



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 Vorgergabel 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 Kettantriebsmechanik. — 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)



