

Flotter Hüpfen

Fahrbericht Kreidler-Van Veen GS 50

Das ist keine Kreidler zum Brötchenholen. Wer aktiv im Gelände auf erste Erfolge hofft, wird bei Van Veen bestens bedient

Enduro-aktiv wurden die Kreidlerwerke schon vor sechs Jahren, aber der Typ Mustang verkaufte sich nicht.

Jetzt wagt Van Veen in Duderstadt für Kreidler den zweiten Anlauf. Seit Anfang 1980 gibt's das Enduro-Kleinkraftrad und auch die Wettbewerbsmaschine.

Der erste Eindruck vom Enduro-Kleinkraftrad: ein echtes Sportgerät. Solider Fachwerkrahmen, die direkte Rohrführung von der Schwinge hoch zum Lenkkopf wie die Federungs- und Dämpfungselemente entstammen dem Wettbewerbsmodell 1979.

Foto: Herzog



Heiße Enduro: Die Van Veen läßt sich sportlich bewegen

So wird man vom Fahrwerk nicht enttäuscht. Die Van Veen überwindet fast alle Hindernisse. Der Sportfan kann richtig trainieren wie ein Aktiver, die Maschine nimmt's gelassen hin. Federbeine und Telegabel, beide von Betor, schlucken alle Angriffe aufs Fahrwerk.

Geländelenker, Sportgriffe, Kunststoffkotflügel und die serienmäßige Einmann-Sitzbank sind reinrassige Sportteile. Nur der unter dem Motor geführte Auspuff paßt nicht dazu, setzt zu leicht auf und heizt dem Fahrer die Schuhsohlen. Ein Sozius paßt nicht auf die serienmäßige Sitzbank, eine längere gibt es samt Soziusrasten als

Zubehör, Ausleger vorhanden. Die Übersetzung läßt nur eine Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h zu, dabei dreht der Motor voll aus – auf der Straße sind auch die Crossreifen Unsinn.

Klarer Fall: „Die meisten Jungs“, so Pressesprecher Alexander Narr, „die sich eine Van Veen kaufen, fahren früher oder später doch aktiv bei Veranstaltungen. Da brauchen sie dann nicht mehr soviel umzurüsten.“

Ein Sportkit ist lieferbar. Er enthält Zylinder, Kopf, Kolben, eine hochgezogene Auspuffanlage und mehrere Übersetzungen. Diese Teile kann jeder Heimwerker montieren.

Warum am zahmen Motor ein 28er Bing-Vergaser montiert ist, erklärt Alexander Narr: „Mit anderer Düsenbestückung paßt er auch zum Sportkit.“

Dieser große Vergaser hat natürlich im Alltagsgebrauch seine Tücken. Das Starten der verkappten Sportmaschine verlangt Gefühl, der Motor säuft leicht ab. Der Kraftstoffverbrauch schlägt mit 7,8 Litern kräftig zu Buche.

Aufpassen: Der Kraftstoffhahn besitzt keine Reservestellung. Die Scheinwerferlampe stirbt an Vibrationen, die Rückleuchte ist zu klein.

Eines bewiesen unsere Testfahrten: Die Van Veen ist ein echtes Sportgerät mit Detailänderungen, die ihm nur bedingte Alltagstauglichkeit geben. Einzig im Gelände fühlt sie sich wohl, Straßenbetrieb ist nicht ihr Metier.

Hatto Poensgen

Technische Daten

Kreidler-Van Veen GS 50

MOTOR

Fahrtwindgekühlter Zweitakt-Einzyklomotor, schlitzzesteuert. Bohrung/Hub 40 x 39,7 mm, Hubraum 49 cm³. Leistung 6 kW bei 10 000/min. Ein Bing-Vergaser mit 28 mm Durchlaß.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Fünfscheibenkupplung im Ölbad laufend. Übersetzungsstufen: Primärtrieb 3,95, Sekundärtrieb 3,07.

FAHRWERK

Schutzgasgeschweißter Fachwerkrahmen, luftunterstützte Betor-Telegabel mit 200 mm Federweg vorn, Betor-Gasdruckdämpfer mit Ausgleichsbehältern und 195 mm Federweg hinten, Kegelrollen-gelagerte Telegabel und Hinterradschwinge.

RÄDER UND REIFEN

Drahtspeichenräder mit Akront-Leichtmetallfelgen vorn und hinten. Bereifung 2.50-21 vorn, 3.00-18 hinten, Metzeler Enduro-Cross. Vorn und hinten Grimeca-Trommelbremsen, vorn und hinten 116 mm Durchmesser.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Gesamtlänge 2060 mm, Gesamtbreite 760 mm, Sitzhöhe 850 mm, Radstand 1355 mm, Leergewicht vollgetankt 81 kg, zulässiges Gesamtgewicht 240 kg, Tankinhalt 8,5 Liter.

PREIS

3995 Mark plus 85 Mark Fracht.

HERSTELLER

Kreidler-Van Veen Sport GmbH
3428 Duderstadt
Telefon 0 55 27/40 02