

AUTOMOBILISTA



COUPÉ DLA INDYWIDUALISTY

WSPÓŁPRACA

**OLDTIMER
MARKT**



BMW 02 KLASYK DO WYŚCIGÓW GÓRSKICH

Zapomniana Nysa N63
Classic Data już w Polsce



Kamienie milowe
Forda Taunusa



60 lat WSK najciekawsze
projekty



NSU 501 OSL CZY DA SIĘ LUBIĆ?



Dodge dla VIP-a

Wstydliva sprawa NSU-D 501 OSL

Z winy uproszczeń...

Sukcesy sportowe doskonałej wyścigówki NSU 500 SS (1931-1934, 494 cm³, 20 KM, 130 km/h) zaprojektowanej przez Brytyjczyka Walthera Williama Moora, a dosiadanej przez jego rodaka – kierowcę wyścigowego Toma Bullusa, były już dobrze znane wszystkim entuzjastom sportu motocyklowego, gdy do sprzedaży trafił prestiżowy model 501 OSL.

Tekst **Piotr Kawalek** Zdjęcia **autora**



W okresie produkcji modelu 501 OSL stosowano obydwa znaki fabryczne.



Jak bliźniacy...

Wyścigówka NSU 500 SS – oznaczenie SS przyjęto jako skrótową nazwę modelu Supersport – gdyby nie logo producenta na zbiorniku paliwowym, byłaby prawie nie do odróżnienia od brytyjskiego Nortona CS1 produkowanego od 1928 r. Nic w tym dziwnego, gdyż konstruktor modelu CS1 – Walther William Moore zwabiony do fabryki NSU w Neckarsulm wysokim uposażeniem, zajął stanowisko głównego konstruktora. Nie tylko serce, czyli silnik z górnozaworową głowicą z rozrządem sterowanym wałkiem królewskim był niemalże identyczny w obu bolidach. Do konstrukcji modelu 500 SS wykorzystano ramę i zawieszenie importowane od dostawców z Wielkiej Brytanii, podobieństwo pojazdów było zatem olbrzymie. Model 500 SS posiadał nieco nowocześniejszy



silnik o większym stopniu sprężania, o większej o 4 cm³ pojemności i o wydajniejszej pompie olejowej. Ta jednostka rozpędzała jednoślada o 16 km/h bardziej od brytyjskiego protoplasty, pozwalając koledze Tomowi Bullusowi triumfować w wyścigach i ustanawiać rekordy prędkości.

Motocykle klasy 500 cm³ i wyższej zaliczane były w latach 30. do motocykli prestiżowych. Nabywcami tych maszyn byli ludzie o znaczącej pozycji zawodowej lub społecznej, o wysokich dochodach i co było nie mniej ważne – ekstrawaganckich zapatrzeniach na formę spędzania wolnego czasu. Zakupywane przez nich pojazdy służyły do szeroko rozumianej przyjemnej zabawy: turystryki motocyklowej, rajdów, wyścigów, stanowiły także rekwizyt przyciągający uwagę obserwatora do jego właściciela. To oczywiście – model 501 OSL kosztował 1200 RM

(1938), czyli ponad dwa razy więcej niż służący do dojazdów do pracy popularny model NSU 201 ZD, lepiej znany pod nazwą „Pony” (470 RM).

Pony

Nazwa **Pony** pojawia się już w 1913 r. Otrzymał ją produkowany do 1920 r. czterosuwowy, lekki (48 kg), jednocyldrowy model 1½ PS. Na jednym litrze paliwa przejeżdżał 45 km! Następca, który odziedziczył nazwę, stał się model 201 ZD (1934-1936), którego pojemność silnika jest tylko o 10 cm³ większa niż poprzednika i wynosi 198 cm³. Silnik tego pojazdu pracuje w dwutaktowym obiegu, ma moc 6,5 PS i przy wadze 105 kg rozpędza się do 70 km/h. Jego pozycję określa ponad 80 tys. sprzedanych egzemplarzy, na których zgodnie z obowiązującym od dnia 1 kwietnia 1928 r. prawem wolno jeździć bez prawa jaz-

dy dodatkowo ciesząc się zwolnieniem z opłaty podatku drogowego!

W 1937 r. Pony maleje. Ma już tylko 97 cm³ i 65 kg. Jest najmniejszym modelem NSU, jest łatwy w prowadzeniu i prosty w budowie.

Jeszcze w 1940 r. produkowany jest na rynek cywilny, pędzi z prędkością 55 km/h zużywając zaledwie 1,9 l na 100 km.

Wydawało się, że prestiżowy motocykl nawiązujący wyglądem do znanego wyścigowego modelu SS 500, powinien przejąć z niego wszystkie najważniejsze zalety. Jednak tak się nie stało. Rynek rządzi się własnymi prawami, w tym prawem podaży i popytu. Popyt zazwyczaj ogranicza cena. W pogoni za jej przystępnością NSU zdecydowało się na zmiany konstrukcyjne silnika i karoserii zmniejszające koszt wytworzenia pojazdu. Dwie najważniejsze z nich to zmiana sterowania rozrządem i zmiana konstrukcji ramy. >



Klasyczny styl brytyjski – jednocylindrowa pięćsetka z trudem mieści się pod zbiornikiem.

Silnik: zamiast zakrytych zaworów sterowanych wałkiem królewskim – jak to ma miejsce w modelu 500 SS – model 501 OS (1932-1934), otrzymał rozrząd odkryty i dodatkowo sterowany tanimi w produkcji popychaczami prowadzonymi w osłonie rurowej, do złudzenia przypominającej obudowę wałka królewskiego swojego protoplasty. Należy się cieszyć, że uproszczenia konstrukcyjne nie poszły dalej w motocyklach serii OS oraz rozwojowej OSL i że utrzymano zamknięty system olejenia wraz z przejętą od sportowego brata wysokociśnieniową dwusekcyjną nowoczesną pompą olejową. Pompa ta stanowiła klucz do bezawaryjności pracy silników. Zawory początkowo były odkryte, a zamknięta głowica z lekkiego stopu pojawia się dopiero w modelu 501 OSL (1935-1939) w 1938 r.

W ramie dokonano modyfikacji, która stała się powodem późniejszych problemów. W modelu 500 SS – identycznie jak w jego protoplaście Nortonie CS1 – rama była zamknięta i opłatała od dołu silnik. Konstrukcję ramy modeli 501 OS i 501 OSL uproszczono. Zamiast zamkniętej ramy zastosowano otwartą, a jej przednią belkę z tylną spajał zamontowany wewnątrz silnik. Ciężka i mocna jednostka: 18 KM w modelu 501 OS oraz 22 KM w 501 OSL podczas forsownej sportowej eksploatacji odkształcała wiotką, otwartą, odchudzoną ramę. Kierowcy o sportowym zacięciu narzekali, że podczas jazdy z dużymi prędkościami rama ulega odkształceniom – skreca się na belce pod zbiornikiem paliwa. Motocykl na łukach staje się niestabilny, jest wiotki i źle trzyma się drogi. Nadto – rama pęka na wysokości główki ramy. Opinia użytkowników o motocyklu rozeszła się szybko wśród motocyklowej braci, a podchwytana przez prasę stała się kłopotliwa dla producenta. Kłopotliwa, bo niestety prawdziwa.

Sztab konstruktorów rozważał jak wyjść z twarzą z tej sytuacji nie przyznając się do błędu konstrukcyjnego, którego ujawnienie

przez fabrykę mogło przyczynić się do lawiny reklamacji, a w przypadku pozwu zbiorowego do finansowych kłopotów fabryki NSU. Podjęto niesablonową decyzję. Zdecydowano się na wprowadzenie do sprzedaży w 1937 r. modelu 601 OSL. Pojemność silnika wzrosła niewiele – z 494 cm³ dla 501 OSL do 562 cm³ dla 601 OSL. Osiągnięto tę zmianę jedynie poprzez rozwiernienie cylindra z 80 mm do 85 mm. Pod tą niewielką zmianą pojemności silnika – dzisiaj powiedzielibyśmy przykrywką – kryła się ważniejsza modyfikacja. Uproszczona, otwarta rama pojazdu otrzymała dolne zamknięcie. Stała się sztywniejsza, co wyeliminowało dotychczasową niestabilność prowadzenia jednoślada i usterkę pękającej główki ramy.

Właściciele mający sportowe ambicje mogli teraz kupować model 601 OSL. Moc silnika tego modelu wzrosła do 24 KM. Wzrosła także masa pojazdu. Ten wzrost i niekorzystny przebieg krzywej mocy – maksymalna uzyskiwana była przy 4950 obr./min, gdy dla modelu 501 OSL osiągała ekstremum dla 5150 obr./min – nie zwiększył prędkości maksymalnej nowej konstrukcji pozostawiając ją na wartości 125 km/h.

Nożna czy ręczna?...

Automat zmiany biegów nie był mocną stroną modeli NSU OS i OSL. Opisywałem jakiś czas temu na łamach „Automobilisty” (nr 11/2011) motocykl Moto Guzzi, w którym aby przerzucić bieg, należało przemieścić dźwignię zmiany biegów w górę od neutralnego położenia o 165 mm lub w dół o 75 mm. W przypadku naszego NSU 501 OSL mamy odrobinę mniejsze wartości wychyleń – 110 mm w górę oraz 55 mm w dół – ale większy problem z wyborem biegu. Automat jest niestabilnie mocowany do karoserii. Sumujące się luzy pochodzące od mocowania automatu i od przegubów nie dają pewności wyboru przełożenia.

Nadto: usytuowanie dźwigni zmiany biegów z ergonomią nie ma nic wspólnego. Dla stopy



Sucha miska olejowa była tu koniecznością, a dobry układ olejenia jest jedną z zalet tego silnika.



Ogromny skok dźwigni zmiany biegów i trudności ze znalezieniem „luzu” to poważna wada motocykla.



Starsza i nowsza wersja głowicy silnika



NSU-D 501 OSL



Trapezowe zawieszenie przodu sprawdza się dobrze na gładkich drogach.

jest za wysoko. Znalazienie pozycji biegu luzem jest zadaniem tak skomplikowanym, że zamiast męczyć się wymachując butem, łatwiej jest się pochylić i chwyciwszy dłonią za dźwignię wyczuć właściwe jej przemieszczenie niezbędne dla wyboru pozycji biegu luzem. Niestety dla dłoni dźwignia jest za nisko.

Mój kolega zawodowy, prawdopodobnie najstarszy w Polsce – 84-letni czynnie działający rzeczoznawca samochodowy, Staszek Grabowski był świadkiem moich karkołomnych zmagañ ze skrzynią biegów podczas jazd testowych odbywanych po zakończeniu restauracji pojazdu. Nie wydawał się jednak być zdumionym moim zachowaniem. To ja pierwszy speszony sytuacją zacząłem wyjaśniać, że remont został przeprowadzony prawidłowo, a moje ekwilibrystyczne popisy są skutkiem absurdalnej konstrukcji zmieniaacza.

Staszek, który po wyzwoleniu jeździł wieloma jednośladami (BMW R4 i R35, Columbussem, kilkoma dekwami i enesiakami), zanim na stałe przesiadł się do samochodu, rozbawił mnie swoją wypowiedzią: *Przełączanie ręką biegów w OSL-kach było na porządku dziennym.*

Nie ograniczało się wyłącznie do poszukiwania luzu na postoju. Czasami w ten sam sposób przełączaliśmy biegi, gdy automat niedomagał na trasie. Zatem nie mnie pierwszemu przyszło do głowy, by schylając się przerzucać biegi ręką.

Dalsze mankamenty...

Duże OSL-ki były projektowane do jazdy w zaprzęgu, jednak nie usprawiedliwia to w najmniejszym stopniu konstruktorów w temacie podpory postojowej. Projektant prawdopodobnie zakładał, że jej funkcja nie będzie potrzebna w ogóle, lub będzie, ale tylko w sytuacjach wyjątkowych. Podstawka do parkowania motocykla umieszczona pod tylnym kołem nie należy zatem do wygodnych. Jest niestabilna przy zapalaniu, ale mimo wszystko lepiej z nią niż bez niej odpalać silnik, gdyż trzymając ten ciężki motocykl (175 kg) wyłącznie siłą naszych mięśni równowagę mamy zagrożoną. Po zapaleniu silnika należy jednoślad zdjąć z podstawki. Jest to trudne, a jak bardzo możecie zobaczyć na filmie, który tradycyjnie dostępny jest na stronie www.OldtimerbazaR.pl.

Do wygodnych nie należy także położenie

Producent	NSU-D-Rad Vereinigte Fahrzeugwerke AG – Neckarsulm (D)
Marka	NSU-D
Model	501 OSL
Rok produkcji	1938 (lata produkcji: 1935 do 1939 – wyprodukowano 7997 sztuk)
Silnik	jednocyldowy, czterosuwowy, ohv, chłodzony powietrzem
Zawory	na sprężynach śrubowych
Wał korbowy	podparty na 2 łożyskach kulowych i 1 łożysku łożyskowym
Smarowanie	pompą olejową zębatą (prod. NSU) w obiegu zamkniętym
Gaźnik	Grätzin KE 27/45, czasami montowano gaźniki Amal
Filtr powietrza	Knecht FL 246
Zbiornik paliwa	chromowany – 12,3 litra, kranik 3-położeniowy (z rezerwą paliwową)
Zbiornik oleju	2,5 litra
Pojemność skokowa	494 cm ³
Ø x skok	80 x 99 mm
Stopień sprężania	6,2 : 1
Moc	22 KM – 5150 obr./min
Sprzęgło	wielotarczowe, suche
Skrzynia biegów	4-biegowa z nożną zmianą biegów
Przełożenia skrzyni	1:2,66/1,77/1,21/1
Przełożenie sprzęgłowe	1:2,31 (solo) i 1:2,44 (z wózkiem)
Przełożenie główne	1:2,14 (solo) i 1:2,37 (z wózkiem)
Przeniesienie napędu	łańcuchem
Zapłon	baterijny
Prądnic	6 V, 45 W Bosch B 145
Rama	pojedyncza, rurowa, otwarta, stalowa, skręcana śrubami
Hamulec przedni i tylny	bębnowy Ø 160 mm
Zawieszenie przednie	trapezowe z jedną sprężyną
Zawieszenie tylne	sztynne
Masa własna	175 kg
Rozstaw osi	1420 mm
Długość szerokość i wysokość	2020 x 770 x 940 mm
Wysokość siedzenia	710 mm
Prześwit	110 mm
Zużycie paliwa	od 3,5 l/100 km
Ogumienie	3,50" 19
Prędkość max.	125 km/h (w niektórych prospektach podawano także 130 km/h)
Cena	1200 RM (1938)
Szacunkowa wartość	13 000 euro (wartość dotyczy motocykla w stanie około „1”)

DWA RÓŻNE LOGO – JEDNA MARKA

Neckarsulmer Fahrradwerke AG w skrócie NSU w 1933 r. zmieniło logo marki. Impulsem do tej zmiany stało się przejęcie przez firmę NSU w lipcu 1932 r. znanej i cenionej przez motocyklistów marki D-Rad, której producentem był Deutsche Industrie-Werke AG z siedzibą w Berlinie. Motocykle D-Rad wytwarzano od 1923 r., przy czym przez pierwsze trzy lata, czyli do 1926 stosowano pisownię Derad. Dla podkreślenia znaczenia faktu przejęcia D-Rada litery NSU w logo marki przesunięto do góry, by mogły dzielić pole z charakterystyczną dla marki D-Rad literą D wstawioną w dolną część logo. Zarejestrowano nową dumnie brzmiącą nazwę przedsiębiorstwa

NSU-D-Rad Vereinigte Fahrzeugwerke AG. Neckarsulm (z niem. Zjednoczona Fabryka Pojazdów). Przejęcie marki D-Rad miało charakter czysto ekonomiczny. Olbrzymi popyt w Republice Weimarskiej na motocykle wymagał nakładów inwestycyjnych na rozwój zakładów produkcyjnych w Neckarsulm. Kalkulacja wykazała, że lepiej kupić sprawnie działającą istniejącą fabrykę, niż budować nową. Jednak już w maju 1938 r. w chwili największego rozkwitu przedsiębiorstwa walne zgromadzenie zmienia nazwę przedsiębiorstwa na NSU Werke Aktiengesellschaft Neckarsulm i powraca do marki NSU. Z logo znika stylizowana litera D. Właśnie dlatego motocykle serii OSL spotykamy z dwiema odmianami logo na baku.

POPULARNI

Niewiele nazw modeli motocykli jest tak znanych ze słyszenia, jak Pony. Jest takich nazw i owszem trochę: Red Hunter (Ariel), Square-Four (Ariel), Round Tank (BSA), Bantam (BSA), Luxus (DKW), Monster (Ducati), Super X (Excelsior USA), Manxman (Excelsior GB), Hummer (HD), że wymienię kilka przykładów w alfabetycznym dla marki porządku. Pony, tak jak ponadczasowy Bantam (1948-1971) to popularny motocykl, który zmotoryzował społeczeństwo.



Otwarta rama nie zapewniała sztywności motocyklowi na szybko pokonywanych zakrętach

dźwigni hamulca nożnego, który wzorem przeniesionym przez konstruktora motocykla Walthera Williama Moora wprost z Wielkiej Brytanii, znajduje się po lewej stronie.

Ergonomia i eksploatacja

Czy znajdziemy w NSU 501 OSL coś dobrego? Czy jest to tylko Norton Spares Used (z ang. użyto części zapasowe Nortona), jak szyderczo twierdzili przeciwnicy tej marki, gdy biurom konstrukcyjnym zaczął kierować Walther William Moor?

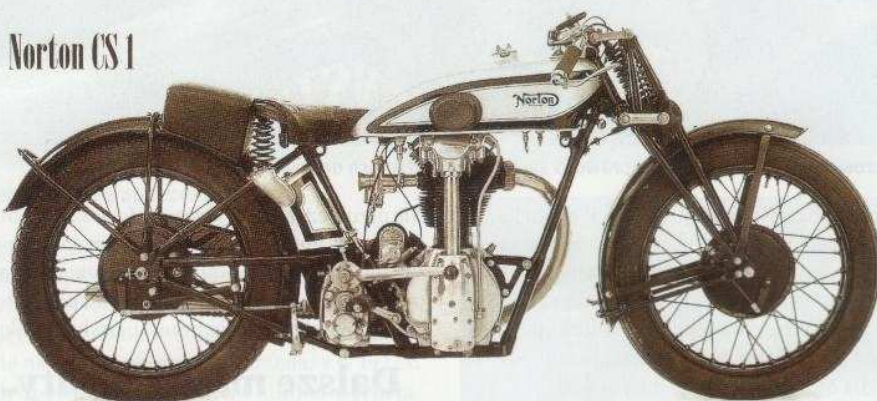
501 OSL to wspinały długodystansowiec. Przytaczając krytykę konstrukcji ramy kierowałem się materiałami źródłowymi z epoki, gdy pojazd był produkowany. Dzisiaj chyba trudno byłoby znaleźć śmiałka, który zdecydowałby się rozpedzić na tym motocyklu do prędkości maksymalnej dla sprawdzenia sztywności ramy w jeździe po łuku. Jadąc naszym dzisiejszym bohaterem z prędkością 70 km/h miałem dość wrażeń i nie szukałem ich więcej przyspieszając rączym i chętnym do wysiłku starszym. Na asfalcie komfort jazdy jest niekwestionowany. Sylwetka kierowcy wyprostowana i pewna. Na zakrętach jednośląd jest neutralny jak wszystkie znane mi OSL-ki.

Dyskomfort odczuwam „jedynie” gdy zmieniam biegi prawą stopą i hamuję lewą. Zwłaszcza hamowanie jest zatrważające. Nie tylko trudno wygodnie nacisnąć pedał niewiele wystający poza podnóżek, ale i używana siła hamowania nie przystaje w żaden sposób do dzisiejszych oczekiwań. Ten bolid po prostu jest trudno zatrzymać! Jak to? No cóż – odpowiadał sam sobie – to jednośląd będący namiastką wyścigówki o rodowodzie w prostej linii od CS1, zbudowany przez tego samego ojca. Tu nie hamowanie jest ważne – tu liczy się przyspieszanie. A że mnie się nie podoba? Zapewne znajdzie się wielu „prawdziwych” mężczyzn, którzy pokochają ten pojazd takim, jakim jest i zagustują w ekstremalnych doznaniach, które jazda na nim niesie! ♦

Autor: Piotr Kawalek

Rzecznik Motoryzacyjny SRTSIRD 2897
Pracownia Restauracji Pojazdów OldtimerbazaR
www.OldtimerbazaR.pl

Norton CS1



NSU 500 SS



Angielski przodek i niemiecki następca wyszły spod ręki Williama Moora.



Dwie rury wydechowe pozwalają na swobodny oddech silnika i mają niewątpliwie wpływ na jego sporą moc.