

Heute: Markus Schlesiger aus Schloß Holte-Stukenbrock (Kreis Gütersloh)

Markus, Jahrgang 1964, von Beruf Polizist, lebt mit seiner Frau Regina und 3 Kindern auf einem Bauernhof, den er z. Zt. selber umbaut. Daher fehlt ihm auch die Zeit, sich intensiv um seinen verbesserten NSU 1000 C, Baujahr 1970 und seine NSU Consul mit Kali-Beiwagen, Baujahr 1951 zu kümmern. Einige andere Motorräder harren auch noch der Dinge, die da kommen. Erste Erfahrungen mit einem NSU machte er in seiner Kindheit als er sah, wie ein 1200er und ein Mercedes auf einem gefrorenem Teich herumschlidderten. Aber lassen wir ihn doch am besten selbst zu Wort kommen.

Wie ich den Respekt vor den 1/100mm verlor.....



Es ist schon fast 15 Jahre her. Ich schraubte damals wie viele von Euch in einer kleinen Garage. Mein größtes Problem war der Platz, den ich nicht hatte. So mußte ich wieder mal meine 1200er Teile ausmisten.

Ich nahm mir vor, aus meinen besten Teilen einen ganzen "Behelfsmotor" zusammen zu bauen. Als beste Kolben wählte ich die, bei denen die Vorschubringe (Öltaschen) am Kolbenhemd noch am deutlichsten erkennbar waren. Eine Bügelmessschraube hatte ich nicht. Die Zylinder bewertete ich nach den Stosskanten der Kolbenringe am OT. Als Messwerkzeug diente der Fingernagel. Die Oberfläche der Laufbuchsen wertete ich ganz rustikal durch einen Drahtigel (Rundbürstenaufsatz für Bohrmaschine)

auf. Vorsichtig wurde der ehemalige Kreuzschliff wieder aufgefrischt. Gerade bei thermisch hoch belasteten Motoren ist das wichtig, da sich in den kleinen Kratzern prima das Öl halten kann. Die Kurbelwelle wurde durch Sichtprüfung ausgewählt, die mit den wenigsten Riefen auf den Lagerzapfen verwendet. Ein Problem gab es bei den Lager-schalen. Die oberen Schalen der Pleuel-füsse waren alle schlecht. So nahm ich die unteren und bohrte Löcher für die Spritzölschmierung der Kolben um sie dann oben einzusetzen. Die alten Papierdichtungen wurden durch Hylomar zu neuer Dichtleistung verholphen. Die Wellendichtringe wurden allesamt übernommen. Zuletzt



Die Prinzen-Post Nr. 87/ 03.2002

noch die Köpfe. Die Ventile habe ich mit Grüne Tante (Handwaschpaste) eingeschliffen. Rücksicht auf die Breite des Dichtflansches im Kopf wurde selbstverständlich nicht genommen. Zu guter Letzt habe ich die Ersatzteil-Elite zusammengeschaubt.



Und - Ihr werdet es nicht glauben - bin 50.000 km damit gefahren. Sicher habe ich lange Vollgasfahrten vermieden, geschenkt bekam der Motor allerdings nichts. Ausgemustert habe ich ihn anschließend, weil der Ölverlust einfach nicht mehr hinzunehmen war. Vielleicht hätte ich doch einen Dichtungssatz investieren sollen. Heute würde ich so etwas natürlich nicht mehr

machen. Gelernt habe ich dabei allerdings, daß die Verschleißgrenzwerte in Handbüchern oft nur einen theoretischen Wert haben.

Von hier aus einen Gruß an alle "Ölfinger": Markus Schlesiger

Werkstattliste

Ich hatte vor einigen Ausgaben dazu aufgerufen, Werkstätten zu benennen, die durch Arbeiten an NSU Fahrzeugen positiv aufgefallen sind. Leider war das Echo etwas dürftig, aber die Ausbeute wollte ich dann doch hier bekannt geben. Meldet doch bitte weiter eure bevorzugten Werkstätten, da es durchaus Leute gibt, die nicht alles selber schrauben können.

Name	Straße	PLZ	Ort	Telefon	Genannt durch	Fahrzeug
Feemers	Bahnhofsstraße 24	48612	Horstmar	02558/226	R.Küper	???
M+W	Schüruferstraße 296	44287	DO-Aplerbeck	0231/516111	Claudia Wirth	1200 C
Otte	Gewerbestraße 17	58285	Gevensberg	02332/2445	W.Dahmen	TT
K.Rank	Brückenstraße 13	95615	Marktredwitz	09231/3173	S.Piesendel	Typ 110
Rüffert	Monumentenstr. 15	10965	Berlin	030/7850040	U.Koschnick	Prinz 4
Tilch	Homburgstraße 4	37632	Eschershsn.	05534/2451		
Walter	Industrieweg 2	55326	Lemgo	05261/7669	B.Lingsch	Sportprinz

Stefan aus der Redaktion