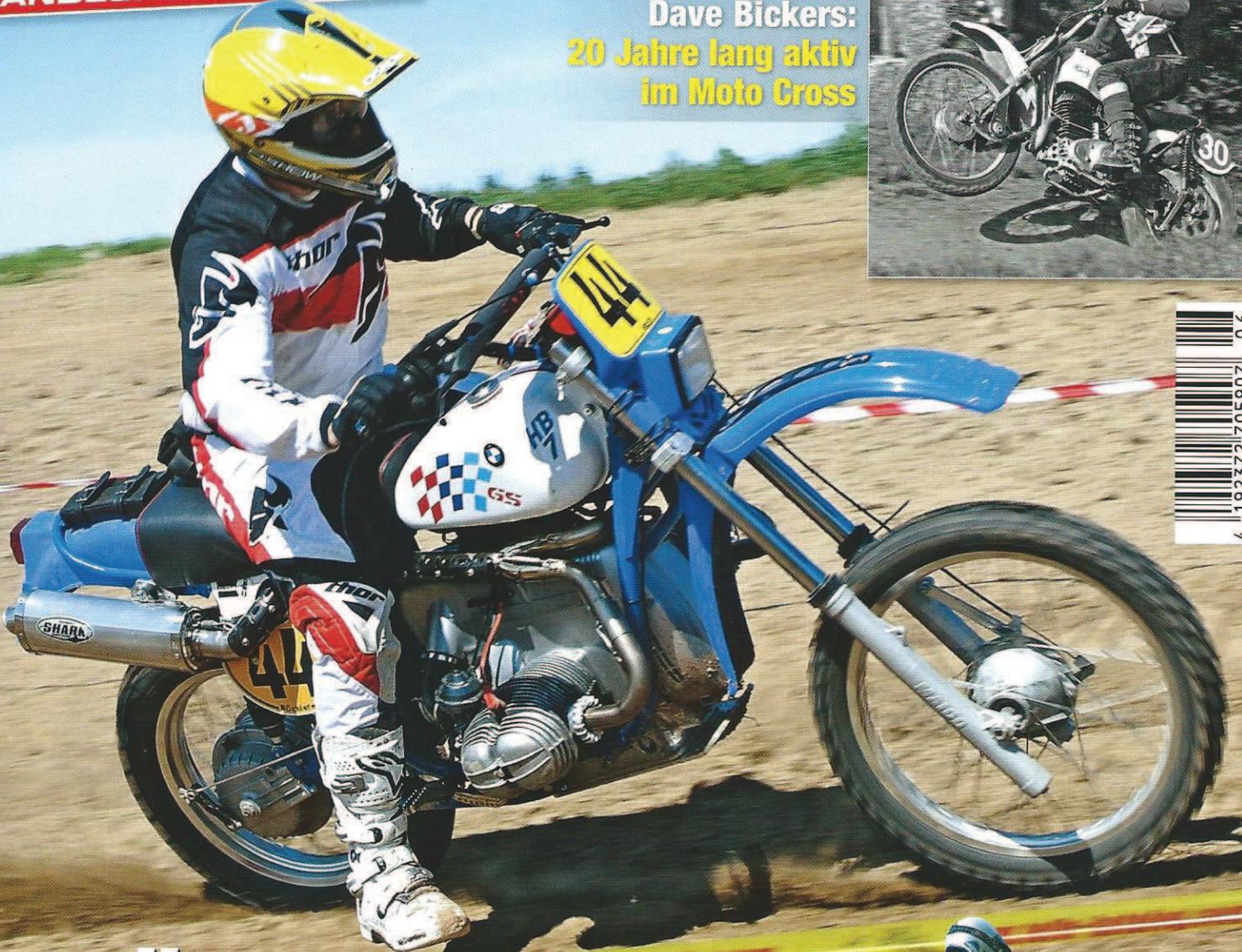


KlassikMotorrad

GS GELÄNDESport SPEZIAL

**Dave Bickers:
20 Jahre lang aktiv
im Moto Cross**



GELÄNDE-SPASS

**Sonne in
Sandhausen,
Schlamm
in Isny**



**Exklusive Viertakter
Honda-Trialbikes**

**Für die Sechs-Tage-Fahrt
Cheney-Triumph**

**Kurzer Auftritt
Puch FT4**



Fotos: Greiner, A. Ilig, Lütjohann, Norek, Westlake (3)

Titelbilder: F.A. Ilig (2), Norek, Westlake

66

Puch FT4: Erste Testfahrten unseres Autors auf der damals brandneuen Puch FT4 mit Rotax-Einzyylinder-Viertaktmotor im Frühjahr 1982

60 | Honda Trail-Motorräder

Der Belgier Eddy Lejeune machte in den 1980er Jahren den Viertakter in der Weltmeisterschaft siegfähig

66 | Puch FT4

Erinnerungen an eine ganz besondere Testfahrt auf einer damals brandneuen Geländemaschine aus österreichischem Hause mit Rotax-Viertakter

72 | Yamaha OW10

Eine schon vergeblich geglaubte Suche nach einer sagenumwobenen Trialmaschine endete letztlich doch mit Erfolg

82 | Montesa 250 und Ossa 250 Wander-Trial-Motorräder

Historische spanische Trial-Motorräder mit bequemer Sitzbank, Lichtanlage und Hupe für die Straßenzulassung

In jeder Ausgabe

3 | Leitartikel

58 | Nachbestellservice

49 | Klassik-Markt

50 | Poster

52 | Kleinanzeigen

98 | Letzte Seite, Impressum

22



Kreidler Florett 50 „Geländesport“:

Frank Stegemann entdeckte diese ungewöhnliche Kreidler-Geländesportmaschine 1999 in Süddeutschland und baute sie wieder auf

Glück des Tüchtigen

Frank Stegemann entdeckte diese ungewöhnliche Kreidler-Geländesportmaschine 1999 in Süddeutschland. Jahre später fand er heraus, was für einen Schatz er da an Land gezogen hatte

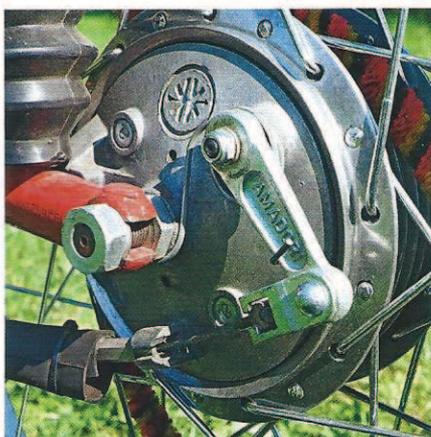
Text und Fotos: Uwe Lütjohann



Ein Tachometer mit Tageskilometerzähler soll noch eingebaut werden



Mit Gummi gesicherter Dorn zum schnellen Lösen der Steckachse



Kreidler-Amadori-Bremse mit selbst angefertigtem verstärktem Bremszug

Das zweite Leben dieser ungewöhnlichen Kreidler begann wie so oft: Irgendwo in Süddeutschland schraubten Jugendliche an einem Moped-Wrack herum, um damit auf dem angrenzenden Acker herumfahren zu können. Die Fragmente sahen erbarmungswürdig aus, aber sie stammten eindeutig von einer sehr alten Kreidler Florett. Jemand aus seinem Bekanntenkreis informierte Frank Stegemann, einem ausgewiesenen Kreidler-Experten. Dort angekommen, schlug er den Jungspunden ein Tauschgeschäft vor: Frank versorgte die abenteuerlustigen bayrischen Buben mit einem funktionierenden Moped für den Acker und durfte dafür die Teile mitnehmen. Mit entscheidend für sein Interesse war die Information, dass ein Verwandter eines der Jungen mit diesem Motorrad früher Wettbewerbe gefahren sein sollte.

Unwissentlich hatte Frank Stegemann einen echten Schatz geborgen. Für Motorrad-Experten, die sich einem Thema oder einer Marke verschrieben haben, sind seltene Rennmaschinen oder Prototypen so etwas wie das Salz in der Suppe oder der sprichwörtliche „Sechser“. So gesehen bekam das Leben des Fahrzeugtechnik-Ingenieurs nun zusätzliche Würze. Die später erfolgte Nachfrage bei Kreidler ergab nämlich, dass es sich bei dem erworbenen Stück um eine originale Werksrennmaschine von 1959 handelte. In diesem Jahr begannen die offiziellen Rennserien für die Schnapsglasklasse sowohl auf der Straße als auch im Geländesport. Für letztere baute die Sportabteilung von Kreidler Geländemaschinen, die aus normalen Straßenmaschinen umgerüstet wurden. Das erste Rennen der neuen Rennserie

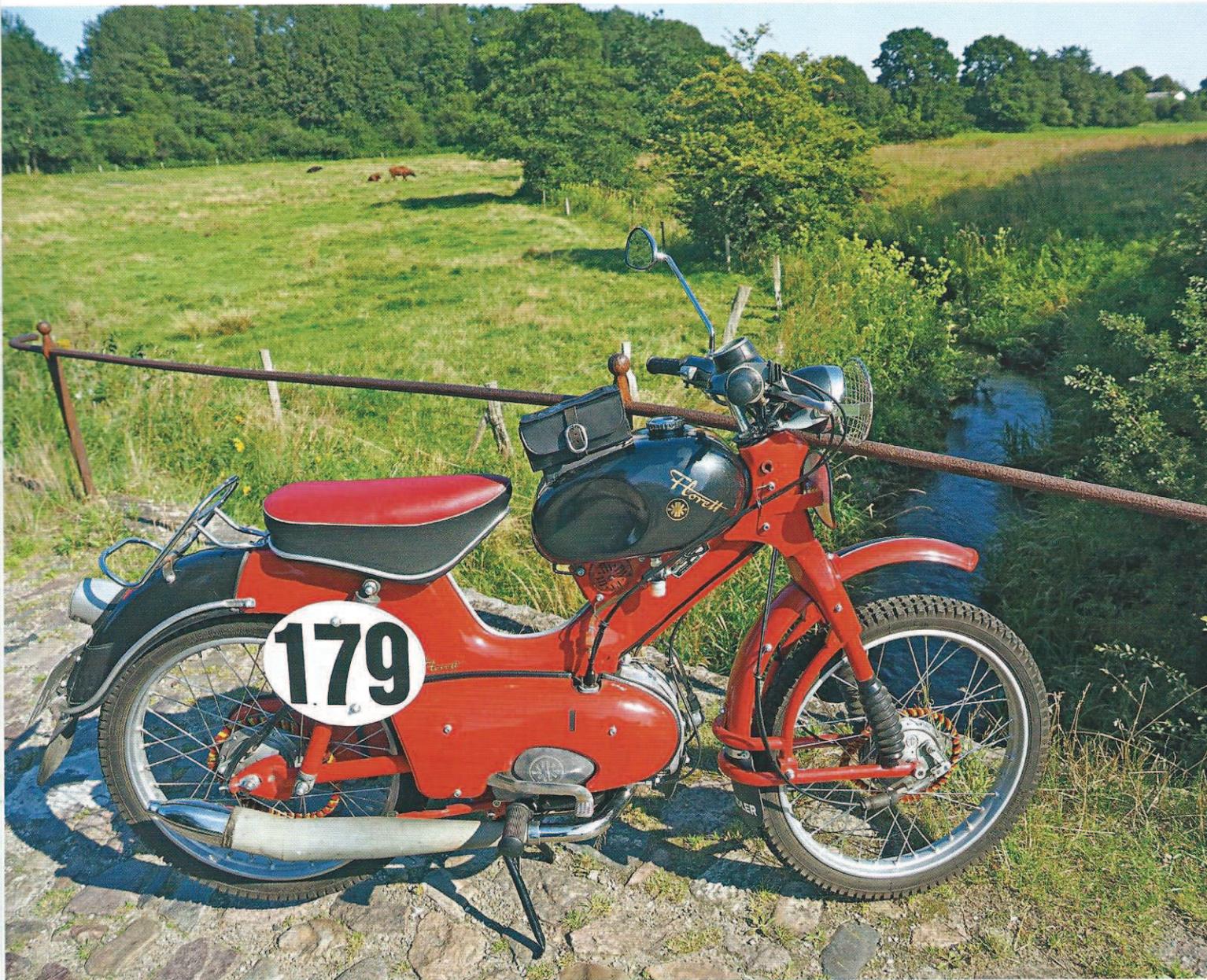
war die vom ADAC ausgetragene „Dreitagefahrt“ in Isny. Dafür wurden vom Kreidler-Werk sechs Florett-Maschinen mit 50 Kubikzentimetern Hubraum angefertigt, und zwar drei für die offiziellen Werksrennfahrer und drei für Privatfahrer mit guten Beziehungen zum Werk.

Nach intensiven Recherchen ist Frank Stegemann zu der Überzeugung gelangt, dass seine Maschine einer der „Privatrenner“ ist und mit der Nummer 179 in Isny startete. Jede der sechs Kreidler GS des Jahres 1959 geriet zum Unikat, denn die Bedürfnisse und Voraussetzungen der Rennfahrer waren unterschiedlich und die Maschinen wurden sozusagen maßgefertigt. So waren die Kreidler-Rennfahrer für die Startveranstaltung bestens gerüstet. Mit der Leistung von ungezügelten 3,6 Pferdestärken und der üblichen Dreigang-Handschialtung konnte man in Isny im Allgäu der 50er-Konkurrenz die Rücklichter zeigen. Das lag vor allem an der technischen Überlegenheit, pragmatischer Weise hatte man die Motorräder beispielsweise besser gegen Feuchtigkeit abgedichtet als die Konkurrenz. Da die drei Tage Allgäu komplett ins Wasser fielen, war die Zuverlässigkeit der Werksrenner ein unschätzbare Vorteil.

Die Teilesammlung, welche Stegemann 1999 nach Hause karte, war eigentlich reif für den Schrott. „Allein am Rahmen habe ich länger herumgeschweißt als an so manchem Auto“, so das Resümee des Schleswig-Holsteiners. Das Kreidler-Konglomerat verschwand zunächst in einer dunklen Ecke des Schuppens, weil der Zweitakt-Spezi hoffte, im Laufe der Zeit das eine oder andere Gebrauchtteil auftreiben zu können. Das erwies sich



Die geländetaugliche Kreidler in ihrem Element. Frank Stegemann genießt immer wieder die Fahrt abseits der Straßen mit dem kleinen Sportgerät

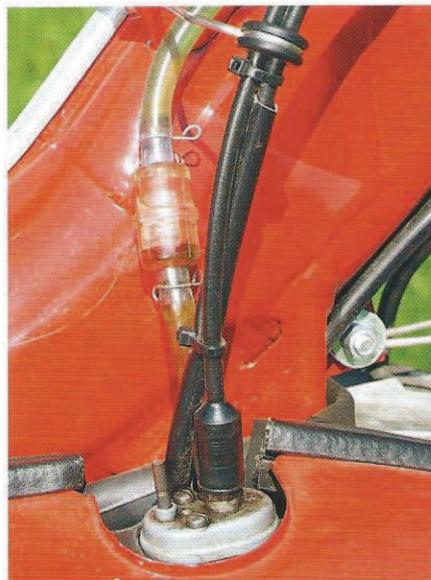


In Angeln, dem Landstrich unterhalb Flensburgs, gibt es zahlreiche kleine Straßen und Wege über Stock und Stein. Das ideale Revier

aber als grundlegender Irrtum. Immerhin fanden sich im Laufe der Zeit Fotos von allen sechs damaligen Maschinen in zeitgenössischen Berichten.

So musste Stegemann alles Fehlende selbst anfertigen oder umbauen. „Selbst die Bowdenzüge passten nicht, in dieser Kreidler sind wie bei vielen Geländemotorrädern verstärkte Doppelzüge verbaut, falls einer der Züge einmal reißen sollte“, erklärt Stegemann. Vorhanden waren Rahmen und Gabel, Schutzblech, Tank, Lenker, Radnaben, das Scheinwerfergehäuse und sehr viel „Kleinkram“.

Den Motor nahm der Satruper aus seinem Teilefundus. „Die Werksrenner verfügten über Prototypenmotoren des nächsten Baujahres mit 3,6 PS. Der verbaute Motor entspricht diesem weit-



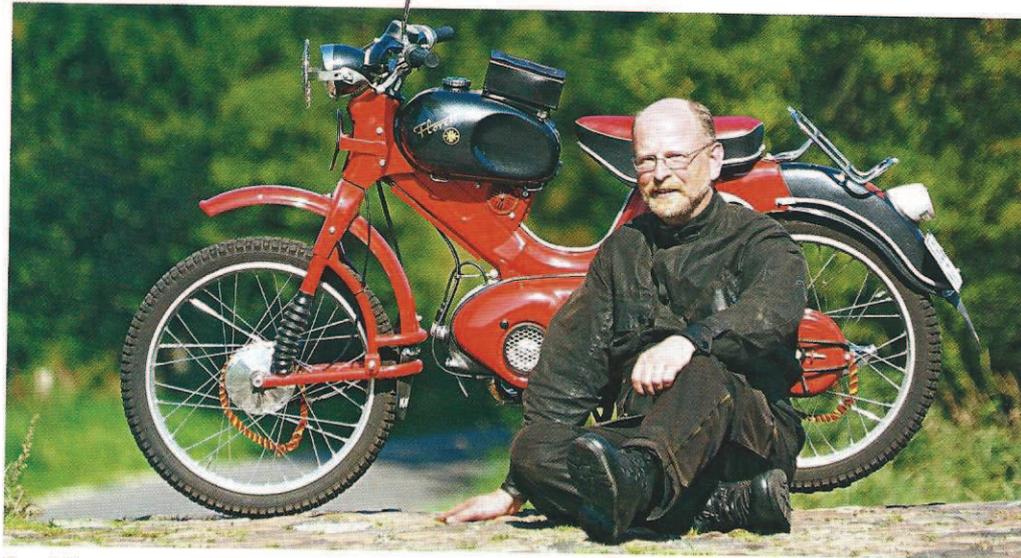
Nicht originaler Kraftstofffilter macht zwar Sinn, passt aber nicht zum Stil

gehend, mit dem Unterschied, dass er in die Schweiz ausgeliefert und daher als „Bergmotor“ hier und da verstärkt ist. Im Vergleich mit einer Standard-Florett gab es im Wesentlichen eine geänderte Gabel, einen breiteren Lenker mit Motorradarmaturen, einen „Präzisions-Tachometer“, grobe Stollenreifen, einen Einzelsitz, Werkzeugtasche, einen Unterfahrschutz und sehr viel Feinarbeit, damit die Maschine geländetauglich war.

Frank Stegemann nutzt die Maschine für Oldtimer-Veranstaltungen und auch, „um mal ein paar schöne Waldwege oder Wiesen zu befahren“. Bislang ist nur diese eine überlebende Kreidler aus dem Baujahr bekannt, über entsprechende Kontakte und Infos würde Stegemann sich freuen. □



1959 waren bei der Drei-Tage-Fahrt in Isny im Allgäu erstmals die 50er am Start



Frank Stegemann betreibt auf Eigeninitiative die Website www.kreidler-museum.de



Bing-Ringschwimmer-Vergaser mit Tupfer für den Kaltstart



Kreidler-typische Art der Kettenspannung, bis zuletzt an jedem Modell



Gebläsegekühlter Motor mit Gummidichtung am Kerzenstecker

TECHNISCHE DATEN: Kreidler Florett 50 „Geländesport“ 1959

Motor: Einzylinder-Zweitaktmotor. Zylinderlaufbahn hartverchromt, Gebläsekühlung. Hubraum 49 ccm, Bohrung x Hub: 40 x 39,5 mm, ca. 3,5 bis 4,0 PS. Bing-Ringschwimmer-Vergaser, Ø 15 mm, Bosch-Schwunglicht-Magnetzündanlage 6V, 27 W. Auspuffanlage nach Einsatzzweck

Kraftübertragung: handgeschaltetes Drei-Gang-Klauen-Getriebe, Mehrscheibenkupplung im Ölbad, Kickstarter. Übersetzung: Primär 1:3,67, Gänge: 1:3,61, 2: 2,0, 3: 1,31, Sekundär nach Einsatzzweck 11 bis 14 / 34 bis 36 Zähne. Kette ½ x ¼ verstärkt

Fahrwerk: Pressschalenrahmen, reibungsgedämpfte Kreidler Geländesport-Schwinggabel vorn, hydraulisch gedämpfte Langschwinge mit verstärkten Federbeinen hinten. Vollnaben-Trommelbremsen, Ø 115 mm, Drahtspeichenräder, Felgen 1.50x19, Geländebereifung 2,50x19, Unterfahrschutz, geteilter Kettenkasten, Lampenschutz

Maße: Länge ca. 1870 mm, Breite 650 mm, Höhe 1170 mm, Sattelhöhe 820 mm, Radstand 1196 mm. Leergewicht ca. 75 kg, zulässiges Gesamtgewicht 220 kg, Tankinhalt ca. 8,2 Liter. Einsitzer

Höchstgeschwindigkeit: 45 bis 65 km/h, je nach Sekundärübersetzung

Gebaute Stückzahl: sechs Stück

Testbericht: Krafttrad 11/1959

Kontakt: Frank Stegemann, kreidler-museum@t-online.de, www.kreidler-museum.de



Deutlich weniger sportliche Zivil-Version der Florett. Hier von einem Tierarzt