

PRETIS

NSU-PRETIS  
NOVI

MAX

NSU



MAXI



Sigurno Vam je već poznato da Vam kao vlasniku MAXI-a stoji na raspoloženju niz servisnih stanica NSU-PRETIS u zemlji kao i u inostranstvu.

Vozač motora NSU-PRETIS ne mora se brinuti za rezervne dijelove. Ne mora se bojati da neće naići na mehaničara koji ne bi poznavao njegovu mašinu i koji je nebi mogao popraviti.



**MAXI-NOVI JE MOTOCIKL KOJI CE ODUŠEVITI I NAJBOLJEG POZNAVAOCA MOTORA, S RAZVIJENIM SMISLOM ZA LJEPOTU I KULTURU VOŽNJE.**



**Preduzeće „TITO“ Vogošća – Sarajevo**

**NSU WERKE AKTIENGESELLSCHAFT NECKARSULM**



Telefoni broj 27-23, 27-37, telex 04-128

## Osobine MAXI-a koje svjedoče o kvaliteti proizvodnje NSU-PRETIS

- Stublina je učvršćena na okvir tako da je izbjegnuto svako vibriranje.
- Lanac je potpuno pokriven.
- Točkovi se kreću na umetnutim osovinama tako da se mogu u nekoliko sekundi skinuti i montirati.
- Duboki blatobrani.
- Djelotvorni i lijepo oblikovani ispušni uređaj.
- Zaista udobno sjedište s dugim putem amortizacije.
- Baterije su sigurno smještene u naročitim kutijama.
- Jako svijetlo od 45 W (!)
- Siguran podupirač.
- Sigurna brava na upravljaču.
- Prvoklasno kromiranje.

## OVO ĆE VAS INTERESOVATI

**MOTOR:** 175 cm sa zračnim hlađenjem NSU-PRETIS četverotaktne stubline, odnos kompresije 1:3, ULTRAMAX sistem podizanja ventila s bregastom osovinom u glavi stubline, optočno podmazivanje vrši se pod pritiskom dvostruko djelujuće zupčane pumpe i specijalnim filterom za ulje, Boschov uređaj za baterijsko paljenje i svijetlo od 45 W, smireni ulazni zrak s napravom za prigušivanje zvuka.

**MJENJAC:** NSU-PRETIS blok-mjenjač s nožnim uključivanjem i 4 stepena prenosa, prenos snage pomoću bešumnih, koso ozubljenih zupčanika. Suho kvačilo s više lamela (lako pristupačno).

**VOZILO:** Centralna presovana rama, prednja i zadnja gipka osovina, 2 hidraulična ublaživača sprijeda, 2 hidraulična ublaživača straga (reguliraju se rukom). Gume 3,25-18". Prednje i zadnje trkače kočnice. Prečnik bubnja kočnice 140 mm.

**OSNOVNE VELIČINE:** Dužina: 1905 mm, širina: 645 mm, visina: 985 mm, sadržaj rezervoara 19,8 l. (od toga 0,8 l. rezerve), sadržaj rezervoara za ulje 1,2 l., vlastita težina (s gorivom) cca 129 kg.

**PODACI O UČINKU:** 12,5 KS maksimalna brzina 110 km/h (s dvije osobe), normalna potrošnja goriva: cca 2,6 l./100 km.

**OPREMA:** Moderni profilisani upravljač, umetnuta prednja i stražnja osovina, u faru ugrađen brzinomjer, udobno sjedište s dugim putem amortizacije. MAXI se izrađuje u dvije boje: plavoj, s kromiranim rezervoarom i naplacinama i jeftiniji s obojenim rezervoarom i naplacinama ili u crnoj boji s istim kombinacijama.



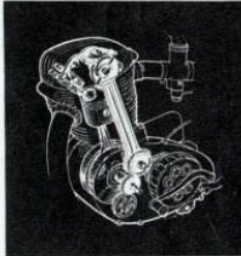
**Ko vozi MAXI-a  
uvijek je siguran**

“Supermax”

## MAXI

## pobliža obavještenja

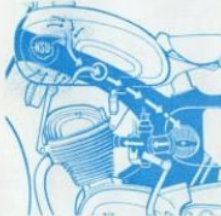
**MOTOR.** Motor MAXI-a je, kao što smo već napomenuli, četverotaktni. Rad četverotaktnog i dvotaktnog motora može se promatrati s raznih stanovišta, ali jedno je sigurno: Nešto skuplji četverotaktni motor ima velike prednosti. Rad mu je ritmičan, miran, s ugodnim zvukom u svim brzinama. Četverotaktni motor ne pravi buku. On zuji. Zahvaljujući tome što se plinska smjesa provodi kroz ventile, vrlo je ekonomičan. Nakon dugih vožnji pod punim gasom ostaje stabilan. Jednom riječju: Četverotaktni motor je kultiviran. Motor MAXI-a ima sve prednosti motora čuvenog MAX-a zbog kojih ima MAX najveću prodaju u posljednjih nekoliko godina od motora svih kategorija.



**SISTEM OTVARANJA VENTILA JE ULTRAMAX.** Taj način pokretanja ventila je specijalni pronalazak NSU-a i ne može se naći ni kod jedne druge mašine na svijetu. Njegove prednosti u radu: Djeluje snažno i bez potresa. Zbog toga je mašina naročito tiha.

**ZRAČNI FILTERI I MAXI** raspolaže sa sistemom »smirenog zraka«. Zrak koji dolazi izvana nije baš tako čist, struji najprije kroz šupljine okvira gdje se

pročisti od prašine, umiruje, zatim nastavlja svoj put kroz natopljeni filter. Tek sada,



ovako smiren i pročišćen dolazi u rasplinjač i u prostor za sagorjevanje.

Sistemom »mirivanja« uklanjaju se štetne vibracije zraka pri ulasku u rasplinjač koje troše energiju motora. Sistem pročišćavanja zraka produžava vijek trajanja motora, jer prašina u benzinsko-zračnoj smjesi troši klip i cilindar.



**SISTEM PODMAZIVANJA.** Ugodno će Vas iznenaditi sistem podmazivanja motora MAXI-a. Prvi put u istoriji motora ovdje je ugrađen specijalni »MICRONIC« filter. Radi se o finom filteru koji zadržava mikronske sitne čestice nečistoće. Pomoću pumpe stalno se tjera ulje kroz ovu filtersku stanicu. Ulje prolazi i kroz druge filterske stanice koje su postojale od prije na NSU četverotaktnim motorima. Zbog toga se motorno ulje mora mijenjati tek nakon 2000 km. Sve to štedi ležajeve, klipove i cilindar tako da su troškovi održavanja znatno smanjeni.

**ŠASIJA MAXI-a** potsjeća u svemu na veliki SUPERMAX. Nikakvo čudo. MAXI je »mlađi brat« MAX-a.

**CENTRALNA PRESOVANA RAMA** je stabilna, čvrsta, elastična, a pored svega laka. Time se odlikuje ova konstrukcija NSU-a, koja je postala čuvena u svijetu.

**AMORTIZACIJA** se kod MAXI-a sastoji iz prednje i zadnje gipke poluge, koje se nadopunjuju hidrauličkim ublaživačima udara. Gipke poluge i hidrauličko ublaživanje je



tako srećno podešeno, da se može mirne duše govoriti o vanrednom prilagodavanju svim neravninama puta.



**KOČNICE.** Kočnice su onaj dio motora kome su konstruktori NSU-a posvetili najveću pažnju. Ustvari, MAXI-jeve kočnice su prenijete s trkaćih mašina. Sa svojom površinom od 140 cm<sup>2</sup> pružaju vozaču punu zaštitu i sigurnost. Nije ni čudo. Ove se kočnice primjenjuju i na velikom SUPERMAX-u.

**UPRAVLJAJAC** se može smatrati malim ukrasom. Nazvali smo ga »profilisanim upravljačem«, jer se ne radi o jednostavno savijenoj cijevi, nego o »profilu« lijepog i praktičnog oblika. Svi su kablovi i bowdeni smešteni u unutrašnjosti upravljača. Time su, naravno, dobro zaštićeni od oštećenja.



Do sada su postojala samo dva četverotaktna NSU-PRETIS-a sa SUPERFOKS I SUPERMAX. Sada se pojavio i treći. Dozvolite da Vam ga predstavimo: Zove se MAXI. Time je popunjena praznina između 125 i 250 ccm. Sa svojim četverotaktnim motorom od 175 ccm MAXI ima sve uslove da stekne bezbroj prijatelja. 175 ccm je zlatna sredina u težnji za što većim učinkom i što većom ekonomičnošću.

**UČINAK:** MAXI ima motor od 12,5 KS. Taj radni učinak razvija svaka mašina iz serije, a ne samo za izložbu izabrani uzorak. 12,5 konjića bio je prije nekoliko godina učinak dobrog motora od 250 ccm. Na MAXI-u možete razviti s lakoćom brzinu od 110 km na sat zajedno s pratioćem. Dobri poznavaoći motora cijene naročito značajnu elastičnost motora MAXI-a, koji postiže kod ovakvog učinka vanrednu brzinu.

**EKONOMIČNOST:** U prvom redu sigurno će Vas interesirati potrošnja benzina. MAXI normalno troši oko 2,6 litara na 100 kilometara. Sadržaj rezervoara motornog ulja od 1,2 litre menja se u početku vožnje dok se mašina ne uhoda nakon 500 kilometara. Kasnije se vrši izmjena ulja tek nakon svakih 3000 kilometara. To je po prilici dvostruko vrijeme vožnje od dosadašnjeg za četverotaktne motocikle. Pitaćete se, kako je to moguće. Za sada ćemo samo spomenuti »MICRONIC« — specijalni filter o kome ćemo Vam ubrzo nešto više reći.



**MAXI JE SPOSOBNA  
I ŠTEDLJIVA MAŠINA**