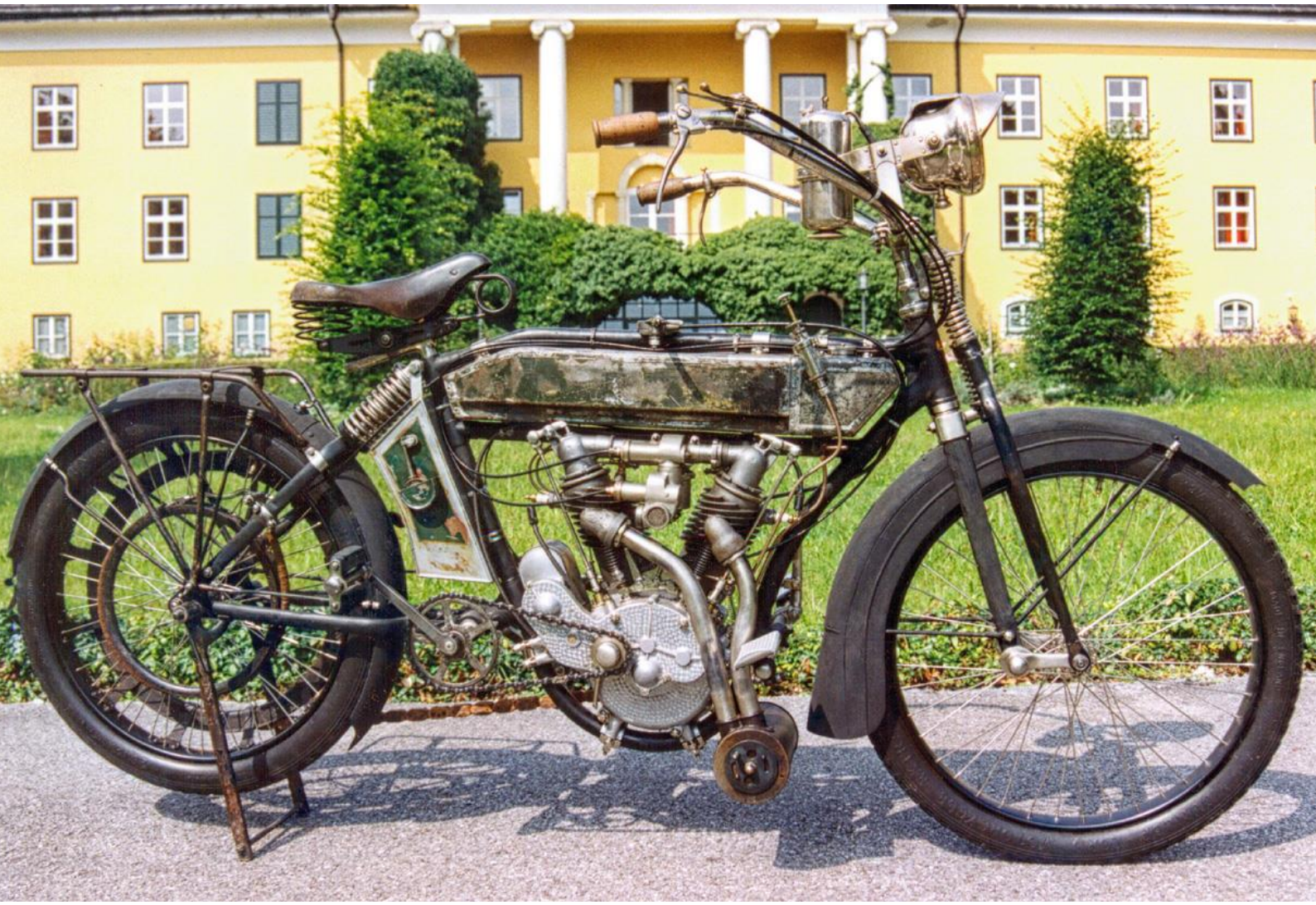
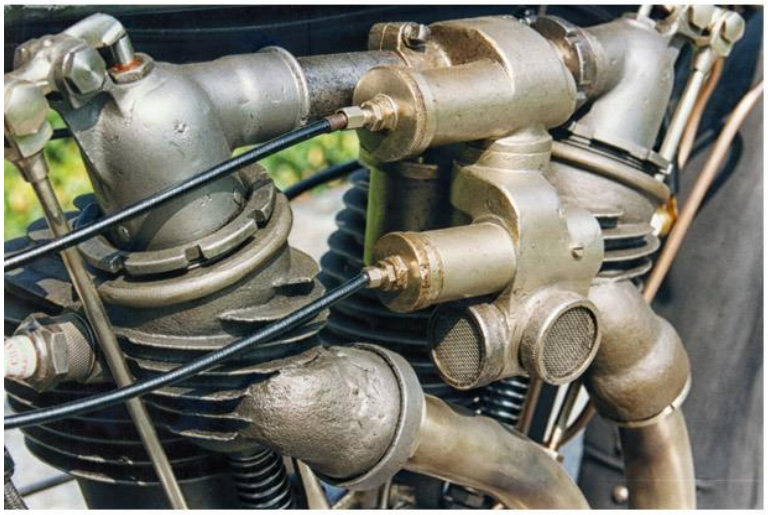
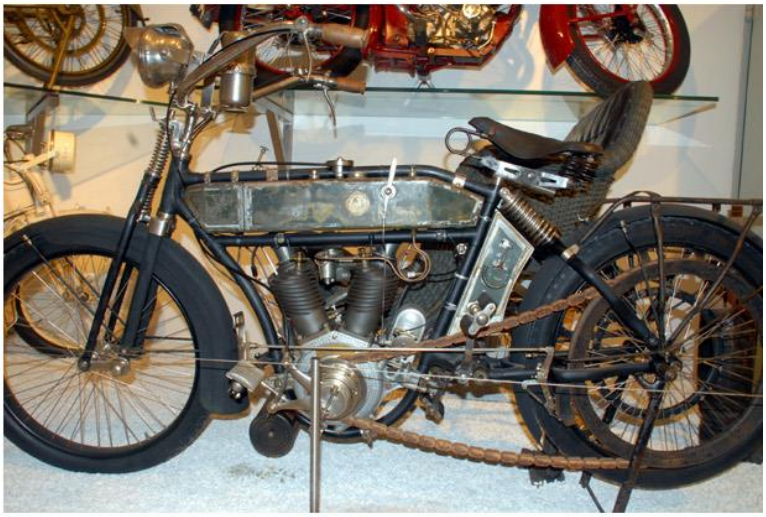


„Wehe, wenn sie losgelassen“ - NSU Modell *6 ½ PS 830ccm 1912*

Der mächtige Zweizylindermotor hat lange Tradition bei NSU. 1901 hatten die Neckarsulmer das erste Motorrad herausgebracht, ein kleines 1 ¼ hp. Modell mit einem Motor vom Schweizer Zulieferer Zedel. 1903 wurden die Motoren schon im eigenen Haus gebaut, die Ventilsteuerung war wie beim Schweizer Vorbild gegenläufig (bis Mitte der zwanziger Jahre waren alle NSU Motoren bis auf die Rennausführungen wechselgesteuert). Neben diesem 2 ½ hp. Modell entwickelte die Konstruktionsabteilung aber auch einen wassergekühlten gabelförmigen Zweizylindermotor. Die französische Griffon hatte ja bereits 1902 die Schlagkraft von V-Motoren bewiesen. Berühmt wurde die mächtige Zweizylinder NSU durch den deutschstämmigen Edward „Eddy“ Lingenfelder, der damit 1909 in Indianapolis die amerikanischen Cracks - darunter den Indian Star Jake de Rosier - niedergerungen und das 10 Meilen Bahnrennen gewonnen hatte… in deutschen Quellen aber hartnäckig mit dem Vornamen „Otto“ bedacht wird … in den USA erhielt Lingenfelder jedenfalls den Kampfnamen „Champion oft he West“. Mit 124 km/h stellte er auch einen Bahn-Geschwindigkeits-Weltrekord auf, der allerdings nicht offiziell anerkannt wurde.

Die in den USA eingesetzten Rennmaschinen dürften im dortigen Zweigwerk entwickelt worden sein. Aber Erfahrungen aus dem Rennsport flossen auch in die Serienmodelle aus Neckarsulm ein: mit der 5 hp. gab es bereits 1905 eine Maschine, deren V Motor mit dem vorderen Zylinder nach unten geneigt eingebaut wurde. Es folgten stärkere Versionen, die 1912 zum ultimativen Superbike der Baureihe führten: eine 830 ccm schwere Maschine für den Beiwagenbetrieb, mit einer direkt von der Motorachse angetriebenen Doppelübersetzung mit Kupplung, die von Friedrich Wilhelm Kupke entwickelt, als „Pfeffermühlen-Kurbelschaltung“ bekannt und auch an andere Lizenznehmer abgegeben wurde. Für die nominal 6,5 PS bei 2000 U/Min. genügte ein Flachriemen nicht mehr, die Kraft wurde mittels eines wuchtigen Gliederriemens ans Hinterrad geliefert.

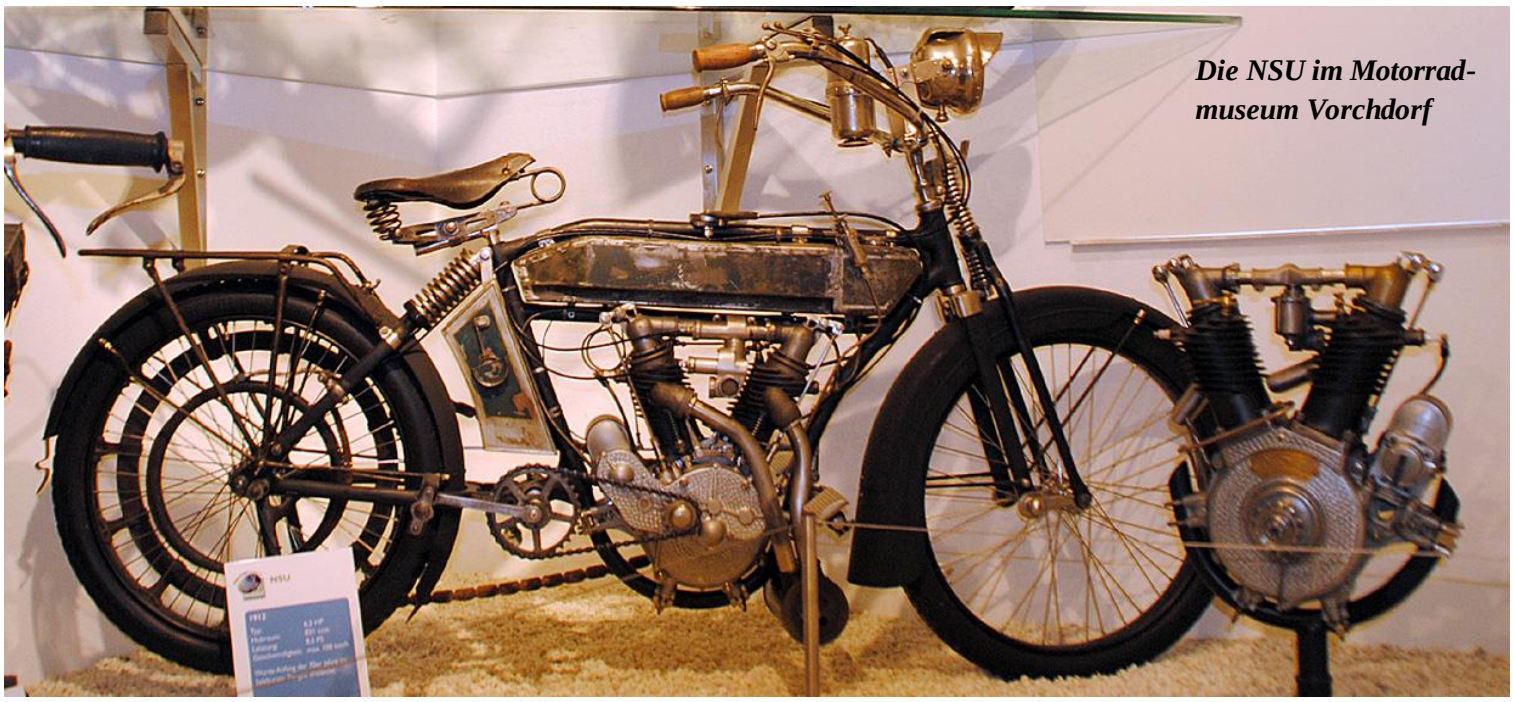




Gebändigt wurde die Bockigkeit des Schwergewichtsmodells mittels einer Schwinge hinten, die sich mit einer massiven, zentral angeordneten Schraubenfeder abstützte (ein Vorgänger der Cantilever-Federung). Vorne dämpfte eine Schwinggabel mit einer vor dem Steuerkopf sitzenden Zentralfeder. Mit den Zweizylindermodellen kam NSU ganz gut über den Krieg, eine große Anzahl dieser Motorräder wurde in feldgrauer „Uniformierung“ an das Militär geliefert. Eine solche 6 ½ hp. aus 1912 – also noch in zivilem Kleid - können wir hier zeigen.

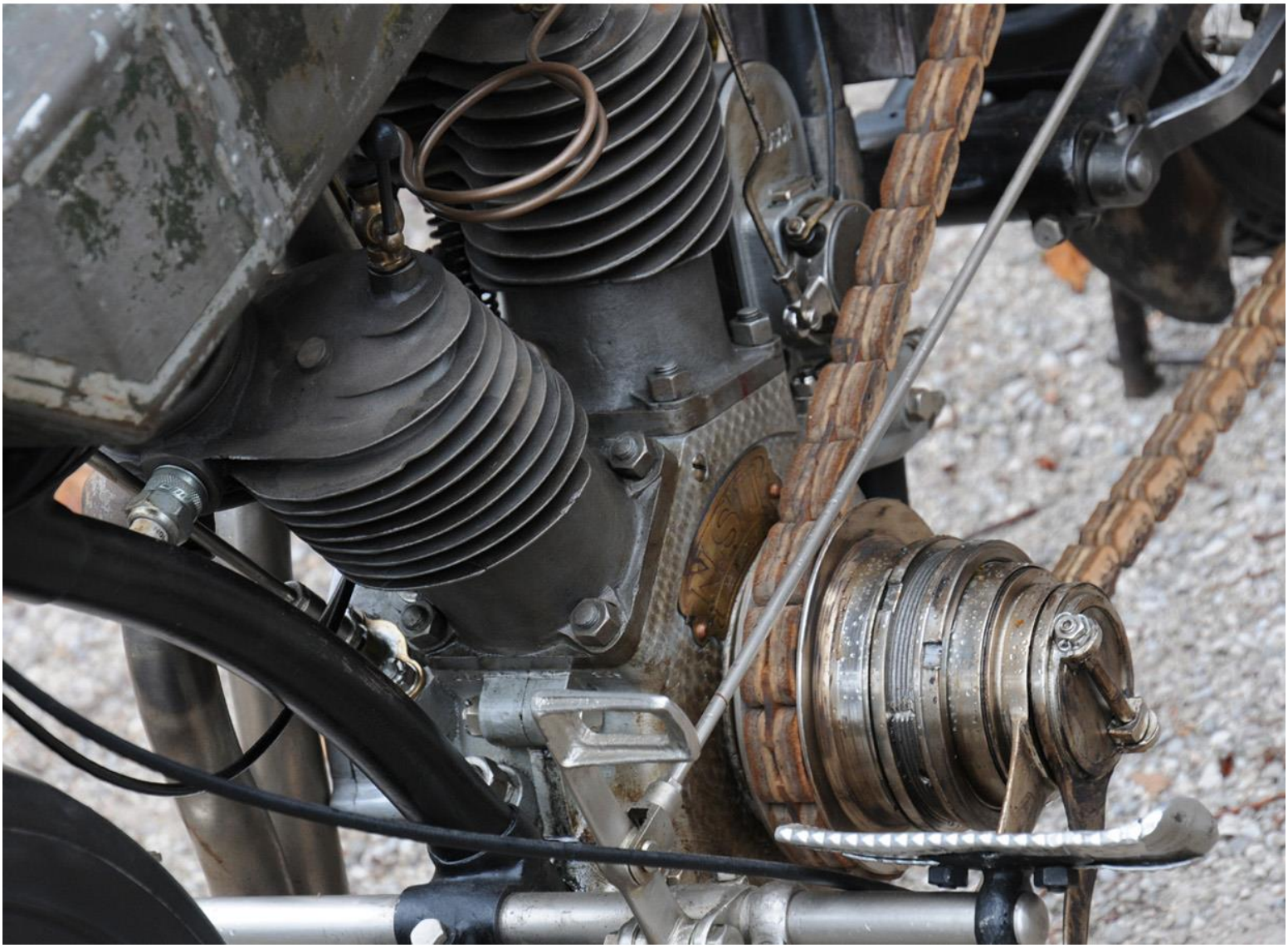
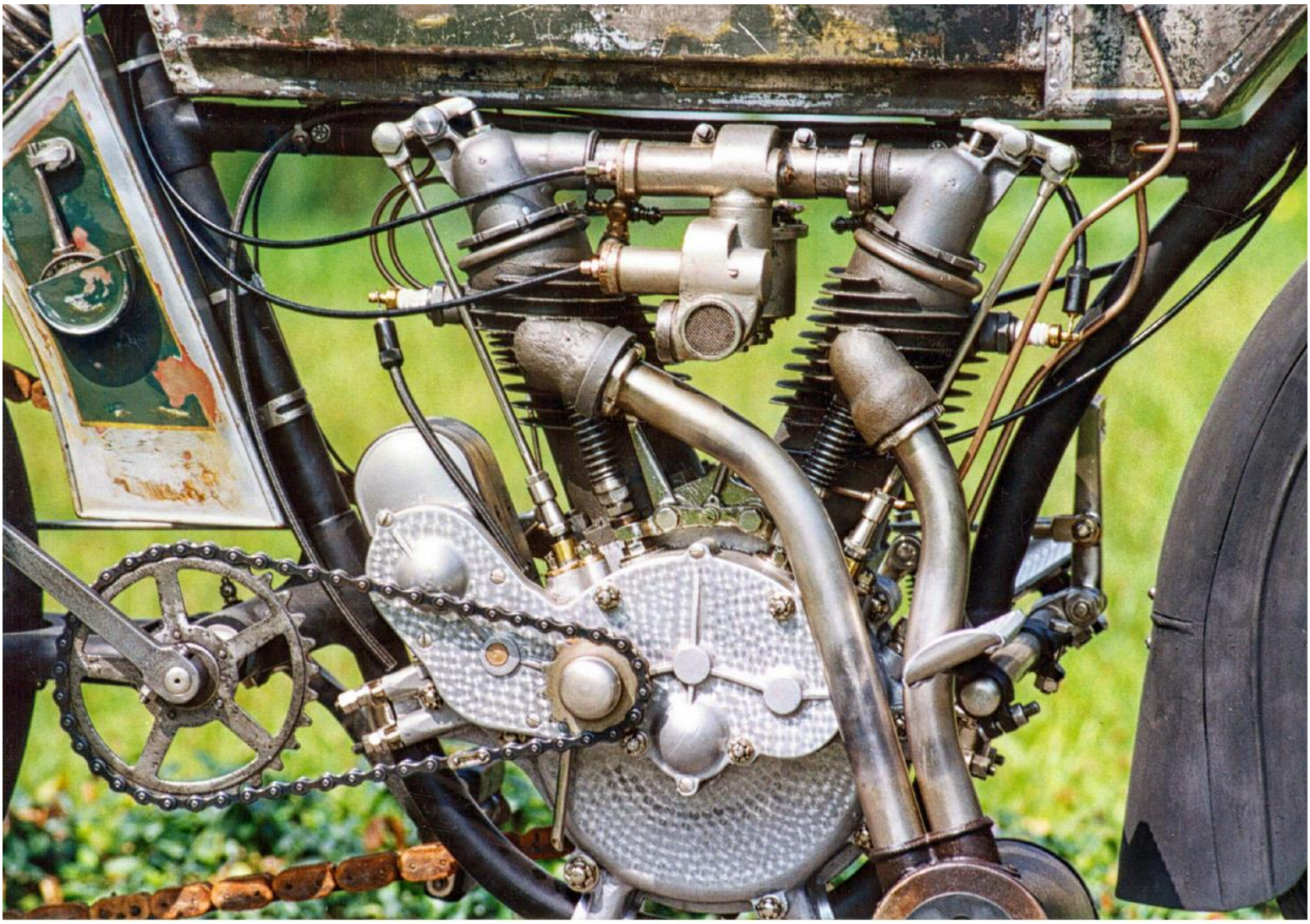
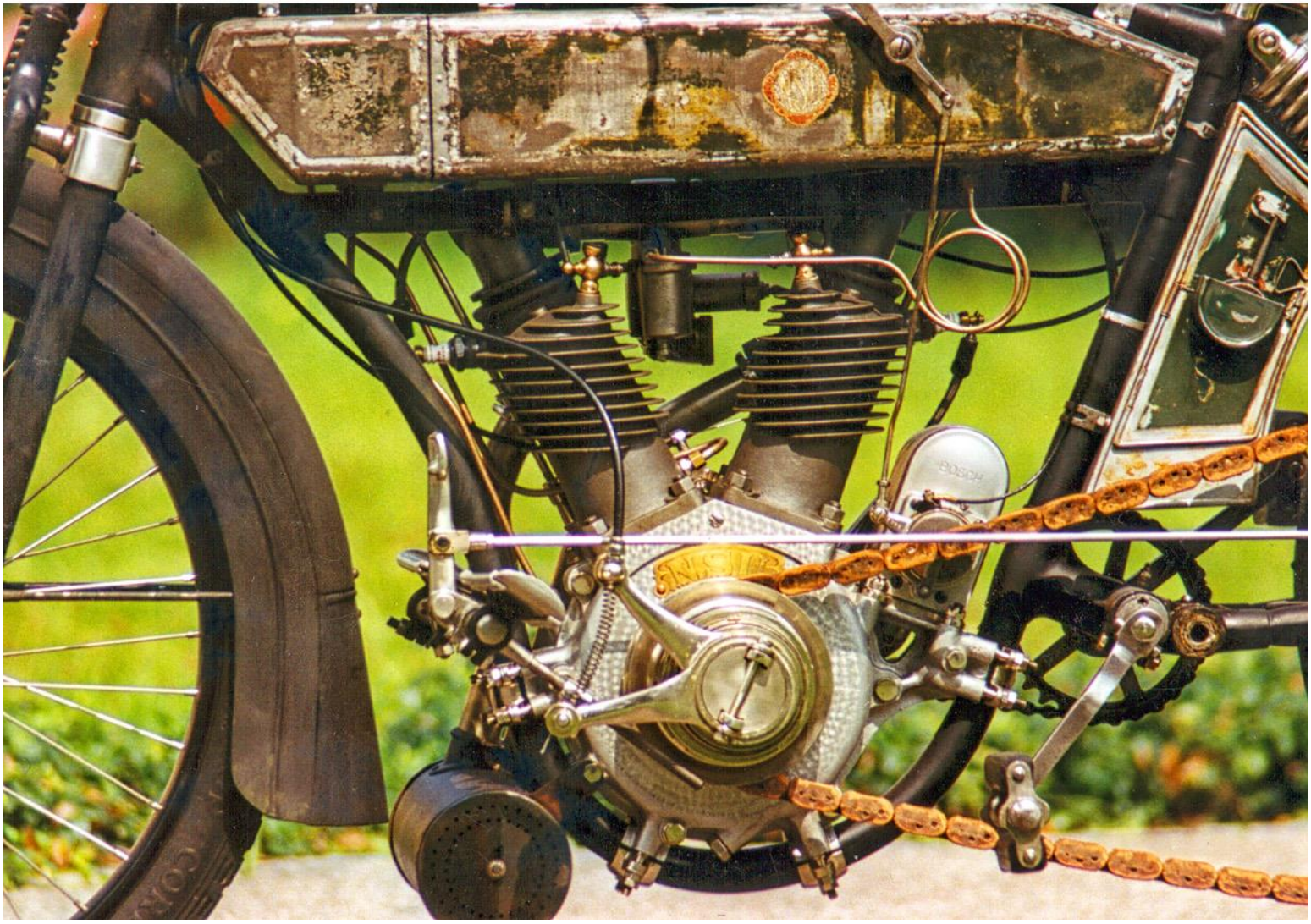
Die Geschichte dieses Motorrads ist leider nur vage zurückzuverfolgen. 1969 wurde Peter Ehringer, ein Oldtimersammler der frühen Stunde, bei einem beruflichen Außendiensteinsatz von einem Tankstellenbesitzer tief in den Bergen des Bundeslands Salzburg auf die Existenz eines „uralten Motorrads“ aufmerksam gemacht. Natürlich ging er der Sache nach und fand in einem Bauernhof die NSU vor, die angeblich vor dem Krieg dort in der Gegend gelaufen sein soll. Allerdings war sie in sehr fragmentarischem Zustand. In alle Einzelteile zerlegt, die in Kisten nach einem dubiosen System sortiert bzw. alle Zahnräder wie eine Kette auf einer Schnur aufgefädelt waren. Laufräder und Kotflügel fehlten, der Tank war immer noch am Rahmen montiert, der aber genau wie die Gabel herausgeschnittene Löcher aufwies. Manche Teile fehlten komplett, andere waren einer zweckentfremdeten Aufgabe zugeführt worden – zB der Öltank, der jetzt für die Schmierung eines Druschwagens zuständig war! Peter konnte die NSU Fragmente loseisen, aber ohne den Öltank – der war unverzichtbar für den Landwirt. Erst im Tausch gegen einen 1 PS Elektromotor hat er sich dann doch getrennt und der Behälter fand mit den anderen Teilen zusammen.

Peter versuchte zuerst, aus der Schachtelsammlung die passenden Teile wieder in den leeren Motor einzufügen. Als das gelungen war, stand ein Startversuch auf der Werkbank im Keller an – ein zwar gelungener Probelauf, wobei allerdings sein daneben stehender Vater durch die aus den offenen Auspuffrohren schlagenden Flammenzungen in Brand gesetzte wurde! Mit versengten Haaren an den Händen suchte der fluchtartig das Weite. Das war aber nicht der Grund, weshalb Peter sich von der NSU vor Vollendung des Projekts trennte: sein Interesse hatte sich hin zu Rennmotorrädern verlagert, die NSU kam nach Oberösterreich zu Alfons Mair, dem Maschinen aus er Pionierzeit mehr am Herz lagen. Aber auch er brauchte noch etliche Jahre und die Hilfe verschiedener Spezialisten, bevor das mächtige Motorrad wieder auf den Wulstreifen stand. Auch Alfons hat ähnliche Erinnerungen an den ersten Startversuch: bei ihm wanderte das feuerspeiende Aggregat samt Hilfsrahmen unkontrollierbar quer durch die Werkstatt – wehe wenn sie losgelassen! Gefahrlos einsatzbereit ist sie bis heute nicht geworden. Sie ist nach wie vor in Alfons‘ Besitz, nach Gastspielen im Oldtimermuseum Altmünster und dem Motorradmuseum Vorchdorf (siehe Fotos) bewahrt er sie jetzt in seiner Privatsammlung auf und hat sie erst kürzlich bei der FranzJosefs-Fahrt für Uraltmotorräder bis Baujahr 1929 in Bad Ischl wieder einmal vor Fachpublikum präsentiert.



Die NSU im Motorrad-museum Vorchdorf

Nd-8076



Die NSU bei der FranzJosefsFahrt 2025