

KULTUR-G



Alter Bekannter: Die Idee für den Motor stammt von Suzuki, das Vorbild werkelte schon in der seligen GN-125





Kreidler? Die gibt's noch? NEWS-Nesthaken Moritz begab sich mit dem Retro-Brett Dice CR 125 auf Spurensuche.

von **Moritz Schwertner** Fotos **Guido Bergmann**

Irgendwo zündet was in meinen Synapsen, als ich die giftgrüne Mopete auf dem Redaktionshof erspähe. Irgendwo zwischen Zündapp, Herkules und der Prillblume lauert der Name dieser einstigen Kultmarke im Dickicht meines Gedächtnisses. Florett, immerhin das weiß ich, waren diese kleinen Fuffziger-Zweitakter, auf die damals jeder Sechzehnjährige stand. Selbst das 225 km/h schnelle Kreidler-Weltrekordmobil steckt in den blauen Dunstwolken meines Zweitakt-Wissens aus dem Quartett-Stapel.

Unter dem Motto „Jugend forscht!“ melde ich mich sogleich für eine Nachhilfestunde zum Thema motorisierte Kulturgüter von einst. Die richtigen Ansprechpartner sind zügig gefunden: „Die RMC-S Elektronik hatte ich früher auch mal“, bekundet Bol-d'Or-Schrauber Lothar stolz. „Meine war damals Baujahr '78 und hatte noch das alte Vierganggetriebe. Das Teil war mein Traumbike. Und heute sind die richtig was wert“.

In diese Kerbe soll fast vier Jahrzehnte später die neuaufgelegte Dice CR 125 treffen. Dumm nur, dass Zehntklässler ihre Schluchtenflitzer-Duelle heute meist auf 125-Kubik-Hobeln ausfechten. Und da dominieren die Japaner und die Österreicher. Kreidler, könnte man mutmaßen, kennen in der angesprochenen Altersklasse vermutlich die Wenigsten.

Und weil die Hallen in Kornwestheim schon vor der Wiedervereinigung stillstanden, hat das auch Folgen für die Produktion.

Beinharte Traditionalisten müssen jetzt ganz stark sein: Der Würfel rollt – welch ein Sakrileg – wie die anderen Kreidler im Reich der Mitte vom Band. Und aus der „Metall- und Drahtwerke GmbH“ wurde die „Europe Motor GmbH“ mit Sitz in Rheda-Wiedenbrück, gute 480 Autobahnkilometer nördlich der einstigen Heimat in der Nähe von Stuttgart.

Aber fahren wir eine Runde. Benzinhahn auf, ein paar mal am Gaszug gezogen und den E-Starter gedrückt. Der Eintopf poltert zu-

nächst zuverlässig los, stirbt bei winterlichen Außentemperaturen im Stand aber gerne mal ab. Aber da war ja was: Ein beherzter Zug am Choke, und mit fetterem Gemisch sind auch die Startprobleme gelöst.

Permanent den Brennraum flutend, laufen die elf PS ganz locker flockig von der Leine. Ein Drehmomentwunder ist der Zweiventil-Würfel natürlich nicht, dreht aber direkt vom Fleck weg willig und ohne Murren auch mit noch zäher Kreidezeitschmierung bis in den sanft ratternden Begrenzer.

Dafür ist das Fünfganggetriebe schnell und treffsicher durchgestept. Cruiser können dabei aufatmen: Man schwimmt ohne Murren mit 60 Sachen im Fünften im Verkehr mit. Oder quetscht für maximalen Vortrieb beim Ampellauf jeden Gang bis kurz vorm Exitus, dann wird der Eintopf obenrum aber sehr schrill und die Vibrationen ziehen einmal vom Motor direkt ins Handgelenk.

Auf langen Geraden ist bei Tacho 110 Sense, bergauf wird's etwas weniger. Doch zu früh gefreut: Unser leichtgewichtiger Messfahrer Tom meldet nicht ganz Datenblatt-konforme 96 km/h. Schade eigentlich: Die 15-PS-Konkurrenz schafft hier locker 20 Sachen mehr. Mit im Schnitt 3,9 Liter auf 100 Kilometern verbraucht sie trotz des vier-PS-Malus etwa doppelt soviel wie die Klassenkameraden.

Traditionalisten müssen tapfer sein: Das Traumbike der 70er kommt heute aus China



Von wegen Chinakohl: Der Tacho informiert sogar über den aktuellen Gang

TECHNIK Kreidler Dice CR 125

Motor, Kraftübertragung (Herstellerangaben):	
Bauart:	Einzyylinder-Viertakt, Luftgekühlt, Fünfganggetriebe, E-Starter, Kette
Hubraum:	125 cm ³
Bohrung x Hub:	57 x 48,8
Ventile pro Zylinder:	2
Leistung:	8,4 kW (11,4 PS) bei 10 000 min ⁻¹
max. Drehmoment:	9,0 Nm 7750 min ⁻¹
Umweltstandard:	Euro 3
Fahrwerk, Rahmen, Bremsen (Herstellerangaben):	
Rahmen:	Stahlrohrrahmen
Nachlauf:	k.A.
Lenkkopfwinkel:	29°
Radstand:	1365 mm
Federung vorn:	Upside-Down-Telegabel, 110 mm Federweg
Federung hinten:	Stereo-Federbein, 70 mm Federweg
Reifen v./h.:	110/70-17 / 130/70-17
Bremse vorn:	295-mm-Scheibe mit Zweikolben-Schwimmsattel
Bremse hinten:	210-mm-Scheibe mit Einkolben-Schwimmsattel
Füllmengen, Preis (Herstellerangaben):	
Tankinhalt:	ca. 15 l
Werkstattintervalle:	4000 km
Preis zzgl. Nk.:	2599 Euro
Preis Testmotorrad:	2599 Euro
MOTORRAD NEWS-Messwerte:	
Gewicht:	fahrfertig vollgetankt: 137 kg fahrfertig o. Kraftstoff: 125 kg
max. Zuladung:	134 kg
Verbrauch:	3,9 l/100 km
Reichweite:	385 km
Wendekreis:	4,68 m
v _{max} /Tacho (km/h):	101 / 96 km/h
Beschleunigung:	0 – 80 km/h: 14 sek 0 – 140 km/h: – 0 – 400 m: 22 sek
Durchzug im 5. Gang:	60 – 80 km/h: 12 sek
Drehzahl:	im letzten Gang bei 96 km/h 9800 min ⁻¹
ABS-Bremsweg:	–



Chinarinde: Der Titelseiten-Burnout wurde erst unter dem Elektronenmikroskop sichtbar. Ein Satz Timsun kostet rund 50 Euro



Die Bremse ist mit maximal gutmütig gut beschrieben. Selbst mit Zimmermannshänden wird man die Zweikolbenzange vorne kaum zum Blockieren nötigen. Die Bremswirkung ist nicht auf dem Niveau der edleren Konkurrenz und kommt zudem ohne ein ABS daher. Insgesamt werkelt das System aber wacker und bremst auch nach mehreren harten Manövern immer noch zuverlässig.

Die hintere hydraulische Stereo-Federbasis ist zwar einstellbar, zu den Federwegen macht Kreidler aber keine Angaben. Und so wirkt die Fuhre auf unebener Strecke mitunter etwas hyperaktiv, kommt aber nie spürbar aus dem Takt. Auch schießt die vollgetankt knapp 137 Kilo wiegende 125er bisweilen etwas kippelig um die Kurven. Ein Umstand, an dem die Reifen von Timsun aus der Volksrepublik Mitschuld tragen. Sie sind zwar erkennbar aus Gummi, aber so hart, dass sie bei nasskaltem Wetter nur mit Sorgfalt bewegt werden sollten.

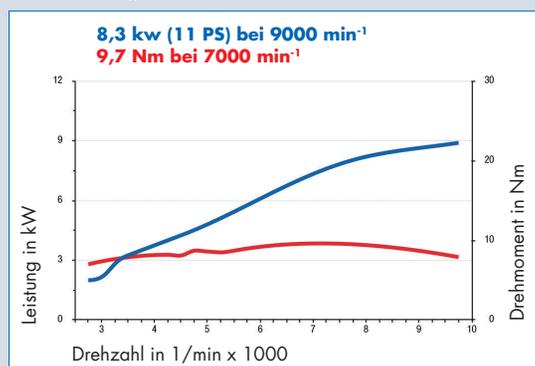
Und wie steht's um die Verarbeitung? Den

Baumarkt-Charme der Roller aus demselben Hause hat die Dice nicht geerbt. Trotz aller Sparzwänge ist die Verarbeitung wirklich ansehnlich. Nette Details sind die Speichenfelgen oder die LED-Bremsleuchte hinten, selbst für eine Ganganzeige unterhalb des analogen Cockpits hat es in der Kalkulation gereicht. Auch wenn Adleraugen eine klitzekleine Lacknase am Tank entdecken konnten – insgesamt ist die Kreidler schön anzusehen, obwohl die Sticker eine schützende Klarlackschicht gebrauchen könnten.

Schlussendlich steht aber, wie bei allen anderen aktuellen 125ern, wieder einmal die bange Frage im Raum, ob sich die Investition in so ein wiederbelebtes Kulturgut überhaupt lohnt. Dann könnten sich in deutschen Wohnzimmern wieder Szenen abspielen wie bei Lothars Kumpel Erhard, wenn der Vater denkt: „Der Junge muss ja irgendwie an seine Lehrstelle kommen...“ Und das gelingt mit der 2600 Euro teuren Kreidler damals wie heute allemal.



Leistung / Drehmoment



Chinakracher: Der Viertelliter-Viertakter zündet erst bei höheren Drehzahlen, erreicht aber locker die Prospekt-Leistung

