

Kør bedre - kør NSU 1958



Kære læser!

Tidsskriftet »Kør bedre — Kør NSU 1958« er en publikation fra NSU Werke. Dette vil vi gerne sige på forhånd, for at De ikke skal føle Dem ført bag lyset eller blive skuffet på nogen måde. Imidlertid tror vi, at De vil få glæde af heftet, for det, der sker hos NSU, er altid af interesse, og vi gør os al mulig umage for at skildre alle enkeltheder sagligt og objektivt.

Korte træk af NSU Werkes historiske data:

- 1873 Christian Schmidt og Heinrich Stoll indretter et værksted i Riedlingen/Donau og påbegynder fabrikation af strikke-maskiner.
- 1880 Fabrikken flyttes til Neckarsulm, og Stoll udtræder af firmaet.
- 1884 Fabrikken omdannes til aktieselskab.
- 1886 Fremstilling af Velocipeder påbegyndes. Fabrikken kaldes nu »Neckarsulmer Fahrradwerke Act.-Ges«.
- 1888 Fabrikken indtræder i automobilproduktion, idet den leverer chassis'er til Daimlerfabrikken.
- 1892 Fabrikken kaldes nu »NSU«, idet man foretog en tilfældig sammentrækning af bynavnet »Neckarsulm«.
- 1900 De første NSU motorcykler fremstilles, og NSU blev hurtigt den mest betydende motorcyklefabrik.
- 1906 Den første bil »Original Neckarsulmer Motorwagen« fremstilles. Dengang som nu holdt man sig til en lille bil og fremstillede, hvad der blev betegnet som »et fint automobil i højsolid udførelse af moderne konstruktion«.
- 1909 NSU sætter verdensrekord for motorcykler i USA med 124 km/t. Årets anden sensation var, at 3 NSU-biler gennemførte det yderst krævende »Prinz-Heinrich-løb«.
- 1911 NSU beskæftiger 1200 mand og fremstillede 20.000 cykler, 3.000 motorcykler og 450 automobiler.
- 1913 Den berømte succesrige NSU-vogn, type 5/15 PS sættes i produktion.
- 1923 NSU er atter årets sensation i Avus-løbet: 120 km/t i gennemsnit. Den tyske motorpresses begejstring kender ingen grænser.
- 1926 I Tysklands Grand Prix bliver NSU nr. 1, 2, 3 og 4 i sin klasse. Køberen Köbles gennemsnit med den 1,5 liter 6-cylindrede NSU vogn var 125,8 km/t. (Caracciola vandt den store klasse i en 8-cylindret Mercedes med kompressor med 135 km/t.)
- 1929 Automobilproduktionen indstilles.
- 1934 Professor Porsche konstruerer de 3 første Folkevogne hos NSU.
- 1936 NSU Quick kommer frem og erobrer hele markedet i en håndvending.
- 1945 NSU Werke ødelægges ved luftangreb.
- 1949 I den nye fabrik beskæftiges 3.000 mand. NSU Fox kommer frem, og med konstruktionen af centralrammen skaber NSU en ny tendens i motorcykleproduktionen.
- 1951 Wilhelm Herz sætter absolut verdensrekord på en 500 cc kompressor-NSU med 290 km/t.
- 1952 NSU Max præsenteres og har siden været den mest succesrige maskine i 250 cc klassen.
- 1953 NSU går ind i de internationale motorløb.
- 1954 I disse år vandt NSU det dobbelte verdensmesterskab og tredobbelte tyske mesterskab i klasserne 125, 250 og 350 cc. Med en rekordproduktion på 342.583 maskiner er NSU verdens største motorcyklefabrik.
- 1956 Wilhelm Herz og H. P. Müller erobrer alle verdensrekorder over korte strækninger på NSU. Herz sætter absolut verdensrekord med 339 km/t.
- 1957 NSU-Prinz præsenteres den 4. september.

Først vil vi gerne præsentere fabrikken: NSU Werke ligger i Neckarsulm, hvor den lille flod Sulm løber sammen med Neckar (Neckar-Sulm). Der er 65 km fra Heidelberg til Neckarsulm, og fra Stuttgart er afstanden 50 km. NSU Werke er med sikkerhed kontinentets største fabrik for tohjulede køretøjer, ja, måske verdens største. De mest moderne fabriksanlæg, som kun en stor fabrik har råd til, muliggør rationelt arbejde, som indvirker gunstigt på priserne. Og ikke at forglemme: Vore medarbejdere er veluddannede fagfolk, som garanterer for arbejdets nøjagtige udførelse.

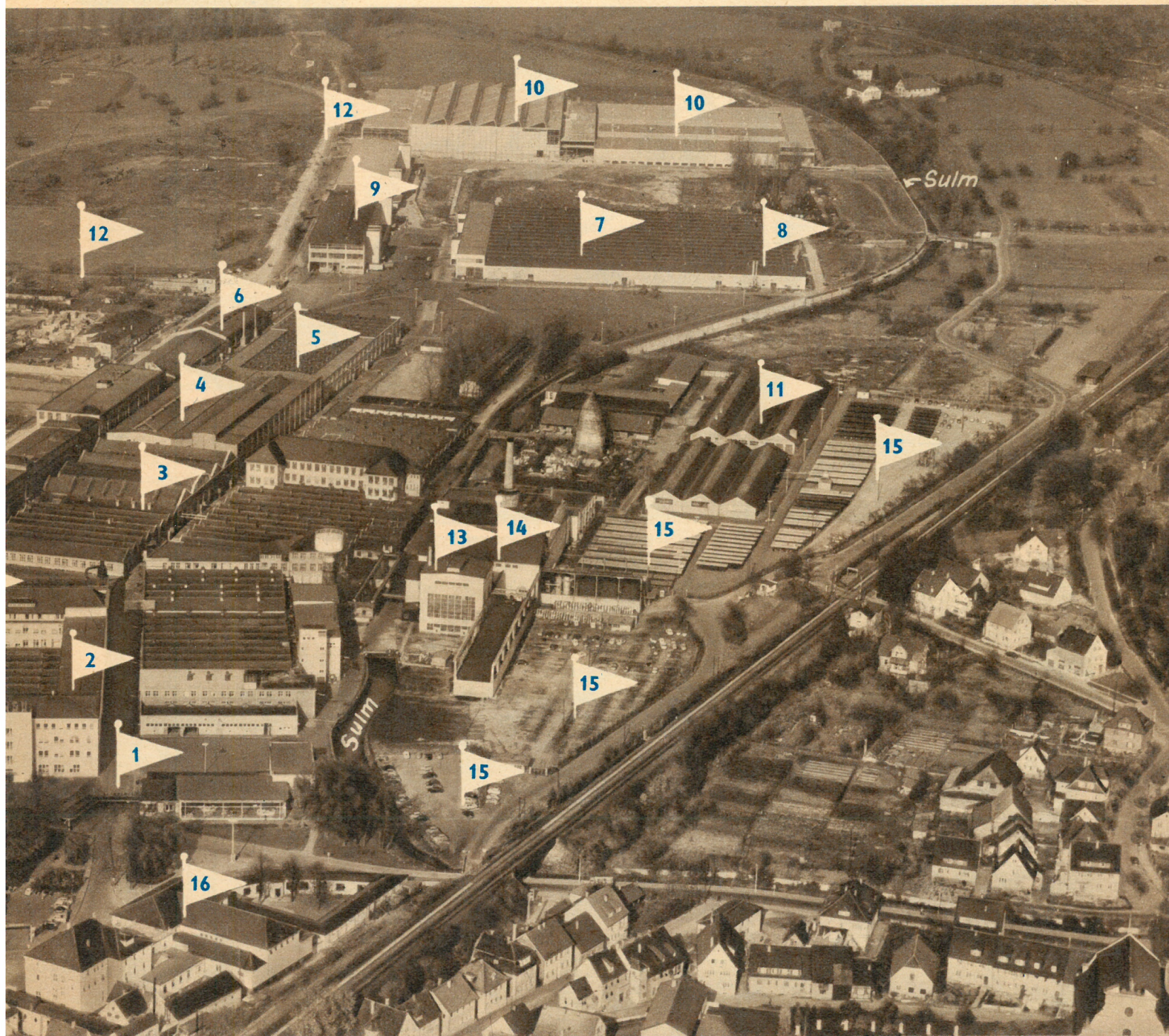


1. Dette er hovedgaden, som gennemskærer hele området fra nord til syd. Fra hovedgaden kommer man let til alle vigtige bygninger.
2. I denne fireetages bygning sidder administrationen, og når årsproduktionen er over 185.000 NSU maskiner, er der jo endda nogen administration. Herfra foregår korrespondance (der er 150 damer ansat som stenografer hos NSU) og bogholderi. Nykonstruktionerne ser dagens lys her. Posten kommer daglig med ca. 2.000 breve!
3. Disse haller rummer maskinparkens sværvægtlere hos NSU: De kæmpe-mæssige stansemaskiner, der med et tryk på 600 tons former ramme-halvdelen til de berømte NSU centralrammer.
4. Smedierne ligger her. Når de store lufthamre suser ned på materialet, ryster jorden i meters omkreds.
5. Man kan sige, at denne hal er fabrikkens hjerterum, eftersom NSU-motorerne, der har grundlagt NSUs verdensry, bygges her.

SÅDAN SER NSU-FABRIKKEN UD

fotograferet fra 600 meters højde. Med sine mange gader og bygninger, parkeringspladser og forskellige anlæg er NSU-fabrikken en hel lille by for sig. En by med over 5.000 indbyggere.

Vil De med på en lille rundtur? De vil måske blive forbavset et par gange undervejs, når De erfarer, hvad der foregår.



6. NSU har sit eget støberi, hvor topstykker, krumtaphuse og mange andre dele fremstilles. Det hedder sig jo også: NSU er helstøbt.

7. Samlebåndene er placeret i den lange hal. Der er et samlebånd til hver af modellerne Quickly, Superfox og Supermax og to bånd til scootermontering. Båndene er fra 45 til 69 meter lange, og hvert minut forlader et køretøj hallen.

8. Her får maskinerne glans! Lakeringen foregår ad elektrostatisk vej, hvorved man opnår fuldstændig ensartet fordeling af lakken. Også det fuldautomatiske forchromningsanlæg har til huse her.

9. Afsendeshallen er en kæmpe med 3 etager. Her emballeres hver maskine for sig, så man er sikker på, at de når frem til køberen i fineste stand.

10. På den nordlige ende af fabriksarealet opførte man sidste år en helt ny fabrik til den nye vogn, NSU-Prinz. Alene samlebånd og det nye lakereri dækker et område på 30.000 kvadratmeter.

11. Her ligger fabrikkens hemmelige del: Forsøgsafdelingen — den eneste afdeling, som en besøgende (naturligvis) ikke kan få at se.

12. Prøvebanen er 1,2 km lang

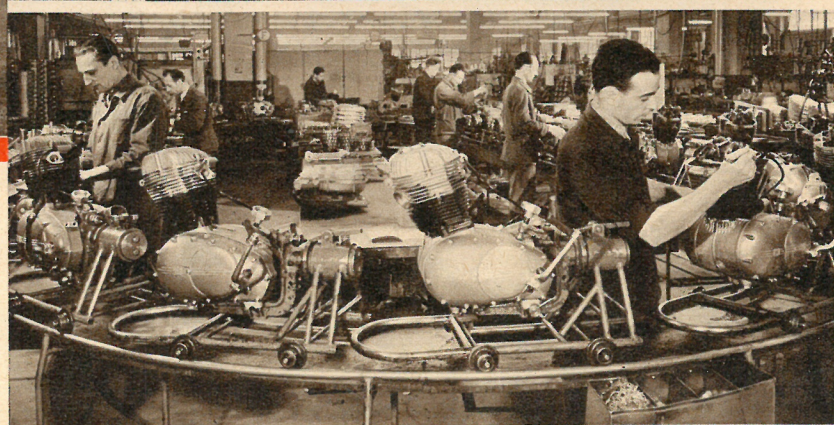
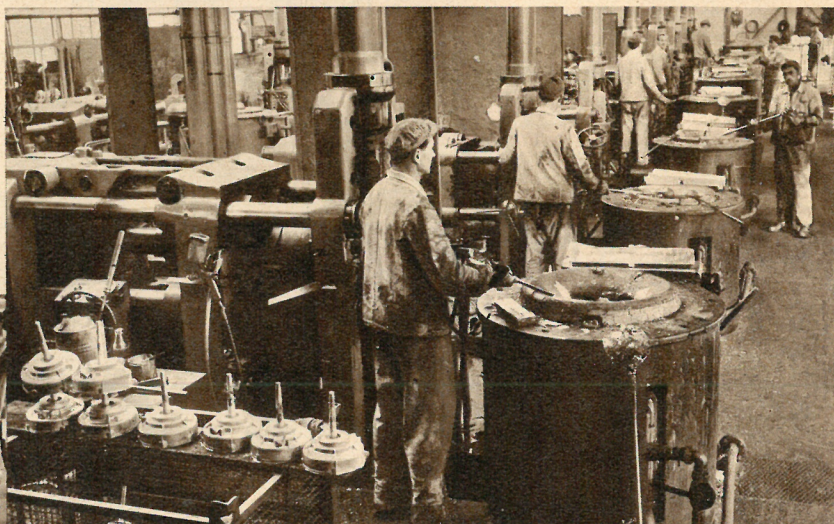
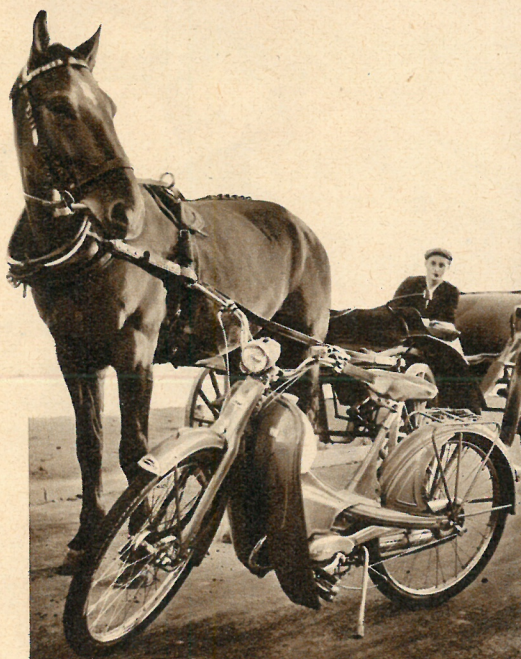
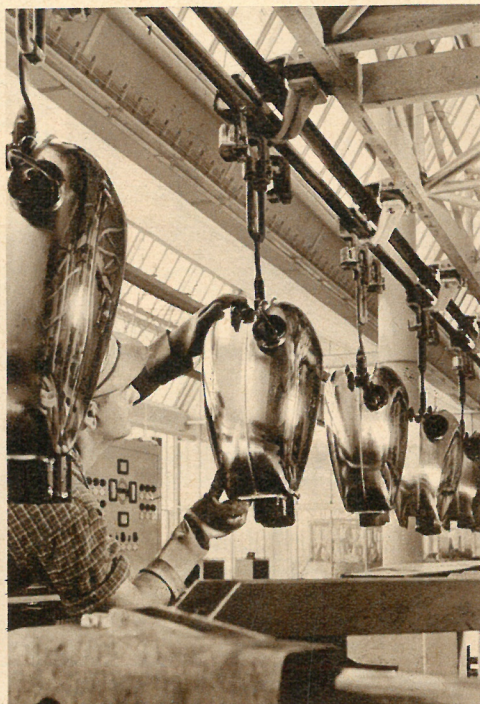
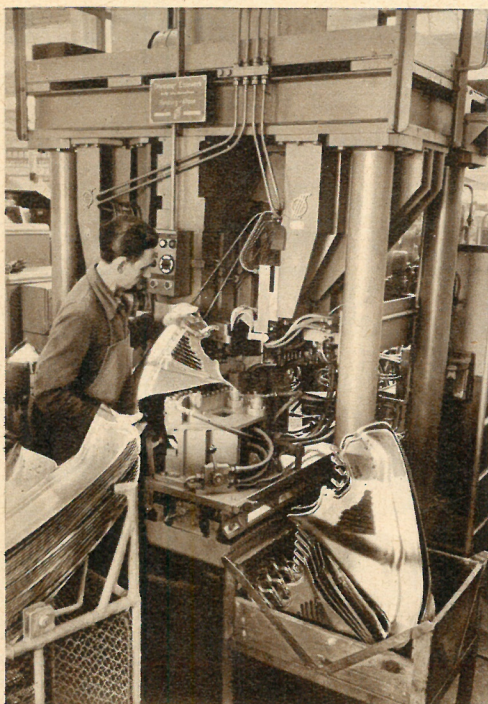
13. Kedelhus, hvorfra hele fabrikken opvarmes.

14. Gasværket leverer daglig 110.000 kubikmeter gas til fabrikkens forskellige afdelinger.

15. Størstedelen af medarbejderne har deres egen NSU, og fabrikken råder derfor også over store parkeringspladser.

16. NSU-Kasino'et, hvor man daglig serverer middag for 1.500 personer.

Hvis De skulle komme gennem den smukke Neckar-dal, når De er på rejse, skulle De benytte lejligheden til at se NSU-fabrikken. I hele rejsesæsonen er der på ugens fem første dage fabriksrundvisning kl. 10, ved hvilken lejlighed De vil kunne få et godt indblik i de store moderne anlæg. Rundvisningen er gderst interessant, og også damer, som måske ikke er særligt interesserede i teknik, vil have fornøjelse heraf.



En af de store presser, som laver forskjold til Quickly.

Benzintanke forceromes på transportbånd.

En lille del af NSUs støberi.

Monteringsbånd for Max-motorer.

678.500 har valgt idealknallerten

— altså langt over en halv million mennesker — har truffet det rigtige valg og købt NSU Quickly. Dette tal alene må være et yderst håndgribeligt bevis på Quickly's kvalitet! Der findes over 50 forskellige knallertmærker, og De kan på grundlag heraf skønne, hvad der kræves for at ligge i spidsen — og det gør NSU Quickly — også i Danmark.



Hvorfor er NSU QUICKLY så populær?

På grund af sin robuste og ydedygtige motor, hvis ry forlængst er blevet legendarisk. Spørg en Quicklykører, som har haft sit køretøj i årevis og som virkelig har brugt det både til daglig og til ferieture. Quickly motoren er næsten uopslidelig.

På grund af den stillestående luftindsugning, som giver motoren lang levetid og stor ydelse. Dette indsugningssystem er konstrueret af NSU. Det får den indsugete luft til at falde til ro, så støvpartiklerne udskilles, hvorved stempel- og cylinderslid reduceres til en brøkdel af det hidtil kendte.

På grund af den moderne og formskønne centralramme, som er yderst stiv, vridningsstabil og vibrationsfri. Efter tusinder af kilometer kan De konstatere: Deres Quickly sporer stadig korrekt.

På grund af at Quickly er en enhed. Motor, stel og øvrige dele fremstilles hos NSU. De ved, hvad det betyder, for når De selv skal købe et sæt tøj, får De jo ikke jakke og benklæder fra hver sin

skræder! Også hos Quickly: Enheden er der lige fra konstruktionsafdelingerne.

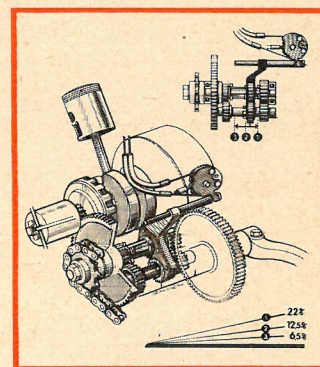
På grund af de to gear, hvormed man kan udnytte motorens elasticitet fuldt ud. Quickly klarer sig overalt, hvor der overhovedet går en vej!

På grund af kickstarten. Quickly skal ikke cykles i gang — den startes som en motorcykle.

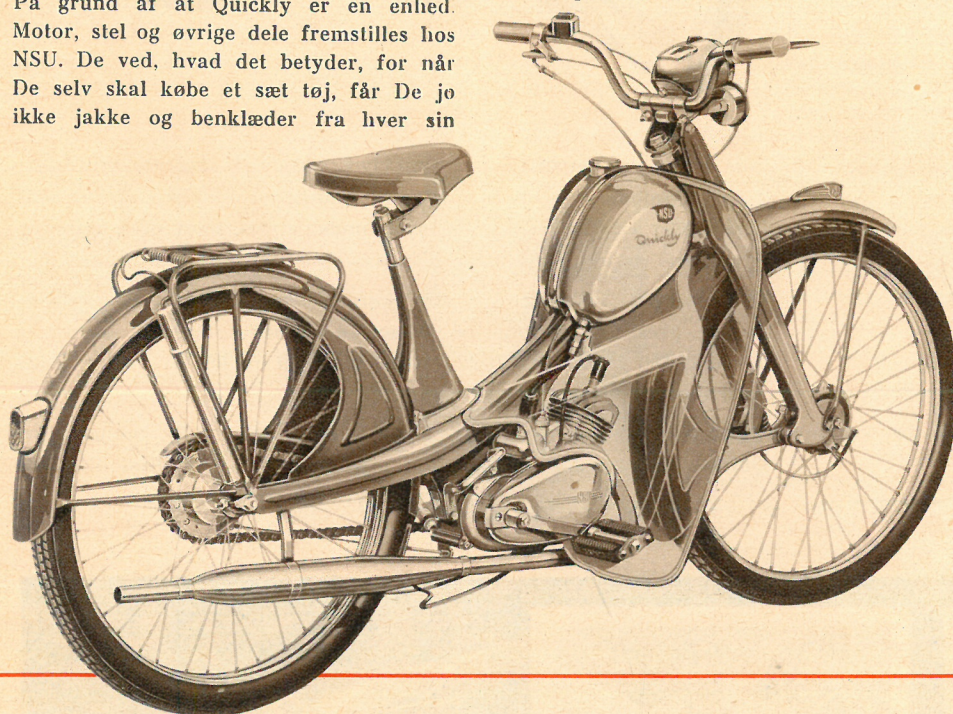
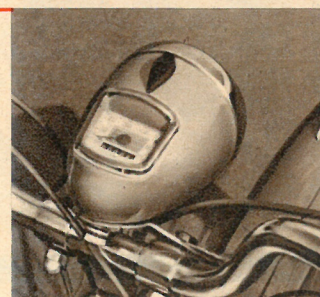
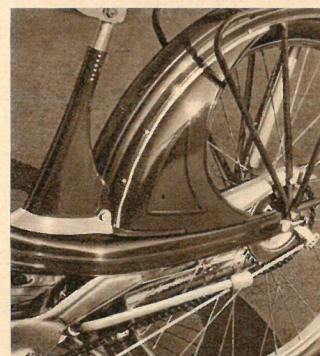
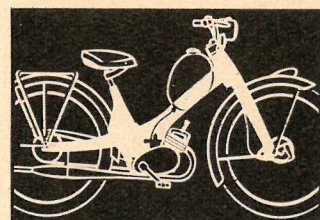
På grund af de svære motorcyklebremses, der er udformet med indvendig ekspanderende bremsesko.

På grund af sikkerheden. Quickly har kun een kæde, og bremserne virker uafhængigt af denne.

På grund af den fremragende service: Overalt kan De hos autoriserede forhandlere få den eftersat af mekanikere, som er specielt uddannede, og reservedele fås til samme priser landet over.



Til bjergrige lande leveres Quickly endog med 3 gear — dette fås ikke i Danmark. Her er det ganske simpelt unødvendigt, Quickly klarer sig her overalt med 2! Modellen med 2 gear klarer også let det stejle Sct. Gotthard pas, som har en stigning på hele 10 %.

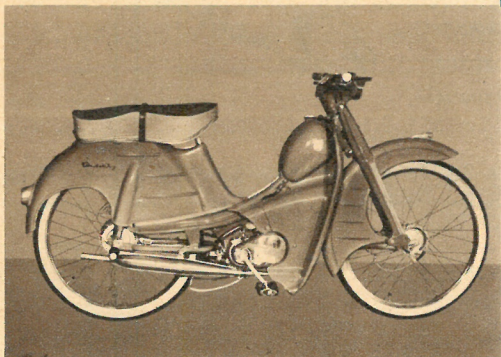


Bemærk!

Illustrationen viser NSU Quickly-N med almindeligt styr, men den leveres med det elegante profilstyr, som De på næste side ser Quickly-L monteret med — uden merpris — og elektrisk horn er også standardudstyr — !

Her er

QUICKLY-L



Indstillelig gummisadel er standardudstyr på Quickly-L. Det her viste twinsæde er extraudstyr og understreger knallertens elegante linier.

NSU-konstruktørerne mener, at knallertkørere ikke alene skal nyde godt af tekniske fremskridt — de skal også i deres knallert have et bekvemt, komfortabelt og elegant køretøj. Med Quickly-L (L som Luxus) lykkedes det at kombinere knallertens fortrin med scooterens komfort: Quickly-L er let at håndtere, økonomisk i drift — og med det praktiske karosseri udgør den et komfortabelt og smukt hele.

Baghjulsaffjedringen, der er konstrueret som svinggaffel, har en vandring på 40 mm, så man ikke bliver træt selv efter en lang tur på ujævn vej.

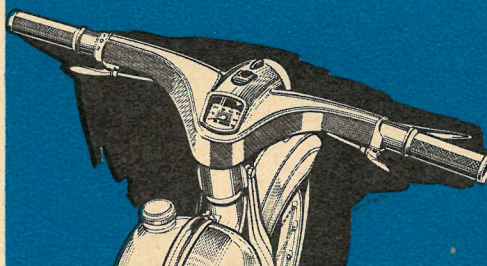
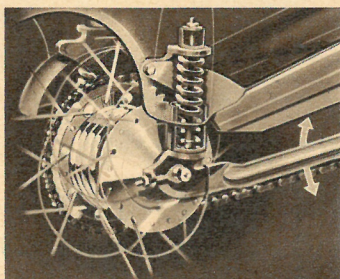
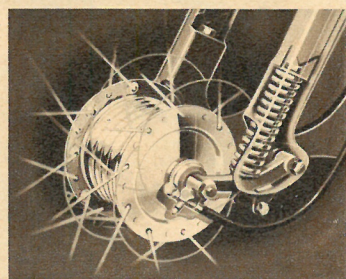
Quickly-L er forsynet med et effektivt karosseri. Forskærmen har dybt nedsænkede sider, og bagstelsbeklædningen, der er aftagelig, dækker næsten hele den øverste halvdel af hjulet. Øverst danner den en praktisk bagagebærer, der er forsynet med gummilister og en bagagestrop. Det elegante forskjold, der kan leveres som ekstra tilbehør, forvandler Quickly-L til et elegant køretøj, som beskytter køreren mod vejbanens snavs så godt som nogen scooter.



Som Prima og Superfox har Quickly-L også det elegante profilstyr, hvori speedometeret og forlygten er indbygget. Elektrisk horn, som ligeledes er standardudstyr, er skjult under styret, hvor også kablerne er placeret og på denne måde effektivt beskyttet mod regnvand.

Den tofarvede lakering er særlig charmerende på Quickly-L. Centralramme, profilstyr og forgaffel danner en elegant kontrast til karosseri og tank. Det smukke indtryk forøges samtidig af de forchromede fælge og dækkenes hvide sider.

Quickly-L har, ligesom Quickly-N, sidestøtteben og midterstativ. Quickly har 4½ liters benzintank med reserve, og på disse 4½ liter kan De køre i en lille evighed. Også tyverilås er standardudstyr.

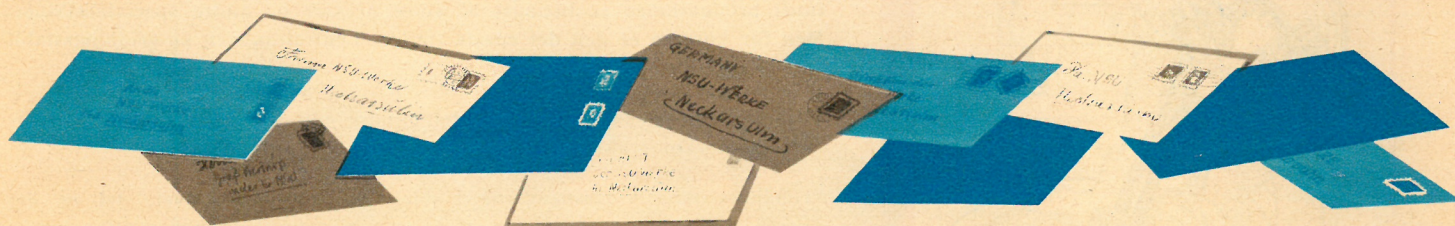


NSU tænkte på alle Quickly-kørerne, da man besluttede sig til at konstruere et scooterforskjold til Quickly, og nu kommer der atter en fordel ved at have et køretøj, som fuldt ud er lavet på een fabrik:

alle Quickly - uanset årgang

kan monteres med scooterskjold og sideskærme. Da det er NSU produkter, passer de nøjagtigt, og de leveres naturligvis i Quickly's originale farver!

Det er iøvrigt således, at de forbedringer, der hidtil er fremkommet, kan overføres til tidligere modeller uanset disses årgang. Kender De andre mærker med disse fordele?



Hvad siger kørerne?

Hver eneste dag bringer posten breve til NSU-fabrikken fra begejstrede Quickly-kørere, og det kunne måske interessere Dem at høre indholdet af et par af disse breve:

Tre fakta

Efter afslutningen af en 4-ugers tur på 4.000 km med min Quickly gennem Schweiz, Italien og Frankrig synes jeg, at jeg bør skrive til Dem. Jeg vil ikke komme med en lang række rosende taler, for de erfaringer, jeg har haft med Quickly'en lader sig udtrykke i een sætning: Jeg er mere end tilfreds! Jeg er begejstret!

Efter turen står 3 fakta fast, som er karakteristiske for Quickly: Uopslidelig, pålidelig i enhver situation og økonomisk i drift.

Duisburg, Prinz-Albrecht-Strasse 49,
den 10. 9. 1957.

Gernot Balcke.



Meget smukt...

Fra Lyon kørte vi gennem Rhone-dalen på vore Quickly. De små maskiner gik ubesværet over enhver stigning og vakte berettiget opsigt overalt. Tilbageturen gik hele vejen langs Middelhavets kyst. Det er en virkelig fornøjelse, når de friske Quickly-kørere sikkert og elegant kravler op ad passene. På de 18 dage kørte vi hele 2.100 km, skønt maskinerne ikke var tilkørt, og vi har set og oplevet meget smukt.

Berlin, Berliner-Str. 27, den 26. 4. 1957.

Herr og fru Sch.



Krævede alt...

Der er nu gået 8 måneder, siden jeg købte en Quickly-L, og den har indfriet alle mine forventninger. Jeg har kørt meget i Schwarzwald og kan sige, at jeg kørte på fuld ydelse og krævede alt. Baghjulsaaffjedringen er særdeles god. Jeg har ofte kørt på meget stejle strækninger — den er fantastisk i bjergene, den Quickly. og også på lige vej har den det i sig.

Freiburg/Brsg., Okenstrasse 5, den 17. 9. 1957.

Max Frässlé.



Faktisk forbausset...

Jeg har nu haft min Quickly i 3 år og har endnu ikke været på værksted med den, for der har overhovedet intet været i vejen med noget som helst. For nylig kørte jeg på en bjergvej, hvor jeg havde været, lige da maskinen var tilkørt: Jeg var faktisk forbausset over, at min Quickly kørte lige så hurtigt op, som da den var ny for 3 år siden. Det glæder mig, at jeg dengang valgte denne maskine.

Alken/Mosel, den 2. 6. 1957.

Paul May.



Hilsen fra Holland

Min Quickly er 2½ år gammel, og jeg har kørt 31.555 km på den, men har aldrig haft anledning til klage. Jeg har 3 gange kørt fra Utrecht i Holland til Schwarzwald, og den har ikke svigtet en eneste gang. Bjergene klarede den fint, uden at jeg måtte træde med, selv om jeg havde stor bagage. Jeg stoler i den grad på min Quickly, at jeg ligefrem kan længes efter at køre på den.

Vreeswijk, Dorpsstraat 20, den 17. 8. 1957.

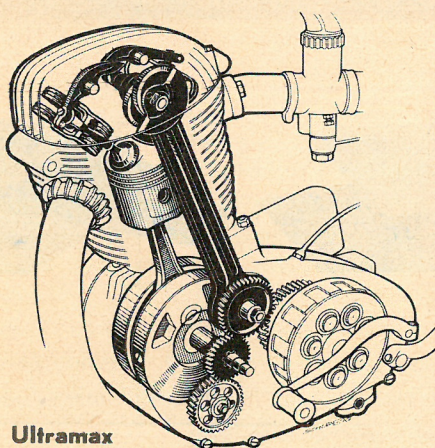
v. D. Heuvel.

NSU - stort set...

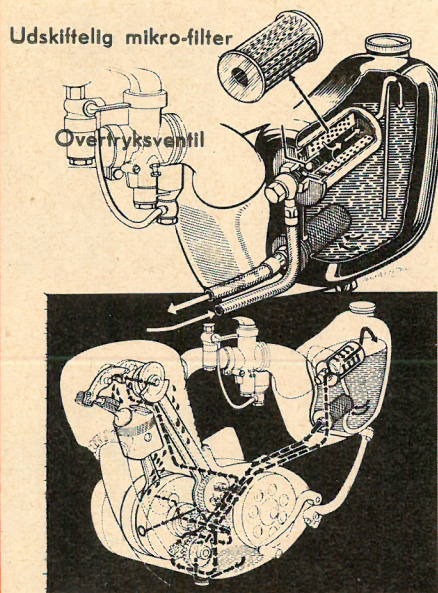
Når man i dag taler om en virkelig god motorcyklemotor, tænker man på NSU Max, som over hele verden er berømt for sin enorme kraft, sin robusthed, sin lynhurtige acceleration og enestående driftssikkerhed. Det er lykkedes chefkonstruktøren hos NSU at overføre alle de gode egenskaber fra 250 cc motoren til den mindre 125 cc Superfox og senere ligeledes til den nye Maxi på 175 cc.

Firetakters mange fortrin, dens rolige gang og høje ydelse, dens økonomi, dens ringe termiske belastning og ikke at forglemme dens evne til at gå med konstant topfart, kommer rigeligt til deres ret i seriemodellerne Superfox, Maxi og Supermax, hvis ydelse ligger betydeligt over de respektive klassers gennemsnit.

Men der findes endnu en række egenskaber, som er typiske for disse tre NSU maskiner, hvorved de udskiller sig fra den store mængde:



Ultramax



Smøresystemet

Først centralrammen, som i dag er kendetegnet på en moderne motorcykle. Som De måske ved, koster en centralramme temmelig meget at fremstille, fordi produktionen er betinget af store presser og andre specialmaskiner. Men for køreren er den det eneste rigtige: Centralrammen er vridningsstabil og stiv og tillige glat i formen.

Ultramax-ventilmekanismen var intet mindre end en kæmpesensation i moderne motorkonstruktion, da NSU lavede den til Max.

Princippet med koblestængerne kender De fra lokomotivet; det er det samme, der bruges på Superfox, Maxi og Supermax. Ultramax ventilmekanismen, som NSU kalder den, aktiverer altid ventilerne præcist og støjfrit over den overliggende knastaksel. Hertil kommer, at koblestængerne er nøjagtigt afvejede, og hermed er andre systemers værste ulempe udelukket. Man kan roligt regne med, at ultramax-princippet også vil blive brugt på andre og større motorer.

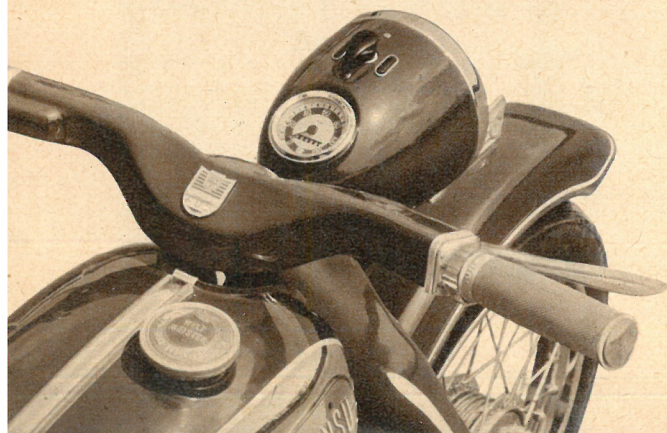
Til NSU-motorerne hører også stillestående luftindsugning, et system, der er udtænkt hos NSU, og som formindsker slid på stempel og cylinder i en tidligere ukendt grad. Hvad er så stillestående luftindsugning? Den luft, motoren skal bruge, suges ind fra centralrammens indre til luftfiltret, som er anbragt på siden af stellet. Mellem filter og karburator er der indskudt et langt rør. Den meget urolige og støvfylde luft, der ophvirvles fra vejen, falder nu til ro inde i centralrammen, og herved udskilles de største støvpartikler. Luften bliver altså forrenset. Derpå passerer luftstrømmen filtret med konstant hastighed uanset karburatorens åbning, idet det indskudte rør virker som reserveluftbeholder, hvis der åbnes hurtigt for gassen. Mange forsøg bekræfter stadig, at stillestående luftindsugning formindsker stempel- og cylinderlid med 70—75 %. Med andre ord: NSU maskinerne har længere levetid.

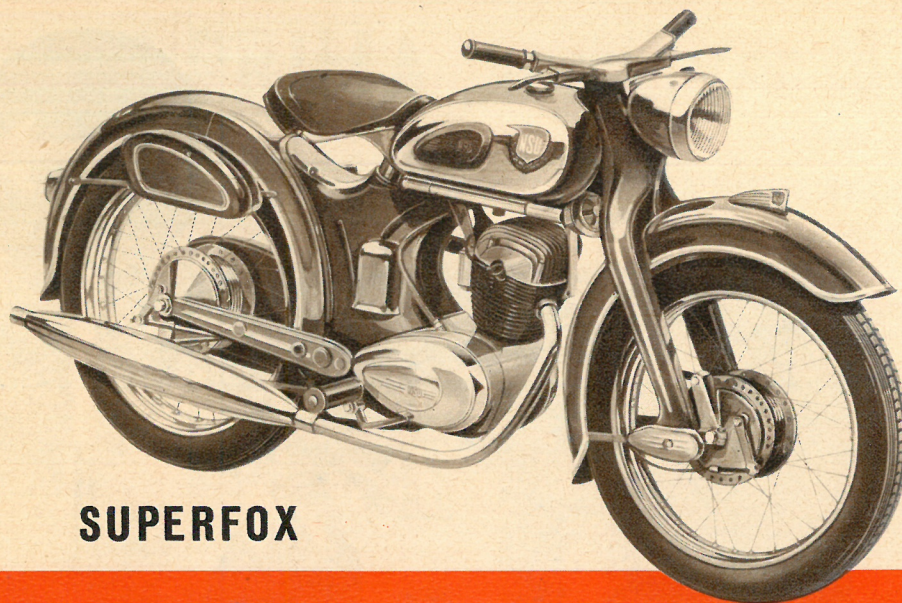
Også på affjedringens område har NSU været forrest i årevis, hvilket spores derved, at mange store fabrikker, der tidligere var forkæmpere for andre systemer, også har taget NSUs princip med svinggaffelaffjedring op. Supermax og Maxi har i stedet for den tidligere centralfjedring fået udvendige hydrauliske støddæmpere, uden at svinggaffelprincippet derved er ændret. Disse dæmpere har større vandring og er derfor mere komfortable, medens Superfox og Specialmax, der har centralfjedring, til gengæld har den fordel at være billigere i pris.

NSU støddæmpere har kraftigere skruefjedre i firkantet materiale, hvorunder den hydrauliske dæmper er anbragt. Efter ønske — og uden værktøj — kan støddæmperne indstilles til solo- eller passagerbelastning.

Alle NSU motorcykler har rigtige fuldnabsbremsere af racerkonstruktion. Ordet »fuldnabsbremsere« er ikke korrekt for en imitation, der blot skjuler et smalt bremsebånd, men det kendetegner en bremse af stor dimension, som er direkte afledt fra NSUs verdensmestermaskiner.

Superfox, Maxi og Supermax har som firetakters et kontrolleret, nøje tilpasset smøresystem, som smører alle smøresteder under tryk fra oliepumpen. Inden olien når motoren, bliver den filtreret flere gange, og det må være indlysende, at disse sikkerhedsforanstaltninger forlænger motorens levetid og forøger dens pålidelighed. Endnu en fordel ved det separate smøresystem: Motoren er altid fri for olie, og De skal aldrig blande olie i benzinen.





SUPERFOX

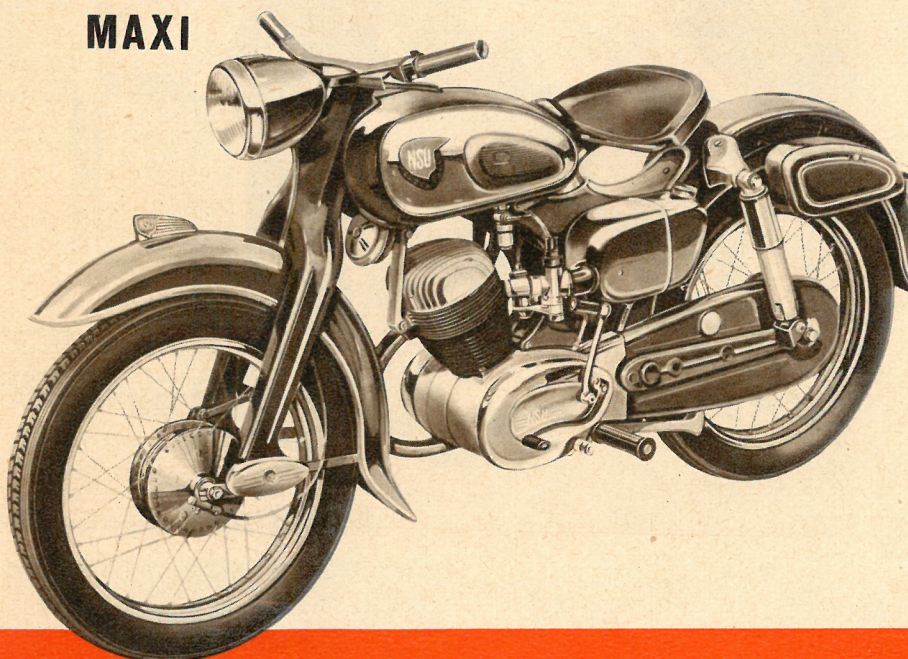
De tekniske data:

Luftkølet, encylindret NSU motor, firetakts med ultramax ventilmekanisme, cylinderindhold 123 cc, kompressionsforhold 1:8,5, ydelse 8,8 BHK, dobbeltvirkende oliepumpe, mikro-oliefilter, 45 watts elektrisk anlæg, transmission fra motor til gearkasse med skråtskærne tandhjul.

Firetrins gearkasse med fodskifte, tør flerplade kobling.

Centralramme, fører og passager firedobbelt affjedret, svinggaffelaffjedring med forspændte fjedre på begge hjul.

Udstyret omfatter profilstyr, stikaksler i navene, hjulene er indbyrdes omskiftelige, fuldt indkapslet bagkæde (lang levetid), sving-sæder eller dobbeltsæde, racerbrems, 140 mm i diameter, tyverilås, dansk instruktionsbog og servicekort.

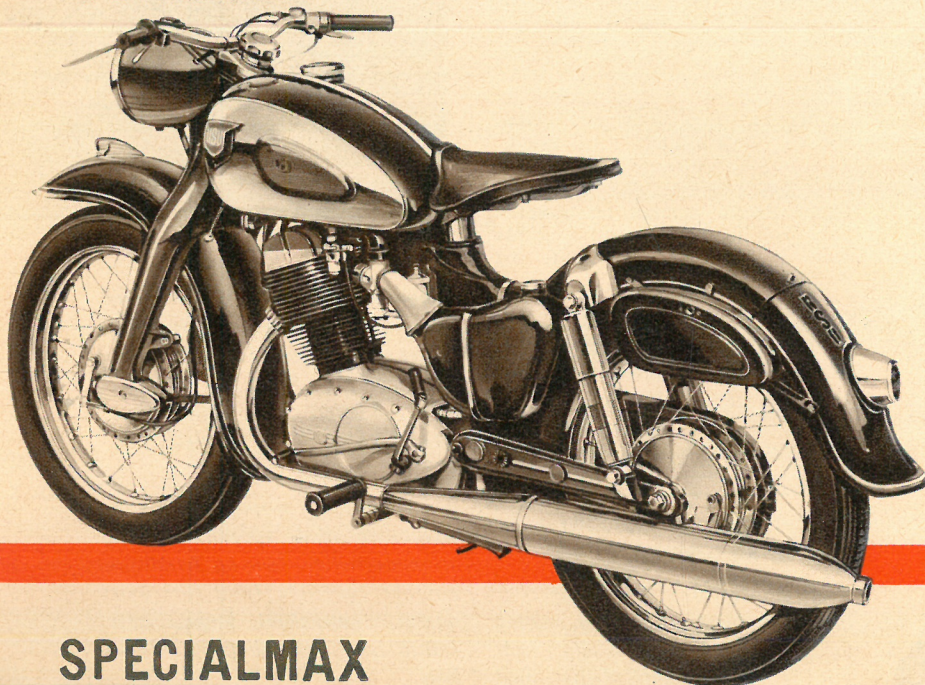


MAXI

Luftkølet, encylindret NSU motor, firetakts med ultramax-ventilmekanisme, cylinderindhold 174 cc, kompressionsforhold 1:7,8, ydelse 12,5 BHK, stillestående luftindsugning med indsugningsstøjdæmper, tryksmøring med dobbeltvirkende oliepumpe. Mikrooliefilter. 45/60 watts elektrisk anlæg, transmission fra motor til gearkasse med skråtskærne tandhjul. Firetrins gearkasse med fodskifte, tør enkeltpladekobling.

Centralramme, forhjulet har to hydrauliske støddæmpere, og baghjulets udvendige dæmpere er indstillelige.

Udstyret omfatter profilstyr, stikaksler i navene, hjulene er indbyrdes omskiftelige, fuldt indkapslet bagkæde (lang levetid), sving-sæder eller dobbeltsæde, racerbrems, 140 mm i diameter, tyverilås, dansk instruktionsbog og servicekort.



SUPERMAX

Luftkølet, encylindret NSU motor, firetakts med ultramax-ventilmekanisme, cylinderindhold 247 cc, kompressionsforhold 1:7,4, ydelse 18 BHK, stillestående luftindsugning med indsugningsstøjdæmper. Tryksmøring med dobbeltvirkende oliepumpe, mikro-oliefilter, 60 watts elektrisk anlæg, transmission fra motor til gearkasse med skråtskærne tandhjul.

Firetrins gearkasse med fodskifte, tør enkeltpladekobling.

Centralramme, forhjulet har to hydrauliske støddæmpere, og baghjulets udvendige dæmpere er indstillelige.

Navene har stikaksler, hjulene er indbyrdes omskiftelige, fuldt indkapslet bagkæde (lang levetid), sving-sæder eller dobbeltsæde, racerbrems, 180 mm i diameter, tyverilås, dansk instruktionsbog og servicekort.



Tekniske data og udstyr som Supermax, men i stedet for udvendige støddæmpere har Specialmax centralaffjedring af baghjulets svinggaffel.

SPECIALMAX

*På disse sider vil vi gerne
vise Dem vore
scootere; de tre Prima-modeller.*

NSU-PRIMA

NSU scooteren har i en lang årrække været den mest solgte scooter i Tyskland, og skønt Prima kun er blevet solgt i Danmark i to år, har den i høj grad gjort sig gældende i konkurrencen. Prøv at lægge mærke til, hvor mange De møder på vejene. Bedøm selv, om dens egenskaber ikke er tiltalende: NSU Prima har instrumentbord som nogen bil med indvendigt belyst speedometer og kilometertæller, elektrisk alarmlampe for benzinstand, lyskontakt og startkontakt til den elektriske selvstarter samt chokergreb.

Profilstyret, fremstillet i kraftig stålplade, skjuler og beskytter alle kabler og ser elegant ud. Bemærk også det smukke forparti. Forlygten, der er på 35 watt — som på en bil — og det elektriske horn er samlet til en smart enhed i det forromede grill.

NSU Prima yder 6,2 BHK. Ligesom Folkevognen er den turbinekølet, altså foregår kølingen uafhængig af tilfældig modvind. Stigeevnen er 31,5 % — med to personer!

NSU Prima har elektrisk selvstarter. Et tryk på startkontakten — og motoren er i gang. Det elektriske anlæg på 12 volt sikrer perfekt start også i vinterkulde. Også chokeren betjenes fra instrumentbordet.

NSU Prima er en sikker scooter, fordi motoren ligger midt i køretøjet, hvilket er en af grundene til dens gode vejegenskaber.

Kørselskomforten og vejegenskaberne skyldes også de svære lavtryksringe på 4.00×8". Denne dækstørrelse bruges for at lægge tyngdepunktet så lavt som muligt.

Gearskift sker med venstre styrhåndtag, og en indikator fortæller Dem, om scooteren står i det ønskede gear.

Transmissionen fra motor til gearkasse sker med kardanaksel ligesom på en bil. Ingen kædeslid — ingen justeringer.



Forgaflens svingarme har lang vandring, og en svær hydraulisk støddæmper er monteret på baghjulet.

Der er god plads på NSU Prima både til fører og passagers ben og fødder. Ingen vindtunnel, og passageren kan placere sine ben i naturlig stilling — og har naturligvis sine egne fodhvilere.

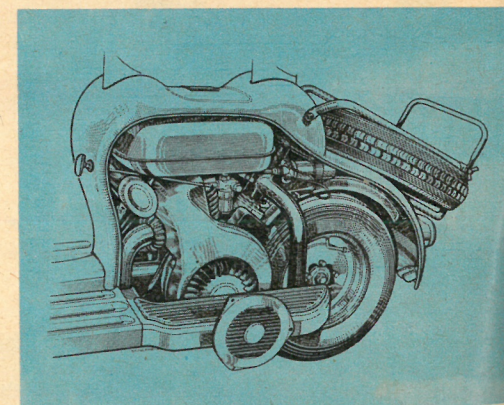
Alt udstyr er med i prisen på Prima: Kraftig kofanger, cromlister om forskjoldet, bagsæde, reservehjul, bagagebærer, sidestøtteben, midterstativ og stoplygte. Prima leveres ensfarvet i blå, grøn og rød, og tofarvet fås den i blå/hvid, sort/grøn og rød/hvid.

De tekniske data:

150 cc totakts, blæserkølet motor, ydelse 6,2 BHK, elektrisk starter, indsugningsstøddæmper.

Tretrins gearkasse med skiftegreb på styret, gearlåds, flerpladekobling, kardanaksel.

Kraftigt centralrørstel, karosseriet lydløst ophængt i gummi, motor og gearkasse fuldstændig indkapslet. Forhjulsaaffjedring med



svingarme, baghjulsaaffjedring med hydraulisk støddæmper og trykfjedre. Dæk: overdimensionerede lavtryksringe 4.00×8", tankindhold 7,3 liter, reservetank, tankdæksel skjult i karosseriet.

35 watts elektrisk anlæg, forlygte, parkeringslys, stoplygte, instrumentbord med speedometer og kilometertæller, lys- og tændingskontakt, tyverilås, fuldt forromet udstyr, reservehjul, bagagebærer. Dansk instruktionsbog og servicekort.

NSU PRIMA „150“ TYPE III

Dens konstruktion, dens elegante linieføring og måske først og fremmest dens komplette udstyr placerer Prima III som den mest moderne scooter på verdensmarkedet i dag. Her skal De se:

Lad os begynde med motoren. I denne totakter er de nyeste konstruktive detaljer forenet med NSUs bedste traditioner. 150 cc og 7,4 BHK er tal, som straks fortæller en fagmand, at han står overfor en kraftig motor. Det er rigtigt: Prima III er særdeles ydedygtig, men ikke overbelastet. Det er således bevidst, at topfarten er holdt nede for til gengæld at give kraftig acceleration, og ved ethvert omdrejningstal råder man derfor over den nødvendige kraftreserve.

Motor og gearkasse er sammenbygget på Prima III og udgør fjederarmen i bagstelsaffjedringen. Motoren er ophængt drejbar på midten, og den svinger derfor med baghjulets bevægelse under kørslen.

Naturligvis har Prima III stillestående luftindsugning, og ligeså selvfølgelig er det, at motoren er turbinekølet. Derved muliggøres kørsel i første gear i timevis — som f. eks. i stærk bytrafik — og man kan sorgløst køre op ad de stejleste alpepas.

Den nye Prima har firetrins gearkasse med fodskifte i stedet for styrskifte. Gearskifte er en leg: Et let tryk med foden, og scooteren er i gear.

Og så ligger den fantastisk på vejen! Prima III har 10" dæk, en yderst effektiv affjedring med lange svingarme og to hydrauliske støddæmpere — og motoren ligger naturligvis midt i køretøjet.

Som bekendt er et køretøj ikke hurtigere end dets bremses. Prima III's bremses har en diameter på 140 mm med en bremseflade på 70 kvadrantimeter — på hvert hjul! Denne scooter har man altid under fuld kontrol selv ved den hårdeste opbremsning.

Når De kører på Prima III, vil De glæde Dem over, at der er rigelig plads til, at benene holdes i naturlig stilling — og De vil værdsætte dette fuldt ud, når De er på langtur.

Udstyret på Prima III er et kapitel for sig — og det er med i prisen: Stort indvendigt belyst speedometer med kilometertæller, kontrollamper for tænding og tankindhold, betjeningsgreb til den specielle startkarburator, til tænding, elektrisk selvstarter og lys. Ur indgår ligeledes som standardudstyr, der tillige omfatter bagsæde, bagagebærer og reservehjul.

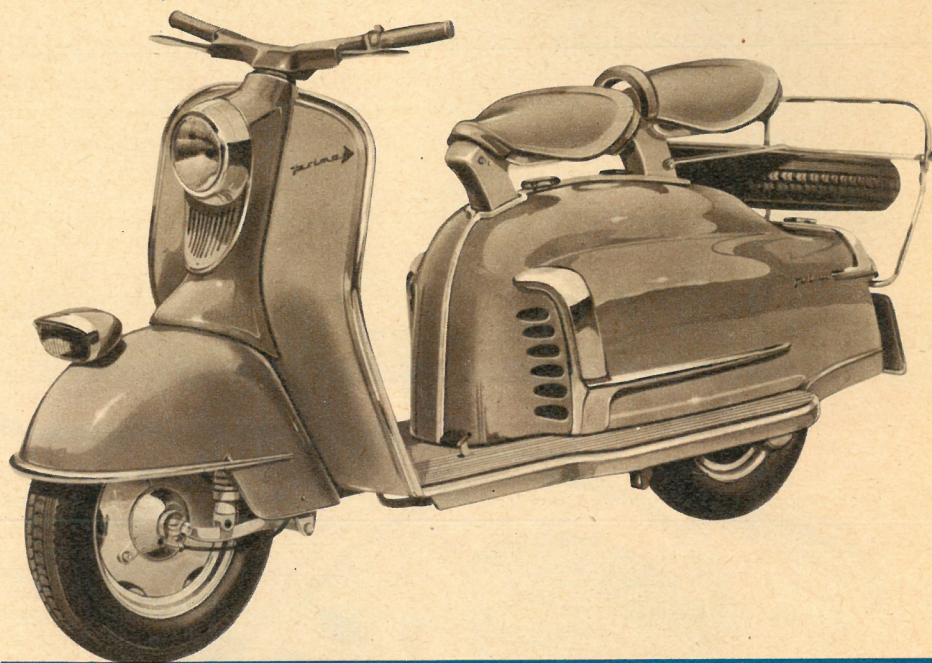
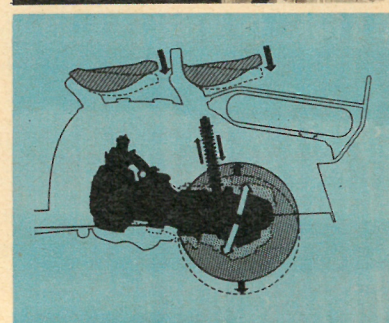
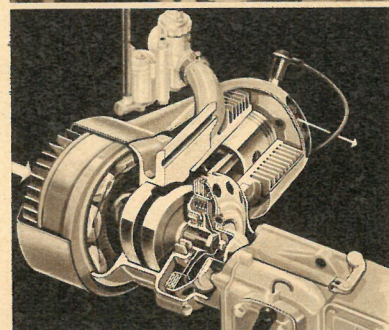
Prima III leveres i fire elegante farver: blå, grøn, rød og gul.

TEKNISKE DATA

Encylindret, luftkølet NSU totakts motor, cylinderindhold 146 cc, boring 57 mm, slaglængde 57,6 mm, kompressionsforhold 1:6,5, turbinekøling, speciel Bing startkarburator, stillestående luftindsugning, vådduftfilter med indsugningsstøjdæmper, 12 volts 35 watts elektrisk anlæg, firetrins gearkasse med fodskifte, transmission gennem tandhjul og kardanaxsel, tør enkeltpladekobling. Tankindhold 12,6 liter.

Centralrørstel, for- og baghjul affjedret med skruefjedre og hydrauliske støddæmpere. Fjedervandring for 74 mm, bag 68 mm. Dæk 3,50×10". Bremsetromlernes diameter 140 mm.

Elektrisk selvstarter, 35 watts forlygte, parkeringslys, stoplygte og elektrisk horn. Totallængde 1920 mm, totalhøjde 965 mm, egenvegt 138 kg. Ydelse 7,4 BHK.



NSU PRIMA „175“ TYPE V

Prima V er i konstruktion som Type III og er således dennes søstermodel, men den har 175 cc motor og udmærker sig ved større ydeevne og topfart. Prima V har samme elegante udstyr og oven i købet tåge-lygte, som De ser på ovenstående billede. De eneste detaljer, der er forskellige, er således:

Cylinderindhold 175 cc, boring 62 mm, kompressionsforhold 1:6,35, ydelse 9,5 BHK. NSU Prima V er en fremragende luxus-scooter, som vil tiltale de mange scooterkørere, der både forlanger komfort og udstyr og tillige glæder sig over at beherske landevejen med en sportslig scooter.

»Lav en god bil til mennesker med en almindelig indtægt, men den skal have egenskaber som en større bil, ligesom den skal være ubetinget billig i vedligeholdelse og drift — og glem ikke komforten!« — sådan var NSU-fabrikkens ledelses ordre til forsøgsafdelingen på verdens største motorcyklefabrik — og opgaven blev løst 100 %.

Her er resultatet — NSU PRINZ — en dejlig bil med god plads til fire voksne og bagage. Der venter Dem en pragtfuld oplevelse med NSU PRINZ, som ganske simpelt er indbegrebet af

DRØMMEN OM EGEN VOGN...

NSU PRINZ er en rigtig bil helt igennem — både med hensyn til størrelse og udseende. Også hvad angår topfart, accelerationsevne, stigeevne og vejegenskaber har Prinz i fuldt mdl. de egenskaber, som kendetegner en god bil.

Skal vi se på disse egenskaber:

NSU Prinz er firepersoners, d. v. s. den har plads til 4 voksne. Den moderne konstruktion med selvbærende karosseri muliggør at skabe et rummeligt indre. Bredden fra dør til dør er således 13.400 mm, hvilket betyder, at der er rigelig plads til albuerne. Som det øvrige indvendige udstyr præsenterer også instrumentbordet sig smagfuldt med fine linier.

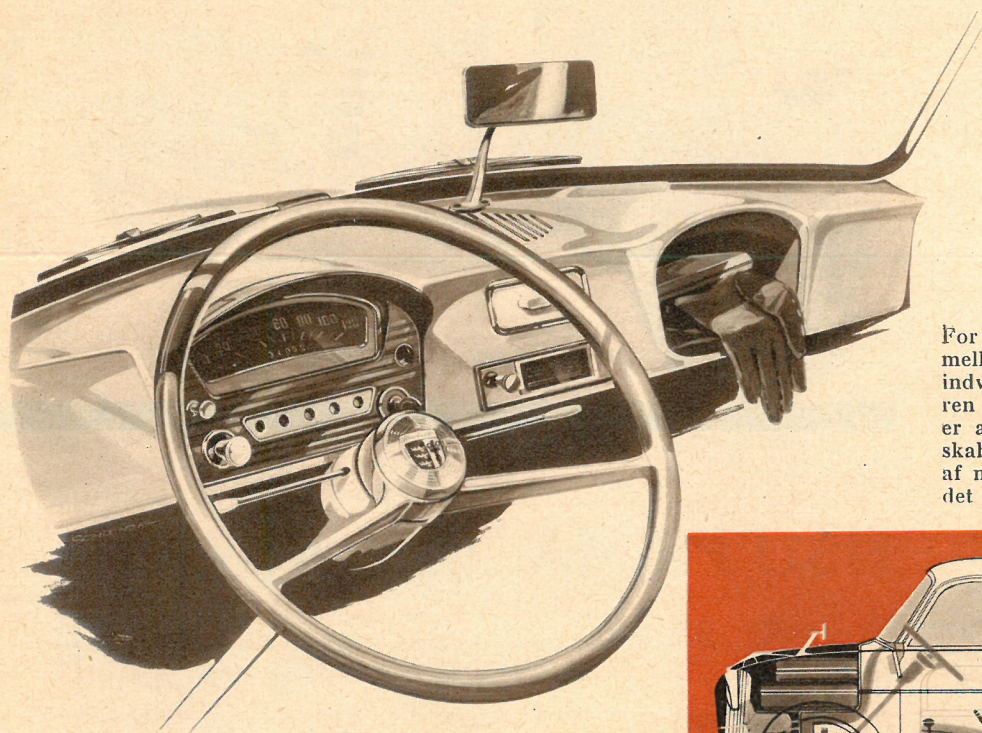
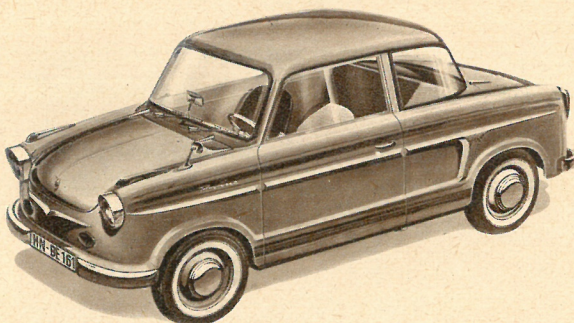
Bagagerummet er anbragt foran og rummer forbavsende meget. De mange småting, som bilister nu engang elsker at have med, kan anbringes i det ekstra bagagerum bag bagsædet eller i de rummelige dørlommer.

NSU Prinz er udstyret med klimaanlæg, så De både sommer og vinter har den rette temperatur i vognen.

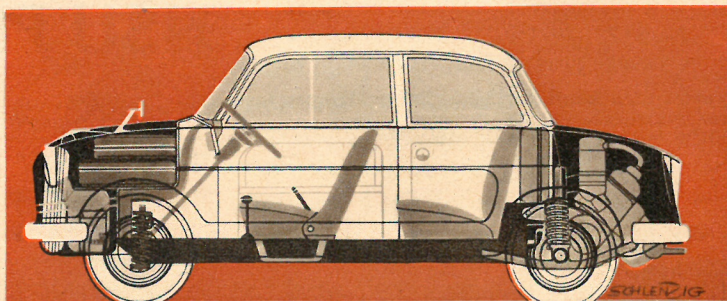
Føreren har et ganske fantastisk udsyn både forud og bagud. En nok så kunstfærdigt bøjet forrude alene skaber ikke det fornødne udsyn, man må ikke glemme bagvinduet! Ved et behændigt »trick« i konstruktionen af det selvbærende karosseri lykkedes det at gøre de bageste vinduesstolper ganske smalle og få dem placeret, så de ikke generer føreren, når han skal se bagud. Og læg vel mærke til den nye charmerende — ja, særdeles smukke — form, bagvognen derved får.

PRINZ

med den fine stamtavle



For komfortens skyld er sæderne anbragt mellem akslerne. Ved således at udnytte den indvendige plads fuldt ud og montere motoren bagi, opnås den rette vægtfordeling, som er af største vigtighed for de gode vejegenskaber. De synes måske, at dette ikke lyder af meget, men De vil værdsætte og bemærke det fra første gang. De kører NSU Prinz.





NSU Prinz har en 600 cc luftkølet, to-cylindret, firetakts motor på 20 BHK. For NSU er det legende let at skabe 20 heste med 600 cc, for ved at sammenligne Prinz med Max-motorens egenskaber vil De se, at den kunne have ydet 45 BHK! Max-princippet gjorde det muligt for de erfarne NSU-konstruktører at give Prinz-motoren en enestående trækraft med lave omdrejningstal (drejningsmoment 4,1 mkg ved 2300 omdrejninger i minuttet!). Denne egenskab gavner ikke alene vognens ydelse under kørsel, men forlænger i høj grad motorens levetid. Da Prinz er firetakts, har den et yderst beskedent benzinförbrug, og luftkølingen gør motoren uafhængig af vejret (og man sparer antifrostvædske om vinteren). Køleturbinen tilfører altid motoren den korrekte mængde køleluft uafhængigt af kørselshastigheden, hvilket gør Prinz overlegen ved bjergkørsel.

NSU Prinz har firetrins gearkasse med tandhjulene i konstant indgreb, og det lette gearskift sker med klokoblinger. Prinz motorens store elasticitet muliggør også langsom kørsel i høje gear. Prinz'ens stigeerne er fabelagtig: 1. gear 52 pct., 2. gear 24 pct., 3. gear 14 pct., 4. gear 9 pct.

Til en bil så hurtig og kvik som NSU Prinz er gode, effektive

bremses en selvfølge. Den fine effektivitet — også ved konstant brug — opnås med store bremsetromler med køleribber, støbt i letmetal, med indstøbte bremsekåle af støbejern. Det er vel næsten overflødig at sige, at Prinz har hydrauliske firehjulsbremses.

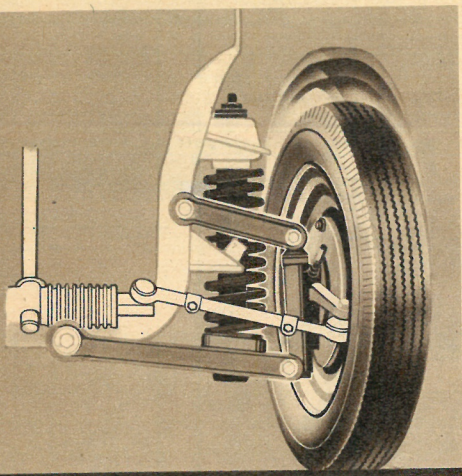
Den store sporvidde — 1200 mm med en hjulafstand på 2000 mm — er i høj grad medvirkende til at give de gode vejegenskaber. NSU Prinz har 12" hjul.

Her er nogle detaljer, som Prinz-køreren vil få stor glæde af: Motorophængene er af blødt gummi, bagakslerne har gummi-koblinger, så der ikke noget steds er forbindelse i metal fra motor til karosseri, hvorved vibrationer undgås.

NSU Prinz har kun to smøresteder, så smøring af vognen er særdeles let at udføre.

Vinduerne i NSU Prinz giver trækfri ventilation, idet de ikke nedsænkes i dørene, men rulles tilbage.

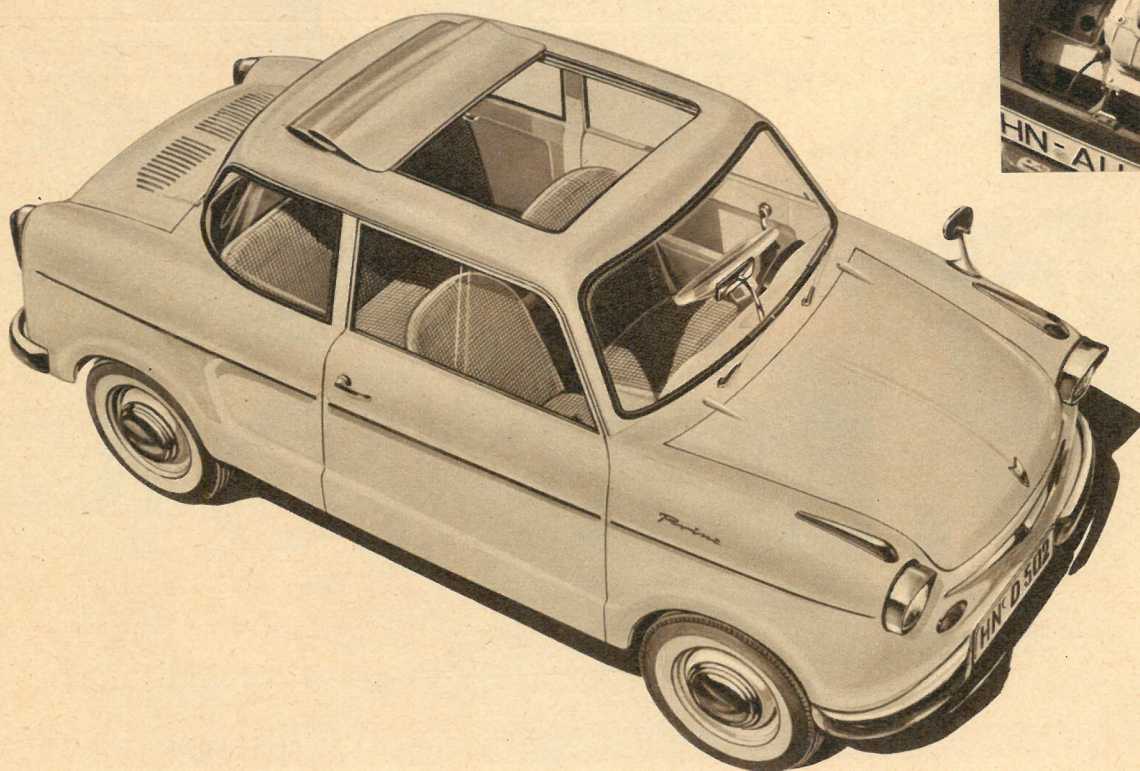
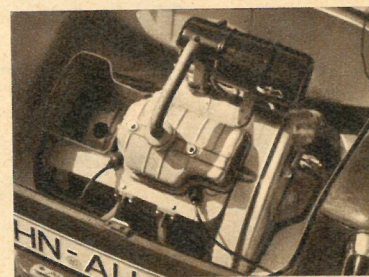
De lysstærke forlygter har en lysåbning på ikke mindre end 170 mm, hvilket bidrager stærkt til øget sikkerhed ved natkørsel.



Hjulophængningen er usædvanlig robust og svarer i princippet til det, man kender fra større og dyrere vogne. Alle fire hjul er uafhængigt affjedret. Forhjulene er ophængt i korte og lange triangelarme, og baghjulene er pendulophængte. Den nøjagtige hjulføring garanterer korrekt sporing.

Til affjedringen er anvendt skruefjedre. Prinz-kørerer har ingen bekymringer med rustne og hurtigt opslidte bladfjedre. Affjedringen er dæmpet af fire hydrauliske støddæmpere. Ved anvendelse af denne kombination af skruefjedre og støddæmpere blev de tilsigtede affjedringsegenskaber opnået nøjagtigt.

Prinz har tandstangsstyring, der løber let, og som giver føreren en dejlig fast kontakt med vejbanen.



De tekniske data

MOTOR: Luftkølet, to-cylindret firetakts NSU motor. Ultramax-ventilmekanisme med overliggende knastaksel. Boring 75 mm, slaglængde 66 mm, kubikindhold 583 cc. Ydelse 20 BHK ved 4800 omdrejninger i minuttet, kompressionsforhold 1:7,2.

KARBURATOR: Faldstrøms karburator med starthjælp. Micronic luftfilter med indsugningsstøjdæmper. Benzintank rummer 25 liter, mekanisk benzinpumpe.

EL-ANLÆG: Dynastarter, 12 volts 24 ampere-timers batteri, batteritænding. Afbryderkontakt på krumlapaksel, dobbelt tændspole.

SMØRING: Tryksmøring, oliekapacitet 2,5 liter.

KØLING: Luftkøling med turbine, fødemængde ca. 300 liter i sekundet ved 4800 omdrejninger i minuttet.

KOBLING: Tør enkeltpladekobling.

GEARKASSE: 4 fremadgear, 1 baggear. Samtlige gearhjul står i konstant indgreb. Gearskiftet sker med klokoblinger. Transmissionsforhold: 1. gear 4,14, 2. gear 2,21, 3. gear 1,41, 4. gear 1,0. Baggear 5,38. Total-transmissionsforhold i 4. gear: 4,41.

TRANSMISSION: Baghjulstræk med pendulaksel. Motor anbragt stående bag baghjul-

akslen. Motor, gearkasse og differentiale sammenbygget.

KAROSSERI: Selvbærende, firepersoners, todørs stålkarosseri. Lakering udført på specialanlæg, leveres eventuelt tofarvet og eventuelt med solskinstag mod merpris.

AFFJEDRING: Forhjul ophængt i triangelarme, baghjul ophængt i triangelkonstruktion, alle hjul uafhængigt ophængt. Alle fire hjul er affjedret med skruefjedre med lang vandring og dæmpet med hydrauliske støddæmpere.

HJUL: Forstærkede pladehjul. Dækstørrelse 4,40×12".

STYRETØJ: Tandstangsstyring med symmetrisk delfe styrestænger. Vendediameter 8,6 meter. Fuldt styreudslag fra side til side 2 1/2 ratomdrejning.

BREMSE: Hydrauliske firehjulsbremser. Bremseareal 416 kvadracentimeter. Pareringsbremse virker mekanisk på baghjulene.

KAROSSERISMØRING: Højtrykssmøring, kun to smøresteder. Alle øvrige led i hjulophæng og styretøj skal ikke smøres.

INSTRUMENTER: Kombineret, indvendig belyst speedometer og kilometertæller, tændingskontakt, lyskontakt til kørellys og parkeringslys, viskerkontakt. Kontrolllys for tænd-

ing, langt kørellys, afviserblink, olietryk og benzinreserve. Plads til indbygning af radio. Askebæger og stort handskerum. Afviser- og blænderkontakt er monteret på ratstammen.

KLIMAANLÆG: Indstillelig tilførsel af såvel varm som kold luft.

DIMENSIONER: Hjulafstand 2000 mm, sporvidde 1200 mm, totallængde 3145 mm, totalbredde 1420 mm, totalhøjde (ubelastet) 1370 mm, totalhøjde (fuldt belastet) 1340 mm, fri højde ca. 180 mm. Egenvægt, kløreklar 490 kg.

VÆGT pr. BHK: 24,5 kg.

TOPFART: 1. gear 25 km/t, 2. gear 45 km/t, 3. gear 75 km/t, 4. gear ca. 105 km/t.

ACCELERATION: Fra 0—60 km/t: 11 sekunder. Fra 60—90 km/t: 20 sekunder (med 1 person).

STIGEEVNE: 1. gear 52 %, 2. gear 24 %, 3. gear 14 %, 4. gear 9 % (med 1 person).

ØKONOMI: Målt ved regelmæssig kørsel på jævn vej: Ved 50 km/t 3,6 liter pr. 100 km. Ved 70 km/t 4,0 liter pr. 100 km. Ved 80 km/t 4,6 liter pr. 100 km. Ved 90 km/t 5,4 liter pr. 100 km.



I 1955 trak NSU sig tilbage fra deltagelse i international motorsport, fordi der ganske simpelt ingen alvorlige modstandere fandtes, efter at NSU havde erobret det dobbelte verdensmesterskab i 125 cc og 250 cc klassen i både 1953 og 1954. De fabelagtig dygtige NSU kørere Rupert Hollaus, Werner Haas, Hans Baltisberger og H. P. Müller besejrede alle konkurrenter fuldstændig. Forskningsingeniørerne og personalet i racerafdelingen blev derefter helt og holdent sat til nyt arbejde med seriemodellerne, og kun i 1956 trådte NSU frem i offentlighedens søgelys med rekordmodellerne.

I mellemtiden har talrige privatkørere bevist, at også de kunne opnå fine resultater på NSU:



Helmuth Hallmeier fra Nürnberg hører til de bedste, og allerede fra de yngste år så man ham til motorløb. Hallmeier har flittigt kæmpet sig frem til toppen, og hans hidtil største succes var det tyske mesterskab i 350 cc klassen, som han vandt på en — kun lidt — ophorét 250 cc Sportmax.



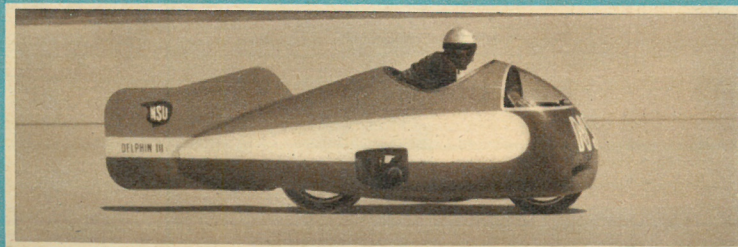
Horst Kassner kører Sportmax ligesom mange af hans kolleger i 250 cc klassen. Sportmax er trimmet til ca. 28 BHK, og når De hører, at han blev tysk mester 1957 i 250 cc klassen, vil De forstå hans præstation, idet de fleste i klassen også kører denne maskine.



Skønt NSU også har trukket sig tilbage fra trials, fortsatte de lovende kørere på NSU. Her er Eberhard Graf fra Øhringen, som blev tysk mester i trials i 250 cc solo-klassen 1957.



Også Sautter/Piwon fortsatte trialsporten på NSU Max med sidevogn. De har ligefrem abonnement på mesterskabet. Tysk mester i 250 cc med sidevogn i 1955, 1956 og 1957!



Denne maskine er en NSU, type Delfin III, hvormed Wilhelm Herz i 1956 satte absolut verdensrekord med 339 km/t. Denne rekord er, ligesom de fleste andre NSU rekorder, endnu ikke slået.

Lidt af hvert...

Sådan så der ud hos NSU en dag klokken 12.05. Et opslag havde bekendtgjort, at den nye NSU Prinz for første gang kunne besigtiges af fabrikkens personale mellem kl. 12 og 13. Fra alle afdelinger strømmede medarbejderne hastigt til, da kun de færreste havde anelse om Prinz'ens udseende og egenskaber. Selv om man havde en bekendt i forsøgsafdelingen for Prinz, og denne med en



håndbevægelse havde vist karosseriets form — mere måtte han ikke sige — var dette langt fra fortællende nok.

På den internationale automobiludstilling i Frankfurt blev tilskuerne med rette imponeret af den gennemskårne model, der roterede, så man fik den at se fra alle vinkler.



Disse to drenge var åbenbart lige så imponerede. De havde taget plads foran en NSU vogn fra 1914, hvor de nøje studerede Prinz'ens tekniske detaljer. Man må jo vide besked!

De er altid i nærheden af NSU-SERVICE

Serviceorganisationen bag NSU er enorm, og overalt i Europa vil De finde NSU-serviceværksteder, som er til Deres disposition, hvis De får hjælp behov. Men også i Danmark vil De finde en enestående serviceorganisation, der indestår for, at NSU-kørere er tilfredse kørere. Og det er klart, at NSU's store succes i Danmark absolut er baseret på tilfredse kunder.

Med hver maskine følger der en dansk instruktionsbog samt et service- og garantikort, hvorefter maskinen passes, så længe De ønsker det. Alle forhandlere har ensartet betjening overalt i Danmark. Det drejer sig om: Illustreret reservedelskatalog, prislister (som De gerne må gå ind og se), udførlige reparationsvejledninger, kontinuerlige servicemeddelelser, originale specialværktøjer — og NSU-mekanikere har gennemgået reparationskursus under fabrikkens ledelse.

Forhandlerne har originale reservedele på lager, og ved hjælp af opstillede minima holdes dette à jour, så han ikke står og mangler de vigtigste reservedele, netop når de skal bruges. Endvidere besøges forhandlerne regelmæssigt af importørens rejsemonter, som træder hjælpende til ved eventuelt forekommende problemer.

De skulle interessere Dem for den servicemæssige side af sagen, når De vil købe. Gå ind til en NSU-forhandler og lad ham vise Dem, hvordan en gennemtænkt serviceorganisation arbejder, og De vil give os ret: Den findes kun i denne udstrækning hos NSU. Tænk på, at det er en ekstra fordel, De får med i købet, når De vælger NSU.



- og en anden form for SERVICE...

På stranden ved det blå Adriaterhav ved Venedig har NSU sin egen store campingplads, der står til disposition for alle NSU-kørere. 1500 meter strandbred — ikke en sten — kun dejligt sand! Der er alle moderne bekvemmeligheder, og vi kan lige røbe, at vandets temperatur er i maj 20 grader, i juni 24 grader, i juli 26 grader, i august 28 grader og i september 24 graders celcius! De vil på NSU-Lido kunne få en helt usædvanlig ferie — tag derned, hvis De kan nå det!



NSU-forhandler:



Importør: **FRED. RASMUSSEN, ODENSE**

„Kør bedre - Kør NSU 1958” er udgivet af NSU-Werke Neckarsulm. Redaktion: Arthur Westrup, O. Ring.

Ret til ændringer i konstruktion og udstyr forbeholdes