



Zweiradfreunde

Zweitakt-Freunde

Besser

Mainz

fahren

Est. 2015

Eine Zeitschrift für alle

Lieber Leser!

Je dichter unsere Straßen von Autos bevölkert werden, desto liebevoller denkt man an das Zweirad, das überall noch durchkommt und das immer wieder – was fast noch wichtiger geworden ist – auch ein Parkplätzchen findet. Von bedeutenden Persönlichkeiten weiß man inzwischen, daß sie für kurze Stadtfahrten nicht mehr die Staatskarosse bemühen, sondern kurzerhand zum Roller oder eleganten Moped greifen, die die gleichen Dienste leisten, ohne Zeitverlust und strapazierte Nerven. Doch nicht allein die Stadtfahrten sind es, die das Zweirad zu neuer Blüte bringen. Abseits des Gewühls, auf wenig befahrenen, geruhsamen Strecken durch die freie Natur, dort genießt der Roller- oder Mopedfahrer, was den Vierrädigen an Weg und Steg und frischer Luft verschlossen bleibt. Und weil wir gerade von frischer Luft sprechen: das Fahren auf einem offenen Fahrzeug im massierenden Fahrtwind – das ist es, was jung erhält. Mancher Mann, der tagsüber verkrampft am Schreibtisch sitzt, weiß um die wohltuende Entspannung auf dem Rücken seines Stahlrosses. – NSU, als größter Zweiradproduzent des Kontinents, bietet ein lückenloses Programm vom schlichten „Arbeitstier“-Moped über die elegantesten Roller bis zum kraftvollen Motorrad. Für jeden Geschmack – ob Handwerker, „Twen“ oder Direktor – und für jeden Geldbeutel. Doch sehen Sie selbst!

Inhaltsverzeichnis

Programmübersicht	Seite 2/3
Mopeds von NSU	Seite 4/5
Das ist Prima	Seite 6/7
Aus gutem Hause	Seite 8/9
Radfahren – Sommer-Sonne Adria	Seite 10
Etwas für Männer	Seite 11
Das Rad der Zeit	Seite 12/13
Zweiraderfahrung	Seite 14/15
In guten Händen	Seite 16

Konstruktions- und
Ausstattungsänderungen vorbehalten.

Das bietet NSU

Programmübersicht

- Quickly-N** Standard-Moped, besonders niedriger Preis, unverwüstlich und anspruchslos, 50 ccm-Zweitaktmotor, Zentralpreßrahmen
- Quickly-S** Quickly mit Sonderausstattung, zweifarbig, Seitenblenden, Tachometer, Seitenständer, Chromfelgen
- Quickly S/2** – mit Doppelsitzbank und verstärktem Fahrwerk für Sozusbetrieb
– besonders preisgünstig
- Quickly-T** Traum-Quickly, 1,7 PS, komplett verkleidet, Langarmschwingen vorn und hinten, Gebläsekühlung
- Quickly-TTK** Kleinkrafttrad, 50 ccm-Zweitakter, 2 PS, Kickstarter, Langarmschwingen vorn und hinten, Doppelsitzbank, Sportlenker und Knieschluß-Sporttank
- Prima III K** Sportroller, Kickstarter, 150 ccm-Zweitaktmotor, 7,4 PS, Viereckgetriebe, Fußschaltung, Sozialsitz serienmäßig – besonders preisgünstig in seiner Klasse
- Prima III KL** – das gleiche Modell wie Prima III K, nur mit umfangreicher Chromausstattung
- Prima III** eleganter 150 ccm-Roller, elektrischer Starter, Viereckgetriebe, Fußschaltung, Sozialsitz serienmäßig, Großflächentacho, reiche Chromausstattung
- Prima V** stärkstes Modell der Prima-Reihe, 175 ccm-Motor, Ausstattung wie Prima III, zusätzlich serienmäßig Nebellampe und Lichthupe
- Prima D** 150 ccm-Zweitakter, Dreiganggetriebe, Drehgriffschaltung
- Maxi** 175 ccm-Motorrad, 12,5 PS, Viertakter, ca. 110 km/h
- Supermax** 250 ccm-Motorrad, 18 PS, Viertakter, ca. 126 km/h

Was kostet es?

**Der Unterhalt
eines Zweirades
kostet nicht mehr
als ein
Taschengeld:**

Est. 2015



Fahrkosten pro 100 km

Feste Kosten pro Jahr

	Norm- verbrauch	Benzin- kosten	Ölkosten	Bereifung	Summe	Steuer	Versicherung
Quickly	1,5 l	DM 0,90	14,1 Pf.	8 Pf.	DM 1,12	—,—	DM 20.— + 5% Versicherungssteuer
Maxi	2,6 l	DM 1,56	21,0 Pf.	36 Pf.	DM 2,13	DM 26.—	DM 68.— + 5% Versicherungssteuer
Supermax	3,2 l	DM 1,92	28,0 Pf.	40 Pf.	DM 2,60	DM 36.—	DM 97.— + 5% Versicherungssteuer
Prima III	2,8 l	DM 1,68	25,7 Pf.	26 Pf.	DM 2,20	DM 22.—	DM 68.— + 5% Versicherungssteuer
Prima V	3,0 l	DM 1,80	27,5 Pf.	26 Pf.	DM 2,33	DM 26.—	DM 68.— + 5% Versicherungssteuer

Man sagt Moped und meint

Quickly

Es ist nicht selten, daß Sie Menschen von Quicklys reden hören und sie meinen Mopeds, so sehr ist die Quickly als beispielhaft bekannt. Das ist kein Wunder, denn mittlerweile hat NSU eine Million Quicklys hergestellt und in alle Länder der Welt verkauft. So viele Quicklys hätten sich sicherlich nicht verkaufen lassen, wenn nicht besondere Gründe die Kunden dazu veranlaßt hätten, sich eindeutig immer wieder für dieses Moped zu entscheiden. Die Vorzüge der NSU-Quickly haben sich ganz einfach herumgesprochen:

- Die Quickly hat einen NSU-Motor. Man kann auch heute, im Zeitalter der Mondraketen, einen Mopedmotor nicht einfach aus dem Armel schütteln; um ihn zu entwerfen und in großen Stückzahlen herzustellen, muß man Erfahrung haben. Die ist bei NSU, wo schon über 50 Jahre lang Motorradmotoren gebaut werden, keine Mangelware. Schon 1907 gab es ein „Fahrrad mit Motor“ im NSU-Programm, das 38 kg wog, 40 km/h erreichte, eine perfekte Vorderradfederung hatte und 632,50 Mark kostete. Über den unverwüstlichen und sparsamen Quickly-Motor braucht man heute, nachdem er acht Jahre lang gebaut wird, nichts mehr zu sagen. So viel noch: Er hat von Anfang an einen hartverchromten Leichtmetallzylinder fortschrittlicher Bauart (in den NSU-Werken hergestellt), der eine ideale Wärmeableitung und lange Laufzeit ergibt. Dazu kommt das System der Beruhigten Luft, das dafür sorgt, daß die in den Zylinder gelangende Verbrennungsluft absolut rein ist.

Fragen Sie einen Quickly-Fahrer, er wird Ihnen Erstaunliches über den unverwüstlichen und leistungsstarken Quickly-Motor berichten.

- Bei NSU weiß man, daß der beste Motor nichts nützt, wenn er in einem wenig stabilen Rahmen hängt. Da NSU beides selbst entwickelt und fabriziert, sind Motor und Rahmen aufeinander abgestimmt. Man entschied sich ohne Umwege bei der Quickly für den Zentralpreßrahmen. Diese Rahmenbauart ist bei niedrigem Gewicht sehr stabil und form schön — verlangt aber teure Herstellungsmaschinen. Er lohnt sich deshalb nur bei großen Stückzahlen. Eine Million Quickly-Rahmen haben mittlerweile bewiesen, daß die NSU-Konstrukteure den richtigen Weg gingen.

- Die Quickly ist einfach und unkompliziert, ihre Wartung und Pflege ist keine Doktorarbeit. Sie ist so recht das Gebrauchsfahrzeug für Menschen, die keine Zeit oder keine Lust für eine intensive Fahrzeugpflege haben, kurzum,

die ihr Fahrzeug mehr fahren müssen, als sie es pflegen können. Und wenn Sie an irgendeinem entlegenen Ort der Erde einmal ein Quickly-Ersatzteil brauchen, dann bekommen Sie es bestimmt, denn es gibt über 8000 NSU-Kundendienststellen.

Quickly-N die Schlichte

Die Quickly-N ist das Grundmodell der Quicklys, das sich auch heute noch in der einfachen Standardausführung präsentiert. Auf das, was nicht für die Funktion unbedingt notwendig ist, wurde bei ihr verzichtet. Sie ist deshalb die Preiswerteste — aber sie ist eine Quickly von NSU!



Quickly-S im Sonntagsstaat

Von der Quickly-N unterscheidet sie sich durch ihre Zweifarbenlackierung, hübsche und praktische Seitenblenden vorn und hinten, einen eingebauten Tachometer, den Seitenständer und durch schicke Chromfelgen. — Unser Bild zeigt die Quickly-S mit zusätzlich montiertem Beinschild. Die

Quickly-S/2 — als Dritter im Bunde — ist mit Doppelsitzbank, verstärktem Fahrwerk (Rahmen, Räder, Bereifung, Bremsen) für den Betrieb mit Sozia ausgelegt. Sie ist als Zweier-Moped besonders preisgünstig auf dem deutschen Markt.

Technische Einzelheiten Quickly-N und Quickly-S

Motor: 50-ccm-NSU-Zweitaktmotor, mit hartverchromtem Leichtmetallzylinder; Lichtanlage 17 Watt.

Getriebe: Zwei- oder auf Wunsch Dreiganggetriebe mit Drehgriffschaltung. Kraftübertragung vom Motor zur Kupplung durch Zahnräder, vom Getriebe zum Hinterrad durch Kette.

Fahrgestell: Zentralpreßrahmen, vorne Schwingachse, Steckachsen vorn und hinten.

Abmessungen und Gewicht: Länge 1895 mm, Breite (Lenker) 642 mm, Höhe (verstellbar) 960 mm, Gewicht: 45 kg, Tankinhalt: 4,5 Liter.



Quickly-T die Feine

„Stillstand ist Rückgang“ hat ein weiser Mann einmal gesagt. Warum soll man auch, was gut ist, nicht noch besser machen können? Die NSU-Konstrukteure ruhten sich nicht auf ihren Quickly-Lorbeeren aus, sondern arbeiteten fleißig an einer Quickly, wie man sie nur erträumen kann, einer Traum-Quickly also. Sie sollte ein Höchstmaß an Komfort bieten, eine moderne Form haben und trotzdem eine sparsame Quickly sein. Was dabei herauskam, war die Quickly-T, die seit ihrem Erscheinen Anfang 1959 als Beispiel eines modernen Mopeds gilt.

● Die Quickly-T hat vorn und hinten Langarmschwingen, die zusammen mit den Federbeinen und vier (!) hydraulischen Stoßdämpfern einen Fahrkomfort ergeben, wie man ihn bisher bei Mopeds nicht gekannt hat. Die Federung reagiert auf die kleinsten Straßenunebenheiten; große Schlaglöcher nimmt sie ebenso selbstverständlich, denn der Federweg beträgt vorn 82 mm und hinten 90 mm.

● Der gute Quickly-Motor, von dem bisher über eine Million gefertigt wurden, ist auch in der Quickly-T eingebaut. Im Hinblick auf die Karosserie aber wurde er mit einer Gebläsekühlung ausgestattet, die unabhängig vom Fahrwind dafür sorgt, daß er stets ausreichend gekühlt ist. Die Motorleistung wurde bei der Quickly-T auf 1,7 PS heraufgesetzt, so daß auch mit zwei Personen die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h erreicht werden kann. Seine Luft holt sich dieser Motor übrigens aus dem staubfreien Bereich unter dem Fahrersitz. Bei der



Quickly-T ist der Motor in einer Triebsatzschwingen aufgehängt, so daß er also federnd mitschwingt. Gleichzeitig wurde erreicht, daß die Kette zum Hinterrad durch immer gleichen Kettenradabstand keiner zusätzlichen Beanspruchung unterworfen ist — sie ist immer gleichmäßig gespannt. Natürlich befindet sie sich in einem geschlossenen, staub- und schmutzschützenden Kettenkasten.

● Das Fahrgestell der Quickly-T ist so kräftig gehalten, daß es eine Belastung von zwei Personen spielend meistert. Die Quickly-T ist für Sozusbetrieb gebaut, ihr zulässiges Gesamtgewicht (Fahrzeuggewicht und Last) ist mit 220 kg festgelegt worden. Die Vollnabenbremsen (Leichtmetalltrommeln mit Stahlringen) sind Motorradbremsen mit ausgezeichneter Bremswirkung, die durch die gute Wärmeableitung des Leichtmetalls auch bei langen Bergabfahrten nicht nachläßt.

● Die Form der Quickly-T ist das Modernste und Eleganteste, was es heute gibt. NSU hat bewußt die bisherige Linie verlassen und einen Stilisten beauftragt, zusammen mit den Technikern ein Moped von morgen zu schaffen. Natürlich hat die Quickly-T einen eingebauten Tachometer und den Profilenker, unter dem alle Kabel und Bowdenzüge verschwinden. Der Kraftstofftank befindet sich unter dem Fahrersitz innerhalb der Karosserie, reinlich getrennt vom Anzug des Fahrers. Reizvoll und elegant ist auch die Zweifarbenkombination, in der die Quickly-T geliefert wird.

Technische Einzelheiten Quickly-T und -TT K

Motor: 50 ccm-NSU-Zweitaktmotor mit hartverchromtem Leichtmetallzylinder, Gebläsekühlung. Lichtenanlage 17 Watt.

Getriebe: Dreiganggetriebe mit Drehgriffschaltung. Kraftübertragung vom Motor zur Kupplung durch Zahnräder, vom Getriebe zum Hinterrad durch Kette (Triebsatzschwingen = stets gleiche Kettenspannung).

Quickly-TT K die Sportliche

Für Menschen, die flink sind und denen sportliches Fahren Freude bereitet, die aber kein ausgewachsenes Motorrad fahren möchten, dürfen oder können, hat NSU die Quickly-TT K geschaffen. Sie verkörpert den neuen Typ des Kleinkraftrads, das die Handlichkeit des Mopeds mit der Sportlichkeit des Motorrads in sich vereint. Das Fahrwerk der Quickly-T wurde beibehalten — weil man sich bei NSU sagt, auch wer sportlich fährt, will komfortabel fahren. Der Kraftstofftank aber befindet sich bei der Quickly-TT K dort, wo er auch beim Motorrad ist: zwischen den Knien des Fahrers. Das haben die NSU-Konstrukteure nicht nur wegen des schnittigen Anblicks getan, sondern vor allem, weil sportliche Fahrer gerne Knieschluß haben. Zum schnittigen Tank passen auch der kurze sportliche Lenker, der Kickstarter und die schnelle Renntüte, die über den Schalldämpfer geschoben wurde. Der Quickly-TT K-Motor leistet 2 PS, die zusammen mit dem Dreiganggetriebe rasanten Start und kräftigen Durchzug am Berg vermitteln.

Mit ihrer sportlich-roten Lackierung ist die Quickly-TT K ein hübsches und flottes Fahrzeug.

Fahrgestell: Kräftiger Rohrrahmen, vorn Langarmschwingen, hinten Triebsatzschwingen, Federbeine vorn und hinten, vier hydraulische Stoßdämpfer.

Abmessungen und Gewicht: Länge 1830 mm (1800), Breite (Lenker) 620 mm (550), Höhe 910 mm (870). Zulässiges Gesamtgewicht (Fahrzeug und Last) 220 kg. Tankinhalt 5,4 l (11,8). (Die Zahlen in Klammern gelten nur für die TT.)

Das ist Prima Für jede Geldbörse

Es ist noch keine zehn Jahre her, da kannte bei uns kaum jemand einen Motorroller. Man dachte auch nicht daran, daß er nördlich der Alpen so beliebt werden würde. NSU begann damals nach italienischem Muster die NSU-Lambretta herzustellen. Es dauerte nur kurze Zeit, und der NSU-Lambretta-Autoroller war nicht nur der beliebteste, sondern auch der meistgefahrte Roller in der Bundesrepublik. Das war kein Wunder, denn viele Menschen suchten ein Fahrzeug, das ihrem Einkommen entsprach, hübsch anzusehen war und weitgehend Schutz gegen die Unbill der Straße und des Wetters bot. Daß man sich darüber hinaus für ein Modell entschloß, das längst aus dem Experimentierstadium heraus war (schließlich war damals der Roller für die meisten Hersteller etwas Neues), ist verständlich. Heute präsentiert NSU vier Rollertypen, die, genau genommen, Abwandlungen zweier Grundtypen sind. Damit erfüllt man weitgehend alle Wünsche, ohne daß der einzelne Typ durch eine umständliche Fertigung zu teuer wird. Die Prima D ist eine direkte Weiterentwicklung der NSU-Lambretta, die Prima III K, III und V wurden bei NSU völlig neu entwickelt und haben gemeinsam den gleichen Grundaufbau.



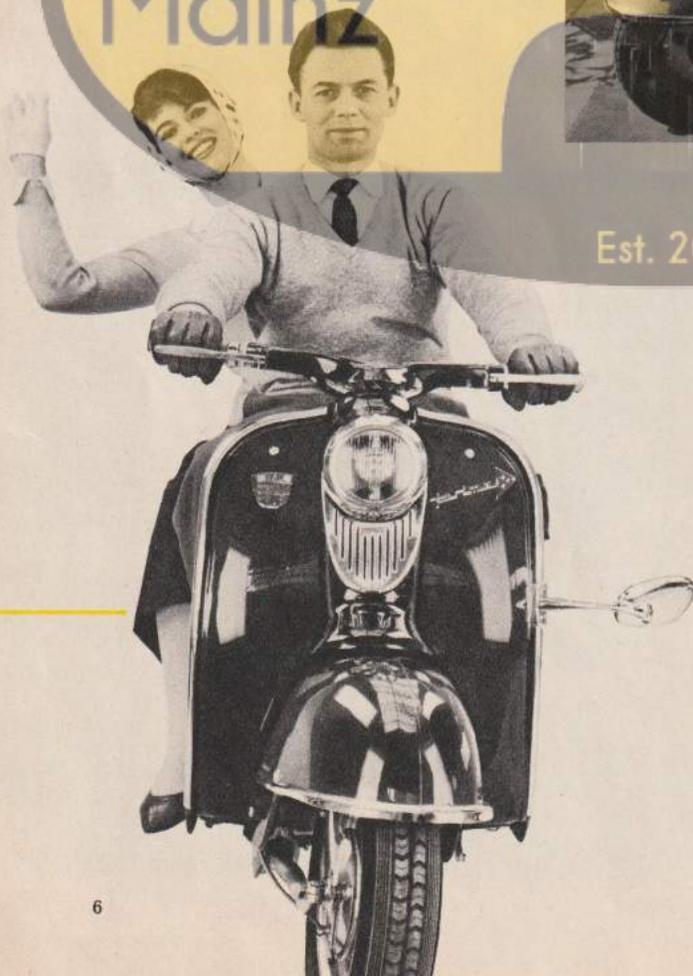
NSU-PRIMA III K

Est. 2015

In ihren technischen Details, dem Fahrgestell, der Motoranordnung und der Karosserie entspricht die Prima III K der Baureihe Prima III und Prima V. Diese Rollertypen sind in jahrelanger Arbeit bei NSU entwickelt worden, indem man die Erfahrungen mit der Lambretta ausnützte und mit den eigenen Erkenntnissen im Zweiradbau ergänzte. Der 150 ccm-Motor der Prima III K leistet 7,4 PS. Es ist der gleiche wie in der Prima III, lediglich der Elektrostarter wurde durch einen Kickstarter ersetzt. Dieser Roller wurde im Hinblick auf einen sehr günstigen Preis gebaut, weshalb man alles für die Funktion nicht unbedingt Notwendige durch Einfaches ersetzte oder wegließ. Die Fahrleistungen der Prima III K sind genau die gleichen wie die der Prima III. Die Prima III K ist ein Roller für Menschen, die das Schlichte lieben und nur Wert auf gute Fahrleistung legen. Unser Foto zeigt die Prima III KL mit Chromschmuck.

NSU-PRIMA III

Das 150 ccm-Modell mit dem gleichen Grundaufbau wie die Prima V ist sozusagen ihre (in der Leistung) kleinere Schwester. Sie hat die gleiche schicke Ausstattung bis auf Nebellampe und Lichttupe, die nicht serienmäßig mitgeliefert werden. Fachleute sagen, daß bei den Prima-Rollern eine besondere Harmonie zwischen Motorleistung und Fahreigenschaft besteht.





NSU-PRIMA V

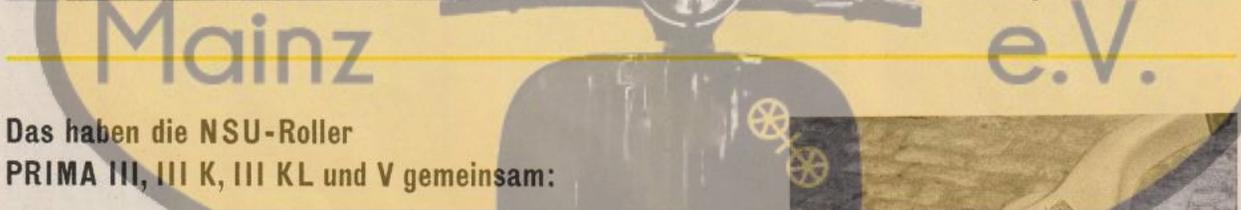
Die Prima V ist gewissermaßen der Star unter den NSU-Rollern. Technisch gesehen entspricht sie im Aufbau — den größeren Hubraum ausgenommen — aufs Haar der Prima III, in der Ausstattung jedoch repräsentiert sie den höchsten Stand der modernen Fahrzeugkultur. NSU ist mit diesem Roller wieder einmal beispielgebend. Zur serienmäßigen Ausstattung der Prima V gehören ein Nebelscheinwerfer, die Lichthupe, der Soziussitz und der Gepäckträger. Sie hat einen 175 ccm-Motor, der mit 9,5 PS der stärkste dieser Baureihe ist.

Ein Roller, der höchsten Ansprüchen gerecht wird und auch lange Überlandfahrten zu einem Fahrerlebnis werden läßt.

NSU-PRIMA D

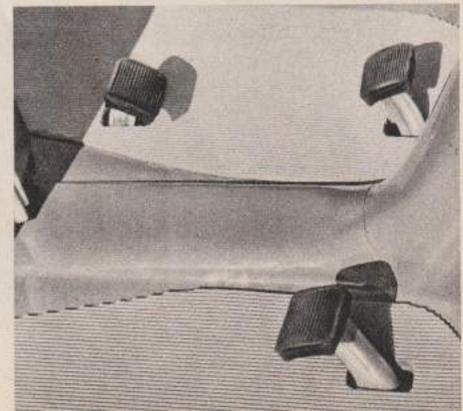
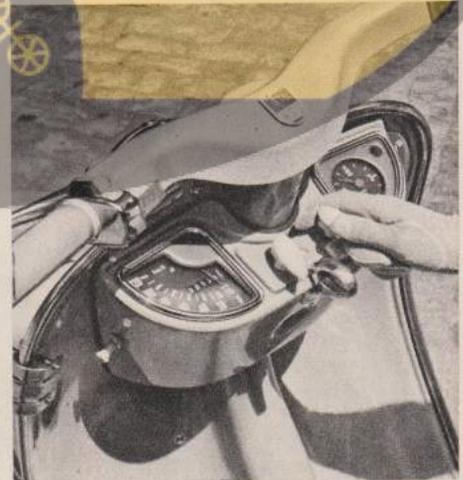
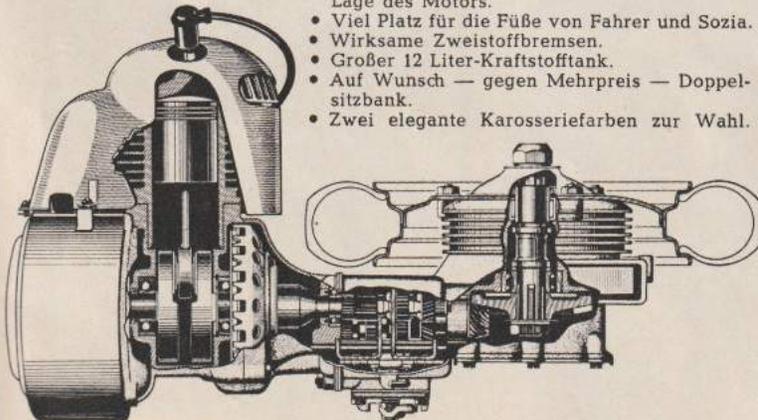
Die Prima D ist eine Weiterentwicklung der NSU-Lambretta. Sie hat einen 150 ccm-Zweitaktmotor, der das Hinterrad über ein Dreiganggetriebe (Drehgriff-Handschaltung) ohne Kette über Zahnräder und Wellen antreibt. Selbstverständlich hat sie den von NSU bereits vor vielen Jahren beim Roller eingeführten elektrischen Anlasser und den NSU-Profilenker.

Mit ihren 8"-Rädern und der Drehgriffschaltung ist sie ein handliches Fahrzeug, in das sich vor allem Frauen gerne verlieben.



Das haben die NSU-Roller
PRIMA III, III K, III KL und V gemeinsam:

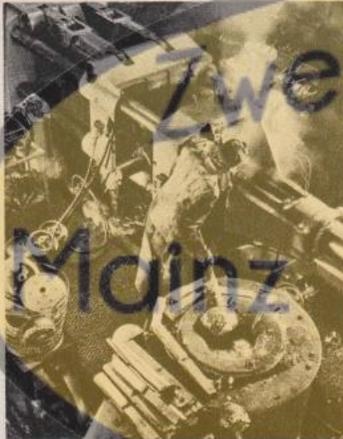
- Eine schicke, elegante Karosserie
- Große 10"-Räder, vorn in Langarmschwinge, hinten in Triebssatzschwinge gelagert, Schraubenfedern, hydraulische Stoßdämpfer.
- Vierganggetriebe, durch Fußwippe geschaltet
- Gebläsegekühlter NSU-Zweitaktmotor, querliegend eingebaut, dadurch unkomplizierte Kraftübertragung zum Hinterrad.
- Zwischen Motor und Hinterrad keine Kette, sondern Kraftübertragung wie beim Automobil: Motor—Kupplung—Getriebe—Hinterradantrieb.
- Hervorragende Straßenlage durch zentrale Lage des Motors.
- Viel Platz für die Füße von Fahrer und Sozia.
- Wirksame Zweistoffbremsen.
- Großer 12 Liter-Kraftstofftank.
- Auf Wunsch — gegen Mehrpreis — Doppelsitzbank.
- Zwei elegante Karosseriefarben zur Wahl.



Das ist NSU

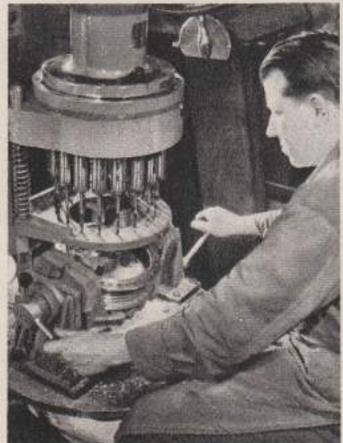
Wer in einem Flugzeug sitzt und in etwa 300 Meter Höhe über Neckarsulm fliegt, dem bietet sich das Bild, wie Sie es nebenstehend betrachten können. Alles, was an Gebäudekomplexen, Straßen und Flächen innerhalb der weißen Markierungslinie liegt, gehört zu NSU. Mehr als 7000 Werksangehörige gehen täglich durch die vier Tore ein und aus, das ist in etwa die Einwohnerzahl einer lebendigen Kleinstadt.

Ein Gang durch die großen Werksanlagen und Fabrikationshallen mit ihren modernen und imposanten Einrichtungen und der exakten Fließbandarbeit ist ein interessantes Erlebnis. Wenn Sie gerade einmal in der Gegend zu tun haben, so sind Sie hiermit herzlich eingeladen zu einem Besuch bei NSU, wo wir Ihnen bei einer der täglich stattfindenden Führungen gerne zeigen wollen, wo und wie bei NSU gearbeitet wird.



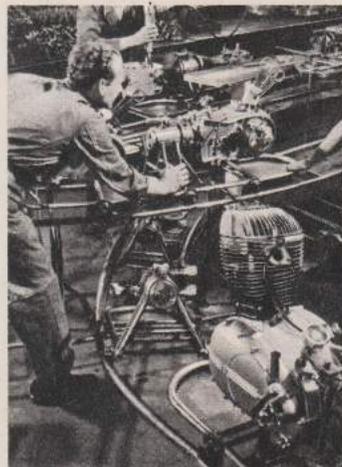
Zur Schwergewichtsklasse zählen die riesigen Spezial-Stanzmaschinen. Mit ihrem Druck von 600 Tonnen fallen sie bei der Herstellung der Röhlerkarosserien und der berühmten NSU-Zentralpreßrahmen entscheidend ins Gewicht.

◀ Aus einem Guß sind die Fahrzeuge, die das Haus NSU verlassen, und das ist kein Wunder, denn NSU besitzt auch eine eigene Gießerei.



Gute Motoren zu bauen, ist eine Kunst. Doch zum „Gewußt wie“ gehört in gleichem Maße auch die exakte, saubere Arbeit, für die die Schwaben weit über die Grenzen des Schwabenlandes hinaus bekannt sind (Max-Motoren auf dem Weg zur Fertigmontage).

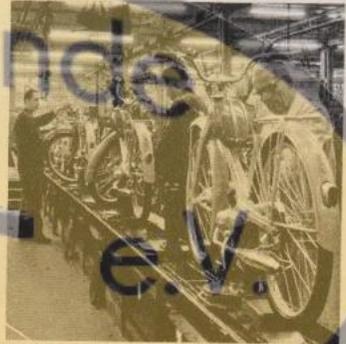
◀ Präzise Automatik ist eine der Grundbedingungen für das Gelingen einer Großserie. Unser Bild zeigt einen Bohrautomaten, der die Löcher zur Speichenaufnahme in eine Supermax-Bremstrommel bohrt.





Besondere Sorgfalt verwendet man bei NSU auf das Lackieren und Verchromen, weiß man doch, wie wichtig ein blitzsauberes Finish für die Freude am Fahrzeug ist.

Schon recht unternehmungslustig sieht die Quickly aus auf dieser Bandaufnahme. Nur noch gesattelt muß sie werden, und dann kann's losgehen.



Die Einfahrkabine ist die letzte Station vor dem Verlassen des Werkes.



Nicht nur im Betrieb, auch in der Werksküche geht's heiß her, denn fleißiges Arbeiten macht hungrig. Etwa 400 000 Mahlzeiten hat er jährlich zu kochen, der NSU-Werkskoch.



*Gut in Form
durch
Radfahren*



Sommer - Sonne | Adria

Man muß nicht unbedingt ein Aga Khan, eine Monroe, ein Erdölkönig oder Großaktionär sein, wenn man seinen Urlaub am Lido verbringen will. NSU-Fahrer reisen zum NSU-Lido an der Adria, mieten sich dort einen Bungalow oder zelten, wenn es ihnen Spaß macht, und haben mehr Erholung und mehr Strand für weniger Geld. Der NSU-Lido ist der große, modern ausgestattete Campingplatz bei Venedig, den viele bereits kennen und lieben und von dem Fachleute der Touristik sagen, er sei der vorbildlichste in ganz Europa. Die Bungalows — mit zwei und vier Betten — sind mit elektrischem Licht ausgestattet. Man kann selbst sein Essen kochen oder im modernen Camping-Restaurant speisen. Man kann sich warm oder kalt waschen. Es gibt einen modernen Friseursalon, ein Arzt behandelt die verschiedenen Wehwechen — kurz, es gibt dort alles, was zu einem bequemen Urlaubsleben gehört. Das schönste aber ist, daß Sie dort keine Modeschau zu machen brauchen. Von morgens bis abends gehen Sie, wenn Sie Lust dazu verspüren, im Badeanzug umher. Weitere Einzelheiten erfahren Sie bei Ihrem NSU-Händler, oder Sie können auch gleich an die Verwaltung des NSU-Lido schreiben: Sittia, Padova (Italien), Via Ugo Foscolo 10. Eines raten wir Ihnen: Wenn Sie in der Hauptferienzeit einen Bungalow mieten wollen, dann melden Sie sich bitte so rechtzeitig wie möglich bei der Verwaltung in Padua an — die Bungalows sind nämlich sehr gefragt.

So wie der Elektronenherd das gute alte Feuer nicht verdrängen wird, so wird auch das Fahrrad nicht vom Motor verdrängt werden. Wer schon lange nicht mehr auf einem Rad gesessen hat und nur noch gewöhnt ist, sich in den Fauteuil seines Wagens sinken zu lassen, dem empfehlen wir eine kleine Radwanderung auf ruhigen Nebenwegen, eine Probefahrt sozusagen. Wie viele andere wird er das Radfahren neu entdecken und erkennen, daß er nicht nur für seine Gesundheit etwas tun muß, sondern auch die Landschaft ganz anders erlebt als durch die Windschutzscheibe.

Übrigens: So mancher Filmstar, der durch seine wohlproportionierten Formen bekannt ist, erhält seine Publikumswirksamkeit durch das Radfahren. Radfahren fördert den Kreislauf, versorgt die Lungen mit frischer Luft, festigt die Muskeln und baut unnötige Fettsäure ab, haben Ärzte festgestellt.

Zum Wandern ist das Radfahren geradezu ideal, denn es ist genauso gesund wie das Gehen, aber die Fortbewegung ist nicht so mühsam, denn selbst bei mäßigem Tempo bewegt sich der Radfahrer dreimal so schnell wie ein Fußgänger.

Außerdem ist ein Fahrrad alles andere als kostspielig: Es ist in der Anschaffung preiswert, es kostet kein Benzin, keine Steuern und keine Versicherung, eine Garage verlangt es auch nicht.

Manche Menschen meinen, Fahrrad ist Fahrrad. Das ist eine der vielbekanntesten Milchmädchenrechnungen. Solange ein Fahrrad neu ist, kann der Nichtfachmann oft keinen Unterschied feststellen. Was ein NSU-Fahrrad wert ist, merkt man oft erst, wenn man es jahrelang in Betrieb hat. Letzten Endes hat NSU eine 75jährige Erfahrung im Fahrradbau. Eine umfangreiche Materialkontrolle überwacht die Güte des verwendeten Materials, kostspielige, aber präzise arbeitende Herstellungsmaschinen sind die Gewähr für saubere Arbeit. So werden zum Beispiel die Rahmen bei NSU im Induktionsverfahren gelötet, ein Verfahren, das den Vorteil hat, daß der Rahmen nur dort erwärmt wird, wo es wünschenswert ist. Damit wird ein Ausglühen der Rohre vermieden.

In Ihrem Bekanntenkreis gibt es sicherlich jemanden, der ein altes NSU-Fahrrad hat. Fahren Sie doch einmal eine Runde damit: Sie werden staunen, wie leicht und sauber es läuft und wie gut Lack und Chrom die Jahre überstanden haben — nach zehn bis zwanzig Jahren weiß man, was ein NSU-Rad wert ist.

Zweitakt-

Est. 2015





Motorräder, etwas für Männer

Motorradfahren ist nichts für Menschen, die am liebsten hinter dem Ofen sitzen und jedem Windhauch aus dem Wege gehen. Motorradfahren ist etwas für Männer, die das Herz am rechten Fleck haben, die Freude haben am Beherrschen ihrer Maschine und die Lust dazu verspüren, dem Fahrtwind zu trotzen. Es ist auch längst erwiesen, daß nicht die Motorradfahrer, sondern die Stubenhocker mehr an Erkältungen leiden, weil ihnen jede Abhärtung fehlt. Heute gibt es bereits viele prominente Männer, die — wenn sie dienstfrei haben — ihren schweren Luxuswagen in die Garage fahren und sich dafür ihre Maschine herausholen — weil sie als Ausgleich zu ihrer beruflichen Tätigkeit diese Art der Entspannung brauchen. Nach tagelangem, nervensägendem Schreibtischhocken sehnen sie sich geradezu danach, einmal ein paar Stunden ein unkomplizierter, ganzer Kerl zu sein.

Solche Männer fahren die NSU-Supermax.

NSU-Supermax und Maxi

Zwei Motorräder enthält das NSU-Fertigungsprogramm: die Supermax und die Maxi. Beide Maschinen sind nach den NSU-Konstruktionsprinzipien gebaut.

Richtunggebend war die Supermax, die, als sie als „Max“ 1953 erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, eine Revolution in ihrer Klasse auslöste. Inzwischen wurde diese 250 ccm-Maschine weiter verfeinert, und so, wie sie heute dasteht, kann man reinen Gewissens sagen, daß sie nicht nur in ihrer Leistung an der Spitze steht, sondern auch im Finish und in den sorgfältig durchgearbeiteten Details mustergültig ist. — Zur Supermax gesellte sich als kleine Schwester die 175 ccm-Maxi, die in ihrer Klasse sofort die gleiche Position einnahm, wie sie die Supermax schon viele Jahre hält.

Viele Siegeslorbeeren hat die Supermax bis heute um ihren Tank winden können, im Straßenrennsport und im Gelände. 1955, als sich NSU vom Rennsport zurückzog, stellte man einige Sport-Maxe her, die einen auf rund 30 PS getrimmten Max-Motor hatten. Mit diesen Sport-Maxen holten sich bewährte Rennfahrer viele deutsche Meistertitel. Noch heute sind diese vier bis fünf Jahre alten Sport-Maxe die erfolg-

reichsten ihrer Klasse! — Genauso ist es im harten Geländesport. In der 250 ccm-Seitenwagenklasse gibt es seit Jahren nur NSU-Siege in der Deutschen Geländemeisterschaft. Ähnlich ist es in der 350 ccm-Klasse (mit auf 300 ccm aufgebohrten Mäxen!).

Selten gab es in der Geschichte der Motorräder eine so erfolgreiche und vielseitige Maschine wie die NSU-Supermax! Worauf liegt das?

Da ist zunächst der Motor der Supermax und Maxi. Es sind Einzylinder-Viertakter mit obenliegenden Nockenwellen. Viertakter sind nicht nur wegen ihres gleichmäßigen, sonoren Laufs beliebt, sondern sie haben auch den Vorzug, daß man unbesorgt hohe Leistungen von ihnen verlangen kann, ohne daß sie kapitulieren. Außerdem sind sie sparsam im Verbrauch. Bei NSU versteht man etwas vom Viertakter, den man bereits 60 Jahre lang baut. Ein eindrucksvoller Beweis dafür waren die Weltmeisterschaften der Jahre 1953/54, die so zuverlässig waren, daß sie viele Rennen absolvierten, ohne daß man es für notwendig hielt, einmal hineinzuschauen.

Den Antrieb der obenliegenden Nockenwelle der NSU-Supermax und Maxi besorgt der für NSU patentierte Ultramax-Antrieb, ein System, das geräuscharm, vibrationsfrei und drehzahlunempfindlich ist. Der Ultramax-Antrieb verträgt — wie die Sport-Max beweist — spielend 10 000 U/min. Natürlich haben beide Motoren die beruhigende Luft, die wesentlich dazu beiträgt, daß der Zylinder und die Kolbenringe nur minimalen Abnützungen unterworfen sind. Wesentlich für die lange Lebensdauer ist auch die sorgfältige Ölfilterung, denn das Öl dieser Motoren wird für die Schmierung durch doppelte Reinigung — es durchläuft ein Feinsieb und einen auswechselbaren Feinsfilter — vorbereitet.

Zu einem starken Motor gehören ein starkes und schnelles Fahrwerk und gute, dauerhafte Bremsen. Die NSU-Supermax und Maxi besitzen den kräftigen Zentralpreßrahmen, der sich vor allem im Gelände bewährt, wo es sich zeigt, was hohen Dauerbeanspruchungen gewachsen ist. Er ist verwindungsfrei, sehr stabil und angenehm glattflächig. Alle NSU-Maschinen besitzen

vorn und hinten Vollnabenbremsen mit verrippten Leichtmetalltrommeln und eingegossenen Stahlringen.

Maßgebend für eine gute Straßenlage und ermüdungsfreies und damit sicheres Fahren ist die Federung einer Maschine. Die NSU-Maschinen besitzen vorn und hinten Schwingachsen mit Schraubenfedern und hydraulischen Stoßdämpfern (hinten sogenannte Federbeine). Zusammen mit dem verwindungsfesten Zentralpreßrahmen, der das solide Rückgrat darstellt, geben sie der Supermax und Maxi die berühmte NSU-Spurtreue und gute Straßenlage.

Auf ein sauberes Finish wird bei NSU besonderer Wert gelegt. Die Supermax- und Maxi-Maschinen werden von Fachleuten mit viel Liebe zur Sache gebaut. Viele der Männer, die an ihnen arbeiten, machen das schon Jahrzehnte und fahren selbst ihre Maschine.

Das Wichtigste in Kürze:

Supermax

Leistungsdaten: 18 PS, 126 km/h, Normverbrauch: 3,2 Liter/100 km.

Ausstattung: Bequemer Schwingsattel mit langem Federweg (auf Wunsch — gegen Mehrpreis — Doppelsitzbank), Vollnabenrennbremsen vorn und hinten, 180 mm Bremsstrommeldurchmesser, verstellbarer Steuerungsdämpfer am Lenker, Tankinhalt: 14 Liter, Diffusor-Auspufftopf, Sport-Gasdrehgriff.

Farben: Schwarz oder Christianiablau.

Maxi

Leistungsdaten: 12,5 PS, 110 km/h, Normverbrauch: 2,6 Liter/100 km.

Ausstattung: Moderner Profilenker, bequemer Schwingsattel mit langem Federweg (auf Wunsch — gegen Mehrpreis — Doppelsitzbank), Vollnabenrennbremsen, Tankinhalt: 10,8 Liter, Diffusor-Auspufftopf.

Farben: Schwarz oder Christianiablau.

Das Rad der NSU-Geschichte

Es gibt Firmen mit Geschichte, es gibt auch welche ohne — weil sie eben neu sind. Manche Menschen geben nichts um das, was gewesen ist. Sie sagen, nur die Gegenwart oder Zukunft habe für sie Bedeutung. So einfach ist das aber nicht. Die Herstellung von Kraftfahrzeugen ist ein sehr vielseitiger Vorgang. Schon bei der Konstruktion eines neuen Typs beginnen die zahlreichen Probleme aufzutreten, die immer mehr zunehmen, je weiter dieses Fahrzeug in die Serienproduktion kommt. Da spielt nicht nur das Wissen einiger eine Rolle, sondern vor allem die Erfahrungen vieler Menschen auf ihrem speziellen Arbeitsgebiet reihen sich da aneinander. Genügend Menschen mit reicher Erfahrung in allen Spezialgebieten aber hat nur ein jahrzehntelang organisch gewachsenes Werk. Oft erkennt man das am Fahrzeug erst nach Jahren, wenn es schon zigtausende von Kilometern gefahren worden ist. Darauf begründet sich der gute Ruf alter Markenzeichen.

Und noch etwas: Firmen, die schon im Jahre 1900 Fahrzeuge hergestellt haben, möchten auch noch welche im Jahre 2000 verkaufen. Sie sind deshalb bestrebt, zu jedem Zeitpunkt ihre Kunden zufriedenzustellen. Das ist kein purer Idealismus, sondern ganz einfacher Selbsterhaltungstrieb.

Und so sieht die NSU-Geschichte aus, in wenigen Stichworten aneinandergereiht:

1886 wurden bei NSU bereits Fahrräder hergestellt. Damals waren es noch

Hochräder, die vorn ein großes und hinten ein kleines Rad hatten. Sie trugen den wichtigen Namen „Germania“.

1888 hatten die NSU-Räder schon ungefähr die heutige Form. Offensichtlich waren sie auch schneller geworden, denn sie hießen von nun an „Gazelle“ und „Pfeil“.

1890 stellten 60 fleißige Arbeiter bereits 1000 Fahrräder her.

1892 ist das Geburtsjahr des Markenzeichens NSU. Man entlehnte die drei Buchstaben aus dem Ortsnamen NeckarSULm.

1900 wurden die ersten NSU-Motorräder gebaut. In diesem Jahr waren es immerhin schon 100 Stück, die das Werk verließen. Im gleichen Jahr betrug die Produktion von NSU-Fahrrädern 7000.

1906 erschienen die ersten „Neckarsulmer Motorwagen“, die NSU-Automobilproduktion lief an.



Reiseandenken

Est. 2015

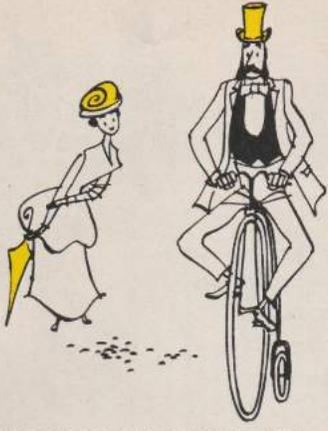
Bei so vielen NSU-Fahrzeugen in allen Ländern der Welt — es dürften ungefähr 1,5 Millionen Zweiradfahrzeuge sein — ist es nicht verwunderlich, daß viele strapaziöse Reisen damit unternommen werden, die manchmal schon Merkmale einer Expedition tragen. Für ein NSU-Fahrzeug, sei es eine Quickly, ein Roller oder ein Motorrad, sind das keine Wunderdinge. Man ist bei NSU der Meinung, daß ein gutes Fahrzeug solche Beanspruchungen ganz selbstverständlich aushalten muß. Deshalb schätzt man die Leistung der Fahrer höher ein, denn es gehört schon etwas dazu, mit einem Zweiradfahrzeug auf den schlechten Straßen des hohen Nordens, den Geröllwegen des Balkans oder den Wüstenpisten Afrikas zu fahren. Manche NSU-Fahrer senden, von ihrer Reise zurückgekommen, begeistertste Briefe nach Neckarsulm, weil es sie einfach dazu drängt, den Menschen, die ihre zuverlässige Maschine gebaut haben, von ihren Eindrücken zu erzählen. Hier ein kleine Auswahl aus der NSU-Schublade:

Max-Besuch bei den Wüstensöhnen

Rund 1000 DM Reisegeld in französischer, spanischer, portugiesischer, marokkanischer, englischer und schweizerischer Währung, eine NSU-Supermax und viel Unternehmungslust war alles, was der Konditorgeselle Paul Hartkopf aus Jülich auf seine Reise nach Afrika über Spanien, Portugal und die Kanarischen Inseln mitnahm. Fast 20 000 (in Worten: zwanzigtausend) Kilometer lang war die Reiseroute, die der große, breitschultrige 25 Jahre alte Mann in den vier Monaten seiner Reise zurücklegte. Viele Reiestrapazen und unvergeßliche Erlebnisse hat Paul Hartkopf jetzt hinter sich. Oft bestaunt wurde die tadellos gepflegte Supermax des Mannes aus „Allemagne“ von den Arabern, Berbern und Senegalnegern. Die Oasenbewohner oder

Teilnehmer großer Wüstenmärkte scharten sich sofort neugierig um seine Max, wenn er auftauchte. Hier in der Wüste hat Paul Hartkopf seine Maschine erst richtig lieben gelernt, denn auf den einsamen Strecken bei glühend heißer Sonne (59° C) ist ihm bewußt geworden, was NSU-Zuverlässigkeit bedeutet. Und als einmal mitten in der Wüste eine riesige dunkle Wolke am Horizont auftauchte, die sich schnell als ein heranschwirrender Schwarm von





- 1909 fuhr Lingenfelder auf der Bahn von Los Angeles mit 124 km/h den ersten NSU-Weltrekord.
- 1914 waren bei NSU 1200 Personen beschäftigt. Mit dem Weltkrieg und der Inflation folgten eisenhaltige und papierne Zeiten.
- 1922 berichtet man aber wieder voller Stolz, daß alle 30 Sekunden eine Freilaufnabe, alle 5 Minuten ein Fahrrad, alle 20 Minuten ein Motorrad und alle 2 Stunden ein Automobil fertiggestellt wurden. Die Belegschaft war 3500 Personen stark.
- 1929 erschien die erfolgreiche NSU 500 SS (Super-Sport-Maschine). Bullus, Rütchen und Ulmen fuhren diese Maschinen mit großem Erfolg.
- 1932 betrug die NSU-Produktion 36 262 Motorräder und 10 016 Fahrräder, obwohl die allgemeine Wirtschaftslage nicht rosig war und es in Deutschland viele Millionen Arbeitslose gab. Bei

- NSU hatte man die Produktion mittlerweile auf Fließband umgestellt.
- 1936 erblickte die NSU-Quick, deren Unverwundlichkeit legendär wurde, das Licht der Welt. Von diesem Typ wurden nicht weniger als 235 500 Fahrzeuge hergestellt.
- 1939 hatte NSU 3900 Mitarbeiter, die in diesem Jahr neben 95 000 Freilaufnaben 127 532 Fahrräder und 57 521 Motorräder herstellten.
- 1945 wurden die NSU-Werke durch einen Bombenangriff stark angeschlagen, doch im gleichen Jahr wurde mit dem Wiederaufbau begonnen. Rennfahrer Wilhelm Herz zerrte aus den Trümmern seine alte Kompressor-Rennmaschine hervor und trimmte sie wieder hin. Bei NSU stand die erste Zelle des Nachkriegs-Motorradsports.
- 1949 arbeiteten schon wieder 3000 Arbeiter in den wiederaufgebauten modernen Hallen.

- 1953 konnte NSU auf allen Rennstrecken bis der Welt gewaltige Erfolge verbuchen.
- 1954 NSU errang in diesen Jahren doppelte Weltmeisterschaften und doppelte bzw. dreifache Deutsche Meisterschaften in den Klassen 125, 250 und 350 ccm. Die NSU-Quickly ging in Serienproduktion.



- 1955 wurden bei NSU 342 583 motorisierte Zweiradfahrzeuge hergestellt. Das ist die größte Jahresproduktion, die überhaupt ein Werk aufweisen kann.
- 1956 holten Wilhelm Herz und H. P. Müller auf den Bonneville Salt Flats in Utah/USA für NSU alle Kurzstreckenweltrekorde. H. P. Müller fuhr mit einem 50-ccm-Quickly-Motor 196 km/h; Wilhelm Herz ist mit 339 km/h der schnellste Motorradfahrer der Welt.
- 1957 Geburtsjahr des NSU-Prinz.
- 1959 Die NSU-Belegschaft ist über 7000 Personen stark.
- 1960 die millionste Quickly läuft vom Band.

Millionen großer Heuschrecken entpuppte, da legte sich der Wüstenfahrer unter seine Maschine, die einzige Deckung. Und das verbrauchte die Supermax auf dieser Reise: 800 l Benzin, 22 l Öl, 1 Paar Reifen und 1 Gasbowdenzug.

Walter Friedrich aus Beuel am Rhein berichtet:

Mit der Quickly nach Jerusalem

Kürzlich unternahm ich eine acht Wochen lange Fahrt nach Palästina. 75 Tage davon bin ich 8000 km, oft unter sehr schweren Bedingungen, mit der Quickly-N gefahren. Ab Bonn über die Alpen bis Genua. In Griechenland sehr steile Gebirgsstraßen auf den Peloponnes. Die beiden Gebirgszüge des Libanon. In Jordanien große Höhenunterschiede von Amman bis Jerusalem. Starke Hitze in der Syrischen Wüste. Süd-Türkei viel Gebirge zwischen Syrien und Iskenderum.



Der Taurus, Salzwüste bis Ankara. Hochebene bis Istanbul. Bulgarien, schlechte Gebirgsstraßen bis Jugoslawien. Die Alpen abermals bei Laibach. Bei der Abfahrt hatte ich nicht die blasseste Ahnung von Motor oder Vergaser. Wie eine Zündkerze gewechselt wird, lernte ich erst unterwegs kennen. Das mitgeführte Gewicht war nicht unerheblich. Grobe Schaltfehler und derlei Späße

meinerseits (ich war ja blutiger Anfänger) schluckte die Quickly anstandslos. Die Fahrt mit dem Tagesschnitt von 200 bis 300 km wurde glücklich überstanden. Heute läuft das Moped besser und schneller denn je. Ich beabsichtige, mit derselben Quickly eine ähnliche Fahrt zu wiederholen. Der Gedanke, daß dann eventuell etwas schiefgehen könnte, kommt mir nicht in den Sinn.

Gewalttour mit Prima V

Mr. „Flash“ Rogers in Birmingham ist von Beruf Omnibusfahrer. Während seiner Arbeitszeit sitzt er hinter dem gewaltigen Lenkrad eines der in den englischen Großstädten üblichen zweistöckigen Ungetüme. In seiner Freizeit aber fährt er begeistert eine Prima V. Er liebt eine besondere Art von Gewalttours: Er nimmt sich vor, innerhalb einer festen Zeitspanne eine bestimmte Route zurückzulegen. So fuhr er mit seiner Prima V in elf Tagen durch elf Länder Europas, was er sich durch Stempel stets säuberlich bescheinigen ließ. Seine letzte große Fahrt ging von England aus über Frankreich, Belgien, Holland, Deutschland, Dänemark, Schweden, Finnland nach Norwegen und von dort aus zurück nach England. Die Strecke war genau 7997 Kilometer lang. Bewältigt hat er sie einschließ-

lich der kleinen Pausen in 24 Tagen. Auf den schlechten Straßen im hohen Norden erregte Mr. Rogers nicht nur Aufsehen durch seine großen Tagesetappen, die bewiesen, daß er hart im Nehmen ist, sondern noch viel mehr fiel die überladene Prima V auf: Sie wog nicht weniger als



543 kg! Trotzdem meint „Flash“ Rogers, daß nach dieser Fahrt er zweifellos mehr erschöpft war als seine Prima V.



Zweirad-Erfahrungen

Hier sagen Ihnen einige NSU-Fahrer ihre Meinung. Wir können natürlich nur eine kleine Auswahl bringen, haben aber versucht, einige typische und interessante Ansichten herauszusuchen:

Hans Kreuz, Düsseldorf

Die Zuverlässigkeit meiner Prima ist wirklich bemerkenswert. Vor zwei Jahren machte ich meine erste große Reise mit ihr. Ich fuhr nach Hammerfest und dem Nordkap, und dabei hat sie mich niemals im Stich gelassen. Jetzt komme ich von einer 8000-km-Reise durch Österreich, Ungarn, Jugoslawien, Bulgarien, die Türkei und Griechenland zurück, die ich mit derselben Maschine gefahren habe. Wer die Straßen- und Witterungsverhältnisse in diesen Ländern kennt, kann ermaßen, welchen Belastungen meine Prima ausgesetzt war. In der Türkei zum Beispiel fuhr ich tagelang in glühender Hitze durch unwirtliche Gebirge, Salzwüsten und Steppe. Meine Prima lief immer wie ein Uhrwerk.



ist wieder gelaufen, so wie ich es von ihr kenne, nicht die kleinste Panne hat es gegeben!

Jakob Trasdahl, Lithograf, Kopenhagen

Ob Sie es glauben oder nicht, meine Quickly, Baujahr 1955, hat jetzt bald 100 000 km hinter sich, und es sind keine „zahmen“ Kilometer, die nur zu Hause um den Häuserblock gefahren wurden, sondern viele harte Kilometer sind da mit drin. Mit meiner braven Quickly bin ich in fast

allen Ländern Europas gewesen, vom Nordkap bis zum Bosphorus. Von Istanbul komme ich soeben zurück. Die Reise ging über die Sowjetzone, die Tschechei, Ungarn und Bulgarien, zurück über Jugoslawien und Österreich. Ich kann selbst nach 100 000 Quickly-Kilometern immer nur staunen, was dieses Fahrzeug leistet, sei es auf schlechten Balkanstraßen, den Dolomitenpässen oder auf Sandstrecken.

Ich pflege meine Quickly immer selbst, auch alle Reparaturen mache ich selbst. Das ist so ein Hobby von mir. Viele Bekannte holen sich bei mir Rat, wenn sie irgendwie nicht mehr weiterkommen. Ich kann Ihnen ehrlich sagen, daß ich ohne Quickly nur ein halber Mensch wäre.

Max Frägle, Regierungssekretär, Freiburg

Was ich von NSU-Fahrzeugen halte? Ich glaube, da brauche ich Ihnen nur zu sagen, daß ich alle Quickly-Modelle besessen habe, angefangen von der Quickly-N, dann die Quickly-S und die Quickly-L, erst mit Zweigang- und dann mit Dreigang-Getriebe. Ich muß halt immer das Neueste von NSU haben und das Beste, das ist für mich gar keine Frage. Heute bin ich so von NSU überzeugt, daß ich, ohne es gesehen zu haben, ein eventuelles neues Modell kaufen würde.

Nach der Quickly-L-Dreigang hatte ich die Cavallino, von der ich begeistert war, und glaubte, sie könne nicht mehr übertroffen werden. Dann sah ich die erste Quickly-TT bei Ihrer Freiburger Vertretung, im Handumdrehen war sie mein — die erste, die in Freiburg lief. Ich kann nur sagen, das ist ein tolles Fahrzeug! So etwas von Straßenlage, Handlichkeit, Federungs-eigenschaften und Motorleistung habe ich noch nicht erlebt; habe es auch nie für möglich gehalten, daß man so was bei einem Moped erreichen kann. Ich glaube, das kann nur NSU!



Robert Heydick, Kriminalobermstr. a. D., Bad Münster am Stein

Die Zuverlässigkeit der Quickly dürfte wohl einmalig sein und muß erst von irgendeinem anderen Moped, wie die Marke auch heißen mag, unter Beweis gestellt werden. Ich unternehme mit meinen 72 Jahren noch große Reisen, ohne die geringsten Bedenken zu haben. Erst jetzt bin ich von einer 3000-km-Mittelmeerreise zurückgekommen, und meine Quickly



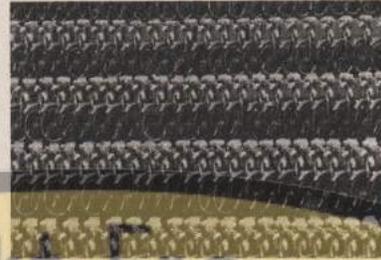
Wer ist im Bilde ?

Wer in Motordingen ein klein wenig Bescheid weiß, dem wird es nicht schwerfallen, die Quiz-Fragen auf dieser Seite zu beantworten. Auch Sie sind sicherlich bestens informiert, denn Zweiradfahrer sind — das glauben wir festgestellt zu haben — stets im Bild über Dinge, die mit ihrem Fahrzeug zusammenhängen.



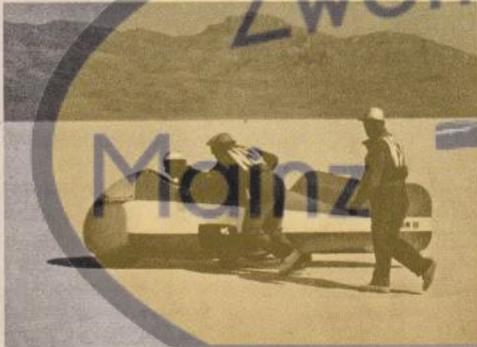
Das ist eine NSU-Anzeige, die vor vielen Jahren in deutschen Tageszeitungen erschien. Wann etwa, meinen Sie, könnte das gewesen sein?

- a) 1887
- b) 1906
- c) 1922
- d) 1895



Wie hoch ist der Produktionsanteil von NSU innerhalb der deutschen Zweiradindustrie (motorisierte Zweiräder)?

- a) 8%
- b) 10%
- c) 25%
- d) 15%



NSU ist seit 1951 Inhaber des absoluten Geschwindigkeits-Weltrekords für Solo-Motorräder. 1956 wurde dieser Rekord von Wilhelm Herz abermals mit der NSU-Kompressor-Maschine verbessert.

Wie schnell fuhr Wilhelm Herz?

- a) 210 km/h
- b) 422 km/h
- c) 286 km/h
- d) 339 km/h



Dieses Bild zeigt eine sensationelle Neuentwicklung im Motorenbau. Wie heißt dieser Motor?

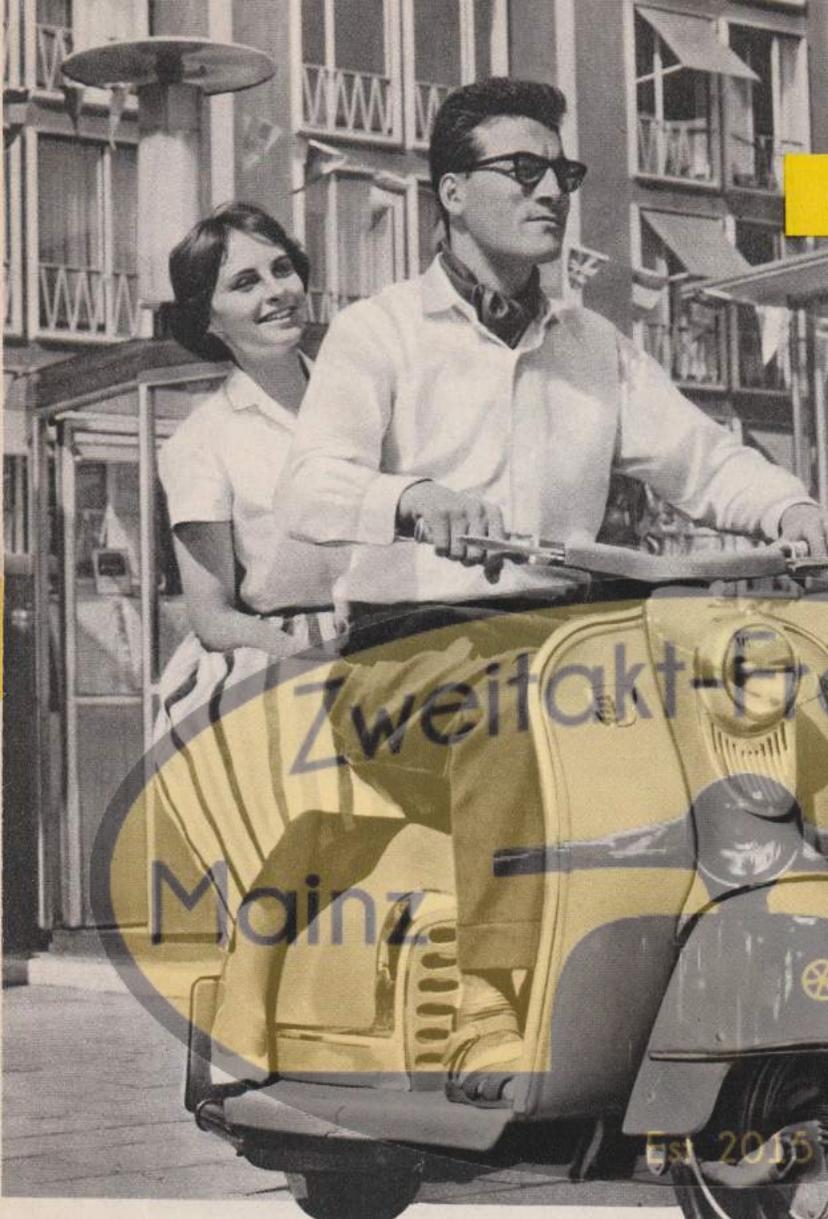
Das Marken- und Firmenzeichen NSU wurde aus dem Ortsnamen Neckarsulm entwickelt. Wissen Sie, warum der Ort Neckarsulm heißt? (Ein Tip: Wenn Sie eine gute Landkarte vornehmen, kommen Sie gleich darauf.)

1. Diese Anzeige erschien etwa ums Jahr 1906. Bei der abgebildeten Maschine handelt es sich um das NECKARSULMER ZWEIZYLINDER-TOURENMOTORRAD mit 4 HP zum damaligen Preis von 840 Mark. Die Leistungszahlen in Neckarsulm liebt die Sulm in den Neckar. In Neckarsulm liebt die Sulm in den Neckar. Die Triebwerkschwingen, bei der Motor und Hinterradantrieb als Aggregat zusammengefaßt sind. Die NSU-Werke in Neckarsulm stellen den NSU-Prinz und den Sport-Prinz her, außerdem haben sie die Deutsche Simca Vertriebsgesellschaft als Tochtergesellschaft von NSU gegründet und den Verkauf und die Betreuung der französischen Simca-Autos mobil übernommen.

2. Lösung c) ist richtig. 25% ist der NSU-Anteil, die restlichen 75% werden von mehr als 15 anderen Firmen hergestellt. Lösung d) ist richtig. Wilhelm Herz fuhr 1956 auf den Bonneville Salt Flats im State Utah (USA) 339 km/h über 1 Meile/s.

Die NSU-Prima III und V haben außer dem Zweitaktmotor mit der Quickly-T und -TTK noch ein interessantes Konstruktionsmerkmal gemeinsam. Was ist es?

Bei NSU in Neckarsulm werden auch Automobile hergestellt. Wie heißen sie?



Gut betreut

auf allen Straßen

Auch das sollte man nicht vergessen: NSU unterhält — als größte Zweiradfabrik Deutschlands — eine umfassende Kundendienstorganisation. Wo immer Sie auch mit Ihrem Fahrzeug aufkreuzen, überall gibt es NSU-Vertretungen und Kundendienstwerkstätten — von Grönland bis nach Sansibar — und in der Bundesrepublik allein an die 8000. Es ist ein beruhigendes Gefühl für den Fahrer, sich überall dieserart betreut zu wissen.

Nur ein großes Werk kann Ihnen das bieten.

Zweitakt-Genuss
Mainz e.V.

Est. 2015

Wir hoffen, Ihnen mit dieser kleinen Broschüre ein wenig Freude bereitet und Sie bei der Wahl eines Fahrzeuges gut beraten zu haben. Und wenn Sie darüber hinaus noch Wünsche oder Fragen haben — Ihr NSU-Vertreter steht Ihnen jederzeit gerne — und unverbindlich — mit Rat und Tat zur Seite.

Ihr NSU-Händler:



NSU MOTORENWERKE AKTIENGESELLSCHAFT NECKARSULM

DW 4026 775 11 011 · Printed in Germany