

Jungs, eure
Fünfziger

TECHNIK UND TEST
Mokick-Vergleichstest

Junior-Cup

Erstmals in Deutschland werden zehn Mokicks zu einem Vergleichstest herangezogen. In der Anschaffung sind die zahmen Fünfziger kaum billiger als ihre Kleinkraftradversionen, aber für die zwei bis drei PS aus 50 cm³ zahlt der Kunde bei der Versicherung lediglich den zehnten Teil. Was wird für das Geld geboten?



Ein Mokick sieht heute so proper aus wie ein richtiges Kleinkraftrad. Vielfach ist nur der zahmere Motor zwischen zwei und drei PS anstatt des Sechs-PS-Aggregats eingebaut.

Fünztziger-Fahrer sind den Herstellern ihrer Zweiräder auf Gedeih und Verderb ausgeliefert. Aus Gründen des Alters dürfen sie nicht mehr als 50 cm³ bewegen, und die Hersteller haben sich abgesprochen, die Leistung der

Die zehn Teilnehmer des Cups: Demm Delta, Hercules, Honda, Kreidler, KTM, Puch, Suzuki, Vespa, Yamaha und Zündapp. ▷



TECHNIK UND TEST

Mokick-Vergleichstest

Kleinkrafträder (Führerscheinklasse vier) auf 6,25 PS einzufrieren. Auf dem Papier. Laufen tun sie alle so, als hätten sie sieben oder acht PS.

Davongelaufen sind auch die Preise für jene scharfen Hummeln. 3500 Mark ist auch heute eine Menge Holz für so ein bißchen Motorrad. Der Anspruch der Käufer hat jedoch die Preise von früher 900 Mark auf das Vierfache getrieben.

Für viele Jungen und Mädchen respektive deren Väter ist damit die Schmerzgrenze des Finanzierbaren erreicht. Ein Ausweg, wenn der 16jährige trotzdem ein motorisiertes Zweirad bewegen will und soll? Das Mokick, lange im Schatten der stärksten Straßen-Fünfinger gestanden.

Die wirtschaftliche Alternative also für Motorrad-Youngsters? Von der Wirtschaftlichkeit her sind die Mokicks dankbarer, denn die Versicherung schröpft einen Mokick-Besitzer nicht so wie einen Kleinkraftradfahrer. Eine zahme Fünfinger kostet in der Versicherung (bei zwei Millionen Mark Deckung und Teilkasko) statt 800 — beim Kleinkraftrad — nur durchschnittlich 80 Mark im Jahr. Dazu sind die Mokicks auch um rund einen Tausender preisgünstiger in der Anschaffung.

Gründe genug für MOTORRAD, den ersten großen Vergleichstest mit zehn populären Mokicks auszutragen.

Die Teilnehmer:

- Demm Delta RM Bike, 2,1 PS 1595 Mark.
- Hercules Mk 2, 2,9 PS, 2696 Mark.
- Honda CB 50 J, 2,0 PS, 1658 Mark.
- Kreidler RMC BG, 2,9 PS, 2827 Mark.
- KTM MSS 50, 2,9 PS, 2690 Mark.
- Puch Monza 4 SL, 2,75 PS, 2390 Mark.
- Suzuki RV 50, 2,0 PS, 2065 Mark.
- Vespa Roller 50 N, 2,5 PS, 1735 Mark.
- Yamaha TY 50, 2,8 PS, 1825 Mark.
- Zündapp 50 GTS, 2,9 PS, 2698 Mark.

Ein buntes Feld. Das auch in Kaufhäusern vertriebene Mini-Mokick (Demm Delta) mißt sich mit dem dickbereiften Spaß-Mokick von Suzuki, der sportlichen Yamaha und dem altvertrauten Vespa-Roller, der ebenfalls in die Klasse der Mokicks fällt.

Alle anderen Vertreter sind mehr oder weniger direkt von den stärker motori-

sierten Kleinkrafträdern abgeleitet. Die Hercules, Kreidler, KTM, Puch und Zündapp sind mit ihren 6,25-PS-Schwestermodellen leicht zu verwechseln.

Nur die Honda tanzt aus der Reihe. Erstens arbeitet der CB 50 J-Motor als einziger Teilnehmer nach dem Viertakt-Prinzip, und zweitens kennt sie kein baugleiches stärkeres Pendant als Kleinkraftrad.

Gemeinsam sind allen Testkandidaten nur zwei Tatsachen: ihre Geschwindigkeit ist laut Gesetz auf 40 km/h — mit zehn Prozent Toleranz — beschränkt, und eine Lieferzeit von teilweise acht Wochen beweist ihre Beachtung: Ein Yamaha-Verkäufer: „Auf unsere TY 50 muß ein Kunde zur Zeit acht bis zehn Wochen warten. Ein Händler schaut dem anderen eifersüchtig unter die Lkw-Plane, ob jener nicht eines mehr vom Importeur zugeht.“

Bedienung:

Zwischen Nostalgie und Perfektion

Neun der zehn Test-Mokickmotoren sind Zweitakter. Maschinen nach diesem Arbeitsprinzip sind günstig herzustellen und auch für den Kunden ohne Nachteile. Nur Honda blieb mit der CB 50 J dem Firmenprinzip treu und bietet einen Viertakter mit obenliegender Nockenwelle an.

Der allmorgendliche Kaltstart ist ein Kriterium, das nicht nur in den großen Hubraumklassen entscheidet. Auch ein Mokickfahrer möchte sofort und ohne weitere Probleme starten. Mit der Kreidler und der Vespa eine helle Freude, denn beide Zweitakter kommen auf den ersten Tritt und laufen fortan rund. Puchs Monza und die GTS von Zündapp wollen nur ein wenig bei Gas gehalten werden, gleichwohl KTM und Delta.

Mit einer Dreiviertelminute lassen sich

Kaltstart	
1. Kreidler	5 s*
Vespa	5 s
3. Puch	15 s
Zündapp	15 s
5. KTM	20 s
Delta	20 s
7. Hercules	45 s
Honda	45 s
9. Suzuki	100 s
10. Yamaha	105 s

* = Zeit bis zum einwandfreien Rundlauf

die Zweitakt-Hercules und die Viertakt-Honda schon eher Zeit, rund zu laufen, während die beiden japanischen Zweitakter Suzuki und Yamaha im kalten Zustand recht unwillig Gas annehmen. So wie die Yamaha generell erst nach einigen Tritten müde zur Sache geht.

Bei der Art, die Armaturen an Lenker und am Instrumentenbrett zu bedienen, trennen sich die Geister in vorgestern und heute. So glatt geformt die Vespa-Armaturen auch sind, sie stammen aus einer Zeit, wo das Rollerfahren als chic galt. Sie liegen weit jenseits normaler Handreichweiten oder wirken — wie der Kurzschlußknopf — ärmlich.

Demms Delta kanns nicht besser. Die Armaturen entsprechen in keinem Fall dem gegenwärtigen hohen Mokick-Standard: Sie sind schlecht zu er-



Suzuki-Komfort für zwei

reichen und teilweise primitiv ausgeführt. Anders die übrige Konkurrenz. Hier sind Hebel und Schalter zum größten Teil anatomisch richtig geformt und angeordnet, lassen an Klarheit nichts zu wünschen übrig. So sticht Honda noch die guten Armaturen der anderen aus, mehr Perfektion und Motorradflair ist für diesen Preis nicht zu verlangen.

Auch in der Gestaltung und im Komfortangebot der Sitzbank kann die Honda als Vorbild gelten. Doch hier erfreut auch die Suzuki mit einladend breiten Sitzgelegenheiten für zwei Personen. Was die beiden Japanerinnen an Komfort bieten, wird im gleichen Maße an der Delta und Puch bemängelt. Ihre Sitzbänke sind — was die Polsterung bei der vom Porsche-Design geformten Puch angeht — wörtlich zu nehmen: Hart wie eine Holzbank.

Dagegen ist die kleine Fläche, die Yamaha auf ihrem Trialmokick anbietet

TECHNIK UND TEST

Mokick-Vergleichstest

tet, beinahe luxuriös. Kreidler baut an das BG nur noch einen abgeschwächten Stummellenker an: „Weil in dieser Mokick-Luxusklasse kein normaler Lenker verlangt worden ist“, rechtfertigt die Presseabteilung des Werkes.

In der Serienausstattung geben sich Kreidler und Zündapp nichts, beide Modelle sind komplett, mit soliden Gepäckträgern, gutem Werkzeug und großvolumigen Tanks. Die Yamaha wird ihrem sportlich-schlichten Aussehen auch in der Ausstattung gerecht, ihr fehlt ein Gepäckträger ebenso wie der Vespa und der Delta. Der Roller immerhin glänzt mit einem Unikum: er trägt den Ersatzreifen serienmäßig bei sich.

Laufruhe:

Wohltuender Gegensatz zu den Kleinkrafträdern

Die Ausgangsposition ist für beide

50 cm³-Klassen gleich, den 6,25 PS und den zwei bis drei PS starken. Aber die Kleinkraftradmotoren kühlen mit wesentlich größeren Zylinderrippen als die zivilen Mokicks. Zudem ist die Liter-Leistung recht niedrig, wenn die fast 130 PS pro Liter Hubraum eines Kleinkraftrads als Maßstab anliegen. Ein Mokick leistet im stärksten Falle 58 PS pro Liter. So ist gut leiser fahren.

Überraschend war nur, daß die zweitaktende Yamaha noch leiser war (Geräuschmessung nur bei Vollgas, denn so werden die meisten Mokicks



Zündapp bei der Geräuschmessung

bewegt) als die viertaktende Honda. Auch alle anderen – zweitaktenden – Mokicks schnurrten in recht angenehmen Tonlagen vor sich hin. Nur Puch und Vespa tönnten etwas lauter, ohne jedoch auch nur entfernt an einen luftgekühlten und vollgasgescheuchten Kleinkraftradmotor zu erinnern.

Kraftübertragung:

Solide und nachlässige Lösungen

Wen wundert es noch unter den Motorrad-Kennern, wenn bei der Wertung der Getriebebedienungen die Vertreter aus dem Fernen Osten überragend abschneiden? Die exakte und leichte Schaltbarkeit der vier Gänge von Honda und Yamaha kann nur schwerlich erreicht werden, auch von der RV 50 nicht, die sich – wie alle Suzuki – etwas hart schaltet.

Kreidler, KTM und Hercules fallen auch mit einem durchschnittlich gut zu bedienenden Getriebe (alle mit vier Gängen) dagegen ab. Mehr noch die unexakte Schaltung der Delta, die langen Wege der Puch und die Drei-

Technische Daten, Zubehör und Preise

Typ	Demm Delta RM	Hercules Mk 2	Honda CB 50 J	Kreidler RMC/BG
Motor				
Bauart	1 Zyl. Zweitakt	1 Zyl. Zweitakt	1 Zyl. Viertakt	1 Zyl. Zweitakt
Bohrung x Hub in mm	40 x 39,7	38 x 44	42 x 35,6	40 x 39,7
Hubraum cm ³	49	49	49	49
Verdichtung	7,3	9,0	9,5	8,2
Nennleistung in kW (PS) bei 1/min	1,54 (2,1) 5250	2,13 (2,9) 4750	1,47 (2,0) 5000	2,13 (2,9) 5250
Schmierung/Mischungsverhältnis	1 : 25	1 : 25	Naßsumpf	1 : 50
Vergaserdurchlaß in mm/Marke	9/Encarwi	12/Bing	13/Keihin	14/Bing
Zündung (Steuerung)	Kontakte	Kontakte	Kontakte	Kontakte
Gangzahl/Getriebebauart	4/Klauen	4/Ziehkeil	4/Klauen	4/Ziehkeil
Fahrwerk				
Rahmenbauart	Rohr	Rohr	Rohr	Preßstahl
Federweg vorn/hinten in mm	65/40	100/85	100/70	110/50
Radstand in mm	980	1200	1180	1220
Lenkkopfwinkel in Grad	67°	63°	64°	70°
Nachlauf	10 mm	85 mm	64 mm	80 mm
Bereifung vorn	3.00-10	2.75-17	2.50-17	2.75-17
Bereifung hinten	3.00-10	2.75-17	2.75-17	2.75-17
Bremse vorn	Trommel	Trommel	Einscheiben	Trommel
Bremse hinten	Trommel	Trommel	Trommel	Trommel
Testgewicht vollgetankt mit Werkzeug und Öl	60 kg	85 kg	87 kg	89 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	135 kg	245 kg	247 kg	245 kg
Zuladung	75 kg	160 kg	160 kg	156 kg
Tankinhalt/Reserve	7,5 L/1,0 L	11,0 L/2 L	8,5 L/1,5 L	13,2 L/2 L
Wartung				
Inspektion alle	2500 km	3000 km	1500 km	3000 km
Werk, bzw. Importeur für BRD	Demm-Delta, Industriestraße, 5275 Bergneustadt	Nürnberg Hercules- Werke, Nopitsch- straße 70, 8500 Nürnberg	European Honda Motor Trading GmbH, Spremlinger Land- str. 166, 6050 Offenbach	Kreidler-Werke, Postfach 1640, 7014 Kornwestheim
Gesamt-Preis ab Werk, bzw. Importeur in Mark (inkl. Nebenkosten)	1595,-	2696,-	1658,-	2827,-

gangschialtung der Vespa. Der Gangwechsel beim Roller muß mittels einer äußerst verdrehfähigen Hand am linken Lenkerende vollzogen werden.

Welch ein unnötiger Graus aber die Zündappschialtung. Sie ist noch exakt, aber die Schaltwege unzumutbar lang. Auch wenn die Kunden es zufrieden sein sollen, wie es jüngst der Zündapp-Versuchsleiter kundtat: Es gibt auch schlechte Angewohnheiten.

Manch größerer Maschine stünde dagegen der gekapselte Kettenschutz der Kreidler gut zu Gesicht. Auch der Vespa-Roller profitiert von seinem — neben dem Hinterrad — an der Schwinge angebrachten Motor, der zur Weiterleitung der 2,5 PS nur eine kurze Kette beansprucht, die zudem durch die dicken Blechbacken der selbsttragenden Vespa-Schalen-Konstruktion vor Schmutz geschützt ist.

Bei den anderen Kandidaten ist lediglich die KTM-Kette gegen den Reifen hin mit einem größeren Blechstreifen geschützt. Der Rest des Mokickfeldes läßt die Kette mehr oder weniger frei zwischen Getrieberitzel und Hinterrad umherlaufen. Der sportive Touch eines schamhaften Kettenblechdaches bringt keinen Schutz, so geschehen bei Delta und Puch.

fen geschützt. Der Rest des Mokickfeldes läßt die Kette mehr oder weniger frei zwischen Getrieberitzel und Hinterrad umherlaufen. Der sportive Touch eines schamhaften Kettenblechdaches bringt keinen Schutz, so geschehen bei Delta und Puch.

Beschleunigung: Eine Frage der Übersetzung und des Gewichts

Mit einem niedrigen Gewicht ist gut beschleunigen, sollte man meinen.

Beschleunigung			
	bis 15	25	35 km/h
1. Kreidler	1,0 s	2,6 s	4,5 s
2. KTM	1,0 s	2,5 s	5,3 s
Puch	1,1 s	2,6 s	4,9 s
4. Vespa	1,1 s	3,1 s	7,3 s
5. Yamaha	1,4 s	3,8 s	8,0 s
6. Hercules	1,5 s	4,3 s	8,5 s
Suzuki	1,4 s	3,8 s	9,5 s
Zündapp	1,7 s	4,0 s	7,7 s
9. Honda	1,6 s	4,4 s	8,8 s
10. Delta	2,1 s	4,9 s	9,7 s

Die Delta, mit 60 Kilogramm leichtestes Mokick, durcheilte die Lichtschranke aber bei allen Geschwindigkeitsbereichen als Schlußlicht. Das KTM-Zweirad dagegen liegt mit 91 Kilogramm im Gewicht und Beschleunigung an der Spitze, zusammen mit dem überaus agilen Puch. Was bei der Puch auch nicht überraschen kann. Nach der Betriebserlaubnis gibt sie 2,75 PS an der Kurbelwelle ab. Trotz konventioneller Kraftübertragung wurden ihr aber auf dem Rollenprüfstand noch 2,5 PS am Hinterrad nachgewiesen. Die Beschleunigungskrone aber gebührt Kreidler; besonders kurz vor der verordneten 40 km/h-Marke zog sie den Mitstreitern davon.

Anfahren am Berg: Die tägliche Belastungsprobe

Über die Kraft und die Herrlichkeit eines Motors entscheidet das zur Verfügung stehende Drehmoment, neben den bekannten Faktoren PS, Getriebeübersetzung etc.

er zehn Testkandidaten

KTM MSS 50	Puch Monza 4 SL	Suzuki RV 50	Vespa 50 N	Yamaha TY 50	Zündapp 50 GTS
1 Zyl. Zweitakt	1 Zyl. Zweitakt	1 Zyl. Zweitakt	1 Zyl. Zweitakt	1 Zyl. Zweitakt	1 Zyl. Zweitakt
38 x 44	38 x 43	41 x 37,8	38,4 x 38,4	39,7 x 40,0	39 x 41,8
49	49	49	49,7	49	49
10	11	6,3	7,2	5,7	9
2,13 (2,9) 4750	2,02 (2,75) 5800	1,47 (2,0) 5000	1,84 (2,5) 4800	2,06 (2,8) 5000	2,13 (2,9) 5000
1 : 25	1 : 50	Getrennt	1 : 50	Getrennt	1 : 50
12/Bing	15/Bing	14/Mikuni	16/Dellorto	14/Mikuni	15/Bing
Kontakte	Kontakte	Kontakte	Kontakte	Kontakte	Kontakte
4/Ziehkeil	4/Klauen	4/Klauen	3/Ziehkeil	4/Klauen	4/Ziehkeil
Rohr	Preßstahl	Rohr	Schale	Rohr	Rohr/Schale
120/80	160/95	80/70	91/80	110/75	120/79
1200	1210	1095	1180	1200	1260
62°	63°	63°	46°	64°	65°
80 mm	85 mm	60 mm	78 mm	45 mm	81 mm
2.50-17	2.50-17	5.40-10	3.00-10	2.50-18	2.75-17
2.75-17	2.50-17	5.40-10	3.00-10	3.00-16	2.75-17
Einscheiben	Einscheiben	Trommel	Trommel	Trommel	Trommel
Trommel	Trommel	Trommel	Trommel	Trommel	Trommel
91 kg	72 kg	86 kg	77 kg	77 kg	89 kg
270 kg	230 kg	245 kg	240 kg	255 kg	235 kg
179 kg	158 kg	159 kg	167 kg	178 kg	146 kg
11,5 L/1,2 L	7,0 L/1,3 L	3,7 L/0,9 L	5,6 L/1,5 L	5,0 L/0,7 L	13,5 L/2,4 L
5000 km	3000 km	3000 km	4000 km	3000 km	2500 km
Deutsche KTM Vertriebsgesellschaft, Lagerhausstraße 7, 8265 Simbach/Inn	Deutsche Steyr Daimler Puch, Teisenbergstraße 7, 8228 Freilassing	Suzuki-Deutschland GmbH, Darmstädter Straße 26, 6148 Heppenheim	Vespa GmbH, Braunstraße 1, 8900 Augsburg	Mitsui Maschinen GmbH, Grünstr. 44, 4005 Meerbusch	Zündapp-Werke, Anzingerstraße 1-3, 8000 München 80
2690,—	2390,—	2065,—	1735,—	1825,—	2698,—

Mokick-Vergleichstest

Das Drehmoment eines Mokicks liegt im Höchstfall nur zehn Prozent unter dem Wert eines 6,25 PS-Kleinkraftrades, wird aber nicht selten schon bei der Hälfte der Kleinkraftrad-Drehzahl erreicht, bei 4000 bis 5000/min statt



Vespas bulliger Anstieg

der 7000 bis 9000/min. Schließlich müssen auch die Mokicks, die kaum weniger als die Kleinkrafträder wiegen, aber mit der Hälfte der Leistung leben müssen, möglichst mit zwei Personen eine Steigung hinauf.

Anfahren am Berg		
	1 Pers.	2 Pers.
1. Puch	8,5 s	11,8 s
2. Vespa	9,3 s	13,1 s
3. Zündapp	10,0 s	12,9 s
4. KTM	9,8 s	13,2 s
5. Delta	10,6 s	*
Hercules	10,4 s	13,9 s
Kreidler	9,9 s	14,5 s
Yamaha	10,5 s	14,2 s
9. Suzuki	10,9 s	1)
10. Honda	11,2 s	2)

* = nur für eine Person zugelassen
 1) = schaffte nur 4/5 der Strecke
 2) = schaffte nur 2/3 der Strecke
 30% Steigung auf 30 Meter

Die Puch schafft diese Prüfung in bester Manier und erklimmt die 30prozentige Steigung in Bestzeit, vor der kräftigen Vespa sowie der gutmotorisierten Zündapp und KTM. Das Delta ist nur für eine Person zugelassen, profitiert aber beim Einmann-Anstieg durch das niedrigere Gewicht.

Schwächeanfalle suchten die Suzuki und die Honda heim. Der RV 50 ging bei vier Fünftel der Strecke, die sie mit zwei Personen hätte schaffen müssen, die Puste aus. Die Honda gar blieb bei zwei Drittel der Bergetappe stehen.

Elastizität: Die Gangstufe entscheidet mit

Viel Kraft aus niedrigen Drehzahlen wäre bei den Mokicks zuviel verlangt. Dennoch tun sich nur Puch und Yamaha schwer mit der Beschleunigung im direkten Gang (Vespa: dritter, alle anderen mit viertem Gang) von 15 bis 30 km/h.

Die Puch zieht gerade noch, sie ist insgesamt länger und damit auf Spitze übersetzt als die gleichstarke Konkurrenz. Die Yamaha aber, die dem Äußeren nach einer Trialmaschine ein Miniaturmodell ähnelt, macht den für sattem Durchzug bekannten Trialmotoren keine Ehre. Der zweifelsohne gefuchteste Testfahrer kapitulierte bei den Messungen, die Yamaha ließ keine Wertung zu.

Elastizität		
	15-30	30-40 km/h
1. Vespa	5,2 s	3,6 s
Delta	5,7 s	3,2 s
3. Zündapp	5,9 s	3,6 s
4. Kreidler	6,5 s	3,4 s
5. KTM	6,6 s	3,8 s
6. Suzuki	7,2 s	3,8 s
7. Hercules	6,8 s	4,8 s
8. Honda	8,8 s	5,4 s
9. Puch	11,7 s	3,6 s
10. Yamaha	*	5,7 s

Messung im direkten Gang
 * = zog nicht, wie Puch zu lang übersetzt

Nicht viel besser zog sie von 30 bis 40 km/h durch, einem Wert, der in der Praxis häufig benützt werden dürfte. Hier gewinnt die Puch wieder deutlich an Boden. Die Viertakt-Honda ist mit Leistung aus hohen Drehzahlen gehandicapt, im Gegensatz zu den Mokick-Büffeln Vespa und Demm.

Höchstgeschwindigkeit: Drei gesetzeswidrige Ausreißer

Die Klasse der Mokicks ist in der Geschwindigkeit per Gesetz limitiert. 40



Honda mit Limit 44 km/h

km/h dürfen es sein, eine Toleranz von zehn Prozent wird noch zugestanden.

Ob diese Regelung noch den Verkehrsverhältnissen entspricht, ist eine andere Sache. Tatsache ist, daß dieses Gesetz besteht. Früher hatten die Hersteller von Fünfigern erhebliche Probleme mit sich und ihresgleichen: Die PS-Angaben begannen, wild davonzulaufen. Bis eine weise Selbstbeschränkung auf 6,25 PS dem unsinnigen Rennen Einhalt gebot.

Mokicks, die nur maximal 44 km/h laufen dürfen, wenden für dieses Tempo zwischen zwei und knapp drei PS auf. Damit können sie die Schallmauer von 40 km/h lässig durchbrechen. Dies demonstrierten die drei Ausreißer Kreidler, KTM und Puch.

Schneller machen kann jeder, wenn er darf. Kreidlers Pressesprecher Lothar Jung bedauerte denn auch: „Die 55 sind nicht im Sinne Kreidlers, bei uns geht keine Maschine heraus, die

Höchstgeschwindigkeit			
	km/h	1 Pers.	2 Pers.
Delta		40,57	*
Hercules		41,39	41,54
Honda		44,29	36,22
Kreidler		55,26	42,12
KTM		57,02	60,20
Puch		54,54	52,02
Suzuki		42,86	40,90
Vespa		42,46	41,71
Yamaha		41,09	39,73
Zündapp		40,08	39,64

* = nur für eine Person zugelassen. Kreidler, KTM und Puch waren schneller, „als die Polizei erlaubt“.

über 40 läuft.“ 40 lief die vorschnelle Kreidler-Testmaschine aber erst mit zwei Personen. Doch KTM und Puch ließen sich auch hier nicht zum Abriegeln des Motors bewegen: Die KTM gar lief zu zweien noch schneller als mit einer Person.

Vor soviel Aufwind schrecken die anderen Testmaschinen zurück. Ihnen genügte die Vorschrift, 40 laufen zu dürfen. Wenn der Motor mehr an Geschwindigkeit zugelassen hätte, wie bei der Hercules oder der Zündapp, so riegelt er durch die ein- und auslässeitige Abstimmung einfach ab. Alle anderen Motoren drehten munter weiter. Drei Cup-Teilnehmer liefen jenseits der Legalität. Deswegen vergab MOTORRAD hier keine Punkte.

Verbrauch:

Unterschied von 60 Prozent bei Vollgas

Ein durchschnittlicher Verbrauch von drei Litern Benzin auf 100 Kilometer, und dies bei Vollgas gefahren, das Gerät schon zur Freude von Energieministern. Interessant war es jedoch, unter praktischen Bedingungen, bei gleicher Witterung, am selben Tag, auf derselben Strecke, eine Stunde lang nur Vollgas mit den zehn Mokicks zu fahren und dann den effektiven Verbrauch zu messen.

Am genügsamsten erwies sich bei dieser Sauf tour die Hercules, die dabei 2,5 Liter nippte. In vollen Zügen genöß dagegen die Kreidler den edlen Saft: 4,2 Liter.

Als weiterer Anhaltspunkt des Verbrauchs wurden noch auf dem Prüfstand der Zündapp-Werke in München die Verbräuche in Gramm pro Sekunde notiert. Auch hier zeigte sich die Kreidler als enorm trinkfreudig.

Die fränkische Schöpfung Hercules mit dem Sachs-Motor des Schweinfurter Mutterwerkes war auch in der Prüfstandpraxis abstinenzlerisch. Als recht sparsam dürfen auch Delta, Yamaha, Puch, Honda und Zündapp gelten. Vespa, Suzuki und KTM sind dafür weniger schüchtern.

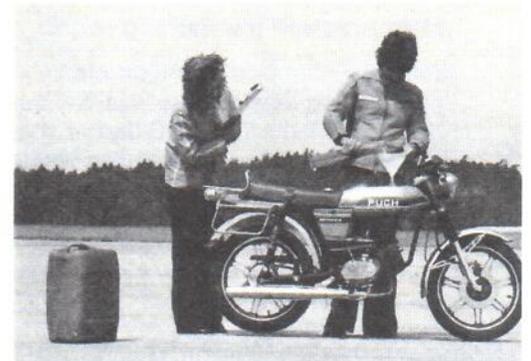
Testverbrauch	
1. Hercules	2,48 L*
2. Delta	2,55 L
3. Yamaha	2,77 L
4. Puch	2,80 L
5. Honda	3,00 L
6. Zündapp	3,03 L
7. Vespa	3,32 L
8. Suzuki	3,73 L
9. KTM	4,05 L
10. Kreidler	4,21 L

1 Stunde Vollgas
* = auf 100 km ϕ

Eklatanter noch muten die Unterschiede in der Reichweite mit einer Tankfüllung an. Während der Aktionsradius von Hercules und Zündapp mit 445 beziehungsweise 450 Kilometer

für ein normalgepolstertes Gesäß schon beinahe zuviel sind, sucht ein Suzuki-Pilot nach 100 Kilometern tunlichst die nächste Zapfsäule.

Obwohl der Fahrer es auf der komfortablen Sitzbank wesentlich länger aushielte.



Puch bei der Verbrauchsmessung

Bei der sonst so spaßigen Suzuki stört außerdem, daß der Benzinahn zur (zeitigen) Umschaltung auf die Reserve zum Anhalten und zum Absteigen zwingt. Bemerkenswert: Bei Vollgas kein Spitzenverbrauch. ▷

Die Wertung: Zehn Mokicks in 22 Kriterien, Bestnote: 10 Punkte

	Demm Delta RM	Hercules Mk 2	Honda CB 50 J	Kreidler RMC	KTM MSS 50	Puch 4 SL	Suzuki RV 50	Vespa 50 N	Yamaha TY 50	Zündapp 50 GTS
Motor										
Startwilligkeit	7	7	8	10	8	8	6	10	5	8
Laufruhe	7	7	9	7	7	6	7	6	10	8
Getriebebedienung	5	7	10	7	7	5	9	4	10	2
Getriebebestufung	7	8	8	7	7	9	9	8	8	8
Endantrieb	4	7	6	10	8	4	6	10	6	5
Beschleunigung	5	7	6	10	9	9	7	8	7	7
Anfahren am Berg	6	6	2	6	7	10	3	8	6	7
Elastizität	10	5	4	8	7	3	6	10	2	9
Verbrauch	9	10	7	3	4	8	5	6	8	7
Summe:	60	64	60	68	64	62	58	70	62	61
Fahrwerk										
Handlichkeit	4	8	9	8	8	7	9	8	10	7
Geradeauslauf	3	8	9	8	8	8	8	6	9	9
Kurvenwilligkeit	2	8	9	8	8	8	5	7	9	8
Kurvensicherheit	2	8	10	10	7	4	7	7	10	7
Federung/Dämpfung vorn/hinten	4	6	7	8	8	7	6	5	7	6
Bremswirkung vorn/hinten	9	3	2	7	10	7	6	6	4	10
Summe:	24	41	46	49	49	41	41	39	49	47
Ausstattung										
Bedienungsarmaturen	3	8	9	8	7	6	8	3	8	7
Instrumente	2	7	8	8	7	8	7	2	9	7
Sitzkomfort	3	8	10	8	7	3	10	7	6	7
Sitzposition	3	8	10	7	8	7	10	7	7	8
Serienausstattung	2	8	8	9	8	7	7	4	5	9
Verarbeitung	4	8	8	10	8	7	8	5	7	8
Aktionsradius	4	10	7	7	7	6	2	4	4	10
Summe:	21	57	60	57	52	44	52	32	46	56
Gesamtsumme:	105	162	166	174	165	147	151	141	157	164
Platz	10.	5.	2.	1.	3.	8.	7.	9.	6.	4.

TECHNIK UND TEST

Mokick-Vergleichstest

Die Trinkfreudigen unter den Mokicks verbrauchten soviel wie Kleinkrafträder.

Handlichkeit:

Slalom, soweit die Haftung reicht

Bei der Slalomprüfung lagen die zehn Mokicks eng beieinander, was die Zeiten betrifft. Zehn Prozent Differenz vom besten zum schlechtesten sind kaum der Rede wert. Wie die Zeiten um die zehn Poller, die wegen der geringen Geschwindigkeiten in einem Abstand von nur je sechs Metern postiert waren, aber erfahren wurden, ist freilich bemerkenswerter.



Delta mit Lenker-, „Flügeln“

Slalom	
1. Hercules	6,6 s*
Puch	6,6 s
3. KTM	6,7 s
Zündapp	6,7 s
5. Vespa	6,8 s
Yamaha	6,8 s
7. Honda	6,9 s
8. Suzuki	7,0 s
Kreidler	7,0 s
10. Delta	7,3 s

* 10 Poller, Abstand jeweils 6 Meter

Eine bessere Zeit für die Suzuki verhinderten deren dicke Reifen, die vom Piloten viel Lenkarbeit verlangten und einiges an Walkarbeit verrichten mußten. An der Kreidler störte der vorgezogene Lenker, der eine bessere Slalomzeit verhinderte. Delta ließ sich nicht exakt lenken.

In der absoluten Handlichkeit jedoch glänzen die kullerrädrige Suzuki, die leichtfüßige Honda und die mit der für diese Geschwindigkeitsbereiche richtigen Lenkgeometrie versehene Yamaha: Die TY 50 ist das wenigste Mokick im Vergleichstest.



Kurvensicherheit ist auch für die zahmen Fünfziger von Wichtigkeit. Frühes Aufsetzen abstehender Teile und Unhandlichkeit beim Lenken und Dirigieren führen im Vergleichstest zu schlechten Beurteilungen. Prüfungskriterium dafür: der Slalom.



Dreimal durch die Lichtschranke mit Höchstgeschwindigkeit



△ Honda-Handlichkeit

Suzuki-Beschleunigung ▽



Kurvenfahren: Delta-Konzept unsicher

Das Delta-Mokick hält in puncto Fahrsicherheit deutlichen Abstand zu den anderen neun Vergleichbaren. Obwohl noch neu am deutschen Markt (seit April) hat der belgische Hersteller Flandria seine Chance zu einer brauchbaren Konzeption nicht genutzt.

Das liegt nicht etwa in einer zu kleinen Ausführung des ganzen Zweirads. Die Lenkeranordnung – zu weit



Kurvenfreundliche KTM

vor dem Drehpunkt der kurzen Gabel im Lenkkopf – ermöglicht keinen genauen Geradeauslauf, die Eisen des störrischen Mittelständlers stoßen schon in geringer Schräglage früh am Boden auf.

Federung/Dämpfung: Nicht viel an Komfort zu erwarten

Von den Feder- und Dämpferelementen ist ebenfalls nicht viel an Komfort oder Fahrwerksqualitäten zu erwarten. Anders Honda und Yamaha, mit kleinen Einschränkungen die Kreidler. Hier begrenzen nur die Haftfähigkeit der Reifen die mögliche Schräglage.

Die Yamaha macht Freude nicht nur im leichten Gelände, auch auf der Straße ist sie regelrecht frech zu bewegen. Die CB 50 J von Honda brilliert durch einen tadellosen Geradeauslauf und durch Stabilität bei Schräglagen auch auf schlechtem Untergrund.

Die Kreidler konnte nicht die volle Zehn kassieren, weil bei der Testmaschine die Gabel nicht so perfekt dämpfte wie sie es sonst tut.

Bremsen: Scheibenbremse bei Mokicks teuer und überflüssig?

Der Modeterror bei den Kleinkrafträ- ▽

Fotos: Schwab, Brinks

TECHNIK UND TEST

Mokick-Vergleichstest

dern macht auch vor den zahmen Ausführungen nicht Halt. Für die Ersatzteilelagerung ein Vorteil, für das Verkaufsbild auch, wenn sie wie gestandene Fünziger oder gar wie richtige Motorräder aussehen.

Aber sind denn Scheibenbremsen bei diesen Geschwindigkeits- und Gewichtsverhältnissen nichtbarer Unsinn, technisch gesehen? Die Dosierung der

Einscheibenbremse (wann kommt die gelochte Doppelanlage bei Mokicks?) kann weder bei der Honda, noch bei der Puch befriedigen. Auch die Wirkung war mager.

Die Ehre der Scheibenbremsfans rettet die KTM, die diese Wertung um Millimeter vor der trommelgebremsten Zündapp gewann.



Vollbremsung mit der Kreidler

Bremswege		
	vorn	vorn u. hinten
1. KTM	6,38 m	6,17 m
2. Zündapp	6,39 m	6,31 m
3. Delta	6,50 m	6,38 m
4. Kreidler	7,28 m	6,26 m
5. Puch	7,68 m	5,91 m
6. Suzuki	6,99 m	6,82 m
7. Vespa	7,89 m	6,47 m
8. Yamaha	8,60 m	7,44 m
9. Hercules	8,58 m	7,96 m
10. Honda	8,59 m	8,43 m

Rahmenlehre:

Von Schwingen, Schalen und Rohren

So niedlich die dicken Reifen der Suzuki auch aussehen, so gewöhnungsbedürftig sind sie bei Kurvenfahrt. Das Vorderrad muß mit hoher Lenk-

kraft in die vom Fahrer gewünschte Richtung gezwungen werden. Sie haben es auch schwer, sie übernehmen nämlich auch noch einen nicht unerheblichen Teil der Federungsarbeiten.

Bis auf den Schalenrahmen der Vespa sind alle anderen Mokicks mit Rahmen, Federbeinen und Gabeln ausgerüstet, die auch in den stärksten Modellen verwendet werden. Hercules, KTM, Puch und Zündapp geraten dank ihrer Ausrüstung nie in Fahrwerksschwierigkeiten. Das minibereifte Vorderrad der Vespa wird einseitig an einer gezogenen Schwinge geführt. Klar, daß diese Schwinge sich leicht verwinden kann. Unsicher ist jedoch kein Mokick zu nennen.



Straffe Dämpfung der Hercules

1. Kreidler RMC/BG



Kreidler gewinnt den Cup vor Honda. Unauffällig schob sich die Kreidler durch alle Kriterien an die Spitzenposition. Bis auf den Ausflug nach unten beim Verbrauch lag sie stets ganz vorn. Nicht umsonst gilt die eine Kreidler-Maschine als Mercedes unter den Fünzigern: teuer aber grundsolide. 174 Punkte.

2. Honda CB 50 J



Moderne Schöpfungen haben es leichter als betagte, gut zu sein. Honda hat in dieser Hinsicht mit der neuen Viertakt-CB 50 J ganze Arbeit geleistet. Bei der nächsten Modellpflege ist allerdings eine verbesserte Bremsanlage anzuraten. Daß die CB 50 J äußerst preisgünstig ist, kann den zweiten Rang untermauern. 166 Punkte.

4. Zündapp 50 GTS Die Zündapp folgt der KTM dicht auf den Fersen. Ihr größter Einbruch war die Schaltbarkeit des Getriebes, das mit den Wegen einer Autoschaltung wetteifern könnte. Automaßstäbe freilich hat auch ihr Aktionsradius von 450 Kilometern. 164 Punkte.

5. Hercules Mk 2 Es gilt auch in diesem Vergleichstest die Regel: wo eine Zündapp placiert ist, ist auch eine Hercules nicht fern, oder umgekehrt. So auch die Mk 2 von Hercules, die sich einen besseren Platz nur durch die lasche Bremswirkung verdarb. Dafür entlohnt ein minimaler Spritverbrauch. 162 Punkte.

6. Yamaha TY 50 Der niedlichen Gelände-Yamaha mit dem Mokick-Motor gelten schnell die Sympathien aller Fahrer. Fahrwerk und Handlichkeit stünden

den größeren Zweirädern gut an. Magere Punktausbeute dagegen bei der Startfreudigkeit, Elastizitätsprüfung, Bremswirkung und Aktionsradius. 157 Punkte.

7. Suzuki RV 50 Ginge es nur um die Form des Mokicks, so stünde die RV 50 an erster Stelle. Aber nüchterne Messungen und das Konkurrenz-Angebot ließen der Drolligkeit keinen Raum. Eine Reichweite von 100 Kilometern bestimmt ihren Einsatzzweck: das Shopping. 151 Punkte.

8. Puch Monza 4 SL Im Mittelfeld der Zehnergruppe landet auch die zweite Österreicherin. Der Monza mangelt es zwar nicht an hochgestyltem Äußeren, dafür jedoch an Harmonie der gesamten technischen Konzeption. Während der Zweitaktmotor zu den stärksten gehört, mangelt es der sportlich gestylten



Kleine Bergziege Yamaha

**Preiswürdigkeit:
Viel Motorrad fürs Geld?**

Wirtschaftlichkeit mag beim Kauf eines Mokicks ganz im Vordergrund stehen. So bietet selbst das teuerste Mokick im Vergleich, das Kreidler RMC BG (G steht für Gußräder), einen akzeptablen Gegenwert für die über 2800 Mark Kaufpreis.

Tun's aber nicht auch tau-

send Mark weniger, die zum Beispiel die Honda kostet? Das ist letzten Endes eine Geschmacksfrage. Der eine will keinen Zweitaktmotor, der andere schätzt die Ausgereiftheit und den kleinen Luxus der Ausstattung, wenn es schon nicht die vollen 6,25 PS sein dürfen. So be- sehen muß die reichliche Ausstattung teuer bezahlt werden.

Lächerlich vermag dagegen bei allen zehn die Warnanlage zu wirken. Der Gesetzgeber verlangt ausschließlich eine Fahrradklingel. Eine Klingel ist jedoch eher zum Spielen denn zum Warnen da.

Wenn für jeden 50 Mark-Schein ein Punkt vergeben würde, wäre die Honda mit zwölf Punkten vor Yamaha und Kreidler Sieger. Aber der Preis ist eine Frage des Geldbeutels. *Rainer Brinks*

**3. KTM
MSS 50**



Nur um einen Punkt hinter der Honda liegt die KTM. Bis auf den etwas hohen Verbrauch glänzt die österreichische Schöpfung mit ausgeglichenen Leistungen. Sie gehört zu den Starken des Vergleichstests. Das kann wenigstens die vorzüglichen Bremsen nicht in Verlegenheit bringen. 165 Punkte.

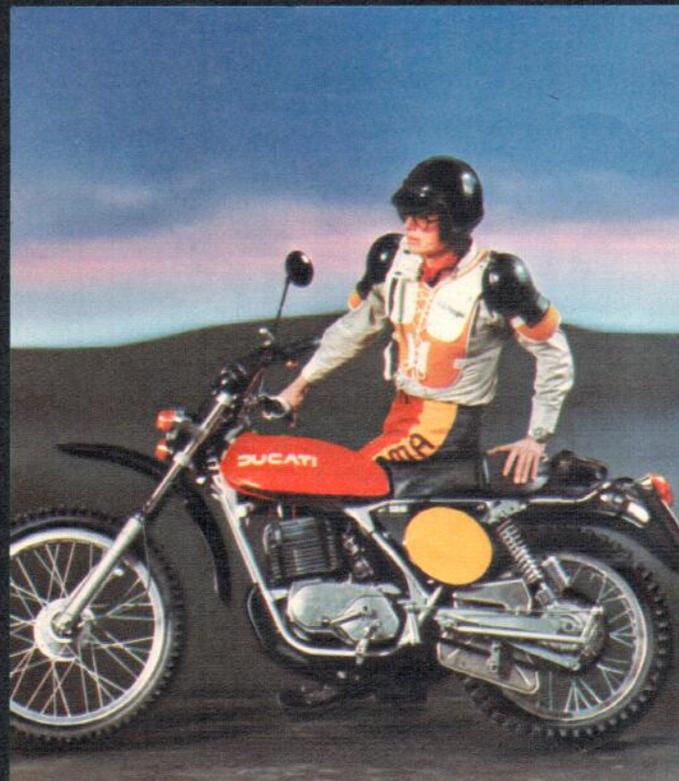
Puch an Sitzkomfort. Dazu paßt höchstens die unzulässig hohe Geschwindigkeit. 147 Punkte.

9. Vespa 50 N Die Konzeption des veraltet erscheinenden Rollers hat noch Chancen. Um diese zu wahren, sollten die Erbauer jedoch die Ausstattung und die Vorderradschwinge überarbeiten. Allein der für Mokick-Verhältnisse bullenstarke Motor (bester im Vergleich) konnte den Verlust nicht aufholen. 141 Punkte.

10. Demm Delta RM-Bike In der gegenwärtigen Form und Ausrüstung aussichtslos ist das RM-Bike. Das niedrige Ausstattungsniveau wird durch den niedrigen Preis nicht aufgehoben. Heute verlangen die Mokick-Käufer im Äußeren und bei der Motor- und Fahrwerkstechnik mehr Motorrad als ein kleines, niedriges Spielmobil. 108 Punkte. ▶

Heute fahren viele Leute viele moderne
Motorräder – Individualisten fahren

DUCATI



Enduro 125 – bissig im Gelände –
flott auf der Straße · 17 PS/
9000 U/min · 1 Zylinder · 2 Takt ·
125 ccm · 6 Gang serienmäßig
Kastenschwinge · 5-fach
verstellbare Gasdruckstoß-
dämpfer

Wir empfehlen Castrol Formula
RS, den Rein Synthetischen
Schmierstoff für Hochleistungs-
motore. Mit ausgewählter Addi-
tiv-Kombination. Ein Top-Produkt
der Castrol-Forschung.
Für optimalen Motorschutz.

Castrol Formula RS



ZWEIRAD RÖTH GmbH + Co

6149 Hammelbach/Odw.,
Tel. 0 62 53/40 36, Telex 468474

Import und Vertrieb für Deutschland und Luxemburg

Technische Daten und Preise: 146 Mofas, Mopeds, Mokicks und Kleinkraftäder auf einen Blick

Marke	Bohrung	Leistung	Drehmoment	Zweitakt-	Gänge	Bremsen-	Reifen-	Ge-	Gesamt-	Feder-	1- oder 2-	Rah-	Tank-	Fahr-	Preis	
Bezeichnung	Hubraum	kW (PS)	Nm (mkg)	Verhältnis	Automatik	art	größe	wicht	gewicht	run-	Personen-	men-	Inhalt	zeug-	In	
		Drehzahl	Drehzahl			vorn hinten	vorn hinten	Kg	Kg	vorn hinten	betrie-	bauart	Liter	art	Mark	
Batavus																
Bingo V 25	—	0,84 (1,14)	3600	—	1/Aut.	Tr	2,00-16	39	140	ja	nein	1	3,0	Mp	808	
Bingo VA 25	—	0,84 (1,14)	3600	1:40	1/Aut.	Tr	2,00-16	41	140	ja	ja	1	3,0	Mp	898	
Gogo VA 25	—	0,84 (1,14)	3600	1:40	1/Aut.	Tr	2,00-16	44	140	ja	ja	1	3,5	Mp	968	
Pronto VA 25	—	1,03 (1,40)	3800	1:50	1/Aut.	Tr	2,25-18	44	140	ja	ja	1	3,8	Mp	1107	
Pronto VA 40	—	1,39 (1,90)	5000	1:50	1/Aut.	Tr	2,25-18	44	160	ja	ja	1	3,8	Mp	1164	
HS 50	—	1,03 (1,40)	3800	1:50	1/Aut.	Tr	2,25-16	46	150	ja	ja	1	3,0	Mp	1122	
Mot-o-Mat	—	1,39 (1,90)	4000	1:50	1/Aut.	Tr	2,25-17	52	150	ja	ja	1	5,0	Mp	1317	
Demm-Delta																
Delta RM	40	1,55 (2,10)	4000	1:25	4	Tr	3,00-10	60	230	ja	ja	2	7,5	Mk	1595	
Demm Fox	40	1,25 (1,70)	4760	1:25	4	Tr	2,25-18	67	230	ja	ja	2	9,7	Mk	1465	
DKW																
DKW 530	38	1,10 (1,50)	4000	1:50	1/Aut.	Tr	2,25-17	43	150	ja	ja	1	3,6	Mf	1180	
DKW 532	38	1,10 (1,50)	4000	1:50	1/Aut.	Tr	2,25-17	47	160	ja	ja	1	3,6	Mf	1260	
DKW 533	38	1,10 (1,50)	4000	1:50	2	Tr	2,25-17	47	160	ja	ja	1	3,6	Mf	1370	
DKW 534	38	1,10 (1,50)	4000	1:50	1/Aut.	Tr	2,25-17	46	180	ja	ja	1	4,3	Mf	1280	
DKW 535	38	1,10 (1,50)	4000	1:50	2	Tr	2,25-17	49	180	ja	ja	1	4,3	Mf	1370	
Fantic																
TX 172	38,8/42	0,96 (1,30)	3750	1:50	Aut.	Tr	3,00-10	48	150	ja	ja	1	3,0	Mf	1174	
TX 174	38,8/42	1,54 (2,10)	5250	1:50	Aut.	Tr	3,00-10	48	150	ja	ja	1	3,0	Mf	1215	
TX 190 GT	38,8/42	2,20 (3,00)	5250	1:40	1 Sch	Tr	2,75-18	80	250	ja	ja	2	8,5	Mk	2680	
TX 190 GT	38,8/42	2,20 (3,00)	5250	1:40	1 Sch	Tr	2,50-21	84	250	ja	ja	2	8,5	Mk	2850	
TX 220 GT	38,8/42	6,40 (8,70)	9500	1:25	6	1 Sch	2,75-18	86	250	ja	ja	2	8,5	Mk	2840	
Garrell																
Bonanza 40 SK	40	2,13 (2,90)	8000	1:33	4	Tr	3,50-16	60	220	ja	ja	2	4,5	Mk	1298	
Sport 40	40	2,13 (2,90)	8000	1:33	4	Tr	2,50-17	63	220	ja	ja	2	8,6	Mk	1598	
Cross 40	40	2,13 (2,90)	8000	1:33	4	Tr	2,25-17	63	220	ja	ja	2	8,6	Mk	1448	
Glerra																
CB 1 Mokick	38,4/43	1,82 (2,50)	4700	1:25	4	Tr	2,50-17	71	230	ja	ja	2	3,1	Mk	1875	
50 Touring-Mokick	38,4/43	1,82 (2,50)	4700	1:25	4	Tr	2,50-17	70	220	ja	ja	2	7,0	Mk	1975	
Hercules																
C 3	38	0,95 (1,30)	3750	1:50	1/Aut.	Tr	2,50-9	42	140	ja	nein	1	2,75	Mf	1135	
M 1	38	1,10 (1,50)	4000	1:50	1/Aut.	Tr	2,00-17	40	150	ja	nein	1	4,0	Mf	955	
M 2	38	1,10 (1,50)	4000	1:50	1/Aut.	Tr	2,00-17	42	150	ja	nein	1	4,0	Mf	1085	
M 4	38	1,10 (1,50)	4000	1:50	1/Aut.	Tr	2,25-17	47	150	ja	ja	1	3,5	Mf	1280	
M 5	38	1,10 (1,50)	4000	1:50	2	Tr	2,25-17	47	160	ja	ja	1	3,5	Mf	1385	
M 5 S	38	1,10 (1,50)	4000	1:50	2	Tr	2,25-16	53	160	ja	ja	1	3,5	Mf	1385	
Hobby rider HR 2	38	1,10 (1,50)	4000	1:50	2	Tr	2,25-17	53	160	ja	ja	1	4,0	Mf	1425	
P 3	38	1,10 (1,50)	4000	1:50	2	Tr	2,25-17	53	160	ja	ja	1	3,5	Mf	1395	
MP 4	38	1,90 (2,60)	4800	1:25	3	Tr	2,25-17	80	200	ja	ja	2	3,7	Mp	1610	
MP 4	38	1,90 (2,60)	4800	1:25	3	Tr	2,25-19	80	200	ja	ja	2	6,5	Mp	2401	
Lasby 1 S	38	2,13 (2,90)	4750	1:25	3	Tr	2,75-17	81	180	ja	ja	2	11,0	Mk	2218	
MK 1 S	38	2,13 (2,90)	4750	1:25	3	Tr	2,75-17	78	180	ja	ja	2	11,0	Mk	2699	
Sport bike SB 3	38	1,90 (2,60)	4800	1:25	3	Tr	3,00-12	85	250	ja	ja	2	7,5	Mk	1936	
Roller 50	38	1,46 (2,00)	5000	1:25	3	Tr	2,75-17	88	245	ja	ja	2	8,0	Mk	2526	
K 50 Sprint	38	1,46 (2,00)	5000	1:25	3	Tr	2,75-17	88	245	ja	ja	2	11,0	Mk	3071	
K 50 RL	38	1,46 (2,00)	5000	1:25	3	Tr	2,75-17	92	245	ja	ja	2	11,0	Mk	3426	
Ultra	38	1,46 (2,00)	5000	1:25	3	Tr	2,75-17	96	245	ja	ja	2	11,0	Mk	3476	
Ultra LC	38	1,46 (2,00)	5000	1:25	3	Tr	2,75-17	97	245	ja	ja	2	11,0	Mk	3476	
K 50 RLC	40	4,50 (6,25)	7100	1:25	5	Tr	2,75-17	93	245	ja	ja	2	11,0	Mk	3171	
Honda																
Gaminio L	—	1,10 (1,50)	4000	1:50	1/Aut.	Tr	2,25-17	48	140	ja	ja	1	3,0	Mf	888	
Gaminio LC	—	1,10 (1,50)	4000	1:50	1/Aut.	Tr	2,25-17	48	140	ja	ja	1	3,0	Mf	1018	
Gaminio VLO	—	1,10 (1,50)	4000	1:50	1/Aut.	Tr	2,25-17	48	140	ja	ja	1	3,0	Mf	945	
Gaminio VLO	—	1,10 (1,50)	4000	1:50	1/Aut.	Tr	2,25-17	48	140	ja	ja	1	3,0	Mf	1068	
Dax St 50 G	—	1,50 (2,10)	5000	1:50	3/Aut.	Tr	3,50-10	70	245	ja	ja	2	2,5	Mk	1518	
Monkey Z 50	—	1,50 (2,10)	5000	1:50	3/Aut.	Tr	3,50-8	62	188	ja	ja	1	2,8	Mk	1328	
Chaley	—	1,50 (2,00)	5000	1:50	2/Aut.	Tr	3,50-10	73	188	ja	ja	2	2,8	Mk	1348	
CB 50 J	42	1,50 (2,00)	5000	1:50	4	1 Sch	2,50-17	87	247	ja	ja	2	8,3	Mk	1688	
Kreidler																
MF 2 C	40	1,10 (1,50)	3500	1:50	2/Aut.	Tr	2,25-17	48	140	ja	ja	1	4,0	Mf	1275	
MF 2 C	40	1,10 (1,50)	3500	1:50	2/Aut.	Tr	2,25-17	48	140	ja	ja	1	4,0	Mf	1275	

Technische Daten und Preise: 146 Mofas, Mopeds, Mokicks und Kleinkraftäder auf einen Blick

Marke Bezeichnung	Bohrung Hub	Leistung KW (PS) Drehzahl	Drehmoment Nm (mkg) Drehzahl	Zweitakt- Mischungs- verhältnis	Gänge oder Automatik	Bremsen- art vorn hinten	Reifen- größe vorn hinten	Ge- wicht kg	Gesamt- gewicht kg	Feder- rung vorn hinten	1- oder 2- Personen- betrieb	Rah- men- bauart	Tank- inhalt Liter	Fahr- zeug- art	Preis in Mark				
Solo																			
Solo 713/713 SL	38 / 42	47	1,80 (2,40) 4900	3,90 (0,39) 4000	1 : 50	2/Aut.	Tr	2,25-16	2,25-16	48,5	125	ja	ja	1	Rohrr. Prebst.	5,0	MP	1070/1220	1368
Solo 726 Mini-Bike	38 / 42	47	1,80 (2,40) 4900	3,80 (0,39) 4000	1 : 50	2/Aut.	Tr	3,00-10	3,00-10	53	180	ja	ja	1	Rohrr. Prebst.	4,5	MP	888/1050	1198/1328
Solo 712/712 SL	38 / 42	47	1,20 (1,60) 3750	3,50 (0,35) 3000	1 : 50	1/2-Aut.	Tr	2,25-16	2,25-16	46	125	ja	ja	1	Rohrr. Prebst.	5,0	Mf	1198/1328	995
725 Mini-Bike	38 / 42	47	1,20 (1,60) 3750	3,50 (0,35) 3000	1 : 50	1/2-Aut.	Tr	3,00-10	3,00-10	53	180	ja	ja	1	Rohrr. Prebst.	4,5	Mf	1198/1328	995
720 electric	—	—	0,75 — —	—	—	—	Tr	3,00-10	3,00-10	69	180	ja	ja	1	Rohrr.	—	Eta	—	—
Starlite																			
Tramp V 25 Junior	— / —	— 48	0,72 (0,99) 3000	—	1 : 50	1/Aut.	Tr	2,00-16	2,00-16	38	140	ja	nein	1	Rohrr.	2,5	Mf	—	598
Tramp VA 25 Luxus	— / —	— 48	0,72 (0,99) 3000	—	1 : 50	1/Aut.	Tr	2,00-16	2,00-16	42	140	ja	ja	1	Rohrr.	3,0	Mf	—	749
Tramp VA 40 Luxus	— / —	— 48	1,17 (1,60) 5000	—	1 : 50	1/Aut.	Tr	2,00-16	2,00-16	41	140	ja	ja	1	Rohrr.	3,0	MP	—	798
Swing VA 25 Luxus	— / —	— 48	1,00 (1,40) 3800	—	1 : 50	1/Aut.	Tr	2,25-16	2,25-16	44	140	ja	ja	1	Rohrr.	3,6	Mf	—	998
Swing VA 40 Luxus	— / —	— 48	1,40 (1,90) 5000	—	1 : 50	1/Aut.	Tr	2,25-16	2,25-16	44	140	ja	ja	1	Rohrr.	3,6	MP	—	1089
City Bike	— / —	— 48	0,70 (0,99) 3000	—	1 : 50	1/Aut.	Tr	2,25-12	2,25-12	45	140	ja	ja	1	Rohrr.	3,0	Mf	—	898
Mokick GTM ¹⁾	38 / 42	47	2,13 (2,90) 5000	—	1 : 25	4	Tr	2,50-17	2,75-17	75	240	ja	ja	2	Rohrr.	11,0	Mk	—	1898
Bronco 25 Luxus ²⁾	— / —	— 48	0,70 (0,99) 3000	—	1 : 50	1/Aut.	Tr	2,00-16	2,25-16	46	140	ja	ja	1	Rohrr.	4,0	Mf	—	879
Suzuki																			
RV 50	41 / 37,8	49	1,43 (1,95) 5000	4,80 (0,49) 5000	1 : 20	4	Tr	5,40-10	5,40-10	80	245	ja	ja	2	Rohrr.	3,5	Mk	—	1880
A 50 K	41 / 37,8	49	1,39 (1,90) 4500	2,90 (0,30) 4500	1 : 20	4	Tr	2,25-17	2,50-17	75	245	ja	ja	2	Rohrr.	7,5	Mk	—	1825
Velosolex																			
3800	39,5/40	49	0,41 (0,57) 2600	1,63 (0,17) 2200	1 : 25	1/Aut.	Feig.	1,75-19	1,75-19	31	150	nein	nein	1	Prebst.	1,5	Mf	—	589
5000	39,5/40	49	0,41 (0,57) 2600	1,63 (0,17) 2200	1 : 25	1/Aut.	Feig.	2,00-16	2,00-16	30	150	nein	nein	1	Prebst.	1,5	Mf	—	619
Vespa																			
Roller 50 N	38,4/43	49,8	1,82 (2,50) 4900	—	1 : 50	3	Tr	3,00-10	3,00-10	75	240	ja	ja	2	Schalen- Karosserie	5,6	Mk	—	1735
Roller 50 N Spezial	38,4/43	49,8	1,82 (2,50) 4900	—	1 : 50	4	Tr	3,00-10	3,00-10	75	240	ja	ja	2	Schalen- Karosserie	5,6	Mk	—	1910
Yamaha																			
FS 1-Gdx	40 / 39,7	49	2,06 (2,80) 5400	3,70 (0,39) 5400	1 : 50	4	1 Sch	2,50-17	2,75-17	79	260	ja	ja	2	Prebst.	7,0	Mk	—	1495
LB 3-M Bop	40 / 39,7	49	2,20 (2,96) 4900	4,70 (0,48) 2200	1 : 50	3	Tr	4,00-10	4,00-10	80	250	ja	ja	2	Prebst.	3,4	Mk	—	1532
LB 2-M Chappy	40 / 39,7	49	2,10 (2,84) 5000	4,00 (0,41) 4900	1 : 50	2/Aut.	Tr	4,00-8	4,00-8	78	250	ja	ja	2	Rohrr.	3,5	Mk	—	1480
TY 50 M	40 / 39,7	49	2,10 (2,89) 5000	4,00 (0,41) 4700	1 : 50	4	Tr	2,50-18	3,00-16	78	255	ja	ja	2	Prebst.	4,7	Mk	—	1832
RD 50 M	40 / 39,7	49	2,20 (3,00) 5100	4,30 (0,44) 4900	1 : 50	3/Aut.	Tr	4,00-10	4,00-10	80	250	ja	ja	2	Prebst.	3,4	Mk	—	1525
RD 50 DX	40 / 39,7	49	4,60 (6,26) 8325	5,20 (0,54) 8325	1 : 50	5	1 Sch	2,50-17	2,50-17	84	260	ja	ja	2	Rohrr.	8,0	Mk	—	2390
Zündapp																			
KS 50 Sport	39 / 41,8	49,9	4,60 (6,25) 8400	5,50 (0,56) 8200	1 : 50	5	Tr	2,75-17	2,75-17	87	255	ja	ja	2	Druckgub- rohr.	13,5	KKR	—	2598
KS 50 Super-Sport	39 / 41,8	49,9	4,60 (6,25) 8400	5,50 (0,56) 8200	1 : 50	5	1 Sch	2,75-17	2,75-17	95	255	ja	ja	2	Druckgub- rohr.	13,5	KKR	—	3063
Roller R 50	39 / 41,8	49,9	2,10 (2,90) 4900	4,60 (0,47) 4600	1 : 50	3	Tr	3,00-10	3,00-10	83	240	ja	ja	2	Leichtmetall- Gubrohr.	7,5	KKR	—	2448
Roller RS 50 Super	39 / 41,8	49,9	3,40 (4,60) 7000	4,80 (0,49) 6900	1 : 50	4	Tr	3,00-10	3,00-10	84	240	ja	ja	2	Leichtmetall- Gubrohr.	7,5	KKR	—	2598
KS 50 WC	39 / 41,8	49,9	4,60 (6,25) 8400	5,50 (0,56) 8200	1 : 50	5	1 Sch	2,75-17	2,75-17	99	255	ja	ja	2	Druckgub- rohr.	13,5	KKR	—	3198
KS 50 WC TT	39 / 41,8	49,9	4,60 (6,25) 8400	5,50 (0,56) 8200	1 : 50	5	1 Sch	2,75-17	2,75-17	102	255	ja	ja	2	Druckgub- rohr.	13,5	KKR	—	3298
Mokick ZD 40	39 / 41,8	49,9	2,10 (2,90) 5000	2,00 (0,20) 3500	1 : 50	3	Tr	2,25-17	2,25-17	63	240	ja	ja	2	Druckgub- rohr.	6,5	Mk	—	1798
Mokick C 50 Sport	39 / 41,8	49,9	2,10 (2,90) 5000	4,30 (0,44) 8000	1 : 50	4	Tr	2,75-17	2,75-17	82	235	ja	ja	2	Druckgub- rohr.	13,5	Mk	—	2198
Mokick GTS 50	39 / 41,8	49,9	2,10 (2,90) 5000	3,60 (0,36) 4900	1 : 50	4	Tr	2,75-17	2,75-17	86	235	ja	ja	2	Druckgub- rohr.	13,5	Mk	—	2898
ZR 30	39 / 41,8	49,9	1,80 (2,50) 5000	4,00 (0,41) 4000	1 : 50	2	Tr	2,25-17	2,25-17	53	150	ja	ja	1	Rohrr.	6,5	MP	—	1288
Moped M 50	39 / 41,8	49,9	1,80 (2,50) 5000	4,00 (0,41) 4000	1 : 50	2	Tr	2,25-19	2,25-19	54	145	ja	ja	1	Druckgub- rohr.	5,3	MP	—	1608
Mofa 25	39 / 41,8	49,9	1,10 (1,50) 3300	—	1 : 50	2	Tr	2,25-19	2,25-19	53	140	ja	ja	1	Druckgub- rohr.	5,3	Mf	—	1578
Mofa ZD 20	39 / 41,8	49,9	1,10 (1,50) 3900	—	1 : 50	3	Tr	2,25-19	2,25-19	62	150	ja	ja	1	Druckgub- rohr.	6,5	Mf	—	1688
Automatic-Mofa	39 / 41,8	49,9	1,10 (1,50) 4200	—	1 : 50	3	Tr	2,25-17	2,25-17	41	150	ja	ja	1	Prebst.	3,0	Mf	—	1048
Automatic-Mofa ZR 10	39 / 41,8	49,9	1,10 (1,50) 3600	3,40 (0,35) 2900	1 : 50	1/Aut.	Tr	2,25-17	2,25-17	53	150	ja	ja	1	Prebst.	6,5	Mf	—	1258
Mofa ZR 20	39 / 41,8	49,9	1,10 (1,50) 3600	3,40 (0,35) 2900	1 : 50	2	Tr	2,25-17	2,25-17	53	150	ja	ja	1	Rohrr.	6,5	Mf	—	1378

Tr = Trommel, Aut. = Automatik, Feig. = Feigengraben, Getrennt. = Getrenntschmierung, KKR = Kleinkraftrad, Mf = Mofa, 25 km/h-limittiert, Mp = Moped, 40 km/h-limittiert, Mk = Mokick, 40 km/h-limittiert, mit Kickstarter, R = Roller, Eta = Elektrohitzung, ? nur Herrente, ? nur Karasid.