

PRIMA

Machen Sie sich's bequem auf NSU-Prima



Zweitakt-Freunde
Mainz e.V.

Est. 2015



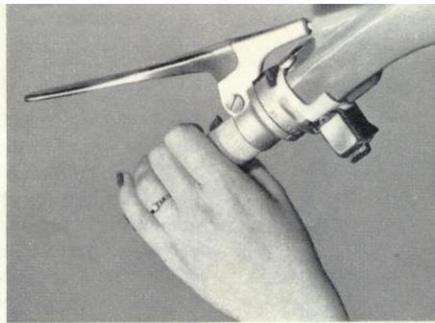
100 633 Zeugen könnte NSU aufmarschieren lassen, die bereit wären, mit drei erhobenen Gasfingern zu beweisen, was keines Beweises mehr bedarf: NSU versteht es, gute Roller zu bauen! Denn über 100000 NSU-Lambretten — mit weitem Abstand die höchste Rollerstückzahl, die in Deutschland jemals von einem Typ erreicht wurde — bevölkern unsere Straßen. Man kann sie vielleicht überhören, übersehen kann man sie nicht. Fahrer, die sich von ihrer Lambretta trennen mußten, waren geneigt, das Lied vom guten Kameraden zu singen. Nicht der Not, sondern nur dem eigenen technischen Trieb gehorchend, hat NSU die tatsächlich hunderttausendfach bewährte Lambretta weiterentwickelt. Es blieb, was gut war. Es kam hinzu, was prima ist: mehr Komfort für den Menschen, der die Prima besitzt, sei es nun als Fahrer oder als Beifahrer. Und dieser Komfort, der nicht nur der Bequemlichkeit, sondern auch der Sicherheit dient, war den NSU-Konstrukteuren weit wichtiger als ein Plus an Hubraum und PS, das zunächst einmal als Minus in Form von mehr Steuer, Versicherung und Verbrauch das Herz beschwert, indem es die Brieftasche erleichtert. Und dann: Bei der heutigen Verkehrslage hat sich bislang schon mancher seine Superspitze (und oft noch mehr) abgebrochen. Es stimmt schon: So schnell wie die Prima mit ihrer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h heute schon ist, wird der Durchschnittsverkehr selbst übermorgen noch nicht sein! In einem Punkt hält sie jede Spitze, und der heißt: Sicherheit durch Komfort.

Mainz



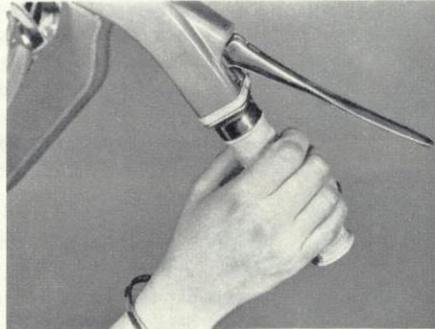
e.V.

Est. 2015



4. Schalten

Selbst Frauen sagen dazu: »Na und?« Es ist aber auch furchtbar einfach — Kupplungshebel ziehen und den Drehgriff auf die gewünschte Gangzahl stellen. NSU verzichtete auf jede Automatik und weiß sich darin mit allen Fahrern einig, die selber bestimmen wollen, welcher Gang für eine bestimmte Verkehrslage nötig ist. Es ist ein wonniges Gefühl, mit der Beschleunigungskraft eines niedrigen Ganges jedem mulmigen Geränge zu entweichen.



5. Gas geben

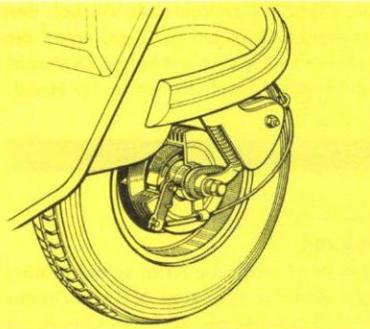
In der rechten Hand halten Sie die Zügel, die sechs muntere Pferde dirigieren. Der Drehgriff leistet Millimeterarbeit; man kann mit ihm fein dosieren und dem Motor gerade die Menge Gas geben, die er braucht. Die große Elastizität dieses Motors bewirkt es, daß man tatsächlich aus dem Handgelenk heraus fährt.



7. Parken

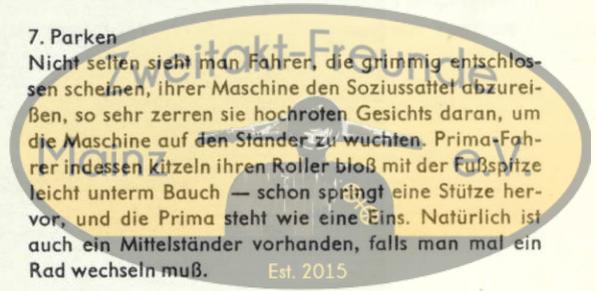
Nicht selten sieht man Fahrer, die grimmig entschlossen scheinen, ihrer Maschine den Soziussattel abzureißen, so sehr zerren sie hochroten Gesichts daran, um die Maschine auf den Ständer zu wuchten. Prima-Fahrer indessen kitzeln ihren Roller bloß mit der Fußspitze leicht unterm Bauch — schon springt eine Stütze hervor, und die Prima steht wie eine Eins. Natürlich ist auch ein Mittelständer vorhanden, falls man mal ein Rad wechseln muß.

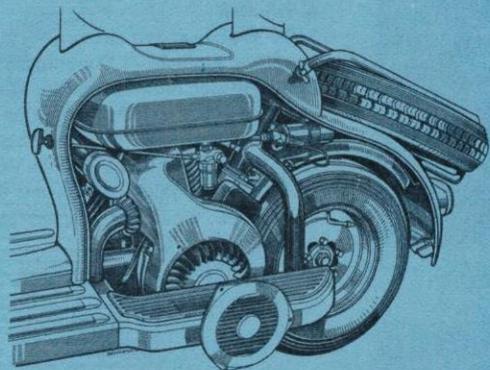
Est. 2015



6. Bremsen

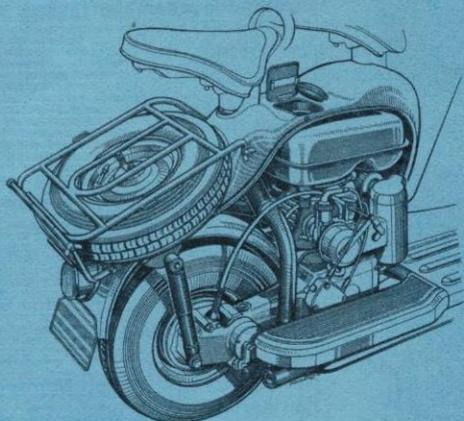
Ein starker Motor braucht starke Bremsen. NSU auch hier auf Nummer Sicher und macht die Bremswirkung der Prima weit größer als es die Straßenverkehrs-Zulassungsordnung verlangt. Dennoch greifen Hand- und Fußbremse weich. Sozusagen mit sanfter Gewalt.





Lüftet den Zylinder

Die Prima mit ihren 150 ccm und 6,2 PS hat Feuer im Leib. Man kann dies durchaus wörtlich nehmen. Damit es dem Motor nun nicht zu heiß wird, muß man für ausreichende Kühlung sorgen. NSU überließ dieses lebenswichtige Geschäft nicht dem Fahrtwind, der naturgemäß stets dann am schwächsten ist, wenn der Motor ihn am dringendsten braucht, also auf langen Paßstrecken, wo das Turbinenrad, die Leistung des Motors und damit auch die Hitzeentwicklung aber am größten sind. Prima-Fahrer haben (wie VW- und Porsche-Fahrer) am Berg gut lachen, denn für sie übernimmt es eine Turbine, den Zylinder zu lüften. Ein Schaufelrad greift sich die durch die vorderen Karosserieschlitze einströmende Luft und jagt sie dem Zylinder zwischen die Rippen. Der kühlende Wirbel, den diese Turbine veranstaltet, ist immer dann am größten, wenn die Maschine in den Gängen ausgefahren wird, also mit hoher Drehzahl läuft. Durch die Schaltung hat man das wortwörtlich in der Hand.

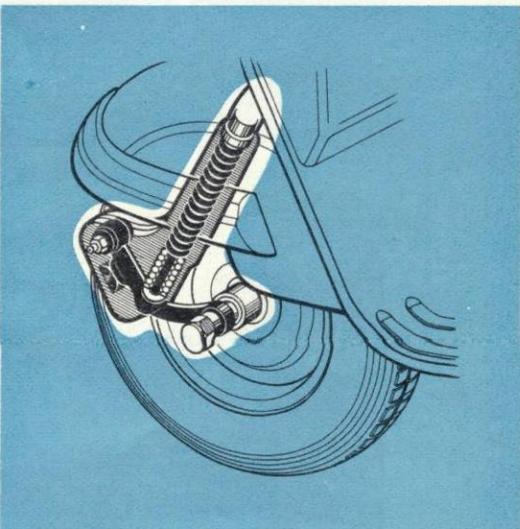


Einwandfreie Kraftübertragung

Irgendwie muß man, soll ein Roller laufen, die Kraft seines Motors auf das Antriebsrad übertragen, damit es rundgeht. NSU macht das bei der Prima aber nun nicht irgendwie. Es geschieht, wie bei Autos auch, mittels einer Kardanwelle. Das Hinterrad ist also nicht an eine Kette gelegt, die man vielleicht mal nachspannen oder pflegen muß. Es gibt auch keine Riemen mit Rutschgefahr, vielmehr nur exakt ineinandergreifende Zähne von hoher Verschleißfestigkeit. Übrigens ist hier im Bild ganz links auch der große Stoßdämpfer zu sehen, von dem wir schon sprachen. Und schließlich ein Detail: diese Zeichnung noch das schöne Wort vom »Zahn«, den man »drauf« hat: die lange, biegsame Welle, die sich hier nach oben davonmacht, geht in Wirklichkeit zum Tachometer, auf dessen Skala sich die Umdrehungen des Zahnantriebs in km/h umsetzen.



DIESER KLEINE DICKE MIT PROFIL ebnet gemeinsam mit seinem rückwärtigen Bruder dem Prima-Fahrer den Weg und ist maßgeblich beteiligt an der sagenhaften Straßenlage der Prima. NSU hat aus gutem Grund achtzöllige Räder beibehalten: sie legen den Schwerpunkt des Fahrzeuges niedrig, und man braucht keine hochliegenden Massen durch die Gegend zu balancieren. Das dicke Luftpolster der überdimensionierten Niederdruckreifen zeigt auch bei scheußlichen Straßen keine Schluckbeschwerden.



Was Schlaglöchern vollends ihren Schrecken nimmt, ist die großhubige Federung des Vorderrades, deren Innenleben auf unserer Zeichnung Ihren Blicken offenliegt. Techniker nennen so was eine »Schwinghebelfederung«; sie gilt im ganzen Land als technisches Vorbild. Man kann sie unwahrscheinlich tief stauchen, ohne daß sie durchschlägt. Auch die Hinterradfederung ist hart im Nehmen, weil sie durch einen großen hydraulischen Stoßdämpfer unterstützt wird. Kurzum: Die Prima-Federung macht nur das Fahren, nicht aber den Fahrer weich!

Apropos hart im Nehmen — der blitzende Stirnreif, den die Prima um den vorderen Kotflügel trägt, ist eine Stoßstange, die nicht nur gut aussieht, sondern auch allerhand abhält, wenn die Luft vor der Prima-Nase mal plötzlich zu Ende sein sollte.

1. Zündung

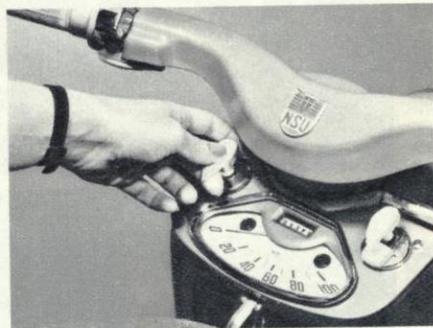
Es ist zumeist weit schwieriger, den Zündschlüssel in der Hosentasche zu finden, als mit ihm die Prima zu starten. Zunächst steckt man ihn bloß in das dafür vorgesehene Loch rechts oberhalb vom Tachometer. Dieses Loch hat übrigens für regennasse Tage eine aparte Schiebermütze, die das Eindringen von Wasser verhindert.



Die Prima läßt sich prima an

2. Ferntupfen

Zweiradfahrer pflegen auch heute noch im allgemeinen am Zeigefinger nach Benzin zu duften. Das kommt vom Tupfen des Vergasers vor einem Kaltstart. Prima-Fahrer haben es besser: Mit dem weißen Knopf links oberhalb vom Tachometer tupfen sie fern. Ein kalter Motor läßt sie kalt; er springt nach einem Druck auf dieses Knöpfchen immer prompt an.



3. Anlassen

So unglaublich das klingt: Der Zündschlüssel der Prima dient in erster Linie der Schonung von Schienbeinen und Nylonstrümpfen, weil er den Kickstarter überflüssig macht. Prima-Fahrer starten elektrisch mit einem sanften Druck auf den Knopf, wie die Autofahrer auch. Daß dieser Knopf auch noch das Licht anknipst, sagten wir schon.





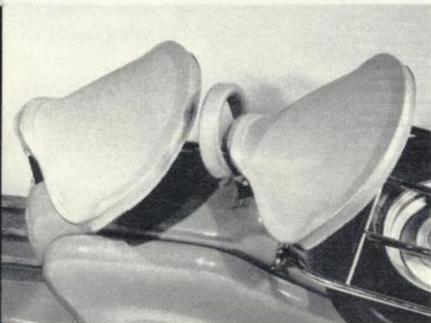
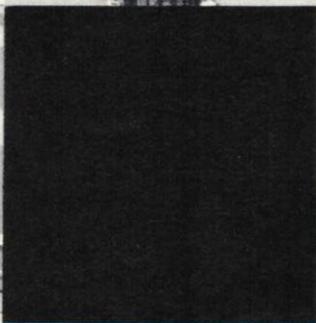
NATÜRLICH (bei NSU) im Preis einbegriffen sind Reserverad und Gepäckträger. Prima-Fahrer sind Ferienfahrer und wissen einen stabilen, verstellbaren Gepäckträger zu schätzen, den man nicht abmontieren braucht, wenn man mal ans Reserverad muß.



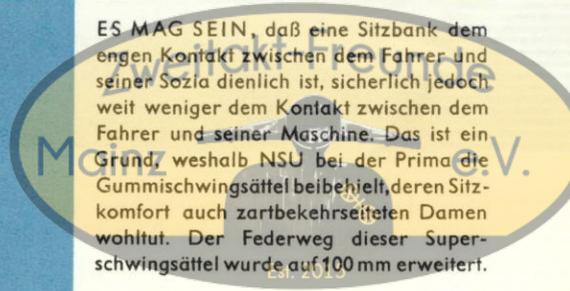
EINEN WOHLHABENDEN EINDRUCK macht die Chromeinfassung des Beinschildes. Man kann sie sich um so mehr leisten, als sie im Kaufpreis der Prima drin ist.



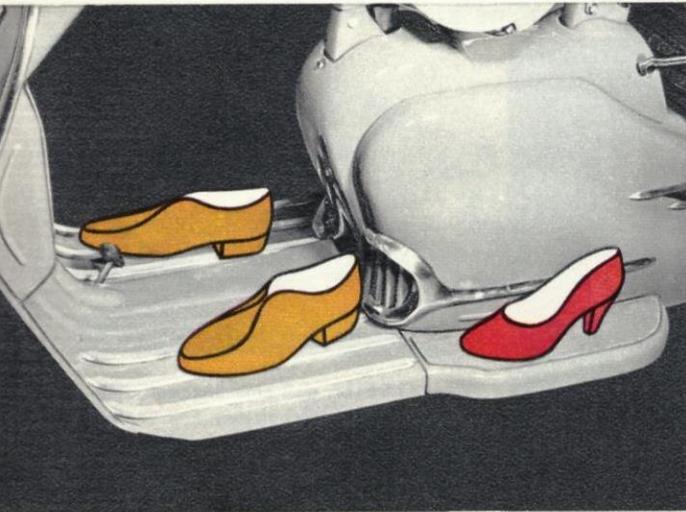
GEGEN KRATZFÜSSE auf dem Lack sind die gut aussehenden Chromeinfassungen der Luftschlitze.



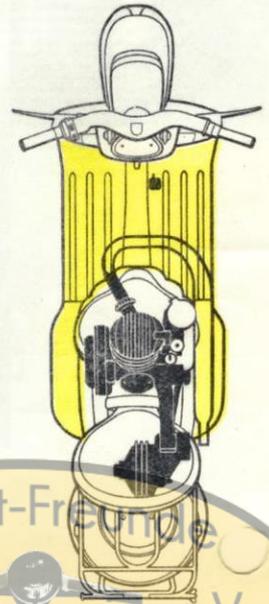
ES MAG SEIN, daß eine Sitzbank dem engen Kontakt zwischen dem Fahrer und seiner Sozla dienlich ist, sicherlich jedoch weit weniger dem Kontakt zwischen dem Fahrer und seiner Maschine. Das ist ein Grund, weshalb NSU bei der Prima die Gummischwingsättel beibehält, deren Sitzkomfort auch zartbekehrseiteten Damen wohl tut. Der Federweg dieser Superchwingsättel wurde auf 100 mm erweitert.



Keine Platzangst



Betrachten Sie die Prima ruhig von oben herab. Ein solcher Blick zeigt sofort, daß ihre Fahrer — mögen sie nun vorn oder hinten sitzen — keine Platzangst kennen. Dem Fahrer kommt weder ein Tunnel zwischen die Beine, noch hängt dort irgendwo ein Reserverad, dessen Schmutz die Hosen verderben kann. Zwischen den Knien und dem Beinschild ist auf großer Fahrt reichlich Platz für einen dicken Reisesack. Die gummigepolsterten Fußleisten schließlich vereiteln jeden Fehltritt. Erfreulichen Raumzuwachs bekam die Sozia: Ihr Fußraum wurde gegenüber der Lambretta um 48 Prozent vergrößert. Einer kreislauffördernden Fußwanderung während der Fahrt steht also nichts mehr im Wege. Bleibt noch darauf hinzuweisen, daß der Motor bei der Prima genau in der Mitte sitzt! Man muß sich daher nicht wie ein Kosak seitlich aus dem Sattel hängen lassen, um sie im Gleichgewicht zu halten.



Zweitakt-Freunde
Mainz e.V.

Über alle Berge



Brenner 14%

St. Gotthard 10%

... 31,5%



Zweitakt-Freunde

Über alle Berge kommt man mit der Prima! Paßstraßen, die diesen Namen verdienen und die von der Prima nicht genommen werden, die gibt es in den umliegenden Bergländern nicht. 31,5 Prozent — die Steigfähigkeit der Prima, beladen mit zwei Personen — sind in den Alpen Wandersmännern und Gamsen vorbehalten. Es versteht sich, daß diese enorme Kletterkraft der Prima sich auf so beliebten Pässen wie dem St. Gotthard (10%) oder dem Brenner (14%) in höhere Geschwindigkeit und größere Zugleistung umsetzt.

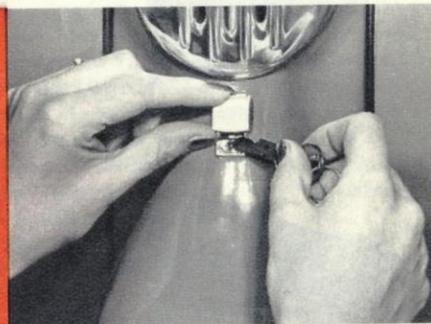
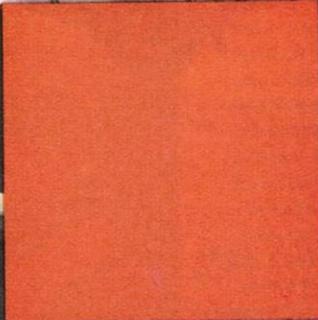
Est. 2015

KEINEN BART hat der chromglänzende Einfall, Scheinwerfer und Horn zusammenzufassen. Diese Mode ist im Gegenteil erst im Kommen. Der Prima-Scheinwerfer hat 35 Watt, wie ein Auto, und gibt neben Abblend- und Fernlicht auch Standlicht ab. Das Horn der Prima ist sehr geeignet, schlummernde Verkehrsteilnehmer zu wecken, ohne indessen ihr musikalisches Gehör zu beleidigen.



Neckarsulmer Bonbons

DIEBE lassen nach einem kurzen Blick die langen Finger von der Prima, denn das Sicherheitslenkschloß schiebt ihren finsternen Absichten einen starken Riegel vor. Auch hier hält eine Schiebermütze Regen und hochspritzenden Schmutz ab.



VON EINER STANGE kann man bei diesem Profillenker nicht mehr reden. Die Prima hat eine Front ohne Drahtverhau.

EIN FEINER DREH ist der Benzinhahn in Kniekehlenhöhe des Fahrers außen an der Karosserie. Man betätigt ihn mit dem Zündschlüssel. Prima-Fahrer haben unter der Haube nichts mehr zu suchen.



EIN ROTES LICHT geht den Hintermannern einer Prima auf, deren Fahrer brems. Natürlich ist auch für normales Schlußlicht und Kennzeichenbeleuchtung gesorgt.

Est. 2015

Motor

150 ccm, Motorkühlung durch Turbine, Leistung 6,2 PS, Batteriezündung, elektrischer Anlasser, Startknopf auf dem Armaturenbrett, neue Luftfilterungsanlage, Ansaugeräuschkämpfer.

Getriebe

Dreigang-Getriebe, Drehgriffschaltung, Mehrscheibenkupplung, Kraftübertragung durch Kardanwelle.

Fahrwerk

Fahrgestell: verwindungsfreier Stahlrohrrahmen, Karosserie geräuschfrei auf Gummipuffern, Motor und Getriebe vollständig verkleidet. Federung des Vorderrades: Schwinghebelfederung; Federung des Hinterrades: Schwingarmfederung mit zwei Schraubendruckfedern und hydraulischem Stoßdämpfer. Bereifung: überdimensionierte Niederdruckreifen 4,00-8". Kraftstoffbehälter: in den Motorraum eingeschlossen, großer Tank mit 7,2 Liter Inhalt, Reservestellung, Tankeinfüllstutzen verdeckt.

Wichtige Einzelheiten

Abmessungen

Gesamtlänge 191 cm, Gesamtbreite 68 cm, Bodenfreiheit 14 cm.

Leistung und Verbrauch

Höchstgeschwindigkeit 80 km/h, Normverbrauch 2,7 Liter/100 km, Bergsteigeleistung 31,5% im ersten Gang (mit zwei Personen).

Serienmäßige Ausrüstung

Lichtstarker Scheinwerfer mit 35-Watt-Birne, Standlicht mit 2-Watt-Birne, Stopplicht, Armaturenbrett mit Großflächen-Tachometer, Anlaß-Licht-Zündschalter mit Knopf für Starterklappe und Tupperbetätigung. Sicherheitsschloß, Gepäckhaken, Schwingsattel mit Gummidecke, Reserverad, Gepäckträger, Soziassitz im Preis mit einbegriffen.

genau genommen

prima!
Markt



e.V.

Est. 2015

