

Neues Leben für eine alte KREIDLER

Wer durch Lautern kommt, dem ist dort sicher schon ein Moped aufgefallen, das einst der Traum unzähliger Teenager war – eine „Kreidler Florett“. Sie gehört Andreas Jährling. **VON WALTER KOEPFF**

Doch wie kommt dieses fast fabrikenreife aussehende Fahrzeug wieder in den Straßenverkehr? Andreas Jährling (Bild) aus Gadernheim weiß es, er hat sie restauriert. Außer anderen Projekten – darunter einem IWL Berlin Roller des VEB Industriewerks Ludwigsfelde – hat er die Kreidler Florett LF 2010 kennen gelernt und gekauft.



Während eines Grillfestes vor zehn Jahren hatte Jährling über seinen Schwager erfahren, dass bei dessen Schwager eine Florett rumstehe. Diese hatte dessen Vater jahrelang gefahren, doch inzwischen gammelte das Fahrzeug langsam vor sich hin.

Nach ein paar E-Mails wurde man sich handelseinig und am Ende nannte Andreas Jährling die Florett sein Eigen. Die Restaurierung nahm er dann aber erst zwei Jahre später in Angriff. Eigentlich habe er „nur schnell“ den Tank entrostet wollen, da es Probleme mit der Benzinzufuhr gab. 2015 ging Jährling dann richtig zur Sache. Aber erst Ende 2017 konnte er das Projekt abschließen. Seither düst er mit dem wie neu strahlenden Gefährt durch den Odenwald.

Bis es so weit war, habe es aber öfters einmal längere Zwangspausen gegeben, weil Jährling auch andere Projekte zu bearbeiten hatte, zum Beispiel seinen Garten und natürlich seine Arbeit. Hinzu kam, dass er im Winter nicht lackieren konnte. Nebenbei betätigt sich Jährling auch noch in seiner Holzwerkstatt. Ungemehnt geholfen habe ihm bei der Restaurierung eine Zwihrad-Hebebühne, mit der das Arbeiten deutlich schneller gehe.

Am Anfang habe das Zerlegen der Maschine gestanden. Da er aus Fehlern gelernt hatte, fotografierte Jährling vorsichtshalber alle Teile, um es später beim Zusammenbau etwas leichter zu haben. Das habe tatsächlich geholfen. Zwar besitze er Handbücher. Oft könne man darin die Teile und die Reihenfolge des Zusammenbaus aber nicht gut erkennen.

Ursprünglich hatte Jährling einen Umbau auf eine Kreidler Florett TM vornehmen wollen und sich dafür schon einen überholten Motor besorgt. Das Gefährt hätte dann fünf

Gänge und ein bisschen mehr Leistung gehabt. Bis der Motor zum Einsatz kam, sollten aber weitere Monate vergehen.

Nach dem Zerlegen wagte sich Jährling zunächst an die kleineren Teile zum Wiederaufmöbeln. Der Scheinwerfer vorne schien ihm ein idealer Kandidat für die ersten Versuche zu sein. Wenn hier etwas schiefgeht, kann man es leicht wieder ausbügeln. Mit der abschließenden Lackierung mit Klarlack wartete Andreas Jährling, bis weitere Teile soweit aufbereitet waren.

Da Klarlack schnell verarbeitet werden muss, sollte man vorher einiges an Teilen zur Behandlung vorbereiten. Vor allem muss darauf geachtet werden, dass der Lack für den Tank „benzinfest“ ist, wie Jährling bitter erfahren musste. Das machte ihm große Probleme, vor allem das Tankinnere. Es sah eher aus wie ein Blätterteig als wie ein festes Metallgehäuse. Da war es nicht verwunderlich, dass der Benzinfilter immer nach wenigen Metern Fahrt verstopft war.

Um das Innere des Tanks zu versiegeln, entdeckte Andreas Jährling ein spezielles Tankversiegelungs-Kit. Zuvor musste jedoch der Rost aus dem Benzinbehälter. Dazu hatte Jährling sich ein eigenes Verfahren ausgedacht und dazu seine alte Betonmischmaschine zweckentfremdet: Den mit Steinen, Schrauben und Muttern gefüllten Tank des Mopeds fixierte er in der Mischtrommel. Dann wollte er alles zusammen recht lange laufen lassen. Zwar gab der Motor der Mischmaschine vorzeitig seinen Geist auf, die Behandlungsdauer reichte jedoch für die Entrostung aus.

Jetzt folgte die Tankversiegelung und alles sah gut aus. Nach einer längeren Pause ging es dann an die Lackierung des Tanks. Doch hatte der Zweikammermechanismus einer Klarlackdose nicht richtig funktioniert. Der Tank blieb klebrig, man konnte jeden Fingerabdruck sehen. Der Lack musste also wieder runter.

Schleifpapier und Rutscher hatten jedoch kaum eine Chance, da das Schleifpapier nach wenigen Sekunden total verklebt war. Lösungsmittel half ebenfalls nicht. Da blieb nur Sandstrahlen. Das ging allerdings auch nicht so gut, weil die Oberfläche weich war und der Kompressor für das Sandstrahlen nicht dauerhaft genügend Leistung brach-



Blitzblank präsentiert sich die wieder aufpolierte fast 50-jährige Kreidler Florett von Andreas Jährling.

BILD: KOE

PROJEKT IM NETZ

Andreas Jährling hat sein Restaurierungsprojekt detailliert in Wort und Bild festgehalten und ins Internet gestellt.

www.vetero.de/project/1

te. So hat die Prozedur recht lange gedauert.

Grundierung, Füller, Lack und Klarlack musste dann noch einmal vorgenommen werden. Als das fertig war, kam Jährling ein großer Brocken Tankversiegelung entgegen. Das Material hatte sich im Tank gesammelt und war zu einem Klumpen getrocknet. Also musste Jährling auch die Tankversiegelung noch einmal von vorne machen.

Die aufwendige Arbeit dem Tank hatte sich der Bastler so nicht vorgestellt, aber inzwischen ist alles in Ordnung – bis auf eine kleine einlackierte Fliege.

Als nächster Schritt erfolgte die Aufarbeitung größerer Teile, unter anderem der Rahmen und Schutzbleche. Auch das ging nicht ohne Probleme ab. Vor allem musste sich Andreas Jährling erst einmal spezielle Halterungen bauen.

Auch die Überarbeitung der betagten Gabel war schwieriger als gedacht. Die Dichtungen waren nur noch in Einzelteilen vorhanden, die übrigen Teile verschlissen. Über das Internet musste er sich Ersatzteile und Gabelöl beschaffen. Nach dem Zusammenbau war kein Teil mehr übrig geblieben – und die Gabel funktionierte.

Dann musste Andreas Jährling die Gebläsehaube auf Vordermann bringen. Dem Motor verpasste er in dem Zusammenhang noch eine elektronische Kükusan-Zündung mit 85 Watt sowie ein neues Lüfter-

rad aus Kunststoff. Außerdem tauschte er sicherheitsshalber alle Kabel aus. Nach der Erneuerung der Felgen und Reifen inklusive Bremsen machte sich der Bastler an den Zusammenbau aller Teile – das Werk war vollbracht.

Rund 150 Stunden hat Andreas Jährling nach eigener Schätzung mit der Restaurierung zugebracht. Nicht eingerechnet ist darin zum Beispiel die Zeit für die Ersatzteilbeschaffung auf Märkten wie der Veterama. Der ganze Aufwand habe sich aber gelohnt und viel Freude bereitet, so der Kreidler-Fan. Jetzt fahre er oft mit der Kreidler Florett zur Arbeit und mache kleinere Touren durch den Odenwald.

Sein nächstes Projekt läuft schon. Diesmal geht es um eine Kreidler RMC/S. Im Internet ist es zu finden unter www.vetero.de/project/49.

Persönlich: Die Bastelei an Mopeds und Mofas blieb früher nicht immer ohne Folgen

Wilde Verfolgungsjagd durch Gadernheim

Der Gaderner Andreas Jährling ist als Jugendlicher bereits Kreidler gefahren. Sein erstes Fahrzeug war ein Mofa der österreichischen KTM Motor-Fahrzeugbau KG. Außerdem fuhr Jährling eine Kreidler Flory MF 23, ebenfalls ein Mofa.

Dann folgten Eigenbauten auf Kreidler-Basis und später, etwa mit 22 Jahre, auch eine Kreidler RS. Leider waren die recht flotten Kreidler so teuer, so dass immer wieder selbst geschraubt werden musste, um Fahrzeuge zusammenzubauen oder zu reparieren. „Ich habe viel durch die VUI-Methode – Versuch und Irrtum – gelernt“, erinnert sich Jährling.

Im Alter von 15 Jahren begann Jährling eine Lehre bei VW-Auto-Krauss in Auerbach, was sich bei seinen Arbeiten an Motorfahrzeugen



Ein typisches Merkmal der Floretts aus dem Hause Kreidler war die Gebläsekühlung mit der Ummantelung des Zylinders.

BILD: KOE

Hintergrund: Kreidler produzierte bis 1982

Rekord auf dem Salzsee in Utah

Andreas Jährling hat sich mit der Restaurierung einer Kreidler Florett LF nicht nur einen Traum erfüllt, sondern auch ein Denkmal erhalten. Bevor die japanischen Mopeds den Markt eroberten, waren in den 60er und 70er Jahren motorisierte Fahrzeuge von Kreidler, Herkules und Zündapp begehrt. Im Gegensatz zu den „Fahrern mit Hilfsmotor“, etwa dem NSU Quickly, konnte man hier die Dame seines Herzens auf der durchgehenden Sitzbank mitnehmen.

Die „Kreidlers Metall- und Drahtwerke GmbH“ in Kornwestheim bei Stuttgart bestand von 1904 bis zum Konkurs 1982. Dort wurden Mopeds, Mofas, Mokicks, Klein- und Leichtkraftmädrer von 50 bis 80 Kubikzentimeter Hubraum produziert. Alfred Kreidler stellte 1951 die erste Kreidler, ein Motorfahrrad „K 50“ mit einem 50-Kubikzentimeter-Motor und einer Leistung von 2,2 PS her.

Das erste Florett-Modell kam 1957 auf den Markt. Die Flotte gab es bis 1967 nur mit Gebläsekühlung. Kreidler-Fahrzeuge wurden durch ihre Geschwindigkeitsrekorde berühmt. So holte man in Kornwestheim 1960 aus dem Maschinchen mit 50 Kubikzentimeter 3,6 PS heraus. Damit wurde auf dem Hockenheimring die schnellste Runde mit 110 Kilometern pro Stunde erreicht.

1965 wurde mit einer Kreidler ein Geschwindigkeitsrekord für 50-Kubikzentimeter-Motorräder von über Tempo 200 auf dem Großen Salzsee in Utah (USA) aufgestellt. Dabei wurde ein Mittelwert von 210,634 Kilometern pro Stunde gemessen. 1977 wurde von einem Holländer eine Geschwindigkeit von 221,568 Kilometern pro Stunde erreicht. Zahlreiche Europameister- und Weltmeistertitel wurden mit Kreidler-Fahrzeugen geholt.

koe



Markenzeichen aller Kreidler Floretts war der markante Schriftzug am Tank mit dem gespiegelten K als Logo.

BILD: KOE