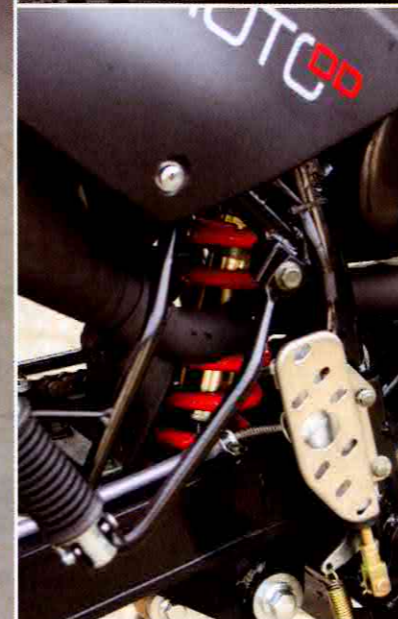
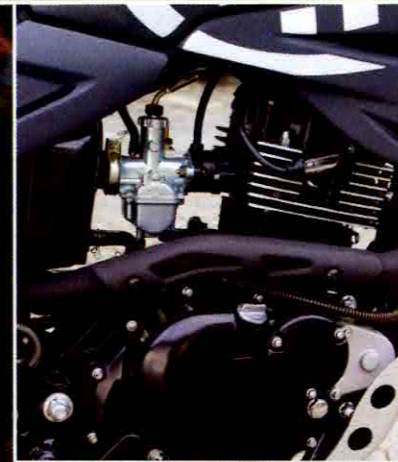




Da fehlt es an nichts: Dem luftgekühlten Viertakter hilft ein Choke auf die Sprünge, hinterm Cockpit mit den etwas kleinen Uhren und der digitalen Ganganzeige schützt eine dicke Lenkstangenpolsterung, an der roten Feder ist die Vorspannung einstellbar. Dazu sitzt es sich artgerecht bequem, zwei zackige Wave-Bremsscheiben - daher Double Disk - machen den spektakulären Auftritt zur runden Sache



ALLES SUPER DD

DAS ZUSATZKÜRZEL DER NEUEN KREIDLER SUPERMOTO DD HAT NICHTS MIT DER KÖRBCHENGRÖSSE ZUTUN, OBWOHL DER 17-ZOLL-FEGER ZIEMLICH VIEL VOR DER HÜTTE ODER AUF DEM KASTEN HAT

Kreidler hat sich in den letzten Jahren wieder richtig be-rappelt. Nach dem Konkurs der legendären Firma aus Kornwestheim vor einigen Jahren sitzt die neue Firmenzentrale im westfälischen Rheda-Wiedenbrück, die Mopeds und Roller werden

bei Qingqi in China zusammen geschraubt. Neuestes Ergebnis dieser fruchtbaren deutsch-chinesischen Zusammenarbeit ist die Supermoto DD, ein 125er Straßenfeger, der so richtig nach dem Geschmack der sportlich

orientierten Jugend gestylt ist: In feinem Mattschwarz gehalten und auf stielechten 17-Zoll-Speichenrädern mit dicken Gummis wirkt das Leichtkraft-rad wie eine richtig ausgewachsene Maschine. Die massive, gold eloxierte Upside-



Down-Gabel und die Motorschutzplatte aus Leichtmetall unterstützen den Eindruck noch. Aufgesessen in luftigen 870 Millimeter Höhe empfängt den Kreidler-Treiber ein recht bequemes Ambiente mit erfreulich niedrig platzierten Fußrasten und griffgünstigem, breitem Lenker. Vor der dick gepolsterten Lenkerstrebe sitzt das zweihürige Cockpit mit mittig angezeigtem Gang.

Vor dem Druck auf den Anlasser sollte der Choke am Vergaser aktiviert werden, erst dann läuft der luftgekühlte Viertakter rund. Recht sanft nimmt er Gas an und dreht lustig nach oben, nicht ganz vibrationsfrei, aber mit einem kernigen Sound aus dem keck

TECHNISCHE DATEN

Motor: fahrtwindgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, ohc, 2 Ventile
Gemischauferbereitung: Vergaser
Bohrung x Hub: 57,0 x 48,8 mm
Hubraum: 125 cm³
Leistung: 11,5 PS (8,4 kW) bei 9500/min
Drehmoment: 9 Nm bei 7200/min
Abgasreinigung: U-Kat, Euro 3
Kraftübertragung: Fünfganggetriebe, Mehrscheiben-Nasskupplung, Kette
Fahrwerk: Stahl-Einschleifenrahmen, USD-Gabel, ø 40 mm, Stahl-Zweiarmschwinge mit Zentralfederbein hinten
Federweg vorn/hinten: 178 / 170 mm
Bremse vorn/hinten: eine Scheibe, ø 220 mm / eine Scheibe, ø 210 mm
Bereifung vorn/hinten: 110/70-17 / 130-/70-17
Radstand/Sitzhöhe: 1408 / 870 mm
Tankinhalt: 10,5 l
Gewicht/Zuladung: 127 / 156 kg
Listenpreis: 2299 Euro

hochgereckten Schalldämpfer garniert. Einen Top-Sprinter gibt die Kreidler aber nicht ab, und die versprochene dreistellige Höchstgeschwindigkeit kommt allenfalls bergab zustande.

Dafür kann das schicke Teil im Kurvengeschlängel mit nachvollziehbarem, stabilem Fahrverhalten überzeugen. Aufrecht dirigiert der Pilot seine Supermoto durchs Geläuf und genießt besten Überblick für herzhaft Jagden. Durch die unterschiedlichsten Radien wirft sich die leichte 125er mit Lust und Laune, lange Federwege der angenehm straff abgestimmten Feder Elemente schlucken viel von der Unbill des vernachlässigten Frühjahrsas-

phalts. Mehr Schein als Sein gilt für die brachiale Wave-Bremsscheibe vorn, deren Wirkung zwar gut dosierbar, aber nicht sonderlich heftig einsetzt. Ganz im Gegenteil dazu greift die hintere Scheibe wie ein Anker, womit das supermoto-mäßig korrekte Anstellen des Hinterteils vor der Kurve zum Kinderspiel gerät.

Neben der umfangreichen Ausstattungsliste erfreut die gute Verarbeitung, so dass die hier vorgestellte Kreidler Supermoto die positiven Synergieeffekte weltweiter Zusammenarbeit belegt, als da wären die kostengünstige Fertigung in Niedriglohnländern unter Design- und Qualitätsvorgaben aus den Marktländern. **T. Kozik**