

MOTORRAD

classic

6/2014

www.motorrad-classic.de

Youngtimer Oldtimer Szene Markt

Service

Stand Schäden:
Klassiker wieder
flottmachen
Darauf sollten Sie
achten



Im Studio

HONDA
RCB 1000



Taktfrage

SUZUKI
GS 550 E/
GT 550



Rar und edel

CROCKER
V-TWIN



V4-125er

YAMAHA
RA 31A

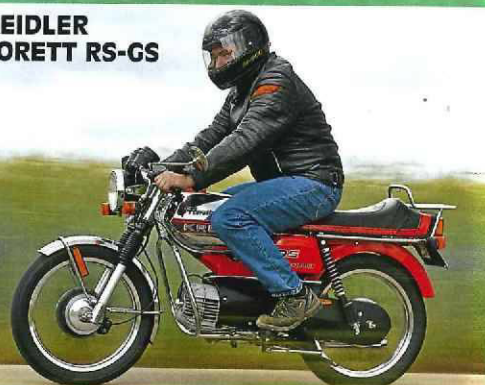


HERCULES ULTRA II LC

KTM 50 RSW



KREIDLER
FLORETT RS-GS



PUCH COBRA 6 GTL

Kleine Kräfte, große Träume

50er- KULT

YAMAHA RD 50 DX



ZÜNDAPP KS 50 WC TT

NEU

Aktualisierte Preisliste
für Youngtimer

Deutschland 5,70 €
Österreich 6,40 € - Schweiz 10,80 SFr
BeNeLux 6,60 € - Finnland 8,50 €
Griechenland 8,20 €



4 190948 605705

06



Die 50er-Jahre

Die 1970er-Jahre waren die letzten Jahre der schnellen 50er, bevor die 80er kamen. MOTORRAD Classic drehte die Uhr zurück und erlebte am eigenen Leib, wie gestandene Männer im Kleinkraftrad-Sattel wieder zu 16-Jährigen werden.

Text: Gerhard Eirich; Fotos: fact

Hercules Ultra II LC



Breiter M-Lenker, hohe, schick gestylte lenker-feste Verkleidung, aber schmucklose Plastik-Wippschalter an den Lenkerarmaturen



Ein Highlight bei den 50ern – die Doppelscheibenbremse sieht nicht nur wichtig aus, sie verzögert auch prima



Abmontiert: Der eigentlich serienmäßige Gepäckträger verdeckt hier nicht den Blick auf den gelungenen Heckbügel der Ultra



Massenware: Der wassergekühlte Sachs-Motor findet unter anderem auch in der KTM Verwendung, für die Hercules erhielt er schicke neue Gehäuse-deckel



Selbstbewusst: Von einer optischen wie technischen Meisterleistung ist in der Werbung von damals die Rede. Und die Werbetexter haben ja damit gar nicht so unrecht...

www.motorrad-classic.de



Es macht nicht immer so richtig Spaß, älter zu werden. Jedenfalls heute. Früher hingegen zählte jedes Jahr, es konnte eigentlich gar nicht schnell genug gehen. Endlich 15, das Mofa stand schon bereit, es war ein zäher motorisierter Anfang, aber es war ein Anfang. Das unendlich quälend langsam vergehende Jahr bis zum 16. Geburtstag war dann irgendwann auch geschafft, jetzt stand höchstens die finanzielle Hürde der hohen Versicherungsprämien zwischen uns und dem Kleinkrafttrad. Mit 40 km/h auf dem Mokick? Niemals. Erwachsene Kleinkraftträder waren angesagt, mit amtlichen 6,25 PS, wie sie damals üblich waren. Damit geht was. In jeder Hinsicht.

Die Ernüchterung folgte so schnell, wie der Zweitakter beim Anfahren mit zu wenig Gas abgewürgt war. Die begehrten Mädels

unserer Klasse himmelten längst die zwei Jahre älteren Jungs an, die schon Auto oder Motorrad fuhren. Mist. Dennoch: Mit dem Moped war das Tor zur Freiheit und Unabhängigkeit geöffnet worden.

Auf den Spuren der Jugend

Heute rücken wir mit sechs Vertretern der letzten wilden 50er-Generation aus (vier davon schon mit wassergekühlten Motoren), bevor uns die Behörden damals mit Beginn der 1980er die vermeintlich vernünftigeren, ungefährlicheren (was haben wir gelacht) 80-Kubik-Derivate beschert haben. Die wichtigsten Vertreter aus Deutschland, Österreich und aus Japan haben wir zusammengetrommelt. Ja, auch Yamaha hatte schon eine ernst zu nehmende Konkurrentin auf den Kleinkrafttradmarkt geschickt, die mit schmuckem Äußeren und unschlag-

barem Kampfpfeis punktete. Keiner der 50er-Besitzer, die allesamt mit Leidenschaft ihrer 50er-Begeisterung fröhen, ließ es sich nehmen, beim großen Zusammentreffen dabei zu sein. Einzig Uwe Stingel musste passen und packte seine KTM 50 RSW Kumpel Hardy Ruff mit in den Transporter, wo sich schon dessen Yamaha RD 50 DX tummelte. Passt schon, so habe ich die Ehre, die KTM bei den Fotofahrten zu bewegen.

Großes Hallo auf dem Parkplatz, der als Treffpunkt dient. Allen steht die Vorfreude ins Gesicht geschrieben, auch die Mopeds glänzen aufs Feinste rausgeputzt für den besonderen Tag. Die KTM tritt in dieser Disziplin beinahe trotzig in unrenoviertem Originalzustand an, trägt nicht mal ihre kleine Lampenverkleidung. Hat auch was, ehrliche Gebrauchsspuren eben. Der Konvoi setzt sich in Bewegung, das Zweitakt-

www.motorrad-classic.de

Kreidler Florett RS-GS



Markentreue wird groß geschrieben – nicht nur, aber auch bei den meist absolut zufriedenen Kreidler-Fans



knattern summiert sich zu einer stattlichen Geräuschkulisse, Passanten starren uns teils erfreut, teils erschüttert nach. Ich staune über die durchaus zivile Anordnung von Lenker und Fußrasten, die recht bequem gepolsterte Bank und den brauchbaren Knieschluss auf der schmalen, aber keineswegs kümmerlichen KTM. Dabei hatte doch eine KTM damals in der Clique stets den Ruf, die rassige Sportlerin zu sein, teuer, laut und schnell. Kumpel Chris hatte so eine, schon ein bisschen runtergeritten. Was feixte der Rest der Clique, wenn er mal wieder mit wild schleifender Kupplung am Berg anfahren wollte und die Kiste zum dritten Mal abwürgte. Ohne Drehzahlen nix los. Da war selbst Sören mit der 50er-Honda Dax (auf der man übrigens prima auch zu dritt fahren kann, was wir oft genug bewiesen haben) schon über alle Berge. Fliehkraftkupplung und Halbaufschalt – und tschüss.

Heute kommt mir das weniger dramatisch vor. Klar, anfahren mit weniger als 4000 bis 5000/min geht gar nicht, selbst mitschwimmen im Verkehr funktioniert so kaum, ab 6000/min setzt die Leistung ein,

der rote Bereich ab knapp über 8000/min muss ignoriert werden, erst bei knapp 9000/min schalten, so geht's voran. Schon allein um den Anschluss im nächsten Gang zu garantieren, sonst verhungert man auf der Österreicherin. Ich muss mich mit der KTM erst anfreunden, denn so ganz tadellos benimmt sie sich nicht. Die Gabel stuckert lustlos über jeden Teerflicken und spricht quasi gar nicht an, das Kühlwasserthermometer im Cockpit verweigert die Information.

Jede Ausfahrt wird zum Rennen

Ich versuche, im Pulk hinter dem Fotografenauto mitzuschwimmen, auf dem Weg zur ersten Foto-Location. Doch schon jetzt wird klar, dass im Sattel einer Fünzfziger andere Regeln gelten, andere Verhaltensweisen sich Bahn brechen. Hinterherfahren mit Reserven im Gasgriff? Nix da. Wer Schwäche zeigt, wird aufgeschupst. Bumeln wird nur schwer toleriert, irgendwann gehen fast allen die 6,25 Gäule durch. Ansaugen, ausscheren, abledern. So läuft das. Jede Ausfahrt mutiert beinahe zwangsläufig zu einem kleinen Rennen. Ich versuche Dis-

ziplin zu wahren und kämpfe ohnehin mit der nicht astrein laufenden RSW. Beim Auskuppeln zum Schalten jault der Motor ohne mein Zutun auf – hängt der Gaszug, oder was? So lange ich Vollgas fahre, kein Thema. Die Tachonadel der berühmten VDO-„Wasseruhren“ pendelt wild zwischen 60 und 95 km/h, die Kreidler und die Yamaha ziehen an mir vorbei. Beim Halt an der ersten Kreuzung dasselbe Problem – die Drehzahl schnalzt ungehemmt nach oben.

Erster Stopp – Werkzeug raus. Zu dritt wird analysiert, gecheckt. Der (zu kurze) Gaszug ist ungeschickt verlegt, wird ausgehängt und neu verlegt. Das ist aber noch nicht die Lösung. Also Vergaserdeckel ab, alles checken, wieder einbauen, Standgas einstellen. Nun heult sie nicht mehr auf, läuft auch bei Teillast deutlich besser, wenn auch nicht perfekt. Schrauben gehört dazu, heute wie damals. Weiter geht's, mit Vollgas über Nebenstraßen, die KTM liegt stabil und bremst vor allem erstaunlich gut und gut dosierbar. Nicht ganz ungeschoren kommt das ziehkeilgeschaltete Getriebe davon – zwar halten sich die Schaltwege in akzep-



Luftgekühlt, aber beileibe keine Luftpumpe: Der bewährte Kreidler-Motor rangiert leistungsmäßig mit an der Spitze



Kleine Scheibe, große Wirkung: Die Leistung der Tokico-Bremse kann sich sehen lassen. Die Verbundräder auch...



Marken-Stolz: Auch die Ausstattung präsentiert sich mit serienmäßigem Gepäckträger und Sturzbügel weltmeisterlich



Sportlich gestylter Lenker trifft auf nüchternes (immerhin ganz in Schwarz getünchtes) Cockpit, das nur die nötigsten Lämpchen bietet



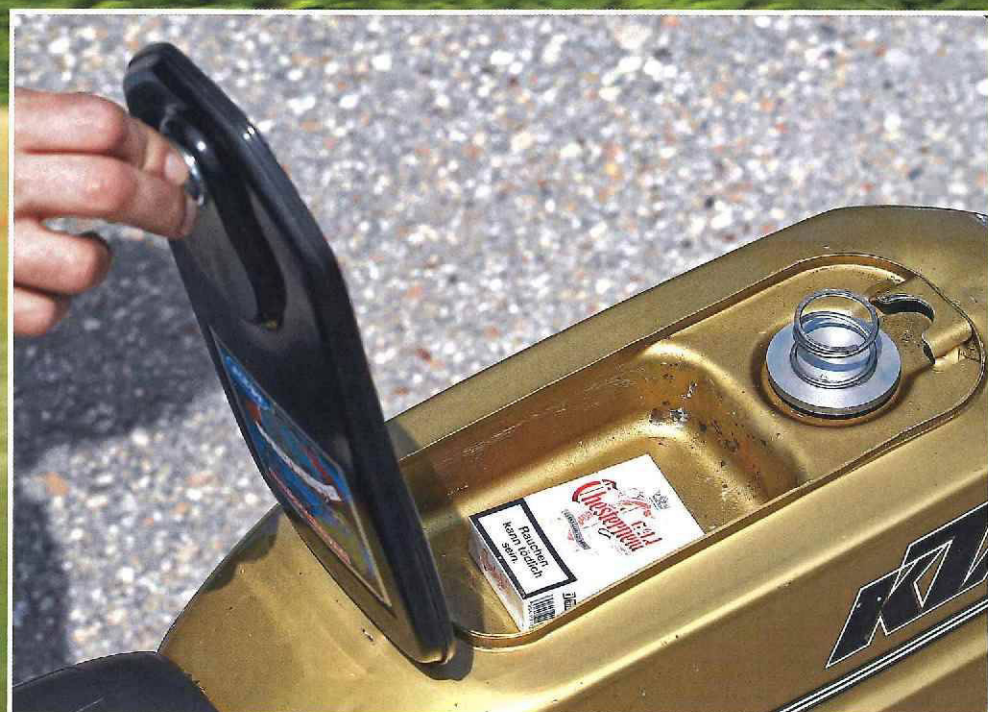
Pralle Ausstattung: Federbeine dreifach verstellbar, Brembo-Scheibenbremse auch hinten, voll gekapselte Kette – löblich



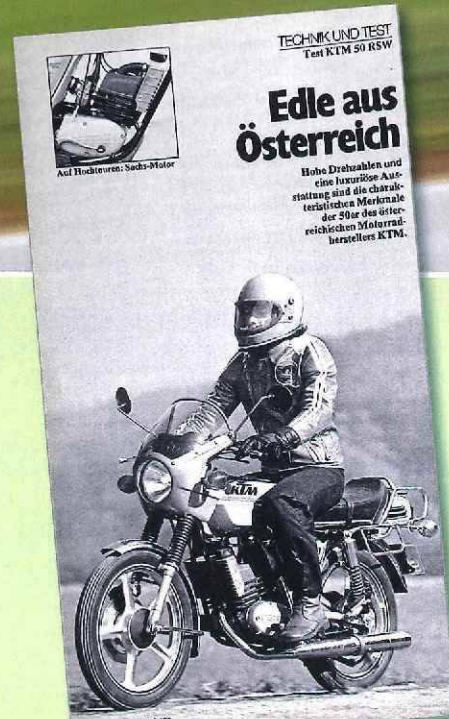
Der altbekannte, wassergekühlte Sachs-Motor wirkt in der KTM noch etwas kräftiger als in der Hercules



Angenehme Lenkergestaltung und Kühlwassertemperaturanzeige punkten, wild zappelnde Zeiger der VDO-Uhren nerven



Qualmt das Moped, darf ja wohl auch der Fahrer rauchen – Platz für die Schachtel ist im Fach unter der Tankklappe



Lob für die luxuriöse Ausstattung und den angesichts der gebotenen Leistung konkurrenzfähigen Preis ertete die KTM im ersten Test in MOTORRAD 23/1978



tablen Grenzen, doch rasten die Gänge nicht immer sauber ein, springen manchmal während der Fahrt einfach raus.

Das lässt sich die Yamaha nicht nachsagen, auf die ich beim ersten Fahrzeugwechsel umsteige. Die kleine RD 50 DX von Hardy Ruff hält die Japan-Fahne im Feld hoch und glänzte schon in ihrem Baujahr 1977 mit Qualität. Zwar verzichtet der kleine Zweitakter wie die Kreidler auf den Wassermantel und vertraut auf den Fahrtwind zur Kühlung, doch mimt sie in Sachen Schmierung die Vorreiterin und glänzt als Einzige im Feld mit fortschrittlicher Getrenntschmierung. Unrühmlich gibt sich die RD, wie schon damals im Test kritisiert, mit dem Startverhalten per Kickstarter. Der Tritt reicht nur für wenige Kurbelwellenumdrehungen, Anschieben geht problemloser und schneller. Kernig, mit hellem, sägendem

Sound meldet sich der membrangesteuerte Zweitakter zu Wort, am lautesten übrigens von allen 50ern. Große Klappe, was dahinter? Nun, zum Anfahren jedenfalls braucht's Drehzahlen im oberen vierstelligen Bereich.

Immer nahe am roten Bereich

Die Yamaha verkörpert wohl am krassesten das Klischee vom mit höchsten Drehzahlen schreienden Fuffie. Zum Fahren kommt nur die Spanne zwischen 8000 und 10000/min infrage, ehrlicherweise beginnt auch dort erst der rote Bereich. Zum Glück erweist sich das Getriebe als passend gestuft und gut bedienbar, zum flotten Vorankommen muss präzise und rechtzeitig geschaltet werden. Der montierte, nicht serienmäßige M-Lenker hilft, die nötige geduckte Haltung einzunehmen, um Anschluss halten zu können. Ungemein schmal und zierlich tritt die RD

auf, die Knie stoßen am schmalen Tank schon fast zusammen, die schmale, harte Sitzbank vermittelt ebenso wenig Komfort wie die Federung, alles über 60 Kilogramm scheint auf der Yamaha deplatziert, ein Moped für Renn-Jockeys. Ihrem Auftritt entsprechend fährt sich die RD denn auch so flink wie das sprichwörtliche Fahrrad, wird allerdings bei höherem Tempo etwas stur beim Einlenken, so als rolle sie plötzlich auf einem 19-Zoll-statt des 17-Zoll-Vorderrads. Ab geht die Post, schalten, Drehzahl im Auge behalten, Fehler werden nicht verziehen, sofort verliert man den Anschluss. Der Tacho scheint gefühlt tiefzustapeln, die „Konkurrenz“ zieht jedenfalls nicht komplett davon. Die wichtigen Meter werden eh auf der Bremse gemacht, wie wir wissen. Und da kann die RD nun definitiv glänzen, mit knackiger Wirkung und gut dosierbarem Biss der kleinen

DATEN

	Hercules Ultra II LC	Kreidler Florett RS-GS	KTM 50 RSW	Puch Cobra 6 GTL	Yamaha RD 50 DX	Zündapp KS 50 WC TT
Motor	Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, Verdichtung 10:1	Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, Verdichtung 11,3:1	Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, Verdichtung 10:1	Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, Verdichtung 11:1	Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, Verdichtung 6,4:1	Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, Verdichtung 11:1
Gassteuerung	Schlitze gesteuert	Schlitze gesteuert	Schlitze gesteuert	Schlitze gesteuert	Membrangesteuert	Schlitze gesteuert
Bohrung x Hub	40 x 39,7 mm	40 x 39,7 mm	40 x 39,7 mm	40 x 39,7 mm	40 x 39,7 mm	39 x 41,8 mm
Schmierung	Mischung 1:50	Mischung 1:50	Mischung 1:50	Mischung 1:50	Getrenntschmierung	Mischung 1:50
Vergaser/Durchlass	Bing/20 mm	Bing/20 mm	Bing/20 mm	Bing/22 mm	Mikuni/20 mm	Mikuni/20 mm
Leistung	6,25 PS bei 7100/min	6,25 PS bei 8500/min	6,25 PS bei 7100/min	6,25 PS bei 8500/min	6,25 PS bei 8325/min	6,8 PS bei 8800/min
Drehmoment	6,3 Nm bei 7100/min	5,7 Nm bei 7500/min	6,3 Nm bei 7100/min	5,4 Nm bei 8250/min	5,3 Nm bei 8300/min	5,8 Nm bei 8000/min
Getriebe	5-Gang, Ziehkeilschaltung	5-Gang, Klauenschaltung	5-Gang, Ziehkeilschaltung	6-Gang, Klauenschaltung	5-Gang, Klauenschaltung	5-Gang, Ziehkeilschaltung
Kraftübertragung	Mehrscheiben-Ölbادهkupplung, Kettenantrieb	Mehrscheiben-Ölbادهkupplung, Kettenantrieb	Mehrscheiben-Ölbادهkupplung, Kettenantrieb	Mehrscheiben-Ölbادهkupplung, Kettenantrieb	Mehrscheiben-Ölbادهkupplung, Kettenantrieb	Mehrscheiben-Ölbادهkupplung, Kettenantrieb
Rahmenart	Zentralrohr	Pressstahlrahmen	Zentralrohr	Zentralrohr	Zentralrohr	Zentralrohr
Radstand	1230 mm	1215 mm	1240 mm	1240 mm	1200 mm	1235 mm
Bereifung vorn	2.75-17	2.75-17	2.50-17	2.50-17	2.50-17	2.75-17
Bereifung hinten	2.75-17	2.75-17	2.75-17	3.00-17	2.75-17	2.75-17
Bremse vorn	Doppelscheibe, hydraulisch	Scheibe, hydraulisch	Scheibe, hydraulisch	Scheibe, hydraulisch	Scheibe, hydraulisch	Scheibe, hydraulisch
Bremse hinten	Trommel, Gestänge	Trommel, Seilzug	Scheibe, hydraulisch	Trommel, Seilzug	Trommel, Gestänge	Trommel, Gestänge
Durchmesser v/h	220/140 mm	208/160 mm	245/245 mm	220/140 mm	203/110 mm	220/150 mm
Gewicht vollgetankt	98 kg	95 kg	102 kg	101 kg	86 kg	102 kg
Tankinhalt	11 Liter	13,2 Liter	10,6 Liter	12,5 Liter	8,5 Liter	13,5 Liter
Neupreis	3750 Mark	3550 Mark	3530 Mark	3460 Mark	2402 Mark	3550 Mark
Bauzeit	1979–1980	1978–1979	1978–1979	1979–1982	1976–1979	1979–1980



203-Millimeter-Soloscheibe vorn. Und damit haben wir damals mit 16 Urlaubsfahrten mit Gepäck absolviert? Hm, wir waren echt leidensfähig. Hardy ist es wohl heute noch, schließlich hat er exakt jene RD, die er einst 1981 verkauft und 2001 wiedergefunden hatte, sofort zurückgattert.

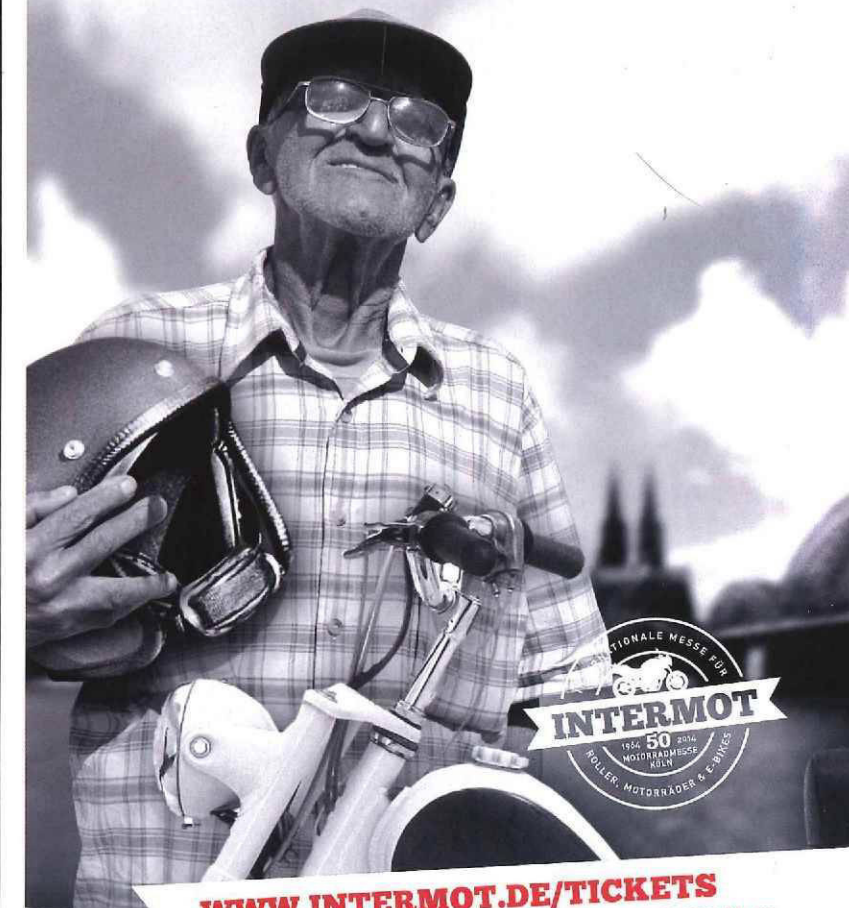
Besser vorstellen kann man sich ausgedehnte Touren schon mit der anderen luftgekühlten 50er im Feld, der Kreidler RS-GS von Alfred Lohner. Das 1979er-Modell mit den Sechsspeichen-Verbundrädern hat der 48-Jährige sich vor drei Jahren gegönnt und komplett restauriert. Ein Traum von einst, der Jahrzehnte später wahr geworden ist. Die nahezu neuwertige Kreidler steht für das unbeirrt verfolgte eigenständige Konzept der Firma aus dem schwäbischen Kornwestheim. Ein luftgekühlter, liegender Zweitakter mit Nikasil-beschichteter Laufbahn, eingebaut in einen Pressstahlrahmen. Eine Kreidler erkennt man stets sofort, und Erfolge im Rennsport machten die Marke schon früh weltbekannt. Die üblichen 6,25 PS werden für die Serien-Kreidler angegeben, und das schon einst im Test gelobte gute Startverhalten zeigt sich auch heute, wenn man den Bogen (mit Gas/ohne Gas) einmal raus hat. Ich throne gefühlt sehr hoch oben auf dem Moped, auf der eher harten, kantigen Bank über den verchromten 13,2-Liter-Tank gebeugt sitzend, recht nah am angenehm gekröpften



1.-5. OKTOBER 2014

INTERMOT

ABENTEUER ERLEBEN

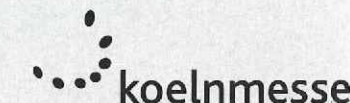


WWW.INTERMOT.DE/TICKETS
Eintrittskarte gilt als Fahrausweis im VRS- und VRR-Netz.
VRS – Verkehrsverbund Rhein-Sieg • VRR – Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

1. OKTOBER: FACHBESUCHERTAG
Limitiertes Kartenkontingent für Privatbesucher
zum erhöhten Preview-Preis

Koelnmesse GmbH • Messeplatz 1 • 50979 Köln
Telefon +49 1806 022 522* • intermot@visitor.koelnmesse.de

* 0,20 EUR/Anruf aus dem dt. Festnetz; max. 0,60 EUR/Anruf aus dem Mobilfunknetz



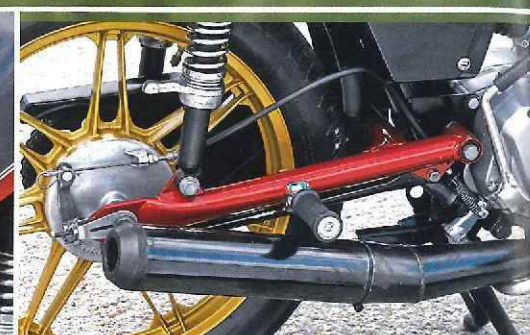
Puch Cobra 6 GTL



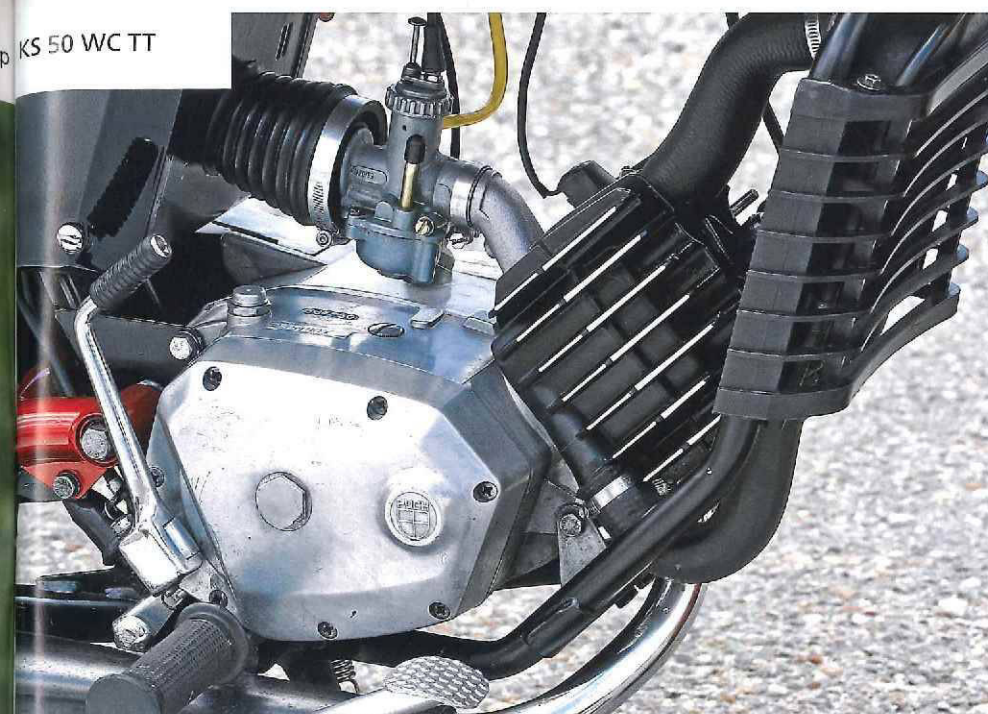
Übersichtliches, gut ablesbares und aufgeräumtes Cockpit mit zappelfreien Zeigern aber simplem Zündschloss bei der Cobra



Formschön und elegant – so kann ein Heck aussehen. Und sogar mit praktischem Werkzeugfach...



Clever: per gut bedienbarem Hebel fünffach verstellbare Federbeine. Der sportlich gestylte Sebring-Auspuff klingt dumpf und dezent



Wer Sachs denn – einen kräftigen, wassergekühlten Zweitakt-50er (mit 22er-Bing-Ver-gaser) bekommt man bei Puch auch alleine hin

Heute kaufen, noch in zehn Jahren mit Spaß echte 50er fahren: Bei Puch dachte man schon bei der Gestaltung der Werbung angesichts der angekündigten 80er-Klasse voraus



M-Lenker und stelle schnell fest, dass das erwartet breite nutzbare Drehzahlband wohl Wunschdenken war. Alfred hatte es ja auch bereits feixend angekündigt: „Drehen musst es, unter 8000 brauchst gar ned anfangen. Dann geht's scho.“ Na denn. Einen roten Bereich gibt's im Drehzahlmesser des schnörkellosen VDO-Cockpits erst gar nicht, also gebe ich wie empfohlen Stoff und nutze die Spanne zwischen 8000 und 10000/min, in der es so richtig vorangeht. So dahinbummeln mit 6000/min ginge notfalls auch, ohne ernsthafte Ambitionen auf Beschleunigung, doch die Zeit dafür ist längst vorbei. Die Überland-Passagen zwischen den Fotostopps werden genutzt, um anzugasen. Und die Kreidler spielt mit hell heulendem Motor (Primärtrieb oder Kühlrippenschwirren, oder beides?) ganz vorn mit. Gut gestuftes, sauber schaltbares Fünfganggetriebe, stabiles Fahrwerk, astreines Handling ohne Zicken oder Kippen, sogar ordentliche Bremsen mit gut kontrollierbarem Biss – alles da, es gibt wenig, was man der Kreidler vorwerfen könnte. Selbst einen Gepäckträger hat sie serienmäßig an Bord. Ah, Moment, die Kreidler galt, anders als die Sprit-Knauserin Zündapp, einst als Säuerin. Das war damals angesichts permanent knapper Kasse ein Manko, ebenso die hohen Ersatzteilpreise. Aber immerhin bekommt man bei Kreidler auch heute noch fast alles, und es zählt heute allein der Fahrspaß.

Hohn und Spott – jeder gegen jeden

Zündapp-Fahrer mussten sich damals die blödesten Sprüche anhören: Wenn se nicht zündet, dann dappste. Oder mussten zusehen, wenn Klassenkameraden mit debilem Grinsen bei jedem Schritt das linke Bein affig anheben – wegen des berühmten Ziehkeilgetriebes mit den elend langen Schaltwegen. Zündapp-Besitzer Robert Bauer lässt das sicher kalt – er ist damals erst Mofa und dann Honda CB 50 gefahren und steht heute einfach drüber. Schließlich hat er sich seinen damaligen Traum nicht nur einfach erfüllt, sondern gleich neunfach. Stolz fünf Exemplare der KS 50 WC TT besitzt er, dazu noch vier KS 80 – jeweils in allen erhältlichen Farben. Dazu aufs Feinste restauriert und bis auf die letzte Schraube original. Kein Wunder also, dass die Zündapp quasi wie aus dem Laden dasteht, obwohl der Tacho bereits gute 18 000 Kilometer vorgaukelt. Doch der frisch revidierte Motor ist mit wenigen Hundert Kilometern kaum eingefahren. Was Robert nicht hindert, die KS 50 zu scheuchen. „Wie damals auch: Entweder es hält, oder es hält nicht.“ Dass die Zündapp nicht zu den absoluten Drehorgeln gehört, weiß man nicht nur seit damals, man merkt es beim Fahren schon nach den ersten Kilometern. Angenehm unspektakulär lässt es sich mit der KS 50 anfahren – ja, 4000 Touren können tatsächlich genügen. Man muss die Zündapp nicht nur nicht drehen, man kann es gewissermaßen



A close-up photograph of the rear drive sprocket and chain of a motorcycle. The black sprocket is mounted on the axle, and the chain is visible, showing its links and rollers. The background is slightly blurred, showing parts of the wheel and the rear fender.

A detailed close-up photograph of a Yamaha motorcycle engine. The engine is primarily silver with black accents. The word "YAMAHA" is embossed in large, bold letters on the side of the engine block. The cooling fins of the cylinder head are visible on the right side. Various mechanical components, including the carburetor, air filter, and timing chain cover, are visible. The engine is mounted on a black frame, and a portion of a red fuel tank is visible in the upper left corner.

Meine Meinung über meine RD 50

A red Yamaha 50cc motorcycle is parked on a paved surface. The bike features a black seat, a blue and white helmet with 'KOFF' branding resting on it, and a black front fender. The engine is silver with 'YAMAHA' and '50' visible. The background shows a gas station with green and white pumps, one labeled 'FINOL' and another 'DELTA'. The overall scene is brightly lit, suggesting a sunny day.



Wer solche Sitzbänke mit strukturiertem Leder und eingepprägtem Firmenlogo baut, beweist Liebe zum Detail. Ersatz-Originalbänke mutieren so zur echten Geldanlage...

KS 50 watercooled TT

SuperStar

Die Stiftung Warentest (6/78): Prädikat „gut“

Dieses erfolgreiche 50er Modell ist über 20 Jahre im Bau von wassergekühlten Kleinkraftmaschinen. Die Zündapp-Konstruktion ist... (text continues with technical details)

ZÜNDAPP

Die Stiftung Warentest schreckte damals auch vor einem Test von Kleinkraftträdern nicht zurück und verlieh der Zündapp das Prädikat „gut“. Mit neuen Features und brillanter Ausstattung adelte der Hersteller seine KS 50 so zum Super Star

Zündapp KS 50 WC TT



Das eigens für Zündapp gefertigte VDO-Cockpit überzeugt mit klaren Anzeigen, Kontrolllampen und modernem Design



Der bildschöne Zündapp-50er ist etwas langhubiger als die Konkurrenz und kommt ohne Wasserpumpe aus



Den äußerst soliden Gepäckträger bringt die KS 50 ebenso serienmäßig mit wie die dreifach verstellbaren Federbeine



ganggetriebe. Eigenständigkeit beweist die Puch ja auch in Sachen Antrieb – natürlich kommt hier kein Sachs-Motor zum Einsatz, sondern ein selbst entwickelter wassergekühlter 50er, der ebenso wie der Zündapp-50er auf eine Wasserpumpe verzichtet. Zur Kontrolle steht im funktional gestalteten Cockpit eine Anzeige bereit, die heute stets zivile Werte zwischen 90 und 100 Grad anzeigt. Hitzeprobleme kennt Besitzer Herbert Engelhart bei seiner Puch generell nicht. Der 48-jährige Österreicher hat sich mit der Cobra, die er aus einer Unfallmaschine komplett neu aufgebaut hat, seinen Jugendtraum erfüllt – er musste schließlich damals die Zündapp seines älteren Bruders „aufbrauchen“, sein Traum-Moped, eine neue Cobra, war seinerzeit unerschwinglich. Schlanke Silhouette, kräftiger Motor, sechs Gänge – die Puch umwehte schon damals der Mythos von der schnellen Exotin.

Als zierlich erweist sie sich tatsächlich, als ich von der Zündapp umsteige. Die schmale, recht straffe Bank, die versammelte Sitzhaltung hinterm M-Lenker verheißen Sportlichkeit, das tadellose Startverhalten und die zivile Leistungscharakteristik Alltagsstauglichkeit. Ähnlich wie die KS 50 erlaubt die Puch das Anfahren ohne Drehzahlorgien, bietet Leistung schon ab 4000/min, die zum Mitschwimmen reicht. Ab 6000/min macht die Grazerin Ernst und legt nach, liefert aber nicht den ganz derben Biss, weil sie eben schon in der Mitte gleichmäßiger zulegt. Womit die Cobra sich aber keineswegs als zahlos präsentiert. So lange ich die Drehzahl zwischen 6000 und rund 8500/min halte und zügig im sauber schaltbaren, perfekt gestuften Sechsganggetriebe rühre, bin ich im Pulk immer gut dabei.

Ein paar engere Kurven in einer Waldpassage lassen mich dank der wirksamen Vorderbremse mit gelochter Scheibe spät verzögern und so wieder zur etwas enteiltten Spitzengruppe aufschließen, und spätestens auf der bald folgenden langen Bundesstraßen-Geraden habe auch ich das Messer zwischen den Zähnen. Längst verfluche ich meine über den Stiefeln getragenen, flatternden Hosenbeine – das kostet mich locker zwei bis drei km/h. Die können entscheidend sein. Dank günstig übersetztem letzten Gang der Cobra kann ich mich an die Yamaha und die KTM ansaugen, nutze den Schwung zum Vorbeiziehen und bin bald auf und davon. Disziplin war heute morgen, jetzt bin ich angefixt und will es wissen. Die simplen Wippschalter für Licht und Blinker stören mich jetzt nicht, viel wichtiger ist das stabile Fahrwerk, das sich bei knapp 100 km/h laut Tacho nicht aus der Ruhe bringen lässt, und die gute Getriebe-Stufung, wenn ich zwischendurch in den Fünften zurück muss. Die Cobra hält, was ihr Aussehen verspricht.

Noch einen Mythos gilt es zu festigen oder zu entzaubern – war die Ultra damals wirklich zu Recht der Schwarm aller 16-Jäh-

MEINUNGEN

Gerhard Eirich

Redakteur und Fahrer der KTM 50 RSW

Die KTM hat mich schon früher fasziniert. Sie war selten, edel und teuer und verströmte sportliches Flair. Heute begeistert sie mich mit dem kernigen Sachs-Motor und der tollen Ausstattung. Sie ist schnell, aber dennoch komfortabel. Bei einer gepflegten RSW oder RLW könnte ich schwach werden.

Robert Bauer

Besitzer der Zündapp KS 50 WC TT

Gerne wäre ich als Jugendlicher schon Zündapp gefahren, musste mich aber mit einer Honda CB 50 abfinden. Heute hole ich alles nach, die grüne KS 50 habe ich vor drei Jahren gekauft, komplett restauriert und nun steht sie zusammen mit den anderen vier KS 50 und den vier 80ern fahrbereit in der Garage.

Alfred Lohner

Besitzer der Kreidler Florett RS-GS

Ich gehöre zu den Vertretern der „Einmal Kreidler, immer Kreidler“-Kategorie und war schon damals Kreidler-Fahrer, mit der Dreigang-Flory ging schon was. Meine rote RS-GS habe ich vor etwa drei Jahren gekauft, komplett restauriert und nun wird sie regelmäßig gefahren und dabei nicht geschont. Probleme? Keine.

Georg Wenzl

Besitzer der Hercules Ultra II LC

Ich fahre die Ultra, weil ich von der zeitlosen Optik, ihrer Zuverlässigkeit, dem guten Fahrwerk sowie den kräftigen Bremsen und dem drehfreudigen Motor heute noch genauso begeistert bin wie vor 35 Jahren. Auf meine erste, 1979 neu gekaufte silberne Ultra II LC habe ich inzwischen 31 000 Kilometer draufgefahren.

Herbert Engelhart

Besitzer der Puch Cobra 6 GTL

Ich hatte eine schwere Jugend – ich musste Zündapp fahren, die meines älteren Bruders, träumte aber von einer Cobra 6 GTL. 2010 habe ich schließlich eine Unfall-Cobra, die über 20 Jahre verstaubte, gekauft und akribisch restauriert. Mein Jugendtraum ist etwas verspätet doch wahr geworden.

Hardy Ruff

Besitzer der Yamaha RD 50 DX

Sie ist klein, leicht und begeistert mich mit dem tollen Design. 1977 hatte ich die RD 50 neu gekauft, 1981 verkauft und mein ehemaliges Moped schließlich 2001 wiederentdeckt. Ich musste sie zurückkaufen, und seither fahre ich die RD im kaum veränderten Originalzustand immer wieder gern bei Treffen und 50er-Ausfahrten.



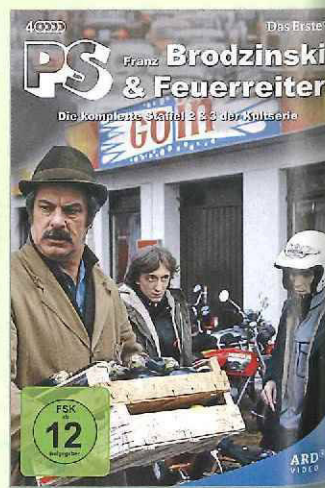
50ER-KULT

Zurück zu den 50ern

Wir waren alle mal 16. Und wer heute Motorrad fährt, Zweiräder sammelt und/oder restauriert hat seine Zweirad-Laufbahn mit großer Wahrscheinlichkeit auf einer 50-Kubik-Maschine begonnen. Im besten Falle nicht auf einem Moped oder Mokick, sondern auf einem ungedrosselten, meist fast 100 km/h schnellen Kleinkrafttrad. Und wer denkt nicht gern an seine Jugend zurück und an die Zeit und die Abenteuer mit den flinken 50ern. Der Trend hält an, sich im fortgeschrittenen Alter und mit dem vielleicht damals fehlenden, heute vorhandenen Geld ein Stück Jugend zurückzuholen oder einstige Träume heute zu verwirklichen. **Der Markt boomt, für top erhaltene oder restaurierte Exemplare werden längst bis zu 3500 Euro oder mehr bezahlt.** Filme und Serien, die das Jugendleben rund um die schnellen Fünfiger zum Inhalt haben, tragen ihren Teil zum Interesse und zum fortschreitenden Kultstatus der Mopeds bei. Der Film „Der Schluchtenflitzer“ beispielsweise ist längst Kult (siehe DVD-Tipp) und das gleichnamige 50er-Treffen im bayerischen Schrobenhausen (Infos: www.schluchtenflitzer-sob.de) mit stetig steigenden Besucherzahlen ebenfalls. Eine gute Einstiegsseite zum Thema mit vielen Links ist z.B. www.die-kleinkrafttrad-ig.de



Andy entflieht dem Alltag und der Perspektivlosigkeit auf seinem Moped. Er findet die wahre Freiheit nur im Sattel seiner Kreidler. Der Kultfilm für alle 50er-Fans. www.schluchtenflitzer-derfilm.de



Die lohnenswerte DVD mit den vier 60-Minuten-Folgen über die militärisch organisierte Moped-Gang Feuerreiter ist ein Muss für jeden 50er-Fan. Der Clou ist die Parastaffel der Gang, bestehend aus neuen „KIM 50“-Fahrzeugen, simpel umgelabelte KTM-Modelle, die im Autohaus Neubert, Dreh- und Angelpunkt der Serie, verkauft werden. www.ardvideo-shop.de



Wer sich einen Überblick über die Markenvielfalt und die Kleinkrafttrad-Geschichte verschaffen und die wichtigsten Daten parat haben will, sollte sich dieses kleine, 128 Seiten starke Büchlein für 9,95 Euro besorgen. www.motorbuch.de

rigen? Und wie schlägt sie sich heute? Der letzte Wechsel auf die grüne Ultra II LC von Georg Wenzl soll's zeigen. Der 51-jährige Flugzeugmechaniker hat sich seinen Traum schon 1979 erfüllt und eine nagelneue silberne Ultra gekauft. Die besitzt er noch immer, hat heute aber die Grüne mitgebracht, die er sich 2010 zusätzlich besorgt hat. „Der Auspuff ist nicht ganz original, deshalb geht sie in der Mitte etwas besser, dreht aber nicht so willig oben raus“, gesteht der Wenzl-Schorsch, wie ihn die anderen meist nennen. Okay, dann mal aufsitzen. Ungewohnt hoch wirkt der Aufbau von Cockpit und Lampenverkleidung. Sportlich hinterm angenehm gekröpften Magura-M-Lenker kauern, die Füße eher weit vorn auf den Rasten platziert zeigt die Hercules schon bald, dass sie zu den Rennern gezählt werden will: Sitzbankpolster und Federelemente machen auf straff, sportliche Härte ist angesagt. Die beiden weit ausladenden Spiegel erlauben sogar gute, praxiserfahrene Sicht nach hinten – gut so, schließlich will ich sehen, wer von hinten angreift. Doch erst mal reihe ich mich ganz hinten ein, will ein bisschen ausprobieren, Bremse, Handling, das Feld hole ich schon wieder ein. Der Sachs-Motor ist zwar der bereits aus der KTM bekannte, doch per Ansaugtrakt und Auspuff anders abgestimmt. So lässt sich die Hercules zwar mit zivilen Drehzahlen anfahren und kommt früher zur Sache, aber nicht so energisch. Auch bei der 6000er-Schwelle, ab der es spürbarer voran geht, wirkt die KTM bissiger und dreht williger über die 8000er-Marke, wo sich die Ultra bereits wieder etwas zäher gibt. Nuancen nur, aber hier zählt jede Feinheit.

Auch das ziehkeilgeschaltete Fünfganggetriebe will mit Nachdruck und Sorgfalt betätigt werden, versöhnt aber dafür mit relativ kurzen Schaltwegen. Jetzt aber Gas, ich muss aufholen. Der Tacho zeigt deutlich über 90 an, wieso komme ich kaum näher? Erst in der Ortschaft bin ich wieder dran, freue mich über das ultimative Handling, wenn ich Kanaldeckel umzirkele. Richtig zackig lenkt die Ultra ein, fast schon nervös die Front, beim Dahinrollen mit den erlaubten 50. Die Doppelscheibenbremse war damals eine Sensation, schon die feuerrote luftgekühlte Ur-Ultra ließ uns deswegen damals sabbernd auf dem Hof des Händlers stehen. Doch sie hält das scheinbar gemachte Versprechen nur bedingt, etwas stumpf spricht sie an und braucht kräftigen Zug am Hebel, um ordentlich zu verzögern. Bei flotten Passabfahrten leistet sie aber hervorragende, verlässliche Arbeit, wie der Wenzl-Schorsch glaubhaft versichert. Ich zweifle nicht daran.

Überhaupt würde ich mir nach so einem Tag am liebsten von jeder 50er ein Exemplar in die Garage stellen. Weil alle, jede auf ihre Weise, die 50er-Jahre wieder lebendig machen und die Zeit zurückdrehen, sobald man im Sattel sitzt. Ein Hoch auf die 50er! □