



Das „Quickly“ mit der charakteristisch modernen NSU-Linie mit dem Zentralpreßrahmen, der Vorderschwinge und der Ansaugluftführung im Rahmeninneren wurde vor nahezu drei Jahren wohl für die gesamte Moped-Entwicklung richtungweisend. Nun erlaubten die neuen Richtlinien bei unveränderter Grundkonstruktion für die „S“-Ausführung eine verbesserte Ausstattung (Tacho, Schwenkstütze, 4,4-L-Tank, verchromte Felgen usw.), wobei vor allem die organisch angepaßten, zusätzlichen Beinschutzbleche den Gebrauchswert merklich erhöhen.

BEWERTUNG

Der „Quickly“-Motor springt stets rasch an (kalt: reichlich gefluteter Vergaser, Startklappe zu); besonders zum „Kicken“ (im Stand) empfiehlt es sich, wegen der hohen Übersetzung des Tretgetriebes die Dekompression zu ziehen.

Hohe Elastizität und guter Anzug sind schon bei erfreulich niedriger Drehzahl vorhanden, so daß der 1. Gang nur zum Anfahren ohne Mittreten, für ausgesprochenes Schrittempo oder extreme Steigungen benötigt wird. - Wiederum bestätigten sich: **Robustheit** in jeder Beziehung und absolutes **Stehvermögen**, sehr geringe Vibrationsneigung und die weiterhin verbesserte **Schalldämpfung**. Allein das Getriebegetöse hielt beim Prüfling nicht ganz Schritt mit dem völlig unterdrückten Kolbengeräusch, dem leisen Auspuff und dem gutgedämpften Ansaugen.

Die Kupplung greift sicher und leichtgängig und neigt nur noch selten im „letzten Viertel“ zum Rupfen; allerdings könnte der 1. Gang etwas besser einrasten.

Die Lenkeigenschaften erfüllen jeden gerechten Anspruch, von fahrradmäßiger Wendigkeit bis zur sicheren Lage bei Höchstgeschwindigkeit; auch die bisher beibehaltenen 26“-Räder betonen die Fahrrad-Verwandtschaft. Der sportlich gekröpfte Lenker mit fast fluchtenden Griffen ist recht angenehm und offenbar bei jüngeren Fahrern besonders beliebt. - Die Vorderschwinge spricht **feinfühlig** auf jede Unebenheit an, ohne andererseits bei starken Stößen durchzuschlagen. - Zweifellos wäre die fehlende Hinterradfederung durch einen breiten, weich und lang federnden Sattel weitgehend zu ersetzen! - Die (eigentlich ausreichend dimensionierten) Bremsen, vor allem die vordere, entsprechen nur knapp dem neuesten Standard und den Erfordernissen bei dichtem Verkehr. - Originelle Details: Traggriff in Schwerpunktnähe (praktisch), Werkzeugunterbringung (etwas eng), Schwenkstütze (angenehm); der federnde Mittelständer ist naturgemäß labil.

Die **rollerähnlichen** und gefälligen **Beinschutzbleche** wirken bei Regen und Nässe ausgezeichnet, zumal sie unten tief und weit genug durchgezogen sind.

Kleine Wünsche

Mehr Sattelkomfort! - Wirksamere Bremsen! - Beinschutzbleche seitlich so ausschneiden, daß Vergaser und Startblende besser zugänglich sind.

Die bereits eingebaute 15-Watt-Lichtmaschine ist vorerst noch auf 3 Watt gedrosselt.

KENNZEICHNUNG: NSU-Quickly S

Motor

NSU 51 ZT, Zweitakter mit Umkehrspülung (Flachkolben), Einport. - Bohrung 40 mm, Hub 39 mm, **Hubraum 49 ccm**. - Verdichtungsverhältnis 5,5 : 1. **Leistung 1,4 PS** bei 4600 U/min (entspr. ca. 35 km/h im 2. Gang.) - Zusammengepreßte Kurbelwelle, in Kugellagern laufend, Pleuel auf Rollen. KS-Vollschafkolben mit seitlichen Fenstern und zwei Ringen. Hartverchromter Leichtmetallzylinder, abnehmbarer Leichtmetallzylinderkopf mit Dekompressionsventil.

Elektrische Anlage

Schwungradlichtmagnetzündler Bosch LM/UP 1/115/3 L oder Noris ELZ 6/3 L, 6 Volt, 3 Watt. - **Zündkerze**: 14 mm-Gewinde, Wärmewert 240; 0,5 mm Elektrodenabstand. Vorzündung 2,1 mm vor OT.

Vergaser

Bing 1/9/1, Einschiebervergaser mit Naßluftfilter und Startklappe. Düse 56, Nadeldüse 2,10, Nadelstellung 2.

Schmierung Mischungsschmierung 1 : 25 (SAE 50).

Kupplung Mehrscheibenkupplung direkt auf der Kurbelwelle.

Getriebe

Zweigangetriebe, zusammen mit Motor und Tretgetriebe im gemeinsamen Block. Drehgriffschaltung über Seilzug. **Getriebestufen** 1,88—12 : 1. - Schmierung zusammen mit Primärtrieb durch 120 ccm Getriebeöl SAE 80 oder Motoröl (SAE 30 im Sommer, SAE 20 im Winter).

Antrieb

Von Kupplung (auf Kurbelwelle) über Zahnradpaar linksseitig zum Getriebe. Übersetzung 5,33 : 1. - Von Getrieberitzel linksseitig über Rollenkette $1/2 \times 3/16"$, 112 Rollen mit Schloß, zum Hinterrad. Übersetzung 12 Z : 36 Z = 1 : 3. - **Gesamtübersetzungen**: 3,1—15,99 : 1. - Tretkurbelwelle in Motorgetriebeblock einbezogen betätigt über beiderseits verzahnte Verschiebehülse auf Flachgewinde Rücktrittbremse oder Antrieb zum Motor bzw. Hinterrad (üb. 1. oder 2. Gang).

Fahrwerk

Stahlblechbrückenrahmen in Preßschalenbauweise, ausschließlich verschweißt. - Vordergabel aus Stahlblech gepreßt mit untenliegenden kurzen Schwinghebeln, auf je eine Druckfeder wirkend. - Tiefbettfelgen 26 : 2" mit Niederdruckreifen 26—2". NSU-Naben mit Innenbackenbremsen, 90 mm ϕ 18 mm breit; Steckachsen.

Tank auf Rahmen gesetzt. - 4,4 L. Inhalt, ca. 0,4 L Reserve.

Ausstattung

Schwingsattel, auf zwei konzentrischen Schraubenfedern abgestützt, in Höhe verstellbar. - Lenker in Befestigungsschellen schwenkbar, mit Drehgriffen für Schaltung und Gas, Kupplungshebel mit Sperre, Handbremshebel, Dekompressionshebel, Signallocke. - Kleiner Werkzeugbehälter zwischen den Gabelstangen vor Steuerkopf. - Lenkschloß am Steuerkopf vorn. - Traggriff rechts unten am Rahmen. - Federstütze als Mittelständer, zusätzlich Schwenkstütze links. - Tacho mit km-Zähler.

Preis

Quickly „S“ siehe Bild 545,— DM
(Quickly normal 465,—, Beinschutz 39,— DM)
(Haftpflichtprämie 16,— DM jährlich, steuer- und zulassungsfrei.)

Hersteller NSU-Werke AG., Neckarsulm.

PRÜFUNG

Gewicht komplett, mit Spritzschutzblechen, vollem Tank
vorn 22 kg, hinten 23 kg 45 kg

Leistungsgewicht
fahrfertig 32 kg/PS mit 1 Person = 75 PS 86 kg/PS

Höchstgeschwindigkeit
aufrecht sitzend im Mittel 40 km/h

Beschleunigungszeiten
von 15 auf 30 km/h (2. Gang) ca. 7 sec
von 20 auf 40 km/h ca. 12 sec

Kraftstoffverbrauch (Kraftstoff ohne Öl)

bei gleichbleibender Geschwindigkeit	
20 km/h	1,2 L/100 km
30 km/h	1,35 L/100 km
40 km/h	1,8 L/100 km
Vollgas	2,2 L/100 km

Durchschnittsverbrauch bei flotter Fahrweise
im Stadt- und Vorortverkehr **1,6 bis 1,9 L/100 km**
Pedalumläufe auf 100 m (ohne Motor): 24 (2. Gg.) bzw. 46 (1. Gg.)
Pedalarm 13,8 cm lang

Prüfung 600 bis 900 km; Hamburg, April-Mai 1956

Tester Dipl.-Ing. Helmut Hütten