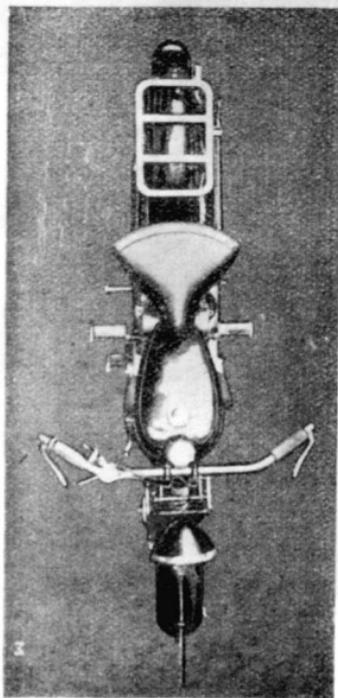


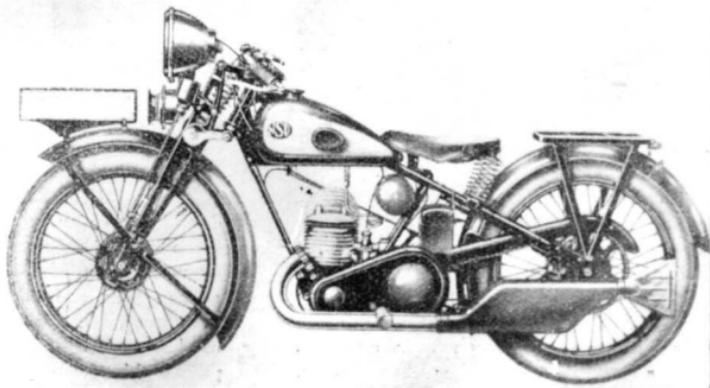
Die 200 ccm



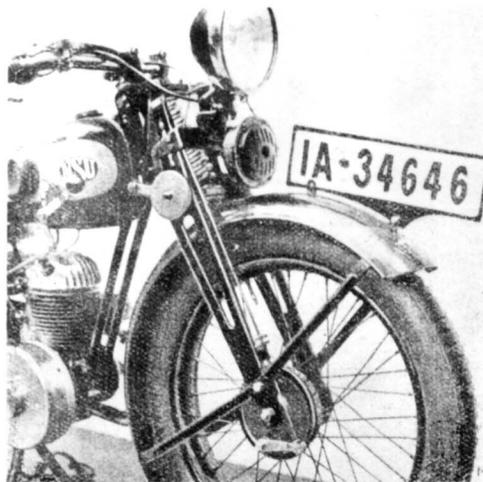
Ansicht von oben

BEI der Prüfung eines NSU - Erzeugnisses muß man an den fast unglaublichen Siegeszug denken, den diese Firma im letzten Jahr mit der neuen Sportmaschine errungen hat. Eine solche Erfolgsreihe verpflichtet, und wenn die Neckarsulmer Firma mit neuen Modellen in die Erscheinung tritt, so müssen diese entsprechendes bieten. Es ist besonders interessant, daß NSU, als alte Verfechterin des Viertakters, mit den 175- und 200-ccm-Maschinen zum Zweitakter übergegangen ist. Man sieht, es herrscht bei der Fabrik ein fortschrittlicher Geist, der alles Gute bedenkenlos übernimmt, vorausgesetzt, daß es Erfolge verspricht. Der Aufbau der kleinen Maschinen ist einfach und klar,

entsprechend dem Verwendungszweck als Gebrauchsmaschine. Der Motor arbeitet nach dem Dreikanalsystem. Die innere Ausführung ist mit großer Sorgfalt erfolgt, die Kanäle sind den Gasströmen in der Form angepaßt, so daß die Leistung bemerkenswert hoch ist. Eine Auspuffbirne ermöglicht eine rasche und wirbellose Entleerung des Verbrennungsraumes. Die Pleuelwelle ist auf Kugeln gelagert, das Pleuel auf Rollen. Für den Kolben ist eine Spezialaluminiumlegierung entwickelt worden, die große Unempfindlichkeit gegen Festkleben besitzt. Zwei Kolbenringe sind als genügend angesehen worden. Die kleinen Maschinen haben, wenn sie ohne Beleuchtung geliefert werden,



Die 200-ccm-NSU. von der Kettenseite gesehen



Die gepreßte Vorderradgabel mit Stoßdämpfer. Leichte Nachstellbarkeit der Bremsen

einen Schwungradmagneten. Sonst erhalten sie die neue Lichtbatteriezündung. Bei dieser ist im Schwungrad nur der Stromerzeuger untergebracht. Man hat dabei stets einen heißen Funken und kann auch langsam fahren. An einigen Kleinigkeiten sieht man den gewiegten und selbstfahrenden Konstrukteur. Eine Öl-ablaß-schraube ist im Kurbelgehäuse vorgeehen, durch die man das oft angesammelte Öl entfernen kann. Die Uebertragung auf das Getriebe und vom Getriebe zum Hinterrad erfolgt durch je eine abgedeckte Kette. Das Dreiganggetriebe ist sichend angeordnet. Selbst der Laie kann es zum Nachspannen der Kette leicht verschieben. Die drei Gänge werden durch Klauen geschaltet, die Zähne bleiben dauernd im Eingriff.

Der Rahmen besteht aus Stahlrohren, wobei die meisten Verbindungen genietet oder geschraubt werden. Bei einer Beschädigung kann man also eine einzelne Strebe leicht auswechseln. Die Sattelhöhe beträgt nur 68 cm, so daß auch ein kleiner Mann bequem auf den Boden reicht. Da bei einer kleinen Maschine das Gewicht des Fahrers sehr wesentlich ist, erreicht man einen tiefen Schwerpunkt. Die Vorderradgabel ist aus Stahl gepreßt und mit einer Druckfeder abgestützt. Stoß- und Steuerungsdämpfer sind vorgesehen. Beide sind während der Fahrt nachstellbar.

Fahreigenschaften

Ich erhielt bereitwillig eine Maschine für eine Probefahrt und hatte das Pech (für die Prüfung jedoch sehr günstig), im dichten Schneegestöber loszufahren. In der Stadt war es warm, ein Matsch

lag auf den sehr glatten Asphaltstraßen, so daß ich die Fahreigenschaften der kleinen Maschine aufs allerbeste prüfen konnte. Ich war noch keine 2 km gefahren, also mit der Maschine noch nicht ganz vertraut, als ein Lieferwagen mit Vollgas die Hauptstraße überquerte. Bremsen half nichts, denn die Straße war glatt; so konnte ich nur durch Querstellen der Maschine einen Zusammenstoß vermeiden. Gehorsam drehte sie wieder nach vorne und ohne Halt konnte ich weiterfahren.

Diese Stabilität der Maschine konnte ich

ging alles etwas stramm; bei einer länger benutzten Maschine werden sich diese Neigungen des Vorderrades nicht zeigen. Der Motor springt gut an, wenn man vorher den Hahn nicht zu lange offen gelassen hat. Jeder Zweitakter hat die Neigung, leicht zu „ersaufen“, wenn man beim Stillstand den Benzinhahn nicht abstellt, d. h. es läuft zu viel Benzin zum Ausaugstutzen, dieses verdampft und das darin enthaltene Schmieröl gelangt in den Zylinder und verhindert das schnelle Anspringen. Bei der Lichtbatteriezündung muß man darauf achten, daß der Schlüssel, der Schaltkasten ist an der Batterie angebracht, eingesteckt ist und auf Batteriestrom steht. So bald man auf der offenen Landstraße ist, stellt man den Schlüssel auf „Laden“. Jetzt liefert die Dynamo Strom für Zündung und Licht und ladet die Batterie wieder auf. Für den Anfänger wäre es vielleicht besser, daß der Schalter am Scheinwerfer angebracht würde, dann hat er ihn vor Augen und vergißt auch das Umschalten nicht. Der Vergaser hat nur einen Hebel für Gas, der zweite ist für die Benzinregulierung vorgesehen und verstellbar die Düse. Man braucht ihn aber normalerweise gar nicht.

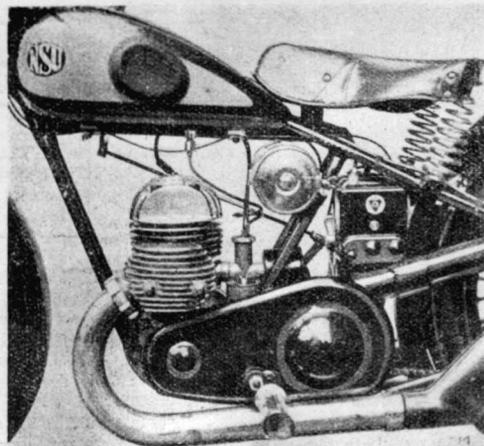
Die Höchstgeschwindigkeit der geprüften 200er dürfte bei 75 km/Std. liegen. Ich konnte diese Maschine nicht voll ausfahren, denn erstens war sie noch zu neu und zweitens verbot die hohe Schneelage die volle Entfaltung der Kraft. Ich konnte bis auf 12 km/Std. im direkten Gang heruntergehen. Der Motor beschleunigte dann schnell auf normales Tempo. Man braucht daher in der Stadt nicht viel zu schalten.

Ziv.-Ing. Ed. Voigt

Technische Daten:

Zylinderzahl	175 cm	200 cm
Arbeitsweise	1	2-Takt
Innenbacken	2-Takt	2-Takt
Bohrung	171 mm	195 mm
Hub	59 mm	63 mm
Bremstelzung	61 mm	64 mm
Schmieranz	4 1/2 PS	5 PS
Zündung	durch Kraftstoffgemisch 1:20	
	Umlaufmagnet, bei Lichtanströmung Lichtbatterie-	
	zündung	
Kraftstoffverbrauch	3 1/2 Liter auf 100 km	3 1/2 Liter auf 100 km
Ölverbrauch	0,2	0,2
Kupplung	100 "	100 "
Getriebe	Einscheiben-Forklamellenkupplung	
Uebersetzungsverhältnis	3 Gänge, Klauenhaltung	
	3. Gang	1:16,40
	2. Gang	1:19,61
	1. Gang	1:8,95
	geschraubter Stahlrohrrahmen	
Rahmen	Stahl, gepreßt, mit einer Druckfeder	
Vorderradgabel	Steuerungs- und Stoßdämpfer	
Dämpfer	25 x 3", Stahlseil, Ballon	
Reifen	Innenbacken	Innenbacken
Bremsen	110 mm	110 mm
Kleinste Bodenfreiheit	68 mm	68 mm
Sattelhöhe	125 mm	125 mm
Radstand	88 kg	82 kg
Gewicht		

ebenfalls auf der Landstraße feststellen. Man braucht den Lenker kaum anzufassen, den Tank fest zwischen die Knie geklemmt und dann gehts los. Auf der glatten Asphaltstraße fand ich bald einige Tricks heraus, um die Straßenlage zu verbessern. Den Steuerungsdämpfer muß man ganz lose drehen und sich ein wenig nach vorne setzen, dann liegt die Maschine fabelhaft. Auf der Landstraße angekommen, kann man sich etwas weiter nach rückwärts setzen, es ist dann bequemer. Ich muß bemerken, daß die geprüfte Maschine eben eingefahren, war, es



Der Motorblock der 200-cm.-NSU sowie Batterie mit Schaltkasten