

Oldtimer PRAXIS

DAS SONNEN-MAGAZIN

Juli
7/2018
€ 2,70



› Autotechnik im Detail:
Der MG-XPAG-Motor



Die große Freiheit

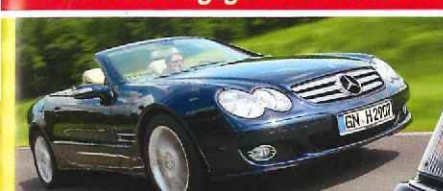
› Der Sonne entgegen: Ford-FK-Womo

Alles dreht sich

› Sie sind auf der Suche nach einer Hobby-Drehbank? Da hätten wir ein paar Tipps!

Auf Nummer sicher

› Bevor die Fuhre abraucht: Sicherungen nachrüsten, Sicherungskästen optimieren



In Reichweite

› Oberklasse: Mercedes R 230



Erster Versuch

› Betreutes Schrauben: Alfa Duetto



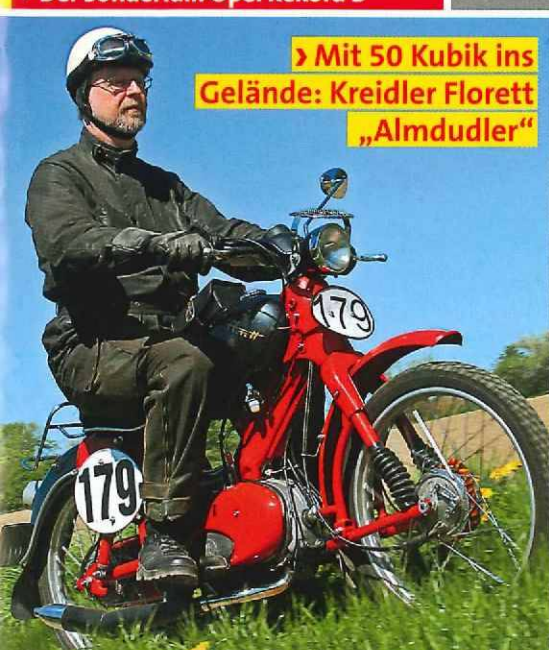
Übergangsmodell

› Der Sonderfall: Opel Rekord B



Bertones Burg

VOLVO 262 C



› Mit 50 Kubik ins Gelände: Kreidler Florett „Almdudler“



Seziert

› Der Motor der Münch 4 im Detail

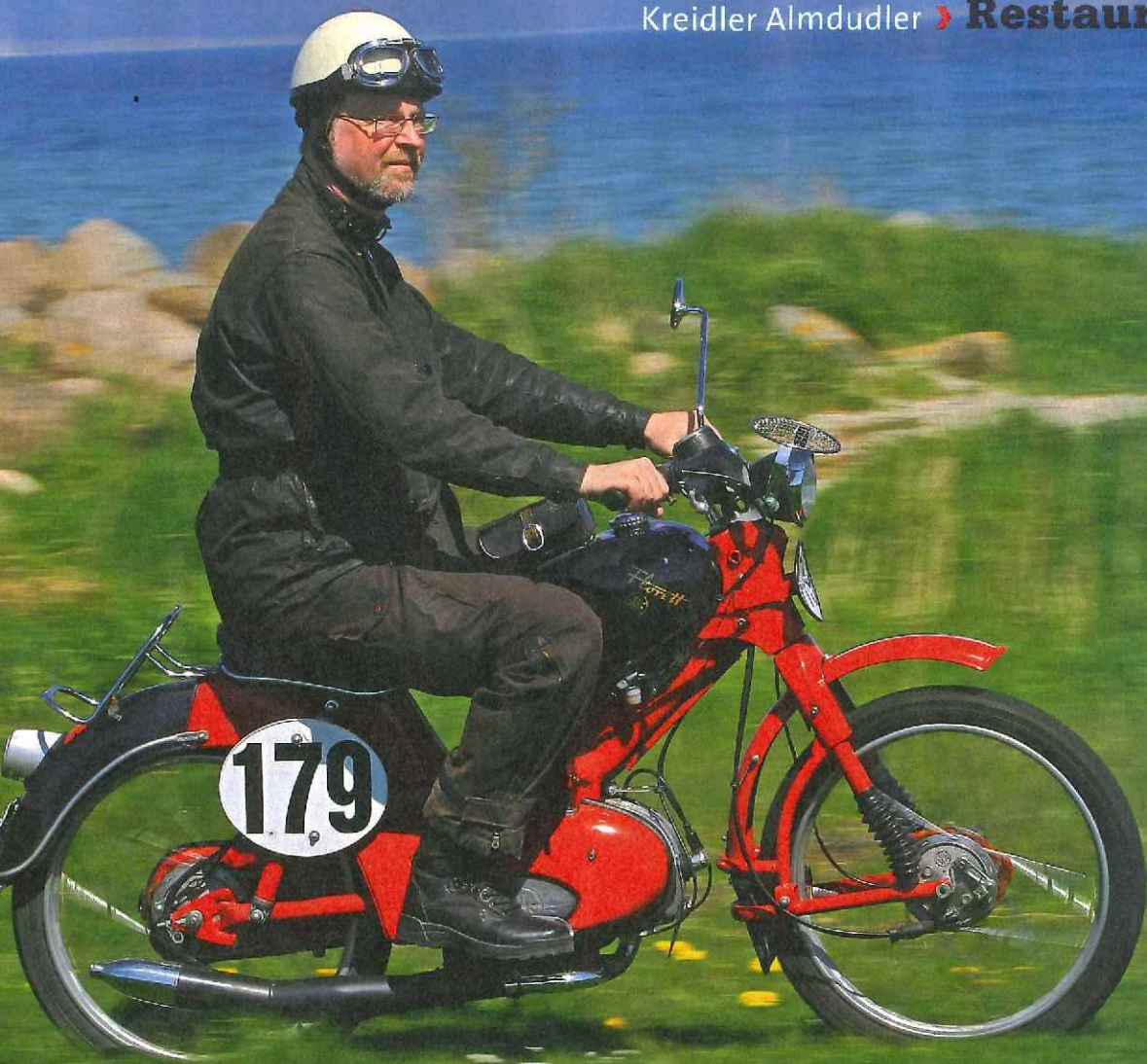


Einzylinder-Traum

› Erfahrungen: Gilera Saturno



411991181102709 07
4018
AT € 3,00
CH CHF 4,30
NL € 3,30
BE/LU € 3,20
FR € 3,40
ES/IT € 3,50
GR € 3,80
SI € 3,90
FI € 4,10
CZ CZK 125
DK DKK 30,-
HU HUF 1180
SE SEK 49



AUF ABWEGEN

Almdudler wurden die **Geländesport-Kreidler** auf Basis der Eiertank-Florett. 1959 hatten sie ihre ersten großen Auftritte – wir präsentieren eine Ur-Version!

ir vom Sport“,
 Klacks“ Leverkus
 im Mittelpunkt
 frufs standen die
 n der 50-Kubik-
 nge Zeit waren
 n Dingern als hilfs-
 rte Fahrräder
 worden, was der
 Journalist nicht so
 nnehmen mochte.
 eten die Maschinen
 psglasklasse

Das Telefon klingelte irgend-
 wann Mitte 1999: „Moin
 Frank! Hier steht 'ne alte Eiertank.
 Die sieht irgendwie komisch aus,
 und du kommst doch bald hier run-
 ter. Willst Du dir die nicht mal anguck-
 en?“ Frank Stegemann wollte. Und
 stieß irgendwo im Bayrischen auf
 Kreidler-Fragmente, die sich ein paar
 junge Burschen für ein bisschen
 Spaß auf dem dem Stoppelacker zu-
 recht bauen wollten. Was er da vor
 sich hatte, erkannte Frank damals





3,6 PS und Hand-schaltung klingen nicht überwältigend – dank der Summe ihrer Eigenschaften schlug sich das flinke Florett im Gelände aber hervorragend!

Die Motorverblechung entspricht der Serie, ist aber zusätzlich mit einem umlaufenden Gummi abgedichtet. Auch der Vergaser ist extra spritzwassergeschützt



Als einziges größeres Bauteil deutlich anders als am Original: Der Auspufftopf entstammt einer Kreidler Mustang

ließ Frank stutzen, wie er erklärt: „Das hintere Schutzblech war gekürzt. Aber nicht einfach hinten abgesägt, wie es tausendfach passierte, um dem Gerät einen sportiven Touch zu verleihen, sondern vorne. Und zwar so sauber, dass es sich leicht gekippt perfekt an den Pressstahlrahmen schrauben ließ, so als wäre es immer so gewesen. Da hat sich einer was bei gedacht, ahnte ich, und tauschte die Fragmente gegen ein Mopedblech, das besser zu den Plänen der Jungs passte. Zu Hause hab' ich die Brocken dann in die hinterste Scheunenecke gestellt – 15 Jahre lang, bis 2014.“

Es waren 15 Jahre, in denen nichts Handgreifliches geschah, in denen Frank aber die Fährte aufnahm. Rudolf Scheidt aus Dortmund, Kreidler-Experte und Besitzer der Produktionslisten, konnte anhand der Fahrgestellnummer feststellen, dass die am 22. April 1959 gebaute Maschine am 23. April in die Sportabteilung des Werks überstellt wurde. Sechs Maschinen wurden dort in diesen Tagen

für den Start bei der Dreitages-Geländefahrt in Isny vorbereitet, drei für Werks- und drei für Privatfahrer. Mehr handfeste Informationen? Fehlanzeige. Aber Frank, der sich in Sachen Kreidler als Historiker betrachtet und die Internetseite www.kreidler-museum.de aufgebaut hat, sammelte in den folgenden Jahren mehr und mehr Bildmaterial der sechs 1959er GS-Kreidler, um die Identität seiner Maschine zu klären.

Seine Rohrschwinge war ganz offensichtlich ein GS-Teil, an den Federbeinen fanden sich Spuren der Startnummernhalter, am Tank Schweißpunktreste, die offensichtlich von den nachträglich angebrachten Ösen für die Riemen der kleinen Werkzeugtasche stammten. Obwohl rund 50 Jahre ins Land gegangen waren, konnte Kreidler-Motorsport-Legende Hans-Georg Anscheidt mit Erinnerungen weiterhelfen, und am Ende kristallisierte sich heraus, dass eine hohe Wahrscheinlichkeit bestand, dass es Frank mit jener Maschine zu tun hatte, mit der Oswald Dietrich 1959 mit

Startnummer 179 in Isny angetreten war. Von der hatte Frank wiederum reichlich Bildmaterial, womit klar war, in welche Richtung die Sache gehen würde. Irgendwann

Irgendwann war dann schließlich Anfang 2014. Aus einer Laune heraus hatte er seine Teilnahme an einer kleinen Veranstaltung im Mai beschlossen. Ein knappes Vierteljahr blieb bis dahin, also ging es ziemlich forciert voran. Im Regal hatte unser Schrauber einen handgeschalteten Dreigangmotor liegen, neueren Datums zwar, von einer Schweizer Maschine stammend und somit schon mit einem nikasilbeschichteten Zylinder und verstärkter Schaltung ausgestattet, aber äußerlich kaum vom 1959er Aggegat zu unterscheiden. Leistung: 3,6 PS. Der Blechpressrahmen – ab Werk für den Sporteinsatz im Inneren verstärkt – hatte Rost, Risse, diverse unnötige Bohrlöcher und wollte gerichtet und geschweißt sein. Auch die vordere Rohrschwinge machte Arbeit, aber ansonsten half natürlich die Nähe der Werksmaschi-



Der Besitzer

Frank Stegemann (53) lebt in der Nähe Flensburgs, ist Fahrzeugtechnik-Ingenieur und hat sich der Marke Kreidler verschrieben, seit er 1980 eine aus dem Fundbüro ausgelöste Eiertank-Kreidler innerhalb einer Woche verheizte... Mittlerweile betreibt er das Hobby mit etwas mehr Ernsthaftigkeit – und auch die sehr informative Internetseite www.kreidler-museum.de

Das Werkstattalbum



Sieht irgendwie anders aus: Im gezeigten Zustand fand Frank das GS-Maschinchen



Gerissen, verrostet, verbohrt, verzogen: Am Rahmen wartete Arbeit – aber er trug eine ausgesprochen interessante Fahrgestellnummer!



Florett Geländesport > Restauriert

Eine Eiertank-Restaurierung ist grundsätzlich kein Hexenwerk. Viel Mühe machte freilich das Nachempfinden der einstigen GS-Modifikationen, die dank historischem Fotomaterial nachzuvollziehen waren



TECHNISCHE DATEN

Kreidler Florett Geländesport 1959

Motor: Einzylinder-Zweitakter, gebläsegekühlt, schlitzgesteuert, Schwunghelmagnetzündung, Mischungsschmierung 1:25, Dreigang-Klauengetriebe

Hubraum: 49 ccm (B x H: 40 x 39,5 mm)

PS bei U/min: ca. 3,6 bei 6000

Fahrwerk: Pressschalenrahmen, Rohrgabel mit Langschwinge u. Reibungsdämpfung vorn, hydraulisch gedämpfte Langschwinge hinten, 19-Zoll-Räder

Leergewicht: ca. 70 kg

Vmax: ca. 65 km/h

Stückzahl: sechs



Restauriert > Kreidler Florett Geländesport

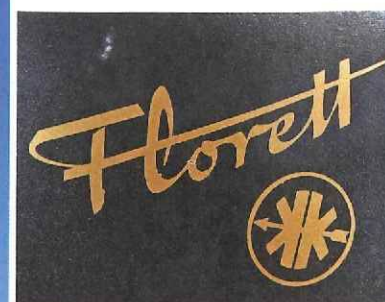
„Macht das Gelände-Florett auf der Straße schon Spaß, abseits davon wird die Fahrerei zur hellen Freude. Der leistungsfähige Motor und das ausgezeichnete Fahrgestell gehen hier Hand in Hand“

Krafttrad Sport und Technik 11/1959

ne zum Serienmodell. Tank, Scheinwerfer, Elektrik, Einmannsitzbank, Ständer- und Fußrastenunterbau, die hintere Schwinge, die 19-Zoll-Räder samt Naben und Bremsen – das alles war bekanntes Terrain. Wer genauer hinguckt, entdeckt aber natürlich zahlreiche Modifikationen, die Frank dank seiner Recherche nun nachvollziehen konnte. Auffällig ist beispielsweise die zusätzliche Gummiabdichtung der Motorverklebung gegen Spritzwasser, die Motorschutzplatte und auch der geänderte Kettenkasten. In der Serie war er zweiteilig ausgeführt (Vorder- und Rückseite), an der GS-Maschine lässt sich außerdem das Hinterteil separat demontieren, um einfach Zugriff aufs Kettenrad zu haben. Die Kettenspannung wird nicht über Kurvenexzenter, sondern über Gewindestücke justiert und die Radachsen haben Knebel, die den werkzeuglosen, schnellen Radausbau erlauben. Brems- und Gaszüge sind

doppelt verlegt und der Vergaser unter der rechten Motorverkleidung ist zusätzlich mit einer großen Gummihülle verkleidet.

Der Nachbau dieser Lösungen von einst geriet viel arbeitsintensiver, als es auf den ersten Blick scheint, wenn man neben der kleinen Maschine steht. „Den Lenker ließ die Sportabteilung original, allerdings wurde er damals mit Hilfe anderer Griffe effektiv verbreitert“, erklärt unser Kreidler-Enthusiast. „Den entsprechenden Magura-Schaltgriff Dreigang-Motorradausführung hatte ich im Regal – er ist extrem rar und sehr gesucht. Den dazu passenden Schnellgasgriff konnte ich zum Glück auftreiben. Die kleine Werkzeugtasche ist nachgefertigt ebenso wie das Schutzgitter vorm Scheinwerfer. Die Lenkerverkleidung ist wiederum ein modifiziertes Serienteil, aber der Tacho, der bei den GS-Versionen darin steckte, hatte einen Tageskilometerzähler. Jeder,



Bemerkenswerter Aufwand: Der hintere Teil des Kettenkastens lässt sich separat demontieren, die Kettenspannung wird über Gewinde eingestellt, der Radausbau ist ohne Werkzeug möglich – alles so, wie es die alten Fotos zeigten!

Die ganze 1959er Familie vereint: Frank und seine Partnerin Nicola besitzen neben dem Almdudler auch eine Serienmaschine und einen Kreidler-Moto-Cup-Straßenrenner desselben Jahrgangs



der ein Original exemplar übrig hatte, wollte es in Gold aufgewogen wissen, also habe ich ein Standard-Teil montiert. Inzwischen habe ich aber herausgefunden, dass Jawa für Exportmärkte eben einen solchen Tacho mit Tageskilometerzählwerk verbaute, in Tschechien bekannt als Schweden-Tacho. Und der wird heute nachgebaut... Mittlerweile habe ich das Repro im Regal und werde es demnächst montieren.“

Die einst in der Sportabteilung aufgebauten Maschinen unterschieden sich nach Franks Wissen in diversen kleinen Details, auch je nach Gusto der Fahrer. Er ist sich aber einigermaßen sicher, nah an dem Zustand zu sein, in dem Startnummer 179 in Isny auf die Strecke ging – mit einer Ausnahme: dem Auspuff. Hintergrund: Mit dem Serienauspuff, der auf den Bildern zu sehen ist, lief das Gelände-Florett nicht ordentlich. Der Topf einer späteren Kreidler Mustang mit abgewinkeltem Endstück funktionierte deutlich besser und tut deshalb heute Dienst, was der Historiker Frank fast entschuldigend mit Worten erklärt, die von „Klacks“ Leverkus stammen könnten: „Wenn Dietrich den Auspuff gehabt hätte, hätte er ihn montiert. Denn wir reden hier ja schließlich vom Sport.“

Text: L. Rosenbrock / Fotos: S. Traub

AUS DEN GESCHICHTSBÜCHERN

Der Stellenwert der mehrtägigen Geländefahrten...

...war in den Fünzigern und frühen Sechzigern viel höher, als es heute vorstellbar ist. Erfolgreiche Maschinen bewiesen nicht nur Leistungsstärke sondern vor allem Nehmerqualitäten, die sie auch für den Alltagseinsatz prädestinierten. Entsprechend groß war das Aufsehen, dass die Kreidler durch ihren Auftritt bei der schweren Dreitagefahrt in Isny erregten, bei der erstmals eine 50-Kubik-Klasse ausgeschrieben war. Zehn Maschinen traten in der Schnaps-glasklasse an. Drei Gritzner-Kaiser und eine Puch fielen aus, sechs Kreidler kamen durch...

Die Zeitschrift **Krafttrad Sport und Technik** blickte in Ausgabe 1/1959 auf Isny und die gesamte Saison zurück – mit Worten, die Ermessen lassen, wie gut sich die kleinen Kisten aus Kornwestheim schlugen: „Blickt man auf die GS-Saison 1959 zurück, so kann man sagen: Es war ein turbulentes Jahr. Es gab Sensationen und Sensationchen. BMW wurde in seiner Klasse geschlagen. Hercules brachte Leben in die fast vergessene 100er Klasse, und DKW bekam trotz allem Aufwand kein Bein auf die Erde. Dennoch wird man, wenn man nach dem Knüller der Saison gefragt wird, auf die Floretts verweisen. Bei der Dreitagefahrt und den Trial-Pokal-Läufen standen die Heckenspringer aus Stuttgart nicht nur ihren Mann, sie zeigten sogar stärkeren Maschinen die Zähne. Bald war die Mär vom Wundermotorrad in aller Munde. (...) Da wir von Berufs wegen nicht an Wunder glauben dürfen, bemühten wir uns um eine Testmaschine. (...) Tatsächlich ist es erstaunlich, wie munter das Motörchen loslegt. (...) Wo andere vorsichtig zu Werke gehen müssen, kann man mit der Kreidler durchbohren. (...) Es kann kommen, was will, Lenkung und Fahrgestell bleiben ruhig. (...) Man fragt sich: Was hält länger, die Maschine oder die Steine?“

