









NSU (D)										
NSU Prinz IV(1967-72)	-	$2^{+0,5}/$ $0^{+20' -5'}$ *1	$2^{+30'}$ *1	$12^{+30'}$	7°	-	$0^{+3'}/$ $0^{+30'}$	$4^{+30'}$		
Prinz 1000/1000C (1967-69)	-	$2-2,5/$ $0^{+20' -0^{+25'}}$ *1	$2^{\circ -2^{+30'}}$ *1	$11^{\circ \pm 1^{\circ}}$	$7^{\circ 30'}$	-		2°		
Prinz 4L	-	$1-2,5/$ $0^{+10' -0^{+25'}}$ *1	$2^{\circ \pm 1^{\circ}}$ *1	$12^{\circ 30' +0^{\circ}}$ $-2^{\circ 30'}$	$7^{\circ 30'}$					
NSU 110 (1967-72)	-	$2-2,5/$ $0^{+20' -0^{+25'}}$ *1	$0^{+30'}$ *1	$12^{\circ \pm 1^{\circ}}$	7°	-	$0/0^{\circ}$	3°		
NSU 110 S/SC	-	$2-2,5/$ $0^{+20' -0^{+25'}}$ *1	$0^{+30'}$ *1	$12^{\circ \pm 1^{\circ}}$	7°	-	$0/0^{\circ}$	3°		
NSU 1000 TT	-	$0-2,5/$ $0^{\circ -0^{+25'}}$ *1	$0^{\circ \pm 1^{\circ}}$ *1	$12^{\circ 30' +0^{\circ}}$ $-2^{\circ 30'}$	7°					
NSU 1000 TTS	-	$2-2,5/$ $0^{+20' -0^{+25'}}$ *1	$-0^{+30'}$ *1	$11^{\circ 30'}$	$7^{\circ 30'}$					
NSU 1200/C (1967-72)	-	$2-2,5/$ $0^{+20' -0^{+25'}}$ *1	$0^{+30'}$ *1	$12^{\circ \pm 1^{\circ}}$	7°	-	$0/0^{\circ}$	3°		
NSU 1200 TT	-	$1-2,5/$ $0^{+10' -0^{+25'}}$ *1	$2^{\circ \pm 1^{\circ}}$ *1	$12^{\circ 30' +0^{\circ}}$ $-2^{\circ 30'}$	$7^{\circ 30'}$					
Spider	-	$1-2,5/$ $0^{+10' -0^{+25'}}$ *2	$2^{\circ \pm 1^{\circ}}$ *2	$11^{\circ 30' +0^{\circ}}$ $-2^{\circ 30'}$	$7^{\circ 30'}$					
1200 Automatique	-	$2-2,5/$ $0^{+20' -0^{+25'}}$ *1	$0^{+30'}$ *1	$12^{\circ \pm 1^{\circ}}$	7°	-	$0/0^{\circ}$	3°		
RO 80 (1969)	-	$0/0^{\circ}$ *2	$0^{+30' \pm 30'}$ *2	0°	$8^{\circ 30'}$	-	$0/0^{\circ}$	$-0^{\circ 45'}$		

Observations :

- *1- Charge statique 2X65 kg à l'avant pour le carrossage et pour le pincement.
 *2- Charge statique 65 kg à l'avant pour le carrossage et pour le pincement.