



der Dauerbrenner



die Nervensäge

# FAHREN

oder

# STEHEN

VERGLEICHSTEST MZ TS 250/1 und NSU Max 250.

Liebe Leser!

Nach dem Bekanntwerden der Ergebnisse unseres 80000 - km - Testes, war in unserer Redaktion der Teufel los. Seit unserer Testübung "Nachtfahren ohne Licht" (FLACHER ZYLINDERKOPF 11/1967) hatte es eine solche astronomische Summe von Ausfällen nicht mehr gegeben. Was war los?

Am 10. Januar letzten Jahres starteten in Zürich unsere beiden Testmaschinen, die ostdeutsche MZ TS 250 und die schwäbische NSU MAX, zum größten Vergleichstest, der in der Geschichte des Zweirades je ununterbrochen durchgeführt wurde. Fahrer waren Jack John Eulenhose aus Kanada auf MZ und Hong Tsching Meng Tak auf NSU aus Hongkong, das heißt, Meng Tak war nur als Fahrer vorgesehen, denn er mußte schon am Startplatz in ambulante Behandlung gegeben werden: Die Max hatte beim Antreten zurückgeschlagen und beschädigte Taks Schienbein. So sprang für Tak der Feuerländer Sri Siri Züry ein, 1972 südamerikanischer Meister im Stein-~~bruch~~springen auf Harley Davidson.

Doch die nächste Panne folgte schon nach 400 km, die Vorderradgabel der Max brach, und gleich am nächsten Tag (km 600), mußte das Blinkrelais erneuert werden. So entschied sich die Redaktion, die Max noch einmal gründlich überholen zu lassen und danach beim nächsten Start einen Lieferwagen mit Ersatzteilen als Begleitung mitzuschicken. Dieser Entschluß zahlte sich sehr gut aus, denn die Serie der Defekte riß nicht ab bei der blauen Maschine aus Neckarsulm. Während die Mz auf der Strecke Zürich - Jerusalem nur 4 Hinterradreifen, 1 Vorderradreifen und 1 Kette brauchte, verschleißte die Max in derselben Etappe 4 Zylinderköpfe, 1 Nockenwelle, 2 Gepäckträger, 3 Federbeine, 6 Hinterradreifen, 2 Vorderradreifen und 1 Kette. Der höhere Reifenverschleiß bei der Max kam daher, daß manchmal die Vorderradbremse blockierte und der Fahrer dann mit blockierender Bremse weiterfahren mußte, weil das Rasten in den wilden Bergen der Türkei lebensgefährlich war.

Das Elend der ersten Etappe wurde bald zur Alltäglichkeit, so daß wir darauf verzichteten, alle erschütternden Einzelfälle zu berichten.

Zu unseren Bildern: (links) Die MZ am Ziel nach dem 80000 km-Test (rechts) - Die NSU-Max bei einem ihrer Werkstattaufenthalte. Weil der Gepäckträger brach, mußte die MZ das Gepäck der Max zusätzlich aufladen. Das Photo ist schwarz-weiß, weil es unsere Farbspiegelreflex bei dieser Aufnahme zerriß.

Bewer Du es hiest, Lies bitte zuerst  
meinen Brief. Jusß Albrecht!

Denn schon in Tokio waren bei der NSU MAX alle Teile außer Sitzbank, Tank, Getriebe, Handbremshebel und Vergaser ausgetauscht worden, ja auch der Rahmen, denn dieser brach gleich dreifach in einem persischen Schlagloch.

Doch auch die anderen Teile sollten noch folgen. So explodierte z.B. der Tank auf der Überfahrt von Tokio nach Chile auf dem Schiff, glücklicherweise wurde nur ein NSU - Monteur verletzt, da der MZ - Monteur schon in Kuweit aus Langeweile wieder nach Hause gereist war.

Das Wechseln des Kolbens hingegen wurde für unseren wackeren Feuerländer zur Gewohnheit, wie das Schmieren des täglichen Butterbrotes, der chilenische Metallindustrielle Francesko Ferri meinte zu dieser Tatsache, wenn mehr Max in Chile verkauft würden, so würde er sein Geld wohl am besten mit Kolben und Pleuelstangen verdienen.

Das tragischste aller Unglücksereignisse jedoch ereignete sich in der mexikanischen Wüste als bei der Max der Lenker brach und der Fahrer, um nicht zu stürzen, die Gabel mit dem Finger, welchen er ins Rohr steckte, weiterlenken mußte; er brach sich dabei den Finger und just in dem Moment, als er die Max abstellte sprengte eine Fehlzündung das gesamte Motorgehäuse aus seinen Dimensionen und die Fetzen flogen in eine Bierbrauerei hinein und vernichteten fast ein Drittel der gesamten Produktion.

Nach diesem Vorfall weigerte sich jeder erreichbare Fahrer von Rang, die NSU weiterzulenken, so daß man auf völlig unbekannte Mofafahrer ausweichen mußte, die jedoch aufgrund der technischen Schwierigkeiten total überfordert waren.

So blieb der Testleitung denn auch nichts anderes übrig, als ab Texas an einen Schimpansen aus einem dortigen Zoo, einen recht begabten und abgehärteten Schimpansen, für die Weiterfahrt auszuleihen. Dieser hielt denn auch bis zum Ziel Paris durch.

Die Liste der Verschleißteile der Max aufzuzählen, bedeutete, diesem Heft den doppelten Umfang zu geben, während die MZ auf der ganzen Fahrt nur eine Rücklichtbirne und 2 Stoßdämpfer brauchte.

Wir haben die NSU MAX und die MZ TS 250 zusammen getestet, weil beide zur selben Zeit entwickelt wurden und von der theoretischen Werten her die gleiche Leistung erbringen.

Leider haben wir mit dieser Auswahl wohl die extremsten Gegensätze erwischt; während die MZ aufgrund ihrer technischen Glanzleistung als hervorragend ausgereiftes Fahrzeug mit keinerlei Schwächen gilt, muß über die Max als einen elenden Schrottkarren berichtet werden, der bei der Vernichtung materieller Stoffe und menschlicher Nerven keine Grenzen kennt.

DIE TECHNISCHEN DATEN:	MZ TS 250	NSU Max
Höchstgeschwindigkeit	135 km/h	72km/h, 102 (Ausnahme)
PS laut Wersangabe	17/ 19	18
PS am Hinterrad gemessen	17/18,9	11,7
Federweg vorn	185 mm	005 mm
Federweg hinten	105 mm	- (starr!)
Verbrauch auf 100 km	4,8 l.	9,2 l
Ölverbrauch	Mischung	5 l/1000 km
Beschleunigung 0-100	ca. 12 sek.	2 Std. (3 Werkstattaufenthalte dazwischen)

+++++

Lesen Sie im nächsten Heft:  
Prof. Dr. Mot. Überström "Der elende Weg vom Motorradbegeisterten zum Motorradgeschädigten" oder "Der NSU-Viertakter auf der Sackgasse vom Nutzfahrzeug zum Alltagsärgernis".