



### NSU Blockmotor 500/600 ccm Übersicht Ausführungen und Änderungen während der Serie 1927 bis 1939

Baugruppe	Zeitpunkt- Ausführung/ Änderungen
Leistungsdaten	<ul style="list-style-type: none"> <li>ab 1927 500er Bohrung x Hub= 80x99 = 498 ccm und 11 PS, ab 1935 12,5 PS</li> <li>ab 1930 600er Bohrung x Hub= 87,5x99 = 592 ccm und 14 PS, ab 1936 16 PS</li> </ul>
Kurbeltrieb	<ul style="list-style-type: none"> <li>bis Serie 2 1927 Pleuelhubzapfen noch nicht direkt geschmiert, Kurbelwellenwange mit Ölschleuderwarze am Außenumfang</li> <li>ab Serie 3 1928 Pleuelhubzapfen an Druckumlaufschmierung</li> <li>ab 1934 verstärktes Pleuel mit t-förmigen Querschnitt wie OSL</li> </ul>
Zylinder	<ul style="list-style-type: none"> <li>1927 Sackzylinder, Kolben mit gewölbtem Boden, Ventile ungekapselt</li> <li>1928 Zylinder mit abnehmbarem Zylinderkopf befestigt mit 6 Schrauben M12, Kolben mit flachem Boden, Ventile gekapselt</li> <li>1936 600er neuer Zylinder + neuer Kolben Leistung jetzt 16 PS + Zylinderkopf befestigt mit 8 Schrauben M 12</li> <li>600er Zylinder größere Kühlrippen, Kerze leicht nach rechts außen geneigt</li> <li>Ventile bis 1931 Teller leicht nach oben gewölbt, danach tulpenförmig</li> </ul>
Getriebe	<ul style="list-style-type: none"> <li>1927 bis 1934 Dreiganggetriebe</li> <li>Getriebeabtriebswelle bei Tachoantrieb (in Kettenraddeckel integriert) am Kettenritzel mit Linksgewinde Ende 1930 nur Serie 7 501 TS</li> <li>ab 1935 Vierganggetriebe, linkes Hauptlager in normales Rillenkugellager 6206 geändert</li> <li>ab 1936 601 TS Änderung Arretierungsbolzen für Schaltscheibe mit Längsmutter versehen (leichteres Schalten)</li> </ul>
Kickstarter	<ul style="list-style-type: none"> <li>teilweise leichte Kröpfung Kickstarterhebel</li> <li>Achtung: es gab zwei Übersetzungsverhältnisse Kickstartermond zu -ritzel</li> <li>Kickstartergehäuse teilweise aus Grauguss bei Behörden- und Wehrmachtmodellen</li> </ul>
Kupplung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trockenlamellenkupplung mit 3 Kupplungsscheiben</li> <li>bis Serie 2 501TS Korb Befestigung mit sechs Segmenten und vier Schrauben M5, ab Serie 3 Korb Befestigung ohne Segmente mit sechs Passschrauben</li> <li>ab 1930 Schmierloch für Kupplungsrad</li> <li>ab 1932 verstärkte Kupplungsfeder mit rechteckigen Querschnitt</li> <li>1939 1 Kupplungsscheibe hinzu, nun 4 statt bisher 3 Stück</li> </ul>
Steuerseite+ Ölpumpe	<ul style="list-style-type: none"> <li>ab 1927 nur Ölkontrollpflanz, Gehäusedeckel flache Form ohne Ölreiber und Öleinstellschraube, Schleuderschmierung durch Warze auf KW-Scheibe, Hubzapfen nicht direkt geschmiert, Ventilausheber außerhalb direkt unter Auslassventil. Ventilstößel unten tellerförmig, Nocken breiter als spätere Ausführung</li> <li>ab 1928 Serie 3 Gehäusedeckel mit Ölreiber – einstellbare Zylinderzusatzschmierung, Druckumlaufschmierung Hubzapfen, Gehäusedeckel Öleinlauf unten gerade, Ventilausheber in Steuergehäuse integriert</li> <li>ab 1930 Serie 7 neue Ölregulierung für Kurbelzapfen, Gehäusedeckel Öleinlauf unten leicht schräg nach hinten geneigt, neue Steuergehäuseentlüftung mittels Membranventil zu Kettenritzel</li> </ul>
Antriebsseite	<ul style="list-style-type: none"> <li>2 Breiten Antriebsritzel auf Kurbelwelle, anfangs schmal, ab Serie 7 Ende 1930 breiteres Ritzel</li> <li>ab 1927 Antriebszwischenrad mit zwei inneren Kugellagern 6202 und Lagerzapfen in Motorgehäuse, ab Serie 7 Ende 1930 Kugellager im Motorgehäuse Zahnrad breiter (neues Antriebsritzel + neues Kupplungszahnrad) und mit beidseitigen Lagerzapfen</li> </ul>
Vergaser	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ende 1926 Serie 1 kurzzeitig Pallas Ringschwimmervergaser SA0</li> <li>1927/28 Serie 1 + 2 AMAC PJ 15 (Zerstäuber Vergaser ohne Nadel)</li> <li>1929 Serie 3 + 4 AMAC MD 15 (seitlicher Luftschieber!)</li> <li>501 TS 1930 AMAC 6/015</li> <li>ab 1932 AMAL 6/015 oder Graetzin KE 26 F1</li> <li>ab Ende 1935 Alu-Isolierflansch zwischen Zylinder und Vergaser</li> <li>ab 1936 Vergaser mit metrischen Gewinde</li> </ul>
Motorgehäuse	<ul style="list-style-type: none"> <li>1927 Gehäuse Ölwanne Unterseite mit Kühlrippen, diese entfallen ab 1928 Serie 3</li> <li>1927 bis 1930 Serie 5 501 TS Öleinfüllstutzen + Ölmesstab oben hinter Zylinder, ab 1930 Serie 6 501 TS Öleinfüllstutzen vorn unten links</li> <li>ab 1930 Spülöffnung oben auf Kupplungsgehäuse</li> <li>ab 1930 Serie 7 neuer Steuergehäuse- und Kurbelgehäusedeckel wegen neuer Ölregulierung Kurbelzapfen</li> <li>ab 1935 neues Motorgehäuse in Verbindung mit Vierganggetriebe, Rückseite geändert im Bereich Schalthebel Getriebe, Anschraubaugen zum Rahmen unten mit je 2 Verstärkungsrippen, Flansch oben rechts seitlich Schaltgestängelager entfällt, neuer Getriebeverschlussdeckel Bereich Kettenritzel, neuer Steuergehäuse- und Kurbelgehäusedeckel</li> </ul>
Zündmagnet	<ul style="list-style-type: none"> <li>ab 1927 Bosch Magnetzündler FF 1A, auf Sonderwunsch Bosch Lichtmagnetzündler C1B</li> <li>ab 1928 Bosch Lichtmagnetzündler D1 RS21 bzw. D1A RS21</li> <li>ab 1932/33 Bosch Batteriezündler B 145 rechtslaufend</li> </ul>

Die hier gemachten Angaben haben keinen Anspruch auf Richtigkeit, sie beruhen auf Recherchen in originalen NSU-Unterlagen und Bildmaterial.