



Die Geschichte der NSU Quickly

Im Jahre 1953 wurden neue gesetzliche Vorschriften und ein eigener Name für die Gattung der Motorfahräder festgelegt. In einem Wettbewerb wurde dafür der Name Moped ermittelt, welcher sich aus den Begriffen **M**otor und **P**edale ergab. Der Hubraum wurde auf 50 cm³ begrenzt und das Gewicht sollte 30 kg plus 10% Toleranz nicht überschreiten. Diese Mopeds waren damals schon steuer- und zulassungsfrei. Bis zur Einführung der Führerscheinklasse V war auch keine Fahrerlaubnis notwendig. Allein die Vollendung des 16. Lebensjahres reichte aus. Im Bezug auf die NSU Quick und deren "Vater" Albert Roder wurde in der Pressemappe der jüngste Spross, die NSU Quickly vorgestellt. Quickly steht im englischen für "flott", was für den Exportmarkt somit von doppelter Bedeutung war. Ebenfalls zu dieser Zeit wurde der Spruch "Nicht mehr laufen, Quickly kaufen" geprägt. Dieser Spruch sollte hunderttausende von Menschen zum Kauf einer Quickly bewegen.

Wie zuvor auch schon bei anderen Zweiradmodellen von NSU, sollte der Zentralpressrahmen aus Blech das tragende Element des Fahrgestells sein. Dieser wurde in den erheblich ausgebauten Werksanlagen, wie auch die Lackierung, von NSU selber hergestellt. Das Hinterrad war starr aufgehängt, während die Vorderachsfederung lediglich aus kurzen Schwinghebeln mit kleinen Schraubenfedern bestand, welche unten an den Pressstahl-Gabelholmen befestigt waren. Neben dem schlanken Rahmen wurde das Erscheinungsbild durch die 26 Zoll hohen Laufräder mit der schmalen 2 Zoll Bereifung geprägt. Betont wurde das ganze noch durch den tropfenförmigen Dreiliter Tank, welcher oben auf dem Rahmen saß. Der 50 cm³ Zweitaktmotor hing unterhalb des Rahmenbogens mit drei Schrauben an den Halteblechen.

Der Quickly Motor wies erstmals eine hartverchromte Lauffläche im Leichtmetallzylinder auf. Ebenfalls aus Leichtmetall bestand der abnehmbare Zylinderkopf. Für die Kraftstoffaufbereitung war ein 9 mm Bing Vergaser aus Nürnberg zuständig. Der Hubraum von 49 cm³ ergab sich aus der Bohrung von 40 mm und dem Kolbenhub von 39 mm. Die Höchstleistung von 1,4 PS bei 5000 U/min wurde durch ein Verdichtungsverhältnis von 5,5:1 erbracht. Die erzeugte Kraft wurde durch eine Dreischeiben-Kupplung und einen Primär-Stirnradantrieb an das Getriebe abgegeben, welches in einem getrennten Abteil im gemeinsamen Gehäuse untergebracht war. Mit dem Drehradgriff am linken Ende des Lenkers erfolgten die Gangwechsel. Dazu musste stets der Kupplungsgriff gezogen werden. Von dort ging es dann per Kette an das Hinterrad. Gestartet wurde mit den Fahrradpedalen, welche in das Getriebe griffen. Ebenfalls mit den Pedalen wurde die Hinterradbremse (Rücktrittbremse) betätigt. Am Vorderrad tat eine kleine Innenbacken-Trommelbremse ihren Dienst.

Für den Zündfunken und die Beleuchtung sorgte ein Schwungmagnetlichtzündler. Als Signalgeber diente eine Fahrradklingel. Gepäckträger, Luftpumpe, Gummischwingsattel und Bordwerkzeug (untergebracht hinter einer Abdeckung in der Gabel unterhalb des Scheinwerfers), gehörten ebenfalls zur Serienausstattung. Wohl um das Gewichtslimit nicht zu überschreiten, wurde der Aufbockständer aus starkem Draht geformt. Die zu erzielende Höchstgeschwindigkeit lag bei gebücktem Fahrer jenseits von 50 km/h, obwohl offiziell, wie bei allen anderen Anbietern auch, stets nur von 40 km/h die Rede war.

Der Kraftstoffverbrauch (Öl-Benzingemisch 1:25) schwankte je nach Fahrbedingungen zwischen 1,5 und 2,5 Litern auf hundert Kilometern. Die Standardlackierung war "Lichtgrau" mit dunkel abgesetztem Tank (Taubengrau). Ab 1955 gab es auf Wunsch auch eine Jadegrün/Blassgrün abgesetzte Lackierung.

Weil 1955 eine aufgewertete Quickly mit dem Namen Quickly S ins Programm genommen wurde, benannte man die Quickly in Quickly N um. Diese Quickly S hatte nun serienmäßig einen Tacho im Lampengehäuse, kleine dreieckige Abdeckbleche an den Schutzblechen, einen zusätzlichen Seitenständer, verchromte Felgen, sowie einen 4,5 Liter fassenden Benzintank. Diesen Tank erhielt auch die Quickly N im Jahre 1956. Neu war in diesem Jahre auch die Quickly L. Diese wartete mit einer Hinterradschwinge und dazugehörigen Schraubenfedern mit ganzen 40 mm Federweg auf. Zusätzlich gab es im neuen Blechheckteil eine integrierte Sattelstütze, Schutzblech und Gepäckträger. Durch großflächige Seitenteile am Vorderradschutzblech, Pressblechlenker mit eingebautem Tacho und einbezogenem Scheinwerfer, sowie breitem Beinschild wurde die Luxusausstattung vervollständigt. Außerdem erhielt sie eine motorradähnlich Vollnabenbremsen.



Website: www.nsu-quickly.com

Da 1956 das Gewichtslimit für Mopeds entfiel, konnte auch das L-Modell als Moped verkauft werden. Dessen Beinschild war gegen Aufpreis auch für die anderen Modelle erhältlich, allerdings nicht die Zweifarben-Lackierung in "Korallenrot-Walgrau", "Lidoblau-Perlgrau" oder "Virginiabraun-Isarsand". 1957 wuch auch das traditionelle NSU-Wappen der neuen stilisierten Wappen-Plakette.

Das seit 1957 optional erhältlich Dreiganggetriebe war mit der Quickly Cavallino eingeführt worden. Sie hieß zwar auch Quickly, war jedoch wie ein Sportmotorrad mit italienischer Linienführung gezeichnet, welche beim damaligen, jungen Publikum, sehr beliebt war. Zentralrohrrahmen, Tele-Vordergabel, Federbeinschwinge hinten, schmale Sitzbank, schmaler Lenker und das Ganze gekrönt von einem rundlicheren Benzintank. Selbstredend konnte diese NSU nur rot lackiert sein, mit einer beige Kontrastfläche am Tank. Durch seine Tretkurbel blieb es ein Moped mit 40 km/h Höchstgeschwindigkeit.

1959 brachte NSU eine modernisierte Cavallino auf den Markt, welche auf die Bezeichnung Quickly TT hörte und mit einem stärkerem 1,7 PS Motor aufwartete. Statt der Telegabel vorne gab es nun eine Federbeinschwinge und ein großflächigeres Blechdesign. Ein Jahr später wurde die Cavallino vom Markt genommen, wofür mit dem Quickly TTK erstmals ein Mokick ins Programm kam. Diese neue Zweiradgattung gehörte, aufgrund der Geschwindigkeitsbegrenzung, immer noch zu den Mopeds, durfte aber einen Kickstarter haben, statt der Tretkurbeln.

Ursprünglich sollte die 1959 erschienene Quickly T die bisherigen Quicklys ablösen. Blechdesign und technische Details hatten eine enorme Weiterentwicklung erfahren. Unter der Rahmenverkleidung fand sich ein neuer Zentralrohrrahmen. Ebenso waren jetzt aus Rohren geschweißte Vorder- und Hinterradschwinge mit hydraulischen Federbeinen angebracht. Das ergab Federwege von 82 mm vorne und 90 mm hinten. Die Quickly T konnte wahlweise auch als zweisitzige Version bestellt werden. Der Tank war unter dem Fahrersitz untergebracht und der Motor hatte aufgrund des Karosserieaufbaus eine Gebläsekühlung. Allerdings scheiterte die Ablösung der einfachen Quickly Modelle durch die Verkaufszahlen. Die Neuerscheinungen erreichten bei weitem nicht die Popularität der bewährten Modelle, was selbstverständlich auch am Preis lag. Deshalb kam 1960 eine zweisitzige S als günstige Alternative ins Programm, welche ebenfalls den 1,7 PS Motor hatte.

1961 kamen dann die S 23 Modelle in ein- und zweisitziger Bauart auf den Markt. Hier wurde der bekannte Zentral-Pressrahmen mit den kleineren 23 Zoll Rädern und den großen Vollnabenbremsen der T-Modelle zusammengeführt. Außerdem gab es nun einen 6,6 Liter fassenden Tank mit Knieschluss.

Um die letzten noch existierenden Lücken zur teuren T zu schließen, wurde 1962 das Quickly F lanciert. Die F war im Prinzip eine S 2/23 mit hinteren Federbeinen. Die Quickly N erhielt schließlich im neunten Baujahr auch noch die kleineren Räder verpasst und wurde neben der alten, auslaufenden Version angeboten.

Trotz aller Modifikationen waren die Verkaufszahlen weiterhin rückläufig, so dass bei NSU 1963 die Entscheidung fiel, die Quickly-Produktion gänzlich einzustellen. Über eine Million Mopeds waren seit 1953 verkauft worden und die letzten Exemplare warteten noch bei den Händlern. Dort wurden sie vom NSU Prinz, dem neuen Kleinwagen von NSU verdrängt. NSU setzte von nun an auf vierrädrige Fahrzeuge.

Mit der Quick 50, einem 1962 auf den Markt gekommenen Kleinkraftrad, hat man zuvor eine neue Entwicklung gestartet. Es war der Quickly TT sehr ähnlich, der 50 cm³ Motor war jedoch fast gänzlich eine Neuentwicklung. Mit 4,3 PS und 70 km/h Höchstgeschwindigkeit, gehörte die Quick 50 zur Klasse der Motorräder ohne Leistungsbeschränkung. Einzige Voraussetzungen waren ein Alter von 16 Jahren und der Führerscheinklasse IV. Dieser „Kuchen Kleinkraftrad“ war aber schon unter den Marken Hercules, Kreidler und Zündapp aufgeteilt, so dass NSU hier den kürzeren zog und seine Zweiradproduktion im Jahre 1968 mit der Einstellung der NSU Quick 50 vollständig beendeten.

Ob das letztendlich eine kluge Entscheidung war, kann man nicht genau sagen. Denn schließlich war NSU in den 50ziger Jahren der größte Zweirad-Hersteller der Welt.....