

M-R Test: NSU „Superlux“ 200 ccm

Nach dreijähriger Bewährung ihrer beliebten und verbreiteten Vorgängerin führten große Vollnabenbremsen, beträchtlich höhere Motorleistung und modernisierte Ausstattung zur „Superlux“, während der grundsätzliche Aufbau des soliden Triebwerks und das charakteristische Fahrwerk, das mit dem der sieggewohnten Rennmaschinen eng verwandt ist, beibehalten wurden.

BEWERTUNG

Motor und Antrieb

Der neue Motor stellt einen großen und echten Fortschritt dar, der nicht nur in der höheren PS-Zahl (bei gleicher Drehzahl!) zum Ausdruck kommt, sondern mehr noch in ausgeprägter Elastizität: in weichem Arbeiten schon bei niedrigen Drehzahlen, in **kräftigem Durchzug** und guten Beschleunigungswerten. Dabei konnte der spezifische Verbrauch spürbar herabgesetzt werden, so daß die „Superlux“ selbst bei forcierter Fahrweise **recht sparsam** bleibt. — Der Motor springt mit Sicherheit auf den ersten Tritt an, auch nach einer Frostnacht im Freien (Vergaser dazu natürlich reichlich geflutet), und heischt nur in der Warmfahrperiode Lufthebelbedienung zur Verbesserung des Leistungseinsatzes. **Ausdauer und Unempfindlichkeit** (Kolben, Kerze, Klopffreiheit usw.) erreichten auch bei Beanspruchung keinerlei Grenze. Das typische Nachschlagen des Zweitakters bei „geschobener“ Maschine wird von dem wirksamen Schalldämpfer und den vergrößerten Schwungmassen weitgehend verschluckt; ansonsten wurde „Viertakten“ überhaupt nicht bemerkt. Die Auswuchtung der Maschine ließ keinen Wunsch offen: leichte Vibrationen waren nur bei höchsten Drehzahlen spürbar, darunter praktisch null. Wohl traten infolge der guten Ansaug- und Auspuffgeräuschdämpfung als Schönheitsfehler Kolbenticken (unter bestimmten Umständen: „kalt“, geschoben . . . bei mittleren und niedrigeren Drehzahlen) und Zahnradgingen in Erscheinung. Das gut abgestufte Getriebe ist leicht und exakt schaltbar, bei allerdings reichlichem Pedalweg. Kupplung ist jetzt erfreulich leichtgängig und die (einzige) vollgekapselte Kette war nach den Testfahrten nicht im geringsten nachstellbedürftig.

Fahreigenschaften

Das Fahrwerk der NSU-Maschinen bietet eine glückliche Kombination von einwandfreier Spurhaltung — Lenkungsdämpfer wird solo nie benötigt —, **guten Lenkeigenschaften** und **fester Kurvenlage**, die sich nicht zuletzt in hoher Rutschfestigkeit bei Nässe und guter Geländegängigkeit auswirken. — In bezug auf Federweichheit scheinen allerdings die Möglichkeiten eines „Vollschwingachs“-Fahrwerks mit Ölstoßdämpfung vorn und hinten nicht ausreichend erschöpft, zumindest nicht bei Solofahrt und auf normalen Straßen. Zweifellos ließen sich durch weichere Federn auch die nicht ganz unterdrückten Nickschwingungen beseitigen.

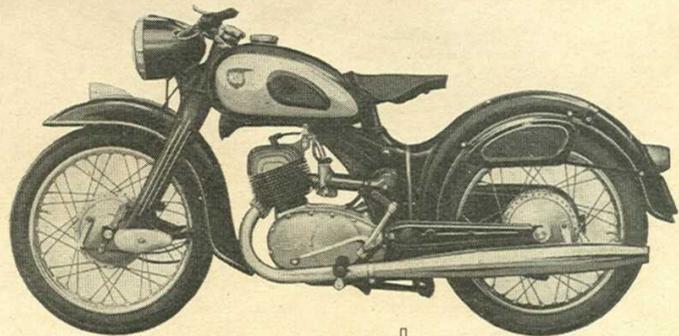
Bremsen

Die neuen Vollnaben sind in jeder Hinsicht ein Plus der Superlux; ihre Dimensionierung führt zu optimal-niedriger spezifischer Belastung, d. h. „Reserven“ und Lebensdauer. Die Vorderbremse stützt sich an einem Parallelgrammhebel ab, so daß keine direkte Reaktion auf die Federung zustandekommt. Die Bremsen fassen stets weich an und sind gut zu dosieren; daß extreme Wirkung vorn ziemlich hohe Handhebelkraft beanspruchte, ist angesichts der Dimensionierung evtl. eine Frage eines unabgeschlossenen Einlaufens.

Ausstattung

Sitzposition und Haltung sind auch für große Fahrer bequem und ermüdungsfrei, betont sportlich. Sattelfederung weich und langhubig. Es spricht für Handlichkeit und gute Lenkbarkeit, daß auch der 67-cm-Lenker noch reichlich breit empfunden wird. Lenker, Rasten und beide Pedale einstellbar. —

(Fortsetzung nächste Seite!)



www.nsu-superlux.vogo.org

PRÜFUNG

Gewicht

fahrfertig, mit vollem Tank **144 kg**
(vorn 67, hinten 77 kg)
zulässiges Gesamtgewicht 302 kg

Leistungsgewicht

fahrfertig 13,1 kg/PS
mit 1 Person = 75 kg **19,9 kg/PS**

Höchstgeschwindigkeit

aufrecht sitzend im Mittel **94 km/h**
liegend 102 km/h

Beschleunigungszeiten

von 20 auf 40 km/h im 2. Gang **3,5 sec**
von 30 auf 60 km/h im 3. Gang **7 sec**
von 40 auf 70 km/h im 4. Gang **12,5 sec**
(s. auch Beschleunigungskurve beim Durchschalten!)
1 km mit stehendem Start: 46,5 sec; Durchschnitt: **77 km/h**
400 m mit steh. Start: 23 sec.

Kraftstoffverbrauch (Kraftstoff ohne Öl)

bei gleichbleibender Geschwindigkeit
50 km/h **2,5 L/100 km**
70 km/h **3,1 L/100 km**
90 km/h **4,8 L/100 km**
Vollgas*) = 94 km/h **5,9 L/100 km**

*) nur theoretisch-meßtechnisch interessant; entscheidend ist der Durchschnittsverbrauch.

Durchschnittsverbrauch

bei hohen Reisegeschwindigkeiten, z. B. Hamburg — Nürnberg und zurück, mit „Netto“-Schnitten um und über 70 km/h (Autobahntempo 90!), teilweise mit steifem Gegenwind **3,9—4,1—4,3 L/100 km**

Bremsweg aus 50 km/h auf trockenem Asphalt

Vorderrad 19 m, Hinterrad 24 m, beide Räder **13,5 m**
(Bremsverzögerung 7,1 m/sec²)

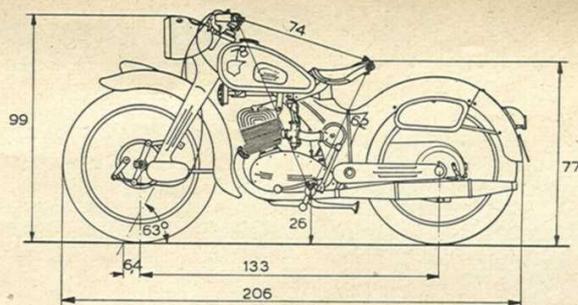
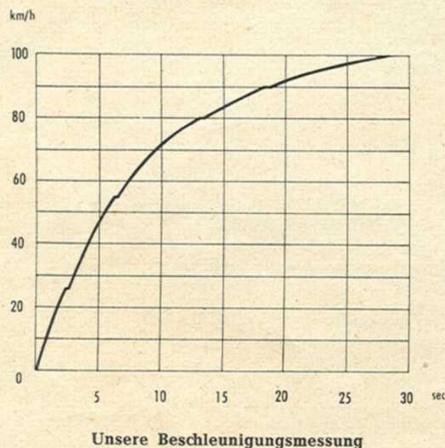
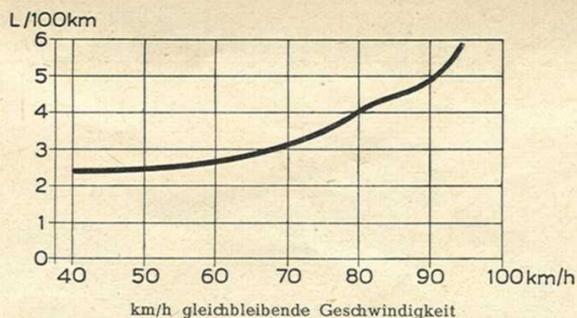
Abmessungen s. Skizze nächste Seite

Bereifung

empfohlener Reifendruck (Sozius)
vorn 1,25 atü, hinten 1,5—1,7 (2,0) atü, je nach Belastung

Prüfung 2100 bis 3800 km; Hamburg, Dezember 1954.

Tester Dipl.-Ing. Helmut Hütten



www.nsu-superlux.vogo.org

BEWERTUNG (Fortsetzung!)

Guter Schmutzschutz durch Schutzbleche mit tiefem Kastenprofil. — Ansprechendes und dauerhaftes Finish! —

Kleine Wünsche

Federung weicher, besonders vorn. — Drehgriffweg verkürzen. — Werkzeugsatz noch moderner (keine Mehrfachmaulschlüssel!). — Leerlaufanzeige.

KENNZEICHNUNG: NSU-Superlux (200 ccm)

Motor

NSU, Typ 201 ZB, Einzylinder-Zweitakter mit Umkehrspülung (Flachkolben), Einport. — Bohrung 62 mm, Hub 66 mm, Hubraum 198 ccm. — Verdichtungsverhältnis 6 : 1, Leistung 11 PS bei 5250 U/min (entsprechend etwa 88 km/h im 4. Gang). — Leichtmetallmotorgehäuse, Graugußzylinder, Leichtmetallzylinderkopf. Verstärkter Kurbeltrieb: Kurbelwelle in drei Kugellagern, Pleuel auf zwei Rollenreihen ohne Käfig. — KS-Kolben mit 3 Ringen.

Elektrische Anlage

Noris-Lichtbatteriezünder MLZ n 60/6/1600, 6 Volt, 60 Watt. — Batterie 6 V, 6 Ah (flache Bauart), in abgeschlossenem Seitenkasten gegenüber Werkzeug. — Zündpunkt: 4,8 mm oT. — Zündkerze: 14 mm, Wärmewert 240.

Schmierung

Durch Beimischung von Motoröl zum Kraftstoff 1 : 25 (SAE 50 — Zweitakter-Ole).

Vergaser

Bing-2/24/34 — Zweischiebervergaser mit Naßluftfilter und Versorgung mit Ansaugluft aus dem Inneren des Zentralrahmens. — Hauptdüse 120, Leerlaufdüse 35, Nadeldüse 1508, Nadelstellung 2, Luftschraube 1,5 Umdr. offen.

Kupplung

Trockenkupplung mit 3 Stahl- und 4 Belaglamellen.

Getriebe

NSU-Vierganggetriebe mit Fußschaltung, mit Motor in gemeinsamem Block. Schalthebellage und -richtung normgerecht. — Getriebestufen: 3,15 — 2,03 — 1,41 — 1 : 1. — Schmierung durch ca. 1 Liter Öl (Peilstab!), gemeinsam mit Primärtrieb (im Sommer Motoröl SAE 50, im Winter Motoröl SAE 30 oder Getriebeöl SAE 80).

Antrieb

Von Kurbelwelle linksseitig über schrägverzahnte Räder (1 Zwischenrad!) auf Kupplung, Übersetzung 2,58 : 1. — Von Getrieberitzel rechts über Rollenkette (1×12,7×6,4) DIN 8180, 130 Rollen mit Schloß, auf Hinterrad, vollgekapselt; Nachstellung mittels Exzenterplatten auf beiden Seiten. Übersetzung: 18 Z : 48 Z = 1 : 2,66. — Gesamtübersetzungen: 21,6 — 13,9 — 9,66 — 6,87 : 1. (Mit Seitenwagen und 16-er Getrieberitzel: 24,4 — 15,7 — 10,9 — 7,75 : 1).

Fahrwerk

Zentral-Stahlpreßrahmen mit angeschraubtem „Sozius-Ausleger“, nimmt freitragenden Motorgetriebeblock an hinteren Gehäuseflanschen auf. Zusätzliche Abstreifung von oben zum Zylinderkopf. — Vordergabel aus großem geschlossenem Profil, untenliegende (mittellange) Schwinghebel; Schraubendruckfedern mit darin befindlichen hydraulischen Stoßdämpfern innerhalb Gabelprofil. — Schwingarmhinterradfederung, gegen Zentralrahmen über senkrechten (Knie-) Hebel und zwei konzentrische Schraubenfedern mit darunter liegendem Ölstoßdämpfer abgestützt (im Rahmen-Inneren). — Lenkungs-dämpfer.

Räder

Austauschbare Leichtmetall-Vollnaben. Verbindung zum hinteren Kettenrad über drei Mitnehmerstifte. Steckachsen vorn und hinten (Bremsen werden mit Rad ausgebaut). Tiefbettfelgen 1,85 B × 19.

Bremsen

(Vollnaben-) Innenbackenbremsen 180 mm \varnothing , 40 mm breit. Bremsbelagfläche 288 qcm (zulässiges Gesamtgewicht: Bremsfläche = 1,05!). Beide Bremsen von Hand, Vorderbremse durch Stellschraube am Handhebel während der Fahrt nachstellbar.

Typenschild

rechte Rahmenseite, unter Sattel. — Rahmen-Nr.: darüber.

Tank

Satteltank („Büffelform“) mit 14 L. Inhalt; Reserve 1,4 L. — Schlanke Kniekissen.

Ausstattung

Sattel mit Doppel-Gummidecke über Schwinghebel angelenkt. — 160-mm-Scheinwerfer mit Schuttschieber für Zündschloß, eingebautem Tacho (VDO, zeigte im Prüfling 5—6% zuviel an, Wegstreckenanzeige genau). — Mittelständer mit Rückzugfeder und Arretierung. — Lenkschloß in Gabelkopf. — Gleiche Schlüssel für Batterie- und Werkzeugkasten, neben Hinterrad rechts bzw. links. — Zerlegbarer großer Diffusor-Schalldämpfer. — Hinterschuttschleche zur unmittelbaren Befestigung eines Soziussitzes vorgesehen (eingeschweißte Muttern!); Schutzblech abnehmbar. — Augen für Soziusrasten an Hinterschwinge (Stwg.-träger muß ggfls. zusätzlich angebracht werden). — Farbige Lackierung (reseda-grün) mit Zierstreifen, Alu-Teile poliert. Blankteile dauerhaft verchromt. — Umfangreiches Werkzeug.

Preis

1595,— DM (Jahressteuer 24,—DM, Haftpflichtprämie 65,— DM).

Hersteller NSU-Werke AG., Neckarsulm.