Besser fahren

Eine Zeitschrift für alle, die bald fahren wollen

Beim großen Karlsruher Sportfest erwischte unser Fotograf Weltrekordläufer Emil Zatopek auf einer Quickly.
Vielleicht steht auch Emil Zatopek vor der Frage, ob er besser fahren als laufen soll.

Lieber Leser!

Die Zeitschrift BESSER FAHREN ist eine Veröffentlichung der NSU-Werke. Wir sagen das gleich zu Anfang, denn wir möchten vermeiden, Sie in irgendeiner Form zu täuschen oder hinters Licht zu führen.

Trotzdem aber glauben wir, daß diese Zeitschrift Ihnen Freude machen wird, denn was bei NSU geschieht, ist immer interessant und aufschlußreich.

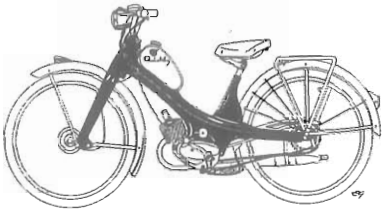
Auf den folgenden Seiten berichten wir von den technischen Merkmalen der NSU-Maschinen, — wir zeigen Ihnen ausführlich das gesamte NSU-Bauprogramm des Jahres 1956, und wir wollen auch vom Sport berichten, soweit der Platz reicht.

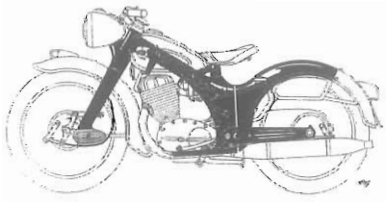
Sicher haben auch Sie die Absicht, irgendwann ein Fahrzeug anzuschaffen, das es Ihnen gestattet, morgens schneller zur Arbeit und abends schneller nach Hause zu gelangen, die Freizeit auszunützen und im Urlaub für wenig Geld Länder und Leute kennenzulernen. Wir wollen Sie in dieser Zeitschrift bei der Auswahl des richtigen Modells beraten.

Das ist die

Auf diesen beiden Seiten wollen wir Ihnen einen Überblick geben über die technischen Merkmale und die Besonderheiten der NSU-Baulinie, und wir wollen Ihnen an dieser Stelle auch die Gründe sagen, warum sich die NSU-Konstrukteure zu diesen Lösungen entschlossen haben.

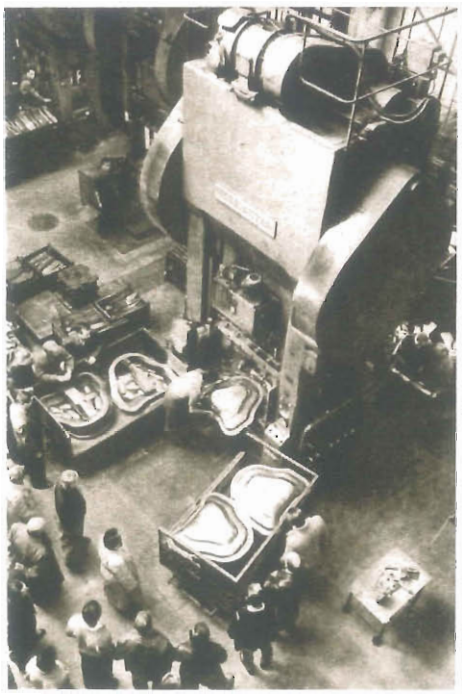
Zentralpreßrahmen

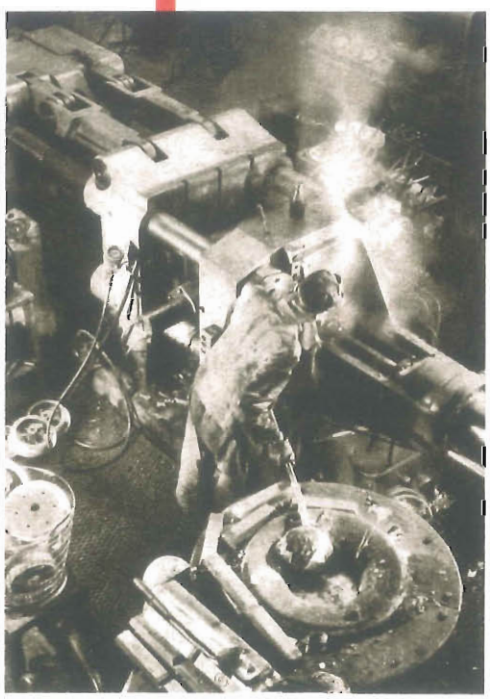


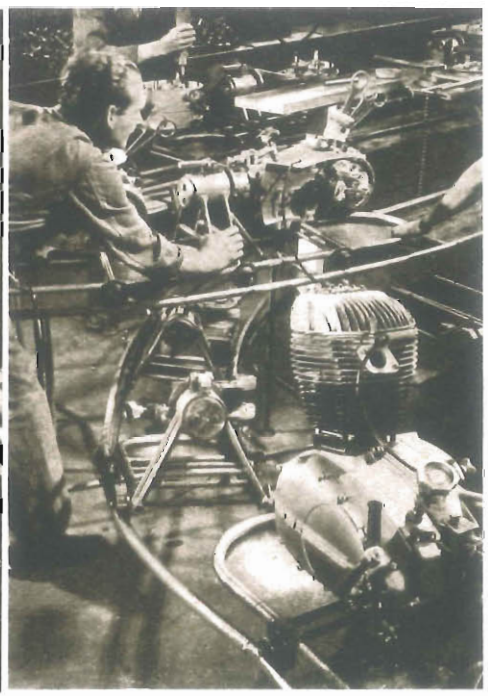


Da ist zunächst der Zentralpreßrahmen. Wie ein Rückgrat durchzieht er das Fahrzeug vom Steuerkopf bis zum Hinterrad. Er ist das Zentrum, um das die anderen Bauteile, wie Motor, Radschwingen und Tank gruppiert sind. Ein Zentralpreßrahmen ist steifer und verwindungsfreier als es der beste und teuerste Rohrrahmen jemals sein kann. Von der Verwindungsfreiheit des Fahrgestells aber hängt weitgehend die Straßenlage ab. Weiterer Vorteil: Der Zentralpreßrahmen bietet glatte und saubere Flächen. Daraus resultiert auch die klare, formschöne Linie der NSU-Maschinen.

Natürlich kostet die Herstellung eines Zentralpreßrahmens viel Geld. Man braucht große Spezialmaschinen und kostspielige Schweißanlagen, die sich nur ein großes Werk leisten kann. Inzwischen haben sich — Sie haben es sicher schon bemerkt — manche Firmen im Inland und viele Werke im Ausland ebenfalls entschlossen, den Zentralpreßrahmen einzuführen, und manche Firmen scheuten sich nicht, den NSU-Preßrahmen mehr oder weniger zu kopieren. So einfach ist das aber nicht, denn die langwierigen Schwingungsforschungen, die NSU vor Beginn der Fertigung durchgeführt hat, um ein Höchstmaß an Stabilität zu erreichen, lassen sich nicht einfach abkupfern.







Das ist eine Wucht, kann man sagen, wenn die Prägestempel der riesigen Spezialstanzmaschinen mit 600 Tonnen oder 12 000 Zentnern Gewicht niedersausen und die Blechtafeln stanzen und prägen. Nicht nur, daß ringsum der Boden erzittert — auch die Besucher, die gekommen sind, um bei NSU einen Blick ins Innere zu tun, sind zutiefst beeindruckt. Unser Bild zeigt eine Spezial-Stanzmaschine, die — wie man sieht, in einem Stück — die Seitenteile der Lambretta stanzt und prägt. So entsteht auch der bewährte NSU-Zentralpreßrahmen.

In der Gießerei geht's heiß her. Das bis zur Weißglut erhitzte, flüssige Leichtmetall wird sorgfältig, Kelle um Kelle, aus dem Ofen geschöpft und in die Form gegossen. Mit 1000 Kilogramm Druck pro qcm wird das Metall in die Stahlform gepreßt. Nach einigen Sekunden Abkühlzeit ist es geschafft: Die Bremstrommeln für Superlux und Max können weiterrollen zur Bearbeitung.

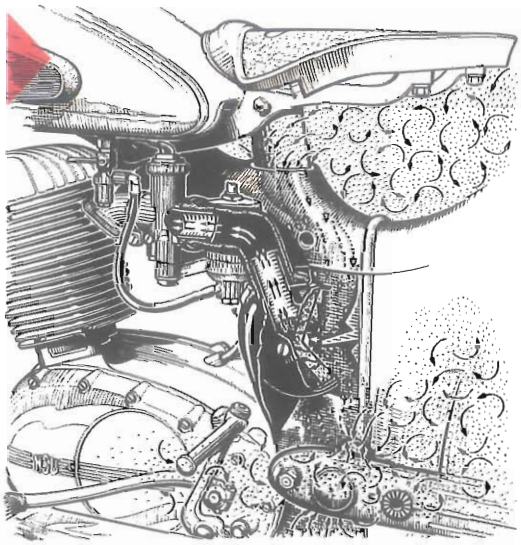
Am laufenden Band entstehen hier die Max-Motoren. Im richtigen Augenblick treffen aus Seitenstraßen die Einzelteile ein, die notwendig sind damit sich am Ende komplette Motoren mit hoher Leistung und langer Lebensdauer ergeben. Ist ein Motor komplett, dann wird er — wie unser Bild zeigt — abgeschoben zum Prüfstand, wo er nochmals genau überprüft und auf Leistung „gebremst" wird.

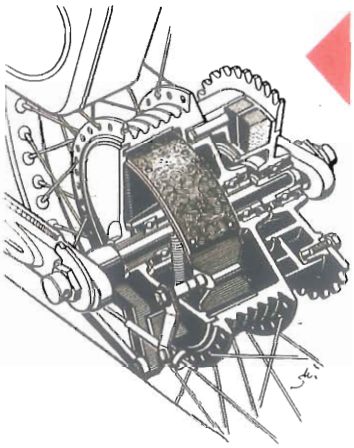
NSU-Bauliniie

Die besonderen Merkmale der NSU-Maschinen

Beruhigte Luft

Zu den NSU-Motoren gehört die Beruhigte Luft, jenes von NSU entwickelte Luftfilterungsverfahren, das den Motorverschleiß auf früher nie geahnte Werte herabmindert. Wie funktioniert nun eigentlich die „Beruhigte Luft"? Der Motor bezieht die Luft, die er braucht, aus dem Innern des Zentralpreßrahmens. Das Filter ist seitlich an den Rahmen montiert, und zwischen Filter und Vergaser befindet sich ein längeres Rohrstück. Die stark wirbelnde, staubhaltige Luft wird zunächst im Innern des Rahmens „gestreckt" und beruhigt. Ein großer Teil des Staubes schlägt sich an den Innenseiten nieder; die Luft ist also vorgereinigt. Dann passiert der Luftstrom das Filter mit konstanter Geschwindigkeit, unabhängig von der Drosselöffnung, denn das lange Rohrstück zwischen Vergaser und Filter wirkt, wenn plötzlich stark Gas gegeben wird, wie ein Luftreservelager. Vielfache Versuchsreihen beweisen immer wieder, daß mit der Beruhigten Luftfilterung der Verschleiß der Zylinderlaufbahn und der Kolbenringe um 70—75% geringer geworden ist. NSU-Maschinen haben eine lange Lebensdauer.



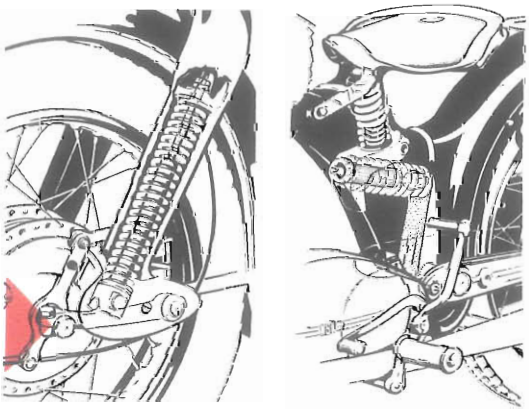


Vollnaben-Rennbremsen

Die Superfox, Superlux und Max besitzen vorne und hinten richtige, ausgewachsene Vollnaben-Rennbremsen. Das Wort „Vollnabenbremse" ist keine wohlwollende Bezeichnung für eine Attrappe, unter der sich ein schmales Bremsbäcklein verbirgt, sondern es kennzeichnet eine großdimensionierte Bremse, die direkt von den NSU-Weltmeisterschaftsmaschinen abgeleitet wurde. Bei Superlux und Max besitzt die Bremstrommel einen Durchmesser von 180 mm. Die Gesamtbremsfläche beträgt 280 qcm. Das ist eine Menge. Wie wichtig kräftige, trotzdem aber weich wirkende Bremsen sind, brauchen wir nicht zu sagen. Die Bemühungen von NSU, ihren Fahrern Sicherheit zu bieten, erkennt man schon bei der Quickly: auch sie besitzt als Moped richtige Motorrad-Innenbackenbremsen und nicht etwa Freilauf-Bremsnaben.

Vorder- und Hinterradschwinge

Auch auf dem Gebiet der Federung ist NSU schon seit Jahren richtungweisend. Vor einigen Jahren kannte man nichts Schöneres als eine Teleskopfederung vorn und hinten, bis NSU dann eines schönen Tages mit der Schwingarmfederung erschien. Inzwischen haben sich viele große Werke, die vorgestern noch das hohe Lied der Teleskopfederung sangen, ebenfalls für die Schwingarmfederung entschieden. Den großen Konstruktions- und Fertigungsvorsprung aber hat NSU. Die Vorteile der Schwingachsfederung: Die Gabel ist stabil und unempfindlich gegen mechanische Einflüsse. Die nichtgefederten Massen sind denkbar gering.

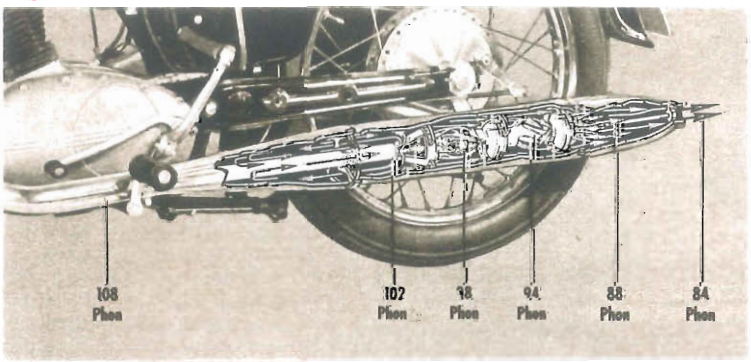


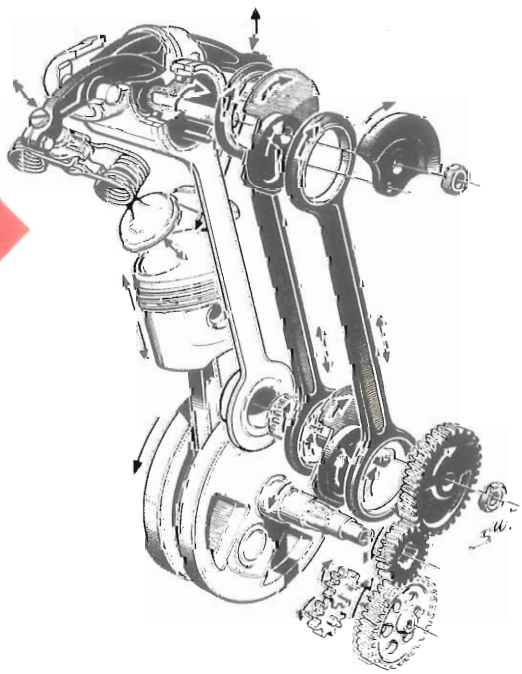
Diffusor-Auspufftopf

NSU-Fahrer sind durchweg anständige Fahrer, die einen vornehm leisen Ton ihrer Maschine mehr schätzen als wildes Geknatter. Alle NSU-Maschinen, von der Quickly bis zur schweren Max, sind mit einem Diffusor-Auspufftopf ausgerüstet, der den Krach verschluckt und nur einen angenehmen, leisen Ton übrig läßt. — Hier sehen wir, wie bei der Max das Auspuffgeräusch gedämpft wird.

ULTRAMAX-Schubstangensteuerung

Von der Lokomotive her kennt man die Schubstangen-Steuerung, die im gleichen Prinzip bei der NSU-Max und — weil sie sich so überragend gut bewährt hat — jetzt auch bei der NSU-Superfox angewandt wird. Die ULTRAMAX-Schubstangensteuerung, wie NSU sie nennt, bietet einen stets kraftschlüssigen, spielfreien und geräuscharmen Ventilantrieb über eine obenliegende Nockenwelle. Hinzu kommt, daß der ULTRAMAX-Schubstangenantrieb voll auswuchtbar ist. Viele Nachteile, die den verschiedenen anderen Ventilantriebsmöglichkeiten anhaften, sind bei der ULTRAMAX-Steuerung vermieden. Man kann damit rechnen, daß der ULTRAMAX-Antrieb auch bei anderen, größeren Motoren Anwendung finden wird.

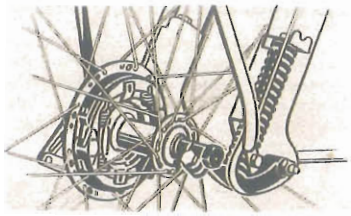




NSU-Quickly

Nahezu 50 Firmen gibt es in Deutschland, die Mopeds herstellen. Da will es schon etwas heißen, wenn sich bei solch umfangreicher Konkurrenz ein Fahrzeug so an die Spitze zu setzen vermag, wie es der NSU-Quickly in knapp zwei Jahren gelungen ist. Vom ersten Tag ihres Erscheinens an erregte sie nicht nur in Deutschland, sondern auch im Ausland größtes Aufsehen. NSU bestreitet allein 53 % des deutschen Moped-Exports. Täglich verlassen an die 1000 Quicklys die NSU-Werke in Neckarsulm — und ebenso viele Menschen entschließen sich täglich, vom Fußgänger zum Quickly-Fahrer überzuwechseln. 350 000 Quicklys laufen heute auf allen Straßen der Welt, und alle Quickly-Fahrer sind zufrieden.

Die Quickly ist - mit weitem Abstand - das meistgekaufte Moped Deutschlands!



Es kommt aber nichts von ungefähr. Das sind die Gründe, warum die Quickly so beliebt ist:

● Wenn Sie sich einen Anzug schneidern lassen, dann nehmen Sie doch auch Jacke und Hose vom selben Schneider. So ist es auch mit den Fahrzeugen. Die NSU-Quickly ist aus einem Guß — Motor und Fahrgestell stammen aus einem Werk, von NSU. Alle entscheidenden Einzelheiten sind bei der Quickly — schon in der Konstruktion — genau aufeinander abgestimmt.

● Die Quickly besitzt den hochmodernen und formschönen Zentralpreßrahmen, der, schwingungstechnisch erprobt, größte Stabilität und Verwindungsfreiheit bietet. Nach zigtausend Kilometern merkt man es erst so richtig: Die Quickly spurt wie am ersten Tag!

● Das ist besonders wichtig: Die Quickly kann man im Stand antreten wie ein richtiges Motorrad. Ein leichter Tritt genügt, und der Motor läuft. Man braucht nicht wie ein Radfahrer loszustrampeln.

● Selbstverständlich besitzt die NSU-Quickly keine billige Fahrradfederung, sondern eine moderne Preßgabel mit Schwinge, wie man sie im Prinzip bei den großen NSU-Maschinen findet.

● Für die Sicherheit des Fahrers sorgen zwei Motorrad-Innenbackenbremsen. NSU verwendet keine provisorischen Bremsen, sondern ausgewachsene Motorradbremsen.

● Zu einem modernen Motorfahrzeug gehört die Beruhigte Luftfilterung, die den Motorverschleiß auf Bruchteile der früheren Werte herabmindert. Der Quickly-Motor hat daher eine besonders lange Lebensdauer.

● Mit Absicht rüstet NSU die Quickly mit 26-Zoll-Rädern aus, da diese Abmessung am besten zu den menschlichen Körpermaßen paßt. Haben Sie schon einmal beobachtet, wie drollig Erwachsene auf Kinderrädern aussehen?

● Bei der Quickly gibt's nur eine Kette, und nicht deren zwei. Das ist wichtig für die Unterhaltungskosten und für die Pflege. Ein weiteres Plus für Ihre Sicherheit: Kette und Hinterradbremse arbeiten vollkommen unabhängig voneinander.

● Die Berge hinauf klettert die quicklebendige Quickly wie die Feuerwehr. Fragen Sie einmal einen Quickly-Fahrer, der in der Schweiz war, wie munter und unermüdlich die Quickly die steilen Alpenpässe nimmt — ohne Mittreten —, selbst bei dickster Beladung.

● Selbstverständlich besitzt die Quickly ein Zweiganggetriebe, das unerläßlich ist, um flink in der Ebene und stark am Berg zu sein.

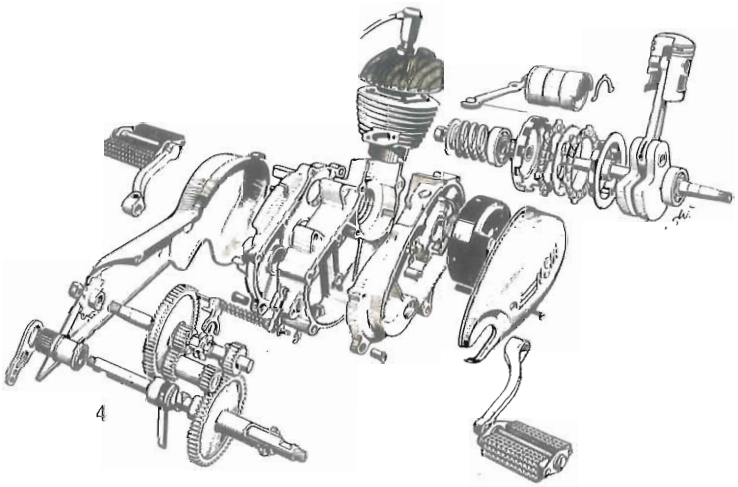
● Die Quickly ist, wie Messungen der Konkurrenz ergaben, das leiseste Moped.

● Die Quickly ist mit Steckachsen ausgerüstet, deren Wert man kennenlernt, wenn man ein Rad ausbauen muß.

● Übrigens: Die Quickly gibt's in zwei Farben: In einem schicken Jadegrün und einem geschmackvollen Lichtgrau/Taubengrau.

● Ein kleiner Tip an dieser Stelle: Es ist in vielen Fällen praktisch, zwei Quicklys in einer Familie zu haben. Mit zwei Fahrzeugen ist man unabhängig — die Hausfrau kann einkaufen fahren, während der Mann mit seiner Quickly zur Arbeit ist. Das schönste an der Geschichte: Zwei Quicklys kosten weniger als 1000.— Mark, also weniger als ein leichtes Motorrad — und sie kosten keine Steuer, keine Zulassung und keinen Führerschein.

● Das sollte man nie vergessen: Allein in Deutschland gibt es über 7000 NSU-Vertragshändler, die dazu da sind, die Quickly-Fahrer zu betreuen. Als NSU-Fahrer ist man nie verlassen. Das sind die Vorteile, wenn man eine Maschine aus einem großen Werk fährt.



Ein Biologe namens Holl gibt hier für Sie zu Protokoll: Ein Rad braucht 26 Zoll, wenn es zum Menschen passen soll.

NSU-Quickly-S

Daran kann man erkennen, mit welcher Liebe zum Detail die NSU-Konstrukteure ans Werk gehen, daß sie auch jene Dinge nicht vergessen, an denen die Fahrer, wie man weiß, ihre besondere Freude haben

Das war doch schon immer so: Wer sein Fahrzeug liebt, geht über kurz oder lang daran, es weiter auszustatten. Da Zubehördinge aber, nachträglich angebracht, mitunter recht kostspielig sind, hat NSU sich entschlossen, die Quickly gleich von Haus aus mit einer Handvoll Besonderheiten auszurüsten und sie serienmäßig als preisgünstiges Sondermodell herauszubringen.

Das sind die Einzelheiten, durch die sich die Quickly-S, wie NSU sie nennt, von der Standard-Ausführung unterscheidet:

- Auch Moped-Fahrer sollen wissen, wie flink ihr Fahrzeug ist und wie viele Kilometer sie schon abgespult haben. Deshalb wurde die Quickly-S von Haus aus mit einem Tachometer ausgestattet, das harmonisch in den Scheinwerfer eingebaut ist.
- Die Quickly-S hat — zusätzlich zum Mittelständer — noch eine Seitenstütze bekommen, die es gestattet, die Maschine auch auf unebenem Untergrund, also beispielsweise im Gelände, mühelos abzustellen.
- Der neue Tank der Quickly-S faßt 4½ Liter Treibstoff. Das ist eine schöne Menge, kann man sagen. Quickly-S-Fahrer können eine kleine Ewigkeit fahren, ohne tanken zu müssen.
- Bei der Quickly-S sind schon von Haus aus am Vorder- und Hinterrad die Seitenblenden montiert, die einen hervorragenden Spritzschutz gewährleisten.
- Und was besonders hübsch aussieht: die Quickly-S hat verchromte Felgen.

Die Männer bei NSU wissen, worauf es ankommt. Sie wissen auch, daß es nicht allein die technischen Vorzüge sind, die ein Fahrzeug beliebt machen — gutes Aussehen, Komfort und sauberes Fahren werden mindestens ebenso großgeschrieben. Bei der Quickly wurde an alles gedacht. Quickly-Fahrer sollen nicht nur ein gutes, konstruktiv ausgereiftes Fahrzeug besitzen, — sie sollen auch wie die Rollerfahrer elegant, sauber und vor Schmutz und Straßenstaub geschützt fahren können.
Aus diesem Grund hat NSU für die Quickly eine Verkleidung entwickelt, die — schnittig in der Form — dem Fahrzeug ein schikkes Aussehen verleiht und dem Quickly-Fahrer jenen Komfort und Schutz bietet, den sonst nur Rollerfahrer genießen.

Die Quickly-Verkleidung besteht aus

dem Beinschild, das den Fahrer von vorn vor Schmutz und Nässe schützt. Es ist so tief herabgezogen, daß es gleichzeitig den gesamten Motorblock umschließt und somit auch Berührungen mit dem Motor verhindert.
Für das Vorder- und Hinterrad gibt es je eine Radverkleidung, die, seitlich am Schutzblech angebracht, als Spritzschutz dient. Der Quickly-Fahrer ist nicht nur vor Schmutz und Staub geschützt, der vom Vorderrad aufgewirbelt wird, er kann auch niemals von hinten her angespritzt werden.

Das ist besonders wichtig

Die Verkleidung für die Quickly wird serienmäßig bei NSU hergestellt. Das bedeutet nicht nur, daß sie in Farbe, Form und Verarbeitung genau auf die Quickly abgestimmt ist, es bedeutet auch, daß der Preis der Quickly-Verkleidung bei der rationellen Großserie, die NSU baut, besonders günstig liegt.
Der Quickly-Schmutzschutz wird nicht vom Werk direkt, sondern ausschließlich über die Quickly-Händler geliefert.
Es ist besonders wichtig zu wissen, daß die neue Quickly-Verkleidung auch nachträglich, also an jede früher gebaute Quickly, ohne weiteres montiert werden kann.

NSU-Superfox

Wenn man heute von einem wirklich guten Motorradmotor spricht, dann denkt man an die NSU-Max, an jene Maschine, die nicht nur in Deutschland, sondern in der ganzen Welt Aufsehen erregt ob ihrer bulligen Motorkraft, ihrer Robustheit, ihrer rasanten Beschleunigung und ihrer sprichwörtlichen Anspruchslosigkeit. Dem Chefkonstrukteur der NSU-Werke ist es gelungen, die guten Eigenschaften der 250 ccm-Max mit allen max-eigenen Merkmalen auf die kleinere 125 ccm-Superfox zu übertragen. Die vielen Vorzüge des Viertaktmotors, seine Laufruhe und seine hohe Leistung, seine Sparsamkeit und seine geringe thermische Belastung kommen bei der neuen Superfox voll zur Geltung. Mit ihren 8,8 PS erreicht sie die Leistung mancher 175 ccm- und sogar mancher 200 ccm-Maschinen.

● Selbstverständlich besitzt auch die Superfox den berühmten Zentralpreßrahmen, ohne den eine moderne Maschine kaum mehr denkbar ist. Das wissen wir doch alle: Ein Zentralpreßrahmen kostet in der Fertigung sehr viel Geld — er erfordert die Anschaffung großer Pressen und Spezial-Bearbeitungsmaschinen. Der Fahrer hat den Nutzen: der Zentralpreßrahmen ist glattflächig, verwindungsfrei und überaus stabil.

● Der obengesteuerte Superfox-Motor besitzt — wie die Max — die Schubstangensteuerung. Die ULTRAMAX-Steuerung bietet einen kraftschlüssigen, spielfreien und geräuscharmen Ventilantrieb über eine obenliegende Nockenwelle.

● Wie alle NSU-Maschinen wurde selbstverständlich auch die Superfox mit der Beruhigten Luftfilterung ausgestattet. Der stark wirbelnde, staubgeladene Fahrtwind wird über eine Ansaughutze an der rechten Seite der Maschine ins Innere des Rahmens geleitet, wo der Staub sich niederschlägt und die wirbelnde Luft sich beruhigt, so daß nur noch gereinigte und gleichmäßig fließende Luftströme den Vergaser passieren.

● Die Superfox hat als Viertakter einen gesteuerten, genau dosierten Ölkreislauf, der alle Schmierstellen unter dem Druck der Ölpumpe zwangsläufig mit Öl versorgt. Auf seinem Weg zum Motor wird das Öl bei der Superfox dreifach gefiltert. Es leuchtet ein, daß durch diese Sicherungsmaßnahme die Lebensdauer des Superfox-Motors und seine Zuverlässigkeit beträchtlich gesteigert werden. Weiterer Vorteil des Superfox-Separat-Öl-Systems: unbedingte Sauberkeit des gesamten Motorblocks, insbesondere der Vergaserpartie, kein Kraftstoff-Öl-Mixen.

● Nach dem bekannten NSU-Bauprinzip erhielt die Superfox eine Vorder- und Hinterradschwingachse. Vorn unterstützen zwei hydraulische Stoßdämpfer die Doppelfeder, hinten stützt sich das Hinterrad über eine Zentralfeder und einen hydraulischen Stoßdämpfer gegen den Rahmen ab. Mit Hilfe der neuartigen „vorgespannten" Federung gelang es, den Federweg beträchtlich zu vergrößern. Die Superfox-Federung beginnt erst dann, wenn der Fahrer bereits im Sattel sitzt. Hervorragende Straßenlage und hoher Fahrkomfort kennzeichnen die neue Superfox.

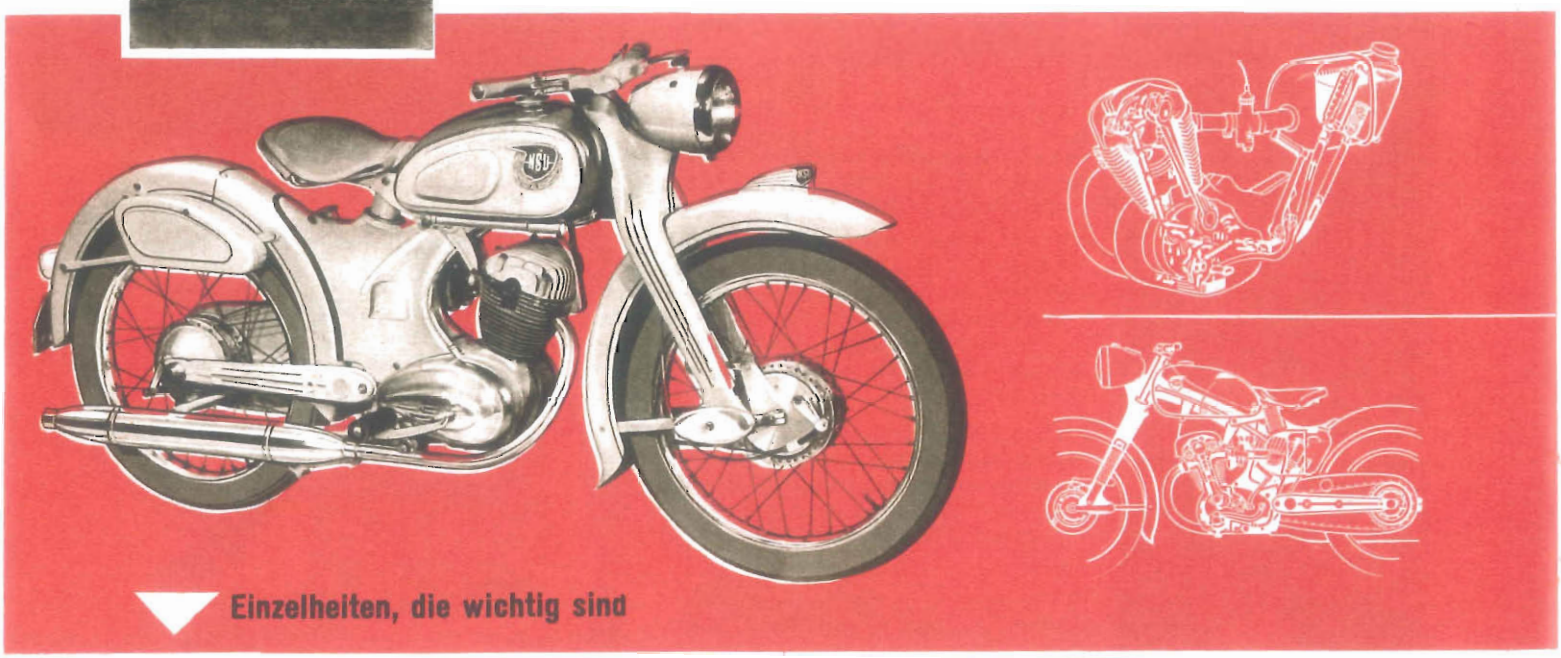
● Genau so wie die Superlux und die Max erhielt auch die Superfox die von den Weltmeisterschaftsmaschinen abgeleiteten Rennbremsen, die mit ihrer überdimensionierten Bremsfläche dem Fahrer größte Sicherheit bieten. Sie arbeiten bei kräftiger Wirkungsweise weich und ruckfrei.

● Auch ein sehr leistungsstarkes Motorrad braucht keinen höllischen Krach zu veranstalten. Die Superfox hat eine niedrige Phonzahl — sie ist ruhig und angenehm in ihrem Klang. Mit ganz wenigen Touren läuft der Superfox-Motor, ohne sich zu verschlucken oder unrund zu „brubbeln". Das ist der Vorteil der exakten Gasführung. Superfox-Fahrer gelten überall als anständige Fahrer.

● Großen Beifall findet auch der hochmoderne, geprägte Profillenker, der in seiner Mitte ein geschmackvolles, farbiges Wappen trägt. Mit dem Profillenker gelang es dem Konstrukteur, die Kabelzüge praktisch unsichtbar zu verlegen. Die Superfox macht nicht nur am Lenker, sondern im ganzen einen aufgeräumten Eindruck.

● Um noch einmal darauf zurückzukommen: Die Leistungen der Superfox sind unerhört: Bei einer Motorleistung von 8,8 PS läuft die Superfox etwa 95 km/h. Der Motor ist elastisch und anspruchslos. Über seine Robustheit und Zuverlässigkeit braucht man nicht zu reden — das Beispiel der größeren Max spricht eine deutliche Sprache.

● Die Superfox gibt es übrigens — außer in Schwarz — auch noch in einem geschmackvollen, schicken Christianiablau — ohne Aufpreis.



Motor: Luftgekühlter NSU-Einzylinder-Viertaktmotor mit ULTRAMAX-Steuerung; Zylinderinhalt 123 ccm; Verdichtungsverhältnis 1:8,5; Leistung 8,8 PS; Beruhigte Luftfilterung mit Ansauggeräuschdämpfer; Druckumlaufschmierung mit doppelt wirkender Zahnradpumpe; Spezial-Ölfilter; 45 Watt-Lichtbatteriezündung; Kraftübertragung vom Motor zum Getriebe durch geräuscharme, schrägverzahnte Zahnräder.

Getriebe: Viergang-Blockgetriebe mit Fußschaltung.

Kupplung: Mehrscheiben-Trockenkupplung (von außen zugänglich).

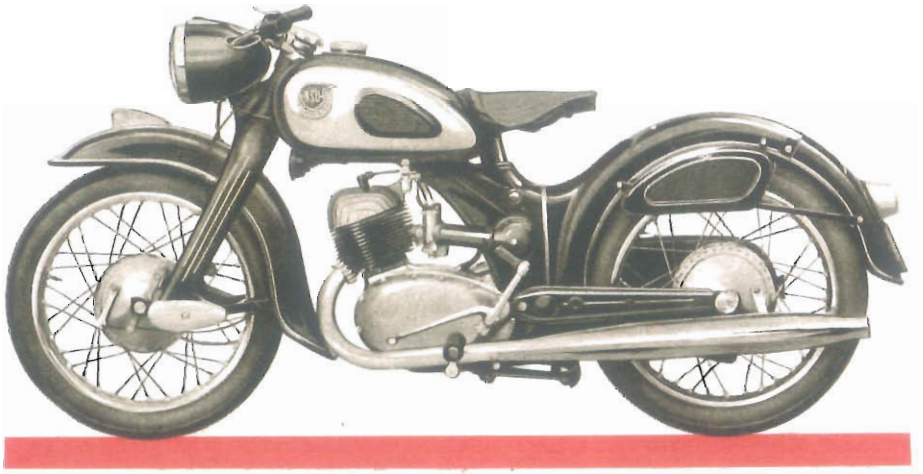
Fahrwerk: Zentralpreßrahmen; Fahrer und Sozia vierfach gefedert; Schwingachsen mit vorgespannter Federung vorn und hinten.

Ausstattung: Moderner Profillenker, Steckachse vorn und hinten; Räder untereinander austauschbar; Hinterradkette völlig gekapselt (vielfache Lebensdauer); bequemer Schwingsattel mit langem Federweg; Vollnaben-Rennbremsen vorn und hinten (Bremstrommel-Durchmesser 140 mm); Farben: Schwarz und Christianiablau.

Leistungsdaten: Spitzengeschwindigkeit 95 km/h; Normverbrauch 2,7 Liter/100 km; Eigengewicht 110 kg (ohne Kraftstoff und Öl).

NSU-Superlux

Die NSU-Superlux gilt als eine der modernsten und schönsten Maschinen der Weltproduktion. Sie wurde als ein Motorrad konstruiert, das dazu bestimmt ist, ohne viel Pflege tagein, tagaus treue Dienste zu leisten. Natürlich besitzt die Superlux alle Merkmale einer ausgereiften und wohlerzogenen Maschine — ihr besonderer Vorzug aber ist eine verblüffende Elastizität und Unempfindlichkeit. Ob man sie stundenlang jagt, — oder ob man mitunter das Schalten vergißt, — die Superlux nimmt nichts krumm.



● Der Motor der NSU-Superlux ist ein 200 ccm-NSU-Zweitakter, der 11 PS leistet. Wußten Sie übrigens, daß NSU in Deutschland mit Abstand die meisten Zweitakt-Maschinen baut? Pro Tag verlassen rund 1200 Zweitakt-Maschinen das Werk in Neckarsulm. Der Motor der Superlux ist das Beispiel für einen unübertrefflichen Zweitakter. Er wurde übrigens nicht auf eine übersteigerte Höchstgeschwindigkeit gezüchtet, sondern auf ein gutes Durchziehen im unteren Drehzahlbereich. Man kann die Superlux also, wenn man will, ausgesprochen schaltfaul fahren.

● Auch der Motor der Superlux wird mit Beruhigter Luft gespeist. Was es mit diesem Luftfilterungsverfahren auf sich hat, sagten wir schon an anderer Stelle: Der Verschleiß wird auf ein Mindestmaß herabgesetzt.

● Selbstverständlich besitzt die Superlux einen Zentralpreßrahmen. Ein modernes NSU-Motorrad ohne Zentralpreßrahmen ist, nach Auffassung der NSU-Fachleute, geradezu undenkbar.

● Die Schwingachsfederung, mit der auch die Superlux ausgestattet ist, gilt als modernste Federungslösung. Fast alle berühmten Rennmaschinen besitzen heute solch eine Schwingachsfederung.

● Mit den großen Rennbremsen, mit denen die Superlux ausgerüstet ist, taten die NSU-Werke einen entscheidenden Schritt für die Sicherheit der Fahrer. Diese Rennbremsen, die mit 280 qcm Bremsfläche nicht so schnell ihresgleichen finden, wurden direkt von den NSU-Weltmeisterschaftsmaschinen abgeleitet. Hier ist ein Beispiel, wie sie wirken: Der Gesetzgeber verlangt, daß — nur bei Betätigung der Vorderradbemse — der Bremsweg bei 60 km/h nicht länger als 44,3 Meter sein darf. Die Bremse der Superlux schafft es mit 26,5 Metern.

● Selbstverständlich ist die Superlux seitenwagenfest. Die Anschlußstellen sind von Haus aus dran.

● Vergessen Sie bitte nicht: Allein in der Bundesrepublik gibt es über 4000 Kundendienststellen, die den Superlux-Fahrer jederzeit betreuen.

Einzelheiten, die wichtig sind

Motor: NSU-Zweitaktmotor mit Flachkolben, 198 ccm; Zündlichtanlage: Lichtbatterie 60 Watt; Vergaser: Bing-Zweischieber; Filtersystem: Beruhigte Luft.

Getriebe: Übertragung / Motor / Getriebe: schrägverzahnte Zahnräder; Zahl der Gänge: 4; Mehrscheiben-Trockenkupplung.

Bremsen: Vollnaben-Innenbackenbremsen; verrippt, Durchmesser 180 mm; Bereifung: Niederdruck-Stahlseil 3,00 — 19"; Tankinhalt: 14 Liter, davon 1,4 Liter Reserve.

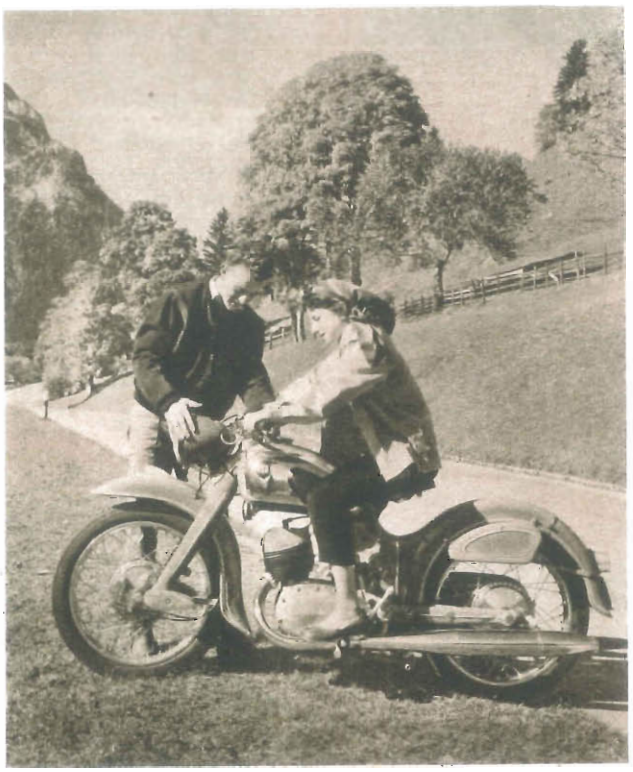
Bergsteigerfähigkeit (mit zwei Personen): 1. Gang 45%, 2. Gang 25%, 3. Gang 16%, 4. Gang 9%.

Fahrgestell: Rahmen: Zentralpreßrahmen mit Hinterradfederung und Soziusausleger; Gabel: Radschwinggabel mit zwei Druckfedern und hydraulischen Stoßdämpfern; Hinterradfederung: Schwinggabel mit hydraulischem Stoßdämpfer.

Leistungsdaten: Motorleistung: 11 PS bei 5250 U/min; Normverbrauch: 3,3 Liter/100 km; Höchstgeschwindigkeit: 100 km/h; Leergewicht (betriebsfertig, vollgetankt): 152 kg.

Abmessungen: Länge 203 cm, Breite 67 cm, Höhe 99 cm.

Besonderes: Diffusor-Auspufftopf; Steckachsen; Räder untereinander austauschbar; beiwagenfest; Büffeltank. Farben: Schwarz und Christianiablau.

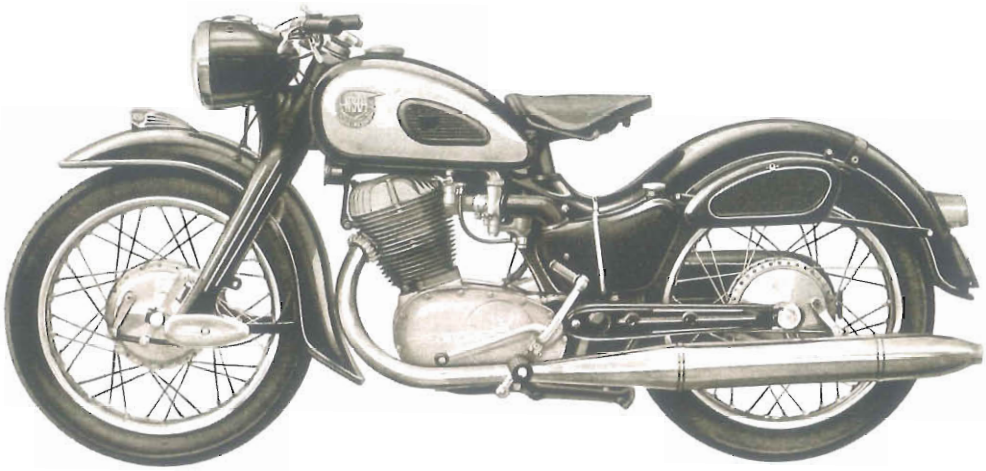


NSU-MAX

Das sind Tatsachen, die man nicht übersehen kann: Es ist statistisch erwiesen, daß die NSU-Max im Jahr 1955 zum meistgekauften deutschen Motorrad aller Klassen wurde — gleichgültig, ob es sich dabei um Zwei- oder Viertakter handelt.
Diese überragende Vorrangstellung schuf sich die Max durch ihre unerhörten Leistungen als Serienmaschine im täglichen Betrieb. Von ihren großen Erfolgen im Gelände und bei den entscheidenden Rennen der vergangenen Jahre wollen wir gar nicht reden.

Wer sich etwas auskennt, wird es wissen: Die Max-Gespanne beispielsweise sind bei den Geländeveranstaltungen so gefürchtet, daß vielfach praktisch keine Konkurrenten mehr zum Kampf antreten.
Auf der aus der Serienmaschine entwickelten Sportmax wurde H. P. Müller Weltmeister 1955 in der 250 ccm-Klasse — als Privatfahrer. Und die Deutsche Meisterschaft errang — ebenfalls als Privatfahrer, also ohne jegliche Werksunterstützung — Hans Baltisberger auf der NSU-Sportmax.

Mit ihrer Spitze von 126 km/h und der für eine 250 ccm-Maschine unerhörten 17 PS-Leistung erfüllt die Max praktisch alle Fahrwünsche, die man auf den heutigen Straßen überhaupt stellen kann. Nach Auffassung der NSU-Fachleute hat es keinen Sinn, ein Motorrad mit größerem Hubraum zu fahren. Das kostet nur mehr Steuer und mehr Haftpflichtversicherung.



● In der Fachwelt sagt man, daß gegen den Max-Motor kein Kraut gewachsen sei. In der Tat ist er als Viertakter mit seiner exakten Gassteuerung, seiner sauberen Verbrennung, seiner geringen thermischen Belastung und seinem genau dosierten Ölkreislauf ein überaus robuster, ausdauernder, sparsamer und leistungsstarker Motor. Mit ihren ehrlichen 17 PS hält die Max nach wie vor die Spitze bei den 250 ccm-Maschinen. Mit einer Leistungscharakteristik, wie man sie so schnell nicht wiederfindet, leistet die 250 ccm-NSU-Max mehr als manches 350 ccm-Motorrad.

● Die ULTRAMAX - Ventilsteuerung ist einer der Gründe, weshalb der Max-Motor so leistungsfähig, so ausdauernd und so leise ist. Mit diesem Ventilantrieb schuf NSU eine sensationelle Konstruktion, bei der es möglich ist, den gesamten Antrieb kraftschlüssig, voll auswuchtbar und spielfrei zu halten.

● Mitverantwortlich für die lange Lebensdauer des Max-Motors ist die Beruhigte Luft, mit der der Max-Motor gespeist wird. Nur das Zentralpreßrahmensystem gestattet die volle Anwendung dieses Filterungsverfahrens.

● Damit kommen wir zum Zentralpreßrahmen. Es ist allgemein bekannt, daß er verwindungsfrei, glatt in der Linie, formschön und überaus stabil ist. Lange Reihen von Schwingungsversuchen haben ergeben, daß der Zentralpreßrahmen nach 30 000, 70 000 und 100 000 Kilometern Fahrzeit noch ganz genau so ist wie am ersten Tag.

● Aus den Erfahrungen der siegreichen Rennen entstanden für die Serienmodelle die neuen Rennbremsen, mit denen selbstverständlich die Max ausgerüstet ist. 280 qcm Bremsfläche bieten dem Fahrer größte Sicherheit. Solche Bremsen finden so schnell nicht ihresgleichen.

● Die Max ist mit Vorder- und Hinterradschwingachse ausgestattet. Dieses Federungssystem, das vor einigen Jahren noch ungewöhnlich war, hat sich, wie so viele NSU-Konstruktionen, schnell durchgesetzt, und es ist interessant zu beobachten, daß viele Anhänger der Teleskopgabel mehr und mehr zur Schwingachse übergehen.

● Bei der Max haben Sie unter zwei Farben die Wahl: Außer in Schwarz gibt es die Max auch — ohne Aufpreis — in dem sehr schicken und geschmackvollen Christianiablau.

● Gegen einen kleinen Mehrpreis können Sie für Ihre Maschine an Stelle des Sattels auch eine Sitzbank haben. NSU hat — speziell für die Max — eine flotte Doppelsitzbank entwickelt.

Einzelheiten, die wichtig sind

Motor: Luftgekühlter NSU-Einzylinder-Viertaktmotor mit ULTRAMAX-Steuerung; Zylinderinhalt 247 ccm; Leistung 17 PS; Verdichtungsverhältnis 1:7,4; Druckumlaufschmierung; 60 Watt-Lichtbatteriezündung; Kraftübertragung vom Motor zum Getriebe durch geräuscharme, schrägverzahnte Zahnräder.

Getriebe: Mehrscheiben-Trockenkupplung, Vierganggetriebe.

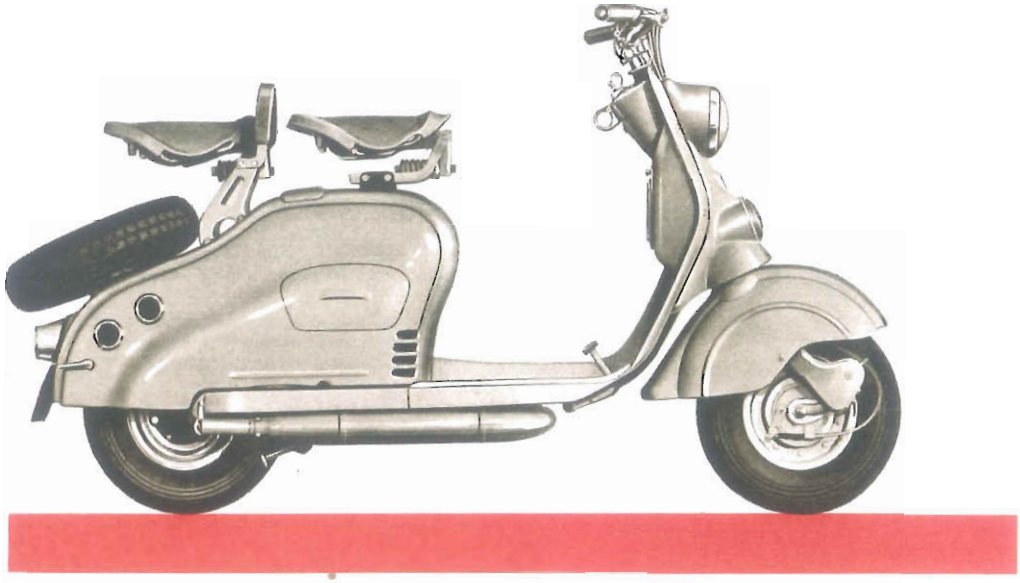
Fahrwerk: Zentralpreßrahmen, Fahrer und Sozia vierfach gefedert; Schwingachsfederung vorn und hinten.

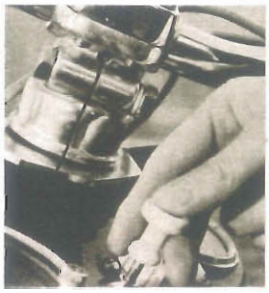
Ausstattung: Steckachse vorn und hinten, Räder untereinander austauschbar; Hinterradkette völlig gekapselt (vielfache Lebensdauer); bequemer Schwingsattel mit langem Federweg. Vollnaben-Rennbremsen vorn und hinten, Bremstrommeldurchmesser 180 mm, an der Oberfläche verrippt. Verstellbarer Steuerungsdämpfer am Lenker. Büffeltank-Inhalt 14 Liter, davon 1,4 Liter Reserve, Bereifung 3,25—19". Diffusor-Auspufftopf.

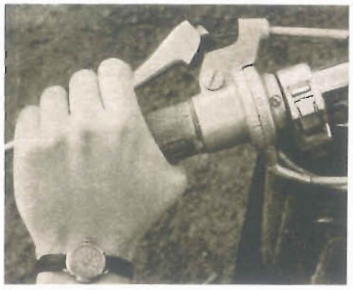
Leistungsdaten: Spitzengeschwindigkeit 126 km/h; Normverbrauch 3,2 Liter/100 km; Leergewicht (betriebsfertig, voll getankt) 165 kg. Beiwagenfest, Anschlüsse vorhanden.

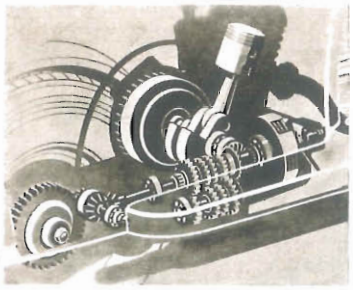
NSU-Lambretta

Die NSU-Lambretta ist mit Abstand Deutschlands meistgefahrener Motorroller. In einem Siegeszug ohnegleichen errang sie sich die Sympathie der deutschen Fahrer. Mit seinen entscheidenden Vorzügen — er ist vorbildlich in seiner Anspruchslosigkeit, groß in der Leistung, schön in der Linie — ist es dem NSU-Autoroller in kurzer Zeit gelungen, sich an die Spitze des deutschen Roller-Marktes zu setzen. — Das sind nicht etwa leere Worte, es sind Tatsachen, die statistisch nachgewiesen sind.









● Die NSU-Lambretta wurde mit einem bärenstarken 6,2 PS-Motor ausgerüstet. Mit 81 km/h Spitze ist sie einer der schnellsten Motorroller — viel wichtiger aber noch ist die große Elastizität, die es gestattet, den NSU-Autoroller ausgesprochen schaltfaul zu fahren.

● Der NSU-Autoroller hat einen elektrischen Anlasser. Es genügt der berühmte „Druck aufs Knöpfchen", um den Motor anzuwerfen. Es ist verblüffend, wie dieser elektrische Anlasser auch im kalten Winter genau so gut wie beim Auto funktioniert. Das Schließen der Luftklappe oder das Tupfen des Vergasers erfolgt vom Armaturenbrett aus. Beim NSU-Autoroller braucht man sich nicht die Hände schmutzig zu machen.

● Das ist besonders wichtig: Die NSU-Lambretta hat eine Bergsteigeleistung von 31,5 % mit Fahrer und Sozia. Was das bedeutet, erkennt man, wenn man weiß, daß der berühmte St.-Gotthard-Paß nur 10% Steigung hat.

● Die Kühlung bereitet dem NSU-Autoroller auch bei langen Paßfahrten im Gebirge kein Kopfzerbrechen, denn der Motor wird (wie beim Volkswagen) von einer Turbine mit Kühlluft versorgt. Er ist auf keinen wohlwollenden Fahrwind angewiesen — der Lambretta-Motor erhält zu jeder Zeit, auch bei stundenlangem Fahren im 1. Gang, die Kühlluftmenge, die er braucht. (Das sind etwa 4500 Liter Luft, die in jeder Minute an den Zylinder-Kühlrippen vorbeistreichen.) Das ist auch einer der Gründe, weshalb der NSU-Autoroller als Stadtfahrzeug so sehr beliebt ist.

● Sehr geschätzt ist die gute Straßenlage. Der Motor liegt beim NSU-Autoroller zentral in der Mitte und ist weit nach vorn gerückt. Was uns aber besonders wichtig erscheint, ist der tiefe Schwerpunkt, der sich bei Verwendung von 8 Zoll-Rädern ermöglicht. Und wenn wir gerade von den Rädern sprechen: Die starken Reifen 4 × 8 Zoll bilden ein dickes Luftpolster, auf dem man bequem und ermüdungsfrei fährt.

● Viel Platz gibt's auf der Lambretta. Fahrer und Sozia können die Beine stellen, wie es ihnen Spaß macht. Kein Tunnel ist im Weg, der die Beinfreiheit behindert. Wußten Sie übrigens, daß der nutzbare Raum bei einem Motorroller um so kleiner wird, je größer die Räder sind?

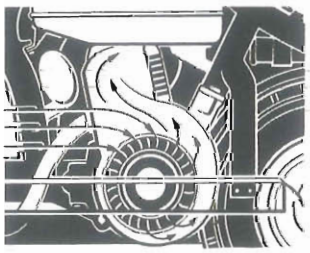
● Im Preis der Lambretta ist die komplette Ausstattung enthalten (Reserverad und Soziussitz).
Vier Farben stehen zur Wahl: Jadegrün, zweifarbig Grau, Mitroparot und Beige.

Einzelheiten, die wichtig sind

Motor: 150 ccm, Motorkühlung durch Turbine, Leistung 6,2 PS, Batteriezündung, elektrischer Anlasser, Startknopf auf dem Armaturenbrett, neue Luftfilterungsanlage, Ansauggeräuschdämpfer.
Getriebe: Dreigang-Getriebe, Drehgriffschaltung, Mehrscheibenkupplung, Kraftübertragung über 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 7,3 Liter Inhalt, Reservestellung, Tankeinfüllstutzen verdeckt.
Abmessungen: Gesamtlänge 1,83 m, Gesamtbreite 0,74 m, Bodenfreiheit 0,135 m.
Leistung und Verbrauch: Höchstgeschwindigkeit 81 km/h, Normverbrauch 2,7 Liter / 100 km, Bergsteigefähigkeit: 1. Gang 31,5% (mit zwei Personen).
Serienmäßige Ausrüstung: Lichtstarker Scheinwerfer mit 35 Watt-Birne (wie beim Auto), Standlicht mit 1,5 Watt-Birne, verstellbarer Lenker, Armaturenbrett mit Tachometer und Zeituhr, beide beleuchtet (Zeituhr von außen aufziehbar), Anlaß-Licht-Zündschalter mit Knopf für Starterklappe und Tupferbetätigung, abschließbarer Handschuhkasten, Sicherheitslenkschloß, Gepäckhaken, Schwingsättel mit Gummidecke, Reserverad mit Radzierkappe, vier Farben zur Wahl, Soziasitz, Stopplicht.

NSU-Prima

Auf dieser Seite präsentieren wir Ihnen den neuen NSU-Autoroller, Modell 1956: die NSU-PRIMA! Sie stellt eine Weiterentwicklung der berühmten NSU-Lambretta dar, jenes Fahrzeugs also, das sich in kürzester Zeit den Markt erobert hat und zum meistgefahrenen Motorroller Deutschlands wurde.
Die NSU-Prima verwirklicht in ihrem Motor, ihrem Fahrgestell, ihren Fahreigenschaften und vor allen Dingen in ihrer unübertroffenen Ausstattung alle Wünsche, die ein Rollerfahrer überhaupt haben kann. Doch hören und sehen Sie selbst:



Das Ausland wartet schon seit Jahren auf den NSU-Autoroller, der aufgrund vertraglicher Vereinbarungen bisher nicht exportiert werden konnte. Haben Sie bitte Verständnis dafür, daß die NSU-Prima zunächst ins Ausland geliefert werden muß. Ab April gibt's die Prima auch in Deutschland. Sie kostet etwa 150.— Mark mehr als die Lambretta.

● Die NSU-Prima wurde mit einem neuen, in der Tat automäßigen Armaturenbrett ausgestattet. Es enthält Großflächentachometer und Kilometerzähler, Ladekontroll-Licht, elektrischen Kraftstoff - Reserve - Anzeiger, Scheinwerferschalter und Schaltanlage für Zündung und elektrischen Starter. Die Prima-Fahrer haben ihre helle Freude dran.

● Und dann ist da der neue Profil-Preßlenker. Da gibt es keine Kabelzüge mehr, die frei herumhängen. An der Prima ist alles blitzsauber aufgeräumt.

● Besonders formschön ist die Frontpartie. Der 35-Watt-Scheinwerfer — wie beim Auto — und die Hupe sind zu einer organischen Einheit zusammengefaßt.

● Der NSU-Prima-Motor leistet 6,2 PS. Er wird — wie der Volkswagenmotor — gebläsegekühlt, ist also unabhängig von jedem Fahrwind. Die NSU-Prima hat eine Spitze von 80 km/h; sie schafft 31,5% Steigung mit Fahrer und Sozia.

● Gestartet wird die NSU-Prima mit elektrischem Anlasser. Ein Druck aufs Knöpfchen, und die Prima läuft. Eine starke 12-Volt-Anlage garantiert sicheren Start auch bei kalten Temperaturen. Außerdem: Die Starthilfe, die man am kalten Morgen benötigt, wird vom Armaturenbrett aus bedient.

● Die NSU-Prima ist stets im Gleichgewicht, denn der Motor sitzt genau in der Mitte des Fahrzeugs. Das ist einer der Gründe für die glänzende Straßenlage.

● Der hohe Fahrkomfort und die gute Straßenlage ergeben sich auch aus den dicken, großvolumigen 4 × 8″-Rädern. Mit Absicht verwendet NSU diese Radgröße, denn sie hält den Schwerpunkt des ganzen Fahrzeugs tief.

● Das Prima-Getriebe wird vom Lenker aus geschaltet. Das geht kinderleicht. In jeder Verkehrslage hat man den richtigen Gang. Das ist besonders wichtig beim Beschleunigen und beim Überholen von Lastwagen. Es gibt nichts Besseres.

● Die Kraftübertragung vom Motor zum Getriebe erfolgt bei der Prima — wie beim Auto — über eine Kardanwelle. Kein Kettenverschleiß, kein Nachstellen.

● Die Vorderradschwinge der NSU-Prima besitzt großen Hub; ein großer hydraulischer Stoßdämpfer unterstützt die Hinterradfederung.

● Mit Absicht verwendet NSU zwei große, weiche Schwingsättel. Keine Kissen und keine Sitzbank bieten den Federweg und die Fahrbequemlichkeit eines guten Schwingsattels.

● Und wenn wir schon von der Fahrbequemlichkeit reden: Auf der Prima gibt's eine Menge Platz. Kein störender Tunnel behindert die Beinstellung des Fahrers. Und die Sozia hat „Platz zum Tanzen"; sie kann ihre Beine und Füße stellen und setzen, wie es ihr Spaß macht, denn bei der Prima wurden die Trittleisten für die Sozia noch um 48% verbreitert.

● Um noch einmal darauf zurückzukommen: Die NSU-Prima hat ein Finish, wie man es so schnell nicht wiederfindet. Das alles ist serienmäßig und im Preis mit einbegriffen: Formschöne, verchromte Stoßstange am Vorderrad, Chromeinfassung fürs Frontschild, Soziasitz, Reserverad, Gepäckträger, Seitenstütze, Mittelkippständer und Stopplicht. Die Prima wird — ohne Aufpreis — in vier Farben geliefert: Jadegrün, Mitroparot, Blau und Schwarz.

Einzelheiten, die wichtig sind

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

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 7,3 Liter Inhalt, Reservestellung, Tankeinfüllstutzen verdeckt.

Abmessungen: Gesamtlänge 191 cm, Gesamtbreite 68 cm, Bodenfreiheit 13,5 cm.

Leistung und Verbrauch: Höchstgeschwindigkeit: 80 km/h, Normverbrauch 2,7 Liter/100 km, Bergsteigeleistung 31,5% im ersten Gang.

Serienmäßige Ausrüstung: Lichtstarker Scheinwerfer mit 35-Watt-Birne, Standlicht mit 2-Watt-Birne, verstellbarer Lenker, Armaturenbrett mit Großflächen-Tachometer, Anlaß-Licht-Zündschalter mit Knopf für Starterklappe und Tupferbetätigung, Sicherheitslenkschloß, Gepäckhaken, Schwingsättel mit Gummidecke.

Briefe aus der NSU-Post

Das schreiben uns die Fahrer

Aus freien Stücken

„Ich bin seit Dezember 1953 glücklicher Besitzer einer NSU-Quickly und möchte es nicht versäumen, Ihnen hierdurch meine volle Zufriedenheit mit dem wunderbaren Maschinchen auszudrücken. Vor allem ist das kräftige Getriebe zu beachten. Ich bin zu der Überzeugung gekommen, daß in der Quickly alles drinsteckt, was man von einem Moped überhaupt verlangen kann. Das erlebe ich jeden Tag, wenn ich damit zur Arbeit fahre. Ich kann nur sagen, daß die NSU-Werke mit der Quickly ein Meisterstück und eine Spitzenleistung herausgebracht haben, zu der ich jedermann uneigennützig raten kann, was ich auch tue. Ich bin Maschinenschlosser, 52 Jahre alt, und ich fahre täglich mit der Quickly zur Arbeit. Ich hoffe, daß ich als alter Sportler wenigstens noch zehn Jahre damit fahre. Daß ich mich aus freien Stücken dazu entschlossen habe, Ihnen diese Zeilen zu schreiben, mag Ihnen ein Maßstab sein, wie sehr ich mit Ihrer Quickly zufrieden bin. Es ist ein Fahrzeug für Sport und Beruf."

So schrieb uns Wilhelm Wingender, Bad Homburg, Mauerstr. 1.

Mit viel Gepäck und ohne Panne

„Im vergangenen Sommer unternahm ich eine Urlaubsreise mit meiner NSU-Quickly nach dem märchenhaften Süden. Ich fuhr mit der Quickly von Toulon über Cannes, Nice, Monaco, Bordighera, Genua nach S. Margherita-Portofino Mare. Mit viel Gepäck und ohne jegliche Panne fuhr ich die ganze französische und italienische Riviera entlang. Ich möchte an dieser Stelle noch bemerken, daß die Franzosen wie auch die Italiener besonders von dem leisen Gang, der schönen Form und dem niedrigen Benzinverbrauch der NSU-Quickly begeistert waren."

Diesen Brief schickte uns Alois Peta aus Karlsruhe.

So lieb gewonnen

„Seit etwa zwei Jahren bin ich glücklicher Lambretta-Besitzer. Während dieser Zeit haben meine Freundin und ich das schmucke Fahrzeug so liebgewonnen, daß wir es nicht mehr missen könnten. Selbstverständlich wurde es während der Sommermonate scharf rangenommen und blieb kein Wochenende zu Hause stehen. Als Schwerkriegsverletzter finde ich die Lambretta für mich wie geschaffen und verdanke manche schöne Stunde diesem gelungenen Fahrzeug.
Während meines Urlaubs benützte ich meine Lambretta als Fotoobjekt; beiliegend erlaube ich mir ein Bild meiner beiden ‚Freundinnen' einzuschicken."

Otto Schweisser, Landau

Rudi Türksch aus Bad Ems:

liebt sie zärtlich, seine flotte Max. Er macht nicht viele Worte, denn er meint, daß das nette Bild, das er uns schickte, alles sagt.

Ein Telegramm an NSU nach Testfahrt auf dem Nürburgring

+ superfox – ein tolles Maschinchen +

Wer den Nürburgring kennt, wird auch ein wenig über die Zeiten Bescheid wissen, die ein normales Motorrad einem guten Fahrer gestattet. Die 22,8 km lange Nordschleife mit den über 150 Kurven durchfährt zum Beispiel ein normales leistungsfähiges 500 ccm-Motorrad in 13,5 Minuten, eine 250er Maschine in 15,5 Minuten und ein 200 ccm-Motorrad in 17 Minuten. 17 Minuten sind ein Schnitt von etwas über 80 km/h. Mit der Superfox (125 ccm) erreichte ich eine Rundenzeit von 16:03,8 Minuten. Bei weiteren Runden, die ich fast alle mit dieser hohen Geschwindigkeit absolvierte, habe ich die Wundermaschine mit verständlicher Neugier beobachtet.
Auf der langen abfallenden Geraden zur Fuchsröhre hinunter ging der Tachometer bis 120 km; die Auffahrt zur Hohen Acht wurde im 3. Gang geschafft, die Steilauffahrt mit 27% Steigung wurde ohne alle Mucken genommen, und auf der etwas ansteigenden 2,2 km langen geraden Strecke zu Start und Ziel ab Döttinger Höhe pendelte der Tachometer zwischen 110 und 90 km/h. Erstaunlicherweise konnte man den Zylinderkopf des Motors nach einer solchen scharfen Fahrt mit bloßen Händen anfassen, ohne sich zu verbrennen. Beide Fußrasten waren von der starken Schräglage in den Kurven etwas angeschliffen.
Ganz hervorragend arbeiteten die großartigen Bremsen beim Anbremsen von Kurven. Ich konnte getrost das Gas bis zu einem außerordentlich knappen Punkt vor der Kurve stehen lassen. Selbst bei einem Tempo von 60 km/h übertönte das Geräusch des Fahrwindes jedes andere Fahrgeräusch.
Diese enorme Leistung kommt natürlich nicht von ungefähr. Immerhin stehen bei einer Motordrehzahl von 6500 U/min 8,8 PS zur Verfügung, eine Leistung, die in dieser Klasse wohl einmalig ist. Es ist schon richtig, die Superfox als „Kleine Max" zu bezeichnen, denn der Motor hat dieselbe ULTRAMAX-Ventilsteuerung durch Schubstangen wie der Max-Motor. Und daß diese Ventilsteuerung eine derartig hohe Drehzahl selbst bei schärfster Dauerbeanspruchung aushält, ist nicht verwunderlich, wenn man sich vergegenwärtigt, daß in den Rennmotoren mit dieser Ventilsteuerung spielend 10 000 U/min erreicht werden, ohne daß ein solcher Motor auseinanderfliegt. Dabei ist der Verbrauch nicht einmal hoch. Ich habe für diese Jagerei 3,2 Liter gebraucht. Das Maschinchen wiegt ohne Treibstoff und Öl 110 kg.
Es mag sein, daß dieser oder jener Leser jetzt genau so ungläubig lächelt wie ich zu Anfang meiner Fahrten. Ich glaube aber, daß bald viele feststellen werden, daß ich nicht übertrieben habe.

Ernst Leverkus

Feine Familie

Mit der Anschaffung eines Motorrades ist es wie bei der Brautwerbung: Man möchte wissen, aus welchem Haus die Auserwählte stammt. Gestatten Sie uns bitte ein paar Hinweise, was es mit dem Hause NSU auf sich hat:

● NSU ist in Deutschland mit weitem Abstand der größte Produzent von Mopeds, Motorrädern und Motorrollern. Im Jahre 1955 baute NSU ca. 300 000 Quicklys, Superföxe, Superlüxe, Mäxe und Lambretta-Motorroller.

● Der NSU-Lambretta-Autoroller war im Jahre 1955 der meistgekaufte Typ unter allen Motorrädern und Motorrollern — die NSU-Max wurde von allen Motorrädern, gleichgültig ob Zwei- oder Viertakter, am meisten gekauft. Mit anderen Worten: Kein Motorrad, gleichgültig welcher Marke, erreichte die Verkaufszahlen der NSU-Max.

● Die kleine Quickly wurde inzwischen weltberühmt. Sie führt nicht nur in Deutschland mit riesigem Vorsprung, sondern sie ist sogar in England das meistgekaufte Moped. Man muß sich das einmal vorstellen: Alle 28 Sekunden verläßt eine Quickly das fließende Band in Neckarsulm.

● Reden wir mal kurz vom Sport: NSU fuhr im Jahre 1955, wie wir wissen, keine Rennen. Trotzdem errang Privatfahrer Hans Baltisberger auf der serienmäßigen NSU-Sportmax die Deutsche Meisterschaft in der Klasse bis 250 ccm. Auch der Zweite und Dritte in der Deutschen Meisterschaft — H. P. Müller und Wolfgang Brand — fuhren eine Sportmax.

● Und was man nicht für möglich halten sollte: Auf seiner einfachen NSU-Sportmax — Ultramax-Schubstangenantrieb wie bei der Serienmaschine — errang H. P. Müller gegen schwere Werkskonkurrenz die Weltmeisterschaft. Das hat es noch nicht gegeben! Mit diesem neuen Weltmeistersieg stand NSU zum fünften Male hintereinander auf der Weltmeisterschaftsliste:

1953 — Werner Haas (125 ccm-Rennfox)
Werner Haas (250 ccm-Rennmax)
1954 — Rupert Hollaus (125 ccm-Rennfox)
Werner Haas (250 ccm-Rennmax)

● Wußten Sie übrigens, daß NSU mit großem Abstand nicht nur die meisten Viertakt-Motorräder, sondern auch die meisten Zweitakt-Maschinen in Deutschland baut? Im Monat Juli 1955 — zum Beispiel — produzierte NSU 24 910 Zweitakter.

● Bei den Zuverlässigkeitsfahrten beherrschte die NSU-Max das Gelände. Von der Internationalen Sechstagefahrt brachten die NSU-Fahrer von allen teilnehmenden deutschen Fabrikaten die meisten Goldmedaillen heim. Die Überlegenheit der NSU-Max — insbesondere als Seitenwagenmaschine — ist so groß, daß die Konkurrenten kaum mehr anzutreten wagen. Der deutsche Geländemeister der Seitenwagenklasse bis 250 ccm Sautter/Piwon fährt selbstverständlich eine Max.

● Und wer sich für Rekorde interessiert, der wird Freude finden an der Tatsache, daß NSU 41 Weltrekorde besitzt. Wilhelm Herz fuhr am 12. April 1951 auf seiner 500 ccm-Kompressor-NSU mit 290 km/h den absoluten Weltrekord für Motorräder. Erst vier Jahre später wurde dieser Rekord von dem Neuseeländer Wright um 7 km/h überboten. NSU besitzt alle Höchstleistungs-Solo-Weltrekorde in sämtlichen Klassen zwischen 50 und 500 ccm.

● Sicher kennen Sie ja auch die lustigen Quickly-Anzeigen in den Tageszeitungen. Wenn Sie erst selbst Quickly- oder NSU-Fahrer sind, lesen Sie diese Anzeigen mit doppelter Freude.

● NSU ist hochmodern eingerichtet. In Neckarsulm werden bereits Verfahren und Maschinen angewandt, die selbst in Amerika nicht an der Tagesordnung sind. Sie sollten sich das mal ansehen, wenn Sie auf einer Reise durch Neckarsulm kommen.

Kann ich mir das leisten?

Das wissen wir alle: Ein Kraftfahrzeug macht uns unabhängig von der Zeit und unabhängig von öffentlichen Verkehrsmitteln. Mit einem Moped, einem Motorrad oder einem Motorroller fährt man unabhängig von Eisenbahn und Straßenbahn zur Arbeit und abends schnell nach Hause. In der Regel spart man viel Zeit ein. Bei schönem Wetter geht's hinaus ins Grüne, und im Sommer gibt's dann die Verwirklichung des langgehegten Urlaubswunsches, die große Urlaubsreise nach fernen Ländern.
Bei der Anschaffung sollte man aber bedenken, daß ein Kraftfahrzeug Geld kostet. Den einen Teil der Ausgaben verursachen die Anschaffungskosten, den anderen Teil die Unterhaltungskosten. Diesen Hinweis möchten wir vor allem denen geben, die beabsichtigen, sich ein Automobil zuzulegen. Gewiß, die meisten von uns erstreben letzten Endes ein vierrädriges Fahrzeug, doch sollte man bedenken, daß ein Automobil zur schweren Belastung werden kann, wenn die Unterhaltungskosten, ohne die es nun einmal nicht geht, zu drücken beginnen.

Kraftfahrzeugsteuer

Typ	Hubraum	Steuersatz pro Jahr
Quickly	50 ccm	steuerfrei
Superfox	125 ccm	18.—
Superlux	200 ccm	29.—
Max	250 ccm	36.—
Lambretta	150 ccm	22.—
Prima	150 ccm	22.—

Haftpflichtversicherung

Typ	Hubraum	Versicherungssatz p. J.
Quickly	50 ccm	16.80
Superfox	125 ccm	63.—
Superlux	200 ccm	92.40
Max	250 ccm	92.40
Lambretta	150 ccm	63.—
Prima	150 ccm	63.—
Motorräder über	250 ccm bis 475 ccm	155.40
Motorräder über	475 ccm	189.—

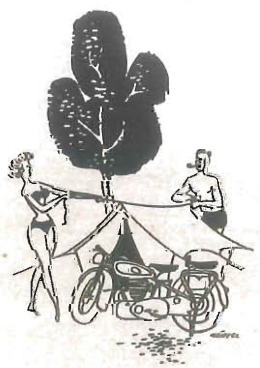
Man sieht, schwere Motorräder gehen ins Geld. NSU beschränkt deshalb seine Motorräder mit der 250 ccm-Max, die in den Genuß der niedrigen Steuer- und Haftpflichtversicherungssätze kommt, die aber dem Fahrer eine Leistung bietet, wie sie manche 350 ccm-Maschine nicht besitzt. Nach der Meinung der NSU-Fachleute sind noch höhere Geschwindigkeiten, als die Max sie erreicht, bei der heutigen Verkehrslage kaum mehr zu fahren.

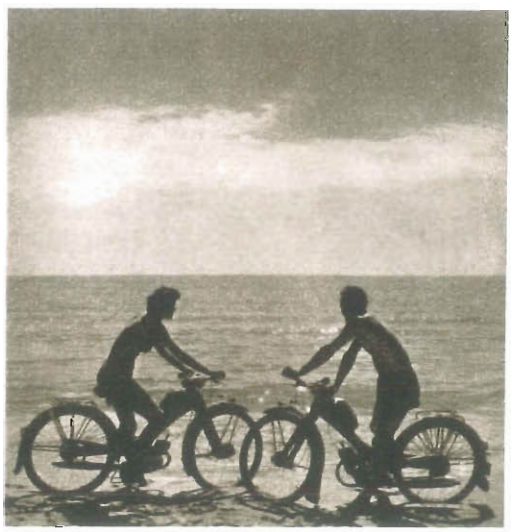
Langsam bezahlen

Wer den Wunsch hat, seine NSU-Maschine allmählich zu bezahlen, der findet bei den NSU-Vertretern entgegenkommende Teilzahlungsbedingungen. Die Anzahlung für eine Quickly beispielsweise beträgt nur wenige Mark. Auch braucht man bei der Quickly keine Wechsel zu unterschreiben. Aber auch bei allen anderen NSU-Modellen gibt es überraschende und wirklich schonende Finanzierungsmöglichkeiten. Jeder NSU-Händler ist gerne bereit, spezielle Vorschläge, die sich Ihrer Situation anpassen, für Sie kostenlos auszuarbeiten.

NSU-Lido - am Strand der blauen Adria

Herzlich eingeladen!





Ganz unmittelbar am Strand der blauen Adria — zwischen Cavallino und Venedig — hat NSU einen eigenen, großen Campingplatz eröffnet, auf dem alle NSU-Fahrer Europas, die ihre Ferien in Italien verbringen wollen, herzlich willkommen sind.
Über 1500 Meter zieht sich der NSU-Lido am Meer entlang. Der Strand fällt in jener Gegend so sanft und allmählich ab, daß man — im weichen Sand — einige hundert Meter weit ins Meer hinausgehen kann. Auch in Monaten, in denen der Mittel- und Nordeuropäer nicht ans Baden denkt, kann das Mittelmeer mit verlockenden Wassertemperaturen aufwarten: Im Mai sind es etwa 20°, im Juni 24°, Juli 26°, August 28° und im September 24°.
Modernste Einrichtungen und niedrige Preise auf dem NSU-Campingplatz tragen dazu bei, den Aufenthalt erfreulich zu gestalten.

Wie ein Maikäfer mit Lautsprecher

Mit der Quickly in den Dolomiten

Arlbergpaß

Finstermünzpaß

Zitronenterrassen am Gardasee

„Es fing damit an, daß mein Vater lächelnd sagte: ‚So so, mit d e m Ding willst du also Alpenpässe fahren. Nur gut, daß man es auch schieben kann.' Das Ding war eine Quickly, und ich bin Alpenpässe gefahren. Ohne zu schieben natürlich.

Mit 35 Kilo Gepäck und ebensoviel Gottvertrauen ging es am nächsten Morgen los — das Maschinchen. Und wie! Stuttgart — Tübingen — Bodensee — Arlberg, 360 Kilometer. Und weil sich meine Quickly am ersten Tag so brav gehalten hatte, durfte sie noch ein bißchen auf Wiesen und Feldwegen Freudensprünge vollführen.

Schon bei Sonnenaufgang stand das Maschinchen wieder mit stolzgeschwelltem Tank auf dem Campingplatz und scharrte ungeduldig mit dem Vorderrad. Hei, Sie hätten sehen sollen, wie sich später meine 49 Kubik am Arlberg benahmen! Es war einfach eine Freude, wie wir Kurve um Kurve gleichmäßig hinaufzogen, summend wie ein Maikäfer mit Lautsprecher. Und als dieser Maikäfer dann an einem großen Sechszylinder vorbeiflog, da wurde dieser vor Neid so blaß, daß er ganz weiße Reifen bekam.

Ich habe mich an diesem Tag noch öfters gewundert. Denn als ich mal sehen wollte, wie schnell die Quickly im Ernstfall ist, fuhr ich von Pettneu nach Tösens in einer Stunde und zwei Minuten. Das sind 42,3 Kilometer. — An diesem Tag ging es noch über Nauders und den Reschenpaß nach Bozen. Da gab es zum erstenmal ‚Pasta asciutta' und ‚Supercortemaggiore, benzina potenta italiana'. Beides ist uns gleichgut bekommen.

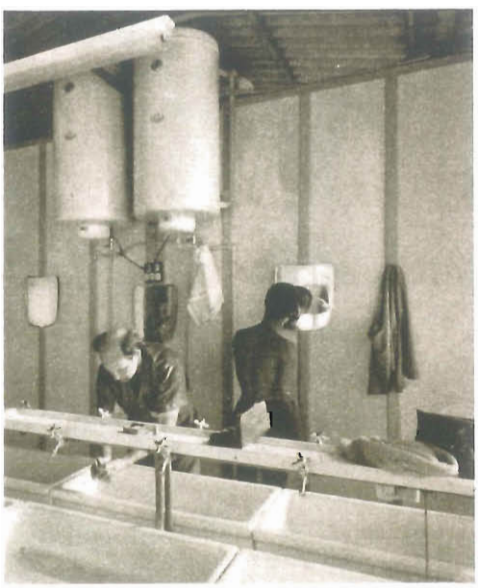
Großglocknerstraße

Ich habe eigentlich nie darüber nachgedacht, wie 18% Steigung in der Natur aussehen. Sie können auch lange suchen, ehe Sie das finden. Aber dann zieht die Quickly immer noch. Auf der berühmten Felsenstraße, der Gardesana occidentale, gings von Riva bis nach Sirmione, und dann weiter über Verona und Padua nach Venedig. Ach, in Padua ist mir eine kleine Geschichte passiert. Die muß ich Ihnen eben erzählen:

Es war an einer Tankstelle. Nach einer kurzen Unterhaltung mit dem Tankwart stob eine Horde junger Italiener, die mich umstanden hatten, auseinander, um schon nach Augenblicken wieder — mit Bleistift und Papier bewaffnet, zur Stelle zu sein. Erst stand ich den Jungens und den Papierbergen hilflos gegenüber, dann begann ich Quicklys zu zeichnen, was den jungen Motorsportenthusiasten offensichtlich Spaß machte, sie aber keineswegs befriedigte. Auch mit der Unterschrift ‚Quickly' war ihnen nicht gedient. Der Tankwart vergnügte sich zunächst an meiner Verwirrung und erklärte mir dann, die Jungens wollten Autogramme vom ‚Weltmeister der 125 und 250 ccm-Klasse' — wie auf meinem Tankdeckel zu lesen stand.

Ja ja, wenn einer eine Reise tut, — Sie wissen schon. Aber ich will es kurz machen. Ich wollte Ihnen nur noch sagen, daß mich die Quickly bei Regen, Schnee und Sonnenschein mit meinen 150 Pfund Lebendgewicht und 70 Pfund Gepäck nicht nur durch die Dolomiten, sondern auch — ohne zu mucken — die Großglocknerstraße hinaufgekurbelt hat."

Hansjörg Dorschel, Stuttgart



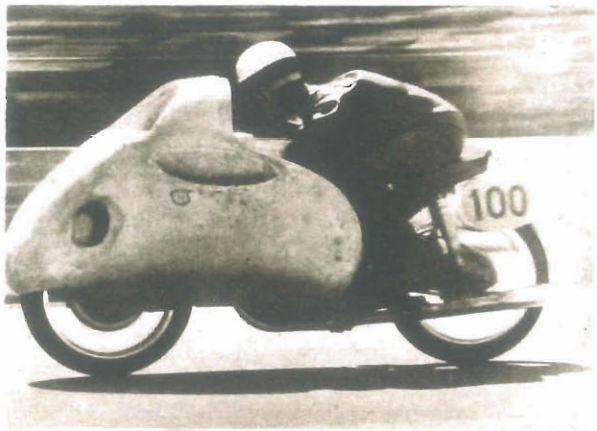
Am NSU-Lido gibt's fließend warm und kalt Wasser, Licht- und Kraftstrom, moderne sanitäre Anlagen, große Wasch- und Duschräume, Bügelzimmer, nette Bungalows, die jene mieten können, die kein Zelt haben, eine gut eingerichtete Kantine, Einkaufsmöglichkeiten an Ort und Stelle zu Ausnahmepreisen und schließlich auch zwei Dolmetscher. Der Aufenthalt (pro Person und Nacht) kostet 100 Lire. Das sind etwa 70 Pfg. Die NSU-Maschine ist frei.

Ihr Händler wird Ihnen gerne noch mehr über den NSU-Strand mit all seinen Möglichkeiten erzählen, wenn auf Ihrem nächsten Urlaubsplan Italien, Venedig, das blaue Mittelmeer und der NSU-Lido stehen.

Weltmeister mit Privatmaschine

H. P. hat's geschafft

H. P. Müllers Frau Mariele hat's nicht leicht: ihr obliegt die Pflege der ganzen Flut von Pokalen, die H. P. in seiner langen Rennfahrerlaufbahn errungen hat. Den größten Erfolg allerdings brachte das Jahr 1955: H. P. Müller wurde auf seiner einfachen NSU-Sportmax Weltmeister. Das muß man sich einmal vorstellen: Mit einer Maschine, die gar nicht dazu bestimmt ist, bei den großen internationalen Weltmeisterschaftsläufen mitzumachen, besiegte H. P. Müller die schwere italienische Konkurrenz, die mit echten Werksrennmaschinen an den Start ging. Die NSU-Sportmax, die ja weitgehend der Serienmax gleicht, zeichnet sich durch einen bulligen, robusten Motor und durch hervorragende Straßenlage aus.



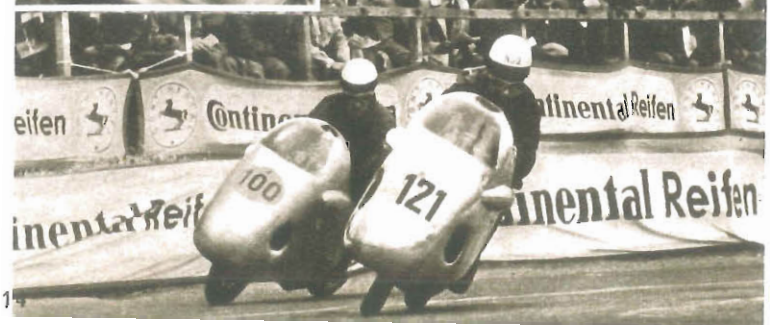
Wußten Sie übrigens, daß H. P. Müller ein großer Angler vor dem Herrn ist? Den Sommer über bleibt ihm praktisch keine Zeit zu seinem Lieblingssport. Wenn aber im Herbst die Rennen allmählich weniger werden, dann benutzt er jede freie Minute, um in den Gewässern um Ingolstadt den Fischen nachzustellen. In diesem Jahr hat er in der Tat den größten Fisch an Land gezogen: die Weltmeisterschaft.

H. P. Müller ging mit seiner Sportmax bei den Weltmeisterschaftsläufen auf der Isle of Man (Englische TT), in Holland, Deutschland, Irland (Ulster TT) und Italien an den Start. Kein einziges Mal schied er aus — ein glänzender Beweis für den Fahrer und seine Maschine. Die Sportmax besitzt einen Einzylindermotor, der 28 PS leistet. Genau so wie bei der Serienmax werden die Ventile über den Ultramax-Schubstangenantrieb gesteuert. Die Höchstgeschwindigkeit der Sportmax liegt (mit Verkleidung) bei 210 km/h. Unglaublich ist der Verbrauch: Die Sportmax verbraucht selten mehr als 4,5—5 Liter/100 km. Das ist ein gutes Beispiel dafür, wie sparsam ein ausgereifter Viertaktmotor bei voller Belastung läuft.

Ein sympathischer Bursche

Hans Baltisberger Deutscher Meister

Sehen Sie: Dieser sympathische Bursche, der gerade von Ludwig Maibohm interviewt wird, ist Hans Baltisberger, der schwäbische Rennfahrer aus Reutlingen. Er fuhr im Jahre 1955, ebenso wie H. P. Müller, als Privatfahrer eine Sportmax. Und Hans Baltisberger errang die höchste Auszeichnung, die der deutsche Motorsport zu vergeben hat: die Deutsche Meisterschaft in der 250 ccm-Klasse.



In der wichtigen Klasse bis 250 ccm gab es bei allen großen deutschen Rennen nur einen Sieger: die NSU-Sportmax. Sie errang unter Hans Baltisberger nicht nur die Deutsche Meisterschaft, sondern siegte in allen großen Rennen, wie Sie aus der Tabelle, die wir auf der gegenüberliegenden Seite veröffentlichen, sehen. Für die Zuschauer war es unerhört spannend, die harten Kämpfe der Sportmax-Fahrer untereinander mitzuerleben. Meistens kämpften Hans Baltisberger und H. P. Müller um den Sieg. Oft genug griffen Wolfgang Brand, Helmut Hallmeier und Georg Braun in den Spitzenkampf ein. Im Ausland eilten die NSU-Sportmax-Fahrer John Surtees und Sammy Miller von Sieg zu Sieg. Wir können uns nicht erinnern, daß es jemals eine private Sportmaschine gegeben hat, die solch eine Siegesserie errang. Um zu unserem Bild zurückzukommen: Wir sehen Hans Baltisberger (121) ganz knapp vor H. P. Müller in einer Spitzkehre beim Dieburger Dreiecksrennen.

Dieburg:	1. Hans Baltisberger	Reutlingen	NSU-Sportmax
	2. H. P. Müller	Ingolstadt	NSU-Sportmax
	3. Wolfgang Brand	Hannover	NSU-Sportmax
	4. Helmut Hallmeier	Nürnberg	NSU-Sportmax
	5. Georg Braun	Hechingen	NSU-Sportmax
Hockenheim:	1. H. P. Müller	Ingolstadt	NSU-Sportmax
	2. Hans Baltisberger	Reutlingen	NSU-Sportmax
	3. Wolfgang Brand	Hannover	NSU-Sportmax
Eifelrennen:	1. Hans Baltisberger	Reutlingen	NSU-Sportmax
	2. Wolfgang Brand	Hannover	NSU-Sportmax
	4. Fritz Kläger	Freiburg	NSU-Sportmax
	5. Horst Kassner	Schwabhausen	NSU-Sportmax
Nürburgring: Weltmeisterschaftslauf	1. H. P. Müller	Ingolstadt	NSU-Sportmax
	2. Wolfgang Brand	Hannover	NSU-Sportmax
Schotten:	1. H. P. Müller	Ingolstadt	NSU-Sportmax
	2. Hans Baltisberger	Reutlingen	NSU-Sportmax
	3. Wolfgang Brand	Hannover	NSU-Sportmax
Solitude:	1. Hans Baltisberger	Reutlingen	NSU-Sportmax
	2. H. P. Müller	Ingolstadt	NSU-Sportmax
	3. Wolfgang Brand	Hannover	NSU-Sportmax
	4. Manfred Heck	Stuttgart	NSU-Sportmax
Norisring:	1. H. P. Müller	Ingolstadt	NSU-Sportmax
	2. Hans Baltisberger	Reutlingen	NSU-Sportmax
	3. Horst Kassner	Schwabhausen	NSU-Sportmax
	4. Wolfgang Brand	Hannover	NSU-Sportmax
Eilenriede:	1. Hans Baltisberger	Reutlingen	NSU-Sportmax
	2. H. P. Müller	Ingolstadt	NSU-Sportmax
	3. Helmut Hallmeier	Nürnberg	NSU-Sportmax
	4. Manfred Heck	Stuttgart	NSU-Sportmax

Drei Jahre hintereinander — 1953, 1954, 1955 — errangen die NSU-Fahrer die Weltmeisterschaft. Das ist ein Erfolg, der einzigartig ist und der alle NSU-Fahrer mit Stolz erfüllt. Die NSU-Werke entschlossen sich deshalb, sämtliche NSU-Motorräder, die Superfox, die Superlux und die Max mit einem wertvollen Tankdeckel auszustatten, der an die großen Siege erinnert.

Im Gelände zu Hause

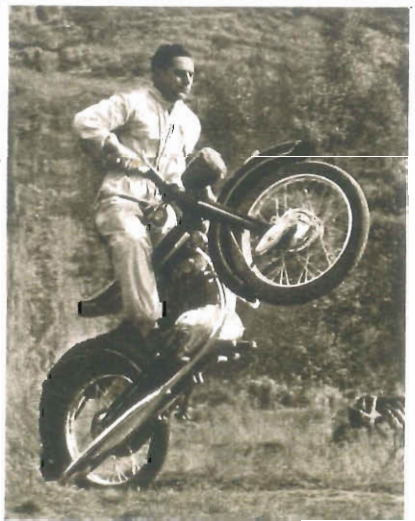
Wer schon einmal eine große Geländefahrt miterlebt hat, der weiß, wie Fahrer und Maschinen oft geradezu unvorstellbar beansprucht werden. Es will heute schon etwas heißen, bei einer schweren Geländeprüfung eine Goldmedaille zu gewinnen. Bei allen Wettbewerben war die NSU-Max — wie könnte es anders sein — weit überlegen. Die Max-Fahrer brachten die Goldmedaillen reihenweise nach Hause. Bei der Internationalen Sechstagefahrt, die in der ganzen Welt als schwerste Geländeprüfung gilt, errangen die Max-Fahrer die meisten Goldmedaillen von allen deutschen Marken. Hier wetzt Max Stecher aus München auf seiner NSU-Max bei der Zweitagefahrt 1955 über eine Kuppe hinweg, — ein besonders schönes Bild.

Was in den Max-Motoren steckt, das zeigt sich am besten bei den 250 ccm-Max-Gespannen, die im Jahre 1955 zur Sensation in Deutschland und auch im Ausland wurden. Wo Max-Seitenwagenfahrer starten, da treten praktisch keine Gegner mehr an, denn niemand liebt es auf die Dauer, ständig geschlagen zu werden. Mit einer unglaublichen Kraftreserve bullern die Mäxe die Steilhänge hoch und die Zuschauer kommen aus dem Staunen nicht heraus. Bei der Internationalen Sechstagefahrt errang die Seitenwagen-Max-Mannschaft die höchste Auszeichnung, den Fabrikmannschaftspreis (Fahrer: Sautter / Piwon, Dollmann/Pfeffer, Marnet/Beck). Bei der Deutschen Geländemeisterschaft wurde das Max-Seitenwagengespann Sautter/Piwon Deutscher Geländemeister. Die Siege der Max-Fahrer, gerade bei den

schweren Seitenwagen - Wettbewerben, beweisen eindeutig, daß der Zweitakter in dieser Klasse keine Chancen hat, und sie beweisen weiter, daß ein starker Motor von 250 ccm heutzutage im Straßenverkehr voll ausreicht. Maschinen mit größerem Hubraum sind nach der Auffassung der NSU-Fachleute völlig bedeutungslos geworden.

Mit unglaublicher Kraftreserve

Weltmeister Werner Haas fuhr im Jahre 1955, wie wir wissen, keine Straßenrennen, denn seine Großtankstelle in Augsburg erlaubte es ihm nicht, lange Zeit von daheim wegzubleiben. So beschränkte sich Werner Haas auf Geländefahrten, die nicht soviel Zeit in Anspruch nahmen, und dort zeigte er, daß er auch im Gelände einer der größten Fahrkünstler ist. Es ist unglaublich, zu beobachten, wie Werner Haas mit akrobatischer Sicherheit seine Maschine beherrscht. Von den meisten schweren Geländefahrten kam Werner Haas — genau so wie sein Bruder Otto Haas — mit der höchsten Auszeichnung nach Hause. Hier haben wir eine tolle Aufnahme, die ihn beim Training auf einer Superfox in der Nähe von Augsburg zeigt. Haben Sie keine Sorge, lieber Leser, Werner Haas stürzt nicht, sondern er fährt in aller Seelenruhe auf dem Hinterrad, so wie es das Bild zeigt, 10—15 Meter dahin, um sich dann ganz langsam wieder nach vorn zu neigen.



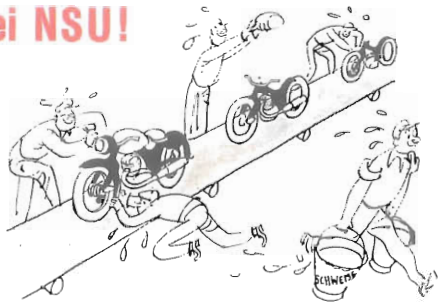
Gut betreut auf allen Wegen

Das wollten wir Ihnen auch noch sagen: Man sollte nicht vergessen, daß NSU — als größte Zweiradfabrik Deutschlands — eine umfassende Kundendienstorganisation unterhält. Wo immer Sie auch mit Ihrem Fahrzeug aufkreuzen mögen, überall gibt es NSU-Vertretungen und Kundendienstwerkstätten (allein über 7000 in der Bundesrepublik), die Ihnen mit Rat und Tat zur Seite stehen. Selbst wenn Sie zu einer Urlaubsfahrt ins Ausland starten, sind Sie nicht verlassen, denn auch im Ausland — vor allem in den europäischen Nachbarländern — hat NSU zahlreiche Vertretungen. Es ist ein beruhigendes Gefühl für den Fahrer, sich überall dieserart betreut zu wissen. Nur ein großes Werk kann Ihnen das bieten.

Und wenn Sie Ihr Weg — auf einer Geschäfts- oder Urlaubsreise — einmal ins Neckartal führen sollte, dann sind Sie

Herzlich willkommen bei NSU!

Wir zeigen Ihnen gerne, wo und wie Ihre Maschine entsteht. An jedem Werktagvormittag — mit Ausnahme von Samstagen — findet um 10 Uhr eine Werkführung statt. Es ist wirklich interessant, an Ort und Stelle den Werdegang eines NSU-Motorrades zu erleben.



Wir hoffen, Ihnen mit dieser kleinen Broschüre ein wenig Freude bereitet und Sie bei der Wahl eines Fahrzeugs gut beraten zu haben. Wenn Sie noch irgendwelche Wünsche oder Fragen haben, so steht Ihnen Ihr NSU-Vertreter gerne zur Verfügung. Er hält auch dieses Heft für Sie bereit, falls Sie es nicht selbst besitzen.

NSU

BESSER FAHREN
ist eine Veröffentlichung
der NSU-Werke, Neckarsulm.
Redaktion: Arthur Westrup,
Gestaltung: Armin Schraft.
Die technischen Beschreibungen
der Modelle entsprechen
dem Stand vom 1. 1. 1956.
Konstruktionsänderungen
vorbehalten.
Redaktionsschluß 20. 12. 1955.
DW 4004 4000 1611
Belserdruck Stuttgart