

Der Modellname „Mustang“ ist der Firma Kreidler geschützt – und vor Jahren gab es schon einmal im Kreidler-Programm einen Mustang. Nun hat man sich dieses attraktiven Namens wieder erinnert und ihn einer Sonderversion des in seiner Grundkonzeption noch immer unübertroffenen Florett verliehen. Wobei die Typenkennzeichnung „Cross“ zwar der Mentalität der

neuen Mustang nun etwa als „Talmi-Enduromodell“ abqualifizieren zu wollen. Vielmehr entspricht er nach unserer Meinung haargenau einer sich zweifellos anbahnenden Käufertendenz.

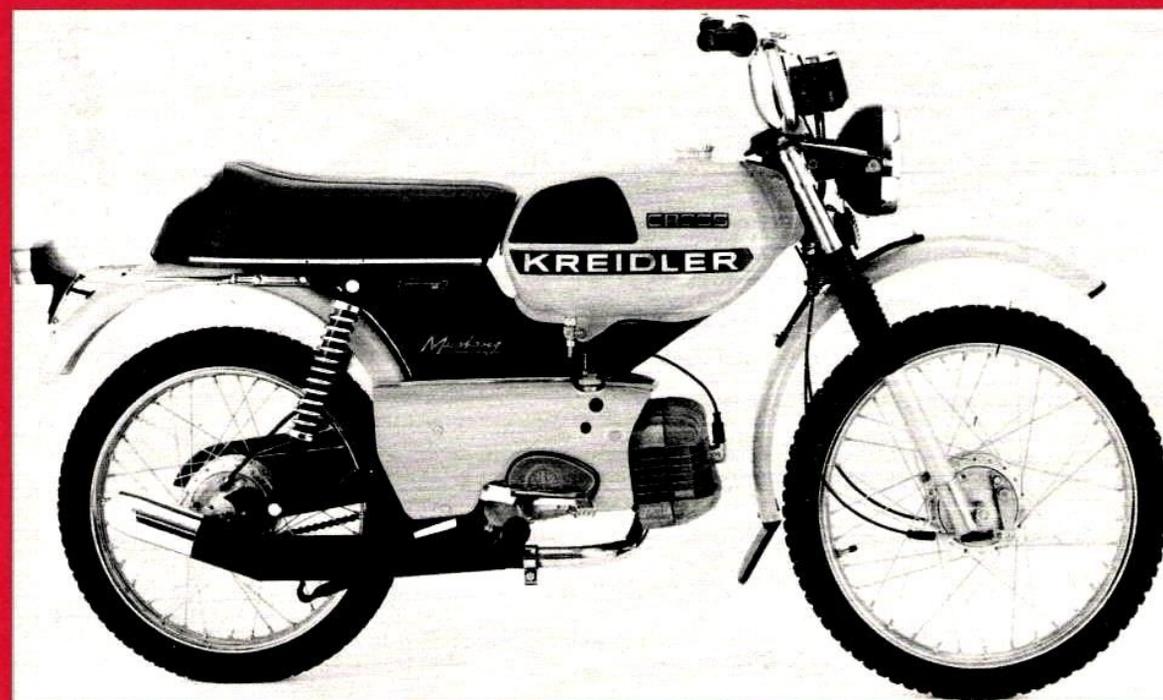
Daß der Versuch, echt geländetaugliche Enduro-Modelle in Deutschland (und nicht nur hier) mit dem Motto „Runter von der durch Massenverkehr so unerfreulich gewordenen Straße, rein

sie in den ohnehin so knapp gewordenen Spaziergänger-Reservaten ohne Tempo-, Geräusch- und Geruchsbelästigung sein möchten? Wer hätte kein Verständnis dafür, daß an jedem Waldeingang ein Sperrschild diesem Wunsch Respekt verschafft? Trotzdem glauben wir, daß Motorräder (und nicht nur Fünffziger, wie hier beim Schrittmacher Kreidler-Mustang) im „Gelände-

geruhsamen Motorradfahren genießen wollen, zu einem Modell im „Gelände-Look“ entscheiden. Daß wir uns recht verstehen: keine mühsam auf das vorgeschriebene Geräusch-Maximum heruntergebrachte, verkappte Rennmaschine mit nervösem, ewig vom Schalthebel abhängigen Motor – sondern ein im Kern ganz normales, modernes, zuverlässiges, ruhiges und in der Bedienung

KREIDLER-MUSTANG

Enduro-Modelle unter dem Motto „Runter von der Straße, rin ins Gelände“ zu propagieren, war ein Denkfehler. Das neue Kreidler-Modell im Enduro-Look jedoch wird bestimmt seine Käufer finden.



Käufer, auf die man abzielt, entspricht – weniger aber den tatsächlichen Einsatzmöglichkeiten. Denn der Kreidler-Mustang ist weder geeignet für „cross-country-Fahren“, das heißt für Querfeldeinritte wie eine echte Enduro-Maschine (mit der man ja aber abseits der Straßen mindestens bei uns in Deutschland ohnehin kaum noch etwas anfangen kann) – noch viel weniger etwa für Moto Cross-Wettbewerbe.

Straßenmodelle im „Enduro-Look“

Aber beides soll er wohl von Haus aus auch gar nicht. Trotzdem wäre es völlig verfehlt, den

ins naturverbundene Gelände, Spaß in Feld und Wald“ verkaufen zu wollen, auf einem Denkfehler beruhte, haben heute auch die erkannt, die es zunächst nicht wahrhaben wollten. Wir haben bei uns in Europa nun mal nicht die in Amerika (noch) zur Verfügung stehenden Weiten abseits der großen Straßen – und wo man, wie derzeit noch in Italien, mit Wettbewerbs-Geländemodellen auf der Straße wie im Gelände herumtollen (und lärmern) kann, wird sich das wohl in absehbarer Zeit auch ändern. Wer will es auch all denen, die sich draußen in der freien Natur von Streß und Maschine und Motor erholen wollen, verübeln, wenn

Look“ in Zukunft gute Absatzchancen haben werden. So wie sich junge Leute in zurückliegenden Jahren ihr Motorrad im Rennmaschinen-Look wünschten (und teilweise noch heute wünschen), das heißt mit tiefliegenden Lenkerstummeln, vielleicht mit kleiner Windschutz-Frontverkleidung, mit Höcker-Sitzbank und zurückgelegten Rasten und Fußhebeln – so werden sich in kommenden Jahren viele – und in diesem Fall sicher auch ältere – Fahrer, die aufrecht sitzend komfortabel und ein wenig „gemütlich“ auf weniger befahrenen Straßen ohne Höchstgeschwindigkeitsambitionen die Schönheiten der Natur und die Freude am

anspruchseloses Motorrad mit bequemer Sitz- und Lenkerposition werden sie haben wollen. Und warum dann den „Gelände-Look?“ wird man fragen. Aus demselben Grund, aus dem Autokäufer das gegenüber der (noch dazu billigeren) Limousine in nichts vorteilhaftere Coupé vorziehen. Sie haben keinerlei Wettbewerbsambitionen – und sie legen den Mehrbetrag auch nicht (nur) des vielleicht erhöhten Prestiges wegen auf den Tisch. Es macht ihnen halt Spaß, ein Fahrzeug zu bewegen, das in seiner äußeren Linienführung und seiner Ausstattung „Sportlichkeit“ verkörpert. Man kann über solche Einstel-

lung denken wie man mag – für alle die, die Automobile (und Motorräder) verkaufen wollen, ist der Käuferwunsch (den man vielleicht erst wecken mußte) entscheidend.

Zumal wenn, wie hier beim Kreidler-Mustang, mit seriösen Ausstattungsmitteln gearbeitet wird, die bewährte Grundkonzeption mit allen Vorteilen erhalten bleibt und es keinerlei Differenzen mit der StVZO gibt.

Und das ist voll gelungen. Freilich, um es nochmals zu sagen, eine „Cross“-Maschine ist der Mustang nicht – allein schon seine auf Straßenfahrt ausgelegte Gesamtübersetzung verhindert das. Aber er soll es auch nicht sein. Er soll allen denen, die schlicht Spaß an sportlicher Aufmachung haben, diesen Spaß ermöglichen. Und im Gegensatz

man fest, daß Trieb- und Fahrwerk ganz oder zum überwiegen- den Teil vom Florett RS übernommen sind. Der gleiche, 1:25 Mischungsgeschmierte 50 ccm-Zweitaktmotor mit liegendem, großflächig verripptem Leichtmetallzylinder mit Nikasil-Laufbahn, mit kolbengesteuertem Einlaß, mit elektronischer Schwunglichtmagnetzündung 58 Watt, mit 6,25 PS Maximalleistung bei 8500 U/min und mit im Block befindlichem fußgeschaltetem Fünfgang-Klauenge triebe, beidseitig weitgehend durch Verschalung abgedeckt. Die erste augenfällige Abweichung ist der Auspufftopf, der in seinem hinteren Teil leicht nach oben abgelenkt ist – „Cross-Look“, nichts anderes.

Auch das Fahrwerk entspricht weitgehend dem des RS-Florett mit einer langhubigen, stahl/luftgefederter Teleskopgabel mit

kleinere Leichtmetall-Vollnabenbremsen, wie sie auch bei „echten“ Geländesportmaschinen üblich sind – selbstzentrierende Innenbackenbremsen mit 120 mm Bremsring-Durchmesser. Bereifung vorn 2,50-19, hinten 2,75-17. Die Dauergeschwindigkeit wird werksseitig mit 85 km/h angegeben, der Normverbrauch mit 2,4 ltr/100 km, das Leergewicht (geringer als beim RS-Modell) mit 83 kg, das zulässige Gesamtgewicht mit 245 kg (was Sozistauglichkeit bedeutet, obwohl seiner ganzen Auslegung nach ein solches Cross-Modell natürlich nicht für Zweimann-Betrieb gedacht ist).

Fürs Gelände nicht geeignet

Wir hatten bis zu dem Zeitpunkt, zu dem dieser erste Bericht über

übergroßen Tachometers (der übrigens beleuchtet ist).

Das vordere Schutzblech ist direkt an der unteren Gabelbrücke mit Verstrebungen befestigt, unten trägt es einen Spritzschutz, der bei Regenfahrten den Motor und speziell die Kerze vor übermäßiger „Befeuchtung“ schützen soll, um Zündaussetzer zu vermeiden. Ohnehin schreibt Kreidler die Verwendung eines wasserdichten Kerzensteckers vor.

Nicht gefallen konnte das Plastik-Türchen, das das Werkzeugkästchen verschließt, welches in der Sitzbank eingelassen ist. Es bedarf keiner großen Anstrengung, um auch bei abgeschlossenem Deckel an den Inhalt des Werkzeugbehälters zu kommen.

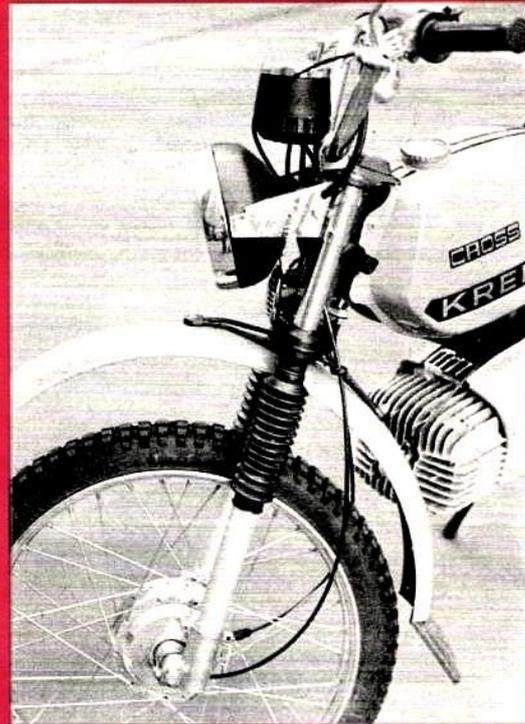
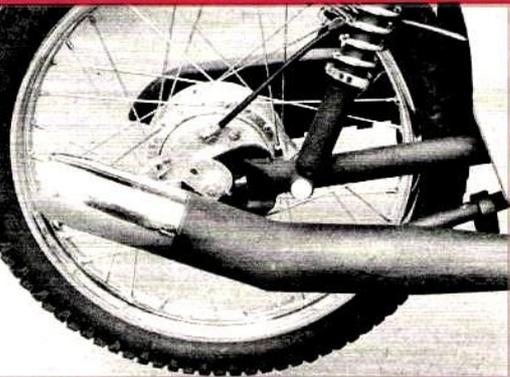
Gerade im Hinblick auf den gedachten Einsatz erschien zunächst die Lenkerbefestigung als zu labil. Aber nachdem die vier Haltemuttern der Befestigungsbriden, die den Lenker auf der oberen Gabelbrücke halten, ordnungsgemäß festgezogen waren, gab es hier keine Beanstandungen mehr, d. h. der Lenker konnte sich auch bei einiger Gewalt einwirkung nicht mehr in seiner Halterung verdrehen.

Als wartungsbedürftig erwiesen sich überraschenderweise die Speichen. Sie mußten bereits nach den ersten 300 km nachgezogen werden (die Notwendigkeit machte sich durch schwammiges Fahrverhalten in Kurven bemerkbar).

Das Hauptproblem aber schien die Divergenz zwischen Modellbezeichnung sowie -aufmachung und der erwarteten wenigstens leichten „Geländegängigkeit“ zu sein. Mit der für Straßenfahrt genau richtigen Übersetzung bleibt man schon in leichtem Gelände hoffnungslos stecken. Vielleicht müßte (durch rasch auswechselbare Kettenräder bzw. durch zwei nebeneinander angeordnete Kettenräder am Hinterrad, wie man das schon mehrfach bei ausländischen Trial-Modellen sah) sich doch erreichen lassen, daß man im leichten, auch heute noch Motorrädern zugänglichem Gelände ebenso zügig fahren kann wie auf der Straße. Die Befürchtung andererseits, daß die Bodenfreiheit (durch den Mittelkippständer) ungenügend sei, erwies sich als unbegründet.

Trotz der hier kritisierten Punkte wird der Kreidler-Mustang seinen Weg machen – das heißt, es wird genügend Interessenten für ihn geben, die ernstlich von der Straße gar nicht herunter wollen und für die sich das Problem der Geländetauglichkeit deshalb auch nicht stellt.

S.R.



Von links nach rechts: Der neue Kreidler Mustang, wie er sich durch unterschiedliche Radgrößen, das hochgezogene Auspuffendstück, Telegabel, Bremsnaben, Sitzbank und Lenker vom RS-Modell unterscheidet. Lenkerform sowie Sitzbank- und Fußrastenanordnung ergeben echte Enduro-Fahrerposition. Daneben: Der charakteristische Auspufftopf – und die Spezial-Telegabel mit kleiner Bremsnabe.

zum Coupé-Beispiel noch dazu nicht zu höherem, sondern zu niedrigerem Preis als dem des „normalen“ Floretts. Man braucht sich nichts auf prophetische Gaben einzubilden, wenn man voraussagt, daß auf der IFMA noch mehr solcher „Cross“-Modelle stehen werden – teils durch den Mustang inspiriert, teils parallel vorbereitet. Weil, um das eingangs Gesagte zu wiederholen, diese Tendenz in der Luft liegt.

Alles Bewährte vom Florett übernommen

Betrachtet man sich den neuen Mustang im einzelnen, so stellt

Staubschutzmanschetten und hydraulischer Dämpfung, die Hinterradschwinge stützt sich über – natürlich ebenfalls hydraulisch gedämpfte – Zweikammer-Federbeine mit offenliegenden Federn gegen das Heck des verdrehsteifen Stahlblech-Preßteilrahmens ab, der den 12,5 Liter fassenden Kraftstoffbehälter und die einsitzige Höcker-Sitzbank trägt. Ein hochgezogener Gelände-Lenker mit Querstrebe und ein gut im Blickfeld liegender, voluminöser Tachometer tragen zum sportlichen Bild der Maschine ebenso bei wie der flache Scheinwerfer (mit 130 mm Lichtaustritt und 35 Watt-Biluxbirne). Abweichend vom RS-Florett erhielt der Mustang

den Kreidler-Mustang geschrieben werden sollte, erst sehr wenig Gelegenheit, mit ihm zu fahren. Ein ins einzelne gehender Fahrbericht wird deshalb später folgen.

Aber schon jetzt kann zu einigen Punkten auf Grund des gewonnenen Eindrucks etwas gesagt werden – Positives und Negatives.

Als sehr ansprechend wurde von allen jungen Leuten, die die bei der Redaktion laufende Maschine sahen, das Styling bezeichnet Tank, Verkleidungs- und Schutzbleche sind in Hellorange gehalten, das Rahmen-Mittelteil in Mattschwarz, ebenso die Gabelbrücken und das Gehäuse des