

# NSU QUICK 50

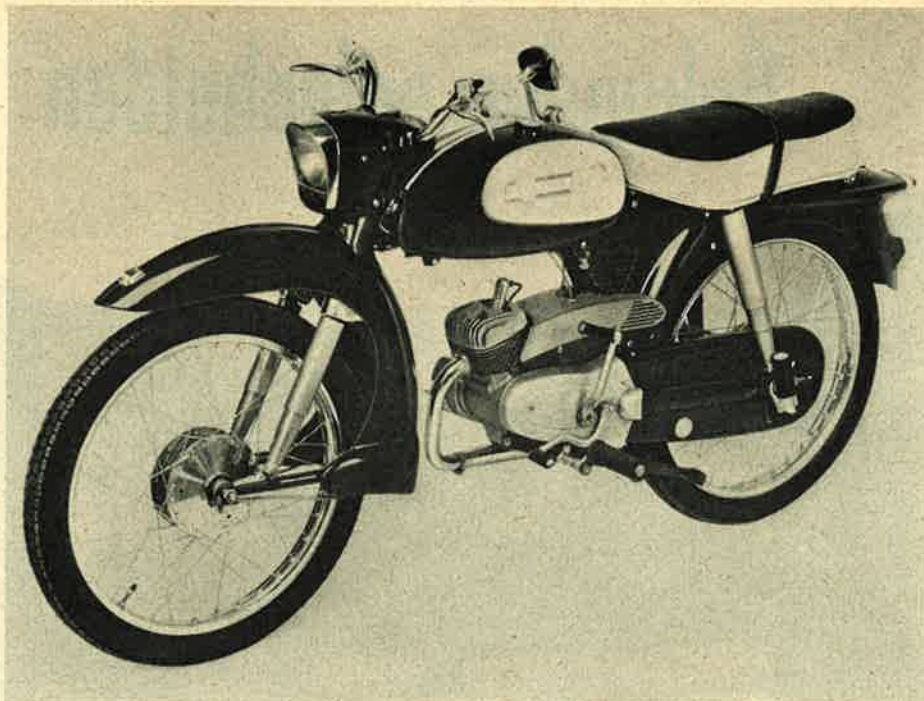
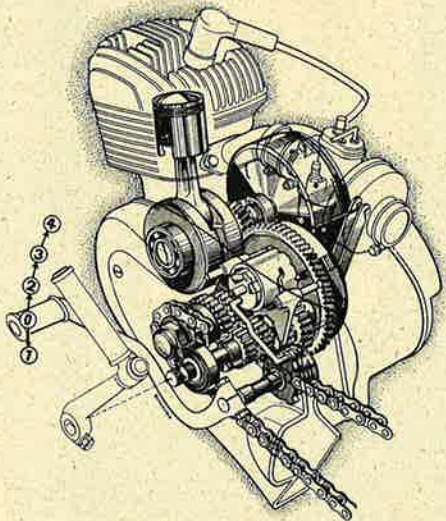


Bild oben: Die mit Kickstarter und Fußschaltung ausgerüstete Quick 50 ist mit immerhin 4,3 PS ein echtes Motorrad. Auch die Leichtmetallvollnabenbremsen und die recht langhubige Federung sind den zu erwartenden Fahrleistungen angepaßt. — Man sollte nur überlegen — und das trifft nicht nur die Quick 50 — ob für eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 70 km/h ein größerer Scheinwerfer nicht ratsamer wäre.

Bild unten: Der kompakte Motor zeigt den interessanten und technisch richtigen Kraftfluß vom Kurbelzapfen zwischen Kurbelwange und Lichtzündmagnet auf die Mehrscheiben-trockenkupplung. Gut zu sehen sind auch die großdimensionierten Kurbelwellenlager.



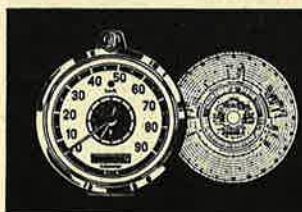
Obwohl sich das Schwergewicht der NSU-Fertigung immer mehr auf den „Prinz“ verlagert und man bereits Stimmen hört, NSU habe wohl an Zweirädern kein Interesse mehr, läuft doch dieser Produktionszweig noch immer fleißig nebenher. So brachte NSU zur Züricher Zweiradschau sogar ein neues Kleinmotorrad der 50-ccm-Klasse, das mit seinen 4,3 PS im derzeitigen Klassenmaximum liegt. Obwohl die Quick 50 (entsinnen Sie sich noch der „alten“ Quick, mit Tretkurbeln und Parallelogrammgabel, die ein „Motorfahrrad“ war, deren 100-ccm-Motor nur 3 PS leistete? So lange ist das gar nicht her!) aus dem Moped gewachsen ist, steht sie doch dem Motorrad bereits näher als ihren Vorfahren und sollte sich auch im Aussehen noch stärker nach dem Motorrad ausrichten.

Der Motor ist ein Einzylinder-Zweitakter mit Umkehrspülung und Fahrtwind-Luftkühlung. Bohrung/Hub sind mit 40/39,5 mm fast quadratisch. Das Verdichtungsverhältnis von 9 ist für einen Zweitakter, besonders mit so kleinem Hubraum, nicht zu hoch, so daß Normalbenzin gefahren werden kann. Die Höchstleistung erreicht der Motor bei 7000 U/min. Interessant und technisch richtig ist die Anordnung des Schwunglicht-Magnetzünders auf der rechten Motorseite, von der aus auch der Antrieb auf die Mehrscheiben-Trockenkupplung erfolgt, so daß das vom Magnetzündler (etwa beim Blockieren des Hinterrades bei zu scharfem Bremsen) ausgehende Schwungmoment nicht über den Hubzapfen der Kurbelwelle läuft und hier unter Umstän-

den durch Verdrehung der Kurbelwangen gegeneinander Unheil anrichtet. — Entsprechend der hohen Leistung findet ein Startvergaser (Bing) von 16 mm lichter Weite Verwendung. Möglicherweise hätte man mit einem etwas größeren Vergaser das Leistungsmaximum bei niedrigerer Drehzahl erreichen können.

Der Fahrwerk-Rohrrahmen ist mit Langschwingen für Vorder- und Hinterrad ausgerüstet, die sich über hydraulisch gedämpfte Federbeine gegen den Rahmen abstützen. Die Federwege betragen vorn 90 mm, hinten 80 mm. — Entsprechend der zu erwartenden Fahrleistung wählte man einen Bremstrommeldurchmesser von 125 mm bei einer Belagbreite von 20 mm. Die Bremsen sitzen in sehr glattflächigen Leichtmetall-Vollnaben. — Der erfreulich große Tank faßt 11,8 Liter, in denen 3 L Reserve enthalten sind. Gut für eventuellen Wechsel der Übersetzung: der Tachometerantrieb erfolgt vom Vorderrad aus.

Leider gehört die Quick 50 mit einem Leergewicht von 80 kg nicht zu den Leichtgewichten ihrer Klasse, sondern nähert sich bereits sehr den Maschinen mit einem Hubraum von 100 ccm. Schon aus diesem Grund sollte man eine Vereinfachung des „drumherum“ in Erwägung ziehen, wodurch ganz sicher auch Fertigungskosten gespart werden könnten, die sich wiederum in einem etwas niedrigeren Preis ausdrücken könnten, denn heute muß man immerhin 1088,- DM für die Quick 50 auf den Ladentisch legen. — Ba. —



**Fahrtschreiber**  
und Einheits-Diagrammscheiben

Für Sie ein zusätzlicher Gewinn —  
für Ihre Kunden ein echter Nutzen!