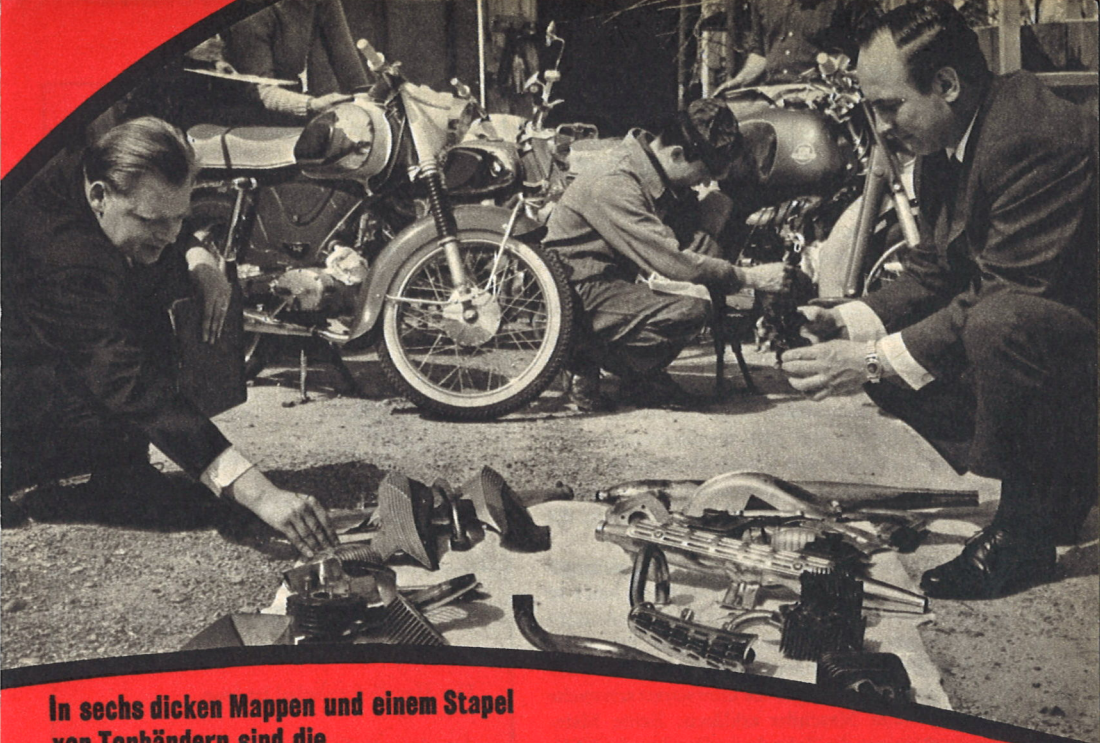


hobby Super-Test (3.Teil)

Vivisektion der 50-ccm-Stars

- DKW Hummel 166
- Hercules K 50
- Honda C 110
- Kreidler Florett S
- NSU Quick 50
- Zündapp KS 50 S





In sechs dicken Mappen und einem Stapel von Tonbändern sind die Beobachtungen, Prüfungsergebnisse und Aufzeichnungen unserer Fahrer festgehalten. Gemeinsam mit den Protokollen der DEKRA-Ingenieure und einer Untersuchung über den Wiederverkaufswert bilden sie das Rohmaterial für die Auswertung aller unserer Erfahrungen. In einer Plus-Minus-Darstellung geben wir unseren Lesern die Möglichkeit, unsere Kandidaten zu vergleichen. Die Punktwertung schließlich zieht die Bilanz unseres 'Super-Tests der Kleinkrafträder'.

Von Hans-Günther Wolf, unter Mitarbeit von Rainer Bratenstein, Rainer List, Horst Hamel, Siegfried Ohnewald und Siegfried Kurze



Das 'Innenleben' der Kandidaten untersuchten die DEKRA-Ingenieure. Und das stellten sie fest:

Wie haben die kleinen schnellen Bienen unsere harten Prüfungen überstanden? Gespannt warteten wir auf die Demontage, quasi die 'Vivisektion' der Konkurrenten. Sie erfolgte in der Werkstatt der Akademischen Motorsportgruppe der TH Stuttgart. Die DEKRA-Ingenieure prüften mit scharfen Augen alle Einzelteile.

Im großen und ganzen waren wir vom Ergebnis angenehm überrascht. Trotz der harten Beanspruchung hatten fast alle Konkurrenten ohne wesentliche Mängel die Tortur überstanden. Sehr positiv zu werten: der gute Zustand aller Bremsen; bedenklich: teilweise die Veränderung der Spur zwischen Vorderrad und Hinterrad.

Jetzt wurden uns auch verschiedene Leistungsschwankungen während der Prüfungen klar: so zeigten sich in den Zylindern fast aller Konkurrenten mehr oder weniger starke Riefen, besonders bei der DKW. Die mangelhaft tragenden Ventilsitze bei der Honda mögen die unerwartet schwache Leistung dieser Maschine erklären. Echte Materialmängel zeigte die Zylinderlaufbuchse der NSU. Der DEKRA-Ingenieur meinte dazu lakonisch: „Dieser Guß hätte zum Ausschuß gehört.“

*

Wie gesagt, wir testeten ganz normale Serienmaschinen, wie sie aus dem Laden kamen. Natürlich kann man mit ein paar Kunstgriffen jede einzelne Maschine frisieren und dadurch schneller machen. So gibt es zum Beispiel für die viertaktende Honda auf Wunsch kostenlos einen 44er Zahnkranz, der durch eine günstigere Übersetzung höhere Spitzengeschwindigkeiten ermöglicht.

Um die unter besseren Bedingungen möglichen Höchstgeschwindigkeiten zu messen, haben wir alle Maschinen (die Honda dabei mit der schnelleren Übersetzung) noch einmal über eine Idealstrecke gehetzt. Ideal — das heißt mit langem Anlauf, auf topfebener Bahn und natürlich in Rennfahrerhaltung. Aber mehr, als unsere Tabelle zeigt, war beim besten Willen nicht herauszuholen:

1000 m unter idealsten Bedingungen

DKW	47,6 sec = 75,6 km/h
Hercules	45,4 sec = 79,3 km/h
Honda	49,2 sec = 73,2 km/h
Kreidler	48,8 sec = 73,8 km/h
NSU	54,0 sec = 66,7 km/h
Zündapp	49,0 sec = 73,4 km/h

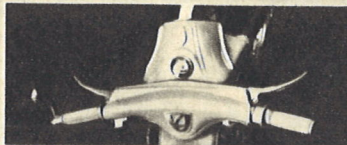
DKW Hummel 166

Der rechte Handgriff ist lose.

Die Lagerung für das Fußbremspedal ist ausgeschlagen.

An dem Kolben des Motors befinden sich rundum einige leichte Riefen.

Auch im Zylinder des Motors sind einige feine Riefen erkennbar.



Der Rückspiegel ist abgebrochen.

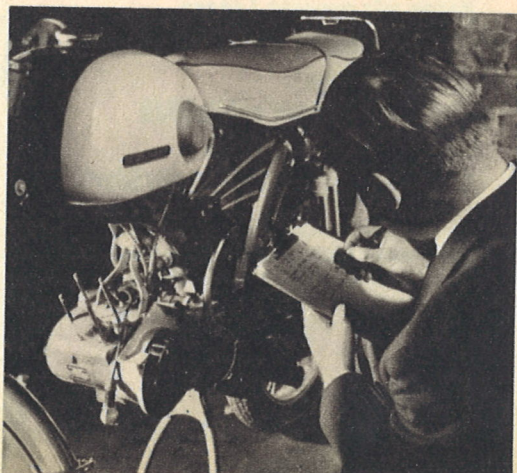
Kreidler Florett Super

Der Handbremshebel ist lose.

An dem Kolben des Motors sind einige deutliche Schabspuren sichtbar und leicht fühlbar.

Im unteren Teil des Zylinders sind an der Auspuffseite mehrere deutlich erkennbare Riefen von etwa 0,5 bis 1,0 mm Breite und etwa 50 mm Länge vorhanden.

Das Vorderrad läuft um ca. 15 mm nach rechts versetzt aus der Spur.

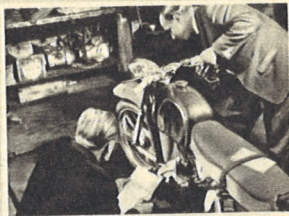


Hercules K 50

Der rechte Drehgriff ist völlig lose. Der Lenker ist an der Vorderradgabel loser geworden.

An dem Kolben des Motors sind einige ganz feine Riefen erkennbar.

Der Zylinderkopf zeigt leicht verstärkte Verbrennungsablagerungen.



Honda C 110

Der linksseitig angebrachte Rückspiegel ist lose.

Im Zylinder sind einige unwesentliche Riefen zu erkennen.

Die Ventilsitzfläche des Auslaßventils hat nicht 100%ig getragen. Der Ventilteller ist leicht eingeschlagen.

Die Sitzfläche beim Einlaßventil ist ebenfalls nicht 100%ig glatt.

Das Vorderrad läuft um ca. 20 mm nach links versetzt aus der Spur.

NSU Quick 50

Beide Handgriffe sind lose.

Der Rückspiegel ist lose.

Der Lenker ist lose.

An dem Kolben des Motors sind rundum leichte Riefen direkt unter dem Kolbenring sichtbar. Die Wandung des Zylinders ist rundum stark porig (Materialfehler); darunter befinden sich mehrere Poren von ca. 1 mm Durchmesser.

Die Zylinderkopfdichtung ist an einer Stelle nicht einwandfrei dicht.

Zündapp KS 50 Super

Die Lagerung für den Fußbremshebel ist leicht ausgeschlagen.

In den Leerlaufstellungen des Getriebes sind beim Durchdrehen des Hinterrades schnarrende Geräusche im Getriebe hörbar. Bei Linksneigung der Maschine sind diese stärker und bei Rechtsneigung nicht mehr hörbar. Der Grund dürfte in leicht vergrößertem Axialspiel der Getrieberäder zu suchen sein.

Am unteren Ende des Motorkolbens sind einige feine Riefen erkennbar.

Das Vorderrad läuft ca. 0,5 cm rechts aus der Spur versetzt.

MIT SPITZEM BLEISTIFT und scharfen Augen untersuchten die DEKRA-Ingenieure die zerlegten Maschinen (Fotos links). Die wichtigsten Merkmale: Zustand von Kolben und Zylinder, Lagerung von Pleuel und Kurbelwelle. Alle Schäden und Verschleißerscheinungen wurden notiert.

Schwarz auf Weiß stehen die Plus- und Minuswerte nebeneinander. Hier scheiden sich die Geister — bei den Maschinen und auch bei ihren Käufern.

**DKW****Hummel 166**

Beschleunig- und Spitze	Ordentliche Spitze, gute Beschleunigungswerte (2.), da das Fünfganggetriebe stets im besten Bereich zu fahren erlaubt.	Leistung fällt im unteren Drehzahlbereich etwas ab.
Berg- freudigkeit	Ordentlich bei nicht zu starken Steigungen, solange Motor drehen kann; durch Fünfganggetriebe ist dies meistens gewährleistet.	An extremen Steigungen, besonders mit Sozjus wegen Hochleistungscharakteristik des Motors wenig Durchzugsvermögen.
Verbrauch	Drittbester Verbrauch bei durchaus ordentlichen Fahrleistungen.	Verbrauch steigt bei hoher Belastung ziemlich stark an.
Federung	Gut, auch auf ziemlich schlechten Straßen.	Keine Dämpfung der Telegabel.
Straßenlage Lenkung	Ausgezeichnete Straßenlage, auch auf schlechter Straße.	Lenker nicht verstellbar und zu weit vorn. Etwas unnatürliche Lenkerstellung. Vibrationen im Lenker bei hohen Tourenzahlen, Rückspiegel dadurch kaum benutzbar.
Sitz- position	Gut, auch guter Knieschluß durch große, glatte Kniekissen.	
Verar- beitung	Im allgemeinen gut.	Fußbremshebel schlackerte von Anfang an in der Lagerung.
Schaltung	Kurze Schaltwege, sehr gut zu schaltendes, günstig abgestuftes Fünfganggetriebe. Schalthebel läßt sich brauchbar verstellen.	
Bremsen	Ordentliche Bremsen, gut dosierbar.	
Instrumente u. Ausstattung	Alle Bedienungshebel griffgerecht. Stopplicht serienmäßig.	Tacho etwas klein. Tachonadel schlägt bei hohen Geschwindigkeiten nach unten zurück. Tachomanzeige ist dann nicht mehr zuverlässig, da zu oft niedrige Geschwindigkeiten angezeigt werden. Stopplicht sehr exponiert unter Nummernschild untergebracht.
Sozjus und Sozjusbetrieb	Sozjusbetrieb gut möglich.	Bei extremen Steigungen starker Leistungsabfall.
Wert	Mittlerer Wiederverkaufswert.	Bei Händlern zum Wiederverkauf wenig gefragt.



Hercules K 50



Gute Beschleunigung, da das Fünfganggetriebe immer das Fahren im Drehzahlbereich der Motorhöchstleistung ermöglicht. Fällt an leichten Steigungen von der Spitzengeschwindigkeit kaum ab. Im Gefälle ist Überdrehen gefahrlos möglich.

Das Fünfganggetriebe hat meist die richtige Übersetzung zur Verfügung. Hercules war an der Nürnberg-Steilstrecke im Solo- und Sozjus-Betrieb sowie am Schauinsland auch die beste.

Auf Fahrleistungen bezogen nicht zu hoch.

Langhubige Schwingen, auch Vorderradschwinge hydraulisch gedämpft.

Wie bei den meisten Kleinkrafträdern der internationalen Produktion ist das Fahrgestell 'schneller' als der Motor.

Richtige Sitzhöhe, guter Knieschluß. Durch verstellbaren Lenker auf jeden Fahrer einstellbar. Die niedrige Sitzposition vor allem für kleine Leute sympathisch.

Keine unsaubere Arbeit hinter Verkleidungen versteckt.

Leichte Getriebemängel inzwischen laut Firmenvertreter insgesamt behoben. Fußschalthebel trotz dickem Überschuh der Gisenia-Hose gut zu bedienen.

Hervorragende, feinfühlig dosierbare Bremsen. Hohe Verzögerungen möglich, vor allem auch beim Vorderrad, das auch auf rauhem Boden bewußt blockiert werden kann.

Tachometer mit sehr großem Durchmesser, tadellos ablesbar. Gepäckträger serienmäßig. Nur unwesentliche Tachoabweichung (4,7 % bei 40, 3,8 % bei 60 km/h).

Kein allzugroßer Leistungsabfall gegenüber Solobetrieb. Dies fiel besonders an Steilstrecke des Nürnbergings (27 %) angenehm auf.

Relativ hoher Wiederverkaufswert.

Man muß schon mit dem Fünfganggetriebe wirklich umzugehen verstehen, um es ausnützen zu können. Schaltfaule Fahrer wissen aus Bequemlichkeit oft nichts Rechtes damit anzufangen.

Bei Streckenverbrauchsmessung mit 2,94 l/100 km verhältnismäßig durstig.

Vorderradfederung etwas hart.

Plötzliches Versetzen des Vorderrades bei starker Schräglage in welligen Kurven.

Buckel zwischen Fahrer und Sozjus auf der Bank stört.

Schwächster Punkt bei unserer Maschine: Leerlauf konnte nicht im Stand geschaltet werden, da Kupplung nicht vollständig trennte. Schaltautomat für nicht Geübte anscheinend empfindlich.

Billige Abblendschalter. Beim schnellen Abblenden besteht Gefahr, Licht ganz zu löschen. Schlüssel am Lenkschloß darf nie stecken bleiben, er bricht sonst bei unvorsichtigem Lenkeinschlag ab.

Sozjusfußraste zu weit hinten.

Im Anschaffungspreis (1175.— DM) die zweit-teuerste Maschine unserer Konkurrenten.

**Honda****C 110**

Beschleunigung und Spitze	Für Viertakter erfreuliche Drehfestigkeit. Vierter Gang sehr lang übersetzt, daher Motor auch bei starkem Gefälle kaum zu überdrehen.	Fahrleistungen noch nicht überragend. Laut Werkangabe benötigt der Motor bis zum ungefähren Freierwerden einige tausend Kilometer, deshalb dürfte noch eine weitere Leistungssteigerung zu erwarten sein. Im 4. Gang wurde Nenn Drehzahl nicht erreicht, deshalb niedrige Spitze.
Bergfreudigkeit		Auch hier machen sich Einfahrstand und ungünstige Übersetzung bemerkbar. Bei dem sehr hohen Drehzahlniveau sollte Fünfganggetriebe vorhanden sein.
Verbrauch	Sehr sparsam, außerdem kein Gemisch nötig, daher geringe Treibstoffkosten. Bei Streckenverbrauchsmessung mit 2,44 l/100 km den niedrigsten Verbrauch aller Prüflinge.	Superbenzin nötig.
Federung	Vorderradfederung, wenn auch ohne Dämpfung, ausreichend. Gleicht sehr schön kleinere Unebenheiten aus.	Hinten zu hart, schlechte Dämpfung. Vorderradfederung wird mit größeren Löchern nicht fertig.
Straßenlage Lenkung	Reagiert gutmütig auf Verreißen der Lenkung. Im Gegensatz zu andern Maschinen hier Kurzschwinge.	Besonders bei schlechter Fahrbahn in Kurven Gefühl wie auf dem Fahrrad. Es spielt dabei mit einer Rolle, daß die Reifen schwach dimensioniert sind.
Sitzposition	Sehr gut, auch guter Knieschluß. Rohrlenker verstellbar. Knieschlußkissen abnehmbar. Breite Sitzbank.	Wegen niedriger Bauhöhe auch Sitzbank niedrig. Deshalb nur für kleine und mittelgroße Fahrer bequem.
Verarbeitung	Äußerst liebevoll bis ins Detail und selbst an verborgenen Stellen. Beispielhaft saubere Schweißnähte.	
Schaltung	Hervorragend exakt. Kurze Schaltwege. Über Wippe ist Schaltbetätigung wahlweise mit Fußspitze oder Absatz möglich.	Umgekehrtes Schaltschema erfordert etwas Gewöhnung. Sehr großer Übersetzungssprung zwischen 1. und 2. Gang.
Bremsen	Sehr gut. Bremsreaktion vorn aufwendig durch Strebe aufgenommen, womit Federung von Bremsinflüssen frei. Zusätzliche Motorbremse.	
Instrumente u. Ausstattung	Reichhaltige Ausstattung. Vibrationsfreier Tacho. Bordwerkzeug in Anzahl und Qualität hervorragend. Abweichung der Tachoanzeige vorbildlich gering.	Vorderradschutzblech dürrtig. Bei schlechtem Wetter starkes Beschmutzen der Fahrerbeine und des Scheinwerfers. Schmale Bereifung. Rillenreifen auf Vorderrad im Alltagsgebrauch nicht jedermanns Sache.
Sozius und Soziusbetrieb		Wenig Platz für Sozius. Bei harten Bergfahrten nicht soziusfest.
Wert	In Anschaffung mit 1045.— DM die billigste unserer Testmaschinen.	Mittlerer Wiederverkaufswert; Wartung und Service sind das große Fragezeichen!

**Kreidler****Florett Super**

Absolut zufriedenstellend. Liegt in den Leistungsprüfungen unter den 6 Konkurrenten an zweiter Stelle.

Besonders hier wäre durch Fünfganggetriebe die Beschleunigung noch etwas zu verbessern.

Bei normalen Steigungen sehr gut.

Bei größeren Steigungen, besonders mit Sozius, ist ein 'passender' Gang sehr wichtig.

Sehr günstig, besonders wenn man die Leistung betrachtet. Bei Streckenverbrauchsmessung mit 2,56 l/100 km die zweitgünstigste unter allen Konkurrenten.

Beste Federung von allen sechs Maschinen.

Ausgezeichnete Fahreigenschaften durch hervorragende Dämpfung. Vorn und hinten hydraulisch.

Gut, angenehm und natürlich, ähnlich wie bei richtigem Motorrad.

Lenker leider nicht verstellbar. Knieschluß könnte besser sein.

Sehr gut, die Erfahrungen der großen Stückzahlen sind sichtbar; saubere Entwicklungsarbeit.

Nach kurzer Zeit setzten Chromteile Rost an — besonders der Gepäckträger.

Sehr leichtgängig, Kupplung weich im Eingriff, ausgezeichnet dosierbar.

Leider etwas lange Schaltwege. Nicht umklappbarer Kickstarter stört beim Schalten. Verstellung des Schalthebels etwas schwierig.

Guter Durchschnitt, für Fahrzeuggewicht ausreichend.

Vorderradbremse erfordert erhebliche Handkraft.

Großer Scheinwerfer ergibt bestes Licht aller geprüften Maschinen. Durch liegende Zylinderanordnung keine fühlbaren Vibrationen im Fahrzeug. Gepäckträger und Stopplicht serienmäßig.

Tacho-Abweichung bei 60 km/h mit 10,1 % recht groß. Hat den kleinsten Tachometer.

Geräumige Sitzbank.

Soziusfußrasten unbequem.

Relativ hoher Wiederverkaufswert in Süddeutschland.

Im Anschaffungspreis mit 1148.— DM an 3. Stelle. Nachfrage für Wiederverkauf in Norddeutschland schlecht.

	+	NSU	Quick 50	—
Beschleunigung und Spitze	Motor im unteren Drehzahlbereich durchzugskräftig. Gute Beschleunigung aus niedrigeren Geschwindigkeiten heraus.			Höchstgeschwindigkeit niedrig.
Bergfreudigkeit	Bei starken Steigungen überraschend gut, da der Motor auch bei niedrigen Drehzahlen noch im Bereich günstiger Leistung arbeitet.			Bei leichten Steigungen, wie in der Ebene, der Mehrzahl der Konkurrenten unterlegen.
Verbrauch				Gemessen an den Fahrleistungen ziemlich hoch. Lag bei Streckenverbrauchsmessung mit 3,36 l/100 km wesentlich über dem Durchschnitt der übrigen Konkurrenten.
Federung	Sehr straff und steif, spricht fast nur auf kernige Löcher an.			Vorne harte Federung. Hinten auch nur weich bei großer Belastung.
Straßenlage Lenkung	Durch verhältnismäßig breiten Lenker gute Handlichkeit. Straßenlage für Fahrleistung ausreichend.			Lenker stößt in engen Kurven gegen das Fahrerknief.
Sitzposition	Sehr gut durch weit zurückgezogenen, verstellbaren Lenker.			Am Tank statt Knieschlußfläche scharfe Kante. Harte Sitzbank.
Verarbeitung	Im allgemeinen ausreichend.			Lösen der Verbindungen im Scheinwerfer bereits nach 50 Einfahrkilometern. Gußfehler im Zylinder — Verschleißerscheinungen.
Schaltung	Exakt zu schalten.			Gegenüber den anderen Testmaschinen etwas rauh.
Bremsen	Am Hinterrad sehr ordentlich.			Vorderradbremse nicht sonderlich wirksam, erfordert hohe Handkraft.
Instrumente u. Ausstattung				Lenkschloß an ungünstiger Stelle. Tacho ungenau. Abweichung 11,7% bei 40 und 6,8% bei 60 km/h.
Sozius und Soziusbetrieb	An starken Steigungen bewährt sich das Durchzugsvermögen bei Soziusbetrieb.			Soziusfußraste zu weit hinten.
Wert	Mit 1095.— DM zweitbilligste Maschine im Neupreis.			Niedrigster Wiederverkaufswert.

**Zündapp****KS 50 Super**

Im unteren Bereich gutes Durchzugsvermögen, Drittbeste in bezug auf Höchstgeschwindigkeit.

Maschine nicht überdrehbar, deshalb auch im Gefälle keine wesentliche Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit.

Liegt bezüglich der Bergsteigefähigkeit in der Mitte der Maschinen.

Großer Sprung zwischen zweitem und drittem Gang. Machte sich am Schauinsland manchmal nachteilig bemerkbar.

Auch bei harter Beanspruchung steigt der Verbrauch nicht wesentlich.

Verbrauch relativ hoch, aber in bezug auf Fahrleistungen nicht übermäßig.

Nach einiger Einfahrzeit guter Fahrkomfort. Offenbar müssen sich einige Teile erst glattschleifen.

Anfangs harte Federung.

Ordentliche Straßenlage, Lenker verstellbar.

Hinterrad schaukelt sich unter Umständen auf welligen Straßen auf.

Gut, vor allem Gußpartie des Rahmens sehr sauber.

Besonders für kurzbeinige Leute im Stand zu hoch. Sitzbank hart. Schlechter Knieschluß durch unförmige Kniekissen.

Ausgeprägte Leerlaufstellung erleichtert Zwischengasgeben.

Bremswirkung sehr gut.

Nicht leicht dosierbar, deshalb etwas Sorgfalt auf glatter Straße. Später wurden die Bremsen besser.

Ausreichendes Licht. Guter Schmutzschutz durch große, richtig geformte Schutzbleche. Auch nach längerer Fahrt über schmutzige Strecken bleiben Fahrer und Maschine weitgehend sauber. Sehr genau gehender Tacho: bei 60 km/h war keine Abweichung festzustellen. Stopplicht und Gepäckträger serienmäßig.

Tacho schlecht ablesbar, besonders bei Nacht. Kleine Lenkerarmaturen. Kleiner Werkzeugraum.

Gute Eignung für Sozusbetrieb, da Hinterradfederung hierfür ausgelegt.

Sitzbank für Sozusbetrieb etwas knapp.

Wiederverkaufswert relativ günstig,

Im Neupreis (1178.— DM) die teuerste unserer Maschinen.

So zensieren vier Testfahrer die sechs Prüfungskandidaten. Dabei ist 10 die beste Note.

FAZIT

Nach dieser ebenso harten wie ausführlichen Plus-Minus-Betrachtung überbringt sich eine Bilanz in Worten. Jeder Leser kann sich aus den positiven und negativen Werten selbst das herausuchen, was er sich als Käufer eines Kleinkraftrades wünscht. Nicht zuletzt werden ja beim Kaufentschluß subjektive Anforderungen und auch Geschmacksfragen, was das Äußere betrifft, eine Rolle spielen.

Die Meinungen unserer Tester haben wir wieder unter Berücksichtigung der Preise und Wiederverkaufswerte in einer Punkte-Tabelle festgehalten. Obwohl es sich hierbei, was wir ausdrücklich bemerken möchten, wiederum um subjektive Einzelmeinungen der Tester handelt, glauben wir, daß die Zusammenziehung zu einer Schlußpunktwertung letztlich doch ein objektives Bild ergibt.

1. **Fahrsicherheit:**
 - a) Lenkung
 - b) Bremsen
 - c) Straßenlage
 - d) Geländeeignung
 - e) Licht
2. **Komfort:**
 - a) Sitzposition
 - b) Handlichkeit
 - c) Laufruhe
 - d) Extras
3. **Fahrleistung:**
 - a) Beschleunigung
 - b) Spitze
 - c) Bergfreudigkeit
 - d) Sozium
4. **Zuverlässigkeit:**
5. **Wirtschaftlichkeit:**
 - a) Verbrauch
 - b) Wartung
 - c) Reparaturkosten
6. **Wert und Wiederverkaufswert:**

Hans-Günther Wolf						
DKW	Hercules	Honda	Kreidler	NSU	Zündapp	
9	9	10	9	9	9	9
9	10	9	8	6	7	7
9	9	7	9	7	8	8
8	7	5	8	8	8	8
8	8	9	9	6	9	9
7	9	9	9	6	6	6
6	9	10	9	10	9	9
8	8	10	10	8	9	9
8	9	10	8	6	9	9
8	10	7	9	8	9	9
9	10	7	8	6	8	8
8	9	7	9	9	9	9
7	8	7	7	8	7	7
9	8	8	9	9	10	10
9	8	10	8	6	6	6
8	9	6	8	8	8	8
8	8	8	8	8	8	8
6	8	4	8	3	7	7
Gesamtwertung:	144	156	143	153	131	146

Wiederverkauf — Tendenz lustlos

Haben Sie schon einmal versucht, sechs gebrauchte Kleinkraftmäder zu verkaufen? Im Gegensatz zu unseren Erfahrungen mit den gekauften Super-Test-Autos bei relativ festen Preisen war dies verschiedentlich ein echter 'Pferdehandel'. Die meisten Händler wollten von einem Bar-Ankauf überhaupt nichts wissen, erklärten sich aber bereit, die Maschinen in Zahlung zu nehmen, wenn andere Fahrzeuge dafür gekauft werden.

Wir versuchten es bei Händlern in Hamburg, Stuttgart und München. Es war fast überall das gleiche Bild mit regionalen Markenverschlebung. So waren Honda und NSU im Norden mehr gefragt, während DKW und Kreidler im Süden lieber genommen wurden. Lediglich Zündapp und Hercules hätten wir in allen Teilen Deutschlands unterbringen können, wenn auch zu stark differierenden Preisen.

Diese Umfrage hat uns sehr enttäuscht. Aber die Ergebnisse lassen sich nicht leugnen, wenn auch in der

Praxis durch Verkauf von Privat an Privat oder auch durch geschickten 'Pferdehandel' verschiedentlich höhere Preise erzielt werden können. Fazit: Wer sich ein Kleinkraftmäder zulegt, muß, wenn er nicht ein hoffnungsloser Illusionist ist, von folgender Überlegung ausgehen: „Ich fahre 30000—40000 km. Dann verkaufe ich es zum Schrottpreis oder gebe es gegen ein neues im Zahlung.“ Die 50-ccm-Stars sind eben echte Verbrauchsartikel und — was den Wiederverkaufswert betrifft — ähnlich zu bewerten wie andere Gegenstände der gleichen Preislage, etwa Fernsehgeräte oder Möbel. Das ist dabei einzukalkulieren.

	DKW	Hercules	Honda	Kreidler	NSU	Zündapp
Neupreis:	1170,—	1175,—	1045,—	1148,—	1095,—	1178,—
Händler A	—	600,—	400,—	550,—	—	600,—
Händler B	—	750,—	500,—	—	—	600,—
Händler C	750,—	850,—	550,—	600,—	—	700,—
Händler D	800,—	900,—	850,—	900,—	600,—	900,—
Händler E	700,—	800,—	850,—	650,—	—	600,—
Händler F	400,—	650,—	500,—	750,—	400,—	750,—
Händler G	—	600,—	500,—	600,—	450,—	550,—

(Alle Fahrzeuge Baujahr 1964; ca. 2 000 - 3 000 km; nur Inzahlungnahme)

Siegfried Kurre

DKW	Hercules	Honda	Kreidler	NSU	Zündapp
7	9	10	10	9	10
7	10	10	7	6	8
7	9	9	7	7	9
7	7	7	7	7	10
6	7	9	8	5	8
7	10	10	9	7	9
9	9	10	10	7	9
10	9	8	10	9	9
8	8	10	8	6	9
8	10	7	9	6	8
8	10	8	9	6	9
7	10	6	9	9	9
7	9	6	7	6	9
7	8	8	8	7	8
8	7	10	8	6	6
7	8	8	8	8	8
8	9	9	8	7	8
5	6	6	8	3	7
133	155	151	152	121	153

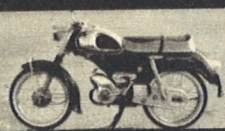
Rainer Bratenstein

DKW	Hercules	Honda	Kreidler	NSU	Zündapp
10	10	10	10	10	10
8	10	9	8	6	8
9	10	7	10	7	8
8	8	7	8	8	8
8	8	9	9	5	8
8	10	10	10	8	8
9	10	10	10	9	9
10	9	9	10	9	9
8	9	10	9	6	9
9	10	6	10	6	7
9	10	6	10	7	9
9	10	7	10	8	9
8	8	6	8	6	9
9	9	9	9	9	9
8	8	10	9	6	6
8	9	8	8	8	8
8	8	8	8	8	8
6	8	6	8	3	8
152	165	147	164	129	150

Rainer List

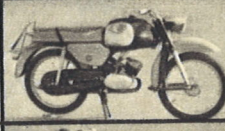
DKW	Hercules	Honda	Kreidler	NSU	Zündapp
9	9	9	8	7	9
9	10	9	8	6	7
9	9	8	10	7	8
8	8	6	8	9	8
8	9	6	10	6	8
7	9	8	8	5	8
8	8	9	8	9	8
7	9	10	9	8	8
8	9	8	8	7	9
8	10	6	9	7	7
8	10	6	9	7	8
8	8	7	9	8	8
6	7	7	7	6	7
9	9	9	9	9	9
8	8	10	9	7	7
8	9	8	9	8	9
8	8	8	8	8	8
6	8	6	8	3	7
142	157	140	154	127	143

Bilanz nach der Punkt-Tabelle



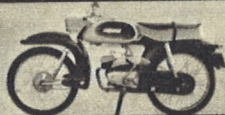
142,8 Punkte
DKW Hummel 166

158,3 Punkte
Hercules K 50



145,3 Punkte
Honda C110

155,8 Punkte
Kreidler Florett Super



127,0 Punkte
NSU Quick 50

148,0 Punkte
Zündapp KS 50 Super



Wir werden diese Art der vergleichenden Untersuchungen mit gekauften Fahrzeugen fortsetzen. Während diese Zeilen in Druck gingen, waren die Wagen des nächsten Super-Tests - Simca 1500 kontra Opel Rekord 1700 - bereits auf großer Fahrt in die Türkei unterwegs. Schon im nächsten Heft erfahren Sie darüber Näheres.