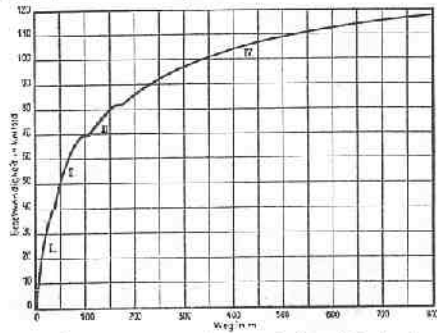


Die AAZ fährt – NSU 501/OSL

Die bekannte Fachzeitschrift „Allgemeine Automobil-Zeitung Berlin“ veröffentlichte in Nr. 5 vom 2. Februar 1935 einen Prüfungsbericht über unser NSU-D-Touren-Sport-Modell 501/OSL des Fachschriftstellers Helmuth Warner Bösch, dem wir ausgiebige, nichtigende Interessierende Daten entnehmen.

Bei der Beurteilung eines Sportmotors steht die Leistung natürlich im Vordergrund. Mit 122 gestoppten km/Std. dürfte die NSU eine der schnellsten sortenmäßigen deutschen Maschinen sein. Aber noch erstaunlicher als die Spitzenleistung des Motors ist der feibelhafte Anzug. Knapp 240 m nach dem Start erreicht die Maschine 90 km/Std., und nach 350 m ist sie schon auf 100.

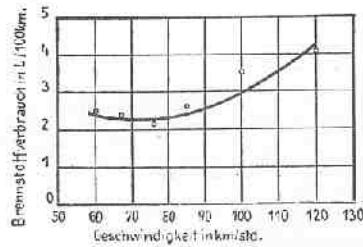
Bei den Versuchen war der Amal-Vergaser mit einem Schieber 29/4 und einer Hauptdüse 170 ausgerüstet. Die Dösenadel hing in der zweiten Kerbe von oben. Mit dieser Einstellung sprang der Motor – wenn das Getriebe erst einmal „weichgedreht“ war – auch bei 12 Grad unter Null tobischer auf den ersten Tritt an, lief dann ruhig mit einer Leerlauf-Drehzahl von unter 200 (U) und ging weich und lochfrei hoch, wenn man den Drehgriff aufriß. Ich kenne eine ganze Reihe guter englischer Sportmotoren, aber darunter war kaum einer, der unter allen Betriebsverhältnissen so unbedingt sicher dem Willen des Fahrers folgte wie dieser NSU-Motor. Die glänzende thermische Durchbildung des Verbrennungsraums, die dem mit den augenblicklichen technischen Mitteln erreichbaren Idealfall für zwei Ventile schon sehr nahekommen dürfte, spiegelt sich schon in dem Verhalten der Kerze: Die gleiche Bosch, die nach einer Viertelstunde Leerlauf noch keine Aussetzer zeigt, steht drei Volles-Ausruunden durch, ohne zu vorrecken, und die Demontage nach einer solchen Gewaltfahrt bestätigt den glänzenden Eindruck, den der Motor nach seinem Verhalten macht. Der Verbrennungsraum zeigt durch die hochstegigen, an der richtigen Stelle eingesetzten Rippen nicht eine heiße Stelle, sondern einen gleichmäßigen Rußüberzug, der sich leicht mit dem Finger wegwischen läßt.



Noch überzeugender als die Spitzenleistung ist die glänzende Beschleunigung des Motors. Obwohl der 3. Gang nicht voll ausgenutzt ist, erreicht die Maschine 100 km/Std. schon 240 m nach dem Start. Man erkennt deutlich die sehr kurzen 5-Waltpausen, die nur mit der Fußschaltung möglich sind.

Aber noch ein zweites Kriterium für den thermischen Wirkungsgrad läßt sich leicht kontrollieren – der Verbrauch. Je besser die Ladung eines Motors ausgenutzt wird, um so höher ist die aus der gleichen Brennstoffmenge herausgeholtte Leistung, um so niedriger ist der Verbrauch. Es ist ja bekannt, daß ein kopfgesteuerter Motor besonders bei Hochverdichtung durch den günstigen, taschenlosen Verbrennungsraum fast immer sparsamer arbeitet als ein sv-Motor; aber der 1:5 verdichtete NSU-Motor dürfte selbst für den Fachmann eine Überraschung bringen: er liegt im Verbrauch erheblich unter den meisten 200 ccm-Motoren – den niedrigsten Wert habe ich mit 2,14 (U) Liter auf 100 km bei etwa 75 km/Std. festgestellt.

Es sei hier eingeschaltet, daß natürlich nur eine sehr sorgfältige Einstellung des Vergasers und der Zündung zu diesen optimalen Werten führt und daß besonders die LeerlaufEinstellung von größter Bedeutung ist usw.



Im Verbrauch liegt die Maschine günstiger als die meisten 200 ccm-Motoren – auch ein Beweis für die glänzende thermische Durchbildung. Erst bei 100 km/Std. überschreitet der Motor die 3-Liter-Grenze.

