



NSU

ADRESSE EN FRANCE : CEIDA, 18,
rue de Paradis - PARIS (10).

SPECIALITE : La marque étend sans
cesse son activité technique.
Après avoir construit des voi-
tures de petites et moyennes cy-
lindrées, elle s'est lancée dans
la fabrication de véhicules à
caractère sportif dont l'une des
principales qualités est la robus-

tesse. L'activité de Félix Wan-
kel, au sein de la firme, a per-
mis à NSU de trouver une voie
originale dans l'exploitation in-
dustrielle et commerciale (licen-
ces de construction accordées à
l'extérieur), du moteur à piston
rotatif.

PERSONNEL EN ALLEMAGNE :
14.000 personnes.

PRODUCTION : 450/500 voitures par
jour.

DESTINATION : tous les pays.

DISTRIBUTION EN FRANCE :
Importateur : CEIDA.
Concessionnaires : 280.

NSU TT

Née en octobre 1967.

ASPECT EXTERIEUR

Berline 4 places, 2 portes. La ligne de cette voiture s'apparente à celle de la Panhard 24 tandis que sa forme générale la ferait cousine de la Renault 8 Gordini. A signaler les très bons butoirs caoutchouc des pare-chocs qui, par ailleurs, sont peu enveloppants (vulnérabilité en ville).

USAGE

Voiture très sportive, mais pouvant néanmoins trouver sans inconvénient un bon emploi en ville. Elle se comporte bien sur l'autoroute, aussi, mais sans conteste, son terrain de prédilection est la montagne où sa nervosité, sa maniabilité, sa légèreté font merveille.

EQUIPEMENT

— conduite : volant 2 branches en métal ajouré, semi-souple. 2 cadrans : 1 compte-tours, 1 compteur kilométrique avec totalisateur général et journalier. Voyant d'huile, ampèremètre et jauge. 3 pédales dont 2 suspendues, décalées vers la droite. Le levier de vitesses au plancher est

court, placé sur le sommet d'un tunnel.

— confort : sièges bien dessinés, moelleux, réglables et à dossier inclinable. Bons accoudoirs AV et AR, mais un peu petits. Pare-soleil à revers noir et miroir à droite. Vide-poche fermant. Défecteurs commandés par boutons molletés. Climatisation puissante et efficace.

— sécurité : tablier noir déformable, poignées de maintien pour tous les passagers. Essuie-glace-lave-glace à 2 vitesses avec commande au tableau, facile à atteindre.

ACCESSIBILITE

Les 2 portes s'ouvrent normalement, sans plus. L'accessibilité aux places AV est normale. Pour accéder aux places AR, il est nécessaire de déverrouiller les sièges AV et de les basculer. On accède au coffre AV après déblocage depuis l'intérieur du couvercle. Un système compensateur maintient facilement le couvercle ouvert. A noter particulièrement l'orifice de remplissage d'essence, parfaitement accessible et bien protégé des écoulements intempêtes de carburant grâce à une colliette l'isolant des bagages. Le capot-moteur, à l'AR, est aussi fermé de l'intérieur. Le moteur lui-même se prête sans difficultés à toutes les inspections et vérifications normales.

Les derniers essais " autopoche "

A la demande d'un grand nombre de lecteurs, nous indiquons ci-dessous la liste des essais que nous avons publiés depuis le début de l'année.

- Fiat 130 — Autobianchi A III (N° 15 - Juillet).
- Simca 4 CV — Autobianchi Primula coupé (N° 14 - Juin).
- Fiat 124 — Citroën Ami 8 (N° 13 - Mai).
- Peugeot 504 coupé et berline — Ford Capri 1700 GT (N° 12 - Avril).
- Ford Escort 1300 GT — Austin 1100 (N° 11 - Mars).
- Renault 16 TS — Daf 55 (N° 10 - Février).
- Honda N 360 — Mercedes 220 D (N° 9 - Janvier).



VISIBILITE

Aucun problème de visibilité, sous aucun angle. Vers l'AV, l'œil passe normalement au-dessus du volant et, vers l'AR, le rétroviseur central, en glace fumée, est heureusement complété par un rétroviseur de porte, bien à portée de la main pour un réglage éventuel.

POSITION A L'INTERIEUR

Bonne pour les places AV. Deux personnes à l'intérieur sont confortablement installées. A l'AR, nous retrouvons les problèmes particuliers aux voitures de cette dimension : portion congrue pour les jambes. Mentionnons la plage AR avec son coffre auxiliaire pour bagages légers.

POSITION AU VOLANT

Très bonne, grâce à la possibilité de réglage du siège en éloignement et de l'inclinaison possible du dossier. Le passage de roue (G) qui a

entraîné le décalage des pédales vers la droite, ne laisse pas une place excessive au pied gauche. Le volant est bien en main, de même que le levier de vitesses au plancher. A remarquer aussi, au plancher, les commandes du frein à main, du starter et du climatiseur.

LA VOITURE EN VILLE

DEPART

Starter à commande manuelle. Le moteur à refroidissement par air ne nécessite qu'un court instant de mise en train. Si d'aventure on oublie de repousser le starter, l'étouffement du moteur se manifeste aussitôt. En marche normale, les démarrages sont extrêmement rapides grâce aux 65 ch du moteur entraînant un ensemble de seulement 685 kg.

MANIABILITE

La direction légère, moyennement démultipliée, permet une conduite simple. Les freins sont bons, le moteur

puissant facilite la performance permanente et la voiture n'encombre qu'une modeste surface sur le sol. Toutes ces conditions font de la TT une agréable voiture urbaine. Un petit inconvénient toutefois : les feux de changement de direction ne viennent pas seuls au point neutre et, ils sont souvent oubliés en fausse indication.

SUR LA ROUTE

EN TERRAIN PLAT

Voiture tout de suite en action, même après un obstacle obligeant à un ralentissement important. Le rapport favorable poids-puissance facilite toutes les performances. La suspension assure une bonne tenue de route et elle est peu sensible à la mauvaise route qu'elle efface assez bien.

EN COURBE

L'ensemble de la suspension assure un bon équilibre général pour aborder correctement les virages serrés, même en série. La prédominance du poids sur l'AR ferait de la TT une nette survireuse si le porte-à-faux AR, du fait du moteur transversal, n'était assez réduit, corrigeant la tendance... En réalité, nous sommes en présence, tout de même, d'une bonne vireuse pour conducteurs expérimentés et d'un véhicule à manier avec un peu plus de précautions par les... autres.

EN COTE

Le rapport favorable poids-puissance se manifeste une fois de plus. Les côtes sont avalées sans défaillance, même avec charge. Que l'on excuse cette répétition : le moteur est véritablement puissant et très costaud. En descente, les freins se com-

FACE A

MARQUES ET TYPES	Prix TTC (cental.)
ALFA ROMEO 1300 TI ..	14.490
AUSTIN/MORRIS Cooper S 1300	15.212
AUTOBIANCHI Primula ..	9.464
FIAT 850 Sport Coupé .	10.200
FORD Capri 1300 Stand.	10.465
RENAULT 8 Gordini 1300	15.340
SIMCA 1200 S Coupé :	15.865
NSU TT	11.590

portent normalement, mais il est préférable, du fait de la tendance au survirage, d'éviter de les utiliser trop brusquement en déclivité.

SUR L'AUTOROUTE

L'autoroute n'est peut-être pas tout à fait le vrai terrain de cette NSU, du fait d'une certaine légèreté dans la direction à très grande vitesse et d'une certaine prise au vent latéral. Cependant, si l'on sait tenir le volant d'une main ferme et experte, le moteur permet des moyennes qui ne sont pas loin du plafond de la vitesse. A noter l'efficacité du refroidissement à air qui, par ailleurs, n'est pas excessivement bruyant.

LA NUIT

Équipement normal pour une voiture sportive. A remarquer l'appel de phare, si pratique pour les dépassements qu'on s'étonne qu'il n'ait pas encore été généralisé.

LA NSU TT

Nombre de cylindres	Cylindrée en cm ³	Puissance fiscale	Vitesse	Position moteur	Position roues motrices	Longueur hors tout	Largeur hors tout	Nombre de portes
4	1.290	7	155	AV	AR	4.14	1.56	4
4	1.275	7	160	AV	AV	3.05	1.41	2
4	1.221	7	145	AV	AV	3.78	1.57	2
4	903	5	145/150	AR	AR	3.65	1.50	2
4	1.300	7	140	AV	AR	4.26	1.64	2
4	1.255	7	178	AR	AR	3.995	1.49	4
4	1.204	7	175	AR	AR	3.997	1.525	2
4	1.177	7	144/155	AR	AR	3.793	1.49	2

PRIX

Prix catalogue TTC :	11.590	F
Transport et livraison :	441,32	F
Carte grise :	140	F
Total :	12.171,32	F

Tableau de bord avec deux gros cadrans, un compte-tours, un indicateur de vitesse avec totalisateur général et journalier. Volant deux branches et court levier de vitesses qui est ainsi bien en main.



NSU TT

PERFORMANCES

Vitesse maxi chronométrée :
143,787 km/h (le constructeur indique 155 environ).

ACCELERATIONS

les 100 m en 8 sec.
les 400 m en 18,6
les 1.000 m en 35,7
de 0 à 50 : 3,3 sec.
de 0 à 80 : 8,4
de 0 à 100 : 12,3

Les performances obtenues, inférieure en vitesse pure et plutôt supérieure en accélération, à celles indiquées par le constructeur peuvent s'expliquer par des différences dans les pneumatiques.

CONCLUSION

La performance et la robustesse sont, évidemment, les 2 critères majeurs de la voiture sportive. La NSU TT réunit incontestablement les 2 meilleures notes dans les 2 domaines. Si l'on fait une restriction normale pour la tendance à survivre et la sensibilité non négligeable aux remous d'air, c'est une voiture très plaisante à conduire et le confort qu'elle peut offrir à 2 personnes est réel. Utilisable par 4 passagers sur des trajets courts, elle nous a semblé faite pour permettre à 2 occupants de faire du grand tourisme sur terrain difficile. A charge moyenne, aucun obstacle ne résiste et la dépense en carburant n'est jamais excessive.

En résumé, la TT apparaît aussi séduisante comme voiture d'étude pour sportif à l'entraînement que comme véhicule d'usage quotidien en ville et sur la route.

CARACTÉRISTIQUES

MOTEUR

4 cylindres en ligne placé transversalement à l'AR.

cylindrée : 1.177 cm³.

alésage, course : 75 x 66,6.

rapport volumétrique : 9,2/l.

puissance fiscale : 7 CV.

puissance réelle : 65 ch à 5.500 tr/mn.

soupapes : en tête.

arbre à cames : en tête commandé par chaîne, refroidissement par air.

EMBRAYAGE : monodisque à sec.

TRANSMISSION : aux roues AR

BOITE DE VITESSES : 4 vitesses synchronisées. Marche AR

FREINS : AV à disque, AR à tambour.

CHASSIS : caisse monocoque autoporteuse.

DIRECTION : à crémaillère.

SUSPENSION : AV à roues indépendantes sur double triangulation, ressorts hélicoïdaux avec barres stabilisatrices transversales.

AR à roues indépendantes sur bras oscillants en biais, ressorts hélicoïdaux.

Amortisseurs hydrauliques AV et AR.

POIDS ET DIMENSIONS :

Poids à vide : 685 kg.

Empattement : 2,25 m.

Voies AV et AR : 1,256, 1,248.

Diamètre de braquage : 9,40 m

Longueur HT : 3,792 m.

Largeur HT : 1,49 m.

Largeur aux coudes :

AV : 1,275 m.

AR : 1,285/1,40

(trous pour des coudes)

Réservoir essence : 37 litres.

Coffre à bagages : 350 dm³.

Équipement électrique : 12

volts 32 Ah.



IDYLLE

NSU... ENNE!

Jadis, le poète a chanté la leçon d'amour dans un parc.

Nous vous présentons aujourd'hui une idylle autour d'une auto : la N. S. U. 1200, qui, avec d'autres voitures, représente la joie de vivre de la jeunesse...

