'95 Januar/Februar DM 9,–
ederlande hfl 12,–
terreich öS 75,–
hweden skr 55,–
hweiz sfr 9,50

MOTORRAD CLASSIC

E 9486 F ISSN 0937 - 9495
01
4 390948 609004

SUPER GEWINN SPIEL TEIL 1

PREIS: Neue BMW 100 R CLASSIC

NIE MEHR LAUFEN
NSU Quickly Report

- Ariel Square Four-Gespann
- Meine Liebe: DKW 350 Twin
- Kennen Sie Bridgestone?
- Nicht nur Imme: Prototypen von Norbert Riedel

Triumph Thunderbird–gestern und heute

DAS MILLIONEN DING

NSU Quickly

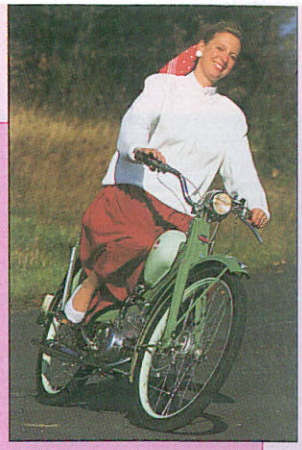
Egal ob Handwerker, Hebamme oder Hilfsarbeiter: Nie mehr laufen hieß die Devise, und was die Massen mobil machten, waren die Quickly von NSU.

Von Frank-Albert Jllg; Fotos: Ulrich Schwab

DAS MILLIONEN DING

Sie waren wirklich an jeder Straßenecke zu sehen, in vornehmen Pastelltönen und mit farblich abgesetztem Tank lackiert, mit und ohne Beinschild, hellem oder dunklem Sattelbezug, mit und ohne Radnetz am Hinterrad. Je nach Ausstattung hießen sie Quickly N, Quickly S oder Quickly L, und alle sind in einer Fabrik gebaut worden, wo die Sulm in den Neckar mündet.

Mit dem Quickly hatte NSU einen absoluten Kassenschlager im Programm, der bis zu 1000 Mal täglich gebaut und in jeden Winkel dieser Welt exportiert wurde. Und nicht einmal zehn Jahre später, nachdem das erste Quickly in Neckarsulm zusammengebaut worden war, hatte NSU damit bereits die Millionengrenze überschritten.



„Quickly fahren ist nicht schwer, und Männer rennen hinterher"
(Friseuse Monika)

Premiere war in der letzten Oktoberwoche 1953 auf der zweiten Internationalen Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung in Frankfurt. Dort machten die Besucher am NSU-Stand Bekanntschaft mit Sebastian Latsch, einem überlebensgroßen Fußgänger, der ab sofort nicht mehr latschen oder allenfalls Fahrrad fahren, sondern sich ein Quickly leisten würde. 525 Mark kostete eines, Gepäckträger und Luftpumpe 15 Mark Aufpreis. Für rund 100 Mark gab es damals schon ein anständiges

Das Ur-Quickly: Gepäckträger und Luftpumpe, anfangs noch als aufpreispflichtiges Zubehör gedacht, waren dann doch serienmäßig. Gerade drei Liter faßte der kleine, aufgesetzte Tank – immer noch genug für 200 km Strecke

Quickly L mit seitlich tief heruntergezogenem Vorderradschutzblech, teilverkleidetem Hinterrad, mit Hinterradschwinge samt zweier ungedämpfter Federbeine (Federweg 40 mm) und mit Vollnaben-Trommelbremsen

Fahrrad, und für den Quickly-Preis sogar ein hochwertiges Rennrad, doch die Strampelei wollten sich viele gern ersparen. Motorisiert zu sein, war in der ersten Hälfte der fünfziger Jahre, in der Wirtschaftswunder-Zeit, das Höchste der Gefühle. Und mit steigendem Einkommen war der Kauf eines Quickly kein unlösbares Rechenproblem mehr.

Hinzu kam, daß ein Moped wie das Quickly ohne Führerschein gefahren werden durfte, nicht zulassungspflichtig war und keine Kraftfahrzeug-Steuer kostete, sondern lediglich ein kleines Blechschild hinten am Schutzblech benötigte, wodurch die für dieses Fahrzeug abgeschlossene, vorgeschriebene Haftpflicht-Versicherung nachgewiesen wurde. Der Begriff Moped war gesetzlich genau definiert. Demnach mußte ein Fahrzeug dieser Kategorie nicht nur deutliche Konstruktionsmerkmale eines Fahrrads haben, sondern auch folgende Voraussetzungen erfüllen: Tretkurbeln mit mindestens 125 mm wirksamer Länge, Raddurchmesser hinten nicht kleiner als 580 mm und ein Gewicht (ohne Kraftstoff) von maximal 33 Kilogramm.

Quasi über Nacht schossen Moped-Modelle wie Pilze aus dem Boden, manches noch ein paar Mark billiger als ein Quickly, doch alle lagen sie hart an der 33 kg-Grenze. Warum trotzdem das Quickly bevorzugt wurde, war das Renommee der Neckarsulmer Motorradfabrik: Fox, Lux und Max waren zu tausenden auf den Straßen zu sehen, dazu noch der Lambretta-Roller und die alte 98er Quick. In fast jedem Dorf gab es einen NSU-Vertreter, und die berichteten natürlich ebenfalls nur Gutes. 1953 war Werner Haas Doppelweltmeister mit NSU geworden (1954 sollten bei den 250ern gleich die ersten drei Plätze an NSU-Fahrer gehen), nicht zu vergessen die zahllosen Erfolge bei Geländesport-Wettbewerben. Wenn also schon ein

Quickly-Modellpflege: größerer Tank mit 4,5 Liter Fassungsvermögen, am S-Modell Tachometer oben im Scheinwerfergehäuse, Seitenstütze, verchromte statt lackierte Felgen und dreiecksförmige Spritzblenden an Vorder- und Hinterradschutzblech

Quickly F für Zwei-Personen-Betrieb (zulässiges Gesamtgewicht 220 kg) mit Hinterradschwinge, zwei hydraulisch gedämpften Federbeinen (Federweg 67 mm) und 23 Zoll-Rädern. Mit knapp 800 Mark war es das teuerste Quickly

DAS MILLIONEN DING

Moped ins Haus kommen sollte, dann eines von NSU.

Wer bisher Angst vor Führerschein-Prüfung und Behördengängen hatte oder einfach das Geld dafür sowie für ein Motorrad samt Steuer und Haftpflicht-Versicherung nicht hatte – für ein Quickly ließ es sich, nein, es mußte sogar dafür zusammengekratzt werden. Und wer vor einem richtigen Motorrad stets Respekt gehabt und geglaubt hatte, mit so einer Maschine nie zurechtzukommen – das Quickly war bezähmbar. Wer Fahrrad fahren konnte, der sollte sich auch mit einem Quickly anfreunden können.

Nie mehr, oder nur noch sehr selten, auf Bus oder Bahn warten zu müssen oder auch dorthin zu kommen, wo es öffentliche Verkehrsmittel erst gar nicht

Hier treffen sich zwei faule Hunde; nicht büffeln, sondern noch 'ne Runde
(Kommilitonen Franz und Karl)

gab, das alles waren schon verlockende Kaufgründe. Das Quickly als Überland-Fahrzeug? Warum nicht. Manch einer erfüllte sich damit den Traum von der Urlaubsreise in den sonnigen Süden, ins benachbarte Ausland oder auch nur vom Wochenendausflug. „Kommt für den Wochenkartenabonnenten, den notorischen Fußgänger, den ewigen Radler und nicht zuletzt die Gnä' Hausfrau das Moped und die Quickly im besonderen in Frage, und zwar vor allem für die tägliche Fahrt zur Arbeit, aber auch für kleinere Wochenendausflüge?" fragte Götz Weihmann, der in Das MOTORRRAD einen Quickly-Test veröffentlichte. „Sie kommt nicht nur in Frage – sie ist für solche Leute sogar das ideale Fahrzeug," war seine Meinung. „Ein solches Maschinchen ist hervorragend geeignet, den Kreis jener zu dezimieren, die aus einseitiger Fußgänger-Perspektive heraus gegen alles Groll und Haß hegen, was sich mit Motorkraft bewegt."

Weihmann, als eingefleischter BMW R 51/3-Fahrer, stand dem Quickly zunächst skeptisch gegenüber. Doch dann war er überrascht, als er statt 15 Minuten Bestzeit für die 14,5 km zu seinem Arbeitsplatz (davon 1/3 Stadtverkehr Stuttgart) mit der Test-Quickly nur 23 Minuten brauchte. „Ich konnte 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."

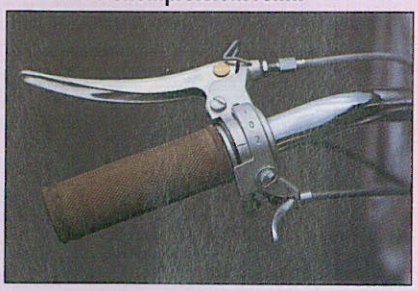
Den Gasdrehgriff bezeichnete Weihmann als „Schnellzuggriff", weil nur 1/8 Umdrehung von Leerlauf bis Vollgas genügte. „Praktisch kennt man als Quickly-Fahrer nur zwei Einstellungen: Vollgas oder gar kein Gas. Emsig und unverdrossen hielt es seine 6000 Touren, wie eine giftige Hornisse sirrte es, und nicht der geringste Leistungsabfall war zu bemerken", schrieb Weihmann und war auch von der Bergsteigefähigkeit des Quickly begeistert. „Und dann ging's hinauf nach Kaltental auf die Schwarzwaldstraße. Die hat 17,8 Prozent. Ich konnte im steilsten Stück sogar das Gas wegnehmen und aus Schrittgeschwindigkeit ohne Trethilfe wieder beschleunigen."

Zur Not ließ sich, falls der drei Liter-Tank mangels Kraftstoffhahn ohne Reservestellung versehentlich einmal trokkengefahren wurde, mit dem Quickly auch radeln, wozu der Kupplungsgriff durch Einklinken eines kleinen Drahtbügels fixiert, dann im ersten der beiden Gänge angeradelt und in den Zweiten geschaltet werden konnte. „Aber ein Moped ist doch so eine Sache. 33 kg wollen in Schwung gehalten sein. Im übrigen kommt nur der zweite Gang in Frage, denn schon bei geringer Steigung, im Ersten, ist Treten anstrengender als Schieben", berichtete Weihmann über die Schinderei.

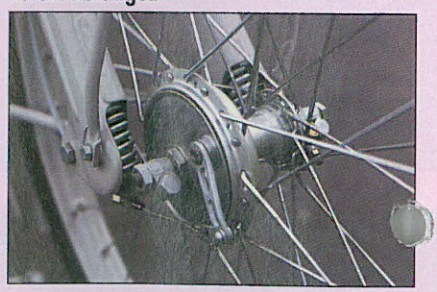
Als Abstellvorrichtung gab es eine Stütze aus zurechtgebogenem Stahldraht. Götz Weihmann hätte sich á la Motorrad einen stabilen Ständer gewünscht, doch NSU mußte der 33 kg-Formel wegen mit jedem Gramm Gewicht geizen. Bei der Lichtanlage war Kritik ebenfalls angebracht, doch hier waren NSU beim Quickly die Hände gebunden. Der Gesetzgeber hatte für Mopeds eine Maximalleistung der Lichtmaschinen von drei Watt vorgeschrieben. Weil davon ja auch die Zündung ihren Teil haben wollte, konnte für Rückleuchte und Scheinwerfer nicht mehr viel übrigbleiben. Zum Glück sollte die unsinnige Gewichts- samt der Lichtmaschinen-Vorschrift bald fallen – nicht zuletzt auch, nachdem Chefredakteur Carl Hertweck mehrmals in seiner bekannt forschen Art dagegen gewettert hatte.

Noch bis zum Jahresende 1953 wurden 9120 Quickly produziert. Zugegeben, der Name des Mopeds paßte nicht gerade gut zum damaligen Motorrad-Programm und dessen genialen, einprägsamen Typen Fox, Lux oder Max. „Quex" stand noch zur Wahl, klang aber ebenso komisch wie „Quix". Weil das neue NSU-Moped die mehr als 300 000 Mal gebaute 98er Quick ablösen sollte, wurde es dann eben das Quickly.

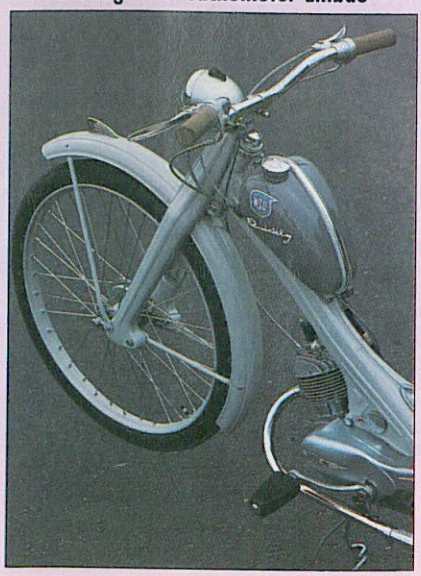
Kupplungsgriff mit Drahthaken zum Feststellen für Tretbetrieb, Daumenhebel für Dekompressionsventil



Quickly-Bremse, die erste: noch mit Ankerplatte aus Leichtmetallguß



Spartanische Ausstattung: Ab Fahrzeug-Nr 281718 Scheinwerfergehäuse für nachträglichen Tachometer-Einbau



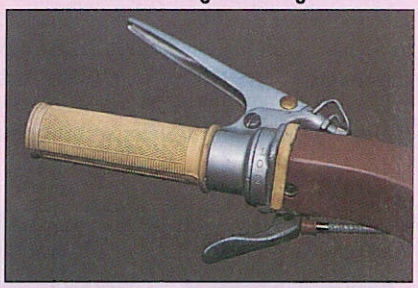
Und wie schon einst für die Fox, die Lux und die Max, lief auch für die kleinste NSU wieder eine bemerkenswerte, gigantische Werbekampagne an. Der Schriftsteller Thaddäus Troll, der Komponist Ludwig Schmidseder und die Filmstars Gunther Philipp, Grete Weiser und Hans Richter ließen sich für Fototermine mit einem Quickly gewinnen – und natürlich auch bezahlen. Geld war im Hause NSU ja mehr als reichlich vorhanden. Und bei einer Tagesproduktion von 1000 Stück kam es auf drei Dutzend Quickly, die werbewirksam an die Siegerinnen der Miß-Wahlen in 35 deutschen Großstädten vergeben wurden (plus einem Quickly für Miß Germany 1956), erst recht nicht mehr an.

Nicht mehr laufen, Quickly kaufen, lautete die Aufforderung zur Mobilmachung auch des letzten Fußgängers. 1954 war im Motorradgeschäft bereits eine Stagnation zu spüren, dafür sollte die Quickly-Produktion raketenhaft nach oben schnellen. Knapp 125 000 Exemplare waren es, im Jahr darauf sogar fast 230 000 Quickly N, wovon der größte Teil freilich exportiert wurde. Von allen von 45 Herstellern in Deutschland gebauten und für den Export bestimmten Mopeds war jedes zweite ein Quickly.

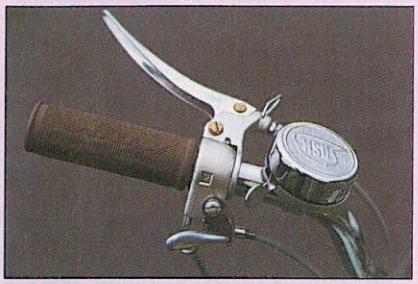
Zielstrebig peilte NSU, mittlerweile zum größten Motorradhersteller der Welt avanciert, für das Jahr 1956 die 500 000er Grenze für die Quickly-Gesamtproduktion an. Diese imposante Zahl wäre allein schon mit dem seit gut zwei Jahren bekannten Quickly-Typ erreicht worden, doch das war für NSU zu wenig. Allein schon der Konkurrenz wegen – und weil die Deutschen langsam auch wieder wählerisch wurden, gab es ab 1956 außer dem Quickly N auch die Quickly-Typen S und L.

Ersteres unterschied sich zum Normal-Modell durch einen oben im Scheinwerfer-Gehäuse eingesetzten,

Drehgriffschaltung am Quickly L. Unter dem Blechpreß-Lenker war auch die Fahrradklingel verborgen

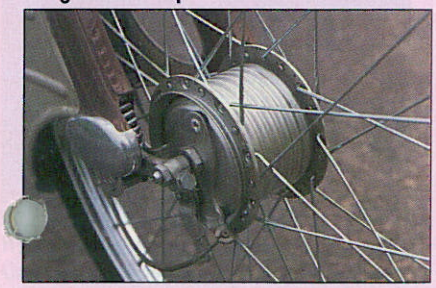


Ganganzeige – ein alter Hut: Quickly-Drehgriff mit Sichtfenster für die Gangkontrolle

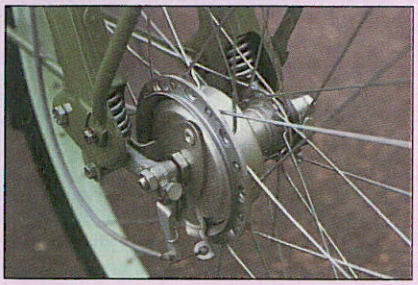


Quickly F: Erster Gang sehr kurz (1:2,44), dritter Gang (1:1) entsprechend Gang zwei beim Standard-Quickly

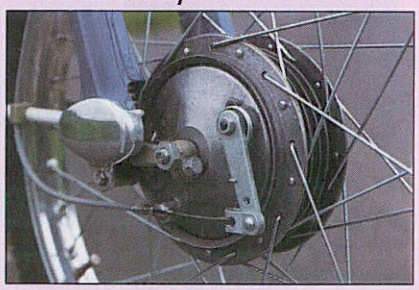
Kleine Vollnaben-Trommelbremse, jetzt mit Ankerplatte aus billigerem Profilpreßblech



Standard-Bremse der N- und S-Modelle. Vollnabenbremse nur bei Modellen ab Nr 482755 nachrüstbar

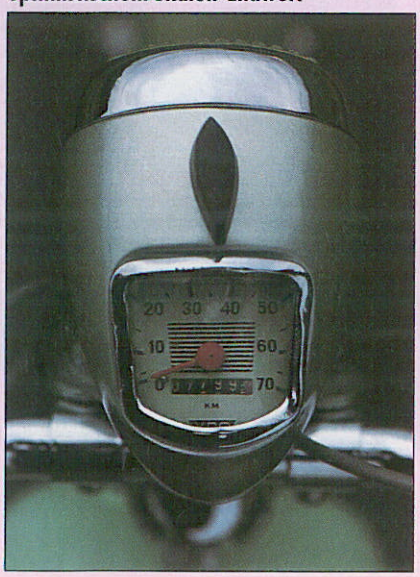


Aus dem NSU Maxi-Teilelager: Leichtmetall-Vollnaben-Trommelbremse am Quickly F

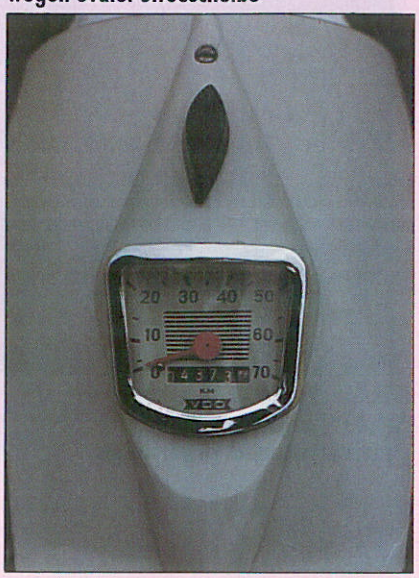


Quickly L-Lenkerpartie. Lenker, Scheinwerfer- und Tachometergehäuse als gemeinsames Blechpreßteil

Scheinwerfergehäuse mit eingesetztem Tachometer und optimistischem Skalen-Endwert



Alter Tachometer, aber neues Plastik-Scheinwerfergehäuse wegen ovaler Streuscheibe

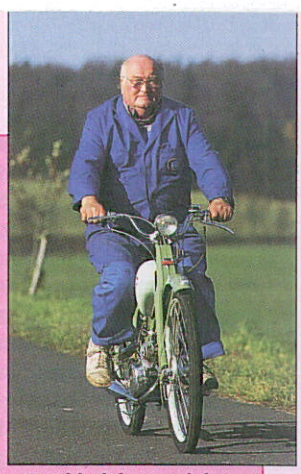


kleinen Tachometer und durch „Radblenden“ genannte Teilverkleidung an Vorder- und Hinterrad zu besserem Spritzschutz. Neben dem nach wie vor mickrigen Mittelständer gab es eine zusätzliche Seitenstütze, und die Felgen waren hochglanz-verchromt. Außer der Standardfarbe Jadegrün gab es gegen Aufpreis die Kombination Lidoblau/Perlgrau.

Für das Basismodell hatte NSU den Preis deutlich reduziert. 465 Mark kostete das Quickly N nur noch, während das Quickly S 515 Mark einfarbig und 530 Mark zweifarbig kostete. Das teuerste Quickly war fortan das L-Modell, schon von weitem durch die markante Blechverkleidung zu erkennen, die sich vom Sattelrohr bis zur Rückleuchte schwang und die obere Hälfte des Hinterrades fast völlig verschwinden ließ. Auch das Vorderradschutzblech war seitlich weit herunter- und am hinteren Teil zur Radnabe hin vorgezogen.

Beim Quickly L bildeten Lenker, Tachometer- und Scheinwerfergehäuse eine aus Blechpreßteilen hergestellte Einheit, unter der auch die Seilzüge für Gas, Kupplung, Handbremse und Drehgriffschaltung und sogar die Fahrradklingel verborgen blieben. Und erst auf den zweiten Blick waren die Hinterradfederung mit zwei kurzen, ungedämpften Federbeinen und die Vollnaben-Trommelbremsen zu erkennen. 595 Mark kostete ein Quickly L mit Weißwandreifen, dafür standen gleich drei verschiedene Zweifarb-Kombinationen zur Wahl: Lidoblau/Perlgrau, Korallenrot/Walgrau, Virginiabraun/Isarsand. Wer sich heute also beispielsweise über die Farbtöne der aktuellen BMW-Motorräder amüsiert (dort gibt es Mysticrot, Avusschwarz, Arktisgrau und Navarraviolett), sollte bedenken, daß NSU sich schon vor 40 Jahren um Farbtonangaben bemüht hat, die selbst ein Blinder erkennt.

Für jedes Quickly gab es für 39 Mark und nachrüstbar ein sogenanntes Beinschild, mit dem sich der Wetterschutz noch ein bißchen verbessern ließ. Inklusive nachrüstbarer Seitenblenden für den Spritzbereich an Vorder- und Hinterrad waren für das Zubehör 48 Mark zu zahlen. Sicher hätte sich manch jugendlicher Käufer anstelle etwas mehr Blech lieber einen Gang mehr gewünscht, doch NSU blieb bei zwei Fahrstufen. „Ein Dreiganggetriebe hat

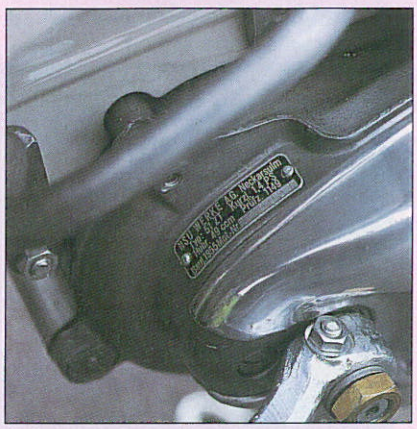


„Mein Quickly fährt, und das ist wahr, mit mir jetzt bald schon 40 Jahr“ *(Opa Helmut)*

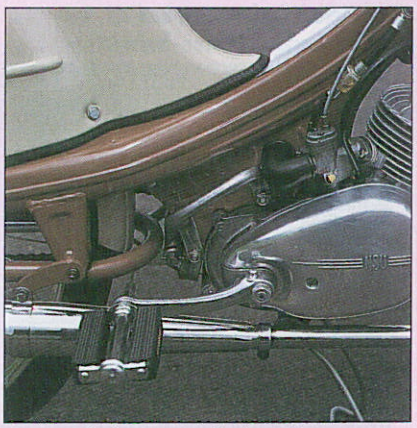
Quickly-Rücklicht, das erste: mit kleinem „Bullauge“ links zur kurzen Kontrolle beim Fahren

Zusätzliche Seitenstütze am Quickly L. Links unten am Rahmen, oberhalb der Motoraufnahme, die Starterklappe

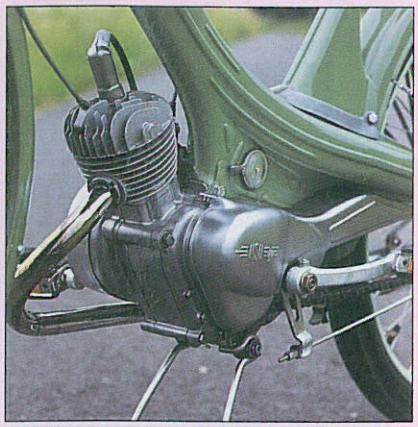
Nicht viel größer als beim Fahrrad: Quickly-Einheitsrückleuchte ohne Bullauge ab 1956



Ehrlich: Was NSU als Kurzleistung (1,4 PS) angab, war für Quickly-Fahrer selbstverständlich Dauervollgas



Hinterradschwinge einfach: U-förmiger Stahlrohrbügel an Rahmenauslegern, dafür aber Schmiernippel



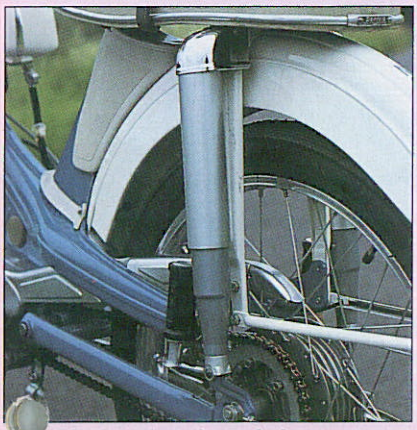
Quickly-Motor: Kurbelgehäusehälften und Primärgehäusedeckel aus Leichtmetallguß, äußere Deckel aus Blech gepreßt

außerdem sowieso wenig Wert angesichts einer Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h, die für Mopeds vorgeschrieben ist," ließ der Hersteller verlauten. Drei Gänge gab es bei der Konkurrenz wie Mars etwa, wo jugendliche Mopedkunden mit der Monza bedient wurden.

Die Quickly-Kundschaft setzte sich ohnehin aus Damen und Herren jener Altersklassen zusammen, die ihre Sturm- und Drang-Zeit längst hinter sich hatten. Trotzdem waren jüngere Quickly-Fahrer nicht unglücklich, denn ein Quickly war trotz Zweiganggetriebe allemal schnell genug. Und wenn es trotzdem ein bißchen mehr sein mußte, half bastlerisches Frisiergeschick.

Das Quickly S war mit 122 716 Stück der Renner 1956, hinzu kamen 47 295 Quickly N. Das Quickly L wurde erst im Herbst vorgestellt und wurde 1957 mit 55 650 Stück nur knapp Zweiter hinter dem Quickly S (58 300). Das Quickly N wurde immerhin noch 34 000 Mal gebaut. Dabei hatte sich Götz Weihmann im November 1956 als Kaffeesatz-Leser versucht und „70 Prozent L-Modelle, 20 Prozent Quickly S und zehn Prozent Quickly N" prophezeit.

Zum Ende der fünfziger Jahre hin hielten sich nur noch das N- und S-Modell mit respektablen Stückzahlen, wohl auch des niedrigen Preises und ihrer bewährten, einfachen und zuverlässigen Technik wegen. Das teurere Quickly L hingegen fiel in der Käufergunst rapide ab. 1958 waren es wenigstens noch 16 400, dann 1959 nur noch 4700. Dennoch: 1959 war das Millionending der



Hydraulisch gedämpfte Federbeine am Quickly F samt verdrehsteifer Hinterradschwinge mit ovalem Rohrquerschnitt

Quickly F-Tank mit 6,6 Litern Fassungsvermögen. 23 Zoll-Felgen mit 2,25 statt zwei Zoll breiten Reifen

Das schnellste Quickly der Welt

Der Mann hieß Gustav Adolf Baumm, war gelernter Grafiker, aber nicht einer von der rein künstlerischen Sorte. Baumm war überzeugt, daß sein intuitiver Entwurf einer Stromlinien-Verkleidung das Non Plus Ultra für ein Rekordfahrzeug sei. Weil er weder handwerkliche Ausbildung noch Ingenieursstudium vorweisen konnte, wollte ihm die Fachwelt kaum glauben und tat ihn als verrückten Spinner ab. Doch bei NSU fand der Autodidakt Gehör, und dort sollten seine Vorstellungen Wirklichkeit werden.

Nachdem die Stromlinienform nach Baumm's Vorstellungen aus Leichtmetallblech gebaut und deren aerodynamische Werte gemessen wurden, war die Fachwelt sprachlos. 380 cm war der Körper mit der Form einer etwas flach gequetschen Zigarre lang, nur 73 cm breit, und die Gesamthöhe des Rekordfahrzeugs – weil die 16 Zoll-Räder nur zwei Handbreit unten herausragten – betrug nur 75 cm. Baumm, nicht nur Schöpfer, sondern auch Rekordfahrer, lag wie in einem Liegestuhl fast flach auf dem Rücken, blickte durch eine kleine Klarsichtscheibe in der Einstiegshaube über sich nach vorn und hatte die Hände am unterhalb der Sitzschale angeordneten Lenker.

74 kg wog das Rekordfahrzeug, Baumm selbst, 182 cm groß, aber spindeldürr, wog 59,5 kg. Der fahrtwindgekühlte Quickly-Motor im Heck, direkt hinter dem Fahrer, leistete bei 1 zu 13 Verdichtungsverhältnis, mit 16er BING-Vergaser und mit Alkohol als Kraftstoff 3,4 PS bei 7000/min. Speziell konstruiert waren das Vierganggetriebe und die Trockenkupplung mit nur einer Scheibe, die Batterie/Spulenzündung kam von Bosch.

Die Rekorde, aufgestellt 1952, über den Kilometer und die Meile mit fliegendem Start lagen bei 39,3 Sekunden respektive 64,1 Sekunden (entsprechend 92 und 90 km/h). Baumm fuhr diese beiden Distanzen in 28,3 und 45,3 Sekunden, was 127 respektive 128 km/h entsprach. Doch es sollte noch doller kommen. Kaum ein Jahr später, am 10. Mai 1955, trieb Baumm die Geschwindigkeiten auf 150 respektive 151 km/h hoch. Das Rekordfahrzeug war dazu unverändert geblieben, nur der Quickly-Motor auf 4,7 PS gepäppelt worden. Als Nenndrehzahl gab NSU 7800/min an, maximal sollten 9000/min möglich sein. Mit nicht einmal fünf PS derartige Geschwindigkeiten zu erreichen, sprach für die aerodynamische Güte der Baumm'schen Verkleidungsform.

Wer weiß, was Gustav Adolf Baumm noch alles eingefallen wäre. Seine Idee vom Stromlinien-Fahrzeug beschäftigte den ruhelosen Tüftler jedenfalls Tag und Nacht. 35 war er, als er am 23. Mai 1955 eine weitere Versuchsfahrt nicht überleben sollte.

Gustav Adolf Baumm: Bei NSU konnte er seine Vorstellungen über die Form eines Rekordfahrzeugs verwirklichen. Was er entworfen hatte, ließ in Sachen Aerodynamik die Fachleute sprachlos werden und war mit frisiertem Quickly-Motor 151 km/h schnell

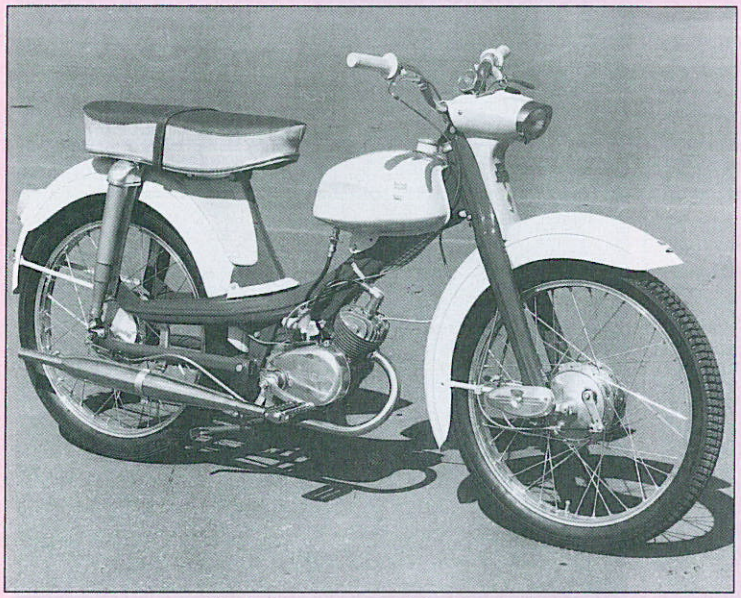
DAS MILLIONEN DING

Quickly-Gesamtproduktion erreicht. Schützenhilfe durch Neukonstruktionen war dazu allerdings nötig geworden.

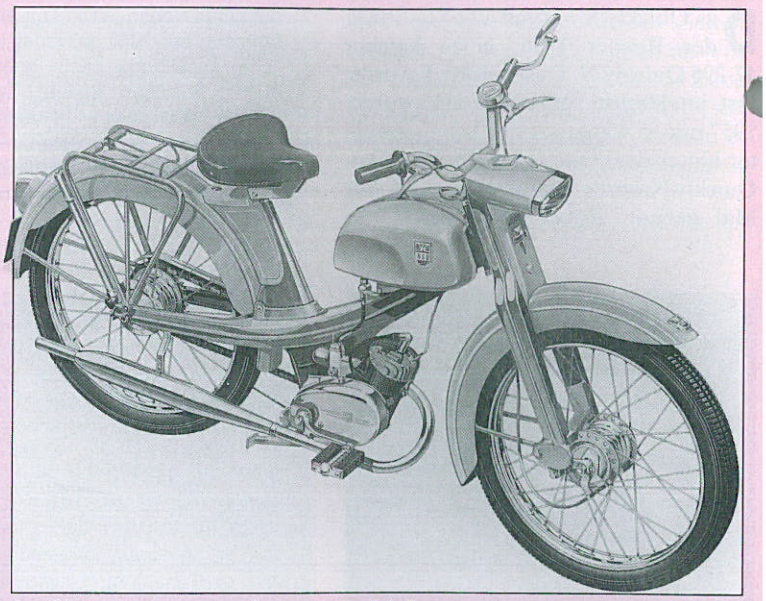
Unter der Bezeichnung Quickly Cavallino hatte NSU seit Herbst 1957 nun auch ein Moped im Angebot, das ganz auf die jugendlichen Wünsche zugeschnitten war. Die Gemeinsamkeiten mit dem Ur-Quickly beschränkten sich allenfalls noch auf ein paar Motorteile, Fahrgestell (mit Zentralrohrrahmen und Teleskopgabel) und Ausstattungsdetails waren völlig neu und so eng an Motorrad-Maßstäbe angelehnt wie einst das Quickly und dessen Fahrrad-Attribute. Und natürlich hatte das sehr sportlich wirkende Quickly Cavallino ein – wenige Monate zuvor noch als vollkommen überflüssig heruntergespieltes – Dreiganggetriebe.

Ein Quickly und ein Abendkleid paßt allen Damen jederzeit
(Filmschauspielerin Grete Weiser)

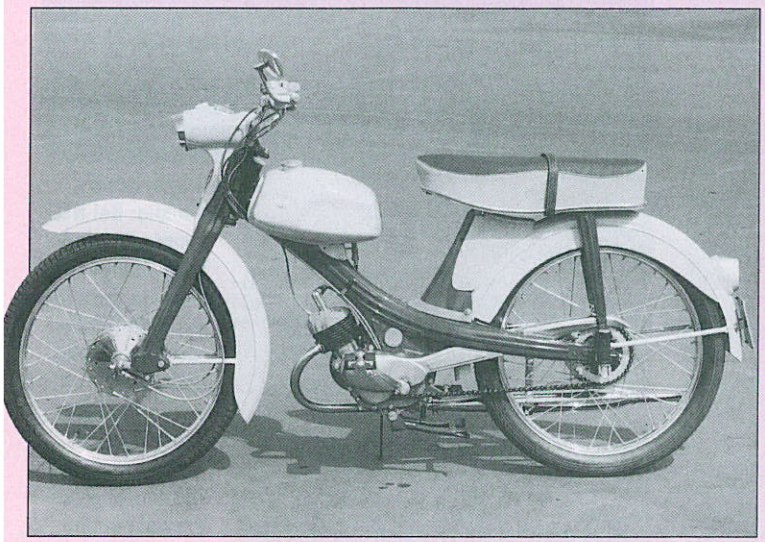
1961 wurden zum Schluß noch einmal 2000 Quickly L gebaut, neben 9000 Quickly N und 15 665 Quickly S. Doch 1962 war auch für letztere beiden Modelle nach nur noch rund 1800 Einheiten pro Typ das Ende des Ur-Quickly gekommen. Seit 1960 gab es aus dem Hause NSU nämlich Alternativen: das Quickly S 23 ein- oder zweisitzig (Quickly S 2/23) für 658 respektive 718 Mark. Und 1962 kam das Quickly F hinzu, ebenfalls für zwei Personen zuge-



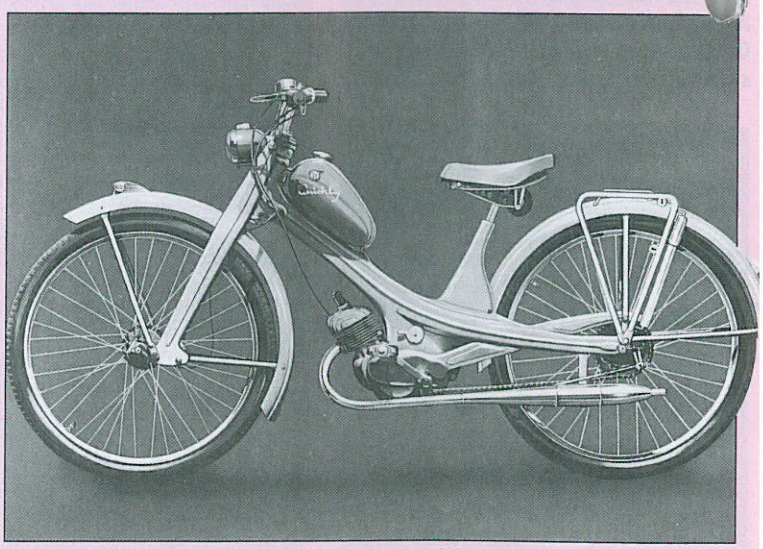
Werksfoto eines Quickly F. Die Farbkombination hieß „Fliegerblau/Arconasand". 1964 kostete dieses Modell schon 830 Mark



Quickly S 23: Mit 698 Mark nur 60 Mark billiger als die Zweisitzer-Ausführung und geringfügig schwächerem Motor (1,4 statt 1,7 PS)



Werksfoto eines Quickly S2/23: Vorderpartie wie beim Quickly F, doch ohne Hinterradfederung und mit zwei Gängen, Dreiganggetriebe gegen Aufpreis



Werksfoto des serienreifen Quickly, wie es auf der IFMA im Oktober 1953 ausgestellt wurde. Verworfen wurde die aufwendige Sattelfederung über Gummispannrolle

lassen, aber mit aus dem Quickly L weiterentwickelter Hinterradschwinge samt zwei Federbeinen und deshalb knapp 800 Mark teuer.

Charakteristisch für die 23er-Typen (gemäß der kleineren Radgröße und mit breiteren Reifen) der letzten Quickly-Baureihe war der sogenannte freie Durchstieg zwischen Tank und Sitzbank, wofür sich der Quickly-typische Rahmen aus Blechpreßteilen stets bestens geeignet hatte. Doch die Zahl der „Gnä' Frauen" – wie Götz Weihmann es formuliert hatte, die noch ein neues Quickly kauften, sollte rapide abnehmen. Und die Herren der Schöpfung, die sich Mitte der fünfziger Jahre ein Quickly gekauft hatten, fuhren 1962 entweder schon in einer BMW Isetta, einem Zündapp Janus oder gar in einem VW Käfer – oder sie fuhren immer noch auf ihrem Quickly. Das Ding war einfach nicht totzukriegen, und wenn einmal etwas gerissen, verbogen oder ganz einfach verschlissen war, war Ersatz beim NSU-Händler sofort und konkurrenzlos preiswert zu haben.

Zehn Jahre also währte das NSU Quickly, bevor NSU das Angebot an motorisierten Zweirädern für 1964 radikal zusammenstrich, sich künftig auf den Automobilbau konzentrierte und das Moped-Geschäft anderen überließ. Doch so schnell wurden die Quickly nicht vergessen. Bis in die siebziger Jahre hinein sollte mancher junge Kerl seine ersten Fahrversuche auf einem Quickly erleben – auf abgelegenen Wegen und noch lange nicht reif genug für den Straßenverkehr. Deshalb dürfte mancher Herr sich heute schmunzelnd an das Quickly seines Vaters, seines Onkels oder seiner Tante erinnern. Und wenn einen von diesen jetzt der Wunsch packt, sich ein Stück seiner kindlichen Jugend zurückzukaufen, der soll sich in der Redaktion melden. Wir wissen, wo es noch neue Quickly gibt. ▷

Klaus Westrup über seine Erinnerungen an die Quickly-Zeit

Nicht mehr laufen . . . Quickly kaufen", textete die NSU-Werbeabteilung 1954, im Geburtsjahr des Neckarsulmer Millionensellers. Für mich galt allerdings eher die Parole, nicht mehr treten, Quickly kneten. Nach einem runden Jahrzehnt mit NSU-Fahrrädern kam mit Vollendung des 16. Lebensjahres die entscheidende Zäsur in der Mobilität, das Ende der Tretkurbel, die ich millionenmale geschwungen hatte, damals ganz ohne jenen sportlichen Ertüchtigungsanspruch, der dem aktuellen Radler das harte Los der Beinarbeit versüßt. Nun, mit den zarten und dennoch gewaltigen 1,4 Pferdestärken, die dem 49 Kubikzentimeter großen NSU-Zweitakter entwuchsen, wurden die Berge flach und die Geraden kurz. Und die Tretkurbeln, die ja auch Quickly bauartbedingt besaß, brauchte man nur einmal – zum Antreten. Dann stieg zuverlässig blauer Rauch aus dem verchromten Auspuffrohr, der eigentlich nur im Falle einer Kerzenbrücke gelegentlich versiegte, und die Welt stand offen.

Quickly fahren war in. Und auf die Frage, welche Art der Motorisierung in meinem damit üppig bestückten Leben den größten Eindruck hinterlassen habe, antworte ich wahrheitsgetreu nicht mit Ferrari Daytona, sondern mit Quicklý. Gewiß, die Mühsal des Tretens hätten auch andere Mopeds jener Tage abgenommen, die Vicky von Victoria zum Beispiel oder der Fratz von Dürkopp. Doch Quickly war nicht nur, wie ich fand, das formschönste Moped der fünfziger Jahre, sondern auch jenes mit der größten Ausstrahlung. Hinzu kam, daß der eigene Vater mich an der Namensfindung beteiligt hatte, während eines sonntäglichen Spaziergangs.

Quick 50 oder Quecks standen ebenfalls noch zur Debatte, und in Anbetracht ihrer phonetischen Dürre war es leicht, sich für den BEgriff Quickly zu entscheiden, der mit zunehmender Popularität später zu einem Synonym für Mopeds schlechthin wurde – vergleichbar heute mit Tempo bei den Papiertaschentüchern.

Durch die Ungnade einer zu späten Geburt bereits im Jahre 1941 hatte ich das magische 16. Lebensjahr zum Quickly-Debüt 1954 noch nicht erreicht. Und so mögen mir alle noch lebenden Polizisten jener Jahre jetzt verzeihen, wenn ich zugebe, mit dem Ur-Quickly der Familie, natürlich noch mit kleinem Tank, separatem Rundtachometer und der eigenwilligen Gummirolle als Sattelfeder, auf kleinen Straßen schwarz unterwegs war – hingerissen von der Kraft des Motors und dem sinnlichen Genuß, über Tretkurbeln zu sitzen, die nicht getreten werden mußten. Zwei Gänge reichten fürs maschinelle Glück, zumal man – was ich nie ausprobierte – im ersten den Gotthardpaß bezwingen konnte.

Das erste eigene Quickly war das sogenannte L-Modell, schon dreigängig, zweifarbig, mit kleiner Hinterradfederung (Weg vier Zentimeter) und, Allwetterpilot, der ich war, Beinschutz. Nun brauchte ich sie nicht mehr, die Jacken, Mäntel und Kappen, die mich älter machten und bei Gesichtskontrollen der Polizei schützen sollten. Sweet little sixteen war nun ganz legal unterwegs, wenn man einmal davon absieht, daß ein Bing-Vergaser mit zwölf Millimeter Durchlaß montiert war – Stichwort: Export-Vergaser. Er sorgte für besseren Durchzug, und der wiederum verhalf meiner rasanten Dreigang-Maschine auch in etwas schnelleren Kurven zu den angestrebten Schräglagen. Oft hörte man uns schon von weitem in einer Art Ton-Triologie herankommen, das Sägen des Motors, das metallische Kratzen des Beinschutzes und, leider gar nicht so selten, das Ganzkörper-Geräusch, wenn der Kampf mit den physikalischen Gesetzen wieder einmal verloren war.

Bald sind's 40 Jahre her: Klaus Westrup mit einem durch – als Extra lieferbare – Beinschilder aufgerüsteten Quickly L. So wie ihm ist es manch jungem Kerl ergangen. Wer erinnert sich auch noch an seine Quickly-Zeit?

Gebrochen ist nie etwas, weder ein Bein noch ein Pleuel. Den ernsthaftesten Zwischenfall gab es, als auf regennassem Kopfsteinpflaster in einer süddeutschen Kleinstadt ein älterer Mann vors Moped lief und immerhin 20 Meter, auf dem vorderen Kotflügel balancierend, bis zum sturzfreien Stillstand mitfuhr. Ich fragte routiniert, ob es ihm etwas gemacht habe. Er blickte stumm an seinem Lodenmantel herunter und schüttelte den Kopf. Auf Quickly konnte man sich in jeder Situation verlassen.

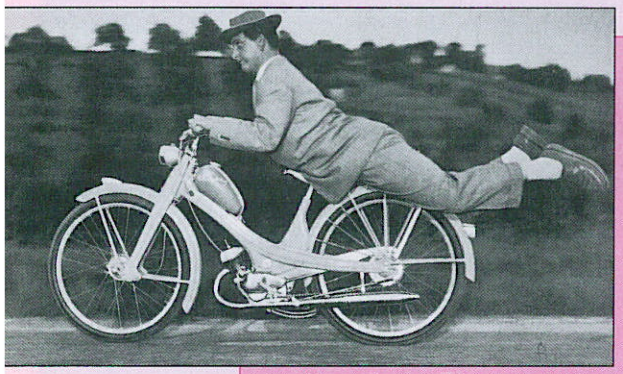
Irgendwann trennten wir uns. Ein Freund aus der Oberprima war scharf auf das Moped, mit dem sich meine Welt vergrößert hatte. Wir haben uns, Prima-Rollerfahrer, der ich dann war, aus den Augen verloren. Wo mag sie geblieben sein, die treue Seele mit den Kratzspuren am Beinschutz? Vermutlich recycled. Irgendein Opelfahrer wird sie als Kotflügel genossen haben.

Die Technik der NSU Quickly

Das Quickly mußte zur Familie der großen NSU-Motorräder passen. Deshalb finden sich an der Kleinsten auch konstruktive Details der Großen.

Von Frank-Albert Jllg; Fotos: Werk, Archiv

Zu Beginn der fünfziger Jahre hatte NSU, zumindest innerhalb des deutschen Angebots, die modernsten Motorräder im Programm. Die Fox mit ihrem Einzylinder-Viertaktmotor war schon einzigartig in ihrer Hubraumklasse, und die Lux mit ihrem 200er-Zweitaktmotor galt, vor allem aber wegen ihres Fahrgestells, als Meilenstein im deutschen Motorradbau.



Versuchen wollte er's im Liegen, ob so ein Quickly auch kann fliegen
(Filmschauspieler Gunther Philipp)

Verständlich also, daß sich NSU verpflichtet fühlte, bei der Konstruktion des Quickly die enge Anbindung an die Motorräder des Hauses zu suchen. Das Moped mußte ganz einfach einen ebenso soliden, qualitativ hochwertigen Eindruck machen, etwas anderes konnte und durfte sich NSU gar nicht leisten. Selbstverständlich sollten die einzelnen Baugruppen im Werk gefertigt werden, Konfektionsware kam nicht in Frage – auch wenn Zukaufen vielleicht sogar preisgünstiger gewesen wäre. Aber in Großserie würden sich konstruktiver und fertigungstechnischer Aufwand – wie etwa für Rahmen und Vordergabel – samt den Quickly-Fertigungseinrichtungen schnell amortisieren.

Wie Fox, Lux und Max sollte auch das Quickly einen enorm verdrehsteifen Rahmen aus miteinander verschweißten Blechpreß-Formteilen bekommen. Er hatte, von der Seite gesehen, die Form einer Banane (welche dem erwünschten freien Durchstieg sehr entgegenkam), nahm vorn den Lenkkopf auf, teilte sich unterhalb des Sattelrohres in zwei Ausleger, an deren hinterem Ende die Hinterradachse aufgenommen wurde. Die Vordergabel war ebenfalls ein Blechpreß-Formteil und trug, analog zu Fox, Lux und Max, zwei kurze Schwinghebel (mit Klemmaugen für die Vorderradachse), die sich jeweils gegen zwei kurze, in den Gabelscheiden versteckte Druckfedern abstützten. Der Raum zwischen den beiden Gabelscheiden, in Lenkkopfhöhe und zwischen Vorderradschutzblech und oberer Gabelbrücke, wurde als kleiner Werkzeugbehälter genutzt. Anstatt den Hohlraum im Blechpreßrahmen als Kraftstoffbehälter zu nutzen, entschied sich NSU – wohl der Motorrad-Optik wegen – für einen separaten, eiförmigen und aufgeschraubten Tank.

Derselbe hohe Aufwand war auch beim Motor zu erkennen. Soviel (Leistung und Getriebestufen) wie nötig, so wenig (Gewicht) wie möglich hieß zwangsweise die Devise, diktiert von den gesetzlichen Vorschriften hinsichtlich Höchstgeschwindigkeit und Fahrzeuggewicht. Denn 30 kg plus zehn Prozent Toleranz (die jeder Mopedhersteller natürlich voll nutzte) durften ja nicht überschritten werden.

Die beiden Hälften des vertikal geteilten Kurbel- und Getriebegehäuses sowie der Primärgehäusedeckel wurden, wie auch Zylinder (mit Hartchrom-Lauffläche) und Zylinderdeckel, aus Leichtmetall gegossen. Die Abdeckungen von Kupplungs-Ausrückhebel und Ritzel auf der linken und des Schwung licht-Magnetzünders auf der rechten Seite waren aus Leichtmetallblech.

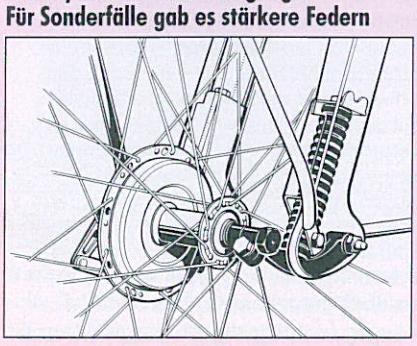
Der Quickly-Kurbeltrieb war zweifach wälzgelagert, mit einem dritten, zusätzlichen Stützlager für den langen linken Kurbelwellenstumpf, der auch noch Zwei-Scheiben-Kupplung und Primärritzel tragen mußte.

Neben dem Zweigang-Wechselgetriebe – mit Zahnrädern in Dauereingriff, über Drehgriff und Seilzug betätigte Klauenschaltung mit Schaltgabel – gab es noch ein sogenanntes Tretgetriebe zum Starten des Motors, zum Mittreten bei besonders starken Steigungen und, durch Rücktritt, zur Bremsbetätigung hinten. Zur Not ließ sich das Quickly auch á la Fahrrad fahren, wenngleich das mehr Mühe machte, weil Getriebe-, Primärräder und äußerer Kupplungskorb mitdrehen mußten und der Motor nur durch die ausgerückte Kupplung abgekoppelt war.

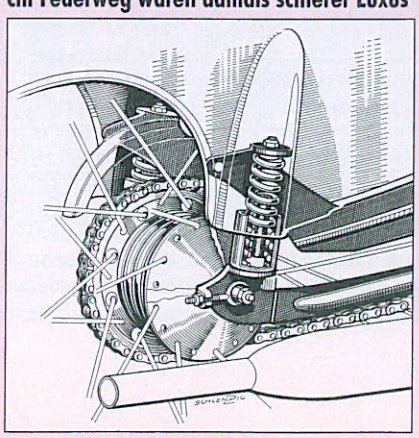
Wie bei den großen NSU wurde der Raum im Blechpreßrahmen als Luftfiltergehäuse genutzt, womit sich das Filter staubgeschützt unterbringen und das Ansauggeräusch besser dämpfen ließ. Links am Gehäuse, vor der Lufteintrittsöffnung, gab es eine Starterklappe als Kaltstarthilfe, dazu noch einen Tupfer an der Schwimmerkammer des kleinen BING-Vergasers mit nur neun mm Saugrohrdurchmesser.

40 mm Bohrung und 39 mm Hub ergaben exakt 49 cm^3 Hubraum. Verdichtet wurde im Verhältnis 1 zu 5,5. Als Höchstleistung gab NSU 1,4 PS an, als Höchstdrehzahl 5000/min und ein Normverbrauch von 1,3 l/100 km. Und die Höchstgeschwindigkeit? „Wir haben die Angabe nicht vergessen, sondern mit Absicht weggelassen", stand in der Pressemitteilung vom Oktober 1954. „Wir glauben nämlich, daß es für die Entwicklung des Mopeds besser ist, wenn die herstellenden Werke keinen

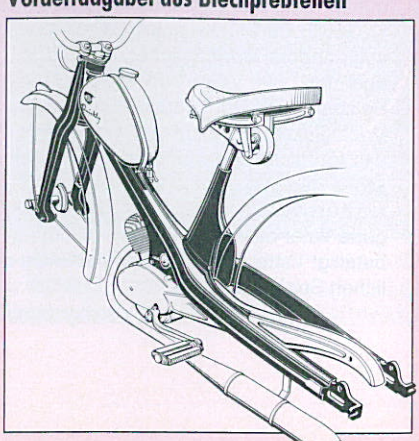
Quickly-Vorderradaufhängung: Für Sonderfälle gab es stärkere Federn

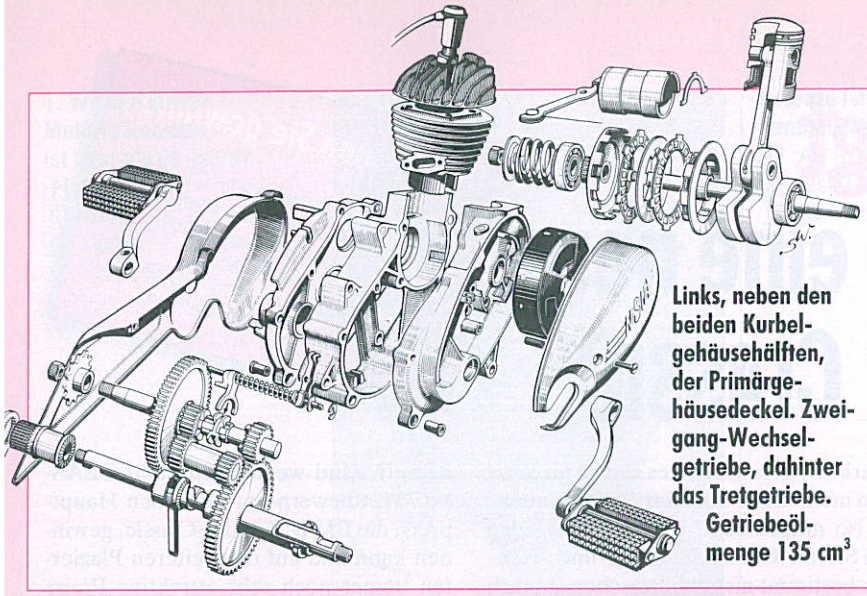


Quickly L-Hinterradaufhängung: Vier cm Federweg waren damals schierer Luxus

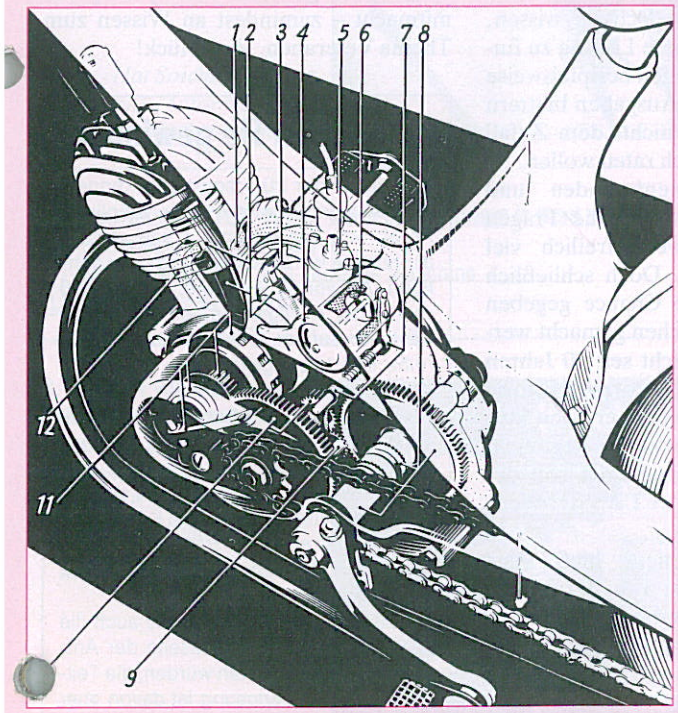


In Großserie günstig: Rahmen und Vorderradgabel aus Blechpreßteilen

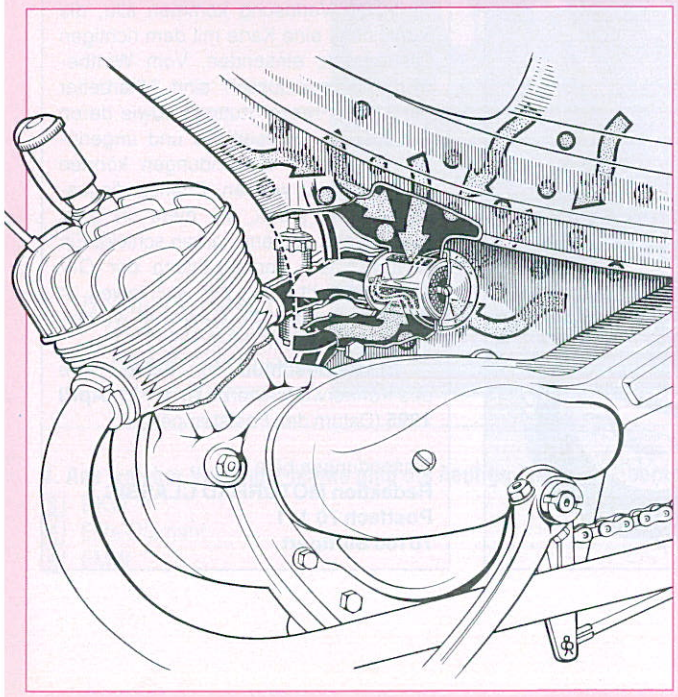




Links, neben den beiden Kurbelgehäusehälften, der Primärgehäusedeckel. Zweigang-Wechselgetriebe, dahinter das Tretgetriebe. Getriebeölmenge 135 cm³



Quickly-Details: Ansaugkanal (1), Kurbeltrieb (2), Schwungradlichtmagnetzünder (3), Starterklappe (4), Vergaser (5), Naßluftfilter (6), Schaltgabel und –hebel (7), Tretgetriebe (8), Vorgelegewelle (9), Hauptwelle (10), Kupplung, Primärritzel, Kupplungsfeder und –hebel (11), Überströmkanal (12)



Beruhigte Luft nannte NSU dieses Ansaugsystem. Ständige Kontrolle verlangten die drei mickrigen, sich ewig lockernden M 7-Schrauben der Motoraufhängung. „Aufbohren und M8-Schrauben samt Sicherungsmuttern verwenden", empfahl NSU im Juli 1956

Geschwindigkeitsrausch bei den Moped-Fahrern entfesseln." Sieh mal einer an: Schon damals wurde also schon kräftig gemauschelt, wobei der Verband der Fahrrad- und Motorradindustrie (VFM) und seine Mitglieder kräftig die Finger im Spiel hatten.

NSU-Werbechef Arthur Westrup drückte sich daher weltmännisch-weitsichtig aus: „Mit der Leistung, die der Quickly-Motor abgibt, hätte man jedoch leicht eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h erreichen können. Die NSU-Werke sind aber der Ansicht, daß Elastizität und kräftiges Durchziehen an steilen Bergen für den Moped-Fahrer wichtiger sind als überzüchtete Höchstgeschwindigkeit."

Zwei Gänge reichten dem Quickly vollkommen aus, wobei es kaum eine Steigung gab, die es nicht noch im Ersten und natürlich ohne Tretunterstützung geschafft hätte – sofern der Fahrer nicht gerade ein Zwei-Zentner-Mann war. Auf ebener Strecke waren gut 40 km/h locker zu erreichen, und schon an leichten Gefällen schienen dem Quickly Flügel zu wachsen. Kaum zu glauben, daß der Moped-Motor nur 1,4 PS leisten sollte. Hatte da NSU etwa leicht untertrieben? Oder war vielleicht nur ehrlich geblieben, während die Konkurrenz ihren auf dem Prüfstand kurzzeitig ereichten Maximalwert propagierte, die (verschwiegene) Dauerleistung freilich erheblich niedriger lag?

Ab dem 1. Dezember 1954 galt in Deutschland ein Gesetz, wonach Fahrzeuge mit zwar maximal 50 cm³ Hubraum, aber ohne Gewichts- und Geschwindigkeitsbeschränkung schon von 16jährigen gefahren werden durften, die den neugeschaffenen Führerschein Klasse IV erworben hatten. In dieser Kategorie konnte und wollte NSU mit der Quickly gar nicht erst antreten. Das Quickly war gemäß den zuvor geltenden Vorschriften, vor allem in Sachen Fahrzeuggewicht, konstruiert und kalkuliert worden. Änderungen einzelner Baugruppen, um diese den höheren Belastungen anzupassen, wären wirtschaftlich wohl nicht zu vertreten gewesen.

Ein zuverlässiges, robustes, einfaches Moped, steuerfrei und ohne Führerschein zu fahren – das mußte daher ein Quickly bis zum Ende bleiben. Daran konnte auch ein Quickly mit Dreiganggetriebe oder die letzte Ausführung, das zweisitzige Quickly F, nichts mehr ändern. Was die jungen Wilden der frühen sechziger Jahre haben wollten, hieß Kreidler Florett und hatte schon vier Gänge, Kickstarter und natürlich Fußschaltung. ■