

das Thema Motorrad 1960. Die attraktiven Dekorationen der früheren Jahre, den verschwenderischen Pomp, hatte man diesmal unterlassen. So standen die Ausstellungsobjekte im Vordergrund. Es ging auch ohne gewaltige Fluten von Licht. Zur gleißenden Helle besserer Motorradzeiten war auch wenig Grund. Ganz abgesehen davon, was man wegweisende Neukonstruktion nennt, war an wirklich Neuem deutscher Produktion nicht viel zu sehen.

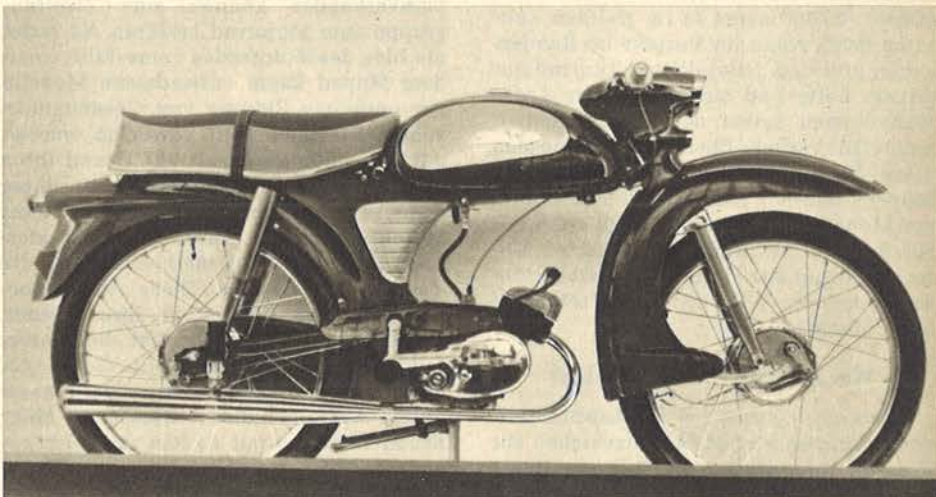
NSU, einst das größte Zweiradwerk der Welt, hat mit dem neuen NSU-Wankelmotor nun Größeres vor als neue Motorräder aufzulegen. Im Zentrum der geräumigen NSU-Halle bemühte sich ein anschauliches Plastikmodell dieses Kreisbolbenmotors unermüdlich rotierend um Verständnis für seine raffinierte, hubkolbenlose Funktion. Neben so gewaltigen Problemen hat man in Neckarsulm dennoch Zeit gefunden, etwas für die 50-ccm-Klasse zu tun. Man entwickelte die Quickly TTK, wobei diese Buchstaben Aufschluß geben über Wesen und Charakteristik dieses flotten Sportmopeds: TT erinnert an die Tourist Trophy, K hingegen bedeutet Kickstarter. Es hat also feste Fußrasten und ist damit in jene neue Gruppe der Zweiräder mit höchstens 40 km/h getreten, die einstweilen ohne Führerschein und ab 1. April 1961 mit dem Führerschein der Klasse V gefahren werden darf. Derlei nennt sich nach neuester Prägung „Mokick“, was unschwer als Motor-Kickstarter zu enträtseln ist. Den Markt wird es wahrscheinlich wenig stören, daß diese neue Klasse technisch betrachtet weder Fleisch noch Fisch ist, aber doch immerhin ein Weg, von der fragwürdigen Vorschrift der Tretkurbel abzukommen. Feste Rasten sind unabdingbare Voraussetzung für wirklich sicheres Fahren. Das neue NSU-Modell zeichnet sich dadurch aus, daß es nicht verschwenderisch mit nichtsnutzigem Blechbehang bedacht wurde, sondern in weiser Beschränkung jenem Motorradbild treu blieb, das eine glückliche Mischung aus klassischer Motorradform und unaufdringlichem Blechaufwand darstellt.

Nicht immer und überall sind Phantasie und Zeichenstift der Konstrukteure so gezügelt worden wie bei dieser kleinen NSU-Maschine. Es ist eine der unangenehmsten Überraschungen dieser IFMA gewesen, sich plötzlich vor neue Modelle gestellt zu



Oben: Der 50-ccm-Motor mit Kühlgebläse hat viele angeregt, sich mit der Idee eines Kleinrollers zu befassen. Dabei fand das rationell arbeitende Hercules-Werk mit dem Modell 222 die beste Lösung in der Form eines Kleinstfahrzeuges, das Motorrad- und Roller-Merkmale vereint. Dieses praktische Fahrzeug ist preiswert; es kostet DM 920.—.

Mitte: Aus dem Moped ist das Mokick geworden. Das neueste Modell der NSU-Quickly-Baureihe mit der Bezeichnung TTK sieht flott und sportlich aus und wird, wie alle NSU-Erzeugnisse, die Jugend sehr ansprechen.



sehen, die in völlig undisziplinierter Weise über das zeitgemäße Maß des Blechaufwandes hinausgeschossen. Erfahrungsgemäß zieht das immer Kreise, es wird für modern und zukunftssträchtig gehalten, leisten kann es sich im Grunde weder diese noch jene Firma. Man hat noch immer nicht gelernt, daß ein Zweirad auch „zu schön“ sein kann. Man kommt zu schwülstigen Wucherungen aus Blech, zu nichts anderem gut, als zum Verlust jeder technischen Harmonie. Man will über die bescheidene PS-Zahl aus den bescheidenen 50 ccm hinwegtäuschen und schiebt sich durch den

Heinkel ist der meist gebaute deutsche Roller. Das Modell Tourist 1961 hat eine neue, ansprechende Motorhaube, serienmäßige Blinkleuchten und einen größeren Scheinwerfer erhalten. Reserverad und Gepäckträger sind weggefallen. Das wird mancher bedauern, zumal der beliebte Roller auch teurer geworden ist.

