

Die Geschichte des Quickly

Im Jahre 1953 wurden die neuen gesetzlichen Vorschriften und ein eigener Name für die Gattung der Motorfahrräder festgelegt. Im Wettbewerb wurde der Name Moped dafür ermittelt, welcher sich aus den Begriffen Motor und Pedale ergab. Der Hubraum wurde auf 50 ccm begrenzt und das Gewicht sollte 30 kg plus 10% Toleranz nicht überschreiten. Diese Mopeds waren (und sind es bis heute) steuer- und zulassungsfrei. Bis zur Einführung des Führerscheins Kl.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, das 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 eines Quickly bewegen.

Wie zuvor auch schon bei anderen Zweiradmodellen von NSU auch sollte der Zentralpressrahmen aus Blech tragendes 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 war. Neben dem schlanken Rahmen wurde das Erscheinungsbild durch die 21 Zoll hohen Laufräder mit der schmalen 26 x 2 Bereifung geprägt. Betont wurde das ganze noch durch den tropfenförmigen Dreilitertank, 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 Zweischeiben-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-Tommelbremse ihren Dienst.

Für den Zündfunken und das Fahrlicht sorgte ein Schwungmagnetlichtzünder. 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 (Benzin-Ölmischung 25:1) schwankte je nach Fahrbedingungen zwischen 1,5 und 2,5 Litern auf hundert Kilometern. Die Standardlackierung war "Jadegrün" mit hell abgesetztem Tank. Auf Wunsch konnte jedoch eine dunkel-hellgrau abgestzte Lackierung geliefert werden.

Weil 1955 ein aufgewertetes Quickly mit dem Namen Quickly-S ins Programm genommen wurde, benannte man das Quickly in Quickly-N um. Dieses Quickly-S hatte nun serienmäßig einen Tacho im Lampengehäuse, kleine dreieckige Abdeckbleche an den Schutzblechen, eine Seitenstütze zusätzlich, verchromte Felgen, sowie einen 4,5 Liter fassenden Benzintank. Diesen Tank erhielt auch das Quickly-N im Jahre 1956. Neu war in diesem Jahre auch das Quickly-L. Dieses wartete mit einer Hinterradschwinge und dazugehörigen Schraubenfedern mit 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 es motorradähnlich Vollnabenbremsen.

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 wich auch das traditionelle NSU-Wappen der neuen stilisierten Wappen-Plakette.

Das seit 1957 optional erhältlich Dreigang-Getriebe war mit der NSU Cavallino eingeführt worden. Es hieß zwar Quickly-Cavallino, 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. Trotz der Leistungssteigerung auf 1,7 PS, blieb es mit Tretkurbeln und 40 km/h Höchstgeschwindigkeit ein Moped.

1959 brachte NSU eine modernisierte Cavallino auf den Markt, welche auf die Bezeichnung Quickly-TT hörte. 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 Zweirad-Gattung hörte aufgrund der Geschwindigkeitsbegrenzung immer noch zu den Mopeds, durfte aber einen Kickstarter haben, statt der Tretkurbeln.

Ursprünglich sollte das 1959 erschienene Quickly-T die bisherigen Quickly's 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 Hinterradschwingen mit hydraulischen Federbeinen angebracht. Das ergab Federwege von 82 mm vorne und 90 mm hinten. Das 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 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 19 Zoll Rädern und den großen Vollnabenbremsen der T 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. Das Quickl-N erhielt schließlich im zehnten Baujahr auch noch die kleineren Räder verpasst und wurde neben der herkömmlichen, auslaufenden Version angeboten.

Trotz aller Modifikationen waren die Verkaufszahlen weiter rückläufig, so das 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. (Siehe dazu auch meine NSU Auto Seite, www.griwatz.de.)

Mit der Quick 50, einem 1962 auf den Markt gekommenen Kleinkraftrad, hat man zuvor eine neue Entwicklung gestartet. Es war dem Quickly-TT sehr ähnlich, der 50 ccm Motor 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 Führerschein Kl.IV. Allerdings schnitten sich vom Kuchen Kleinkrafträder Hercules, Kreidler und Zündapp die größten Stücke ab, so das NSU seine Zweiradproduktion im Jahre 1965 mit der Einstellung der NSU Quick 50 vollständig beendeten.

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