

MOPEDFIEBER

Mit Kreidler, NSU und Zündapp genießen die Mopedfreunde Oberhausen jugendliche Unbeschwertheit auf den Fahrten ins Blaue.







Rudi Eichhorn fuhr mit 17 ein Moped vom italienischen Hersteller Peripoli. Jahrzehnte später hat er sich seinen Traum zum zweiten Mal erfüllt. Dieses Mal für immer.

Helm ab – auf die zeitgenössische Kopfbedeckung legen die Mopedfreunde viel Wert.



Auch nicht mehr 17 – Kreidler-Freund Rolf Meyer. Eine Puch hat er auch noch, aber Kreidler, sagt er, das ist heute noch ein Name.

Jugend forscht – Dominik Weinlein schraubt an seiner Zündapp Bergsteiger, David Schenk schaut ihm dabei zu.



In zweiter Hand – Norbert Edinger sieht nicht aus wie der typische Käufer einer Miele M 50 S anno 1954, aber er hat sein seltenes Moped bis zur letzten Schraube selbst restauriert.

„Zünd-Schlapp“ dichteten Spötter, namentlich Kreidler-Fahrer, gern in solchen Fällen. Doch Dominik bekam das kleine Problem an der Mechanik seiner Bergsteiger M50 schnell in den Griff.



Arbeitstiere und rührend halbstarke Kleinmotorräder

Kartoffeln zum Markt bringen, die Sozia ins Kino – wer sich in den fünfziger und sechziger Jahren kein Auto erlauben konnte oder noch nicht 18 war, fuhr Moped. Die kleinen Knatterbüchsen waren auf dem Land überall zu sehen, bis Autos erschwinglich wurden und sie in Schuppen und Scheunen verschwanden. Heute kommen sie wieder, die „ollen Mopeds“, und sie bringen jugendliche Unbeschwertheit in den Alltag ihrer Besitzer.

„Rocker!“

Ein Herr mit Hut, Stern und Diesel hält an, dreht die Seitenscheibe herunter und schüttelt verständnislos den Kopf: „Rocker!“ Zweifellos könnte er auch etwas über Halbstarke, Beatmusik und Nietenhosen sagen, doch er fährt lieber davon. Der Anlass für sein Unbehagen sind Mopeds. Vierzehn Mopeds, deren Fahrer sich zu den Mopedfreunden Oberhausen e. V. zusammengeschlossen haben. Nicht Oberhausen im Ruhrgebiet, sondern Oberhausen-Rheinhausen nahe Karlsruhe, direkt am Rhein gelegen.

Landwirtschaft, Handwerk und ein wenig Tourismus gibt es hier. Nur sonntags klingt es anders als sonst. Sonntags weht kerniges Motorengeräusch herüber aus Hockenheim, Hoggene genannt. Hoggene ist Formel 1, weite Welt, liefert die Träume nicht nur für die Halbstarke. Hoggene war aber auch die Bühne der deutschen Zweiradindustrie, die sich in ihrer Blütezeit auf Baden-Württemberg und Bayern konzentriert hat.

Kreidler, Zündapp, NSU

Kreidler ist die erste Marke, die vielen einfällt, wenn sie Moped hören. Dann Zündapp, Hercules und NSU. Fast völlig in Vergessenheit geraten sind dagegen die Mopeds von Firmen wie Miele. Und von der Peripoli Giulietta Super Sport, der italienischen Anti-Kreidler, werden die meisten noch nie etwas gehört haben.

Die Mopedfreunde Oberhausen sind kein Markenclub. Bei ihnen tummeln sich kreuzbrave Kreidler aus den Tagen, in denen Mopeds keine Mode waren, sondern Arbeitstiere, neben rührend halbstarke Kleinmotorrädern. Und so zeigen die Mopedfreunde den Wandel auf und dokumentieren ein Stück Geschichte. Wann sie genau anfängt, darüber lässt sich trefflich streiten (Siehe Infokasten auf Seite 128).

Mit einer Florett fing es an

Die Geschichte der Mopedfreunde Oberhausen e.V. beginnt mit einer Florett. Eine K54/0M von 1964 war es. Einst der Stolz der Großmutter, stand sie nun in der Scheune vor Sören Metz, 25, Student. „So etwas kann man doch nicht fortwerfen“, beschreibt er seinen ersten Gedanken. Nur, wie bekommt man das Etwas wieder ans Laufen, wenn man sich nicht auskennt? Sören Metz sah sich nach Leidensgenossen um, fand Thomas Schumacher. Das Mopedfieber sprang auf den örtlichen Fußballverein über, schnell waren weitere Mitstreiter gefunden. Heute



Der Name der „Rose“, so heißt das Stammlokal der Mopedfreunde, klingt weniger technisch als Kreidler Florett K54/32D, so heißt das Mokick davor.

DIE MOPED-GESCHICHTE

Für Kreidler-Fans beginnt die Moped-Geschichte mit der K50, ausgestellt auf dem Genfer Salon 1951. Einen eigens für die Aufnahme eines kleinen Motors konstruierten Fahrradrahmen hatte kurz zuvor schon die Firma Rex gezeigt. Der Bedarf an preiswerter Motorisierung war riesig, die Zahl der Hersteller war es bald auch. Günstige Automobile gab es noch nicht und auch ein Motorrad, mit Beiwagen zur Familienkutsche veredelt, galt als unerschwinglich.

MOTOR UND PEDAL

Moped ist ein Kunstwort, zusammengesetzt aus Motor und Pedal. Es geht auf den Einbaumotorenhersteller ILO zurück, der wie Sachs schon in den dreißiger Jahren zahlreiche Firmen mit preiswerten Zweitaktmotoren versorgt hatte und mit dem Moped zum Höhenflug ansetzen sollte. Denn kaum einer der neuen Kleinhersteller war in der Lage, selbst Motoren zu entwickeln. Maximal 50 cm³ und 33 Kilo Gewicht, so legte es der Gesetzgeber 1953 fest und führte auch Regelungen für den Führerschein ein. Den durfte der Mopedfahrer mit 16 ablegen oder bekam ihn mit 18 zum PKW-Führerschein dazu. Moped fahren durfte man auch mit dem „alten Klasse IV“, der übrigens Kleinstwagen wie Goggo und Isetta ebenfalls zu ihrer kurzen und stürmischen Blütezeit verhalf.

MIT KICKSTARTER UND 40 KM/H

Schon 1957 hob der Gesetzgeber die Gewichtsgrenze wieder auf. Prompt lieferten sich die Hersteller ein regelrechtes Rennen um immer mehr Leistung. Drei Jahre später entstanden infolge der nächsten Gesetzesänderung gleich zwei neue Zweiradklassen mit 50 cm³: das Mokick und das Kleinkraftrad. Mokick bezieht sich auf die Verwendung eines Kickstarters. Die Pedale als letzter Bezug zum ursprünglichen Fahrrad mit Hilfsmotor entfielen. Damit war der Weg frei, aus dem Moped ein richtiges kleines Motorrad zu machen, wenigstens optisch, denn die Höchstgeschwindigkeit wurde auf 40 km/h beschränkt. Das Kleinkraftrad hingegen wuchs wirklich zum Motorrad heran – von größeren Maschinen bald allein über die weiterhin reglementierte Hubraumgröße zu unterscheiden. Es wurde mit jedem Jahrgang schneller. Vor allem Kreidler tat sich mit werbewirksamen Motorsporteinsätzen hervor und erhöhte stets die Leistung der Straßenmodelle.

BESCHEIDEN, ROBUST UND PRAKTISCH

Das Moped blieb das genügsame Arbeitstier. Bescheiden, robust, praktisch und auf dem Land nach wie vor beliebt. Erst in den Händen der jungen Zweit- und Drittbesitzer änderte es seine Rolle. Wer mit dem langen Ritzel, dem Balsaholz und dem Vergaserdüsenatz umzugehen wusste, war in der Dorfschule der Held. Die technische Nähe der im Baukastensystem gefertigten 50-cm³-Maschinen machte es möglich. Und manch eine brave Florett mit Durchstieg kratzte irgendwann an der 100-km/h-Schallmauer – wenn der Motor nicht vorher auseinanderflog. Nicht jeder halbwüchsige Nachwuchskonstrukteur war das Genie, für das er gern gehalten worden wäre.

CB50 CONTRA ZÜNDAPP

In der Umgangssprache blieben alle Kleinkrafträder Mopeds – vom ab 1965 aufkommenden Mofa bis hin zum kleinen Motorrad. Doch was zunächst den Reiz der schnellen kleinen Krafträder erhöhte, sollte in den siebziger Jahren ihren Niedergang einleiten. Nach den Boomjahren der Autoindustrie waren Gebrauchtwagen erschwinglich geworden. Nun sogar günstiger zu versichern als Kleinkrafträder, deren Betrieb wegen immer höherer Prämien für viele junge Leute unbezahlbar geworden war. Zunächst wenig beachtet drängten Firmen wie Honda auf den Markt, deren CB50 bei Jugendlichen besser ankam. Zumal Zündapp in ihren Ohren nach dem Opa mit den Kaninchen auf dem Hänger klang. Da halfen auch die wassergekühlten Motoren nichts mehr, mit denen Zündapp einen Kritikpunkt beseitigte: die alles andere als schüchterne Geräusentwicklung der hochdrehenden Motörchen.

1980 besiegelte der Gesetzgeber das Ende der Kleinkrafträder. An ihre Stelle traten gedrosselte Motorräder, was Importeuren mit technisch geeigneter Basis einen Wettbewerbsvorteil verschaffte, dem die deutschen Hersteller nicht mehr standhalten konnten.

KLASSIKER HEUTE

Das klassische Moped ist heute die Kreidler Florett, 1957 vorgestellt, zugleich Basis einer umfangreichen Modellfamilie und der Kleinmotorräder für den Motorsport. 1965 erreichte die verkleidete Kreidler-Weltrekordmaschine 225 km/h. 1968 konnte für 229,70 DM ein „Rennsatz“ ab Werk bestellt werden, der die Florett auf knapp 10 PS und weit über 100 km/h trieb. Die technische Nähe zu den Sportgeräten war werbewirksam. Viele kauften die Kreidler aber nach wie vor ihrer Robustheit wegen. Der gebläsegekühlte Motor sitzt geschützt in seinem Gehäuse, auch die Kette läuft in einem blechernen Kasten. Florett fahren war eine saubere Sache. Und Fachleute registrierten mit Erstaunen, dass die Kreidler Metall- und Drahtwerke GmbH aus Kornwestheim bei Stuttgart das Moped aus einer Rennmaschine entwickelt hatte. Mit gedrosselter Leistung natürlich, aber ohne Einsparungen, die sich auf die Haltbarkeit ausgewirkt hätten.

richten die Mopedfreunde jährlich ihr Sommerfest am ersten Juli-Wochenende aus, 150 Mopeds kommen dabei zusammen. Weil kein Eintritt verlangt wird, weiß niemand die Zahl der Besucher. Die Schätzungen liegen zwischen 400 und 1000 Gästen, unter denen sich immer einige neue Mitstreiter finden. Ihr Anliegen ist der Erhalt der historischen Mopeds, möglichst im Originalzustand, „aber eine Religion machen wir daraus nicht“, sagt Sören Metz. Bis heute hat er keinen Kettenkasten für seine Florett gefunden, der gepasst hätte und bezahlbar gewesen wäre. Die Beschaffung von Ersatzteilen stand am Anfang des Vereins und steht noch immer im Mittelpunkt. Doch die Partnerinnen der Mopedfreunde kennen die Tricks:

„Was ist das?“

„Eine Kiste Teile.“

„Rahmen, Motor, Schutzbleche? – das ist doch ein ganzes Moped!“

„Nein, Schatz, das ist wirklich nur eine Kiste Teile ...“

Diese Episode zur getarnten Beschaffung eines nächsten Mopeds sorgt für herzliches Gelächter in der „Rose“, dem Stammlokal der Mopedfreunde, in dessen Innenhof es ein wenig nach Benzin duftet.

Die Peripoli im Wohnzimmer

Rudi Eichhorn fährt das seltenste Moped, eine Peripoli Giulietta Super Sport von 1959. Und er lässt seine liebevoll restaurierte kleine Rakete niemals aus den Augen. Zu Hause steht sie auf einem eigens angefertigten Podest im Wohnzimmer, unterwegs wird sie mit rein genommen. Rudi ist Kfz-Elektriker, mit 67 im Ruhestand. Seine Moped-Geschichte reicht weit zurück. 17 Jahre war er alt, als er zum ersten Mal der Giulietta ansichtig wurde. 850 Mark waren aufzubringen. „Wie meine Mutter das bezahlt hat, weiß ich bis heute nicht“, erinnert er sich. Schnell ist die Jugend bekanntlich nicht nur mit dem Wort, sondern auch mit den Entscheidungen. Und schon 1964 kam die Peripoli weg. Fast zwei Jahrzehnte später fand er die Fotos seiner Jugendliebe, die sich schon 1959 mit einem Frisierpaket auf illegale und damit umso reizvollere 90 km/h Spitze bringen ließ. „Wie konnte ich das nur tun, so etwas Schönes einfach zu verkaufen?“ Rudi klapperte die Ersatzteilmärkte ab, bereiste Italien. Seine neue alte Peripoli fand er schließlich in einer Garage in München. Schrottreif, doch das war ihm egal. Und dass die Restaurierung zwei volle Jahre in Anspruch nehmen würde, vielleicht war das seine Strafe, aber das ist erledigt. Rudi Eichhorn sieht sehr glücklich aus, wenn er über sein Moped spricht.

Peripoli Giulietta Super Sport (1959)



Giulietta – ein klangvoller Name für ein rasantes Moped aus Italien, dessen Stil in Deutschland viel bewundert wurde.



Heute ist die Peripoli von 1959 eine echte Rarität. Besitzer Rudi Eichhorn hat lange nach ihr gesucht. Kein Kratzer darf das Heilig Blechle verunzieren!



Die Giulietta Super Sport konnte mit etwas Nacharbeit (verbotene) 90 km/h erreichen. Aber sie war teuer und blieb in Deutschland eine Seltenheit.

Eine Bergsteiger mit harter Vergangenheit

Ganz anders die Zündapp Bergsteiger von Dominik Weinlein. Der Maschinenbauingenieur hat seine Bergsteiger M 50 nicht restauriert, sondern ihr die Spuren der Jahre gelassen. „Auch wenn ich mir dafür Hohn und Spott anhören muss“, sagt er, „bleibt das so.“ Eine M 25 gab es 1971 auch. Das war das Mofa, das nicht immer ein Mofa blieb. „Früher kam da ein größeres Ritzel drauf. Danach lief sie auch 50 Sachen“, grinst er. Seine M 50 hatte ein hartes Arbeitsleben, der Kugelkopf unterm Sattel erzählt davon. Daran hing der Anhänger, mit dem die Kartoffeln zum Markt gefahren wurden. Die Bergsteiger hat dem Großonkel gehört. Und neben dem Kartoffeltransport

Die Bergsteiger war einst der Stolz des Großonkels.

wurde sie jahrelang für die Fahrt zur Arbeit eingesetzt. Nach Mannheim ging es, 40 Kilometer eine Strecke. Die Laufleistung hat der Technik nichts anhaben können. Auf Zündapp schwört auch Jochen Vogelbacher. Und relativiert die Aussage gleich wieder: „Gesucht habe ich ein Moped“, lacht er. Gefunden hat er eine C 50 Sport von 1972, gebläsegekühlt. Früher war sie blau, heute ist sie schwarz. Supersport heißt diese Optik. Die Technik ließ er aber unverändert. Den Motor hat er abgedichtet, die Felgen neu eingespeicht. Seitdem fährt er die Zündapp im Alltag. Komplettiert wird die Zündapp-Minderheit in der Kreidler-Truppe von David Schenk. Seine blaue C 50 Super von 1972 hat er komplett selbst restauriert. Das Budget des Studenten ließ keinen anderen Weg zu. Zu 90 Prozent ist die C 50 neu lackiert. Auspuff, Bowdenzüge, Embleme mussten erneuert werden, den Sattel hat er selbst bezogen. Warum Zündapp? „Ich find’ sie schöner. Schau die liebevollen Details an“, antwortet David und weist auf die Vergaserabdeckung mit (funktionslosen) Kühlrippen und fährt dann lächelnd fort: „Floretts sehen doch alle gleich aus. Aber ehrlich gesagt hätte ich eine Kreidler auch genommen ...“

Zündapp Bergsteiger M 50 (1967)



Mit der Zündapp Bergsteiger M 50 fuhr der Großonkel die Kartoffeln zum Markt – bis sie in zweiter oder dritter Hand in einen Gymnasten-Feuerstuhl verwandelt wurde.

Alles original – an den stark beanspruchten Bauteilen zeigt sich die zarte Patina, die den unaufgeregten Stil des Mopeds unterstreicht und erhalten bleiben soll.



Kreidler – noch immer ein Name

Jürgen Oechsler, Ingenieur, hat eine Kreidler genommen, eine Florett GT alias K54/32DB von 1967. Die späteren Jahrgänge hatten schon einige Kunststoffteile, damals fortschrittlich, heute ein Problem. Nach vierzig Jahren sind die Weichmacher verdunstet und so zeigen Kettenkasten und Lampenverkleidung feine Risse. Aber er lebt mit den Malaisen, denn die Florett gehört zur Familie. Vom Vater gebraucht gekauft, als er 16 war – der Vater. Dann vom Opa gefahren. Zwanzig Jahre gestanden, schließlich zwei Jahre aufgearbeitet und gerade erst fertig geworden. Die Florett K54/32D von 1970 ist mit der 32DB verwandt.

Kreidler Florett K54/ 32 DB (1967)



Das Moped für den ganzen Kerl – Kreidler prägte in Deutschland das sportliche Erscheinungsbild ohne Durchstieg.



Alles im Griff – und das in Rot. Die Beschaffung von modellspezifischen Anbauteilen bereitet oft Kopfzerbrechen.



Alles in Form – Mopeds waren bis ins Detail liebevoll gestaltet, wie dieses Kreidler-Rücklicht zeigt.

Kreidler Florett K54/32D (1972)



Die Königin der Mopeds ist die Kreidler Florett. Früh setzte der Hersteller auf die Optik des Kleinmotorrades. Auch die Leistung blieb stets überdurchschnittlich.

Florett – mag der Schriftzug auch etwas verwittert sein, der Name strahlt noch immer hell.



Kreidler erzielte Geschwindigkeitsweltrekorde – und lieferte mehr als einer Generation damit spannenden Gesprächsstoff für die Pause auf dem Schulhof.



Florian Oechsler ist es nicht mit seinem Namensvetter im Verein. Der Karosseriebauer fährt seine Kreidler im Alltag. Drei Kilometer sind das jeden Tag, vier Jahre schon. „Da wird der VW-Bus nicht warm“, konstatiert er trocken. Das leuchtet ein. Doch wäre Florian kein Mopedfreund, käme nicht noch etwas hinterher: „Inzwischen sind es drei Mopeds. Deshalb auch der VW-Bus. Irgendwie müssen die Teile doch transportiert werden.“

Eine ähnliche Logik vertritt Markus Scheurer, Student. Früher gab es eine Hercules Prima in seinem Leben. Nach einem Totalschaden gibt es nur noch Erinnerungen daran. Als er den Führerschein der Klasse 3 hatte, „... wurde es Zeit, sich nach einem Moped umzusehen“, beschreibt er den kreativen Umgang mit der knappen Kassenlage. Scheune heißt hier Scheuer, und darin findet man eine Kreidler Florett K54/32D, wenn man Glück hat. Wenn man kein Geld hat, findet man sein Moped im Freien, mit Durchrostungen, teils aufgeschlachtet. Solche Geschichten beinhalten viel

Arbeit, aber auch diese Florett wurde irgendwann fertig. Jürgen Reiff, 42, hatte es leichter. Er bekam die Florett von seiner Frau geschenkt. Eine Puch hat er auch noch. Aber Jürgen ist Kreidler-Mann, schwärmt von Europameisterschaften und Geschwindigkeitsweltrekorden. Kreidler, das ist noch immer ein Name. Und als vor vier Jahren der Sattel neu bezogen werden musste, hat er das in Bochum machen lassen. Bei einem ehemaligen Kreidler-Mitarbeiter. Als Halbstarker fuhr Rolf Meyer eine Victoria Avanti und träumte von einer Kreidler. Erfüllt hat er sich den Traum dann im Rentenalter, mit einer Florett RMC von 1977 in grellem Orange. Er ist erst seit ein paar Monaten dabei. Anfangs war da schon die Sorge, nicht ganz für voll genommen zu werden. „Bestimmt denken die, der spinnt doch, der alte Zausel“, beschreibt der Verkaufsleiter im Ruhestand seine Bedenken. Sie wurden schnell ausgeräumt, bei den Mopedfreunden gibt es kein alt oder jung.

Miele – Qualität ohne sportliche Meriten

Die Minderheit der Miele-Fahrer stellt Norbert Edinger allein. Miele? Von 1953 bis 1961 hat der Hausgerätehersteller auch Mopeds gefertigt. Die Modelle wurden der Einfachheit halber durchnummeriert: K 50, K 51, K 52. Norberts Miele-Moped ist eine K 50 von 1954. Gefunden hat sie der Zweiradmechaniker bei einem Kollegen im Lager, schrottreif. Es gab viel daran zu tun. Nur 6788 Kilometer hat die Miele gelaufen, der Sachs-Einbaumotor leistet gerade 1,25 PS. Miele-Käufer sollten eher mit der Qualität überzeugt werden als mit sportlichen Meriten. Doch die teure Herstellung rentierte sich nicht. Nach und nach wurde das Miele-Moped abgespeckt. Die frühe Version gilt als die beste. Diese Geschichte hat Norbert auch seiner Frau erzählt, als er im Wohnzimmer eine Bühne einrichtete, um die fertig gestellte Miele bewundern zu können, ohne in die Garage laufen zu müssen. „Das“, erinnert er sich, „fand sie zuerst gar nicht lustig.“

Auf die Quickly müssen alle warten ...

Das Moped, „auf das sie bei den Ausfahrten immer warten müssen“, ist eine NSU Quickly von 1962. 1,7 PS stark, gefahren von Manuel Hartkorn. In den Fünfzigern war die Quickly das meistverkaufte Moped in Deutschland, die Tagesproduktion erreichte 1000 Stück. Die NSU-Werber dichteten wundervolle Verse, mit denen sich der Kunde trösten konnte, wenn gerade eine Florett vorbeigebraust war: „Der Berg ist steil, die Sonne sticht – der Quickly-Fahrer merkt es nicht.“ Legendär auch: „Nicht mehr laufen – Quickly kaufen!“ Schneller als auf Schusters Rappen war der Quickly-Käufer. Die Jugend drehte sich aber bald nach anderen Fabrikaten um. Doch Manuel bricht eine Lanze für die individuell lackierte NSU, sie war einmal grau:

„Die Quickly ist wendiger als ein größeres Moped, toll im Ortsverkehr. Und sie ist absolut zuverlässig.“ Der angehende Maschinenbauer erzählt eine schöne Geschichte: Die Quickly kommt von einem Kollegen seines Vaters und ist für dessen Sohn vorgesehen. „Ich habe sie aufgebaut und darf sie fahren, bis er 16 ist“, schmunzelt Manuel. Bis dahin dauert es noch. ■ Text: Stefan Heins, Fotos: Andrea Schneider

Miele, heute als Hersteller von Hausgeräten bekannt, hat einige Kleinmotorräder und auch Mopeds gefertigt. Hier die K 50 S, das erste Moped des Hauses.



Der Auftritt der Miele geriet eher verspielt als sportlich. Der Motor kam von Sachs, damals die erste Adresse bei den Herstellern ohne eigene Motorenfertigung.



„Nicht mehr laufen – Quickly kaufen“, empfahl die NSU-Werbung. Ihre beste Zeit hatte die kleine NSU in den fünfziger Jahren.



Unverwüstlich – der Motor der NSU Quickly kann sehr hohe Laufleistungen erreichen.

