

Stich- probe

**Eine neue Waffe im Kampf
um den Leichtkraftrad-Markt:
die Kreidler Florett 80**

Schon immer gehörten Florett-Fechter zur gehobenen Schicht der Bevölkerung. Der Umgang mit der aus teurem Stahl geschmiedeten Waffe galt als besonders nobel.

Eine andere Art von Florett steht jetzt 16jährigen Fans motorisierter Zweiräder zur Verfügung, die sich damit ebenfalls zur Haute Couture bundesdeutscher Leichtkraftradler zählen dürfen.



**Klar zum Achtziger-Gefecht:
Kreidlers Waffe Florett,
Jahrgang 1981, in aggressi-
ver Kriegsbemalung**

Stolze 4150 Mark kostet die jüngste Florett aus dem Hause Kreidler.

Statt aber in vornehmer Metallic-Lackierung zu glänzen, zeigt sich die Straßen-Achtziger von Kreidler in aggressivem, leuchtendem Rot. Als Kontrast dazu wurde der Motor komplett mattschwarz lackiert.

Wasserkühlung vor Ende 1981

Die Antriebseinheit der Florett 80 entspricht technisch jener der Enduro Mustang 80 (siehe auch MOTORRAD Heft 1/1981). Die neue Achtziger ist die erste Florett mit stehendem Zylinder. Der Einzylinder-Zweitaktmotor wird zunächst noch luftgekühlt, soll aber bis zum Jahresende auf Wasserkühlung nach dem Thermosiphon-Prinzip umgebaut werden.

Das Fahrwerk der Straßenmaschine entspricht ebenfalls dem der Enduro: Doppelschleifen-Rohrrahmen mit zentralem Profilrohr-Rückgrat und nadelgelagerter Hinterradschwinge aus Profilstahlrohr.

Die Verbundräder (vorn und hinten 17 Zoll Durchmesser) taten schon in den ausgemusterten Kreidler-Kleinkrafträdern Florett RS ihren Dienst. Und die hydraulisch betätigte Scheibenbremse genügt – zusammen mit der Trommelbremse im Hinterrad – auch schon der schnellen Fünziger, reicht daher auch für die Fahrleistungen der Achtziger. Die Bereifung liefert Continental im bekannten Profil RB 2 vorn und K 112 hinten.

Die Sitzbank der Florett 80 ist aus Vollschaum gegossen und leicht abgestuft. Sie kann aufgeklappt werden. Im Heck findet sich ein kleiner Stauraum unter dem Bürzel hinter der Bank. Der schwarz eloxierte Gepäckträger mit den beiden Haltegriffen für den Sozius ist serienmäßig.

Leicht gebeugte Sitzposition

Der M-Lenker erzwingt eine leicht gebeugte Sitzposition, vor allem für Fahrer unter 180 Zentimetern Größe. Doch auch längere Kerls fühlen sich wohl, obgleich

die Florett 80 wenig optische Anleihen bei großen Motorrädern nimmt. Doch hinter der Cockpitverkleidung, die einen Teil des Fahrtwinds vom Oberkörper fernhält, läßt sich's kommod fahren.

Der Rechteckscheinwerfer paßt gut in das Kunststoffgewölbe. Derzeit müssen sich Florett 80-Käufer noch mit einer dürftigen 35/35 Watt-Lampe zufriedengeben. Ab Herbst soll die Nacht zum Tage werden und, so Chefkonstrukteur Rutger Huber, H 4-Licht eingebaut werden.

Hinter der Verkleidung geben VDO-Instrumente, zusammen mit gut einem halben Dutzend Kontrollampen, in einer Konsole zusammengefaßt, Auskunft über Geschwindigkeit und Motor-Drehzahl.

Einigermaßen zufriedenstellend funktionierte allerdings nur der Tachometer. Der Drehzahlmesser weigerte sich schon ab den ersten Kilometern, klare Auskunft zu geben: Die Nadel pendelte je nach Lust und Laune zwischen 6000/min und 10 000/min.

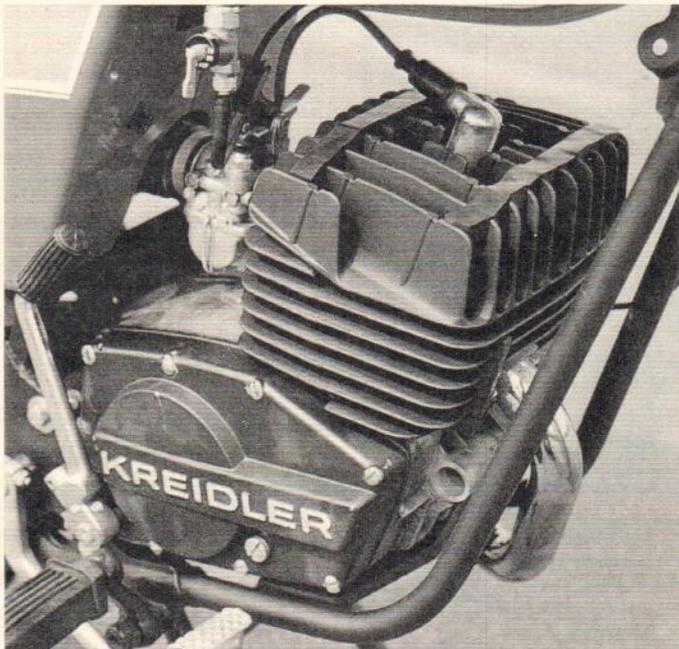
Im Gegensatz zum Motor im Enduro-Modell ist der Florett-Antrieb nur am Getriebegehäuse im Rahmen befestigt und nicht noch zusätzlich vorn an den Doppelschleifen-Unterzügen angeschraubt. Vielleicht liegt darin der Grund, daß die Florett mit geringeren Vibrationen im Lenker ärgerte als noch die Enduro Mustang 80 (siehe auch MOTORRAD Heft 11/1981). Dennoch müssen Florett 80-Fahrer mit spürbaren Schwingungen im M-Lenker leben.

Weniger Vibrationen als bei der Mustang

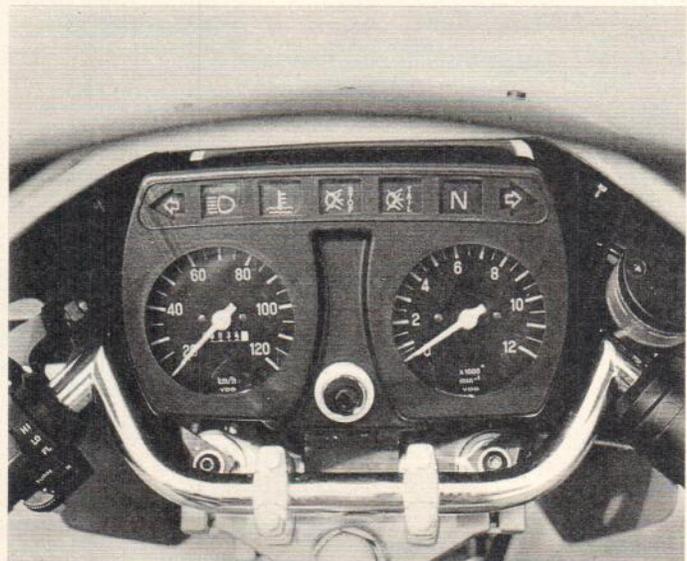
Vielleicht kann die Kreidler Fahrzeug GmbH, wie die Zweiradschmiede seit Übernahme durch die Willner-Brüder heißt, bis zum Serienanlauf Ende Juni diese Schwingungen noch stärker dämpfen.

Dann jedenfalls ist die Kreidler Florett 80, sobald einmal mit hochwertigem H4-Licht ausgerüstet, eine scharfe Klinge im Kampf um den Achtziger-Markt.

Frank-Albert Jllg



Fotos: Schwab



Bei der neuen Achtziger brach Kreidler mit einer langen Tradition: dem liegenden Zylinder. Ein halbes Dutzend Lampen im Florett-Cockpit sorgt für totale Kontrolle