

MOTORRAD

beschäftigt sich mit



Dieser Test ist kein Test.
Wer es dennoch glaubt, hat auch nicht unrecht.

Als ich vom MOTORRAD den Auftrag bekam, die Quickly wenn auch nicht zu testen, aber doch zu fahren, sprach ich mir zunächst mein tiefempfundenenes Beileid aus. Ein ordentliches Motorrad auf Herz und Nieren zu prüfen, das macht Spaß, da fühlt man sich zu Hause. Ein Moped...? Ich bin noch nie auf einem Moped gesessen. Nun war es also so weit!

Als ich am Abend nach Hause kam, sagte ich zu meiner Frau: „Ab morgen muß ich eine halbe Stunde früher aufstehen, aber abends komme ich zum Ausgleich eine halbe Stunde später nach Hause. Und am nächsten Sonntag brauche ich eine Sonderversorgung. Hast du übrigens Ohropax im Hause? Und sag doch beim Nachbarn Bescheid, daß ich in nächster Zeit vielleicht öfter anrufen muß, weil ich unterwegs hängen geblieben bin. Ab morgen teste ich nämlich ein Moped.“

Erst erklärte mich die Holde für leicht bekloppt, daß ich den Auftrag angenommen hatte, dann bemitleidete sie mich, dann verfiel sie in Trübsinn.

Wir waren also auf alles gefaßt. Und am übernächsten Tage holte ich die Quickly ab.

*

Wenn man ein Moped testen will, muß man vom Fußgänger- oder vom Radfahrerzustand her kommen. Denn es wird kaum einmal einer von einem ausgewachsenen Motorrad auf ein Moped umsteigen, sondern es wird sich meist um Wochenkarteninhaber handeln, denen die Bahnfahrerei endgültig zu dumm geworden ist und die sich etwas Schöneres vorstellen können als sich allmorgendlich und allabendlich in den verqualmten Bahnwagen herumzuquetschen.

Das erste, was ich tat, war also, mich durch und durch mit Sebastian Latsch zu identifizieren. Das zweite war: mein Fahrrad aus dem Keller zu holen (mein Gott, wie sah denn das aus...!), es gründlich von Staub, Spinnweben und Schimmel zu befreien und es ein paar Stündchen über die Landstraße zu bewegen. So vorbereitet holte ich die Quickly ab.

*

„So, Sie sind der Tester für das Quickly?“ (Die Leute bei der NSU-Vertretung sagten tatsächlich das Quickly — also schon sprachlich offenbar das Kleinste vom Kleinsten!) „Also, da ist das Rad, und hier ist die Versicherungsbestätigung und der Typschein. Na, denn gute Fahrt!“

Ach so, ist ja ein Moped! Da fällt der ganze Krimskrums weg: Zulassung und Steuerkarte und natürlich auch Führerschein. Man klemmt sich das Ding unter und fährt los. Fahrt einfach los. Ganz ohne Beamte und Behörde und Finanzamt und Formular und Stempel... Unerhörte Perspektiven!

*

Es geschah viel, und ich erlebte sehr viel! Ich erlebte meine Wandlung von einem eklatanten Moped-Skeptiker zu einem Moped-Überzeugten. Ohropax blieb unbenutzt, die Sondermarsch-Verpflegung wurde im Haushalt verbraucht, das Telefon des Nachbarn nicht ein einziges Mal in Anspruch genommen.

Zur Sache, zur Quickly. (Ich glaube, wir bleiben doch beim gewohnten Femininum.) Nehmen wir eine der wichtigsten Tatsachen, wenn nicht die wichtigste überhaupt, voraus: Die Quickly ist kein motorisiertes Fahrrad, sondern durchaus ein Motorrad, dem lediglich die gesetzlichen fahrradmäßigen Rudimente verblieben sind. Teilweise haben diese einen gewissen praktischen Nutzen, teilweise sind sie nutzlos und überflüssig, teilweise sogar nachteilig, jedoch vom Gesetz dem Konstrukteur aufgezwungen. Um den Motorradcharakter eines solchen Mopeds schlagend zu beweisen, verrate ich schon hier die größte Überraschung, welche ich mit der Quickly erlebte:

Ich wohne in Waiblingen und arbeite in Stuttgart. Die Entfernung beträgt auf der Straße 14,5 km. Der Weg führt etwa zu einem Drittel über gute Landstraße, zu einem Drittel durch relativ ruhige Stuttgarter Vororte, zum letzten Drittel durch das Innerste der süddeutschen Metropole bis weit über die Stadtmitte hinaus. Es handelt sich also um einen Anmarsch, den alljährlich Hunderttausende in ähnlicher Art zu bewältigen haben; man darf ihn als Prototyp gerade für solche Fälle betrachten, in welchen den Leuten eine wenigstens bescheidene Motorisierung recht nützlich sein könnte.

Mit meiner BMW R 51/3 lege ich diesen Weg bei Ausnutzung aller motorischen und fahrtechnischen Möglichkeit günstigstenfalls (das heißt: bei günstigsten Verkehrsposten-Situationen) in 15 min zurück, von Haus zu Haus gerechnet. Mit einem Heinkel-Roller (Höchstgeschwindigkeit 82 km/h) schaffte ich es in 18 min. Wieviel,

glauben Sie nun, brauchte ich mit der Quickly? Sie werden's kaum für möglich halten — hier sind die Zahlen einer Woche:

Hinfahrt: 23¹/₂, 24, 23, 25, 24 min
Rückfahrt: 27, 26, 23¹/₂, 25, 23¹/₂ min
Durchschnitt: 24¹/₂ min, Bestwert 23 min.

Dieses Ergebnis ist so frappierend, daß ich nochmals gegenüberstellen möchte:

500-ccm-Motorrad 15 min
150-ccm-Roller 18 min
50-ccm-Moped 23 min

(und der Vollständigkeit wegen: Eisenbahn, einschließlich An- und Abmarsch zu den Bahnhöfen, 65 min).

Das bedeutet aber doch nicht mehr und nicht weniger, als daß die Benutzung einer schweren Maschine im reinen Stadtbetrieb Unfug ist (was wir alle längst wissen), weil nicht nur ein Roller, sondern (was nun wirklich überraschend ist) sogar ein Moped einfacher und billiger zum gleichen Ziele führt.

Der Grund ist einleuchtend: Bei der Zähigkeit des deutschen Großstadtverkehrs und der Trägheit der weitaus meisten Kraftfahrer hierzulande war es für mich in keiner Weise ein Kunststück, auf der Quickly mit dem allgemeinen Verkehrstempo durchaus Schritt zu halten. Ja, bereits am ersten Benutzungstag mußte ich mit dem Maschinchen an unendlichen Schlangen dahinschleichender Zwei- und Vierrädriger vorbeiziehen, konnte ich ohne die geringste Verkehrsgefährdung (Sie wissen: § 1...) Verkehrsknäuel umfahren und mich nach vorn schieben und ehe die anderen auch nur in Gedanken ihre Gashebel in Bewegung brachten, konnte ich an polizeigeregelten Kreuzungen fast immer als erster starten — und zwar wie!

Dies alles ist mit der Quickly aus zwei Gründen möglich: ihre beliebig lange zu haltende Höchstgeschwindigkeit liegt etwas über 45 km/h (für den fliegenden Kilometer brauchte ich bei kühlem Wetter 79, 78, 77, 78 sec, das ist eine Geschwindigkeit von 46 km/h), und sie erreicht diese Geschwindigkeit aus dem Stand in 14 sc. Und nun machen Sie sich einmal den Spaß und fahren Sie mit Ihrer Horex oder Ihrer DKW so, daß Sie nicht über 45 km/h kommen und auf diese Geschwindigkeit nicht schneller beschleunigen als in 14 sec. Sie werden feststellen, daß Sie in der Stadt im allgemeinen noch immer der Überholer sind und nicht der Überholte! (Dies ganz nebenbei gewissen Leuten ins Stammbuch, die glauben, an der Zunahme der Unfälle sei die Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung schuld.)

Der Gasdrehgriff der Quickly ist ein Schnellzugriff: mit ¹/₈ Drehung kommt man von Leerlauf bis Vollgas. Und das ist auch das einzig Richtige. Denn praktisch kennt man als Quickly-Fahrer nur zwei

Da kommt meine Frau aus der „Garage“! „Warum hältst du denn das Ding nicht am Griff unten beim Motor?“ „Ja, das muß einem doch gesagt werden!“ (So sind die Frauen — natürlich nur in technischen Dingen.)





Dies also wäre das gute Stück! Macht es nicht einen gefälligen und vertrauenerweckenden Eindruck?

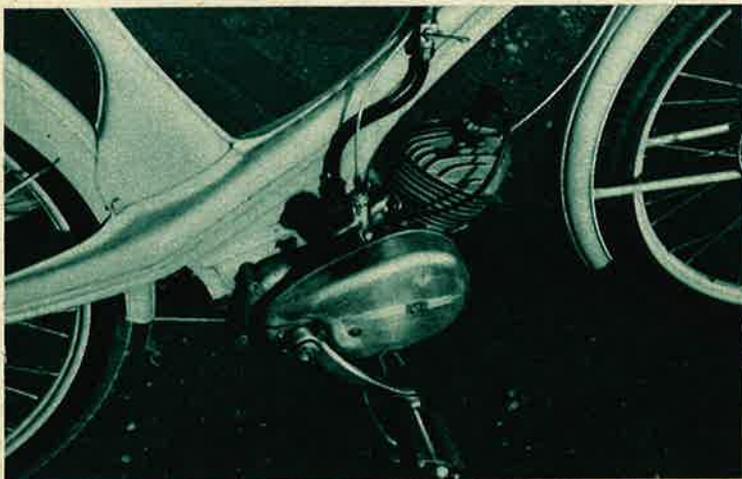
Einstellungen: Vollgas oder gar kein Gas. Nur wenn Sie hinter einer unüberholbaren Trödelschlange herrollen müssen, kommt eine Zwischenstellung des Gasgriffs in Frage. — Anfangs hatte ich rein gefühlsmäßig Bedenken, das Maschinchen so pausenlos mit Vollgas laufen zu lassen; doch emsig und unverdrossen hielt es seine 6000 Touren auch auf einer längeren Überlandfahrt — 6020 sind's bei 46 km/h —, wie eine giftige Hornisse sirrte es, und nicht der geringste Leistungsabfall war zu bemerken. Seitdem kannte ich nichts anderes mehr als Vollgas. Nur eines: die hohen Drehzahlen in Verein mit den geringen Maßen eines Mopeds verlangen in gewissen Abständen eine Kontrolle aller wichtigen Schrauben auf festen Sitz. Die feinen, aber raschen Vibrationen veranlassen doch hin und wieder eine Mutter zu eigenmächtiger Drehung.

Ein weiteres kommt hinzu: der Bing 1/9/1-Vergaser arbeitet so, daß man fast aus Schrittgeschwindigkeit im zweiten (!) Gang Vollgas geben kann, ohne daß der Motor hustet oder rupft oder sich gar endgültig verschluckt. Man wird zwar in der Praxis bei solch niedriger Geschwindigkeit auf den Ersten schalten, aber daß man mit dem Zweiten so weit heruntergehen und dann sogar „aufreißen“ kann, ist doch verblüffend.

Das Getriebe wird durch Drehgriff geschaltet, wobei ich bemängeln muß, daß im ersten Gang — im Gegensatz zum zweiten — der Kupplungsgriff erst bei energischem Nachdrücken in seine Ruhestellung rastet und so die Kupplung einrückt, lange nachdem die Zahnräder selbst in Eingriff gekommen sind. Dieser Mangel zeigte sich auch an einer Vergleichsmaschine und macht erprobtermaßen besonders den Damen mit ihren zarteren Fingern anfangs einige Schwierigkeiten.

Der Nutzen einer Zweigang-Schaltung, die ja kaum ein Viertel aller Mopeds besitzen, erweist sich am Berg. Wir haben da in Stuttgart ja vorzügliche Versuchsgelegenheiten. Zunächst probierte ich es mit der Alten Weinsteige. Sie hat stellenweise eine Steigung von 15%. Im Ersten genügte halbes Gas, um zügig und sicher den

Nanu, wo ist denn der Tragegriff geblieben? Die beiden Bohrungen links dicht über dem Kurbelgehäuse sind ja leer! Nun, die Haltebolzen hatten sich losvibriert, und ehe ich mich versah, waren die beiden Muttern verschütt' gegangen. Im übrigen wäre vor allem die Ansaugluft-Führung zu beachten: Die Frischluft strömt dem Vergaser durch das Rahmeninnere über das abgewinkelte Schlauchrohr zu.



Berg hinaufzuklettern; und sogar im Zweiten schaffte es das Maschinchen, wenn ich ihm eine leichte Pedalunterstützung gab! Und dann ging's nach Kaltental auf die Schwarzwaldstraße. Die hat ja nun 17,8% und ist zudem saumäßig gepflastert. Was würde die Quickly dazu sagen? Sie sagte: „Warum nicht?“ und zischte hoch. Ja, ich konnte im steilsten Stück sogar das Gas wegnehmen und aus Schrittgeschwindigkeit ohne Trethilfe wieder beschleunigen! Dabei darf man das Plus meines geringen Gewichts von 60 kg gegen das Minus des unmöglichen Pflasters und der dadurch hervorgerufenen Schlupfverluste sicherlich kompensieren. Ich bin mir nunmehr sicher, daß die Quickly auch 20% ohne Mittreten schafft.

A propos „mittreten“: Die Quickly hat also eine Treteinrichtung. Sie ist in erster Linie nötig, um dem § 67a der Kraftfahrzeugzulassungsordnung zu genügen. Dort steht:

Fahrräder mit Hilfsmotor sind Fahrzeuge, die hinsichtlich der Gebrauchsfähigkeit die üblichen Merkmale von Fahrrädern aufweisen, jedoch zusätzlich als Antriebsmaschine einen Verbrennungsmotor mit einem Hubraum von nicht mehr als 50 ccm besitzen. Die üblichen Merkmale von Fahrrädern gelten als vorhanden, wenn a) der Durchmesser des Hinterrades nicht kleiner ist als 580 mm, b) die wirksame Länge der Tretkurbel mindestens 125 mm beträgt, c) das Gewicht des betriebsfähigen Fahrzeugs mit dem Hilfsmotor, jedoch ohne Werkzeug und ohne den Inhalt des Kraftstoffbehälters... 33 kg nicht übersteigt.

Man muß das alles wissen, weil man sonst als ahnungsloser Käufer einen bösen Reifall erleben kann. Bot doch zum Beispiel auf der IFMA ein ausländisches Werk ein „Moped“ von 35 kg Gewicht an; auf meine Frage nach der Zulassung als Moped in Deutschland erklärte man mir mit rührender Harmlosigkeit, da müsse man eben den gut gefederten, ziemlich schweren Sattel gegen einen weniger (um nicht zu sagen: gar nicht) gefederten, aber leichten Fahrradsattel austauschen. Parbleu, so geht's natürlich auch!

Ich sprach vorhin von Sebastian Latsch. Wie fühlt er beziehungsweise sein Corpus sich nun auf der Quickly? Nun, seine Hände fühlen sich durchaus wohl: vom Fahrrad kommend, ist er nicht verwöhnt, und dort vibriert der Lenker schon bei 15 oder 20 km/h so, wie bei diesem Moped erst bei 45 km/h. Die Vorderradfederung ist doch eine recht angenehme Angelegenheit, und ich persönlich möchte kein Moped fahren, dessen Vorderrad nicht gefedert ist. Zudem muß die Federung eines solchen Fahrzeugs schon deshalb gut sein, weil man fast immer Vollgas fährt, das heißt mit einer Geschwindigkeit, die mit Radfahren nichts mehr zu tun hat. Sebastian Latsch aber möchte ich, ehe er sich auf seine Quickly setzt, doch zurufen: „Mensch, gib Obacht! Das „Lenken“ eines Mopeds ist etwas anderes als das einer lahmen Tretmühle!“

Das waren die Gefühle in den vorderen Regionen des auf dem Quickly Sitzenden. Die hinteren fühlen sich dagegen nicht ganz befriedigend gelagert. Zwar hat man dem Sattel eine Gummiaufhängung mitgegeben, aber wenn man immer bloß sitzt und gar nie strampelt, ist er halt doch etwas hart, besonders in Anbetracht der starren Hinterachse. Ich bringe zwar nur besagte 60 kg mit, die dem Sattel zu einem raschen und vollen Ansprechen zu wenig sind; aber wenn ich daran denke, daß gerade die (im allgemeinen leichter gebaute) Damenwelt als Käuferkreis für Mopeds in Frage kommt, so möchte ich doch trotz deren soliderer „Naturpolsterung“ für einen besser gefederten Sattel plädieren. (Ich weiß, ich weiß: die Gewichtsgrenze! Was für einen Unfug sie darstellt, hat ja C. H. schon in Heft 5/1953 erörtert. Aber vielleicht findet einer doch eine elastischere, nachstellbare und dennoch nicht schwerere Sattelkonstruktion?)

Die Quickly hat Ein-Ketten-Antrieb: Muskel- und Motorkraft werden über eine Kette aufs Hinterrad übertragen. Beachtenswert die Bremstrommel. Frage: Was ist hier noch „Fahrrad“?

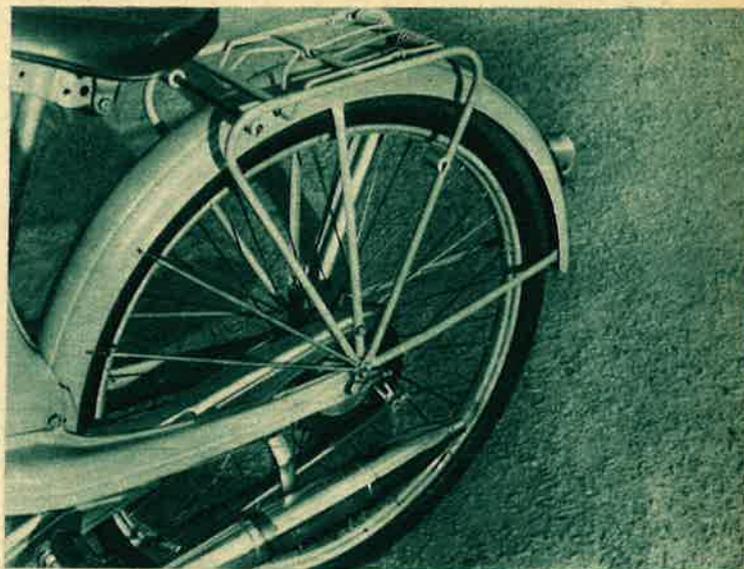


Was machen die Füße? Sie ruhen auf den Pedalen. Diese Pedale sind — ich sagte es schon — vor allem wegen der StVZO da, und notfalls zum Mittreten am Berg. Kann man sie aber auch zum reinen Radfahren benutzen? Nun, ich hab's probiert. Man kann — aber ein reines Vergnügen ist es nicht. Zum motorlosen Treten wird der Kupplungshebel durch Einhaken einer Art Drahtklaue auf Distanz gehalten, dann wird nach Belieben geschaltet. Im ersten Gang braucht man für 100 m 45 Tretkurbel-Umdrehungen, im zweiten Gang deren 24. Vergleichshalber habe ich auch mein Fahrrad von einem Hundert-Meter-Stein bis zum nächsten bewegt und dabei 22½ Umdrehungen gemacht. (Das ist relativ viel; andere Fahrräder haben größere Übersetzungen und brauchen nur 18 Umdrehungen für 100 m.) Aber ein Moped zu treten ist doch so eine Sache. 33 kg wollen in Schwung gehalten sein. Hinzu kommt, daß man bei einem Moped den Sattel unbedingt motorradmäßig niedrig einstellen muß, so daß der Kniewinkel beim Treten ungünstig eng bleibt.

Ich habe also auch dieses Opfer gebracht und bin mit dem guten Stück ein paar Kilometer geradelt. Nach einiger einleitenden Treterei — und somit in nicht mehr ganz frischem Zustand — brauchte ich auf ebener Strecke für 3 km 10½ min, das entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 17 km/h. Anschließend war ich allerdings ziemlich fertig. Ich möchte sagen: auf längere Dauer kann man mit nicht mehr als 12 bis höchstens 14 km/h rechnen, vorausgesetzt, man ist ungefähr so tretbeflissen wie ich (also nicht sehr ausgeprägt, aber immerhin dem Durchschnitt entsprechend). Im übrigen kommt für das Treten nur der zweite Gang in Frage; denn sobald der erste nötig wird — und das ist schon bei geringer Steigung der Fall —, ist Treten anstrengender als Schieben.

Ich höre schon den Vorwurf: „Was wollen Sie eigentlich immer mit dem Treten? Unser Quickly ist nicht zum Treten da, sondern zum Motorfahren!“ Stimmt, und ich glaube, es wird auch nur ganz selten Grund zum Treten geben. Nur ein Anlaß muß erwähnt werden. Hierzu das Stichwort „Reservehahn“. Einen solchen hat die Quickly nämlich nicht. Ihr Tank faßt 3,05 Liter, und das reicht für gute 200 km. (Der Normverbrauch wird mit 1,3 Liter/100 km angegeben. Mangels Kilometerzähler konnte ich's nicht nachprüfen. Ist doch aber gleich, ob 1,3 oder 1,6 — nicht wahr?) Nun will man ja nicht alle nasenlang 1 Liter tanken; vielmehr ist man bestrebt, so lange zu fahren, bis 2,5 Liter nachgefüllt werden können, weil sich dann der Tankwart mit seinem auf 5 Liter geeichten Meßbecherchen für die Zweitaktermischung relativ am wenigsten irren kann. Man muß also den Tank bis auf einen halben Liter leerfahren. Das kann leicht ins Auge gehen — um nicht zu sagen: in die Waden, wenn man dann nämlich wegen des Fehlens eines Warnsignals unerwartet hängen bleibt und seinen Reservehahn nur noch in den Tretpedalen findet. Deshalb mein zaghafter Ruf nach einem Doppelhahn, der bei einem halben Liter umgestellt werden muß.

Mit dem Reservehahn bin ich eigentlich schon bei den Kleinigkeiten gelandet. Bleiben wir eine Weile bei solchem Drum und Dran; es macht ja nun einmal zu einem gewissen Teil den Wert eines Fahrzeugs aus — besonders für Leute wie Sebastian Latsch. Da ist zum Beispiel der Ständer, ein allerliebtes Ding, leicht zu bedienen, aber wohl doch etwas zu allerliebste und jedenfalls zu wenig standfest. Man wäre für etwas Stabileres dankbar. — Dann ist da das Schloß: eine 15 cm lange Stahlstange, die man mit einem Sicherheitsschlüssel aus ihrer Ruhestellung im Gepäckträger herauszieht und an anderer Stelle zwischen den Speichen hindurch wieder hineinsteckt. Da hat ganz offensichtlich einer erfolgreich



Was es da Besonderes zu sehen gibt? Nun, zum Beispiel die Zugstange für die Rücktritt-Hinterradbremse mit der Nachstellschraube am Ende, oder das originelle Schloß: zum Anschließen links oben am Gepäckträger die Stange heraus und weiter hinten zwischen die Speichen wieder hinein!

nachgedacht. — Weiter der stabile, handgerechte Traggriff an der rechten Seite, unten beim Motor: wieder nachgedacht. (Ich als Linkshänder bin da allerdings gelackmeiert, komme aber auch ohne den Griff aus.) — Das elektrische Rücklicht hat nach links ein kleines Fenster, so daß man sich auch auf beleuchteter Straße vom Brennen des Lichts leicht überzeugen kann — wieder nachgedacht. — Als Signal hat man — bitte nicht lachen! — eine Fahrradklingel! Man stelle sich vor: man braust mit 45 Sachen und 6000 Touren durch die Straßen, und in der Absicht, jemanden zu warnen, klingelt man! Nee wissen Se, nee... (NB: Ich habe mich eigens erkundigt: obwohl mir die Lingeling-Klingel als „ein typisches Merkmal für Fahrräder“ erscheint, wird sie gottlob zur Erfüllung des § 67a nicht unabwendbar verlangt — ist dort ja auch nicht erwähnt.)

Das Signalinstrument ist meines Erachtens nicht gerade das wichtigste Zubehör an einem Fahrzeug. (Ich gebe pro Monat durchschnittlich viermal Signal, und das auch nur, um einen notorischen Schläfer aufzuwecken, wenn ich längst aus seinem Schreckwirkungsbereich heraus bin. Im übrigen passe ich selbst auf.) Wichtiger ist die Lichtenanlage. Wenn das Scheinwerferlicht auch bei der Quickly für einsame Nachtfahrten zu schwach ist, so kommt die Schuld allein dem — Gesetzgeber zu! Ausgerechnet demjenigen also, der doch vorgibt, um die Sicherheit seiner Untertanen besorgt zu sein. Doch er schreibt für die Moped-Lichtmaschinen eine Höchstleistung vor, und zwar eine Leistung von sage und schreibe 3 Watt!! Diese drei Watt müssen den Zündfunken liefern und Scheinwerfer und Rücklicht mit Strom versorgen. Was dabei herauskommt, nur herauskommen kann, das vermag sich jeder selbst vorzustellen. (Frage an den Gesetzgeber: Was will man mit dieser Maßnahme eigentlich bezwecken?)

Das Vorderrad hängt in einer Schwinghebelgabel — eine unerläßliche Forderung an ein gutes Moped. Die Gabel ist eine typische NSU-Konstruktion,

Der Sattel hängt mit einem Bolzen in einer Gummischlaufe — eine trotz allen guten Willens noch etwas harte Angelegenheit, besonders für Leichtgewichte.



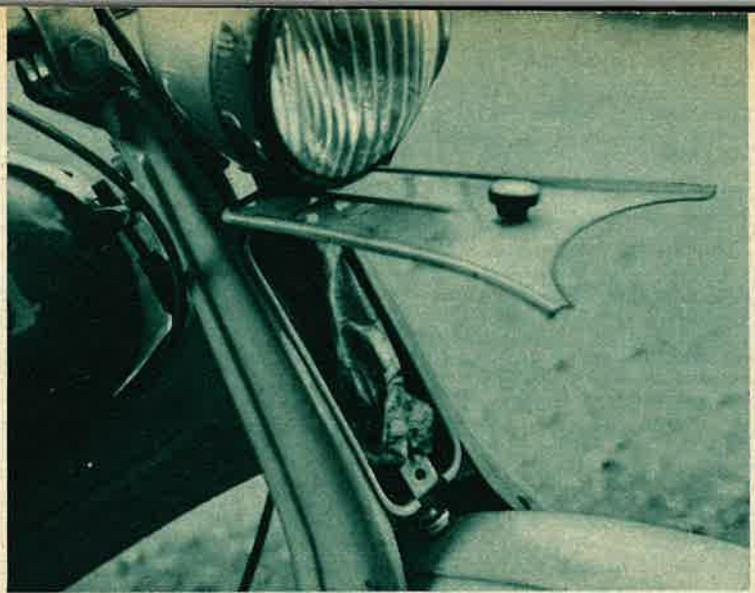
Noch wichtiger als das Licht sind freilich die Bremsen. Die Quickly hat zwei nette Innenbackenbremsen mit einem Trommeldurchmesser von knapp 10 cm. Die vordere Bremse ist motorradmäßig durch Handgriff zu betätigen. Die Hinterradbremse spricht durch Rücktritt auf das Pedal an, wobei der Bremsdruck nicht von der Kette übertragen wird, sondern durch ein solides Gestänge. Es kann durch eine Nockenmutter leicht und feinfühlig nachgestellt werden. Beide Bremsen kann man durchaus mit „gut“ benoten. Dennoch möchte ich Herrn Latsch unbedingt empfehlen, grundsätzlich beide Bremsen einzusetzen, besonders wenn er motorradmäßig flott fährt und nicht bloß so dahintrödelt. (Und einmal probiert, wird er das totsicher gar nicht mehr anders tun!)

Mit dem Bremsgestänge kommt man in Berührung, wenn man zum Beispiel das Hinterrad herausnehmen will. (Steckachse, übrigens an beiden Rädern!) Angenehm wäre es, wenn auf den Kettenspannern Flügel- statt Sechskantmuttern sitzen würden. — Wenn man das Werkzeug wieder wegpackt, ärgert man sich, daß man keinen Handlappen dabei hat. Und man hat keinen dabei — so wenig wie man Flickzeug dabei hat —, weil im Werkzeugkästchen vorn am Steuerkopf kein Raum dafür ist. So originell das Plätzchen ausgesucht ist, möchte ich doch bitten zu erwägen, ob man da nicht eine etwas geräumigere Lösung finden kann.

Luft — wichtiges Stichwort! Die Quickly hat als echtes NSU-Kind einen umfangreichen Ansaugraum. Das ist überaus wertvoll, denn bei der tiefen und freien Lage sind Mopedmotoren dem Straßenstaub besonders ausgesetzt. Mit 1,5 PS (bei 5000 Touren) liegt die Quickly an der oberen Grenze der 50-ccm-Mopeds, und dies, obwohl sie sich bezüglich des Verdichtungsverhältnisses mit 1:5,5 an der unteren Grenze bewegt. Vielleicht trägt diese Gestaltung der Ansaugseite auch zu dem so elastischen Lauf des Motors bei, bestimmt aber zur Geräuschkämpfung: Die Quickly hat im zweiten Gang einen bemerkenswert ruhigen Lauf, den man bis zu Dreiviertelgas sogar als „wunderbar leise“ bezeichnen kann.

Wie bekommt man das Maschinchen denn nun in Gang? Nun, man kann es „mit Schwung“ machen, also wie schon anno tobak der alte Oberförster mit seinem Hilfsmotor, indem man einen Gang einschaltet (es geht im ersten so gut wie im zweiten), losradelt und dann die Kupplung kommen läßt, oder man kann es wie ein Motorrad antreten; als Kickstarter fungiert dann das Pedal. Um dabei den Antritt zu erleichtern, zieht man im ersten Augenblick des Niedertretens den (sonst nur zum Abstellen des Motors notwendigen) Dekompressionshebel, läßt ihn aber nach der ersten Bewegung wieder los. Beim kalten Motor macht man's abgesehen, beim warmen vom Sattel aus. Wupp-wupp, schon läuft das Ding und tuckert dann im Leerlauf unwahrscheinlich leise und gleichmäßig vor sich hin.

Ob so oder so — immer muß zuvor der Vergaser geflutet und, falls der Motor kalt ist, die Luftklappe geschlossen werden. Die Maschine wird entsprechend ihrer geringen Maße rasch, sehr rasch warm und kann beinahe sofort mit Vollgas gefahren werden. Allerdings muß die Startklappe verhältnismäßig lange geschlossen bleiben, sonst schläft der Motor wieder ein.



Was Sie oberhalb des Schutzblechs sehen, ist die halb aufgemachte Werkzeug-Sardinenbüchse. (Alle Fotos vom Verfasser)

Nach all dem ist es wohl nicht mehr schwer, unsere Frage Nummer 1 zu beantworten: „Kommt für den Wochenkartenabonnenten, den notorischen Fußgänger, den ewigen Radler und nicht zuletzt die Gnä' Hausfrau das Moped im allgemeinen und die Quickly im besonderen in Frage, und zwar vor allem für die tägliche Fahrt zur Arbeit, aber auch für kleinere Wochenendausflüge?“ Und ich antworte: sie kommt nicht nur in Frage — sie ist für solche Leute sogar das ideale Fahrzeug! Sie ist preiswert in der Anschaffung (525,— DM, wozu noch 15,— DM für den unentbehrlichen Gepäckträger und die Luftpumpe kommen, was man doch gleich auf den Listenpreis schlagen möge), sie ist überaus einfach in der Bedienung, und sie hat eine geradezu verblüffende Dauerfahrleistung, von der Wendigkeit und Schnelligkeit im Stadtverkehr ganz zu schweigen. Parkplatzsorgen kennt man nicht, als Garage dient gut und gern ein Hausflur oder ein Keller oder sonst ein kleines Nebengelaß. Und: Ein solches Maschinchen ist hervorragend geeignet, den Kreis jener zu dezimieren, die aus einseitiger Fußgängerperspektive heraus gegen alles Groll und Haß hegen, was sich mit Motorkraft bewegt. Die wenigen, hier aufgezeigten Mängel sind dem allen gegenüber — objektiv betrachtet — völlig belanglos und wurden vor allem deshalb angeführt, um zu zeigen, in welche Feinheiten man vordringen muß, um überhaupt Mängel am Quickly zu finden. Jedenfalls habe ich mich nicht leichten Herzens wieder von „meinem“ Testmaschinchen getrennt. Wer hätte das zu Anfang gedacht!

Dipl.-Ing. G. Weihmann

Kleiner Zaubertrick

Ich kenne verschiedene Leute, denen der Volksmund nachsagt, daß sie bei Wettbewerben ein zerlegtes Motorrad im Rucksack mit sich führen. Da wundert man sich nicht, wenn sie jedesmal mit einer Goldenen nach Hause fahren. Daß man aber ohne besagten Rucksack fährt, seine Maschine zur Schnecke macht und dennoch die Goldene mitnimmt, ist etwas völlig Neues im Motorsport und verdient höchste Anerkennung durch die Fachschaft der Zauberer.

Fahre ich da vor einigen Wochen bei der großen Zuverlässigkeitsfahrt — sagen wir anstandshalber — „Rund um die Knatter“ auf meinem R 67-Gespann mit. Die Zeiten waren nicht aufregend schnell, eher schon das Tempo der Teilnehmer. Es ging nur über glatte Straßen und mein Schmiermaxe hatte Zeit genug, in jeder Zeitkontrolle eine Ansichtskarte an eine seiner Bräute zu schreiben. Es versteht sich, daß da im gebührenden Abstand von 50 m vor der Kontrolle jedesmal eine Karawane von Krädern und PKWs geduldig wartend stand. Man plauderte, rauchte und hörte Tanzmusik, die von den Radios der Wagen ertönte. In jeder Zeitkontrolle traf ich meinen guten Freund Werner, der auf seiner 350er ebenfalls zu den zahlreichen Kaffee-fahrern gehörte, obwohl er sonst mit Kaffee und Kuchen nichts im Sinn hat. Neben ihm stand stets als treue Begleiterin eine bildschöne 350er-Horex-Regina. Sie wurde von einem lockigen Jüngling gefahren, der nach Dialekt und Ortskenntnis zu urteilen, ein Einheimischer sein mußte.

Während sich sonst der Verlauf der Fahrt relativ gleichförmig gestaltete, erlebten wir in der vorletzten Etappe eine kleine Überraschung, als besagter Jüngling mit dem berühmten Affenzahn an uns vorbeifegte und uns kümmerliche Gespannfahrer gleichsam auf der Straße stehen ließ. Staubwolke — und nischt wie weg! In

der nächsten Zeitkontrolle, einem Städtchen von ca. 20 000 Einwohnern, traf ich zwar meinen Freund Werner, nicht aber unseren lockigen Sportfreund. Wo war er geblieben?! Das Rätsel löste sich erst am Abend. Doch beim Warten vor der Zielkontrolle sah ich ihn wieder. Hoppla, ich stutzte. Die Maschine sah aus, als hätte er sie gerade aus dem Laden geholt. Kaum ein Stäubchen auf den Felgen. Na, und beim zweiten Hinsehen stellte ich zu meinem allergrößten Erstaunen fest, daß der Ofen 100 ccm an Hubraum und ein Auspuffrohr verloren hatte. Mein Gedanke: „Wenn das man bei der Schlußabnahme gut geht!“ Ihr wißt doch, da kommt so ein wichtiger Funktönär mit Armbinde, geht sehr sachverständig um den Schlitten herum und sieht mit kritischen Blicken nach Schönheitsfehlern, für die er Strafpunkte verteilt.

Typischer Fall von „Denkste“ bei mir! Abends bei der Siegereverkung bekam unser Sportfreund wie all die anderen Vielen seinen Teil vom Goldregen ab. Nun konnte ich doch die angeborene Neugierde nicht mehr bezähmen und mußte ihn nach dem Zauberrezept befragen.

Hier sei es verraten: Ganz einfach! 350er-Regina sauer gefahren, weil er unbedingt als erster Kradfahrer durch die heimatlichen Straßen brausen wollte. (Die holde Weiblichkeit dieses Städtchens sollte den berausenden Anblick eines Lokalmatadors an der Spitze genießen.)

Was macht man aber, wenn ein Lager ausgelaufen ist und noch ca. 100 km abzuspuhlen sind? Man fährt mit letzter Kraft zu seinem Freund Egon, der die 250er-Regina im Stall stehen hat, montiert die Nummernschilder um und fährt auf dem neuen Hobel weiter. Gespräch bei der Schlußabnahme:

Funktönär: „Ihre Maschine sieht ja so sauber aus!“
Sportfreund: „Ja, ich habe sie beim Warten an der Zeitkontrolle gleich geputzt.“

Ach nee, wissense, nee . . .

Bartel