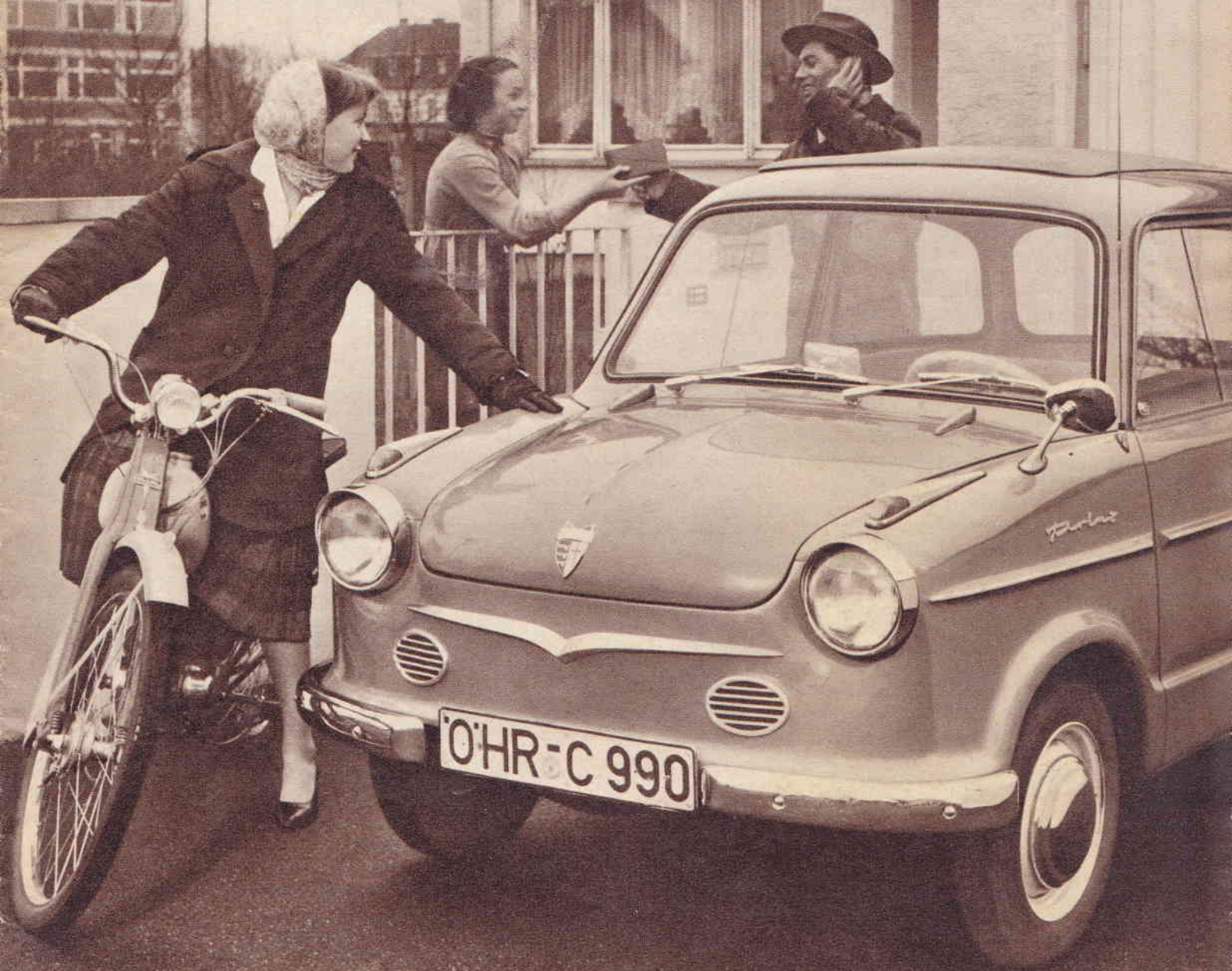


Besser fahren

MOTORRAD-HAUS
KARL SCHMIDT
Frankfurt a. Main

Paselerstrasse 17 - Telefon 31179
Darmstädter Landstr. 279 - Tel. 65887



Eine Zeitschrift für alle, **die bald fahren wollen**

Lieber Leser!

Die Zeitschrift **BESSER FAHREN** ist eine Veröffentlichung der NSU Werke. Wir sagen das gleich zu Anfang, denn wir möchten vermeiden, Sie in irgendeiner Form zu täuschen oder Sie hinter Licht zu führen. Trotzdem aber glauben wir, daß diese Zeitschrift Ihnen Freude macht, denn was bei NSU geschieht, ist immer interessant, und wir geben uns alle Mühe, Ihnen alle Einzelheiten sachlich und objektiv zu schildern.

Doch zuvor möchten wir uns vorstellen: Die NSU Werke in Neckarsulm, mit Sicherheit das größte Zweiradwerk des Kontinents, möglicherweise auch der ganzen Welt, liegen in Neckarsulm, dort wo die Sulm (Neckar-Sulm) in den Neckar mündet. Von Heidelberg bis Neckarsulm sind es 65 km, von Stuttgart, der Landeshauptstadt, nach Neckarsulm sind es 50 km. Gleich im Zusammenhang damit eine Einladung: Wenn Sie auf einer Reise durch das schöne Neckartal kommen, dann versäumen Sie nicht, NSU zu besuchen. Von Montag bis Freitag findet während der Hauptreisezeit jeweils morgens um 10.00 Uhr eine Führung durch die großen, modernen Werksanlagen statt, die sicher sehr interessant ist und die selbst Frauen, die nicht allzu viel für die Technik übrig haben, Freude macht.



Mit dieser Zeitschrift **BESSER FAHREN** wollen wir Ihnen einen Überblick geben über das Fabrikationsprogramm von NSU, vom Moped Quickly bis zum sensationell leistungsfähigen PRINZ-Automobil. Dürfen wir in Ihre Erinnerung zurückrufen:

- Die NSU-Quickly ist mit weitem Abstand das meistgefahrte deutsche Moped. Bis Ende des Jahres 1957 waren insgesamt 678 500 Quicklys gebaut worden. Auch im deutschen Moped-Export führt die gute Quickly.
- Der NSU-Autoroller, bis zum Jahre 1956 die Lambretta, dann die Prima, ist mit großem Vorsprung der meistgekauft, also der erfolgreichste deutsche Motorroller aller Klassen.
- Auch auf dem gesamten Gebiet der deutschen Zweiradproduktion (Motorräder und Roller zusammengekommen) liegt NSU mit großem Vorsprung vorn.
- Und noch eine interessante Zahl: Am 1. Januar 1957 waren in der Bundesrepublik und in Westberlin insgesamt 2 444 289 Motorfahräder, Motorroller und Motorräder zugelassen. In der Gesamtzahl dieser Krafträder führt NSU mit 557 611 Maschinen vor dem nächsten mit 378 913 Fahrzeugen, — ein Beweis für die Verbreitung und wohl auch für die Haltbarkeit der NSU-Maschinen.
- Bis Ende 1957 baute NSU insgesamt 1 924 766 Motoren.



Wer etwas Besonderes für seine Gesundheit tun will, hat übrigens bei NSU dazu zwei Möglichkeiten: er kauft sich ein NSU-Fahrrad, denn Radfahren stählt den Körper, erhält jung und macht schön. Oder aber er begibt sich mit seiner NSU-Maschine oder dem NSU-PRINZ zum weitberühmten, herrlichen NSU-Lido an der Adria, einem der schönsten Campingplätze Europas. Als NSU-Fahrer ist man dort nicht nur willkommen, sondern genießt besondere Vergünstigungen.

Da unten ist NSU

Wer sich in ein Flugzeug setzt und in 600 Meter Höhe über Neckarsulm wegfiegt, der sieht die NSU Werke aus der Luft so, wie es unsere Aufnahme zeigt. Mit den vielen Straßen, Gebäudeblöcken, Anlagen und Parkplätzen ist NSU eine richtige kleine Stadt für sich. Eine Stadt mit über 5000 Einwohnern.

Wollen wir mal zusammen einen Stadtbummel machen? Sie werden staunen, was sich innerhalb der Tore alles tut.



8 Und in diesem Bau werden die NSU-Maschinen sozusagen auf den Glanz gebracht, denn hier wird lackiert und verchromt. Lackiert wird bei NSU übrigens nach einem besonderen Verfahren: Farbe und — z. B. — Quickly-Tanks sind elektrisch geladen und ziehen sich gegenseitig an. Der Lack wird dadurch überall

aufs Haar genau gleich stark aufgetragen und kein Tröpfchen geht daneben.

9 Es ist im wahrsten Sinn des Wortes packend, was in diesen beiden drei Stock hohen Blocks vor sich geht: hier häufen sich Berge von Packmaterial — Holzwole, Wellpappe, Packpapier und fürs Ausland sogar Kisten und

1 Das ist die Hauptstraße. Sie führt von Süden nach Norden durchs ganze Werk. Alle wichtigen Gebäude sind von hier aus erreichbar.

2 Diesen vierstöckigen Baukomplex könnte man das Oberhaus nennen. Denn hier sitzt die Verwaltung. Und bei einer Jahresproduktion von rund 185 000 NSU-Fahrzeugen gibt es allerhand zu verwalten. Hier wird korrespondiert (allein 150 Stenotypistinnen tippen bei NSU), gerechnet, gezeichnet, konstruiert und registriert. Jeden Tag bringt der Briefträger fast 2000 Briefe zu NSU — über einen halben Zentner Post.

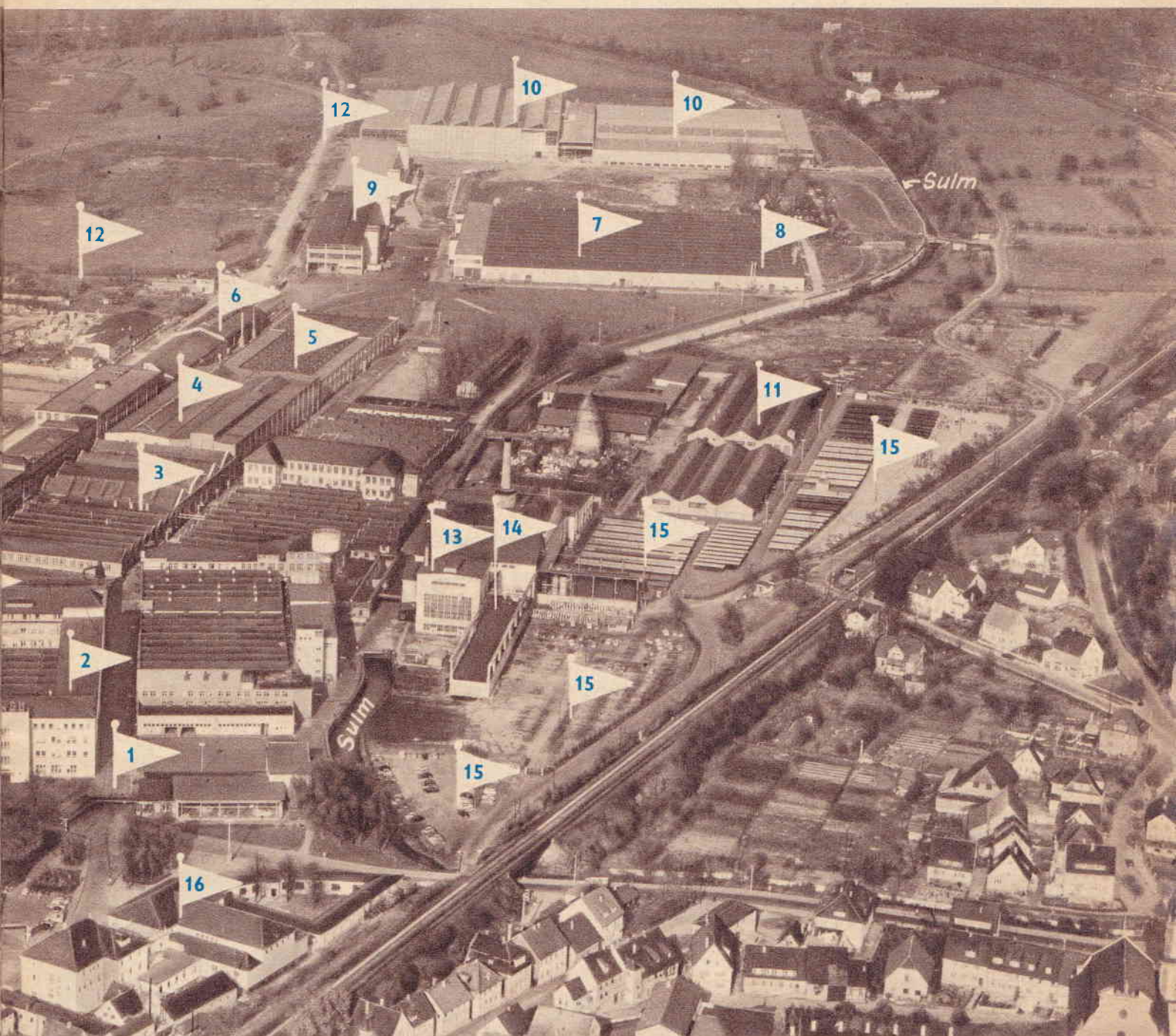
3 In der Schmiede geht's heiß her. Wenn die großen Schmiedehämmer niedersausen, erzittert der Boden im ganzen Umkreis.

4 In diesen Hallen stehen die Schwergewichtler im NSU-Maschinenpark: die riesigen Spezial-Stanzmaschinen, die mit ihrem Druck von 600 Tonnen bei der Herstellung der bewährten NSU-Zentralpreßrahmen entscheidend ins Gewicht fallen.

5 Das ist das Herzstück unter den Werkshallen, könnte man sagen. Denn hier entstehen die NSU-Motoren, die den Ruf von NSU in der ganzen Welt begründet haben.

6 NSU hat eine eigene Gießerei, in der die Zylinderköpfe und eine ganze Reihe anderer Gußteile für die NSU-Maschinen hergestellt werden. Es heißt ja nicht umsonst: NSU-Fahrzeuge sind aus einem Guß.

7 In diesem langgestreckten Block sind alle Zweirad-Montagebänder untergebracht. Da gibt es eine Quickly-, eine Superfox-, Maxi- und Supermax-Straße und zwei Straßen für die Autorollermontage. Ein Band ist zwischen 45 und 69 Meter lang. Und alle 30 Sekunden wird in dieser Halle ein Fahrzeug fertig.



Lattenverschlüge —, die dazu dienen, die NSU-Maschinen funkelneuen und unzerkratzt beim Empfänger anrollen zu lassen.

10 Ganz am nördlichen Ende des Werkes entstanden im letzten Jahr die neuen Fabrikationsanlagen für den jungen PRINZ. Viele tausend Quadratmeter Neuland mußte NSU dazu erwerben, um allein das Montagewerk und die neue Lackiererei unterzubringen. Wenn die Serie voll läuft, rollt in dieser Halle alle 4 Minuten ein PRINZ vom Band.

11 Das ist die Versuchsabteilung — die einzige Abteilung innerhalb der Fabrikore, die den Werksbesuchern nicht vorgeführt wird. Was man verstehen kann.

12 Einfahrbahn, 1,6 km lang.

13 Kesselhaus, von hier aus wird im Winter das ganze Werk geheizt.

14 Das sind die Kohlen für Kesselhaus und Gaswerk. NSU besitzt auch einen eigenen

Gaskessel. Dort werden täglich 110 000 cbm Gas erzeugt. Damit könnte eine Stadt wie Hamburg mit ca. 1,5 Millionen Einwohnern jeden Morgen Kaffee kochen.

15 Die große Mehrzahl der Werksangehörigen hat ihr eigenes NSU-Fahrzeug. Das sind die Parkplätze für die Quicklys, Motorräder und Roller.

16 NSU-Kasino. Hier werden jeden Mittag etwa 1500 Essen an die Belegschaft ausgegeben.

Guter Rat - gar nicht teuer

Ich muß Ihnen ein Geständnis machen: Ich — Autofahrer, Motorradenthusiast, Mopedtester — habe ein Fahrrad! Ein ganz gewöhnliches Fahrrad. Es ist nicht mehr sehr schön lackiert, es hat schon ein paar Roststellen (in jener Zeit, als dieses mein Vehikel gekauft wurde, konnte man noch nicht so fein verchromen wie heute), und die Leute in der Nachbarschaft finden mich unmodern, weil ich meinen Lenker auf mittelhoch bis hoch eingestellt habe. Mit diesem Fahrrad also fahre ich manchmal friedlich durch die Gegend: sonntags oder samstags, zwei oder drei Stunden lang. Und wenn ich besonders faul eingestellt bin, nur eine halbe Stunde.

Blöd, wie? Wo ich doch den Wagen in der Garage habe, bei dem das Treten der Pedale so viel müheloser geht als beim Drahtesel. Aber das ist es ja: diese Mühelosigkeit, dieses körperliche Nichtstun am Autosteuer oder auch hinterm Lenker eines Kraftrads! Nein, nein, managerkrank bin ich noch nicht. Aber vielleicht wird man's mal? Das kommt ja immer ganz plötzlich und ganz überraschend aus heiterem Himmel.

Deshalb mein Fahrrad.

Da lüfte ich meine Lungen, da kommt die eingerostete Herzpumpe wieder in Schwung, da wird die Bein- und Rückenmuskulatur mal richtig beansprucht und durchblutet und somit der ganze Kreislauf angefacht. Durch Ankurbelung des Stoffwechsels schwemmt's die Schlacken einer ganzen seßhaften Woche hinaus. Ja, und die frische, prikelnde Luft, die durch die Lungen gepumpt wird, ist eine Wohltat für den Körper — ganz wie bei einer windigen Seefahrt. Glauben Sie mir: Das mit dem Erkälten durch Wind und Wetter ist purer Unsinn. Im Gegenteil: auf dem Fahrrad puste ich genau die Bakterien wieder hinaus, die ich in Büro, Fabrikräumen und Auto eingeschlürft habe.

Ein Arzt hat mir das kürzlich einmal fein wissenschaftlich auseinandergeklaut. Das klang ungefähr so: „Die aktuelle Hyperxylanthie der polyphären Endothermen im menschlichen Organismus ist eine Folge des unterfraktionellen Sauerstoffmangels in Herz, Lunge und sublateranem Rückenmarkszentrum. Speziell das Radfahren ist ein hervorragender Ausgleich für diese Mangelercheinung, indem es die funktionelle Arteriolympphanxie anregt und zur Bildung frischen Natriumtrioxyferrocitins beiträgt.“

Übrigens habe ich eine interessante Beobachtung gemacht: Das Fahrrad ist nicht nur eine vorbeugende und heilende Apotheke, sondern auch ein Fortbewegungsmittel. Man kommt damit ganz schön voran. Und im Großstadtverkehr schlage ich sogar manchem dicken Achtzylinder ein Schnippchen.

Sehr dankbar war ich, der ich von Natur faul veranlagt bin, dem Arzt für folgenden Rat: „Nichts übertreiben! Beim Radfahren nicht mehr anstrengen, als dem Körper guttut. Das Ganze soll Erholung und leichtes Training bleiben und nicht in ‚Leistungssport‘ ausarten. Bergauf strampelt nur der Ehrgeizling, — der Vernünftige schiebt. Das gilt für Ihre ‚besten Jahre‘ genauso wie für die Jugend. Wichtig ist auch nicht das lange, sondern das regelmäßige Fahren. Einmal die Woche ein paar Stündchen, das ist schon sehr wertvoll.“

Sehen Sie, deshalb mein Fahrrad hinterm Haus.

Dipl.-Ing. Götz Weihmann



Und wenn man mal ganz absieht von den gut durchbluteten Lungen, vom angeregten Kreislauf und von den ausgeschwemmten Schlacken — kann so ein Fahrrad nicht allein schon durch eine bildhübsche Linie und eine schicke Ausstattung das Herz höher schlagen lassen? Kann man an einem Fahrrad mit sportlich weitgeschwungenem Lenker, zartschimmernder Fischsilberlackierung und schmalen Flitzerreifen nicht seine helle Freude haben?

NSU-Fahrräder gibt's übrigens nicht nur in mehr als 30 Ausführungen jeglicher Art — darunter auch Modelle mit Dreigangschaltung —, es gibt auch noch zwei Eigenschaften, durch die sich die Fahrräder von NSU besonders auszeichnen: sie laufen auffallend leicht und sie sind — was für ein Fahrrad wichtig ist — in Chrom und Lack unverwüsth.



Der erste Schritt zur Motorisierung ist das Moped. Mit dem Erscheinen der Mopeds auf dem deutschen Markt begann der Kampf um den letzten Fußgänger. Zwar gibt es den heute noch, doch stehen ihm nunmehr, nach fünf Jahren, nahezu zwei Millionen Moped-Fahrer gegenüber, von denen keiner mehr sein Fahrzeug missen möchte, nachdem er einmal den Genuß der Motorisierung verspürt hat. Mehr als 30 Firmen gibt es in Deutschland, die Mopeds herstellen. Wenn sich bei dieser Konkurrenz eine einzige Marke

mit Abstand so an die Spitze zu setzen vermag, wie es der NSU-Quickly gelungen ist, dann hat das wohl seine Gründe. Die Quickly ist in Deutschland seit fünf Jahren mit großem Vorsprung das meistverkaufte Moped. Über 680 000 Quicklys wurden bis heute gebaut. Kein anderer Produzent hat diese Zahl je erreicht.

Die Lage auf dem Auslandsmarkt sieht ähnlich aus. NSU bestreitet mit der Quickly allein über 50% des deutschen Moped-Exports.

Was ist es, werden Sie fragen, was der Quickly diese Spitzenstellung verschafft?

Warum ist die Quickly so beliebt?

● Da ist zuerst der unerhört robuste und leistungsstarke Motor, dessen Ruf inzwischen geradezu legendär geworden ist. Fragen Sie die Quickly-Besitzer, die ihr Fahrzeug nun jahrelang in die härteste Schule genommen haben, sei es im täglichen Dauerbetrieb oder auf großen Auslandstouren: der Quickly-Motor ist nicht umzubringen.

● Seine Leistungskraft und seine lange Lebensdauer verdankt der Quickly-Motor nicht zuletzt der „Beruhigten Luft“, jenem von NSU entwickelten Luftfilterungsverfahren, das den Staub vom Motorinnern fernhält und den wirbelnden Luftstrom vor seinem Eintritt in den Motorraum beruhigt und entspannt. Der Motorverschleiß wird so auf Bruchteile der früheren Werte herabgemindert.

● Die Quickly besitzt den hochmodernen und formschönen Zentralpreßrahmen, der — schwingungstechnisch erprobt — größte Stabilität und Verwindungsfreiheit bietet. Nach zigtausend Kilometern merkt man es erst so richtig: Die Quickly spurt wie am ersten Tag!

● Auch das sollte man an dieser Stelle nicht vergessen: Wenn Sie sich einen Anzug schneiden lassen, dann nehmen Sie doch auch Jacke und Hose vom selben Schneider. So ist es auch mit den Fahrzeugen. Die NSU-Quickly ist aus einem Guß — Motor und Fahrzeugteil stammen aus einem Werk, von NSU. Alle entscheidenden Einzelheiten sind bei der Quickly — schon in der Konstruktion — aufeinander abgestimmt.

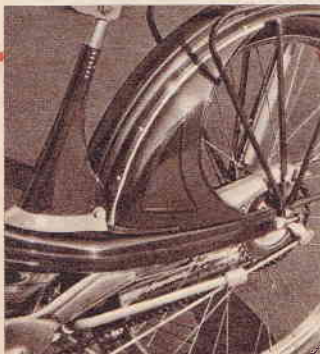
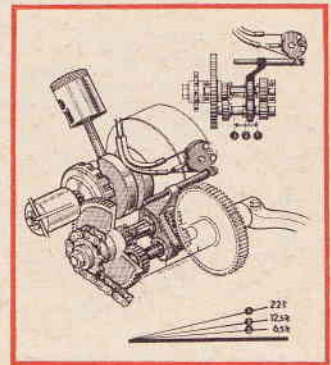
● Und für solche Fahrer, die Wert darauf legen, noch schneller zu starten, noch sanfter zu beschleunigen und noch flinker die Berge zu nehmen, für die baut NSU die Quickly — gegen einen kleinen Mehrpreis — auch mit Dreiganggetriebe.

● Auch das ist wichtig: die Quickly kann man im Stand antreten wie ein richtiges Motorrad. Ein leichter Tritt genügt, und der Motor läuft. Man braucht nicht wie ein Radfahrer loszustrampeln.

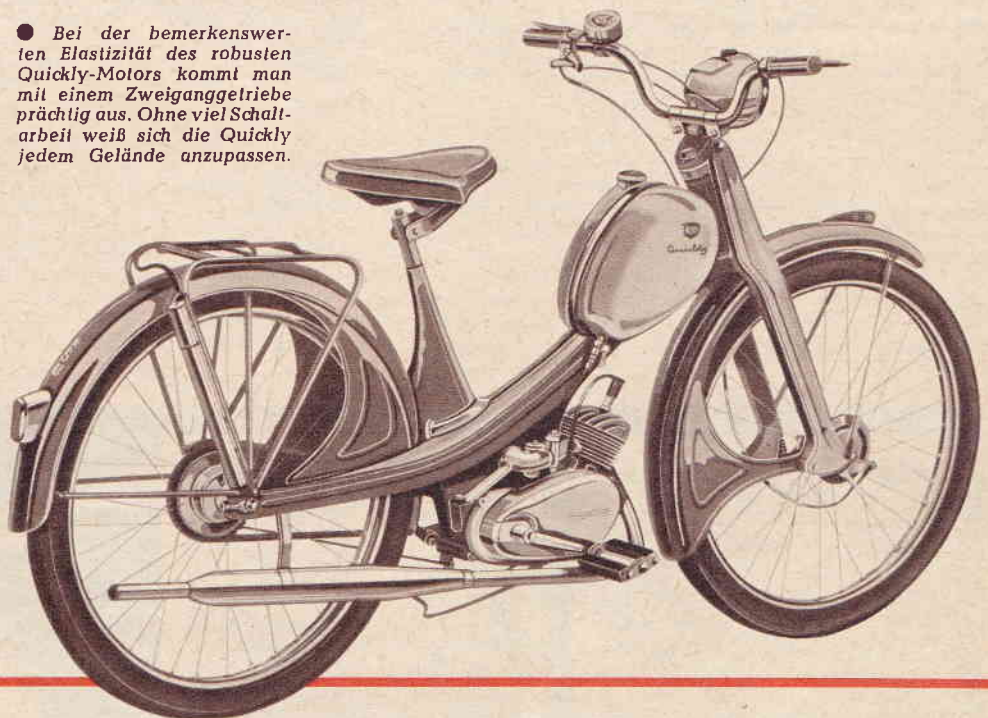
● Für die Sicherheit des Fahrers sorgen zwei Motorrad-Innenbackenbremsen. NSU verwendet keine provisorischen Bremsen, sondern ausgewachsene Motorradbremsen.

● Bei der Quickly gibt's nur eine Kette, und nicht deren zwei. Das ist wichtig für die Unterhaltungskosten und für die Pflege. Ein weiteres Plus für Ihre Sicherheit: Kette und Hinterradbremse arbeiten vollkommen unabhängig voneinander.

● Die Berge hinauf klettert die quicklebendige Quickly wie die Feuerwehr. Fragen Sie einmal einen Quickly-Fahrer, der in der Schweiz war, wie munter und unermüdet die Quickly die steilen Alpenpässe nimmt — ohne Mitstreiter —, selbst bei dickster Beladung.



● Bei der bemerkenswerten Elastizität des robusten Quickly-Motors kommt man mit einem Zweiganggetriebe prächtig aus. Ohne viel Schaltarbeit weiß sich die Quickly jedem Gelände anzupassen.



In der großen Abbildung auf dieser Seite stellen wir Ihnen die Quickly-S vor, die Quickly im Sonntagsstaat. Vom schlichteren Standardmodell, der Quickly-N, die den Vorzug des kleineren Preises bietet, unterscheidet sie sich durch eine Reihe hübscher und praktischer Zutaten, an denen der Fahrer, wie man weiß, seine Freude hat:

● Schon von Haus aus wurde die Quickly-S mit einem Tachometer ausgestattet, das harmonisch in den Scheinwerfer eingebaut ist.

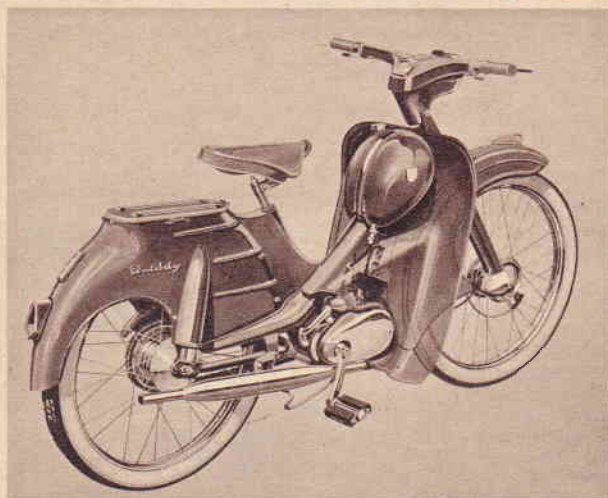
● Zusätzlich zum Mittelständer besitzt sie eine bequeme Seitenstütze, die, auch im Gelände, ein müheloses Abstellen der Maschine ermöglicht.

● Am Vorder- und Hinterrad sind bei der Quickly-S serienmäßig die Seitenblenden montiert, die einen guten Spritzschutz bieten.

● Die Quickly-S wird in einer schicken zweifarbigem Lackierung geliefert (Lidoblau-Perlgrau). Und — was besonders hübsch aussieht — sie hat verchromte Felgen.

**Gestatten Sie bitte,
daß wir vorstellen:**

QUICKLY-L



Das ist die Quickly-L. Die Männer bei NSU sind der Meinung, daß die Moped-Fahrer heutzutage nicht nur ein Recht darauf haben, alle technischen Vorzüge zu genießen — sie sollen in ihrem Moped auch ein bequemes, komfortables und nicht zuletzt elegantes Fahrzeug besitzen. Bei der Quickly-L gelang es den NSU-Konstrukteuren, die Moped-Vorzüge und die Vorteile, die sonst nur ein Roller bietet, unter einen Hut zu bringen: die Quickly-L ist als Moped handlich, wendig, sparsam und kinderleicht zu fahren — mit ihrer praktischen, formschönen Verkleidung bietet sie dem Fahrer aber hohen Komfort und den Genuß einer schönen Linie.

● Die Quickly-L wurde mit einer wirksamen Hinterradfederung ausgerüstet. Eine Langarm-Schwinggabel sorgt dafür, daß der Fahrer auch nach großen Strecken frisch und munter vom Sattel steigt.

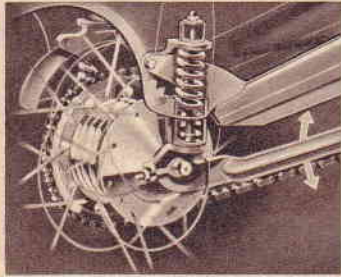
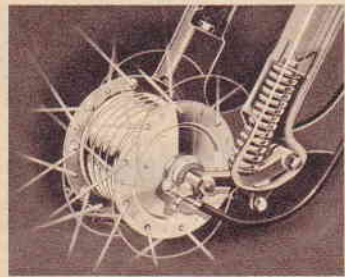
● Die Quickly-L ist weitgehend verkleidet. Das Vorderradschutzblech wurde auf beiden Seiten tief herabgezogen. Die Hinterradverkleidung, die übrigens abnehmbar ist, umschließt die ganze obere Hälfte des Hinterrades. Sie ist zu einem formschönen Gepäckträger ausgebildet, der mit Hilfe zweier Gummileisten und eines Gummibandes beachtliche Ladungen aufnehmen kann. Die eleganten Beinschilde, die zusätzlich geliefert werden, lassen die Quickly-L vollends zu einem schmucken Roller werden, dessen Besitzer so geschützt und sauber fährt wie jeder Rollerfahrer.



● Das wird die Fahrer besonders freuen: die Quickly-L hat, wie die Prima, die Superfox und die Maxi einen formschönen Profilpreßlenker, der — in einer Einheit — sowohl den Tachometer als auch den Scheinwerfer umschließt. Außerdem: alle Kabel und Züge und sogar die Klingel sind völlig unsichtbar untergebracht.

● Besonders reizvoll macht sich bei der Quickly-L die zweifarbige Lackierung. Zentralpreßrahmen, Profillenker und Vordergabel sind in einem schicken Kontrast zu Radverkleidung und Tank gehalten. Drei Farbkombinationen stehen zur Wahl:

Lidoblau/Perlgrau, Korallenrot/Walgrau, Virginiabraun/Isarsand.



Übrigens: die Quickly-L hat verchromte Felgen und serienmäßig Weißwandreifen.

Ein Moped, das flink und lebendig ist, braucht auch gute Bremsen. Für die Sicherheit des Quickly-L-Fahrers sorgen zwei echte Motorrad-Innenbackenbremsen.

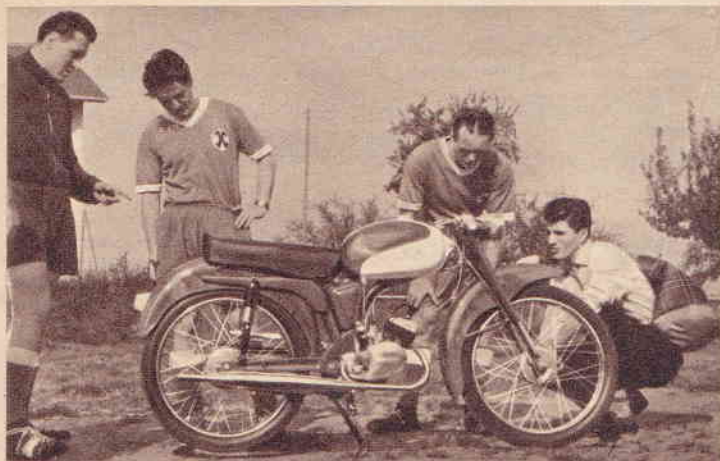
● Die Quickly-L hat zusätzlich zum Mittelständer die bequeme Seitenstütze. Daß sie — wie alle Quickly-Modelle — mit dem großen 4¼-Liter-Tank ausgestattet wurde, ist selbstverständlich. Bei dem bekannt sparsamen Verbrauch der Quickly kann man mit einer Tankfüllung eine kleine Ewigkeit fahren.

AN ALLE QUICKLY-FAHRER

dachte man bei NSU, als man daran-
ging, für die Quickly eine Spezial-
verkleidung zu entwickeln. Denn
jeder Quickly-Fahrer soll die Mög-
lichkeit haben, vor Schmutz, Nässe
und Wind geschützt, elegant und
sauber fahren zu können. Aus die-
sem Grund hat NSU für die Quickly
eine Verkleidung entwickelt, die an
alle Maschinen – also auch an die
früher gebauten – nachträglich an-
zubringen ist. Diese Quickly-Ver-
kleidung wird serienmäßig bei NSU
hergestellt. Das bedeutet nicht nur,
daß sie in der Farbe, in der Linien-
führung und Verarbeitung genau auf
die Quickly abgestimmt ist, es be-
deutet auch, daß der Preis der
Quickly-Verkleidung, durch die ra-
tionelle Großserie bedingt, beson-
ders günstig liegt. Die Quickly-Ver-
kleidung – sie besteht aus dem vor-
deren Beinschild und den Seiten-
blenden für Vorder- und Hinterrad – wird nicht vom Werk direkt, sondern aus-
schließlich über die Quickly-Händler geliefert. – Und was man nie vergessen sollte:
allein in der Bundesrepublik gibt es über 7000 Vertragshändler, die dazu sind,
die Quickly-Fahrer zu betreuen. Als NSU-Fahrer ist man nie verlassen.



Sind Sie ein Sportsmann?



Haben Sie Freude an einem schnellen
Start, an einer rasanten Beschleunig-
ung, einer bestechenden Kurven-
lage? Können Sie sich an der sport-
lich-schnitigen Linienführung eines
Fahrzeugs begeistern?

Dann ist die Quickly-CAVALLINO
goldrichtig für Sie.

Die Quickly-CAVALLINO ist die
Quickly in Sportausführung. Im
Fahrgestell und in vielen anderen
technischen Merkmalen unterscheidet
sie sich grundsätzlich von den
übrigen Quickly-Typen. Eines aber ist
auch bei der Quickly-CAVALLINO
gleichgeblieben: der Motor. Der
mehr als 680000fach bewährte Quick-
ly-Motor, über dessen Leistungs-
fähigkeit, Robustheit und Ausdauer
man nicht mehr zu reden braucht.



Das ist der technische Steckbrief der Quickly-CAVALLINO:

Motor: 50 ccm NSU-Zweitaktmotor • Ver-
dichtungsverhältnis 1:5,5 • elektr. Anlage:
Schwungrad-Lichtmagnet mit 17 W Lei-
stung.

Getriebe: Dreiganggetriebe, vom Lenker
aus geschaltet • Mehrscheibenkupplung •
Gesamtübersetzung: 1. Gang 39,2 • 2. Gang
25,0 • 3. Gang 15,99.

Fahrgestell: offener Rohrrahmen • Vor-
derradgabel als Teleskopgabel ausgebildet,
Federung erfolgt durch zwei Druckschrau-
benfedern, Hinterrad an einem Schwingarm
aufgehängt, Federung erfolgt durch beider-
seitig angebrachte Federbeine • Reifengröße
23 x 2,25" • echte Motorrad-Innenbacken-
bremsen, wirksame Bremsfläche für Fuß-
und Handbremse je 32,8 qcm, Kraftstoff-
behälter als Satteltank ausgebildet, Inhalt:
10,8 Liter, Reservehahn (0,9 Liter Reserve).

Ausstattung: Mittelständer und Sitzbank

Abmessungen und Gewicht:
Radstand 1140 mm; Länge 1780 mm; Breite
(Lenker) 500 mm; Höhe 870 mm; Sitzbank-
höhe 750 mm; Bodenfreiheit 135 mm; Berei-
fung 23 x 2,25" • Gewicht (fahrfertig, vollge-
tankt) 54 kg • zulässiges Gesamtgew. 140 kg

Leistung und Verbrauch:
Starker NSU-Zweitaktmotor • Bergsteige-
leistung im 1. Gang 21% • 2. Gang 12,5% •
3. Gang 6,5% • Normverbrauch: 1,5 l/100 km

WAS SAGEN DIE FAHRER:



und noch- mals Briefe

Es vergeht kein Tag, an dem nicht der Neckarsulmer
Briefträger einen großen Paken Briefe, Karten und Zu-
schriften begeisterter Quickly-Fahrer auf den Tisch des
Hauses NSU legt. Wir griffen heute wahllos in diesen
Postberg hinein, um Ihnen wenigstens einmal eine Hand-
voll dieser Briefe zeigen zu können:

Sehr viel Schönes

Berlin-Zehlendorf, 26. 4. 1957

Von Lyon aus durchfahren wir mit unseren
beiden Quicklys das ganze Rhonetal. Mühe-
los liefen die kleinen Maschinen, nahmen
jede Steigung und erregten überall berech-
tigtes Aufsehen. Zurück ging's immer an
der Küste des Mittelmeeres entlang. Oh,
welche Freude macht es, wenn „windige“
Quickly-Fahrer langsam, aber stetig einen
Paß erklimmen!

In 18 Fahrtagen hatten wir mit den nicht ein-
gefahrenen Maschinen schon 2100 km be-
zungen und sehr viel Schönes gesehen.

Herr u. Frau Sch.,
Berlin-Zehlendorf, Berliner Str. 27



Alles abverlangt

Freiburg, den 17. 9. 1957

Genau 8 Monate sind vergangen, seit ich
die Quickly-L kaufte. Auch die „L“ hat all
meine Erwartungen erfüllt. Ich habe die „L“
wieder sehr viel im Schwarzwald gefahren
und kann ruhig sagen, daß ich sie auf Herz
und Nieren prüfte und ihr alles abverlangte.
Die Hinterradfederung bewährt sich sehr
gut. Oft fuhr ich ausgesprochene Steil-
strecken. Ja, sie ist äußerst bergfreudig, die
Quickly. Aber auch auf ebenen Strecken
hat sie's in sich.

So schrieb uns Reg. Sekr. Max Fräble,
Freiburg/Brsq., Okenstraße 5



Grüße aus Holland

Vreeswijk, 17. 8. 1957

Ich habe Quickly 2½ jaar und habe jetzt zu-
sammen 31555 km gefahren. Ich habe nie
etwas daran gehabt. Ich bin drei Mal von
Holland (Stadt Utrecht) gefahren nach
Schwarzwald. Nie hat er gefehlt. Im Gebirge
konnte ich immer, ohne mitzutreten fahren
mit viel Belastung.

Ich habe soviel vertrauen auf dieser Ma-
schine, daß ich immer Sehnsucht habe nach
Quickly.

Viele Grüße aus Holland
W. A. M. v/D Heuvel,
Dorpstraat 20, Vreeswijk/Holland



Drei Punkte

Gernot Balcke, Duisburg, Prinz-Albrecht-
Straße 49, berichtet:

Duisburg, den 10. 9. 1957

„Jetzt, am Ende einer über vierwöchigen,
4000-km-Fahrt mit der Quickly durch die
Schweiz, Italien und Frankreich kann ich
nicht umhin, Ihnen zu schreiben. Ich will an
dieser Stelle keine langen Lobreden halten.
Die Erfahrungen, die ich mit der Quickly ge-
macht habe, lassen sich in dem einen Satz
ausdrücken: Ich bin mehr als zufrieden! Ich
bin begeistert!“

Am Ende dieser Reise standen 3 Punkte für
mich fest, die charakteristisch für die Quickly
sind: unverwundlich, in jeder Situation zu-
verlässig und sparsam im Verbrauch.“



W

Wenn man heute von einem wirklich guten Motorradmotor spricht, dann denkt man an die NSU-Max, an jene Maschine, die nicht nur in Deutschland, sondern in der ganzen Welt Aufsehen erregt ob ihrer bulligen Motorkraft, ihrer Robustheit, ihrer rasanten Beschleunigung und ihrer sprichwörtlichen Anspruchslosigkeit. Dem Chefkonstrukteur der NSU Werke ist es gelungen, die guten Eigenschaften der 250 ccm-Max mit allen max-eigenen Merkmalen auf die kleinere 125 ccm-Superfox und später ebenso auf die 175 ccm-Maxi zu übertragen. Wer erinnert sich nicht noch gerne der großartigen Siege der NSU-Rennmäx bei den Weltmeisterschaftskämpfen der vergangenen Jahre, der Straßen- und Geländesiege am laufenden Band, die die Privatfahrer mit ihren Max-Maschinen in den Jahren nach dem offiziellen Ausscheiden der NSU-Werksmannschaft immer wieder und überall erringen konnten? Zum Beispiel auch wieder in der vergangenen Sportsaison 1957?

Die vielen Vorzüge des Viertaktmotors, seine Laufruhe und seine hohe Leistung, seine Sparsamkeit, seine geringe thermische Belastung, und nicht zuletzt seine große Standfestigkeit kommen bei den Serienmaschinen Superfox, Maxi und Supermax voll zur Geltung. Bei jeder dieser Maschinen liegt die Leistungscharakteristik erheblich über dem Klassendurchschnitt.

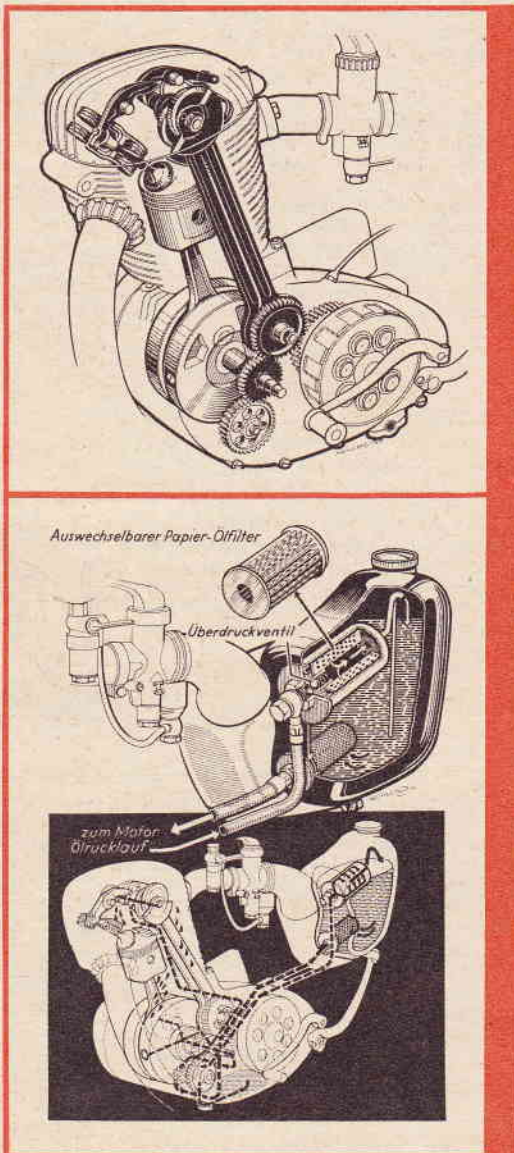


Es gibt aber auch noch eine Reihe anderer Merkmale, die typisch sind für diese drei NSU-Maschinen und die sie vor ihren Klassenkameraden auszeichnen:

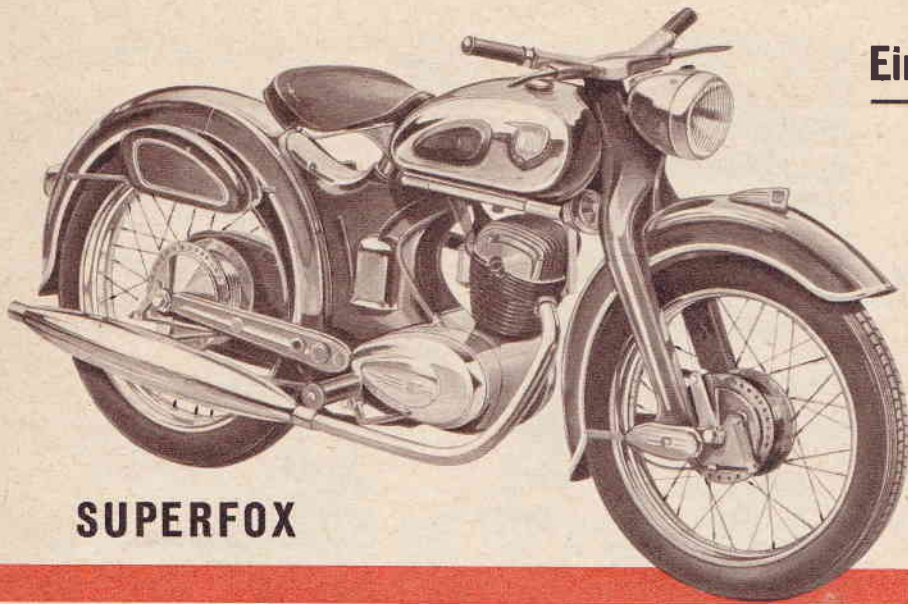
- Da ist an erster Stelle der Zentralpleßrahmen, ohne den eine moderne Maschine heute kaum mehr denkbar ist. Das wissen wir doch alle: Ein Zentralpleßrahmen kostet in der Fertigung sehr viel Geld — er erfordert die Anschaffung großer Pressen und Spezial-Bearbeitungsmaschinen. Der Fahrer hat den Nutzen: der Zentralpleßrahmen ist glattflächig, verwindungsfrei und überaus stabil.
- Eine große Sensation im Motorradbau bedeutete die Einführung der ULTRAMAX-Ventilsteuerung, wie NSU sie erstmalig bei der Max zur Anwendung brachte. Von der Lokomotive her kennt man die Schubstangensteuerung, die im gleichen Prinzip bei Superfox, Maxi und Supermax zu finden ist. Die ULTRAMAX-Schubstangensteuerung, wie NSU sie nennt, bietet einen stets kraftschlüssigen, spielfreien und geräuscharmen Ventiltrieb über eine obenliegende Nockenwelle. Hinzu kommt, daß der ULTRAMAX-Antrieb voll auswuchtbar ist. Viele Nachteile, die den verschiedenen anderen Ventiltriebsmöglichkeiten anhaften, sind bei der ULTRAMAX-Steuerung vermieden. Man kann damit rechnen, daß der ULTRAMAX-Antrieb auch bei anderen, größeren Motoren Anwendung finden wird.
- Zu den NSU-Motoren gehört die Beruhigte Luft, jenes von NSU entwickelte Luftfilterungsverfahren, das den Motorverschleiß auf früher nie geahnte Werte herabmindert. Wie funktioniert nun eigentlich die „Beruhigte Luft“? Der Motor bezieht die Luft, die er braucht, aus dem Innern des Zentralpleßrahmens. Das Filter ist seitlich an den Rahmen montiert, und zwischen Filter und Vergaser befindet sich ein längeres Rohrstück. Die stark wirbelnde, staubhaltige Luft wird zunächst im Innern des Rahmens „gestreckt“ und beruhigt. Ein großer Teil des Staubes schlägt sich an den Innenseiten nieder; die Luft ist also vorgereinigt. Dann passiert der Luftstrom das Filter mit konstanter Geschwindigkeit, unabhängig von der Drosselöffnung, denn das lange Rohrstück zwischen Vergaser und Filter wirkt, wenn plötzlich stark Gas gegeben wird, wie ein Luftreservelager. Vielfache Versuchsreihen beweisen immer wieder, daß mit der Beruhigten Luftfilterung der Verschleiß der Zylinderlaufbahn und der Kolbenringe um 70—75% geringer geworden ist. NSU-Maschinen haben eine lange Lebensdauer.
- Superfox, Maxi und Supermax haben als Viertakter einen gesteuerten, genau dosierten Ölkreislauf, der alle Schmierstellen unter dem Druck der Ölpumpe zwangsläufig mit Öl versorgt. Auf seinem Weg zum Motor wird das Öl mehrfach gefiltert. Es leuchtet ein, daß durch diese Sicherungsmaßnahme die Lebensdauer des Motors und seine Zuverlässigkeit beträchtlich gesteigert werden. Weiterer Vorteil des Separat-Öl-Systems: unbedingte Sauberkeit des gesamten Motorblocks, insbesondere der Vergaserpartie, kein Kraftstoff-Öl-Mixen.
- Auch auf dem Gebiet der Federung ist NSU schon seit Jahren richtungsweisend, was man daraus erkennen kann, daß sich viele große Werke, die früher Verfechter anderer Federungssysteme waren, für die Vorder- und Hinterradschwinge entschieden, wie NSU sie eingeführt hat. Supermax und Maxi besitzen an Stelle der bisher gebräuchlichen und hochbewährten Zentralfederung stramme Federbeine, ohne daß sich dadurch an dem Prinzip der Hinterradschwinge etwas geändert hätte. Die Federbeine bieten dem Fahrer einen größeren Federweg und damit einen höheren Fahrkomfort, während die Superfox mit der Zentralfederung den Vorteil des niedrigeren Preises besitzt.

Die NSU-Federbeine haben als Besonderheit große Schraubenfedern aus Vierkant-Federstahl, in deren Innern die hydraulischen Stoßdämpfer untergebracht sind. Ganz nach Wunsch kann man die Federbeine — von Hand übrigens — auf Solo- oder Soziusbetrieb einstellen.

- Alle NSU-Motorräder besitzen vorne und hinten richtige, ausgewachsene Vollnaben-Rennbremsen. Das Wort „Vollnabenbremse“ ist keine wohlwollende Bezeichnung für eine Attrappe, unter der sich ein schmales Bremsbäcklein verbirgt, sondern es kennzeichnet eine großdimensionierte Bremse, die direkt von den NSU-Weltmeisterschaftsmaschinen abgeleitet wurde.



Einzelheiten, die wichtig sind



SUPERFOX

■ SUPERFOX

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

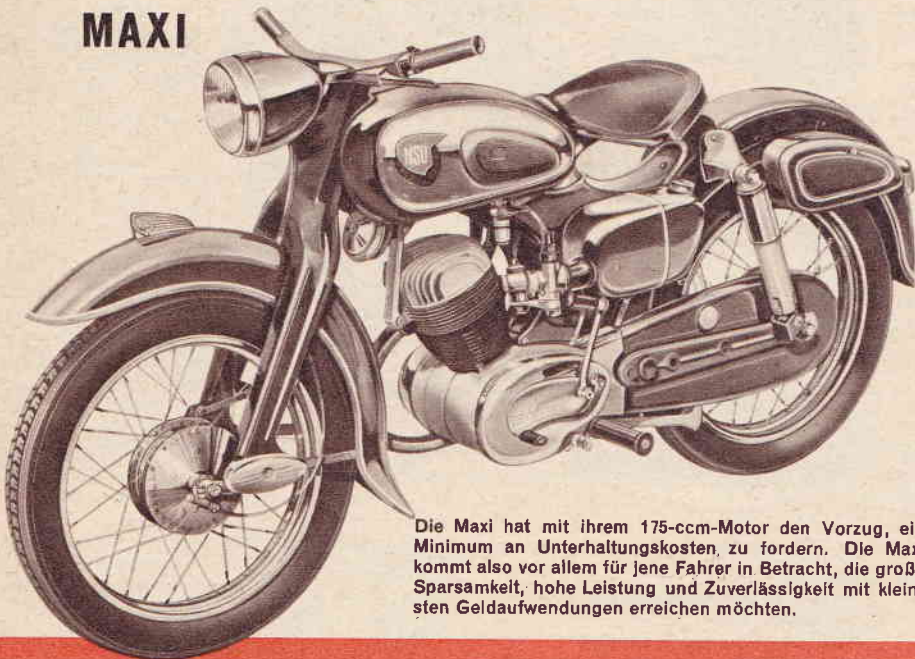
Getriebe: Viergang-Blockgetriebe mit Fußschaltung.

Kupplung: Mehrscheiben-Trockenkupplung (von außen zugänglich).

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

Ausstattung: Moderner Profilenker, Steckachse vorn und hinten; Räder untereinander austauschbar; Hinterradkette völlig gekapselt (vielfache Lebensdauer); bequemer Schwingsattel mit langem Federweg; Vollnaben-Rennbremsen vorn und hinten (Bremsstrommel-Durchmesser 140 mm); Farben: Schwarz und Christianiablaue.

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



MAXI

■ MAXI

Motor: Luftgekühlter NSU-Einzylinder-Viertaktmotor mit ULTRAMAX-Steuerung; Zylinderinhalt 174 ccm; Leistung 12,5 PS; Verdichtungsverhältnis 1:7,8; Druckumlaufschmierung mit doppelt wirkender Zahnradpumpe und Spezialölfilter; 45/60 Watt-Bosch-Lichtbatteriezündung; Beruhigte Luft mit Ansauggeräuschdämpfer; Kraftübertragung vom Motor zum Getriebe durch geräuscharme, schrägverzahnte Zahnräder.

Getriebe: NSU-Blockgetriebe mit Fußschaltung; Mehrscheibentrockenkupplung (von außen zugänglich); Vierganggetriebe.

Fahrwerk: Zentralpreßrahmen; Schwingachsen vorn und hinten, 2 hydraulische Stoßdämpfer vorn, 2 hydraulische Federbeine hinten (von Hand nachstellbar); Vollnabenrennbremsen vorn und hinten, 140 mm Bremsstrommeldurchmesser.

Ausstattung: Moderner Profilenker; Steckachsen vorn und hinten, Räder untereinander austauschbar; Tachometer im Scheinwerfer eingebaut; bequemer Schwingsattel mit langem Federweg; Büffeltank-Inhalt 10,8 Liter (davon 0,8 Liter Reserve). Diffusor-Auspufftopf. Zwei Ausführungen zur Wahl: Christianiablaue oder Schwarz mit Chromtank und -felgen und einfache Ausführung mit farbigem Tank und farbigen Felgen.

Abmessungen: Länge 2015 mm; Breite 655 mm; Höhe 1018 mm; Gewicht 137 kg.

Leistungsdaten: 12,5 PS; Spitzengeschwindigkeit 110 km/h (mit 2 Personen); Normverbrauch 2,6 Liter/100 km.

■ SUPERMAX

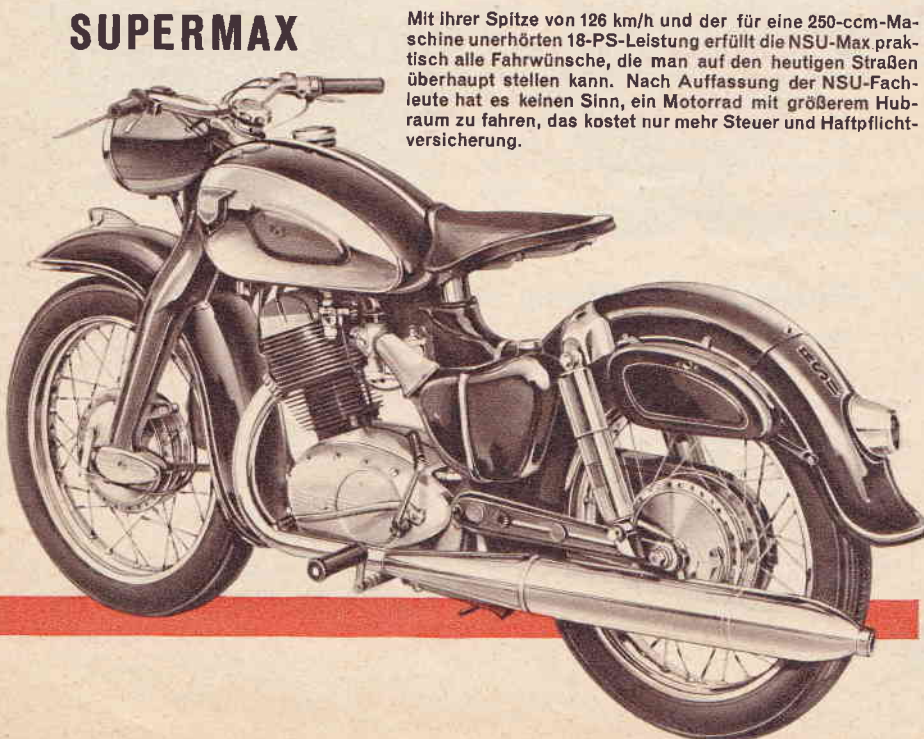
Motor: Luftgekühlter NSU-Einzylinder-Viertakter mit ULTRAMAX-Steuerung; Zylinderinhalt 247 ccm; Leistung 18 PS; Verdichtungsverhältnis 1:7,4; Druckumlaufschmierung, Motoröl zweifach gefiltert; 60-Watt-Lichtbatteriezündung; Kraftübertragung vom Motor zum Getriebe durch geräuscharme, schrägverzahnte Zahnräder; Beruhigte Luftfilterung; Ansauggeräuschdämpfer.

Getriebe: Mehrscheibentrockenkupplung; Vierganggetriebe.

Fahrwerk: Zentralpreßrahmen; Schwingachsfederung vorn und hinten; Federbeine mit 75 mm Federweg.

Ausstattung: Steckachse vorn und hinten, Räder untereinander austauschbar; Hinterradkette völlig gekapselt; bequemer Schwingsattel mit langem Federweg; Vollnaben-Rennbremsen vorn und hinten, Bremsstrommeldurchmesser 180 mm; verstellbarer Steuerungsäpfer am Lenker; Büffeltank-Inhalt 14 Liter, davon 1,4 Liter Reserve; Bereifung 3,25 - 19"; Diffusor-Auspufftopf; Kurzgasdrehgriff (Wickelgriff), Farben: Schwarz und Christianiablaue.

Leistungsdaten: Spitzengeschwindigkeit 126 km/h; Normverbrauch 3,2 Liter/100 km; Leergewicht (betriebsfertig, vollgetankt) 174 kg; beiwagenfest, Anschlüsse vorhanden.



SUPERMAX

Die Maxi hat mit ihrem 175-ccm-Motor den Vorzug, ein Minimum an Unterhaltungskosten zu fordern. Die Maxi kommt also vor allem für jene Fahrer in Betracht, die große Sparsamkeit, hohe Leistung und Zuverlässigkeit mit kleinsten Geldaufwendungen erreichen möchten.

Mit ihrer Spitze von 126 km/h und der für eine 250-ccm-Maschine unerhörten 18-PS-Leistung erfüllt die NSU-Max praktisch alle Fahrwünsche, die man auf den heutigen Straßen überhaupt stellen kann. Nach Auffassung der NSU-Fachleute hat es keinen Sinn, ein Motorrad mit größerem Hubraum zu fahren, das kostet nur mehr Steuer und Haftpflichtversicherung.

Auf diesen Seiten präsentieren wir Ihnen die NSU-Rollerfamilie: die drei Primas. Betrachten wir sie — und ihre Vergangenheit — doch einmal der Reihe nach!

NSU-PRIMA D

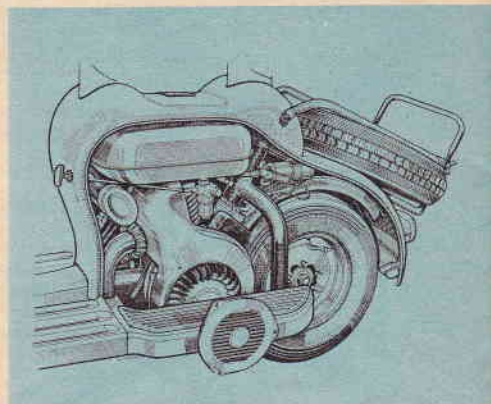
Die NSU-Prima stellt eine Weiterentwicklung der berühmten NSU-Lambretta dar, jenes Fahrzeugs, das sich in kürzester Zeit den Markt erobert hat und zum meistgefahrenen Motorroller Deutschlands wurde.

Doch hören und sehen Sie selbst, welche Eigenschaften die NSU-Prima auszeichnen:

- Die NSU-Prima wurde mit einem neuen, in der Tat automatischen Armaturenbrett ausgestattet. Es enthält Großflächentachometer und Kilometerzähler, Ladekontroll-Licht, elektrischen Kraftstoff-Reserve-Anzeiger, Scheinwerferschalter und Schaltanlage für Zündung und elektrischen Starter. Die Prima-Fahrer haben ihre helle Freude dran.
- Und dann ist da der neue Profil-Preßlenker. Da gibt es keine Kabelzüge mehr, die frei herumhängen. An der Prima ist alles blitzsauber aufgeräumt.
- Der Prima-Motor leistet 6,2 PS. Er wird gebläsegekühlt, ist also unabhängig von jedem Fahrwind. Die NSU-Prima hat eine Spitze von 80 km/h; sie schafft 31,5% Steigung mit Fahrer und Sozia.
- Gestartet wird die Prima mit elektrischem Anlasser. Ein Druck aufs Knöpfchen, und die Prima läuft. Eine starke 12-Volt-Anlage garantiert sicheren Start auch bei kalten Temperaturen.
- Die Prima ist stets im Gleichgewicht, denn der Motor sitzt genau in der Mitte des Fahrzeugs. Das ist einer der Gründe für die glänzende Straßenlage.
- Das Prima-Getriebe wird vom Lenker aus geschaltet. Das geht kinderleicht. Bei dem gutabgestuften Dreiganggetriebe hat man in jeder Verkehrslage den richtigen Gang.
- Die Kraftübertragung vom Motor zum Getriebe erfolgt bei der Prima — wie beim Auto — über eine Kardanwelle. Kein Kettenverschleiß, kein Nachstellen.
- Die Vorderradschwinge der NSU-Prima besitzt großen Hub; ein großer hydraulischer Stoßdämpfer unterstützt die Hinterradfederung.



- Die großen weichen Schwingsättel der Prima bieten durch ihren zusätzlichen Federweg optimale Fahrbequemlichkeit.
- Und wenn wir schon vom Fahrkomfort reden: Auf der Prima gibt's eine Menge Platz. Kein störender Tunnel behindert die Beinstellung des Fahrers. Und die Sozia hat „Platz zum Tanzen“.
- Das alles ist bei der Prima serienmäßig und im Preis inbegriffen: Verchromte Stoßstange am Vorderrad, Chromeinfassung fürs Frontschild, Soziasitz, Reservierad, Gepäckträger, Seitenstütze, Mittelkippständer und Stopplicht. Die Prima wird — ohne Aufpreis — in vielen eleganten Farbtonen geliefert.



Einzelheiten, die wichtig sind

Motor: 150 ccm, Motorkühlung durch Turbine, Leistung 6,2 PS, Batteriezündung, elektrischer Anlasser, Startknopf auf dem Armaturenbrett, neue Luftfilterungsanlage, Ansaugeräuschkämpfer.
Getriebe: Dreiganggetriebe, Drehgriffschaltung, Mehrscheibenkupplung, Kraftübertragung durch Kardanwelle.
Fahrwerk: Fahrgestell: verwindungsfreier Stahlrohrrahmen, Karosserie geräuschfrei auf Gummipuffern, Motor und Getriebe vollständig verkleidet. Federung des Vorderrades: Schwinghebelfederung, Federung des Hinterrades: Schwingarmfederung mit zwei Schraubendruckfedern und hydraulischem Stoßdämpfer, Bereifung: überdimensionierte Niederdruckreifen 4,00 x 8". Kraft-

stoffbehälter: in den Motorraum eingeschlossen, großer Tank mit 7,3 Liter Inhalt, Reservestellung, Tankeinfüllstutzen verdeckt.

Abmessungen: Gesamtlänge 191 cm, Gesamtbreite 68 cm, Bodenfreiheit 13,5 cm.

Leistung u. Verbrauch: Höchstgeschwindigkeit: 80 km/h, Normverbrauch 2,7 l/100 km, Bergsteigeleistung 31,5% im ersten Gang.

Serienmäßige Ausrüstung: Lichtstarker Scheinwerfer mit 35-Watt-Birne, Standlicht mit 2-Watt-Birne, verstellbarer Lenker, Armaturenbrett mit Großflächen-Tachometer, Anlaß-Licht-Zündschalter mit Knopf für Starterklappe und Tupperbetätigung, Sicherheitslenkschloß, Gepäckhaken, Schwingsättel mit Gummidecke.



Die NSU-PRIMA-FÜNFSTERN

In ihrer Bauart, im Schick ihrer Linienführung und vor allen Dingen in ihrer Ausstattung ist die Prima-FÜNFSTERN einer der modernsten Motorroller des heutigen Weltmarktes. Oder kennen Sie einen Roller, der serienmäßig mit Nebellampe und Lichthupe ausgestattet ist? Die Prima-FÜNFSTERN hat beides. Und noch einiges mehr.

● Fangen wir beim Motor an. In diesem Zweitakter vereinigen sich neueste konstruktive Erkenntnisse mit altbewährter NSU-Tradition. 175 ccm und 9,5 PS — das sind Zahlen, die dem Kenner verraten, was er hier vor sich hat: eine zwar hochleistungsfähige, aber nicht überzüchtete Maschine für große Dauerbeanspruchung. Bewußt hat NSU auf die letzte Geschwindigkeitsspitze verzichtet und statt dessen für ein bulliges Anzugsmoment (von 0 auf 50 km/h in 7,8 sec) gesorgt. Bei der Prima-FÜNFSTERN hat man in allen Drehzahlbereichen — auch den unteren — die nötigen Kraftreserven. Und das bei dem niedrigen Durchschnittsverbrauch von ca. 3 Liter auf 100 Kilometer.

Motor und Getriebe sind bei der Prima-FÜNFSTERN als Triebssatzschwinge ausgebildet und federn — zusammengefaßt in einem sauber verkleideten Aggregat — um einen festen Drehpunkt. Der Motor schwingt also während der Fahrt entsprechend den Schwingungen des Hinterrades.

Daß auch der Prima-FÜNFSTERN-Motor nur Beruhigte Luft bezieht, ist selbstverständlich. Fast ebenso selbstverständlich ist bei den Prima-Motoren inzwischen die Kühlung anhand einer Turbine, die es dem Fahrer ermöglicht, stundenlang — bei Stadtfahrten zum Beispiel — im ersten Gang zu fahren oder sorglos die steilsten Pässe hochzuklettern.

● Die neue Prima hat ein Vierganggetriebe! Und geschaltet wird sie mit einer Fußwippe. Man braucht nur kurz mit dem linken Fuß zu tippen und schon ist der Gang gewechselt.

● Und damit kämen wir zum Fahrwerk. Ein besonderes Merkmal der Prima-FÜNFSTERN ist ihre hervorragende Straßenlage. Sie wird bewirkt durch die 10-Zoll-Räder, ihre denkbar gute Federung über zwei Langarmschwingen und zwei hydraulische Stoßdämpfer vorn und hinten und durch die zentrale Lage des Motors.

● Ein Fahrzeug ist so schnell wie seine Bremse. Die der Prima-FÜNFSTERN haben einen Trommeldurchmesser von 140 mm und eine Reibfläche von je 70 qcm. Damit hat man diesen Roller in jeder Situation fest in der Hand.

● Auch das empfinden die Prima-FÜNFSTERN-Fahrer als wohltuend: für die Füße von Fahrer und Sozia gibt es eine Menge Platz. Und kein Tunnel stört den Fahrer beim Einstieg.

● Die Ausstattung der Prima-FÜNFSTERN ist — schlicht gesagt — große Klasse. Dies alles ist serienmäßig und im Preis inbegriffen:

Großflächentacho mit Kilometerzähler, Kontroll-Lampen für Zündung, Tankinhalt, Bedienungsknöpfe für Startvergaser, Zündung, Anlasser, Licht; Zeituhr; zwei gutgefederte Schwingsättel für Fahrer und

Sozia, Gepäckbrücke, Reserverad, Profilenker.

Vier elegante Lackierungen zur Wahl: Saharabeige, Delphinblau, Tundragrün und Ziegelrot.

Einzelheiten, die wichtig sind:

Motor: NSU-Einzylinder-Zweitaktmotor, 175 ccm, Hub 57,6 mm, Bohrung 62 mm, Verdichtungsverhältnis 1:6,35, Turbinenkühlung, Bing-Einschieber-Startvergaser, Beruhigte Luft (Naßluftfilter mit Ansauggeräuschdämpfer), 12-Volt-Batteriezündung, Vierganggetriebe, Fußschaltung durch Wippe, Kraftübertragung durch Zahnrad und Kardanwelle, Einscheiben-Trockenkupplung.

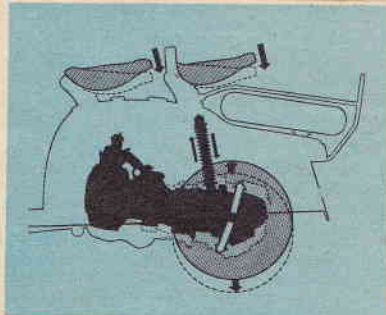
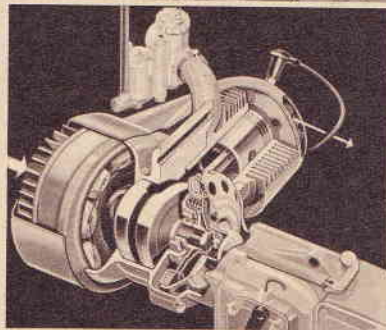
Fahrwerk: Zentralrohrrahmen, Vorder- und Hinterradfederung jeweils Schraubenfeder mit hydraulischem Stoßdämpfer. Federweg vorn 74 mm, hinten 68 mm. Bereifung vorn und hinten 3,50x10". Bremsstrommeldurchmesser 140 mm, wirksame Bremsfläche 68,6 qcm.

Elektrische Ausstattung: Elektrischer Starter, 12 Volt, Hauptscheinwerfer 35 W mit Zündlicht, Rücklicht, Bremslicht, Nebelscheinwerfer, Starkhorn, Lichthupe.

Abmessungen und Gewicht: Länge über alles 1920 mm, Breite über alles 650 mm, Höhe über alles 965 mm. Gewicht (Leergewicht, betriebsfertig, vollgetankt) 138 kg, Zulässiges Gesamtgewicht 300 kg Tankinhalt 12,6 Liter.

Leistung und Verbrauch: Motorleistung 9,5 PS. Höchstgeschwindigkeit ca. 90 km/h. Beschleunigung (bezogen auf Gesamtgewicht von 300 kg): von 0 auf 50 km/h in 7,8 sec., Bergsteigeleistung: * 1. Gang 30%; 2. Gang 18%; 3. Gang 11,5%; 4. Gang 6%. Verbrauch: Mittelwert bei einem Reisedurchschnitt von 50 km/h ca. 3 Liter/100 km.

* Die Werte der Bergsteigeleistung wurden bezogen auf Meereshöhe 760 mm Hg bei einem Gesamtgewicht von 300 kg.



Und das ist die PRIMA-DREISTERN

Sie ist gewissermaßen die kleinere Schwester der großen FÜNFSTERN-Prima, denn sie besitzt durchweg dieselben Baumerkmale. Nur, daß sie eben — im Hubraum — kleiner ist. Die Prima-DREISTERN hat nicht 175, sondern 150 ccm. Und was die Ausstattung angeht: sie hat denselben Umfang — bis auf Nebelscheinwerfer und Lichthupe. Die sind bei der DREISTERN-Prima nicht serienmäßig. Dafür hat sie — gegenüber der großen 175 ccm-FÜNFSTERN — eben auch den Vorteil des kleineren Preises.

Genau genommen:

Das sind die Daten, in denen sich die DREISTERN-Prima von der Prima-FÜNFSTERN unterscheidet:

Hubraum: 146 ccm; Bohrung: 57 mm; Verdichtungsverhältnis: 1:6,5.

Leistung und Verbrauch: Motorleistung 7,4 PS; Höchstgeschwindigkeit ca. 84 km/h mit zwei Personen; Kraftstoffverbrauch: Mittelwert bei einem Reisedurchschnitt von 50 km/h ca. 2,8 Liter/100 km.

PRINZ aus gutem Hause

Der NSU-PRINZ macht seinem Vaterhaus alle Ehre. Denn eine gute Abstammung verpflichtet. Deshalb entschied man sich in Neckarsulm für konstruktive Lösungen, die sich im Automobilbau tausendfach bewährt haben.

Der PRINZ ist — sowohl in seinen Abmessungen als auch in seiner Erscheinung — ein richtiges, vollwertiges Automobil. Auch hinsichtlich der Höchstgeschwindigkeit, der Beschleunigung, der Bergsteigeleistung und der Straßenlage bringt der PRINZ eine Leistungscharakteristik mit, die ihn als ausgewachsenes Auto kennzeichnet.

Doch hören und sehen Sie selbst, was der PRINZ zu bieten hat:

● Der PRINZ ist ein echter Viersitzer: Die moderne Bauweise der selbsttragenden Karosserie gestattet es, den Innenraum erstaunlich geräumig anzulegen. Die Raumbreite von Tür zu Tür beträgt 1340 mm, das bedeutet weitgehende Ellbogenfreiheit.

● In dem vorne liegenden 140 Liter fassenden Kofferraum kann man eine Menge Gepäck unterbringen. Die vielen Kleinigkeiten, die ein Wagenfahrer sonst noch mit sich führt, finden in der Gepäckablage hinter der Rücksitzlehne und (bei PRINZ II) in den großen Türfächern Platz.

● Eine serienmäßig eingebaute Klimaanlage sorgt beim PRINZ im Winter wie im Sommer für „gutes Wetter“.

● NSU wählte für den PRINZ die vollkommene Rundumsicht. Durch einige geschickte Kniffe in der Konstruktion der selbsttragenden Karosserie war es möglich, die Dachpfosten sehr schmal zu halten und dorthin zu versetzen, wo sie dem Fahrer die wichtige Sicht — zum Beispiel beim Rückwärtsfahren in eine Parklücke — nicht nehmen können. Eine Frontscheibe allein, auch wenn sie noch so kunstvoll gekrümmt ist, genügt nicht.

● Der PRINZ-Motor, ein luftgekühlter 600 ccm-Zweizylinder-Viertakter mit obenliegender Nockenwelle und ULTRAMAX-Steuerung, zeichnet sich aus durch eine hervorragende Leistungscharakteristik bei langer Lebensdauer. Der PRINZ beschleunigt von 0 auf 60 km/h in 11 Sekunden — seine Bergsteigeleistung liegt im 1. Gang bei 52%*. Die auf 20 PS gedrosselte Leistung und die geringe thermische Belastung als Viertakter verleihen dem PRINZ-



Motor seine Standfestigkeit und seine lange Lebensdauer.

● Der PRINZ besitzt ein Vierganggetriebe, dessen Zahnräder ständig im Eingriff sind und das sich durch Klauen auf untersetzlaufenden Wellen leicht schalten läßt. Die große Elastizität des PRINZ-Motors gestattet es, den Wagen schaltfaul zu fahren.

● Die leichtgängige und spielfreie Zahnstangenlenkung ist angenehm und sicher für den Fahrer.

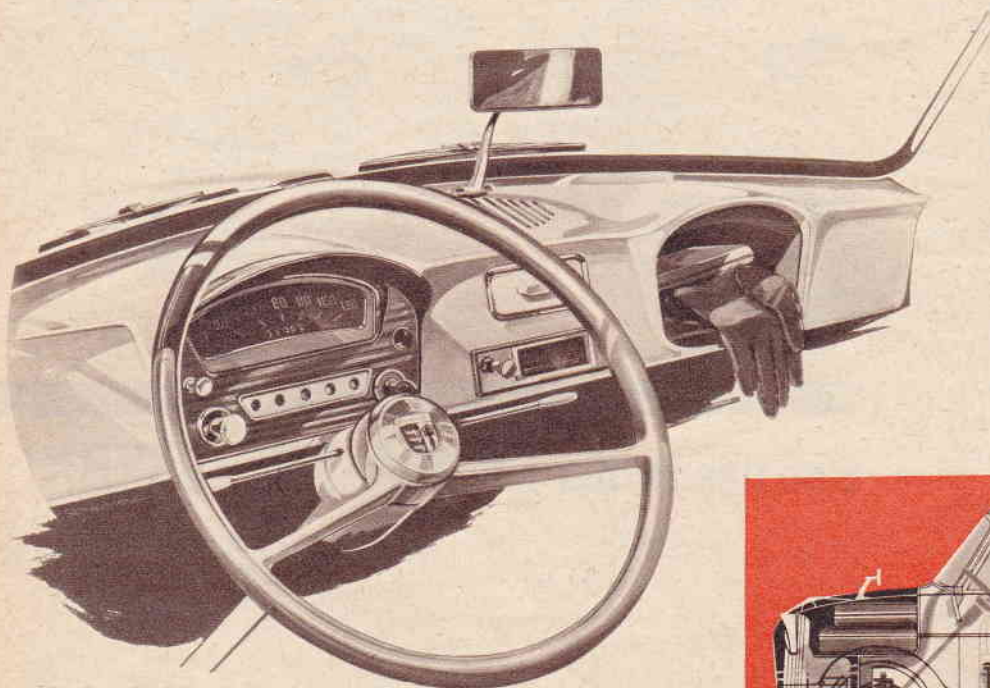
● Große Leichtmetallbremsstrommeln mit Kühlrippen und eingegossenen Graugußringen sorgen für gute Bremswirkung — vor allem auch bei harter Dauerbelastung. Natürlich ist die Fußbremse eine hydraulische Vierradbremse.

● Wesentlich zur guten Straßenlage trägt auch die große Spurweite bei — 1200 mm bei einem Radstand von 2000 mm. Der PRINZ hat 12-Zoll-Räder.

Den NSU-PRINZ gibt es in zwei Ausführungen: PRINZ I und PRINZ II. Beide Fahrzeugtypen sind in ihrem technischen Aufbau gleich. Sie unterscheiden sich lediglich in der Ausstattung und äußeren Chromverzierung.

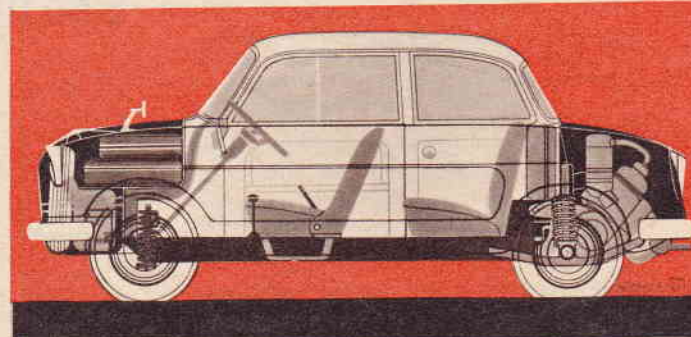
Der PRINZ kann noch mit einer Reihe weiterer erfreulicher Merkmale aufwarten, die Sie am besten bei einer ausführlichen Probefahrt kennenlernen sollten. Ihr NSU-Händler lädt Sie an dieser Stelle herzlich dazu ein, ganz unverbindlich natürlich. Denn man muß den PRINZ einfach einmal gefahren haben.

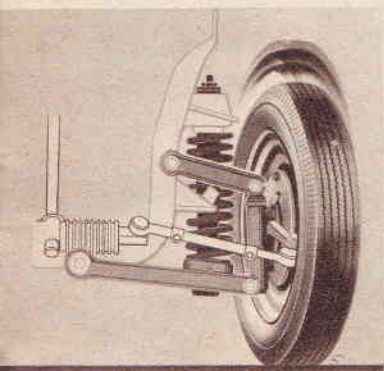
*) Die Werte der Steigleistung wurden bezogen auf Meereshöhe 760 mm Hg, besetzt mit 1 Person.



Wie die ganze Innenausstattung, präsentiert sich auch das Armaturenbrett geschmackvoll und gepflegt. Vom innenbeleuchteten Breitfronttachometer über Lichthupe und Blinklichtschalter bis zur Kraftstoff-Reserveanzeige und zum Oldruckwarner sind alle Details mit Liebe und viel Sinn fürs Praktische durchgearbeitet.

● Die Radaufhängung ist ungewöhnlich solide und entspricht in ihrem Grundprinzip derjenigen großer teurer Wagen. Alle vier Räder sind einzeln abgefedert, vorne sind sie an Trapezlenkern aufgehängt, die Hinterachse ist eine Pendelachse. Die exakt geführten Räder sorgen für eine saubere Spurhaltung. Zur Federung sind verschleißfeste Schraubenfedern verwendet.





ALLES WICHTIGE VOM

Prinz

Motor: Luftgekühlter Zweizylinder-Viertaktmotor mit hängenden Ventilen und über Schubstangen angetriebener, obenliegender Nockenwelle (ULTRAMAX-System); Bohrung 75 mm, Hub 66 mm, Hubraum 583 ccm; Verdichtung 1:7,2; Micronic-Luftfilter im Ansaugergeräuschdämpfer; Dynastartanlage, 12 Volt/24 Ah-Batterie; Druckumlaufschmierung; Motoröl-Inhalt 2,5 Liter; Luftkühlung durch Gebläse, Fördermenge bei 4800 U/min ca. 300 Liter/sec.

Getriebe: Einscheiben-Trockenkupplung, mechanisch betätigt; 4 Vorwärtsgänge, 1 Rückwärtsgang, sämtliche Räder ständig im Eingriff und durch Klauen auf unterseitzlaufenden Wellen leicht und geräuscharm schaltbar; Übersetzung: 1. Gang 4,14, 2. Gang 2,21, 3. Gang 1,41, 4. Gang 1,0, Rückwärtsgang 5,38, Gesamtübersetzung im direkten Gang 4,41; Heckantrieb über Pendelachse; Motor hinter der Hinterachse stehend; Motor, Getriebe und Differential in einem Gehäuse; Motor-aufhängung in weichem Gummi.

Fahrwerk und Karosserie: Selbsttragende Ganzstahlkarosserie; zweitürige Limousine; Viersitzer; Lackierung gebrannt, ein- oder - auf Wunsch bei PRINZ II - zweifarbig; Lieferung mit Schiebedach - gegen Aufpreis - möglich. Räder vorn an Trapezlenkern, hinten an Querlenkern einzeln aufgehängt; Abfederung aller vier Räder durch langhubige Schraubenfedern, Dämpfung durch hydraulische Stoßdämpfer; Reifengröße 4.40x12". Zahnstangenlenkung mit geteilten, symmetrischen Spurstangen; Wendekreis 8,6 Meter. Öldruck-Vierradbremse; Ges.-Bremsfläche 416 qcm. Hochdruckschmierung, insgesamt nur zwei Schmier-

stellen. Alle übrigen Gelenke der Radaufhängung und Lenkung wartungsfrei.

Ausstattung: Armaturenbrett: links kombinier tes Gerät, enthaltend Tachometer und Kilometerzähler mit Beleuchtung, Zündanlaßschalter, Steckdose (bei PRINZ II), Lichtschalter (Standlicht, Fahrlicht), Schalter für Scheibenwischer, Kontroll-Lampen für Zündung, Fernlicht, Blinker (Öldruck und Benzinreserve bei PRINZ II), Mitte: Aschenbecher (bei PRINZ II), Raum für Radioeinbau, passend für alle gängigen deutschen Apparate; rechts: großer Handschuhkasten; am Lenkrad: kombinierter Blink-, Abblend-, Hupen- und (bei PRINZ II) Licht-hupenschalter, durch zwei Hebel betätigt.

Wärmeluftheizung und Frischluftzufuhr, beide Luftsorten durch Einknopfbedienug von Vordersitzen aus regulierbar.

Abmessungen: Radstand 2000 mm, Spurbreite 1200 mm, Länge über alles 3146 mm, Breite über alles 1420 mm, Höhe leer 1370 mm, Höhe bei zulässiger Belastung 1340 mm, Bodenfreiheit ca. 180 mm; Kraftstofftank Inhalt 25 Liter; Fahrzeug-Leergewicht (fahrfertig, vollgetankt) 490 kg.

Leistung und Verbrauch: Motorleistung 20 PS bei 4800 U/min, Leistungsgewicht 24,5 kg/PS; Höchstgeschwindigkeit ca. 105 km/h; Beschleunigung von 0 auf 60 km/h in 11 sec (mit 1 Person); Bergsteigefähigkeit: im 1. Gang 52%, im 2. Gang 24%, im 3. Gang 14%, im 4. Gang 9% (gemessen mit 1 Person bei 760 mm Hg); Verbrauch ca. 5 Liter/100 km.

PRINZ I und PRINZ II besitzen das gleiche Fahrwerk, den gleichen Motor und die gleiche Karosserie. Ein Unterschied besteht nur in der Ausstattung und im Schmuck.

Durch die geschickte Raumausnutzung und den Einbau des PRINZ-Motors im Heck war es möglich, alle PRINZ-Fahrgäste in dem am besten gefederten und wegen der Gewichtsverteilung (wichtig für gute Straßenlage) günstigsten Raum zwischen den Radachsen unterzubringen.



Horst Kaßner fährt, wie viele seiner Rennfahrerkollegen der 250er-Klasse, eine NSU-Sportmax. Das ist eine auf ungefähr 28 PS gebrachte NSU-Max. Er wurde Deutscher Meister 1957 — das will schon etwas heißen unter einem Heer gleicher Maschinen!

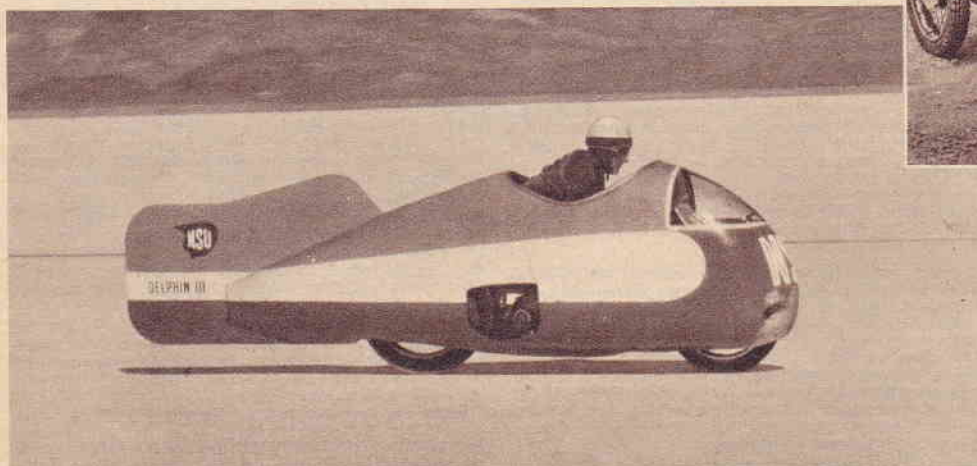
Hellmut Hallmeier aus Nürnberg gehört zu den unentwegten Leuten unter dem Nachwuchs. Von seinem erfahrenen Vater betreut, fand man ihn schon in jungen Jahren auf unseren Rennstrecken. Beide hielten nicht viel vom kometenhaften Aufstieg. Hellmut Hallmeier arbeitete sich zuverlässig, stets Erfahrung sammelnd, an die Spitzengruppe heran. Der Erfolg 1957: Deutscher Meister im Straßenrennsport der 350er-Solomaschinen auf einer nur wenig aufgebohrten 250er-Sportmax.



Obwohl die NSU Werke sich 1957 vom Geländesport zurückzogen, führten Geländefahrer, die sich einen Erfolg versprachen, weiterhin NSU. Hier sehen wir den Ohringer Eberhard Graß fachsimpeln. Er wurde auf der NSU-Max Deutscher Geländemeister in der Klasse der Solomaschinen bis 250 ccm.



Auch Sautter/Piwon ließen es sich nicht nehmen, weiterhin rüstig am Geländesport teilzunehmen. In der Meisterschaft der 250er-Geländegespänne haben sie sozusagen schon ein Abonnement: 1955, 1956 und 1957 wurden sie Deutscher Geländemeister! Ein Lob der Max, die als einzige Maschine ihrer Klasse den harten Gespannbetrieb regelmäßig durchhält.



Das ist Wilhelm Herz im NSU-Delphin III, mit dem er 1956 den absoluten Weltrekord für Motorräder mit 339 km/h fuhr. NSU besitzt aber nicht nur den absoluten Weltrekord, sondern alle Höchstleistungsrekorde in allen Soloklassen.

Kann ich mir das leisten?

Das wissen wir alle: Ein Kraftfahrzeug macht uns unabhängig von der Zeit und unabhängig von öffentlichen Verkehrsmitteln. Mit einem Moped, einem Motorrad, einem Roller oder gar einem PRINZ fährt man unabhängig von Eisenbahn und Straßenbahn zur Arbeit und abends schnell nach Hause. In der Regel spart man viel Zeit ein. Bei schönem Wetter geht's hinaus ins Grüne, und im Sommer gibt's dann die Verwirklichung des langgehegten Urlaubswunsches, die große Urlaubsreise nach fernen Ländern.

Bei der Anschaffung sollte man aber bedenken, daß ein Kraftfahrzeug Geld kostet. Den einen Teil der Ausgaben verursachen die Anschaffungskosten, den anderen Teil die Unterhaltungskosten. Der Kaufpreis ist — wie jeder weiß — noch das kleinere Übel, denn entweder hat man etwas gespart, wenn man ein Fahrzeug kaufen will, oder man zahlt in bequemen Raten ab. Schlimm hingegen wird es, wenn die Unterhaltungskosten, ohne die es nun einmal nicht geht, zu drücken beginnen. NSU beschränkt deshalb seine Motorräder mit der 250 ccm-Supermax, die noch in den Genuß der niedrigen Steuer- und Haftpflichtversicherungssätze kommt, die aber dem Fahrer eine Leistung bietet, wie sie manche 350 ccm-Maschine nicht besitzt.

Und beim PRINZ ist es ähnlich. Denn gerade bei 600 ccm liegt die Grenze für die nächsthöhere Steuerklasse, und bei 20 PS wird die Grenze für den nächsthöheren Versicherungsrang überschritten. Und die bedeutend größeren Prämienbeträge fallen auf die Dauer eben sehr spürbar ins Gewicht.

Fahrkosten pro 100 km

	Normverbrauch	Benzinkosten	Ölkosten	Bereifung	Summe
Quickly	1,5 l	DM 0,99	15,6 Pf.	8 Pf.	DM 1,22
Superfox	2,7 l	DM 1,78	15,6 Pf.	32 Pf.	DM 2,25
Maxi	2,6 l	DM 1,71	18,2 Pf.	36 Pf.	DM 2,25
Supermax	3,2 l	DM 2,11	19,5 Pf.	40 Pf.	DM 2,70
Prima-DREISTERN	2,8 l	DM 1,84	29,1 Pf.	26 Pf.	DM 2,39
Prima-FÜNFSTERN	3,0 l	DM 1,98	31,2 Pf.	26 Pf.	DM 2,55
PRINZ	5,0 l	DM 3,30	16,0 Pf.	80 Pf.	DM 4,26

Feste Kosten pro Jahr

	Steuer	Haftpflicht DM 100 000.—
Quickly	DM —,—	DM 16,— + 5% Versicherungssteuer
Superfox	DM 18,—	DM 60,— + 5% Versicherungssteuer
Maxi	DM 26,—	DM 60,— + 5% Versicherungssteuer
Supermax	DM 36,—	DM 88,— + 5% Versicherungssteuer
Prima-DREISTERN	DM 22,—	DM 60,— + 5% Versicherungssteuer
Prima-FÜNFSTERN	DM 26,—	DM 60,— + 5% Versicherungssteuer
PRINZ	DM 87,—	DM 120,— + 5% Versicherungssteuer

Sieh mal an!

Kunterbuntes um NSU

So sah das aus bei NSU — am 30. August 1957 —, als ein Werksanschlag am Schwarzen Brett kundgetan hatte, daß in der Mittagspause zwischen 12 und 13 Uhr der junge PRINZ von der Belegschaft zum erstenmal besichtigt werden könne. Aus allen Himmelsrichtungen strömten die Arbeiter und Angestellten eilenden Fußes herbei, denn man muß wissen, daß die wenigsten von ihnen vom Aussehen des PRINZ und seinen Einzelheiten eine Ahnung hatten. Es sei denn, man besaß einen guten Freund in der PRINZ-Versuchsabteilung, der mit den Händen einen großen Bogen in der Luft beschreiben konnte, um die Karosserieform anzudeuten. Und mehr durfte er auch nicht tun.



Und so sah es aus in Frankfurt bei der Internationalen Automobilausstellung, als der PRINZ AM SPIESS, wie die Drehvorrichtung im Volksmund bald hieß, seinen ersten Auftritt hatte. Das Publikum war von der Wendetechnik, die das Innenleben des PRINZ und seine Unterseite deutlich an den Tag legte, tief beeindruckt.



Sichtlich ebenso tief beeindruckt von den Darbietungen der IAA waren diese beiden Buben, die sich zu Füßen des alten NSU-Automobils aus dem Jahre 1914 niedergelassen hatten, um die PRINZ-Daten in Ruhe zu studieren. Man muß sich schließlich orientieren.

Gut betreut auf allen Wegen

Das wollten wir auch noch sagen: Man sollte nicht vergessen, daß NSU — als größte Zweiradfabrik Deutschlands — eine umfassende Kundendienstorganisation unterhält. Wo immer Sie auch mit Ihrem Fahrzeug aufkreuzen mögen, überall gibt es NSU-Vertretungen — auch für den PRINZ — und Kundendienstwerkstätten (allein über 7000 in der Bundesrepublik), die Ihnen mit Rat und Tat zur Seite stehen. Selbst wenn Sie zu einer Urlaubsfahrt ins Ausland starten, sind Sie nicht verlassen, denn auch im Ausland — vor allem in den europäischen Nachbarländern — hat NSU zahlreiche Vertretungen. Es ist ein beruhigendes Gefühl für den Fahrer, sich überall dieserart betreut zu wissen. Nur ein großes Werk kann Ihnen das bieten.

Und wenn Sie Ihr Weg — auf einer Geschäfts- oder Urlaubsreise — einmal ins Neckartal führen sollte, dann sind Sie

Herzlich willkommen bei NSU

Wir zeigen Ihnen gerne, wo und wie Ihr Fahrzeug entsteht. An jedem Werktagvormittag — mit Ausnahme von Samstagen — findet um 10 Uhr eine Werkführung statt.



Wir fahren



zum



Lido



NSU-LIDO - AM STRAND DER BLAUEN ADRIA



Ganz unmittelbar am Strand der blauen Adria — zwischen Cavallino und Venedig — besitzt NSU einen eigenen, großen Campingplatz, auf dem alle NSU-Fahrer Europas, die ihre Ferien in Italien verbringen wollen, herzlich willkommen sind.

Über 1500 Meter zieht sich der NSU-Lido am Meer entlang. Der Strand fällt in jener Gegend so sanft und allmählich ab, daß man — im weichen Sand — einige hundert Meter weit ins Meer hinausgehen kann. Auch in Monaten, in denen der Mittel- und Nordeuropäer nicht ans Baden denkt, kann das Mittelmeer mit verlockenden Wassertemperaturen aufwarten: Im Mai sind es etwa 20°, im Juni 24°, August 28° und im September 24°. — Modernste Einrichtungen und niedrige Preise auf dem NSU-Campingplatz tragen dazu bei, den Aufenthalt erfreulich zu gestalten.

Am NSU-Lido gibt's fließend warm und kalt Wasser, Licht- und Kraftstrom, moderne sanitäre Anlagen, große Wasch- und Duschräume, Bügelzimmer, nette Bungalows, die jene mieten können, die kein Zelt haben, eine gut eingerichtete Kantine, Einkaufsmöglichkeiten an Ort und Stelle zu Ausnahmepreisen und schließlich auch zwei Dolmetscher.

Ihr Händler wird Ihnen gerne noch mehr über den NSU-Strand mit all seinen Möglichkeiten erzählen, wenn auf Ihrem nächsten Urlaubsplan Italien, Venedig, das blaue Mittelmeer und der NSU-Lido stehen.



Das sind die Camping-Gebühren

für NSU-Fahrer:

Zeltgebühr pro Tag 100 Lire = ca. DM —,67
Bungalow mit 4 Betten pro Tag 1200 Lire = ca. DM 8,—
Bungalow mit 2 Betten pro Tag 1000 Lire = ca. DM 6,70
Das NSU-Fahrzeug ist in jedem Falle frei.

für Nicht-NSU-Fahrer:

Zeltgebühr pro Tag 200 Lire = ca. DM 1,30
Bungalow mit 4 Betten pro Tag 1800 Lire = ca. DM 11,30
Maschine pro Tag 100 Lire = ca. DM —,67
Auto pro Tag 150 Lire = ca. DM 1,—
Anhänger (Wohnw.) pro Tag 100 Lire = ca. DM —,67

Wir hoffen, Ihnen mit dieser kleinen Broschüre ein wenig Freude bereitet und Sie bei der Wahl eines Fahrzeuges gut beraten zu haben. Wenn Sie noch irgendwelche Wünsche oder Fragen haben, so steht Ihnen Ihr NSU-Vertreter gerne zur Verfügung. Er hält auch dieses Heft für Sie bereit, falls Sie es nicht selbst besitzen.

MOTORRAD-HAUS
KARL SCHMIDT
Frankfurt a. Main
Baselerstrasse 17 - Telefon 31179
Darmstädter Landstr. 278 - Tel. 66667



BESSER FAHREN ist eine Veröffentlichung der NSU Werke, Neckarculm. Redaktion: Arthur Westrup, Gestaltung: Armin Schraft. Die technischen Beschreibungen der Modelle entsprechen dem Stand vom 10. 1. 1958. Konstruktionsänderungen vorbehalten. Redaktionsschluß: 10. 1. 1958.
DW 4013 1000 1811
Belserdruck Stuttgart