



TECHNISCHE DATEN

Motor:

Luftgekühlter NSU-Einzylinder-Viertakter mit ULTRAMAX-Steuerung
· Zylinderinhalt 247 ccm · Leistung 18 PS · Verdichtungsverhältnis 1:7,5 · Druckumlaufschmierung · 60 Watt-Lichtbatteriezündung · Kraftübertragung vom Motor zum Getriebe durch geräuscharme, schrägverzahnte Zahnräder · Neuer Ansauggeräuschkämpfer · Motoröl zweifach gefiltert, Mikro-Ölfilter

Getriebe:

Mehrscheiben-Trockenkupplung · Vierganggetriebe

Fahrwerk:

Zentralpreßrahmen · Federung: Schwinge mit Federbeinen, 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, an der Oberfläche verrippt · Verstellbarer Steuerungsämpfer am Lenker · Büffeltank, Inhalt 14 Liter, davon 1,5 Liter Reserve · Bereifung 3,25—19" · Diffusor-Auspufftopf · Neuer Gaskurzrehgriff (Wickelgriff)

Leistungsdaten:

Spitzengeschwindigkeit ca. 126 km/h · Normverbrauch ca. 3,2 Liter/100 km · Leergewicht (betriebsfertig, voll getankt) 174 kg · Beiwagenfest, Anschlüsse vorhanden.

Und was Sie als Käufer einer SUPERMAX ganz umsonst mitbekommen, das ist ein Kundendienst, wie er in dieser Art nicht gleich wieder geboten wird. 4500 NSU-Vertragswerkstätten mit speziell ausgebildeten NSU-Mechanikern sind über das ganze Land verteilt, und sogar im Ausland finden Sie immer wieder das blau-weiße NSU-Zeichen. Sie sind also nirgends verlassen, überall sind Sie in guter Hut.



NSU - Vertretung
Fahr-, Motorräder - Autoreifen
Georg Damm
Heidelberg-Wieblingen
Mannheimerstr. 288



SUPERMAX



NSU WERKE AKTIENGESELLSCHAFT NECKARSULM (GERMANY)

Es ist keine Übertreibung

daß der Name „Max“ seit Erscheinen der NSU-Max in den Zulassungsregistern auffallend oft eingetragen wird. Fleißige Statistiker haben es nachgezählt: Die 250 ccm-Max ist in den beiden letzten Jahren das meistverkaufte Motorrad aller Klassen gewesen, die Zweitakter nicht ausgenommen.

Wie soll das erst werden, wenn sich die SUPERMAX herumgesprochen hat?

Schon der Name verrät es: Die SUPERMAX von NSU ist eine verbesserte, verfeinerte Ausgabe der Max. Die Maschine hat - das ist die wichtigste Neuerung - Federbeine bekommen. Ferner hat man sich noch einmal mit dem Ölumlauflauf und der Luftansaugung befaßt und beidem in geradezu raffinierter Weise den letzten Schliff gegeben. Und schließlich ist der Gasdrehgriff gegen den modernen „schnellen“ Wickelgriff ausgetauscht worden. Geblieben ist jedoch alles, was der Max zu ihrem unerhörten Siegeslauf auf dem Motorradmarkt (und übrigens auch auf den Geländestrecken) verholfen hat: der 250 ccm Viertaktmotor mit seiner echten Leistung von 18 PS, die Steuerung der Ventile durch den weltberühmt gewordenen ULTRAMAX-Schubstangenantrieb, der unverwüsthliche und absolut verwindungssteife Zentralpreßrahmen, die Rennbremsen, der Steuerungsdämpfer mit seinem ... Ach, wissen Sie, alle diese schönen Dinge sind eigentlich viel zu schade, als daß man sie so sang- und klanglos in eine Aufzählung quetschen dürfte. Haben Sie einen Augenblick Zeit für ein richtiges „Benzingespräch“ über die SUPERMAX?

Mein Gott, wir kennen ja Ihre Sorgen: Es gibt so viele Motorradtypen heutzutage: dicke und dünne, rote und grüne, hustende und röhrende, ja und natürlich auch billige und teure. Was soll man da wählen? Hier gleich ein Rat: Wenn Sie eine ganz furchtbar billige Maschine suchen und Sie es sowieso gern scheppern hören und Sie außerdem als perfekter Kfz.-Mechaniker dringend Sonntagsbeschäftigung brauchen, dann kaufen Sie lieber **keine** SUPERMAX. Denn die SUPERMAX scheppert nicht, zum Reparieren bietet sie auch kaum Anlaß, und was den Preis anbelangt, so finden Sie vielleicht doch was **noch** Billigeres. Die SUPERMAX, die ist nämlich nicht „billig“, die ist „preiswert“ - und das ist ein wichtiger Unterschied. Auch darin ist sie das typische Motorrad für den anspruchsvollen, für den sozusagen kultivierten Fahrer.

Da ist einmal der Viertakt-Motor. Der macht nicht „klingeling“, sondern „blubb-blubb-blubb-blubb“, Takt für Takt, Sekunde für Sekunde, Stunde für Stunde, Jahr für Jahr. Sauber und exakt werden Frischgemisch und Abgase durch die Ventile gesteuert - sauber im Leerlauf wie bei Vollgas, auf gemütlicher Schleichfahrt wie bei sportlich-hochtourigem Drehen. Es geht nun einmal nichts über den Viertaktmotor. Von Störungen durch Temperaturwechsel, schlechte Gemischbildung und dergleichen bleibt er verschont, und obendrein ist er merklich sparsamer. Was bei der Anschaffung das Ventilsystem mehr kostet, holen Sie an gespartem Benzin und Öl bald wieder herein!

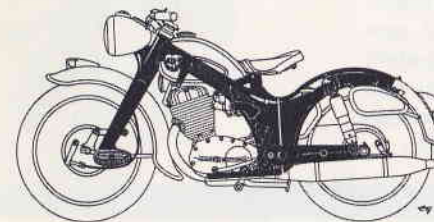
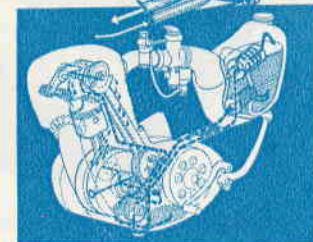
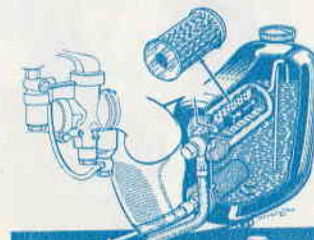
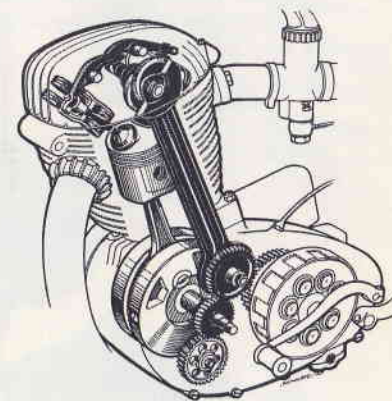


A propos Ventilsystem: Da müssen wir noch einmal auf die ULTRAMAX-Steuerung zu sprechen kommen. Die Idee dazu haben die NSU-Konstrukteure der guten, alten Dampflokomotive abgucken. Der Witz bei dieser Art von Ventiltrieb besteht darin, daß die obliegende Nockenwelle von der untenliegenden Kurbelwelle nicht durch eine Kette oder eine Zahnradkombination oder einen Wellentrieb mit Kronrad (sogenannte Königswelle), sondern durch eine Art Pleuelstange angetrieben wird. Das bedeutet: exakter Kraftschluß, kein Spiel (wie bei Kette und Zahnrad), geringeres Geräusch. Es gibt keinen eleganteren Steuerungsmechanismus als diesen! Auch deshalb sagten wir: Die SUPERMAX ist das Motorrad für den kultivierten Fahrer.

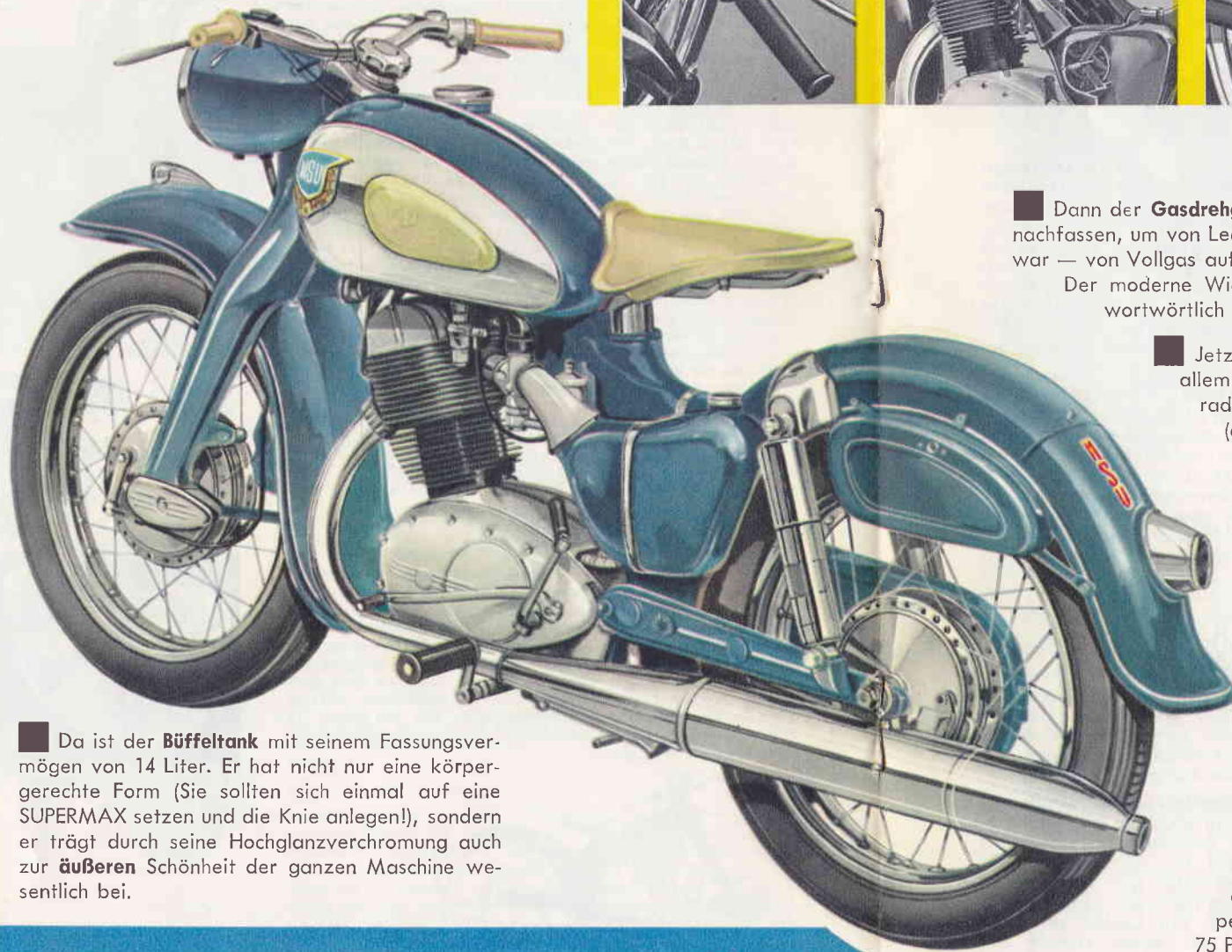
Jetzt kommt etwas sehr Wichtiges, etwas, worauf die NSU-Konstrukteure direkt stolz sind: das verbesserte Schmieröl-Umlaufsystem. Zunächst haben sie - und das ist eigentlich selbstverständlich - das bei der Max so bewährte Druckumlaufsystem beibehalten: Das Öl wird nicht nach irgendeinem Tauchprinzip mehr oder weniger wahllos herumgespritzt, sondern es wird aus einem separaten Ölbehälter durch eine Pumpe in genau dosierter Menge an die Schmierstellen herangebracht. Und nun das Neue: Zum ersten Male in der Geschichte der Motorradtechnik hat NSU in diesem Ölkreislauf ein Feinfilter eingeschaltet. Das Ding nennt sich MICRONIC-Filter. Und das mit Recht, denn es hält selbst die „mikronenhaftesten“ Kleinstteilchen bis zu einem Durchmesser von 2/1000 mm (in Worten: zweitausendstel Millimeter) zurück. Das ist wichtig. Diese feinsten Partikel wirken nämlich wie eine Schleifpaste. An die 30 Gramm von diesem Teufelszeug hält der MICRONIC-Filter im Laufe von 10 000 Kilometer zurück!

Ein paar Worte zum Zentralpreßrahmen. Das ist auch so eine ganz besondere NSU-Erfindung! Mit gutem Gewissen dürfen wir sagen, daß es keine stabilere, gegen Verdrehung und Verwindung oder gar Bruch gesichertere Rahmenkonstruktion gibt als diese. So wie sie das Rückgrat der Max war, so ist sie nun das Rückgrat der SUPERMAX. Und die klare, glatte Linienführung, die sie dem ganzen Motorrad gibt, ist auch nicht zu verachten. Die SUPERMAX ist eben eine Augenweide!

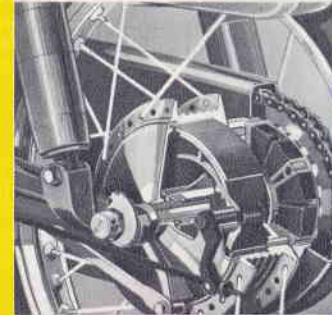
Immer wieder müssen wir es sagen: Was nützt der schönste 18-PS-Motor, wenn das Fahrwerk es nicht erlaubt, diese Leistung auch auf mäßig guter Straße wirklich auszufahren? Wenn die Räder nicht in jedem Falle volle Bodenhaftung behalten? Deshalb bei der SUPERMAX vorn und hinten Schwingachsfederung, deshalb vor allem nun die hydraulisch gedämpften Federbeine mit einem Federweg von 75 Millimeter. Je nach Belastung kann man sie ohne Werkzeug von „hart“ auf „weich“ umschalten. Alles in allem haben wir hier ein Federungssystem, das sich sowohl in Straßenrennen als auch in unzähligen Geländewettbewerben großartig bewährt hat.



Und hier ist sie, die neue SUPERMAX, das derzeit stärkste und schnellste Motorrad aus dem Hause NSU. Wollen wir uns noch ein paar Kleinigkeiten anschauen — Kleinigkeiten, die dem Kenner so wichtig sind!



■ Da ist der **Büffeltank** mit seinem Fassungsvermögen von 14 Liter. Er hat nicht nur eine körpergerechte Form (Sie sollten sich einmal auf eine SUPERMAX setzen und die Knie anlegen!), sondern er trägt durch seine Hochglanzverchromung auch zur **äußeren** Schönheit der ganzen Maschine wesentlich bei.



■ Dann der **Gasdrehgriff**. Sie wissen doch: bisher mußte man ein-, zweimal nachfassen, um von Leerlauf auf Vollgas und vor allem — was viel peinlicher war — von Vollgas auf Leerlauf zu kommen. Das ist jetzt anders geworden! Der moderne Wickelgriff läßt sich vom einen zum anderen Anschlag wortwörtlich „aus dem Handgelenk“ durchdrehen.

■ Jetzt das **Auspuffsystem**: wuchtig, dabei formschön und vor allem leise. Leise! Sie wissen doch, das wirklich gute Motorrad vergeudet seine Kraft nicht in sinnloser Lärmentwicklung (auch Krach kostet PS), sondern bewegt sich in sympathisch tiefem Blubberton durch die Landschaft. Außerdem macht das auf die anderen Verkehrsteilnehmer einen guten Eindruck, was heutzutage nicht unwichtig ist.

■ Da wir gerade vom Lärm sprechen: Die SUPERMAX hat natürlich das System der **Beruhigten Luft**. Das heißt, die Frischluft wird nicht durch irgendein kleines Filterchen direkt in den Vergaser eingesaugt, sondern muß zunächst den ganzen Innenraum des Zentralpreßrahmens durchströmen, wo sie sich entwirbelt, glättet und vorreinigt, dann muß sie ein überdimensioniertes Filtersieb passieren (hier setzen sich die feineren Staubteilchen ab), und dann erst wird sie für würdig befunden, sich im Vergaser mit dem Kraftstoff zu einem Nebel zu vermischen. Gewinn: durch den größeren Beruhigungsraum geringeres Ansauggeräusch, durch die Entwirbelung höhere Leistung, durch die doppelte Reinigung Minderung des Verschleißes um volle 75 Prozent!

Daß die SUPERMAX einen geschlossenen **Kettenkasten** hat, ist ebenso selbstverständlich wie die Ausrüstung mit einem wirklich guten **Schwingsattel**. Worauf die NSU-Leute aber besondere Mühe verwendet haben und was der Fahrer besonders schätzt, das sind die **Bremsen** der SUPERMAX: Trommeldurchmesser vorn und hinten 180 mm, wirksame Bremsfläche 280 qcm! Diese Original-NSU-Rennbremsen tragen — zusammen mit der hydraulisch gedämpften Schwingenfederung und der hervorragenden Sitzposition — dazu bei, daß man die SUPERMAX nicht nur als ein schnelles, sondern vor allem als ein extrem **sicheres** Fahrzeug ansprechen kann.

Und auch diese Trümpfe stechen



Ein Trumpf ist zum Beispiel der **Lenkungs-dämpfer** an der SUPERMAX. Da kann man speziell bei Gespannbetrieb die Lenkung ganz dem eigenen Geschmack anpassen. Die einen fahren ja gern mit mehr oder weniger starker Dämpfung, andere lieben einen ganz leichten, lockeren, allein durch die Kreiselkräfte des Vorderrades stabilisierten Lenker. Wie auch immer, die SUPERMAX wird da jedem Wunsch gerecht.

Seitenwagenbetrieb — das ist auch so ein Trumpf! Nun ist es natürlich primitiv, heutzutage bei einer 250 ccm-Maschine noch besonders hervorzuheben, sie sei seitenwagenfest. Eine moderne 250er **muß** einen Seitenwagen vertragen. Gut. Nun fahren Sie aber einmal probeweise ein SUPERMAX-Gespann! Selbst alte Hasen sind immer wieder verblüfft, was man damit machen kann. So etwas Kraftvolles, Robustes und auch bei härtester Schinderei Standfestes, dabei in der Federung Harmonisches findet man nicht gleich wieder bei einem dreibeinigen Fahrzeug. Kein Wunder, daß im Geländesport in der Seitenwagenklasse bis 250 ccm die Max beziehungsweise die SUPERMAX heute geradezu unschlagbar ist, ja daß sich andere Maschinen nur selten noch zum Kampfe stellen.

Ein kleines Trümpfchen: die wunderbar leichte, geradezu elegante Nachstellbarkeit aller vier Bowdenzüge. Das spart manchen Ärger! Da wird nicht mehr unten im Dreck oder gar irgendwo in den Eingeweiden herumgefummelt — da dreht man oben am Lenker an einer Rändelmutter, und schon stimmt der



in Christianiablauf haben oder im vornehmen Schwarz. In Christianiablauf gibt's die SUPERMAX außer mit Chromtank und Chromfelgen auch noch mit doppelt-eingebranntem Chromspiegelntank in weiß und ebensolchen Felgen (ohne Aufpreis, versteht sich). Das wäre dann sozusagen „Miß NSU“, die Schönheitskönigin unter den Motorrädern.

Bitte, wählen Sie!

Laden wieder! Ebenso die elegant saubere Verlegung der Bowdenzüge und die wasserdichte Führung der elektrischen Kabel. Da schlabbert nichts mehr herum — da ist eben sozusagen nichts mehr da! Wenn Sie vorn auf die Bremse treten, leuchtet hinten ein **Stopplicht** auf. Ein kleiner, aber ein wichtiger Trumpf! Er schon die Nerven des Fahrers ungemain. Am Lenker der SUPERMAX finden Sie ein kleines Hebelchen, das nicht jede Maschine hat: einen Dekompressor oder richtiger einen **Ventilanheber**. Damit kann man sich das Antreten der Maschine erleichtern. Gewiß, so unbedingt nötig wäre diese Starthilfe nicht. Aber warum soll man sich das Leben nicht bequemer machen, wenn sich die Möglichkeit dazu bietet?

Und unser letzter Trumpf: Die SUPERMAX sticht in mehreren Farben! Sie können sie

