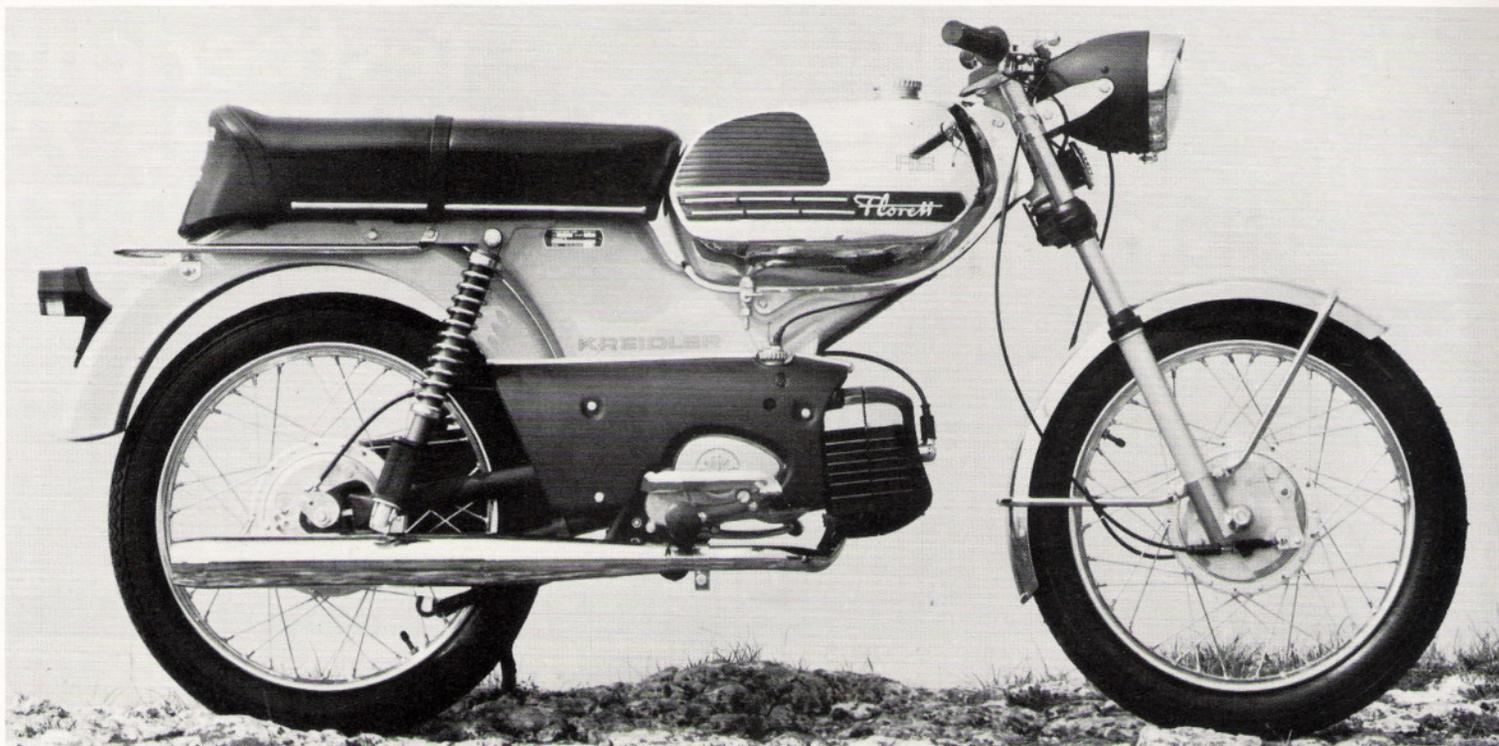


Testbericht Kreidler-FLORETT RS '73 Radmarkt 10/72

"Kreidler-FLORETT RS-noch besser gemacht." Dipl. Ing. H. Hütten testet die neue FLORETT RS.





**„Radmarkt“-Kurztest von
Dipl.-Ing. Helmut Hütten:**

Kreidler Florett RS

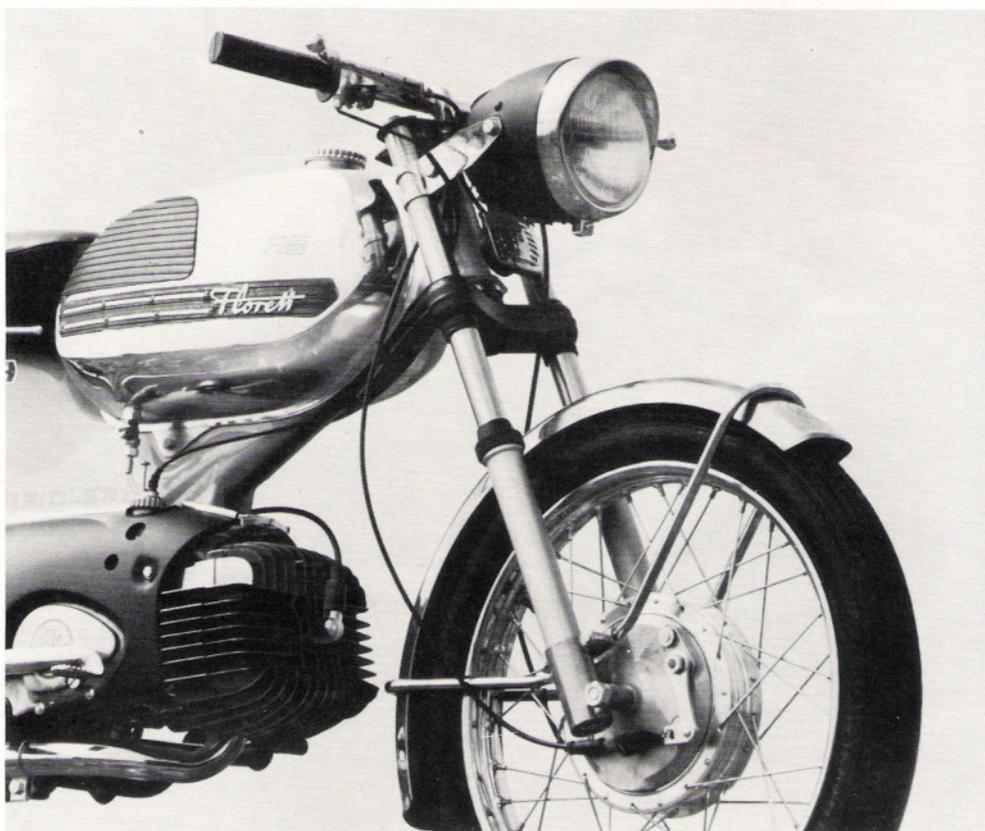
**„... noch besser
gemacht!“**

Die recht einschneidenden Veränderungen an der Florett RS für das kommende Jahr bereiteten dem Tester eine Überraschung – und sicher nicht ihm allein; denn er hatte den Typ 72 noch in buchstäblich bester Erinnerung, nachdem es ihm gar nicht leicht fiel, über das imponierende Format des leichten sportlichen Flitzers (eingermaßen) objektiv zu berichten. Vor allem verlangte die wertvolle Modellpflege in Zuffenhausen und Kornwestheim eine Würdigung, die ebenso ruhige wie beharrliche Weiterentwicklung, die jedem neuen Modell den Stempel eines echten Fortschritts aufdrückt, ohne jedoch seinen Vorläufer ungebührlich abzuwerten. Das waren seinerzeit äußerlich unauffällige, wenngleich beachtliche Verbesserungen am Fahrgestell; dann kam der neue Motor mit der schier unverwüstlichen Nikasil-Zylinderlaufbahn in einem riesigen Kühlrippenwald, der den Vergleich mit Weltraum- und Wankel-Metallurgie provozierte.

Und so war diesmal wieder das Fahrwerk an der Reihe – aber der frühe Termin um so erstaunlicher, als die Zensuren, die das vorangegangene Fahrgestell ertete, sicher keinen Anlaß zu einer so raschen und intensiven

Kreidler Florett RS, Typ 1973: Fahrtwindgekühlter Einzylinder-Zweitakter mit steiler Umkehrspülung. 40 mm Bohrung, 39,7 mm Hub, 49 ccm. Verdichtung 11:1. Dauerleistung 6,25 PS bei 8500 U/min. – Fünfganggetriebe mit Fußschaltung (normgerechte Bedienung). Antriebskette in zweiteiligem Kunststoffkasten gekapselt; zwei Steckachsen, hinten mit Gummikissenübertragung. – Schwunglichtmagnetzündler mit 58 Watt Lichtleistung. Zündkerze 14 mm, Wärmewert 260. – Bing-Ringschwimmervergaser 1/20/59 mit Startschieber. Luftführung durch das Rahmeninnere, Kunststoffleitung mit Luftfilter zum Vergaser. – Preßstahlrahmen mit ölgedämpfter Telegabel und hinterer Federbeinlangschwinge. 12,5-l-Satteltank (inkl. Reserve). Gewicht (trocken) 75 kg; Gesamtgewicht 245 kg. – Preis DM 1850,- plus DM 49,- Liefernebenkosten.

Die Frontpartie mit der neuen Sport-Telegabel, verändertem Steuerkopf und Satteltank sowie der extravagant „aufpolierte“ Breitwandzylinder, dessen Kühlrippen den Moto-Guzzi-Rennmaschinen der 50er Jahre (mit 40 PS) nicht nachstehen. – Neben dem Rennlenker gibt es die RSH mit „Hochlenker“, minimal kürzerer Übersetzung (und längeren Bowdenzügen). In der Serie ist der praktische Gepäckträger dem Trend zur schlanken Linie zum Opfer gefallen; doch gibt es ihn (wie bei der Testmaschine) auf Wunsch, abweichend vom Titelbild. Das Signalhorn versteckt sich hinter dem Scheinwerfer – es fühlt sich (inmitten der Zulassungsvorschriften mit Recht) als schwacher Punkt.

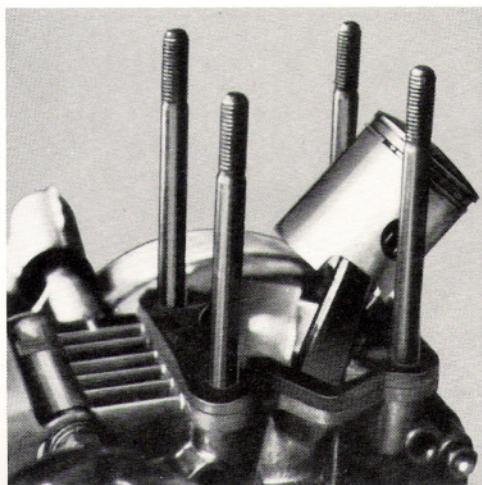


Entwicklung (und zu einer in der Serienproduktion stets aufwendigen Veränderung) gaben. Freilich mußte man, wiederum, dem Vorgänger des „Nikasil“-Motors dasselbe attestieren! Kurzum, der „Stand der Technik“, den Kreidler der eingeschworenen internationalen Kundschaft offeriert, eilt dem akuten „Bedarf“ deutlich voraus. Daß der Schwerpunkt der Neuerungen die „Sport-Telegabel“ betrifft, zwangsläufig mit verändertem Steuerkopf und Benzintank, bedeutet allerdings nicht, man hätte den Motor und die Ausstattung stiefmütterlich behandelt. Per saldo umfaßt die Liste den technisch wie optisch „aufpolierten“ Superzylinder, den 20 mm weiten Vergaser, die höheren Wattzahlen für Scheinwerfer und Bremslicht, einige Styling-Korrekturen vorn und hinten sowie eine Lackierung, die ebenso auffällig wie sicherheitsfördernd wirkt.

Zum Kurvenwetzen und um-Ecken-Schießen!

Als unsere Kollegen vom „Motorrad“ vor zwei Jahren die Nürburgring-Runde einer serienmäßigen Florett RS laut Stoppuhr und Fahrtschreiberblatt mit 88 km/h registrierten(!), schien damit ein Optimalwert für Straßen- und Kurvenlage erreicht, der seinesgleichen suchte und ohne Zweifel für eine 6,25-PS-Fünfziger auf lange Zeit eine Schallmauer bildete. Gewiß, dieser phantastische Schnitt kam mit einem

So sieht ein RS-Kolben mit dem rennerprobten oberen L-Ring und dem Rechteckring darunter nach 1200 harten Testkilometern aus! So gut wie keine Laufspuren und Rückstände; auch sämtliche Schlitz- und Kanäle blieben metallisch-blank. (Diesmal kam die Testmaschine mit km-Stand 850 direkt von der traditionellen Serienerprobung am Stilfser Joch, das den Großglockner nicht nur an Höhe übertrifft.)



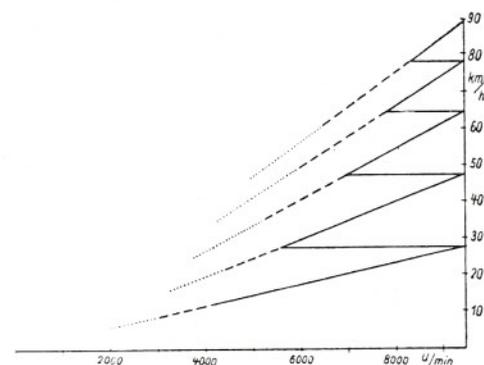
14er Getrieberitzel zustande, das auf den langen Gefällestrecken noch 7,7% mehr Tempo ermöglichte, und vor allem mit dem mehrfachen deutschen Meister Rudolf Kunz hinter dem Lenker, der in nur sechs von zighundert Kurven die 80-km/h-Marke unterschritt. Immerhin hatte ein „normaler“ Fahrer, der „nur“ 82 km/h Rundschnitt erreichte, schwerlich eine Ursache (und Vergleichsmöglichkeit), sich eine bessere Vordergabel zu wünschen. Dem Ingenieur schließlich gefiel die alte Gabel gut (wie seinerzeit in berühmten Moto-Guzzi-Rennmaschinen), weil sie mit hochkrätiger Technik eine Originalität verband, die sich vom in- und ausländischen Standard abhob.

Mit solchem Fundament und Maßstab mußte die neue Sportgabel, welche die RS-Linie eben doch noch attraktiver macht, auf jeden Fall ein großer Wurf werden – noch fester führen, geradeaus und in allen Kurven, noch feiner auf kleinste Bodenwellen ansprechen. Erst als umfangreiche Vergleichsfahrten der Versuchsabteilung dieses Ergebnis eindeutig bestätigten, fiel der Startschuß für die neue Serie. Die bewährten technischen Details für die famose Wirkung erforderten wenig Variationen, der luftgefüllte Kompressionsraum in jedem Holm, der die Schraubenfeder vorteilhaft ergänzt, Gummihöhlkörper, die den Rückprall auffangen, und eine tadellos dosierte Ölstoßdämpfung.

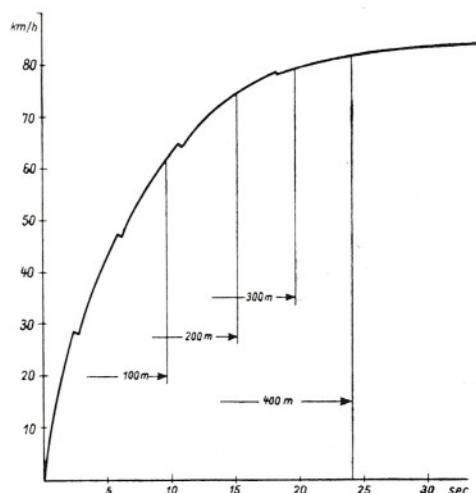
Zwar konnte der Tester keine direkten Vergleiche fahren, neben- oder hintereinander, doch überzeugte das Resultat täglich aufs neue. Man späht bei jeder Fahrt nach Umwegen und Nebenstraßen, die ein paar Kurven mehr enthalten als die ausgebügelter dicken Linien im Atlas. Man begreift plötzlich und erlebt nach, wie die de Vries, Kunz, Bartol, Thurow... die erstaunlichen Renntempi produzieren (außer mit ihren 15 und mehr Pferden), wie sie um Kurven wetzen können, extreme Schräglagen mit Leichtigkeit und Sicherheit beherrschen. Die Kombination von Spurtreue und Wendigkeit hat einen neuen Höhepunkt gefunden. Das Florett, dessen Namen Kreidler 1956 für seinen Spitzentyp wählte, ist ein extravagantes Sportgerät, als Nachfolger der historischen Stoßwaffe. Dagegen könnte man die RS im heutigen Format fast mit einer imaginären Pistole vergleichen, die um Ecken schießt.

Komfort nicht vergessen

„Klein“ übrigens ist die Florett mit den für bequemen Sitz maßgeblichen Dimensionen, mit Höhen und Abständen von Sitzbank, Lenker und Fuß-



Das „sprechende“ Drehzahldiagramm für die Florett RS: stark ausgezogen der Bereich für beste Leistung, gestrichelt die Tempi, die genug Durchzug bieten, um (etwa innerorts) mit mäßigen Drehzahlen gut voranzukommen, punktiert der durchaus verwertbare Motorlauf für ruhige, runde und schaltfaule Fahrweise. Man erkennt außerdem die tadellosen „Anschlüsse“ der fünf Gänge mit der relativen Stufung 3,2 – 1,9 – 1,4 – 1,14 – 1 entsprechend den einwandfreien Stufensprüngen 1,68 – 1,35 – 1,22 – 1,14.



Die Beschleunigungskurve über der Zeit und der zurückgelegten Strecke markiert, wie die zitierten Nürburgringrunden, die derzeitige „Schallmauer“ in der Schnapsglasklasse: die „stehenden“ 400 Meter unter dem knapp 1,80 m großen und brutto 80 kg schweren Tester in gemittelten 23,8 Sekunden, 1000 Meter zwischen 49 und 49,5 Sekunden. – Für die auf Antrieb erreichbaren gestoppten 85 km/h braucht man sich nicht „klein“ zu machen; anderenfalls klettert die (fast zu ehrliche!) Tachonadel noch ein Ende weiter. Die Verbrauchskurve erübrigt sich durch die im Text deklarierten Werte, denen anzumerken ist, daß der niedrige Kraftstoffverbrauch naturgemäß (entsprechend der Mischung 1:25) auch sparsamen Ölkonsum bedeutet!

rasten, noch nie gewesen, sondern ausgeprägt reisetauglich, besonders natürlich in der RSH-Version, d. h. mit dem („milden“) Hochlenker. Den etwas größeren Luftwiderstand der Hausherr-Haltung kompensiert ein Hinterradzahlkranz mit 34 Zähnen (statt 33). – Das Beste an den RS-Fahreigenschaften ist kein einzelner Superlativ, der wie ein Fernsehturm aus der Landschaft ragt, sondern die harmonische Abstimmung aller Faktoren, auf die es ankommt.

Dazu dienen, als wesentliche Komponenten, der steife, glatte und pflegefreundliche Kastenrahmen, der im Inneren die Ansaugluft „beruhigt“, die günstige Geometrie der biege- und verdrehfesten hinteren Langschwinge, ferner erstklassige Federbeine, mit Kunststoffhülsen unter den verchromten Federn zum Schutz der Kolbenstangen. Hingegen entspricht die Anbringung der Soziusrasten auf der Langschwinge, also nur teilgefedert, dem einheitlichen Kompromiß in dieser Kategorie, wo mancher Fahrer mehr auf die Waage bringt als die Maschine selbst.

Dem Komplex Straßenlage und Fahr-sicherheit wiederum sind die ansprechenden Räder und Leichtmetall-Voll-naben gutzuschreiben. Die Bereifung ist mit 2,75–17 hinten identisch und vorn eine Nummer reichlicher als bei zwei ausländischen 125-cm-Twin, die mit 15 und 16 Katalog-PS in „Radmarkt“-Testen aufkreuzten. Die Kreidler-Bremsen, jetzt auf 160 mm lichte Weite vergrößert und mit „fliegendem“ Knebel selbstzentrierend, könnten vergleichsweise sogar die dreifache RS-Leistung ohne Bedenken verkraften – und das nicht nur auf dem grünen Tisch, wie jede Stichprobe beweist. Ihr Gesamtverhalten mit weichem Anfassen, guter Dosierbarkeit und Witterungsunabhängigkeit blieb mustergültig.

Zu alledem haben weder die längeren Gabelholme noch die großen Bremsen das erfreulich geringe Gewicht der Florett RS meßbar erhöht. Sie wiegt 84 Kilo, aber mit randvollem 12,5-l-Tank entsprechend dem DIN-„Leergewicht“. Das ist kein geringer Unterschied zu den vielfach beziffer-ten „Trockengewichten“ im Ausland! Auch dem Tankinhalt kann man einen individuellen Maßstab konzederen, weil er eine überdurchschnittliche Reichweite vermittelt – doch sind wir damit bereits beim nächsten Stichwort angelangt, dem prächtigen Triebwerk.

Ein echter Dauerbrenner, aber nur symbolisch „heiß“

Bekanntlich bestimmt der Zylinder bei Dreikanalweitakt, anders als bei Viertakt, zum wesentlichen Teil den Charakter, die Leistung und Lebensdauer und das Betriebsverhalten des Motors. Er muß über 75% der gesamten Wärme aufnehmen und ableiten, zusätzlich den Gaswechsel steuern und die Spülströme wirkungsvoll leiten, nicht zuletzt im Betrieb rund und „gesund“ bleiben, um dem strapazierten Kolben die Arbeit zu erleichtern und das Leben der Kolben-

ringe zu verlängern. Nun, der mächtig verrippte RS-Zylinder ist vom Rennmotor abgeleitet und über alle thermischen und mechanischen Probleme erhaben. Seine Laufbahn aus Nikasil, der galvanisch erzeugten Schicht aus Nickel und Siliziumkarbiden, übertrifft sogar Hartchrom in der Verschleißfestigkeit um das Vier- bis Sechsfache. Die Vollgastauglichkeit der Florett ist beste Tradition, sogar von Anfang an – bei Kreidler gibt es keine Einfahrvorschriften! Damit schränken diese Motoren die ansonsten verbreitete, unlängst erläuterte Empfindlichkeit von Hochleistungsweitakt, zur positiven Seite ein und ertragen Dauer-drehzahlen von 9000 U/min und mehr, ohne Einbuße an Zuverlässigkeit und hoher Lebenserwartung!

Bulliger Durchzug von unten heraus läßt sich, naturgesetzlich, mit 50 ccm Hubraum und veritablen 125-Liter-Pferden nicht vereinbaren; doch produziert sich die Drehmomentkurve erfreulich ausgegült, ohne abrupte „Löcher“ oder nervöse Übergänge. Das Fünfganggetriebe mit der aufwendigen Klauenschaltung und perfekten Abstufung zollt dabei seinen Tribut, spielend-leicht zu schalten, wenn auch der Pedalweg etwas kürzer sein könnte. Der Primärtrieb zur makellosen Kupplung besteht aus schrägverzahnten Stahlrädern (im Leichtmetallgehäuse), montiert und lebenslänglich vergessen; doch erfolgen 3000 Zahneingriffe in jeder Sekunde nicht unhörbar. Ansonsten arbeitet der RS-Motor mit hoher Laufkultur, guter Ansaug- und Auspuffdämpfung, ohne mechanische Geräusche und nennenswerte Vibrationen. Er springt jederzeit spontan an und tuckert ruhig und verlässlich im Stand. Der 20 mm weite Vergaser formt die Leistungskurve im ureigenen RS-Element, bei hohen Drehzahlen, erwartungsgemäß noch völliger. Die Beschleunigung, mit den prägnanten Meßwerten über 400 und 1000 Meter aus dem Stand, sowie der beachtliche Durchzug an zähsanften Steigungen oder bei Gegenwind profitieren davon. Der Verbrauch ist, im unteren Bereich, minimal angestiegen, doch bleibt die RS mit dem Vollgas-Verbrauch deutlich unter 4 Litern auf 100 Kilometer und mit einem Testdurchschnitt von knapp 3,5 (gegenüber 3,3 im Vorjahr) geradezu schottisch-sparsam.

Auch in Kleinigkeiten groß

Weiter gewachsen ist zwar nicht der 130-mm-Scheinwerfer, aber seine Bestückung mit einer 35-Watt-Bilux-Lampe. Da auch das der Sicherheit

dienliche Bremslicht mit 18 Watt aufleuchtet, mußte Bosch den Schwunglichtzünder auf 58 Watt verstärken, mit dem Blick auf den schnellen Motor und die überdimensionierten Bremsen wohlbegründet. Sie vervollständigen den nachhaltigen Gesamteindruck, daß an dieser Florett RS nur der Hubraum klein geblieben, aber an keiner anderen Stelle im geringsten gespart ist. Die Beispiele dafür reichen von den erstklassigen Lenkerarmaturen und Sporthandhebeln bis zu beiden Steckachsen, von den dauerhaften und leichtgängigen, Nylongefütterten Bowdenzügen bis zur „ausgewachsenen“ Sitzbank, von den (auch bei Nässe) griffigen Reifen bis zur vorbildlichen Verarbeitung rundherum.

Eine Attraktion eigener Art, aber ebenso ein Sicherheitsfaktor ist die neuartige Farbkombination: eine auch bei trübem Wetter weit sichtbare, leuchtende Lackierung kombiniert mit mattschwarzen Flächen und viel, offensichtlich dauerhaftem Chrom, wobei der Super-Zylinder einen Glanzpunkt im wahrsten Sinne des Wortes darstellt. Er ist nämlich schwarz eloxiert, aber an den Kanten und Breitseiten poliert. Einen ähnlichen Effekt erzielte technisch, mit der deutlich verbesserten Wärmeableitung, ein „Mohrenkopf“ von BMW, d. h. ein (freilich nur mit Speziallack) geschwärzter Zylinderkopf... und optisch, nämlich mit verchromten Kühlrippenkanten an herkömmlichen Graugußzylindern, ein englischer Brough-Superior-Twin, der in den 30er Jahren mit Qualität, Preis und Stückzahlen eine Rolls-Royce-Rolle spielte.

Keineswegs mit Stückzahlen, doch mit der RS-Qualität rundherum verfolgt Kreidler offensichtlich ähnliche Maximen. Daß sie, andererseits, nicht nur für Luxusvehikel gelten, wie für Rolls-Royce oder Brough-Superior, bekundete der legendäre Henry Ford I mit dem Motto: „Es gibt nichts, was man nicht (noch) besser machen kann.“ Wäre dieses Wort nicht historisch belegt, dann hätten es inzwischen die Kreidler-Ingenieure erfunden.

