

Prüfungsbericht M Nr. 203

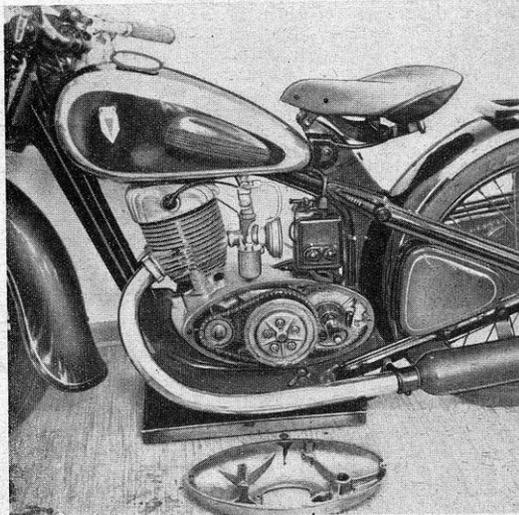
DKW. „NZ 350“

DKW. „NZ 250“ und „NZ 350“, das sind die Neukonstruktionen des Jahres 1938. Die „NZ 250“ wurde an dieser Stelle schon gekennzeichnet, wir wissen, daß sie sich wesentlich von den bisherigen DKW-Modellen unterscheidet. Der Rahmen ist aus zwei Hauptteilen stumpf zusammengeschweißt und bildet einen Kastenträger, der seitensteif ist. Dieser neue Rahmen wurde geschaffen, um dem Rad bei nicht allzu hohem Gewicht eine ausreichende Stabilität zu geben. Die Motorräder dieser kleinen Klasse sollen auch im schwierigsten Gelände und nicht nur solo, sondern auch mit Seitenwagen gefahren werden können. — Die Vorgabel ist normal, es ist eine offene Stahlblechgabel. Die Gabelscheiden werden oben durch eine Blechkappe geschlossen, die das Großtacho aufnimmt, das dadurch in der Blickrichtung des Fahrers liegt. — Für dieses Fahrgestell wurde ein neuer Schwingsattel entwickelt, der eine große gut geformte Sitzfläche hat. Durch Federunterzüge (unter der Kunstlederdecke) ist für eine ausreichende Geschmeidigkeit gesorgt. Dieser Schwingsattel arbeitet mit zwei gekapselten Schraubendrehfedern, deren Vorspannung durch Werkzeug verstellt werden kann. Damit ist ein Sattel vorhanden, der sich gut den Straßenverhältnissen und dem Fahrergewicht anpassen läßt. — Die Maschine hat — bei DKW. erst seit wenigen Jahren — Tankkissen. Diese sind gut geformt und verstellbar und schaffen einen sicheren Schenkelschluß.

Der Motor unterscheidet sich von den bisherigen DKW-Modellen durch die noch sorgfältigere Gestaltung der Kühlrippe, vor allem aber durch zwei bearbeitete Einsatzstücke in den Ueberströmkämen. Diese „Leitschaukeln“ sorgen für genaue Richtung des Gemischstromes und sollen eine hohe Seriengleichmäßigkeit gewährleisten. — Motor und Getriebe bilden selbstverständlich wieder einen einheitlichen glattflächigen Block, er wirkt schlank und gestreckt, man erkennt die neue Linie, auf die im deutschen Motorradbau heute großer Wert gelegt wird. — Der Antrieb des Getriebes erfolgt nicht wie bisher durch Zahnräder,

sondern durch eine Kettenschaltung. — Motor und Getriebe bilden selbstverständlich wieder einen einheitlichen glattflächigen Block, er wirkt schlank und gestreckt, man erkennt die neue Linie, auf die im deutschen Motorradbau heute großer Wert gelegt wird. — Der Antrieb des Getriebes erfolgt nicht wie bisher durch Zahnräder,

Der Kellenkastendeckel ist schnell entfernt, man sieht den geschickten Einbau der Antriebskette, der Kupplung und der Kickstarterteile. (2 Photos Fischer)



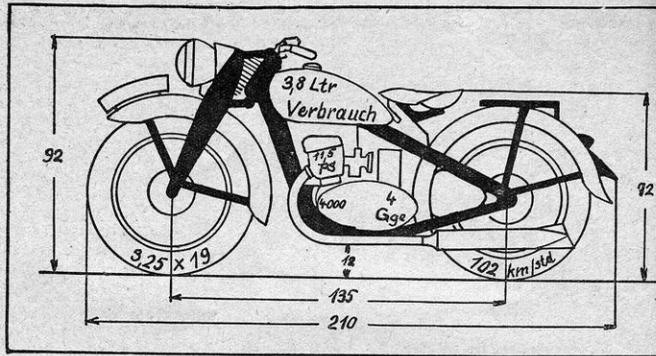
sondern durch eine im Ölbad laufende Kette. Das Getriebe hat nicht drei, sondern vier Gänge. Die Schaltung kann beliebig von Hand oder mit dem Fuß erfolgen, wobei der Tankschalthebel gleichzeitig als Ganganzeige dient. Die Fußschaltung entspricht genau den Normvorschriften und befindet sich auf der linken Seite. Bei guter Stellung zur Raste (der Schalthebel ist schwenkbar angeordnet) und voll angesetztem Fuß ist die Schaltung gut zu bedienen. — Alle Teile, auch der Fußschaltung und des Kickstarters, sind völlig gekapselt.

Das sind die wichtigsten Einzelheiten der „NZ 250“. Das gleiche gilt von der „NZ 350“, denn beide haben das genau gleiche Fahrgestell und fast gleiche Antriebsblöcke. Die Hauptunterschiede zwischen den beiden Modellen sind folgende: die „NZ 350“ gehört in eine ganz andere Größenklasse und ist auch entsprechend teurer. Die Motoren haben einen Inhalt von 245 und 343 ccm. Das kleinere Modell hat eine Bereifung von 3,00×19 gegenüber 3,25×19. Die Untersezung vom Motor zum Getriebe ist bei dem 250-ccm-Modell 1:2,6 und bei der 350-ccm-Maschine 1:2,16.

Da wir das 250-ccm-Rad kennen, interessiert es besonders, etwas von den Unterschieden in bezug auf Gewicht, Leistung und Wirtschaftlichkeit zu hören. Beide Modelle wurden auf der genau gleichen Strecke auf der Straße und im Gelände geprüft. Hierbei zeigte es sich, daß Straßenlage und Federungseigenschaften ungefähr gleich gute sind. Der Gewichtsunterschied hat hier keinen allzu großen Einfluß. Bei beiden Rädern ist es nötig, Reifenluftdruck, Federstoßdämpfer und Schwingsattelfedern genau aufeinander abzustimmen. Das erhöht nicht nur die Federungseigenschaften, sondern auch die Straßensicherheit. — Die Federwirkung ist für eine normale Druckfedergabel gut, allerdings werden nicht alle harten Stöße vom Lenker abgefangen, trotzdem dieser in Gummi gelagert ist. — „NZ 250“ und „NZ 350“ lassen sich leicht fahren, der Fahrer hat eine bequeme Sitzhaltung, die Rasten lassen sich in ausreichendem Maße verstellen. — Der neue Rahmen ist so steif, daß vor allem an das 350-ccm-Modell jederzeit ein Seitenwagen angeschlossen werden kann. Allerdings wird dann der Kraftstoffverbrauch nicht unwesentlich steigen, da bekanntlich der Luftwiderstand eines Gespannes verhältnismäßig hoch ist.

Das ist der Kraftstoffverbrauch

Eine kleine Tabelle zeigt uns am besten die geringen Unterschiede im Kraftstoffverbrauch bei verschiedenen Geschwindigkeiten. Der Verbrauch ist in Liter je 100 km angegeben.



Technische Angaben:

Motortyp: Inhalt: 343 ccm, Hub: 85 mm, Bohrung: 72 mm, Verdichtungsverhältnis: 1:5,75, Schmierung: Gemisch, Vergaser: Amal „M 76/426“, Vergaser-einstellung: 140 — II, Zündung: Batterie, Schwingrad, Zündkerzen-typ: Bosch „W 225 T 1“.

Getriebe und Antrieb: Getriebe-typ: DKW. Block, Uebersetzung:

1. Gang: 1:2,76; 2. Gang: 1:1,77; 3. Gang: 1:1,3; 4. Gang: 1:1; Antriebsart: Kette gekapselt Kette.

Fahrgestell: Tankinhalt 14 Liter, Rahmen: geschl. Kastenträger, Federung: Druckfedergabel, Bremstrommeldurchmesser: 150 mm, Bereifungstyp: 3,25×19, Gewicht, fahrfertig (Tank voll): 155 kg, Preis: 875,— RM.

„NZ 250“ „NZ 350“

50 km/st gleichbleibend	2,5	2,9
60 km/st gleichbleibend	3,2	3,3
70 km/st gleichbleibend	3,8	3,8

Nur bei häufiger Fahrt mit Vollgas wird die Verbrauchskurve steiler ansteigen. — Die kleine Tabelle zeigt wieder einmal, daß der Verbrauch weit weniger von der Größe des Motors als von dem Gewicht des Fahrzeuges und der gefahrenen Geschwindigkeit abhängig ist. Deshalb sind die Unterschiede im gesamten Drehzahlbereich nur geringe, auch bei Vollgas wurde nur ein Unterschied von knapp 0,5 Liter je 100 km gemessen.

Gewicht und Leistung

Die „NZ 250“ wiegt fahrfertig mit vollem Tank 143 kg, die „NZ 350“ hat ein Gewicht von 155 kg. Da die Motorleistung 9, bzw. 11,5 PS beträgt, ergibt sich daraus für die kleine Maschine ein Lei-

stungsgewicht von 15,8 und für das größere Modell von 13,5 kg je PS. Es ist dadurch ohne weiteres zu verstehen, daß das 350-ccm-Rad doch wesentlich schneller und lebendiger sein muß. Bei sitzender Haltung des Fahrers konnte ein Spitzentempo von 102 (gegenüber 93) km/st gemessen werden. Auffällig ist auch der Unterschied bei der Beschleunigung im 4. Gang, hier genigten 11 (gegenüber 14) Sekunden, um von 30 auf 60 km/st zu kommen.

Daraus ergibt sich, daß die neue „NZ 350“ ein wirklich temperamentvolles Rad der Mittelklasse ist. Ueberzeugend ist besonders die klare Gestaltung des Antriebsblockes, die hohe Leistung des Motors und die gute Ausstattung des ganzen Fahrzeuges. Das führt zwar nicht zu einem besonders niedrigen Gewicht, aber die Leistung des Motors gleicht das wieder aus, man wird auf allen Straßen schnell vorwärtskommen. J. F.