



Kluge Köpfe Kaufen Consul - NSU 501 OS-T Konsul II 1953

„Die kennt keinen Berg“, sagt der Haslinger Franz. Was uns wundert, weil er und seine Konsul, von der er uns erzählt, ja im Salzkammergut zu Hause sind, also in einer eher gebirgigen Gegend. Außerdem wissen wir, dass er mit der NSU schon bei verschiedenen Bergrennen angetreten ist, am Gahberg, in Nussdorf ...

Er meint es ja auch anders: „die kennt keinen Berg“ soll heißen, sie erkennt ihn nicht als solchen, ebnet die Steigungen ein, lässt gar nicht das Gefühl aufkommen, bergauf unterwegs zu sein. Stürmisch drängen die Pferde nach oben, dabei sind es bloß 22 davon, die hier anpacken. Aber die 500er hat ein sattes Drehmoment, deshalb ist der Franz so gern mit der Konsul II unterwegs. Obwohl das 1953 herausgekommene Modell damals schon etwas altbacken war, immerhin lassen

sich die Wurzeln des ohv Motors bis in die 20er Jahre zurückverfolgen und zeugen dabei von einem Verwandtschaftsverhältnis zu Norton. Von dort war nämlich der englische Ingenieur William Moore von NSU abgeworben worden, mit in die neue Anstellung brachte er einen Königswellenmotor, der eine Weiterentwicklung des erfolgreichen Norton CS (CS = Camshaft) Triebblings war. Die um den Antrieb herum gebauten Renn- und Sportmotorräder hießen bei NSU SS (SuperSport), waren aber zu teuer für Otto Normalverbraucher. Das Modell OS (für Obengesteuertes Sportmodell) verzichtete auf die Königswelle, ein mächtiges Schutzrohr, das die beiden Stoßstangen umhüllte, versuchte das aber auf den ersten Blick zu kaschieren. Die OS gab es in unterschiedlichen Kubaturen von 200 bis 600ccm.

Auf die 350er und die 500er Version griff NSU Konstrukteur Albert Roder Anfang der 50er Jahre zurück, nachdem für eine Neuentwicklung großer NSU Modelle keine Kapazitäten mehr frei waren. Die komplett neuentwickelten kleinen Modelle mit 98, 125 und 250ccm waren zu einem Verkaufsschlager geworden, auch das Quickly Moped und der unter Lambretta Lizenz gebaute Roller verkauften sich gut. Aber um der Konkurrenz von Horex und BMW im Kampf um die Gespannfreunde die Stirn bieten zu können, entstanden um den alten, lediglich im Detail aufgepeppten OS Motoren neue Modelle, die zumindest fahrwerkstechnisch den modernen Anforderungen entsprachen.

Lux, Fox, Max - griffige kurze Namen hatte der Werbewunderwuzzi Artur Westrup für die neuen kleinen NSU's gefunden. Ein weiteres dazu

passendes Wort mit drei Buchstaben und einem X wollte ihm nicht einfallen (wir wüssten eins, es passt aber nicht unbedingt auf ein Motorrad, nicht mal wenn es ein Langhuber ist ...), aber laut einer Legende soll ihm der Zufall bei der Namensgebung zu Hilfe gekommen sein: einen Glimmstengel nach dem anderen zu rauchen hatte ihm zwar nicht weitergeholfen, aber ein Blick auf die Zigarettenpackung brachte die Erleuchtung: „Consul“ stand darauf zu lesen. Weil darin auch das Kürzel NSU enthalten war, stand also Consul auf der ersten Katalogabbildung für die neuen OS Modelle mit 350 und 500ccm, die optisch kaum zu unterscheiden sind. Weil der Werbeslogan „Kluge Köpfe Kaufen Consul“ nicht stimmig wäre, wurde in der Endfassung des Katalogs Konsul bereits mit „K“ geschrieben.



Zu offensichtlich war aber die Abstammung vom Urahn aus der 20er/30er Jahren, weshalb NSU die Bewerbung der Konsul Motorräder eher halbherzig betrieb. Die kleinen Modelle waren es weiterhin, die im Hause NSU die Kassen klingeln ließen. Zwar versorgte NSU seine sportlich orientierten Kunden mit einem Umbausatz, mit dem man seine OS zu einer „echten“ Sport-Konsul“ aufpumpen konnte, aber bereits 1954 wurden die Langhuber aus dem Programm genommen (die 350er schon 1953). Nicht allzu viele waren ausgeliefert worden (ca 6000 bei der 500er), so dass eine Konsul heute eher eine Rarität ist. Erstaunlich daher, dass der Haslinger Franz gleich drei davon stehen hat, eine vierte befindet sich im Aufbau. Generell hat der Franz alles gleich mehrfach, drei Stück von der Horex Regina, und auch drei NSU Maxen kuscheln sich in seiner Garage aneinander. Das hat wohl einen Grund: der Franz hat Freude am restaurieren, am aufbauen.

Das ist es, was ihn jung hält. Es geht halt leichter von der Hand, wenn man eine Motorradtype wiederbelebt, die man bereits in und auswendig kennt - aber der wahre Grund ist wohl, dass er immer gleich ganze Konvolute ankauft. Die vier Konsuls hat er beispielsweise in einem Paket von Norton-Spezi Toni Scheibl erstanden.

Diese Konsul II ist also momentan seine Lieblingsmaschine, mit der er am meisten fährt. Auch wenn er selbst etwas daran auszusetzen hat: die Schalldämpfer gehören nämlich eigentlich nicht dran, original müssten Fischschwanz-Tüten drauf sein. Aber die Torpedos hat er auf einer Mistg'stettin gefunden, sie haben gepasst, und der Sound passt auch. Was er jetzt noch vorhat ist, den schönen Felber-Beiwagen dranschrauben, der aktuell noch auf einer seiner Horexen hängt. Und dann will er sehen, ob die Konsul „noch immer keinen Berg kennt“ ...





