

■ **FEATURE** | NSU Prima V

# NSU Straßenkreuzer

Die interessantesten Rollermodelle kamen in den 50ern aus Italien. Die Vespa hatte lange Zeit beim Rennen um die Gunst der Käufer die Nase vorn. Schließlich war sie es, die als erstes das besondere Lebensgefühl verkörperte, aber auch die Motorroller aus deutscher Produktion waren beim Publikum kaum weniger beliebt.





**A**lexander, Kassier der Vespafrunde Straubing, Liebhaber klassischer Blech- und Schaltroller aus deutscher Produktion war erneut auf der Suche nach einem Modell aus dem Hause NSU. Etwas Besonderes sollte es sein, wenn möglich unverbastelter, schlechter und günstiger Originalzustand, eben was zum komplett neu Aufbauen. Alex forschte auf unterschiedlichsten Internetseiten, bevor er im uns allen bekannten, manchmal überkauften Internet-Auktionshaus fündig wurde.

Die Wahl fiel auf das mittlerweile sehr seltene Spitzenmodell der Wirtschaftswunderzeit, NSU Prima V Stern mit 175 ccm Motor und 9,5 PS aus dem Jahr 1958 einem Folgemodell seiner bereits in Besitz befindenden NSU Lambretta aus dem Jahr 1956. Das gesamte Antriebsaggregat dieses Modells wurde grundlegend neu konstruiert, verfügt über ein fußgeschaltetes Vierganggetriebe und erreicht eine Spitzengeschwindigkeit von 90 km/h.

Das gute Stück wurde als erstes komplett zerlegt und die größten Beulen ausgedrückt, um nach nötigen Schweißarbeiten zu sehen. Die Blechteile, sowie der Rahmen wurden sandgestrahlt, andere Kleinteile mit Glasperlen, um die Oberfläche nicht zu beschädigen. Anschließend wurde der gestrahlte, Rahmen zum Pulverbeschichten und die Blechteile zum Lackierer gegeben. Die ursprünglich in Delphinblau ausgelieferte NSU, die bereits einmal in einem nicht originalen Rot überlackiert wurde, bekam nun ein neues, im Originalfarbton Saharabeige gehaltenes Kleid.

In der Zeit, während die Teile beim Lackierer verweilten, wurde der sehr marode Tank instandgesetzt, das heißt entrostet und neu konserviert. Der Motor wurde zerlegt und vom Ölschlamm gereinigt. Der Zylinder samt Kolben, die Kurbelwelle, sowie die Kupplung waren in Ordnung und deshalb entschloss sich Alex alles so zu lassen und nur die Dichtungen zu tauschen, bevor er den Motor für einen ersten Probelauf im Motorständer zusammenbaute. Nach dem zusammensetzen des Motors wurden sämtliche Aluminium- und Gusskleinteile wie Hupe, Lampenzierringe, Bremspedal, Nebelscheinwerfer, Kotflügel- und Backenzierleisten stundenlang geschliffen, poliert und teilweise, wie auch die Lampenreflektoren, sogar neu verchromt. Felgen und Hauptständer wurden ebenso wie die am Rahmen angebrachten Halterungen für die beiden Schwingsättel im silberfarbenen Originalfarbton pulverbeschichtet.

Der Tacho und die Zeituhr wurden in alle Kleinteile zerlegt, die Zifferblätter im originalen dunkelbraunen Farbton lackiert, überholt, mit neuen Zierringen versehen und wieder zusammengebaut. Als zeitraubend stellte sich die Montage der strahlend weißen Sitzbezüge heraus – mit viel war-

## ■ FEATURE | NSU Prima V



men Wasser, Silikonspray, Fingerspitzengefühl aber auch enormen Kraftaufwand ließen sich die neuen Decken aus dem Zubehörfachhandel dann doch montieren.

Und dann war es endlich soweit: Die Teile kamen vom Lackierer. Das gab die nötige Motivation für die letzten Arbeitsschritte. Sauber verlegte Alex den selbst gestrickten Kabelbaum, konservierte Hohlräume, montierte den Spannungsregler, die neuen Stoßdämpfer, den gummigelagerten Lenker und die Lenksäule bevor dann nach und nach in jeder zur Verfügung stehenden freien Minute das Projekt zu Ende gebracht werden konnte.

Das Streben nach absoluter Originalität war oberste Priorität.

Eine nervenaufreibende Aufgabe während der Restauration war das Ausbiegen des Kantenschutzes für das Beinschild, sowie der hochglanzpolierten

Zierleiste am vorderen Kotflügel. Aber mit viel Geduld wurden auch diese Teile passend gemacht und ebenso wie das mit großen Aufwand restaurierte NSU Wappen am Beinschild vernünftig angebracht.

Alle restlichen Gummiteile wie Handgriffe, Ziergummis für die Armaturen und die vier Gummifussmatten gibt es als perfekte Nachfertigung im Zubehörhandel zu kaufen, allerdings werden diese zu horrend teuren Preisen verkauft - aber wenigstens entschädigt der wunderschöne Anblick des Rollers.

Im April dieses Jahres war es dann endlich – nach 7 monatiger Arbeit – soweit: Die NSU Prima V Stern rollt auf original Continental Weißwandreifen zur ersten Probefahrt aus der Werkstatt. Mit einem beherzten und gespannten Druck auf den Zündschlüssel startet Alex seine Prima V Stern zur Jungfernfahrt. Die auf hochglanzpolierten Zierteile der NSU Prima V Stern sind ein Hochgenuss und strahlen in der Frühjahrs Sonne ebenso wie sein Besitzer. Die Restauration selber gestaltete sich als wenig spektakulär, denn die Basis der NSU war, ganz dem Motto „Made in Germany“ in einem hervorragenden Zustand.

In der Garage findet der Roller nun Platz neben anderen Rollern aus deutscher Produktion wie einer Dürkopp Diana, aber auch einer Vespa 150 GS 3 Messerschmitt, die im kommenden Winter restauriert werden soll. ■



„Nach sieben Monaten Bauzeit rollte der NSU Straßenkreuzer endlich auf der Straße.“



**TechInfo**

**Allgemeines**

Besitzer:.....Alexander  
 Ort:.....Straubing/D  
 Club:.....Vespafreunde Straubing  
 Model:.....Prima V

**Motor**

Steuerung:.....Schlitz  
 Hubraum:.....175ccm  
 Bohrung:.....62 x 57,6  
 Vergaser:....Bing Schrägdüsen Startvergaser  
 Zylinder:.....Quattrini M1X 177 Alu  
 Getriebe:.....4-Gang Fußschaltung

**Sonstiges**

Rahmen:.....Rohrrahmen  
 Länge:.....1.910 mm  
 Radstand:.....1.240 mm  
 Gewicht:.....138 kg  
 Tankinhalt:.....7,3l  
 Höchstgeschwindigkeit:.....90 km/h  
 Radaufhängung:.....Langschwinge v., und hi.  
 Bremsen/Nabe:.....Innenbacken v/h