

Ein Vierteljahrhundert lang waren sie der Traum der Jugend: 50 cm³-Motorräder. Nach nunmehr 25 Jahren Produktionszeit werden sie von der Klasse der Leichtkrafträder abgelöst.

Die Versicherungen erleichtern diesen Wechsel. Die 8,7 PS starken 80er werden in die Klasse der Zehn-PS-Motorräder eingestuft. Das Ergebnis ist Musik in den

Ohren der bisher arg gebeutelten 50er-Fahrer: Rund 150 Mark Jahresprämie für eine 80er stehen 800 Mark für eine 50er gegenüber.

Kein Wunder, daß das Geschäft mit den Achtzigern blüht. Alte Fünfziger will keiner mehr haben. Sie bereiten ihren Besitzern arges Kopfzerbrechen. Die Nachfrage nach gebrauchten Kleinkrafträdern ist gleich Null.

Dabei sprechen wirklich nur die Versicherungstarife für 80 cm³-Leichtkrafträder.

Ersparnis im ersten Jahr: 1400 Mark

Leicht gerät Sparsamkeit so zur Milchmädchenrechnung. Denn mit einer gebrauchten 50er läßt sich's in der Endabrechnung günsti-

ger fahren. Der Fahrer einer zweijährigen 50er spart gegenüber dem Piloten einer neuen 80er im ersten Jahr bis zu 1400 Mark.

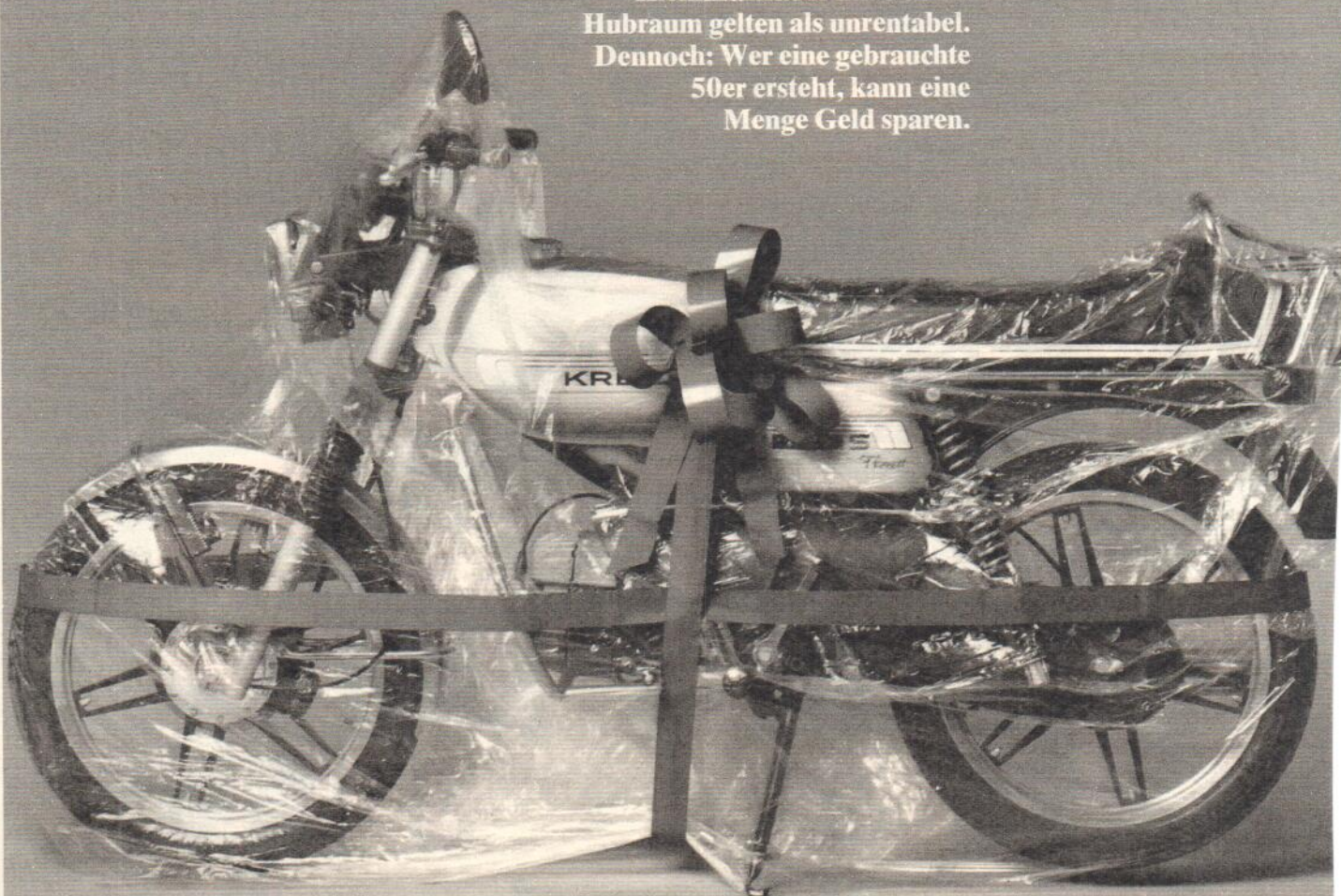
Auch im zweiten Jahr hat er noch 800 Mark mehr im Portemonnaie als sein Kollege auf der 80er. Selbst im dritten Zulassungsjahr hätte die Versicherungsersparnis einer 80er den günstigeren Kaufpreis einer gebrauchten 50er noch nicht egalisiert.

RATGEBER

Kaufberatung: Kleinkrafträder

Fast geschenkt

**Kleinkrafträder mit 50 cm³
Hubraum gelten als unrentabel.
Dennoch: Wer eine gebrauchte
50er ersteht, kann eine
Menge Geld sparen.**



Fotos: Richter, Schwab

Umrüsthilfen

Für folgende Modelle bietet die Firma Bleiholder, Bärenstraße 3, 7534 Birkenfeld 2, Telefon 0 70 82/26 61, Umrüstsätze auf 65 cm³ an: Kreidler RS, Zündapp, Hercules, KTM, Honda Dax.

Darüber hinaus läßt sich die Puch Cobra 6 GT/GTL für 1140 Mark zum Leichtkraftrad umrüsten. Den Umrüstsatz gibt es bei Ludwig Liedl, Dorfstraße 2, 8401 Graßlfing.

**Weitverbreitetes Kleinkraft-
rad Hercules Ultra. Ein
Aufbohren des Aluminium-
Zylinders mit Nikasilbe-
schichtung ist nicht möglich**

herrscht, rutscht der Preis nach unten. So darf eine gut erhaltene, zwei Jahre alte 50er kaum mehr als 2000 Mark kosten. Selbst für 1500 Mark sollte eine einwandfreie 50er den Besitzer wechseln.

Um die 4000 Mark kostet hingegen eine neue 80er. Und auch gebraucht sind die Leichtkrafträder – wenn überhaupt – teuer zu bezahlen: Unter 3500 Mark ist

kraftradklasse zunehmend an Bedeutung. Denn mit dem sinkenden Interesse an den 50ern nimmt auch die Gefahr des Diebstahls rapide ab.

Hingegen sollte eine 80er unbedingt kaskoversichert werden. Im Schnitt 70 Mark kann der 50er-Besitzer gegenüber den 80er-Fahrern sparen.

Beim Wiederverkauf ist frei-



Soviel spart der 50er-Fahrer

Kriterium	50er	80er
	Kosten in Mark	
Anschaffung	2000	4000
Jahresversicherung	800	150
Teilkasko		70
Kosten für ein Jahr	2800	4220
Kosten für zwei Jahre	3600	4440
Kosten für drei Jahre	4400	4660

Schadenfreiheitsrabatte wurden nicht berücksichtigt

Fahrspaß auf einer gut erhaltenen, gebrauchten 50er ist also wesentlich günstiger, als ein brandneues Leichtkraftrad zu bewegen. Voraussetzung ist allerdings, daß beim Kauf einer 50er aufgepaßt wird. Nur wenn sich das Kleinkraftrad in einwandfreiem technischen Zustand befindet, lohnt sich der Kauf.

Beim Kauf diktiert meist der Käufer den Preis. Denn: Wo keine Nachfrage

kaum eine 80er aus erster Hand zu erstehen.

Der 50er-Käufer spart also hauptsächlich beim Kauf viel Geld. Aber auch bei der Versicherung lassen sich noch einige Mark einsparen. Bei den Kleinkrafträdern kann man getrost auf die Teilkaskoversicherung verzichten. Dieser Versicherungsschutz, der hauptsächlich bei Diebstahl eintritt, verliert in der nun unattraktiv gewordenen Klein-

lich mit einer 50er kein Geld zu machen. Selbst im europäischen Ausland besteht kaum Interesse, und zudem stoppen Vorschriften den problemlosen Verkauf über die Grenzen. Neben dem verwaltungstechnischen Aufwand (Formulare, Typgenehmigungen, Lichtbilder, Einfuhrgenehmigungen, Gebühren) sind auch technische Veränderungen notwendig. Für Österreich muß beispielsweise Standlicht montiert werden.

Wer das 18. Lebensjahr erreicht hat und seine 50er nicht verkaufen kann, muß aber nicht verzweifeln. Durch den Umbau des 50 cm³-Motors auf 65 cm³ Hubraum wird das Kleinkraftrad – wie die Achtziger – als Motorrad bis zu zehn PS versichert. Mit dem Führerschein der Klasse eins fährt es dann in der Spitzengeschwindigkeit den Leichtkrafträdern davon.

Mit diesem aufgebohrten Motor besitzt die alte 50er ein Aggregat mit dem Charakter eines kleinen Rennmotors. Drehfreudiger als alle 80er-Motoren, übertrumpft die 65 cm³-Maschine mit ihren Fahrleistungen alle Achtziger, die schon von vielen 50ern abgehängt werden.

Alternative: Leistungskur auf 65 cm³ Hubraum

Natürlich hat auch diese Leistungskur ihren Preis. Doch der fällt, ebenso wie der materielle Aufwand, äußerst bescheiden aus. 370 Mark für Teile (Kolben, Zylinder, Hauptdüse, eventuell Kettenritzel, Dichtungen) sowie eine Umbauzeit von nur einer halben Stunde stehen der über 80prozentigen Versicherungsparsnis gegenüber.

Umrüsten lassen sich allerdings nur die luftgekühlten Kleinkrafträder. Spezialist für diesen Umbau ist die Firma Dieter Bleiholder. Im Tauschverfahren wechselt sie die Originalzylinder gegen aufgebohrte Exemplare.

Auch müssen bei den meisten Modellen bauartgenehmigte Blinker an den Lenkerenden montiert werden.

Auch beim TÜV gibt es anschließend keinen Ärger. TÜV-Gutachten gibt es für die Marken Zündapp, Hercules, KTM und Honda Dax. Für die Kreidler-Modelle wird eine Unbedenklichkeitsbescheinigung geliefert.

Wer ein 50 cm³-Kleinkraftrad fährt, muß also nicht eine dicke Brieftasche haben. Nur rechnen sollte er können. Und das sei auch allen geraten, die mit einer Achtziger liebäugeln. Vielleicht ist eine einjährige Fünfziger die bessere Wahl.

Jürgen von Gosen