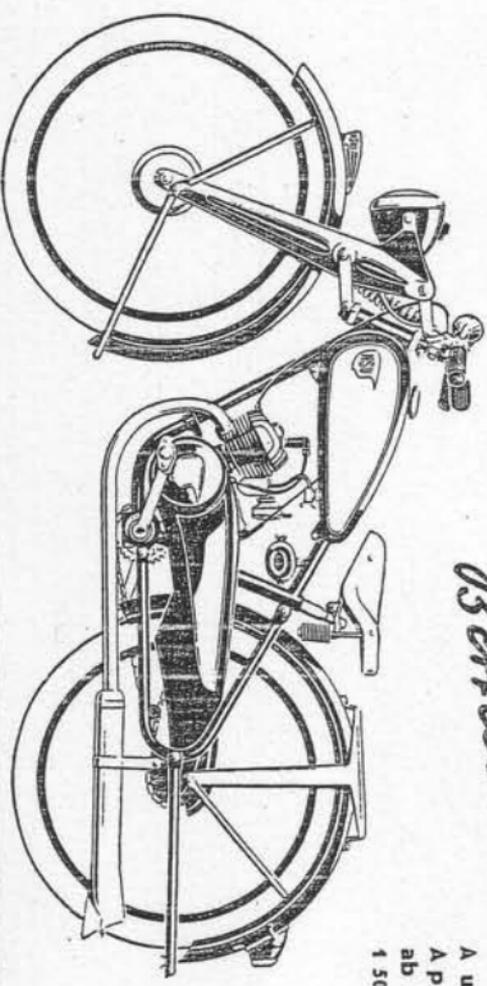


*Christen, Oberer Brühl 10,
7840 Weißenburg*

NSU
MOTOR-
FAHRRAD

QUICK

Beitrag zur Leistung



Ausgabe
April 1952
ab Fahrzeug
1 504 300/592 041

NSU WERKE AKTIENGESELLSCHAFT NECKARSULM

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Technische Angaben	6-7
Schmiermittelhinweis und Einfahrsvorschrift	8
Einleitung	9
Verhalten im Verkehr	10-13
Bedienung	
Reifenluftdruck	14
Kraftstoff	15
Flügelstellungen des Kraftstoffahns	16
Vergaser	17
Starterklappe	17
Stellungen des Gasdrehgriffes	17
Verwendung des Dekompressionshebels	18
Betätigen der Kupplung	19
Betätigen der Getriebschaltung	19
Betätigen der Bremsen	20
Nach beendeter Fahrt	20
Technische Beschreibung	
Motor	21
Motor-Schmierung	21
Vergaser	21
Naßluftfilter	21
Starterklappe	21
Dekompressionsventil	21
Elektrische Anlage	22
Stromerzeuger	22
Scheinwerfer	22
Schlußlampe	22

	Seite
Kraftübertragung Motor-Getriebe	23
Kupplung	23
Getriebe	23
Kraftübertragung Getriebe-Hinterrad	24
Laufräder	24
Fahrgestell	24
Ausstattung	25
Sonderausstattung	25
Freilaufnabe mit Innenbackenbremse	26—27
Reinigen und Schmierern	
Reinigen der Maschine	28
Motor-Schmierung	28
Schmierperioden:	
Hinterradnabe	29
Federgabel	29
Hebelscharniere	30
Luftfilter	30
Reinigen der Zündkerze	30
Drahtzüge	31
Getriebe	31
Antriebsgehäuse	32
Hinterradkette	32
Reinigen des Vergasers	33
Elektrodenabstand der Zündkerze prüfen	33

Vorder- und Hinterradnabe	33
Schalt- und Gasdrehgriff	34
Lichtmagnetzündler	34
Lenkungslager	34
Instandhalten und Instandsetzen	
Nachstellen:	
Drahtzug für Vorderbremse	35
" " Kupplung	36
" " Gangschaltung	37
" " Vergaser	39
Kettendurchhang kontrollieren, Hinterradkette spannen	37—38
Zündkerzenelektroden	39
Elektr. Schaltschema (Bild)	40
Vorzündung	41
Scheinwerfer	41
Seitliches Spiel an Vordergabel	42
Vorderradlager	43
Hinterradlager	44
Bremsen	46
Ausbauen:	
Vorderrad	42
Hinterrad	43
Zylinder und Kolben	47
Reinigen und Zusammenbauen:	
Zylinder, Kolben und Auspuffanlage	48
Reifenmontage	49
Fehlerquellen-Verzeichnis	51—55

T e c h n i s c h e

MOTOR — KUPPLUNG — GETRIEBE

Motor / NSU-Quick	Blockmotor	Verbrauch auf 100 km ca. 1,8-2,2 Ltr. (je nach Fahrweise und Gelände)
Zylinderzahl	1	Kupplung: Mehrscheibenkupplung
Bohrung	49 mm	Kupplungsbetätigung: . von Hand
Hub	52 mm	Getriebe: NSU-2-Gang-Blockgetriebe
Hubraum	98 cm ³	Antriebsart: . . . Kette im Ölbad
Arbeitsweise	2-Takt	Art des Eingriffs: Minnehmerbolzen
Drehzahl bei 55 km/h	4900 U/min.	Untersetzung Motor-Getriebe 2,54 : 1
Steuerungsart	Schlitzsteuerung	Untersetzung im Getriebe 2,91 : 1
Schmierung	Kraftstoff-Ölmischung*)	Untersetzg. Getriebe-H*Rad 2,54 : 1
Mischungsverhältnis	1 : 25	Ges.-Untersetzungsverhältnis 18,75 : 1
Zündung: Bosch- od. Noris-Schwungrad-Lichtmagnetzündler		Kraftübertragung: Kette
Vergasers: Bing 1/14/17		Höchstgeschwindigkeit: ca. 55 km/h
Luftreiniger: Nalluftfilter		mit Starterklappe

*) s. Schmiermittelinweis Seite 8

Änderungen in der Konstruktion und Ausstattung vorbehalten.

A n g a b e n

RAHMEN — RÄDER — BREMSEN

Rahmen:	Stahlrohr-Rahmen	Sattelhöhe über Boden	ca. 780 mm
Vordergabel:	Stahlblech gepreßt mit Druckfeder	Lenkergriffe über Boden	ca. 900 mm (verstellbar)
Fußstützen:	Pedale	Größte Breite:	720 mm
Tankinhalt:	9,5 Ltr.	Radstand:	1200+25 mm
Ständer: Vorder- und Hinterrad-	ständer	Größte Länge:	1970 mm
Zulässige Belastung:	155 kg*)	Felgenart:	Tiefbett 26X2 1/2"
	bzw. 2 Personen*)	Reifen:	Niederdruck 26—2,5")
Vorderradbremse:	Innenbackenbremse		
Hinterradbremse:	Freilaufnabe mit Innenbackenbremse		
Bremsbetätigung:	vorne Hand, hinten Pedal		

AUSSATTUNG

Elektrische Anlage: Bosch- od. Noris-Schwungrad-Lichtmagnetzündler 6 V/15 W.
 Werkzeug und Luftpumpe.
 Auf Wunsch gegen Aufpreis: Tachometer

Änderungen in der Konstruktion und Ausstattung vorbehalten.

*) ab Fahrzeug 1 496 569/484 188

Schmiermittelhinweis:

Motor

Markenöl SAE 50
mit Kraftstoff vermischt 1 : 25

Getriebe,
Antriebsgehäuse
und Hebelwerk

Motorenöl
wie für Motor

Hochdruckschmierung
an Federgabel und
Naben

Fett wie z. B.
Shell Hochdruckschmierfett rot oder
Mobilcompound Nr. 4 (blau)

In Ihrem Interesse ist es,

die ersten 500 km nicht gleich mit Vollgas zu fahren, aber aus übertriebener Vorsicht auch nicht ein zu langsames Tempo einzuschlagen. Möglichst auf ebener oder nur mit mäßigen Steigungen durchsetzter Strecke und zügig fahren. In Steigungen rechtzeitig zurückschalten, damit die Tourenzahl nicht zu sehr absinkt, sonst ist mit Motorschäden zu rechnen — den Motor also mehr drehen als ziehen lassen! Als Richtlinie seien folgende Geschwindigkeiten genannt:

Im großen Gang abwechselnd zwischen 30 und 40 km/h
Im kleinen Gang abwechselnd zwischen 20 und 25 km/h

Nach einigen 100 Kilometern kann man auch ab und zu auf kurze Strecken über die $\frac{2}{3}$ -Vollgasgrenze hinaus auf Leistung prüfen. Aus Gründen der Kraftstoffsparrnis Düsenabdahl nach der Einlaufperiode eine Raste tiefer hängen.

Lieber Quick-Fahrer,

es gibt bestimmt viele Motorräder (NSU baut sie ja selbst!), die schneller sind als Ihre kleine Quick. Aber es gibt kein Motorrad, das zuverlässiger sein könnte, als die Quick. Zuverlässig und betriebsicher jedoch muß ein Motorrad in erster Linie sein, wenn es seinem Besitzer immer Freude bereiten und Nutzen bringen soll.

Wir haben alles getan, um Motor, Getriebe und Fahrwerk der Quick mit aller bei NSU traditionellen Sorgfalt zu konstruieren und zu fertigen. Und dennoch hängt die Zuverlässigkeit Ihres NSU-Motor-Fahrrades letzten Endes von Ihnen allein ab. Fragen Sie in einer NSU-Vertreter-Werkstatt, aus welchen Gründen dort Motorräder zur Reparatur stehen — in den allermeisten Fällen wird man Ihnen nachweisen können, daß der Reparaturfall vermieden oder doch noch sehr lange hätte hinausgezögert werden können, wenn der Besitzer seine Maschine entsprechend den Anweisungen der Betriebsanleitung behandelt hätte.

Deshalb bitten wir Sie, machen Sie sich die kleine Mühe, dieses Heftchen aufmerksam durchzulesen und handeln Sie nach den darin gegebenen Anweisungen — es ist Ihr Vorteil!

V e r h a l t e n i m V e r k e h r

Grundsätzlich keinen anderen Verkehrsteilnehmer gefährden oder schädigen, mehr behindern oder belästigen, als nach den Umständen unvermeidbar ist! Stets entsprechend der jeweiligen Verkehrslage handeln!

Allgemein nur so rasch fahren, daß rechtzeitig gebremst werden kann. — An Straßenbahnhaltestellen langsam und in angemessenem Abstand vorbeifahren, notfalls halten. — Gefährdete Verkehrsteilnehmer rechtzeitig warnen, aber nicht mehr als nötig. (Warnzeichen sind ferner zulässig, um beabsichtigtes Überholen anzuzeigen, nicht aber zu anderen Zwecken.)

Nicht parken in engen Straßen, an scharfen Krümmungen, auf Straßenbahngleisen, an Verkehrsinseln, näher als 10 Meter an Straßenkreuzungen, näher als 10 Meter an Haltestelleschildern, vor Aus- und Einfahrten von Grundstücken, auch auf der Landstraße nicht an unübersichtlichen Stellen. Heranfahren und halten nur rechts (in Einbahnstraßen auch links). Von 2 getrennten Fahrbahnen jeweils die rechte benutzen.

Ausweichen, Überholen Rechts ausweichen, links überholen. — Auf der rechten Seite der Fahrbahn rechts fahren (je langsamer ein Fahrzeug fährt,

Kreuzen, Richtungsändern, Anhalten

desto mehr hat es sich rechts zu halten). An unübersichtlichen und engen Stellen scharf rechts fahren. — Vorsicht beim Überholen. **Nicht** an Kreuzungen überholen. — In genügendem Abstand überholen (vor allem bei Radfahrern), nicht „schneiden“. — In Fällen drohender Gefahr dem Überholenden durch Verzögern das Wiedereinbiegen in die rechte Fahrbahn erleichtern. — Schienenfahrzeugen links ausweichen, falls rechts unmöglich. — Schienenfahrzeuge rechts überholen; links nur, falls rechts unmöglich. — In Einbahnstraßen rechts oder links (möglichst rechts). — Die Absicht zum Überholen durch Warnzeichen kundgeben. — Die Bereitschaft sich überholen zu lassen, anzeigen, z. B. durch Einhalten der äußersten rechten Seite. Nicht dauernd neben dem anderen Fahrzeug fahren, sondern entweder überholen oder zurückbleiben. — Benutzer von Hauptverkehrsstraßen haben Vorfahrt. Hauptverkehrsstraßen sind Bundesstraßen (Kennzeichen gelbes Nummernschild oder gelbe Ringscheibe). Hauptstraßen sind zum Unterschied von Nebenstraßen (im Ortsnetz) durch ein auf der Spitze stehendes Quadrat gekennzeichnet. In den Nebenstraßen wird auf diese Hauptstraßen durch ein auf der Spitze stehendes Dreieck hingewiesen. An Kreuzungen und Einmündungen von Straßen gleichen Ranges ist bevorzugt, wer von rechts kommt — aber nicht auf Vorfahrt podient! Stoppschilder unbe-

dingt beachten. d. h. halten, auch wenn vermutlich Kreuzung ohne Verkehr. Wer erwischt wird,—bezahlt. Bei Regelung durch einen Verkehrsbeamten ergibt sich das Vorfahrtsrecht stets durch dessen Anordnungen, auch bei Vorhandensein von Verkehrszeichen, die die Bevorrechtigung einer anderen Fahrtrichtung ausdrücken. — Beim Abbiegen ist der bevorrechtigt, dessen Bahn der Abbiegende kreuzt. — Die Absicht, abzubiegen oder anzuhalten, rechtzeitig anzeigen: rechtzeitig vor dem Einbiegen nach rechts, rechte Fahrbahnseite, nach links Straßennitte (oder linke Fahrbahnseite) aufsuchen. — Beim Abbiegen nach rechts **engen**, nach links **weiten** Bogen ausfahren.

Autobahnregeln

An Anschlussstellen durchgehendem Verkehr die Vorfahrt lassen! — rechte Hälfte der Fahrbahn benutzen, linke nur zum Überholen! Nicht wenden, Mittelstreifen nicht befahren. — Nur an besonders gekennzeichneten Stellen parken. — Bei Notaufenthalt auf rechtem Grasstreifen halten. Fahrbahn nicht betreten! Winken ^roder Ausstrecken eines oder beider Arme in der Verkehrsrichtung (oder **grünes Licht**) = Straße frei Hochheben eines Armes (oder **gelbes Licht**):

In der vorher gesperrten Richtung = Achtung
In der vorher freien Richtung = anhalten

Besonders beachten!

Besondere Gefahren

Für in der Kreuzung Befindliche = Kreuzung freimachen
Seitliches Ausstrecken eines oder beider Arme quer zur Verkehrsrichtung (oder **rotes Licht**) = anhalten
Einbiegen auf die Zeichen „Straße frei“ und „Kreuzung freimachen“ zulässig; auf das Zeichen „Straße frei“ nach links nur, wenn der Verkehr auf der freigegebenen Fahrbahn, von welcher abgobogen werden soll, nicht gestört wird.

Beim Herannahen von Feuerwehr- und Polizeifahrzeugen — Dauersignal! — Fahrbahn freimachen, d. h. scharf rechts heranfahen und halten!

Nicht blenden! — auch Vorfahrende können durch Spiegelung in der Windschutzscheibe geblendet werden. — Vor geschlossenen Schranken abblenden! — Bei Nebel Licht einschalten. — Bei Schnee und Glätteis (feuchtes Laub auf der Straße) stetig fahren, nicht in der Kurve bremsen. Von anderen Fahrzeugen genügend Abstand halten.

Bedienung

Gewiß! Im glücklichen Besitz einer fabriktreuen Quick haben Sie jetzt den berechtigten Wunsch, gleich einmal eine kurze „Spritzfahrt“ zu machen, aber Studieren geht gerade in diesem Fall über Probieren, denn Bedienungsfehler führen zu Betriebsstörungen, diese zu vorzeitigen Reparaturen — kurz Sie haben Ärger, was keineswegs im beiderseitigen Interesse liegt. Lassen Sie sich daher vor Ihrer ersten Fahrt einiges sagen. Sie können beruhigt sein — wir fassen uns kurz!

Quick wurde im Werk an sämtlichen Lagerstellen, wie Naben der Lauf-
räder, an Getriebe und Antriebsgehäuse mit Öl bzw. Fett versehen. Ein
Abschmieren dieser Stellen ist daher vorerst nicht erforderlich.

Eine Frage:

Sind Ihre Reifen genügend aufgepumpt?

Der Reifendruck soll beim Vorderrad 1,5 atü, beim Hinterrad 1,75—2 atü
betragen, je nach Fahrergewicht.
Zulässige Belastung 155 kg bzw. 2 Personen.

Halten Sie sich an diese Angaben, sonst ist Ihre Niederdruckbereifung vor
der Zeit erledigt.

Wir tanken

aber immer Zweitakt-Mischung!

Fehlt Öl im Kraftstoff, so klemmt der Kolben im Zylinder und die erste
Reparatur ist fällig!

Daher stets gutes Motorenöl*) dem Benzin
im Verhältnis 1 : 25 beimischen, es kommt

also 1 Liter Öl auf 25 Liter Benzin

oder 0,04 „ „ 1 „ „

Benzin und Öl durch Umrühren in einem besonderen Gefäß gut miteinander
mischen, nicht im Kraftstoffbehälter.

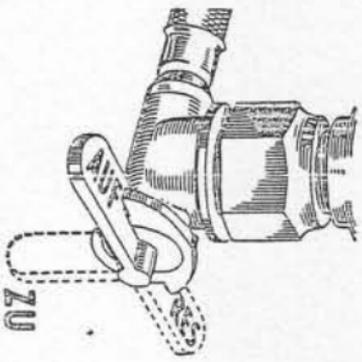
Tankstellen benutzen hierfür besondere Mischkannen.

Der Kraftstoffbehälter faßt:

9,5 Liter

Ist die getankte Quick einige Stunden unbenutzt oder über Nacht gestanden,
dann Tankinhalt vor Öffnen des Kraftstoffhahns durcheinanderschütteln, in-
dem Sie die Maschine am Lenker und Sattel halten und etliche Male hin-
und herschwenken.

*) s. Schmiermittelhinweis Seite 8



Ist der Kraftstoffhahn geöffnet?

Merken Sie sich die 3 Flügelstellungen:*

„Zu“ = Flügel steht senkrecht nach unten

„Auf“ = „ „ links waagrecht

„Res.“ = „ „ rechts waagrecht

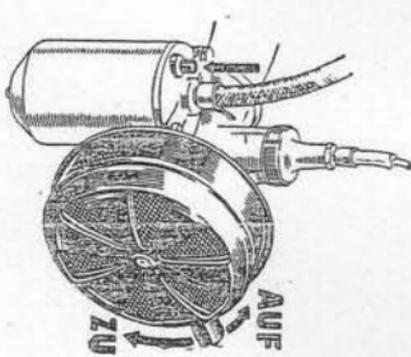
Bei „Auf“ entleert sich der Kraftstoffbehälter bis auf einen Reservebestand von:

rd. 0,65 Liter

Bei „Res.“ wird dieser Reservebestand bis auf eine geringe Menge verbraucht. Durch Neigen der Quick nach links kann dieser von der rechten Tankseite nach der Hahnseite verbracht, aber nur noch für eine kurze Strecke reichende Rest im Notfall aufgebraucht werden. Doch hierauf lassen Sie es lieber nicht ankommen, sondern suchen bei Zeiten eine Tankstelle auf.

Jetzt schalten wir auf den 2. Gang, ziehen dabei den Kupplungshebel und bringen den Schalldrehgriff bis zum Anschlag — Ganganzeige weist auf „2“. Rückt der Gang nicht gleich ein, dann Quick vom Stand aus etwas vor- und zurückschieben....

* Flügelstellungen je nach Hahtfabrikat

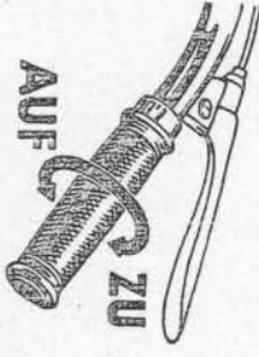


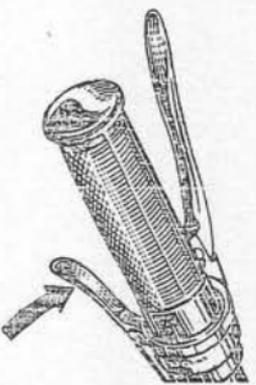
überdies — ist der Hinterradständer auch richtig in die Haltefeder am Schutzblech eingeklappt?

Zur Beachtung! Bei kaltem Motor und kalter Witterung drücken Sie kurz auf den Schwimmertüpfer, bis Kraftstoff am Vergaser leicht überläuft. Aber nicht zu lange tupfen, sonst wird die Kerze naß und der Motor springt nicht an! In diesem Fall Kerze herausschrauben und Motor bei geschlossenem Kraftstoffhahn und ganz geöffnetem Gasdrehgriff drehen, indem Sie die Quick eine kurze Strecke schieben. Zündkerze mit der Hand einschrauben und dann erst mit dem Schlüssel festziehen. Dichting nicht vergessen!

Ist der Motor warm, dann Tupfen unterlassen. Starterklappe am Luftfilter bei kaltem Motor und kalter Witterung schließen, sonst bringen Sie den Motor nicht an.

Und nun stellen Sie den Gasdrehgriff auf $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{5}$ seiner vollen Öffnung, ziehen den Dekompressionshebel, steigen auf und fahren die Quick wie ein Tretrad bis zu etwa doppeltem Fußgängertempo (ca. 10 km/h).





Dekompressionshebel loslassen, aber immer noch mittreten — bis der Motor gut im Zuge ist. **Nicht mit senkrecht gestellten Tretkurbeln weiterfahren, sondern die FüÙe bei annähernd waagrecht-er Tretkurbelstellung auf beiden Pedalen gleichmäßig ruhen lassen.** **Nicht zurücktreten, sonst erhöhter Kraftstoffverbrauch und vorzeitige Abnutzung der Rücktrittbremse.**

Starterklappe — war sie geschlossen — wieder öffnen; setzt der Motor dabei aus, dann erst öffnen, wenn er gleichmäßig läuft.

Fahrgeschwindigkeit nur durch Gasdrehgriff regulieren, nicht mit dem Dekompressionshebel — Kolbendefekt! **Der Dekompressionshebel dient nur zur Erleichterung beim Anretren und zum Abstellen des Motors.**

In Ihrem Interesse ist es,

die ersten 500 km nicht gleich mit Vollgas zu fahren, aber aus übertriebener Vorsicht auch nicht ein zu langsames Tempo einzuschlagen. Möglichst auf ebener oder nur mit mäßigen Steigungen durchsetzter Strecke und zügig fahren. In Steigungen rechtzeitig zurückschalten, damit die Tourenzahl nicht zu sehr absinkt, sonst ist mit Motorschäden zu rechnen — den Motor also mehr drehen als ziehen lassen!

Im großen Gang abwechselnd zwischen 30 und 40 km/h
Im kleinen Gang abwechselnd zwischen 20 und 25 km/h

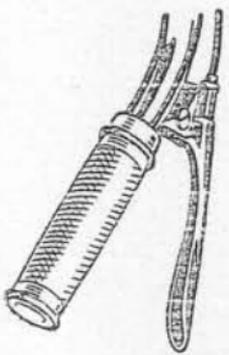
Nach einigen 100 Kilometern kann man auch ab und zu auf kurze Strecken über die $\frac{2}{3}$ -Vollgasgrenze hinaus auf Leistung prüfen. Aus Gründen der Kraftstoffersparnis Düsennadel nach der Einlaufperiode eine Raste tiefer hängen.

Müssen Sie an **Straßenkreuzungen** oder wegen anderer Verkehrshindernisse etwas warten, dann nicht dauernd auskuppeln, sondern auf den Leerlauf (mittlere Stellung „O“) schalten. Zugleich Gasdrehgriff schließen — Motor läuft langsam weiter. Sobald Strecke wieder frei,

Kupplungshebel ziehen und 1. Gang einrücken (Ganganzeige weist auf „1“). **Kupplungshebel unter gleichzeitigem Mehrgasgeben langsam und gleichmäßig loslassen.** Bei einer Geschwindigkeit über 20 km/h auf den 2. Gang schalten und den Motor nicht im 1. Gang auf hohe Drehzahl jagen. Da Quick in Fahrt ist, kann das Einkuppeln jetzt rascher erfolgen.

Vergessen Sie also nie, vor jedem Gangwechsel den **Kupplungshebel an den Schaltdrehgriff heranzuziehen, sonst löst die Kupplung nicht vollständig aus** zum Schaden von Getriebe und Ketten! Fahren Sie, auch wenn der Motor eingelaufen ist, nicht dauernd mit Vollgas. Wenn Sie auf ebener Strecke mit $\frac{3}{4}$ Gas fahren, ist die Geschwindigkeit kaum geringer. Sie sparen aber Kraftstoff.

Beim **Zurückschalten**, das in Steigungen rechtzeitig erfolgen muß oder wenn im Straßenverkehr besonders langsam zu fahren ist (unter 20 km/h), zuerst wieder **Kupplungshebel ziehen, Gasdrehgriff etwa bis zur Hälfte schließen, Schaltdrehgriff in den 1. Gang bringen, Kupplungshebel loslassen und falls notwendig, mehr Gas geben.** Der geschilderte Vorgang des Gangwechsels muß rasch hintereinander ausgeführt werden, damit die Fahrgeschwindigkeit nicht zu stark abfällt.



Wollen Sie kürzere Steigungen ohne Gangwechsel nehmen, dann bitte etwas mittreten,

nicht Kupplung schleifen lassen, Kupplungsdefekt!

Beim Bremsen Gasdrehgriff schließen. In nassen, schmierigen Kurven (feuchtes Laub) ist die Vorder- radbremse nicht zu benutzen.

Beim Bergabfahren Gasdrehgriff zurückstellen bzw. schließen und je nach Gefälle beide Bremsen gleichzeitig benutzen oder die Vorder- wie Rücktrittbremse abwechselungsweise.

Nach beendeter Fahrt schließen Sie den Gasdrehgriff, ziehen den Kupplungs- hebel und schalten auf den Leerlauf, lassen Ihre Quick auslaufen oder bringen sie durch Zurücktreten evtl. unter Mitbenützen der Handbremse zum Stehen und stellen den Motor durch Ziehen des Dekompressionshebels ab. Also nicht mit eingeschalteten Gängen halten und dabei den Motor mit den Bremsen „abwürgen“. Soweit es sich nicht um einen kurzen Halt handelt, ist der Kraft- stoffhahn sofort nach Fahrtende oder nach vorteilhafter schon 200—300 m vor dem Ziel zu schließen, um Benzin zu sparen. Der Motor wird viel leichter wieder anspringen, da sich in diesem Falle keine Ölrückstände vor der Ver- gaserdüse absetzen können.

Technische Beschreibung

Motor, Getriebe und Laufwerk

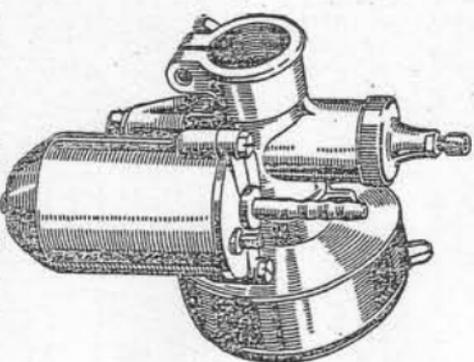
Luftgekühlter Zweitaktmotor mit dem Getriebe verblockt und schräggehend im Rahmen eingebaut. Steuerung durch den Leichtmetallkolben, der die im Zylinder eingegossenen An- saug-, Überström- und Auslaßkanäle beim Auf- und Nieder- gehen öffnet bzw. schließt. Leicht- metall - Zylinderkopf abnehmbar, Kurbeltrieb auf Kugellagern, Pleuel- stange auf Stahlrollen gelagert. Motorenöl*)dem Kraftstoff beigemischt:

Mischungsverhältnis 1 : 25.

Einschieber-Vergaser, Betätigung durch nachstellbaren Drahtzug und Drehgriff am rechten Lenkerende. Der Naßluft- filter am Vergaser reinigt die ange- saugte Luft von mitgerissenen Staub- teilchen; die an ihm befindliche ver- stellbare Starterklappe ermöglicht bei kalter Witterung ein gutes Anspringen des Motors.

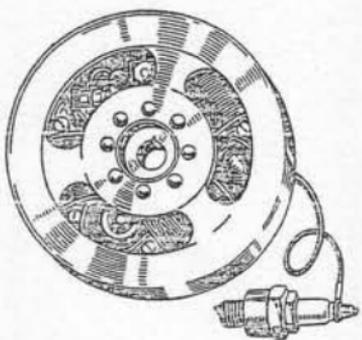
erleichtert Anwerfen des Motors. Betätigung über Drahtzug durch Handhebel links am Lenker.

*) s. Schmiermittelinweis Seite 3

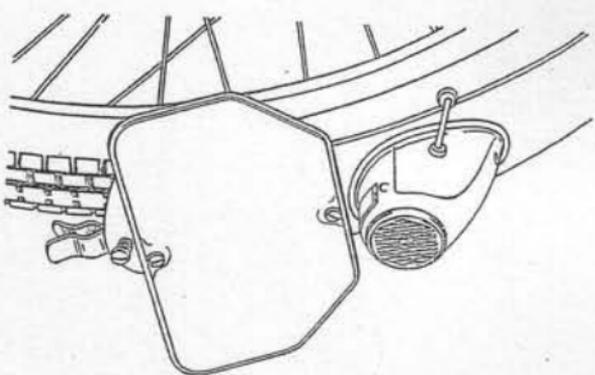
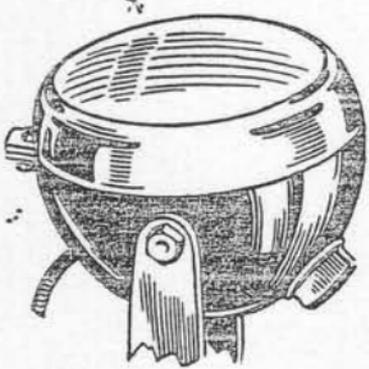


- Motor:
- Motor-
Schmierung:
- Vergaser:
- Dekompres-
sionsventil:

Elektrische Anlage: Stromerzeuger ist ein Bosch- oder Noris-Wechselstrom-Magnetzylinder 6 V 15 W, auf der linken Motorachse aufgebracht; er speist Zündkerze, Scheinwerfer u. Schlusslampe.



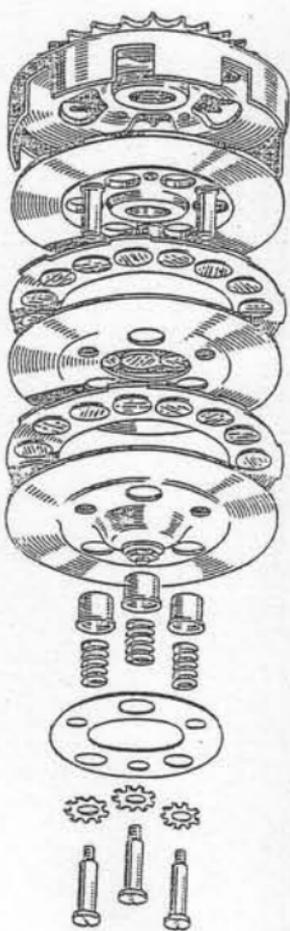
Der Scheinwerfer hat eine Zweifadenlampe für Fern- und Abblendlicht 6 V/15/15 W.



Die Schlusslampe hat ebenfalls 6 V/2 W. Lichtschalter oben am Scheinwerfer. Abblendschalter links am Lenker.

Kraftübertragung: Endlos genietete, vorgestreckte und im Ölbad laufende Rollenkette.

Motor-Getriebe:



Kupplung:

Mehrscheiben-Kupplung im Ölbad laufend, Betätigung über nachstellbaren Drahtzug durch Handhebel an der linken Lenkerseite.

Getriebe:

2-gängig. Die Zahnräder stehen im Dauereingriff und werden durch Mitnahmezapfen geschaltet. Schaltbetätigung über nachstellbaren Drahtzug durch Drehgriff mit Ganganzeige links am Lenker.

Kraftübertragung: links schmutzsicher abgedeckte Rollenkette mit Kettenspannschrauben am Rahmenende, rechts Tretkette, zu spannen durch Tretlager-Exzenter.

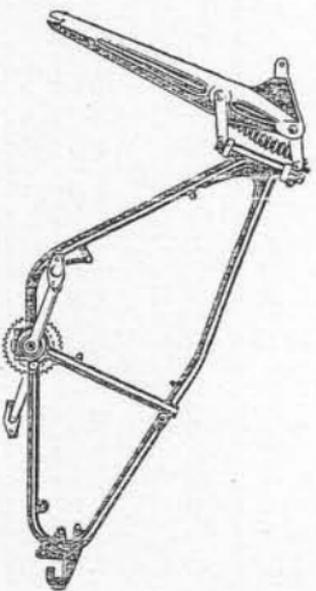
Laufräder: Tiefbleifelgen 26×2½ mit 26×2,5zölligen Drahtseil-Niederdruckreifen. Vorder- wie Hinterradnabe haben nachstellbare Kugellager.

Fahrgestell

Rahmen: geschlossener Stahlrohrrahmen.

Federgabel: aus Stahlblech gepreßt, mit Zentraldruckfeder und durch Kugellager im Rahmen-Lenkungskopfnachstellbar gelagert.

Lenker und Sattel: auf bequeme Fahrposition einstellbar.



Kraftstoffbehälter:

Satteltank.
Fassungsvermögen: 9,5 Liter.

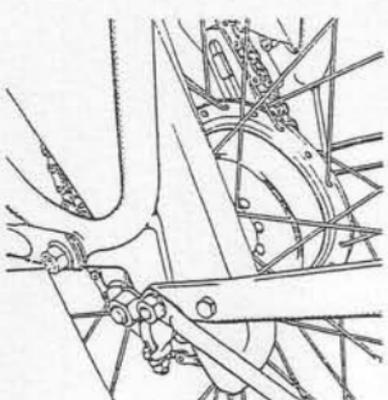
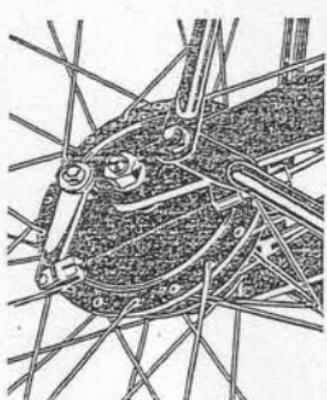
Bremsen: Kraftstoffbahn mit Filtersieb hat 5 Stellungen: Auf, Zu, Reserve. Vorderrad: Innenbackenbremse. Betätigung über nachstellbaren Drahtzug durch Handhebel rechts am Lenker. Hinterrad: Freilaufnabe mit Innenbackenbremse, siehe Seite 26 und 27.

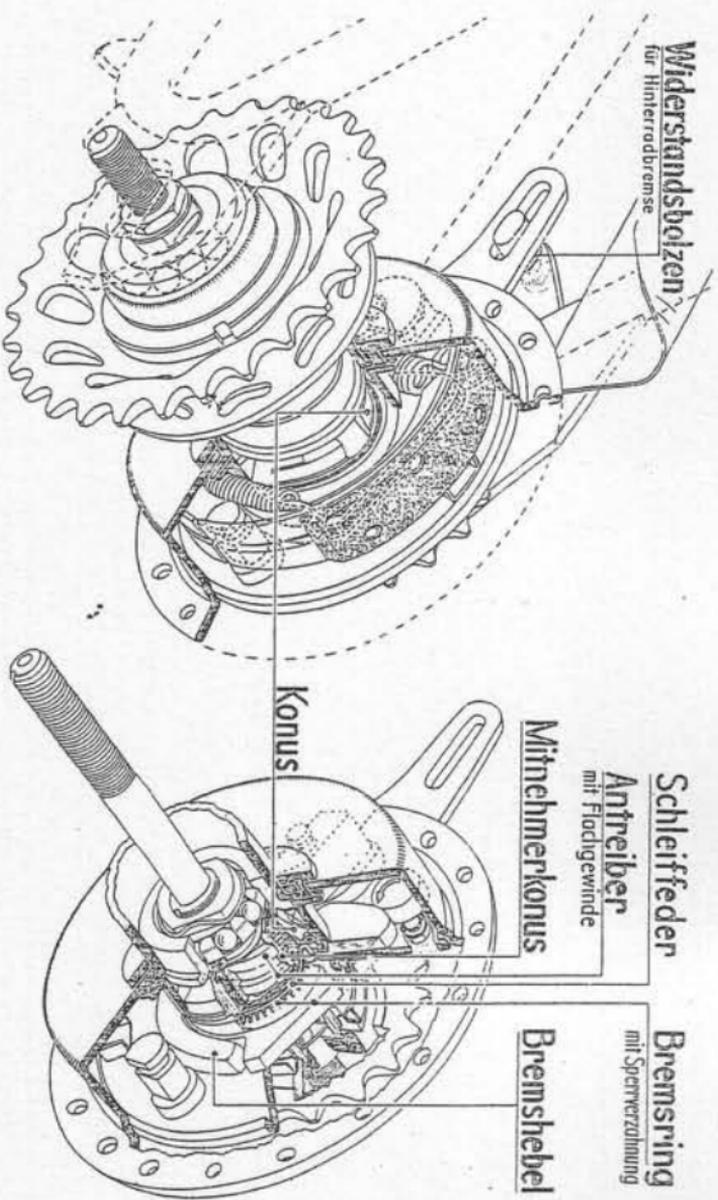
Ständer: Vorder- und Hinterradständer.

Werkzeugbehälter: vorne am Rahmen unterhalb des Satteltanks.

Ausstattung: Gepäckträger, Werkzeug, Pumpe und Ballhupe. Schwarze oder farbige Lackierung, mit Zierlinien, blankte Teile Hochglanz poliert, nicht lackierte Teile attramentiert.

Sonderausstattung: gegen Aufpreis: Tachometer, Meßbereich 80 km/h, gekapselter Antrieb von der Vorderradnabe aus.





Hinterradnabe mit Innenbackenbremse.

Die NSU-Hinterradbremse für Quick ist eine Innenbackenbremse, die mit der Freilaufnabe kombiniert im Effekt einer Motorradbremse gleichkommt. In bekannter Art wird die Vor- und Rückwärtsbewegung der Tretkurbel über den Kettentrieb auf das rechte Kettenrad und von da auf den mitverschraubten Antrieber geleitet. Auf dem Flachgewinde des Antriebers ist das eigenartige Übertragungselement, der Mithnehmerkonus, gelagert. Dieser Mithnehmerkonus wird durch die Schleiffeder an einer Drehbewegung soweit behindert, daß er sich auf dem Flachgewinde beim Wechsel der Drehrichtung im Körper zuerst achsial nach links oder nach rechts verschiebt und dann den Nabenkörper dreht, bzw. die Bremse auslöst.

Diese Vorgänge spielen sich in der Nabe folgendermaßen ab: Beim Vorwärtstreten wird der Mithnehmerkonus vom Flachgewinde nach links verschoben und mit seinem kegelförmigen Teil in den Konus gepreßt. Die achsiale Bewegung des Mithnehmerkonus geht jetzt in die Drehbewegung über und nimmt den Konus mit, worauf auch der Nabenkörper, durch Klauen gekuppelt, mitrotiert.

Beim Zurückereten wandert der Mithnehmerkonus nach rechts bis zum Eingriff seiner Sperrverzahnung in die Gegenverzahnung des Bremsringes. Die Achsialbewegung wechselt in eine Drehung über und bewegt den Bremsring nach rückwärts. Der Bremsring wiederum drückt mit seinem Nocken auf den Bremshebel, der dann die Innenbackenbremse in Tätigkeit bringt.

Freilauf besteht, sobald wieder etwas nach vorne getreten, d. h. nicht mehr gebremst, ebenso, wenn nach Ingangsetzen des Motors nicht mehr mitgetreten wird — der Mithnehmerkonus befindet sich in Freilaufstellung.

Reinigen und Schmieren

Pflegearbeiten regelmäßig durchführen und periodisch durchschmieren ist gewiß billiger, als die Quick vernachlässigen und teuer reparieren.

Es kommt auch auf das Äußere an, darum.....

Reinigen Sie Ihre auch nur verstaubte Quick immer mit einem weichen, leicht ölgetränkten Lappen, sonst werden die Lackierung bzw. blanken Teile durch Riefen matt und unansehnlich. Verhärteter Schmutz wirkt bei trockenem Abreiben wie Schmirgel; zuerst aufweichen, mit einem Holzstab die großen Schmutzteile aus den Ecken entfernen und zuletzt abspülen. **Vorsicht beim Abspritzen!** Wasserstrahl nicht direkt auf Naben und Vergaser richten, denn auch die beste Abdeckung gibt nach — Lager rosten und Wasser im Vergaser oder Kraftstoffbehälter quillt der Motor durch schlechtes Anspringen oder Stehenbleiben während der Fahrt. Luftfilter vorher abschrauben oder abdecken!

Besonders fettige Stellen behandle man mit Petroleum oder Waschbenzin, nicht mit Kraftstoff, der die Lackierung angreift. Beim Tanken verschütteten Kraftstoff vom Behälter sofort wieder entfernen.

Die Motor-Schmierung erfolgt durch Motorenöl*), das vor dem Einfüllen mit dem Kraftstoff gut zu vermischen ist. Sie wissen dies ja bereits!

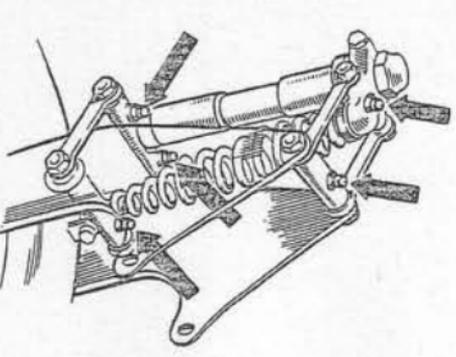
Merken Sie sich das Mischungsverhältnis: 1 : 25.

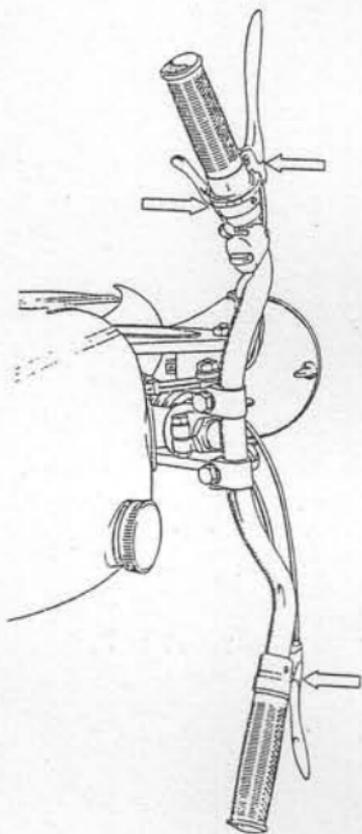
Die übrigen Schmierstellen sind periodisch zu versorgen, d. h. die genannten Kilometerzahlen sind in Ermangelung eines Kilometerzählers als ungefähre Richtlinie anzusehen.

Grundsätzlich Schmieri nippel vor dem Abschmieren säubern!

Alle 500 km Federgabel an den 5 Hochdruck-Schmieri nippeln Hochdruckschmierfett*) so lange einpressen, bis es an den seitlichen Schwinghebeln austritt.

*) s. Schmieri mittelhinweis Seite 8

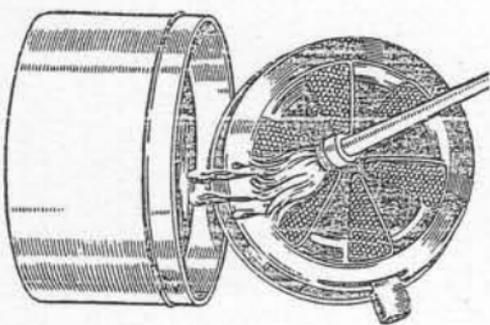




Alle 2000 km sämtliche Drahtzüge. Oben an den Spiralen Öl mit Benzin verdünnt einträufeln, bis es unten austritt.

Alle 1000 km sämtliche Hebelscharniere am Lenker — Lagerstelle des Kupplungs-Schalthebels am Motor — am Vorderradbremshebel und -Schlüssel mit einigen Tropfen Öl*) versehen. Luftfilter gründlich mit Benzin auswaschen, mit Preßluft ausblasen, in dünnflüssiges Öl tauchen und abtropfen lassen. Je nach den Betriebsverhältnissen früher reinigen, evtl. jeweils beim Tanken. Zündkerze reinigen.

*) s. Schmiermittelinweis Seite 8



Am Getriebe Öl nach den ersten 500 und 2000 km an der Sechskantschraube unterhalb des Motorgehäuses ablassen, mit Benzin ausspülen und zuerst Benzinreste verdunsten lassen, ehe man wieder die Ablassschraube anbringt. Am Antriebsgehäusedeckel hinterste Schraube lösen und Motorenöl*) mit einer Spritzkanne einfüllen, dabei die nicht aufgebodete Maschine etwas nach links neigen. Maschine wieder senkrecht stellen und überschüssiges Öl in einem untergestellten Gefäß auffangen. Füllmenge ca. 0,1 Liter. Einfüll- bzw. Kontrollschraube am Antriebsgehäusedeckel wieder anbringen. Sodann periodisch alle 1000 km Motorenöl wie beschrieben nachfüllen.

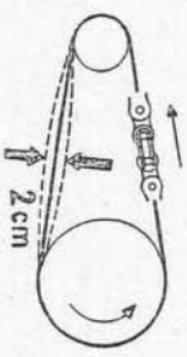
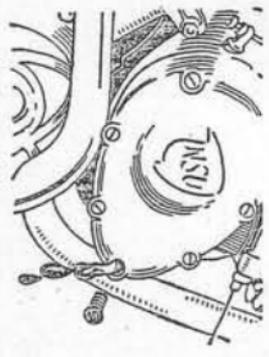
*) s. Schmiermittelinweis Seite 8



Antriebsgehäuse mit Motorenöl*) an der vordersten Schraube des Antriebsgehäusedeckels mit einer Spritzkanne nachfüllen. — Kontrolle wie beim Schmieren des Getriebes. **Einfüllmenge 0,1 Liter.**

Hinterradkette schmieren: Flachfeder entfernen, Kettenschloß herauschieben. Abgenommene Kette mit einer groben Bürste in Petroleum oder Benzin gründlich waschen, dabei Glieder einzeln abknicken, bis aller Schmutz gelöst und herausgespült ist. Nochmals in sauberem Petroleum bzw. Benzin nachspülen, in erwärmtes Kettenfett legen und darin hin- und herbewegen. In halberkaltetem Zustand herausnehmen und überschüssiges Fett abtropfen lassen.

Vor dem Wiederauflegen der Kette säubere man auch die zugehörigen Kettenräder, ebenso entferne man am Kettenschutzblech befindliche Schmutzkru-
sten, denn diese würden ja schon beim Auflegen auf die gereinigte Kette fallen und diese wieder verschmutzen. Beim Auflegen Flachfeder am Kettenschloß so einsetzen, daß sie außen liegt und mit dem geschlossenen Ende in Laufrichtung der Kette zeigt.

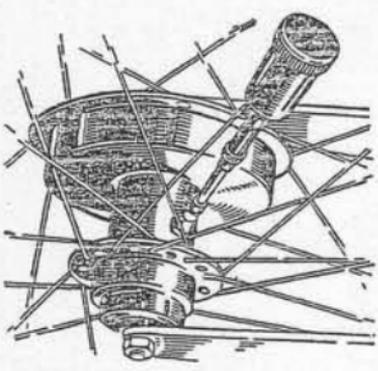


*) s. Schmiermittelanweis Seite 8

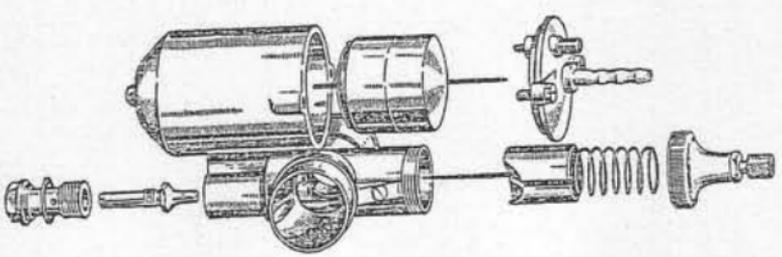
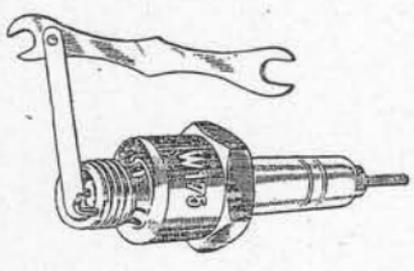
Vergaser: auseinandernehmen und in Benzin reinigen, verstopfte Düsen nicht mit einem Draht reinigen, sondern mit einer Haarborste, sonst werden die Bohrungen beschädigt.

Zündkerze: säubern und Elektrodenabstand kontrollieren bzw. auf 0,4—0,5 mm bringen.

Alle 5000 km Vorder- und Hinterradnabe mit Innenbackenbremse am Schmierrippel mit Hochdruckschmierfett*) abschmieren. Aber nur einige Stöße Fett einpressen, sonst blühen die Bremsen ihre Wirkung ein.



*) s. Schmiermittelanweis Seite 8



Folgende Abschmierarbeiten, die jeweils alle 10 000 km anfallen, überlassen Sie am besten einer

NSU-Vertreter-Werkstatt

Schalt- und Gasdrehgriff — nach Abnehmen vom Lenker — einfetten*).
Lichtmagnetzündler am Schmierfilz für den Unterbrecher mit einer Schicht Heißlagerfett (Tropfpunkt 150—160°) von 1 mm versehen und in den Filz einreiben.

Ein Trockenlaufen des Fiberanlaufstückes zum Unterbrecher äußert sich meist durch ein pfeifendes Geräusch.

Lenkungslager mit Petroleum oder Benzin reinigen und Kugeln im Fett*) wieder frisch einbetten.

*) s. Schmiermittelanweisung Seite 8

Anstandhalten ist billiger als Anstandsehen

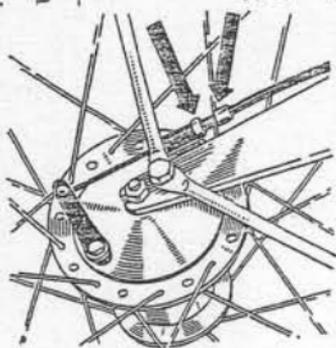
Ihre Sache ist es, die Quick in stets verkehrssicherem Zustand zu halten. Werden Sie in einen Verkehrsunfall verwickelt, so müssen Sie gewärtig sein — auch wenn Sie keine Schuld trifft —, daß Ihr Fahrzeug auf Verkehrssicherheit geprüft wird. Es sei Ihnen auch verraten, daß die Verkehrspolizei in dieser Hinsicht hin und wieder Stichproben vornimmt. Hier versagt das Rezept „Laß Dich nicht erwischen“! — aber Spaß beiseite! — wir appellieren an Ihr Verantwortungsbewußtsein, das Sie sich selbst und nicht zuletzt jedem anderen Verkehrsteilnehmer gegenüber schuldig sind, also

Zieht die Vorderradgabel nach unten an der Gabel nachderbremse stellen, bis Vorderrad noch frei läuft, nicht mehr: jedoch Bremse beim Anziehen sofort anspricht.

Siehe auch Seite 46.

Verölte Beläge mit Benzin reinigen — (nicht zu viel Fett beim Abschmieren der Naben geben, siehe auch Seite 55!). Stark abgenutzte Beläge erneuern.

Gesamtheit wieder festziehen!



Schleift die Kupplung od. löst schlecht aus:

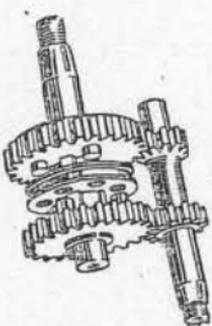
Gegenmutter wieder festziehen!

Bei Unstimmigkeiten in der Gangschaltung:

Drahtzug am Ansaugkrümmer nachstellen, bis am Kupplungshebel noch 1—1,5 mm Spiel vorhanden. Wandert der Kupplungshebel über die beiden am Gehäuse eingeschlagenen Körnermarken hinaus, diesen bei einer NSU - Vertreter - Werkstatt mit der an der Kupplung befindlichen Stellschraube innerhalb der Körnermarken zurückstellen lassen.

Linke Tretkurbel mit der rechten Hand drehen. dabei Schaltdrehgriff mal nach der 1. mal nach der 2. Gangraste bewegen, bis die Mithelmerbolzen an den Gangrädern vorbeirätschen. Man merke sich die Anschläge des Getriebebalhebels am Gehäuse und bringe ihn (Schaltdrehgriff im Leerlauf) in die so gefundene Mittelstellung.

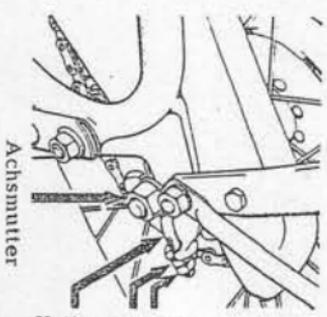
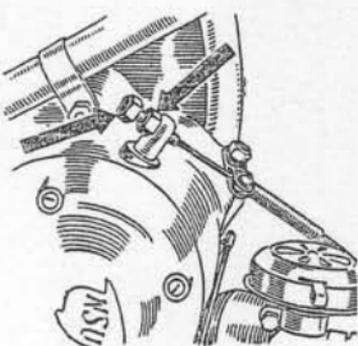
Gegenmutter wieder festziehen!



Hinterradkette hängt zuviel durch:

Schalthebel am eingebauten Motor nie abnehmen, denn dabei fällt die Schaltable in das Getriebe und eine Gesamt-Demontage des Motors ist fällig!

Beide Hinterradachsmuttern und Gegenmutter der Kettenspanner lösen. Sodann beide Kettenspannmutter unter genauem Einhalten der Kettenspur gleichmäßig nachziehen. Strafft sich dabei die Trellkette, dann Klemmschrauben unten am Trellager lösen, in eines der beiden Löcher des Trellager-Exzentrers 5 mm starken Stift stecken und mit Trekkurbel dagegendrücken, bis auch diese Kette wieder knapp

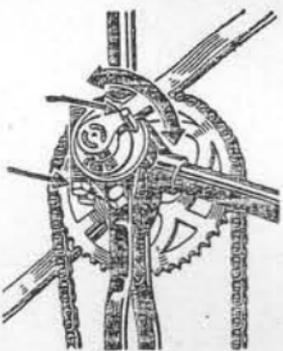


Achsmutter

Kettenspanner

Durchhang nicht über 2 cm

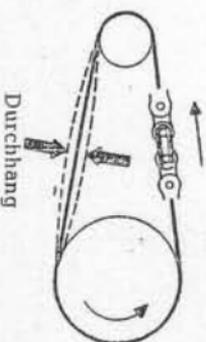
2 cm durchhängt. Sämtliche gelösten Schrauben wieder festziehen. Achsmuttern festziehen, ebenso die Gegenmutter der Kettenspanner, dabei die Kettenspannmuttern mit Schlüssel festhalten.



Ungleichmäßig verzogenen Ketten gebe man im spannenden Trumm immer noch etwas Durchhang — natürlich keine 2 cm. Wir bemerken hier, daß zum Abnehmen des Schutzbleches über der Trekkette der Exzenter so zu stellen ist, daß die beiden Löcher ganz oben stehen.

Vordere Kette
(Motor-Gehäuse)
alle 5000 km

kontrollieren — bei verstärkt auftretendem Kettengeräusch jedoch vorher. Ketten mit mehr als 1,5 cm Durchhang auswechseln. Diese Kette ist endlos genietet, sowie vorgestreckt und darf nie ohne Öl laufen!



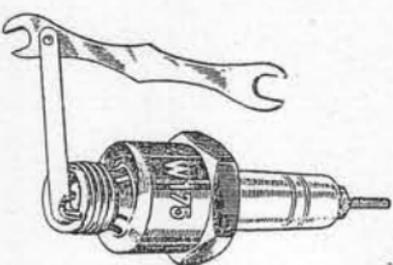
Durchhang nicht über 1,5 cm

Der Vergaser

ist ein Bing 1/14/17 mit Brennstoffdüse 70 und Nadel in Stellung 2. Grundsätzlich diese Vergasereinstellung belassen, sie bringt die günstigsten Werte bezügl. Verbrauch und Leistung. Bei geschlossenem Gasdrehgriff muß der Schieber im Vergaser noch ein klein wenig geöffnet sein, damit der Motor nicht stehen bleibt, sondern langsam weiterläuft. (Der Motor wird durch Anheben des Dekompressionshebels abgestellt) Gegebenenfalls Drahtzug nachstellen. Gegenmutter wieder festziehen.

Bei einwandfreier Verbrennung im Motor zeigt die von uns festgelegte Zündkerze mit einem Wärmewert von 175 (18 mm Gewinde) und einem Elektrodenabstand von 0,4—0,5 mm eine gleichmäßig rehbraune Färbung des Isoliersteines im Kerzeninnern. Eine Verfärbung des Isoliersteines läßt daher auf Fehler im Motor schließen, die eine einwandfreie Verbrennung stören.

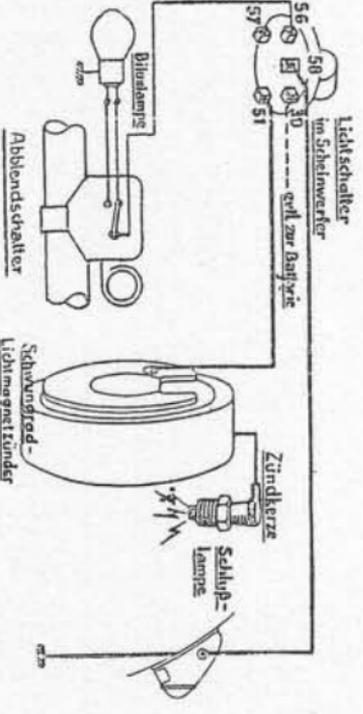
Zündkerze mit der Hand einschrauben und dann erst mit dem Schlüssel festziehen, Didtring nicht vergessen!



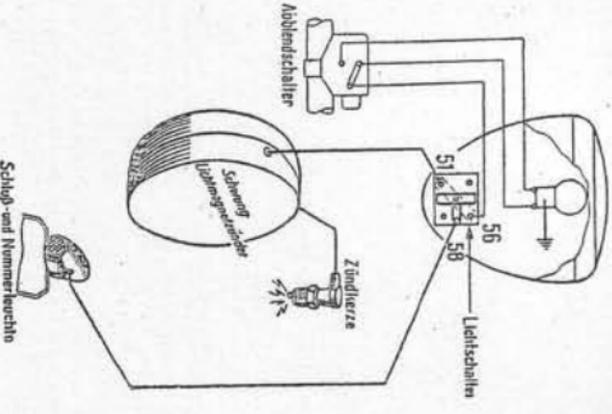
Sieht die richtige Zündkerze schwarz aus, gleich ob naß oder verrott, so können folgende Fehler vorliegen: Elektrodenabstand zu klein, / Vergasereinstellung zu reich (Brennstoffdüse zu groß bzw. Düsenadel im Gasschieber zu hoch gehängt). / Mechanische Fehler am Vergaser, die zur Anreicherung des Kraftstoff-Luft-Gemisches führen (tausgeschlagenes Schwimmerventil, defekter Schwimmer, verschmutzter Luftfilter). / Zuviel oder ungeeignetes Öl in der Mischung. / Falsche Zünd-

zeitpunkt-Einstellung. Mechanische Fehler in der Zündanlage (verschmutzter oder hängenbleibender Unterbrecher, falscher Kontaktabstand, nach Masse durchschlagendes Zündradel). / Erhebliche Rückstandsbildung im Motor (festgebrannte Ringe, verschmutzte Gaskanäle und Auspuffanlage) — Fahrweise zu langsam. — und bei heller (weißgrauer) Färbung mit Schmelzperlen an den Elektroden: Elektrodenabstand zu groß. Vergaser-Einstellung zu arm (Brennstoffdüse zu klein, Düsen-nadel im Gasschieber zu tief gehängt), Mechanische Fehler am Vergaser, die ein zu armes Kraftstoff-Luft-Gemisch bringen (Kraftstoffabstand zu niedrig, lockerer Vergaser, lockere Mischkammer-Abschlußmutter). Behinderter Kraftstoff-Zulauf (Kraftstoffleitung oder Vergaser verstopft). Defekte Dichtungen am Motor. — Luftfilter entfernt. Zu wenig oder minderwertiges Öl in der Mischung. Falsche Zündzeitpunkt-Einstellung. Zündkerze locker oder zu alt, Dichtung vergessen.

Schaltenschema Noris



Schaltenschema Bosch

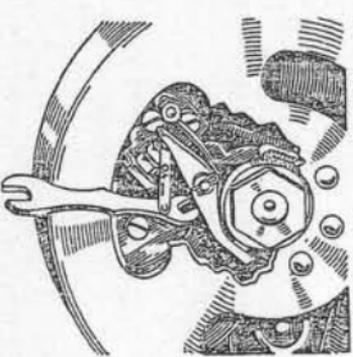
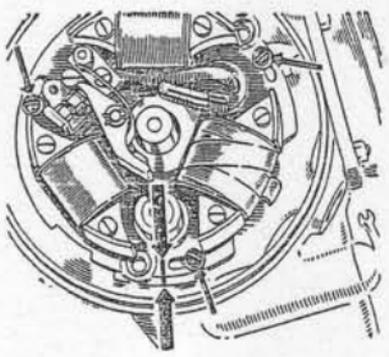


Zündung und elektrische Anlage

Die Zündlichtmaschine erzeugt den Zünd- wie auch den Lichtstrom.

Die Vorzündung beträgt 4 mm. Die Ankerplatte muß so befestigt sein, daß sich die am Auge der rechten oberen Befestigungsschraube befindliche Kerbe mit der am Motorgehäuse deckt. Der vorgeschriebene Zündzeitpunkt wird dann dadurch erreicht, daß man die Kontaktschraube so einstellt, bis sich die Kontakte durch den Nocken 0,4—0,5 mm voneinander abheben — nicht mehr! Gegenmutter wieder festziehen. Arbeiten an den Unterbrecherkontakten überlasse man einer NSU-Vertreter-Werkstatt oder dem Bosch- bzw. Norisdienst.

Der Scheinwerfer hat eine Zweifaden-(Bilux)-Lampe von 6 V/15/15 W als Fern- und Abblendlicht — die Schlußlampe eine solche von 6 V/2 W. Eine defekte Schlußlampe ist sofort auszuwechseln, sonst brennt



auch die Hauptlampe bei dieser erhöhten Spannung durch. Beim Ersatz durchgebrannter Glühlampen unbedingt die richtige verwenden. **Hauptlicht:** 6 V / 15/15 W. **Schluslicht:** 6 V / 2 W.

Seitliches Spiel

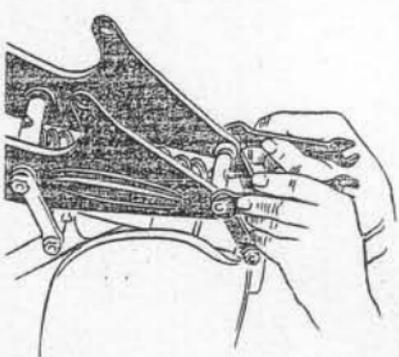
beheben:

Sämtliche 4 Bolzen nach Lösen ihrer Gegenmutter lockern und zunächst nur einen Bolzen soviel anziehen, daß die Gabel ohne Klemmen und ohne Spiel schwingen kann; Gegenmutter wieder festziehen. In gleicher Weise den 2., 3. und zuletzt auch den 4. Bolzen einstellen.

Die Vordergabel

Laufräder und -Lager

Vorderrad aufbocken — Bremszugdraht aushängen (bei Maschine mit Tachometer: Schraube zum Tachometergehäuse entfernen und Spirale herausziehen) — linke und rechte Achsmutter lösen — beide Unterlegscheiben aus den Gabelenden drücken, worauf das Vorderrad herausfällt.



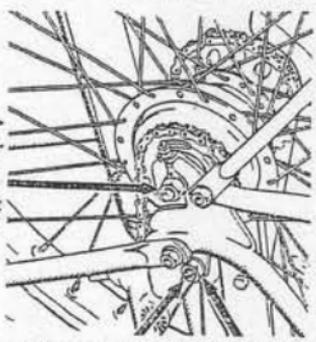
Hinterrad ausbauen:

Hinterrad aufbocken. Widerstandsbolzen (rechts) und beide Achsmuttern lösen. Kettenspanner abnehmen. Hinterrad in den Gabelausfallenden nach vorne schieben bis es herausfällt und zuletzt beide Ketten von den hinteren Kettenrädern abnehmen.

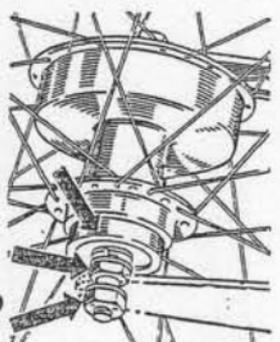
Vorderradlager nachstellen.....

Bei Maschinen ohne Tachometer

Vorderrad aufbocken — linke Achsmutter und Gegenmutter zum Lagerkonus lösen — und letzteren derart verstellen, bis nur noch ganz wenig Lagerspiel vorhanden ist — Gegenmutter wieder festziehen und nochmals auf leichtem Lauf bei fast unmerklichem Seitenspiel prüfen — Achsmutter wieder festziehen und Vorderradständer am Schutzblech festschrauben.

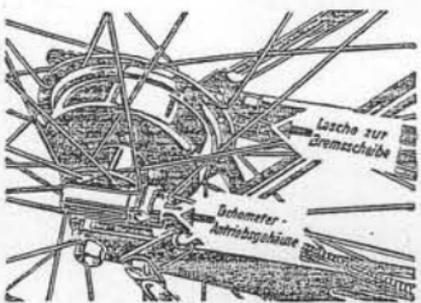


Widerstandsbolzen Gegenmutter



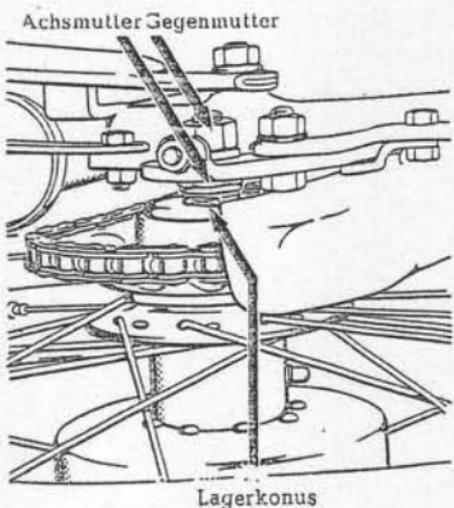
Bei Maschi- nen mit Ta- chometer

Vorderrad ausbauen — Tachometerantrieb nach Lösen der Sedskantmutter abnehmen und Gegenmutter zum linken Konus lösen — linken Konus festhalten und Bremscheibe derart drehen, bis nur noch ganz wenig seilliches Lagerspiel vorhanden ist. — Gegenmutter wieder festziehen und nochmals auf leichtem Lauf bei fast unmerklichem Seitenspiel prüfen. — Tachometer-Antriebsgehäuse mit der Sedskantmutter so befestigen, daß es parallel zur Lasche der Bremscheibe steht. — Vorderrad wieder einbauen, dabei beachten, daß die Bremscheibe durch Aufschieben auf den Widerstand der Gabel gesichert wird, und daß auch die Unterlagscheiben in den Gabelenden richtig sitzen — beide Achsmuttern wieder festziehen — Bremszugdraht einhängen und Vorder- radständer am Schwitzblech wieder fest- schrauben.



Hinterradlager nachstellen

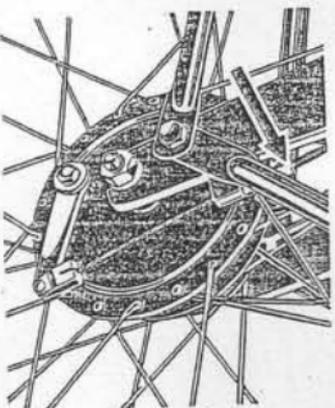
Linke Achsmutter und Gegenmutter zum Lagerkonus lösen — und letzteren derart verstellen, bis nur noch ganz wenig Lagerspiel vorhanden ist — Gegenmutter wieder festziehen und nochmals auf leichtem Lauf bei fast unmerklichem Seitenspiel prüfen. Achsmutter wie- der festziehen.



Nachstellen der Bremsen.

am Vorderrad: Drahtzugstellschraube nach Lösen ihrer Gegenmutter soweit herausdrehen, bis das Vorderrad noch freiläuft, jedoch die Bremse beim Anziehen sofort faßt.

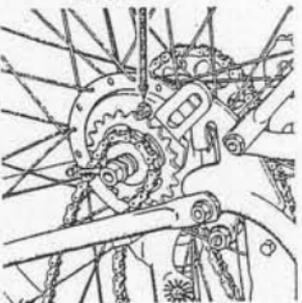
Gegenmutter
wieder
festziehen!



am Hinterrad: Wenn die Treteurbelü beim Bremsen infolge Abnutzung der Beläge weiter als normal (7—8 cm) zurückgetreten werden müssen, verdreht man, entsprechend den Exzenterbolzen für Bremsnachstellung nach Lösen der zugehörigen Sedskantmutter im Uhrzeigersinn und ziehe letztere wieder fest. Zu diesem Zweck ist es notwendig, das Hinterrad, wie im Abschnitt „Hinterrad ausbauen“ beschrieben, aus der Gabel zu nehmen.

Gegenmutter
wieder
festziehen!

Exzenterbolzen für
Bremsnachstellung

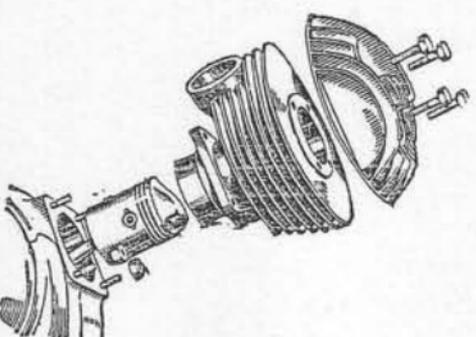


Der Motor

Läßt die Leistung des Motors mit der Zeit nach, so ist meistens ein Entrußen des Zylinders und der Auspuffanlage vorzunehmen. Die hierzu notwendigen Arbeiten kann man mit einigem Geschick zwar selbst durchführen, besser ist es jedoch, eine NSU-Vertreter-Werkstatt damit zu betrauen.

Zylinder und Zylinderkopfschrauben lösen und Zylinderkopf abnehmen — Überwurfmutter am Auspuffstutzen und Ansaugkrümmer vom Zylinder lösen (Benzin-

leitung am Vergaser vorher abnehmen) — auf die beiden Dichtungen zur Auspuffleitung und Dichtung des Ansaugkrümmers beim Zusammenbau achten. Die 4 Zylinderflanschmutter samt Scheiben am Zylinderflansch abschrauben — Kolben in tiefste Stellung bringen und Zylinder schrägnach oben, ohne ihn zu drehen, abnehmen. — Kurbelgehäuse gleich nach



Anheben des Zylinders mit einem Putzlappen abdecken, damit nichts hineinfallen kann, z. B. Stücke von einem gebrochenen Kolbenring. Kolbenbolzen (nach Entfernen eines Sicherungsringes mit einer Reißnadel oder dgl.) herausschieben und Kolben abnehmen (anwärmen).

Zylinder, Kolben und Auspuffanlage reinigen

Die Schlitz im Zylinder und der Kolbenboden sind mit einem Schaber oder besser mit einem vorne umgebogenen, flachgehämerten Kupferstab von Ruß und Ölkohle zu befreien, dabei Kolbenlaufbahn und Kolben nicht zerkratzen. — Zerbrochene Kolbenringe und solche, die auf einem Teil ihres Umfanges geschwärzt sind, durch neue ersetzen. Zuvor die Kolbenringnuten mit einem abgebrochenen Stück Kolbenring sauber auskratzen, ohne die obere und untere Ringanlagefläche zu beschädigen. Im Zylinder muß der neue Ring am Schlitz noch einen Abstand von 0,15—0,2 mm haben, damit er bei Betriebswärme nicht klemmt. Auspuffrohr und -Topf entrußen, bei starker Verschmutzung ausbrennen.

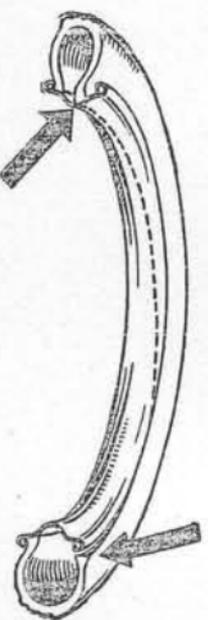
Zusammenbau Kolbenbolzen und obere Pleuelstangenbüchse mit einigen Tropfen Öl versehen und angewärmten Kolben so auf Pleuelstange und Zylinders: befestigen, daß das Kolbenfenster nach hinten weist. Kolbenbolzen wieder durch Federring sichern. Kolbenmantel mit etwas Öl versehen, die Kolbenringe in ihre durch Sicherungsstifte bestimmte Lage bringen und Zylinder in derselben Stellung über den Kolben schieben, wie er vorher auf dem Gehäuse sitzt. Zylinderdichtung nicht vergessen! Zylinderflanschnuttern kreuzweise anziehen, ebenso die Zylinderkopfschrauben, die besonders kräftig angezogen werden müssen. Auspuffanlage montieren. Besonders auf luftdichten Anschluß des Ansaugkrümmers achten, sonst führt der Zutritt „falscher Luft“ zu einer Überhitzung des Motors.

Um die Zündkerze mit Gefühl richtig in das Gewinde einführen zu können, zuerst 2—3 Gewindgänge mit der Hand einschrauben und schließlich mit dem Schlüssel festziehen. Dichtungsring nicht vergessen!

Reifenmontage:

Das Abnehmen und Wiederaufziehen der bei Quick verwendeten Drahtseil-Niederdruckreifen auf Tiefbettfelgen ist kinderleicht, wenn man weiß, wie es zu machen ist. Der Trick liegt darin, daß beim Abnehmen wie beim Aufziehen der Deckenrand an einer Stelle bei luftleerem Schlauch ganz in

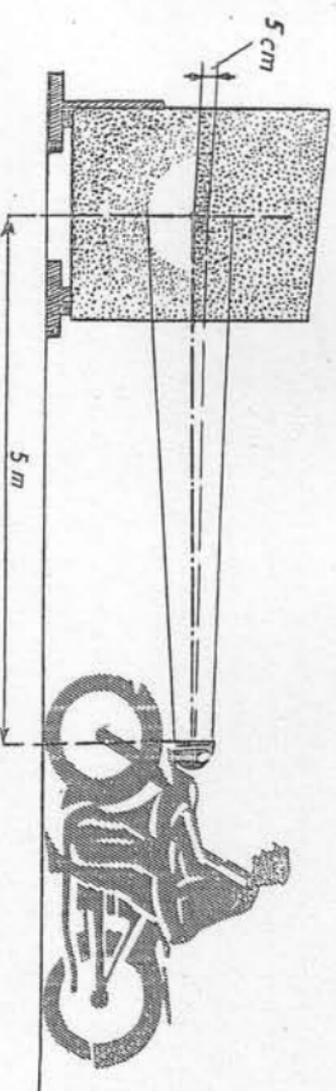
das Tieflieft gedrückt wird: dabei kommt der Deckenrand an der gegenüberliegenden Stelle soweit nach oben, daß er mühelos über den Felgenreand gehoben werden kann. Gewaltanwendung ist sehr gefährlich, dabei kann nämlich leicht das Stahlseil im Deckenrand zerrissen werden — und das bedeutet das Ende der Decke.



Einstellen des Scheinwerfers

Aus Gründen der Verkehrssicherheit muß der Scheinwerfer nach unten geneigt sein. Die behördliche Vorschrift verlangt, daß bei abgeblendetem Licht die deutlich ausgeprägte Grenze zwischen unterer heller und oberer dunkler Zone bei 5 Meter Entfernung mindestens 5 cm unter Scheinwerfer-Mitte liegt. Die Kontrolle ist am belasteten — also nicht aufgebockten Quirk vorzunehmen.

Um eine scharf waagrecht liegende Hell-Dunkel-Grenze zu erhalten, ist darauf zu achten, daß der Scheinwerferspiegel sauber ist. Ferner muß die Riffelung der Streuscheibe des Schein-



werfers senkrecht stehen. Die Glühlampen müssen ebenfalls sauber sein und dürfen beim Einsetzen und Herausnehmen nicht mit den Fingern angefaßt werden. Man nehme hierzu ein fettfreies Tuch oder sauberes Papier.

* Wo liegt der Fehler? ...

Der Motor springt nicht an, beim Schwimmer tupfen läuft kein Kraftstoff über. Kraftstoffbahn geschlossen oder nicht auf „Res.“ gestellt. Kraftstofftank leer.

Bei Tankdeckel mit Entlüftungsloch — Entlüftungsloch verstopft. Kraftstoffbahn oder -Leitung verstopft. Schwimmer auf Schwimmernadel verschoben.

* Wenden Sie sich bitte im Zweifelsfall an eine NSU-Vertreter-Werkstatt.

Der Motor springt nicht an, beim Schwimbertupfen läuft Kraftstoff über.

Düse verstopft.

Wasser im Vergaser.

Drehgriff falsch bedient.

Starterklappe falsch bedient.

Zündkabel abgefallen, locker oder Zündfunke schlägt durch.

Zu viel getupft, daher Kerze naß.

Zündkerze verölt, verrußt oder Elektroden durch Fremdkörper überbrückt.

Falsche Zündkerze.

Falscher Elektrodenabstand.

Zündkerze defekt. (Isolierkörper gesprungen).

Unterbrecher verschmutzt oder bleibt hängen.

Falscher Abstand an den Unterbrecher-Kontakten.

Unterbrecher-Kontakte verölt, verschmutzt oder verbraucht.

Der Motor setzt plötzlich aus oder arbeitet unregelmäßig.

Kraftstoffhahn nicht auf „Res.“ gestellt oder Kraftstoff geht zur Neige.

Wasser im Vergaser.

Falsche Luft (Vergaser lose).

Düsenadel hat sich gelöst.

Schwimmer auf Schwimmeradel verschoben.

Schwimmer undicht.

Zu viel Öl im Benzin (richtiges Mischungsverhältnis 1:25 einhalten).

Zündkabel locker oder Zündfunke schlägt durch.

Zündkerze defekt oder falscher Typ.

Unterbrecherkontakte verölt, verschmutzt oder verbraucht.

Der Motor zieht nicht bzw. wird übermäßig heiß.

Kupplung schleift.

Bremsen zu stramm eingestellt.

Starterklappe falsch betätigt.

Luftfilter verschmutzt.

Falsche Luft.

Düsenadel hat sich gelöst.

Vergaser läuft über: Schwimmer leak, Schwimmeradel ausgeschlagen,

Schwimmeradel oder Tupfer klemmt.

Kraftstoff-Ölmischung falsch.

Falsche Zündkerze.

Falsche Vorzündung.

Starke Rückstandsbildung im Auspußschlitz.

Auspufftopf mit Rückständen zugesetzt.

Kolbenring festgeklemmt, abgenutzt oder gebrochen.

Mechanische Widerstände in der Kraftübertragung oder im Laufwerk.

Der Motor bleibt stehen.

Kraftstoff bis auf den Reservebestand aufgebraucht. Hahn steht aber nicht auf „Res.“.

Kraftstoff aufgebraucht:

Zündkabel abgefallen.

Zündkerze defekt oder Schmelzperlen an den Elektroden.

Unterbrecher bleibt hängen.

Die Lampen brennen nicht.

Glühlampe durchgebrannt.

Masseanschluß schlecht (am Scheinwerfer oder Schlusslampe).

Kabel abgefallen oder locker (oxydiert).

Kurzschluß in der Leitung, blankgedrehte Stelle.

Verbrauchssteigernde Störungen:

Falsche Betriebsmittel, behinderter Kraftstoffzulauf, falsche Vergasereinstellung, schlechter Zustand des Vergasers an sich, verschmutzter oder falscher Luftfilter, Zutreten falscher Luft, schlechte Abdichtung des Motors, verrußte Gaskanäle und Auspuffanlage, falsche Zündung, schlechter elektrischer und mechanischer Zustand der Zündanlage, falsche Bedienung des Drehgriffs, der Starterklappe, falsche Anwendung der Geschwindigkeitsstufen (Gangschaltung). Mängel an der Kraftübertragung (Ketten, Kettenräder, Laufträder- und deren Lager, Bereifung), schlechter Zustand der Bremsen, zu stramm (ohne Spiel) eingestellte Bremsen.

NSU WERKE AKTIENGESELLSCHAFT NECKARSUM

TC4 219 6 427