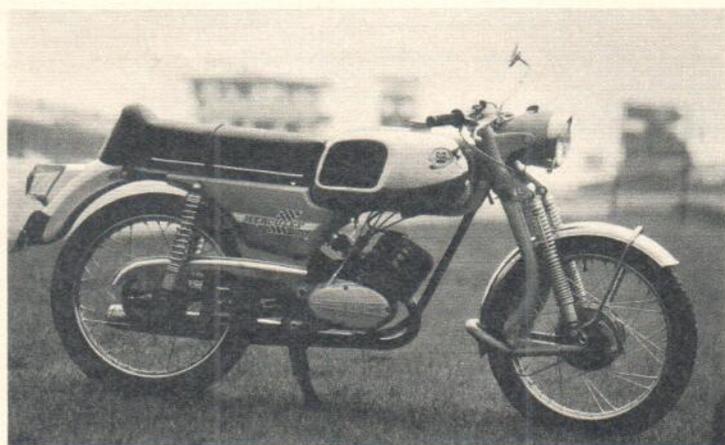
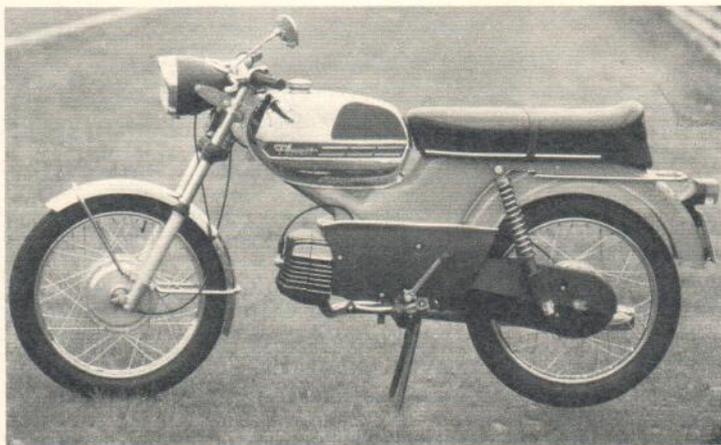


„The Upper Four“ 50 ccm

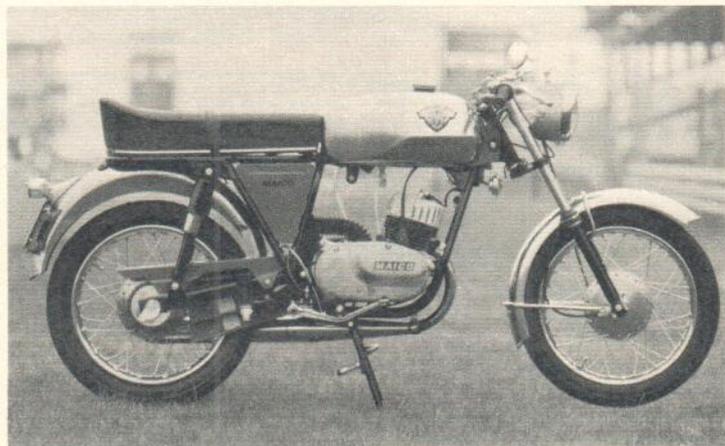
Unumstritten ist es, daß die 50 ccm-Motorräder („Kleinkrafträder“ im Behörden-Deutsch) westdeutscher Hersteller an Leistung jede Konkurrenz übertreffen. 6,25 bis 6,3 DIN-PS aus 49 ccm bedeuten eine Hubraumleistung von 127,5 bis 128,5 DIN-PS/Liter. Ein gewaltiger Wert für eine Serienproduktion in großen Stückzahlen! Die Frage, wie lange eine Maschine bei dieser Kraft denn lebt, kann man damit beantworten, daß es Laufzeiten bis zu 50 000 Kilometer und mehr gibt. Die Kolbengeschwindigkeiten der Kreidler-, Maico-, Sachs- oder Zündapp-Motoren liegen zwischen nur 11,0 m/s bei Nenndrehzahl und 15 m/s bei der höchsten erreichten Drehzahl, die bei allen vier Modellen auf dem Nürburgring über 10 000 U/min hinausging. Den Reigen aller 50 ccm-Motorräder führen die genannten Maschinen an, es sind „The Upper Four“ der 50 ccm-Klasse. Wir fuhren sie wieder einmal. Hier ist der Bericht.



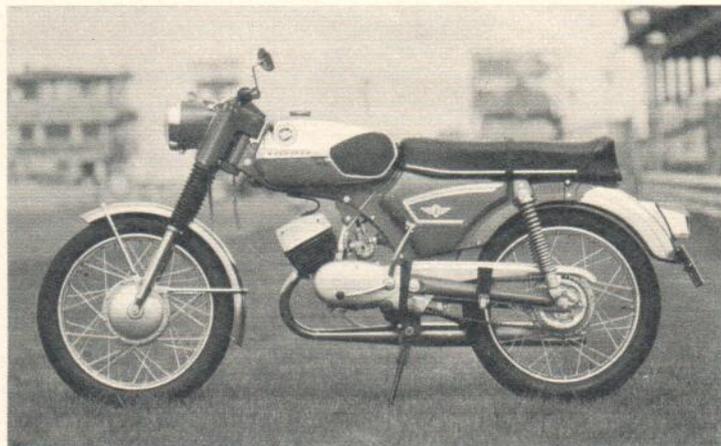
Hercules K 50 SE. Erkennbar an der Vorderradschwinge. Einrohr-rahmen.



Kreidler Florett RS. Liegender Einzylindermotor, voll gekapselte Kette.



Maico MD 50. Doppelschleifen-Rahmen, Drehschieber-Motor, sechs Gänge.



Zündapp KS 50 Supersport. Gußteile für den größten Teil des Rahmens. Sauberes Finish.

Hercules



Die Vorderradschwinge der Hercules sorgt für einen guten Federungskomfort auf schlechten Straßen.

(kein Rennfahrer) = 81,9 km/h mit stehendem Start bei trockener Strecke bis Kilometer 22,3 an der Hohenrain-Schikane vor Start und Ziel. Nimmt man diesen Durchschnitt zur Fahrwerk-Beurteilung, so erhält man damit 88 Prozent der erreichten Endgeschwindigkeit (82 km/h Durchschnitt, 93 km/h Endgeschwindigkeit). Beim Durchfedern der Maschine in steilen Senken oder in langgezogenen Kurven gibt es ein leichtes Lenkerschaukeln.

Beim harten Bremsen wird die Schwinge vorne steif. Der Federungskomfort auf sehr schlechten Straßen ist auf der anderen Seite wiederum sehr gut, so daß man auch einmal mit Dampf in eine Schlaglochserie hineinrauschen kann, ohne gleich das Fliegen erlernen zu müssen.

Die Testmaschine hatte bei Übernahme einen undichten Tankdeckel, den wir austauschen mußten.

Sehr bald brannte die Schlußlampe durch, und der Ständer zum Aufbocken verbog schon bald (übrigens eine Unart vieler 50er, denn da wird gesparrt).

Beim Wechseln des Getriebeöls wurde festgestellt, daß es beim Sachsdienst eine Dose mit passendem Inhalt gibt. Bei Kilometer 1000 löste sich das Auspuff-Endstück. Danach kam unsere Fahreier auf dem Nürburgring.

Beim Getriebe fielen uns die kurzen Schaltwege auf. Außerdem ließ sich dieses Getriebe schnell und sehr genau schalten. Der erste Gang war bis ca. 40 km/h ausnutzbar, der zweite Gang bis etwa 55 km/h, der dritte Gang bis über 65 km/h, der vierte Gang langte bei Bedarf bis 75 km/h und etwas darüber. Im Verkehr sollte man jedoch einkalkulieren, daß man auf schnellen Landstraßen

überholen soll, die gerade mit 80 km/h dahintrödeln, denn der Überholweg wird dafür zu lang. Im Stadtverkehr ist das Motorrad natürlich allem anderen weit überlegen. Denn schon die Beschleunigung aus dem Stand bis 60 km/h liegt bei ca. zehn Sekunden.

Bei 8000 U/min haben wir eine Kolbengeschwindigkeit von 11,8 m/s, bei 10.500 U/min eine solche von 15,4 m/s (Bohrung 39 mm, Hub 44 mm, Hubraum 49 ccm). Das sind sehr niedrige Werte, die mit zu der Zuverlässigkeit beitragen.

Einige Zahlen dürften noch interessant sein. Das ist zum Beispiel die Gesamtübersetzung in den fünf Gängen mit einer Hinterradübersetzung 14:35. Sie beträgt 36,9 / 21,9 / 15,66 / 12,04 / 9,96. Leistungsgewicht bei einem Leergewicht von 85 Kilogramm = 13,6 kg/PS. Zulässiges Gesamtgewicht: 245 kg (Zuladung also eine Person plus 90 Kilogramm Gepäck oder zwei Personen mit 26 Kilogramm Gepäck). Tankinhalt etwa zwölf Liter = ca. 300 Kilometer Aktionsradius.

Der Hinterradausbau ist möglich, ohne die Kette zu öffnen. Diese Kette ist ziemlich ungeschützt.

Da hat man bei den Bremsen einen besseren Griff getan, mit einem Durchmesser von 140 mm genügen sie weitauf den gestellten Anforderungen. Einen Ausfall der Maschine wegen irgendeines Schadens gab es nicht. Man sollte nur regelmäßig die Ölrückstände aus den Kanälen und aus dem Schalldämpfer entfernen. Apropos Schalldämpfer: Der ist haargenau abgestimmt, die kleinste Änderung (es genügt schon eine Beule!) verändert auch die Leistung des Motors — und der ist um so schwächer, je mehr man den Schalldämpfer „ausräumt“! Also Finger weg von solchen Experimenten — die Dinger sind eh!

Kreidler

Das ist eine sehr kleine gegen Ende der Runde bei Kilometer 18 bis 20

Nur Steigungen oder Gefälle waren hier in der Hauptsache für eine Änderung der Geschwindigkeit maßgebend. Sogar die enge Steilkurve im Schwalbenschwanz drückte das Tempo nicht unter 75 km/h herunter.

Die Standfestigkeit des Motors mit der Nikasilbeschichtung der Zylinderlauffläche zeigte sich nicht nur hier, sondern auch bei ca. 3000 Testkilometern in der Monaten vor der Nürburgringerprobung. Wir möchten offen sagen, daß das Florett auch hier wieder zu den Maschinen gehört mit denen wir am wenigsten Ärger gehabt haben und haben. Die Maschine lief immer, und immer schnell und ohne Probleme. Die Nikasil-Schicht soll den Verschleiß der Kolbenlaufbahn wesentlich geringer halten. Trotz der hohen Drehzahlen (Drehzahlmesser serienmäßig!) — die ja bei allen 50 ccm-Motorrädern heute obligatorisch sind, soll eine gute Leistung vorhanden sein — haben wir auch hier nur sehr geringe Kolbengeschwindigkeiten. Bei 8500 U/min sind es 11,2 m/s; bei 11 000 U/min haben wir nur 14,5 m/s. Also keine Angst vor solchen Drehzahlen — da fliegt nichts auseinander

Die Gabelrohre der Telegabel mit ihrer hydraulischen Dämpfung enden nicht mehr wie bisher an unteren Gabeljoch, sondern sind nun hochgezogen bis zu einem oberen Gabeljoch. Die „halbe“ Telegabel gibt es also nicht mehr — es ist jetzt eine „ganze“. Wir hatten den Eindruck, daß diese Änderung sich auf das Fahrverhalten meßbar kaum ausgewirkt hat. Die Rundenzeiten auf dem Nürburgring sind nicht anders als früher, und auf den zum Teil sehr schlechten Straßen des Schwäbischen Waldes war genauso wenig Gabelholm-Flattern zu beobachten wie früher. Man hat hier offensichtlich in erster Linie der besseren Optik Zugeständnisse gemacht. Neu sind auch die Abstreifringe an den Holmen. Viel wesentlicher erscheinen uns die Änderungen an den Bremsen.

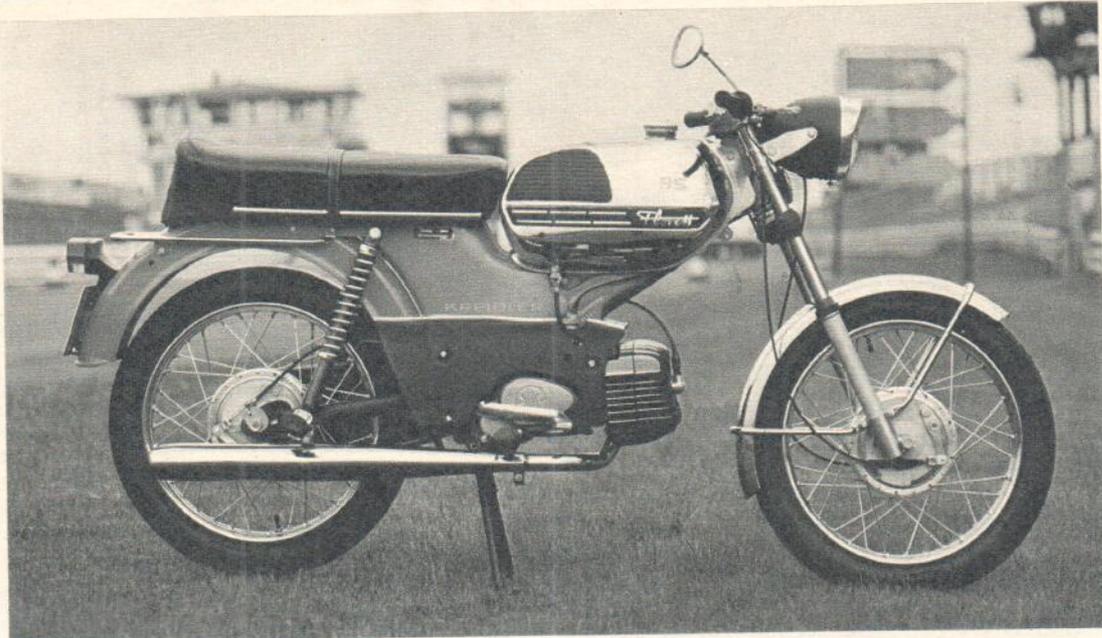
Die Florett-Bremsen waren bisher schon immer hervorragend, jetzt hat man einiges mehr getan und den Durchmesser auf 160 mm gebracht. Man kümmerte sich weiter um die Lichtausbeute (jetzt 35 Watt!), der Durchmesser des Scheinwerfers wurde auf 150 mm vergrößert. Hier hat also jemand erkannt, daß 80 km/h bei Dunkelheit doch ein wenig mehr Licht nötig machen als bisher!

Die Seitenverkleidungen sind schwarz, der Kettenkasten ist schwarz, der Zylinder ist schwarz eloxiert mit blankpolierten Rip-

1956 war das erste „Florett“ von Kreidler auf dem Markt. Drei PS bei 5500 U/min, Gebläsekühlung, drei Gänge mit Drehgriffschaltung, Preßschalenrahmen, Schwinge vorn und hinten. Und daraus wurde nun das „Florett RS“ von 1972/73 mit 6,25 PS bei 8500 U/min des liegenden Einzylinder-Zweitakters, ohne Gebläse (oder als Modell „TM“ mit Gebläse), fünf Gänge Fußschaltung, Preßschalenrahmen, Telegabel vorn.

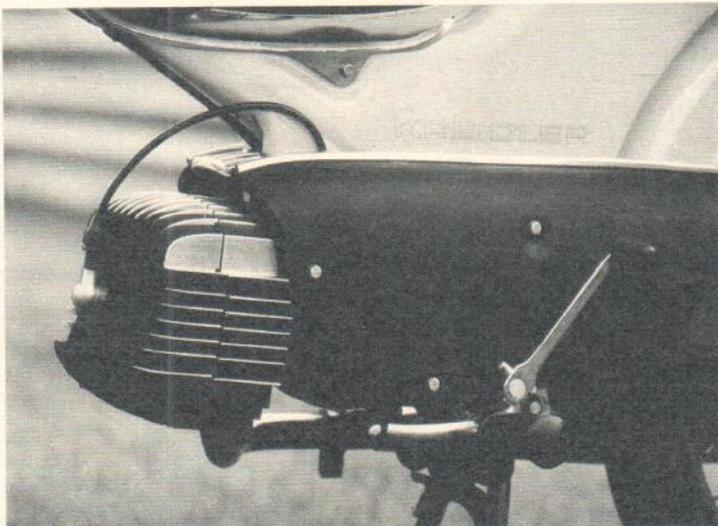
Das Florett kann für sich in Anspruch nehmen, als erstes „vollwertiges 50 ccm-Motorrad“ eingestuft worden zu sein. 1961 fuhr man bereits um den Nürburgring mit einem Durchschnitt von 75 km/h. 1972 war der Durchschnitt mit einem normalen Sterblichen und ohne Rennfahrer im Sattel 16:06 = 83,1 km/h. Die erzielte Endgeschwindigkeit lag bei 90 km/h im Mittel, wenn der Fahrer sich ganz klein gemacht hatte.

Fahrwerkbeurteilung zwischen Rundenschnitt und Endgeschwindigkeit = 92 Prozent der erreichten Endgeschwindigkeit. Obwohl die Maschine beim Einfedern in Senken oder in Schräglage oder bei Betrieb mit zwei Personen in der Spur hinten unruhig wird, konnte man die Geschwindigkeiten beherrschen, wie das Ergebnis zeigt. In der Fuchsröhre kam man auf fast 110 km/h, ebenso am Schwedenkreuz. In diesen langen Gefällen drehte der Motor dann bis fast 11 000 U/min hinauf. Auch andere Streckenstücke mit Kurvenfolgen waren mit Vollgas zu bewältigen, so daß — wie zum Beispiel zwischen Kilometer 15 und 17 (Wippermann, Eschbach, Brünchen, Pflanzgarten) — trotz der dort vorherrschenden vielen Kurven eine gleichmäßige Geschwindigkeit zwischen 80 km/h und 90 km/h eingehalten werden



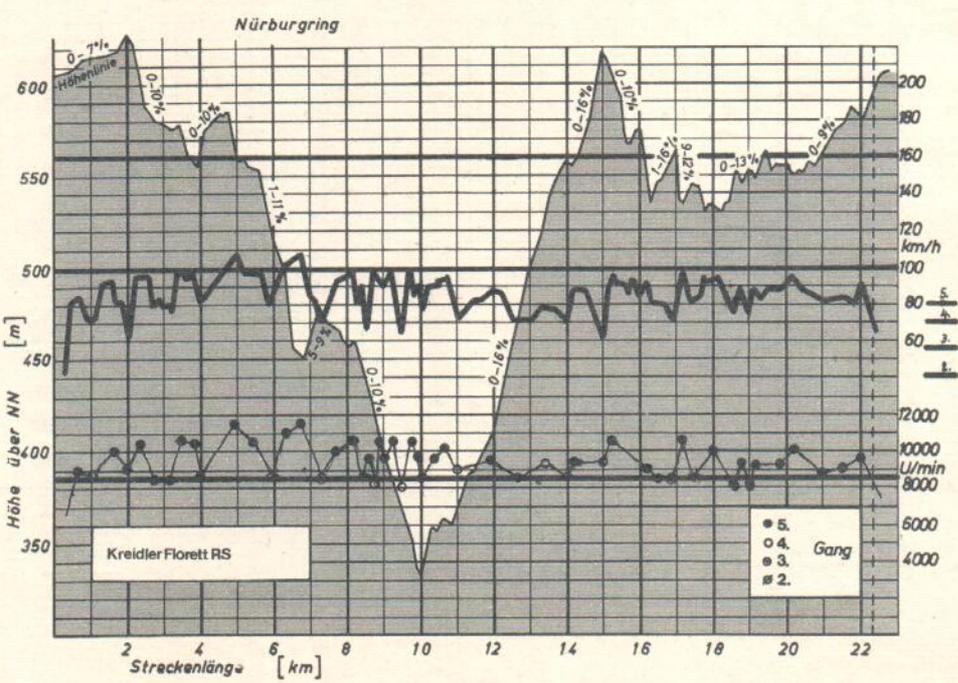
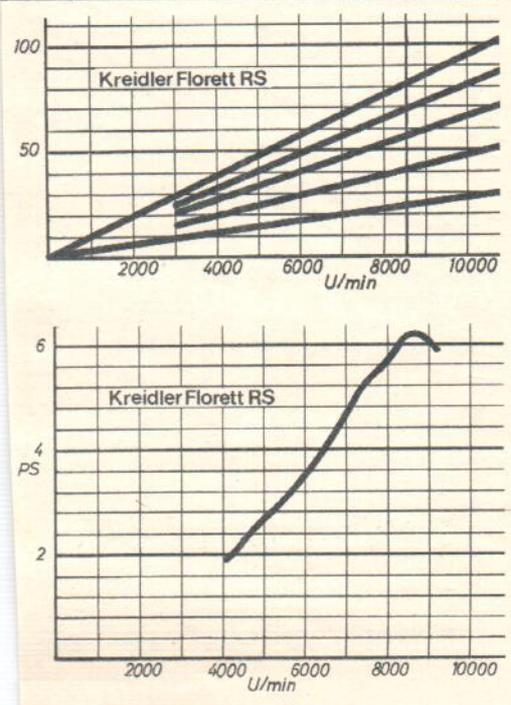
Das Florett hat ein neues Aussehen. Auffallend sind die hochgezogene neue Telegabel und die neuen Bremsen.

sehen der Maschine veredelt. Die Grundlinie ist beibehalten worden, also der Preßschalenrahmen existiert weiterhin. Dieser Rahmen ist das Rückgrat des Florett seit Anfang an, und was wenig bekannt sein dürfte, das sind seine inneren Versteifungen. Die Gesamtübersetzung in den fünf Gängen lautet: 32,99/ 19,57/ 14,54/ 11,8/ 10,3./ Mit der Hinterradübersetzung 13 : 33 haben wir im fünften Gang bei 8500 U/min eine Geschwindigkeit von 80 km/h. Da der Motor zwar unterhalb von 6000 U/min keine interessante Leistung besitzt, auf der anderen Seite jedoch sehr drehfreudig ist, kann man zwischen 6000 U/min und 9000 U/min fahren. Überdrehbar ist er glatt bis 11 000 U/min. Das Fünfganggetriebe ist also kein „Gag“. Auf dem Nürburgring bewegte man



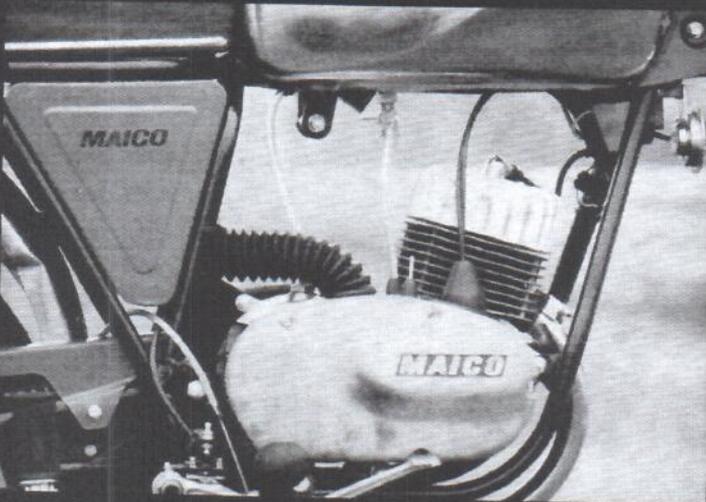
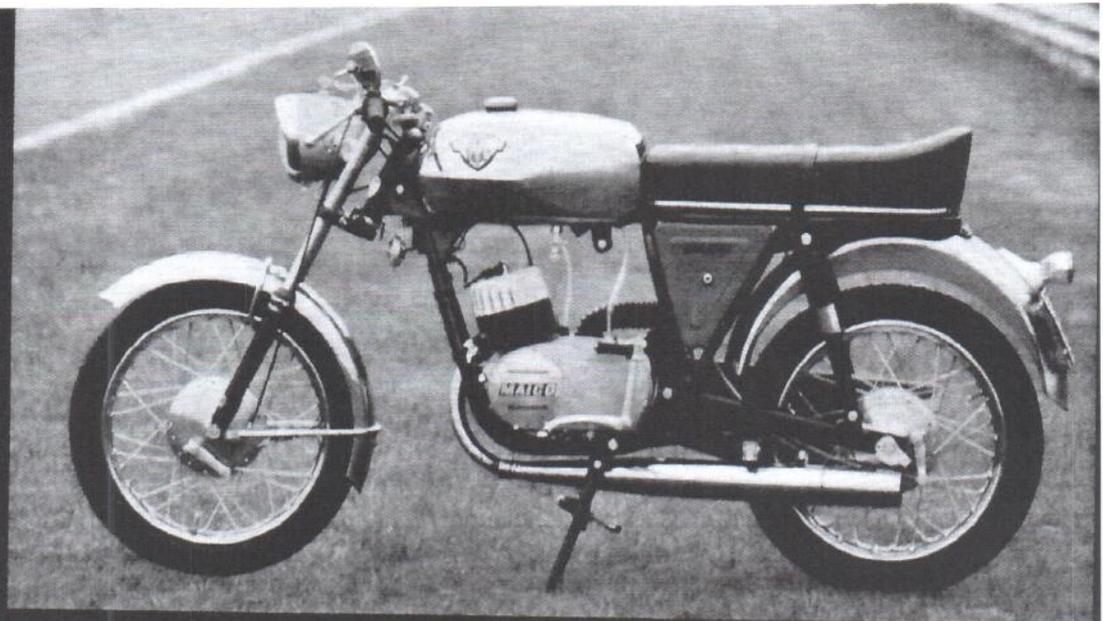
Links oben: Gangdiagramm. Links unten: Motorleistung. Rechts: Höhendigramm des Nürburgring mit Geschwindigkeit und Drehzahlen. Beschleunigung von 0-60 km/h in 8 Sekunden. ▼

sich zwischen 8000 und 10 000 U/min, was infolge der richtigen Getriebestufung zu dem hohen Durchschnitt beitrug. Wir führen die serienmäßige Hinterradübersetzung 13 : 33, die so bemessen ist, daß man auch noch mit zwei leichten Personen ein befriedigendes Fahrergebnis erzielt (Bereifung von Conti 21 - 2.75 S). Würde man knapper („länger“) übersetzen mit 14 : 33, kommt man bereits zum Problem der Größe und des Gewichts des Fahrers. Also 13 : 33 lassen. Leistungsgewicht 12,8 kg/PS bei einem Leergewicht von 80 Kilogramm. Zuladungsmöglichkeit: eine Person mit 95 Kilogramm Gepäck oder zwei Personen plus 25 Kilogramm Gepäck. Hinterradkette im Kunststoff-Kettenkasten, Tankinhalt 12,5 Liter (300 Kilometer Aktionsradius).



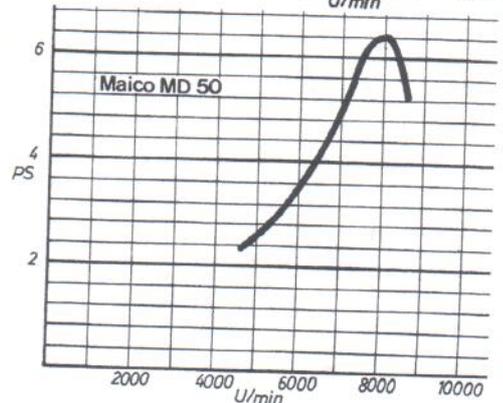
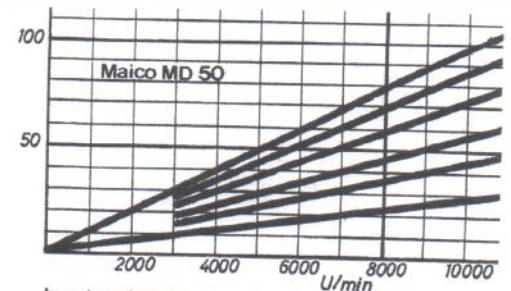
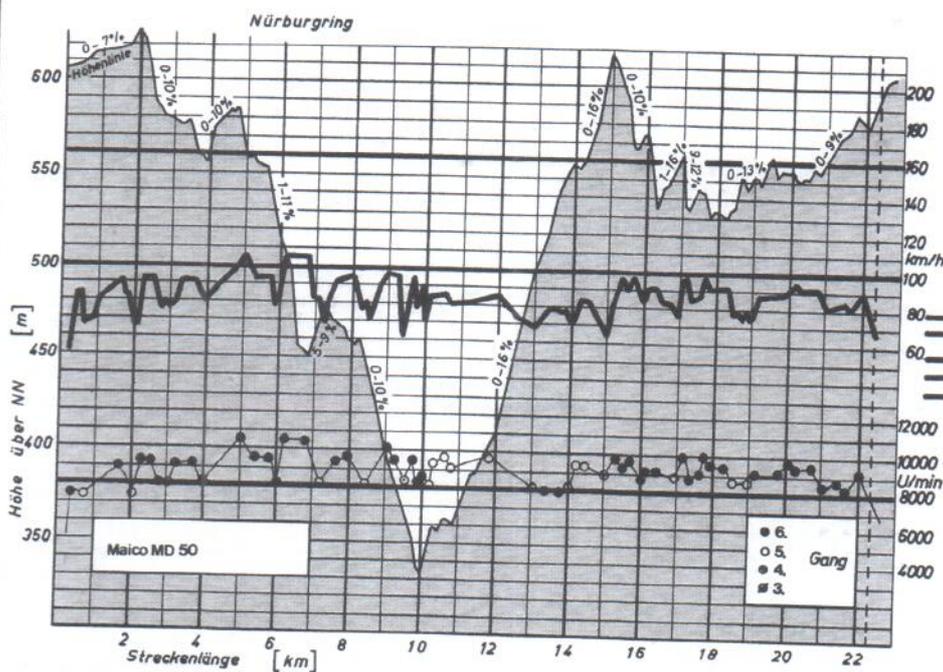
Maico

Vor uns steht ein richtiges kleines Motorrad. Telegabel, Hinterradschwinge, Doppelrohr-Rahmen, 13,5 Liter-Tank, große Bremsen, Einzylinder-Zweitaktmotor mit Drehschieber-Steuerung, Getriebe sechs Gänge. Und die Maico MD 50 wird deswegen gekauft, weil sie „wie eine Große aussieht, einen Drehschieber und viel Leistung hat“. So sagen etwa die meisten Fahrer. Mit 6,3 PS bei 8000 U/min leistet der Einzylinder-Zweitaktmotor in der Tat Beachtliches. Die Drehschieber-Steuerung tut das Ihrige dazu, wobei der zusätzliche Aufwand kaum in Betracht fällt. Der Kolbenhub beträgt 44 mm, die Bohrung 38 mm, der Hubraum 49 ccm. Die Kolbengeschwindigkeit bei 8000 U/min ist 11,7 m/s, und bei 10 500 U/min ist sie 15,4 m/s. Bei 6000 U/min hat der Motor ca. 3,5 PS; darunter ist nicht viel los. Obwohl er bis zu 11 000 U/min ausdreht, hat er doch ein schmales Leistungsband. Bei 8500 U/min sind es „nur“ noch 5,8 PS, und bei 8700 U/min ca. 4,8 PS. PS-Angaben über 8500 U/min werden nicht mehr gemacht. So ist also das Sechsgang-Getriebe mit der Stufung 3,38/2,21/1,7/1,34/1,12/1 kein Verkaufsgag, sondern eine Notwendigkeit. Es bekommt dem Motorrad gut, und man kommt mit einem Spielraum von 2000 U/min zwischen 8000 und 10 000 U/min gut aus. Auf der langen Geraden hinter dem Galgenkopf bei Kilometer 20 kam man im sechsten Gang auf 9200



Links: Höhendigramm des Nürburgring mit Geschwindigkeit und Drehzahlen. Rechts oben: Gangdiagramm. Rechts unten: Motorleistung. Bild oben: Der Vergaser sitzt auf der rechten Motorseite vor dem Drehschieber. Beschleunigung von 0–60 km/h in 8,2 Sekunden.

U/min = ca. 90 km/h. Langliegend. Ein kleinerer Mann kann sogar 92 km/h schaffen. Im Gefälle am Schwedenkreuz und in der Fuchsröhre waren 105 km/h = ca. 11 000 U/min im sechsten Gang möglich. Der Durchschnitt eines normalen Fahrers betrug bis zur Hohenrain-Schikane mit stehendem Start für die 22,3 Meßkilometer 15:58 = 83,8 km/h bei trockener Strecke und bei Nässe und Regen 17:40 = 75,8 km/h. Die Maico zeigte dabei eine prima Kurvenlage und ein sehr steifes Fahrwerk ohne Mucken, so daß erzielte Endgeschwindigkeit und gefahrener Durchschnitt sehr dicht beieinander liegen. Der Durchschnitt ist 90 bis 93 Prozent der gefahrenen Endgeschwindigkeit. Auf einer Strecke wie der vom Nürburgring ein satter Wert!



zeigt, konnte man mit der MD 50 um viele schwierige Ecken sehr schnell bleiben. Im Hatzenbach zwischen 75 und 90 km/h, Aremberg-Kurve bei Kilometer 6 mit 80 km/h, vom Metzgesfeld (Kilometer 8) bis zur engen Wehrseifen-Ecke den Berg hinunter um neun Kurven herum bis Kilometer 9,5 zwischen 70 und 98 km/h.

Die Steigung hinter der Bergwerkcurve bei Kilometer 11 bis Kilometer 13,5 zwischen 70 und 85 km/h. Wippermann, Eschbach-Kurve, Brunnchen, Pflanzgarten von Kilometer 15,5 bis 18,5 immer zwischen 80 km/h und 95 km/h.

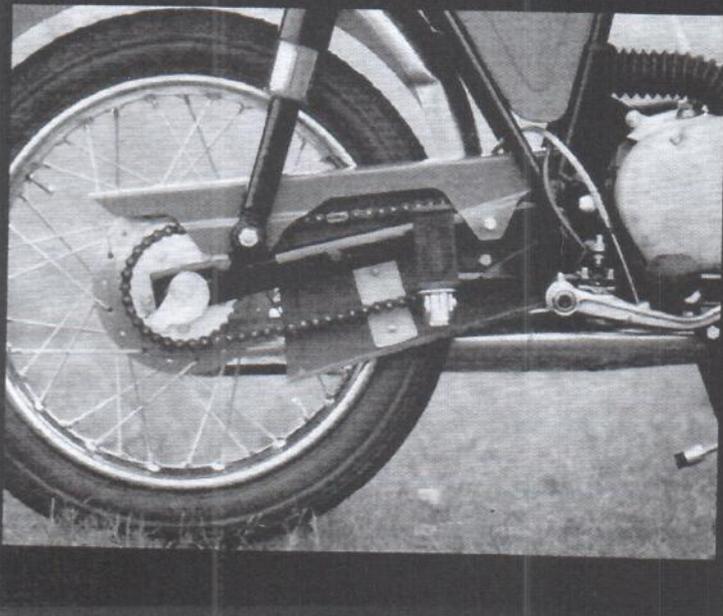
Und alles wurde im vierten, fünften und sechsten Gang geschafft.

Die Schwerpunktage ist günstig, da das Motorrad niedrig baut. Die 16 Zoll-Räder sind mit Metzeler-Reifen 2.50-16 vorn und 3.00-16 hinten bestückt. Profil „Block C“.

Das hilft natürlich auch. Breite Lagerung der Hinterrad-Schwinge. Wer dieses steife Fahrwerk auszunutzen versteht und fleißig in den Gängen rührt, wobei er — da es keinen Drehzahlmesser serienmäßig gibt — schon merken muß, wenn die Umdrehungen zu gering geworden sind, der kann aus dieser Maschine sehr viel herausholen. Allerdings ist die Voraussetzung für gute Leistungen und vor allem auch für Lebensdauer, daß das Ziehkeilgetriebe mit dem unseres Erachtens etwas anfälligen Schaltautomat den großen Spaß lange genug mitmacht. Der Motor selbst ist eine interessante Sache, wobei niemand von uns verhehlen kann, daß wir eben doch ein Faible für Spielsachen à la Drehschieber haben!

Der Vergaser (20 mm Durchmesser) sitzt hinter dem rechten Gehäusedeckel. Unter diesem

Der Kettenschutz der Maico ist auch zwischen Reifen und Kette vorhanden.



Deckel ist ein größerer freier Raum, in dem die Ansaugluft durch den heißen Motor angewärmt wird. Zur Luftfilterung unter der Sitzbank geht von diesem Gehäuse eine Gummimanschette hinauf.

Das ist eine weitere Besonderheit.

Uns gefiel auch die Kettenabdeckung, die die Hinterradkette nicht nur nach oben vor Staub und Dreck schützt, sondern auch zum Reifen hin.

Der MD 50 sieht man an, daß es bei Maico heute auch Leute gibt, die Freude am Straßenrennsport haben. Die Maschine hat dieses Flair unbedingt, und man sitzt auch darauf wie auf einer kleinen Rennmaschine. Nur sollte man den Lenker nicht so weit nach vorn kröpfen, denn man bekommt auf die Dauer bei dieser Stellung Krämpfe in den Handgelenken.

Manche Details werden preiswert aus Italien eingeführt und eingebaut — man muß ja irgendwie im Preisgefüge bleiben, aber vielleicht könnte intensive Modellpflege hier einiges mit der Zeit ausbügeln. Als Zündanlage findet eine Bosch-Schwunglichtmagnetanlage Verwendung. Eine kontaktlose Anlage wird zur Zeit nicht geplant, vielleicht könnte die Motoplat-Anlage passen.

Nicht zu übersehen und sehr interessant: Die 125 ccm-Maschine von Maico hat viele Teile der 50er.

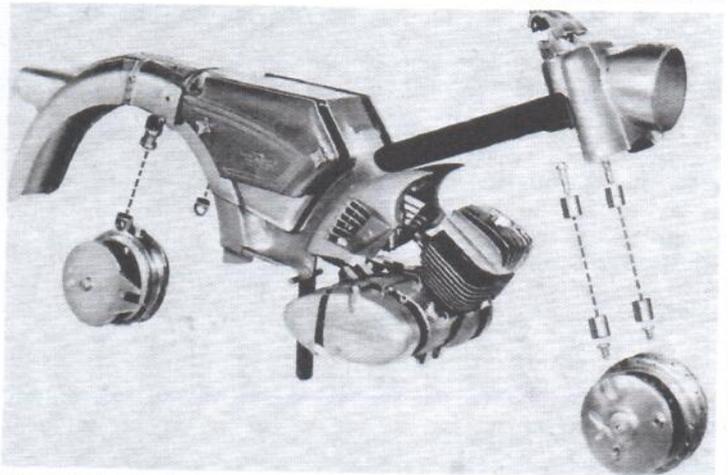
So auch z. B. den Rahmen. Man baut also dort in Pfäffingen nach einem gut überlegten Baukastensystem. Und dazu gehört auch der Tank, der mit seinen 13,5 Litern einen größeren Aktionsradius garantiert. Etwa 300 bis 350 Kilometer.

Das Leistungsgewicht beträgt 14 kg/PS. Zuladungsmöglichkeit: zwei Personen und 17 Kilogramm oder eine Person und 87 Kilo. ■

Zündapp

Wer von uns das Wort „Zündapp“ ausspricht, hat vielleicht ein großes Kapitel Motorradgeschichte vor Augen. Die früheren 200er, die Vierzylinder-800er, die „Sahara“-KS (Wehrmachtsmodell 750), den „Grünen Elefanten“ (die 600 ccm KS 601) und noch eine ganze Menge mehr. Dazu Erfolge aus Sechstagesfahrten — kurz und gut, modern gesprochen „Vollblut-Motorradfabrik“. Die 50 ccm-Modelle von Zündapp aber sind die heutigen Akteure in dieser Geschichte, sie gehören unbedingt zu den „Upper Four“. Rückgrat dieser Produktion ist nicht nur der eigene Motorenbau sondern auch die Anwendung von Gußtechnik in

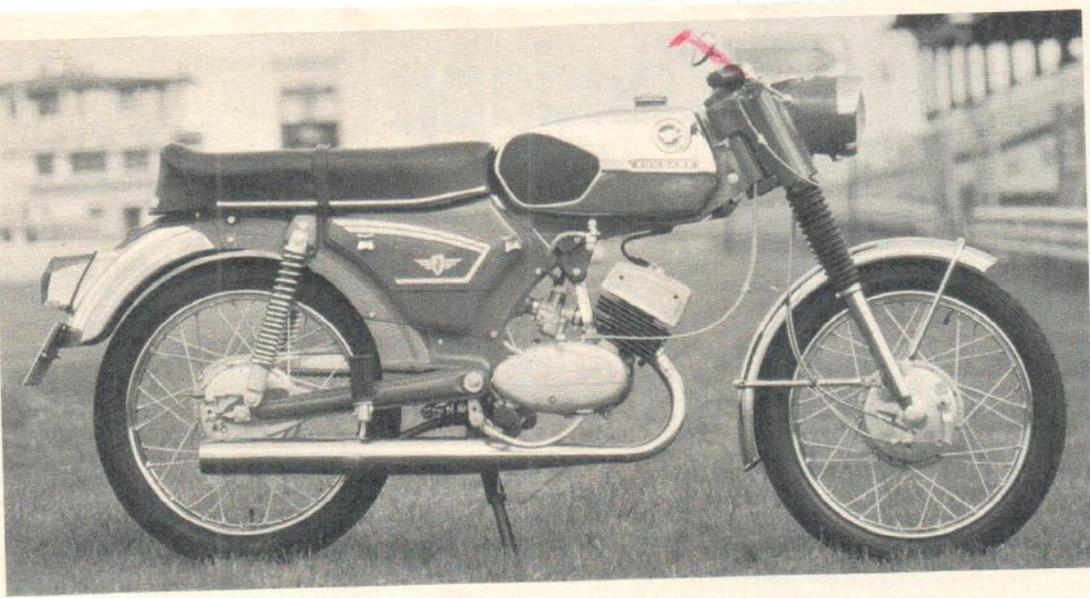
men. Auf der Nordschleife des Nürburgringes bemerkte man nichts davon, es war eine Runde in 16:08 = 83,0 km/h Durchschnitt bis zu Kilometer 22,3 mit stehendem Start möglich, wobei in der Steigung bei Kilometer 12 noch 89 km/h im fünften Gang gefahren werden konnten. Der schlitze gesteuerte Einzylinder Zweitaktmotor hat bei 5000 U/min etwa drei PS, bei 6000 U/min vier PS, bei 7000 U/min sind es 5,2 PS, bei 8500 U/min haben wir die 6,25 PS, bei 9000 U/min sind es noch 5,9 PS. Bis über 11 000 U/min ließ sich der Motor drehen. Damit steht ein Leistungsband von runden 3000 U/min zur Verfügung. Zwischen 8000 U/min und 11 000 U/min wurden auf dem Ring gefahren, wobei es auffällig ist, wie oft und wie lange man im Vergleich mit den anderen drei Maschinen den fünften Gang ausnutzen konnte. Sichtlich hat dieser Motor im unteren Drehbereich eine Prise mehr Kraft. Also



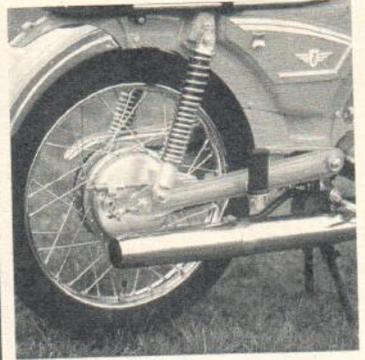
Dies sind alle Druckgußteile mit Rahmenrohr, die bei der Zündapp KS 50 Supersport Verwendung finden.

weitestgehender Form. Bis auf das groß dimensionierte Rahmenrohr sind alle Hauptteile aus Druckguß hergestellt. Hierzu gehören auch Motorenteile. Rahmenrohr und hinterer Rahmenteil sind so zusammengeschrumpft, daß für die Bauart eines „Einrohr-Rahmens“ ein ziemlich steifes Fahrwerk entstanden ist. In welligen Ecken bei Schräglage und hohem Tempo gab es keine Schaukelei, aber auf sehr schlaglochträglichen Straßenstücken neigte der Lenker in extremen Fällen zum kurzen Pendeln, die Gabelholme zum Flattern und der Rahmen zu Schlangelinien. Aber vielleicht hängt das mit einer ungenügenden Dämpfung der Gabel zusam-

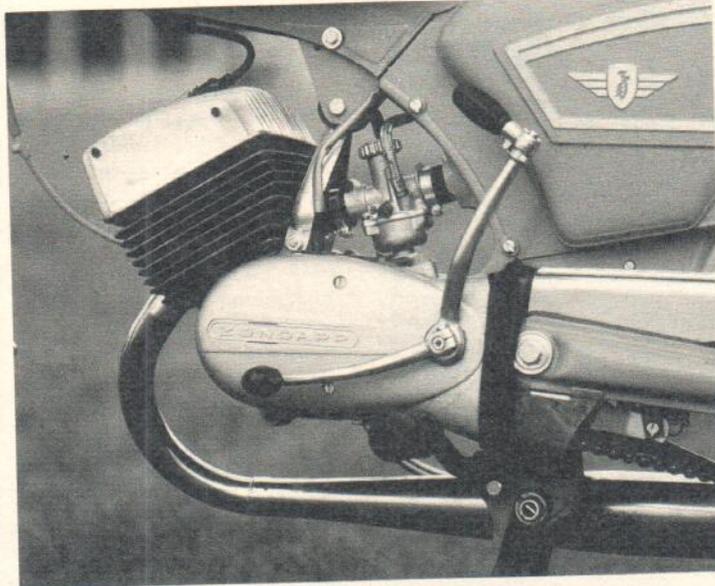
ein „Sprinter“. Klar: in 5,5 Sekunden von 0 auf 50 km/h, in 10 Sekunden auf 68 km/h. Da liegt die Stärke dieser Maschine. Der Kolbenhub beträgt 41,8 mm, die Bohrung 39 mm, der Hubraum 49 ccm. Die Kolbengeschwindigkeit liegt bei 8500 U/min bei 11,85 m/s, bei 11 000 U/min sind es 15,3 m/s. Das ist also nichts Besorgniserregendes. In der Ebene waren bis zu 93 km/h möglich (langliegend und ein kleiner Fahrer im Lederzeug), und wenn man das Nürburgring-Diagramm betrachtet, dann wird man finden, daß die Endgeschwindigkeit trotz der langsam im Endteil ansteigenden Bahn ziemlich konstant blieb.



Die Maschine sieht sehr sportlich mit klassischer Linie aus. Sehr groß dimensionierte Bremsen, sehr breite Kühlrippen.



Die Zündapp KS 50 Supersport mit Luftkühlung (auf deren Kurbelgehäuse der Zylinder mit dem Kühlmantel der Wasserkühlung passen dürfte!) ist aber nicht nur ein leistungsfähiges, sondern auch in seiner Linienführung von jeher ein flottes Motorrad. Und das wird nicht wenige Fahrer ansprechen. Beim Fahren stört ein wenig der lange Schaltweg des Ziehkeilgetriebes, das für seine fünf Gänge eine sehr gute Abstufung hat. Die Gesamtübersetzung ist 37,8/21,45/15,9/12,64/10,96 mit der Hinterradübersetzung 16 : 37. Die Bereifung ist von Metzeler 21-2.75 S vorn und hinten.



Links unten: Oben das Gangdiagramm, unten die Motorleistung. Rechts unten: Höhendiagramm des Nürburgring mit Geschwindigkeit und Drehzahlen. (Fotos und Diagramme: Klacks)

Eine kontaktlose Zündanlage und einen elektrischen Drehzahlmesser gibt es nicht (das ist der wassergekühlten 50er von Zündapp vorbehalten), aber beides wäre auch für dieses Modell von Vorteil. Besonders der Drehzahlmesser (den es serienmäßig bei den

hier beschriebenen vier Modellen also nur bei Hercules und Kreidler gibt!) wäre bei der Leistungscharakteristik des Motors unbedingt von Vorteil. Wir sind bei den Fahrten nur nach unserem Test-Drehzahlmesser von VDO gegangen, den es jetzt zu kaufen gibt.

Das Leergewicht beträgt 82 Kilogramm. Leistungsgewicht: 13,1 kg/PS. Zuladungsmöglichkeit: zwei Personen und 23 Kilo Gepäck oder eine Person mit 93 Kilo Gepäck. In den Tank gehen 11,25 Liter einschließlich 1,8 Liter Reserve.

Das ist etwas weniger als bei der Konkurrenz und dürfte für einen Aktionsradius von ca. 280 Kilometern bei voller Ausnutzung reichen. Fahrwerkbeurteilung: Durchschnitt = 90 Prozent der gefahrenen Endgeschwindigkeit. Bremsen: Für die Maschine und ihre Leistungen beinahe überdimensioniert. Klacks

