



TECHNIK UND TEST
 Neue Kreidler-Modelle

Das wär's gewesen

Der Optimismus bei Kreidler lebte bis zur letzten Minute. Eine neue Modellpalette war konzipiert, die neue 80er war sogar schon fast fertig. Von Hans-Georg Kasten und seinem target-Team gestaltet, sollte die Joker im Frühjahr vorgestellt werden.

Kreidler-Geschäftsführer Wolf-Dieter Gramatke war sich im Spätjahr 1981 seiner Sache noch sicher. Mit seiner neuen 80er, hausintern Joker genannt, wollte er in diesem Jahr den Klassensieg bei den 80ern in der Wahl zum „Motorrad des Jahres“ schaffen. Hans Joachim Nowitzki, stellvertretender Chefredakteur von MOTORRAD, hielt dagegen.

Die Wette ging um einen Kasten Schneider-Weiße.

Was Nowitzki im Dezember 1981 noch nicht wußte: Die neue Kreidler Joker, gestaltet vom target-Team des Hans-Georg Kasten, ist ein optisch ausgesprochen appetitliches Motorrad. Angelehnt an die Optik der kleinen Rennmaschinen und wieder mit dem bewährten,

kreidlertypischen Motor mit dem liegenden, großflächig verrippten Zylinder wäre die Joker durchaus in der Lage gewesen, Marktanteile zu erobern.

Was Kreidler-Geschäftsführer Wolf-Dieter Gramatke im Dezember noch nicht wußte: Kreidler würde die kritische Phase vor dem Frühling 1982 nicht überstehen. Nowitzki hat seine Wette vor der Zeit gewonnen.

Die Joker 80 von Kreidler ist aber nicht nur schön, sie ist auch durchdacht, um

destens zehn Prozent leichter sein als das Vorgängermodell RS mit dem zwar neueren, aber noch keineswegs ausgereiften Motor mit stehendem Zylinder.

Der „alte“ Motor, das Markenzeichen von Kreidler, wurde von Hans-Georg Kasten so unter die Verkleidung plaziert, daß er um 15 bis 20 Grad angestellt werden könnte.

Um auch wirtschaftlich mit den Japanern mithalten zu können, sind die neuen Teile der Joker so konstruiert, daß sie zum großen

gänzt haben sollte. Ergänzt nicht zuletzt um eine 125er, um dem jugendlichen Kundenstamm Aufstiegschancen ohne Markenwechsel anzubieten.

Kreidler lag bei dieser Planung der neuen Modelle im richtigen Trend zum konsequenten Zweirad. Mofas werden nur für den Zweck gebaut, für den sie gebraucht werden. Preiswerte, für die Schüler problemlose, aber hübsche für die Hausfrau zum Einkufen, sportliche für ambitionierte und besonders bequeme für ältere Fahrer, die

wäre das Eingang-Automatik-Mofa gewesen. Für 1983, wenn auch in Deutschland der Mokick-Markt wieder interessant geworden wäre, stand die neue Generation der 40 km/h schnellen Zweiräder schon fertig in der Konstruktionsabteilung.

Serienreif waren auch die Modelle für Spanien, Dänemark und Holland, mit denen Kreidler seine Produktionskapazitäten auch dann auslasten wollte, wenn in Deutschland saisonal oder durch neue gesetzliche Bestimmungen vorübergehend wieder einmal nichts mehr gegangen wäre.

Kreidler-Geschäftsführer Gramatke noch im Januar 1982: „Wenn wir alles bauen können, was wir in der Schublade haben, dann mache ich mir um Kreidler mittelfristig keine Sorgen mehr.“

Wie schnell bei Kreidler gedacht und gearbeitet wurde, zeigt die kurze Entwicklungsgeschichte des Joker-Projekts. Im April 1981 setzte sich die Kreidler-Geschäftsführung mit Hans-Georg Kasten an einen Tisch.

Nach einem halben Jahr war der Prototyp fertig, die Produktion könnte noch in diesem Jahr beginnen.

Das sind Zeiträume, in denen früher gar nichts geschah. Verantwortlich für das neue Tempo ist vor allem der Optimismus, mit dem die Beteiligten bei der Sache sind. Sogar Hans-Georg Kasten, der als freiberuflicher Designer gar nicht zu Kreidler gehört, hat sich noch im Dezember von dieser Vorwärtsstrategie anstecken lassen: „Es ist unglaublich, mit welchem Elan da gearbeitet wird. Wenn Kreidler jetzt wegen eines vorübergehenden Engpasses den Bach runterginge, wäre das echt schade.“
Schade. *Ulrich Burbach*

Mit dem sportlichen 80er-Modell Joker sollte die Zukunft für Kreidler neu beginnen. Moto Cross-Motorräder werden heute noch verkauft, über Holland für 4750 Mark



Fotos: Werk

nicht nur technisch, sondern auch wirtschaftlich mit den Japanern konkurrieren zu können. So liegt unter der schneeweißen Verkleidung der leichte Kreidler-Monocoque-Rahmen aus Blechpreßteilen. Dazu kommen ein geblasener Kunststofftank und die Integration aller überflüssigen Träger Teile in die Verkleidung.

Diese ist gleichzeitig Sitzbankbasis, Spritzschutz am Hinterrad, Halterung für Scheinwerfer, Rücklicht und Blinker. Die Verkleidung ist aus durchgefärbtem, tiefgezogenem Kunststoff. Das spart Gewicht und Produktionskosten. Dazu gibt es eine verwandelbare Sitzbank für den Ein- und Zweimannbetrieb.

Die Joker sollte auch um min-

Teil mit stahlarmierten Kunststoffwerkzeugen anstatt mit Vollmetallwerkzeugen hergestellt werden könnten. Das hätte enorme Beiträge gespart, die in die Kalkulation eingegangen wären.

Hans-Georg Kasten, der nicht nur Designer, sondern auch Ingenieur für Fahrzeugtechnik ist, glaubt so, daß Kreidler in Deutschland Motorräder produzieren kann, die nur 15 Prozent über vergleichbaren Modellen aus Japan liegen.

Die Joker sollte zuerst auf dem holländischen Markt erprobt werden. Sie wäre nur der Anfang einer komplett neuen Modellpalette von Kreidler, die bis 1985 das gesamte bisherige Programm abgelöst und er-

auf ein Fahrzeug ohne Führerscheinzwang angewiesen sind.

Diese Konsequenz sollte sich beim Mokick- und Leichtkraftrad fortsetzen. Eine Kreidler-Enduro der neuen Generation sollte nicht nur so aussehen, sondern auch abseits der Straße tauglich sein.

Sie hätte genügend Durchzugsvermögen gehabt und wäre leicht und stabil genug gewesen, um auch nach der Landung noch geradeaus zu laufen. Eng angelehnt an die 50er-Moto Cross-Maschine für den Wettbewerb, die heute immer noch über Holland für 4750 Mark angeboten wird.

Der nächste Schritt in der technischen Entwicklung