

etwas hat man ja schon einmal erlebt. Um so zufriedener mußten diejenigen sein, die trotz Wirtschaftswunder, eigenen Pkws und vielleicht sogar trotz vorgerückten Alters sich die Freude am sportlich-forschen Motorradfahren bewahrt haben, als dieser Tage NSU mit der Quick 50 endlich wieder ein neues Motorrad herausbrachte.

Das sportliche Moped tritt immer mehr in den Vordergrund und mit ihm auch der sportliche Wettbewerb in der 50-ccm-Klasse. An den Rennen dieser Klasse beteiligen sich Werksmannschaften, oder aber die Werke unterstützen die Privatfahrer tatkräftig. Bei NSU dürfte man sich über die verkaufsfördernde Wirkung solcher sportlichen Werkseinsätze durchaus im klaren sein, denn man hat es ja aus den Jahrzehnten zwischen Tom Bullus und dem

mehrfachen Weltmeister Werner Haas in bester Erinnerung, daß jeder Rennsieg die Verkaufskurve schlagartig zum Ansteigen brachte.

Vielleicht aber überlegt man bei NSU, daß der nach wie vor bestehende und in absehbarer Zeit bestimmt auch nicht auszuradierende 50-ccm-Weltrekord vom August 1956 auch heute noch einen positiven Einfluß auf Interessenten für Kleinkrafträder hat. Wie NSU damals aus 50 ccm 12 PS, also die unwahrscheinlicheLiterleistung von 240 PS, herausholte und wie H. P. Müller auf den Salt Flats von Utah auf dieser Maschine einen Durchschnitt von 196 km/h (!) herausfahren konnte, das gehört noch immer zu den vielbesungenen Meilensteinen der internationalen Fahrzeugentwicklung. Eine technisch-sportliche Parallele hierzu gibt

es bis heute nicht!

Dieses neue 50-ccm-NSU-Motorrad beweist, daß die Nekkarsulmer überhaupt
nicht daran denken,
ihren Zweiradbau aufzugeben, auch wenn
die Prinzen — vielleicht sehr bald sogar
mit Wankel-Motor —
eine völlig ausreichende finanzielle Basis des Hauses sein
werden.

Selbstverständlich hat uns dieser gefällig aussehende Apparat, der mit 4,3 PS leistungsmäßig eine Winzigkeit über den anderen deutschen zivilen Konkurrenzfahrzeugen vom gleichen Hubraum liegt, so interessiert, daß wir eine der ersten, allerdings im Versuch tadellos eingelaufenen



SPORTBREMSEN, die sich schon bei der Max und Supermax bewährt haben, hat die Quick 50 aufzuweisen. Es sind Leichtmetall-Vollnabenbremsen mit eingegossenen Stahlringen als Bremsfläche.



DER 50-CCM-MOTOR leistet 4,3 PS, das angeblockte Vierganggetriebe wird mit dem Fuß geschaltet. Das 'Röntgenbild' zeigt die Blockbauweise, die es gestattet, das Aggregat au kleinstem Raum unterzubringen. Kupplung und Getriebe sind eine Einheit; die Übertragung zum Getriebe erfolgt über ein Zahnradpaar.

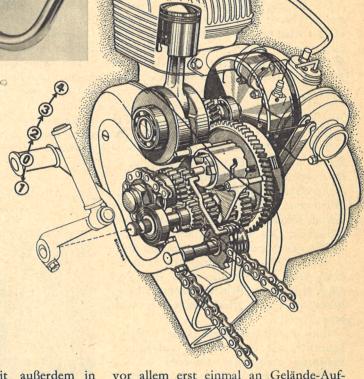
Maschinen in die Hände und zwischen die Beine bekommen wollten.

Von mir aus war das vielleicht ein wenig unvorsichtig, denn nach einem Sturz von einem ausländischen Roller mit anschlie-Bendem Haxenbruch. Gipsbein und so weiter hatte ich notgedrungen längere Zeit auf den ernsthaften Zweiradsport verzichten und mich auf vier Rädern vorwärtsbewegen müssen. Von der verlorenen Kondition abgesehen, war

ich im Laufe der Zeit außerdem in eine höhere Gewichtsklasse 'aufgestie-

gen'.

Nun sind berühmte Zwei- oder Dreiradfahrer — siehe unter anderem Heiner Fleischmann und Hermann Böhm trotz ihrer Gewichtigkeit bis ins vorgerückte Alter schnell und gegenüber jüngeren und drahtigeren Konkurrenten höchst erfolgreich gewesen. Die aber waren ständig im Training, und eben daran mangelte es mir im Augenblick sehr heftig. Außerdem schien dem Fotografen



vor allem erst einmal an Gelände-Aufnahmen zu liegen. Vernünftigerweise geht man auf einem neuen Modell nicht gleich ins Gelände, der Mann lag aber schon bäuchlings irgendwo hinter einem Wiesenhang und dirigierte mich eine halbe Stunde lang rücksichtslos hangaufhangab in der Landschaft herum. Das kam also praktisch dem altpreußischen Militär-Schwimmlehrer-Standpunkt gleich: "Schmeißt den Kerl ins Wasser, schwimmen wird er dann schon können!" Nun fällt einem schon bei der ersten

Fühlungnahme die enorme Handlichkeit der Quick 50 auf, die sich in wichtigen Einzelteilen an bewährte Konstruktionen der Quickly-TT-Serie anlehnt.

Die Lenkung 'sitzt', die Handhebelei, Fußbremse und Kickstarter ebenso. Bei der Viergang-Fußschaltung allerdings muß man sich erst an die ganz knappen Schaltwege gewöhnen.

In einem noch nicht ganz abgetrockneten, hügeligen Wiesengelände, wo Löcher, Klamotten und so weiter unter dicken Grasbüscheln getarnt sind, fällt eine solche Eingewöhnung nicht ganz leicht. Für die Löcher und Klamotten mußte man aber sogar dankbar sein, denn über einem solchen, durchaus nicht zivilen Gebolze zeigte sich, was die NSU-Konstrukteure in das Rohrrahmen-Fahrgestell der Quick 50 hineingebracht haben. Vier Federbeine, die Schraubenfedern und Stoßdämpfer bekanntlich in einem teleskopartig zusammenschiebbaren Rohrgehäuse vereinigen, und die Langschwingen vorn und hinten bringen auf einem solchen Untergrund hohe Fahrsicherheit. Das war selbst auf schräg angefahrenen hoppeligen Hängen der Fall, wo die weiche Federung ein sauberes Lenkgefühl vermittelte. Und der 11,8 Liter fassende Büffeltank machte sich in bezug auf guten Kniekontakt hier auch schon bezahlt.

Eine Fahrkombination setzt sich bekanntlich aus dem Fahrer und seinem Fahrzeug zusammen. Obwohl — wie erwähnt — der Mann am Lenker noch nicht fit war, hatte er bei dieser gar nicht langsamen Gelände-Rutscherei nie Sorge vor einem unerwarteten, gewaltsamen 'Absteigenmüssen'.

Nach ein paar slalomartigen Prüfungen, bei denen die Handlichkeit und Gefügigkeit der Maschine besonders beeindruckt hatte, durfte sie sich endlich auf Landstraßen und Autobahnen voll entfalten.

Zuerst wurde (durchweg tachomäßig) festgestellt, daß der erste Gang bis 25 km/h, der zweite bis etwa 45, der dritte bis 60 und der vierte — gebückt sitzend — bis etwa 70 km/h reichen. Aus dieser Tachospitze wurde die Quick im gleichen Gang bis auf 30 km/h heruntergedrosselt, und in einem sogenannten 'Niederträchtigkeitstest' wieder bis ganz oben beschleunigt. Sie machte auch das ohne Gestolper und Gerüttel, obwohl in der vorbildlich fachmännischen, aber ebenso schmissig geschriebenen Betriebsanleitung darauf hingewiesen wird, daß 'abwärts vom vierten in den dritten Gang bei höchstens 40 km/h' geschaltet werden müsse.

Die Spitzengeschwindigkeit wurde bequem sitzend mit 62, vorgeneigt fahrend mit 64,3 und lang liegend mit 68 km/h gestoppt.

Sonst sahen die interessierenden Daten

dieser jüngsten NSU so aus:

Beschleunigung: von 0 bis 40 = 4,5 sec

von 0 bis 50 = 9,4 sec

von 0 bis 60 = 17,2 sec

Bergsteigefähigkeit: 4. Gang 8%, 3. Gang 14%, 2. Gang 18%.



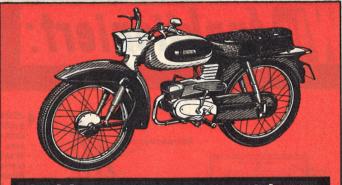
AUF DER STRASSE wie im Gelände stand die neue Quick 50 im harten Test ihren Mann. Die Kurvenlage ist gut, das Beschleunigungsvermögen wird durch vier Gänge sehr verbessert.

Im ersten Gang war eine Messung nicht möglich, weil kein passender Berg mit ausreichender Steigung vorhanden war.

Nun muß ein Fahrzeug nicht nur beschleunigen, bergfreudig sein und auf eine ordentliche Spitze kommen, sondern es muß sich auf möglichst kurze Distanz 'hinstellen' lassen. In dieser Hinsicht hatten es die NSU-Konstrukteure verhältnismäßig einfach, denn Quick-Bremsen können ihre Herkunft von den bewährten 'Stopp-Geräten nicht verleugnen, die in den älteren Schwestermodellen, in der NSU-Maxi und Super-Max, Dienst tun und die wiederum auf langjährige Rennerfahrungen aufgebaut wur-

den. Man muß den Lenker schon hart in die Hände und den Tank fest zwischen die Knie nehmen, wenn man bei einer Notbremsung aus der übrigens sehr bequemen, zweiplätzigen Sitz bank nicht allzuweit nach vorn geschoben werden will.

Ein Wort noch zum Äußeren: Daß die Quick 50 gefällig wirkt, habe ich schon gesagt; es dürfte auch aus den Aufnahmen zu erkennen sein. Charakteristisch für die Maschine ist die Scheinwerferverkleidung, in der nicht nur der Scheinwerfer, sondern auch das Horn, der Tacho und die Schaltanlage für das Licht in einem Gehäuse untergebracht sind. Gut abgekapselt gegen Nässe und argen Straßenstaub sind auch der Vergaser und



hobby testet: NSU Quick 50

Motor:

Einzylinder-Zweitakt, luftgekühlt. Bohrung 40 mm, Hub 39,5 mm, Hubraum 50 ccm, Leistung 4,3 PS bei 7000 U/min, Verdichtung 9:1, Schwunglichtmagnetzünder 6V 29 W. Bing-Startvergaser 1/16.

Kraftübertragung:

Mehrscheiben - Trockenkupplung, Vierganggetriebe mit Fußschaltung. Untersetzungen: 1. Gang 3,375:1, 2. Gang 2,025:1, 3. Gang 1,4:1, 4. Gang 1:1.

Fahrwerk:

Rohrrahmen, vorn und hinten je eine Langschwinge und je zwei hydraulisch gedämpfte Federbeine, Federweg vorn 90 mm, hinten 80 mm. Bremsen Leichtmetallvollnaben, Gesamtbremsfläche 85 cm², Reifen 23-2,50 Spezial. Tankinhalt 11,8 Liter (3 Liter Reserve).

Abmessungen und Gewichte:

Länge 186 cm, Breite 60 cm, Höhe 93 cm, Leergewicht 80 kg, Nutzlast 150 kg.

Preis:

1088.- DM.

Messungen:

Höchstgeschwindigkeit 68 km/h.

Beschleunigung:

0-40 km/h 4,5 sec, 0-50 km/h 9.4 sec, 0-60 km/h 17.2 sec,

selbstverständlich — die Antriebskette.

Motorradfahrer älteren Jahrgangs haganz nicht unberechtigterweise ben manches gegen pompöse Verkleidungen von Einspurfahrzeugen einzuwenden. Sie wissen, daß die umständliche Demontage solcher Abdeckungen dem Fahrer die Freude an der regelmäßigen Pflege der darunter liegenden Teile verdirbt. Umständlichkeiten jedoch gibt es sowohl beim Abbau wie bei der Wiederanbringung dieser Teile an der Quick nicht. Die Vergaserabdeckung beispielsweise läßt sich mit vier leicht zugänglichen Schlitzkopfschrauben schnell abheben.

Es ist durchaus anzunehmen, daß dieses vorerst jüngste Kind aus dem Neckarsulmer Hause seinen Weg machen wird...