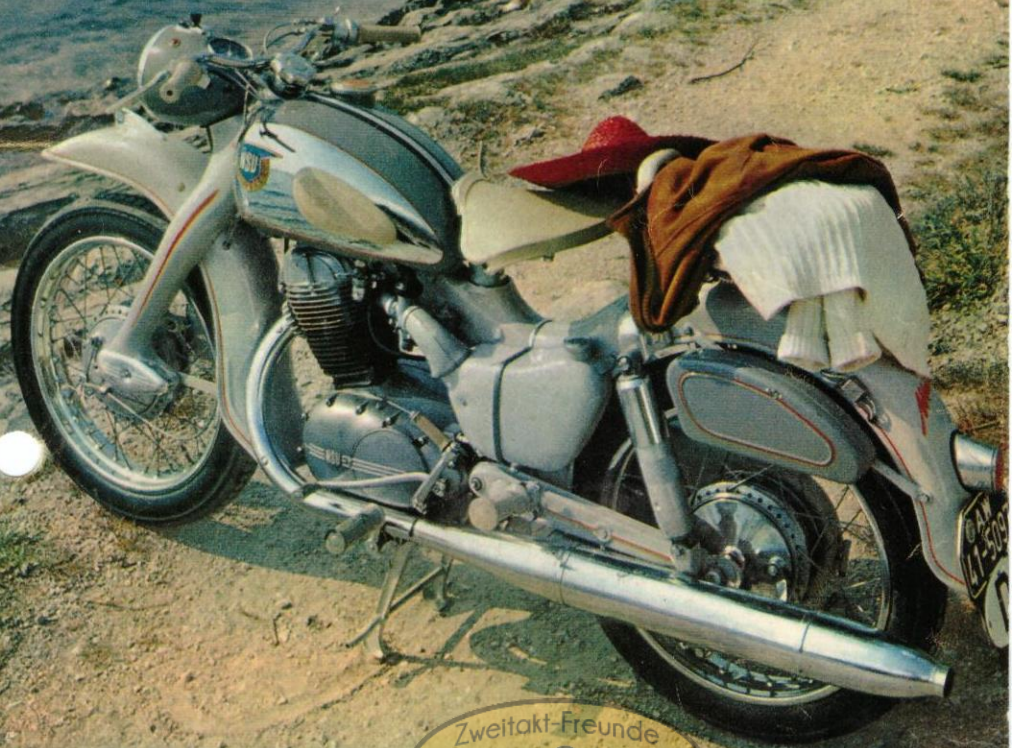


**Grosse
Klasse:**



Zweitakt-Freunde
Mainz e.V.

SUPERMAX

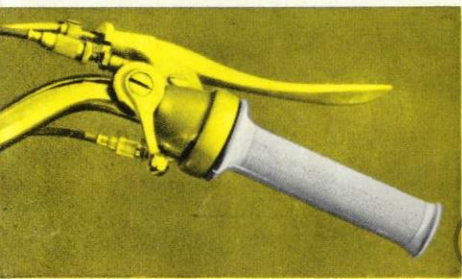
Wieder ein Schritt vorwärts!

Ein gewaltiger Schritt diesmal: Die NSU-Max hat Federbeine bekommen! Wir haben die neue Maschine SUPERMAX getauft - und wir meinen: mit gutem Recht. Denn die neuen Federbeine erlauben es, die Kraft des bulligen Max-Motors ohne Verluste und ohne Gefahren auch wirklich auf die Straße zu bringen. Reden wir einmal deutsch miteinander: Was meint man eigentlich, wenn man von einem „schnellen Motorrad“ spricht? Ist das wirklich - wie viele glauben - nur eine Frage der Höchstgeschwindigkeit? Wird ein Motorrad einfach dadurch „schnell“, daß man in irgendein vorhandenes Fahrwerk einen schnellen Motor einbaut?

Beobachten Sie einmal den Verkehrsfluß auf einer normalen deutschen Landstraße, also auf einer Straße mit Kurven, Steigungen und Gefälle, Verengungen, Kleinpflasterstrecken, Schlaglochserien und Ortsdurchfahrten. Sie werden feststellen, daß manche kleinere, motorisch schwächere Maschine den dicken Brocken glatt davonzieht. Der Grund ist einfach: Ein Motorrad kann immer nur so schnell gefahren werden, wie sein **Fahrgestell** es erlaubt! Nicht der Motor, sondern das Fahrwerk bestimmt den Reisedurchschnitt. Man darf sagen: Ein Motorrad ist dann als ideal zu bezeichnen, wenn sein Fahrgestell um eine Nuance schneller ist als sein Motor.

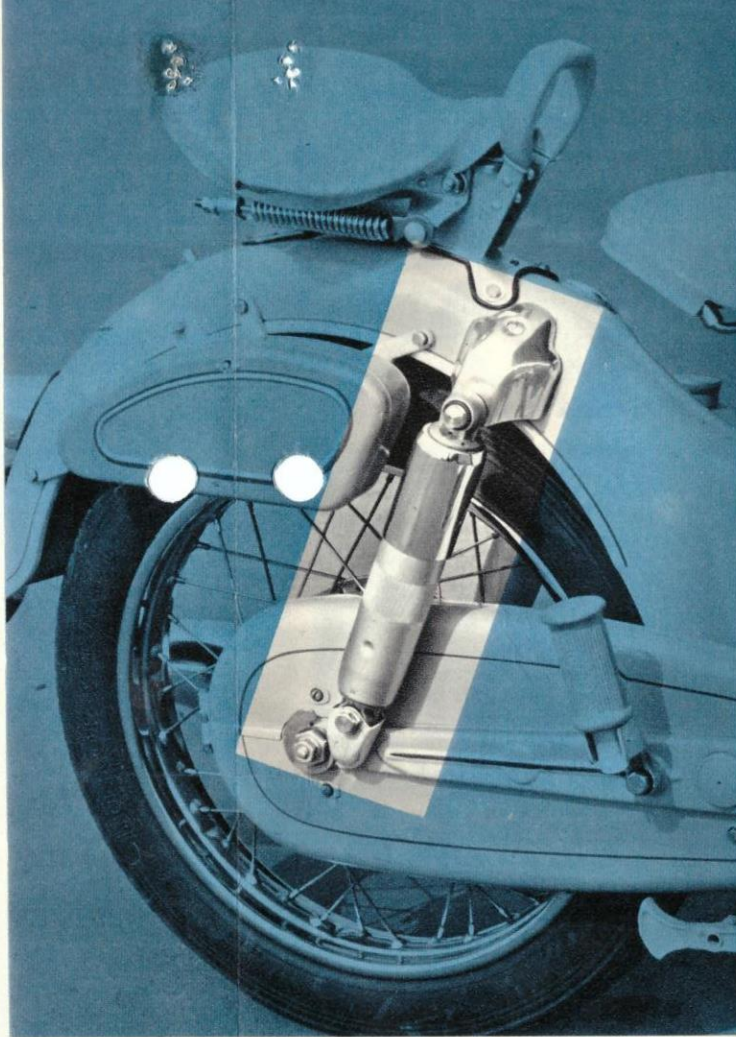
Dieses Ideal hat NSU jetzt mit der Supermax erreicht: Das neue Federbein-Fahrwerk ist mindestens so schnell wie der unverändert gebliebene, vieltausendfach bewährte Max-Motor. Was dieser Motor hergibt - es sind volle 18 PS - kann, soweit der Verkehr es erlaubt, ohne Gefahr ausgenutzt werden. Ohne Gefahr, weil das Hinterrad auch auf holprigem Boden unbedingt haftet, weil es Spur hält und nicht springt oder gar tänzelt. Deshalb sind auch, um bei jeder Belastungsart ein Maximum an Bodenhaftung zu erreichen, die Supermax-Federbeine verstellbar: „weich“ bei Solofahrt, „hart“ bei Sozius- und Seitenwagenbetrieb.

Das ist sie, die Supermax!



Über Wert und Wirkung der neuen Federbeine haben wir schon gesprochen. Was bietet diese Maschine sonst an Bemerkenswertem? Das Wichtigste: 18 volle PS ergab die neue amtliche Typprüfung durch den Technischen Überwachungsverein. Außerdem: Die Supermax bekam einen Ansaugeräuschkämpfer. Dieser neue Dämpfer ist ein kleines Schmuckstück. Denn trotz der Leistungssteigerung bei der Supermax bringt er eine Minderung der Geräusche: Die Supermax ist leiser, als das Gesetz es verlangt. Ihre Nachbarn danken es Ihnen.

Est. 2015



Noch ein paar Kleinigkeiten: Da ist zum Beispiel der extrem leise und vibrationsfreie Leerlauf. (Sie wissen ja, daß eine polternde und unschüttelnde Maschine auf die Dauer wirklich keine Freude macht.) Da ist weiter der neue Gasdrehgriff - ein Wickelgriff, bei dem kein lästiges und manchmal sogar gefährliches Nachfassen mehr nötig ist: Mit einer einzigen Bewegung dreht der Supermax-Fahrer von Leerlauf auf Vollgas und - was noch wichtiger ist - von Vollgas wieder auf Leerlauf.

Das ist interessant

Warum erst jetzt die Federbeine? Diese Frage ist leicht zu beantworten: weil wir die neue Federung zunächst einmal gute anderthalb Jahre lang in schweren und schwersten Geländewettbewerben erprobt haben, ehe sie für die Serie freigegeben wurde.

Hat die Anbringung der Federbeine sonstige Änderungen am Fahrwerk mit sich gebracht? Der Werkzeugkasten sitzt jetzt rechts, der Batteriekasten links. Beide haben eine neue, noch schönere „Fließform“ bekommen. Die Federbeine selbst sind oben am Schutzblech durch große, hochglanzpolierte Abdeckkappen verschlossen.

Wie steht es mit Seitenwagenbetrieb? Daß eine moderne 250-ccm-Maschine auf alle Fälle seitenwagenfest ist, das ist selbstverständlich. Es fragt sich nur: **Wie** liegt die Maschine auf der Straße? Man hört gelegentlich, daß sich eine durch Federbeine gefederte Maschine für Gespannbetrieb nicht so gut eigne, wie eine Maschine mit Geradewegführung durch Teleskopfedern. Dies war richtig, solange die Federbeine noch nicht mit der haargenau richtigen Dämpfung gekoppelt waren. Auch hier haben sich unsere anderthalbjährigen Geländeversuche segensreich ausgewirkt.

Ist der Motor mit 18 PS nicht schon überzückt? Man könnte das glauben, wenn man diese Zahl mit der PS-Leistung anderer, schwächerer Maschinen vergleicht. Doch bedenken Sie: Bei der Sportmax - der berühmten Weltmeister-Rennmaschine - haben die NSU-Konstrukteure aus dem gleichen 250-ccm-Zylinder 29 PS herausgekitzelt! Der „zivile“ Max-Motor hat also mit seinen 18 PS noch mächtige Reserven, die, da man sie bewußt nicht ausschöpft, der Unempfindlichkeit und der Lebensdauer der Maschine zugute kommen.

Wußten Sie übrigens

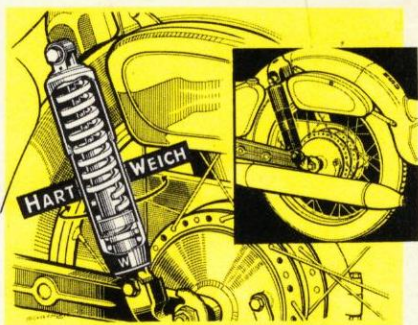
daß 1955 im Jahresdurchschnitt täglich 80 Mäx die Fabrik verlassen und - was viel interessanter ist - auch ihre begeisterten Käufer gefunden haben?

daß in den beiden letzten Jahren die Max das meistgekaufte Motorrad aller Klassen war, gleichgültig ob Zwei- oder Viertakter?

daß allein im Jahre 1955 mit den Versuchsmaschinen der Federbein-Max bei Geländewettbewerben 75 Goldmedaillen und 17 goldene Mannschaftspreise errungen wurden?

daß die Supermax in den Farben Christiania-blau und Schwarz geliefert wird?

Federbeine allein garantieren noch keine gute Straßenlage und keinen großen Fahrkomfort. Erst wenn die Federbeine auf das gesamte Fahrwerk bestens abgestimmt sind, kann man von einem Fortschritt sprechen. NSU hat, wie kein anderes Werk, die Federbeine vor der Einführung in die Serienmaschinen einer ungeheuren Erprobung unterzogen: Seit anderthalb Jahren sind die Werks-geländemaschinen mit Federbeinen ausgerüstet. Nachdem sie sich im schwersten Geländebetrieb bewährt haben, wurden sie zum Einbau in die Serienmaschinen freigegeben. Die NSU-Federbeine besitzen als Besonderheit große Schraubenfedern aus Vierkant-Federstahl, in deren Innern die hydraulischen Stoßdämpfer untergebracht sind. Ganz nach Wunsch kann man die Federbeine auf Solo- oder Soziabtrieb einstellen.

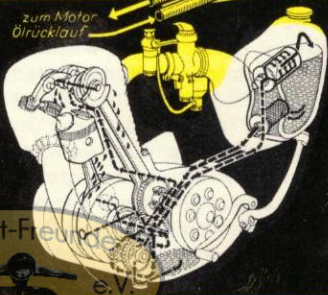
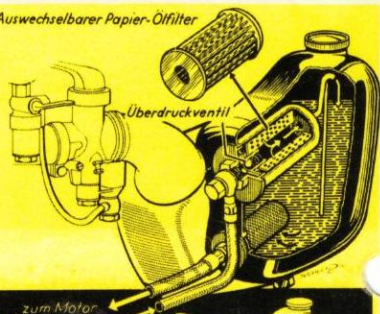


Bei der neuen NSU-Supermax wurde das probate NSU-System der Beruhigten Luft weiterentwickelt. Die Luft, die der Motor zur Verbrennung benötigt, tritt jetzt unterhalb der beiden Kniekissen ins Innere des Zentralpreßrahmens ein, woselbst sie in langgestreckten Kanälen geläutert und beruhigt wird. Dann passiert sie den Großraumfilter, um schließlich - gereinigt und in ausgezeichneter Verfassung - den Vergaser zu erreichen. Durch die Anwendung des Beruhigten-Luft-Systems wird der Motorverschleiß um 75 % gemildert.



Diese Zeichnung läßt erkennen, wie sorgfältig ein Werk seine Konstruktionen durchdenken und ausführen kann: Der Ölkreislauf bei der NSU-Supermax ist ein gutes Beispiel für ein unübertreffliches Schmieresystem. Vom Ölbehälter gelangt das Öl über ein Sieb zur Zahnradpumpe im Motorinnern, wird von dort durch die hohlgebohrte Kurbelwelle unter Druck zwangsläufig zu allen Motorpartien geführt, die der Schmierung bedürfen. Eine weitere Ölleitung führt nach oben zur Versorgung der Nockenwelle und der Ventilschäfte. Das Öl, das ins Kurbelgehäuse zurückfließt, wird von dort über die Öl-Zahnradpumpe zurück in den Öltank gefördert. Dort findet, bevor der neue Kreislauf beginnt, eine intensive Filterung durch ein auswechselbares Ölfilter statt. Besser geht es nicht mehr.

Auswechselbarer Papier-Ölfilter



W. WEINHOF
MOTORRADHAUS
KOBLENZ
BAHNHOF STR. 39/41, TELEFON 31557

Zweitakt-Freier

Mainz



NSU WERKE AKTIENGESELLSCHAFT NECKARSULM