



NSU

Quickly

BETRIEBSANLEITUNG

2 wichtige Hinweise!

I.

Allgemeine Betriebserlaubnis

Nach § 67a Abs. 3 StVZO muß der Fahrer mindestens 16 Jahre alt sein und den für das Fahrzeug ausgestellten Typschein (Allg. Betriebserlaubnis), sowie einen Nachweis über die abgeschlossene Haftpflichtversicherung bei sich führen und auf Verlangen dem zuständigen Beamten vorzeigen.

Außerdem wird von jedem Fahrer erwartet, daß er die wichtigsten Verkehrszeichen kennt und im übrigen weiß, wie er sich im Straßenverkehr zu verhalten hat.

II.

Kundendienst und Gewährleistung

Die Durchführung der notwendigen Wartungs- und Pflegearbeiten, sowie die Beseitigung etwa auftretender Betriebsstörungen ist anhand dieser Betriebsanleitung ohne besondere technische Kenntnisse möglich.

Zur Vornahme größerer Instandsetzungsarbeiten und zur Prüfung einer etwa eintretenden Gewährleistungsforderung empfiehlt es sich jedoch, sofort eine anerkannte NSU-Vertreter-Werkstatt aufzusuchen. Diese ist aufgrund ihrer Erfahrungen und Einrichtungen in der Lage, die erforderlichen Arbeiten nach den werksseitigen Richtlinien sach- und fachgemäß durchzuführen. Eine unmittelbare Inanspruchnahme des Lieferwerks sollte nach Möglichkeit unterbleiben, da die Abwicklung solcher Fälle dadurch nur erschwert und verzögert wird.

... und wollen Sie den Sattel höher oder tiefer haben, so löst sich die Sattelposition nach Lösen der Klemmspindel (siehe Pfeil) entsprechend ändern. Zuerst entfernt man die Sechskantschraube der hinteren Sattelaufhängung (am Gummiring) und klappt das Sattelgestell nach vorne hoch. Löst die Klemmspindel einige Gewindegänge und klopft die festsitzende Klemmmutter durch Schlagen auf den Kopf der Klemmspindel los. Stellt den Sattel in die gewünschte Höhe und zieht die Klemmspindel fest. Schließlich klappt man das Sattelgestell zurück und bringt die Sechskantschraube zur hinteren Sattelaufhängung wieder an.



NSU WERKE AKTIENGESELLSCHAFT NECKARSULM

Die Motorleistung läßt schnell nach.

Starke Rückstandbildung im Auspuffschlitz.
Auspuffkopf mit Rückständen zugesetzt.
Kolbenring festgeklemmt, abgenützt oder gebrochen.
Starterklappe falsch betätigt.
Luftfilter verschmutzt.
Falsche Luft.
Düsenadel hat sich gelöst.
Vergaser läuft über: Schwimmer leck, Schwimmernadel ausgeschlagen, Schwimmernadel oder Tupfer klemmt.
Kraftstoff-Ölmischung falsch.
Falsche Zündkerze.
Falsche Vorzündung.
Kupplung schleift.
Bremsen zu stramm eingestellt.
Mechanische Widerstände in der Kraftübertragung oder im Laufwerk

Der Motor bleibt stehen.

Kraftstoff aufgebraucht.
Zündkabel abgefallen.
Zündkerze defekt oder Schmelzperlen an den Elektroden.
Unterbrecher bleibt hängen.

Die Lampen brennen nicht.

Glühlampe durchgebrannt.
(Es ist empfehlenswert Reserve Lampen mitzuführen)
Masseanschluß schlecht (am Scheinwerfer oder Schlußlampe).
Kabel abgefallen oder locker (oxydiert).
Kurzschluß in der Leitung, blankgescheuerte Stelle.



NSU

Quickly

BETRIEBSANLEITUNG

Lieber NSU-Fahrer!

Schon seit vielen Jahrzehnten bauen wir Fahrräder und Motorräder mit Zwei- und Viertakt-Motoren aller Klassen, die sich seither im In- und Ausland millionenfach bewährt haben. Auch die erfolgreichen NSU-Rennmaschinen und das schnellste Motorrad der Welt wurden von uns hergestellt.

Selbstverständlich haben wir unsere umfangreichen Erfahrungen im Bau von Zweiradfahrzeugen der verschiedensten Art bei der Entwicklung des

NSU-QUICKLY

praktisch verwerfete. Die serienmäßige Herstellung erfolgt von erfahrenen Fachleuten unter Verwendung sorgfältigst ausgewählter Rohstoffe nach neuzeitlichen Fertigungsmethoden. Damit sind die Voraussetzungen geschaffen, daß das NSU-QUICKLY über alle die Eigenschaften verfügt, die von einem Moped erwartet werden dürfen.

Für einen stets störungsfreien und langjährigen Betrieb, sowie für die Werterhaltung des Fahrzeugs sind jedoch auch Umstände maßgebend, auf die wir als Hersteller keinen unmittelbaren Einfluß mehr haben. Um nun auch eine zweckentsprechende Behandlung und sachgemäße Pflege sicherzustellen, bitten wir, von den Richtlinien in dieser Betriebsanleitung vor erster Inbetriebnahme des NSU-QUICKLY Kenntnis zu nehmen und sich der einzelnen Hinweise jeweils rechtzeitig zu erinnern.

Wir geben der Erwartung Ausdruck, daß Sie diesen Rat-schlägen die erforderliche Beachtung schenken und wünschen Ihnen

„Gute Fahrt auf NSU!“

NSU WERKE AKTIENGESELLSCHAFT NECKARSULM

*Wo liegt der Fehler? . . .

Der Motor springt nicht an, beim Schwimmertupfen läuft kein Kraftstoff über.

Kraftstoffhahn geschlossen.
Kraftstofftank leer.
Kraftstoffhahn oder -Leitung verstopft.
Schwimmer auf Schwimmernadel verschoben.

Der Motor springt nicht an, beim Schwimmertupfen läuft Kraftstoff über.

Düse verstopft.
Wasser im Vergaser.
Drehgriff falsch bedient.
Starterklappe falsch bedient.
Zündkabel abgefallen, locker, oder Zündfunke schlägt durch.
Zu viel getupft, daher Kerze naß.
Zündkerze verölt, verrußt oder Elektroden durch Fremdkörper überbrückt.
Falsche Zündkerze.
Falscher Elektrodenabstand.
Zündkerze defekt (Isolierkörper gesprungen).
Unterbrecher verschmutzt oder bleibt hängen.
Falscher Abstand an den Unterbrecher-Kontakten.
Unterbrecher-Kontakte verölt, verschmutzt oder verbraucht.

Der Motor setzt aus oder arbeitet unregelmäßig.

Kraftstoff geht zur Neige.
Wasser im Vergaser.
Falsche Luft (Vergaser lose).
Düsenadel hat sich gelöst.
Schwimmer auf Schwimmernadel verschoben.
Schwimmer undicht.
Zu viel Öl im Benzin (richtiges Mischungsverhältnis einhalten).
Zündkabel locker oder Zündfunke schlägt durch.
Zündkerze defekt oder falscher Typ.
Unterbrecherkontakte verölt, verschmutzt oder verbraucht.

* Man wende sich bitte im Zweifelsfalle an eine NSU-Vertreter-Werkstatt.

Schmiermittelhinweis

<u>Schmierstellen</u>	<u>Schmiermittel</u>
Motor	Markenöl SAE 50 für Zweitakter mit Kraftstoff vermischt 1 : 25
Getriebe und Hebelwerk, Pedallager	In der warmen Jahreszeit Markenöl SAE 30 In der kalten Jahreszeit Markenöl SAE 20
Schwinghebellager an Vordergabel	} Hochdruckschmierfett
Gas- und Schaltdreh- griff-Innenteile	
Lenkungslager	
Antriebskette	Kettenfett
Schmierfilz am Unter- brecher	Heißlagerfett (Tropfpunkt 150—160°)

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	2
Technische Angaben	6

Beschreibung

Motor	8
Motorschmierung	9
Vergaser	9
Elektrische Anlage	9
Kraftübertragung Motor — Getriebe	9
Kupplung	10
Wechsel-Getriebe	10
Tret-Getriebe	10
Kraftübertragung Getriebe — Hinterrad	10

Fahrgestell

Rahmen	11
Vordergabel	11
Lenkungslager	12
Lenker und Sattel	12
Kraftstoffbehälter	13
Laufräder	13
Hinterradschutzblech — Kleiderschutz	13
Bremsen	13
Ständer	13
Traggriff	13
Werkzeugbehälter	14
Sicherheitsschloß	14

Fahranleitung

Reifendruck	15
Mischungsverhältnis	16
Tankinhalt	16
Kraftstoffhahn	16
Motor anwerfen	17
Fahren	18
Schaltvorgang	18
Halten wegen Verkehrshindernissen	18
Zurückschalten	19
Bremsen	19
Treten	20
Fahrt beenden	20

Maschinenpflege

Reinigung	21
Periodische Schmierung	21
Vor jeder Fahrt	22
Motorschmierung	22
Getriebe-Ölstand	22
Antriebskette	23
Durchsichtszeichnung vom Motor	24/25
Bremszugstange	26
Luffilter	26
Getriebe-Ölwechsel	28
Seilzüge	28
Hebel und Gelenke	29
Schmierfz	29
Pedallager	30
Gas- und Schaltdrehgriff-Innenteile	30
Lenkungsager	30

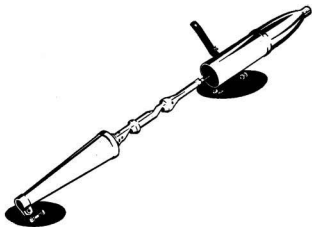
Periodische Kontrollen

Zu Beginn jeder Fahrt Bremsen prüfen

- alle 500 km** Kabelklemmschrauben im Scheinwerfer und Schlußlicht nachziehen.
- alle 1 000 km** Kettendurchhang prüfen und evtl. nachstellen.
Hierüber s. S. 32
- alle 1 000 km** Zündkerze reinigen, Elektrodenabstand prüfen.
Hierüber s. S. 42
- alle 2 000 km** Wichtige Schraubenverbindungen prüfen bzw. nachziehen, hauptsächlich an Zylinder, Zylinderkopf, Steckachsenmuttern, Auspufftopfbefestigung
- alle 2 000 km** Zylinder und -kopf sowie Auspuffanlage entrußen.
Hierüber s. S. 44
- alle 2 000 km** Schaltung prüfen.
Hierüber s. S. 38
- alle 4 000 km** Kontaktabstand des Unterbrechers prüfen, elektr. Leitungen und deren Anschlüsse prüfen, Kabelklemmschrauben nachziehen.
Hierüber s. S. 41

Überholungsarbeiten am Motor

Läuft die Leistung des Motors mit der Zeit nach, so ist meistens ein Entfrühen des Zylinders und der Auspuffanlage notwendig. Der Auspufftopf ist zerlegbar, hier aber keine Änderungen vornehmen! Man wende sich an eine NSU-Vertreter-Werkstatt! (Der Rückstau der Auspuffgase ist bei Zweitaktmotoren leistungsbedingt. Durch Änderungen des Dämpfereinsatzes entsteht Leistungsabfall und höherer Verbrauch. Zudem wird übermäßiger Auspufflärm polizeilich geahndet!)



Instandhaltungsarbeiten

am Fahrwerk

Vorderrad	31
Hinterrad	32
Kettendurchhang	32
Vorderrad aus- und einbauen	34/35
Hinterrad aus- und einbauen	36/37

am Motor

Kupplung	38
Getriebe	38
Vergaser	39
Düsengrößen und Vergasereinstellung	39
Elektrische Anlage	40
Einstellen der Unterbrecherkontakte	41
Zündkerze	42
Einstellen der Vorzündung	42
Scheinwerferlampe	43
Einstellen des Scheinwerfers	43
Reifenmontage	43
Überholungsarbeiten am Motor	44
Periodische Kontrollen	45
Schmiermittelhinweis	46
Fehlerquellen-Verzeichnis	47
2 wichtige Hinweise	49

TECHNISCHE

MOTOR

Motor	NSU-QUICKLY-Blockmotor
Zylinder	Leichtmetall mit hartverchromter Kolbenlaufbahn
Bohrung	40 mm
Hub	39 mm
Hubraum	49 ccm
Arbeitsweise	2-Takt
Steuerungsart	Schlitzsteuerung
Schmierung	Gemischtschmierung
Mischungsverhältnis	1 : 25
Zündung	Schwungradlichtmagnetzünder 6 V/3* Watt
Vergaser	Bing 1/9/1
Luftreiniger	Naflluftfilter (im Rahmen) mit Starterklappe
Kupplung	Mehrscheibenkupplung
Kupplungsbefähigung	von Hand
Getriebe	NSU-2-Gang-Blockgetriebe
Antriebsart	Zahnräder
Untersetzung Motor-Getriebe	5,33 : 1
Untersetzung im Getriebe	1,88 : 1
	1 : 1
Untersetzung Getriebe-Hinterrad	3 : 1
Gesamtuntersetzungsverhältnis	30,06 : 1
	15,99 : 1
Kraftübertragung	Kette

* Eine höhere Wattleistung für Mopeds in Deutschland nicht zulässig!

Zusammenhang stehen, so braucht man die Grundplatte beim Anbringen lediglich wieder auf die Markierung einzustellen. In diesem Falle ist der richtige Zündzeitpunkt zwangsläufig wieder vorhanden.

Die Scheinwerferlampe hat 6 Volt, 2,7 Watt bzw. 0,45 Amp., die Schlusslampe 6 Volt, 0,6 Watt bzw. 0,1 Amp. Durchgebrannte Glühlampen stets sofort und durch die richtigen ersetzen.

Es ist empfehlenswert Reserverlampen mitzuführen.

Einstellen des Scheinwerfers

Der Scheinwerfer muß so eingestellt sein, daß die Mitte des Lichtkegels in etwa 10 Meter Entfernung vor dem QUICKLY den Boden trifft.

Reifenmontage

Das Abnehmen und Wiederaufziehen der bei QUICKLY verwendeten Drahtseil-Niederdruckreifen auf Tiefbettfelgen bereitet keine Schwierigkeiten, wenn man weiß, wie es zu machen ist. Der Trick liegt darin, daß beim Abnehmen wie beim Aufziehen der Deckenrand an einer Stelle bei luftleerem Schlauch ganz in das Tiefbett gedrückt wird; dabei kommt der Deckenrand an der gegenüberliegenden Stelle soweit nach oben, daß er mühelos über den Felgenreif gehoben werden kann. Gewaltanwendung ist sehr gefährlich, dabei kann nämlich leicht das Stahlseil im Deckenrand zerreißen — eine solche Decke ist erledigt.



Damit stets ein guter Start und aussetzfreier Betrieb gewährleistet ist, muß wie bereits erwähnt, die **Zündkerze** Bosch W 240 T 11 mit **0,5 mm Elektrodenabstand** oder eine gleichwertige eingebaut sein.



Die **Vorzündung** beträgt 2,1 mm, d. h. der Kolben steht in dem Augenblick 2,1 mm vor seinem oberen Totpunkt, wenn der Unterbrecher gerade zu öffnen beginnt. Die Stellung des Kolbens wird in bekannter Weise durch das Zündkerzenloch mittels eines Blechstreifens oder Drähtchens kontrolliert, worauf das Maß 2,1 mm markiert ist. Ein zwischen die Unterbrecherkontakte geklemmtes Blattmaß von 0,03—0,05 mm muß bei dieser Kolbenstellung gerade noch frei werden, sodas es sich herausziehen läßt. Kein Papier verwenden!

Stimmt die Einstellung der Zündung nicht mehr, so muß die Grundplatte des Schwungradlichtmagnetzünders in der erforderlichen Richtung verschoben werden. Zu diesem Zweck sind beide Schrauben für Grundplatte 1/2—1 Umdrehung zu lösen und die Grundplatte durch leichtes Klopfen auf einen dort angesetzten Schraubenzieher zu verschieben. Nach Festziehen der Befestigungsschrauben nochmals wie oben beschrieben auf richtigen Zündzeitpunkt prüfen. Markierung (Grundplatte — Kurbelgehäuse) ändern! Sollte einmal die Grundplatte aus Gründen abzunehmen sein, die mit der Zündungseinstellung in keinem

ANGABEN

FAHRGESTELL

Rahmen	Stahlblechbrückenrahmen (Preßschalenkonstruktion)
Vordergabel	Schwing-Federgabel
Tankinhalt	3,05 Liter
Ständer	Federstütze
Gröfzte Höhe	960 mm, verstellbar
Gröfzte Breite	642 mm
Gröfzte Länge	1895 mm
Sattelhöhe	780 mm, verstellbar
Felgenart	Tiefbettfelge 26 x 2
Bereifung	Niederdruck 26—2
Zulässige Belastung	1 Person
Fußstütze	Pedale
Vorderradbremse	Innenbackenbremse
Hinterradbremse	Innenbackenbremse
Bremsbetätigung	vorn: Hand; hinten: Fuß

AUSSTATTUNG

Elektrische Anlage	Schwungradlichtmagnetzündler, Scheinwerfer, Schlußlampe
Zubehör	Werkzeug, Gepäckträger, Schloß und Luftpumpe

Änderungen in der Konstruktion und Ausstattung vorbehalten!

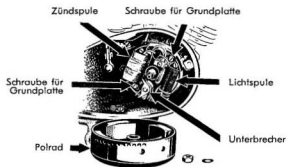
BESCHREIBUNG



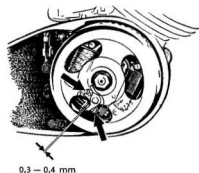
Motor*

Luftgekühlter 2-Takt-NSU-Blockmotor. Zylinder aus Leichtmetall mit hartverchromter und dadurch verschleiß- und korrosionsfester Kolbenlaufbahn. Leichtmetallkolben, der die im Zylinder eingegossenen Überström- und Auslaßkanäle im Umkehrspülverfahren steuert. Das im Leichtmetallzylinderkopf befindliche Dekompressionsventil dient zum Anwerfen und Abstellen des Motors; Betätigung durch Handhebel links am Lenker über Seilzug. Der gesamte Kurbeltrieb läuft auf Wälzlagern.

* s. S. 24 und 25



Die Öffnung der Unterbrecherkontakte beträgt 0,3 bis 0,4 mm. Wird der Unterbrecherhammer infolge Abnutzung des Fiberanlaufstückes weniger hochgehoben, so muß der Kontaktträger durch Drehen des Exzenters so weit nachgestellt werden, bis die Kontaktöffnung von 0,3—0,4 mm wieder vorhanden ist. Die zuvor gelöste Befestigungsschraube für Kontaktträger wieder anziehen.



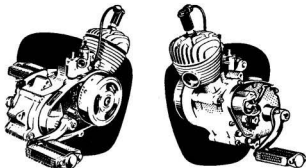
Bei einwandfreier Verbrennung im Motor zeigt die von uns festgelegte Zündkerze Bosch W 240 T 11 — oder eine gleichwertige — eine rehbraune Färbung des Isoliersteines im Kerzennern. Eine Verfärbung läßt daher auf Fehler im Motor schließen, die eine einwandfreie Verbrennung stören.

Zündkerze verrußt: Vergasereinstellung zu fett, d. h. Düsennadel hängt zu hoch oder Düse zu groß. Der Motor kommt schlecht auf Touren. Schließt man den Kraftstoffhahn, ohne die Stellung des Gasdrehgriffes zu ändern, geht der Motor auf höhere Drehzahl ehe er stehen bleibt.

Zündkerze hat einen hellen Belag mit Schmelzperlen: Vergasereinstellung zu mager. Düsennadel hängt zu tief oder Düse zu klein bzw. verschmutzt. Motor springt schlecht an und knallt in den Vergaser zurück. Beim Übergang auf höhere Geschwindigkeit hat der Motor die Neigung abzubremesen. Motorleistung schlecht, Motor wird heiß. Wird auf den Schwimmerstopfen gedrückt, so steigt die Drehzahl. Bei Anständen gehe man zur NSU-Vertreter-Werkstatt.

Elektrische Anlage

Es ist ratsam, an der elektrischen Anlage außer der Kontrolle der Kabelanschlüsse, Auswechslung der Glühlampen oder der Kabel keine Reparaturarbeiten vorzunehmen. Man suche vielmehr eine NSU-Vertreter-Werkstatt auf, da der Fachmann mit seinen Spezialkenntnissen den Schaden oft in wenigen Minuten behebt, den der Nichtfachmann stundenlang sucht und schließlich doch nicht findet.



Motorschmierung

Motorenöl*, dem Kraftstoff beigemischt.
Mischungsverhältnis 1 : 25

Vergaser

Einschiebersystem; Betätigung durch Drehgriff am Lenker über nachstellbaren Seilzug. Naflluftfilter mit Starterklappe im Rahmen. Öffnen und Schließen der Starterklappe durch den links unten am Rahmen befindlichen drehbaren Deckel — Stellung ist markiert.

Elektrische Anlage

Der Schwungradlichtmagnetzündler, rechts auf der Kurbelwelle, liefert den Zündstrom für die Kerze und den Lichtstrom für die Lampe im Scheinwerfer und für die Schlußlampe.

Kraftübertragung Motor — Getriebe
Im Ölbad laufende Zahnräder.

* s. Schmiermittelhinweis S. 46

Kupplung

Mehrscheibenkupplung mit 2 äußeren und 1 inneren Lamelle;

Betätigung durch Handhebel links am Lenker über nachstellbaren Seilzug.

Wechsel-Getriebe

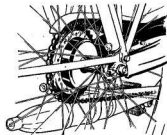
2-gängig, mit Motor verblockt, Zahnräder im Dauereingriff, Schaltung durch Gabel und Mitnahmeklaue. Gangwechsel durch Drehgriff mit Ganganzeige links am Lenker über nachstellbaren Seilzug.

Das Tret-Getriebe

ist im Gehäuseblock gelagert und hat folgende Funktionen:

1. zum Antreten des Motors bei gezogenem Dekompressionsventil,
2. zum Mittreten in größeren Steigungen,
3. zum Treteten bei Ausfall des Motors — im 2. Gang und eingeklinktem Kupplungshebel,
4. zum Bremsen beim Zurücktreten.

Kraftübertragung Getriebe — Hinterrad
Einketten-Antrieb. Rollenkette schmutzsicher abgedeckt, Kettenspannschrauben am Rahmenende.

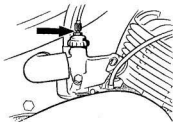


Der Vergaser

ist ein Bing-Einschiebervergaser 1/9/1.

Die serienmäßige Vergasereinstellung bringt die günstigsten Werte bezüglich Verbrauch und Leistung; daher grundsätzlich diese Vergasereinstellung belassen. Die Düsen-nadel darf nicht verbogen sein, auch ist es ratsam, den Kraftstoffbehälter samt Hahn von Zeit zu Zeit mit Benzin zu reinigen. Verstopfte Düse nicht mit einem Draht, sondern mit einer Haarborste säubern.

Bei geschlossenem Gasdrehgriff muß der Schieber am Vergaser ein klein wenig geöffnet sein, damit der Motor nicht stehen bleibt und langsam weiterläuft. Gegebenenfalls Seilzug nachstellen. **Gegenmutter wieder festziehen!** Bleibt der Gasdrehgriff in seiner Stellung nicht stehen, dann Bremsschraube anziehen. Diese befindet sich am Gehäuse des Drehgriffes vor der Seilzugführung.



INSTANDHALTUNGSARBEITEN

am Motor

Kupplung

Schleift die Kupplung oder löst schlecht aus, dann Seilzug an der Stellschraube des Handkupplungshebels (linke Lenkerseite) nach Lösen der Gegenmutter nachstellen, bis an der Seilzugeinhängung noch 1—1,5 mm Spiel vorhanden ist. **Gegenmutter wieder festziehen!**



Getriebe

Zum Nachstellen der Schaltung Drehgriff nach dem 1. Gang zu ziehen und abfühlen, bis die Schaltklaue am Getrieberad streift. Diese Stellung markieren. Ebenso prüfe man die 2. Gangstellung. Die so gefundene Mittelstellung auf die Leerlaufmarke mit der Seilzugstellschraube am Schaltdrehgriff einstellen. **Gegenmutter wieder festziehen!** Man wende sich jedoch in einem solchen Falle an eine NSU-Vertreter-Werkstatt.

Fahrgestell

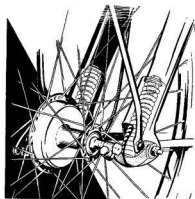


Rahmen

Stahlblechbrückenrahmen (Preßschalenbauweise).

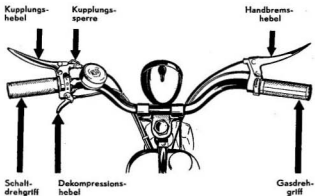
Vordergabel

aus Stahlblech geprefßt. Die Schwinghebel in den Gabelenden haben Klemmaugen für die Steckachse und sind durch je 1 Druckfeder gegen die Gabel abgestützt.



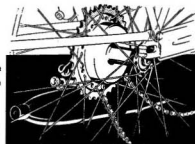
Lenkungslager

Nachstellbare Kugellager.



Lenker und Sattel

auf bequeme Fahrerposition einstellbar. Sattel gummi-gefedert.

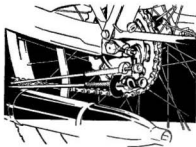


Hinterrad nach vorne schieben, Kette hinten abhängen.

Beim Einbau: Bremswiderstandsbolzen in die Aufnahme der Hintergabel!

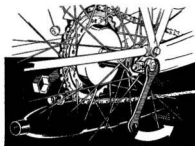


Kettendurchhang einstellen, hierüber s. S. 32

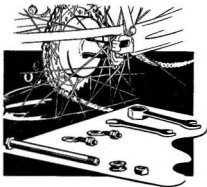


Hinterrad ausbauen:

Bremszugstange aushängen, dazu Rändelmutter etwas zurückdrehen und Rand des Federtellers nach oben stellen.



Kettenspannmuttern lockern, Achsmutter entfernen, Steckachse los-treiben und herausziehen.



Kraftstoffbehälter

auf Gummi mit Spannband am Rahmen befestigt.

Die Laufräder

haben Tiefbettfelgen 26x2 mit 26—2 zölligen Drahtseil-niederdruckreifen, nachstellbare Kugellager und Steck-achsen.

Am Hinterradschutzblech

sind als Kleiderschutz Gummischnüre eingezogen.

Bremsen

Vorderrad: Innenbackenbremse, Betätigung durch Hand-hebel rechts am Lenker über Seilzug.

Hinterrad: Innenbackenbremse, Betätigung vom Tretge-triebe aus über Zugstange.

Ständer: Federstütze.

Ein Traggriff an der rechten Motor- bzw. Rahmenseite erleichtert den Transport des QUICKLY in Treppenauf-gängen.

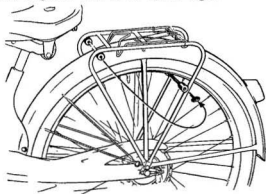
Der Werkzeugbehälter

ist in die Vordergabel unterhalb des Scheinwerfers eingebaut. Die Luftpumpe befindet sich rechts am Gepäckträger.



Das Sicherheitsschloß,

ebenfalls am Gepäckträger, wird beim Benützen durch das untere Lager gesteckt und mit dem Schlüssel gesichert; mitgeführt wird es im oberen Lager.



Seilzug aushängen,
Steckachse lostreiben



und herausziehen.



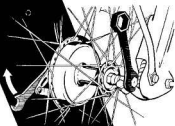
Beim Einbau:
Bremswiderstandsbolzen
in die Aufnahme des
Schwinghebels!

FAHRANLEITUNG

Der konstruktive Aufbau des QUICKLY ist derart einfach, daß es zur Bedienung nur weniger Überlegungen und einfacher Handgriffe bedarf. Die nachstehenden Abschnitte handeln davon. Man sollte hierüber vor Inbetriebnahme Kenntnis nehmen! Sie können beruhigt sein — wir fassen uns kurz.

Vorderrad ausbauen:

Klemmschrauben lösen,



Achsmutter entfernen,

Während der ersten 300 km ausgesprochenes Vollgasfahren vermeiden, erst zwischen 300 und 600 km kann in beiden Gängen allmählich die Volleistung verlangt werden. Während dieser Einfahrzeit den Motor wechselnd belasten und nicht immer mit der gleichen Drehzahl fahren. Auch quäle man den Motor nicht am Berg, sondern schalte auf den 1. Gang. Nach den ersten 500 km und den ersten 1000 km Ölwechsel am Getriebe vornehmen; hierüber s. Seite 28.

Das fabrikneue QUICKLY ist an sämtlichen Schmierstellen wie Naben der Laufräder, am Getriebe*..... mit Öl bzw. Fett versehen. Ein Abschmieren dieser Stellen ist daher vorerst nicht erforderlich!

Vor jeder Fahrt Bereifung kontrollieren

Reifendruck beim Vorderrad 1,5 atü

beim Hinterrad 1,75—2 atü je nach Fahrergewicht;

d. h. die Reifen sollen sich mit dem Daumen noch gerade fühlbar eindrücken lassen; hinten etwas mehr aufpumpen wie vorne. Der Reifendruck richtet sich selbstverständlich auch nach dem Fahrergewicht.

* Bei Übernahme Ölstand prüfen; hierüber s. S. 22

Wichtig!

Immer Zweitaktmischung tanken!

Fehlt Öl im Kraftstoff, so klemmt der Kolben im Zylinder, bekommt Riefen und wird dadurch unbrauchbar.

Nur Markenöl* und Markenkraftstoff verwenden Mischungsverhältnis 1 : 25

d. h. es kommen 40 ccm Öl auf 1 Ltr. Benzin, Benzin und Öl muß vor dem Eingießen in den Tank gut durchgemischt werden.

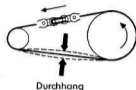
Der Kraftstoffbehälter faßt 3 Ltr.

Steht das QUICKLY einige Stunden unbenützt oder über Nacht, dann Tankinhalt vor Öffnen des Kraftstoffhahns kräftig durcheinanderschütteln; nur bei Verwendung eines sich selbst mischenden Schmieröles das Benzin **vorher** in den Kraftstoffbehälter einfüllen und dann erst die zugehörige Menge Schmieröl zugeben.

Kraftstoffhahn öffnen

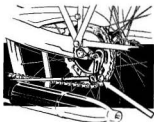
Flügel senkrecht stellen. Durch kurzes Drücken auf den Schwimmerstopfen abfühlen, ob sich das Schwimmergehäuse mit Kraftstoff füllt — nicht überlaufen lassen! Nur bei kalter Witterung und kaltem Motor zum Erreichen eines zündfähigen Gemisches kurz zum Überlaufen bringen. In der kalten Jahreszeit auch Starterklappe schließen.

Man beachte, daß die Kettenverschlußfeder — falls Kette einmal abgenommen — außen liegen und mit dem geschlossenen Ende in Laufrichtung der Kette weisen muß.



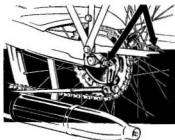
* s. Schmiermittelhinweis S. 46

Beim Hinterrad Rändelmutter hinten an der Bremszugstange so weit nachstellen, bis das Hinterrad gerade noch läuft, jedoch die Bremse bei Bewegung des vorderen Bremshebels sofort anspricht.



Kettendurchhang prüfen

Der Kettendurchhang soll zwischen den beiden Kettenrädern (am Motor und Hinterrad) 2,5 cm betragen. Das Nachstellen erfolgt nach Lösen der Steckachsenmutter an den beiden Kettenspannschrauben, deren Sechskantmutter zum Einhalten der richtigen Radspur **gleichmäßig** zu verstellen sind. **Gegenmuttern wieder festziehen!**



Motor anwerfen



QUICKLY von Federstütze stellen „nicht draufsitzen“. Federstütze dient nur zum Abstellen des Fahrzeugs. Schalterdrehgriff auf Leerlauf (0) stellen. Gasdrehgriff 1/4 bis 1/3 öffnen. Starterklappe nur bei kalter Witterung schließen. Dekompressionshebel ziehen und die hochgestellte linke Tretkurbel wie eine Startkurbel mit dem Fuß kräftig hinuntertreten; dabei im letzten Drittel des Startens Dekompressionshebel loslassen. Muß nachgestartet werden, dann Kupplung ziehen und Tretkurbel wieder in Startstellung bringen. Läuft der Motor, Gasdrehgriff wieder zurückstellen. Starterklappe falls geschlossen, wieder öffnen, setzt Motor dabei aus, diese evtl. teilweise wieder schließen bis Motor normal läuft.



Fahren



Auskuppeln (Hebel ganz heranziehen) und 1. Gang einschalten — Kupplungshebel noch nicht loslassen — wie beim Fahrrad aufsteigen und dann erst Kupplungshebel langsam zügig — nicht plötzlich — unter gleichzeitigem Gasgeben freigegeben, je nach dem auch etwas mittreten. Auf den 2. Gang schalten, also Motor im 1. Gang nicht auf hohe Drehzahlen jagen. Da QUICKLY in Fahrt ist, kann das Einkuppeln jetzt rascher erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit nur mit dem Gasdrehgriff regulieren, nicht durch Ziehen des Dekompressionshebels (Kolbendefekte). Das Dekompressionsventil dient nur zur Starterleichterung und zum Abstellen des Motors.

Während freier Fahrt Zurücktreten der Pedale vermeiden — starke Bremsabnutzung und erhöhter Kraftstoffverbrauch!

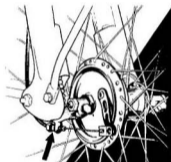
Beim Halten an Bahnübergängen oder wegen anderer Verkehrshindernisse nicht dauernd auskuppeln, sondern auf den Leerlauf zurückschalten und zugleich Gasdrehgriff schließen — Motor läuft langsam weiter! Sobald die Strecke wieder frei, anfahren wie oben beschrieben.

Vergessen Sie nie, vor jedem Gangwechsel den Kupplungshebel so weit als möglich an den Schalldrehgriff heranzuziehen, sonst löst die Kupplung nicht vollständig aus, zum Schaden von Getriebe und Kette!

INSTANDHALTUNGSARBEITEN

Ziehen die Bremsen nicht mehr, dann.....

Beim Vorderrad Seilzug unten an der Stellschraube des rechten Schwinghebels der Vordergabel nach Lösen der Gegenmutter so weit nachstellen, bis das Vorderrad gerade noch frei läuft, jedoch die Bremse beim Ziehen des Handhebels sofort anspricht. **Gegenmutter wieder festziehen!**



alle 4 000 km

Pedallager*

mit einigen Tropfen Öl** versehen, dabei QUICKLY nach der Seite neigen und Pedale in Drehung versetzen.

alle 8 000 km

Gas- und Schaltdrehgriff-Innentteile*

mit Hochdruckschmierfett** einfetten.

alle 8 000 km

Lenkungslager*

ausbauen, gründlich reinigen und Kugeln in Hochdruckschmierfett** wieder frisch einbetten.

Nicht dauernd mit Vollgas fahren, auch wenn der Motor eingelaufen ist, sondern mit dem Gasdrehgriff auf $\frac{3}{4}$ -Öffnung zurückgehen. Dies gilt auch allgemein, wenn beschleunigt wurde und man eine bestimmte Fahrgeschwindigkeit einhalten will: geht man mit dem Gasdrehgriff wieder so weit zurück, bis diese Geschwindigkeit gerade noch gehalten wird, man fährt dabei sparsam.

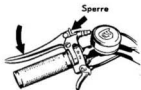
Beim Zurückschalten, das in Steigungen rechtzeitig erfolgen muß oder wenn im Straßenverkehr besonders langsam zu fahren ist, zuerst wieder **Kupplungshebel ziehen**, Gasdrehgriff etwa bis zur Hälfte schließen. Schaltdrehgriff in den 1. Gang bringen, Kupplungshebel loslassen und falls notwendig, mehr Gas geben. Der geschilderte Vorgang des Gangwechsels muß dabei rasch hintereinander ausgeführt werden, damit die Fahrgeschwindigkeit nicht zu stark abfällt. Der Motor darf nie unter Touren kommen, sondern soll immer ruckfrei arbeiten. Will man kürzere Steigungen ohne Gangwechsel nehmen, dann wäre es grundverkehrt, die Kupplung schleifen zu lassen — Kupplungsdefekte! — vielmehr trete man in diesem Falle etwas mit!



Beim Bremsen Gasdrehgriff schließen, Pedale zurücktreten wie beim Fahrrad. Nicht ausschließlich die Hinterradbremse benutzen, ausgenommen in nassen, schmierigen Kurven (feuchtes Laub). Die beste Bremswirkung wird erzielt, wenn man die Vorder- und Hinterradbremse miteinander langsam aber zügig bedient. Bei längeren Strecken bergab hin und wieder kurz Gas geben; damit wird verhindert, daß der Motor ohne Öl läuft. Je nach Gefälle beide Bremsen gleichzeitig benutzen oder abwechselnd die Vorder- und Rücktrittbremse.

* Durchführung der Schmierarbeiten beim NSU-Vertreter empfehlenswert.

** s. Schmiermittelhinweis S. 46



Im Notfall kann QUICKLY wie ein Fahrrad getreten werden, wenn z. B. nicht rechtzeitig getankt wurde. Zu diesem Zweck auf 2. Gang schalten und Kupplung sperren, d. h. Kupplungshebel an den Schaltdrehgriff heranziehen, Sperre einlegen und Kupplungshebel wieder loslassen.

Bei nächster Gelegenheit aber Kupplungssperre wieder auslösen!

Ist die Fahrt beendet, Gasdrehgriff schließen, Kupplungshebel ziehen und auf den Leerlauf schalten. QUICKLY auslaufen lassen und durch Zurücktreten evtl. unter Mitbenützen der Handbremse zum Stehen bringen; schließlich Motor durch Ziehen des Dekompressionshebels abstellen. **Also nicht mit eingeschalteten Gängen halten und dabei den Motor mit den Bremsen „abwürgen“.** Soweit es sich nicht um einen kurzen Halt handelt, ist der Kraftstoffhahn sofort nach Fahrtende oder noch vorteilhafter schon 200—300 m vor dem Ziel zu schließen, um Benzin zu sparen. Der Motor wird viel leichter wieder anspringen, da sich in diesem Falle keine Ölrückstände vor der Vergaserdüse absetzen können.

alle 2 000 km

Hebel und Gelenke

wie Betätigungshebel am Lenker für Dekompressionsventil, Kupplung, Vorderradbremse und Sattelgelenk mit einigen Tropfen Öl* wie für Getriebe versehen.



alle 2 000 km

Schmierfilz**

Mit einer Schicht Heißlagerfett (Tropfpunkt 150—160°) von 1 mm versehen und in den Filz einreiben.



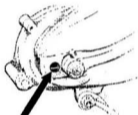
* s. Schmiermittelhinweis S. 46

** Durchführung der Schmierarbeiten beim NSU-Vertreter empfehlenswert.

alle 2 000 km

Getriebe-Ölwechsel

stets am betriebswarmen Motor vornehmen. Einfüllschraube an der rechten Motorseite entfernen, ebenso auf der linken Seite die Kontroll- und Ablaufschraube. Das verbrauchte Öl ablassen. Ablaufschraube wieder anbringen und Spülöl bis auf Höhe der Kontrollöffnung eingießen. Einfüll- und Kontrollschraube anbringen. Motor kurz laufen lassen. Spülöl wieder restlos ablassen und Frischöl* nach Anbringen der Ablaufschraube bis auf Höhe der Kontrollöffnung einfüllen. Schließlich Kontroll- und Einfüllschraube wieder anbringen.



Einfüllschraube



Kontroll-
Schraube Ablauf-
Schraube

alle 2 000 km

Seilzüge

Nach Aushängen des Seiles trüffle man oben in die Seilhülle Öl mit Benzin vermischt ein, bis es am unteren Ende austritt. Auch fette man die Ein- und Austrittsstellen des Seiles an den Seilhüllen zum Schutz gegen Eindringen von Wasser gut ein. In dieser Beziehung schenke man dem Kupplungsseilzug besondere Beachtung (am Motor linken Deckel abnehmen). Mit Seilzug-Schmiergeräten, wie sie vom Fachhandel angeboten werden, kann man sich diese Schmierarbeit erleichtern.

* s. Schmiermittelhinweis S. 46

MASCHINENPFLEGE

Wer sein QUICKLY in Ordnung hält, d. h. es richtig bedient, regelmäßig reinigt und die Schmiervorschriften einhält, kann auch auf eine ständige Betriebsbereitschaft rechnen.

Reinigung

Motor äußerlich mit Petroleum oder Waschbenzin reinigen. Lackierte Teile mit Wasser unter Verwendung eines Ledertuches oder Viskoseschwammes abreiben. Verhärteten Schmutz zuerst aufweichen, die großen Schmutzteile mit einem Holzstab aus den Ecken entfernen und zuletzt abspülen.

Aber auch beim Abspritzen vorsichtig sein!

Den Wasserstrahl nicht direkt auf Naben oder Vergaser richten — Lager rosten und Wasser im Vergaser oder Kraftstoffbehälter quillt der Motor durch schlechtes Anspringen oder Stehenbleiben während der Fahrt. Daher Vergaser abdecken — Starterklappe schließen. Besonders fettige Stellen behandle man mit Petroleum oder Waschbenzin, nicht mit Kraftstoff, der die Lackierung angreift. Auch beim Tanken etwa verschütteten Kraftstoff sofort wieder entfernen.

Periodische Schmierung

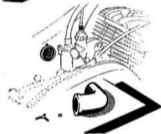
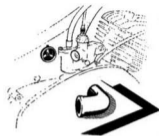
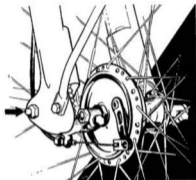
Schmierstellen bzw. -nippel vor dem Abschmieren säubern.

Während Schlechtwetterperioden Fahr- und Hebelwerk (Vordergabelschwingen, Bremsgestänge) öfter als angegeben schmieren, bei auftretenden Pfeifgeräuschen selbstverständlich **sofort!**

Die **Antriebskette** darf nie trocken laufen, diese daher — hauptsächlich die Rollen — in kürzeren Zeitabständen mit der Ölkanne abschmieren.

Vor jeder Fahrt

am Schmiernippel beider Schwinghebellager der Vordergabel 2—3 Pumpenstöße Fett* einpressen.
Ebenso Kette an ihren Rollen ölen.



Die Motor-Schmierung

erfolgt bekanntlich durch Motorenöl*, das vor dem Einfüllen mit dem Kraftstoff gut zu vermischen ist. Sie wissen dies ja bereits!

Merken Sie sich das Mischungsverhältnis 1 : 25

alle 1 000 km

Getriebe-Ölstand

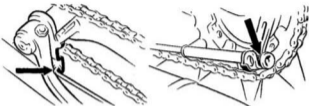
nach Entfernen der Einfüll- und Ölkontrollschraube überprüfen und Öl* bis auf Höhe der Kontrollöffnung nachfüllen.

* s. Schmiermittelhinweis S. 46



alle 1 000 km

Beide Eihängungen bzw. Lagerstellen der Bremszugstange und der Federstütze mit Hochdruckschmierfett versehen.

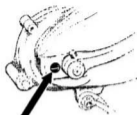


alle 2 000 km

Luftfilter

Ein stark verschmutzter Luftfilter erhöht den Kraftstoffverbrauch ganz wesentlich. Daher den Filtereinsatz gründlich mit Benzin auswaschen, mit Preßluft ausblasen, in dünnflüssiges Öl tauchen und schließlich das überschüssige Öl wieder abtropfen lassen. Gegebenenfalls früher reinigen.

Zu diesem Zweck das Gummiverbindungsstück zwischen Vergaser und Luftfilter abnehmen. Schraubverbindung des Luftfilters lösen, auf der linken Seite Deckel (Starklappe) abnehmen und Filterkorb herausziehen.



Einfüllschraube



Kontrollschraube

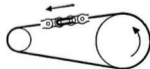
alle 1 000 km

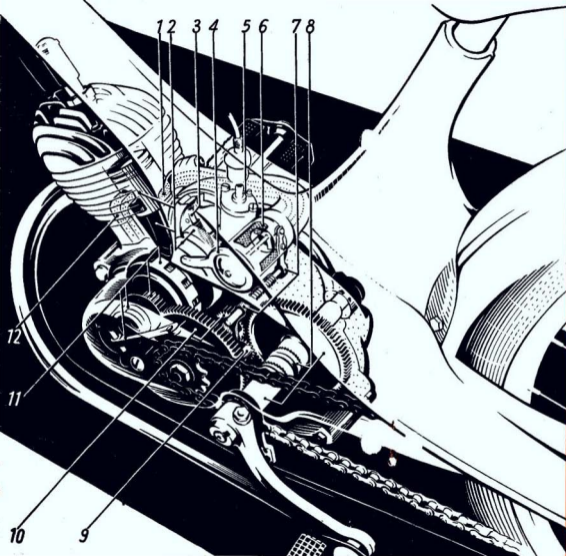
Die Antriebskette

darf, wie bereits erwähnt, nie trocken laufen, diese daher — hauptsächlich die Rollen — in kürzeren Zeitabständen mit der Ölkanne abschmieren.

Die periodische Behandlung mit Kettenfett ist dagegen wie folgt vorzunehmen:

Flachfeder entfernen und Kettenschloß herauschieben. Abgenommene Kette mit einer Bürste in Petroleum oder Benzin gründlich waschen, dabei Glieder einzeln abknicken, bis aller Schmutz gelöst und herausgespült ist. Die so gereinigte Kette nochmals in Petroleum bzw. Benzin abspülen, in erwärmtes Kettenfett legen und darin hin- und herbewegen. In halb erkaltetem Zustand herausnehmen und überschüssiges Fett abtropfen lassen. Die zur Sicherung des Kettenschlosses dienende Flachfeder ist so zu befestigen, daß ihr geschlossenes Ende in die Laufrichtung der Kette weist.





- 1 Ansaugkanal
- 2 Kurbeltrieb
- 3 Schwungradlichtmagnetzünder
- 4 Starterklappe
- 5 Vergaser
- 6 Naßluftfilter (im Rahmen)
- 7 Schaltgabel und -hebel
- 8 Tretgetriebe
- 9 Vorgelegewelle
- 10 Hauptwelle
- 11 Mehrscheibenkupplung mit Antriebsrad, Kupplungsfeder und -hebel
- 12 Überströmkanal