

Peter Faigle

80ccm

Die Kleinkraftrad IG

Die Kleinkraftrad IG
www.die-kleinkraftrad-ig.de

Peter Faigle (mbX-MAN)
peterfaigle@web.de

Alle Rechte vorbehalten
© Die Kleinkraftrad IG



II. Auflage, August 2016

Dieses Buch ist meiner Hobbyheimat, der Kleinkraftrad IG, dem Inspiratoren-Team der Zeitreisen Herrieden, meiner spanischen Frankenstein-MTX 75 R, ihrer kolbenhungrigen Schwester NSR 75 R und der MBX 125 F auf Steroide gewidmet. Ihr habt mir in guten als auch in schlechten Zeiten geholfen, Vergangenes erneut ins Gedächtnis zu rufen und wieder zu erleben. Ohne euer subtiles Fordern nach Drehzahlen und der echten Wahrheit, hätte ich „80ccm“ bis heute noch nicht fertig.

Danke, ihr seid die Besten!

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	8
Ausgangslage. 1978	11
„Joggl T.‘s Fahrstil“	14
Die neue 80er-Klasse feierte Premiere. 1980/1981	15
„Florian P. schmierte ab“	19
Warum keine 80 ccm-Viertakter? 1981	21
„Jürgen T.‘s NSU Damenfahrrad schaffte 80 km/h“	25
Die Modellvielfalt explodierte und Kreidler verschwand. 1981/1982	28
„Heiko P.‘s Wurst-Flory“	30
80er auf Drehzahl gebracht. 1981	32
„Wo ist Udo R.‘s Motor hin?“	36
Die 80er wurde gesellschaftsfähig. 1981	38
„Der-mit-der-Schwarz-gelben-MTX-mit‘m-110-Kubik-Satz“	44
Deutsche 80er, so jung und schon vom Aussterben bedroht. 1982	47
78, 79, 80, Test, Test, Test. 1982	50
„Thomas U‘s Amphi-80er“	55
Die schöne Welt der 80er-Werbung. 1982	56
„Mathias W‘s Verfolgungsjagd“	63
Das Jahr nach dem Rekordjahr. 1983	64

Inhaltsverzeichnis

<i>„Roland N., das Fluchttier“</i>	66
Nicht als Sportler geboren, aber dazu gemacht. 1983	67
<i>„Der Barry Sheen in Ralf K.“</i>	74
Verkleidungen, Gepäckträger, Auspuffe, Koffer... 1983	75
Legal frisieren. 80er zum Aufrüsten. 1983	80
<i>„Lars D. 's Gedanken an der Zweitaktzapfsäule“</i>	85
Neidisch auf die Nachbarn. 1983	87
<i>„Marcel F., die Spinne im Netz der Rad- und Feldwege“</i>	89
Vom aufgeblasenen Moped zum 80 ccm-Motorrad. 1984	91
<i>„Peter F. kannte seinen Schutzengel“</i>	97
Die kleine Schnelle nimmt endgültig Abschied. 1984	99
Graue 70er-Statisten aus der DDR. 1984	101
<i>„Uwe Ö. 's Schwester“</i>	104
Der Höhepunkt der 80er. 1985	105
Mit der 80er auf Reisen. 1985	108
<i>„Mathias und Jens in Bella Italia“</i>	111
Massenrückzug vom deutschen Markt. 1986	113
<i>„Rainer M. war Oma's Liebling“</i>	116
Die Evolution der 80er, die keiner bemerkte. 1986	118

Inhaltsverzeichnis

„ <i>Schnorrer Rudi G.</i> “	120
Mokick schlug 80er. 1987	121
80er schlug Mokick. 1987	124
„ <i>Michael E. 's Ideenwerkstatt</i> “	126
Wer hatte nun der deutschen 80er das Genick gebrochen? 1989	127
„ <i>Peter F. 's Thermounterhose</i> “	132
... dann waren's nur noch vier 80er. 1989	133
Die letzten 80er bissen die Hunde. 1992	135
„ <i>Unkontrollierte Gruppenausritte in die Botanik</i> “	138
Die lahme 80er war tot, lang lebe die lahme 125er. 1997	140
„ <i>Thomas L. war durch und durch Schwabe</i> “	143
Endlich 120 km/h mit 16, leider nur im Viertakt. 2013	144
„ <i>Hans S. 's täglicher Ritt auf der Kanonenkugel</i> “	146
Die 80er ist zurück, als Klassiker. 2014 - heute	149
„ <i>Sina Trabb ist tot</i> “	156

Vorwort

„80ccm“ befasst sich mit der Klasse der Leichtkrafträder bis 80 ccm. Inhaltlich wird kurz auf deren Vorgängerin, die große 50er, und am Ende auf deren Nachfolgerin, die 125er eingegangen. Der Hauptteil beschreibt die Entstehung, die Hochzeit und den Niedergang des Leichtkraftrades in den 1980ern und 1990ern. Abgeschmeckt wird „80ccm“ durch Anekdoten aus der Zeit des Autors, als dieser zu Beginn noch wohlgezogen auf seiner Vespa PX 80 E Lusso dahinpopperte und später zunehmend



unkontrollierter auf diversen Kreidler umherkreischte.



Die Namen der Personen in den Anekdoten sind frei erfunden. Die Handlungen der Anekdoten nicht, sie stammen aus dem Hippocampus des Autors. Sollte hier das Gefühl entstehen, dass Persönlichkeitsrechte verletzt werden, so möchte ich mich dafür entschuldigen. Jedoch bin ich der Überzeugung, dass der Unterhaltungswert die eine oder andere Peinlichkeit überwiegt. Es wäre doch zu schade, wenn diese Geschichten irgendwann in Vergessenheit geraten würden. „80ccm“ erhebt keinerlei empirische Ansprüche. Daher können genannte Zahlen, Bezeichnungen oder Behauptungen unter Umständen ein bisschen (aber nicht viel) von der absoluten Realität abweichen. Die Gründe dafür sind einfach: „80ccm“ basiert auf Restemotionen, wilden Schätzungen, vergilbten Motorradzeitschriften und natürlich auf verklärten Erinnerungen aus der Jugend. Ein Fachbuch oder Typenkompass, gäh, ist dieses Buch definitiv nicht.

Um Verwirrung vorzubeugen soll an dieser Stelle geklärt werden, welche Wortpaarungen in „80ccm“ synonym verwendet werden:

Mofa = Motorfahrrad = < 50 ccm / 25 km/h

Mokick/Moped = < 50 ccm / 40 - 50 km/h

Große 50er = Kleinkraftrad = KKR = < 50 ccm / 85+ km/h

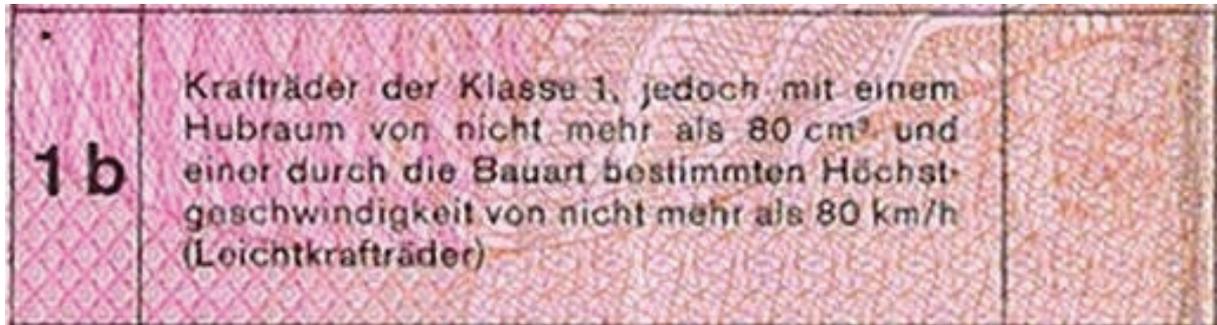
80er = Leichtkraftrad = LKR = < 80 ccm / 80 km/h

125er = < 125 ccm / 80 - 120 km/h

Zu guter Letzt möchte ich noch ein wirkungsvolles Balsam (www.die-kleinkraftrad-ig.de) für die Seelen derjenigen empfehlen, die beim Lesen das Gefühl haben, in ihrer Jugend etwas Grundlegendes versäumt zu haben. „Die Kleinkraftrad IG“ tut aber auch denjenigen gut, die seit ihrem sechszehnten Lebensjahr mit Inbrunst in der gleichen Zeitblase leben (wo ist eigentlich die Zweitaktzapfsäule hin?). Und denen, die unter dem 80 km/h-Regime posttraumatisiert wurden, kann ich deren überaus heilsame flotte Gruppentherapieausfahrten empfehlen.



Ausgangslage. 1978



Die Kleinkrafträder (bis 50 ccm und maximal 6,25 PS ohne Geschwindigkeitsbeschränkung), damals fahrbar ab 16 mit Führerscheinklasse 4, terrorisierten die deutschen Straßen. Zündapp KS 50, Kreidler Florett RS, Hercules Ultra 50 ... kreischten infernal mit serienmäßigen ca. 90 km/h über die Landstraßen. Und unter optimalen Bedingungen (Rückenwind, liegender Fahrer, sauerstoffreiche Sommernacht ...) konnten sie tatsächlich skandalöse 100 km/h erreichen. Die Rebellion der hormondurchtränkten Jugend gegen die elterlichen und konservativen Nachkriegskinder in ihren lahmen VW Käfer, Renault 4 oder Mercedes /8 Diesel, konnte so sehr erfolgreich vorangetrieben werden. 80% des Marktes der Kleinkrafträder waren unter den deutschen und österreichischen Herstellern aufgeteilt, der Rest ging an die Italiener und die Japaner. Die Zahl der Neuzulassungen lag bei gesunden 19.871 Kleinkrafträdern. Ausgerechnet diese Kategorie von herzerfrischenden kleinen Feuerwerkskörpern auf zwei Rädern geriet von allen Seiten unter Beschuss:

- Das Bundes-Umweltministerium bemerkte nämlich, dass die Kleinkrafträder von der Lärmentwicklung her ein „besonderes Ärgernis“

seien. Augenzeugen berichteten ferner, dass zudem fast jeder zweite Auspuff verändert (Flöte raus, Prallbleche durchbohrt, Rennauspuff ...) gewesen war.

- Die Statistiker der Versicherer eröffneten, dass von 1000 Kleinkraftrad-Fahrern jährlich 300 in Unfälle verwickelt waren. Also entweder du, er oder ich.
- Unfallforscher ermittelten, dass Zweiradfahrer ein bis zu 45 Mal höheres Risiko als Autofahrer tragen, verletzt oder getötet zu werden.

Auf diesem Nährboden wuchs die 80 ccm-Höchstleistung-bis-6000-U/min-80 km/h-Regelung heran, durch die das Verkehrs-Ministerium dem hochjaulenden 50 ccm-Motor mit seinem aufregenden Rennmotor-Charakter, den Garaus machen wollte. Wie die Beamten auf die 80er-Formel kamen, lässt sich nur schwer nachvollziehen. Jedenfalls war sie bereits 1978 seitens des Verkehrsministeriums beschlossene Sache. Warum dann noch im gleichen Jahr mit einer zweijährigen Untersuchung (Ziel: Definition des optimalen Hubraums für das erheblich geräuschreduzierte Kleinkraftrad der Zukunft) durch das Berliner Bundes-Umweltamt (Kosten 400.000 DM) und Zündapp (Kosten 600.000 DM, die Testmaschinen hatten wassergekühlte 50, 80, 100 und 125 ccm-Motoren) begonnen wurde, bleibt rätselhaft. Auch ohne die Ergebnisse dieser Studie erahnte die Motorradpresse schon früh die Absurdität der 80er-Formel. Und prognostizierte, dass solch eine Regelung zwar ein paar Dezibel wegnehmen, aber niemals zur Reduzierung des Unfallrisikos beitragen würde.

Auf Nutzerseite bezeichneten 16-17-jährige Führerscheininhaber die geplante Neuregelung spontan als „Quatsch“.

Nichts desto trotz feierte 1980 die neue 80er-Klasse Premiere und quälte tapfer die deutsche Jugend fast bis zur Jahrtausendwende. Als böser Geist durfte sie sogar noch bis Ende 2012 weiter spuken. Danke liebe Politik, für dieses lausige und hoppladihopp verabschiedete Gesetz, dem ein viel zu langes Leben beschert war.



Michi mochte Tattoos auf seinen Armen, und auf dem Asphalt.

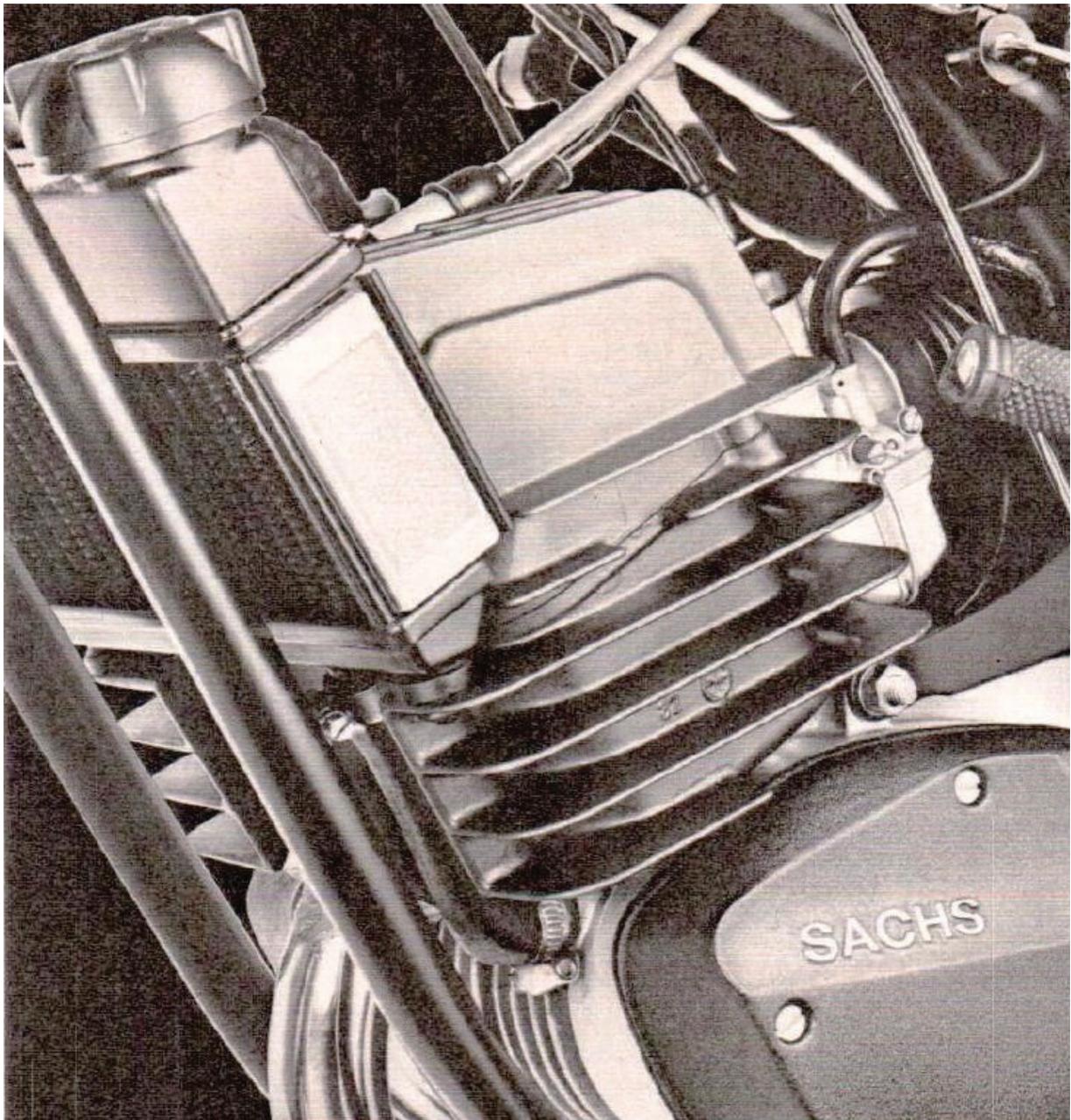
„Joggl T.‘s Fahrstil“

Minus 3° C, 7.30 Uhr, HL-Markt, da wo die Einkaufswagen stehen. Die Clique steht Marlboro rauchend neben ihren aufgereihten Leichtkrafträdern: Umlackierte Zündapp KS 80 mit Cuppini-Lenker, nagelneue Suzuki RG 80 Gamma, schlammverkrustete Yamaha DT 80 LC/2, Popper-Vespa PX 80 mit weißer Rückenlehne ... Nun der allmorgendliche Auftritt von Joggl T.: Den kernigen Sound seiner Hercules Ultra 80 (mit schnittiger MBV Vollverkleidung) hörte man in 150 Meter Entfernung, sobald er in die Hauptstraße, die zum HL-Markt führte, einbog. Los ging das Schauspiel: 2. Gang bis 8000 U/min, 3 Gang bis 7000 U/min, 4. Gang bis 6000 U/min und dann voll in die Doppel-Eisen, um nicht in der 180° Einfahrt zum HL-Markt abzuschmieren. Wichtiges Nebendetail an Joggl T.‘s Fahrstil war der Lederblouson mit grundsätzlich hochgekrempeelten Ärmeln. Zweitwichtigstes Nebendetail war die halbjährlich (im Winter vierteljährlich) wechselnde Farbe seiner Hercules Ultra. Zufall oder auch nicht, immer wenn Joggl T. hinkte oder einen Verband trug, glänzte die Ultra kurz darauf in einer neuen Lackierung. Wir vermuteten, dass die Zahl der verschiedenen Farben aus der Anzahl seiner Crashes hervorging. Daraus entstammte dann auch der Joke: „Warum wird deine Ultra eigentlich immer langsamer? Wegen der vielen Lackschichten, die wiegen inzwischen schon ein paar Kilo. Hahaha.“

Die neue 80er-Klasse feierte Premiere. 1980/1981

Ab 01.01.1981 war es erstmals 16-Jährigen erlaubt mit Zweirädern zu fahren, die mehr als 50 ccm aber höchstens 80 ccm hatten. Das alles war durch die neue Führerscheinklasse 1b geregelt, welche die alte Fahrerlaubnis Klasse 4 ablöste. Ab dann war zusätzlich zur theoretischen Prüfung eine praktische Prüfung notwendig, die empfehlenswerte Fahrstunden in einer Fahrschule voraussetzte. Die Euphorie über fast 30 ccm Mehrhubraum wurde allerdings durch den Buchstaben „b“ in 1b, der für „beschränkt“ stand, gleich wieder eingebremst. Wollte man doch das Aufkommen des bis dahin herrschenden Geschwindigkeits- und Lärmwahnsinnchens von Anfang an ersticken. Sollten doch die Unfallzahlen zurückgehen, und nicht auf gleichem Niveau nur mit anderen Fahrzeugen gehalten werden. Was bedeutete: Kein Grand-Prix-Feeling bei kreischenden 100 km/h mehr für die Hormonmeute, sondern ein grausames (Anti-Zweitakt-)Gesetz, das Jugendlichen zu besseren Verkehrsteilnehmern erziehen wollte. Und zwar schrieb es vor, dass die maximale Motorleistung spätestens bei 6000 U/min erreicht sein musste. Zudem durften die 80er maximal 80 km/h (+ 5% gesetzlich zulässiger Toleranz = 84 km/h) schnell sein. Die dafür notwendigen zahmen, oder weniger optimistisch formuliert, verkorksten Steuerzeiten lieferten einen fast linearen und niedrigdrehzahligen Leistungs- und Drehmomentverlauf, eine angenehme Geräuschkulisse und die vordefinierte Höchstgeschwindigkeit. Was musste das für ein Graus für den Zweitaktmotor gewesen sein, dessen Motorenkonzept gerade durch immer höhere Leistung bei immer höheren Drehzahlen seit Jahrzehnten den Rennsport dominierte. Hinzu kam, dass das Befreien der 80er-Motoren von den

Drosselungen schwieriger war als bisher, denn die für die Geschwindigkeit verantwortlichen Bauteile wie Vergaser, Auspuff, Zylinder, Ritzel oder Kettenrad hatten Typennummern mit Zahlen eingepreßt, die auch wieder auf einem Blechschildchen, das separat am Leichtkraftrad befestigt war, eingeschlagen waren. Dadurch konnte die Polizei gleich an Ort und Stelle auch ohne Erfahrungswissen, Listen oder TÜV-Untersuchungen Tuningmaßnahmen feststellen.



Dieser Motor und sein luftgekühlter Bruder wurden in alle 80er eingebaut, die nicht bei Drei einen eigenen Motor hatten. Sachs war daher der größte Motoren-Konfektionär der 80er Klasse.

Einziges Wermutstropfen der neuen Unterklasse der Führerscheinklasse 1 war, dass man nach zweijährigem Besitz die Führerscheinklasse "1a" (27 PS) erleichtert erlangen konnte. Es war lediglich eine erfolgreich absolvierte praktische Prüfung notwendig.

Die deutschen und österreichischen Hersteller jedenfalls freuten sich diebisch über diese neue Führerscheinklasse und sahen ihre Dominanz auch in der neuen FSK 1b weiterhin gesichert. Sie hofften, dass es sich auch zukünftig für die Japaner und Italiener nicht wirklich lohnen würde, deren Mokicks auf 80 ccm hoch oder ihre 125 ccm-Modelle auf 80 ccm herunter zu trimmen. Die Hoffnungen wurden jedoch nicht erfüllt, da die steil ansteigenden 80er-Zulassungszahlen lohnende Geschäfte versprachen.

Mehr Kubik. Mehr PS. Mehr Pep. **Mehr Spaß: Die 80er**



Denn für den hohen Preis einer deutschen 80er (z. B. Zündapp KS 80 Super 4795,- DM) konnte eine Menge Konfektionsware gestrickt werden, wie sich nur wenig später bewahrheitete. Bereits 1981 bekam man für 4800,- DM doppelt so viel japanische Ware: Eine nigelnagelneue DT 80 plus Honda MB 80 (letztere scherte sich übriges nicht um die gesetzlichen Vorgaben und erreichte ihre 8,4 PS bei schwindelerregenden 6600 U/min). Eine neue Top-27-PS-Maschine vom Schlage einer zweizylindrigen Honda CB 450 N oder sogar eine neue Vierzylinder Kawasaki mit 650 ccm (1979er-Lagerbestand von Hein Gericke) kosteten ebenso 4800,- DM.



Die Pose und der Gesichtsausdruck sprechen Bände. Wen wundert es, war doch in den frühen 1980ern eine Zündapp der Mercedes unter den Leichtkraftträdern

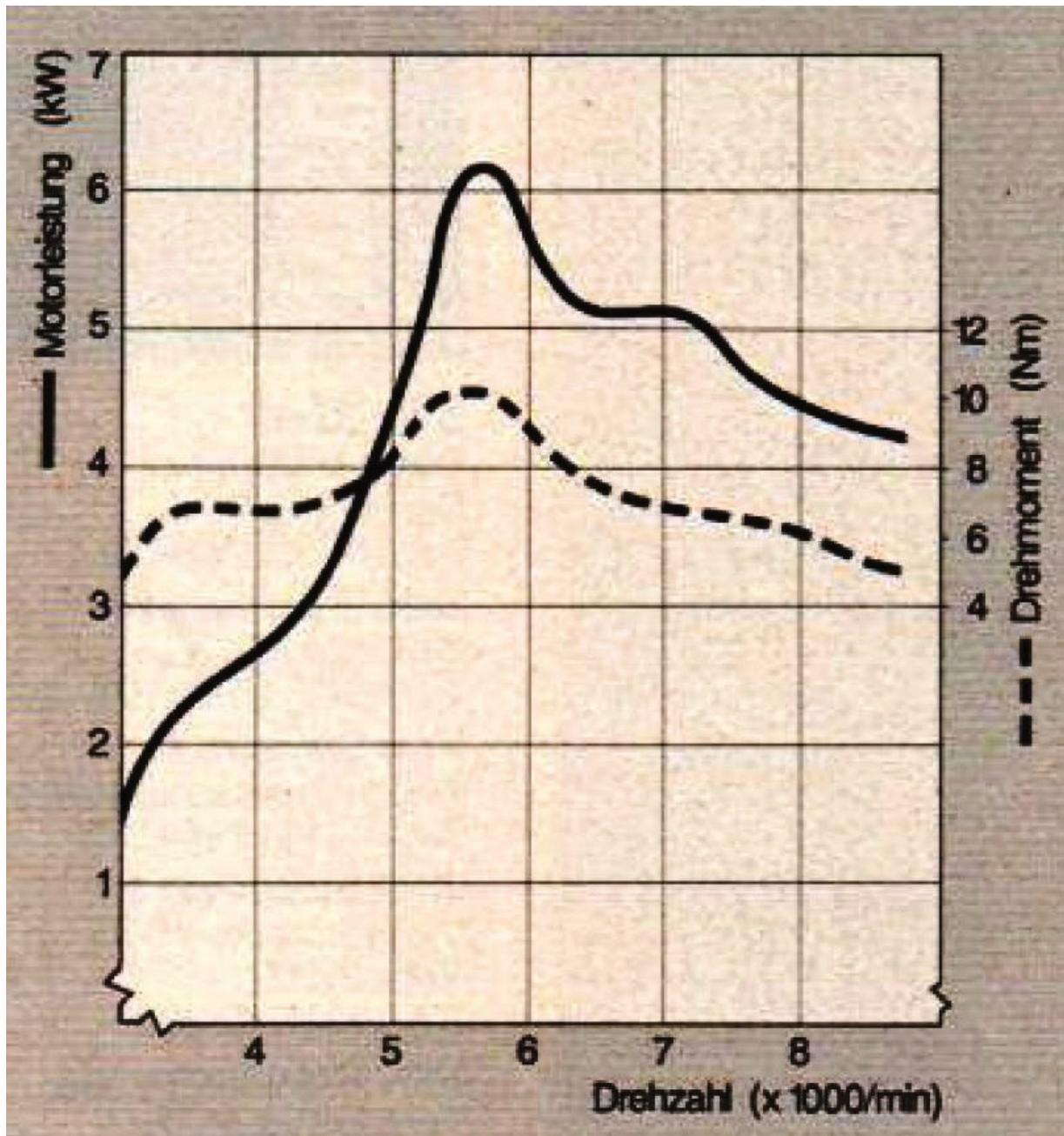
„Florian P. schmierte ab“

Dass nicht immer alles lustig ausging, musste Florian P. auf der Rückfahrt vom 10 km entfernten Badesee am eigenen Leib spüren. Mit ihm unterwegs waren neun Achtziger exklusive drei schneller Mokicks. Ein herrlicher Sommerabend, an dem die Fahrer einheitlich das zufriedene Peter-Fonda-Grinsen in der Presse hatten. Die Zeit stand still, den Fahrern gehörte die Welt. Sie fuhren, berauscht von einem Gefühlscocktail aus Unsterblichkeit, Welteroberungsdrang und spaßigen Pubertätshormonen dem Sonnenuntergang entgegen. In der letzten Kurve, in die sich Florian P. nach guter alter Freddie-Spencer-Manier reinhing, änderte plötzlich Bauernglatteis sein Schicksal und somit den weiteren Kurvenverlauf: Die Yamaha DT 80 MX schmierte ab. Resultat war: Linke Beinseite, linker Unterarm und linke Schulter erlitten großflächige Schürfwunden. Die Klamotten waren natürlich hin. Die Cliquenmitglieder versorgten die Wunden nach bestem Wissen und bogen den Lenker wieder hin, sodass Florian P. den Rest des Nachhauseweges sogar auf eigener Achse noch schaffte. Seinen Sturz, und vor allem seine anschließende Heimfahrt trotz Schmerzen, befanden seine Kumpel lange Zeit als heldenhaft. Seine Mutter und sein Vater absolut nicht, nachdem sie ihren Sohn am nächsten Morgen, der ziemlich humpelte und an seinem geliebten Marmeladenbrot keine richtige Freude fand, etwas genauer begutachtet hatten.



Mit 16 war man unsterblich. Deshalb brauchte man weder Helm, Lederj-
acke noch Handschuhe.

Warum keine 80 ccm-Viertakter? 1981



Typische Leistungs- und Drehmomentkurve einer deutschen Zweitakt-80er. Brav wird die Nennleistung gesetzeskonform vor 6000 U/min erreicht.

Warum also nicht gleich Viertakter an Stelle gedrosselter Zweitakter? Viertakter vertreten doch von Natur aus eine gewaltfreiere Leistungscharakteristik, brummen zufrieden vor sich hin, sind sauberer weil sie kein Öl im Kraftstoff verbrennen müssen und Frisch- und Abgase sich nicht in die Quere kommen und glänzen zudem mit sehr verhaltenen Trinksitten. Gegangen wäre es schon, jedoch hätte eine Viertakt-80er bei 6000 U/min schätzungsweise nicht viel mehr als 4,5 PS geleistet, die dann zu höchstens 70 km/h gereicht hätten. Mit Sozia vermutlich nur zu antisoziale 65 km/h. Und das mit 16, wo doch jedes Mehr-km/h eine prozentuale Erhöhung der Chancen bei Mädels bedeutete. Hiermit hätte sich der Fahrer automatisch zum Loser gemacht. Das erkannte wohl auch der radikale Viertaktvertreter Honda, und versuchte auf politischer Ebene über einen Antrag ein Ausnahmegesetz (Höchstleistung bei maximal 8000 U/min für bis zu 80 ccm Viertakter) zu erwirken. Prototypen, die diesem erhofften Ausnahmegesetz entsprachen, wurden dem Bundesverkehrsministerium zur Verfügung gestellt. Ihr Testprogramm hatten sie zuvor natürlich zuverlässig durchlaufen, bestand die Vorserien-CB 80 doch aus bewährten und erprobten Komponenten. Der Motor stammte aus der CY 80 (5,4 PS bei 7500 U/min und max. 75 km/h) und wurde außerdem seit Jahren in diversen Kleinmotorrädern für den amerikanischen Markt (z. B. XL 80) verbaut. Den großen Rest spendierte die zigtausendfach verkaufte CB 50, das erwachsene Mokick mit Schnauzbart. So schaffte die CB 80 mit 5,6 PS bei 8000 U/min und sitzendem Fahrer versöhnliche 81 km/h. Übrigens war auch Kawasaki an der Viertakt-Ausnahmeregelung stark interessiert. Im Gegensatz dazu die deutschen Hersteller. Hätten Sie doch für Entwicklung und Produktion kleinvolumiger Viertakter absolutes Neuland betreten müssen. Am Ende wurde die Ausnahmeregelung vom Bundesverkehrsministerium verweigert. Die technischen Vorgaben der neuen Führerscheinklasse blieben

also unangetastet und hätten frech als „Pro-Anti-Zweitakt-Gesetz“ bezeichnet werden können. Lobbyismus? Ein Schelm, wer hier Böses denkt. Hatten doch Kronauer (Fichtel & Sachs), Neumeyer (Zündapp) und Bergmann (Zweiradhersteller Präsident) beim Entwurf der neuen Führerscheinklasse 1b mitgewirkt. Was das Verhalten der Deutschen in diesem Zusammenhang aber noch verwerflicher gemacht hatte war die Tatsache, dass sie sich selbst nur an einen Teil der Abmachungen hielten. Denn ihre Fahrzeuge erreichten zwar bis 6000 U/min die Höchstleistung, jedoch rannten diese mit leicht geducktem Fahrer auf der Geraden spielend 90 km/h und bergab 100 km/h.

Sich ihres Mini-Monopols sicher glaubend und Marktgesetze auszuhebeln versuchend, sahen sie die Notwendigkeit an Neukonstruktionen und Modernisierung ihrer Produktionsanlagen wohl nicht gegeben. Somit schaufelten sie heiter mit aufgebohrten, teuren, technisch und optisch veralteten Ex-Kleinkrafträdern weiter ihr eigenes Grab. Spätestens ein flüchtiger Blick über den Tellerrand hätte die deutsche Zweiradindustrie dennoch in Alarmbereitschaft versetzten müssen, verkauften die Italiener und Japaner bereits moderne und preisgünstige 100 ccm- und 125 ccm-Modelle in hohen Stückzahlen in anderen Ländern. Und so kam es wie es kommen musste, nach nur ein bis zwei Jahren Lehrzeit mit einfachen, guten und billigen aufgebohrten Mokicks, wie z. B. Yamaha RD 80 MX, Honda MT 80 oder Kawasaki AR 80, überschwemmten die ausländischen Hersteller den Markt mit technisch exzellenten, ausgewachsenen und ordentlich verpreisten Modellen. Suzuki RG 80 Gamma, Vespa P 80 X oder die Yamaha RD 80 LC/2 entstanden alle aus ihren älteren Brüdern mit 125 Kubik.



Wäre die Ausnahmegenehmigung durchgegangen, hätten deutsche Jugendliche wahrscheinlich eine Honda XL 80 (Bild), CY 80 oder CB 80 im Viertakt bewegen dürfen.

„Jürgen T. ‘s NSU Damenfahrrad schaffte 80 km/h“



Mit der 80er gehörte man automatisch zur coolsten Clique, ohne automatisch nicht.

Alle wollten zu den coolen 80er fahrenden Jungs dazugehören. Mofafahrer, Mokickfahrer, Fahrradfahrer und sogar busfahrende Jugendliche klebten regelrecht an den 80er-Helden. Wenn nun die Clique zu einem ihrer edlen Ziele (Frühlingsfest, Aussichtsplatte, Stausee ...) aufbrach, und häufiger Ortswechsel mit kurzen Präsenzphasen an wichtigen Stellen im Revier war nun mal eine Notwendigkeit, trennte sich recht schnell die Spreu vom Weizen. Die Mokicks, wenn frisiert und verwegen bewegt, hielten gerade so mit. Mofas fielen hoffnungslos zurück und das Fußvolk, sofern sich keine Mitfahrgelegenheit bot, wurde im wörtlichen Sinne stehen gelassen. Ach ja, und dann gab es noch eine besonders mutige Spezies, und zwar die, die sich auf ihren geschundenen Konfirmationsfahrrädern an das nächste greifbare Fahrzeug hinhingen. Sogar 80er Fahrer zogen solche Stuntmänner oder schoben diese mit dem Fuß. Obwohl mit etwas Übung nicht mal schwierig zu bewerkstelligen, barg es für den Radfahrer

doch ein paar Risiken in sich. Z. B. beim Fahren auf Radwegen, die ja oft am Anfang oder Ende mittig Pfosten eingelassen hatten. Und genau so einen hatte nämlich Christian G. übersehen. Schwupps, weg war er aus dem Blickfeld von Kreidler Florett 80 Fahrer Manuel S. Er hing wohl etwas zu entspannt an dessen Schulter → Autsch und Splitterbruch des Unterarmes. Christian G. erzählte später, wie drei kräftige Krankenpfleger im Krankenhaus versucht hatten, seinen Unterarm wieder gerade zu strecken. Unsensible Trostreaktion Manuel S.-seits: „Sei froh, hätte ja auch die Birne treffen können“.

Anders erging es Jürgen T., der die beflügelnde Leichtigkeit seines Vorankommens auf seinem alten Victoria-Damenrad anfänglich noch genoss. Der schiebende Fuß und die Kawasaki AR 80 gehörte Ralf C., der für seinen digitalen Fahrstil berühmt-berüchtigt war (1=Vollgas oder 0=Vollbremsen). Als er Jürgen T. weiter von 30 auf 50 km/h beschleunigte, protestierte dieser immer lautstarker. Im weiteren Verlauf nahm der Protest hingegen immer mehr ab, da er, inzwischen fast 80 km/h schnell, immer mehr damit beschäftigt war, die Fahrwerksverwindungen seines alten Göppel durch rodeoähnliche Körperbewegungen auszugleichen. Kurz vor dem Abflug zog Ralf C. dann doch noch gnädigerweise seinen Fuß zurück. Man erzählte sich später, dass er dabei hämisch gegrinst haben soll.



Wer mit der 80er ankam, stieg automatisch in der Beliebtheitsskala. Neidische Blicke von gleichaltrigen Zaungästen konnten sich 80er-Fahrer immer sicher sein.

Die Modellvielfalt explodierte und Kreidler verschwand. 1981/1982

Die Modellvielfalt explodierte in allen Preislagen. Die Hersteller wollten mit ihren Leichtkrafträdern alle erdenklichen Nischen besetzen. Als dann gab es Softchopper, Enduros und sogar Motorroller. In der oberen Preislage zwischen 3000,- und 4500,- DM boten 80er inzwischen raffinierte Technik bei hoher Qualität. Gut zweihundertfünfzig verschiedene 50er und 80er Modelle wurden 1981/1982 in Deutschland angeboten. Das verdeutlichte den damaligen Hunger an bezahlbarer Mobilität unter jungen Menschen. Sage und schreibe 124.000 Leichtkrafträder wurden 1982 zugelassen.

Wie auch immer, die Kreidler Metall- und Drahtwerke GmbH schafften es trotzdem, im wirtschaftlich blühenden Frühjahr 1981 pleite zu gehen. Daraufhin löste Kreidler Großhändler und Multiunternehmer Horst Willner die Kreidler Fahrzeug GmbH heraus, und kauft sie. Die Banken waren ihm anfänglich gut gesonnen. Doch der „bayerische Onassis“ scheiterte an seinem Wunschdenken, der heruntergewirtschafteten Substanz (veraltete Produktionsanlagen, fragwürdige Entwicklungsabteilung, ineffizientes Vertriebssystem, mangelhaftes Rechnungswesen ...) und an einer zwar aufgefrischten, aber dennoch konkurrenzunfähigen Fahrzeugpalette. Er hatte zwar zuletzt noch einen abenteuerlichen Rettungsplan entwickelt, aber daran glaubten weder sein Clan noch die Presse. Also ging Kreidler 1982 endgültig Konkurs und damit schlossen sich die Tore in Kornwestheim für immer. 1983 wurde der Name Kreidler an den Dort-

munder Kreidler- und Garelli Großhändler Scheidt verkauft. Der Vertrieb als dann, im Stil von Flory und Florett aufgehübschte Garelli Fahrzeuge unter dem Namen Kreidler. Detailgetreuer als hier aufgeführt, kann die Geschichte der Marke Kreidler in der vielfältigen Literatur und im Internet nachgelesen werden.



Im Gegensatz zur Enduro-Welle schwappte die Chopper-Welle nicht auf die 80ccm-Klasse über, trotz vieler verschiedener Modelle. In diesem speziellen Fall lag es wohl an der klaffenden Lücke zwischen Tank und Zylinder. Und den vier nach unten zu schaltenden Gängen.

„Heiko P. ‘s Wurst-Flory“

Heiko P. war kein versierter Schrauber, jedoch konnte auch er sich den Vorteilen des Baukastensystems der Kreidler Modelle nicht verwehrt. Also besorgte er sich die passenden heißen Teile, die damals wertstabiler als US-Dollars gehandelt wurden. Der 2,9 PS-Zylinder war schwuppdiwupp auf die Flory gesteckt. Dann kamen noch Krümmer, Vergaser, Ansaugstutzen und ein größeres Ritzel eines unfreiwilligen Spender-Floretts drauf. Die Flory ging wie die „Pest“, also so um die 65 km/h. Leider hatte die Polizei zu der Zeit zu fast jedem Mofa/Mokick/Leichtkraftrad ein persönliches Verhältnis, und wusste folglich über Besitzer und aktuelle Höchstgeschwindigkeit immer gut Bescheid. So wurde nicht zufällig eines Morgens um halb acht, an der Kreuzung vor Heiko P. ‘s Haustür eine Verkehrskontrolle durchgeführt. Wie von langer Staatshand geplant, ging der Fisch ins Netz. Die Tuningmaßnahmen waren schnell erkannt worauf die Aufforderung erfolgte, das Mofa zur Beweissicherung sofort der nächsten TÜV-Prüfstelle zu übergeben. Gesagt, getan. Daraufhin wurde das Mofa am nächsten Tag zerlegt und im Auftrag der Staatsanwaltschaft begutachtet, ob technische Veränderungen vorgenommen wurden. Zwei Wochen später bekam der inzwischen etwas zermürbte Heiko P. den Anruf, dass er sein Mofa nun wieder abholen könne. Natürlich mit dem Anhänger, da wie üblich die Motorinnereien in Plastiktüten lustlos am Cuppini-Lenker baumelten. Zur übergroßen Verwunderung vieler konnten die TÜV-Prüfer aber nur unwesentliche technische Veränderungen feststellen. Auf gut deutsch Nix gefunden, somit kein Gerichtsverfahren sondern nur ein kleines Verwarnungsgeld. Dass das Mofa beim Anliefern an der TÜV-Prüfstelle angeblich mit Würsten und Wurst Dosen aus der sehr leckeren elterlichen Metzgerei behangen war, wie ein Weihnachtsbaum mit*

zu viel Lametta, hatte natürlich überhaupt nichts mit der überaus milden Strafe zu tun.

**An dieser Stelle muss dringend vor zwei Dingen gewarnt werden:*

Beim Kauf von Kreidler Teilen immer überprüfen, ob einem nicht die eigenen, zuvor an Heiko P. ausgeliehenen Kreidler Teile, zum Kauf angeboten werden. Deshalb niemals Kreidler Teile an Heiko P. ausleihen, auch wenn dieser mit Tränen in den Augen dahinschluchzt, dass er ohne deinen Zylinder nicht zur Ausbildungsstelle kommt. Info: Auch sein Vater, der nach Heiko P.'s Aussage Strafanwalt ist, kann die Herausgabe deines Zylinders niemals gerichtlich erwirken. Es gibt kein Gesetz, das dich dazu zwingen kann. Deutschland ist ein demokratischer Rechtsstaat, auch wenn Heiko P. das bestreiten sollte.

80er auf Drehzahl gebracht. 1981

RENN- AUSPUFFANLAGEN

HONDA

Camino	+ 20 km/h	98,-
PX 50	+ 20 km/h	98,-
MTX 50	+ 20 km/h	168,-
MT 80	+ 20 km/h	159,-
MB 80	+ 15 km/h	168,-
MTX 80	+ 20 km/h	168,-
MTX 80 R	+ 25 km/h	168,-
MBX 80	+ 10 km/h	168,-

YAMAHA

DT/TY 50 M	+ 20 km/h	159,-
RD 50 M	+ 20 km/h	168,-
DT 50 MX	+ 20 km/h	168,-
DT 80 MX	+ 20 km/h	159,-
RD 80 MX	+ 20 km/h	168,-
DT 80 LC	+ 25 km/h	168,-
DT 80 LC 2	+ 25 km/h	168,-
RD 80 LC 1	+ 20 km/h	168,-
RD 80 LC 2	+ 20 km/h	168,-
DT 125 LC	+ 20 km/h	198,-
RD 125 LC	+ 20 km/h	198,-

SUZUKI

TS 50 ER	+ 20 km/h	165,-
TS 80 ER	+ 20 km/h	168,-
TS 80 X	+ 25 km/h	168,-

VESPA

Ciao	+ 15 km/h	88,-
Bravo	+ 15 km/h	88,-
Boxer	+ 15 km/h	92,-
SI	+ 15 km/h	92,-
50 N	+ 20 km/h	116,-
PK 50	+ 20 km/h	116,-
PK 80	+ 15 km/h	116,-
P 80 X	+ 15 km/h	116,-
P 200 E	+ 15 km/h	120,-

PUCH

Maxi	+ 15 km/h	138,-
------	-----------	-------

- Wir gewähren 6 Monate Garantie auf alle Rennauspuffanlagen.
- Die Rennauspuffanlagen sind für jeden einzelnen Typ entwickelt und abgestimmt.
- Die angegebene Geschwindigkeitserhöhung können wir garantieren.
- Lieferung erfolgt komplett mit abgestimmtem, leisem Schalldämpfer.
- Die Montage ist problemlos möglich.

- Senden Sie mir bitte den kompletten Rennauspuff für das Modell _____ per Nachnahme zu.
- Senden Sie mir bitte unverbindlich Ihren Motorrad-Tuning-Gesamtkatalog (3,- DM liegen bei).

Vorname/Name _____

Straße/Nr. _____

PLZ/Ort _____

Einfache Montage und garantiert 20 km/h schneller. Nicht wenige investieren ihr Geburtstagsgeld oder einen Teil ihres Ferienjob-Lohnes in solch einen Rennauspuff.

Die 80er boomten. Das lag in erster Linie daran, dass Motorräder im Allgemeinen wieder IN waren. Ein weiterer Grund für die hohen Verkaufszahlen waren Spätberufene älteren Semesters, die mit ihrem Autoführerschein, sofern vor dem 1.4.1980 erworben, auf einem Leichtkraftrad in das Hobby Motorrad (wieder)einsteigen konnten. Förderlich waren mit Sicherheit auch die spottbilligen neuen Versicherungsprämien. Kosteten die großen 50er bis zu 1500 DM für Haftpflicht und Teilkasko im Jahr, so wurden die als vernünftig angesehene 80er in die billigste Motorradklasse (10 PS) eingestuft. Daraus ergaben sich jährliche Versicherungsprämien um die 150,- DM. Deshalb also boomten die 80er, und nicht wegen des frischen 1b.

Dass diese neue Führerscheinklasse mit ihrer abstrusen 80 ccm-80 km/h- Höchstleistung-bei-maximal-6000 U/min-Regelung die Motoren erbärmlich kastriert hatten, stellte für die technikbegabte Jugend lediglich eine neue prickelnde Herausforderung dar. Und so bekam der natürliche Drang des Menschen zur Optimierung ein neues Zielobjekt, die weiswestige 80er. Illegal? Ja, aber aus moralischer Sicht ok, da lediglich ein Akt der Befreiung.

Auch ohne größere Schrauberkenntnisse konnte ein größeres Ritzel montiert werden, durch das mindestens 5 km/h an Highspeed gewonnen werden konnte. Dabei war von Vorteil, dass die 80er etwas kräftiger waren als die Kleinkrafträder. Funktionierte das nicht, half es oftmals, sein Weihnachts- oder Geburtstagsgeld der Firma Dörr zu überweisen. Im Gegenzug dazu erhielt man blechern trompetende Rennauspuffanlagen, die die Höchstgeschwindigkeit auf 90 - 95 km/h steigern konnten. Das klappte recht zuverlässig, da die meisten Leichtkrafträder maßgeblich durch die Auspuffanlage gedrosselt waren. Denn die Drosseln (eingeschweißte Reduzierung im Krümmerbereich) verhinderten, dass ab einer

bestimmten Drehzahl die Abgase nicht mehr schnell genug aus dem Zylinder entweichen konnten. Die Abgase standen also den Frischgasen im Wege und verhinderten erfolgreich das Erreichen höherer Drehzahlen. Des Weiteren ließen die Hersteller durch sehr zahme Steuerzeiten die Leistung ab 6000 U/min zusammenbrechen. Hier schafften Tuningzylinder und Tuningkolben Abhilfe (wieder Firma Dörr). Wenn man nun dem Tuningzylinder noch einen im Querschnitt 3 - 4 mm größeren Vergaser mit Sportluftfilter vorschaltete, denn Zündzeitpunkt um 1° früher stellen, erreichte eine frisierte 80er weitaus höhere Geschwindigkeiten als eine mit gleichem Aufwand frisierte große 50er. Somit konnten aus einer 80er leichter zusätzliche Kaemha herauskitzelt werden, als aus einer großen 50ern. Danke Führerscheinklasse1b.

Übrigens, die frisierten 80er waren nur zu einem sehr, sehr geringen Teil an den stark steigenden Unfallzahlen mitschuldig, da erwiesenermaßen PS-Zahlen bei der Unfallhäufigkeit keine Rolle spielen. Die Faustformel für die damals steigenden Unfallzahlen sah ehr so aus:

(viele u18 Fahrer + viele ü50 Fahrer) – Zweiraderfahrung = viele Unfälle
--

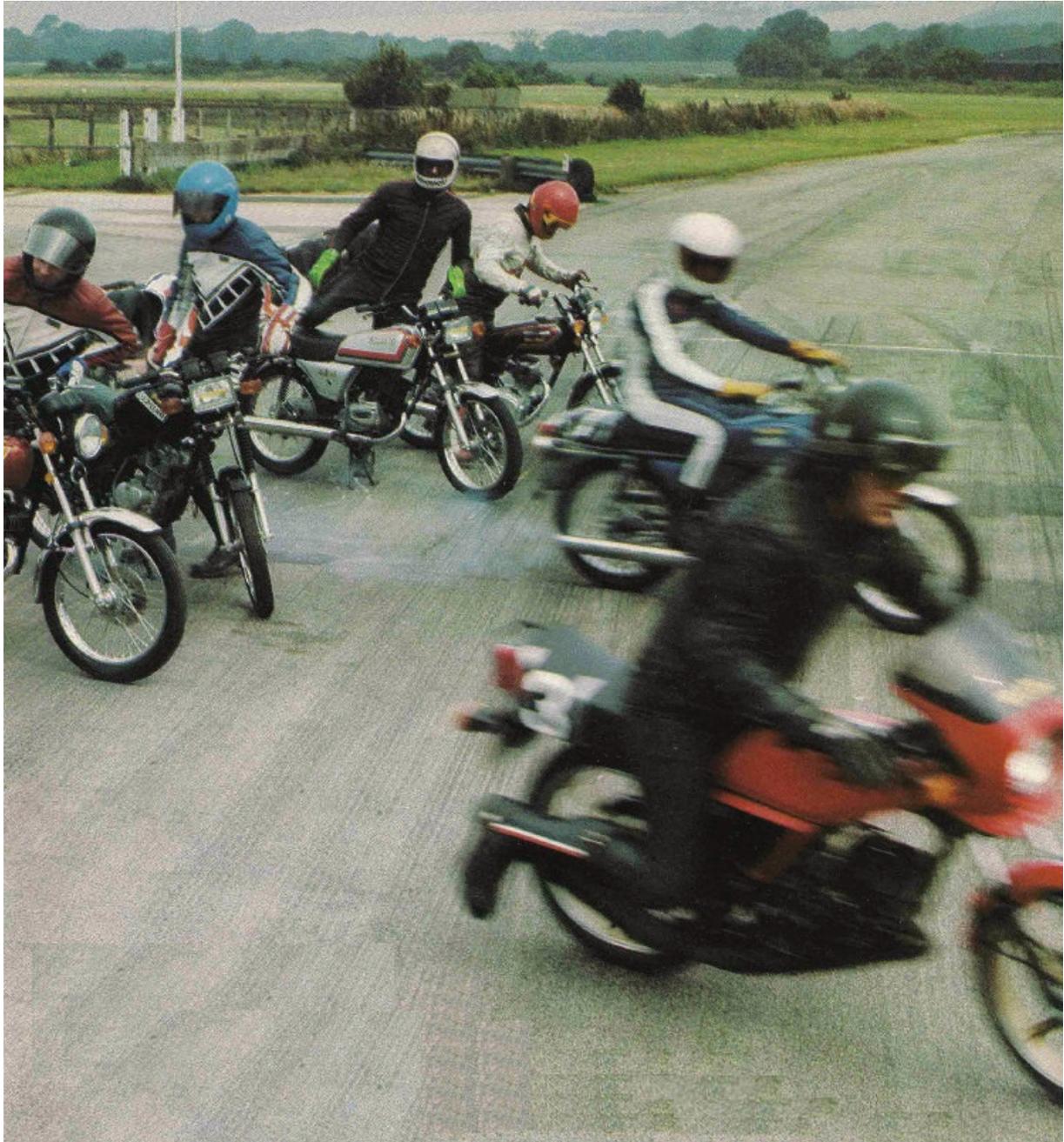


Jeder kannte die Maschine und die Tuningmaßnahmen des anderen bis in Detail. Frisieren war Ehrensache und Mutprobe zugleich. Folgenrechtliche Ordnungsstrafen wurden wie Orden getragen.

„Wo ist Udo R.'s Motor hin?“

Funky-Sound, eine örtliche Coverband in den späten 1980ern, schrie regelmäßig Rock- und Popp-Songs in verschiedenen Schulturnhallen nach. Vor den Hallen fanden stets Parallelveranstaltungen statt, dort nämlich präsentieren Jugendliche ihre neuesten 80er oder führten vor den Eingängen ihre Tuningerfolge vor. Wer drinnen war zum Tanzen oder um etwas zu trinken war gut beraten, seine 80er im gut ausgeleuchteten Teil vor der Schulturnhalle zu parken. Denn nach Einbruch der Dunkelheit stieg mit jedem Lux Parkplatzausleuchtung weniger die Chance, dass die abgestellte 80er irgendwo ein Loch bekam. Das wurde meist erst dann bemerkt, wenn man beispielsweise versuchte, den Zündschlüssel in das inzwischen gestohlene Cockpit zu stecken. Oder man erschrak beim Anlassen des Motors fast zu Tode, weil sich der Motor wegen eines gestohlenen Auspuffs wie ein knatterndes Maschinengewehr anhörte. Oder der Griff zum Zündkerzenstecker ging ins Leere, nachdem man erfolglos versucht hatte, die Kiste anzutreten. Fehlte dieser war das sicherlich ärgerlich, fehlte zudem die Zündkerze war das zusätzlich ärgerlich. Wenn es einem aber wie Udo R. erging, dessen kompletter Motor samt Getriebe geklaut wurde, erfuhr man die Bedeutung des Sprichwortes, „werden den Schaden hat, braucht für den Spott nicht zu sorgen“, am eigenen Leib. Auch Tanks, Lenker und Sitzbänke standen auf der Liste der Diebe. Mit etwas Glück (und einem geübten Auge) tauchten bei den nächsten Funky-Sound-Auftritten die Teile an einer anderen 80er wieder auf. Aus Gründen der ausgleichenden Gerechtigkeit versuchte man sich erst einmal zu revanchieren. Klappte das nicht blieb einem nichts anderes übrig, als den Besitzer ausfindig zu machen und das Zurückgeben der Teile zu fordern. War dieser nicht einsichtig, fand nicht selten § 1 BFR (Bürgerliches Faustrecht) Anwendung. War nun der Dieb zufällig Baden-

Württembergischer Juniorenmeister im Ringen oder die Clique des Täters war zu zahlreich vertreten, war Rückzug und Eingeständnis der Niederlage die gesündeste Lösung.



Egal ob vor der Kneipe, vor der Schulturnhalle oder vorm Freibad, ein dramatischer Abgang war stets oberste Pflicht.

Die 80er wurde gesellschaftsfähig. 1981

Durch den beachtlichen Leichtkraftrad Boom zu Beginn der 1980er, fand das Leichtkraftrad Einzug in viele Lebensbereiche der Jugendlichen und deren Eltern. So wurde ihm in seinen Anfangsjahren oftmals die Rolle des Familienfreundes zugeschrieben, der hilft, unter anderem rechtzeitig zur Schule oder zur Ausbildungsstelle zu kommen. Der Autor zum Beispiel, bekam die Anschaffungskosten für seine 80er von seinen Eltern für seine erklärte Gutherzigkeit ersetzt. Denn er brauchte ja so dringend ein vernünftiges Fahrzeug, um seine Lieblingsgroßtante jeden Sonntag im Altenheim der benachbarten Stadt besuchen zu können. Im echten Leben erhöhte eine 80er natürlich die Erfolgchancen bei den Mädels, konnten die doch so auf dem Soziussitz dem Einflussradius ihres Elternhauses entfliehen. Somit waren Jungs mit 80er begehrter und machten indirekt ihre Eltern stolz. Denn jeder Mutter schmeichelte der Erfolg des Sohnmanns beim schönen Geschlecht. Auch wegen des sich schlagartig erweiterten Möglichkeiten-Horizonts (in den Urlaub fahren, Einkäufe erledigen, selber zur Schule fahren, Tante Agnes in ihre Ente überholen, ...) wurde die 80er ernst genommen. Es hatte den Anschein, auch in der Werbung, als fördere die 80er seinen Besitzer darin, ein nützlicheres Mitglied der Gesellschaft zu werden.



Noch interessanter als die 80er oder der schicke Helm ist die Szene an sich: Die KS 80 posierte zu privaten Fotozwecken am helllichten Tag mitten auf der Wartepattform des Heilbronner Busbahnhofs. Und keiner regte sich auf.

Nicht nur in der Gesellschaft, sondern auch in der Subgesellschaft der Zweiradfahrer erlebte der Leichtkraftradlenker einen Aufstieg, der seinesgleichen suchte. Ab Seite 50 und Seite 56 wird dieser im Zusammenhang mit den damaligen umfangreichen und zahlreichen Tests in Motorradzeitschriften, und der positiven Rolle der 80er in der Werbung belegt.

Als beliebte Hauptpreise bei Gewinnspielen bescherte die 80er den veranstaltenden Firmen, wie z. B. Texaco, Sparkasse oder Zündapp eine sehr hohe Beteiligung von Jugendlichen.

5 knallrote Super-Bikes zu gewinnen.

sucht 100 Tester für 2-Rad-Produkte.



in den sichereren Kreis

The advertisement features five individuals wearing helmets and riding gear, each on a red motorcycle. They are arranged in a line, with the central figure in the foreground. The motorcycles are parked on a circular graphic that resembles a Texaco logo, with the text 'in den sichereren Kreis' written in white on a red background. The background is a plain, light color.

Es gab sogar organisierte 80er (Oster-)Ferien. Während denen wohnten 80er-Fahrer in einer Jugendherberge und unternahmen tagsüber gemeinsame Ausfahrten zu Besichtigungszielen. Außerdem standen abends Diskussionen und Filme zum Thema 80er auf dem Ferienprogramm. Bei sogenannten Motorrad-Camps für Jugendliche bildeten sicheres Beherrschen, sowie Wartung und Reparatur der 80er, Schwerpunkte.



Pfadfinder war gestern. 1981 gab es Motorrad Camps für 80er-fahrende Jugendliche.

Ein weiterer Beweis, dass die 80er und ihre Fahrer als wertvoll angesehen wurden, waren die zahlreich angebotenen Zweiradtrainings für jugendliche 80er-Fahrer. Anbieter, bzw. Veranstalter waren nicht nur Fahrschulen oder Clubs, sondern auch Realschulen, Gymnasien, Berufsschulen oder Ausbildungsfirmen, wie z. B. die Audi AG in Neckarsulm:



URKUNDE

Peter Faigle

hat an einem zweitägigen

ZWEIRADTRAINING

ein Fortbildungsprogramm vom Mofa bis zum Leichtkraftrad

vom *24.5.* bis *25.5.88* in *Heilbronn*

teilgenommen.

AUDI AG

Bildungswesen

Postfach 1144

7107 Neckarsulm

Tel. 07132/31-2373

i. V. Schupp

Betrieb

Moderator des Zweiradtrainings

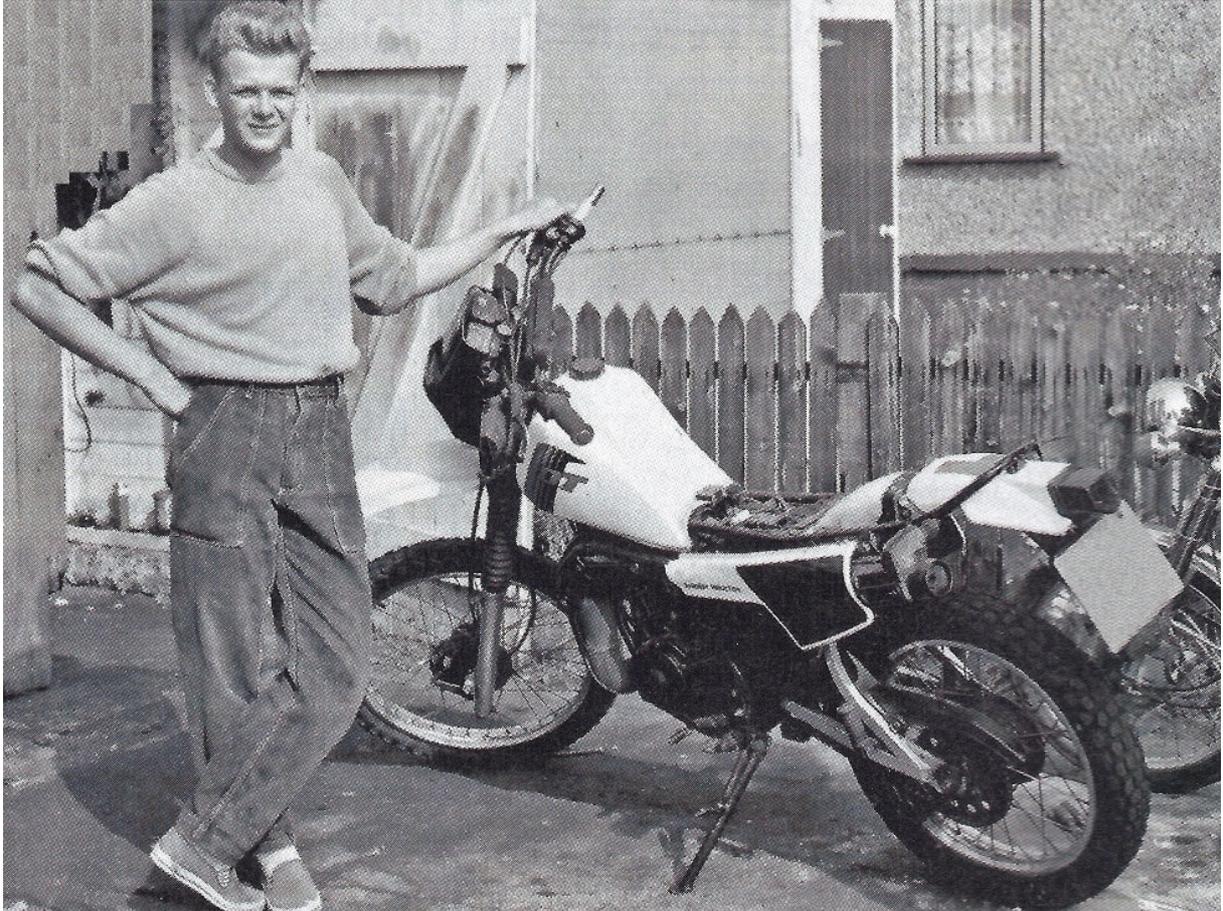
Die 80er hatte seit der großen 50er einen beachtlichen Imagewandel vollzogen und eine bejahende Position in der Bevölkerung in nur sehr kurzer Zeit erreicht. Das hatte das Kleinkraftrad in seinen zweikommasieben Jahrzehnten Lebensdauer nicht geschafft. Aber nicht allein das erwachsenere Erscheinungsbild, die gründlichere Führerscheinprüfung oder die leiseren Motoren waren dafür verantwortlich. Es musste auch etwas mit dem allgemein aufstrebenden Bild der Jugend in der Gesellschaft zu tun gehabt haben. Möglicherweise hatte diese „neue“ positive Jugend auch auf ihre Leichtkrafträder abgefärbt, und gab ihnen zu Beginn zusätzlichen Rückenwind. Schade nur, dass diesem hohen Ansehen nur eine kurze Lebensdauer gegönnt war, denn schon bald rückten wieder die hohen Unfallzahlen in den Fokus und überlagerten die anfängliche Euphorie der Eltern und das Wunschdenken der Politiker.

„Der-mit-der-roten-MTX-mit'm-110-Kubik-Satz“



Natürlich hatte er auch einen bürgerlichen Namen. Michael Meier, Alexander Richter oder so. Aber der hatte ja nichts mit ihm zu tun.

Dass 80er nicht nur Statussymbole, Fortbewegungsmittel oder Lehrwerkstätten waren, bewiesen die oftmals sehr persönlichen Beziehungen der Besitzer zu ihren Maschinen. Besonders gut beobachtbar war dies beim allsamstäglichen Streicheln und Tätscheln in Form von Putzen, Polieren und Modifizieren. Kein Wunder, kuschelte man sich im Schlafsack nach vollbrachter Party doch gerne mal an seine 80er ran, oder baute sich am See mit den Leichtkrafträdern eine Ringformation auf, wie einst Siedler mit Ihren Planwagen in Nordamerika. Teilweise wurden so innige Verhältnissen zum Leichtkraftrad eingegangen, dass sich Freundinnen auf den zweiten Platz verdrängt fühlten. Aber zu der Zeit mussten einfach Prioritäten gesetzt werden. Und an oberster Stelle standen nun mal Freiheit und Clique, und dafür war die 80er das Paradevehikel. Darüber hinaus verband die 80er nicht nur A mit B schneller als mit dem Fahrrad oder Mofa, nein, sie verband auch die Fahrer untereinander. Lernte man doch, seitdem man 80er fuhr, am Treffpunkt viele neue Leute aus umliegenden Dörfern und Städten kennen, die außerhalb des Einzugsgebietes von Fahrrad und Mofa wohnten. Somit erweiterten die 80er nicht nur den räumlichen Horizont, sondern auch den sozialen. Und egal wo man auftauchte, mit der 80er zwischen den Beinen war man wer. Das fand besonders darin Ausdruck, dass man über andere Fahrer in Ermangelung eines Vor- oder Nachnamens z. B. vom „DT-Schinder“, „Ultra-Heizer“ oder vom „der-mit-der-roten-MTX-mit'm-110-Kubik-Satz“ sprach. Die Besitzer wurden von der Außenwelt förmlich mit ihren 80ern und in deren Zusammenhang stehenden Merkmalen (Fahrstil, Tuning, Crashes ...) verschweißt, und als Eins wahrgenommen.



„DT-Schinder“ vor seiner geschundenen DT 80 LC/1. Zum Glück war die aus einer 125er geschnitzt, und daher schon mal konstruktionsbedingt auf eine härtere Handhabe eingestellt. Trotzdem bekam er sie nach nur zwei Jahren klein: gebrochene Speichen, gerissener Kupplungszug, rasselnde Kolbenringe, durchdrehende Kette, verbogener Lenker ...

Deutsche 80er, so jung und schon vom Aussterben bedroht.

1982

Die Theoretiker, die sich 1978 die neue Führerscheinklasse 1b ausgedacht und auch noch beschlossen hatten, müssten geglaubt haben, dass man mit (im Vergleich zu Kleinkrafträdern) beschleunigungsstärkeren, kräftigeren und größeren Zweirädern zu risikoärmerem und somit vernünftigerem Fahrverhalten verführen kann. Die deutschen Zweiradindustriellen und die Versicherer hingegen, die zusätzlich auf den Gesetzesentwurf zur Führerscheinklasse 1b hingewirkt hatten, spekulierten eher auf die guten Geschäfte mit den Jugendlichen und deren Finanziers.

Bei so viel geballter Intelligenz und Kompetenz wunderte es, dass es der deutschen Zweiradindustrie nach nur zwei glorreichen Jahren gar so schlecht ging. Und das, obwohl 1982 das absolute Rekordjahr für neuzugelassene Leichtkrafträder schlechthin war und wahrscheinlich für immer sein wird. Neuzulassungen stiegen auf fast 125.000 LKRer. Davon waren 76.000 Japaner. Darunter wiederum 45.000 Hondas (MT8 / MB8 / MTX80 / MBX80 / Lead80 / MCX80). Das bedauerten Wolf-Dieter Gramatke (Kreidler), Dr. Jens Engler (Hercules) wie auch Dr. Dieter Neumeyer (Zündapp) natürlich sehr, und jammerten dazu lautstark im Dreiklang. Teilten sich die Drei 1979 noch drei Viertel des gesamten Kleinkraftrad-Marktes, so mussten sie sich 1982 zusammen mit einem Drittel begnügen. Obwohl in diesem Zuge ihre Überheblichkeit abge-

nommen hatte, waren die Drei trotzdem nicht scheu, fadenscheinige Gründe für ihre Marktverluste vorzuschieben. Ihrer mangelnden Reflexionsfähigkeit und Selbstkritik treu bleibend, steigerten sie bis Ende 1982 ihren Katzenjammer („wie konnte das nur passieren“, „die bösen Japaner sind schuld“) hin zu einem Bettellied („wir sind das Opfer, bitte rettet uns“). Der Hercules Geschäftsführer fantasierte daraufhin sogar von fäherscheinrechtlichen Änderungen, nach denen Fahrer, die mit 18 Jahren erstmals auf ein Motorrad steigen wollten, für eine Übergangszeit zunächst auf einer Achtziger Fahrpraxis sammeln sollten. Doch nicht nur Stammtischdenker, sondern auch Politiker erkannten allmählich, was das dreißigjährige Minimonopol aus dem Wirtschaftszweig Kleinkraftrad / Leichtkraftrad gemacht hatte: Sowohl Zündapp als auch Kreidler hatten seit Jahrzehnten keine vernünftige Produktentwicklung. Gut am Beispiel der Kreidler Florett mit 50 ccm zu erkennen, die 25 lange Jahre nach dem gleichen grundsoliden Rezept gestrickt wurde (Presstahlrahmen mit liegendem gebläse-/luftgekühltem Zylinder), um dann nach eineinhalb Jahren gegen eine zwangsentwickelte technische Gurke und optische Beleidigung mit 80 ccm ausgetauscht zu werden. Die schwülstige, teutonische Designsprache schien bei den Produktgestaltern in Stein gemeißelt gewesen zu sein. Die Werkzeuge waren zudem total verschlissen, die Produktionsanlagen ineffizient und es herrschte eine arrogante Hochpreispolitik. Als letztes hektisches Aufschrecken gegen die sehr preiswerten aber trotzdem technisch aufwendigen und vollwertig ausgestatteten japanischen 80er, brachten die deutschen und österreichischen Hersteller verzweifelt Sparmodelle mit abgespeckter Ausstattung (keine Cockpitverkleidung, kein Gepäckträger, kein Chrom, keine Metalliclacke, ...) und einfacher Technik (Luftkühlung, 5-Gang-Getriebe, Mokickrahmen, ...) auf den Markt. Der erhoffte Verkaufserfolg blieb natürlich aus. Das Grundübel für diese Misere lag vermutlich nicht bei den

japanischen 80ern verortet, sondern mindestens zwei der drei oben genannten Schlüsselfiguren hatten kein Herzblut mehr an den großen 50ern oder 80ern kleben. Sie waren Manager von Multikonzernen, deren Job es unter anderem war, unrentable Geschäftszweige in wertvolle und weniger wertvolle Stücke aufzuteilen, um dann die Ersteren (z. B. Grundstücke) höchstbietend zu veräußern. Und die weniger wertvollen Stücke, z. B. Produktion von Leichttrafrädern, finanzwirtschaftlich clever an die Wand zu fahren. Bravo Kreidler- und etwas später Zündapp-Manager. Ziel erreicht.



Deutsche Elite in Noch-Siegerpose: KS 80 Super und RX 9

79, 80, 81, Test, Test, Test. 1982

Modell	0-70 kmh in s	Baujahr
Zündapp SX 80	8,5	1983
Honda MTX 80 R	9	1985
Suzuki TS 80 X	9,2	1984
Yamaha RD 80 LC2	9,4	1985
Zündapp KS 80 Super Sport	9,5	1984
Zündapp KS 80 Super	9,6	1983
Honda MBX 80 DX	9,7	1984
Hercules Ultra RS 80 AC	9,8	1982
Hercules RX 9	9,8	1983
Honda MB 8	10,1	1981
Hercules XE 9	10,1	1983
Hercules Ultra 80	10,2	1981
Honda MBX 80	10,2	1985
Zündapp KS 80 Touring	10,2	1981
KTM 80 PL	10,3	1983
Yamaha DT 80 LC/1	10,3	1984
Hercules Ultra 80 Chopper	10,4	1981
Fantic RSX 80	10,4	1983
Suzuki RG 80 Gamma	10,4	1985
Puch Cobra 80-6 GT	10,6	1984
Zündapp KS 80	10,7	1981
Honda CB 80	10,7	1981
Yamaha DT 80 LC/2	10,7	1985
Yamaha DT 80 MX/S	10,9	1984
Yamaha RD 80 MX	11,5	1981
Horex Rebell Sport 80	11,5	1981
Kawasaki AR 80	11,8	1981
Malagutti Cavalcone	12	1981
Honda MTX 80	12,2	1981
Suzuki GT 80 L	12,2	1981
KTM 80 Chopper	12,4	1981
Motobecane Enduro 80	12,8	1982
Yamaha FS 80 SE	12,8	1981
Gilera TG 2	13	1983
KTM Bora 80	13,1	1981
Kawasaki AE 80	13,3	1981
Suzuki TS 80	13,4	1981
Yamaha DT 80	13,7	1981
Cimatti Kaimann Super 80	14,1	1981
Simson S 80	14,3	1983
Tornax RX 80	14,8	1982
Vespa P 80 X	15,3	1982
Kreidler Florett 80 Chopper	16	1981
Garelli Enduro 80/5V	16,6	1981
Gilera TG 3	17,5	1984
Peugeot TLX 80	17,8	1982
Honda SH 80	18,8	1984
Hercules CV 80	X	1982
Real Nevada 80	X	1981

Testergebnisse aus Motorradzeitschriften

Über ausführliche, farbig bebilderte und teilweise im vorderen Teil der Motorradzeitschriften erschienenen Testberichte hinaus, bekamen Leichtkrafträder zu Beginn des Leichtkraftrad-Booms sogar eigene Rubriken oder Sonderteile mit trendigen Titeln wie „80er Spezial“. Das waren sozusagen eigene 80er-Zeitschriften in Motorradzeitschriften, die das Thema aus allen Perspektiven beleuchteten: Vorstellung neuer 80er, 80er Vergleichstests, Leichtkraftrad Zulassungszahlen, 80er Nachrichten, Tipps und Leserbriefe von 80er Fahrern. Zudem erschienen Porträts von 80er Rennfahrern und nicht selten kritische Hintergrundberichte aus der innerdeutschen Welt des 1b. Während dieser Hochzeit der 80er hatte sich vor allem ein ehrgeiziger Jungjournalist hervorgetan: Frank-Albert Illg.



Wer genau hinschaut, kann erkennen, dass die Gabelstandrohre der weißen DT 80, auf der 80er-Testerlegende Frank-Albert Illg sitzt, ein wenig zittern.

Er kann getrost als der schärfste, ernsthafteste und leidenschaftlichste deutsche Leichtkraftrad-Tester aller Zeiten bezeichnet werden. Keiner hatte mehr Strassen-80er aufs Hinterrad gelassen und sich dabei mit dramatischerer Mine ablichten lassen. Keiner hatte mehr 80er Enduros auf Motocross-Strecken in die Knie gezwungen. Er war aber nicht nur ein exzellenter Motorradtester, sondern auch Technikexperte und Marktkenner. Das verschaffte ihm wohl die notwendige Sicherheit, auch dunkle Hintergründe des Leichtkraftrades sehr kritisch auszuleuchten. So fühlte er von Anfang an in Interviews den Verantwortlichen von Kreidler, Zündapp oder Hercules gehörig auf den Zahn. Berufsbedingt nicht wort-scheu, warf er ihnen unter anderem „Schlafmützigkeit“ und „Fehlentscheidungen der Vorstände“ vor. Auf der anderen Seite löcherte er regelmäßig japanische Manager bezüglich deren Pläne auf dem deutschen 80er Markt. Jedenfalls spürte der Leser mit jedem gelesenen Wort, dass Frank-Albert Jllgs Herz für diese kleinen Zweitakter schlug.

Das wurde umso deutlicher, wenn der Leser zwischen oder sogar in den Zeilen anderer Journalisten herauslesen musste, welches Pech nun dazu geführt hatte (kürzesten Strohalm gezogen, bei der Fahrzeugverteilung zu spät gekommen, Wette verloren ...), dass sie anstelle eines richtigen Motorrades eine 80er testen mussten. Auch konnte man meinen, dass so mancher Journalist krampfhaft versuchte, seine Vorurteile aus der Kleinkraftradzeit in die Leichtkraftradzeit hinüberzuretten. Und wieder andere konnten sich Witze über die 80er als geschrumpftes Motorrad nicht verkneifen. Dass im Allgemeinen die 80er nicht das beliebteste Testfahrzeug war sah man daran, dass am Ende der Artikel öfters Journalistennamen standen, die entweder nur einmal auftauchten (Praktikanten) oder auf weibliche Tester hinwiesen. Ja, so war das Rollenverständnis der 1980er -> schwächere kleinere Maschinen für das schwächere und kleinere Geschlecht.

Dass analog zu den sinkenden Zulassungszahlen auch das Interesse der Motorradpresse an der Berichterstattung zum Thema Leichtkraftrad sank, war zu erwarten. Deshalb ging der Boom der 80er nicht nur auf der Straße, sondern und in der Literatur ab 1986 in eine Flaute über. Wer wollte schon andauern etwas über gesetzliche Stagnation, Frustration der Hersteller, steigende Versicherungsprämien, Unmut der Jugendlichen oder über das Verschwinden von langjährigen bewährten Modellen lesen.

Ab 1990 leiteten die Printmedien für sich selbst eine Wende ein, und testete anstelle von 80er munter 125er, und bewertete diese fast einheitlich in höchsten Tönen. Historisch gesehen war das der Beginn eines langen Kampfes für eine Gesetzesänderung in Bezug auf Hubraum- und Höchstgeschwindigkeitserhöhung. Und die freie Presse, wie schon oft in der Geschichte, hatte diesen mit ihren scharfen Wortwaffen eröffnet.

Modell	V-Max km/h	Baujahr
Horex Rebell Sport 80	95	1981
Hercules RX 9	94	1983
Yamaha RD 80 LC2	94	1985
Zündapp KS 80 Super Sport	92	1984
Honda MBX 80 DX	92	1984
Zündapp KS 80 Super	92	1983
Honda MBX 80	91	1985
KTM 80 PL	91	1983
Hercules Ultra RS 80 AC	90	1982
Zündapp SX 80	89	1983
Honda MTX 80 R	89	1985
Yamaha DT 80 LC/2	89	1985
Hercules Ultra 80 Chopper	89	1981
Yamaha DT 80 LC/1	89	1984
Hercules XE 9	89	1983
Hercules Ultra 80	88	1981
Puch Cobra 80-6 GT	88	1984
Yamaha RD 80 MX	87	1981
Zündapp KS 80	87	1981
KTM 80 Chopper	87	1981
Suzuki RG 80 Gamma	87	1985
Cimatti Kaimann Super 80	86	1981
Suzuki GT 80 L	86	1981
Yamaha DT 80	86	1981
Kreidler Florett 80 Chopper	86	1981
Suzuki TS 80 X	86	1984
Gilera TG 3	86	1984
Honda MB 8	85	1981
Honda MTX 80	85	1981
Zündapp KS 80 Touring	85	1981
Honda CB 80	84	1981
Fantic RSX 80	84	1983
Gilera TG 2	83	1983
Suzuki TS 80	83	1981
Yamaha DT 80 MX/S	83	1984
KTM Bora 80	83	1981
Motobecane Enduro 80	82	1982
Peugeot TLX 80	82	1982
Yamaha FS 80 SE	82	1981
Kawasaki AR 80	81	1981
Garelli Enduro 80/5V	81	1981
Tornax RX 80	81	1982
Simson S 80	80	1983
Vespa P 80 X	77	1982
Kawasaki AE 80	77	1981
Malagutti Cavalcone	77	1981
Honda SH 80	75	1984
Real Nevada 80	71	1981
Hercules CV 80	69	1982

Testergebnisse aus Motorradzeitschriften

„Thomas U's Amphi-80er“

Und dann gab es noch Thomas U., der leidenschaftlich die traditionelle Wassersportart „Wer-kann-am-weitesten-ins-Hochwasser-reinfahren-ohne-abzusaufen“ betrieb. Hierbei sei erwähnt, dass er darin auf dem Fahrrad aufgrund seiner bereits in frühen Teenage-Jahren erreichten stattlichen Körpergröße von 1,98 cm unschlagbar war. Nun wollte er sein Titel erneut verteidigen, aber dieses Mal auf seiner KTM 80 PL. Gesagt, getan. Die Jury, bestehend aus Kumpels und gaffenden Kindern, applaudierte als der Auspuff durch das Wasser blau rausblubberte. Das Publikum steigerte sich zum Jubeln, als das Hochwasser am Krümmer und Zylinder zischte und weißer Dampf aufstieg. Als Thomas U. die Füße auf den Motorblock hochstellen musste, weil das Wasser bereits bis zur Radnabe reichte, gingen die Schaulustigen zum Kreischen über. Aufgestachelte durch den Mob, ließ er als Krönung den gesamten Motorblock in den Tiefen des stinkenden Wassers verschwinden. Dann folgte ein kurzes und lautes „krrr“, das allseits gefürchtete Geräusch von Kaltverschweißung. Der Motor verstummte abrupt, das Publikum mit nur einer Sekunde Verzögerung auch. Thomas U. war vom plötzlichen Stoppen seiner KTM 80 PL so überrascht, dass er versäumte, seine Beine rechtzeitig wieder auszufahren. Folglich kippte er seitlich über ins stinkende Hochwasser. Dabei hielt er sein geliebtes Leichtkraftrad, das ja bereits von Werk aus wassergekühlt war, mit aller Kraft in der Senkrechten. Wie ein verwundeter Soldat heldenhaft die Garnisonsflagge auf dem Schlachtfeld. Das half letzten Endes trotzdem nix, das Ende seine Zweiradkarriere war damit vorzeitig besiegelt. Wie bitter, war er doch gerade erst 17 geworden und der rettende Autoführerschein inklusive BMW 520i noch laaaaaaaange 360 Tage weit entfernt.

Die schöne Welt der 80er- Werbung. 1982



Die Werbung suggerierte, die 80er ist ein richtiges Motorräder für richtige Männer.

Beworben wurden Leichtkrafträder entweder im persönlichen Gespräch mit Gleichaltrigen, im Verkaufsgeblubber mit dem Händler oder über Printmedien. Letzteres entweder in Form von Werbeanzeigen in vorwiegend Motorradzeitschriften (MOTORRAD, PS, motorrad reisen & sport ...) oder durch Werbeprospekte, die man beim Händler bekam oder sich via Bestellformular per Post zusenden lies.

Die heroischste und aufwendigste 80er-Werbung, auch was das Werbeetat anbetraf, betrieb zweifelsfrei Zündapp. Sie erfüllte alle aktuellen Standards in Bezug auf Aufnahmetechnik, Farbqualität und Werbesprache. Autowerbung von VW oder Motorradwerbung von BMW waren nur unwesentlich umfangreicher oder nur geringfügig schicker. Vor allem die ganzseitigen und hochglänzenden Werbeanzeigen auf den teuren und dicken Umschlagseiten von großen Motorradzeitschriften waren extrem hochwertig. In diesen Werbeanzeigen sowie in Zündapp-Prospekten versuchten die Gestalter die Zündapps stets mit Vorzeigexemplaren beider Geschlechts zu verknüpfen. Jedenfalls waren alle mit Sicherheit gut bezahlte Modells.

Einen ähnlichen Werbeaufwand betrieb, um zwei Jahr zeitversetzt, Hercules. Kreidler hingegen rührte 80er-seitig eigentlich nur 1982 richtig die Werbetrommel, obwohl sie zu der Zeit selbst nicht mehr wirklich an den Erfolg ihrer 80er Florett/Mustang glaubten.

Ab 1983 wetzte Honda seine Werbeklingen für 80er so scharf wie ein Samurai Schwert, und überholte auch werbeseitig die verbleibenden Deutschen und Österreicher. Keine Kunst, war bei den 80er-Verkaufszahlen mit vollen Hosen einfach besser stinken.



Romantisches Landleben in Öl. Nein, nicht Zweitaktöl oder Getriebeöl, sondern Ölfarben.



Schicke weiße Stühle, schicke weiße Sonnenschirme, schicke weiße MBX80DX, schicke weiße Plastikkakteen!?!?!

Nach 1983 verkam die Werbung der Deutschen zu einem verkrampften Verklären der Tatsache, da ihre Produkte eigentlich nicht mehr konkurrenzfähig waren. Zum Beispiel wurde versucht, zuverlässige, aber veraltete Technik als Tugend zu verkaufen: „Mischungsschmierung gegen Kolbenfresser“ (Hercules Prospekt, Ultra RS 80, 1983).

Nach dem nun auch Suzuki und Yamaha gute Verkaufserfolge erzielten, gaben die drei Japaner kräftig Gas, und beherrschten gemeinsam zwischen 1984 und 1987 die Werbewelt. Ab dann lohnte sich Werbung für die deflationäre 80er-Klasse jedoch weder für die Gewinner, noch für die Verlierer der 80er-Klasse. Das war in zweifacher Hinsicht schade. Zum einen entrückten deutsche Produkte ganz dem Fokus zukünftiger Motorradfahrer, und zum anderen verschwanden die frisch aufgeblühten Jugendlichen fast komplett aus der Werbewelt. Nie wieder wurden Jugendliche in aufreißerischeren Posen, mit mutigeren Gesichtsausdrücken oder mehr Spaß habend, dargestellt.



Tatsächlich stiegen mit einer 80er die Chancen auf eine Freundin erheblich.

Die klassischen Werbebotschaften waren unter allen Herstellern gleich:

1. Wer 80er fährt, hat automatisch Erfolg beim weiblichen Geschlecht.
2. Wer 80er fährt, hat selbstredend mehr Freuden.
3. Wer 80er fährt ist mehr Mann, wegen der vielen abzuwehrenden Gefahren.
4. Wer 80er fährt, erlebt mehr Freiheit, vor allem auf einer Enduro.



In der Werbung sah sogar ein Dreckwölkchen wie ein draufgängerischer Burn-out aus.

Insgesamt vermittelte die 80er-Werbung, dass ein 80er-Fahrer gegenüber einem Nicht-80er-Fahrer einen erheblichen Wettbewerbsvorteil hatte. Trotzdem konnte weder die verherrlichende 80er-Werbung der Deutschen, noch die aggressive Werbung der Japaner oder die Nicht-Werbung der italienischen oder französischen 80er-Hersteller etwas gegen die exponentiell steigenden Versicherungsprämien oder die einschläfernde 80 km/h Höchstgeschwindigkeit ausrichten. Egal, zum Träumen reichte es allemal.

Liebe Omi!

Also ich find es wahnsinnig stark, daß Du mir zum Geburtstag so 'ne 80er geschenkt hast. Mein neues Kaiman 80 von Cimatti war natürlich der große Hammer beim letzten Kick am Samstag. Seit dem glaubt Tine, daß Du ihr zu ihrem Geburtstag das Moped auf dem Foto links von mir absteckst. Gringo heißt das putzige Ding. Du darfst dann auch mal hinten draufsitzen, ehrlich.



„Matthias W's Verfolgungsjagd“

Aus winterlicher Notwendigkeit heraus hatte Mathias schon vor dem 24. Dezember sein Weihnachtsgeschenk in Gebrauch genommen, eine neue Winterjacke. Damit ließen sich Minusgrade auf der Yamaha RD 80 LC/S („S“ für Sozius -> Zweimannzulassung) besser ertragen. Auch war sie ein guter Schutz beim ungewollten „Schmeißen“. Und genau diesen Zweck erfüllte sie auch gleich: Es geschah gegen 8 Uhr abends, war eisig kalt und ziemlich glatt. Mathias W. bog schwungvoll auf die Kopfsteinpflasterstraße zum Marktplatz ein und schmierte auf einer Eisplatte ab. Die 80er rutschte ungebremst Richtung Marktplatz. Seine Kumpel, die bereits am Treffpunkt (Marktplatzbrunnen) standen, bekamen infolgedessen ein skurriles Schauspiel vorgeführt. Angekündigt durch Metall-auf-kopfsteinpflaster-Geräusche schlitterte die herrenlose Yamaha auf den Marktplatzbrunnen zu. Dahinter in 10 Meter Abstand folgte Mathias W. im Laufschrift, gefolgt von der Angst, sein Fahrzeug wolle den Brunnen küssen. Zum Glück reichte der Schwung dafür nicht mehr. Trotzdem waren die Folgen weit weniger amüsan: 1. Das Weihnachtsgeschenk war schon vor Weihnachten hinüber. 2. Mathias hatte Kratzer und blaue Stellen zu verzeichnen. 3. Die RD 80 LC/S zeugte von dem Sturz mit Schrammen, abgeknickten Blinkerhalterungen, abgekrachtem Griff, verbogenem Lenker und schiefer Fußrastenanlage. Und nach dem Motto, „wer den Schaden hat, braucht für den Spott nicht zu sorgen“, musste Mathias´ Sturz noch viele Jahre in der Stammkneipe herhalten.

Das Jahr nach dem Rekordjahr.

1983

Und was passierte wohl 1983, als die Nachfrage nach 80ern immer weiter anstieg und das deutsche Volk aufgrund der gut gehenden Wirtschaft auch über die entsprechende Kaufkraft verfügte? Genau, die Hersteller fluteten mit noch mehr neuen Modellen freudig den Markt. Das führte dazu, dass 1983 100.000 neue Leichtkrafträder zugelassen wurden, trotz verdoppelter Versicherungsprämie. Also fast genau so viel 80er wie Motorräder über 80 Kubikzentimeter. Nach nur drei Jahren 80er-Klasse waren insgesamt über 280.000 Leichtkrafträder neu auf die Straße gelangt. Honda hatte mit 36,5% den Markt mit den attraktiven und im Vergleich günstigen MB 80, MT 80, MTX 80, MTX 80 R und MBX 80 (der Softchopper MCX 80 war nur Statist) am erfolgreichsten beackert. An zweiter Stelle kam Yamaha (15%) mit der DT 80, RD 80 MX (auch hier spielte der Softchopper FS 80 SE nur eine unwichtige Nebenrolle). Dann folgte nicht etwa Zündapp oder Hercules, sondern Vespa, die mit ihrer P 80 X stolze 12% vom deutschen LKR-Kuchen erobern konnten. Jetzt erst war Zündapp mit 11% und Hercules mit 8% des Marktes dabei. Der Rest ging an den Rest der Goldschürfer. Mit all diesen Zahlen hatte keiner gerechnet.

Irrwitziger Nebenfakt aus dem Jahre 1983: Stefan Dörflinger wird eineinhalb Jahre nach der Kreidler-Pleite wiederholt Weltmeister in der 50 ccm Klasse auf einer Kreidler. Die Rennabteilung muss wohl zu sehr mit dem Siegen in aller Welt beschäftigt gewesen sein, um den Untergang ihres Stammhauses mitzubekommen.



Wunderschön verblechtes 80ccm-Laubgebläse. Vespas waren irgendwie anders, ihre Fahrerinnen und Fahrer irgendwie auch. Übrigens das Lieblingsgefährt der damaligen „Popper“.

„Roland N., das Fluchttier“

Roland N., wieder mal ohne adäquate Kopfbedeckung unterwegs, fuhr mit seiner Motobecane Mouny SP über den Fahrradweg zum Cliquentreffpunkt. Ohne durch Bremsen zu viel an Schwung zu verlieren, brach er von dem schmalen Wegchen in die Hauptstraße von S. ein und erwachte aus seinen Easy-Rider-Träumen prompt, als er im Angesicht von drei Polizisten mit einer Rücktritts-Bremsspur zum Stehen kam. Da Mofa-Fahrer von Natur aus Fluchttiere sind, schlug er einen 180°-Haken mit den Zielkoordinaten RETTENDER RADWEG. Aus unerklärlichen Gründen schafften es die Beamten jedoch, ihren Polizeipassat durch den Radweg zu quetschen. Nur wenig später konnte Roland N. via angeberischer Licht- und Soundanlage überzeugt werden, endlich anzuhalten. Die nicht sehr ruhmreichen Konsequenzen eines Tricks**, mit dem er sich die Mofa-Versicherungsprämie (60 DM) gespart hatte, waren den Ärger letztendlich nicht wert. Obwohl mit den 60 DM bereits der gebrauchte Giannelli Rennauspuff für seine in der Garage wartende Vespa PX 80 erworben wurde. Jedenfalls wurden die Vorfreuden auf seinen 16. Geburtstag und den Führerschein 1b ziemlich gedämpft.*

** 20 Stunden Krankenwagen waschen und aussaugen.*

*** Die Farbe des Mofa-Versicherungskennzeichens wechselte 4 Wochen vor dem Vorfall von Blau auf Schwarz. Warum also in ein neues Kennzeichen investieren, wenn doch mit einem schwarzen wasserfesten Edding diese paar Wochen kostengünstig überbrückt werden konnten. Anschließend kurz einen breitbeinigen Halb-Wheely, sodass die Jahreszahl am unteren Rand des Kennzeichens abgeschliffen wurde. Fertig.*

Nicht als Sportler geboren, aber dazu gemacht. 1983



Geländesport ade, Grand Prix ich komme. Zündapp war darin sogar noch nach dem Konkurs erfolgreich.

Jeder, der eine 80er fuhr spürte, was der Buchstabe „b“ in der Führerscheinklasse 1b bedeutete. Nämlich „beschränkt“ in Hubraum, Höchstgeschwindigkeit wie auch in der Höchstdrehzahl beim Erreichen der Höchstleistung. Was lag demnach näher, als diese beschränkte Realität zusätzlich mit Grand Prix- oder Cup-Rennen der gleichen Hubraumklasse zu verklären.

1983 war es dann soweit, die europäische 80 ccm Grand Prix-Klasse wurde gestartet und löste die 50 ccm-, besser bekannt als „Schnaps-glas“-Klasse, ab. Logisch, nach dem es die Fahrerlaubnis Klasse 4 nicht mehr gab und keine „großen“ 50er mehr verkauft wurden. In diesem Zug erhoffte sich die FIM (Weltmotorradverband) das gleiche Zuschauer- und Herstellerinteresse, wie es die 50 ccm-Klasse über zwei Jahrzehnte genossen hatte. 1984 ging es in der 80 ccm-Klasse das erste Mal um die Weltmeisterschaft. Fahrer wie Hubert Abold, Stefan Dörflinger (beide Zündapp, später Krauser Racing Team) oder Gerhard Waibel (Real-Seel), Peter Öttl (Krauser), Jörg Martinez auf Derbi sowie Pier Paolo Bianchi (Huvo-Casal) lieferten sich spannende Rennen. Privatfahrer gingen meist auf Garellis oder Sachs ins Rennen, waren jedoch nur Kanonenfutter für die Werksteams.

Die 80er Rennmaschinen hatten das gleiche Mindestgewicht von 55 kg wie die 50er, waren aber trotzdem von der Statur her etwas größer. Erreicht wurde dies durch den Einsatz moderner Materialien, z. B. Kohlefaser (Verkleidungsteile), Aluminium (Rahmen) oder Titan (Motorgehäuse). Des Weiteren holten die Werksmaschinen aus ihren meist drehschiebergesteuerten Zweitaktern mit liegendem oder stehendem Zylinder ca. 8 PS mehr heraus, also um die 30 PS. Damit lagen ihre Höchstgeschwindigkeit bei ca. 210 km/h, im Vergleich zu 200 km/h der 50 ccm Grand Prix Maschinen von 1982. Im Umkehrschluss waren die 80er laut Aussagen ehemaliger Fahrer noch schwieriger zu fahren als ihre Vorgänger, da ihr Grenzbereich mit Vorsicht zu genießen war. Warum? Sie durften im Vergleich zu den 50ern, die bis zu vierzehn Gänge hatten, laut FIM-Reglement höchstens sechs haben. In Anbetracht der notwendigen Anfahrtdrehzahl von mindestens 11.000 U/min und einem schmalen nutzba- ren Drehzahlband zwischen ca. 12.000 und 14.500 U/min, also kein un-

kompliziertes Rennerle. Deshalb wurden die Rennen nicht selten durch gute Taktik, penible Vorbereitung (Gangabstufungen und Endübersetzung je nach Strecke und Witterung), fahrerischem Können (Geschwindigkeit aus Kurven mitnehmen, Windschattenfahren, Verfolger aus dem Windschatten schütteln usw.) und Kühnheit gewonnen.

Im ersten GP Jahr wurde Zündapp Doppel-Weltmeister, trotz Konkurs. Neben Derbi war Mike Krauser, der 1984 den Zündapp Rennstall inklusive Ex-Zündapp Konstrukteur Herbert Rittberger übernahm, der herausragendste Hersteller. Stefan Dörflinger wurde 1984 und 1985 Fahrerweltmeister auf Krauser und Krauser 1985 und 1989 Markenweltmeister.

Ab 1986 fanden die Deutschen in Derbi und seinen spanischen Fahrern ihre Meister: Jorge Martínez wurde 1986, 1987 und 1988 Weltmeister, 1989 schaffte es Manuel Herreros, auch auf Derbi. Krauser und Real fielen in diesen Jahren immer stärker zurück.

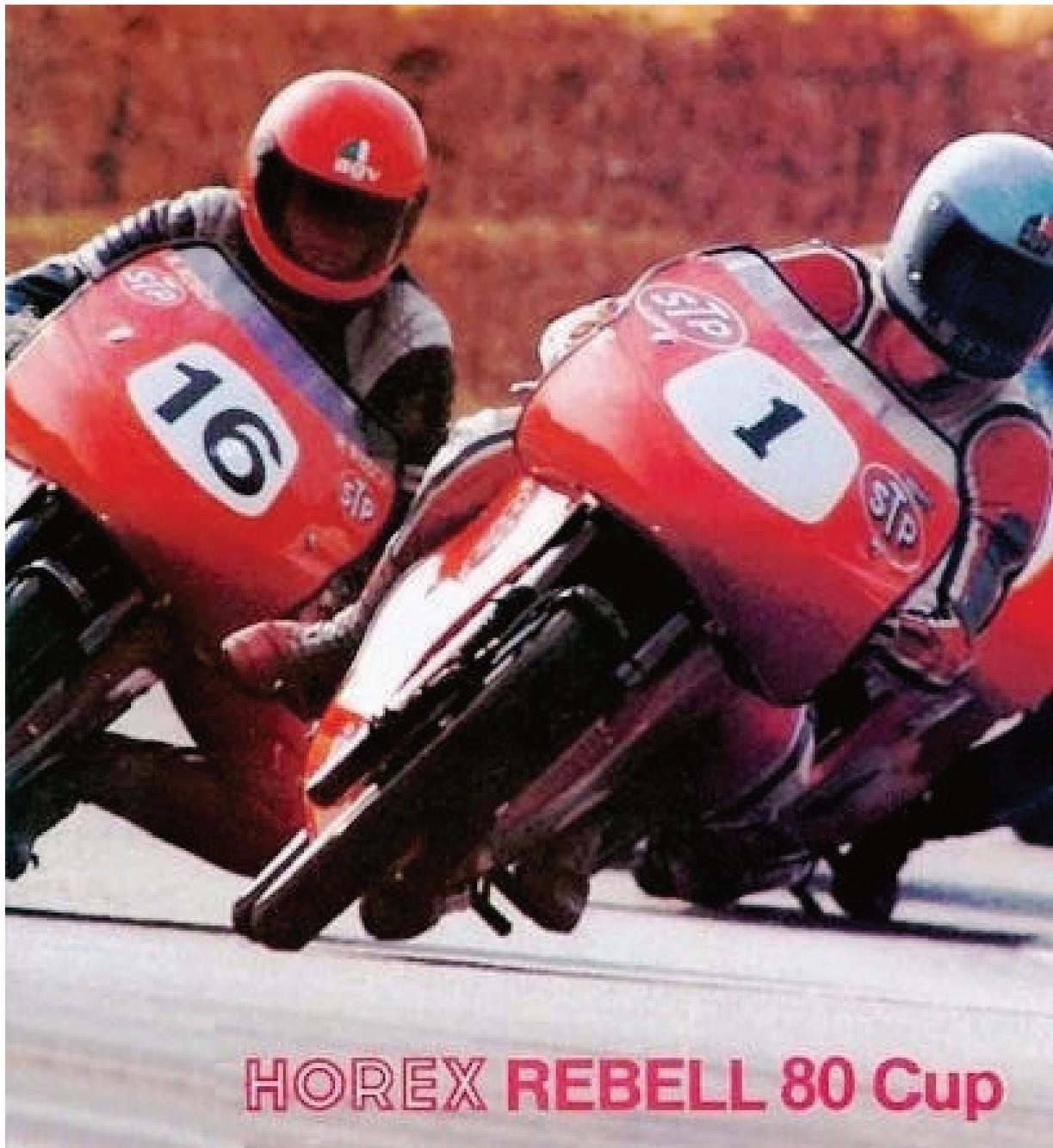
1989 wurde die 80 ccm Klasse von der FIM ersatzlos gestrichen. Es gab weder Aufsehen noch Proteste, von wem denn auch. Die großen Hersteller gab es nicht mehr und das Interesse vom GP-Publikum ging von Jahr zu Jahr zurück. Das lag mitunter auch daran, dass sich mit der 80 ccm-Rennklasse international niemand identifizieren konnte. Gab es doch diese Hubraumklasse im Rahmen einer real existierenden Führerscheinklasse weltweit nur in Deutschland. Lediglich Spanien hatte eine vergleichbare 75 ccm-Führerscheinregelung und entsprechend im nationalen Rennsport die Critérium Solo Moto 75. Das spiegelte sich auch in den Heimatländern der Rennteams wieder, die aus Deutschland, Spanien oder dem spanienumschlossenen Portugal stammten. Hinzu kam,

dass die Production-Racer bereits in der Basisversion zwischen 25.000 und 30.000 DM kosteten, Feinheiten exklusive.

Viel bedauernswerter als das Verschwinden der 80er-Rennklasse war aber, dass deren Renntechnik keinen Einzug in die Serie fand. Nur zwei Straßen-Replikas gab es zu kaufen, die jedoch auf technisch unverwandten Straßen-80er basierten: Die in den Massa Farben Blau und Weiß gehaltene Real 80 Herweh-Replica (1985) zu 3550 DM und die Zündapp KS 80 Super Sport mit Monocoque, Rennhöcker, Vollverkleidung und Doppelscheinwerfern. Die erste war eine überschminkte veraltete Horex 80er und die zweite die wahrscheinlich teuerste Serienachtziger aller Zeiten (5995 DM).



Schade, dass Honda nicht am 80-ccm-Grand-Prix teilnahm. Der Motor der CR 80 R wäre mit Sicherheit eine gute Basis gewesen. So musste halt "Fast Freddy" mit seiner NS 500 die große Brücke zur MBX 75 schlagen.



Um einiges preisgünstiger als der Grand Prix Sport war der Horex 80 cc-Preis-Cup. Erfinder war Fritz Röth in 1982, der zugleich Hersteller der Horex 80er war. Hierfür produzierte er fünfzig Renner auf Horex Rebell 80 Basis. Die hatte er vermutlich eh übrig, in Anbetracht der sehr mageren Verkaufszahlen. Das neue Herzstück der Cup bildete ein luftgekühlter Motor, der seinen Dienst gewöhnlicherweise in einer Hercules GS 80 verrichtete. Mit ihren 18 PS rannte sie ca. 130 km/h. Dank solider Hard-

ware bis hierher eine gute Idee. Ab hier jedoch nicht mehr: Die Cup bekam eine abartige Vollverkleidung verpasst, die irgendwie an eine aufgedunsene Kaulquappe erinnerte. Dazu passend verlangte ihr Monocoque eine Sitzposition, die aus ergonomischer Sicht ein Verbrechen war. Röth hatte wohl an einem hünenartigen, buckeligen Rennfahrer, der Stumpen als Beine gehabt haben musste, Maß genommen. Nichts desto trotz war sich Röth dem Erfolg seines Cups, wie ihn z. B. Yamaha mit dem RD 350 CUP feierte, sicher. Davon zeugte auch sein Versprechen, der sterblichen Jugend eine der Cup-Maschine ähnliche Vollverkleidung inklusive TÜV zum Nachrüsten, anzubieten. Gott sei Dank aus ästhetischer Sicht kam es dazu nicht mehr, denn der Markenpokal erwies sich als Flop. Daher brachte nur die 1982er Saison einen Gesamtsieger hervor. 1983 fanden lediglich ein paar wenige Rennen statt, weil die Serie im selbigen Jahr vorzeitig eingestellt wurde. Am Preis mag es nicht gelegen haben, bekam man die Cup schon für 4900,- DM inklusive Rennreifen, Rennkombi und Helm.

Die internationale Einführung der 80 ccm Klasse im Motocross Sport im Jahre 1978 hatte vermutlich keinen Zusammenhang mit der Einführung der deutschen 80er/1b-Regelung, und ist daher nur zufällig zeitlich ähnlich geschehen. Vermutlich wollte man die 50 ccm Klasse mit mehr Hubraum/Leistung aufwerten. Typische Vertreter dieser neuen Klasse waren z. B. Honda CR 80, Suzuki RM 80 oder Sachs GS 80.

Anders verhielt es sich im Gelände-, bzw. ab 1980 im Enduro-Sport der FIM. Gab es zwischen 1968 und 1980 unter 100 ccm nur die Hubraumklassen 50, 75 und 100 ccm, wurde 1979, also bereits vier Jahr vor der Einführung des 80ccm GP, die Enduro Europameisterschaft in der 80 ccm Klasse beschlossen und 1981 erstmalig ausgetragen. Alle

80 ccm-Europameisterschafts-Titel gingen an italienische Fahrer, die Gewinnermaschinen waren ebenso italienischer Herkunft (Accossato oder Moto TM). Im Gegensatz zur gleichzeitigen Einführung der 80er-Klasse im Enduro-Sport und der Führerscheinklasse 1b, fiel deren Ende nicht mit dem Ende des 80-ccm-Leichtkraftrades (1997) zusammen, sondern kam viel früher. Nämlich 1986. Also im gleichen Jahr in der die FIM die 80ccm-Grand Prix-Klasse einstampfte. Zufall? Jedenfalls hatte danach, sowohl im Enduro- als auch im Grand Prix-Sport, die kleinste Klasse 125 ccm.

In der FIM Enduro Weltmeisterschaft gab es die 80er-Klasse nur vier Jahre lang, von 1989 bis 1993. Danach wurde auch diese 80 ccm-Klasse eingestampft. Auch hier gab es einen erstaunlichen Nebenfakt, ähnlich wie bei Kreidler und Zündapp: 1990 noch gewann Thomas Bieberbach auf Simson die Enduro Weltmeisterschaft für sein Heimatland. Die DDR konnte er damit trotzdem nicht retten.

Wann die 80 ccm Klasse im Trial Sport eingeführt wurde, konnte der Autor nicht herausfinden. Vermutlich wurde sie für Kinder, Jugendliche oder für Einsteiger geschaffen.

„Der Barry Sheen in Ralf K.“

Ralf K. kam mit seiner neuen weiß-blauen Suzuki RG 80 Gamma am Schulfahrradständer an. Obwohl jetzt nur noch mit Schrittgeschwindigkeit, zeugte sein noch nicht wieder eingefahrenes rechtes Knie und seine nach rechts hängende Sitzposition (linke Pobacke auf Sitzbank, die rechte freischwebend) von der letzten gefährlichen Kurve. Der Showeffekt auf das Publikum, vor allem auf die Mofa-Fahrer, war immens. Der blecherne Racing-Sound aus dem Dörr-Rennauspuff verklang, die Gamma verstummte. Ruhe und Spannung. Seine Marlboro glimmte links unten in der Visieröffnung auf, dann atmete Ralf K. fetten blauen Rauch aus. Dazu ein breites Grinsen und folgende Information: „Salve Jungs, das werdet ihr mir nicht glauben, <pausepausepausepause>, aber gerade auf der Herfahrt habe ich Herrn Meier, unseren Werken Lehrer, auf seiner Honda CB 200 T so was von verblasen und dann ...“.

Verkleidungen, Gepäckträger, Auspuffe, Koffer ... 1983



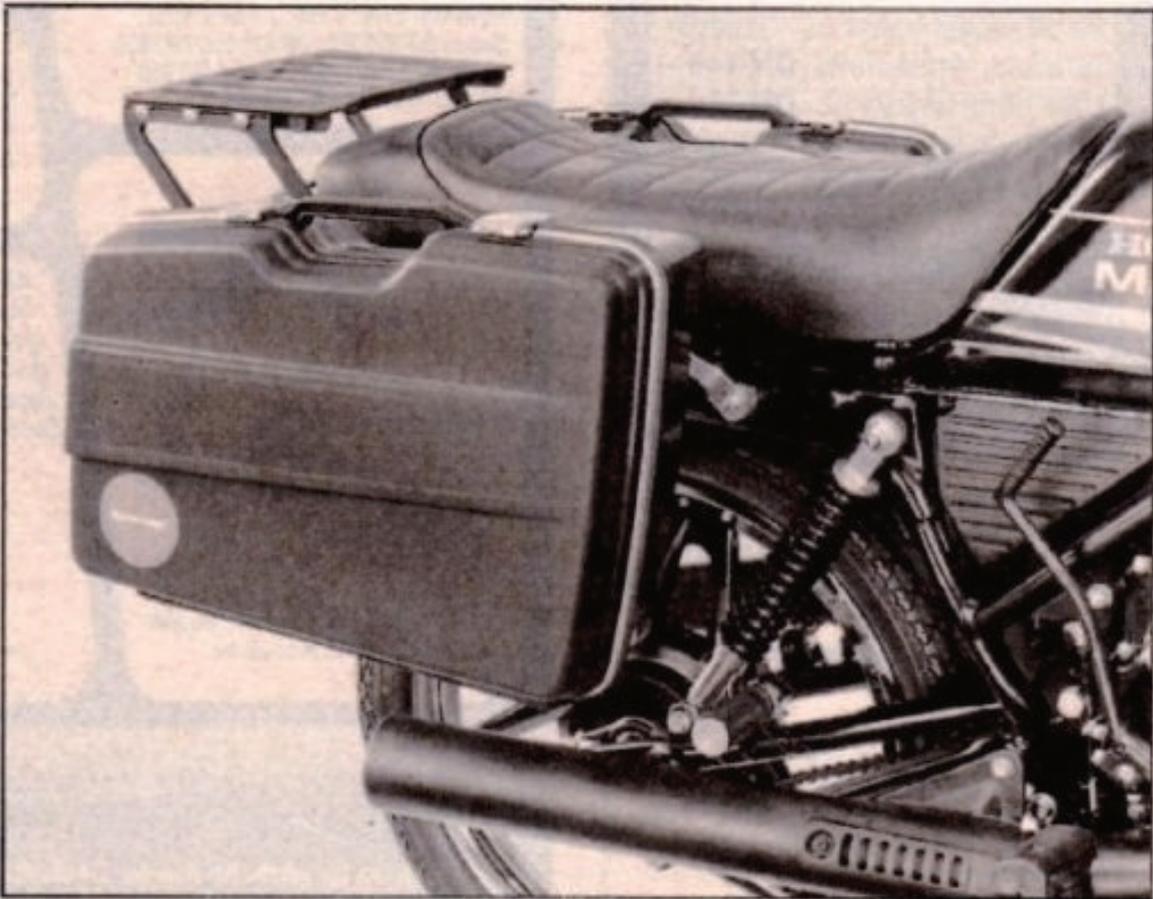
Mit Zubehör-Vollverkleidungen ließen sich 80er ganz schön aufhübschen. Entsprechend vielfältig war das Angebot.

Die Zubehörindustrie beobachtete jahrzehntelang Kleinkrafträder nur aus den Augenwinkeln, war doch mit dem mickrigen Taschengeld oder dem knappen Lehrlingsgehalt von Jugendlichen in den 1960er und 1970er Jahren nicht wirklich was zu verdienen. Die explodierenden Zulassungszahlen der Leichtkrafträder hingegen schafften es rasch, die 80er in den Fokus der Zubehörhersteller, die sich dadurch einen Ausgleich zum

schrumpfenden Motorradmarkt erhofften, zu rücken. Zum beliebtesten Motorradzubehör neben Helm und Nierengurt (ja, das lief damals unter Zubehör), avancierte alsbald die Motorradverkleidung. Natürlich nicht wegen des vermuteten besseren Wetterschutzes oder der erhofften Steigerung der Höchstgeschwindigkeit. Sondern wegen des erheblichen Imagegewinns. Denn mit einer ordentlichen Vollverkleidung erschien eine 80er von vorne ähnlich großflächig wie eine Zwofünziger. Mit einer Vollverkleidung inklusive dicken Doppelscheinwerfern sogar fast wie eine Vierfünziger. Andererseits gab sie der 80er ein gestreckteres und somit sportlicheres Profil. Vor allem die altbackenen deutschen 80er gewannen mit einer nachgerüsteten, in Fahrzeugfarbe lackierten Vollverkleidung einiges an Dynamik. MBV und Polybauer führten von Anfang an ein umfangreiches Verkleidungsprogramm für fast alle 80er, egal ob deutscher, österreichischer oder japanischer Herkunft. Das hatte zur Folge, dass grob geschätzt jede zehnte 80er mit einer Zubehörverkleidung nachgerüstet wurde. Die Plastikverformer schnalzten natürlich mit ihren Zungen, denn solche Verkleidungen mit Scheinwerfer und Halterung waren den 16-Jährigen (und deren Vätern) bis zu 900 DM wert. Diese Geschäftslücke wurde eigentlich nur von Honda und Suzuki relativ schnell geschlossen, die ihre MBX 80 DX und RG 80 Gamma bereits serienmäßig mit einer formschönen und enganliegenden Vollverkleidung anboten. Eine mehr schlechte als rechte Alternative zu den teuren Nachrüst-Vollverkleidungen waren Lenkerverkleidungen, die teilweise von den Fahrzeugherstellern selbst als überteuertes Werkszubehör angeboten wurden. Einziger Vorteil, sie waren meist ab Werk lackiert und vorgebohrt, und mussten nur noch mithilfe der passgenauen Halterungen montiert werden.

Das vermutlich zweithäufigste Zubehörteil an 80ern war der M-Lenker, z. B. von Fehling. Und nicht zu vergessen der Cuppini, der an unzähligen Zündapp KS 80 seine achsellüftenden Dienste ableisten musste.

Tragen Sie Ihre Transport-Probleme nicht auf Ihrem eigenen Rücken aus!



Ein weiteres Nachrüst-Nonplusultra waren Gepäckträger, die ein cooles Topcase oder sogar reisetaugliche Seitenkoffer aufnehmen konnten. Becker und Krauser verkauften sogar wuchtige Systeme, an die durchaus erwachsene Koffer passten. Hercules bot für die RX 9 ein Seitenkoffersystem als Werkzubehör (inkl. Markenemblem) an. Zündapp dagegen verkaufte, wie schon zur Kleinkraftrad-Zeit, Kunstleder-Packtaschen im dynamischen Forward-Design. Und Honda bot schicke farbige, aber lei-

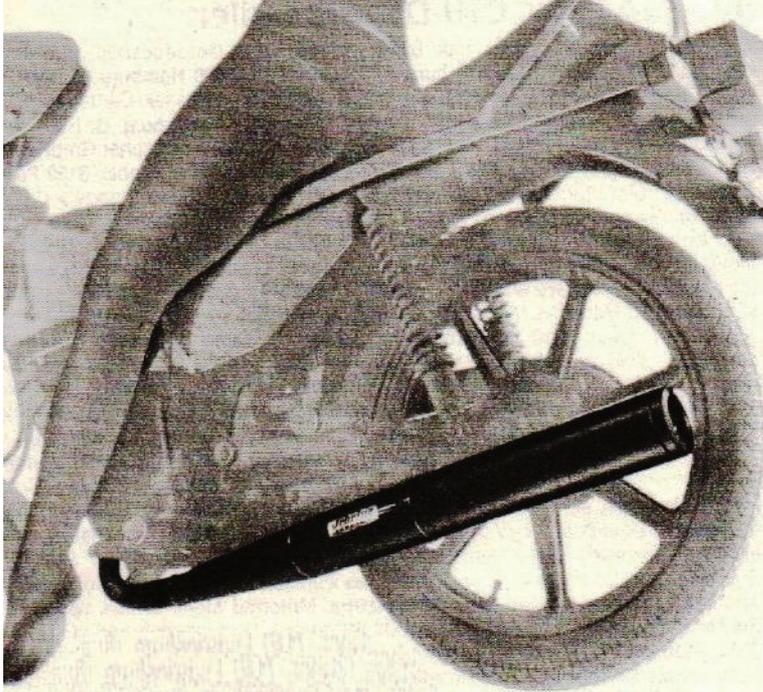
der etwas mickrige Plastikköfferchen für die Seite an. Wer nun in Koffer, Packtaschen oder Topcase investiert hatte, profitierte neben dem optischen Mehrwert natürlich auch vom ursprünglichen Nutzwert, wenn z. B. das Herumstolzieren mit Helm oder Lederjacke gerade mal unpraktisch war. Oder wenn man sonntags der Großtante zwei Stück Kuchen vorbeifahren sollte.



Obwohl die serienmäßigen Sitzbänke grundsätzlich knapp bemessen waren, bot die Zubehörindustrie keine breiteren oder längeren an. Danke.

Auch Auspuffanlagen standen zum Nachrüsten zur Verfügung, z. B. Anlagen von Sebring. Beworben wurden diese mit mehr Drehmoment und

schwarzer Verchromung oder satinschwarzem Finish, denn weder Mehrleistung noch mehr Lautstärke durften sie erbringen. Deshalb blieb der legale Nachrüstauspuff ein Extra, das eigentlich niemand kaufte. Im Gegensatz zu den nicht StVZO-konformen Rennauspuffanlagen.



der Sport-Auspuff mit dem irrren Sound!

für 50er und 80er:
Hercules/Sachs · Kreidler · KTM · Zündapp · Honda · Yamaha · Vespa

- Mit Allgemeiner Betriebs-
erlaubnis · TÜV-Abnahme
entfällt
- Mattschwarze Verchromung
- Spitzenqualität
- 12 Monate Garantie
- Einfache Montage
- Modernes Styling

Trotz Anfangseuphorie verließ die Zubehörindustrie die 1b'ler genau so schnell, wie sie sich anfänglich auf sie gestürzt hatte. Die sinkenden Zulassungszahlen Mitte/Ende der 1980er Jahre machten diesen Markt für die Hersteller zunehmend unrentabel.



AIR PHONE

**Peter... liebst Du mich noch?
Klar Mausi
... Fahr'n wir zu Dir oder mir?**

Peter und Susi während einer Spazierfahrt.

AIR PHONE macht das Fahren zu Zweit unterhaltsamer.
Produkt-Info-Seite 177

Legal frisieren.

80er zum Aufrüsten. 1983

Es gab viele gute Gründe eine 80er schneller zu machen: Mehr Respekt in der Clique oder ein paar wertvolle Sekunden früher als alle anderen bei einem begehrten Mädels an der Haustüre klingeln zu können. Natürlich war der größere Fahrspaß auch nicht zu verachten. Entsprechend eine schneller gemachte 80er in ihrer Charakteristik doch nicht mehr einem zugeschnürten Drosselmotor, sondern einer großen Fünziger, nur eben mit deutlich mehr Schmackes. Um das zu erreichen brauchte man in erster Linie Geld für Tuningmaßnahmen. Zweitens handwerkliches Geschick zur Umsetzung von Ersterem. Drittens Mut, da man ständig auf der Flucht vor den Ordnungshütern war. Und viertens Gottesvertrauen, da man auf keinen Fall einen Unfall bauen durfte wegen des erloschenen Versicherungsschutzes.

Zum Glück gab es auch legale Möglichkeiten, eine 80er auf 100 km/h zu bringen. Leider weniger reizvoll als oben beschrieben, da Folgendes vorhanden sein musste: 1. Führerscheinklasse 1a/1 (also erst ab 18 Jahren). 2. Ein mehr oder weniger aufwendiger Umbausatz inklusive TÜV-Gutachten. Ohne TÜV-Gutachten war man auf das Wohlwollen des TÜV angewiesen, der unter Umständen entsprechend dem § 21 StVZO die Beleuchtung, Höchstgeschwindigkeit und den Geräuschpegel messen wollte. Hier war die vorherige Absprache mit der Prüfstelle von größter Bedeutung, um später bittere Enttäuschungen zu vermeiden. Und 3. Die Umschreibung zum Motorrad auf der Zulassungsstelle.

Die Motivationen, um solch einen Aufwand zu betreiben waren aber weniger sportlicher Natur, sondern mehr vernunftbedingter:

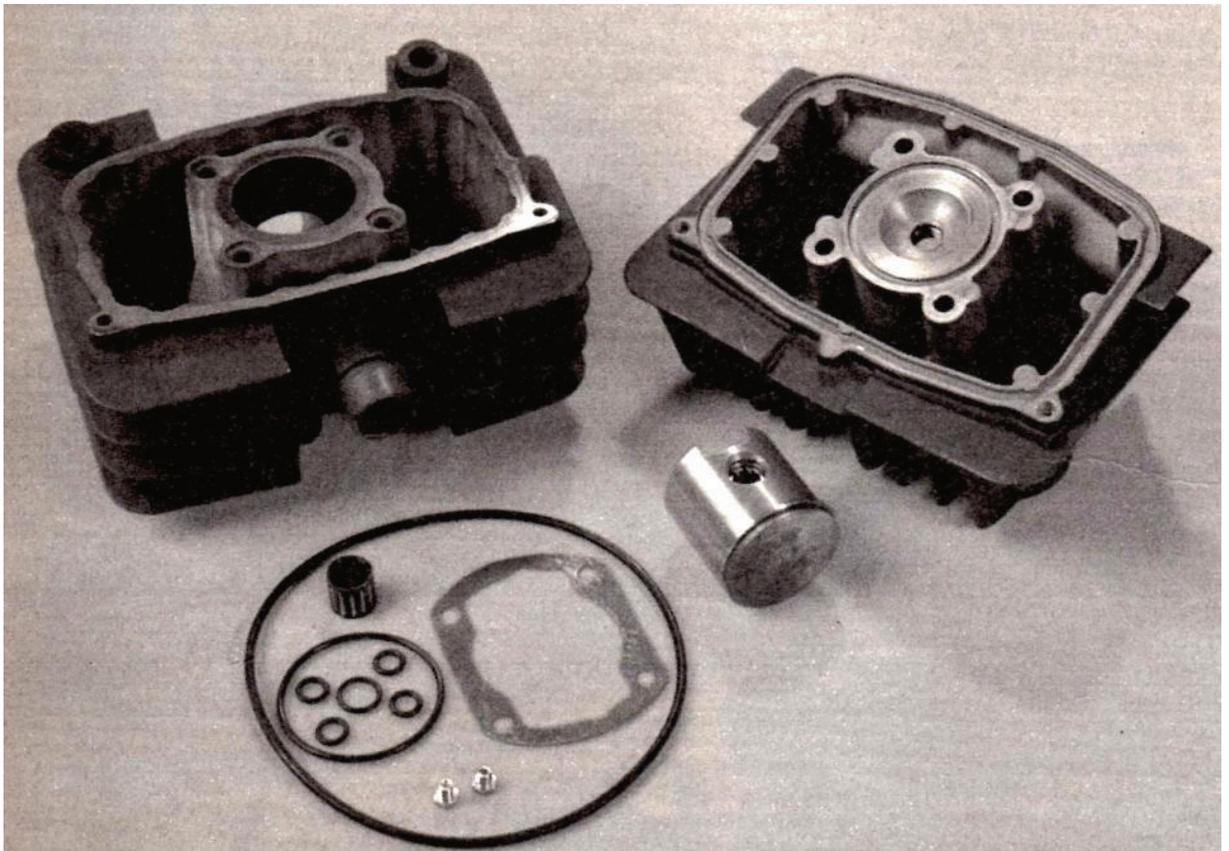
- Man behielt die 80er, um die niedrige Schadenfreiheitsklasse (Prozente) zu halten oder für ein anderes größeres Fahrzeug aufzuheben.
- Man hatte zwar das Geld für den Führerschein 1a aufgebracht, aber für eine 27 PS-Maschine reichte es nicht mehr. Also behielt man seine umgerüstete 80er als günstiges Zweit- oder Erstfahrzeug, da kein motorisiertes Zweirad billiger in der Versicherung war. Sogar Mofas waren anfänglich doppelt so teurer.
- Man überbrückte mit seiner alten 80er die notwendigen zwei Jahr Stufenführerschein bis zum unbeschränkten 1er. Das gesparte Geld floss dann in die Finanzierung eines Big Bikes ein.
- Der Vater/Bruder/Onkel/... übernahm die ausgebrauchte 80er und rüstete diese aufgrund der hohen Versicherungsprämie um.
- Eine vier Jahre alte 80er mit 25+ tkm auf dem Buckel war fast nichts mehr wert, weil die japanischen Hersteller und deren Importeure den Markt mit sehr günstigen Neufahrzeugen fluteten. Durch eine Aufrüstung zum Motorrad stieg der Verkaufswert einer 80er erheblich.

Die technische Umsetzung erlaubte drei Wege, laut Ergänzung der Straßenverkehrszulassungsordnung vom Juni 1985:

- A. Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit auf über 85 km/h durch z. B. Wechseln des Ritzels = ca. 50,- DM. Die Ideallösung für kräftige Achtziger, z. B. Yamaha DT 80 LC/2 oder Zündapp K 80, die dadurch locker 90 km/h erreichten. Nicht ideal für schwachbrünstige

80er à la Suzi X3 oder Kawa AR 80, deren eingetragene 86 km/h Höchstgeschwindigkeit vielmehr symbolischen Charakter besaßen.

- B. Erhöhung des Hubraums auf mindestens volle 81 ccm durch z. B. Wechseln von Zylinderkopf, Zylinder und Kolben. Dabei erwirkten nicht die Mehrkubikzentimeter das Leistungsplus, sondern die verschärften Steuerzeiten der Tauschteile (größere Einlass- und Auslasskanäle, größere/mehr Überströmkanäle, zusätzliche Spülkanäle im Kolbenhemd, kürzeres Kolbenhemd...). Hersteller waren z. B. Malossi oder die Fahrzeugbauer selbst stellten diese Kits in begrenzter Stückzahl her (Zündapp und Sachs). Bedeutend kostengünstiger war die Lösung von Yamaha. Durch den Einbau von drei Fußdichtungen á 4,14 DM konnte der Hubraum ihrer luftgekühlten 80er auf 81 ccm erhöht werden. Das entsprechende TÜV-Gutachten dazu erhielt man sogar kostenlos beim Händler.



Für 350,- DM hauchte solch ein 91 ccm-Satz dem Sachs SW 80-Motor ganz legal mehr Leben ein. Vorausgesetzt man war 18 und hatte den 1a oder 1er in der Tasche.

- C. Erhöhung der bauartbedingten Drehzahl auf über 6120 U/min durch z. B. entfernen einer Reduzierhülse im Krümmer oder einer Verjüngung im Ansaugstutzen. Montesa-Honda NSR 75 oder CRM 75 = 50,- DM.

Egal, für welchen Weg der Umrüstung man sich entschied, in jedem Fall mussten noch die TÜV-Gebühren, die Kosten für den neuen Fahrzeugbrief, für die Zulassung und für das größere Kennzeichen dazu addiert werden. Im günstigsten Falle konnte man so für insgesamt ca. 200,- DM (Weg A. und C.) ein „Kuchenblech“ durch die Gegend fahren, das sich in Anbetracht der dadurch gesparten 750,- DM Versicherungsprämie bereits nach nur 3 Monaten amortisiert hatte.

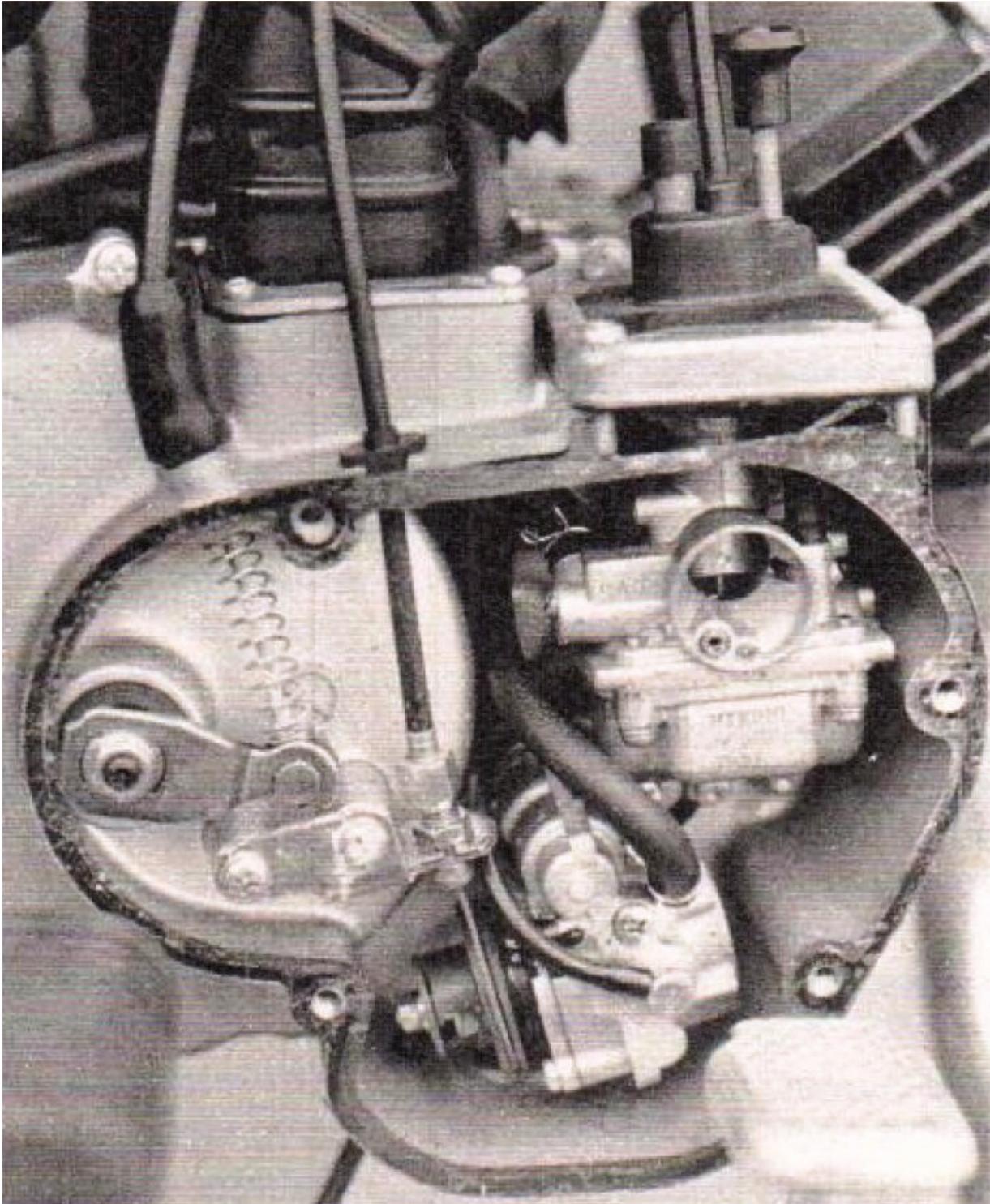
Interessant in diesem Zusammenhang war auch, dass die Japaner am Anfang einer technischen Umrüstung von 1b auf 1a extrem ablehnend gegenüber standen. Sie tönnten alle den gleichen Tenor:

- Wer ein „richtiges“ Motorrad der 10/17 PS-Klasse sucht, findet dies in unseren umfangreichen Modellpaletten.
- Durch Umrüstsätze wäre der Leistungsmanipulation Tür und Tor geöffnet. Zuerst wurden die Motoren für Deutschland mit hohem Aufwand frisersicher gemacht und jetzt soll das wieder rückrüstbar gemacht werden. Diese Kits würden somit den aufwendig erstellten Anti-Manipulations-Katalog untergraben. Missbrauch sei vorprogrammiert. Honda erklärte, die 80er-Klasse solle sauber bleiben. Yamaha meinte, die 80er-Klasse solle seriös bleiben.
- Das Umrüsten wäre technisch zwar machbar, aber wirtschaftlich nicht sinnvoll.

Die deutschen Hersteller standen der Um- oder Aufrüstung von Leichtkrafträdern von Anfang an positiver gegenüber, wahrscheinlich auch in Ermangelung eigener 10/17 PS-Neumaschinen. So konnten die Fahrer wenigstens noch ein paar weitere Jahre an die Marke gebunden werden. Sie betonten in diesem Zusammenhang stolz, dass ihre Fahrwerke locker die doppelte Leistung eines regulären Leichtkraftrades verkraften würden. Der steigende Absatz von Umrüstkits gab Zündapp & Co letzten Endes Recht und brach überraschend schnell den japanischen Widerstand. Nur wenig später zogen die japanischen Vier den deutschen und österreichischen Herstellern nach, und boten ab 1984 stillschweigend und widerwillig auch Umrüstsätze an.

„Lars D.‘s Gedanken an der Zweitakt-Zapfsäule“

Gedanken von Lars D. an der geliebtgehasste Zweitakt-Zapfsäule in A. am 23.10.1985: °°Wie viele Liter tankt der Alte vor mir bitte noch in seinen dämlichen Holder Einachser?°°. °°Na toll, jetzt ist kein Sprit mehr zum Mischen drin, das dauert mindestens zehn Minuten bis der alte Fritz das Ding wieder befüllt hat. Mist, jetzt fährt auch noch meine Relilehrerin in die Tanke rein. Ich bin schon viel zu lange hier°°. °°Wie herum steckt man diese Wertmünzen noch mal rein, hä, so geht’s nicht und andersrum auch nicht, ich raste gleich aus°°. °°Warum ist dieser beknackte Zapfschlauch eigentlich nur 70 cm ~~lang~~ kurz. Soll ich etwa meine 80er zum Tanken hochheben?°°. °°Warum muss ich hier eigentlich als Einziger meinen Sprit selber mit einer Handpumpe reinpumpen und dann das Öl dazusaugen, das ist ja wie vorm Krieg°°. °°Ich bin zwar jung und habe angeblich Zeit, aber um meinen 11 Liter Tank vollzukriegend muss ich diese hirnrissige Prozedur zweiundzwanzig Mal wiederholen!°°. °°Kann es sein, dass ich bei dem, was ich gerade für elf Liter Mischung gezahlt habe, völlig abgezockt worden bin°°. °°Das nächste Mal, das schwöre ich dir du alter Halsabschneider, bringe ich mein eigenes Zweitaktöl mit, und dann mische ich’s mir selbst. Äh, wie war noch mal die Formel?°°



Die Yamaha FS 80 SE überraschte mit technischen Leckerlis: Die Ölpumpe der beliebten Getrenntschmierung, Vergaser und Drehschieber befanden sich wassergeschützt im gleichen Gehäuse.

Neidisch auf die Nachbarn. 1983

Zum Glück war man als 16-Jähriger eher damit beschäftigt, mit der 80er die realen Grenzen des eigenen Dorfes / der eigenen Stadt zu überschreiten, als die landeseigene Führerscheinregelung über Landesgrenzen hinweg theoretisch zu vergleichen. Nur im Sommerurlaub in Bibione oder auf Abschlussfahrt in Paris wunderte sich doch der eine oder andere Jugendliche, dass die Gleichaltrigen dort auf viel flotteren Zweirädern unterwegs waren als zu Hause. Doch meist reichten solche Beobachtungen nur zur Mythenbildung um die fantastischen Tuningfähigkeiten der Italiener oder Franzosen. Hätten die deutschen Jugendlichen genauer hingeschaut und verglichen, wären sie in den frühen 1980ern mit Sicherheit sehr neidisch auf ihre Landesnachbarn gewesen:

- In Spanien durfte man als 16-jähriger bis 75 cm unbegrenzt schnell fahren. Eine 1983er Honda MBX 75 lief mit 12 PS 105 km/h, die Puch Cobra 75 TT mit 16 PS ging sicherlich noch besser.
- In Großbritannien durfte man bis 1983 ab Alter 17 ein unbeschränktes 250 ccm Motorrad fahren, ab 1983 immerhin noch eine auf 12 PS limitierte 125er. Eine Yamaha RD 125 LC schaffte so ca. 100 km/h. Das Beste daran war aber, dass die 125er kinderleicht zu entdrosseln waren: Mit einem Gibson Allspeed oder Micron Auspuff leistete eine MBX 125 spielend 21 PS, die locker für 125 km/h reichten.
- Auch die Niederlande und Frankreich hatten Mitte der 1980er die 12 PS / 125 ccm Regelung adoptiert.
- 1983 durften 16-jährige DDR-Bürger Motorräder bis zu 150 ccm fahren. Eine MZ 150 TS hatte 11,5 PS.

- In der Schweiz durfte bis 1987 mit einer 125er ohne Leistungsbe-
grenzung gefahren werden, ab dann, mit Angleichung an viele EU-
Länder, mit immerhin noch 12 PS.
- Zwischen 1991 und 1995 hätte man sogar intradeutsch neidisch
werden können, denn die 16-18-Jährigen aus den neuen Bundes-
ländern durften in diesem Zeitraum bereits 125er mit maximal 12
PS ohne Geschwindigkeitsbegrenzung fahren. Möglich machte
dies eine Übergangsregelung via Einigungsvertrag. Yamaha zielte
mit der neu eingeführten DT125R und TDR125, die nicht zufällig
genau 12 PS hatten, genau darauf ab.

Schade, dass sich die deutschen Gesetzgeber inklusive deren Lobbyis-
ten nicht an unseren Nachbarstaaten oder EU-Mitstaaten orientiert hat-
ten. Wäre so doch ab 16 viel mehr Spaß auf zwei Rädern möglich gewe-
sen. Stattdessen hielten die Deutschen stur an ihrem Spezialsüppchen
aus zweimal 80 und einmal 6000 fest.



16-jährige auf 125ern (RD, MBX und AR) irgendwo im finnischen Wald. Kaum größer oder schwe-
rer als 80er, aber mit 21 PS wesentlich flotter.

„Marcel F., die Spinne im Netz der Rad- und Feldwege“

Die häufige Nutzung von Rad- und Feldwegen mit dem Leichtkraftrad war unter den 80er-Fahrern sehr verbreitet. Denn hier wirkte das Gefühl von Freiheit mangels gesetzlicher Kontrolle besonders intensiv. Dieser, für die Polizei unsichtbare Spielraum eröffnete vor allem die Möglichkeit, frisierte, umgebaute oder notdürftig am Leben erhaltene 80er ohne Zulassung/Nummernschild nach Herzenslust herzuprügeln.

Daneben wurden diese Netze gerne auch für private Fahrübungen genutzt, um die Anzahl der Fahrstunden für den 1b auf das Minimum von Zehn zu senken. Und gab es doch mal den einen oder anderen schimpfenden Radfahrer oder drohenden Landwirt, so deckte man (das konnte nicht jeder) während des Vorbeifahrens das Nummernschild mit dem Turnschuh ab. Und erfreute sich danach der Tatsache, dass man auf diesen Wegen zu den Flinksten und Schnellsten gehörte.

Unter den Fahrern mit den fähigsten Orientierungskünsten war Marcel F. der absolute Oberpfadfinder. Er hatte das Netz aus Rad- und Feldwegen im Radius von 30 Kilometern intus. Legende oder Wahrheit, er soll sich darin auch nachts ohne Licht hervorragend zu Recht gefunden haben.



Viele lernten schon vor dem 16. Geburtstag, wie frau 80er fährt. Maike L. startete dazu meist vom elterlichen Bauernhof aus.

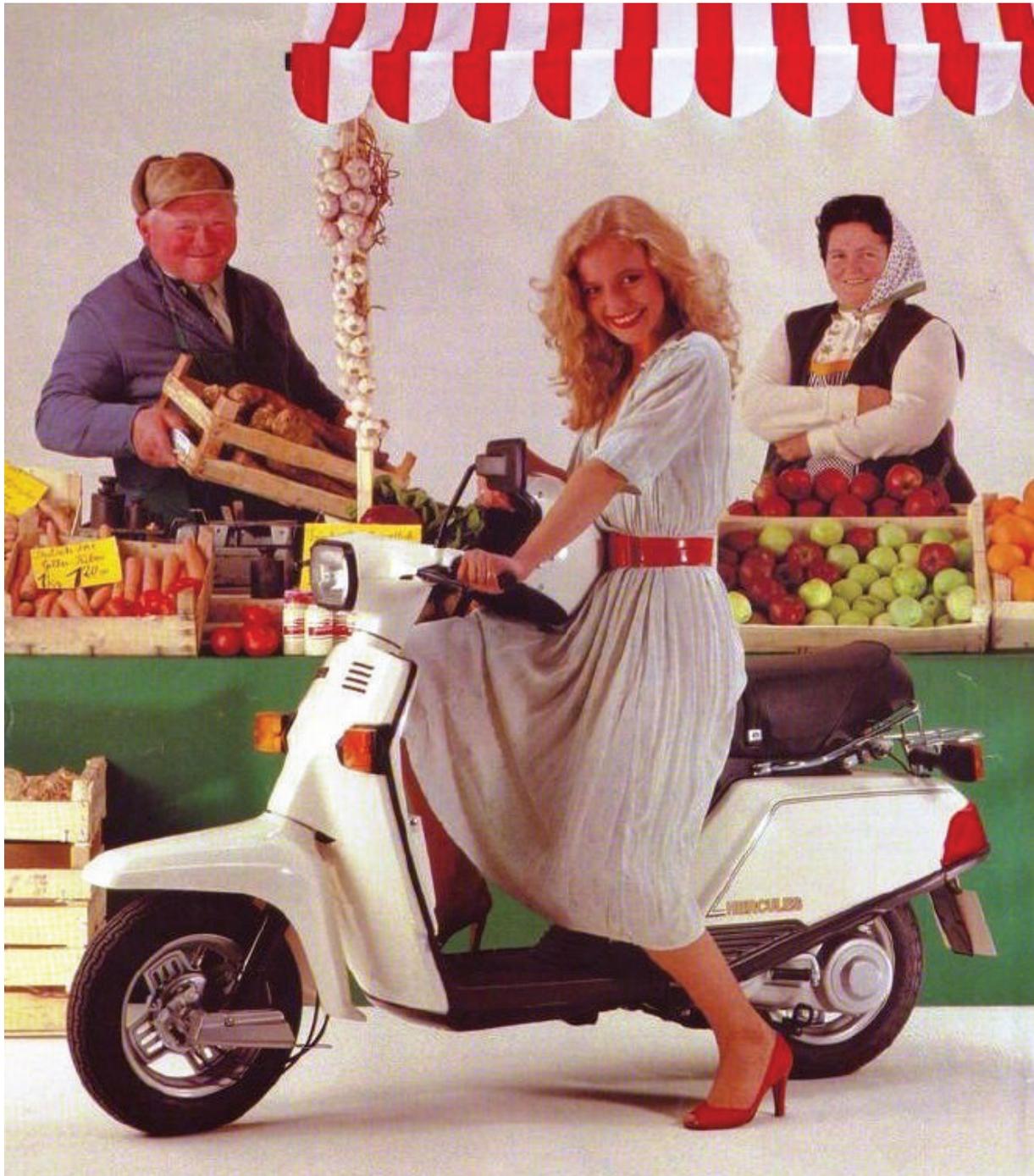
Vom aufgeblasenen Moped zum 80 ccm-Motorrad. 1984

Die 80er entwichen zunehmend ihren Anfängen, als sie noch aufgebohrte Mokicks oder aufgestockte große 50er waren (Suzuki TS 50 ER \nearrow TS 80 ER, Honda MB5 \nearrow MB8, Zündapp KS 50 \nearrow KS 80 oder Hercules Ultra 50 \nearrow Ultra 80). Die Modellvielfalt ergab ganze neunundsechzig verschiedene Modelle in 1984. Und da jedes jugendliche Tierchen sein eigenes Pläsierchen brauchte, quollen aus allen nur erdenklichen Nischen 80er heraus. Enduros: Hercules XE 9. Motocrosser: Fantic Caballero 80 Replica. Softchopper: Yamaha RX 80 SE. Tourenmodelle: Zündapp KS 80 Touring. Sportler: Suzuki RG 80 Gamma. Superschönsportler: Horex HRD 80 SS: Sparfahrzeuge: KTM 80 RS. Funktionsfahrzeuge: Simson S 80. Richtige Chopper: AME 80. Fahrschulfahrzeuge: Hercules Ultra 80 F.



Schöner, bzw. teurer ging nicht: Horex HRD 80 SS.

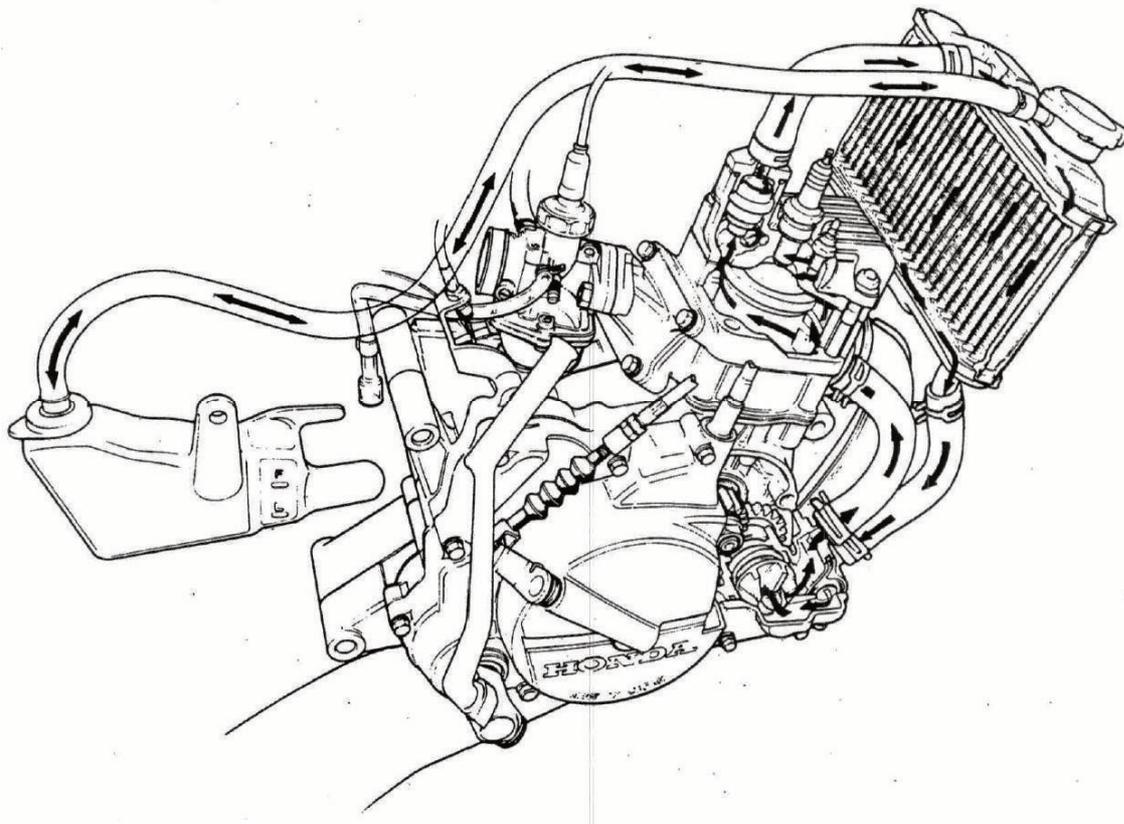
Ebenso erwähnenswert ist die damals entstehende 80er-Spezie "Roller", die Anfangs mit Argwohn beäugt wurde. Irgendwie konnten sich die Fachleute nicht recht entscheiden, ob diese Fahrzeuggattung nun aus praktischen Gründen ein Revival erleben oder aus fahrtechnischen und ästhetischen Gründen erneut in der Versenkung verschwinden sollte. Die Anhänger dieser Klasse und Hersteller solcher Zweiräder formulierten daher Forderungen, die 80er Roller versicherungstechnisch von den herkömmlichen 80ern abzukoppeln. Anscheinend waren deren reife Fahrer in weniger Unfälle als die nicht-rollerfahrenden 1b'ler verwickelt. Und ihre Fahrzeuge bei Dieben auch weniger beliebt. Obwohl die Versicherungen darauf nicht eingingen, nahm die Zahl der 80er Roller im Straßenverkehr trotzdem fleißig zu. Neben Vespa mit seinem Paradeferd P 80 X, die übrigens 1984 drittmeistverkaufte 80er war, und der nur kurze Zeit gebauten PK 80, gab es von Hercules (gebaut von Yamaha) die CV 80, von Puch (gebaut von Suzuki) die Lido 80 und von Honda (gebaut von Honda) den Lead 80. Die letzten Drei unterschieden sich von den Italienerinnen dadurch, dass sie über Automatikgetriebe und Rohrrahmen anstelle manuellem Vierganggetriebe und selbsttragender Blechkarosse verfügten.



Inoffizielles Einkaufsfahrzeug des Nürnberger Wochenmarktes: Die Hercules CV 80. Hätten die fränkischen Obst- und Gemüsebauern im Hintergrund gewusst, dass das nur ein gebadgter Yamaha Beluga war, hätten sie bestimmt nicht so gegrinst.

Großserienhersteller wie Honda oder Suzuki, mittelständige Firmen wie Puch oder Zündapp oder Kleinserienhersteller wie Horex oder SWM bauten also fleißig Leichtkrafträder. Jeder 1b'ler konnten somit genau die 80er kaufen, bzw. von Papi/Opi kaufen lassen, die am besten zu seiner juvenilen Motorradfantasie passte.

Trotz des Booms reduzierten sich die Neuzulassungen / Verkaufszahlen im Vergleich zum Vorjahr um ein Viertel. Vermutlich wegen den, wie schon 1983, um 100% auf 600,- DM gestiegenen Haftpflichtprämien. Die entsprachen inzwischen den eines VW Polos mit 40 PS. Dieser krassen Verdoppelung stimmte die Bundesanstalt für Versicherungswesen anstandslos zu, obwohl sie das nicht hätte tun müssen. Anscheinend verlangten die vielen Unfällen aus den Reigen der Vollgascliquen danach. Dass die 80er zudem sehr beliebte Diebstahlobjekte waren, machte die Situation nicht besser. Man gerüchtete deshalb, dass sich der eine oder andere die Kosten für teure Verschleißteile über die Haftpflichtversicherung refinanzieren hat lassen. Somit platzte der Versuchsballon der Versicherungen nach vier Jahren Leichtkraftrad endgültig und es wurden Versicherungsprämien entsprechend dem geschilderten Alltag kalkuliert.



Wenigstens gab es nicht nur High-Versicherungsprämien wie bei den Großen, sondern auch Hightech wie bei den Großen: Wasserkühlung mit Thermostat und Wasserpumpe, elektronische Zündung, Getrenntschmierung, Membraneinlass, Resonanzauspuff, Sechsgang-Klauengertriebe, Ausgleichswelle, ...

Trotz der steigenden Versicherungsprämien und folgedessen sinkenden Verkaufszahlen, hielt der LKR-Boom an und hatte selbst 1984 noch nicht seinen Zenit erreicht. In dieser Hochzeit folgte Zündapp seinem ehemaligen Konkurrenten Kreidler in den wohlverdienten Konkurs. Nach zwei Jahren Draufzahlen waren die Banken nicht mehr bereit, die leeren Kassen der Zündapp-Werke GmbH aufzufüllen. Somit fehlten Zündapp die liquiden Mittel. Zudem standen 11.000 altbackene Maschinen unverkauft auf Halde. Zündapp Chef Dr. Dieter Neumeyer suchte die Schuld natürlich nicht bei sich selbst, bzw. beim Zündapp Management, sondern beschuldigte die aggressive Billigpreispolitik der Japaner. Außerdem befand er die hohen Löhne der deutschen Arbeiter, die Streitlust der Gewerkschaften und sogar die miesen Motorradsommer der letzten Jahre als mitschuldig. Zu guter letzte bekam auch noch die Regierung ihr Fett ab, da diese angeblich die wieder steigenden Versicherungstarife abgenickt hatte. Überdies befand er es als Ungerechtigkeit, dass die deutsche Regierung keine Selbstbeschränkung der Japaner erreichen konnte. Dessen nicht genug forderte er weltpolitisch, dass der japanische Yen abgewertet werden müsse.

Die Hintergründe zeigten jedoch ein anders Bild: Neumeyer hatte schon 1981 die Zündapp-Verwaltungsgesellschaft gegründet, welche die Zündapp-Immobilien und -Grundstücke hielt und diese lediglich an die Zündapp-Werke GmbH vermietete. Also trennte Neumeyer schon drei Jahre vor dem Konkurs generalstabsmäßig die festen Werte aus Zündapp heraus, und fuhr die an sich gesunde Zündapp-Werke GmbH (konstanter Marktanteil von 15% der 50 – 80 ccm Fahrzeugen zwischen 1977 bis 1984, keine Überschuldung) planmäßig durch Missmanagement und somit vorsätzlich an die Wand. Beweise dafür lieferte Dr. Dieter Neumeyer zu genüge: 1. Er weigerte sich, ein Konzept zur Gesundung sei-

nes angeschlagenen Unternehmens vorzulegen. 2. Er verweigerte zudem eine mögliche Rettung durch staatliche Bürgschaften dadurch, dass er/die Zündapp-Verwaltungsgesellschaft keine Bankbürgschaften übernahm. 3. Er sabotierte ganz gezielt über Jahre hinweg das Produktmanagement, in dem er einen eisernen Entwicklungsstillstand verordnete. Man munkelte, er habe keine Lust mehr auf das arbeitsaufwendige Zweiradgeschäft gehabt. Nach dem vielem Übernahme-Hin-und-Her inklusive Scheitern wurden die Zündapp-Produktionsmaschinen letzten Endes nach China verkauft. Ende.



Demontage der Werkzeugmaschinen im Zündapp Werk München durch die neuen Besitzer in 1985.

„Peter F. kannte seinen Schutzengel“

Man fühlte sich unsterblich, vor allem wenn einem der Fahrtwind durch die Haare wehte. Ferner experimentierfreudig, risikobereit, wenn nicht sogar leichtsinnig. Trotzdem musste nicht mal ein einziger aus Peter F.'s Clique ins Grass, bzw. in den Asphalt beißen. Gar nicht schlecht, bei dem was alles mit anderen Verkehrsteilnehmern und mit sich selbst erlebt wurde. Ziemlich bemerkenswert, wenn man sich die laut Statistik jährlich 70 Verkehrstoten und die 90 schwer verletzten Leichtkraftradfahrer in 1987 vor Augen geführt hatte. Folglich mussten alle seine Kumpel und er ziemlich scharfsinnige Artisten auf zwei Rädern gewesen sein. Vermutlich waren auch unzählige, im Hintergrund agierende Schutzengel mit dafür verantwortlich:

Peter F. hatte die superwinklige S-Kurve vor seiner Heimatortschaft zig Mal trainiert. Entscheidend war nicht der Schräglagenwinkel, denn seine Vespa PX 80 E Lusso sprühte standardmäßig sowohl links als auch rechts sehr früh mit der Trittbrettzierleiste Funken. Viel entscheidender war die richtige Geschwindigkeit. War die zu gering, konnte man zwar sehr entspannt durch die Kurve wedeln, aber das Gefühl einen Grand Prix gewonnen zu haben, stellte sich nicht ein. War die Geschwindigkeit genau richtig und der Kurvenwinkel perfekt, schaffte man die maximale Kurvengeschwindigkeit. War man zu wild, trieb es einen aus der Kurve und man musste die Fuhre abbremsen. Dann fühlte man sich gezwungen, um wenigstens andeutungsweise die vergeigte Zeit wieder reinzufahren, den letzte Teil der Kurve eng zu schneiden. Und genau Letzteres tat Peter F.. Das war jedoch nicht ungefährlich, da sich die S-Kurve wie ein Fluss

im Lauf der Jahre in die Landschaft reingeschliffen hatte. Die Grasböschungen waren ca. 1,5 Metern hoch, der Gegenverkehr konnte also nicht vorhergesehen werden. Jedenfalls kam ihm dabei ein weißer Audi 5000 S Fuelinjection frontal entgegen, der blitzartig in den unbefestigten Seitenstreifen auswich und dabei kräftig Staub aufwirbelte. Dank dem reaktionsschnellen Verhalten des Autofahrers kam Peter F. unbeschadet aus der Kurve raus und gab sogleich wieder Vollgas. Aber nicht aus Dummheit oder aus Angst vor der Wut des Autofahrers, nein, er flüchtete aus Scham. Denn der Audi-Lenker war kein Geringerer als sein Vater. Nicht auszudenken, was das für eine Familientragödie gewesen wäre. Danke Papi, danke Schutzengel!

Die schnelle Kleine nimmt endgültig Abschied. 1984

In den Jahren zwischen 1981 und 1984 gab es dank einer Übergangsregelung weiterhin die Möglichkeit, mit 16 Jahren einen frasierfreudige Kreidler Florett RS, eine starke Zündapp KS 50 oder eine pfeilschnelle Hercules Ultra 50 mit 8,3 PS und sechs Gängen zuzulassen und zu fahren. Denn die besagte, dass Kleinkrafträder mit max. 50 ccm und unbegrenzter Höchstgeschwindigkeit bis Erstzulassung 31.12.1983 als Leichtkrafträder eingestuft werden. Ab der Erstzulassung 01.01.1984 galten sie als Motorräder, und wurden somit nicht mehr führbar für Jugendliche. So kam es, dass Kleinkrafträder während diesem Zeitraum eine Mini-Renaissance feierten und Hercules sogar wieder eine große (und schnelle) 50er ins Verkaufsprogramm aufnahm. Die Vorteile lagen auf der Hand, konnten so doch 16-jährige trotz strikter 80er-Regelung mit einer großen 50er ganz legal bei ca. 85 km/h vom vorletzten in den höchsten Gang hoch zu schalten, um dann mit dem Kinn auf dem Tank den 100 km/h entgegen zu jubeln. Dass deren liberalere Motorcharakteristik im Geiste der Jugend immer noch einen hohen Stellenwert hatte, bewies die „Wahl des Motorrades 1981“ der Zeitschrift MOTORRAD. Darin gewann nämlich die Hercules 50 Ultra RS haushoch vor den 80ern aus den Häusern Zündapp und Yamaha. Natürlich war die 50 Ultra RS sehr gut aussehend, aber maßgeblicher war vermutlich der Legenden bildende Testbericht, in dem sie als schnellste legale 50er aller Zeiten mit gemessenen 101,6 km/h (okayokayokay, das 15er Ritzel wurde gegen ein 16er getauscht) die magische 100 km/h-Grenze geknackt hatte.

Klasse Leicht- und Kleinkrafträder	
Platz/Modell	Stimmen
1 Hercules Ultra 50 RS	104 106
2 Zündapp KS 80	49 652
3 Hercules Ultra 80	39 685
4 Yamaha RD 80 LC	38 431
5 Yamaha DT 80	27 861



Motorrad des Jahres 1981 in der Klasse Leicht- und Kleinkrafträder. Hercules Ultra 50 RS überragend auf Platz 1. Trotzreaktion der Jugend auf die 80er-Regelung oder Wink mit dem Sehnsuchts-Zaunpfahl? Kein Wunder, hatten die großen 50er doch genau so viel PS an der Kurbelwelle wie ihre 80er-Nachfahren. Aber entscheidend mehr Gestaltungsfreiheit was Drehzahlen und Höchstgeschwindigkeit anging.

Graue 70er-Statisten aus der DDR. 1984

Wie ja schon zu genüge bedauert, musste die 80er ihre maximale Motorleistung bei maximal 6000 U/min erreicht haben und die Höchstgeschwindigkeit durfte maximal magere 80 km/h sein. Man spaßelte, solch rigide und spaßverderbenden Vorgaben erinnern ein bisschen an die DDR mit ihrem einschränkenden Staatssystem. Paradoxerweise waren die Möglichkeiten auf der anderen Seite der Mauer für einen Jugendlichen ein Zweirad zu fahren, eigentlich viel liberaler als im Westen: Obwohl es 1981 in der DDR keine vier Fahrzeugklassen (Mofa, Mokick, Kleinkraftrad, Leichtkraftrad) wie im Westen gab, durften die Planwirtschaft erlernenden jungen Arbeiter und Bauern schon ab 15 Jahren mit dem Führerschein M mit 60 km/h und 50 ccm bequem und kostengünstig zur VEB, Hochschule oder ins Kombinat knattern. Ab 16 durften Jugendliche den Führerschein A erlangen, der ihnen das Führen von Motorrädern bis zu 150 ccm ermöglichte. Und da behauptete mal einer, in der DDR gab es keine Freiheiten. Also konnten 16-jährige mit einer erwachsenen MZ TS 150 zum Campen fahren. Diese freizügige Führerscheinregelung, obwohl auch im Osten die Zahl und die Schwere der Unfälle mit Jugendlichen stark zunahmen, führte dazu, dass es in den 80er Jahren auf DDR Schulparkplätzen aussah, als hätte es Mopeds geregnet.



Zweiradparkplatz des Dresdner VEB Transformatoren- und Röntgenwerks.

Einzig die Variantenarmut (Simson S 51, Simson Schwalbe, MZ 150, CZ, Jawa) war zu beklagen, die aber war im real existierenden Sozialismus nicht nur bei den Motorrädern nicht vorgesehen. Trotzdem wollten die DDR-Funktionäre ihr Gesicht als Motorrad-Nation im Ausland wahren, und entwickelten drei 80er, die wahrscheinlich speziell für den devisenstarken westdeutschen Markt entwickelt und dorthin exportiert wurden. Simsons S 70, S 80 Enduro und den Roller SR 80. Das Strickmuster war denkbar einfach: Man nehme den Motor der S 51 und gebe ihm mehr Bohrung, fertig. Leider schätzte die kapitalistische Jugend die Brot-und-Butter-Maschinen mit ihren mageren 70 ccm, müden 5,6 PS und lahmen 73 km/h nicht sehr. Verständlich, da zu der Zeit einzelne km/h über persönliche Siege oder Niederlagen entschieden. Außerdem ignorierte das Leichtkraftrad brutalst die modischen Ansprüche der potenziellen West-Kundschaft, und die wollte sportliche Features, schnittige Verkleidungen, poppige Farben, dicke Stollen ...



Für konkurrenzlos günstige 1690,- DM bekam man ein zuverlässiges Arbeitstier. „Form-follows-function“-Design und eigene Nacharbeit inklusive. Die Simson Super 80 aus der damaligen DDR.

Ab 18 konnte man dann ein Motorrad über 150 ccm fahren. Und genau hier stach erstmals der Westen im direkten Vergleich zum Osten, der außer ausladenden maximal 350 ccm großen MZs, CZs oder Jawas keine attraktiven oder schnellen Maschinen für seinen DDR-Bürger vorsah.

„Uwe Ö. ‘s Schwester“

Nachts um halb Drei: Der 16-jährige Uwe Ö. düste auf seiner Yamaha RD 80 MX, die in dieser sauerstoffreichen Nacht mal wieder richtig gut ging, durch B. in Richtung letzte Abbiegung zum elterlichen Haus. Er wunderte sich auf den letzten Metern noch über die links und rechts der Dorfdurchfahrt in den Fensterscheiben der Häuser spiegelnden Lichtzustände, die ihn irgendwie an die Lichtorgel in seiner Stammdisko erinnerten. Leider waren die Lichter nur blau und weiß, POLIZEI. „Sofort anhalten“ drang durch seinen Helm und er musste notgedrungen sein nächtliches Fahrvergnügen abrupt beenden. Der Beamte schaute streng, verlangte die Papiere der RD und beäugte auch den Personalausweis von Uwe Ö. recht kritisch. Dann belehrte er Uwe: „Sie müssten seit zweieinhalb Stunden zu Hause sein, ihr Rücklicht geht nicht und sie fahren mit guten 80 km/h durch eine geschlossene Ortschaft“. Uwe Ö. sah sein Leben als unbescholtener 80er-Fahrer an sich vorbeiziehen. Die darauf folgende persönliche Frage des Polizisten verwirrte ihn jedoch so sehr, dass sogar die bereits vor seinem geistigen Auge und Ohr ablaufende imaginäre Standpauke seiner Eltern verstummte: „Heißt deine Schwester zufällig Babsi?“ Uwe nickte mechanisch und sah den Ordnungshüter wie ein Dackel an. Der fing an zu grinsen und meinte: „Richt der Babsi `nen schönen Gruß vom Manni aus, und jetzt ab nach Hause“. Ab dem Zeitpunkt sah Uwe Ö. seine größere Schwester mit ganz anderen Augen.

Der Höhepunkt der 80er. 1985

Die 80 ccm-Leichtkrafträder hatten 1985 im Gesamtvolumen ihren Höhepunkt erreicht. In diesem Jahr waren sage und schreibe 456.000 Leichtkrafträder legal auf der Straße unterwegs. Eine beachtenswerte Zahl, vor allem im Vergleich zu 900.000 zugelassenen Motorrädern und 25.000.000 PKWs. In Anbetracht der 1,8 Millionen 16- bis 18-jährigen Jugendlichen musste rein statistisch jeder 4. Jugendliche eine 80er gefahren haben. OK, man darf die vielen 80er-rollernden ü-33-Jährigen nicht vergessen. Trotzdem war es schätzungsweise immerhin noch jeder 10. Jugendliche. So könnte es gewesen sein, denn entsprechend sah es vor Schulen aus, wo teilweise mehr 80er, Mokicks, Mofas und Mopeds als Fahrräder parkten. Noch deutlicher zeigte es sich vor Jugendkneipen oder Discos. Am zweiradlastigsten ging es jedoch auf den Berufsschulparkplätzen zu, auf denen die Zweiräder nach Schulschluss eine riesige fette blaue Zweitaktglocke hinterließen. Da verwunderte es nicht, dass analog zu den immer noch sehr hohen Zulassungszahlen der Konkurrenzdruck unter den Herstellern zunahm. Im Kampf um die Entwicklung immer ausgewachsenerer 80er, ging es nun den umgekehrten Weg wie 1980: Aus stattlichen 125ern wurden 80er modelliert (z. B. Yamaha RD 125 LC ↘ RD 80 LC/2, Gilera 125 TG2 ↘ 80 TG2 oder Suzuki RG 125 Gamma ↘ RG 80 Gamma). Auch die Motorleistungen stiegen von vormals Spitzenwerten um die 8,5 PS auf bis zu 9,9 PS. Teilweise wurden sogar 80er auf dem Reisbrett ganz neu entworfen und mit feinsten Technik gespickt (z. B. Umlenksysteme, Wasserkühlung, Vollverkleidung, doppelter Leistungskurve, Membraneinlass, Auslasssteuerung, Doppelscheibenbremse, 6-Gang Getriebe, Elektro-Starter, Doppelschleifenrah-

men aus Vierkant-Stahlprofilen...). Jedoch wurde diese verkaufsfördernde Technik, die man in Anbetracht der mickrigen 80 km/h auch als verkaufsfördernder Putz hätte bezeichnen können, vorwiegend von den japanischen Herstellern zu konkurrenzlosen Kampfpreisen angeboten. Dagegen hatte die europäische Strategie von KTM, Hercules, Fantic, Puch, ..., Bewährtes in bester Langzeitqualität inklusive engmaschigem Service hochpreisig zu verkaufen, immer weniger Chancen.

Obwohl sich das Schrumpfen unter den Marken und Modellen bereits ankündigte, konnte man 1985 immer noch unter 61 verschiedenen Leichtkrafträdern auswählen. Yamaha allein bot acht Achtziger-Modelle an, gleich gefolgt von Hercules mit sieben und Vespa mit sechs. Wirkliche Neuerungen in den Modellpaletten waren von der edlen, teuren Sorte, z. B. eine 80er mit Seitenwagen. Und jetzt kommt das wirklich Ungeöhnliche daran, an einer Vespa PX 80 montiert. Nicht unerheblich waren allerdings auch die Bewegungen am unteren Ende der Fahnenstange: Extrem unter Preis verschleuderte Lagerbestände à la Hercules Ultra 80 Chopper, Puch Cobra 80, Kawasaki AR/AE 80, Yamaha FS 80 SE und Halden-, bzw. Konkursfahrzeuge von Zündapp und Kreidler.

Dass eine Wende in der Luft lag, hatten in erster Linie die Versicherungsbeiträge zu verantworten, die nach nur vier Jahren wieder das alte Niveau der ehemaligen Kleinkrafträder erreicht hatten. Also war man wieder bei bestrafenden 1500 DM (Haftpflicht + Teil-/Vollkasko) angelangt. Kein Wunder, war doch das Versicherungsgeschäft mit Leichtkrafträdern seit 1980 ein Zuschussgeschäft, das dadurch entstand, dass die Gesamtschadenshöhe die Versicherungsbeiträge jedes Jahr bei Weitem überstiegen hatte. Dieser Teuerungstrend hatte die Neuzulassungen von 1984 (ca. 75.000) auf 1985 (ca. 38.000, davon nur noch ca. 3% aus

deutscher Produktion) halbiert. Dafür mitverantwortlich machte man neben der Unfall-/Diebstahlhäufigkeit und Misskalkulationen der Versicherungen auch die gestiegene Jugendarbeitslosigkeit.

All dessen fast ungeachtet standen die 80er bei den Jugendlichen hoch im Kurs. Das zeigte sich daran, dass sich das Verhältnis von Neuzulassungen zu Umschreibungen seit 1982 umgekehrt hatte (123.000 Neuzulassungen vs. 47.000 Umschreibungen in 1982 gegenüber 38.000 Neuzulassungen vs. 100.000 Umschreibungen in 1985). Durch diese Verlagerung kamen 1985 trotzdem insgesamt gleich viele Jugendliche in den Genuss einer 80er, wie in den Jahren zuvor. Die erwähnten Umschreibungen betrafen hauptsächlich 80er, die von ihren 18-jährigen Besitzern nach zweijährigem (Miss-)Gebrauch an die nächste Generation zweiradhungriger 16-jähriger weiterverkauft oder innerfamiliär weitervererbt wurden. Clever, denn mittels des dadurch gesparten Geldes im Vergleich zu einer Neuanschaffung, konnte man locker den Versicherungsaufschlag ausgleichen.

Mit der 80er auf Reisen



Harald's DT 80 LC/1 schaffte es 1987 problemlos nach Spanien und wieder zurück. Seine anspruchsvolle Freundin schaffte auch, und zwar ihn, und das schon nach den ersten Kilometern.

Im Vergleich zum lahmen Fahrrad mit Hilfsmotor und dem nur unwesentlich schnelleren Mokick/Moped, eignete sich die 80er mit ihren motorradähnlichen Dimensionen auch für Strecken über den Weg zur Disco oder Schule hinaus. Das Leichtkraftrad erreichte auf Landstraßen einen ähnlichen km/h-Schnitt wie beispielsweise ein Ford Fischta und war mit Sicherheit schneller von A nach B unterwegs als ein Renault 4 GTL. Außerdem durfte die 80er auf Autobahnen bewegt werden und hielt dort locker mit den LKW's mit, obgleich Überholvorgänge gut vorbereitet (Gefälle, Rückenwind, Windschatten, ...) sein mussten. Was lag somit näher, als mit der eigenen 80er den ersten elternfreien Urlaub anzutreten. Gepäckträger waren meist schon serienmäßig vorhanden, zudem konnte der Soziussitzplatz auch für unhandliche Gepäckstücke wie Zelt oder Schlafsack zweckentfremdet werden. Am vergnüglichsten entwickelten sich Urlaube, die erst wenige Tage vor Beginn der großen Ferien oder

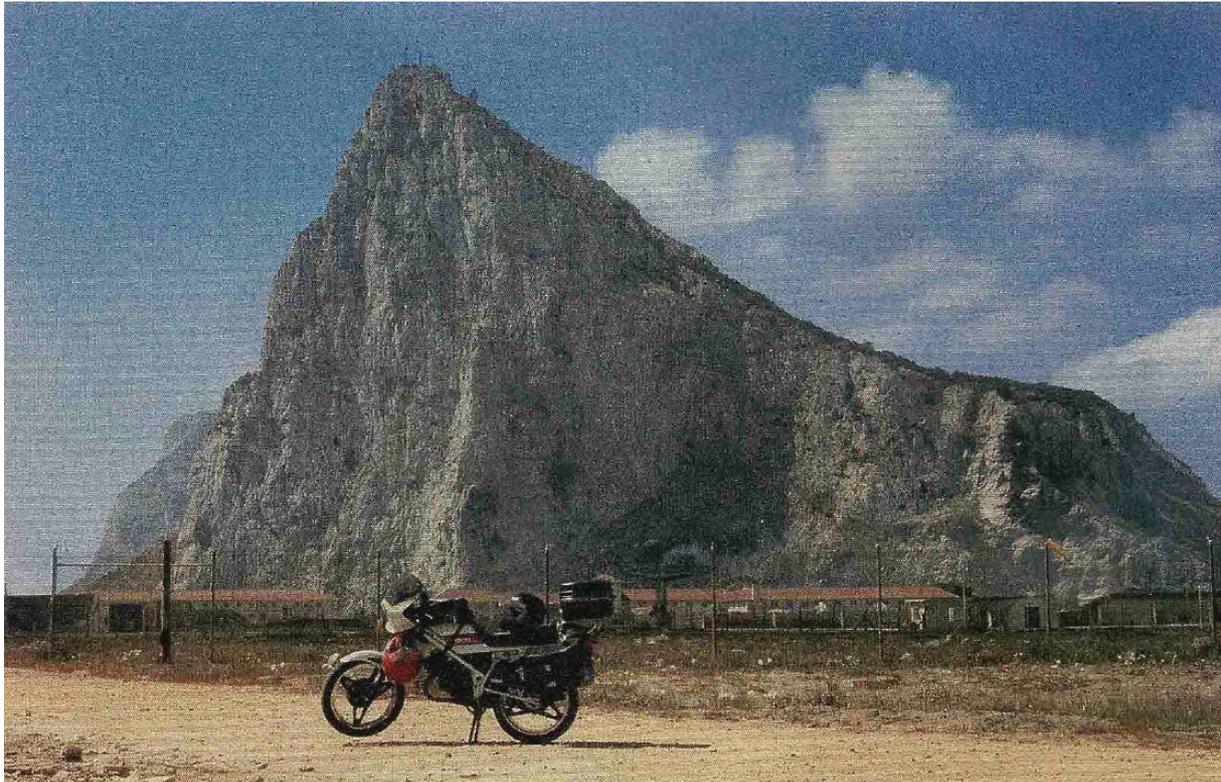
der Betriebsferien zusammen mit zwei oder drei weiteren Weggefährten beschlossen wurden. Triebfeder hierfür waren häufig Fantasien, die aus schönen Kindheitsurlaubserinnerungen (sichere, bequeme, kostenfreie Urlaube mit Chauffeur) und Zigarettenwerbungen gespeist wurden. Leider zeigte sich die Realität, wie so oft, von ihrer ernüchternden Seite: Pannen, Regen, miese Zeltplätze, gestohlene 80er, Stürze, fehlende Fremdsprachenkenntnisse, Muttersöhnchenverhalten usw. Nichts desto trotz verband die Reisenden am Ende des Urlaubs fast immer eine dicke Schweißnaht miteinander. Man erlebte schließlich eine der prägendsten Zeit seiner Jugend, deren Erlebnisse und Erinnerungen sich für immer in die Hirnrinde einbrannten.



Raus aus der Audi und immer schön am Neckar entlang bis Heidelberg. Glückliche Automobilmechaniker-Lehrlinge auf den Spuren von Mark Twain.

Unter den typisch verpeilten und chaotischen Möchtegern-Eroberern auf 80ern, gab es durchaus auch mutige Zeitgenossen. Die versuchten zum Beispiel, ihre anspruchsvolle Freundin durch eine Mammutfahrt entlang

der französischen Atlantikküste zu betören. Natürlich klappte das nur selten. Und dann gab es noch den einen oder anderen Extremisten, der z. B. seine 80er in nur wenigen Tagen über mehr als zwanzig Alpenpässe quälte oder versuchte, durch Touren bis nach Gibraltar seinem jungen Ich näher zu kommen.



Ganz Mutige brachen sogar zu Abenteuerreisen auf.

Noch krasser als diese Grenzgänger waren aber die, die sich von ihren Eltern zu einem (allerletzten) gemeinsamen Urlaub erpressen ließen: „Ja, klar bekommst du die neue rot-schwarze Yamaha RD 80 LC/2. Aber nur wenn du damit zusammen mit Mami und mir (BMW R 80 RT) in den Urlaub fährst.“

Egal wohin, wie lange oder mit wem man in den 80er-Urlaub fuhr, eines konnte jeder bezeugen: Die Heimkehrer kamen definitiv mit schärferen Rasierklingen unter den Achseln zurück, und die Marlboro hing viel lässiger im Mundwinkel, als vor der Reise.

„Mathias und Jens in Bella Italia“



Mit 16 Jahren, einer Yamaha RD 80 LC/2 und einer Top-Gun-Brille gehörte dir die Welt.

Die beiden Freunde, Mathias und Jens waren auf dem Höhepunkt ihrer Jugend, es war Sommer und jeder hatte einen extrem schicken fahrbaren Untersatz der Firma Yamaha. Mathias eine Yamaha RD 80 LC/S und Jens die Nachfolgerin RD 80 LC/2. Da schlug Mathias Vater an einem schönen Sonntag beiden vor, mit der 80er doch mal Italien zu erkunden. Die beiden waren sofort Feuer und Flamme und binnen 12 Stunden inklusive Zelt, Schlafsäcke und Top Gun Sonnenbrille abreisebereit. Die Hinfahrt machte Riesenspaß, war man doch in den Alpen mit den kleinen handlichen 80ern den Autos überlegen. In Bella Italia lief

es leider nicht so gut, sodass der erste Urlaub vorzeitig abgebrochen werden musste. Nein, ihre 80er wurden nicht geklaut. Sie hatten auch keinen Unfall. Und in dieselbe Mafiatochter verliebten sie sich auch nicht. Was war es dann? Es waren die unzähligen blutrünstigen Schnaken, die jede Nacht über die beiden herfielen. Zu allem Unglück reagierte Mathias algerisch, sodass sein rechtes Auge ganz zu schwoll. Dass Insekten ausgewachsene Abenteurer in die Flucht schlagen können, so etwas hatte vor der Reise einfach keinen Einlass in die Vorstellungen der beiden bekommen. Jedenfalls blieb der erste 80er-Urlaub immer unvergessen.



Die 80er war das erste richtige Fluchtfahrzeug. Zelt, Schlafsack und Regekombi passten locker hinten drauf, sofern keine Freundin mitfuhr.

Massenrückzug vom deutschen Markt. 1986

Ab 1986 zogen sich mehr und mehr Hersteller vom 80er-Markt zurück. Kein Wunder, waren diese inzwischen durch die stark rückläufigen Neuzulassungen (nur noch ca. 17.000) und durch das teure Hoch- und Wett-rüsten finanziell ernüchtert worden. Hinzu kam, dass der ganze Aufwand nur für eine Fahrzeugklasse betrieben wurde, die es ausschließlich in Deutschland gab. Dieser Rückzug vom deutschen 80er-Markt nahm bis Ende 1986 noch weiter an Dynamik zu, und entwickelte sich zum Massenrückzug. Folgende Firmen verabschiedeten sich allein zwischen 1984 und 1986: Aprilia (1984), Aspes (1984), Beta, Bultaco, Cimatti (1984), Fantic, Garelli (1986), Gilera (1985), HRD (1985), Malaguti (1986), Malanca kam erst gar nicht zum Zuge, da anscheinend kein Lieferant die Kolben für ihr 80er-Zweizylinder herstellen konnte, Motobecane (1983), Peugeot (1985), Real (1986) und Tornax (1986). Entsprechend schrumpfte die Zahl der neuen Modelle auf 41, also um 40% im Vergleich zu 69 Modellen in 1984. Ade Vielfalt, ade Würze des jugendlichen Lebens.

Bei den verbleibenden Leichtkrafträdern ging der Trend deutlich hin zu technisch aufwändigeren und erwachsenen Leichtkrafträdern, die wie größere Maschinen aussahen: Yamaha DT 80 LC/2 (die Zwei stand immer noch für 2-Personenbetrieb) oder Suzuki RG 80 Gamma.



80er des Jahres. Eigentlich kein Wunder bei solchen Brüdern.

Beide stammten fahrwerksseitig von ihren 125 ccm-Schwestermodellen ab, die bis zu 21 PS hatten und somit fahrwerkseitig souverän mit großen Reserven auftraten. Dennoch bewegten sich die Neupreise in Anbetracht des Gegenwertes in einem vernünftigen Rahmen, da diese 125er-Modelle in anderen Ländern in sehr hohen Stückzahlen produziert wurden, und somit alle Teile außer dem Motor mit den Leichtkrafträdern baugleich waren.

Nicht ganz unbeteiligt am Schrumpfen des 80er-Marktes war die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit von Moped/Mokicks von 40 auf 50 km/h, wodurch diese Klasse deutlich an Attraktivität gewann. Obwohl man mit 50 km/h immer noch weit von Fahrvergnügen entfernt war, konnten 16-jährige wenigstens innerorts beim Beschleunigen mit einem Peugeot 504 Diesel oder zweizylindrigen Citroën Visa mithalten. Auf dem Land spielte die Erhöhung noch eine weitere zusätzlich positive Rolle, da es für die Polizei schwieriger wurde, mit dem Auge frisierte Mokicks auszumachen. Denn inklusive 10% Toleranzgrenze durften die 55 km/h schnell sein, und konnten daher leicht mit bummelnden 80ern verwechselt werden. Kurioser Nebeneffekt: Viele fühlten sich durch das neue Gesetz erleuchtet, dass das Frisieren von 40 km/h-Mopeds/Mokicks auf 55 km/h natürlich erlaubt war. Der Autor dachte das übrigens auch, wurde jedoch kurz darauf von der Polizei von seinem Glauben bereinigt.

„Rainer M. war Oma's Liebling“

Rainer M. war der Lieblingsenkel seiner Oma. Die verwöhnte ihn nicht nur zu jeder gewünschten Tageszeit mit Wiener Schnitzel, Pommes und feinem Jägersößchen, sondern steuerte auch den einen oder anderen Zuschuss zum Zweirad bei. Da Rainer M. ein moderner junger Mann war, war er 1989 folglich etwas unglücklich mit seiner acht Jahre alten barocken Zündapp KS 80. Die war zwar vom Vorbesitzer, seines Zeichens Ober-Schönling der Schule, bereits mit dunkelblauem BMW-Lack, weiß-lackierten Felgen und Cuppini-Lenker aufgehübscht worden, aber seinem Geschmack entsprach das trotzdem nicht. Mitschuld war jene superschicke blau-gelbe Yamaha DT 80 LC/2, in die er sich via MOTORRAD-Katalog verguckt hatte. Zunächst wollte sein Hauptfinanzier nicht einwilligen, da die KS 80 ja noch gut lief. Also versuchte Reiner M. die Lebensdauer seiner 80er zu raffen, indem er anstelle des guten Castrol-Zweitaktöl altes Mofa-Getriebeöl zum Mischen verwendete. Den Motor störte das offensichtlich nicht und schnurrte brav weiter. Also folgte Plan B: Gar kein Öl mehr ins Benzin, was bedeutete, mit killermäßiger 0:100 Mischung zuzufahren. Nach gefühlt viel zu langer Zeit ging der Motor endlich fest. Damals wusste Reiner M. noch nicht, dass die Zylinderlaufflächen bei Zündapp hartverchromt waren und somit sehr gute Notlaufeigenschaften vorwiesen. Glück im geplanten Unglück hatte er dennoch, der Motor fraß nicht in einer Kurve bei 85 km/h, sondern in der Hofeinfahrt. Und so erwirkte der schlaue Bub letztlich doch noch das nötige Kleingeld von seinen Lieben für eine fast neue DT 80 LC/2. Von der war er dann auch echt begeistert. Vor allem, als die Gianelli Renntüte drauf war. Gekrönt wurde die DT nach einem Jahr mit dem mehr oder weniger obligatorischen 115 ccm - Malossi Kit. Der half ihm übrigens, den Vorderreifenverschleiß erheblich zu verringern. Das lobte auch seine Oma.



Das Grinsen war nicht echt. Denn der DT fehlten zum Bildzeitpunkt Zylinder und Kolben. Eine Woche später hatte die DT 115 ccm. Das Grinsen war dann richtig echt.

Die Evolution der 80er, die keiner bemerkte. 1986

Ab dem 01. April 1986 durften die 80er infolge einer Gesetzesänderung eine Höchstleistung von maximal 10 PS ohne Drehzahlvorgaben erreichen. Das hätte ein Grund zum Jubeln sein können, wäre das wahre Übel, die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h, nicht erhalten geblieben. Die hohen Versicherungskosten, die nicht unwesentlichen Führerscheinkosten, das eingeschränkte Angebot an 80er-Neufahrzeugen taten ihr Übriges dazu, dass trotz dieser Evolution keine neuen Käufer hinterm Ofen hervorzulocken waren. Die Verkaufszahlen von 80ern drifteten weiter in die Bedeutungslosigkeit ab. So sahen das wohl auch die Hersteller, denn nur Honda mit seiner überarbeiteten, in den Warnfarben der Natur lackierten gelb-schwarzen MTX 80 R2, und Yamaha mit der DT 80 LC/2 reagierten auf diese neue Freiheit. Die RD 80 LC/2 konnte leider nicht mehr reagieren, da ihre Produktion im selbigen Jahr auslief. Jedenfalls erstarkte in diesem Zuge die MTX von 9,5 auf offiziell 10 PS (Prüfstandmessungen ergaben sogar 11 PS), die bei zweitakttypischeren 7250 U/min erreicht wurden. Obwohl Nullkommairgendwas PS und ein paar Mehrehzahlen sich nach keiner Revolution anhörten, bewirkten diese in der Praxis wahre Wunder. Die befreite MTX sprintete von 0-80 km/h in nur 14,5 Sekunden, die 6000 U/min-konforme MTX brauchte dazu noch 19,9 Sekunden. Das waren Welten, vor allem wenn mit Sozius gefahren wurde oder wenn man in einer hügeligen oder bergigen Gegend wohnte. Verantwortlich hierfür waren umfangreiche technischen Änderungen am Motor: Um 2 mm größerer Vergaser, geänderte Einlassmembran, schärfere Steuerzeiten und ein anderer Auspuff,

der dafür sorgte, dass oberhalb von 7300 U/min die Spülung im Zylinder zusammenbrach und somit höhere Leistung nicht in höhere Geschwindigkeit ausartete. Vermutlich erhielt die DT 80 LC/2 zum Modelljahr 1987 ähnliche technische Änderungen, die für volle 10 PS bei leicht erhöhten 6000 U/min sorgten.

Den fahrtechnischen Verbesserungen ungeachtet, blieb die vom Gesetzgeber erhoffte Renaissance des Leichtkraftrades trotzdem aus. Schade eigentlich, denn die Motoren hatten dadurch merklich an ursprünglichem Zweitaktspirit zurückgewonnen. Fazit: Wieder nix gedacht, dafür Tuning leicht gemacht. Denn die Montage eines Rennauspuffs war bei den beschriebenen zwei Modellen so effizient, wie noch nie zuvor.

„Schnorrer Rudi G.“

Da gab es auch noch Rudi G., der von seinen Eltern relativ kurz gehalten wurde, und deshalb unter chronischem D-Mark-Mangel litt. Nur die schwarze Yamaha RD 80 LC/2 zeugte nicht davon, alles andere aber schon: Denn irgendwie fuhr er immer auf Dauerreserve, die Hosen und Jacken stammten von seinem älteren aber unglücklicherweise physisch kleineren Bruder, das rechte Brillenglas sah einmal für mindestens drei Monate wie ein Spinnennetz aus, in der Kneipe nuckelte er den ganzen Abend an einem 0,2 L Orangensaft und seine RD schob er lange 1,5 Jahre an, da auch sie an der typischen RD LC-Krankheit (Kickstartermechanismus kaputt) litt aber nicht repariert wurde. Die Krönung waren aber seine gefürchteten Zigarettenschnorrer-Attacken. Der Klassiker war folgender: „Hi, hast mal`ne Kippe, ich hab nur noch sieben!“

Mokick schlug 80er. 1987

Wie schon beschrieben, reduzierte sich über die Jahre hinweg, analog zu den Zulassungszahlen von Neufahrzeugen, die Auswahl. Das darwinistische Gesetz „Survival of the Fittest“ hatte die Schwachen ausradiert. Aus Angst der Hersteller davor überhaupt Etwas zu riskieren, verfiel der Markt ab 1987 regelrecht in eine Starre. Die Puch Werke verkauften 1987 ihre Produktionsbereiche Fahrrad und Motorrad an die italienische Piaggio-Gruppe. Ab dann fristete die exzellente Puch Cobra 80 als Auslaufmodell in Ausstellungsräumen ein Schattendasein zwischen Fahrrädern und Vespa Rollern.



Wie auch diese exzellente Puch Cobra 80 im Porsche Design, war das Puch-Werk in Schräglage, leider in wirtschaftlicher Hinsicht.

Es schien zudem, als würden die geburtenstarken Jahrgänge der 80er-Klasse entwachsen. Mit fast identischer Ausstattung und zu fast identischen Preisen konkurrierten ausgereifte Modelle (Yamaha RD 80 LC II, DT 80 LC/2, Suzuki RG 80 Gamma, TS 80 X und Honda MTX 80 R2) um die Gunst der schrumpfenden Käuferzahl. Die Exoten, wozu inzwischen auch Hercules gehörte, spielten keine Rolle mehr.

Und da eine Belebung des 80er-Marktes in Folge der Gesetzesänderung (max. 10 PS/ohne Drehzahllimit) ausblieb, fand eine Verlagerung der jugendlichen Sehnsucht nach Freiheit auf zwei Rädern von 80 auf 50 Kubikzentimeter statt. Aufgrund der 80er-Haftpflichtprämien von ca. 800,- DM/Jahr versenkten immer mehr 16-Jährige ihr Firmungs-/Konfirmationsgeld in ein neues Mokick. So wurden 1988 15200 neue Mokicks gegenüber 8100 neuen Achtzigern verkauft. Also doppelt so viele doppelt so lahme Mokicks als 80er. Und das wiederum ließen sich die Hersteller bezahlen. So kostete eine Aprilia AF 1 50 ungefähr 300,- DM mehr als eine vollwertige Yamaha RD 80 LC/2 (4220,- DM, 1986). Eine Vespa PK 50 gerade mal 100,- DM weniger als eine ausgewachsene PX 80. Es gab sogar Fälle (Yamaha DT 50 MX-S vs. DT 80 MX-S), in denen Hersteller fast baugleiche Mokicks einfach mal für 300,- DM mehr als die 80er verkauft hatten. Durch solche Preistreibereien schenkte sich als bald das beliebte Mokick und die 80er preislich nichts mehr. Es musste demnach andere finanzielle Gründe für die Abwanderung von der 80er zum Mokick gehabt haben, die da waren: Geringere Führerscheinkosten, eine schnellere Erlangung des Führerscheins, keine praktische Prüfung, Traktor fahren war ebenso mit drin, lächerliche Versicherungskosten (ca. 60,- DM) und keine TÜV-Pflicht. All das musste wohl den größten Nachteil des Mokicks, 50 km/h Höchstgeschwindigkeit, überwogen haben. Jenseits des Rechenschiebers aber, bot die 80er handfest Vorteile:

Ein viel souveräneres Vorwärtskommen als mit dem Mokick, egal ob dies nun 40, 50 oder 55 km/h lief. Wer es folglich weiter als 1000 m bis zur Schule/Ausbildungsstelle/Berufsschule hatte oder die Disco mehr als eine Ortschaft weiter weg lag, ab und an eine Beifahrerin beeindrucken wollte, auch mal ganz cool Autobahn fahren wollte, oder die Handwerker in ihren saugdieselnden VW T3s verblasen wollte, kam um eine 80er nicht herum.

Den weltweiten Durchbruch und Siegeszug des Mokicks leitete aber weder das klassische Mokick à la Hercules KX 5 noch das Geländemokick, z. B. Yamaha DT 50 ein, sondern deren damals ungeliebter Stiefbruder, der „Plastikroller“. Frühe Botschafter dieser extrem erfolgreichen, praktischen und robusten Gattung waren in der zweiten Hälfte der 1980er Jahre 50er Roller, die aus den 80er Roller entstanden: Hercules CV 50 City (rebadged Yamaha Satelis) oder Honda Lead 50.

80er schlug Mokick. 1987

Wer jetzt hier die nächste Grabrede erwartet oder inzwischen zu Traurigkeit neigt, dem soll mit der Tatsache geholfen werden, dass im Gegensatz zum Markt mit Neufahrzeugen der Gebrauchtmarkt mit Leichtkrafträdern ab 1985 überaus lebhaft aufblühte. Natürlich sank die Zahl der Neuzulassungen dramatisch, die Zahl der 80er- Gesamtzulassungszahlen aber lange nicht in dem vermuteten Maße. Schätzungen zufolge reduzierten sich die Gesamtzulassungszahlen lediglich um jährlich 3 bis 5%. Persönliche Erinnerungen des Autors aus 1987 bestätigen dies: Von zehn Kumpels auf 80ern führen nur ungefähr zwei ein Neufahrzeug. Die Gründe für den Gebrauchtmarktboom der 80er-Klasse waren folgende:

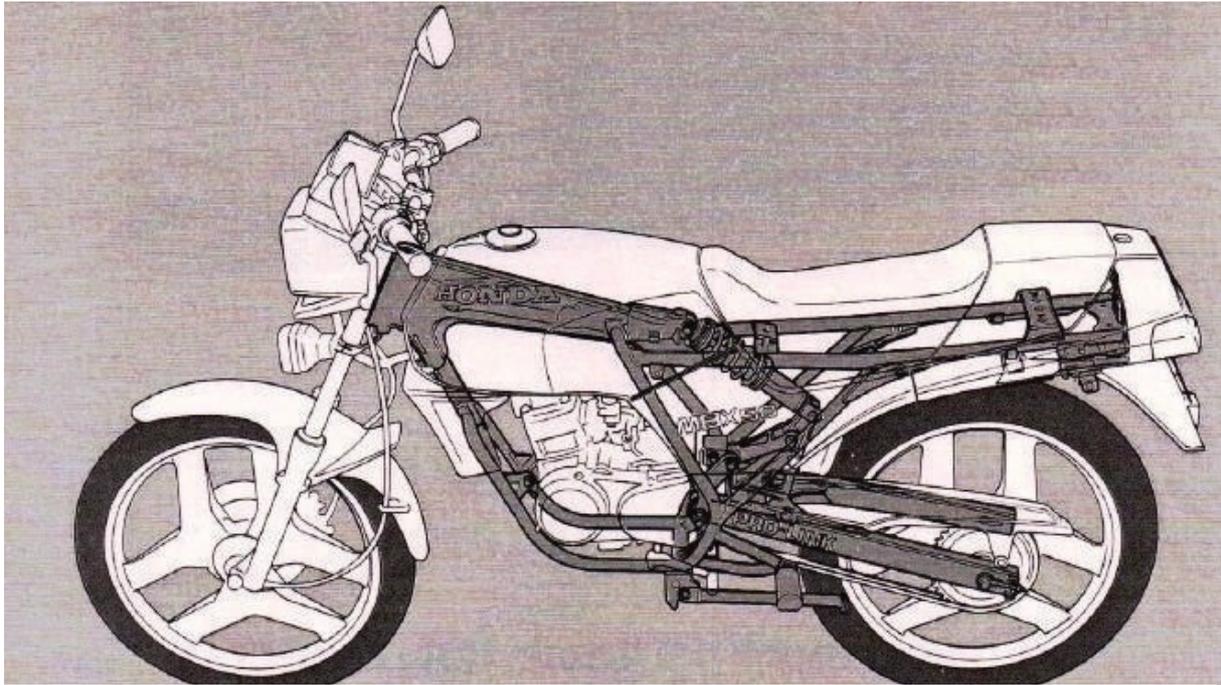
- Die Flut an gebrauchten 80ern aus den Boomjahren bis 1983 schwappte nun auf den Gebrauchtmarkt.
- Nicht alle neu gekauften 80er wurden im Sinne des Erfinders täglich genutzt. Es gab manche Besitzer (Mädchen, Senioren ...), die nur anfänglich oder nur ausschließlich bei gutem und warmem Wetter fuhren. Diese top-gepflegten Maschinen mit geringer Laufleistung flossen zudem regelmäßig auf den Markt.
- Dadurch, dass die Materialqualität der 80er von Anfang an recht ordentlich war, hielten die Zweiräder selbst jugendliche Schindereien und Tuningversuchen im Zweijahresrhythmus gut aus. Deshalb landeten die meisten auf dem Gebrauchtmarkt und nicht im Keller oder auf dem Schrottplatz.

- Die geburtenstarken Jahrgänge waren vorüber und der "Pillenknick" machte sich dahingehend bemerkbar, dass es immer weniger kleine Brüder in Wartestellung gab, die auf die noch warme 80er des großen Bruders warteten. Also wurden diese verkauft.
- 80er fahren war meist eine Affäre, wenn auch nicht immer eine Liebesaffäre, auf Zeit. Dadurch reiften 80er weder zu Liebhabermaschinen der Erstbesitzer, noch wurden sie von treuen Besitzern mit ordentlich Geldeinsatz zum Einzelstück umgebaut um danach für immer und ewig eingemottet und gehütet zu werden.
- 80er wurden nur selten wegen Geldnot oder aus Mangel an Zeit einfach mal in der Garage vergessen.
- Die Versicherungsprämien waren hoch. Diese konnten dennoch mit dem Geld, das man durch den Kauf einer gebrauchten 80er einsparte, verschmerzt werden.

„Michael E. ‘s Ideenwerkstatt“

Minus 10°C, 80er ankicken, voll Stoff aus der Garage raus, Vollbremsung, 20 m Vollgas bis zur Rechtsabbiegung, Vollbremsung, 75 m Berg runter mit Vollgas, Vollbremsung, den Gasgriff wieder aufreißen und über die Hauptstraße kreuzen, Vollbremsung im Hof von Michael E. und Eintritt in die feucht-warme Ideenwerkstatt. Die anderen waren auch schon da und wärmen sich bereits körperlich und geistig auf. Folgende wichtigen Fragen galt es nämlich an diesem Abend zu ergründen: Wie viele können bei Glatteis maximal auf einer Kreidler Florett 80 mitfahren? Wie hoch kann Reiner M. mit seiner Yamaha DT 80 LC/2 eigentlich springen, gibt es da eine physikalische Obergrenze? Wie reagiert wohl Andreas. C. ‘s großer Bruder wenn dieser erfährt, dass sein kleiner Bruder auf Anraten von Niederträchtigen den Benzinbehälter aufgebohrt hatte, damit der Motor richtig viiiiiiel Sprit kriegt? Jedenfalls wurde die gesellige Runde gegen 23 Uhr durch Michael E. ‘s Vater gestört. Zum Erstaunen, besser gesagt zum Entrüsten aller, goss er den heiligen Gral (15 Liter Plastikeimer), in den bisher der gute warme Schnaps im dünnen Strahle floss, in den Abwasserschacht. Mit verzogenem Gesicht grummelte er, „von der Brühe wird man eh nur blind“. Davon schockiert unterzogen sich die Anwesenden gegenseitig sogleich kreativen Sehtests. Doch wie durch ein Wunder hatte keiner sein Augenlicht verloren. Glückselig wurde beschlossen, wenigstens eine der zuvor gestellten Fragen am selbigen Abend wissenschaftlich abzuhandeln. Obwohl die Bedingungen alles andere als optimal waren (Kälte, Dunkelheit, Vorlauf, ...), schafften es 5 (!!!!!!!) Wissenschaftler auf einer Florett 80 bis zur Dorfmitte zu fahren. Sie hätten es noch weiter geschafft, wäre es bloß nicht so glatt gewesen.

Wer hatte nun der deutschen 80er das Genick gebrochen? 1989



Obwohl manch aufwendige Technik für 80 km/h nicht unbedingt notwendig gewesen wäre, konnten damit doch prima Käufer gewonnen werden.

1989 war es soweit, nach Kreidler (1982) und Zündapp (1984) hatte nun auch Hercules als der letzte der großen drei deutschen Leichtkraftradhersteller aufgegeben, 80er zu bauen. Nein, Hercules hörte nicht konkursbedingt auf, stand aber aufgrund der schlechten Verkaufslage bei den 80ern (und Mofas und Fahrrädern) in Mitten einer Umstrukturierung, die ohne Unterstützung der Mutterfirma (Fichtel & Sachs AG) wahrscheinlich nicht hätte geschultert werden können. Obwohl Hercules seine Marktanteile unter den 80ern in Mitte der 1980er nochmals auf gut ein Drittel hochschrauben konnte, brachen die Zulassungszahlen trotzdem insgesamt weiter drastisch ein. Mit der Folge, dass es ab 1989 offiziell

keine neuen Hercules RX 9 Replica oder XE 9 zu kaufen gab. Nun endlich konnte auch am hintersten Stammtisch die brennende Frage diskutiert werden, „wer oder was hatte der deutschen 80er letzten Endes das Genick gebrochen?“. Antwortversuche:

Die Hauptwurzel des Niedergangs waren die über Jahrzehnte ausgehebelten Marktgesetze, bedingt durch die spezielle deutsche Führerscheinklasse 4, in welcher die drei großen deutschen und ein kleiner (Maico) deutscher Hersteller ab 1960 Zuflucht suchten und exakt 20 Jahre fanden. Dieses, durch die Führerscheinklasse 1b versucht fortgeführte Minimonopols und der funktionierende Lobbyismus betäubten und lähmten die deutschen Hersteller. Es gab aber noch viele weitere Ursachen:

- Die Deutschen kamen zu Beginn nicht in die Puschen. Allein bis Juni 1981 wurden mehr als 10.000 neue Leichtkrafträder verkauft, darunter lediglich 170 Kreidler 80er. Warum so wenige, trotz der starken Nachfrage? A. Sie hatten ihren halbjährigen Wissensvorsprung um die neue FSK 1b vor den Japanern an sich vorbeiziehen lassen. B. Sie konnten nicht liefern, da schon die widerwillige Entwicklung der Florett mit stehendem Zylinder aus Marketingzwecken aus dem Zeitplan lief. Dazu kam, dass die Produktion der Florett 80, die aus sehr vielen Neuteilen bestand, nur sehr zaghaft anlief. Und als sie dann hätten mehr liefern konnten, waren das unförmige Straßenmodelle und keine imageträchtigen Enduros oder Chopper.
- Das gleichzeitig zur Einführung der 80er schrumpfende Kleinraffrad-/Mokick-/Moped-/Mofageschäft konnte das schlecht angelaufene 80er-Geschäft nicht ausgleichen.

- Obgleich bei Zündapp und Hercules die 80er-Produktion nicht gar so schleppend anlief, hatten beide dennoch ihre eigenen Anlaufschwierigkeiten. Zündapp verkaufte bis Ende 1981 insgesamt 12.000 Leichtkrafträder. Hercules 10.000. Der Großteil der 102.000 in 1981 verkauften Leichtkrafträder kam aus den dicken Bäumen der vielen Containerschiffe, die pünktlich zur 80er-Markteinführung in Deutschland ihren Heimathafen im Land der aufgehenden Sonne verlassen hatten.
- Die aggressiv gepreisten Modelle der Japaner, z. B. Honda MB 80/MT 80, Yamaha RD 80 MX oder DT 80, die abgesehen vom Preis alles andere als billig waren, trafen den Geschmack der Jugendlichen voll.
- Nein, das hohe Lohnniveau der Angestellten und Arbeiter alleine war nicht verantwortlich für die hohen Preise der deutschen 80er. Sie dienten in erster Linie dazu, die Kassen der Firmeneinhaber zu füllen. Bis hier nicht wirklich verwerflich. Ab hier schon, denn sie investierten diese Gewinne weder in eine vernünftige Produktentwicklung noch in moderne Produktionsanlagen. Eine aktivierende Modellpolitik oder einen nachhaltigen internationalen Vertrieb gab es auch nicht.
- Der extreme Werbeaufwand in Farbe und Hochglanz, an den teuersten Stellen in Zeitschriften oder in Form eines gedruckten Prospektes, war sehr teuer. Besonders Zündapp und Hercules trieben diesen Riesenaufwand für ihren Leichtkrafträder (und Mofas) bis zum Ende. Honda, Kawasaki, Suzuki oder Yamaha gaben zur gleichen Zeit für ihre komplette Modellpalette zwischen 50 und 1300 ccm gefühlt nur ein Viertel dieses Werbeetats aus.
- Die vielen großartigen sportlichen Erfolge, erreicht durch intensive Anstrengungen im Rennsport, wurden nicht einmal ansatzweise in

attraktive Serienmodelle umgesetzt. So schaffte es Kreidler nicht rechtzeitig, eine sportliche wassergekühlte 80er zu bauen. Kaum zu glauben, sahen doch deren Rennmaschinen schon immer extrem schnittig aus und hatten bereits in den 70ern ihren wassergekühlten Motor in einem Rohrrahmen hängen. Oder Zündapp, phänomenale 12.000 Gold-, Silber- und Bronzemedailles in 60 Jahren Geländesport und das Gewinnen aller nur erdenklichen Titel in deutschen und europäischen Meisterschaften. Warum bloß schaffte es die Marke nicht, wenigstens eine attraktive Enduro während des 80er-Booms erfolgreich zu vermarkten? Den gleichen Vorwurf konnte man übrigens auch Hercules machen.

- Die ästhetische Seite der frühen deutschen 80er war ein dunkles Kapitel. Sogar ein völlig ungeübtes Auge schätzte das schwülstige und mit Chrom überschminkte Design einer Zündapp KS 80 oder das einer Kreidler Florett 80 Luxus als mindestens 10 Jahre älter ein als das einer Yamaha Honda MBX 80 oder RD 80 LC/1. Und da der Mensch schon immer ein Augentier war, war auch damals das Design Verkaufsgrund Nr. 1 oder Verkaufsnichtgrund Nr. 1.
- Die geniale Idee, mit vereinten Kräften (Zündapp + Hercules + Kreidler + Puch + XYZ) gemeinsam 80er-Modelle zu entwickeln und über größere Stückzahlen zu konkurrenzfähigen Preisen zu verkaufen, lag so nahe, aber den deutschsprachigen Fabrikantenherren doch so fern.
- Das Schlimmste war aber, dass es den Unternehmenslenkern zuletzt an Herzblut gefehlt hatte, um das Ruder herumzureißen. Dadurch gewannen betriebswirtschaftliche Methoden die Oberhand, die bis hin zur langjährig geplanten und somit strategischen Insolvenz Anwendung fanden.



Allein die Honda 80er-Palette von 1983 verdeutlichte gut, was Zündapp, Puch, KTM, Hercules oder Kreidler verpennt hatten.

„Peter F. ‘s Thermounterhose“

Da schlechtes Wetter und Winter auf die 80er-Fahrer keine Rücksicht nahmen, nahmen die 80er-Fahrer auch keine Rücksicht auf Winter und schlechtes Wetter. Na denn, wo ist das Problem? Zugegeben, manche Temperaturen oder Wetterzustände forderten die artistischen Fähigkeiten der Fahrer, vereinzelt führten sie auch zu Verletzungen an Leib und 80er. In aller Regel aber wurden von 80er-Fahrern Regen, Schnee, Bauernglatteis oder krasse Windverhältnisse eher als Mutproben gesehen, die zu bestehen galten. Zudem erhöhte es das Zusammengehörigkeitsgefühl, da obige Zustände oftmals gegenseitige Hilfe erforderlich machte, die auch fast immer kameradschaftlich erbracht wurde (Handschuhe ausleihen, 80er aus Schneeverwehung bergen,). Der Autor erinnert sich in diesem Zusammenhang gerne an gemeinsame Fahrten durch frischen Pulverschnee zur Jugendkneipe „Tenne“, die durch Stürze und verzweifelte Lachanfänge angereichert wurden. Oder die Fahrt zum Schrottplatz (Name einer kleinen Rock und Punk Disco in M.) bei -15 °C, bei der Axel H. (ohne lange Unterhose) zum Schutze seiner Glieder den Soziussitz einer Suzuki 80 X 3 gegen den warmen Kofferraum eines Ford Escort XR3i tauschen musste.

Gerade während solchen menschenunfreundlichen Jahreszeiten entstand ein reger Wettbewerb, wer über die besten Geheimwaffen gegen Kälte und Nässe verfügte. Klarer Gewinner war hier Peter F., mit der abgesteppten Thermounterwäsche und den Rentierhandschuhen seines Vaters, der ganz zufällig bei Audi die Wintererprobungsfahrten durchführte.

.... dann waren's nur noch vier 80er. 1989

1990 zeigte sich die ganze Irrelevanz des 80er Marktes durch das Verschwinden von Modellen, die als die besten und rentabelsten der vergangenen sieben Jahre galten. Anscheinend reichten die schwachen Stückzahlen und der geringe Verkaufsprofit nicht mal mehr aus, um die seit Jahren existierenden und sich bereits amortisierten Produktionsanlagen rentabel betreiben und die Fahrzeuge ohne Minus aus Übersee importieren zu können. Große und verdiente Krieger in der Schlacht um den 80er Markt liefen 1989/90 sang- und klanglos aus, und waren 1991 verschwunden: Honda MBX 80, Honda MTX 80 R2, Hercules RX 9 Replica, Puch Cobra 80-6 GT, Suzuki TS 80 X. Von den in 1990 verkauften 80ern (ca. 7900) waren schon keine mehr aus deutscher Produktion. Übrig blieben 1991 nur noch ganze drei Modelle am Markt, die Suzuki RG 80 Gamma, Vespa PX 80 und DT 80 LC/2.

Aus der Not heraus, weil selbst manch großer Händler keine moderne 80er mehr im Verkaufsprogramm hatte und die Kunden nach mehr Vielfalt verlangten, entstanden kreative Eigeninitiativen. So kam es, dass hundertweise Leichtkrafträder aus Spanien oder Italien grau importiert wurden. Das waren aufgerüstete Mokicks, große 50er oder gedrosselte 75/80er, die nachträglich per Einzelabnahme für den deutschen Markt konformiert wurden: Z. B. Aprilia RS 80, Aprilia AF1-50, Cagiva Prima 50/75, Honda NS1, Honda CRM 75, Fantic Caballero 80 RC, Fantic Oasis 80, Yamaha TZR 80, Derbi GPR 75 oder Benelli Devil 80. Sogar

ein paar DDR- und später BRD-Simson S 70/80/83/SR 80 Roller fanden auf diesem Wege Käufer, oder besser gesagt Verzweifelte.



Schön, leicht zu entdrosseln und selten. Die grauen Stars der 1990er. Honda NS1, Honda CRM 75, Derbi Savannah und Yamaha TZR 80 RR.

Die letzten 80er bissen die Hunde.

1992

Weiterhin gab es 1992 offiziell nur noch drei unterschiedliche Leichtkraftmädrer zu kaufen. Diese jedoch bewiesen ziemliches Stehvermögen und schafften es verdienterweise in die 80er-Ahnengalerie. Denn mit Stolz konnten diese letzten ihrer Rasse auf respektable Produktionszeiträume zurückschauen: Suzuki RG 80 Gamma (1985-1997), Yamaha DT 80 LC/2 (1985-2001) und Vespa P 80 X / PX 80 (1981-1997).



Die 80er von Yamaha entrissen tapfer bis zuletzt den Müttern ihre Söhne. Dadurch wurden die lieblichen Familien oftmals zur Schlafstätte mit Kantine degradiert.

Nur zu einem sehr kurzen Intermezzo reichte es dem von Honda über Peugeot abstämmigen Hercules Roller Samba 80 zwischen 1993 und 1994.

Analog und symptomatisch dafür, interessierten sich weder Jugendliche noch die Motorradpresse für die dahinsiechenden 80er. Demzufolge wurden zwischen 1992 und 1997 nur wenige dieser 80er-Dinos, trotz vieler Sonderangebote, unters Volk gebracht. Doch dieser Dornröschenschlaf des 80er-Marktes war kein ruhiger, da seit den 90er Jahren die Ablösung der 80 ccm/km/h-Regelung durch eine neue liberalere 125 ccm-Regelung sowohl von Herstellern, der Motorradpresse, als auch von den 16-Jährigen oft beschworen und herbeigesehnt worden war. Yamaha riss wohl auch der Geduldfaden, denn die Japaner boten ab 1993 die DT 125 R und TDR 125 bereits mit EU-konformen 12 PS/100 km/h an. Da war wohl der Wunsch Vater des Gedanken. Die Hersteller gingen offensichtlich vom baldigen Fall des 80er-Gesetzes aus. Jeder spürte, dass die extrawurschtige 80ccm/-km/h Regelung irgendwann weggeaxt werden musste. Dessen völlig ungeachtet mahlten die amtlichen Mühlen erst mal gar nicht. Denn die BRD hielt sich nicht an die am 29.07.1991 vom Rat der Europäischen Gemeinschaften empfohlene Umsetzung der 2. Führerscheinrichtlinie (91/439/EWG), die die Einführung der Führerscheinklasse A1 (max. 125 ccm/11 KW) beinhaltet hätte.

Und als dann fast keiner mehr damit gerechnet hätte, kam am 01.03.1996 langsam Bewegung in die Sache. Und zwar in Form einer klitzekleinen Änderung in der Definition des Leichtkraftrades innerhalb der StVZO: „von bis zu 80ccm“ wurde durch „von bis zu 125ccm“ ersetzt. Klitzeklein deshalb, weil die Änderung keine Folgen für die Höchstgeschwindigkeit hatte. Die blieb eisern bei 80 km/h. Somit wurde der Ju-

gend eine unsinnige Mogelpackung untergejubelt. Die echte, revolutionäre und Lebensgefühl-relevante Änderung kam erst nach (weiteren) unfassbaren sechzehn (in Zahlen, 16) Jahren. Verheerend, dass ein 1979 im Hinterzimmer von Politikern und Wirtschaftslobbyisten ausgeheckter völlige irrsinniger Gesetzesentwurf mehr als 33 Jahre lang (in Worte, dreiunddreißig) seinen Unsinn trieb. Hätte es einen Motorradminister gegeben, so hätte dieser mit Sicherheit den 80ern das Anbringen eines Aufklebers mit den Worten, „Leichtkrafträder gefährden ihre Gesundheit“, auferlegt. Wie viele junge und potenzielle Motorradenthusiasten mussten in dieser langen Zeitspanne wohl verprellt worden sein? Übrigens, in der Ahnenforschung spricht man ab 30 Jahren von einer kompletten Menschheitsgeneration.

„Unkontrollierte Gruppenausritte in die Botanik“

Aus unerklärlichen Gründen waren Geländeeinlagen mit dem Leichtkraftrad extrem reizvoll. Und irgendwie wurde man ja, wie von Sirenen betört, ab und zu in Baumstückchen reingezogen, durch Rebzeilen geleitet oder querfeldein über Felder und Wiesen gelockt. Vielleicht lag es auch daran, dass das vorgeschriebene Fahren auf Straßen nur wenig Selbstbestimmung mit sich brachte. Da war so ein völlig unkontrollierter Ausritt in die Botanik, oftmals durch Abkürzungen fahren oder durch Langeweile auf Partys im Grünen ausgelöst, manchmal wie eine ersehnte Entladung. Und wie von Geisterhand folgte die Meute an 80er-Fahrern, egal ob auf Enduros wie Honda MTX 80, oder Straßenmaschinen a la Puch Cobra 80 GT-6 oder auf Blechroller der Sorte Vespa PK 80, brav in die Schlacht mit durchdrehenden Hinterreifen, meterlangen Bremsfurchen, aufheulenden Motoren, spritzenden Dreckbatzen, forensischen Lachanfällen, durchschlagenden Gabeln, dampfenden Krümmern und nicht zu vergessen, Rodeo reitenden Wahnsinnigen.

Wenn man nach solch einer Episode noch halbwegs heil auf der angepeilten Party einlaufen konnte, war die Welt dein Publikum. Weil aber jedes Vergnügen seinen Preis hat, machte sich der Kater für Fahrer und 80er spätestens am nächsten Morgen bemerkbar: Dreckverschmierte Turnschuhe und Jeans, aufgeschürfte blutige Fingerknöchel, Kratzer im Tank, mit Erde gestopfter Lenker, verbogene Blinkerhalter und Fußrasten, festgebackener Schlamm zwischen den Kühlrippen, Risse in der Sitzbank und fast immer einen leeren Tank.

Die lahme 80er ist tot, lang lebe die lahme 125er.

1997

Die Ära der 80er endete mit dem 1. März 1997. Von da an bis zum 18.01.2013 durften Jugendliche ab 16 Jahren ein Zweirad mit bis zu 125 ccm mit maximal 80km/h pilotieren. Schade, denn wieder erfüllten an den neuen Maschinen Vollverkleidungen, Spoilersitzbänke usw. nur optische Zwecke, da Aerodynamik erst ab 80 km/h ins Spiel kommt. Nichts desto trotz reichte die Hubraumerhöhung aus, um einen 125er-Boom auszulösen. Na endlich, nach den großen 50ern in den 1970ern, nach den 80er in den frühen 1980ern durften ab 1997 die 125er ihren Siegeszug feiern.

Die endende 80er-Ära verließen die Japaner klar als Sieger. Natürlich blieben sie ihrer offensiven Rolle auch in der 125er-Ära treu. Keine Kunst, hatten die ja aufgrund vielzähliger schon vorhandener 125er eine unschlagbare Startposition. Die japanische Modellflut überraschte dennoch die deutsche Kundschaft, war aber nur logisch, da die weltweit wichtigste Hubraumklasse schon immer 125 ccm hatte und die Japaner darin überlegene Weltmarktführer im Zweiradbau waren. Nicht nur in Schwellenländern

(z. B. Brasilien oder Malaysia) oder in Entwicklungsländern (z. B. Indonesien oder Indien) waren 125er aufgrund ihrer Robustheit und Erschwinglichkeit beliebt, auch in einigen westlichen Ländern (Italien,

Frankreich oder Großbritannien) waren sie aufgrund geringer Versicherungsprämien und günstiger Steuerregelungen schon lange ein extrem effizientes Transportmittel für Jung und Alt. Einzig die italienischen Hersteller (Aprilia mit ihrer RS 125 sowie Cagiva mit ihrer Mito) fischten mit, im kleinen deutschen 125er-Teich der Supersportler.

War die Mehrzahl der Modelle zu Beginn noch mit mehr oder weniger technisch aufwendigen Zweitaktmotoren ausgerüstet, so wurden diese aufgrund der stetig strenger werdenden Abgasbestimmungen immer mehr in den Hintergrund gedrängt. Der Viertakter setzte sich durch. Nein, am Klang (gebärendes Lama) oder Leistungsverhalten (Kleister) mag das nicht gelegen haben, sondern eher an dessen günstigen Abgaswerten, vorbildlicher Sparsamkeit und problemloser Langlebigkeit. Jedenfalls war die Nachfrage anfangs so groß und das Angebot so überschaubar, dass Modellreihen komplett ausverkauft waren und Grauhändler ihre Grauen bis zu 25% über Neupreis verkaufen konnten (z. B. Honda CA 125). Dadurch schwoll das Angebot und die Zulassungszahlen in den folgenden Jahren entsprechend stark an. Bis Ende 1996 wurden fünfmal mehr (11.000) 125ccm-Leichtkrafträder als 1995 verkauft. Ganz zu schweigen von der zahlenmäßigen Explosion der Leichtkraftroller, von denen alleine 1996 über 43.000 verkauft wurden. Wer waren nun diese neuen 125er Rollerfahrer? Ah ja, 90% waren über 34 und 10% waren jugendlich. Warum das denn? Weil die motorradspätinfizierten Opas und Papis aufgrund ihres reiferen Alters die 125er als Motorrad zulassen konnten, und somit in den Genuss der Tarife der erheblich günstigeren 10 PS- oder 17 PS-Klasse kamen. Also hatte nicht die Hubraumerrhöhung von 80 auf 125 ccm den Run auf die 125er ausgelöst, sondern in erster Linie der Beschluss des Bundesrates und Bundestages vom 01.03.1996, nach dem ein Führerschein Klasse 3-Besitzer, sofern die

Fahrerlaubnis vor dem 01.04.1980 ausgestellt wurde, ein bis zu 125 ccm großes Motorrad mit maximal 15 PS ohne zusätzlicher Prüfungen oder Fahrstunden bewegen durfte. Und das alles ohne Geschwindigkeitsbeschränkung! Und in zweiter Linie die bereits erwähnten günstigen Versicherungstarife für reifere Fahrer.

In der Praxis ergab das ein lustiges Straßenbild, denn zwischen den jungen und alten 125er-Fahrern klaffte eine Lücke von mindestens 36 Jahren: Fast-noch-Buben auf hochwertigen 125er-Rennern zusammen mit Omis auf blutigen 125er-China Rollern. Grauhaarige auf 125er-Taiwan Choppern zusammen mit milchbärtigen Kids auf hochbeinigen Zweitaktenduros. Oder fußkranke Opis auf französischen 125er-Liegesofarollern zusammen mit schicken Mädels auf weißen Blechvespen. Da mahnte die Politik zu generationsübergreifendem Wohnen, die Tourismusbranche bastelte fleißig Reisen für Jung & Alt, Autofirmen konstruierten Uni-Modelle für alle Altersstufen, und in der 125 ccm-Motorradklasse war das schon längst Straßenalltag. Lästermäuler kamen auch auf ihre Kosten, da sich nun die Unvernünftigen mit den Unzurechnungsfähigen um dieselben Spielzeuge stritten.

„Thomas L. war durch und durch Schwabe“

Thomas L. aus B. war Schwabe und daher naturgemäß sparsam. Nein, am Fahrzeug selbst, in seinem Fall eine Kreidler Florett 80 Luxus, sparte der Schwabe natürlich nicht, aber an allem drum herum, z. B. bei den Betriebsstoffen. Daher erkannte er früh, dass das Selbermischen von Benzin und Zweitaktöl billiger war, als das an den meisten Tankstellen erhältliche Benzin-Öl-Gemisch. Mit Hilfe des bisher als unnütze eingestuften Dreisatzrechnens bekam er den Bogen raus: 1:50 volltanken mit seiner Florett 80 bedeutete 0,26 L Zweitaktöl auf 13 Liter Benzin. Das ging ja alles noch, aber wehe Thomas L. bekam eine unrunde Literzahl in den Tank rein und musste folglich mit 11,73 oder 7,49 Litern Benzin seine Rechenkünste auf einer Zigarettenpackung beweisen. Eine Schlange aus hupenden Autos verschärfte solche Situationen weiter. Resultierend aus eventuellen Rechenfehlern wegen solch einer Hektik, war er sich dann oft tagelang unsicher, ob das Gemisch nicht doch zu mager ausgefallen war. Eins stand für ihn jedenfalls fest, die von Anfang an serienmäßige Getrenntschmierung in allen japanischen 80ern brachte viel Entlastungskomfort mit sich. Nicht mal die geliebtgehasste Zweitakt-Zapfsäule als Behelfslösung schaffte es, die vielen Nachteile der saumäßigen Mischungsschmierung weg zu retuschieren.*

** Übrigens, bei einer Fantic Caballero 80 (1:40) hieß es 0,1675 Liter Zweitaktöl auf 6,7 Liter Benzin und bei einer Garelli Enduro 80 ergaben 6,5 Liter Sprit plus 0,196969696969697 Liter Öl die vorgeschriebenen 1:33.*

Endlich 120 km/h mit 16, leider nur im Viertakt. 2013

Hurra, der max.-80 km/h-Höchstgeschwindigkeit-für-16-jährige-Quatsch wurde 19.01.2013 beerdigt. Danke liebe EU, dass du letztendlich auch das mächtige Deutschland zur Umsetzung der dritten EU-Führerscheinrichtlinie in nationales Recht überzeugen konntest. Seit dem werden 16-jährige Führerscheinneulinge nicht mehr mit gefährlichen 80 km/h auf Landstraßen, Schnellstraßen oder Autobahnen geschickt. Und siehe da, die neue A1-Generation war in weit weniger Unfälle verwickelt. Kein Wunder, müssen diese jetzt nicht mehr von der, z. B. turbodieselpfeifenden Drehmomentwummen-Fraktion als Verkehrshindernis bekämpft werden.

Einführung	19.01.2013	01.01.1999	01.07.1996	01.04.1980	01.08.1960
Mindesalter	16 Jahre	16 Jahre	16 Jahre	16 Jahre	16 Jahre
Führerscheinklasse	A1 (neu)	A1 (alt)	1b (neu)	1b (alt)	4
Maximaler Hubraum	125 ccm	125 ccm	125 ccm	80 ccm	50 ccm
Höchstgeschwindigkeit	Unbegrenzt !	80 km/h	80 km/h	80 km/h	Unbegrenzt !
Höchstleistung	15 PS	15 PS	15 PS	-	6 ¼
Sonstiges	Maximal 0,1 KW/kg	-	-	Höchstleistung bei maximal 6000 U/min	-



Wie soll es aber anders sein, drei klitzekleine Häkchen hat die Sache dennoch:

1. Maximal 125ccm/11 KW/15PS.
2. Ein Leistungs-/Leergewicht-Verhältnis von höchstens 0,1 kW/kg (schade, ein Technik- und Werkstoff-Hochrüsten unter den Herstellern mit dem Ziel, die leichteste und somit schnellste 15 PS-125er anbieten zu können, würde die 125er-Klasse langfristig noch attraktiver machen).
3. Die europaweiten Richtlinien bezüglich Schadstoffemissionen von motorisierten Zweirädern können von Motoren über 50 ccm, die nach dem Zweitaktprinzip arbeiten, nicht mehr ohne überdurchschnittlich großen technischen Aufwand eingehalten werden. Das führte dazu, dass seit 2014 offiziell kein Hersteller eine neue 125er mit Zweitaktmotor mehr anbietet.

Im Rahmen dieser drei Einschränkungen, über die man durchaus streiten kann, gibt es wenigstens wieder die alte Freiheit der „unbeschränkten Höchstgeschwindigkeit“. Diese ist rein rechnerisch am höchsten, wenn man a) eine 125er mit den maximalen 15 PS fährt, b) die 125er gerade mal das Mindestgewicht (110 kg) auf die Waage bringt und c) der Fahrer die Figur eines Jockeys besitzt. Als variabler Faktor kommt d) ins Spiel, da, wie schon erwähnt, die Aerodynamik ab 80 km/h eine immer wichtigere Rolle spielt. Daher lohnt es sich heute wie anno dazumal, die hinteren Blinker als Fußrasten zu missbrauchen, das Kinn auf den Tank zu pressen und die linke Hand am Gabelstandrohr einzuklicken. Werden nun a), b), c) und d) beachtet, sind sogar mehr als 125 km/h drin. Jetzt bleibt nur noch zu hoffen, dass so viel Spaß einen neuen „unbeschränkten“ 125er-Boom auslösen kann.

„Hans S.‘s täglicher Ritt auf der Kanonenkugel“



Eine 16-jährige auf einer 80er brachte nicht nur Weltliche ins Staunen.

Achtziger, eine männliche Domäne? Im Revier des Autors gab es lediglich ein Mädchen, das eine Achtziger fuhr. Und die war nicht typisch, da alles andere als handzahn. Nimmt man jedoch exemplarisch den damals harten 80er-Alltag,

z. B. allabendliche Fahrten zum Treffpunkt Feuerstelle oder Bushaltestelle in S., dann wundert es nicht weiter:

1. Hofeinfahrt raus zur ersten Kreuzung, bei der das eigene Vorfahrtsrecht nicht viel galt. Vor allem nicht, wenn Hans S. (inklusive mehrere Viertel vom guten Roten) auf seinem Fendt Geräteträger im Polizeigang (Rückwärts im Leerlauf den Buckel runter) durch das Bild schoss. 2. Abkürzung über den Fußweg über's Bächle vorbei am zuverlässig schimpfenden alten Karl R., zu dessen täglichem Höhepunkt man ja gerne beitrug. 3. Vollgas durch die Friedhofssiedlung und entlang am Bauernhof mit dem freilaufenden bissigen Hasso H. 4. Im Tarnkappenmodus 100 m der Hauptstraße folgen, da Hans S. wieder seinen Helm vergessen hatte. 5. Von der Hauptstraße auf den Radweg, der zum Bahnsteig führte 6. Auf dem Bahnsteig im artistisch anspruchsvollen Slalom zwischen sprachlosen Menschenpylonen, äh wartenden Zuggästen, hindurch. 7. Vollstoff bergab und mit stolzer Bremsspur gerade noch vor der Bundesstraße zum Stehen kommen. 8. Diese flink überqueren und weiter auf dem Rad- und Fußweg vorbei an Schrebergärten und Industriegebiet bis nach S. 9. Erneut kurzes Risikostück auf der Hauptstraße bis zur rettenden Feuerstelle oder Bushaltestelle 10. Mit fettem Grinsen einfahren und eine blaue Gauloises ins Gesicht stecken bevor die 80er zum Stehen kommt. 11. Begrüßung der anderen Fahrer und kurzer Bericht über die erlebten Abenteuer während der Herfahrt. 12. Kurzer Routinecheck des Leichtkraftrades (Undichtigkeiten, Spritstand, Reifenzustand etc.). 13. Nach ein bis zwei Stunden das Ganze wiederholen, nur in umgekehrter Reihenfolge.



Volle Konzentration und kurze Überprüfung der Vitalwerte. Stand doch bei jeder Fahrt nichts Geringeres als die Ehre auf dem Spiel.

Die 80er ist zurück, als Klassiker.

2014 - heute

Trotz der hohen Verkaufszahlen sind vergleichsweise wenige Leichtkraft-
räder übrig geblieben. Das mag daran liegen, dass sogar die qualitativ
hochwertigste 80er nach spätestens vier Zweijahresepisoden ihre Flügel
gespreizt hatte. Hinzu kommt, dass steigende Liebhaberpreise dafür ge-
sorgt haben, dass selbst ehemals vergessene, aus Treue aufgehobene
oder aus Versicherungsgründen (nach der beliebten Umrüstung zum
Motorrad) behaltene 80er in Liebhaber- oder Spekulantenhänden gelan-
det ist. Dieser Fakt hinterlässt leider einen überschaubaren Liebhaber-
markt an 80ern, der aber dank Internet recht transparent und deutsch-
landweit besteht. Vor allem die mit deutscher oder österreichischer Her-
kunft, wie z. B. Zündapp KS 80, Hercules Ultra 80, Puch Cobra 80,
Kreidler Florett/Mustang 80 oder KTM 80 sind begehrter denn je. Da die
Nachfrage steigt, und infolge dessen die Preise mit, erreichen solche
Modelle mit wenigen Originalkilometern im technischen wie optischen
Bestzustand im Frühjahr Verkaufspreise, für die man ebenso eine top-
gepflegte vier Jahre alte 600er mit 100 PS bekommt. Dieses Argument
ist in der Realität jedoch recht zahnlos, da viele 80er-Liebhaber bereits
eine oder mehrere größere Maschinen in der Garage stehen haben (und
verstauben lassen). Ansonsten spuckt der Gebrauchtmarkt recht zuver-
lässig auch die eine oder andere „Exoten-80er“ aus, z. B. ge-
/verbrauchte italienische (z. B. Gilera 80 TG 2) oder französische
Exemplare (z. B. Peugeot TXL 80), Neufahrzeuge die dreißig Jahre ge-
gen deren Willen in Wohnzimmern oder Büros gehalten wurden oder
auch mal seltene Geländemodelle (z. B. Kreidler Van Veen GS 80).

Fahrzeuge der ersten Kategorie sind preislich meist unterbewertet, wobei 80er der beiden letzten Kategorien oftmals zu emotionalen = abstrusen Preisen angeboten werden. Als vernünftige Alternative bieten sich deshalb, heute wie schon früher, Japaner an. Zum Beispiel kostet eine ordentliche Suzuki TS 80 X gut tausend Euro. Nur unwesentlich teurer werden die damaligen Verkaufsschlager, Yamaha RD 80 LC/2, Honda MBX 80, Honda MTX 80 (R) oder Yamaha DT 80 (LC) angeboten. Eine Superschnäppchen ist nach wie vor die Suzuki RG 80 Gamma, die aufgrund ihrer hohen Stückzahlen, der langen Bauzeit und zuletzt krasser 90er-Lackierung mit lila Akzenten ziemlich günstig zu haben ist, also im Top-Zustand unter 1000 €. Aber, Achtung: Wink mit dem Zaunpfahl, nicht mehr lange. Denn viele japanische 80er werden von ihren Besitzern, sofern noch nicht in Sammler- oder Liebhaber-Hände, im Sinne des Erfinders genutzt und verschlissen. Als billige und anspruchslose Haus-, Hof-, Wald- und Wiesenmopeds.

Insgesamt gesehen ziehen die Preise aber für alle 80er seit ein paar wenigen Jahren deutlich an. Ein Liebhaberpreislicher Höhepunkt, wie ihn das Kleinkraftrad so langsam erreicht, ist noch lange nicht in Sicht.

[← Zurück zur Trefferliste](#)

Zündapp KS80



3.250 EUR

MwSt. nicht ausweisbar

Motorrad, Klein/Leichtkraftrad, Oldtimer

EZ 01/1982

10.400 km

Andere

6 kW (8 PS)

Schaltgetriebe

Die Ersatzteilversorgung für deutsche/österreichische 80er ist dank Ebay und seinen emsigen Gehilfen, die schrottige 80er für ein Apfel und ein Ei aufkaufen, zerlegen und dann die gesuchtesten Einzelteile mit wirtschaftlichem Gesamterfolg versteigern, recht gut. Zudem sind viele Verschleißteile (Zylinder, Kolben, Dichtungen, Reifen, Flüssigkeiten, Bremsbeläge ...) als Reproduktionen in zum Teil besserer Qualität als früher, käuflich. Ersatzteile für japanische 80er sind oftmals noch ganz regulär über Vertragshändler oder über große NOS (New Old Stock -> Neuteile) – Händler, z. B. CMSNL recht einfach und günstig zu bekommen. Einzig intakte und unverbastelte Kunststoffteile, und das betrifft inzwischen die gesamte rädriige Klassik-Szene, werden immer rarer und teurer. Das heikle Thema, „Suche nach rostfreien Tanks“, soll hier jedoch bewusst ausgelassen werden, aus Rücksicht auf den Autor (Schnappatmung).

Jenseits von Liebhaberpreisen, Originalität und Patina spielt Tuning eine immer größere Rolle. Und zwar in einer ganz neuen Dimension im Vergleich zu dem, was vor 30 Jahren gefeilt, gebohrt und ausgetauscht wurde. Indikatoren dafür sind standartmäßige Rollenprüfstände auf Treffen und gemeinsame Ausfahrten, die nach sehr wenigen Minuten zu regelrechten Straßenrennen ausarten. Und da in der Menschheitsgeschichte „schneller sein“ in Konkurrenzsituationen schon immer ein wichtiger Überlegenheitsfaktor war, führt das seit ein paar Jahren auch in der 80er-Szene dazu, dass die Messlatte ständig höhergeschraubt wird. 80er mit 20+ PS sind daher bei 80er-Events keine Revolution mehr. Dem zuträglich ist das inzwischen breit verfügbare Wissen über die Optimierung von Zweitaktern, handwerkliches Können und entsprechende Spezialteile, z. B. Computerprogramme zur Errechnung des Auspuffresonanzkörpers in Relation zu den Steuerzeiten, Innenrotorzündungen, Kurbelgehäuse aufspindeln und Material aufschweißen zur Aufnahme

größerer Zylinder, Vollwangen-Kurbelwellen, CNC bearbeitete Zylinder, und letztendlich alles Genannte mit stark verbesserten Materialeigenschaften. Dieser Trend wird maßgeblich vorangetrieben durch hochprofessionelle Tuningbetriebe, deren Hauptgeschäftsfeld das Schnellermachen von alten kleinvolumigen Zweitaktern aus den 1970ern und 1980ern ist. Das finanzielle Fundament solcher aufblühenden Betriebe liefern zahlungsfreudige mittelalte 50er-/80er-/125er-Besitzer, deren Durchschnittsprofil wie folgt gemutmaßt werden kann: 42 - 52 Jahre alt (2016 minus 1980 bis 1990 plus 16), haben selbst ihre Sturm- und Drangzeit via 1b auf einer 80er erlebt, verheiratet und beißen sich gerade bei der Erziehung ihres Nachwuchses die verkronten Zähne aus, würden gerne noch viiiieeel mehr Geld in ihre 80er stecken müssen aber noch laaaange das Häuschen abbezahlen, üben meist einen dem Hobby zuträglichen technischen Beruf aus, besitzen auch größere Zweiräder die seitdem eine Klassik-80er gekauft wurde immer mehr verstauben, wiegen ca. 15 kg mehr als vor dreißig Jahren und benutzen dies als Grund für notwendiges umfangreiches Tuning, schwören auf Mischungsschmierung und belästigten ihre Umwelt mit Kommentaren die allzu oft mit „vor fünfundzwanzig Jahren, ha, da ...“ beginnen.

Diese Art von Liebhaber, vor allem wenn es davon mehrere in einem Wohnort gibt, oder die sich noch aus früheren 80er-Zeiten kennen, bilden seit ein paar Jahren die wachsende Szene rund um das Leichtkraft- rad. Wer oft auf Treffen ist stellt zudem fest, dass die junge 80er-Szene immer williger mit der schon seit längerer Zeit boomenden 50ccm/Kleinkraftrad-Szene verschmilzt.



Schluchtenflitzer Treffen.



Schluchtenflitzer Treffen. Ein wahres Volksfest zu Ehren von großen 50er und 80ern.

Eigentlich nur logisch, sind sich doch 80er und große 50er in Optik, Struktur und Technik recht ähnlich. Guter Nebeneffekt: Die alternde Zündapp-, Hercules- und Kreidler-Szene frischt sich mit den immer zahlreicher werdenden 40 - 50-jährigen 80er-Liebhabern auf. Dass diese zwei Fahrzeugklassen gut zusammenpassen spürt jeder, der selbst schon mal an einer Ausfahrt mitgekreischt hat. Denn beide Fahrertypen haben ebenbürtig ihren Heidenspaß innerhalb der landstraßenkonformen 100 km/h. Wobei die 80er bei längeren Clubausfahrten immer wieder mal von einem alten KKR-Hasen für sich entdeckt wird. Und zwar wenn solch ein Ü-60-Jährige auf seiner Florett RS oder Hercules Ultra 50 feststellen muss, dass z. B. nach einer 600 km-Ausfahrt quer durch Deutschland zum Jahrestreffen der Kreidler Freunde Norden e.V. so mancher Hercules RX9- oder RD 80 LC/2-Pilot viel weniger betäubt (Ohren, Hände, Hirn und Hintern) absteigt. Vielleicht auch dadurch begünstigt, kommt es aktuell in den Clubs zu einer Spreizung des Baujahr-Spektrums bis hin zu Bj.-1995-Fahrzeugen. Auch eine Ausbreitung innerhalb der Liebhaberei um kleine schnelle Zweitakter, also weg vom Einmarken-Kleinkraftrad-Club hin zum markenoffenen 50 - 80 ccm Club und zur Interessengemeinschaften, wie es z. B. Die Kleinkraftrad IG vormacht, ist beobachtbar. Die ist absichtlich überregional tätig und versteht sich als virtuelles Dach einer leidenschaftlichen & lockeren deutschlandweit aktiven Gemeinschaft. Ihre vier edlen Ziele dabei sind:

1. Gemeinsamer 80+ km/h Fahrspaß.
2. Lebendige Kommunikation.
3. Keine Pflichten.



Ein paar der vielen Kleinkraftrad IG'ler.



Die Kleinkraftrad IG auf Jahresausfahrt.



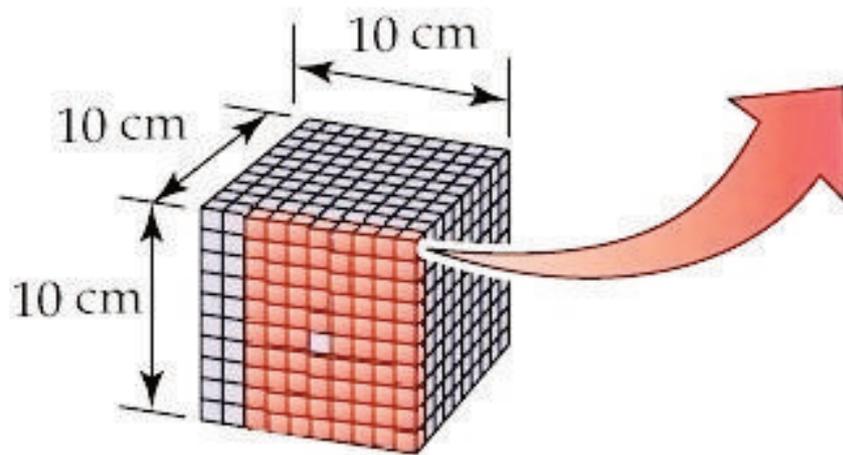
Verschlaufpause während einer Jahresausfahrt der Kleinkraftrad IG.

Die meisten 80er haben also ihren Alltag hinter sich und sind auf der offiziellen Schwelle zum Oldtimer. Sie müssen nicht mehr an regnerischen Montagmorgenden hinter der Berufsschule parken oder salzverkrustet ihren Winterdienst tun, sondern werden als (wieder) geliebte Exemplare an warmen Sonntagnachmittagen gediegen ausgedreht. Warum jedoch ihre Besitzer, sobald in der Gruppe unterwegs, sich wie eh und je ehrgeizige Windschattendueelle mit Kinn auf dem Tank und Füßen über den hinteren Blinkern eingehängt liefern, bleibt bis heute ein herzerfrischendes Phänomen. Betroffene jedenfalls berichten oft, „da fühle ich mich wieder wie mit 16“. Auch das Letzte aus den Zwiebacksägchen raussholen macht vielen anscheinend je mehr Spaß, je älter sie werden. Und nicht wenige Zeitgenossen fangen beim Schnüffeln derer blauen Abgase an, zufrieden zu grinsen. Und wieder andere geraten bei der Motorgerauschkulisse, die der eines wildgewordenen Bienenvolkes ähnelt, ins Schwärmen. Egal, was nun die 80er-Liebhaber zu ihrem Hobby bewegt, es wirkt erfrischend bis verjüngend.

„Sina Trabb ist tot“

Bernd W. (11) war am Morgen des 14.08.1984 spät dran, weshalb er seinem BMX-Eigenbau (NSU Damenfahrradrahmen mit eingeschweißter Rahmenstrebe, gepinselt in Yamaha-Ténéré-blau, gelben BMX Reifen, Sportlenkrad Opel Manta A) die Sporen gab. Er bog wie immer mit ordentlich Schräglage in das Schulgelände ein, doch bemerkte schnell, dass irgendwas anders war. Seine Vorbilder, also die 9. und 10-Klässler (und unter denen besonders die Motorradjackenträger), verhielten sich merkwürdiger als sonst: Sie standen in Grüppchen zusammen, blickten auf den Boden, redeten wenig und leise und manche schüttelten dabei sogar ihren Kopf. Bernd W. begriff schnell, dass etwas Schlimmes passiert sein musste, aber was? Direkt fragen konnte er nicht, denn zwischen seinen Idolen auf ihren Mopeds und ihm lagen Welten und somit unüberwindbare Grenzen. Also parkte er sein Fahrrad und schlenderte, so wie er es mal in einer YPS beschrieben sah, pfeifend mit schweifenden Blicken aber hellwachen Ohren extra knapp an einem dieser Trauergrüppchen vorbei. Was hängen blieb war so etwas wie ein Name, der ihm aber nichts sagte: „Sina Trabb“. OK kombinierte er sicher, dieser Sina Trabb muss etwas Übles zugestoßen sein, vielleicht war sie ja sogar gestorben. Er schlussfolgerte zielsicher, sie war also tot! Aber wer zum Henker war diese mysteriöse Sina Trabb. Popstar, Mitschülerin oder etwa eine Lehrerin, die er namentlich nicht kannte, weil sie nur die Abschlussklassen hatte. Hm, hm, hm. Der 8.00-Uhr-Gong ertönte und sogleich umklammerte der Schulalltag die Schüler und erwürgte in gewohnt intensiver Weise ihre wirklich wichtigen Gedanken. In der großen Pause war das Thema „Sina Trabb“ dann wieder in aller Munde. Sogar nach Schulschluss wurde am Fahrrad- und Mopedständer weiter geredet und getrauert. Jedoch hörte sich der Name inzwischen ein bisschen anders an, mehr wie „Zin Trabb“

oder vielleicht „Zündapp“. Außerdem schnappte Bernd noch ein weiteres, irreführendes Wort auf, und zwar: „Konkurs“. Also wurde aus „Sina Trabb ist tot“ letztendlich „Zündapp ist Konkurs“. Was um alles in der Welt bedeutete das nun wieder, das machte ja noch weniger Sinn. Bernd entschloss sich vorerst, um unauffällig zu bleiben, auch Fremd-Betroffenheit und Fremd-Trauer aufzusetzen. Dann am Nachmittag zu Hause, Bernd W. 's ältere Schwester, Anne W., war gerade von der Lehrstelle gekommen, ging er sogleich in ihr Fichten-beplanktes Dachzimmer, setzte sich aufs Bett und erzählte aufgeregt, dass Zündapp Konkurs sei. Anne setzte sich geknickt zu ihm und erwiderte wortkarg: „Ja, hab schon gehört, echt ätzend“. Nach einigen gemeinsamen Schweigesekunden zeriss es aber Bernd fast vor Neugierde, und so fragte er in guter alter Piggeldy-und-Frederick-Manier: „Was heißt eigentlich, Zündapp ist Konkurs?“. Anne W.: „Zündapp is 'ne deutsche Mopedfirma, und die ham'se nun dicht gemacht, so wie Kreidler damals“. Bernd W. tat zwar schockiert, war aber innerlich extrem erleichtert, so dass sich sein „ja, schlimm“ etwas zu fröhlich anhörte. Denn was kümmerte das einen aufblühenden 11-Jährigen mit ohne Mopedführerschein. Außerdem fand er eh jetzt schon die vielen Hondus, Yamuhos und Zuzuckis viel fetziger.



79 cm³

Erinnern -->>> schnell notieren -->>> an peterfaigle@web.de mailen

Mein erster Urlaub auf dem Mofa, Mokick oder auf der 80er:

Erinnern -->>> schnell notieren -->>> an peterfaigle@web.de mailen

Flucht-vor-der-Polizei-Geschichten:

Erinnern -->>> schnell notieren -->>> an peterfaigle@web.de mailen

Frisiererfolge/-misserfolge:

Erinnern -->>> schnell notieren -->>> an peterfaigle@web.de mailen

Wir waren die coolste Moped-Clique auf der Welt, weil ...
