

Das ist die NSU-SUPERFOX



Sportlich, robust

und unverwüstlich –

eine kleine Max!



Kennen Sie die

NSU-MAX



Wer die NSU-Max nicht aus eigener Erfahrung kennt, der hat gewiß schon genug von ihr gehört, — von jener unerhört leistungsstarken Maschine, die in der ganzen Welt Aufsehen erregt ob ihrer bulligen Motorkraft, ihrer rasanten Beschleunigung, ihrer großen Zuverlässigkeit, ihrer Robustheit und — nicht zu vergessen — ihrer sprichwörtlichen Anspruchslosigkeit und Sparsamkeit. Fragen Sie die Max-Fahrer, man wird Ihnen jedes Wort gerne bestätigen. Wenn man heutzutage von einem überaus guten Motorradmotor spricht, dann denkt man an die Max.

Aber warum sagen wir Ihnen das an dieser Stelle? — Wir sagen es hier, damit Sie den Wert der Superfox richtig schätzen können. Denn Chefkonstrukteur Roder ist es gelungen, die guten Eigenschaften der 250-ccm-Max mit allen max-eigenen Merkmalen auf die kleinere 125-ccm-Superfox zu übertragen. Man kann ruhig sagen: Die Superfox ist eine kleine Max.

- Da ist zunächst der Motor, der unverwüsthche NSU-Viertaktmotor. Die vielen Vorzüge des Viertakters, seine Laufruhe und seine hohe Leistung, seine saubere Verbrennung und exakte Steuerung, seine Sparsamkeit, seine geringe thermische Belastung kommen bei der Superfox voll zur Geltung.
- Der obengesteuerte Superfox-Motor besitzt — wie die Max — die Schubstangensteuerung. Die ULTRAMAX-Steuerung, wie NSU sie nennt, bietet einen kraftschlüssigen, spielfreien und geräuscharmen Ventilantrieb über eine obenliegende Nockenwelle. Hinzu kommt, daß der ULTRAMAX-Schubstangenantrieb voll auswuchtbar ist.
- Wie alle NSU-Motorräder wurde selbstverständlich auch die Superfox mit der Beruhigten Luftfilterung ausgerüstet. 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. Durch diese Art der Luftfilterung ist der Verschleiß der Zylinderlaufbahn und der Kolbenringe um 70 bis 75% geringer geworden.
- 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 durch den 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 Treibstoff-Öl-Mixen.
- Als moderne Maschine besitzt die Superfox — das ist fast schon selbstverständlich — den schwingungstechnisch erforschten Zentralpreßrahmen. Er ist — die Max beweist es im harten Geländebetrieb immer wieder — von einer außergewöhnlichen Stabilität und Verwindungsfreiheit. Nach langem

Fahrbetrieb, nach 50000, 70000 und 100000 Kilometer, merkt man es erst so richtig: die Maschine spurt wie am ersten Tag. Außerdem verleiht der Zentralpreßrahmen dem Fahrzeug eine formschöne, moderne Linie. Seine glatten Flächen sind — auch das freut die Fahrer — leicht zu reinigen.

Nach dem bekannten NSU-Bauprinzip erhielt die Superfox eine Vorder- und Hinterradschwingachse. Vorn unterstützen zwei hydraulische Stoßdämpfer die vorgespannte Doppelfeder, hinten stützt sich das Hinterrad über eine vorgespannte Zentralfeder gegen den Rahmen ab. Mit Hilfe der neuartigen „vorgespannten“ Federung gelang es, den Federweg beträchtlich zu vergrößern. Das Gewicht des Fahrers nimmt nicht, wie bei vielen anderen Maschinen, einen Teil des Federweges weg — bei der Superfox wurde das Gewicht des Fahrers vorbedacht. Die Superfox-Federung beginnt erst dann, wenn der Fahrer schon im Sattel sitzt. Hervorragende Straßenlage und hoher Fahrkomfort kennzeichnen die neue Superfox.

Bremsen sind das Gewissen eines Motorrades. Zu einer so modernen und schnellen Maschine wie der Superfox gehören selbstverständlich die besten Bremsen, die man bauen kann. 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.

Die Superfox hat ein nach Rennerfahrungen prächtig abgestuftes Vierganggetriebe, mit dem der Fahrer allen Geländebedingungen spielend gerecht wird. Die Superfox läßt sich leicht schalten. Nach einigen Kilometern fühlt man sich auf ihr zu Hause.

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

Übrigens: Beim Kauf einer Superfox müssen Sie sich nicht mit einer Einheitsfarbe begnügen. Die Superfox gibt es — außer in Schwarz — noch in einem schicken, geschmackvollen Christianiablauf, ohne Aufpreis.

Großen Beifall findet auch der hochmoderne geprägte Profillenker, der in der Mitte ein geschmackvolles farbiges Wappen trägt. Mit dem Profillenker gelang es dem Konstrukteur, alle 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. Mit ihren 8,8 PS erreicht sie die Leistung mancher 175- und sogar mancher 200-ccm-Maschine. Die Superfox läuft gute 95 km/h. Der Motor ist elastisch und anspruchslos. Über seine Robustheit und Zuverlässigkeit und auch über seine Sparsamkeit braucht man nicht zu reden — das Beispiel der größeren Max spricht eine deutliche Sprache.

Zweitakt-Freunde
Est. 2015

Das wird Sie interessieren



Motor:

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

Getriebe:

Viergang-Blockgetriebe mit Fußschaltung.

Kupplung:

Mehrscheiben-Trockenkupplung (von außen zugänglich).

Fahrwerk:

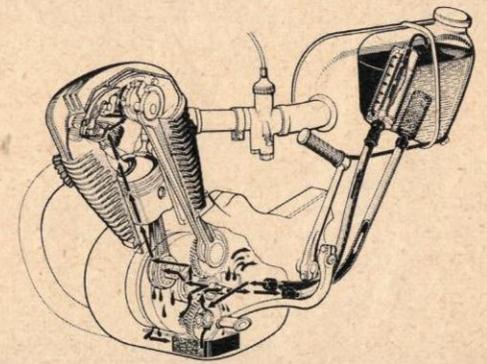
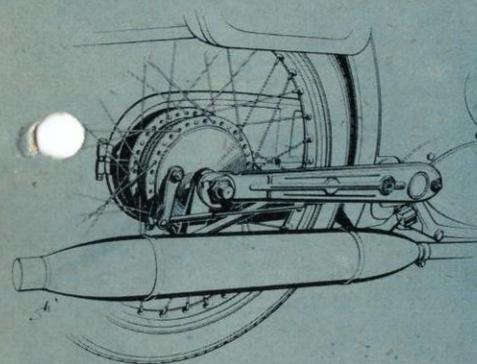
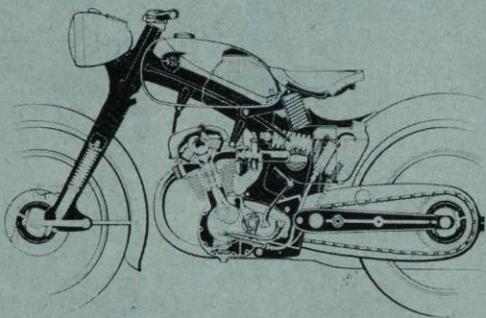
Zentralpreßrahmen; Fahrer und Sozia vierfach gefedert, Schwingachsen mit vorgespannter Federung vorn und hinten.

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, Christiania-blau.

Leistungsdaten:

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

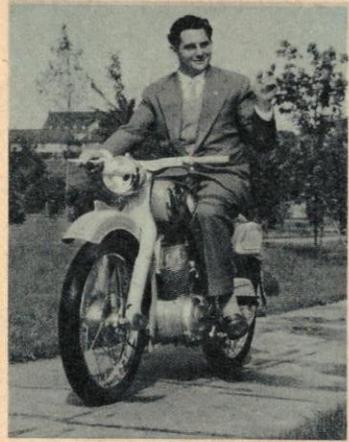


Die entscheidenden Merkmale der Superfox: Verwindungsfreier Zentralpreßrahmen, vordere und hintere Achsschwinge mit vorgespannter Feder, dreifache hydraulische Stoßdämpfung, obengesteuerter Viertaktmotor mit ULTRAMAX-Schubstangenantrieb und obenliegender Nockenwelle, Beruhigte Luft.

Neu ist bei der NSU-Superfox der geschmackvolle Profillenker, der in seiner Mitte das Wappen von Neckarsulm trägt. Bei der Superfox gibt es keine herumhängenden Bowdenzüge mehr. Alles ist sauber und schön aufgeräumt.

Von der Weltmeisterschafts-Rennfox erhielt die Superfox die hervorragenden Vollnabenbremsen, die dem Superfox-Fahrer hohe Sicherheit geben. Die Superfox-Bremsen greifen weich, aber trotzdem fest und wirksam. — Der Superfox-Schalldämpfer ist groß bemessen; die Superfox macht keinen Krach, sondern ist angenehm leise. Übrig bleibt der schöne, ruhige Schlag des kultivierten Viertakters.

Der Superfox-Viertaktmotor erhält zu jeder Zeit, gleichgültig, ob die Fahrt bergauf oder bergab geht, das notwendige, genau dosierte und unter Druck geförderte Schmieröl. Auf seinem Kreislauf wird das Superfox-Schmieröl dreimal gefiltert. Wo findet man das sonst?



„Dös is a saubere Maschin“

Einer der begeisterten Superfox-Fahrer ist — Sie haben ihn schon im Bild erkannt! — Weltmeister Werner Haas. Er schätzt an der Superfox vor allem die glänzende Straßenlage, die sichere Kurvenführung und den unermüdlischen Motor, der auch stundenlanges Jagen nicht übernimmt. Werner Haas, der sich im Jahre 1955 als einer der erfolgreichsten Geländefahrer bewährt hat, meint, daß die Superfox die besten Aussichten hat, auch im Gelände überlegen zu sein.

„Dös is a saubere Maschin“, sagte Werner Haas, als er die Superfox zum erstenmal sah. Er schwang sich in den Sattel, und schon war er weg, als gelte es, einen Weltmeisterschaftslauf zu gewinnen.

In der Tat hat die Superfox manche Weltmeistereigenschaft: den Zentralpreßrahmen, die Vorder- und Hinterradschwinge, den obengesteuerten Viertaktmotor mit obenliegender Nockenwelle. Sie ist wirklich, um die Worte von Werner Haas zu wiederholen, eine bildsaubere Maschine.



Sonntag für Sonntag finden in Deutschland, solange die Saison im Gange ist, schwere Zuverlässigkeitswettbewerbe und Geländeprüfungen statt. Das Ergebnis all dieser Fahrten: Gegen die Max ist kein Kraut gewachsen. Ihre Überlegenheit ist so groß, daß sich mancherorts überhaupt keine Konkurrenten mehr zum Kampf stellen.

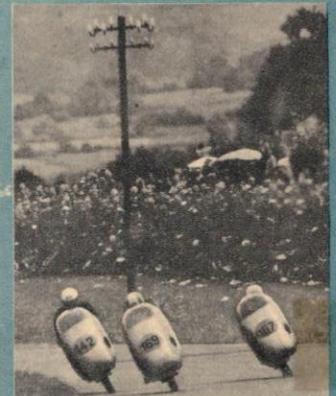
Die Superfox besitzt die gleichen Merkmale wie die erfolgreiche Max: den Zentralpreßrahmen, den obengesteuerten Viertaktmotor mit ULTRAMAX-Schubstangenantrieb und obenliegender Nockenwelle, die Beruhigte Luftfilterung und die Rennbremsen. Kein Wunder also, daß die Superfox — eine Nummer kleiner — dieselben Eigenschaften hat wie die berühmte NSU-Max.



Die große Max — unerreicht im Gelände!



Und vergessen wir nicht die schnelle Schwester der Superfox, die NSU-Rennfox aus den Jahren 1952 bis 1954. Zweimal hintereinander — 1953 und 1954 — wurde sie Weltmeister. Mit ihrem Viertaktmotor, der zum Schluß knapp 18 PS leistete, siegte sie bei allen Rennen, bei denen sie startete. Das hat es noch nicht gegeben.



Das muß man sich einmal vorstellen:

Über 1400 Fahrzeuge verlassen täglich die NSU-Werke, um ihre Reise bis in den letzten Winkel Deutschlands und in nahezu 96 Exportländer anzutreten. Das heißt aber auch, daß sich täglich im Durchschnitt ebenso viele Menschen entschließen, in den Sattel einer NSU-Maschine zu steigen. Und das will etwas heißen.

Hinter jedem NSU-Fahrer steht das Riesenwerk von NSU mit einer Kundendienstorganisation, die beispielhaft ist. 7000 NSU-Vertretungen mit geschulten Händlern gibt es allein in der Bundesrepublik. Wohin Sie auch kommen mögen, selbst im Ausland sind Sie als NSU-Fahrer nirgendwo verlassen. Es ist ein beruhigendes Gefühl, sich überall betreut zu wissen. Das sind eben die Vorteile, wenn man eine Maschine aus einem großen Werk fährt.

Und außerdem: Die NSU-Händler kommen Ihnen auch bei der Anschaffung Ihres Fahrzeugs gerne entgegen. Mit einer kleinen Anzahlung können Sie stolzer Besitzer einer Superfox werden. Die Monatsraten sind klein und für jeden erschwinglich.

Übrigens: Wenn Sie eines schönen Tages auf einer Geschäfts- oder Urlaubsreise ins Neckartal kommen, dann sollten Sie nicht versäumen, sich einmal die großen, modernen NSU-Werke anzusehen. Jeden Vormittag — mit Ausnahme von Samstagen und Sonntagen — findet um 10 Uhr eine Führung durch die Werksanlagen und Fabrikhallen statt. Es wird Sie interessieren, an Ort und Stelle zu erleben, wo und wie Ihr Fahrzeug entstanden ist.

Und wenn Sie noch irgendwelche Fragen haben, Ihr NSU-Vertreter wird Sie gerne unverbindlich beraten. Wenn Sie es wünschen, wird er auch gerne zu einer Probefahrt auf der Superfox mit Ihnen starten.



Ihr NSU-Vertreter heißt:

W. WEINHOF
MOTORRADHAUS
KOBLENZ
BAHNHOF STR. 39/41, TELEFON 32557

Konstruktions- und
Ausstattungs-Änderungen vorbehalten

Zweitakt-Freunde

Mainz

e.V.

NSU

NSU WERKE AKTIENGESELLSCHAFT NECKARSULM