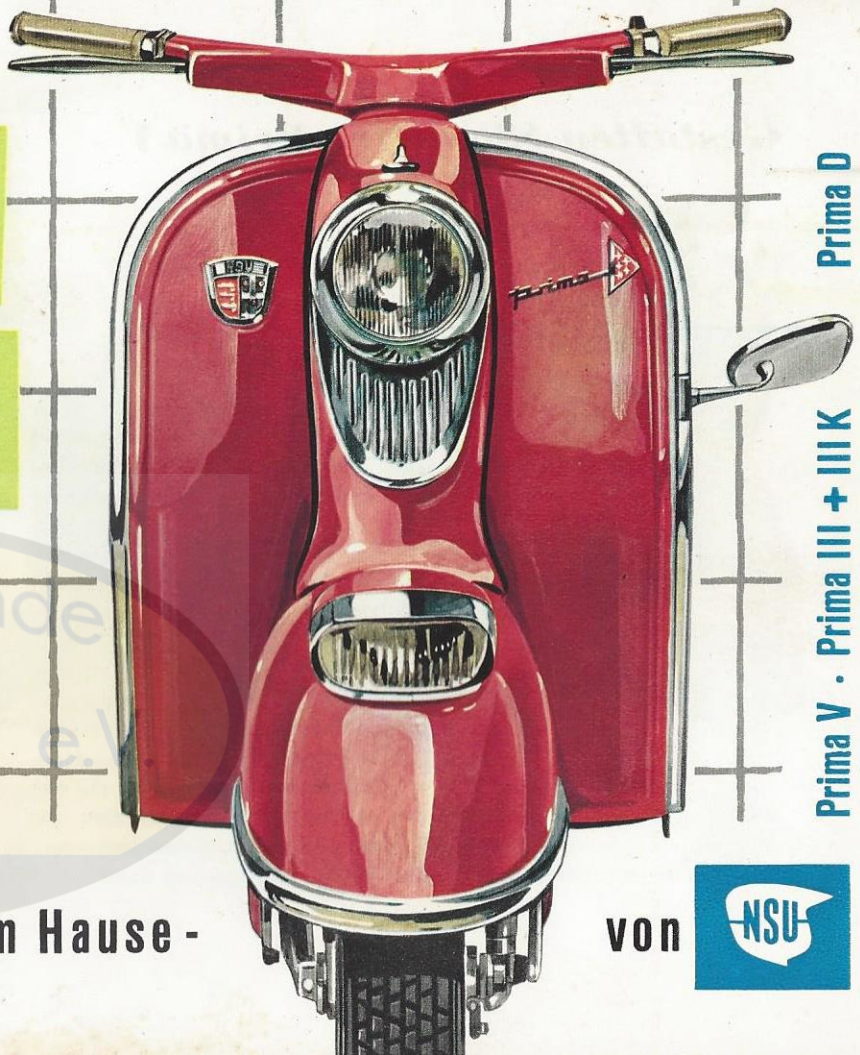
Prima fahren



Prima V · Prima III + III K Prima D

Motorroller aus gutem Hause - von NSU

Zweitakt Freunde Mainz e.V. Est. 2015

Gestatten Sie bitte: Prima V

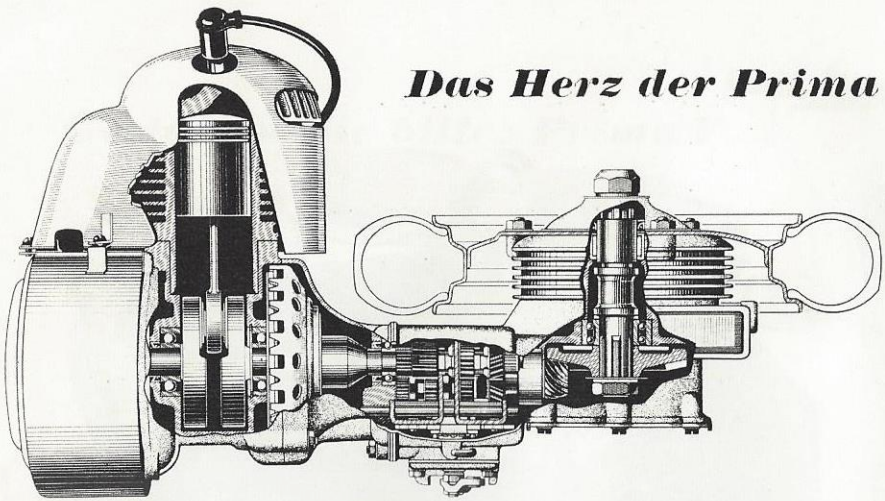
Seit vielen Jahren schon baut NSU erfolgreiche Motorroller. Angefangen hat es mit der Lambretta, die als meistgekaufter Motorroller Deutschlands in die Geschichte des Rollerbaus einging — und fortgesetzt wurde die Erfolgsserie mit der weiterentwickelten Prima, die auf dem Rollermarkt von heute den allerletzten Stand der modernen Fahrzeugtechnik repräsentiert.

Auf diesen Seiten möchten wir Ihnen die Vertreter der Prima-Familie im einzelnen vorstellen: die elegante, automobilgleich ausgestattete Prima V, ihre kleinere 150 ccm-Schwester, die Prima III, und die jüngsten Prima-Ausgaben III KL und III K, die bei der Summe aller guten Prima-Eigenschaften als Kickstartermodell noch den Vorzug des besonders niedrigen Preises bieten.

Bevor Sie sich jedoch mit Einzelheiten befassen, sollten Sie einen Blick aufs Ganze werfen. Denn der erste Eindruck, sagt man, ist oft entscheidend.

Bestechende Eleganz in der Linienführung und ausgewogene Proportionen sind die augenfälligen Merkmale der Prima V. Doch genauso gelungen wie ihre Figur ist auch ihr Innenleben:

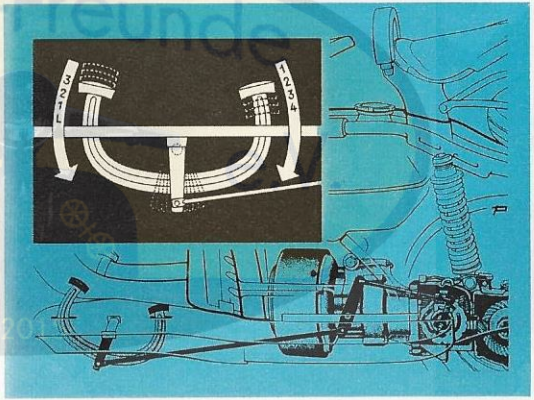
Das Herz der Prima



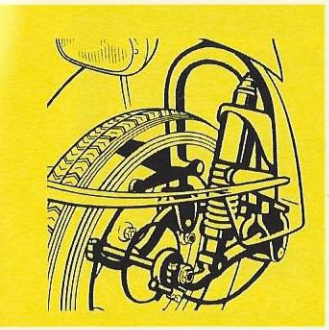
Im Prima-Motor vereinigen sich neueste konstruktive Erkenntnisse mit altbewährter NSU-Tradition. 175 ccm und 9,5 PS — das sind Zahlen, die dem Kenner verraten, was er hier vor sich hat: eine zwar hochleistungsfähige, aber nicht überzüchtete Maschine für große Dauerbeanspruchung. Bewußt hat NSU auf die letzte Geschwindigkeitsspitze verzichtet und statt dessen für ein bulliges Anzugsmoment gesorgt. Mit der Prima haben Sie in allen Drehzahlbereichen — auch den unteren — die nötigen Kraftreserven. Und das bei dem niedrigen Verbrauch von etwa 3 Liter auf 100 Kilometer.

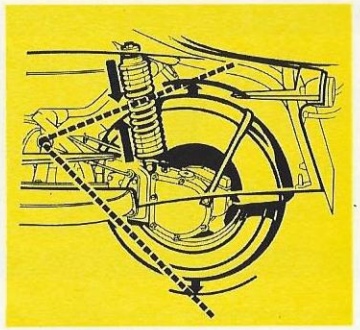
Der Prima-Motor ist liegend angeordnet. Motor + Getriebe + Kardanwelle + Hinterachse mit Rad bilden eine feste Einheit, die Triebsatzschwinge. Der Motor schwingt also mit. Seine Verbrennungsluft bezieht der Motor entwirbelt und entstaubt nach dem Verfahren, das als „Beruhigte Luftfilterung" bekanntgeworden ist. Das spart Verschleiß und erhöht die Leistung. Ein Schrägdüsenstartvergaser sorgt für glatten Start, auch im kältesten Winter; andererseits aber kann man mit der Prima unbesorgt nach Nordafrika reisen oder stundenlang Alpenpässe fahren, denn eine Kühlturbine sorgt — drehzahlunabhängig — immer für die richtige Kühlluftmenge. Und schließlich gibt es nicht eine einzige Paßstraße, vor der Sie kapitulieren müßten: im ersten Gang schafft die Prima 30%, mit Sozia wohlgemerkt.

Die Prima hat ein Viergang-getriebe, und geschaltet wird sie mit einer Fußwippe. Wenn Sie schalten wollen, tippen Sie kurz mit dem Fuß, schon ist der Gang gewechselt. Und vom Getriebe geht die Kraft elastisch über einen Winkeltrieb, der gleich mitläuft im Getriebe-Ölbad. Praktischer geht's nicht.



Zweitakt-Freunde





Wie auf Schwingen

Bei jeder Bodenwelle und bei jeder Unebenheit federt die Prima in ihren „Gelenken". Die Langarmschwingen vorn und hinten wirken ganz so wie der menschliche Gehapparat: elastisch-weich und doch solide-fest.

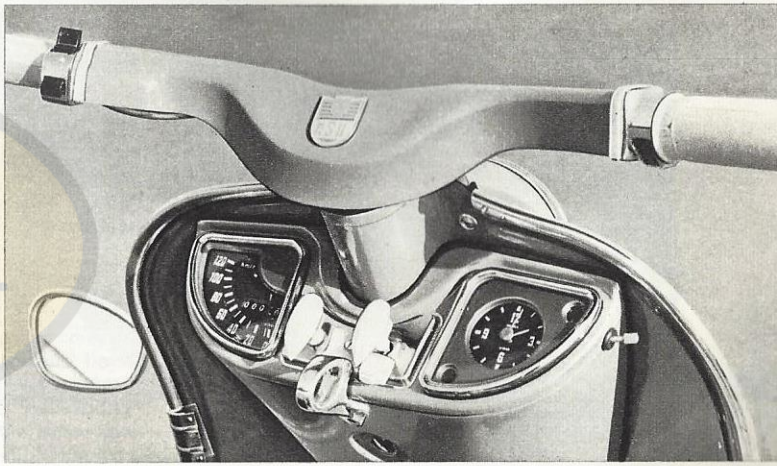
Zwei hydraulische Stoßdämpfer wurden der Prima aufgesetzt, einer hinten und einer vorn. Das bedeutet: die Radfedern nehmen zwar die Unebenheiten der Straße rasch und vollständig auf, geben sie aber gedämpft und gemildert an die Räder zurück. Auf diese Weise wird die Fahrt über ein Waschbrett zu einem sanften Schwingen.

10-Zoll-Räder
+ 2 Langarmschwingen
+ 2 hydraulische Stoßdämpfer
+ Vollschwingsättel oder gut gepolsterte Sitzbank

= komfortables Fahren
sichere Spurhaltung
optimale Straßenlage

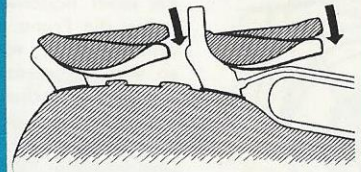
Augenweide

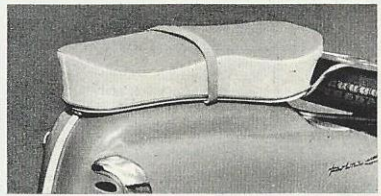
Eine besondere Augenweide für den Prima-Fahrer ist das Armaturenbrett. Reizvoll in der Gestaltung und überaus praktisch in der Anordnung ist hier alles vereinigt, was man heutzutage bei einem modernen Roller finden möchte: Zunächst ist da der elegante Profillenker. Er läßt alle Elektrokabel und Bowdenzüge in seinem Innern verschwinden. Links ist dann der Knopf für die akustische Hupe, für die Lichthupe und der Schalter für das Abblendlicht. Der Großflächentachometer mit Kilometerzähler, eine serienmäßig mitgelieferte Zeituhr und gleich daneben das gelbe Kraftstoff-Kontroll-Licht und das rote Lämpchen für die Zündkontrolle vervollständigen den Automobilcharakter der Prima-Ausstattung. Jetzt zur Mitte: dort ist der Zündschlüssel, gleich darunter der Gepäckhaken, ganz links der Starterzug. Der Knopf links vom Gepäckhaken erspart Ihnen das Betätigen eines Vergasertupfers und das Schließen und Wiederöffnen eines Luftfilters.



Wie gewünscht

Zwei gut gefederte Schwingsättel, **weich schwingend,** aber doch festen Halt bietend, das ist die Sitzart, auf die mancher Fahrer und Beifahrer schwört. Und eine gut gepolsterte Doppelsitzbank, die jede Körperhaltung gestattet, das ist die andere Möglichkeit, flott und gut auf der Prima zu fahren. Auf Wunsch liefert NSU schon von Haus aus – gegen einen kleinen Mehrpreis – die Prima-Modelle auch mit der eleganten Doppelbank.



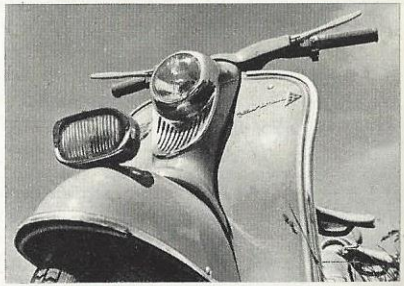


Platz zum Tanzen

Der Prima-Beinraum bietet, genau gemessen, 1650 qcm horizontale Bodenfläche. Das reicht schätzungsweise für Schuhgröße 83. Daß diese mit dickem Gummi belegte Fläche immer schön trocken und zugfrei bleibt, dafür sorgt die schnittig geformte, leicht gewölbte Frontseite der Karosserie. Auch an die Sozia ist gedacht: ihre Füße finden angenehmen und ermüdungsfreien Aufenthalt auf extra breiten Trittleisten.

•

Ob ein Fahrzeug mit Liebe zum Detail durchgearbeitet ist, das erkennt man auch an den kleinen Nettigkeiten: bei der Prima V + III wird rechts mit „rot" gebremst und links mit „blau" geschaltet.



Von Haus aus

Mit Nebelscheinwerfer und optischer Hupe hat die Serienausstattung der Prima V einen Höhepunkt im Rollerbau erreicht. Ein Druck aufs Knöpfchen oder eine Drehung am Schalter, und schon blinkt der Scheinwerfer – das eleganteste Signal, das ein Kraftfahrer geben kann.

Und das ist die Prima III

Sie werden es gleich erkannt haben: die Prima III bietet — mit Ausnahme des Hubraums, der Nebellampe und der Lichthupe — haargenau das gleiche wie die große Ausgabe dieses Rollertyps, die Prima V.
Das ist die Prima III: ein 150 ccm-Roller mit einer Leistung von 7,4 PS, mit einem fußgeschalteten Vierganggetriebe, mit Langarmschwingen und hydraulischen Stoßdämpfern vorn und hinten, mit elektrischem Anlasser, mit Reserverad und serienmäßiger Chromgepäckbrücke, kurz: mit allen Merkmalen, die Ihnen von der Prima V her geläufig sind und die Sie heute von einem Roller verlangen können.

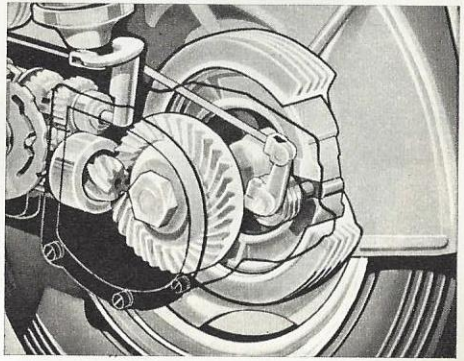
Est. 2015

Attraktiv in jeder Richtung

Zu den Modellen Prima III und V gesellt sich die Prima III K, die zu einem außerordentlich attraktiven Preis geliefert wird. Sie besitzt den gleichen konstruktiven Aufbau wie die Prima III, also die bewährte Triebsatzschwinge mit dem kraftvollen 150 ccm-Zweitaktmotor, mit Vierganggetriebe und Langarmschwinge vorn und hinten. Die Beschleunigung und die Leistung am Berg entsprechen den hervorragenden Werten der Prima III, auch die Höchstgeschwindigkeit ist mit 84 km/h gleichgeblieben. Der Unterschied gegenüber der Prima III besteht im wesentlichen in der Verwendung eines Kickstarters an Stelle eines elektrischen Anlassers. Außerdem gehören Gepäckträger, Reserverad und Armaturenbrett nicht zur serienmäßigen Ausstattung der Prima III K. Unser Bild unten zeigt die Prima III KL mit Serien-Chromschmuck.

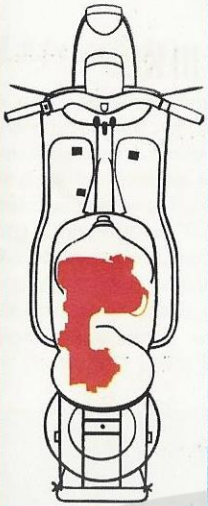
Was nützt die schönste Beschleunigung und die beste Straßenlage, wenn man nicht rasch genug wieder anhalten kann? Sie wissen ja, ein Fahrzeug ist so schnell wie seine Bremsen. Die der Prima haben einen Bremstrommeldurchmesser von 140 mm und eine Reibfläche von 70 qcm. Damit hat man diesen Roller in jeder Situation fest in der Hand. Und erst das erlaubt Ihnen, die bullige Kraft des Motors wirklich auszunutzen. Nebenbei bemerkt – für den Fall, daß Sie mal scharf bremsen müssen: Ihre „Nachfahren" werden sofort durch ein hell aufleuchtendes Stoplicht gewarnt.

Die Kickstarterübersetzung wurde so gewählt, daß ein leichtes und bequemes Starten des Motors unter allen Betriebsbedingungen sichergestellt ist. Auch zarte Damenfüße können das Kickstarten an der Prima III K und III KL ohne Mühe bewerkstelligen.



Elegant und preiswert - NSU-Prima III KL

Das ist die Prima III K, die sich von der Prima III KL lediglich durch ihre schlichtere Chromausstattung unterscheidet.



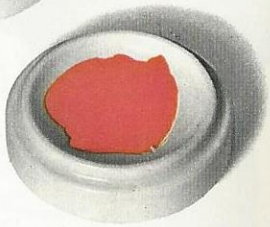
Sicherheit wird heutzutage zum ersten Gebot beim Betrieb eines Fahrzeugs. Die wichtigsten Faktoren, die die Sicherheit eines Rollers ausmachen, sind – neben den Bremsen – die tadellose Straßenlage und die gute Beschleunigung. Die großen und dick gepolsterten 10-Zoll-Räder der Prima und ihr zentral in Fahrzeugmitte gelagerter Motor sorgen dafür, daß die Maschine immer im Gleichgewicht bleibt und Spur hält. Und was die Beschleunigung angeht, so sorgte NSU bei der Prima für ein bulliges Anzugsmoment und gute Kraftreserven in allen Drehzahlbereichen. Wer viel in der Stadt fährt, und wer überholt, weiß, wie wichtig es ist, daß der Motor auch „unten" genügend Dampf hat.

Der Ton macht die Musik

In diesem Falle ist nicht einmal der wohlabgestimmte Auspuffton gemeint, der die Musik macht, sondern vielmehr die angenehmen Lacktöne, die die Prima V, III und III K zu gern gesehenen Verkehrsteilnehmern im Straßenbild werden lassen.
Zwei reizvolle Farben stehen bei der Prima zur Wahl, wobei wir nicht vergessen wollen, daß diese Hochglanzlacke nicht nur einfach aufgespritzt, sondern in einer Infrarotkammer absolut blasen- und staubfrei eingebrannt sind. Solch ein harter Lacküberzug verträgt schon mal einen Schlag.

Prima V	**Polarblau**
	Alfarot
Prima III	**Polarblau**
	Alfarot
Prima III KL	**Polarblau**
Prima III K	**Alfarot**

Polarblau



Alfarot

Zweitakt-Freunde
MZ e.V.

Genau genommen

	PRIMA V	PRIMA III	PRIMA III K/KL
Motor:			
NSU-Einzylinder-Zweitaktmotor	175 ccm	150 ccm	150 ccm
Hub	57,6 mm	57,6 mm	57,6 mm
Bohrung	62 mm	57 mm	57 mm
Verdichtungsverhältnis	1:6,35	1:6,5	1:6,5
Leistung und Verbrauch:			
Motorleistung	9,5 PS	7,4 PS	7,4 PS
Höchstgeschwindigkeit	ca. 90 km/h	ca. 84 km/h	ca. 84 km/h
Bergsteigeleistung	1. Gang 30 % 2. Gang 18 % 3. Gang 11,5% 4. Gang 6 %	1. Gang 30% 2. Gang 18% 3. Gang 10% 4. Gang 6%	1. Gang 30% 2. Gang 18% 3. Gang 10% 4. Gang 6%
	Die Werte der Bergsteigeleistung wurden bezogen auf Meereshöhe 760 mm HG bei Gesamtgewicht 300 kg		— bei einer Besetzung mit 2 Personen —
Verbrauch	3 Liter/100 km	2,8 Liter/100 km	2,8 Liter/100 km
	Mittelwert bei einem Reisedurchschnitt von 50 km/h		
Ausstattung:	Elektrischer Starter 12 Volt 12,6 Liter Tankinhalt, davon 1,9 Liter Reserve Armaturenbrett mit Tachometer mit Kilometerzähler, Bedienungsknöpfe für Startvergaser, Zündung, Anlasser, Licht, Kontroll-Lampen für Zündung, Tankinhalt; Zeituhr		Kickstarter, 6-Volt-Schwunglicht-Magnetzünder, 12 Liter Tankinhalt, Reserveschaltung, Tachometer mit Kilometerzähler
	Scheinwerfer 35 W mit Zündlicht, Rücklicht, Bremslicht		25 W-Scheinwerfer
	Starkhorn Nebellampe, Lichthupe	Starkhorn —	Starkhorn —
	Schwingsättel mit 75 mm-Federung, auf Wunsch Doppelsitzbank		
	Soziasitz, Reserverad, Gepäckträger, Profillenker serienmäßig und im Preis inbegriffen		Soziasitz und Profillenker serienmäßig

Das haben die Prima-Roller gemeinsam:

Fahrwerk

Zentralrohrrahmen
Langarmschwinge
vorn und hinten
mit je einem hydraulischen
Stoßdämpfer,
Federweg vorn 74 mm,
hinten 68 mm,
Bereifung vorn und hinten
3,50—10", Bremstrommeldurchmesser 140 mm, wirksame
Bremsfläche je 70 qcm

Motor

Turbinenkühlung, Bing-Schrägdüsen-Start-Vergaser
Beruhigte Luft (Naßluftfilter mit Ansauggeräuschdämpfer),
Vierganggetriebe
Fußschaltung durch Wippe
Kraftübertragung durch Zahnräder
Einscheiben-Trockenkupplung

Abmessungen und Gewicht

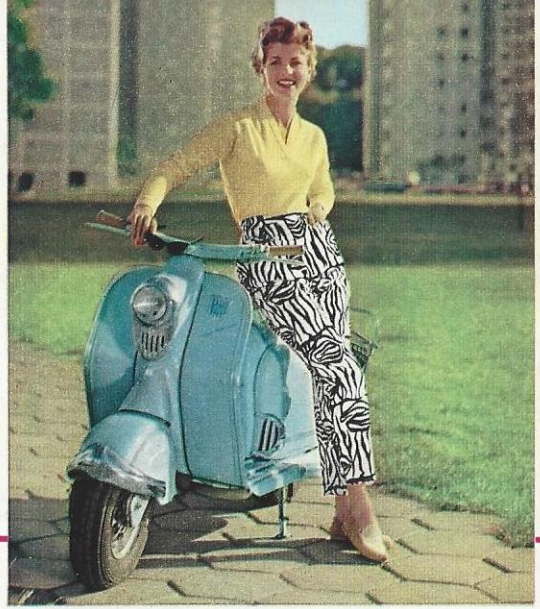
Länge über alles 1920 mm
Prima III K/KL 1780 mm
Breite über alles 650 mm
Höhe über alles 965 mm
Gewicht (Leergewicht, betriebsfertig, vollgetankt) 138 kg
Prima III K/KL 131 kg
Zulässiges Gesamtgewicht 300 kg

Konstruktions- und Ausstattungsänderungen vorbehalten

Zweitakt-Freunde Mainz e.V.

NSU-Prima D

Für solche Fahrer – und hauptsächlich für die Damen unter ihnen –, die sich mit der sportlichen Fußschaltung nicht so schnell anfreunden können, baut NSU die Prima D, die Prima mit Drehgriffschaltung. Unser Bild zeigt die Prima D, eine glänzende Erscheinung mit solidem Charakter. Auch die Prima D ist, wie ihre übrigen Schwestern aus der Prima-Familie, mit einem Wort gesagt, schön. Und Frauen sehen das auf den ersten Blick. Aber auch wenn ein Polizist der Prima nachschaut, ist es durchaus nicht sicher, daß er bloß die Nummerntafel im Auge hat.



Das sind die Einzelheiten der Prima D:

Serienausstattung: Großflächentacho, Profillenker, lichtstarker 35 W-Scheinwerfer, Stoplicht, Anlaß-, Licht-, Zünd-Schalter mit Knopf für Starterklappe und Tupferbetätigung, Sicherheitsschloß, Gepäckhaken, Schwingsättel, Gepäckträger, Soziasitz.

Motor und Fahrwerk: 150 ccm-Zweitakter, turbinengekühlt, elektrischer Anlasser, Ansauggeräuschdämpfer, Dreiganggetriebe, Drehgriffschaltung, Kraftübertragung durch Kardanwelle, vorne Schwinghebelfederung, hinten Schwingarmfederung mit zwei Schraubendruckfedern und hydraulischem Stoßdämpfer, 4,00—8" überdimensionierte Niederdruckreifen, Tankinhalt 7,2 Liter, Reservestellung.

Leistung und Verbrauch: Spitze 80 km/h, Normverbrauch ca. 2,7 Liter/100 km, Leistung am Berg 31,5% mit zwei Personen, Gesamtlänge 191 cm, Gesamtbreite 68 cm. Farben: Polarblau, Alfarot.

Auch das ist wichtig für Sie

Mit der NSU-Prima kaufen Sie nicht nur ein erstklassiges Fahrzeug, sondern auch einen erstklassigen Kundendienst. Allein in der Bundesrepublik sorgen 4500 NSU-Vertragswerkstätten mit spezialausgebildeten NSU-Fachkräften für das ständige Wohlergehen Ihres Rollers. Dazu kommen zahlreiche NSU-Werkstätten in den europäischen Nachbarländern und schließlich in aller Welt. So ist der NSU-Fahrer überall in guter Hand. Und auch in preiswerter! Denn NSU-Werkstätten dürfen keine Wucherpreise nehmen.

Wenn Sie sich von all dem einmal überzeugen wollen, dann empfiehlt sich Ihnen Ihr NSU-Händler

NSU WERKE AKTIENGESELLSCHAFT NECKARSULM

DW 2090 1000 11918

Printed in Germany