



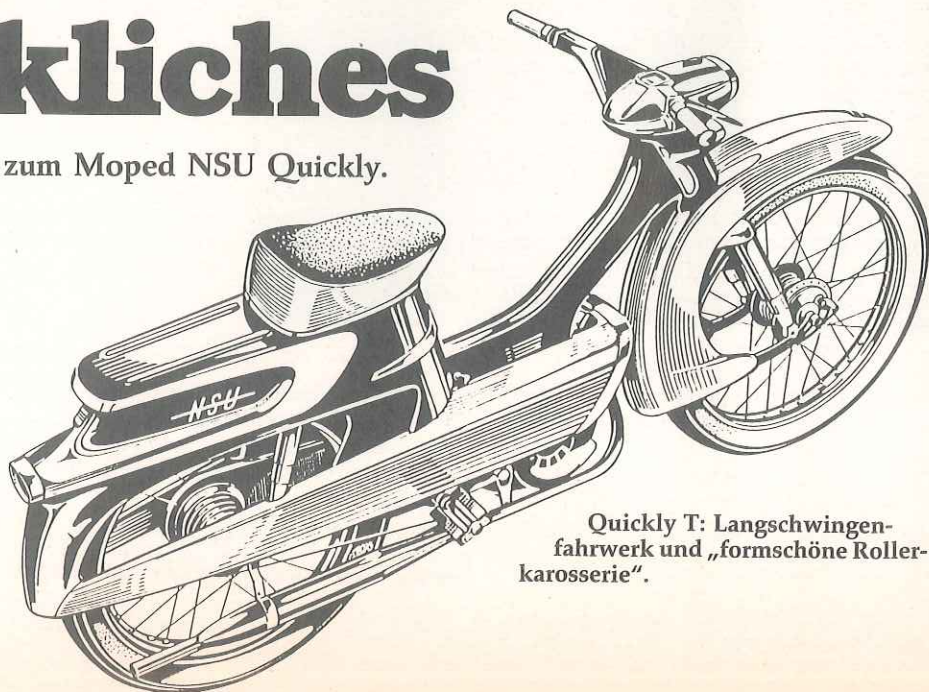
Manager des Wirtschaftswunders waren sichtlich quicklysüchtig

Erquickliches

Technik-Historie: Der Weg zum Moped NSU Quickly.

Uranfang des Motorrads war die Motorisierung des Fahrrads, und das Motorfahrrad blieb ein Begriff für sich: So leicht und einfach wie möglich, Triebwerk als Trethilfe, Tempo nicht höher als ein Fahrrad bergab.

Das ging erst richtig, als kleine Zweitakter genug Leistung brachten. Aus dem DKW-Fahrradmotor Anfang der 20er Jahre wurde zwangsläufig ein Leichtmotorrad für den nötigen Hubraum, doch um die 1930 war die Zeit reif für überzeugende Motorfahräder. Fichtel & Sachs kam von



Quickly T: Langschwingerfahrwerk und „formschöne Rollerkarosserie“.



Bestseller Quickly N: Viele laufen noch heute



Quickly S/2: Komfort-Zutaten für die Zweisamkeit

75 auf 100 cm³. Fahrradfabrikanten bauten damit solide Konfektion, JLO trat in die Konkurrenz ein. Im Ausland regte sich Ähnliches. Motorradfabriken, denen die Zulieferung nicht paßte, mußten die Klasse links liegen lassen oder gegen die Sachs-Phalanx viel Geld für kleine Stückzahlen investieren.

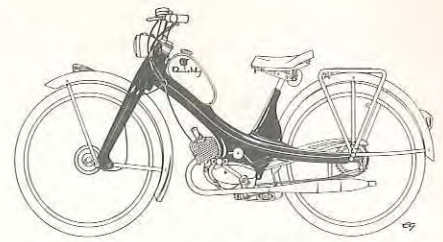
NSU engagierte sich zielbewußt. Das Hilfsmotor-Fahrrad „Motosulm“ von 1931 mit 60 Zweitakt-cm³ über dem kettengetriebenen Vorderrad war ein kopflastiges Sturzgerät wie alle Vorgänger dieser Art, aber um so besser geriet 1936 die NSU-Quick, etwas deftiger als die Sächse.

Allgemeiner Standard der 100er waren zweieinhalb PS und Zweiganggetriebe, zirka 45 Kilogramm Gewicht und 50 bis 55 km/h Dauergeschwindigkeit. DKW mochte keine Tretkurbeln und entwickelte die RT 2,5 mit Dreiganggetriebe, als RT 3 mit

drei PS war sie des Hitlerjungen Traum. NSU setzte die Pony 100 mit dem Quick-Motor und drei Gängen dagegen, aber sie bot nicht Charme und Leistung der DKW.

Nach dem Krieg ging es mit den Motorfahrrädern zunächst weiter wie gehabt. NSU brachte die Quick mit Herren- und Damenrahmen wieder und kam groß ins Geschäft, insgesamt 235 000 Quicks sind gebaut worden, das typische trockene Knattern gehörte zum Klangbild der Nachkriegsszene.

Nach der ersten Freude zeigten sich aber Grenzen des Markts. Die Quick, mittlerweile auf 3 PS bei 4400/min und 60 km/h gelangt, war wie ihre Konkurrenten letztlich ein Motorrad mit Antrittkurbeln, bockig gefedert mit antiker Trapezgabel und mit 625 Mark naturgemäß nicht geschenkt. Andererseits hatte die Hoffnung auf Hilfsmotor-Fahrräder getäuscht; die Triebwerke vibrierten normale Rahmen kaputt, Spezielles wurde viel teurer.



Quickly-Logik: Tragendes Blech



Quickly TTS: à la Motorrad

Allerdings hatte sich bei allerlei Typen und Prototypen die Weiterentwicklung des kleinen Zweitakters erwiesen. Die schwäbische Buntmetallfirma Kreidler begab sich 1951 unbefangen ins Zweiradwesen, halbierte die 100 auf 50 cm³ und brachte gleichwohl 2,2 PS bei 5000/min hervor. 50 bis 55 km/h, 15 Prozent Steigfähigkeit ohne Mittreten, kupplungslose Zweigang-Handschtaltung, Einrohrrahmen, schlanke Telegabel, 45 Kilogramm, alles für 535 Mark – das war eine neue Zielmarkierung.

Kreidler bewies auch mit Kick statt Kurbel, was die 50er konnte, und prompt wurde die Richtungsweisung in der Branche falsch verstanden.

Vor der Motorradkrise brach die Fahrradkrise herein. 1951 war das letzte Boomjahr der Tretkurbler, und nah lag der Gedanke, aus dem Fahrrad ein modernes Motorzweirad mit flottem 50er zu machen, nicht zu vergleichen mit dem Motorfahrrad von gestern. Daß alles anders sei, mußte ein neue Name betonen. Ein Preisausschreiben brachte ihn ein: Moped, kombiniert aus Motor und Pedalen, ließ sich hören, wenn auch nicht unumstritten.

Der Clou war das Fahren ohne Führerschein. Für die 100er brauchte man den alten Vierer, der leicht zu erwerben war, aber ganz ohne entfiel jegliche Hemmschwelle. Das Bundesverkehrsministerium mußte sich allerdings um des Volkes Sicherheit sorgen, das Moped bedurfte genauer Definition. Höchstens 40 km/h

Schönheits-Konkurrenz

Werbe-Historie: Über die Quickly-Vermarktung

Petra Schürmann, heute Bildschirm-Star, warb als Schönheitskönigin fürs Quickly.



Es ist seit altersher der Brauch, Automobilen, Motorrädern und selbst den drahtigen Mopeds schöne Frauen beizugeben, sagt man sich doch, daß der Blick des (meist männlichen) Betrachters wohlwollend abschweifen möge von der Ästhetik der Dame auf das Fahrgestell des Mobils.

Dieserart, so folgerten schon immer die Werber, fände eine Assoziation des einen mit dem anderen statt, fast eine Symbiose, weil der einfache Bürger glaube, eine schöne Frau lehne sich niemals an ein Fahrzeug strittiger Qualität.

In den 50er Jahren gab es, damals von größerem Gewicht als heute, die Miss-Wahlen in allen größeren Städten des Landes. Von Hamburg bis hinab nach München wurde das jeweils und glaubhaft schönste Mäd-

chen gesucht und gefunden und von einer Jury zur Miss gekürt. Der erste Preis beim Wettbewerb 1956 war von Stadt zu Stadt, von NSU gestiftet, eine Quickly, die damals 495 Mark kostete. Die Leute von NSU meinten, das Geld sei gut angelegt.

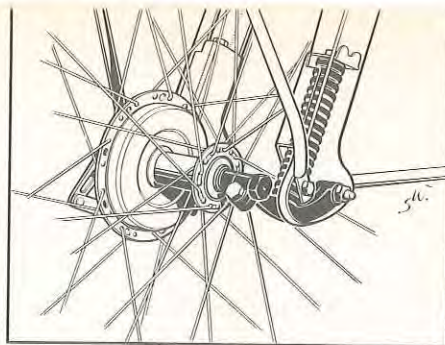
Unter den schönsten bundesdeutschen Damen tat sich die Miss Köln namens Petra Schürmann hervor, die, noch im selben Jahr, in den weltweiten Wettbewerb einer Miss World einstieg und tatsächlich in London den umschwärmten Titel errang, dabei die ebenfalls vorzüglichen Kandidatinnen aus Amerika und Israel auf die Plätze verweisend.

In jener Zeit bereitete NSU mit dem Prinz I den neuen Einstieg ins Autogeschäft vor. Angesichts der nur mäßigen Eleganz dieses Automobils sagte man sich in Neckarsulm, daß bei der Pressevorstellung 1957 im Schloß Solitude bei Stuttgart eine besonders schöne Frau das Auto enthüllen sollte, damit die Augen der Journalisten wenigstens an ihr haften blieben. Es war Petra Schürmann, Miss World, die ihr Bestes gab.

Eine kleine Randerscheinung: Zwischen den verschiedenen Empfängen lag jeweils ein Ruhetag, den ein respektabler Stuttgarter Motorjournalist des Abends zu einer Einladung an Petra Schürmann nutzte, ganz einfach, wie er sagte, um sie vor der Vereinsamung zu bewahren. Er führte sie durch eine lange Reihe von Stuttgarter Lokalen, Restaurants und Bars, überall dorthin, wo sich seine Freunde und Kollegen zu versammeln pflegten. Der Erfolg gab ihm recht: Alle bewunderten die so schöne Frau, bei der sich der Kollege eingehakt hatte. Sein Ansehen stieg beträchtlich.

Seitdem sind fast 30 Jahre vergangen. Petra Schürmann, verheiratet mit dem Arzt Dr. Freund, ist seit 20 Jahren Moderatorin beim Bayerischen Rundfunk und außerdem als Redakteurin und Kolumnistin tätig und so schön wie eh und je. Frisur und Kleidungsstil haben sich allerdings erheblich weiterentwickelt, woraus man erkennen mag, daß nicht nur bei Automobilen, sondern auch bei den Frauen alle paar Jahre ein Modellwechsel stattfindet.

Arthur Westrup



Quickly-Kurzschwinge

PS bei 5200/min, abgestützt auf ein solides Drehmoment mit Gipfel bei 3000/min. 33 Kilogramm waren wenig in der Dunkelzone der Übergewichte, und bis 1960 stieg der Preis nur von 540 auf 564 Mark.

Allerdings war die Zeit kein Kuchenlecken. Rund 100 Mopedmodelle verschiedenartigster Fabrikate waren Mitte der 50er Jahre auf dem Markt, und wenn ihre Erzeuger in der Zweiradkrise versackten, verstopften die Produkte doch die Läden. Arthur Westrups witzig-wohlgemute NSU-Werbung hielt die Gemeinde bei Laune, das Händlernetz übertraf jeden Konkurrenten, doch das Moped war mit Grenzen des Zweiradwunders konfrontiert wie zuvor Motorrad und Roller.

Schon 1957 hatte NSU dem Motorrad- und Rollerbau abgesagt, das Quickly lief noch in die 60er Jahre, und von enttäuschten Hoffnungen zeugen die prächtigen Quickly-Varianten der End-50er.

Neben dem Standard-Modell Quickly N für 564 Mark kam das Quickly S für 658 Mark, ausgerüstet mit (Westrup-Originalton:) „sonntäglichem Schmuck“, worunter Zweifarbigkeit, Tacho und Seitenstütze nebst seitlichem Schutzblech-Blech zu verstehen war, der S-Tank machte Knie-schluß möglich, und das Quickly S/2 für 718 Mark war zweisitzig, gerüstet mit Hinterschwinge, dickeren Reifen auf 23er statt auf 26er Rädern und Vollnabenbremsen.

Damit bis auf die 40 km/h kein Frust entstehen konnte, bot sich das Quickly T für 884 Mark an, „mit formschöner Rollerkarosserie eine Augenweide für anspruchsvolle Fahrer“. Im Prospekt wurde es einem eiligen Großstadt-Jungmanager zugeordnet, war vorn und hinten mit hydraulisch gedämpften Beinen gefedert, und der Rahmen sah nach Quickly-Klassik aus, war aber ein verkleidetes Stahlrohr.

Drei Gänge teilten beim Quickly T die gesetzestreu-bescheidene Leistung ein, und für 854 Mark gab es das Quickly TT als „Moped für junge Leute mit sportlichen Ambitionen“, Alfrot mit hellen Seitenflächen des Motorradtanks, der 11,8 Liter faßte gegenüber 5,4 Liter beim Quickly T. Den hochgeführten Rohrrahmen des Quickly TT hatte auch das Mopkick TTK für 894 Mark, ansonsten war es baugleich einschließlich der im Prospekt bescheiden verschwiegenen Leistung.

Auch das Gewicht blieb unerwähnt; es waren schwere Zeiten, aber NSU hat sich redlich bemüht, auch im Chaos der Krise dem Kunden zu dienen.

Paul Simsa

wurden als Tempolimit festgesetzt, und begrenztes Gewicht sollte dem Auswuchs zum Moped-Monster vorbeugen.

Um den Fahrradcharakter zu wahren, wurde zwischen Ministerium und Verband der Fahrrad- und Motorradindustrie mit Zahlen getüfelt: Mindestens 580 mm Durchmesser fürs Hinterrad, mindestens 125 mm wirksame Tretkurbelarmlänge, Gewicht nicht über 30 Kilogramm (mit kleingedruckten Konzessionen).

Das Tempolimit hat manches Leben gekostet, wenn es einem Fahrer die Flucht nach vorn abschnitt, doch mehr noch war das Gewichtslimit problematisch, denn es ließ mit konventionellen Mitteln schier keine solide Konstruktion zu; windschiefe Mückigkeiten gehörten fortan zum Straßenbild.

Kurzfristig hatte die Industrie-Lobby an vordergründige Materialeinsparung und gefällige Handlichkeit gedacht, die Konstrukteure mußten es ausbaden, konnten sich allerdings auch herausgefordert fühlen: Dem Inschenjör ist nichts zu schwör.

NSU, auf Blechtechnik eingeschworen, nutzte vortrefflich die Selbstversteifung des geformten Materials; das Resultat hieß Quickly. Im Oktober 1953 kam sie auf den Markt, und 1960 wurde das millionste Quickly gefeiert.

Nach sieben Jahren war die unveränderte Urform so gefragt wie von Anfang an. Die elegante Logik des Zentralpreßrahmens war kaum anders denkbar, die kurze Schubschwinge an der Preßstahlschwinge vorn genügte, der Motor war bestens auf die 40 km/h eingetrimmt: 1,4