

Unterscheidungsmerkmale Kurbelgehäuse NSU 4-Zylinder- Motor Stand 28/01/2008	Andreas Kuhnert Referent der NSU Prinz IG bleifuss@kw-rennsport.de http://www.kw-rennsport.de	
---	---	---

Unterscheidungsmerkmale Kurbelgehäuse NSU 4-Zylinder-Motor

Die nachfolgende Aufstellung soll einen kurzen Überblick in die meines Erachtens wesentlichen Gehäusebaureihen der NSU-4-Zylinder-Motore geben. Es kann als kleine Entscheidungshilfe für die Wahl des „richtigen“ Kurbelgehäuses für den gewünschten Einsatzzweck dienen. Ich erhebe keinen Anspruch auf Richtigkeit und Vollständigkeit und beziehe mich ausschließlich auf eigene Erkenntnisse. Verbesserungsvorschläge oder zusätzliche Informationen werde ich gern bei einer späteren Aktualisierung berücksichtigen.

Ich habe die Kurbelgehäuse in drei Baureihen unterteilt.

Baureihe A: Die Kurbelgehäuse der ersten Baujahre für 1000/1100/1200er Motoren mit und ohne Ölkühleranschlüsse. Sie besitzen das geringste Gewicht, die Verrippung ist sehr filigran ausgeführt und das Ölfiltergehäuse ist komplett freistehend.

Baureihe B: Diese Kurbelgehäuse besitzen deutlich dickere Verstärkungsrippen und eine schräg zulaufende Ölwanndichtfläche im Bereich des Ölfiltergehäuses.

Baureihe C: Bei dieser Ausführung, die vermutlich erst in den 70iger Jahren zum Einsatz kam, wurde das Gehäuse noch einmal im Bereich des Ölfiltergehäuses verstärkt. Diese Baureihe ist auch die Schwerste und Stabilste von allen.

Jedes Kurbelgehäuse kann seine Verwendung finden. Vorausgesetzt es ist vor der Montage fachgerecht überprüft und instand gesetzt worden.

Die Baureihe A eignet sich für den Leistungsbereich von etwa 40 bis 60 PS. Die Baureihe B kann schon für leistungsgesteigerte Motore verwendet werden und wer auf „Nummer sicher“ gehen will, der verwendet die Baureihe C.

Die 1200er unterscheiden sich von den 1000er Gehäusen im Wesentlichen durch die größere Kolbenbohrung von 76,5 mm in der Zylinderdichtfläche.

Die TTS und TT Gehäuse besitzen Ölkühleranschlüsse.

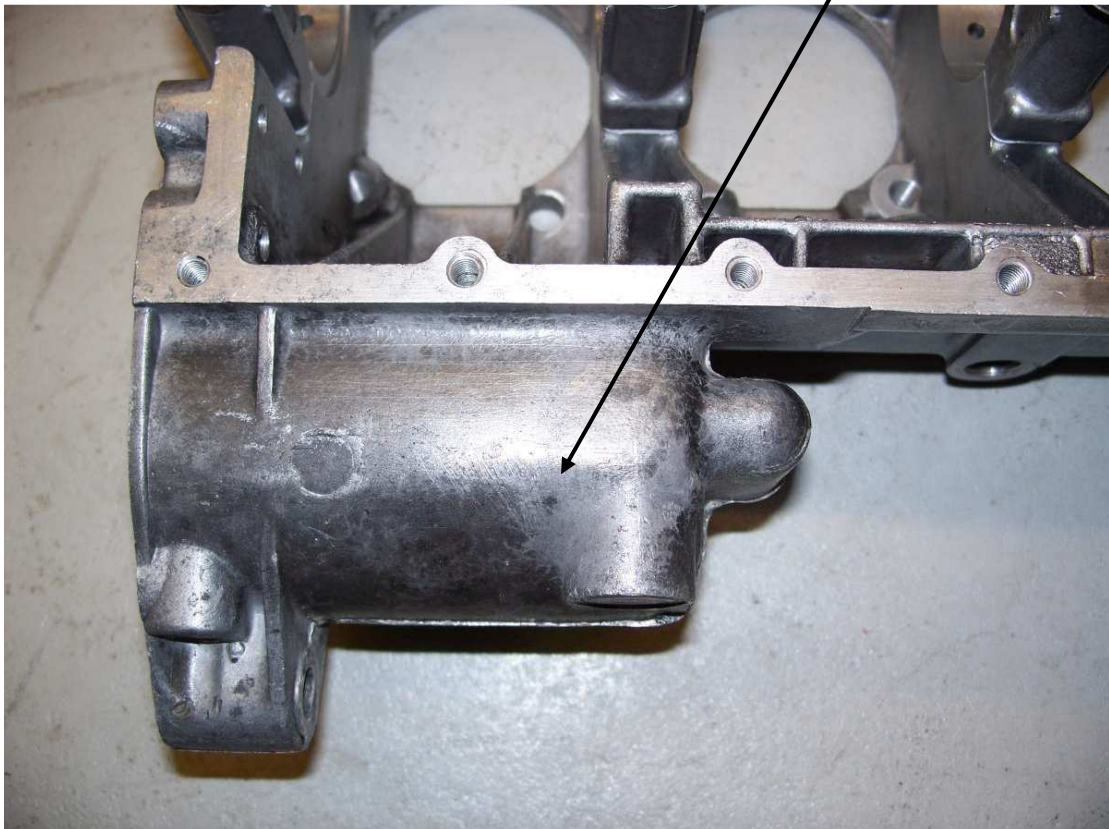
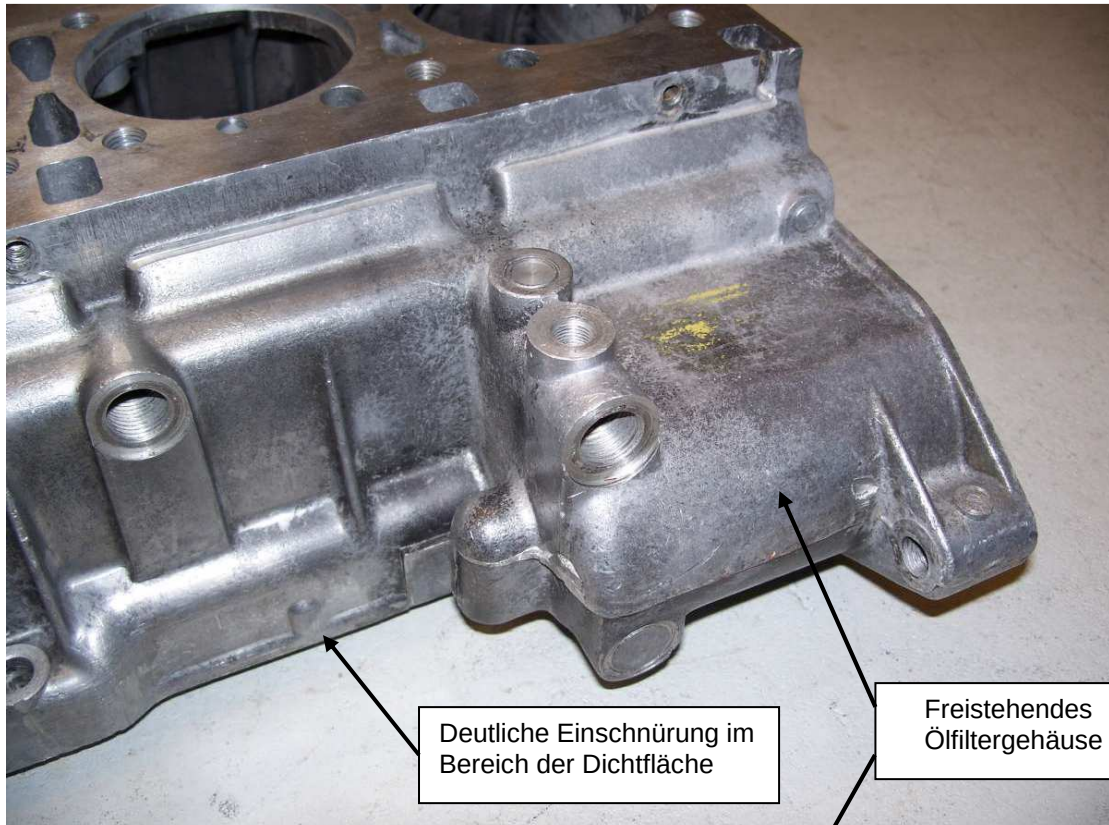
Gehäuse ohne Ölkühleranschlüsse können dahin gehend geändert werden.

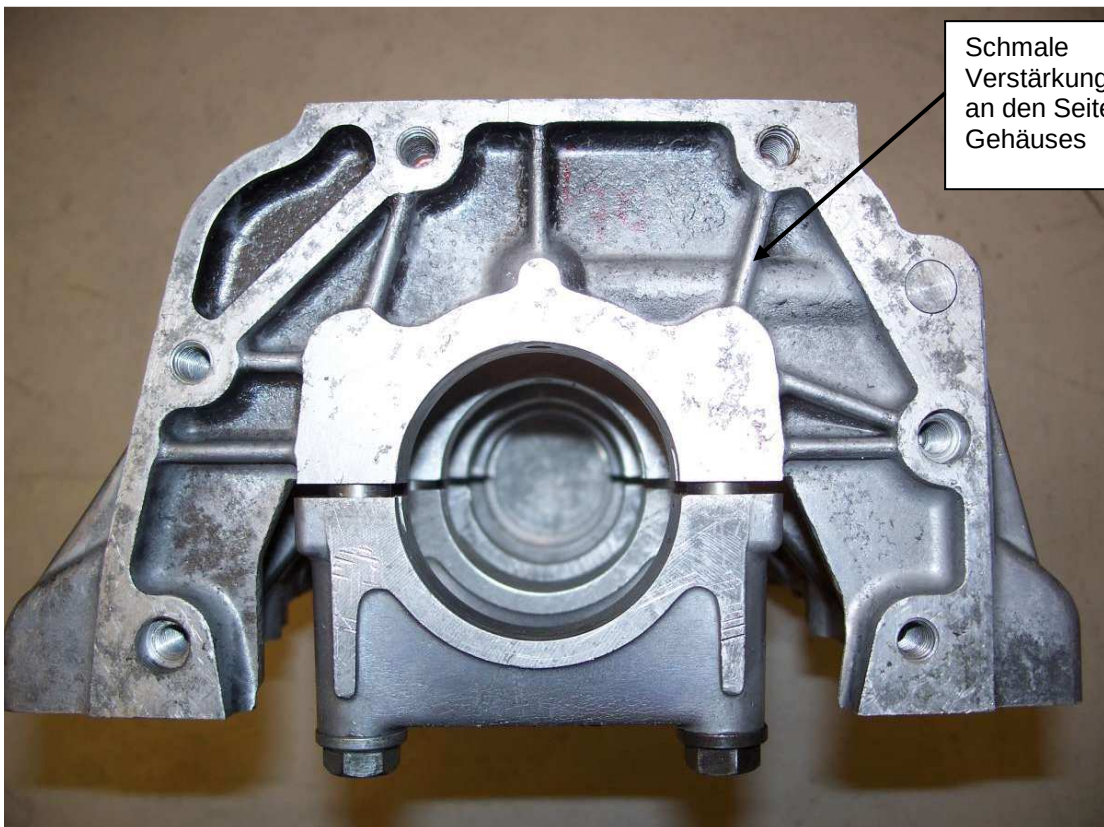
Eine Aluminiumölwanne verstärkt das Kurbelgehäuse und führt zusätzlich noch zu einer Senkung der Öltemperatur.

Bei einer Motorinstandsetzung sind Lagergasse und Zylinderdichtfläche sorgfältig zu überprüfen und ggf. nachzuarbeiten. (Siehe auch meinen Artikel in der Prinzenpost Nr.107, Ausgabe März 2007)

Ich empfehle außerdem eine Kontrolle der Hauptagerbrücken auf Gußfehlstellen (Lunker). Beim Einsatz in leistungsgesteigerte Motoren kann es zu Brüchen an diesen Fehlstellen kommen.

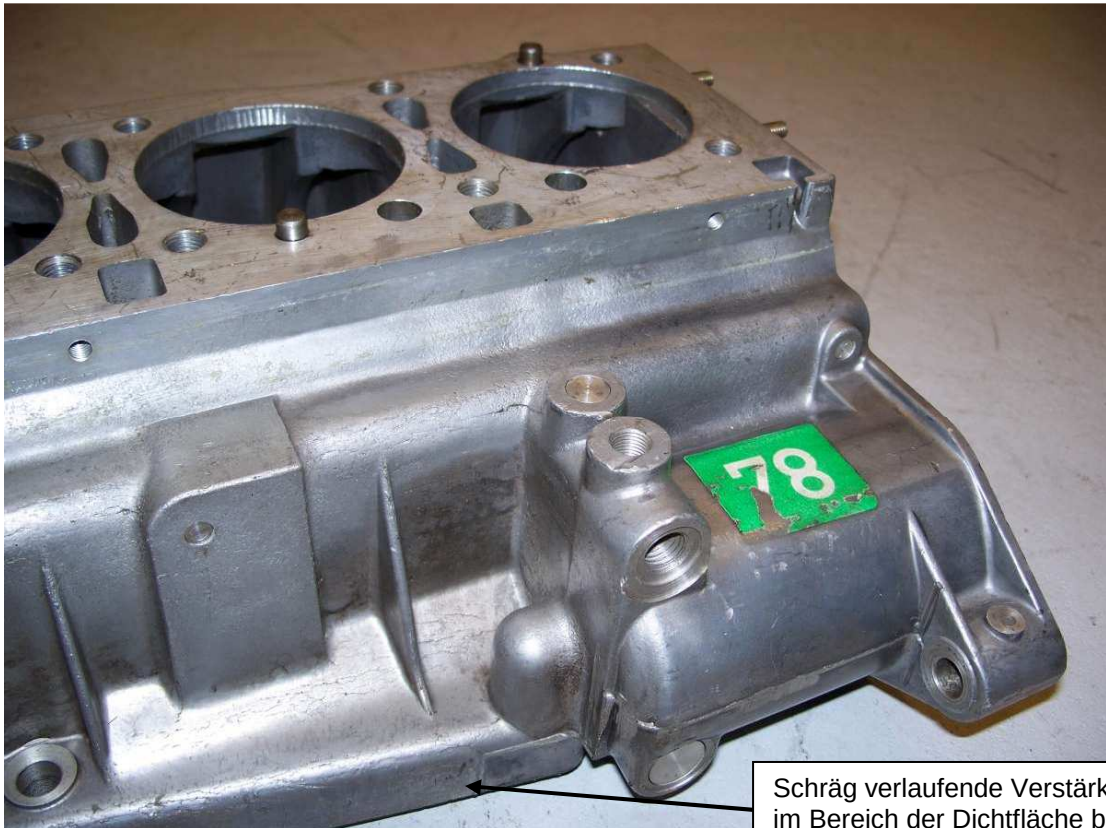
1. Gehäusebaureihe A:



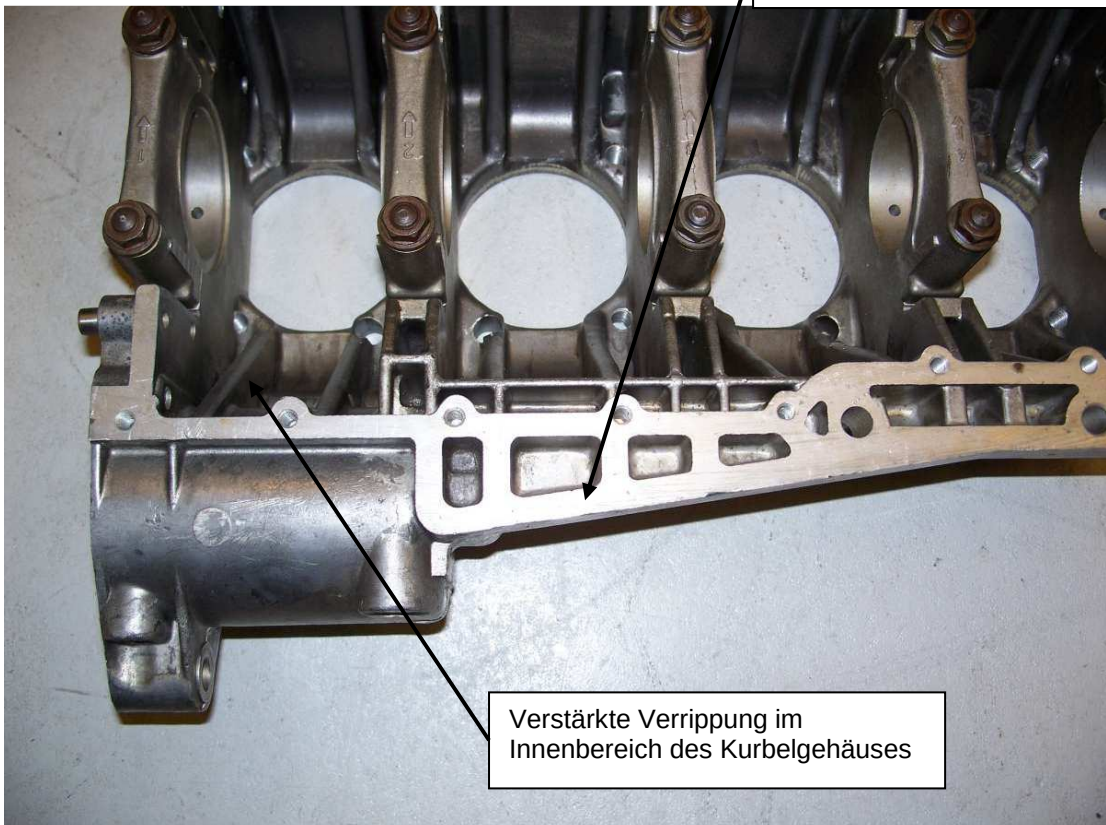


Schmale
Verstärkungsrippen
an den Seiten des
Gehäuses

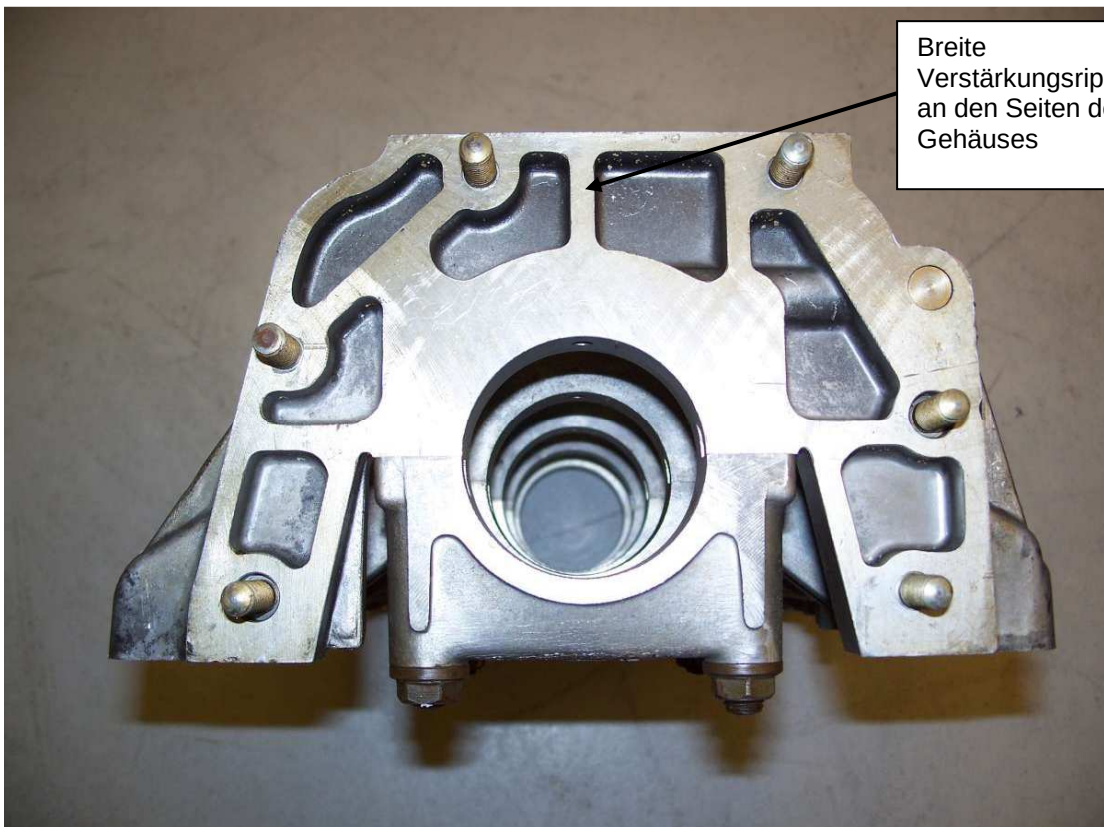
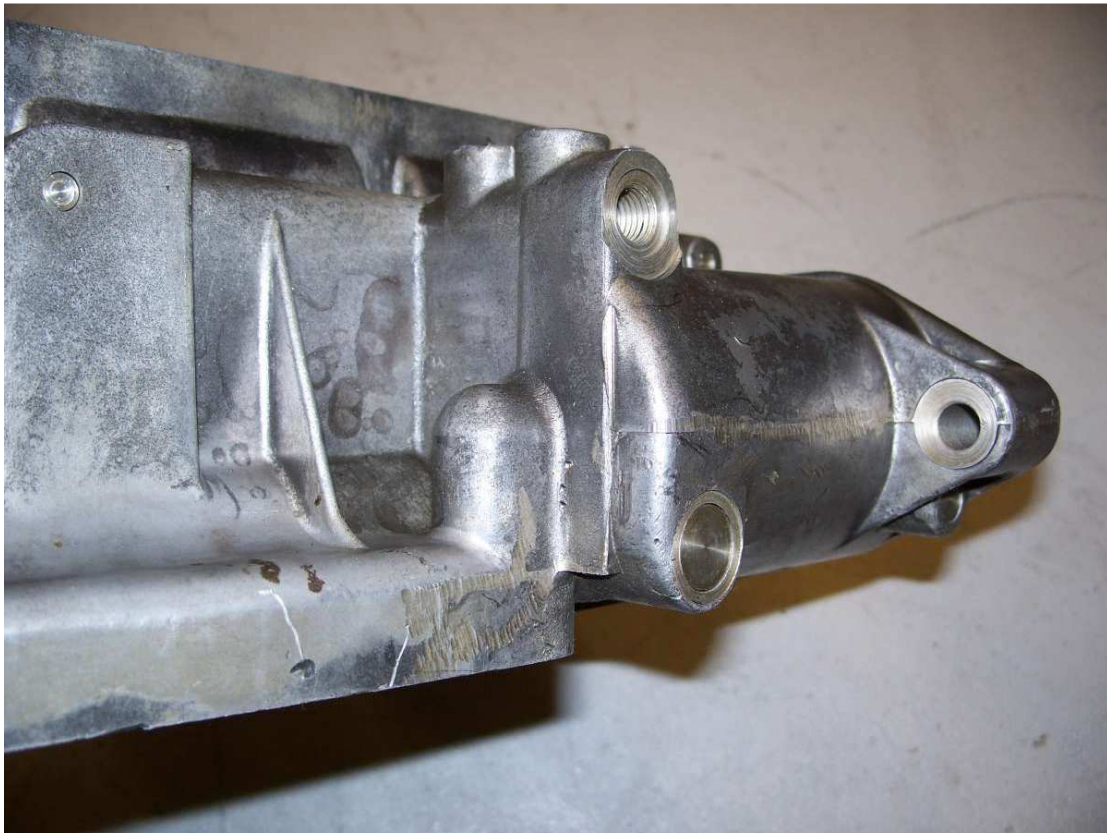
2. Gehäusebaureihe B:



Schräg verlaufende Verstärkung
im Bereich der Dichtfläche bis
hin zum Ölfiltergehäuse



Verstärkte Verrippung im
Innenbereich des Kurbelgehäuses



Breite
Verstärkungsrippen
an den Seiten des
Gehäuses

3. Gehäusebaureihe C:

