

NSU POSTEN

Medlemsorgan for NSU-CLUB NORWAY Nr. 2 - 2015 6. årgang



NSU-CLUB NORWAY



SAMLINGSSTED FOR ALLE MED INTERESSE FOR MERKET NSU

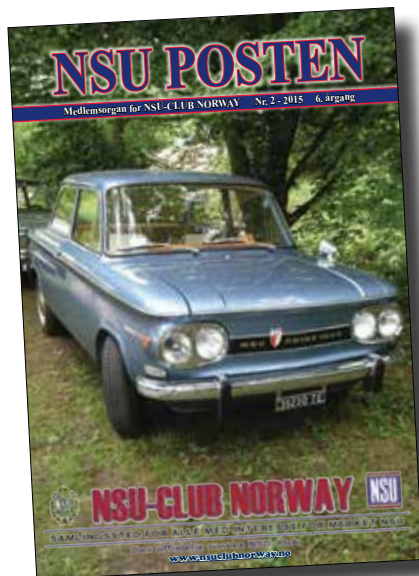
Den offisielle norske NSU Club

www.nsclubnorway.no



NSU POSTEN

Medlemsorgan for NSU-CLUB NORWAY



NSU POSTEN Redaksjon



Redaktør: Terje Sæthre Tlf. 907 61 828 tesaethr@online.no



Red.medarb.: Truls Farner Tlf. 913 58 506 truls.farner@gmail.com



Red.medarb.: Vidar Bjørndalen Tlf. 916 95 767 paulvib@online.no

Layout/ferdiggjøring: TS-Design©

Trykk: Arena Media AS

Bidrag til medlemsavisen sendes til: tesaethr@online.no

Forsidebildet viser en NSU 1000 TT.

Bildet er tatt på NSU Treffet i Neckarsulm i 2012 av Terje Sæthre

Baksidebildet er tatt på NSU Treffet i Neckarsulm i 2012.

Foto: Terje Sæthre

Kontaktperson LMK:

Terje Sæthre, Rælingen,

mob. 907 61 828 e-mail: tesaethr@online.no

LMK-Forsikring

Hovedkontaktperson forsikringer i LMK

NSU Motorsykler/mopeder: Truls Farner, Oslo

mob. 913 58 506 e-mail: truls.farner@gmail.com

LMK- Besiktigelsesmenn:

NSU biler untatt RO80: Øystein Pedersen,

mob. 901 41 718 e-mail: toyspe@online.no

NSU RO80: Odd Magnar Larssen, Mosjøen,

mob. 996 23 483 e-mail: autoservice@tele2.no

Opplysninger om LMK-forsikring finner du på: www.lmk.no

Teknisk hjelp!

Her kan du ta kontakt for teknisk hjelp på forskjellige biler og motorsykler:

Wankel: Odd Magnar Larssen: 996 23 483 eller e-post: autoservice@tele2.no

1000/1200 og TT/TTS: Øystein Pedersen: 901 41 718 eller e-post: toyspe@online.no

Førkrigs MC: Arnt Grø: 950 73 766 eller Jack Husås: 905 00 821

Max, Supermax, Superfox, Prima, Quickly +++: Arvid Nordli: 416 32 940

Delekataloger og rep.håndbøker for de fleste MC/moped kan kjøpes av klubben for kr. 150-250

E-post: post@nsuclubnorway.no Tlf: 916 95 767



1906-1914



1906-1918



1913-1929



1932-1938



1938-1948



1951-1955



1957-1966



1958-1965



1959-1967



1967-1977



NSU-CLUB NORWAY



SAMLINGSSTED FOR ALLE MED INTERESSE FOR MERKET NSU

Den offisielle norske NSU Club



NSU-CLUB NORWAY ble startet i 2003.

Klubbens Formål: Å ta vare på biler, motorsykler og maskiner av merket NSU:

Utteksle teknisk, historisk og annen informasjon om dette merket, samt å skaffe deler til medlemmene i den grad det er mulig. Videre skal klubben bidra til å samle entusiaster av merket NSU.



NSU-CLUB Norway's konto nummer: 1503 11 11908

Styret i NSU/CLUB NORWAY:



Leder: Torgeir Bøhn Mob: 911 63 104 torgeirbohn@hotmail.com



Nestleder: Rune Nilsen Mob: 952 40 464 jr.nilsen@lyse.net



Sekretær: Truls Farner Mob: 913 58 506 truls.farner@gmail.com



Kasserer: Gudbrand Dahl Mob: 941 46 960 kasserer@nsuclubnorway.no



Styremedlem 1: Terje Sæthre Mob: 907 61 828 tesaethr@online.no

TUR og FESTKOMITÉ:

Øystein Pedersen - Vidar Bjørndalen - Jack Husås - Frank Stoltz Johnsen

Klubb-effekter:	Øystein Pedersen	Mob. 901 41 718	toyspe@online.no
Medlemsregisteret:	Torgeir Bøhn	Mob. 911 63 104	torgeirbohn@hotmail.com
Web-ansvarlig:	Vidar Bjørndalen	Mob. 916 95 767	paulvib@online.no

Inn/utmeldinger, adresseforandringer:

NSU-CLUB NORWAY Postboks 55 Bryn, 0611 Oslo - torgeirbohn@hotmail.com

Medlemskontingent er kr. 350,- pr. år.

NSU-CLUB Norway's konto nummer: 1503 11 11908

Mail til klubben: post@nsuclubnorway.no

www.nsuclubnorway.no





Formannen har ordet

Hei alle NSU-venner!

Nå er enda en sesong med våre kjære NSU-kjøretøy over. Kjøretøyene er gjort klar for vinterdvalen og nye planer for vedlikehold og aktiviteter begynner så smått å ta form.

2016 er et år med flere «jubileer» for NSU. Vår utmerkede sekretær har sendt meg følgende oversikt:

Sportmax ble verdensmester med en privat fører i 1966.

NSU Lido er 60 år

NSU 1000TT og NSU Typ 110 er 50 år

NSU K70 (VW) er 45 år.

(og min Prinz 2 er 55 år)

Her er det mye kjøretøy- og litt campingplasshistorie. Det varmer når en tenker på hvor mange av disse kjøretøyene som blir vedlikeholdt og ivaretatt av våre medlemmer.

Årstreffet i år ble dessverre avlyst. Det var flere uheldige omstendigheter som førte til det. Blant annet at distribusjonen av bladet var litt forsinket. Når bladet kom ut meldte det seg flere deltakere, men påmeldingsfristen var ute. Synd! Mulig tidspunktet for treffet var for nære ferien. Jeg vet om flere som hadde kommet om treffet hadde for eksempel vært to uker senere. Men uansett, tur og festkomiteen skal ha honnør for planlegging og opplegg.

Treffene på låven på Kråkstad blir aldri avlyst. Grilltreff i mai og skaldyrtreff i oktober. Øystein sørger for

god mat og et miljø hvor NSU-praten lever i beste velgående. Gode råd gis, deler omsettes og det fortelles gode historier. Tror ikke det er mange klubber som har et medlem som bidrar på den måten. Loddsalget har et overskudd på flere tusen kroner hver gang. Vi er heldige i NSU Club Norway.

Årsmøtet vedtok en støtteordning for lokal aktivitet i klubben. Hos oss er det Rogaland som tar et slikt initiativ. Ut fra det vi ser av søknader og rapporter drives det en god aktivitet i Rogaland.

Av andre aktiviteter må Pannerusktreffet hos Anne og Vidar. En tradisjon mange medlemmer vet å sette pris på.

NSU-Posten må også nevnes. Når dette skrives er utgave nr 2 i 2015 under arbeid. Terje og redaksjonen hans lager et supert blad med mange spennende artikler og mye nyttig teknisk stoff. Vi gleder oss til å få det i postkassen.

Det vil komme endringer i Klubbens hjemmeside på nettet. Vi skal bytte leverandør av siden. Jeg føler meg trygg på at Vidar vil fortsette å lage en fin presentasjon av klubben på nettet.

Det nærmer seg tid for Årsmøtet. Formell innkalling og dagsorden er et annet sted i dette bladet.

Nå står 2016 for døren. Vi må sørge for at det blir et aktivt NSU år med turer, treff og kos. Ønsker med dette alle medlemmer en riktig god jul og et trivelig godt nytt år!

Torgeir Bohn

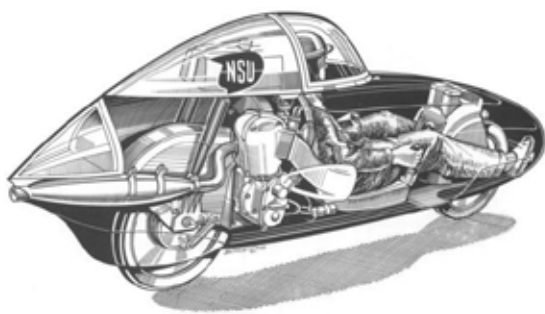
Redaktørens hjørne

Igjen har vi snekret sammen et NSU Posten med variert innhold. En stor takk til bidragsyterne; i første omgang Truls Farner og Vidar Bjørndalen. Uten dem hadde ikke dette vært mulig. Håper at dere liker det dere ser; og leser! Vi tar gjerne i mot en NSU historie fra DEG!

Også i år får dere en kalender med bilder av NSU-kjøretøyer av forskjellig karakter. Vær snill og støtt klubben og betal giroen som følger vedlagt!

Redaksjonen ønsker alle våre lesere en riktig God Jul og et Godt Nytt NSU-År!

Terje Sæthre tesaethr@online.no



Innholdsfortegnelse

Side 4:	Formannen har ordet - Redaktørens hjørne
Side 5:	NSU Nostalgi
Side 6:	Generalforsamlingen som ble til Årsmøte
Side 7:	Årsbeterning
Side 8:	Regnskapet for 2014
Side 10:	Referat fra Årsmøtet
Side 12:	Nytt Åresmedlem: Sverre Monsbakken
Side 14:	Reiseskildring med NSU
Side 18:	Mr. NSU
Side 20:	Juletreff på låven
Side 24:	Redd en Prinz - del 6
Side 28:	Ralph Plagmann trekker seg tilbake
Side 29:	Leif Pedersen's nye leketøy
Side 30:	Krom-Lakk
Side 32:	Den Gamle - 2
Side 34:	Propellkjelkene
Side 35:	Spesifikasjoner på Prinz 4 og 1000 C
Side 36:	Walther gir seg...
Side 37:	Glåmdalsmarkedet/Info om Årsmøtet
Side 38:	Den gamle Annonse
Side 39:	Aktivitetskalender
Side 40:	Brev fra Leserne
Side 41:	Nytt fra LMK
Side 42:	Annonser (Kjøp og Salg)
Side 43:	Klubbeffekter til salg

Tove kjøpte ny NSU Prima i 1957

En nabo jente på Risløkka i Oslo, der jeg vokste opp kjøpte i 1957 en NSU Prima D scooter. Alle syntes scooteren til Tove var så fin, og hun var meget fornøyd med kjøretøyet sitt. Da jeg har litt kontakt med Tove den dag i dag, spurte jeg henne om hun hadde noen gamle bilder av NSU'en liggende, og det hadde hun!

...og her er bildene (i sort/hvit)!

Tusen takk for at vi fikk bruke bildene i bladet, Tove!

Terje Sæthre



Over: Tove, den stolte eier.



Over: Det hendte at Toves mor fikk låne scooteren.



Over: Toves scooter hadde tilsvarende farger som denne.



Det innkalles til:



Årsmøte i NSU-CLUB NORWAY

Lørdag 12. mars 2016 - kl. 13.00

Gamle Pakkhus, Årnes (på Årnes stasjon)

OBS! Gjelder kun medlemmer!

Saker som skal behandles på generalforsamling må være styret i hende senest 26. februar 2016.

Vennlig hilsen Styret

Saksliste:

1. Valg av møteleder
2. Valg av referent
3. Godkjenning av innkallelsen
4. Årsberetning
5. Regnskap for 2015 m/revisjonsberetning
6. Innkomne saker
7. Kontingent
8. Valg: Styre, tur-og festkomité, revisor, valgkomité
9. Aktiviteter 2016
10. Avslutning av Generalforsamling
11. Eventuelt

Vel møtt!

Det vil bli servert pizza etter at Årsmøtet er ferdig. For å få oversikt over hvor mange som kommer, ber vi deg om å melde deg på til Truls Farner på e-post: truls.farner@gmail.com (senest 10. mars)



NSU-CLUB NORWAY



SAMLINGSSTED FOR ALLE MED INTERESSE FOR MERKET NSU

Den offisielle norske NSU Club



Klubbens Lover

- § 1. **Klubbens navn** skal være: **NSU-CLUB NORWAY**
- § 2. **Klubbens Formål:** Å ta vare på biler, motorsykler og maskiner av merket NSU: Utveksle teknisk, historisk og annen informasjon om dette merket, samt å skaffe deler til medlemmene i den grad det er mulig. Videre skal klubben bidra til å samle entusiaster av merket NSU. Klubben skal være landsdekkende.
- § 3. **Styret** skal bestå av 6 medlemmer:
Leder, Nestleder, Sekretær, Kasserer og 2 Styremedlemmer.
Styret skal velges for 2 år av gangen.
Leder, kasserer og et styremedlem er på valg i et kalenderår, mens Nestleder, Sekretær og 1 Styremedlem er på valg i det påfølgende kalenderår.
Valg foregår på Årsmøtet.
- § 4. **Årsmøte** holdes en gang pr. år (mars-april).
Innkallelsen til Årsmøte skal være medlemmene i hende senest 4 uker før Årsmøte finner sted.
Saker til Årsmøte må være innkommet skriftlig senest 14 dager før Årsmøte.
Saker det skal stemmes over avgjøres ved simpelt flertall, mens lovendringer avgjøres ved 2/3 flertall.
Styret har mulighet til å innkalle til ekstraordinært Årsmøte.
- § 5. **Medlemsskap:** Alle personer over 18 år som eier eller er interessert i NSU kan bli medlemmer. Alle betalende medlemmer er valgbare i styret av klubben.
- § 6. **Eksklusjon:** Medlemmer kan ekskluderes av klubben hvis vedkommende sverter klubbens rykte eller på annen måte bidrar til å sette klubben i vannry.
Eksklusjon avgjøres av styret etter at den berørte part har uttalt seg.
- § 7. **Medlemskontingent:** Alle medlemmer må betale fastsatt medlemskontingent, bestemt av Årsmøtet.
Kun medlemmer som har betalt medlemskontingenten har stemmerett på Generalforsamlingen.
- § 8. **Tilhørighet:** **NSU-CLUB NORWAY** er en selvstendig merkeklubb som er godkjent av Audi Tradition i Tyskland.



§ 9. **Oppøsning:** Ved oppløsning av NSU-CLUB NORWAY, skal klubbens aktiva gå til et humanitært formål.

§10 **Æresmedlemskap.**

Alle medlemmer har mulighet til å fremme forslag til kandidater. Styret bestemmer hvem som skal utnevnes til **æresmedlemmer** av NSU-CLUB NORWAY.

Kriteriene for dette er:

En person som har bidratt til å fremme NSU's utbredelse eller omdømme i Norge.

Eller: Et medlem som har utmerket seg i klubbssammenheng, ved å ha lagt ned en meget stor arbeidsinnsats over tid for NSU-CLUB NORWAY, eller har gjort ekstraordinære ting som klubben har hatt nytte og glede av. Denne æresbevisningen **skal** henge høyt, og **kun** deles ut i spesielle tilfeller.

En person som er utnevnt til æresmedlem, blir dette på livstid, og har de samme rettigheter som et vanlig klubbmedlem.

Æresmedlemmet er fritatt for medlemskontingent.

(godkjent på Årsmøtet 11.03-2014)

Norge var nok en gang god for en overraskelse

Det er 10 mai 2014 og Martin Kogler er i embetes medfør på tjenestereise til Jevnaker. Han uttrykker seg slik at på Jevnaker er ikke nettopp «helvete løs» i helgene, han vil tilbringe en kjedelig helg på stedet. Så får han høre fra en kollega noe om en bensinstasjon som virker uforandret fra 1960 tallet og i tilslutning til denne et NSU museum! Han finner raskt museet på internett, helgen er reddet!

Han tar seg over Roa mot E6 og passerer Minnesund. Turen videre beskriver han slik: Jeg har aldri sett et så langt anleggsområde! Her blir det bygget motorveitunneler og fjell blir sprengt. Selv en jernbanelinje blir lagt om. Det så ut som et testområde for monstrøse anleggsmaskiner eller sykotest for stressede bilførere. Under en rast møter han nordmenn som prøver finstasen før 17 mai. Her dresser de opp selv babyer med nasjonaldrakt!

Framme

Martin finner fram til BP stasjonen og parkerer ved siden av en VW T2. Et blikk gjennom vinduene på stasjonen bekrefter hva kollegaen sa. Senere entrer han «kassa» på museet og oppdager at man, utypisk norsk, ikke kan betale

med kort. Slik møtte han Bjørn Monsbakken som ga han en reduksjon på en tredjedel av inngangsbilletten.

«Så fikk jeg rusle en tur alene i museet. Tok først noen bilder av modellbil-samlingen som måtte bestå av noen hundre modeller. For å vise kona at min samling på 60 modellbiler var helt normalt».

Martin studerer flere generasjoner med bil i første etasje, og går opp trappen. Etter en del fram og tilbake blir lyset skrudd på og en imponerende samling NSU biler kommer til syne. For ikke å snakke om tohjulsavdelingen, som også inneholder mange NSU. Han fremhever matbutikken og samlingen av radioer og annet utstyr fra datidens hjem.

Til slutt tar Bjørn ham med til verkstedet på bensinstasjonen som han kaller drømmegarasje med mye gammelt utstyr, verktøy og verkstedhåndbøker.

Så gikk turen tilbake til Jevnaker der bilder ble sendt på E-mail til diverse NSU-venner. Som sagt, Norge er virkelig god for en overraskelse.

Tekst Truls Farner, faksimile fra die Prinzen Post, NSU-Prinz-IG





Nytt fra Landsforbundet for Motorhistoriske Kjøretøyklubber

Forbedrede forsikringsprodukter. Fra første januar i år er det foretatt forbedringer i forsikringsproduktene. De nye forsikringsgruppene er som følger: Helforsikring, Utvidet Helforsikring, Blivende klassiker forsikring og Lager/restaureringsforsikring. For eksisterende kunder vil endringene skje automatisk ved hovedforfall og nye kunders forsikringer legges fortløpende inn i de nye produktgruppene. Det er foretatt noen justeringer på priser og egenandeler. Alle forsikringer unntatt Lager/restaurering omfatter trafikk-, fører- og passasjerulykke samt kaskoforsikring inkl. redning fra hele Europa.

Andre forsikringsprodukter. Hos vår samarbeidspartner på forsikring, WaterCircles kan du tegne alle private skadeforsikringer så som bolig, hytte, bil og båt. Som totalkunde i WaterCircles får du ekstra gunstig premie. Kontakt selskapet i dag og be om et uforpliktende tilbud på alle skadeforsikringene dine – det kan lønne seg. **WaterCircles: telefon 67 20 60 30 e-post lmk@watercircles.no**

Priser og egenandeler. Alle forsikringer unntatt Lager/Restaurering omfatter trafikk-, fører- og passasjerulykke samt kaskoforsikring inkl. redning fra hele Europa:



Produkt	Innhold	Årspremie
HELFORSIKRING (særvilkår M2) Bil, Mc, Traktor, Moped eller andre kjøretøy under 3.500 kg Trafikk-, fører- og passasjerulykke samt kasko inkl. redning i hele Europa.	Besiktiget kjøretøy. Registrert eller avskiltet. Verdi inntil kr. 250.000,- (Spesialtariff for verdier over kr. 500.000,-) Mopeder og førkrigs 98cc Mc: * Tillegg pr. kr. 50.000,- ut over kr. 250.000,-	Fra 395/495,- 195,- 135,-
* For Helkunder som har flere andre typer forsikringer starter premien på kr. 395,- * For Singlekunder som kun har LMK kjøretøyforsikringer starter premien på kr. 495,-		
HELFORSIKRING - UTVIDET (særvilkår M4) Ombygd/modifisert, buss, lastebil eller andre kjøretøy over 3.500kg Trafikk-, fører- og passasjerulykke samt kasko inkl. redning i hele Europa.	Besiktiget kjøretøy. Registrert eller avskiltet. Verdi inntil kr. 250.000,- * Tillegg pr. kr. 50.000,- ut over kr. 250.000,-	Fra 825,- 135,-
BLIVENDE KLASSIKER (særvilkår M3) Kjøretøy 15 – 30 år Trafikk-, fører- og passasjerulykke samt kasko inkl. redning i hele Europa.	Besiktiget kjøretøy. Registrert eller avskiltet. Verdi inntil kr. 250.000,- * Tillegg pr. kr. 50.000,- ut over kr. 250.000,-	Fra 1.600,- 200,-
LAGER / RESTAURERING (særvilkår M1) Uregistrerte kjøretøy.	Kjøretøy 15 år og eldre inklusive dokumenterte deler til dette. Verdi inntil kr. 250.000,- * Tillegg pr. kr. 50.000,-	275,- 135,-
SPESIELLE FORSIKRINGER - Kontakt LMK Forsikring på 67 20 60 30 eller LMK på 22 41 39 00		
EGENANDELER		
Kaskoskade Helforsikring:		kr. 3.000,-
Kaskoskade Blivende Klassiker		kr. 4.000,-
Kaskoskade ved deltakelse i Regularity-løp:		kr. 5.000,-
Brann-, tyveri-, og glass:		kr. 1.500,-
Redning i Norge/utlandet:		
1.redning: Kr. 200,- (kr. 500,- i utlandet)		
2.redning: 25% av redningskostnaden		
3.redning: 50% av redningskostnaden		
4.redning: 100% av redningskostnaden		
Redning i utlandet, hjem (fra 2.redning for for øvrig redning Norge/utlandet):		kr. 500,-
Redning ved deltakelse i Regularity-løp:		50 % av total kostnad

Den norskproduserte NSU mopeden, mo- torsykkelen og scooteren.

Tekst og foto: Dagfinn Johnsen

På senhøsten i 1956 ble det startet opp en bedrift på Brandval som ble regnet som noe utenom det vanlige her til lands. Midt i et jord- og skogbruksdistrikt ble det etablert en sammenstillingsfabrikk for Nsu mopeder, motorsykler og scootere.

Sannsynligvis kom dette i stand fordi NSU i Tyskland ikke hadde kapasitet til å levere nok ferdig-monterte motorkjøretøy til Europa. Noe hadde det muligens også med importrestriksjoner i Norge å gjøre. NSU var kontinentets største sykkelfabrikk, ja kanskje verdens største den gang. Den lå i Neckarsulm der hvor Sulm munnar ut i Neckar.



I løpet av 1957 hadde de bygd 678 500 mopeder bare av NSU-Quickly typen. De hadde dette året registrert over 550 000 NSU kjøretøy på de vesttyske veiene.

Det var på gården Nordre Gjølstad denne virksomheten startet opp i Norge. Lederne var Odd Kolberg og Egil Olsen. De hadde våren 1957 sysselsatt mellom 35-40 kvinner og menn i virksomheten.



Bedriften må nok innstille seg på de spesielle sesong svingningene som dette produktet har nå i begynnelsen, sa lederne. Man måtte ta en ting av gangen. På dette tidspunktet sto opprettelsen av et utsalg på Kongsvinger på trappene.



Quickly S	kr. 1 375.00
Quickly L	kr. 1 675.00
Quickly sport	kr. 1 775.00

Flere vakre farger — 1 års garanti. 3 ganger service. Hos våre agenter vil De få mopeden demonstrert og/ellers få alle opplysninger. Våre agenter er: Skotterud: Rolf Trandem. Austmarka: Andreas Aafloen. Brandval: Erling Rymoene. Svullrya: Oddvar Lindstad. Namná: Oddvar Holter. Flisa: Flisa Sport. Våler: Arthur Eggen. Graverget: Thor Olavstuen. Sand, Nord-Odal: Asbjørn Trøftmoen. Mo, Nord-Odal: Håkon Granheim. Ullern: Paul Kristoffersen.

Se vår utstilling på Kongsvingermarken

OLSEN & KOLBERG

Eneforhandler for N.S.U. i Kongsvinger politidistrikt.
Telefon 4450. Kongsvinger.



14 Tempoposten 2/2010 21 årgang

Mopeden blir daglig demonstrert hos Roverud auto. Annonser finnes også med bekreftelse på fullstendig delelager og full service. Hver arbeider ved fabrikken kunne montere 5-7 mopeder daglig. Av motorsykler og scootere ble det noen færre. Disse var regnet som mer kompliserte og tok lengre tid.

NSU lisensproduserte igjen scootere fra italienske Lambretta, under navnet Prima i begynnelsen. Så her lisensproduserte man lisensprodukter i Norge. For folk med det riktige håndlaget er det utrolig hvor fort det går, sier lederne til avisen Glåmdalen i 1957.

De ansatte må være i besittelse av mekanisk erfaring og innsikt for å bli ansatt. Og "hjulene rullet," bokstavelig talt unna. Jobbene var nok kjærkomne i dette landbruksdistriktet på denne tiden. I løpet av den siste måneden hvor arbeidet hadde gått for fullt, hadde man montert ca. 1300 kjøretøy.

De produserte ikke bare for lokalmarkedet, de skulle levere praktisk talt til hele landet. På lengre sikt fortøner imidlertid ikke lokalene seg som særlig tilfredsstillende. Om fremtiden uttaler lederne seg meget forsiktig. Byggeplaner har de ikke, men om markedet utvikler seg tilfredsstillende... så kanskje.

Moped-kjøpere

I Kringkastingens aktuellsending tirsdag kveld ble det fremholdt hvor viktig det var at forhandlerne kunne yte kundene service og ha fullstendig delelager.

Vi kan by våre kunder disse fordeler, da produksjonen av det verdenskjente motorsykelmerke N.S.U. foregår her i distriktet.

Daglig demonstrasjon og prøvekjøring foregår på Roverud Auto av

QUICKLY MOPED med håndforkrommet sylinder,	PRIMA SCOOTER med selvstarter,	SUPER-FOX motorsykel med 125 ccm toppventil.
---	---	---

Det ruller allerede over 500 000 Quickly Mopeder. Bare i Sverige alene ble det solgt over 10 000 siste sesong.

Det er tall som taler for kvalitet.

ROVERUD AUTO

Telefoner 6109. Fabrikk 6185.

På dette tidspunktet var imidlertid markedet tilfredsstillende hevdet de. Noen egenbygd fabrikk for formålet ble nok aldri bygd....

Det er mulig firmaet B. A. Berg & Co a/s hadde noe med denne fabrikken å gjøre også, men det kjenner jeg ikke til. B. A. Berg blir også nevnt som generalagent for NSU i Norge og får utgitt eget norsk NSU tidsskrift på norsk, som dog er trykket i vesttyskland året etter.

Senere er B.A. Berg NSU-representant i Norge, både for mopeder, motorsykler og biler.



Metalldeleer fra Tyskland og Italia

blir nå motorkjøretøyer på Gjølstad

Ny bedrift skal i år montere 9500 mopeder, scootere og motorsykler

Disse "norske" NSU'ene har ingen spesiell norsk merking som jeg kjenner til. Det er egentlig litt synd. Det kunne vært flott å kunne skille dem ut som norske. De er nok helst helt identiske med de vesttyske. Likevel, det ble bygd 9500 NSU kjøretøy her i løpet av 1957.

Nå ble vel ikke NSU Quickly så veldig populær i Norge. Tempo var dem nok overlegen på kvalitet! Quickly bar litt preg av "sykkel" og hadde en litt liten merkelig designet tank. De var nok mere designet for vesttysk veistandard enn norsk.



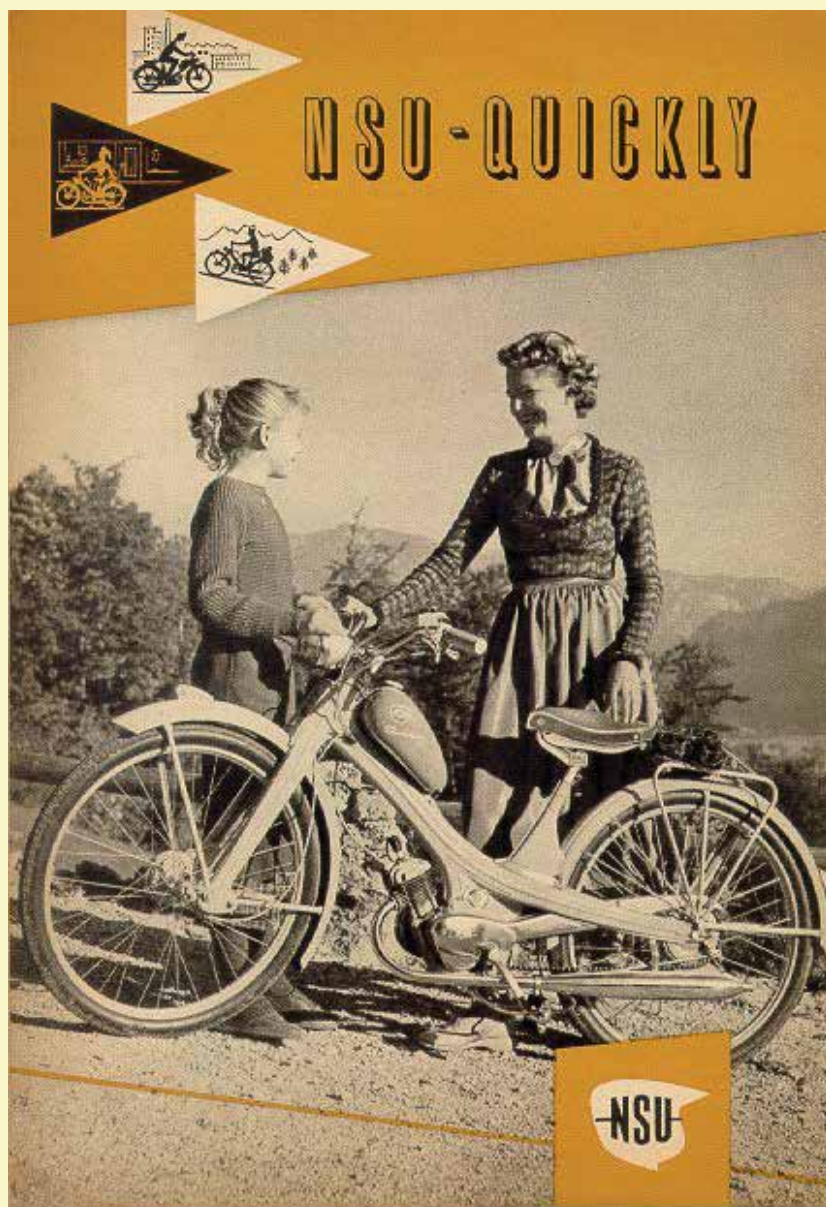
Noen mopedder har imidlertid overlevd her i landet også, men har vel ikke oppnådd prisnivået til en Tempo i dag. Reklamen fra den gang kan man smile litt av. Motoren omtales som uhørt robust og ytelsessterk som for lengst er legendarisk berømt! Man fremholder at hele mopeden er fremstilt på samme fabrikk med de fordeler dette gir.

NSU. motorsykler
 Dette er den populære MAXI med utvendinge støtdempere, stillbare 1.2 stillinger.

SUPER FOX	125 ccm, 4-takter, 8,8 hk.
MAXI	175 ccm, 4-takter, 12,5 hk.
SUPER LUX	200 ccm, 2-takter, 11 hk.
SUPER MAX	250 ccm, 4-takter, 18,2 hk.

Nedre Langelandsveien, Foretogig 11. 4587.
FABRIKKEN Olsen og Kolberg
 Telefon 4185

Det er som med skreddersøm til en dress, buksen og jakken blir sydd sammen av samme skredder og tilpasset, står det. Mopeden er av en støpning holder man frem. Quicklyens ytelse og lange levetid

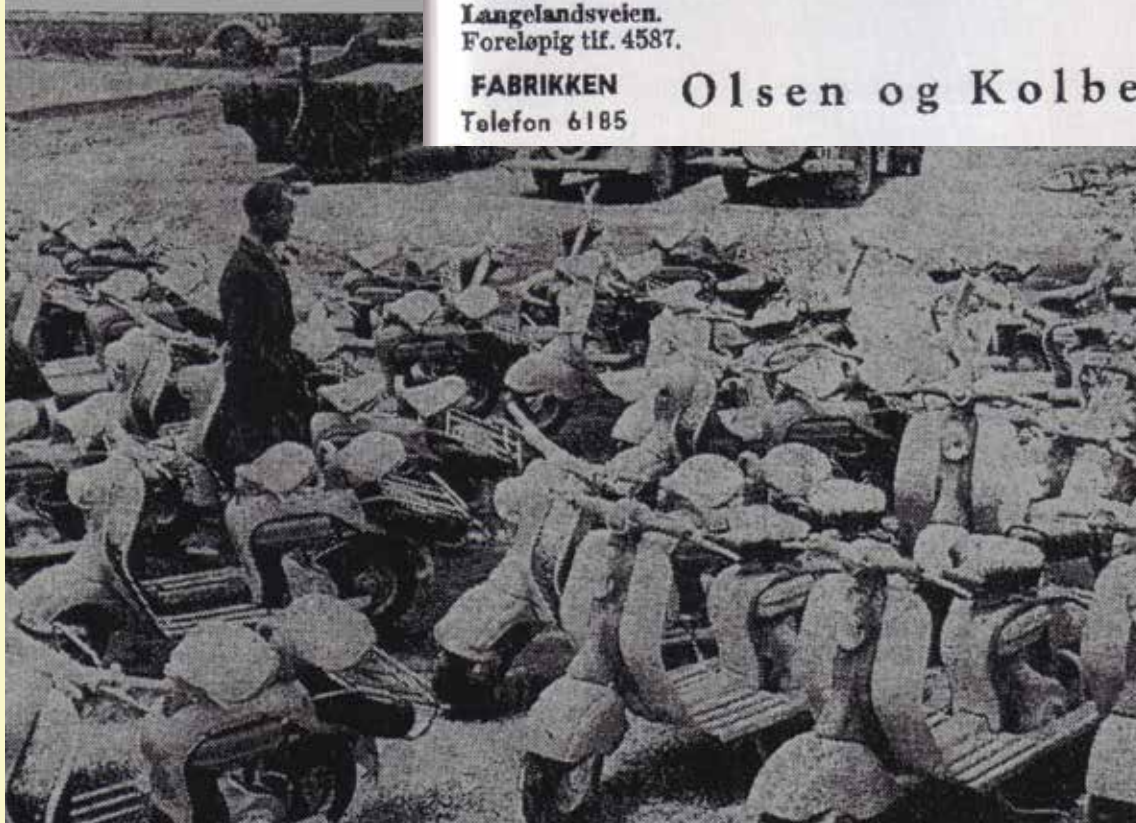


skyldes ikke minst Nsu's system med tilførsel av "beroliget" luft gjennom rammen via filter til forgasser. Dette gir betydelig mindre motorslitasje, skryter man uhemmet videre. Quickly har den moderne og vakre (hmmm ?) sentralpressramme som gir stor stabilitet og er vridningsfri....Etter tusener på tusener av kilometer sporer den like perfekt som den første dagen.. (Nå mener jeg å huske at nettopp denne typen moped ofte ikke var så veldig stiv i ramma. Ved hardkjør ville ofte jeg en vei og mopeden en annen. Den har jo heller ikke noe

øvre rammerør,så det så ... Passasjer var heller ikke å anbefale.) I tillegg påstås det at motoren bringer deg opp bakkene som en pil. En fremragende bakhjulsfjæring (med 4 cm fjæringsvei) som gjør at man ikke blir trett selv etter timelang kjøring. Likevel må jeg jo gi dem litt honnør også da, når de legger til... Den som vil gjøre noe ekstra for sin sunnhet: Han kjøper seg en (Nsu) motorsykel. Motorsykkelkjøring herder kroppen og holder deg ung... Så sant så sannnt.. Klart det, bedre kan det ikke sies.

Sannheten er vel at Nsu Quickly sto noe tilbake for Tempo på mopedfronten.

Motorsyklene derimot, Superfox, Maxi og Supermax var imidlertid av ypperste klasse og forut for sin tid. De lå glimrende på veien. 125 ccm'en ytet 8,8 hk og gikk omtrent i hundre.





N.S.U. motorsykler

Dette er den populære MAXI med utvendige støtdempere, stillbare i 2 stillinger.

SUPER FOX,	125 ccm, 4-takter, 8,8 hk.
MAXI,	175 ccm, 4-takter, 12,5 hk.
SUPER LUX,	200 ccm, 2-takter, 11 hk.
SUPER MAX,	250 ccm, 4-takter, 18,2 hk.

Nedre
Langelandsveien.
Foreløpig tlf. 4587.

FABRIKKEN **Olsen og Kolberg.**
Telefon 6185

De var firetaktere og hadde en slik susende rar lyd. De var noe for seg selv og hadde omtrent verdensrekord i bruk av "schims" i motoren, mener jeg å huske. Nsu Prima scootere har jeg ingen erfaring med. Det siste man hørte fra Nsu var vel framtidsbilen Ro 80. En bil med wankelmotor og design som kan måle seg med dagens biler. Den fikk dårlig rykte og Audi kjøpte Nsu i 1969. Utvikling og nyskapning koster. Audi rettet feilene, men Ro 80 ble aldri noen suksess. Første gang jeg så en Orange Ro 80, ble jeg bare stående å beundre den. Fantastisk var nok ordet i min munn.





Frank Saasen har bygget NSU Racingbil

Frank Saasen, fra Kongsberg, har bygget en NSU 1000 TTS. Motoren er et "Kasperbygg" med ca 100 hk. Den har 2 doble 45 mm Weberforgassere. Ellers har Frank gjort alt sjøl, og bilen ser nydelig ut. Lakkeringen er også glimrende utført av Lakk Tech i Svelvik. Frank har vært i NSU-miljøet i lang tid, og ble medlem i Danskeklubben i 1982. Undertegnede fikk gleden av å se bilen på Rudskogen i høst, og ikke minst høre motorlyden. Den høres veldig vass ut. Bilen er ment brukt i Historisk Racing klasse G. Frank har tenkt å trene litt på bane, før han eventuelt kjører et par løp i sesongen 2016. Han har også startet opp med et langtidsprosjekt, med å bygge en NSU til, i enten 1150-eller 1300-lassen. Hvis dere ikke får sett bilen i aksjon til sommeren, har dere kanskje mulighet til å se den høsten 2016 på Oslo Motor Show.

Tekst og foto: Vidar Bjørndalen





Redd en Prinz! Del 7

Den går!

Det er høst og jeg har nettopp fått startet og kjørt på plassen utenfor verkstedet. Har satt inn en gammel motor jeg fikk av Bjørn Monsbakken sammen med bilen. Den er ikke helt 100 %, men skal bare brukes for å prøve saker og ting.

Men la oss starte der jeg slapp sist. Det elektriske anlegget var en peace of cake, helt til jeg skulle prøve hovedlyset. Som nevnt i forrige nummer kjøpte jeg nye lykteinnsatser hvor neste generasjon pærer ble brukt. Kjøpte to på Biltema. Holdt en plate foran lyset og det lyste i hytt og pine på nærlys. Etter 3-4 minutter kortsluttet den ene pæren, glødetråden var feil montert. Dette var vanlige pærer fram til H4 pærene kom (på 70tallet?), men nå begynner de å bli vanskelige å få tak i. Osram har sluttet å produsere, men Philips kan fortsatt levere brukbare pærer.

Støtfangerne var et problem. De ble deformert og det var lagt på et tykt kobberlag hos forniklingsgutta i Gøteborg. Er nå på plass, men de ser faktisk småbulkete ut. Og passer ikke 100 %. Men på to meters hold ser det bra ut. Frontruten var også et problem. Gummilisten virker for tykk, ruta er umulig å få helt inn. Det mangler litt i overkant, så langt har jeg tettet med silikon, men det er bare provisorisk.

Det sorte skiltet med NSU Prinz som dekker radiohullet var litt stygt på baksiden. Her er bokstavene malt sølv, resten sort. Forsøkte å lappe på noen småfeil, men det var ikke lett.

Bremsene er luftet, det gikk greit. Høy pedal og alt vel. Etter at bremseskoene var lagt til ble også håndbremsen fin. Nå er hjulmutterne på tromlene bak dratt til med 35 kg/m og hjulene satt på.

Gummilisten til bagasjeromsløkket forsøkte jeg å lime med kontaktilim, men det satt dårlig. Forsøkte tre typer, men det hjalp ikke. Så viste det seg at superlim sitter som heia. Så vet jeg det. Låsmekanismen på lokket var vanskelig å få til å låse, men så oppdaget jeg at låsehaken kan reguleres i høyden. Så vet jeg det også.

Motorrommet

Jeg fikk et hint om at å ta ut varmeslangen i midtkanalen med motoren på plass var vanskelig/umulig. Men den måtte ut for å grovjustere girooverføringen under girspaken der klomsen på røret bakover sitter. Lagde derfor en skjot på slangen så jeg kommer til uten å fjerne lokket i enden av kanalen bak. Nå er girooverføringen justert og fungerer. Men om giringen virker «tettsteget» bak på motoren, blir det mye feking med girspaken. Det er mye dødgang i overføringen. Ikke elegant, men det fungerer.

Motoren satt jeg inn alene med en hydraulisk motorløfter. Motoren må henge så den tilter litt forover.





De gamle coilene ble montert, to seks volt i serie. De fungerte bra. Nye kabler mellom batteri, rele og motor ble laget med kabelsko loddet på. Brukte 16 kvadratt kabel som originalt. Avstandene er korte som det går greit.

Hjelp

Ved første oppstart startet motoren greit og etter litt stanset den igjen. Jeg gikk bak og så det hadde rent bensin fra forgasseren. Dette er en lang historie, men skal korte den ned. Jeg har satt på en ny versjon av bensinpumpen som nå ga for høyt trykk. Det virker som stangen fra motoren som påvirker membranet, er kortere på den eldre utgaven og membranet måtte presses ned for å få montert pumpen på motoren.

Kjøpte manometer på Biltema og prøvde trykket fra pumpen. Det skal være mellom 0,06 og 0,15 kg/cm². Da viseren passerte 0,4 stoppet jeg og skjønte hvorfor forgasseren rant over. Fløtørventilen klarte ikke å holde tett. Fikk fikset en gammel pumpe (nytt membran), og nå fungerer det. Bensinlekkasje er ikke morsomt.

Nå går bilen, men ny motor skal gås over (jeg har to nyere Prinz 4 motorer). Diverse må justeres, men det går framover, avslutning i neste nummer.

Så må den lirkes ned og så framover til jeg fikk entret en skrue o fremre feste. Deretter senkes den ned i forkant av traversrøret bak motoren. Det gikk greit til de to bakre motorfestene skulle på plass. Å entre skruene var vanskelig, selv om det ser lett ut. Men så satt den og å montere potta av den typen med kombinert lyddemper og varmeveksler var lett.

Kløtsjwiren viste seg å være for lang i forhold til strømmen. Jeg kunne justere noe på selve kløtsjen pluss på wiren, men kløtsjen tar likevel langt inne. Her må wiren kortes inn.

Tekst og foto Truls Farner

Union Lido



– Europas største utendørs ferieanlegg feirer 60 år

Det hele startet med at de to italienske NSU generalimportørene Angelo Macola og Ignazio Vok Senior fikk en ide. De disponerte et stykke land og 15 mai 1955 ble NSU Lido innviet. Arealet var som fire fotballbaner på rad langs stranden. I dag disponerer de 1,2 kilometer strandlinje.

Den gang ble det annonsert: «Kjære NSU motorsykkelfører, NSU har innviet en stor campingplass med egen strand ved Adriaterhavet i nærheten av Venezia. Alle europeiske NSU sjåfører som ønsker å tilbringe ferien i Italia er hjertelig velkommen». Dette var før Prinzen ble satt i produksjon.

Macola og Vok plantet noen poppeltrær, i dag finnes det over 14000 trær på plassen. Som binder jordsmonnet og gir skygge. De sikret seg støtte fra NSU's pressesjef Arthur Westrup og fra ADAC's campingmann Hans Neumann i Tyskland. Sistnevnte ble plassens første direktør og preget plassens ansikt utad.

Tidlig ble det skaffet 220 volt tilkopleing og dusjer med kaldt og varmt vann. Matbutikk, isbar og restaurant var på plass fra starten av. Og motorsyklene strømmet på, både Quickly og Fox, tyskerne elsket det. Neste direktør het Armando Ballarin, han kom fra Bayerischen Hof i München, et sted kjent for hotell drift i toppklasse. Han utviklet stedet videre og i 1994 ble Union Lido som det nå het medlem av «Leading Campings of Europe». I 1972 skiftet man navn fra NSU Lido til Camping Union og Union Lido ble innført på åttitallet. Og «camping, lodging, hotel» ble hengt på da det ikke bare fantes camping, men også bungalower og hotel.

I dag ledes plassen av Alessandro Sgaravatti, en avleget av Macola familien. Han startet med å studere Südsee-Camp i Tyskland som ble kåret til Tysklands beste campingplass. Nå har han et høykvalifisert team til disposisjon som stadig forbedrer konseptet. Og dagens Union Lido gjør inntrykk. Som Italias første campingplass har de oppnådd offisielt fem stjerner, og er et forbilde for andre som streber etter fire stjerner. Og etter 59 år fri for hunder er det nå åpnet en egen plass for gjester med hund. Det er flest tyske gjester, men det blir mer og mer internasjonalt. Det sies at folk er stort sett meget fornøyd etter opphold på plassen, undertegnede besøkte Union Lido i 2000 og fikk litt følelse av getto. Det var nesten en kilometer fra anvist plass til resepsjonen. Men standarden var høy. I dag dekker plassen 72 hektar mot 12 i 1955. I år forventes 11000 gjester mot 2200 første året. Videre er det 17 sanitær hus, 6 hektar strand, 8 restauranter, 6 barer og isboder, 23 butikker og det hele driftes av 500 medarbeidere.

Tekst Truls Farner, foto NSU arkiv





Nye medlemmer siden sist. Velkommen til klubben!

NR	Navn	Adresse	Postnr	Poststed
409	Odd Ragnar Grøtting	Sørskogsbygdvegen 146	2410	HERNES
410	Lars Sørhage	Naddevik 1	6885	ÅRDALSTANGEN
411	Jan Fikkan	Sinsenveien 75b	0586	OSLO
412	Edvin Rugsveen	Unsetveien 1117	2485	RENDALEN
413	Erling Strand	Strandbråten 4	1615	FREDRIKSTAD
414	Morten Trondsen	Håkestadveien 59	3280	TJODALYNG
415	Kåre Trondsen	Ryllikkveien 1	3268	LARVIK
416	Thomas Skaala	Guldmannd Brygge	4876	GRIMSTAD
417	Ingeborg Hagen	Akerlia 35	0951	OSLO
418	Bo-Andre Hagen	Strømsdalen 41	2005	RÆLINGEN



***Styret ønsker alle medlemmer av
NSU-Club Norway
og lesere av NSU Posten
en riktig God Jul og
et Godt Nytt År!***

Audi netthandel **Alt tilbehør til din Audi levert på døren!**

Audi netthandel har alt du trenger til din Audi. Vi har det originale tilbehøret med topp kvalitet, praktiske og smarte produkter til gode priser. **Besøk våre nettsider; audibutikken.no og se selv!**



Audi kronograf

Elegant og stilfull kronograf med sort skinnrem. Hus i rustfritt stål og sort urskive. Sveitsisk Ronda 530.B mekanisme. Mål: 42mm / 6,5mm (diameter/tykkelse).

1.649,-

Art.nr. 310 15 002 00



Se www.audibutikken.no

Her finner du flotte sommerprodukter for hele familien!

Tilbudene gjelder i perioden 1. mai - 31. juli 2015, eller så langt lageret rekker. Vi tar forbehold om trykkfeil i annonsen.

Audi Lifestyle For lidenskapelige Audi-entusiaster!

Via Audi-kolleksjonen tilbyr vi produkter som gjør livet mer behagelig.
For komplett oversikt se **audibutikken.no**.



Audi Sport paraply

Flott og solid paraply i høy kvalitet, med Audi Sport logo og carbon-design.

229,-

Art.nr. 312 140 010 0



Audi avfallsbeholder

Praktisk avfallsbeholder som kan enkel festes i for eksempel hode- støtte/ryggene.

449,-

Art.nr. 000 061 107 B



Audi oppbevaringsboks

Praktisk oppbevaringsveske for montering på hode- støtte/ryggene. Passer ikke til biler med hel- integrerte hode- støtter.

790,-

Art.nr. 000 061 102 D



Audi kjøkkentimer

Kjøkkentimer designet som en turteller, med Audi Sport logo. Dimensjon: 78.5 x 32 mm

189,-

Art.nr. 3291500400



Audi Espresso mobil - kaffe på veien!

Espressomaskin til bilen. Espressomaskin for E.S.E kapsler til bruk i bil og på reise. Espressomaskinen kobles til 12V uttaket i bilen og passer i de fleste koppholdere. Leveres i praktisk reiseetui, inkludert 18 kapsel, to espressokopper og rengjøringsklut.

1.990,-

Art.nr. 4G0 069 641

 For flere tilbehørsprodukter:
www.audibutikken.no

Audi
Originalt tilbehør





Skalldyrtreff på Kråkstad

Skalldyrtreffet ble som vanlig en suksess. Det møtte opp 23 medlemmer på låven i Kråkstad. Kom også noen nye medlemmer, noe som er veldig hyggelig.

Peter Sederholm med sin Monica, og Ingeborg Hagen med sin far, Øystein. Peter og Monica har mange motorsykler, og de kjørte Max med sidevogn til treffet. Peter skal sette i stand en Super Fox som Monica skal ha. Ingeborg og faren skal sette i stand en NSU 351 OSL 1940 modell, og da håper vi disse syklene blir klare til neste skalldyrtreff.

Som vanlig hadde Øystein ordnet med alle slags varianter av skalldyr, og denne gangen kokte han helt fersk kongekrabbe på låven. Det var godt. For de som ikke er så begeistret for sjømat, kunne de grille forskjellige pølser og burgere. Denne lørdagen var det utrolig mange flotte premier til utlodning, og de frammøtte kjøpte lodd for nesten 6000 kr. Det blir et gjennomsnitt på 250 kr person. Frank og Frank kjørte helt fra Kongsberg med TT, og det står det respekt av. Takk til Jack og Morten som var flinke loddselgere, i Heidi sitt fravær, og til Anne og Elin som hadde bakt kaker. Til slutt en stor takk til Pølsa som ordner så fine treff. Det er bare et år igjen til neste gang vi skal fortære skalldyr. Vi gleder oss!

Tekst: Vidar Bjørndalen

Foto: Peter Sederholm





Flere jubileer

Prinz 1000 TT, Typ 110 og K 70

2015 er året der det er flere jubileer en bør merke seg. Som omtalt andre steder i bladet ble NSU Sportmax verdensmester i Road Racing i 1955 og samme året åpnet NSU Lido sine porter, campingplassen som i dag er Italias største.

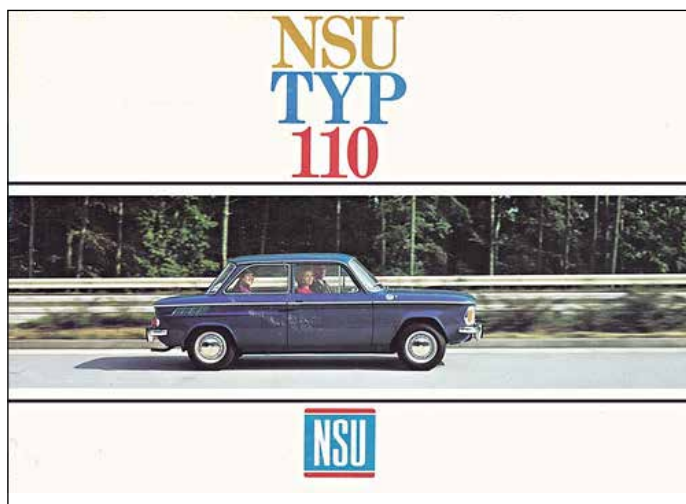
I 1965 kom NSU 1000 TT og Typ 110 på markedet. Videre kom VW K70 i produksjon i 1970, en bil vi ikke trenger å presentere nærmere. Vi kan bare si at endelig ble fabrikkens biler med luftavkjølt hekkmotor erstattet av noe atskillig mer moderne.

Typ 110 var jo en «tusing» med lang nese pluss en del andre småendringer. Av motorjournalister betraktet som en forgubbet utgave av den hendige Prinz 1000. Men solgte gjorde den. For oss kanskje litt mer spennende var Prinz 1000 TT. NSU var allerede en del benyttet i de små løpsklassene med Prinz 30. Prinz 2 og 3 med motoren til Sport Prinz som var trimmet opp til 30 hk fra 20 eller 23 hk. Nå hadde flere tyskere kastet seg over Prinz 1000 til løpskjøring og fabrikken hang seg på med 1000 TT. I 1965 vant Siegfried Spiess tyske Bergmeisterschaft for alle klasser i Grand-Tourisme med åtte førsteplasser og tre andreplasser. Og Günther Irmischer avsluttet datidens lengste bilrally, Tour d'Europe med en førsteplass med Prinz 1000 TT. Hva ingen andre tyske bilprodusenter klarte, gjorde disse to herrene. Av de seks forskjellige grenene av tysk bilsport, gikk to totalseiere til NSU.

Prinz 1000 TT

Betegnelsen TT kom fra de berømte motorsykkelløpene på Isle of Man, Tourist-Trophy der NSU hadde høstet mye laurbær. Motoren var en lett frisert utgave av motoren i nye Typ 110. Ellers var de doble lyktene det mest fremtredende. Foran hadde båndet mellom lyktene blitt lakkert svart. Interiøret var Cognacfarget skai, også dashbordet var kledd slik. Oppå her var en turteller fra VDO plassert, en slik du kunne kjøpe i alle rekvisita forretninger. Ellers var dashbord originalt. Bilen hadde sportsratt, 13 tommer felger med radialdekk og skivebrems foran som standardutstyr. Og bak var TT-merket lett synlig. I begynnelsen ble den kun levert i blå geminimetall, senere kom rød og hvit med sort interiør.

Motoren hadde fått en bedre utformet topp og med en kompresjon på 9,0:1 leverte den 55 hk. Volumet var på 1085 ccm og samme motoren, men med en komp på 8.0:1 ble benyttet i nye Typ 110. Dermed hadde Typ 110 to hester





mindre, nemlig 53 hk. Bortsett fra dette og at 1000 TT hadde en hoveddyse på 125 og Typ 110 på 122,5 var motorene identiske.

Tekst Truls Farner, foto NSU arkiv



Alle bilder på denne side viser NSU TT 1000.



NSU Sportmax – the substitute

Var Sportmax bare en frisert Max? Uansett vakte det stor oppsikt da H. P. Müller vant VM i road racing med en slik i 1955 som privatfører. Etter at NSU sent 1954 hadde trukket seg som fabrikkklag med sine Rennmax.

Det hele begynte med ulykken på Monzabanen 11. september 1954. Fabrikkens fører Rupert Hollaus omkom under trening. 22. oktober ble det besluttet å legge ned den offisielle løpsvirksomheten. Ulykken gikk inn på alle involverte, men det var også et passende tidspunkt for NSU å trekke seg tilbake. De hadde ikke mer å oppnå, Rennfox og Rennmax var uovervinnelige. Men løpsavdelingen var i full sving, og interessen for NSUs sportsprestasjoner var på topp. Så kom nyheten om at fabrikken ville lage et antall maskiner for privatførere. Dette spredde seg som ild i tørt gress og pågangen var stor. Det ble først bestemt at 24 Sportmax skulle bygges hvorav 15 skulle selges til utlandet. Men sistnevnte kunne kjøpe sykkelen til odel og eie for 4 000 mark, måtte førere på innenlandsmarkedet nøye seg med å leie maskinen for et år til en pris av 2 000 mark. Deretter kunne fabrikken forlange å få den tilbake. Dette gjorde førerne nokså opphisset, men de som kunne vise til gode resultater fikk selvfølgelig beholde maskinen, noen fikk endog en reservemotor på kjøpet.

Strengt

Fabrikken stillte diverse krav til førerne, men bidro også med bistand under løp. Der privatførere stilte til start ville fabrikken stille opp med servicebil. Men på fabrikken hadde de ingenting å gjøre. Etter hvert kom det inn 245 bestillinger på Sportmax og det antas at rundt 36 eksemplarer ble laget vinteren 54/55. Dette tallet er noe uklart da noe av arkivet til NSU ble ødelagt under en oversvømmelse på fabrikken. I tillegg ble det produsert mange deler og ikke minst motorer.

Av de opprinnelige 20 personene på løpsavdelingen, plukket Albert Roder ut tre personer som tok seg av byggingen av Sportmax. For NSU var det en selvfølge at Sportmax mest mulig skulle kunne identifiseres med Max. I 1954 var Standard Max fortsatt i produksjon, Spesial Max ble vist for første gang samme høst med blant annet fullnavsbremser. Sportmax ble ikke utviklet hos løpsavdelingen, men en del komponenter til ramme gaffel o.s.v. ble tatt derfra. Motoren ble videreutviklet fra diverse komponenter hos konstruksjonsavdelingen.

Utvikling

I mars 1953 gav Albert Roder Karl Kleinbach i oppdrag å se hva man kunne gjøre med Max motoren. Dette var i starten på Max produksjonen og den gang hadde motoren



Over og under: H.P. Müller.



bare 15 hk. Etter en stund bremsset motoren 18 hk. Maxen fikk øket effekten til 17 hk fram til Super Max fikk 18 hk,

den siste hesten skyltes endring av bestykningen i forgaseren. Ordren var å benytte 80 – 85 % standard deler.

Et halvt år senere hadde man endret innsugingsventil, ventilfjærer og avgassystemet, noe som ga 24 hk. Ved å endre kamaksel økte det ytterligere 1,5 hk. Senere verserte det rykter i løpskretser at det fantes to forskjellige kamakslers. En var «vassere» og forbeholdt de beste kjørerne. I utgangspunktet ble en kamaksel tatt fram med betegnelsen F1. Men den viste seg å gi en for rå gange. Så ble en ny laget, F3 som ga en roligere gange, men dårligere effekt. Denne ble valgt til produksjonen, men etter prøvekjøring gikk Kleinbach tilbake til F1 som ga bedre testresultater. Denne ble så benyttet i alle motorer fra 1954. Ryktebørsen ville ha det til at den «vasse» kammen ga 32 hk, mulig det var en forveksling da en utgave av Sportmax. Boret opp til 305 ccm hadde 31,5 hk.

I august 1953 var motoren klar for innsats og en ramme med gaffel fra Rennmax ble rekvirert fra løpsavdelingen og klargjort. Sammen med føreren Kurt Knopf ble sykkelen sendt til Grossen Preis von Spanien i Barcelona. Etter starten kuttet tenningen og det hele var over. Årsaken var at original tenning var brukt. Ankeret som sitter ytterst på veiva var umulig å få avbalansert.

Med høye turtall fungerte ikke turtallsregulatoren og stiftene åpnet og lukket ikke regelmessig. Kleinbach fjernet hele dynamoen og laget en tenningsplate nærmere senter av motoren. Teningen var nå lett å regulere og det hele fungerte bra. Bosch laget så denne tenningen fra 1954 for bruk i Sportmax. På denne tiden hadde motoren enkelttenning. Kleinbach så at bare en tredel av forbrenningsrommet var opplyst. Med dobbelttenning var det problemet løst, og motoren fikk en hest mer. I forbindelse med de foregående arbeidene, ble også veivakselen lettet. Og det ble benyttet sterkere materialer i de mest utsatte delene. Nå var effekten oppe i mellom 27,5 og 28,5 hk. En variasjon førerne måtte regne med.

Siste viktige endring fra standardmotor var smøring av rådelager. På grunn av ventilmekanismen fikk stor slitasje ved høye turtall rant mye olje ut den veien. Det ble da mindre til rådelageret. Dermed ble en Triplex-pumpe montert. Det er en tredelt tannhjulspumpe hvor den tredje pumpen forsynte rådelageret med olje, den første forsynte resten av motoren og den andre returnerte oljen tilbake til oljetanken.



Over: Sportmax 1954.

Nå fungerte alt og våren 1954 var alt klart til innsats. En skulle tro Sportmax druknet i oppmerksomheten Rennmax fikk dette året, men nei. Nå strømmet disse «nye» syklene til løp over hele Tyskland og plasserte seg rett bak «de store gutta» fra fabrikkteamet.

Sesongen 1955 sto for døren og ivrige privatførere med Sportmax ville ha kåpe på sykkelen. Blekkkunstneren Georg Buss, som under krigen hadde vist sine kunstneriske evner hos Wernher von Braun i Peenemünde, ble nedrent av ivrige kunder. Alle ville ha kåpe og det fort. Disse ble formet likt de originale fra Rennmax men fabrikken forbød å lakke de blå. Kåpene øket toppfarten og H. P. Müller ble klokket inn på 212 km/t under testkjøring på Hockenheim.

Dette året kunne 10 – 15 Sportmax stille til start i Tyskland, men også i andre europeiske land var det Sportmaxer å se. I England kjørte kjente navn som Sammy Miller, John Surtees og Mike Hailwood Sportmax. Triumph, BSA og Norton hadde vel ikke de riktige maskinene i kvartliterklassen.

60 års jubileum

I 1954 kom H. P. Müller på tredjeplass i VM med sin

Rennmax. Werner Haas og Rupert Hollaus tok de to første plassene. Dette var kjernen blant NSUs fabrikkjørere. Etter at NSU trakk seg fra løpskjøring, trakk også Werner Haas seg. Men Müller fant det mulig å utrette noe med Sportmax og satset i 1955 som privatfører. I hvilken grad han fikk støtte fra fabrikken kan vi bare gjette på. Offisielt var det bare fabrikkens servicebiler som stilte på løpene. Han hadde skaffet seg en original Rennmaxkåpe til Sportmaxen, disse ble levert nakne fra fabrikken. Det var med denne han oppnådde en hastighet på 212 km/t.

Ingen hadde trodd at en privatfører med en såpass enkel motor og bare fire gir ville ha en sjanse i VM. Men det viste seg at han var konkurransedyktig nok til å slå Moto Guzzi og MV Augusta med sine vasse maskiner. Til alles overraskelse vant han tyske Grand Prix, kom på tredje plass i Isle of Man TT og fikk bra plasseringer i de påfølgende internasjonale løpene. Til slutt manglet han bare tre poeng fra å vinne VM. Så ble ledende Bill Lomas med MV Augusta diskvalifisert etter løpet i Assen og Müller rykket forbi. Det var første gang en privatfører vant VM. Vi kan se på diverse tanklokk fra NSU, lauvbærne og «Weltmeister 1953, 1954, 1955». Den siste fikk de billig.

Tekst: Truls Farner

Foto: Truls Farner, NSU arkiv/ Audi Tradition



Over: Her står Sportmaxene på rekke og rad under et oppvisningsløp i Hamburg 2005.



Over: Her leder Marco Kostwinder på en Sportmax som tidligere har tilhørt Mike Hailwood.

Overhaling Super Max

Jack fikk en henvendelse fra en kar i Haugesund, som ville ha en gjennomgang av motoren på en Super Max. Han trodde det bare var en justeringssak, men det viste seg å være litt mer.

Etter justering av tenning, ventilkling og dekompresjonen, ble den startet opp. Startet med en gang og gikk veldig fint på tomgang, men så fort turtallet økte kom en hard metallisk lyd fra motoren. Trodde med en gang det var råden, for det hørtes slik ut? Motor ble tatt ut av ramma, topp og sylinder ble skrudd av. Det viste seg heldigvis at det ikke var veiv eller rådelagrene som var ødelagt, men det var "skjortebank". Det vil si at det var slark mellom stempel og sylinder, og at krysspinneforinga var utslitt.

Deler ble bestilt fra Motzke i Tyskland. Sylinder og stempel ble levert til Reierstad Motor for boring. Sylinder ble boret til 70 mm. Ettersom veiva ikke ble tatt ut, er det litt av en jobb å brosj krysspinneforinga for hånd. Man må passe på at brosjen går rett, og ettersom det er en justerbar brosj, må man brosj litt og litt for at ikke man skal ta for mye. Da er det kjørt. Etter en god del timer passet krysspinnen helt perfekt i foringa (på tusendelet). Da gjenstår montasjen av stempel, sylinder og topp, før man setter motoren inn i ramma igjen. Jack byttet også ut en del andre smådeler, som ikke var helt bra.

Nå tror vi karen fra Haugesund blir fornøyd, da motoren maler som en katt igjen, med den karakteristiske lyden som kommer fra Super Max motoren? Når denne lille artikkelen ble skrevet, hadde ikke Jack rukket å starte opp motorsykkelen, men undertegnede er helt sikker på at dette kommer til å gå bra. Jack er en flink mekaniker.

Tekst Vidar Bjørndalen

Foto Jack Husås



Over: Stempel på plass.

Under: Sylinder, topp og kamaksel montert



Over: Brosjing av krysspinneforing.



Over: Krysspinnen passer perfekt.



Over: Nytt stempel og nyboret sylinder.



Over: Motor på plass i ramma.

DEN GAMLE -3

I 1926 bygget NSU en 60 hesters løpsbil med kompressor. Den hadde en 1,5 liters motor med seks sylindre. Med den tok NSU fire klasse-seire på Avusbanen i Berlin, noe som vakte oppsikt.

NSU 6/30 PS

Etter suksessen med denne, ble i 1928 volumet øket til 1567 ccm og 30 hk til bruk i seriebiler. NSU hadde nå steget opp i den øvre klassen. Under den første prøvekjøringen ble motorens pålitelighet testet. I 18 dager ble den kjørt dag og natt og hadde til slutt tilbakelagt 20 000 km uten problemer.

Motorene og chassisene ble produsert i et nyanskaffet underbruk i Heilbronn. Bilen ble levert i tre varianter, innelukket limousin (som vist), phaeton med klapptak og sport-roadster med nødsete (svigemorsete). De innelukkede karosseriene kom fra Ambi-Budd, resten blant annet fra Drauz og Karosseriewerk Weinsberg.

I 1929 fulgte NSU opp med 7/34 som blant annet ble kjørt som drosje i Berlin.

Tekst/Foto: Truls Farner



Tekniske data

6/30 Hk sekssylinder

Byggetid 1928

Motor: 6 syl. Rekkemotor 1567 ccm

Boring-slag.: 61 x 99 mm

Effekt: 30 Hk ved 3000 omdr/min

Utv. mål: 406 x 155 x h 156 cm

Egenvekt: 1040 kg

Toppfart: 85 km/t



UNØDIG VENTILSLIPING

UNDER ARBEIDE MED GAMLE MOTORER, SER JEG OFTE RESULTATET AV UTALLIGE UNØDIGE VENTILSLIPINGER. VENTILSETET ER NEDSLITT, (NEDSLIPT).

DET VAR SLIK BÅDE FØR OG NÅ, AT FOLKET STILTE DIAGNOSER UTEN Å HA MINSTE PEILING PÅ MEKANIKK. VENTILSLIPING HADDE DE FLESTE HØRT OM, SÅ HVIS MOTOREN GIKK DÅRLIG AV EN ELLER ANNEN GRUNN, VAR DET SLIPING SOM MANGLET. MAN LEGGER IKKE UT PÅ SVØMMETUR UTEN Å KUNNE SVØMME, MEN SKRU UTEN PEILING GJORDE MAN.

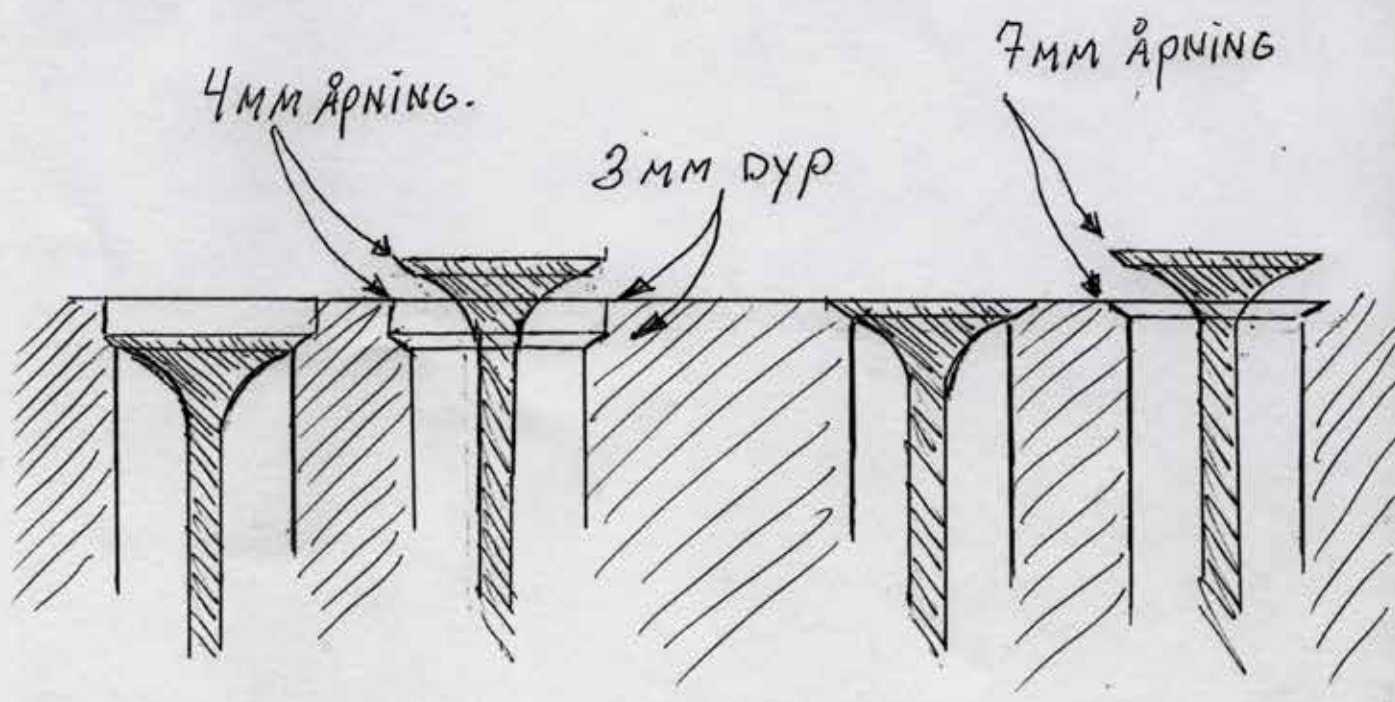
NOK OM DET. RESULTATET ER ET VENTILSETE NEDSLITT LANGT UNDER GODSFLATEN I TOPPLOKKET, SÅ VENTILEN MÅTTE BEVEGES FLERE MILLIMETER FØR DET BLE ÅPNING FOR GASSEN.

DETTE KALLES "POCETING" PÅ FAGSPRÅKET.

LA OSS SI AT VENTILEN HAR EN TOTAL LØFTEHØYDE PÅ 7MM, MEN SETET LIGGER 3MM UNDER GODSET. DA ER DET BARE 4MM ÅPNING IGJEN, FORUTEN AT ÅPNINGEN KOMMER SENERE OG LUKKER TIDLIGERE ENN DEN SKAL. DET BETYR DÅRLIGERE PUST OG YTELSE FOR VÅR STAKKARS MOTOR.

DET ER FLERE LØSNINGER PÅ DETTE.

NYTT VENTILSETE. FRESE NED GODSET RUNDT DET NEDSUNKNE SETE, ELLER KANSKJE BEST: LITT STØRRE VENTIL, OG LAGE NYTT SETELEJE DERETTER, HVIS GODS OG PLESS TILLATER.



Internasjonalt treff i Nederland i 2016!

Det blir arrangert Internasjonalt NSU Treff i Zwartemeer i Nederland 2.-5. juni neste sommer. Zwartemeer ligger rett ved den tyske grense.

Adressen til treffet er:

**Sportlandgoed
Verlengde van Echtskanaal NZ 2
7894 EA Zwartemeer
Nederland**

Link til nettsiden for treffet er:

<http://www.nsu2016.nl/de/>



Red



Klubbens adresser:

NSU-CLUB NORWAY

Postboks 55 Bryn

0611 Oslo

post@nsuclubnorway.no

www.nsuclubnorway.no

Stoff til NSU POSTEN
sendes til: **tesaethr@online.no**

Følg ellers med på klubbens nettside:
www.nsuclubnorway.no

UNO'S NSU

Da undertegnede var på Velodromloppet i Karskoga i Sverige i juni i år, var Uno Johansson der med sin NSU TTS, som han kjøpte i 2007. Uno har lagt ned ca. 1400 timer og masse penger på bilen. (se forøvrig NSU

Posten nr. 1-2015).

Her ser du et par bilder av bilen, som jeg tok den 13. juni 2015.

Terje Sæthre tesaethr@online.no



Den gamle Annonse

Annonse fra ukebladet NÅ.



... NSU 1200 ... EN FARTSOPPLEVELSE ...

Vanskelige forbikjøringer, utkjøring i veikryss, på motorveiene — da er det godt å ha ekstra hestekrefter å ta ut. NSU 1200 har 73 hurtig-aksellererende HK, som kjører Dem opp fra 0 til 80 km/t på 9.4 sek. Toppfart 150 km/t. Og de store vinduene gir oversikt overalt. Men NSU gir Dem mer enn trafikktrygghet. NSU 1200 er en stor og rommelig 5-seter. God plass for lange ben og de bredeste albuer. Bagasje-rommet er et kapittel for seg — 540 liters bagasjeplass sluker hele feriebagasjen. Opplev å kjøre en bil med virkelig fart — NSU 1200.

Hurtige HK gir ekstra trafikktrygghet

FAKTA OM NSU 1200

73 HK motor med overliggende kamaksel og 5 lagret veivaksel. Forbruk 0.7—0.8 l vanlig bensin. Lavt tyngdepunkt og karosseriets glatte flater «limer» bilen fast til veien. Selvbærende karosseri — ekstra motstandsdyktig og vridningssikkert. Automatisk varslingsystem hvis feil i bremsesystemet. Kraftig defroster- og friskluftanlegg. Rattflås. Nedslagsbart baksete. NSU 1200 C har ekstra luksuriøs innredning og utstyr.

VEILEDENDE PRIS FOB, OSLO	NSU1200	KR. 20.200
	NSU1200L	KR. 21.400
	NSU1200C	KR. 23.200



Importør for Norge: MASKINHUSET A/S, Stavanger

Oslo-avdeling: Lørenvangen 37



Til alle medlemmer:
Ved adresseforandringer:
Vær snill og meld fra til klubben!



Det er også viktig at alle som har e-mail adresse sender denne til Torgeir Bøhn, torgeirbohn@hotmail.com slik at flest mulig får info pr. e-mail om hva som skjer.

BREV FRA LESERNE



Hei.

Sender et sommerbilde av min NSU Max 1954 mod.

Dette er min første langtur (23 mil) etter at jeg har restaurert denne sykkelen.

En virkelig trivelig tur med min samboer.

Mvh Marius Laukholm

Gratulerer med restaureringen, Marius; og takk for bildet!

Red



Vedlagt følger et par bilder av et skogsvrak jeg har kjøpt. Fant det i Odal'n. Bilen har blitt brukt til iskjøring på Storsjøen på 70-tallet. Tror det sitter TT-motor i den?

Vidar



Aktivitetskalender:

Desember: 27.-2015	Treff på låven, Kråkstad
Mars: 12.	Årsmøte på Årnes
Juni: 2.-5.-2016:	Internasjonalt NSU-Treff - Zwartemeer i Nederland
Juni: 10.-2016:	Pannrusktreff, Nord Odal

Følg forøvrig med på:
www.nsuclubnorway.no

Pannrusktreff hos Anne og Vidar lørdag 10. juni

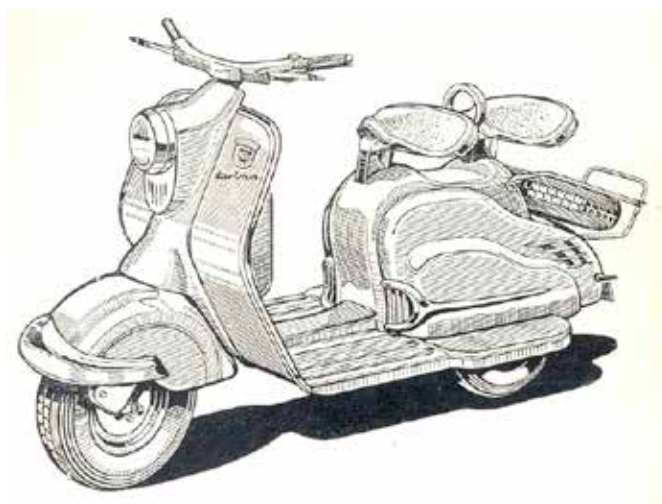
Det blir servert den lokale retten Pannrusk. Dere er velkomne fra kl 12 og utover. Maten blir servert ca kl 14. Det blir loddsalg, med fine premier.

Fint om noen tar med premier?

Påmelding til Anne (958 38 410) (annegul@gmail.com) innen 15. juni.

Velkommen til Odal'n.

Hilsen Elin og Morten, Heidi og Rune, Jack, Anne og Vidar



Nye medlemmer siden sist!

NR	Navn	Adresse	Postnr	Poststed
409	Odd Ragnar Grøtting	Sørskogsbygdvegen 146	2410	HERNES
410	Lars Sørhage	Naddevik 1	6885	ÅRDALSTANGEN
411	Jan Fikkan	Sinsenveien 75b	0586	OSLO
412	Edvin Rugsveen	Unsetveien 1117	2485	RENDALEN
413	Erling Strand	Strandbråten 4	1615	FREDRIKSTAD
414	Morten Trondsen	Håkestadveien 59	3280	TJODALYNG
415	Kåre Trondsen	Ryllikkveien 1	3268	LARVIK
416	Thomas Skaala	Guldmannsd Brygge	4876	GRIMSTAD
417	Ingeborg Hagen	Akerlia 35	0951	OSLO
418	Bo-Andre Hagen	Strømsdalen 41	2005	RÆLINGEN

TIL SALGS**1961 NSU TTK vurderes solgt**

Denne mopeden er solgt ny i Sverige. Jeg tok den inn for noen år siden, og avgifter er betalt, så den kan registreres.

Meget pent eksemplar som bare har gått 900 mil siden den var ny!

Selges til selvkost.

Terje Sæthre

Tlf. 907 61 828

E-post: tesaethr@online.no

**Konsul2 500ccm fra 1953 selges av diverse årsaker.**

Ole selger ikke til hvem som helst, ny eier må nok love å ta vare på denne perlen som han har gjort over mange år.

Ole Skriver: Hei, selger min NSU Konsul2 500 1953 modell.

Er i perfekt stand og går som ei klokke.

Selges for 59000.-

Ring meg for mer informasjon på 91837735

Mvh

Ole Haugland

Ratt til NSU TT selges.

Strøket ratt til NSU TT selges kr. 1.250,-

Henv: Terje Sæthre Mob: 907 61 828

E-mail: tesaethr@online.no

**NSU 125 Super Fox 1957 modell selges**

1957 modell, 125 cc. 25 000,-

Første gang registrert i Norge i 1958. Sykkelen har stått i Rogaland bilmuseum i flere år.

Eid av entusiast, står på Nordmøre.

Farge: Christiania blau

Veldig god stand. Følger med ny støtte og speil og horn (m bryter) samt andre originale deler.

Pris 25 000,- ferdig putet.

Viggo Stavnes

Mobil 98 22 59 18

ØNSKES KJØPT**NSU konsul 500 1953 eller 1954 model ønskes kjøpt**

Alt av interesse.

Arne Norum tlf 94798955

Mail: anorum2@online.no

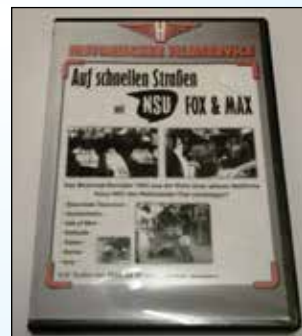
For ytterligere informasjon og bilder av det som er til salgs:

Gå inn på:

www.nsuclubnorway.no

Gamle NSU Filmer (DVD)

kr. 200,- pr stk. pluss porto.

**NSU-CLUB Norway**

Øystein Pedersen mob: 901 41 718

eller: post@nsuclubnorway.no

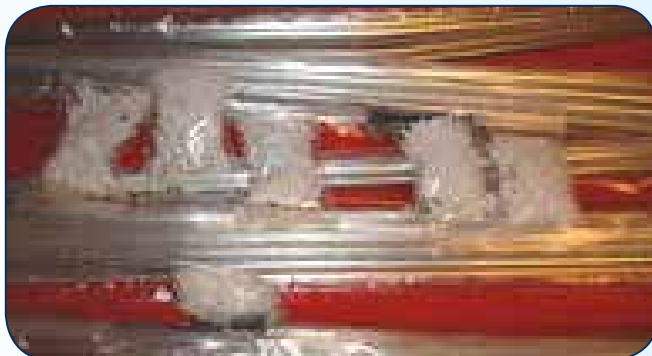
Klubbeffekter til salgs



T-shirt kr. 75,-



Caps kr. 130,-



Pyntelister 1000 og 1200C - kr. 1950,- m/clips



Broderte NSU/merker
kr. 50,-/stk.



Weltmeister-merker
kr. 100,-/stk. - 180,-/2

< NY!



Ønsker du Tysklands største dele katalog Walter,
for deler til NSU luftavkjølte biler, 2 cyl og 4 cyl.
Henvend deg til klubben! Koster kr. 150,- inkl. porto



Henvendelse til:

Øystein Pedersen mob: 901 41 718

eller: post@nsuclubnorway.no



Reparasjonshåndbøker og
delekataloger til diverse
MC/moped selges.

Pris fra kr.150-250, pluss porto.

Henv: Arvid Nordli tlf. 416 32 940

Eller ring Vidar på 916 95 767



Medlemmer av NSU-CLUB NORWAY får:

25% rabatt hos Würth

30% rabatt på div motordeler hos Reco

40% på dekk hos AUTOGRIP



