

SUPERFOX

NSU



Zweitakt-Freunde
Mainz e.V.

Kennen Sie die NSU-Max?

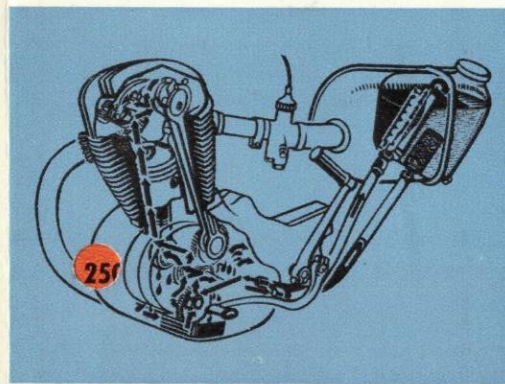
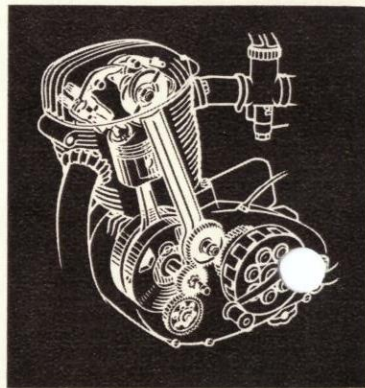
Wer die NSU-Max nicht aus eigener Erfahrung kennt, der hat gewiß schon genug von ihr gehört, — von jener unerhört leistungsstarken Maschine, die in der ganzen Welt Aufsehen erregt ob ihrer bulligen Motorkraft, ihrer rasanten Beschleunigung, ihrer großen Zuverlässigkeit und — nicht zu vergessen — ihrer sprichwörtlichen Anspruchslosigkeit. Wenn man heutzutage von einem überaus guten Motorrad 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 Supermax richtig schätzen können. Denn den NSU-Konstrukteuren ist es gelungen, die guten Eigenschaften der 250 ccm-Max mit allen maxeigenen Merkmalen auf die kleinere 125 ccm-Superfox zu übertragen. Man kann sagen: Die Superfox ist eine kleine Max!

Da ist zunächst der Motor, der unverwüsthliche NSU-Viertaktmotor. Die vielen Vorzüge des Viertakters, seine Laufruhe und seine hohe Leistung, seine saubere Verbrennung und exakte Steuerung, seine Sparsamkeit und seine geringe thermische Belastung kommen bei der Superfox voll zur Geltung.

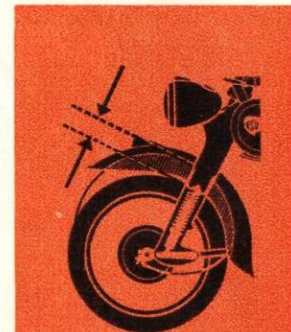
Der obengesteuerte Superfox-Motor besitzt - wie die Max - die berühmte Schubstangensteuerung. Die ULTRAMAX-Steuerung, wie NSU sie nennt, bietet einen kraftschlüssigen, spielfreien und geräuscharmen Ventiltrieb über eine obenliegende Nockenwelle. Der ULTRAMAX-Schubstangenantrieb ist voll auswuchtbar.

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. Der Verschleiß der Zylinderbahn und Kolbenringe wird durch diese Art der Luftfilterung um 70-75% vermindert.



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 einen Teil des Federwegs weg — bei der Superfox wurde das Gewicht des Fahrers vorbedacht. Die Superfox-Federung setzt erst dann ein, wenn der Fahrer schon im Sattel sitzt.

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. Ein weiterer Vorteil des Superfox-Separat-Ölsystems ist die unbedingte Sauberkeit des gesamten Motorblocks, insbesondere der Vergaserpartie. Kein Treibstoff-Öl-Mixen.



Als moderne Maschine besitzt die Superfox den schwingungstechnisch erforschten Zentralpreßrahmen. Er ist — die Max beweist es immer wieder im härtesten Geländebetrieb — von außergewöhnlicher Stabilität und Verwindungsfreiheit. Nach langem Fahrbetrieb, nach 50, 70 und 100 000 Kilometer, merkt man es erst so richtig: Die Maschine spurt wie am ersten Tag. Der Zentralpreßrahmen verleiht außerdem dem Fahrzeug eine formschöne, moderne Linie. Seine glatten Flächen sind — auch das freut die Fahrer — leicht zu reinigen.

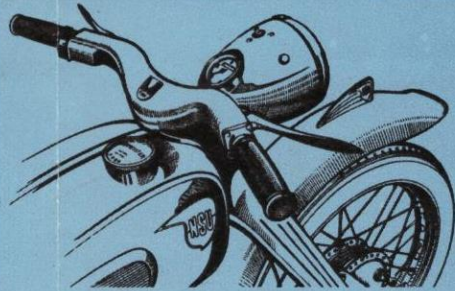
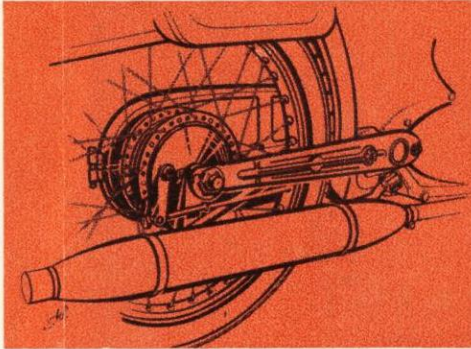
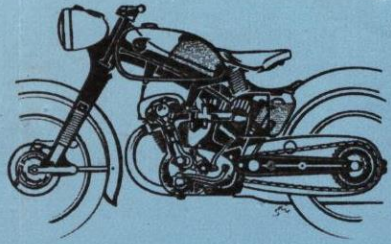
Bremsen sind das Gewissen eines Motorrades. Zu einer so modernen und schnellen Maschine wie der Superfox gehören selbstverständlich die besten Bremsen, die man bauen kann. Genau so wie die Max erhielt auch die Superfox die von den Weltmeistermaschinen abgeleiteten Rennbremsen, die mit ihrer überdimensionierten Bremsfläche dem Fahrer größte Sicherheit bieten. Sie arbeiten bei kräftiger Wirkungsweise weich und ruckfrei.

Auch ein sehr leistungsstarkes, sportliches Motorrad braucht keinen höllischen Krach zu veranstalten. Die Superfox hat eine niedrige Phonzahl — sie ist ruhig und angenehm im Klang. Auch im Leerlauf, also mit ganz wenigen Touren läuft der Superfox-Motor ohne sich zu verschlucken oder unrund zu brubbeln. Das ist der Vorteil der exakten Gasführung.

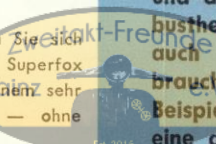
Großen Beifall findet auch der hochmoderne, geprägte Profillenker, der in der Mitte ein geschmackvolles, farbiges Wappen trägt. Mit dem Profillenker gelang es dem Konstrukteur, alle Kabelzüge unsichtbar zu verlegen. Die Superfox macht nicht nur am Lenker, sondern im ganzen einen aufgeräumten Eindruck.

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

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



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.





Interessante Einzelheiten

Motor: Luftgekühlter NSU-Einzylinder-Viertaktmotor mit ULTRAMAX-Steuerung; Zylinderinhalt: 123 ccm; Verdichtungsverhältnis 1:7,8; Leistung 8,8 PS; Beruhigte Luftfilterung mit Ansaugeräuschkämpfung; Druckumlaufschmierung mit doppelt wirkender Zahnradpumpe; Spezial-Ölfilter; 45 Watt-Lichtbatteriezündung; Kraftübertragung vom Motor zum Getriebe durch geräuscharme, schrägverzahnte Zahnräder.

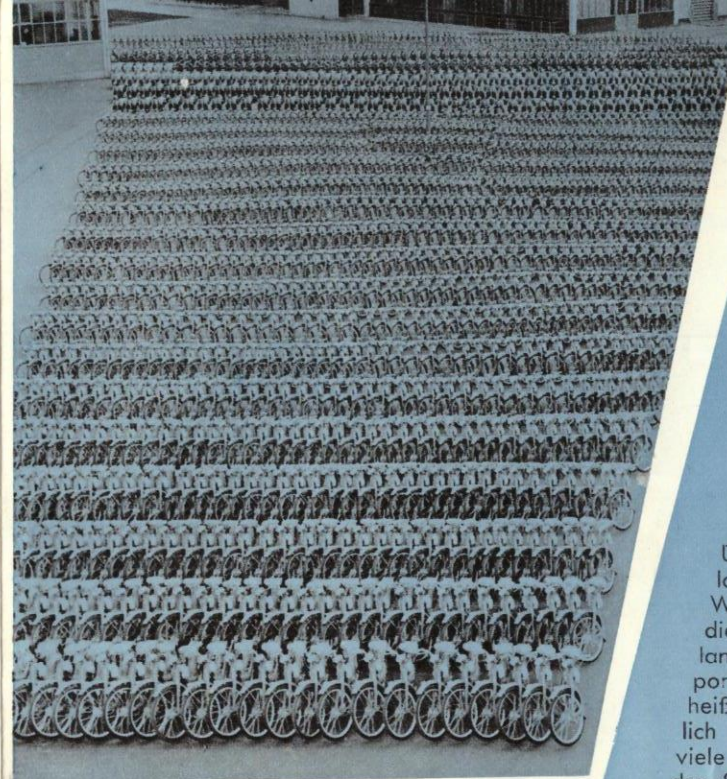
Getriebe: Viergang-Blockgetriebe mit Fußschaltung.

Kupplung: Mehrscheiben-Trockenkupplung (von außen zugänglich).

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

Ausstattung: Moderner Profilpreßlenker, 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: 116 kg (ohne Treibstoff und Öl).



Aus gutem Hause

Über 1400 Fahrzeuge verlassen täglich die NSU-Werke, um ihre Reise bis in die 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. Wohin Sie auch kommen mögen, in aller Welt stehen die NSU-Händler bereit, Sie zu betreuen. Als NSU-Fahrer ist man nirgendwo verlassen. Das sind eben die Vorteile, wenn man eine Maschine aus einem großen Werk fährt.

Wenn Sie irgendwelche Fragen oder Wünsche haben, Ihr NSU-Händler wird Sie gerne — unverbindlich, versteht sich — beraten:

Die große Max unerreicht im Gelände und im Straßenrennsport, Weltmeister der 250 ccm-Klasse 1955

Sonntag für Sonntag finden in Deutschland, solange die Saison im Gange ist, schwere Zuverlässigkeitswettbewerbe und Geländefahrten statt. Das Ergebnis all dieser Fahrten: Gegen die NSU-Max ist kein Kraut gewachsen. — Und bei den ersten schweren Geländefahrten 1956 hatte die Superfox Gelegenheit, es zu beweisen: Sie steht ihrer großen Schwester, der erfolgreichen NSU-Max, in nichts nach. Bei den bis jetzt durchgeführten Geländefahrten war die NSU-Superfox jedesmal Klassensieger der 125 ccm-Klasse.

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

Daß H. P. Müller auf seiner einfachen, aus der Serie entwickelten Sportmax 1955 Weltmeister der 250 ccm-Klasse wurde, wissen Sie ja.



Motorfahrzeuge

h. Eskildsen
Lindenstr. 18 / Ruf 2745

Konstruktions- und Ausstattungsänderungen vorbehalten. Stand vom 1. 5. 1957

NSU WERKE AKTIENGESELLSCHAFT, NECKARSULM (WÜRTT.)