



Standesgemäßes Fahrwerk, nur 132 Kilogramm vollgetankt: Die neue Kreidler ist ultrahandlich

KREIDLER SUPERMOTO 125DD

Kreidler ist wieder da. Fabrikneue Leichtkrafträder, Roller und Quads mit dem altbekannten Doppel-K-Logo sind über ein dichtes Händlernetz verfügbar – zu sensationell günstigen Preisen. Vor allem die mattschwarze Supermoto beflügelt **DAS COMEBACK DER KULTMARKE**

TEXT: MAIK SCHWARZ FOTOS: WIDDECKE, ARCHIV, WERK

Anfang der achtziger Jahre war Sense in Kornwestheim. Dort, zwischen Stuttgart und Ludwigsburg, wo lange die famosen Zweitakt-Fünfziger namens Florett gebaut worden waren. Selbst Branchenkenner waren damals überrascht, schließlich florierte das Geschäft mit Mopeds, Mokicks und Mofas durchaus. Es war die größere Firmensparte, die der Kreidler-Metallwerke, die die Fahrzeug-Abteilung mit ins Verderben riss. Nach erfolglosen Rettungsversuchen, auch von italienischer und niederländischer Seite, schien dann das endgültige Aus gekommen zu sein.

Doch die Strahlkraft der Marke war stark, nach ein paar Jahren wurden wenigstens Kreidler-Fahrräder produziert. Anfang der Neunziger erwarb der alte deutsche Fahrradhersteller Propheete mit Sitz in Rheda-Wiedenbrück die Kreidler-Markenrechte. Inzwischen ist Propheete in einem Fahrrad-Label-Sammelbecken namens Cycle Union GmbH, Oldenburg, aufgegangen. Das Kreidler-Department (www.kreidler.net) hat man jedoch in Rheda-Wiedenbrück belassen. Irgendwann besann man sich wieder auf das Potenzial der Marke und gründete einen entsprechenden Ableger, die Kreidler Europe Motor GmbH. Deren Geschäftsführer, Gerd Müller, kennt sich

mit motorisierten Zweirädern der unteren Hubraumklassen bestens aus – er hat einige Jahre für Piaggio gearbeitet. Wahrscheinlich wäre es auch ihm am liebsten gewesen, man hätte Entwicklung und Herstellung der neuen Kreidler-Motorfahrzeuge aus dem deutschen Boden gestampft. Doch das ließ sich betriebswirtschaftlich nicht vernünftig darstellen. Vor dem Hintergrund der Globalisierung lag die Lösung schnell auf der Hand: Man lässt kostengünstig in Asien fertigen. Beispielsweise bei Qingqi in Jinan, in einer der größten chinesischen Fabriken dieser Art.

Inzwischen ist klar: Für Kreidler geht die Rechnung auf. Neben „RMC“-Rollern und „Mustang“-Quads hat hierzulande vor allem die überaus attraktive, mattschwarze 125er eingeschlagen. Der Hingucker auf Deutschlands Schulhöfen heißt heute nicht Florett, sondern Supermoto. Seit kurzem mit dem Typenzusatz DD. Double Disc, was für je eine Bremscheibe vorn wie hinten steht. Mit 2199 Euro ist die Kreidler Supermoto 125 DD nachwuchsfreundlich positioniert. Sie wird über ein engmaschiges Netz aus Fahrrad-/Moped-Händlern vertrieben und legt derzeit einen regelrechten Durchmarsch in der Neuzulassungs-Statistik der Leichtkrafträder hin. Vor allem ihr und



Eine der letzten aus Stuttgart-Kornwestheim, kurz vor der Pleite: 1981er Mustang 80

der bis auf die Räder baugleichen Enduro-Variante verdankt Kreidler den großen Erfolg – vor null direkt auf fünf Prozent Marktanteil, und das in einem heiß umkämpften Umfeld. Wobei kritische Herkunftshinterfrager wissen sollten, dass von den zehn populärsten Leichtkrafträdern gar keines aus Deutschland kommt. Tragischer Neben-aspekt: Der Erfolg der Kreidler könnte den doppelt so teuren MZ-Modellen mittelfristig ganz den Garaus machen. Und die vermeintlich japanischen Konkurrenzmodelle kommen aus Thailand, Brasilien oder sonstwo her. Jedenfalls nicht aus Japan.

Umso bemerkenswerter ist der Auftritt der Kreidler Supermoto 125 DD in punkto



Hochwertig und schön anzusehen: Leichtmetall-Hochschulterfelgen mit Branding-Zierstreifen



Wieder ganz groß da: Das altbekannte Kreidler-Logo mit den gespiegelten Ks und dem Pfeil

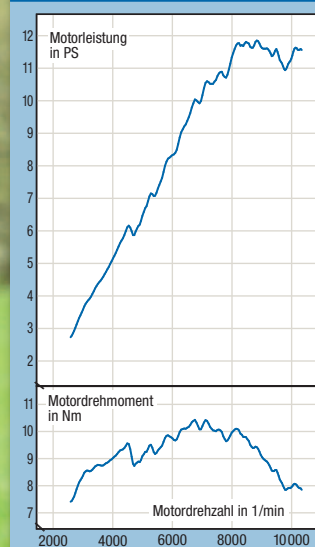


Überragende Ausstattung: Drehzahlmesser und LED-Ganganzeige, Stahlflex-Bremsleitungen



Derzeit das Top-Angebot unter den 125ern: Kreidler Supermoto DD, überragend ausgestattet für 2199 Euro

AUF DEM PRÜFSTAND



Kreidler Supermoto 125 DD:
max. 11,8 PS (8,7 kW) bei 8800/min
max. 10,5 Nm bei 6800/min

Mühsam kurbelt das Leichtkraft-Hörnchen. Der Qingqi-Nachbau einer betagten Suzuki-Konstruktion lässt von der Performance her keine zwischenzeitliche Steigerung erkennen. Durchaus tapfer und – von kleinen Verschluckern abgesehen – schön gleichmäßig röhrt der luft-gekühlte Zweiventil-Viertakter auf dem Prüfstand wie im richtigen Leben: immer unter Vollast. Ergebnis: gute zehn Newtonmeter, rund zwölf PS Spitzenleistung. Modernere Viertakt-Einzylinder holen aus 125 ccm das Leichtkraft-Limit von 15 PS.



Einem Suzuki-Triebwerk „nachempfunden“: der luftgekühlte Viertakt-Einzylindermotor

MO MEINT: Dieses Moped kommt nicht aus Kornwestheim, sondern aus China. Doch Design, Ausstattung, Performance und nicht zuletzt Preis-Leistung machen die neue Kreidler zum absoluten Top-Angebot.

Verarbeitungsqualität und Ausstattung. Bei den zwei Bremsscheiben handelt es sich gar um trendige gezackte Exemplare. Stahlflex-Bremsleitungen sind für ein Leichtkraftrad ebenfalls ungewöhnlich hochwertig. Die Liste mit teils erstaunlichen Ausstattungsdetails ist länger als bei manchem „Premium“-Motorrad: abschließbarer Tankdeckel, Werkzeugtasche, Upside down-Telegabel, Leichtmetall-Hinterradschwinge, einstellbares Federbein, Aluminium-Hochschulterfelgen, Aluminium-Motorschutz, Ölschalglass, LED-Rücklicht, weiße Blinkergräser, Cockpit mit Drehzahlmesser und digitaler Ganganzeige, vibrationsentkoppelte Sozialschaltegriffe, gezackte Edelstahl-Fußrasten, klappbare Fußhebel.

Besonders erfreulich ist, dass die prestigeträchtigen Komponenten auch ordentlich funktionieren, dass Fahrwerk und Bremsen in der Praxis überzeugen. Nicht ganz so up to date ist der luftgekühlte Viertakt-Einzylindermotor, der einer schon älteren Suzuki-Konstruktion „nachempfunden“ ist. Gestartet wird er zuverlässig elektrisch. Bis die Betriebstemperatur erreicht ist, nervt die schlechte Dosierbarkeit des Choke-Hebels, der direkt am Mikuni-Vergaser sitzt. Sekundärluftsystem und Katalysator hieven das Ganze über die Euro 3-Abgasnorm.

Zwischen 2,5 und drei Liter Sprit werden pro 100 Kilometer verfeuert. Angesichts des bauartbedingt hohen Vollgas-Anteils ist das sehr sparsam. Knapp zwölf PS kurbelt das Triebwerk sich angenehm brabbelnd aus dem Gehäuse. Nach dem Durchsteppen des eng gestuften Fünfganggetriebes sind, mit etwas Anlauf, 100 km/h drin. Modernere, flüssigkeitsgekühlte Viertakt-Einzylinder mit 15 PS legen da bis zu 20 km/h drauf. Allerdings sind zwei Drittel der Kreidler-Supermoto-Käufer 16-Jährige, die die Maschine eh' zwangsweise mit 80 km/h-Drossel ordern. Ohne Aufpreis. Für 2199 Euro. □

TECHNISCHE DATEN: KREIDLER SUPERMOTO DD

Preis: 2199 Euro (wahlweise offen oder mit 80 km/h-Drossel)
Leistung: 11,5 PS (8,5 kW) bei 9500/min, max. Drehmoment 9 Nm bei 7200/min
Motor: Viertakt-Einzylindermotor, luftgekühlt. Zwei Ventile pro Zylinder, ohc. Bohrung x Hub 57 x 48,8 mm, Hubraum 125 ccm. Mikuni-Vergaser, 22 mm. Ungeregelter Katalysator und Sekundärluftsystem. Elektrostarter. Fünfganggetriebe, Endantrieb über Dichtringkette
Fahrwerk: Stahlrohrrahmen. Vorn Upside down-Telegabel, Ø 41 mm, Federweg 178 mm. Hinten Leichtmetall-Zweiarmschwinge mit einstellbarem Monofederbein, Federweg 170 mm. Bereifung vorn 110/70-17, hinten 130/70-17. Scheibenbremse vorn, Ø 220 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 210 mm. Radstand 1405 mm. Sitzhöhe 870 mm. Tankinhalt 10,5 Liter. Gewicht vollgetankt 132 kg, zulässiges Gesamtgewicht 283 kg
Garantie und Service: Zwei Jahre Garantie. Inspektion nach 500, dann alle 5000 km oder einmal pro Jahr
Fixkosten: Steuerfrei. Versicherung Haftpflicht bei 100 Prozent Beitragsrate 40,10 Euro (Normaltarif HDI-Gerling, Regionalklasse 1), beziehungsweise zirka 560 Euro für die 80 km/h-Version
Kontakt: www.kreidler.net



INTERVIEW

Gerd Müller, Geschäftsführer der Kreidler Europe Motor GmbH, zum Comeback der deutschen Moped-Kultmarke



Jinan statt Kornwestheim: Kreidler-Produktion bei Qingqi in China

[MO] Herr Müller, seit wann gibt es Kreidler wieder, wie ist es dazu gekommen, und wer steckt dahinter?

[MÜLLER] Die Marke Kreidler wurde von unserer Unternehmensgruppe Anfang der 90er Jahre erworben. Nach Erwerb der Markenrechte wurden unter dem Markennamen Kreidler zunächst Fahrräder produziert und vertrieben. Im Jahr 1995 wurde dann ebenfalls wieder der Vertrieb von motorisierten Zweirädern und später auch von Quads und Karts mit Straßenzulassung aufgenommen.

[MO] Was – abgesehen von Markennamen, Typbezeichnungen und Logo – verbindet die Kreidler-Fahrzeuge von heute mit den Kreidler-Fahrzeugen von damals?

[MÜLLER] Der Markenname in Verbindung mit unserem bekannten Logo sowie die an frühere Modelle angelehnte Typenbezeichnungen sind natürlich die größten Gemeinsamkeiten mit den Fahrzeugen der Erfolgsmarke Kreidler von einst. Wie auch in den legendären 70er- und 80er Jahren, in denen Kreidler mehrere Jahre hintereinander zahlreiche Weltmeistertitel einfuhr, wird auch heute die Kreidler Supermoto 125 erfolgreich im Rennsport eingesetzt.

[MO] Wo und von wem werden die aktuellen Kreidler-Fahrzeuge produziert?

[MÜLLER] Unsere Motorfahrzeuge werden mehrheitlich in China und Taiwan hergestellt. Die Kreidler Supermoto 125 DD wird für uns von einem der größten Zweiradproduzenten in China, der Firma Qingqi, produziert.

[MO] Seit wann gibt es dieses Werk, wie viele Menschen arbeiten dort, und was wird dort sonst noch alles produziert?

[MÜLLER] Qingqi produziert seit 1964 mit derzeit 4300 Mitarbeitern pro Jahr zirka eine Million Zweiräder – für den lokalen Markt, aber auch für die europäischen Marken Kreidler und Peugeot.

[MO] Werden die Kreidler-Modelle anderswo auf der Welt baugleich unter anderem Namen angeboten? Wenn ja, unter welchem?

[MÜLLER] Einige Kreidler-Modelle werden in Asien unter dem Markennamen Qingqi vertrieben. Die beiden Modelle Enduro 125 DD und Supermoto 125 DD mit zwei Scheibenbremsen gibt es jedoch in Europa ausschließlich als Kreidler.

[MO] Wer zeichnet für das überaus ansprechende Design verantwortlich?

[MÜLLER] Wie bei der Technik arbeiten wir auch in Sachen Design sehr eng mit unseren Produktionspartnern in China und Taiwan zusammen. Derzeit entwickeln wir mit einem Design-Büro in Deutschland zwei völlig neue Rollermodelle, die auf der diesjährigen Internot in Köln der Öffentlichkeit vorgestellt werden.

[MO] Wie werden die neuen Kreidler-Mopeds, speziell die 125er

Supermoto und Enduro, auf dem deutschen Markt angenommen? Sind Sie mit der Geschäftsentwicklung zufrieden?

[MÜLLER] Unsere beiden Leichtkraftmäder – und hier insbesondere die Supermoto 125 DD – sind auf dem deutschen Markt aber auch in anderen europäischen Ländern mit sehr großem Erfolg angenommen worden. Die aktuellen Zulassungszahlen belegen dies deutlich. Folglich sind wir mit dieser Entwicklung sehr zufrieden, sehen aber weiterhin noch Entwicklungspotenzial.

[MO] Und wie sehen Ihre Zukunftspläne aus, was darf man von Kreidler noch alles erwarten?

[MÜLLER] Wir arbeiten derzeit an zahlreichen neuen Produkten im Segment der Motorroller wie auch an einer 250 ccm-Version der Supermoto DD. Dadurch wird die Modellpalette 2009 weiter an Umfang und Attraktivität zulegen und uns auf dem Weg, der Traditionsmarke Kreidler zu altem Glanz zu verhelfen, weiter nach vorne bringen.

[MO] Herr Müller, vielen Dank für das Gespräch.

Kreidler-Roller:
RMC-G 125, Viertakt-Einzylindermotor, 8,4 PS, 1599 Euro. Als Zweitakt-50er ab 1249 Euro



Kreidler-Enduro: Typ 125 DD, bis auf die Räder baugleich mit der Supermoto, 2199 Euro



Kreidler-Quad:
Mustang 250, Viertakt-Zweizylindermotor, 18 PS, 3699 Euro. Als Zweitakt-50er für 1699 Euro

