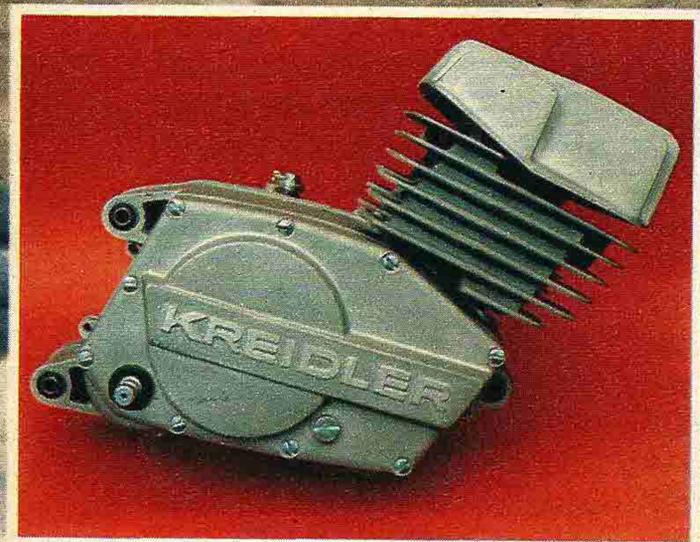
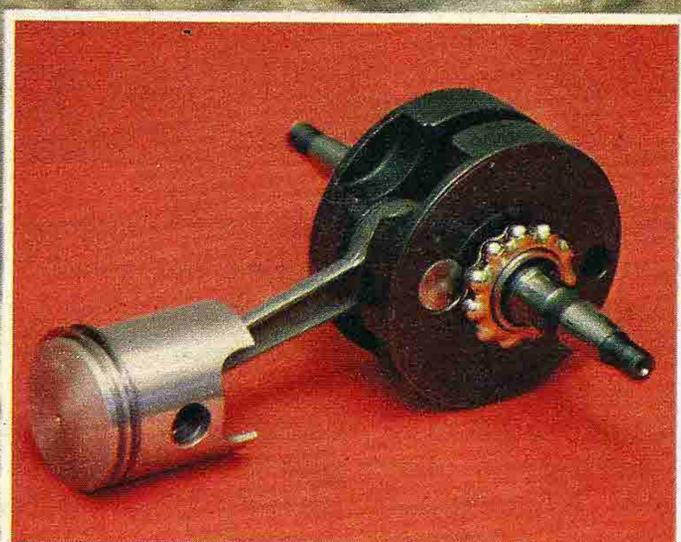


Die Kreidler Mustang 80 ▷
ist bislang das einzige
deutsche Enduro-Leicht-
kraftrad. Der Gelände-
gänger leistet acht PS.
Seite 22

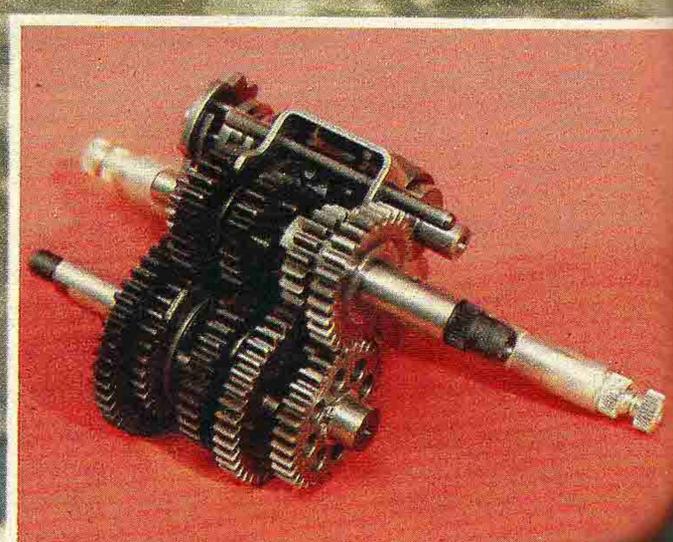




Kreidler 80er-Motor: Außen neu ...



... innen bewährt. Kurbelwelle. . .



... Fünfganggetriebe und die ...

Das Eis ist gebrochen

Gut 20 Jahre baut Kreidler 50er auf derselben Basis. Mit dem Leichtkraftrad Mustang 80 beginnt jetzt eine völlig neue Modellreihe.

Das reicht nicht“, schüttelte Kreidler-Presseschef Lothar Jung den Kopf auf die Frage nach den Entwicklungskosten für das Leichtkraftrad der Kornwestheimer Marke. Eine Million Mark war zu niedrig angesetzt. „Ungefähr das Doppelte“, fügte er hinzu.

er den verspäteten Produktionsbeginn im März: „Gut Ding will Weile haben.“

Kernstück der neuen Kreidler ist der Motor, der den inzwischen über 20 Jahre alten, bewährten Einzylinder-Zweitakter mit dem kreidlertypischen, liegen-



Mustang 80: Werkzeug und Tankdeckel unter Tankattrappe

Ein stolzer Betrag, den die Kornwestheimer Fahrzeugwerke investierten, gelten Schwaben doch gemeinhin als äußerst sparwillig. „Doch notwendig war die Summe schon. Denn“, so Jung, „wir mußten ja ein völlig neues Fahrzeug entwickeln, auch, um vom Moped-Image wegzukommen.“ Und im gleichen Atemzug entschuldigt

den Zylinder ablöst. Der stark verrippte Zylinder und der Zylinderkopf sind um 25 Grad nach vorn geneigt.

Während die beiden vertikal geteilten Kurbelgehäusehälften und die beiden äußeren Gehäusedeckel mit dem eingegossenen Kreidler-Schriftzug ebenfalls neu sind, drehen sich im Innern ▶



... Kupplung stammen vom 50er-Motor

Fahrbericht Kreidler Mustang 80

weiterhin millionenfach bewährte 50er-Teile: Getriebe, Kupplung und Kurbelwelle stammen aus dem Kleinkraftrad Florett RS.

Auf ein horizontal geteiltes Kurbelgehäuse wollten die Kreidler-Konstrukteure verzichten. Sonst hätten die Achsabstände des alten 50er-Getriebes nicht beibehalten werden können, eine neue Getriebeauslegung hätte die Entwicklungskosten noch weiter in die Höhe getrieben.

Der Motor ist im neuen Rohrrahmen an drei Punkten aufgehängt, Gummibuchsen (im Motorgehäuse eingepreßt) sollen Vibrationen dämpfen. Als Rahmenrückgrat dient Profilstahlrohr, vom Lenkkopf aus führen zwei Schleifen unter dem Motor zur Schwingenaufnahme.

Dreifach vorspannbare Federbeine stützen das Hinterrad ab, geführt wird es in einer nadelgelagerten Kastenschwinge. Die vordere Teleskopgabel wird in zwei kräftig dimensionierten Gabelbrücken verankert und ist im Lenkkopf in zwei Kugellagern geführt. 150 Millimeter Federweg gibt Kreidler an, die Dämpfung erfolgt hydraulisch.

Der Fahrkomfort wird durch die Metzeler-Moto Cross-Reifen eingeschränkt, doch zeigt sich deren grobes Stollenprofil jeglicher Art von Off-road-Terrain überlegen. Auch auf winterlich bedeckten Straßen packt der drei Zoll breite Hinterreifen sehr gut.

Für tadelloses Startverhalten waren die 50er-Motoren schon immer bekannt. Der neue 80er folgt der Tradition – gleichgültig, ob in warmem oder kaltem Zustand.

Das Auspuffgeräusch klingt sonorer als das Kreischen der 50er aus gleichem Haus. Im Teillastbereich bei geringer Gasschieberöffnung knattert die Mustang wie eine kleine Cross-Maschine – nicht gerade angenehm.

Verstärkt wird das Arbeitsgeräusch durch Frequenzen, die der Motor auf andere Fahrzeugteile weiterleitet:

Tank, Seitendeckel und Hinterrad-Kotflügel erzeugen durch Vibrationen lästige Geräusche. Besonders die schwarze Attrappe auf dem Tank, worunter sich das spärliche Werkzeug befindet, entpuppt sich als dröhnender Resonanzkörper. „Bis zum Serienlauf wollen wir das Problem mit den Vibrationen gelöst haben“, versprach Jung.

Das Vorserienexemplar, das MOTORRAD fuhr, entwickelte auf die Dauer lästige Vibrationen, die der Fahrer in den Händen, Beinen und im Hintern zu spüren bekam. Dabei ist die Qualität der Sitzbank nicht schlecht: hart, aber bequem. Für Sozusbetrieb sollte sie gut 50 Millimeter länger sein.

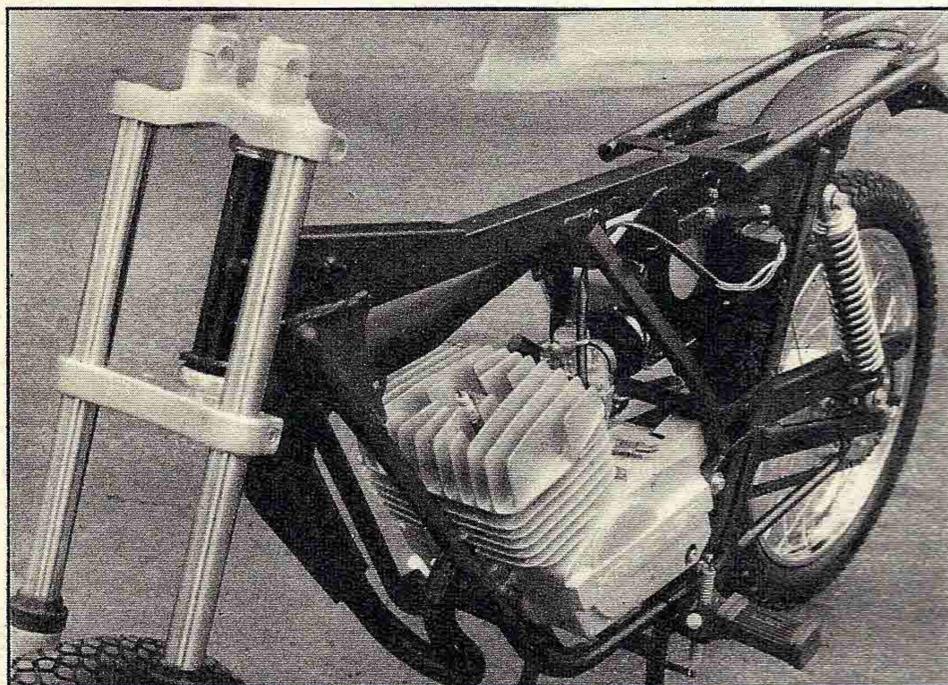
Die gummibestückten Fußrasten der Mustang 80 bieten bei Nässe im Gelände nur wenig Halt für die Stiefel. Zudem kam es vor, daß das Gummi von der Raste rutschte. Die vordere Simplex-Trommelbremse verlangt nach hartem Zugriff, soll die Kreidler zuverlässig verzögern. Die hintere, kleinere Trommelbremse ist besser zu dosieren, doch, wie die vordere auch, nicht ganz gegen Spritzwasser geschützt.

Auf der Straße wie im Gelände zeigen die Federungselemente gute Wirkung, die hinteren Federbeine brauchen für Solobetrieb nicht vorgespannt zu werden. Am rechten Tauchrohr der Teleskopgabel zeigte sich aber nach wenigen Geländeritten Ölnebel am Dichtring.

Die Bordelektrik der Mustang 80 arbeitet, wie bisher auch im Kleinkraftrad, mit sechs Volt Betriebsspannung. Die 35/35 Watt-Lampe im Scheinwerfer zwingt daher nachts zu gemäßiger Gangart, will der Fahrer nicht Kopf und Kragen riskieren. „Einen Zwölf-Volt-Generator kann Bosch noch nicht liefern“, entschuldigte sich Jung.

Neben besserem Licht stünde der Mustang 80 auch eine kräftigere Hupe gut zu Gesicht. Dabei könnten auch gleich die vier Blinker in Gummi aufgehängt werden, um gegen Stürze gefeit zu sein. Bei einer 4200 Mark teuren 80er sollten solche Kleinigkeiten eigentlich selbstverständlich sein.

Frank-Albert Illg



Mustang-Fahrwerk: Profil-Zentralrohr mit zwei Unterzügen

Mustang-Motor: bald auch mit 50 cm³?

„Zumindest realisierbar“, kommentierte Kreidler die Frage, ob die neuentwickelte Antriebseinheit der Kreidler-Leichtkrafträder auch in einer 50 cm³-Version als Motorisierung künftiger Mokicks dienen könnte. Möglicherweise

sind die beiden Kreidler-Leichtkrafträder noch dieses Jahr als 40 km/h schnelle Mokick-Varianten zu haben. Oder gar als 50er mit Sechsganggetriebe, gut 100 km/h schnell – Kreidlers Alternative zum lahmen Leichtkraftrad.

Kreidler Mustang 80: Technische Daten

Motor Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, schlitzgesteuert. Bohrung x Hub 46 mm x 48 mm, Hubraum 79,8 cm ³ . Leistung 6 kW (8 PS) bei 6000/min, max. Drehmoment 9 Nm (0,9 mkp) bei 6000/min. Fußgeschaltetes Fünfganggetriebe, ein Bing-Vergaser, 20 mm ϕ .	melbremse, 160 mm ϕ , hinten Simplex-Trommelbremse, 120 mm ϕ . Bereifung vorn 2.50 x 19, hinten 3.00 x 17.
Fahrwerk Zentralrohrrahmen mit zwei Unterzügen. Vorn hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel, 150 mm Federweg, hinten dreifach vorspannbare Federbeine, Federweg 115 mm. Radstand vorn 1260 mm, Simplex-Trom-	Abmessungen/Gewichte Länge 1950 mm, Sitzhöhe 770 mm, Lenkerbreite 750 mm, Wendekreis 3650 mm, Bodfreiheit 240 mm, Leergewicht 95 kg, zulässiges Gesamtgewicht 260 kg. Tankinhalt 10 Liter.
	Preis: ca. 4200 Mark
	Hersteller Kreidler Fahrzeugwerke GmbH, 7014 Kornwestheim