

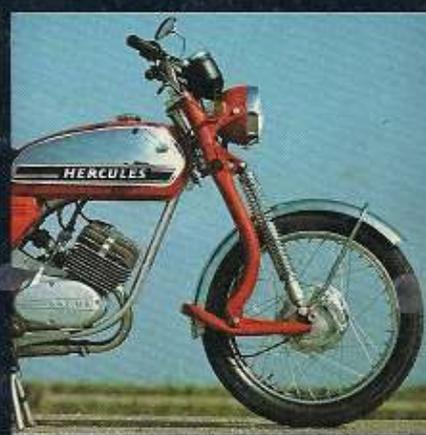
DAS MOTORRAD

Elf 50er im Vergleich

Test
**Yamaha
RD 400**

GP Italien

Vorstellung
**Yamaha 750
Dreizylinder**



11

2. Juni '76 DM 2.50

Dänemark dkr 6,50, Finnland fmk 3,50, Frankreich FF 6,30, Griechenland Dr 45,-, Italien Lit 1000, Jugoslawien Din 25,-, Luxemburg fr 40,-, Niederlande hfl 2,90, Norwegen skr 8,50 (inkl. moms), Österreich ös 20,- (inkl. MWST), Portugal Esc 32,50, Spanien Ptas 85,-, Schweden skr 6,50 (inkl. moms), Schweiz sfr 2,-, Türkei TL 18,-, USA/USA 5,10, Printed in Germany

50er Vergleichstest



Night Club Mykonos

Leonhardsplatz

Hamburger 2.28

S
CM8559

AM
S 291

Rasselbande

Vom 16. Lebensjahr an besteht die Möglichkeit, sich „motorradmäßig“ mit 50 ccm und durchweg 6,25 PS fortzubewegen. Als Vorspeise auf „richtige“ Motorräder gelten die Kleinkrafträder für deren Fahrer als Übergang für zwei Jahre – und bei der Mitwelt als Rockers lärmproduzierenden Gegensatz.



Der deutschen Zweirad-Industrie liebtes Kind heißt Kleinkrafttrad. Vom Gesetzgeber gerade noch eben mit einer Höchstgeschwindigkeit von „ca. 85 km/h“ geduldet, von den Herstellern mit durchweg 6,25 DIN-PS an der Kurbelwelle angeboten, macht es schon relativ früh eine kräftige Motorisierung der heranwachsenden Jugend möglich.

Und diese Möglichkeit wird genutzt; die Jungs fighten wie die Großen um jedes Kilometerchen Spitzengeschwindigkeit, produzieren Ampelstarts bis zum nächstenmal und verärgern damit die Mitwelt.

Ist das so?

Teils – teils. Denn wie überall wird die kleine, nicht zu überhörende Geräusche produzierende Minderheit bei den Mitmenschen stellvertretend für alle Motorradfahrer angesehen.

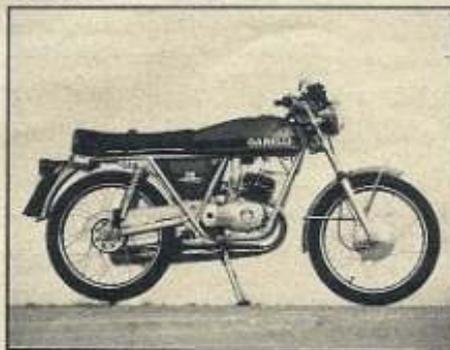
Doch so traurig das klingen mag: die Industrie sitzt da wie die berühmten drei Affen: Nichts sehen, nichts hören, nichts sagen. Sie zaubert PS um PS, hat schon über sieben davon fertig im Motor (der eigentlich in der Versuchsabteilung liegen sollte, aber sich in verschiedenen Serienmodellen schon findet) und jammert vor sich hin, daß heilhörige Herren in Bonn etwas unternehmen könnten, was die privaten „Pfriemeleien“, sprich unerlaubten Frißmaßnahmen am Motor, durch drastische Maßnahmen eindämmen würde. Die Industrie kommt sich vor wie der Tormann beim Elfmeter – sie hat Angst, daß das lukrative Kleinkrafttradgeschäft eines Tages durch einen Federstrich des Gesetzgebers unter den Tisch gefegt wird und sie die drohende Gefahr zwar bemerkt, aber nicht mehr abwenden könnte.

Dabei sitzen die Verantwortlichen oft an einem Tisch, unterhalten sich über Neuerungen, die gemeinsam gegen die böse Konkurrenz aus dem Ausland zu konstruieren und anzubauen wären, ohne sich gegenseitig im geringsten grün zu sein – geschweige denn einig zu werden. Man scheint irgendwo in einer Sackgasse zu stecken, in der man nicht wenden kann, sondern sich nur immer weiter verkeilt.

Doch das sind Probleme, die den Jungen in der Praxis draußen kaum interessieren. Und deshalb soll sich die Industrie weiterhin die Köpfe zerbrechen über Blinker, ob ja oder nein, Fünf- oder Sechsganggetriebe, Scheiben- oder Trommelbremse – wir haben dann wieder etwas zu testen.

Genau das wollen wir auf den nächsten Seiten versuchen, und zwar mit allen auf dem deutschen Markt angebotenen Modellen.

Garelli RS



Das von Neckermann im Katalog in zwei Ausführungen (wie gezeigt sowie als Einfachmodell ohne Blinkanlage und Drehzahlmesser für DM 1775,-) angebotene Fahrzeug fällt gleich bei der Leistungsangabe aus der Rolle: Man spricht von 6,5 PS. Also 0,25 mehr als die Konkurrenz. Doch nur mit PS allein geht es nicht. Man hat zwar eine typisch italienische Linienführung um den recht ruppig laufenden Motor mit der kontaktlosen Ducati-Zündanlage herumgebaut, aber für den Komfort zu wenig getan: Die Sitzbank ist beinhart, die Federbeine hinten sind zwar dreifach verstellbar, haben aber eine ungünstig gewickelte Feder, deren vier untere Windungen schon bei Solobelastung aufsitzen und somit bereits unwirksam sind. Dazu kommen die ungünstig weit hinten am unteren Federbeinauge befestigten Soziusrasten, die unangenehm erreichbaren Schalter und die weit auseinanderstehenden Instrumente.

Doch finden sich gerade an der Garelli einige pfliffige Kleinigkeiten, wie zum Beispiel die durchaus praxisgerechten Schnellverstellungen der Züge an den soliden Hebeln, eine Feststellschraube am Gasgriff und klappbare Fahrerrasten.

Dazu hat man an der oberen Federbeinkonsole die Möglichkeit geschaffen, die Federbeine in fünf verschiedenen Anstellwinkeln zu befestigen. Das brachte aber in puncto Straßenlage nichts Spürbares, und nur bei schwergewichtiger Zuladung, wenn die Federbeine in der hintersten Stellung montiert werden, könnte es ein Plus an Durchschlagfestigkeit bedeuten.

Unsere Meinung: Für Italo-Freunde ein durchaus preisgünstiges Angebot; die „südländischen“ Schwächen werden von vielen Fahrern mangels Vergleichsmöglichkeiten sicher gar nicht bemerkt.

Gilera 50 RS Touring



Die Marke Gilera – ehemals mit viel glänzendem Weltmeister-Ruhm bedacht – gehört schon seit geraumer Zeit zum Piaggio/Vespa-Konzern und baut heute nur noch Kleinkraftträder und ein wunderschönes Viertaktmotorrad mit 125 bzw. 150 cm³.

Nicht ganz so gelungen wie der größere Viertaktbruder ist das Kleinkrafttrad. Der vom hohen Lenker zu aufrechter Sitzposition gezwungene Fahrer verspürt wenig Komfort, ist doch die Federung noch straffer ausgelegt als beim nebenstehenden Garelli-Modell, auch sind hier die Federbeine nicht verstellbar. Aber als Plus finden wir die Soziusrasten an gesonderten Auslegern.

Der Motor ist vom Ansaugeräusch her nicht zu überhören; vom Schaltfuß verlangt er einige Gewöhnung; der erste Gang liegt nämlich oben, die übrigen vier unten.

Der ungünstig geformte Kickstarter drückt auf den Knöchel des rechten Fußes, und bei einer eventuellen Beschädigung der Lenkerpartie entstehen hohe Kosten, da die Hebelbefestigungen am Lenker angeschweißt (und deshalb auch nicht individuell verstellbar) sind. Mit nur 7,6 Liter Fassungsvermögen hat die Gilera den kleinsten Tank, der Kraftstoffhahn liegt sehr schlecht erreichbar neben dem linken Rahmenrohr. Die Kettenabdeckung ist italienisch grazil, aber mäßig, die Schalter sind es ebenfalls, und auch das kleine Funzellämpchen vorn macht nicht viel her.

Die Straßenlage wurde, bis auf die Härte der Federung, als durchaus gut empfunden, mit den Bremsen waren wir allerdings nicht recht glücklich.

Die deutsche Niederlassung hat das Modell inzwischen aus dem Verkaufsprogramm genommen. Es wäre aber recht sehr zu hoffen, daß gerade von Deutschland auf das traditionsreiche italienische Herstellerwerk eine genügend starke Initiative zur Schaffung eines neuen Kleinkrafttradmodells zukäme.

Hercules K 50 RL



Das bei uns meistverkaufte Kleinkraftrad heißt Hercules. Als übriggebliebener Vertreter der Vorderradschwinge bietet die Hercules besonders viel Fahrkomfort; selbst auf sehr schlechten Strecken kommt kein Stoß in den Lenker durch. Dafür allerdings wird die Federung beim Betätigen der Bremse steif, denn die Bremsankerplatte stützt sich gegen den Schwingenarm ab, und die Maschine kommt dann vorn hoch. Man sollte, wie früher bei verschiedenen Schwinggabeln, einen gesonderten Zuganker zum Gabel-Hauptrohr legen – das unangenehme Aufrichten beim Bremsen wäre verschwunden. Im Standard-Zentralrohrrahmen (wie er in annähernd gleicher Art auch bei Starflite und KTM verwendet wird), dessen Unterzüge funktionslos angeschraubt sind, hängt der hunderttausendfach bewährte Sachs 50 S-Motor in der Ausführung „A“ (für Aluminiumzylinder); das Sparmodell von Hercules mit Telegabel hat ebenfalls einen Sachs-Motor mit allerdings „nur“ 5,8 PS (kostet dafür aber über 500 Mark weniger als die hier getestete RL-Ausführung). In Finish und Verarbeitung steht die Hercules mit an der Spitze des Angebots. Die gut gepolsterte Sitzbank und der praxisgerecht geformte Lenker machen selbst lange Touren nicht zur Tortur. Das Zubehörangebot ist gut sortiert.

Lieblos gemacht und nicht gut ablesbar ist das „Instrumenten-Brett“ mit den kaum sichtbaren Kontrollampen, die Lenkarmaturen fanden bei den Testfahrern durchweg kaum Gefallen – von den hakenähnlichen Hebeln wird eine einzige Griffstellung diktiert.

Mit den Schaltern wurden wir ebenfalls nicht recht „warm“ – man sollte sich bei der praxisgerechten Gestaltung solcher Dinge mehr an japanischem Design orientieren oder vielleicht sogar mal die Hand als Maßstab nehmen. Wir meinen zur Hercules: Ein dem hohen deutschen Kleinkraftrad-Standard entsprechendes Modell.

Honda SS 50



Als größter Motorradhersteller der Welt ist Honda auf dem Sektor Straßenmodelle auf Viertakter eingeschworen und machte auch mit der SS 50 keine Ausnahme.

Mit knapp 1500 Mark Anschaffungspreis war die SS 50 die „Preisgünstigste“. Ihre 5,1 PS produziert sie auf angenehme Art und Weise – wie es sich für einen Viertakter gehört. Die von Honda gewohnten hohen Drehzahlen – bei Überholmanövern bis an die 12 000/min! – stören weder den Fahrer noch die Umwelt; und trotz der geringsten Papierleistung gehört die Honda nicht zu den lahmen Gäulen. Alles an der SS 50 ist Honda-like. Die Sitzposition ist sehr gut. Das Getriebe läßt sich mit der Schaltwippe butterweich und mit sehr kurzen Wegen schalten, auf den ersten Tritt sprang der kleine Motor knurrend an – nur die Warmlaufphase bis zur guten Gasannahme ist naturgemäß etwas länger als bei den Zweitaktern.

Daß die Soziusrasten nicht klappbar sind, stört schon beim Antreten, man kommt mit dem Trittfuß kaum an der Raste vorbei.

Das Fehlen eines Drehzahlmessers wurde kaum als lästig empfunden – wenn „nichts mehr ging“, wurde einfach geschaltet.

Tachometer, Schalter und Hebel ernten sehr viel Sympathie; zwei Spiegel gehören zur Serienausstattung.

Störend sind die kurzen Inspektionsintervalle (bei den „kleinen“ Inspektionen braucht allerdings nur das Motorenöl gewechselt zu werden). Doch die knapp fünf Mark für den dreiviertel Liter Öl fallen bei den Betriebskosten kaum ins Gewicht, zumal der Verbrauch der Honda mit rund 2,5 Liter Kraftstoff auf hundert Kilometer der absolut geringste der ganzen Rasselbande war.

Einen generellen Fehler hat die SS 50: sie wird nicht mehr gebaut. Wir meinen: Wenn eine neue Fünziger von Honda kommt, wird sie sicher noch besser sein. Man merkt, daß die SS 50 aus einer richtigen Motorradfabrik stammt.

Kreidler Florett RS



Kreidlers Florett wird in der Urform mit dem liegenden Zylinder und dem Preßstahl-Schalenrahmen schon seit 1957 mit Erfolg gebaut. Der heutige Fünfgangmotor mit der nikasilbeschichteten Zylinderlaufbahn dient im Rennsport als beliebtestes Basistriebwerk in der „Schnapsglas-Klasse“, benimmt sich aber auf der Straße nahezu tourenmäßig. Der Motor springt sozusagen schon „beim scharfen Hinsehen“ an, nimmt sofort Gas an und ist auch in der Getriebeübersetzung so ausgelegt, daß Sozusbetrieb problemlos verkraftet wird. Störend empfunden wurden die recht langen Schaltwege, der ungünstig geformte, nicht schwenkbare Kickstarter, auch liegt der Kerzenstecker naturgemäß vorn und ist damit wasseranfällig. Die Sitzposition ist sehr gut, mit dem wahlweise erhältlichen Flachlenker ist sie noch besser – der gebogene Stummellenker sagt nicht jedem zu.

Auch hier die lieblosen Instrumente und Hebel. Besser ist der große Tank mit 12,5 Litern Inhalt (bei 2,5 Liter Reserve); es passen dann nach dem Umschalten zehn Liter Kraftstoff plus dem nötigen Motoröl hinein – wahlweiser Betrieb von 1:25- oder 1:50-Mischung ist erlaubt. Nicht gefallen konnte die Befestigung des Blinkergestänges, dessen Enden zusammengedrückt und am Lampentopf bzw. am Rücklichtgehäuse angeschraubt sind. Ungünstig erscheint uns, daß die Gabelstandrohre mit der unteren Gabelbrücke fest verbunden sind, so daß bei Beschädigung eines Gabelringes die Gabel komplett erneuert werden muß.

Der geschlossene Kunststoff-Kettenkasten ist vorbildlich, nur darf man die darin ihre harte Arbeit verrichtende Kette nicht vergessen und muß sie ab und zu pflegen.

Wir meinen: Ein durch und durch ausgereiftes, urdeutsches Kleinkraftrad an der oberen Preisgrenze. Aber schließlich waren es ja auch die Kreidler-Leute, die als erste die Chancen der Kleinkraftrad-Konzeption erkannten.

KTM Comet 50 RS



Das bei seinen Straßenmodellen ebenfalls Sachs Motoren verwendende österreichische KTM-Werk stellte die progressivste Schöpfung auf die Räder (die im Niederdruckgußverfahren aus Magnesium gefertigt sind). Allerdings sind sie nicht sonderlich gut lackiert; was sie bei Streusalzeinfluß an Blüten produzieren, wissen wir noch nicht.

Im flotten Aussehen schlägt die KTM ihre gesamte Konkurrenz um Längen, gehört aber im Gewicht wie im Preis zur Oberklasse.

Das Gewicht kommt nicht von ungefähr. Die sehr schönen Handhebel und Schalter halten jedem Vergleich mit japanischen Produkten stand, der Zündschlüssel hat einen richtigen Bart, besteht also nicht aus einem zusammengedrückten „Nagel mit Profil“; leider sind die Standard-Instrumente den Schaltern nicht ebenbürtig. Sehr praktisch das Werkzeugfach in der Tankoberseite, leider kostet es ein bißchen Tank-Fassungsvermögen — die 9,5 Liter sind ohnedies etwas praxisfremd. Die beiden Scheibenbremsen ließen sich wunderbar dosieren; der hintere Hauptzylinder weist allerdings einen gravierenden Schönheitsfehler auf: der Verbindungsschlauch zum Bremsflüssigkeitsbehälter ist mit dem Hauptbremszylinder durch ein Plastikrohr verbunden, das sich in gefährlicher Nähe des Fahrerfußes befindet und leicht abgetreten werden kann.

Fahrwerksseitig benimmt sich die KTM sehr gut. Die Ceriani-Gabel ist ein Gedicht; die hinteren Federbeine sind Klassendurchschnitt. Weniger gefiel uns die Soziusrasten-Klappung, die nur unter ca. 45 Grad ausgeführt werden kann und damit witzlos ist; der Kettenkasten ist nur ein dürftiges Abdeckblech, das dürfte eigentlich einem Werk, das weiß, wie ein Kettenkasten gestaltet sein sollte, nicht passieren.

Wir meinen: Eine sehr schöne Fünfräder — zu einem freilich stolzen Preis.

Maico MD 50



Die „kleine schwäbische Schmiede“ baut den einzigen Drehschiebermotor dieser Klasse, der sich jedoch innerhalb der Serienstreuung in der Leistung nicht so benahm wie andere bekannte Maico MD-50-Triebwerke; besonders bei Soziusbetrieb hing man andauernd zwischen dem vierten und dem fünften Gang, der sechste konnte nur solo und bei günstigem Wind ausgenutzt werden. Durch die urige Konstruktion, die man schwerlich als schön bezeichnen kann, sollte man sich nicht täuschen lassen: Die Maico zeigte mit Abstand das beste Fahrverhalten! Den 12 Litern Tankkapazität, dem gelungenen Kettenschutz, den Auslegern für die Soziusrasten und den schönen Hebeln stehen der eng gerasterte Drehzahlmesser gegenüber (auf dem der Testmaschine war das KTM-Zeichen eingepreßt!) und ein Winz-Schalterchen für das Licht.

Der Motor entwickelt seine Pferdestärken mit dem Maico-üblichen, pfeifenden Drehschiebergeräusch; das Getriebe läßt sich etwas hakelig, aber nicht unsympathisch schalten.

Der Motor kann mit Mischung 1:100 betrieben werden — allerdings nur mit dem von Maico freigegebenen Spezialöl. Mit anderen Ölen muß 1:25 bis 1:30 gefahren werden; die (auch schon umweltfreundliche) 1:50-Mischung darf mit folgenden freigegebenen Ölen zurechtgemischt werden: Castrol Super TT, Mobiloil MEC und Sachs-Öl.

Die beiden Trommelbremsen zeigten sich ebenfalls von ihrer besten Seite, sie waren sehr gut dosierbar, in der Wirkung ausgezeichnet und vor allem frei von Fadingneigung.

Das Drehschieber-Triebwerk gehörte mit zu den sparsamsten Futterverwertern, nur wenig mehr als drei Liter liefen auf hundert Kilometer durch den 20er Bing-Vergaser. Wir meinen: Ein Fahrzeug für Spezialisten.

Puch M 50 Jet



Puchs M 50 Jet war — solo und mit Soziusbelastung — deutlich schneller, als der Prospekt-Motorleistung entsprochen hätte. So mußten wir vermuten, ein nicht ganz serienmäßiges Exemplar dieses zweiten Kleinkraftradmodells aus Österreich bekommen zu haben.

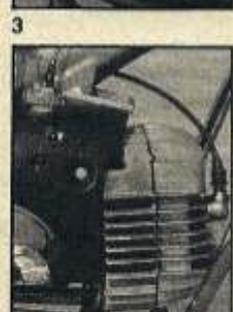
Die Maschine lief allerdings nur so lange im Testbetrieb, bis der zu lange Keil der Kickstarterbefestigung den Gehäusedeckel durchgewetzt hatte und ein kleines Loch im Gehäusedeckel war.

Als einziges Modell hat die Puch einen Ausgleichsschlauch als Verbindung der beiden Tankhälften (bei den meisten Modellen läuft die Seite ohne Hahn wegen der Tunnelausbuchung nicht ganz leer!) und (als eines der wenigen) dreifach verstellbare Federbeine. Wie die KTM hat auch die Puch eine gute Kettenspann-Einrichtung — motorradmäßig —, weil doppelt und nicht einfach und damit zum Verbiegen neigend.

Sitzposition und Straßenlage sind gut, man wünscht als Tourenfahrer nur einen anderen Lenker, der eine etwas aufrechtere Sitzposition gestattet. Auch hier Soziusrasten an der Schwinge, die Standard-VDO-Instrumente in alter Ausführung, aber mit demselben effektiven Ablesedurchmesser wie die neuen „Wasseruhren“.

Auch bei der Puch ist die Kette zum Reifen hin abgedeckt, nur müßte das Blech 20 Millimeter länger sein, um besser schützen zu können.

Sehr gut gefiel das vordere Schutzblech mit der kleinen, aber wirksamen Zusatzhülse. Weniger akzeptabel der nur 8,5 Liter fassende Tank, der mit Mischung 1:50 befüllt wird. Die sehr leichtgängige Kupplung gefiel allgemein, ein umfangreiches Zubehörangebot rundet das positive Gesamtbild ab. Wir meinen: Eine auf den Markt drängende, gefährlich kräftige Konkurrenz!



- 1) Garelli
- 2) Gilera
- 3) Hercules
- 4) Honda
- 5) Kreidler
- 6) KTM
- 7) Malco
- 8) Puch
- 9) Starlite
- 10) Yamaha
- 11) Zündapp

Maschine	Garelli 50 RSC	Gilera 50 RS Touring	Hercules K 50 RL
Motor			
Bauart	Einzylinder-Zweitakt	Einzylinder-Zweitakt	Einzylinder-Zweitakt
Bohrung x Hub in Millimeter	40 x 39,5	38,4 x 40	38 x 44
Hubraum eff. in Kubikzentimeter	49,6	49,8	49
Verdichtung	12,5	12,5	11
Nennleistung in DIN-PS bei 1/min	6,51/9000	6,2/7750	6,25/8000
Drehmoment in mkg bei 1/min	0,51/8500	k. A.	0,59/7700
Schmierung	1 : 25	1 : 25	1 : 25
Vergaserdurchlaß/Marke	22/Dellorto	18/Dellorto	19/Bing
Zündung	Kontaktlos	Kontaktlos	Kontaktlos
Gangzahl/Getriebebauart	5/Ziehkeil	5/Ziehkeil	5/Ziehkeil
Fahrwerk			
Rahmenbauart	Doppelrohr	Doppelrohr	Zentralrohr-rahmen
Federung vorn/hinten	Tele/Schwinge	Tele/Schwinge	Schwinge/Schwinge
Federweg vorn/hinten	105/65 mm	k. A.	125/95
Radstand in Millimeter	1220	1175	1180
Lenkwinkel	63°	k. A.	62°
Nachlauf	130 mm	k. A.	89 mm
Bereifung vorn	2,50-19	2,50-17	2,75-17
Bereifung hinten	2,50-19	2,75-17	2,75-17
Bremse vorn/Betätigung/∅ in Millimeter	Trommel/Seilzug/160	Trommel/Seilzug/104	Trommel/Seilzug/140
Bremse hinten/Betätigung/∅ in Millimeter	Trommel/Gestänge/140	Trommel/Gestänge/104	Trommel/Gestänge/140
Gewicht vollgetankt mit Werkzeug und Öl	83 kg	78 kg	81 kg
Tankinhalt/Reserve	9,6/1,2	7,6/2,0	12,6/2
Zulässiges Gesamtgewicht	240 kg	230 kg	245 kg
Meßwerte			
Beschleunigung 0 - 40 km/h	4,7 s	5,8 s	4,0 s
0 - 60 km/h	10,0 s	10,3 s	8,3 s
0 - 70 km/h	14,5 s	17,8 s	12,5 s
Höchstgeschwindigkeit mit zwei Personen	74,1 km/h	68,5 km/h	75,9 km/h
solo aufrecht sitzend	81,4 km/h	77,6 km/h	83,3 km/h
solo langliegend	84,9 km/h	80,4 km/h	94,2 km/h
Verbrauch auf 100 km			
Autobahn, Schnitt ca. 70 km/h	3,9 L	3,4 L	4,1 L
Landstraße, Schnitt ca. 60 km/h	3,5 L	3,1 L	3,7 L
Wartung			
Inspektion alle	2000 km	4000 km	3000 km
Erhältliches Zubehör ab Werk			
Packtaschen	-	-	-
Hochlenker	-	ja	ja
Flachlenker	-	ja	-
Sturzbügel	-	-	ja
Chromtank	-	-	-
Gepäckträger	-	-	ja
Beinschild	-	-	ja
Zur Serienausstattung gehören			
Blinkanlage	ja	-	ja
Drehzahlmesser	ja	ja	ja
Gepäckträger	-	-	-
Instrumentenbeleuchtung	ja	ja	-
Soziusfußrasten klappbar	ja	ja	ja
Soziusfußrasten an gesondertem Ausleger	-	ja	-
Federbein-Verstellung	-	-	-
Werk bzw. Importeur für Deutschland	Neckermann Versand KGaA; Postfach 6000 Frankfurt/M., Sachgebiet 571	Vespa GmbH; Postfach 10 25 67 8900 Augsburg 1	Nürnberger Hercules Werke GmbH, Nopitschstr. 70, 8500 Nürnberg
Preis ab Werk bzw. Importeur in DM	1998,-	1725,-	2735,-

Honda SS 50	Kreidler Florett RSL	KTM Comet GP 50 RS	Maico MD 50	Puch M 50 Jet	Starlite GTS	Yamaha RD 50 DX	Zündapp KS 50 WC
Einzyli- Viertakt ohc	Einzyli- Zweitakt	Einzyli- Zweitakt	Einzyli- Zweitakt-Drehschieber	Einzyli- Zweitakt	Einzyli- Zweitakt	Einzyli- Zweitakt, Membraneinlaß	Einzyli- Zweitakt wassergekühlt
39 x 41	40 x 39,7	38 x 44	38 x 44	40 x 39,7	38 x 44	40 x 39,7	39 x 41,8
49	49,9	49	49	49,9	49	49,9	49,9
9,5	11	11	11,2	11	10	6,4	11
5,1/9960	6,25/8500	6,25/8000	6,3/8000	6,25/8500	6,25/8000	6,26/8325	6,25/8400
0,367/10 500	0,58/7500	0,59/7700	0,58/7800	0,55/8250	0,58/7500	0,54/8025	0,56/8400
Naßsumpf	1 : 25 oder 1 : 50	1 : 25	1 : 100	1 : 50	1 : 25	Pumpe/Frischöl	1 : 50
18/Keihin	20/Bing	19/Bing	20/Bing	20/Bing	19/Bing	20/Mikuni	19/Bing
Kontaktgesteuert	Kontaktlos	Kontaktlos	Kontaktgesteuert	Kontaktlos	Kontaktlos	Kontaktgesteuert	Kontaktlos
5/Klauen- geschaltet	5/Hakenklippen	5/Ziehkeil	6/Ziehkeil	6/Klauen- geschaltet	5/Ziehkeil	5/Klauen- geschaltet	5/Ziehkeil
Preßstahl	Preßstahl	Zentralrohr- rahmen	Doppelrohr	Einrohr-Oberzug	Zentral- rohrrahmen	Doppelrohr- rahmen	Druckguß- Zentralrohr
Tele/Schwinge	Tele/Schwinge	Tele/Schwinge	Tele/Schwinge	Tele/Schwinge	Tele/Schwinge	Tele/Schwinge	Tele/Schwinge
k. A./k. A.	110/95	140/92	110/80 mm	110/100	100/65		120/94
1165	1215	1230	1250	1240	1160	1185	1250
64°	64°	62°	62°	62°	65°	62°	k. A.
68 mm	80 mm	80 mm	65 mm	88 mm	60 mm	85 mm	80 mm
2,75-17	2,75-17	2,50-17	2,50-16	2,50-17	2,75-17	2,50-17	2,75-17
2,75-17	2,75-17	2,50-17	3,00-16	3,00-17	2,75-17	2,75-17	2,75-17
Trommel/Seilzug/ 110	Trommel/Seilzug/ 160	Scheibe/Hydraulik	Trommel/Seilzug/ 136	Trommel/Seilzug/ 140	Trommel/Seilzug/ 140	Scheibe/Hydraulik	Trommel/Seilzug/ 140
Trommel/ Gestänge/110	Trommel/Seilzug/ 160	Scheibe/Hydraulik	Trommel/Seilzug/ 136	Trommel/Seilzug/ 140	Trommel/ Gestänge /140	Trommel/ Gestänge/110	Trommel/ Gestänge/140
68 kg	91 kg	92	75 kg	91 kg	89 kg	89 kg	94 kg
7,0/3,2	12,4/2,5	9,5/1,3	12,0/1,1	8,5/1,8	9,4/1,5	7,8/1,2	10,5/2,7
230 kg	245 kg	270 kg	240 kg	260 kg	240 kg	260 kg	255 kg
5,8 s	3,9 s	4,5 s	4,3 s	3,5 s	3,9 s	4,7 s	4,2 s
11,6 s	8,5 s	9,0 s	10,5 s	7,9 s	8,5 s	9,5 s	9,0 s
16,3 s	12,0 s	12,8 s	18,0 s	11,7 s	12,6 s	14,5 s	13,6 s
66,2 km/h	80,0 km/h	73,6 km/h	71,4 km/h	85,3 km/h	79,7 km/h	77,3 km/h	72,9 km/h
79,8 km/h	89,6 km/h	82,6 km/h	85,4 km/h	92,8 km/h	85,4 km/h	81,9 km/h	84,5 km/h
88,9 km/h	94,2 km/h	87,8 km/h	90,1 km/h	100,6 km/h	89,6 km/h	91,9 km/h	89,6 km/h
2,6 L	3,5 L	4,8 L	3,3 L	3,8 L	4,0 L	3,9 L	4,1 L
2,2 L	3,2 L	4,2 L	3,1 L	3,2 L	3,4 L	3,4 L	3,5 L
1500 km	3000 km	5000 km	3000 km	1500 km	3000 km	3000 km	2000 km
—	—	—	—	—	—	—	ja
—	ja	—	—	—	—	—	—
—	ja	—	—	—	ja	ja	—
—	ja	—	—	ja	—	—	—
—	ja	—	ja	—	—	—	—
—	ja	—	ja	ja	ja	ja	ja
—	ja	—	ja	ja	—	—	—
—	—	—	ja	—	—	—	—
—	—	—	—	ja	—	—	—
—	ja	ja	—	ja	ja	ja	ja
—	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
—	ja	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
European Honda Motor Trading GmbH, Spreng- linger Landstraße 166, 605 Offen- bach/Main	Kreidler Werke GmbH, Postfach 8, 7014 Kornwest- heim	Deutsche KTM Vertriebsgesell- schaft 8265 Sim- bach/Inn	Maico Fahrzeug- fabrik GmbH, 7403 Ammer- buch 2/Pfäffingen	Deutsche Steyr Daimler Puch GmbH, Postfach 140, 8228 Frei- lassing	Viha Trading GmbH, Widders- dorferstr. 236-240, 5000 Köln 30	Mitsui Maschinen GmbH, Grünstr. 44, 4006 Meer- busch	Zündapp-Werke GmbH, Anzinger- str. 1-3, 8000 München 80
1478,—	2886,—	2960,—	2410,—	2824,—	2375,—	2300,—	2978,—

Starflite GTS



In Holland wird unter Verwendung von Zulieferteilen die Starflite gefertigt, die hierzulande von Karstadt vertrieben wird.

Preislich liegt sie genau in der Mitte, was eigentlich auch ihren Fähigkeiten entspricht. Die Starflite hat vorn eine der berühmten Marzocchi-Gabeln in italienisch straffer Abstimmung und hinten durchschnittliche Sebac-Federbeine, die ihr eine gute Straßenlage verleihen.

Die Trommelbremsen rubbelten und waren nicht besonders gut zu dosieren, außerdem hängt der hintere Stopplichtscharter zu sehr im Freien und ist damit anfällig gegen Wasser. Hebel, Schalterwerk und Instrumentenbrett sind von den meisten anderen Fünfigern her bekannt und schon zur Genüge bemängelt worden. Bei der Starflite kommen noch die überaus harten Griffe hinzu.

Der Tankinhalt mit 9,4 Liter ist um 2 Liter zu gering, außerdem war bei der Testmaschine der Tankverschluß nicht dicht und die Sitzbank eine Spur zu hart.

In puncto Finish könnte man noch an den beiden Seitendeckeln für Werkzeug und Filter-Behälter etwas tun, sie sind nicht ganz wasserdicht und konservieren auch eingedrungene Feuchtigkeit mehr, als dem Besitzer lieb sein kann. Der Kettenschutz ist italienischdürftig, aber die Verarbeitungsqualität insgesamt durchaus befriedigend.

Übrigens haben alle Sachs-Motoren dieser Testreihe die kontaktlose Motoplat-Zündanlage, die uns nicht enttäuschte.

Wir meinen: Ein gerade noch preiswürdiges Angebot.

Yamaha RD 50 DX



Der Name ist von unzähligen Rennerefolgen bekannt, die mit den hubraumstärkeren Schwestern erzielt wurden. Beim Ansehen der Maschine merkt man: Sie ist in einer richtigen Motorradfirma entstanden. Davon zeugen nicht nur die gelungenen Instrumente, Schalter und Hebel, auch die motorradmäßig schöne und elegante Linienführung ist sehr ansprechend. Nur der Lenker paßt wegen seiner Überbreite und der ungünstigen Formgebung der Lenkerenden nicht dazu, aber es gibt einen kurzen, geraden Lenker im Zubehörangebot. Dieser Lenker ist das einzige Sonderwunsch-Teil: wie die anderen ausländischen Marken kann auch Yamaha im Zubehörangebot ab Werk nicht mithalten. Doch sie bietet ausgereifte Technik mit einer wirkungsvollen Scheibenbremse vorn und mit dem membran-gesteuerten Einlaß, der die Füllung im unteren Drehbereich verbessern soll – es aber leider nicht recht überzeugend vermag.

Eine separate Ölpumpe liefert dem Motor das Schmieröl, das ausschließlich spezielles Zweitaktöl sein sollte, in wohl dosierten Mengen in den Einlaßkanal. Der Öltank faßt 1,3 Liter, was für über 1000 Kilometer Fahrstrecke ausreicht.

Leider ist die Kette nur mäßig abgedeckt; Fußbremshebel und Fußrastenausleger sind unter dem Auspuffrohr durchgeführt, was bei Belastung mit zwei Personen und scharfer Kurvenfahrt zum Aufsetzen führen kann.

Der Motorlauf ist ruhig und gleichmäßig, das Getriebe hat kurze Schaltwege und läßt sich mit dem kurzen Schalthebel exakt und leicht schalten. Auf welliger Fahrbahn kam das Hinterrad leicht ins Tanzen, was jedoch weder die Fahrsicherheit noch den guten Komfort beeinträchtigte.

Wir meinen: Ein echtes kleines Motorrad zu einem akzeptablen Preis.

Zündapp KS 50 WC



Mit seinem Modell mit wassergekühltem Zylinder hat Zündapp ins Schwarze getroffen. Nicht so sehr mit der Leistung (die laut Prospekt auch 6,25 PS beträgt), als vielmehr mit der durch den Wassermantel erzielten Geräuschkürzung. Das Kühlsystem arbeitet nach dem Thermosyphon-Umlaufprinzip, also ohne mechanische oder elektrische Pumpe. Am Motor waren eigentlich nur die langen Schaltwege des Getriebes störend und die ungenügende Kettenabdeckung – Zündapp müßte aufgrund der Geländeerfahrung eigentlich wissen, wie man eine Kette wirkungsvoll schützt.

Das Fahrwerk ist etwas ungewohnt, es besteht aus einem Leichtmetall-Druckguß-Heckteil, in das das Rückgratrohr mit dem Lenkkopf integriert ist.

Auch hier wieder – mittlerweile ist das ein typisches deutsches Kleinkraftfahrzeug-Merkmal – eine sehr gute Sitzposition und viel Fahrkomfort. Die Telegabel arbeitete federungs- und dämpfungs-technisch einwandfrei.

Leider sind bei der Zündapp die Soziusrasten an der Schwinge befestigt, Allerweltsinstrumente und Hebel angebaut und die Tankkapazität auf 10,5 Liter beschränkt. Wer meint, wir ritten zu sehr auf dem Tankinhalt herum, der soll sich einmal fragen, ob er gern das Motorenöl verschenkt, das bei sieben oder acht Litern Benzin, die so gerade eben in den Tank hineingehen, übrig bleibt?

Mit 94 kg Gesamtgewicht ist die Zündapp die schwerste und mit nur zweiundzwanzig Mark unter dreitausend auch die teuerste des Klassenangebots. Wir meinen dennoch: Mit der Wasserkühlung ist Zündapp genau auf dem richtigen Weg.

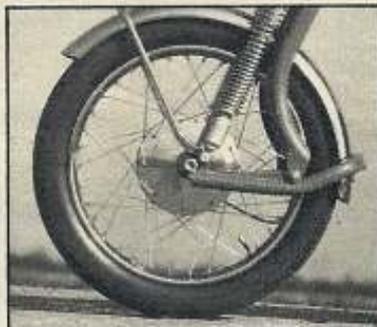
Der feine Unterschied

Die heutigen Kleinkrafträder unterscheiden sich bei oberflächlicher Betrachtung nur wenig voneinander. Das Vorderrad ist meist in einer Telegabel gehalten, das Hinterrad wird generell von einer Langschwinge geführt, die sich gegen hydraulisch gedämpfte Federbeine abstützt.

Die heutige Technik der Telegabeln wird auch von allen Herstellern nahezu perfekt beherrscht, die eigene Gabelkonstruktionen anbieten. Kreidler und Zündapp haben Eigenentwicklungen, die den ausländischen Zubehörfabriken nicht nachstehen. Die verschiedentlich verwendete Marzocchi-Gabel ist sportlich straff abgestimmt, was sich zuweilen, besonders bei plötzlichen Bodenunebenheiten, in einem bis zum Lenker durchkommenden Schlag bemerkbar macht.

Absolute Spitzenklasse ist die in der KTM eingebaute Ceriani-Gabel. Federungs- wie dämpfungstechnisch macht ihr so leicht keiner etwas vor.

Federungsmäßig war die Langschwinge der Hercules am angenehmsten, der Fahrkomfort war auf allen Straßen



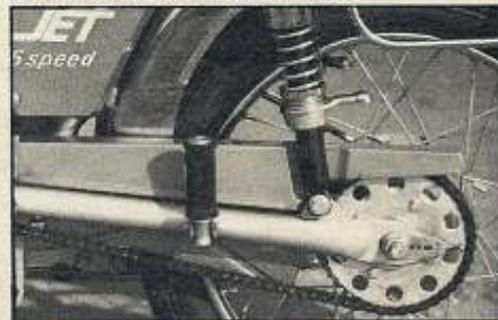
Langschwinge der Hercules



Beste Bremse vorn – Yamaha



Scheibenbremse hinten – KTM



Kette gegen den Reifen abgedeckt – Puch

»Starflite« die flotten Flitzer von KARSTADT



Bei KARSTADT finden Sie das gesamte, umfangreiche Starflite-Programm. Mofas... Mopeds... Mokicks. Und jetzt auch das neue Kleinkraftrad »GTS electronic« – eine optimale Verbindung von Technik und Wirtschaftlichkeit. Starflite fahren – und die Freude wächst mit jedem Kilometer.

Starflite GTS electronic

Komplett und fahrbereit

Ein Sprinter mit besonderem Temperament.

- Fichtel-&-Sachs-Motor (6,25 PS)
- elektronische Zündanlage
- 5-Gang-Fußschaltung
- hochwertige »Magura«-Armaturen
- öhydraulische »Marzocchi«-Telegabel
- Innenbacken-Vollbremsen (vorn 160 mm Ø)
- »Teodur-DM«-Kunstharz-Beschichtung

nur
2375,-

Übrigens: Wir verkaufen nicht nur die »Flotten Flitzer« – wir bieten auch den umfassenden Service dazu.



Wünschen Sie mehr Informationen über das Starflite-Programm? Bitte ausführlichen Prospekt anfordern bei KARSTADT Zentraleinkauf 55, Theodor-Althoff-Straße 2, 4300 Essen 1



KARSTADT

hervorragend. Nur das unangenehme Aufstellen beim Bremsen mit der Vorderradbremse ist konstruktionsbedingt, könnte aber durch günstigere Anbringung des Bremswiderlagers beseitigt werden.

Zwei Hersteller bieten schon Scheibenbremsanlagen an: KTM und Yamaha. Während Yamaha in der glücklichen



Saubere Getrenntschmierung – Yamaha



Vollkapselung der Kette – Kreidler



Beste Instrumente – Yamaha

Lage ist, eine perfekte Zubehörindustrie im Lande zu haben, weshalb in der RD 50 DX eine Scheibenbremse steckt, die keinen Vergleich zu scheuen braucht, griff KTM auf die italienische Brembo zurück, die zwar der Yamaha-Anlage in der Funktion nicht nachsteht,



Einzigiger Viertakter ist die Honda



Wassergekühlt und leise – Zündapp



Sehr gute Teilkapselung – Maico



„Wasseruhren“ – Kreidler

jedoch noch einiges Fertigungsfinish vermissen läßt. Da sind so unschöne Kleinigkeiten wie der Verbindungsschlauch vom hinteren Hauptbremszylinder zum Vorratsbehälter, die auf der typischen Italienischen Konstruktionsmentalität beruhen: Hauptsache, es funktioniert.

Verstellbare Federbeine findet man bisher kaum bei den Kleinkraftträdern. Nur die Puch und die Garelli haben eine verstellbare Federbasis am Federbein; bei der Puch ist es perfekter, weil mit günstigem Handhebel ausgestattet, als bei der Garelli, die nur ein zwar sicher gutgemeintes, aber zu kleines Finger-Griffstück aufweist.

Zwar wird die Kette eines Kleinkrafttrads nicht so stark beansprucht wie bei einem größeren Motorrad, doch ist ja auch die Abmessung dementsprechend geringer und der das Schmiermittel herauswaschende Schwall Regenwasser trifft die 50er genauso wie die größeren Maschinen.

Bei den fast perfekten Kettenkästen weiß man nicht so recht, auf welche Konstruktionslinie man sich festlegen soll: So wie bei Kreidler als Vollkapselung – oder wie bei KTM, Maico oder Puch? Bei diesen Modellen liegt die Kette besser im Blickfeld des Fahrers und ist zum Schmieren zugänglich, bei der Kreidler muß man sich eben die Mühe machen und zwei Schraubchen lösen.

Doch im Kreidler-Kasten wird die Kette leicht „vergessen“. Eine gewisse „Not-schmierung“ erhält sie allerdings immer, da meist die Wellendichtringe am Getriebeausgang nicht ganz dicht sind. Und außerdem hört man das schleifende Geräusch, wenn die Kette einer Nachspannung bedarf, weil sie am Kasten schleift – aber so weit sollte es eigentlich nicht kommen!

Eine nahezu unmögliche Geschichte und beinahe eine Zumutung sind die an

der Schwinge befestigten Soziusrasten. Bei unglücklicher Anbringung wie zum Beispiel an der Garelli oder der Kreidler (ganz hinten am unteren Federbeinauge), müssen die Soziusbeine denselben Weg zurücklegen wie das Federbein Stoß aufnimmt – das kann einer Sozia das Motorradfahren allgemein nachhaltig verderben. Wer's nicht glaubt, der soll sich mal für eine längere Tour über winklige Sträßchen hintendraufsetzen – mal sehen, wie er nach einer 600 km Non-Stop-Fahrt absteigt! Besser ist es da schon, wenn die Rasten unge-

fähr auf der Hälfte zwischen Federbeinbefestigung und Schwingendrehpunkt ihren Platz haben, naturgemäß brauchen die Beine dann nur die Hälfte der Hubbewegung mitzumachen, und Ober- zu Unterschenkel stehen in einem günstigeren Winkel.

Ein ganz leidiges Problem sind die Instrumente. VDO, bekannt und durchaus geschätzt als Zulieferer von Instrumenten, hat vor geraumer Zeit eine Kollektion für die Kleinkrafträder kreiert, die nicht im geringsten unsere Zustimmung fand. VDO bietet zwar sehr gute Autoinstrumente an, aber was da für Zweiräder entwickelt wurde, ist mehr als dürftig. Es macht den Eindruck einer Pflichtübung nach dem Motto: Hauptsache, es ist was zum Draufgucken dran!

Aber auch die beiden Italienerinnen des Tests sind in diesem Punkt nicht akzeptabel; am besten schnitten das Yamaha-Instrumentarium und der Honda-Tachometer ab, die ihren Vorbildern an den größeren Maschinen sowohl in Funktionalität als auch im Aussehen in nichts nachstehen.

Weil wir gerade bei den Bedienungselementen sind: Auch die Kippschalter aus deutscher Fertigung sind beileibe nicht das Gelbe vom Ei: man muß einfach bei der Bedienung zu viel denken. Bei den Honda, Yamaha und besonders bei den KTM-Schaltern geht alles locker und einfach, da ist der Blinkschalter klar gezeichnet und der Lichtschalter ebenfalls.

Und die Hebel: Teils werden die überwiegend angebaute Euro-Formhebel als angenehm empfunden, teils rundweg abgelehnt. Hier schnitten wieder die drei oben letztgenannten Marken am allerbesten ab, die normale Hebelformen bieten.

Bei den Motoren ist jede Bauart vertreten; bis auf den Honda-Viertakter sind es allesamt „simple“ Einzylinder-Zweitakter, wobei besonders die deutschen Fabrikate als die ausgereiftesten gelten

können. Bis auf Maico, Yamaha und Honda wird der Zündfunke kontaktlos gesteuert – man sollte den Wegfall der Kontakte aber nicht allzu hoch einschätzen! Denn: Ein defektes Kontaktpaar kann man unterwegs mit einigem bastlerischen Geschick durch ein ähnliches, wenn auch modellfremdes Teil ersetzen, falls wirklich einmal Not am Mann ist – mit einer kontaktlosen Zündanlage ist man schlichtweg aufgeschmissen. Zum Glück sind die Vertragswerkstätten der bekannten Marken, die mit der spanischen Motoplato oder der deutschen Bosch-Anlage ausgerüstet sind, dicht gestreut.

Bei der Mischungsschmierung ist man sich nicht ganz einig: 1:25 ist immer noch die Norm. An die 1:50 trauen sich die Ingenieure generell noch nicht heran – soll's doch lieber rauchen; oder sie greifen gleich mit 1:100 wie Maico in die vollen, aber nur mit dem von Maico freigegebenen Spezialöl. Yamaha löste die Aufgabe mit der Ölpumpe am elegantesten, doch diese Anordnung wird weiterhin in diesem Kreise einzig bleiben.

Schlußbetrachtung

Bei der Vielzahl der angebotenen Kleinkrafträder von 1500,- bis zu stolzen 3000,- Mark fällt es trotzdem schwer, eine generelle Kaufempfehlung zu geben. Die billigste, Honda SS 50, wird nicht mehr gebaut, obwohl sie eindeutig die wirtschaftlichste ist. Das zweitteuerste Modell, die KTM mit ihren vielen pfiffigen Kleinigkeiten, bietet so viel, daß man sich echt fragt: lohnt es sich für zwei Jahre? Diese Frage wird jeder Käufer sich ohnehin immer stellen müssen, wenn es um die Wahl eines Kleinkraftrads geht.

Deshalb ist mit folgendem Ratschlag auch bei den 50ern am besten gedient: man richte seinen Kaufentschluß nach der Qualität der nächstliegenden Werkstatt!

Text: fjs, Fotos: H. J. Mai

Das braucht Ihr Benzin jetzt.
Denn erst jetzt – und nicht schon am 1.1. – tanken Sie das neue bleiarmer Benzin.



Verhindert das gefährliche Hochgeschwindigkeitsklopfen. Sie hören die Gefahr für Ihren Motor nicht. Sie spüren erst die Schäden – und die hohen Kosten.

★ Oktan Plus erhöht die Oktanzahl bis zu 1.5 Punkte und macht Ihr Benzin wieder fit.

Es reiht sich in unser Programm bewährter Hochleistungsprodukte ein.

Unsere Produkte – wie z. B. LM oiladditiv, LM mtx '76 benzin additiv, LM Touring Motoroil – erhalten Sie beim Fachhandel und überall dort, wo es gutes Autozubehör gibt.

Wenn Sie Oktan Plus bei Ihrem Händler noch nicht finden, geben Ihnen diese Firmen Bezugsquellen an:

- 1 Berlin · AVO Autolack-Center
- 2 Hamburg · Egon von Ruville KG
- 28 Bremen · Hellmut Springer
- 33 Braunschweig · 3 Hannover · F. H. Baldamus
- 35 Kassel · Technazentra H. Riese KG
- 43 Essen · 4 Düsseldorf · 46 Dortmund · Fahrzeug- & Motorenteile GmbH & Co
- 5 Köln · 54 Koblenz · 55 Trier · H. Hess Motorteile
- 6 Frankfurt · J. Calwer
- 675 Kaiserslautern · 66 Saarbrücken · D. Steinebronn
- 7015 Korntal · 85 Nürnberg · W. Steinebronn GmbH
- 8031 Puchheim · 89 Augsburg · 791 Neu-Ulm · 839 Passau · 84 Regensburg · 82 Rosenheim · O. Schütz KG und natürlich der Hersteller

Wenn Sie mehr über unsere Produkte erfahren möchten – schreiben Sie uns.



Wir halten Autos fit.

LIQUI MOLY GMBH · Jerg-Wieland-Str. 4 · D 7900 Ulm-Lehr