

MOTORRAD-LEGENDEN und YOUNGTIMER

MÄRZ/APRIL 2015

Nr. 2

Klassik Motorrad



**Mister
Moto Cross
Roger de
Coster**

MOTORRAD MAGAZIN
MO
SONDERAUSGABE

Deutschland € 5,90

Österreich € 6,30 Schweiz CHF 10,90
Luxemburg € 7,90 Niederlande € 7,20
Belgien € 7,00 Italien € 7,60
Spanien € 7,60 Finnland € 8,80
Dänemark DKK 66,00



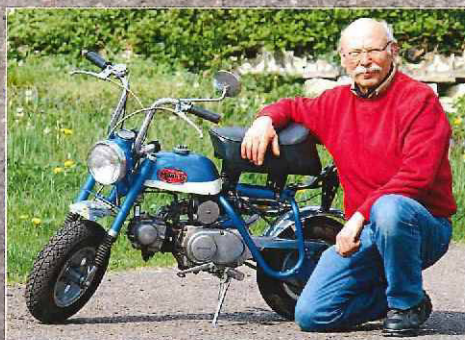
Mit rarem
Zweizylinder-
Zweitakter

IMME 175

**EXKLUSIV
URS-MOTOR**
Helmut Fath-
Vierzylinder



**Edelbastler-Einzelstück
Vierzylinder-Trident**



**Bestseller von Honda
50er Monkey**



**Bestseller von Indian
1000er von 1911**

Klassik Motorrad

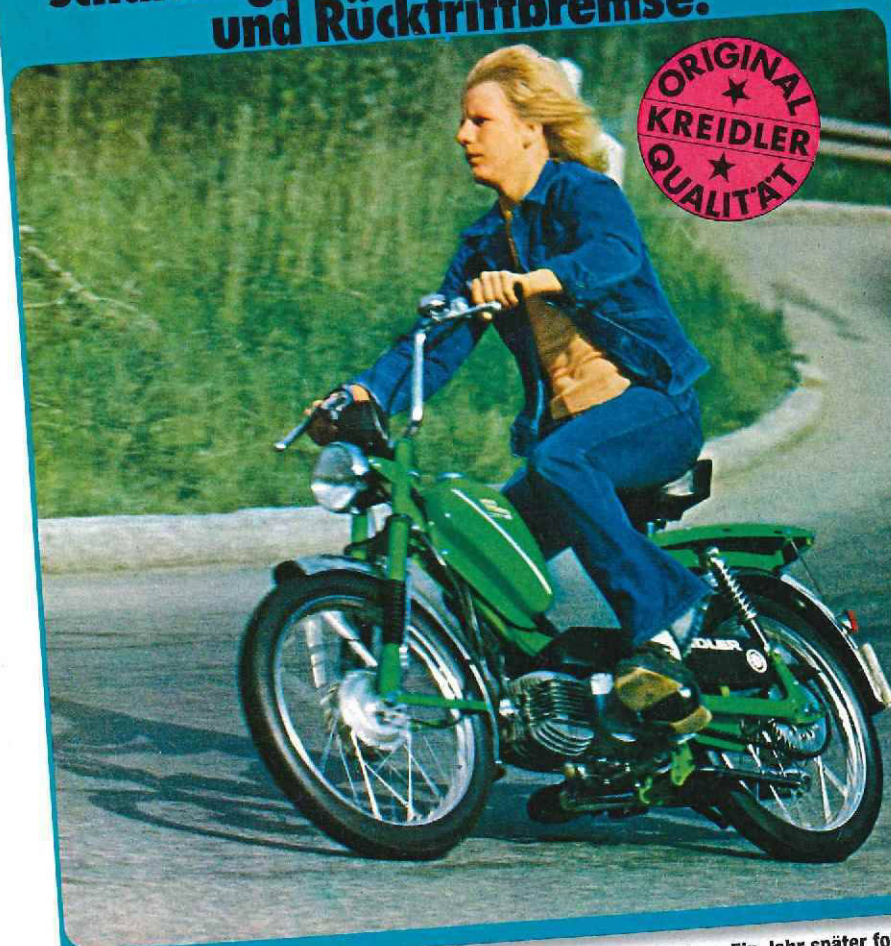
SCHWEIZER FLORISTEN

Während das kleine Dreigang-Modell aus Kornwestheim hierzulande nur 25 km/h fahren durfte, konnten Eidgenossen ihrer **KREIDLER FLORY KM 14** deutlich mehr abverlangen. Neben der Florett bekamen die Schweizer Kunden damit von Kreidler ein seltenes, echtes Schmankerl serviert

TEXT: GERFRIED VOGT FOTOS: VOGT, ARCHIV EBERHARDT

KREIDLER

Mofa *Flory* absolute Spitze.
Neu! Neu! Der Super-Hit!
Das erste Mofa mit 3-Gang-Hand-
schaltung, Pedal-Kickdownstarter
und Rücktrittbremse.



„Neu! Neu!“: Ab 1976 bot Kreidler die Flory in Deutschland an. Ein Jahr später folgte die Schweizer Spezialversion KM 14 mit mehr Leistung und besserer Steigfähigkeit

Um halb acht jeden Morgen rührte die grüne Kreidler von Robert aus der Parallelklasse die Straße hoch. Und zwar jede Woche eine Tonlage höher, so schien es. Montags donnerte er jedoch nicht mit vollem Karacho auf den offiziellen Schulparkplatz, meistens jedenfalls. Denn dort stand dann mit hoher Wahrscheinlichkeit ein grünweißer Passat, dessen Besatzung seltsame Freude an auffälligen oder zumindest auffällig schnellen Zweirädern hatte. Noch wurden hier aber höchstens mal Zähne am Kettenrad gezählt, die Betriebslaubnis studiert sowie der eine oder andere unbehelmte Fahrer verwarnet. Robert war nie dabei, er hatte immer Glück, obwohl seine Flory sicherlich eine der schnellsten im Remstal war. Den originalen, schwarzweißen Auspufftopf habe ich an seinem Fahrzeug jedenfalls nie gesehen.

Ab 1976 beeindruckte Kreidler mit dem neuen Dreigang-Mofa Flory 12 (mit Sattel) oder 13 (mit Sitzbank) die vorwiegend männliche Kunden. Als Basis diente der Florett-Motor Typ LH mit bewährter Drehgriff-Schaltung. Die ersten beiden Gänge waren mit 1:3,21 und 1,81 ein wenig kürzer übersetzt als beim stärkeren Mokickmotor und anstelle der Gebläskühlung erhielt der neue, sportliche Mofamotor den etwas modifizierten Zylinder der luftgekühlten RM mit engen Stehbolzen. Die 1,5 PS standen dafür bereits bei 3750/min zu Verfügung. Durch kurze Sekundärübersetzung von elf zu 40 Zähnen war die per Pedalkick gestartete Rohrrahmen-Kreidler kaum schneller als die offiziell erlaubten 25 km/h, beschleunigte aber im Gegensatz zur Konkurrenz vehement. Gedrosselt war der liegende Einzylinder über die engen Steuerkanäle und über den kleinen Bing-Vergaser, der mit nur zehn Millimetern Querschnitt den Füllungsgrad des Motors begrenzte und die Drehzahl unter der erlaubten Grenze für Mofas –



Links Michael Erlenmeier, rechts Bernd Nagel – beide im Besitz einer Kreidler Flory KM 14. Links unten die „SFMV CSCM Service Garantie“ des Schweizer Fahrrad- und Motorrad-Gewerbe-Verbands. Rechts unten der Tacho mit wohlwollender Skalierung bis 120 km/h





KREIDLER-Flory 50 ccm, 3-Gang

Mit Autoführerschein keine Prüfung erforderlich!
Das preisgünstige Kleinmotorrad für jeden Zweck.



Selbstverständlich beide: Im Schweizer KM 14-Prospekt sind die Informationen auf Deutsch und Französisch zu finden

KREIDLER-Mofa, 50 ccm:

Das Mofa der Spitzenklasse, bewährte 2-Gang-Getriebeautomatik, hartverchromte Zylinderlauffläche, Bergsteigfähigkeit 20%, Normverbrauch 1,5 Liter 100 km, rostfreie Schutzbleche, Chromtank, Tacho.

Fahrerlaubnis ab 14 Jahren – keine Fahrprüfung.

Cyclomotor KREIDLER, 50cm³:

Le cyclomotor de grande classe, changement à 2 vitesses automatique éprouvé, surface de roulement du cylindre recouverte de chrome dur, tenue en côte 20%, consommation étalonnée 1,5 litres au 100 km, pare-boues inoxydables, réservoir chromé, tachymètre.

Autorisation de circuler à partir de 14 ans – pas de permis de conduire.

NEU: KREIDLER-Flory, 50 ccm:

Preisgünstiges Kleinmotorrad mit 3-Gang-Fußschaltung, Kickstarter, Zylinder mit Nikasilauflage, Alu-Vollnabenbremsen 120 mm Ø, Allradfederung.

Mit Autoführerschein keine Fahrprüfung erforderlich!

NOUVEAU: KREIDLER-FLORY 50cm³:

Motocyclette légère d'un prix avantageux à trois vitesses par sélecteur au pied, kickstarter, cylindre avec surface de roulement nikasil moyeux-freins alu 120 mm Ø, toutes les roues suspendues.

Pas d'examen de conduite avec le permis de conduire les automobiles!



4800/min – beschneit. Dieser Schachzug der Kornwestheimer hatte Klasse, die deshalb auch eine Steigfähigkeit von 31 Prozent versprochen. Mal abgesehen von dem tiefen Durchstieg erinnerte wirklich nichts mehr an die Bezeichnung „Fahrrad mit Hilfsmotor“. Statt eines Sattel thronte der Flory 13-Fahrer auf einer (wenn auch kurzen) Sitzbank, der Tacho war groß und war stolz solo über dem Rundscheinwerfer verschraubt, und die 120-Millimeter-Bremsnaben stammten vom Florett-Mokick und verzögerten das 60-Kilo-Fahrzeug im Nu.

Flory-Besitzer hatten das Baukastensystem schnell erkannt und vergrößerten entweder die Steuerkanäle analog zur Kreidler-Familie, dazu passend ein anderer Vergaser (vom Mokick oder der Florett Super) samt Ansaugstutzen und passender Auspuffanlage. Schon Ende der siebziger Jahre waren originale Flory-Exemplare meist nur im Neuzustand oder in der Händlerauslage zu bestaunen, und lange bevor der berühmte „Antimanipulationskatalog“ des Gesetzgebers gegen unerlaubtes Tuning in Kraft trat, wussten viele Streifenpolizisten, dass schnelle Mofas meist drei Gänge hatten und grün oder hellblau glänzten.

In der Schweiz war die Florett ebenfalls seit Ende der fünfziger Jahre beliebt. Firmenchef Alfred Kreidler hatte ein Faible für die Eidgenossen und erwarb, so wurde berichtet, zwei Immobilien am Zürichsee.

In der Schweizer Hauptstadt, genauer die Förrlibuckstraße Richtung Kloten, war auch der Importeur „Intermot Verkaufs AG“ ansässig und belieferte die rund 200 Schweizer Händler. Ähnlich wie in Deutschland waren hier viele Florett als Kleinmotorräder (gelbes Kennzeichen, bis 45 km/h) zugelassen, die von 16-Jährigen mit Theorieprüfung oder mit dem Autoführerschein gefahren werden konnten.

Das Lastenheft für die KM 14 kam direkt von der „Intermot Verkaufs AG“, dem Schweizer Kreidler-Importeur

Offene Fünffziger ohne Geschwindigkeitsbeschränkung galten als Motorrad und durften mit Sozius fahren. Die „Einmannregelung“ der Eidgenossen ging allerdings auf das Konto der Schweizer Versicherungen. Den einheimischen Mofas mit kleinerem, ebenfalls gelben Kennzeichen, erlaubten die Eidgenossen eine Geschwindigkeit von bis zu 30 km/h.

Ob Florett oder Mofa – Schweizer Kreidler waren technisch immer etwas

anders als die Fahrzeuge der deutschen Kunden. „Bis 1961 mussten wir den dritten Gang an der Florett K 54 plombieren, damit kein Vollgas mehr möglich war und die Höchstgeschwindigkeit bei 45 km/h lag“, erinnert sich Sigg Schneider aus Landschlacht in Thurgau, Kreidler-Händler der ersten Stunde. Lange Zeit blieb in der bergigen Schweiz die gebläsegekühlte TM (dort zeitweise mit Drei-, Vier- und Fünfganggetriebe erhältlich) der Verkaufsfrenner, bis die Kornwestheimer die Fertigung zugunsten der jugendlicheren Florett RS Mitte der siebziger Jahre einstellten. Ein Dreigang-Mofa-Modell für die Schweizer Jugend, die wie in Italien ab 14 Jahren fahren durfte, interessierte den Importeur jedoch nicht. Ein echtes Kleinmotorrad mit Fußrasten und tiefem Durchstieg war, so glaubte er – ähnlich der viertaktenden Motom aus Italien – eine interessante Alternative zur Florett. Die Kornwestheimer ließen sich aber nicht lange bitten. Im Flory-Lastenheft des Importeurs standen Fußschaltung (aus der LF, mit Kugelkopfumlenkung und außenliegender Rückholfeder), zeitgemäße Sicherheitseinrichtungen wie Fernlicht und nicht zuletzt eine Höchstgeschwindigkeit, die dem einfachen Rohrrahmen zwar angepasst war, aber das Fahrzeug von den langsameren Mofas abheben sollte. Anfang 1977 wurde ein erster Prototyp zur Typenprüfung auf die Drahtspeichenräder gestellt. ▷



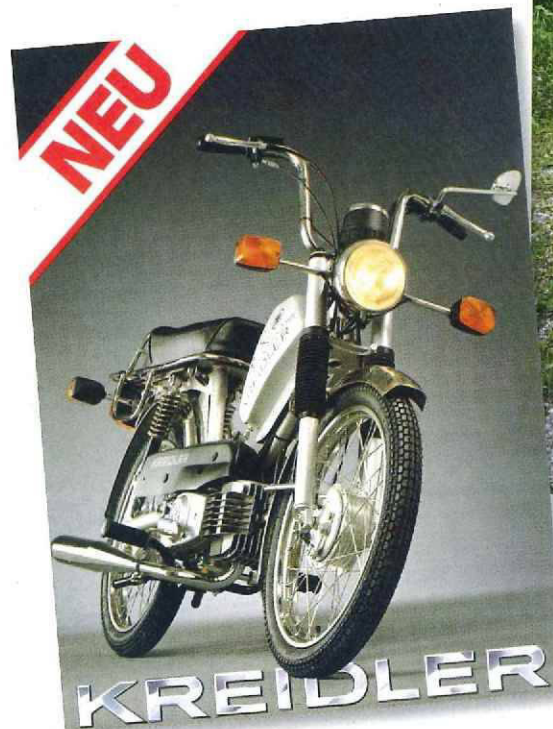
Änderungen zur deutschen Version: Vergaser, Zylinder, Auspuff, Motorritzel und Kettenrad. Ergeben laut Behördenmessung 2,2 PS bei 5500/min



Aufklappbare Sitzbank, tiptop restauriert



Der Exportmotor mit nikasilbeschichteter Zylinderlaufbahn



Offiziell war die KM 14 mit 55 km/h Spitzengeschwindigkeit angegeben. Wer sie auch fahren wollte, brauchte Motorrad-Typisierung und das runde 55-Schild am Heck

Die erste Schweizer Kleinmotorrad-Version KM 14 wurde Anfang 1977 mit dem Typschein 6461 15 geprüft. Seine Spitzenleistung lieferte der Exportmotor mit nikasilbeschichteter Zylinderlauffläche und dem Kennzeichen B 15.58 (deutscher Motortyp B 15.42) wie die Ur-Florett bei 5500/min, war aber natürlich besser schallgedämpft. Ausgerüstet mit einem Vergaser von Bing, Typ 1/12/261 und einem speziellen Flory-Exportzylinder (15.73.97 anstelle des deutschen 15.73.93 der Flory 13) leistete der luftgekühlte Zweitakter laut Behördenmessung 2,2 PS. Auch Auspuffkrümmer und Schalldämpfer waren selbstverständlich geändert, letzterer war am Exportmodell wesentlich länger, vollverchromt und einteilig, während die deutsche Flory ihr Abgas über einen kürzeren, schwarz lackierten Schalldämpfer entlies, bei dem allerdings die verchromte Endkappe zur Reinigung abgeschraubt werden konnte. Anders als am deutschen Mofa trug das Schweizer Flory ein 14er-Motorritzel und zunächst ein Kettenrad mit 34 Zähnen aus dem Mokick-Teilelager.

Als Höchstgeschwindigkeit gibt der Typenschein 55 km/h an, doch zugelassen wurde die KM 14 in der Regel als 45-km/h-Kleinmotorrad mit gelbem Kennzeichen, was mit größerem Kettenrad problemlos möglich war. Wer mit gemessenen 55 km/h



Der Preis für so eine KM 14 im Jahr 1977 betrug 1790 Franken, 400 Franken weniger als eine Basis-Florett. Verchromter Tank nicht mit inbegriffen

unterwegs sein wollte, konnte dies tun, benötigte jedoch eine „Umtypisierung auf Motorrad“, ein weißes Nummernschild sowie zusätzlich eine rundes „55“-Schild am Heck. Letzteres war nötig, um seine Maximalgeschwindigkeit zu signalisieren sowie den Hinweis zu geben, dass Schnellstraßen tabu waren. Nicht ganz geheuer war den Schweizer Behörden wohl die aus der Mofa-Version übernommene, ungepöppelte Telegabel. Hilfsdämpfer wurden vom Schweizer Importeur rechts wie links an der unteren Gabelbrücke montiert. Die drückten auf Gegenlager unterhalb des Gummifaltenbalgs am Gabelrohr und sollten für mehr Ruhe bei kurzen Stößen und Fahrbahnunebenheiten sorgen.

Die Lichtanlage der KM 14 wurde in Kornwestheim modifiziert und erhielt neben dem Bosch-Magnetzündler mit stärkerem 25-Watt-Lichtanker im Scheinwerfer einen geänderten Reflektor samt Biluxbirne. Geschaltet wurde mit der Armatur der LF-F, die links am Lenker verschraubt war. Anstatt der Klingel besaß die Schweizer Flory auch eine Hupe unterhalb des Kraftstoffbehälters mit 5,6 Litern Fassungsvermögen. Das Bremspedal der Florett erhielt zur Montage an der KM 14 einen Knick überhalb des Drehpunktes, damit der Einhänge-Mechanismus des Bremszugs wie auch der Bremslichtschalter sauber unter die schwarze Kunststoffverschalung passten.

Ab dem 1. April 1977 war die KM 14 für 1790 Franken zu haben. Das günstige Dreigangmodell der Florett, entsprechend der LF-F in Deutschland, kostete bereits 2190 Franken. Deutsche Teenager mussten ihr Sparbuch damals um 1615 Deutsche Mark erleichtern und falls sie lieber eine Sitzbank anstelle des Polstersattels wollten, kostete dies einen Fünfiger extra. Ein ausgewiesener Verkaufsschlager wurde die KM 14 zwar nicht, zog sie doch völlig andere Kunden an als die Florett. „So etwa acht Stück haben wir pro Jahr verkauft, insgesamt waren es rund 25“, zählt der ehemalige Händler Bruno Pfiffner aus St. Gallen nach. „Frauen, aber auch ältere Herren waren das, sowie der eine oder andere Jugendliche, der später irgendwann einen RS-Motor gekauft und eingebaut hat. Aber von der Florett haben wir sicher zwei- bis dreimal soviel verkauft.“ Michael Erlenmaier,

dessen KM 14 hier zu sehen ist, hat sein Exemplar bei einem Mönch aus den Schweizer Alpen erstanden. „Er hatte sogar gleich zwei Stück und hätte sich mit seiner Kutte auf einer Florett wohl schwergetan.“

Knapp über 9000 Kilometer hat diese orange, mittlerweile in Deutschland als Leichtkraftrad zugelassene Flory auf der Uhr. Die kurz übersetzten Gänge eins und zwei beschleunigen das Leichtgewicht enorm, aber auch im Dritten wird es erst ab rund 55 km/h zäh. Ab 1979 gab es auch in der Schweiz die Flory mit Verbundrädern und Blinkanlage und neben der Version in orangechrom war auch eine silbergraue KM 14 erhältlich, die im letzten Verkaufsjahr 1982 stolze 2490 Franken kostete. Letztendlich war sie aber ein charmanter Export-Flopp.

Kaum mehr als 200 Stück hat Kreidler gefertigt. In Deutschland verkaufte sich der Kornwestheimer Appetithappen allerdings wie geschnittenes Brot: 61 000 Teenager entschieden sich bis zum Kreidler-Aus 1982 für eine der handgeschalteten Mofavarianten. Etliche schnelle Flory fanden in Deutschland freilich ihren Weg zu den Verwahrstellern der Polizei. Nicht zu vergessen all die unbeschwerten Jugendtaten. Zum Beispiel die des namenlosen Neulings, der sich eine perfekt aufbereitete RS-Flory borgte und sein Erstaunen über die Beschleunigung erst frontal in einer Kirchenmauer steckend wieder in den Griff bekam. □



Bevor Michael Erlenmaier seine KM 14 so durch Deutschland bewegen konnte, fuhr sie ein Mönch 9000 Kilometer weit durch die Schweizer Alpen