



Jugendtraum:
Kreidler Super Flory

Ost-Perle:
MZ ES 250



Nr. 6 November/DEZEMBER 2017

Klassik Motorrad

Finden Sie
Ihren Traum-
Klassiker auf
8 Seiten!
Markt!

Deutschland € 5,90

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

MO
SONDERAUSGABE



Braun siegt:
Sachsenring 1971



Design-Ikone:
Suzuki Katana 1100



Rar und günstig:
Ducati Reihentwins

SATTES ROHR
TRIUMPH
DE LUXE 3.H
Baujahr 1938

Endlich erwachsen

Was einst illegal, manch jugendlichem Bastler freilich sch...egal war, bekommt heutzutage sogar den Segen des TÜV

Text und Fotos Frank-Albert Illg

„Wenn ich groß bin“, so hatte dieses Flory einst angekündigt, „werde ich euch alle gnadenlos versägen.“



Rechnerisch würden, um mit einem Mofa auf ebener Strecke und ohne Gegenwind Tempo 25 zu erreichen, 0,6 bis 0,8 PS Höchstleistung aus einem 50er-Einzyylinder-Zweitaktmotor vollauf genügen. Aber wehe, es taucht auch nur eine sanfte Steigung auf. Dann ist schlimmstenfalls Mitstreiten angesagt. Das wollten die meisten deutschen Mofa-Hersteller ihren Kunden ersparen. Mindestens ein volles PS musste es schon sein, und darüber zählte unter den jugendlichen Mofa-Fahrern jedes weitere Zehntel-PS. Es war schließlich ein Riesenunterschied, ob es beispielsweise „nur“ 1,1 oder 1,5 PS waren.

Ab knapp 400 D-Mark war Anfang der 1970er Jahre ein neues Mofa zu haben. Acht Tage Schufterei in den Pflingstferien im örtlichen Sägewerk (Stundenlohn zwei Mark und 50 Pfennig) und dann noch ein dreiwöchiger Ferienjob in der örtlichen Buchbinderei, wo damals die Shell-Atlanten gebunden wurden, brachte dem damals 15-jährigen Autor immerhin drei Mark Stundenlohn. Den Rest für das persönlich im Solo-Werk Maichingen abgeholte Mofa spendierte Mama. Stolz 475 D-Mark hatte das Ding gekostet, wohlgemerkt nach Abzug von ein paar Prozenten Werksrabatt.

Ein Kreidler-Mofa Typ MF4 wäre damals um etwa die Hälfte teurer gewesen. Dafür gab es aber auch ein automatisches Zweiganggetriebe und mit nominell 1,5 PS auch rund 50 Prozent mehr Höchstleistung. Leistung zu zaubern war überhaupt kein Problem. Doch da war die für ein solches Fahrzeug gesetzlich auf 25 km/h limitierte Höchstgeschwindigkeit. Zehn Prozent Toleranz nach oben waren zwar gestattet, trotzdem musste „abgeriegelt“, sprich die Drehzahl irgendwie begrenzt werden.

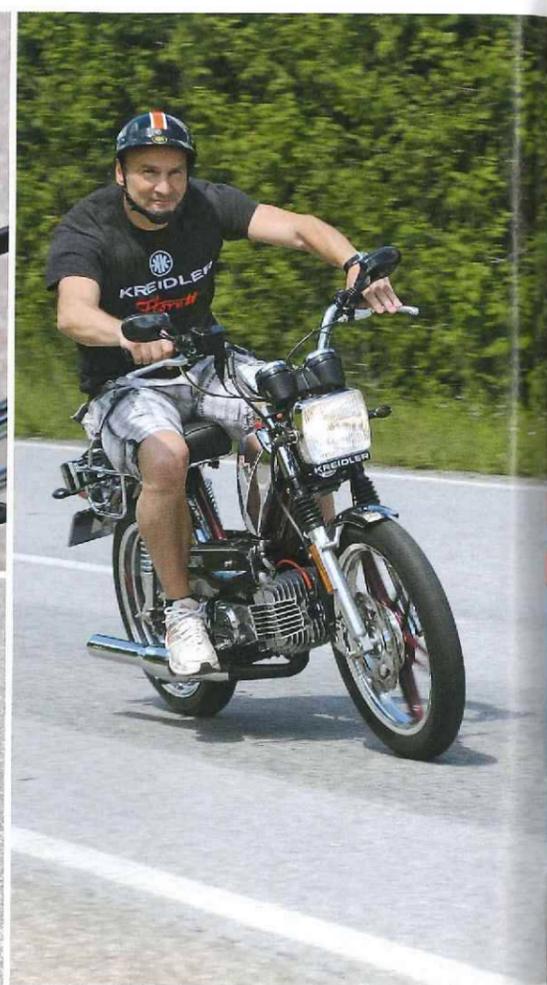
Am einfachsten war, den Auspuff „zuzuschüren“ und dem Vergaser eventuell noch eine größere Hauptdüse zu

verpassen. Ab einer vorbestimmten Drehzahl, die zusammen mit der gewählten Endübersetzung die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit gewährleisten sollte, schien der mit überfettetem Gemisch gefütterte Motor „viertaktend“, wie es die Konstrukteure nennen, wie gegen eine Gummiwand zu laufen. Bis dahin war die Kraft eines Mofa-Motors im unteren Drehzahlbereich mitunter zwar beeindruckend, nicht aber der Kraftstoffverbrauch und im Verhältnis zur Höchstgeschwindigkeit gesehen. Rund andert-

halb Liter pro 100 Kilometer waren es mindestens unter Volllast (und anders wurde ein Mofa auch nie gefahren), gerne auch zwei oder gar fast zweieinhalb Liter. Bei bescheidenen vier oder fünf Litern Fassungsvermögen des Kraftstoffbehälters musste deshalb wöchentlich mindestens zwei- oder dreimal Mischung im Verhältnis 1:25 gezapft werden. Etwa 70 Pfennig kostete der Liter Anfang der 1970er Jahre, die Kugel Eis auch schon 20 oder 30 Pfennig und der Eintritt ins Kino zweifuffzich. Wie schnell waren die fünf D-Mark wöchentliches Taschengeld des Autors und damaligen Gymnasiasten doch weg...

Das Mofa-Geschäft blühte, und die Preise stiegen unaufhaltsam. Rund 1000 D-Mark für ein Luxus-Mofa waren um 1974 üblich, zwei Jahre später waren es bereits rund 1200 D-Mark. Hercules, Kreidler und Zündapp rüsteten gewaltig auf.

Nun hatte der Hersteller aus Stuttgart-Zuffenhausen mit seinem „Flott“ genannten Mofa mit Zweigang-Automatikgetriebe eigentlich alles, was sich ein 15-jähriger Teenager wünschen konnte. Doch Kreidler setzte noch eins drauf. „Flory“ hieß dessen Ende 1976 vorgestelltes Top-Mofa mit (per Drehgriff am linken Lenkerende) hand-



Wenn Christian Fuhrer im Sechsten Vollgas gibt, sind die Nadeln von Tachometer und Drehzahlmesser (Florett RS-Instrument, wie von Kreidler bis 1978 verwendet) am Ende der Skala angelangt. Die (absolut notwendige) Scheibenbremse mit Vier-Kolben-Sattel gibt es bei Kießler Racing



Teleskopgabel (mit gekürzten Standrohren und härteren Federn) von einer 80er Kreidler, Kohlefaser-Folierung der Verkleidungsteile mit Hilfe von Wasser-Transfer-Technik

geschaltetem Dreiganggetriebe und zu haben für knapp 1600 D-Mark.

Im Nachhinein betrachtet könnte das als technischer Overkill gesehen werden. Weshalb dreimal schalten müssen, um auf die gesetzlich limitierte Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h zu beschleunigen? Zumal jeder manuelle Gangwechsel auch Zeit kostet. Manch gut gemachtes Mofa mit simpler Eingang-Automatik hatte nach wenigen Metern bereits ebenso schnell seine zulässige Höchstgeschwindigkeit erreicht, gleichfalls ein Kreidler „Flott“ mit Zweigang-Automatikgetriebe.

Aber ein Dreigang-Mofa war nun mal das Non-Plus-Ultra, und der Konkurrenz blieb mit Beginn der 1980er Jahre nichts anderes übrig, als beim Rüstungs-Wahnsinn nachzuziehen.

Rund 2000 D-Mark wollte Kreidler 1982 für ein Dreigang-Flory haben, mit ein bisschen Luxus (Tachometer, Einmannsitzbank, größerer Scheinwerfer, Edelstahlschutzbleche) waren es gut zehn Prozent mehr.

Das Geld aber saß mittlerweile längst nicht mehr so locker wie noch sechs, acht Jahre zuvor. Trotzdem blieb auch nach dem Konkurs des Herstellers 1983 ein Kreidler Flory für viele Mofa-Neueinsteiger der Traum schlechthin. So auch für Christian Fuhrer, Jahrgang 1967. „Das Geld reichte nicht für eine Flory, selbst als gebrauchtes Exemplar war so ein Kreidler-Mofa für mich unerschwinglich und ich musste mich damals mit einem Hercules-Mofa Prima 55 begnügen“, erzählt er.

Rund vier Jahrzehnte später sollte der gelernte Elektrotechniker sich seine Jugenderinnerungen zurückholen. Bekanntlich entwickelt sich ein Mann in fortgeschrittenem Alter immer stärker in Richtung seiner Jugendzeit – übrigens eine Eigenschaft, um die Männer von Frauen angeblich beneidet werden sollen. Christian Fuhrer erwarb im April 2013 für 3900 Euro ein gebrauchtes Dreigang-Flory-Mofa (Typ MF 23), welches vom Vorbesitzer bereits mit einem Kreidler-Fünfgang-Motor aus einem Florett RS bestückt und als Kraftrad mit 85 km/h als Höchstgeschwindigkeit für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassen worden war.

Christian Fuhrer aber wollte etwas Eigenständiges, ein ganz besonderes Flory

schaffen. Die Teleskopgabel stammt aus einem 80er Kreidler-Leichtkraftrad (Typ LK 800), die Standrohre wurden um sieben Zentimeter gekürzt und die Gabel mit stärkeren Federn bestückt. Der Lenker entspricht dem Flory-Serienteil, rechts vor dem Gasdrehgriff ein Magura-Nachbau-Bremszylinder für die hydraulisch betätigte Scheibenbremse am Vorderrad. Bremsscheibe (Durchmesser 240 Millimeter) und Vier-Kolben-Bremszange waren bei Jürgen Wörner (Kießler Racing) zu haben. Auf den 17-Zoll-Felgen (ebenfalls von Kießler) ist vorn ein 2,75 Zoll breiter, hinten einer mit 90/80 Niederquerschnitt aufgezo-

Die Sitzbank hat ihm der Sattler von Jürgen Wörner neu bezogen. Um Details hat sich Christian Fuhrer dagegen selbst

bemüht. An den Motorverkleidungen hat er die Löcher für die serienmäßigen Halterungen zu gemacht, dann verschliffen und die Folie in so genannter Wasser-Transfertechnik aufgebracht, ebenso die nobel wirkende Lackierung (Glasurit-Farbcode MR080.80).

Kommen wir, was Sie letztendlich wohl am meisten interessieren dürfte, zum Motor dieses Flory. Bei 48 Millimetern Bohrung und 44 Millimetern Hub ergeben sich 79,6 ccm Hubraum. Der Rumpfmotor stammt aus den Niederlanden, wo innerhalb des vertikal geteilten Gehäuses (mit entsprechender Nachbearbeitung der Lagersitze) ein Sechsganggetriebe eingesetzt wird. Den Zylinder hat Christian Fuhrer von Ralf Waldmann bearbeiten lassen, inklusive

Anpassung des PWK-Vergasers (28 Millimeter Durchlassweite) samt Einlass-Membranventil und Waldmann-Auspuff. Heraus gekommen sind beachtliche 19 PS, die zwischen 12 500 und 13 000/min als Höchstleistung anstehen und dank des Sechsganggetriebes auch jederzeit ohne Anschlussverlust abrufbar sind. Tempo 120 mit einem Kreidler Flory, also fast fünfmal so schnell, wie ursprünglich erlaubt, ist überhaupt kein Problem – und das zudem noch völlig legal. Das ist freilich noch längst nicht das Ende der Fahnenstange. Gut 20 PS Höchstleistung sind, bei entsprechender Hubraumvergrößerung und darauf abgestimmtem Vergaser und Auspuff, aus einem Kreidler-Motor mittlerweile heraus zu kitzeln. □



Die breiten Leichtmetall-Felgenreife gibt es auch bei Kießler Racing. „RW“ am Auspuffende steht für „Ralf Waldmann“



Das Leistungsgewicht dieses Flory liegt bei nicht einmal fünf kg/PS und damit etwa auf dem selben Level wie manche Harley-Davidson