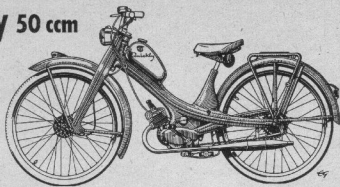


M-R Test: NSU-Quickly 50 ccm



Der „Kampf um den letzten Fußgänger“ hat neben der Fertigungskapazität und dem weltweiten Ruf des Württemberger Werks eine sinnreiche und ansprechende Konstruktion „aus einem Guß“ und deren uneingeschränkte betriebliche Bewährung zur Voraussetzung. Innerhalb der gesetzlichen Beschränkungen für diese junge Fahrzeuggattung gelang es, die moderne NSU-Linie mit Zentralplefrahmen und kurzer Vorderdrehachse sowie Ansaugluftführung im Rahmeninneren zu wahren und ein Triebwerk zu entwickeln, das hinsichtlich Charakteristik und Allroundleistung alle nur denkbaren Forderungen erfüllt.

BEWERTUNG

Der „Quickly“-Motor springt „im Stand“ (Schaltgriff in Leerlaufstellung) warm bzw. im Sommer sofort an, bei Frost oder ausgekühlt nach 3 bis 4 Pedalumläufen, die also besser „gefahren“ werden. Schon nach sehr kurzem Aufheizen (Leichtmetallzylinder) sind Leerlauf und Übergänge im gesamten Drehzahlbereich scharf und zügig. Die bei erfreulich niedriger Drehzahl gegebene Höchstleistung sichert hohe Elastizität und guten Anzug (vgl. Meßwert) bis zur — stets auf Anhieb erreichten — Höchstgeschwindigkeit, die übrigens auch bei Rückenwind oder Gefälle kaum nennenswert überschritten wird, wohl ein Ergebnis sorgfältig abgestimmter Spülung. — Erweisen werden ferner: **Robustheit** in jeder Beziehung und absolutes **Stehvermögen**, sehr geringe Vibrationsneigung (allenfalls bei Höchstzahl), und mechanisch ruhiger Lauf. **Schalldämpfung**: Bei niedrigem und mittlerem Tempo ausgezeichnet, bei Vollast immer noch gut.

Da der Motor schon bei sehr niedriger Drehzahl „rund“ und exakt im Zweitakt arbeitet, wird der 1. Gang nur zum Anfahren ohne Tretachse, für ausgesprochenes Schritt-Tempo oder extreme Steigungen benötigt. Die Kupplung greift sicher und leichtgängig, zeigte jedoch zuweilen im „letzten Viertel“ des Eingreifens eine Neigung zum Ruckeln; auch könnte der 1. Gang etwas leichter einrasten.

Die Lenkeigenschaften der „Quickly“ erfüllen jeden Anspruch, von fahradmäßiger Wendigkeit bis zur sicheren Lage bei Höchstgeschwindigkeit. Vor allem jüngere oder sportliche Fahrer werden den geraden Lenker (fast fluchtende Griffen) begrüßen, zumal in Verbindung mit der wirksamen Vorderadefederung. — Die Bremsen zeigten (gemeinsam betätigt) vollausreichende, wenn auch nicht optimale Wirkung. Die gesetzlich vorgeschriebene Lichtleistung reicht — wie üblich — auf beleuchteten Stadtstraßen, nicht aber überland. Der Sattel, konstruktiv mit der Gummifederung richtungweisend, erscheint bezüglich Dimensionierung, Federkennung und Bezug für längere Fahrten noch verbesserungsfähig. — Originelle Details: Tragriff in Schwerpunktnähe, Steckschloß durch Hinterrad (sehr praktisch), Werkzeugunterbringung (etwas eng), Federstütze als Mittelständer (unpraktisch: zu labil im Stand wie eingerastet).

Als Fahrrad (ohne Motor) ist das NSU-Moped mäßig-leicht zu fahren, Übersetzung im 2. Gang brauchbar, aber das gesamte Getriebe inkl. Primärtrieb läuft (relativ rasch) mit.

Kleine Wünsche

Mehr Sattelkomfort für längere Fahrten! — Solider Ständer. — Vorderbremse noch wirksamer. — „Reservevahn“ oder Tankdeckel mit Peilstab.

PRÜFUNG

Gewicht komplett, mit vollem Tank **35,5 kg**

(Vorderrad 16,5 kg, Hinterrad 19 kg)

Leistungsgewicht fahrfertig 25,4 kg/PS
mit 1 Person = 75 kg **79 kg/PS**

Höchstgeschwindigkeit aufrecht sitzend im Mittel **46 km/h**

Beschleunigungszeiten

von 15 auf 30 km/h (2. Gang) **ca. 6,5 sec**
von 20 auf 40 km/h **10 — 11 sec**

Kraftstoffverbrauch (Kraftstoff ohne Öl)

bei gleichbleibender Geschwindigkeit
20 km/h 1,2 L/100 km **30 km/h 1,35 L/100 km**
40 km/h 1,7 L/100 km **Vollgas (46 km/h) 2,15 L/100 km**

Durchschnittsverbrauch bei flotter Fahrweise im Stadt- und Vorortverkehr **1,5—1,7 L/100 km**
Pedalumfang auf 100 m (ohne Motor) 24 (2. Gang) bzw. 46 (1. Gang) — Pedalarm 13,8 cm lang.

Prüfung 100 bis 800 km; Hamburg, Februar bis April 1954.

Tester Dipl.-Ing. Helmut Hütten

KENNZEICHNUNG: NSU-Quickly

Motor

NSU 51 ZT, luftgekühlter Zweitaktmotor mit Umkehrspülung (Flachkolben), Einport. — Bohrung 40 mm, Hub 39 mm, **Hubraum 49 ccm**. — Verdichtungsverhältnis 5,5 : 1. **Leistung 1,4 PS bei 4600 U/min** (entspr. ca. 35 km/h im 2. Gang). — Zusammengepreßte Kurbelwelle, in Kugellagern laufend, Pleuel auf Rollen. Vollschaff-Kolben (KS-Rohlinge) mit seitlichen Fenstern und 2 Ringen. Hartverchromter Leichtmetallzylinder; abnehmbarer Leichtmetallzylinderkopf mit Dekompressionsventil.

Elektrische Anlage

Schwungradlichtmagnetzündler Bosch LM/UP 1/115/3 L 3 oder Noris ELZ 6/3 L 6 Volt, 3 Watt, Scheinwerfer 2,7 Watt, Rücklicht 0,6 Watt. — **Zündkerze**: 14 mm Gewinde, Wärmewert 40; 0,5 mm Elektrodenabstand. — **Vorzündung** 2,1 mm vor OT.

Vergaser

Bing 1/9/1. — Einschiebervergaser mit Naßluftfilter und Startklappe (letzte im Rahmen angebracht!). Düse 58, Nadelstellung 2 Raste, Schieber 1.

Schmierung Mischungsschmierung 1 : 25 (SAE 50).

Kupplung Mehrscheibenkupplung (2 Belag-Lamellen), direkt auf der Kurbelwelle sitzend.

Getriebe

Zweiganal-Getriebe, zusammen mit Motor und Trettriebe in **gemeinsamem Block**. Drehgriffschaltung über einzelnen Seilzug (und Gegenfeder). Getriebestufen 1,88 — 1 : 1. — Schmierung gemeinsam mit Primärtrieb durch 120 ccm Motoröl (SAE 30 im Sommer, SAE 20 im Winter).

Antrieb

Von Kupplung auf Kurbelwelle über Zahnradpaar linksseitig zum Getriebe. Übersetzung 5,33 : 1. — Von Getriebe linksseitig über Rollenkette $1/2 \times 2 1/4$, 112 Rollen mit Schloß, zum Hinterrad. Übersetzung $12 Z : 36 Z = 1 : 3$. — **Gesamtübersetzungen**: 30,06 — 15,99 : 1.

Tretkurbelwelle, in Motorgetriebeblock einbezogen, betätigt über beiderseits verzahnte Verschleißhülse auf Flachgewinde Rücktrittbremse oder Antrieb zum Motor bzw. Hinterrad (über 1. oder 2. Gang); zum Motor allein: Leerlauf einschalten, zum Hinterrad allein: Kupplung ziehen und einrasten! (Motor kann also im Stand und in Fahrt angetreten werden).

Fahrwerk

Stahlblechbrückenrahmen in Preßschalenbauweise, ausschließlich verschweißt. — Vordergabel, aus Stahlblech gepreßt, mit **unteneigenden kurzen Schwingen**, auf je eine Druckfeder wirkend. — Bereifung: 26×2 . — NSU-Naben mit Innenbackenbremsen, je 90 mm Durchmesser, 18 mm breit. — Stecksachsen.

Tank über Gummilauffläge auf Rahmen. — 3 Liter Inhalt.

Ausstattung

Schwingsattel, über gezogenen Gummiring abgedefert, in Höhe verstellbar. — Lenker, in Befestigungsschellen schwenkbar, mit Drehgriffen für Schaltung und Gas, Kupplungshebel mit Sperre, Bremshebel, Dekompressionshebel. — Kleiner Werkzeugbehälter zwischen Gabelscheiden oben. — Sicherheitschloß durch Stahlstange, am Gepäckträger außerhalb bzw. innerhalb Hinterrad umsetzbar. — Federstütze als Mittelständer. — Lackierung in hellgrau, Blankteile verchromt.

Preis **525.— DM.** (Haftpflichtprämie 10.— DM jährlich, steuer- und zulassungstret.)

Hersteller NSU-Werke AG, Neckarsulm.