

E 4973 DX

# DAS MOTORRAD

**Erster Fahrbericht**

## **Kawasaki Z 750**

**Test  
Zündapp GS 125**

**Technik im Detail**

### **Honda 1000 Gold Wing**

### **Eisspeedway-WM Finale in Assen**



**Lexikon der  
Motorrad-  
Technik**

HARALD STOLLE  
2900 OLDENBURG  
BLOHERFELDER STR. 217  
0330756810  
319  
E 4973 DX  
Postvertriebsstück - Gebühr bezahlt  
Vertriebsfirma Motor-Verlage GmbH & Co KG - 7000 Stuttgart - Postfach 1042

**7 3. April '76 DM 2.50**  
Dänemark dkr 6.50, Finnland Fmk 3.50, Frankreich FF 6.-, Griechenland Dr 45.-, Italien Lit 850,  
Jugoslawien Din 23.-, Luxemburg lfr 40.-, Niederlande hfl 2.90, Norwegen nkr 6.50 (inkl. moms.),  
Österreich öS 20.- (inkl. MwSt.), Portugal Esc 32.50, Spanien Ptas 85.-, Schweden skr 5.50  
(inkl. moms.), Schweiz sfr 3.-, Türkei TL 18.-, USA US \$ 1.50. Printed in Germany

## Mofa-Test

# Kreidler Flory

Die meisten Mofa-Motoren haben eine Drehmoment-Charakteristik, von der die Fahrer heutiger Motorräder — mit wenigen Ausnahmen, z. B. Trialmaschinen — nur träumen können.

Da also die Motoren von unten bis oben gut durchziehen, kommt man normalerweise mit der Eingang-Automatik zurecht. Für die meisten Fahrer und Fahrerinnen, die zudem technisch weniger interessiert sind, genügt das — und eine Steigfähigkeit von 13 bis 15% in diesem einzigen Gang ist ja auch schon ein Wort. Nun also drei Gänge (drehgriffgeschaltet) — braucht man die? Um es gleich vorwegzunehmen: Für das Fahren auf normalen Straßen und Wegen kann man den ersten Gang vergessen. Er ist nur nützlich für besonders steile Berge, im Gelände — und für Mofa-Trials, für die dieses Modell besonders gut geeignet erscheint. Der Motor ist natürlich keine reine Neukonstruktion, denn Dreigangmotoren gibt es im Moped/Mokick-Bereich bei Kreidler schon seit ewigen Zeiten. Man nahm also ein bewährtes Triebwerk, das lediglich durch einen passenden Zylinder + Vergaser + Auspuff auf die erforderliche Mofa-Leistung gedrosselt wurde. Allerdings ist das sehr gut gelungen: Jedenfalls unser Test-Mofa lief sauber und kultiviert im Zweitakt — was man leider nur von wenigen Mofa-Motoren behaupten kann: Die gesetzlich verlangte Geschwindigkeitsbegrenzung mit sauberem Motorlauf, geringem Kraftstoffverbrauch und gutem Durchzugsvermögen zu kombinieren ist offensichtlich eine Kunst für sich! Auch an anderer Stelle findet man bekannte Elemente wieder, so die Telegabel und Teile des Rahmens vom MF 4-Mofa. Anders ist dabei vor allem der Tretantrieb, der hier nicht im Rahmen, sondern im Motor sitzt. Somit entfällt die Tretkette, und — besonders vorteilhaft — der Motor kann im Stand ohne Hochbocken angetreten werden. Natürlich fragt man sich im stillen, warum ein solches Mofa, mit einem Leergewicht von 59 kg ohnehin nicht mehr sehr zum Radfahren geeignet, nicht gleich Fußrasten und Kickstarter besitzt.

Daß der Motor wegen des fehlenden Dekompressionsventils zum Starten etwas Kraft braucht, ist wohl nebensächlich — denn Mädchen mit wenig Mus-



Foto: J. Goebel

Die grasgrüne Flory mit ihrer sportlichen Linienführung spricht vor allem Jungens an. Der zünderseitige Motorgehäusedeckel ist wie beim Kreidler-Mofa MF 4 (mit Zweigang-Automatik) aus Kunststoff, ebenso wie Scheinwerfer, Tachogehäuse und Seitenverkleidungen.

keln sollten ohnehin zu leichteren Automatik-Mofas greifen; diese Flory ist nämlich ein typisches Jungens-Mofa! Die Kaltstarthilfe ist von der Sorte „Knopf mit dem Finger drücken (durch ein Loch in der Verkleidung), kommt beim Gasgeben alleine wieder hoch“. Damit der kalte Motor nicht gleich wieder abstirbt, muß man den Knopf evtl. nochmal reindrücken oder ganz vorsichtig Gas geben. Größer als bei anderen Mofas sind die Bremsen, jede vom Reifen zu verkräftende Verzögerung kann man ihnen aber verlangen. Fahreigenschaften und Komfort: Im Gegensatz zu früheren Marter-Sätteln scheinen sich weichere und größere Sitzflächen auch bei Mofas einzubürgern, im Falle Flory ist der Sitz selbst allerdings nicht gefedert, so daß der Hinterradfederung größere Bedeutung zukommt. Diese hat mit 40 mm Federweg zwar etwas mehr als die meisten Konkurrenten, sie ist aber vollkommen ungedämpft — das Hinterrad benimmt sich deshalb auf schlechten Wegen sehr unruhig — hydraulisch gedämpfte Federbeine als Extra, das wäre keine schlechte Idee (denn nur der spitze Rechenstift des Kalkulators wird den Dämpfungsverzicht bestimmt haben!). Die Fahreigenschaften sind ansonsten angenehm, mit genügend langen Beinen findet man sogar etwas Knieschluß am Tank. Man sitzt entspannt und angenehm auf diesem Mofa, Vibrationen sind eigentlich kaum zu spüren. Zu er-

wähnen ist noch der Gepäckträger hinreichender Größe, an seiner Unterseite eine kleine Plastikdose mit spärlichem Blechwerkzeug — von der viel zu kurzen Luftpumpe ganz zu schweigen.

J. Goebel

### Techn. Daten und Meßwerte

#### Motor

Einzylinder-Zweitaktmotor, schlitzgesteuert; Bohrung/Hub: 40/39,7 mm; Leistung: 1,5 PS (1,1 kW) bei 3500/min; Mischungsschmierung 1 : 50.

#### Vergaser

BING 1/10/128 oder 12/10/101, Kolbenschiebervergaser mit Kaltstarthilfe.

#### Elektrische Anlage

Schwunglichtmagnetzündler, Vorzündung 1,25 mm vor OT; Zündkerze Bosch 175 T1, Beru 175/14, Champion L 86.

#### Kraftübertragung

Handgeschaltetes Dreigang-Getriebe, Primär-antriebsübersetzung 3,95, Sekundärübersetzung 3,64, Gesamtübersetzung: 1. Gang 45,75, 2. Gang 26,0, 3. Gang 18,7.

#### Fahrwerk

Telegabel, Federweg ca. 60 mm, Hinterradschwinge ungedämpft, Federweg ca. 40 mm.

#### Abmessungen und Gewichte

Länge 1750 mm, Radstand 1145 mm, Bodenfreiheit 145 mm, Reifen 2.25-17; Leergewicht (lt. Betriebslaubnis): 59 kg; Tankinhalt: 5,6 Liter; Wendekreis: ca. 2,65 Meter.

#### Meßwerte

0-10 km/h	in 1,3 s
0-15 km/h	in 2,4 s
0-20 km/h	in 4,2 s
0-25 km/h	in 6,8 s

Testverbrauch: 1,87 Liter/100 km (Vollgas).  
Preis: DM 1420.

# DUCATI Programm 1976

Für Leute, die einzigartige Technik herkömmlicher vorziehen und keine Vibrationen lieben



### GTL 500

2 Zylinder, 4 Takt, obenliegende Nockenwelle, 35 PS b. 6500 U/min, 5-Gang-Getriebe, E-Starter, Doppelscheibenbremse vorn, Verbrauch ca. 4,5 Liter auf 100 km. Preis: DM 5780,— inkl. MwSt.



### GTS 860

2 Zylinder, 4 Takt, Königswellen, V-Motor, 65 PS b. 7000 U/min, 5-Gang-Getriebe, E-Starter, Doppelscheibenbremse vorn, Verbrauch ca. 5,5 Liter auf 100 km. Preis: DM 7900,— inkl. MwSt.



### GTL 350

2 Zylinder, 4 Takt, obenliegende Nockenwelle, 27 PS b. 6800 U/min, 5-Gang-Getriebe, E-Starter, Scheibenbremse vorn, Verbrauch ca. 4 Liter auf 100 km. Preis: DM 4980,— inkl. MwSt.



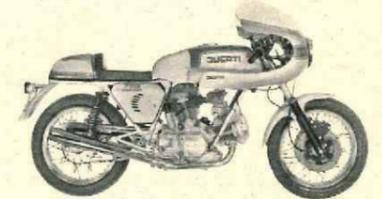
### Die neue SS 900

ab Anfang Juni in begrenzten Stückzahlen lieferbar. Entsprechend der StVZO ausgestattet.



### GTE 860

2 Zylinder, 4 Takt, Königswellen, V-Motor, 51 PS b. 6750 U/min, 5-Gang-Getriebe, E-Starter, Doppelscheibenbremse vorn, Verbrauch ca. 5 Liter auf 100 km. Preis: DM 7000,— inkl. MwSt.



### Die neue SS 750

ab Anfang Juni in begrenzten Stückzahlen lieferbar. Entsprechend der StVZO ausgestattet.

DUCATI-Import für Deutschland und Luxemburg:

# IMOTI

Motorräder-Importe GmbH  
Vertriebs-KG

6149 Fürth/Odw., Bahnhofstraße G 1, West-Germany