

Zwei Hummeln für echtes Gelände

**In der kleinsten Geländeklasse
wird hochkarätige Technik
geboten. Im Test: Fantic TX 160
und Kreidler-Van Veen GS 50**

VON NORBERT BAUER

Die früheren „Mopeds“ mit dem Fingerhut voll Hubraum haben sich schon längst zu echten Motorrädern gemausert. Wo heute eine motorradsportliche Veranstaltung über die Bühne geht, haben die 50er einen festen Platz im Programm: Straßenrennen, Geländesport, Moto Cross, Trial.

Ist die 50er Klasse in den beiden letztgenannten Disziplinen eine Angelegenheit des Nachwuchses, der Jugendlichen, so geht es auf der Straße und im Gelände doch um größere Beträge. Der Hintergrund ist ernster dort, weil man auf die Werbewirksamkeit der Erfolge baut.

Mit Lorbeer bekränzt sind unsere beiden Testkandidaten Fantic und Kreidler. Jeder auf seine Art: Das Geländemotorrad von Kreidler - Van Veen blickt auf Straßen - Weltmeisterschaftsruhm zurück, der freilich nur das Basis-Triebwerk betrifft. Und Fantic stellte die Siegermaschine der 50er Klasse in der Gelände-Europameisterschaft 1979.

Die Rahmenkonstruktion betreffend schenken sich die Kontrahenten nichts. Die kleine Fantic präsentiert sich mit einem klassisch-schönen Doppelschleifen-Rahmen mit Dreifach-Oberzug. Der Kreidler-Van-Veen-Rahmen geht vom genau gleichen Konzept aus; nur sind die beiden Unterzüge hier über dem Motor auf dem kürzesten Wege zum Schwingenlager geführt. Das Triebwerk mit beinahe liegendem Zylinder erlaubt diesen Kniff, der rein theoretisch eine höhere Verwindungssteifigkeit des

Rahmens verspricht. Auch was die Stabilität der Radführung angeht, scheint die deutsche 50er die Nasenspitze ein klein wenig vorn zu haben: Betor-Telegabel und Hinterradschwinge bewegen sich in Kegelrollenlagern. Im Lenkkopf der Fantic befinden sich zwar ebenfalls solche Lager; doch die Schwinge sitzt in Kunststoffbuchsen.

Ein Unterschied ist wiederum an der Hinterradfederung ersichtlich. Bei der Kreidler sind zwischen Rahmen und Schwinge Betor-Federbeine mit progressivem Federpaket und zusätzlichem Ölreservoir angeleitet, wogegen die kleine Italienerin mit Sachs-Hydrocross-Elementen aufwartet.

Wichtig zu wissen ist schließlich, daß beide Maschinchen in der Grundaufbauform wohl wettbewerbstauglich sind. Aber Siegchancen scheinen doch mit 8 PS bei der Kreidler und 9,5 PS bei der Fantic kaum gegeben. Deshalb wird von den Herstellern ein Wettbewerbskit angeboten, der für die Fantic 12 PS verheißt und für die Van Veen gar 14 PS offeriert. Dergestalt bereits werkseitig in Wettbewerbsstrimm versetzt, wurden die beiden Kleinen von mo einem ausführlichen Test unterzogen.

Am Ansaugstutzen des Kreidler-Motors sitzt ein Bing-Vergaser mit Flutvorrichtung. Obwohl außer diesem Tupfer keine zusätzliche Starthilfe wie etwa ein Luftschieber vorhanden ist, läuft das kalte Triebwerk nach ein paar schnell aufeinander folgenden Tritten auf den Kickstarter. Unschön ist an der Startzeremonie, daß der Weg des Kickstar-

Fotos: N. Bauer





ters jäh beendet wird: Hart schlägt der Hebel bei jedem Versuch auf die gezahnte Fußraste.

Der Motor ist laut. Besonders das Ansaugeräusch hört sich nur wenig gedämpft an. Angenehm flach mutet die Drehmomentkurve an für diesen Hubraum, so daß der Hebel des schnell und sicher schaltbaren Sechsgang-Getriebes durchaus nicht ganz so häufig betätigt zu werden braucht wie sonst bei den Kleinsten üblich. Allerdings neigt der kleine Einzylinder dazu, bei niedrigen Touren abzusaufen. Der schnell geschlossene Benzinhahn und einige Sekunden Geduld bringen ihn dann wieder auf Trab. Mit diesem Übel steht der Van Veen-Motor nicht allein; es haftet auch so manch anderem Wettbewerbs-Triebwerk dieser Größe an.

Aber an der Höchstleistung mangelt es doch etwas. Vielleicht befinden sich unter den vierzehn versprochenen Pferchen ein paar lahrende? Unser Testmotorrad wurde im Werk probegefahren, die Einstellung als optimal befunden.

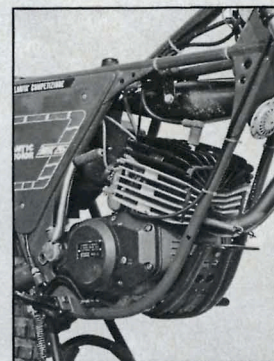
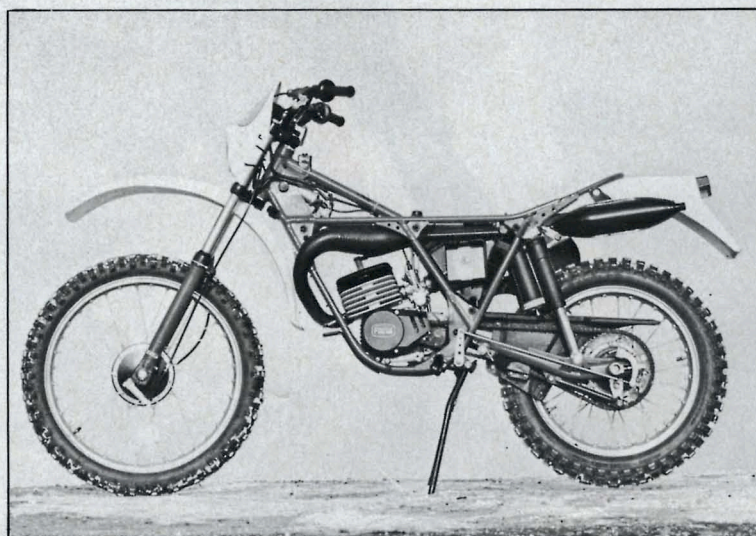
Fantic: Von besten Eltern

Ein Tritt, und mit gezogenem Choke läuft der Fantic-Motor. Und wie leise er seine Arbeit verrichtet. „Unten“ spielt sich erwartungsgemäß so gut wie nichts ab. Plötzlich erfolgt dann ein explosionsartiger Biß, der die Kleine noch im zweiten Gang aufs Hinterrad zerrt. An Leistung fehlt es hier wahrhaftig nicht! Im Gelände erweist sich das Fantic-Aggregat als ausgesprochen narrensicher. Fällt die Drehzahl mal ungewollt in den „Keller“, so genügt ein kurzes Antippen der sehr schwergängigen Kupplung, um wieder weiter vorwärts zu stürmen. Stottern oder Absaufen kommt nicht vor.

Die Fantic Caballero gehört zu jenen Geländemaschinen, die nicht nur Erfolg versprechen, sondern auch wirklichen Fahrspaß vermitteln. Eklatant ist das Kurvenverhalten: Spielerisch läßt sich das Ding durch die



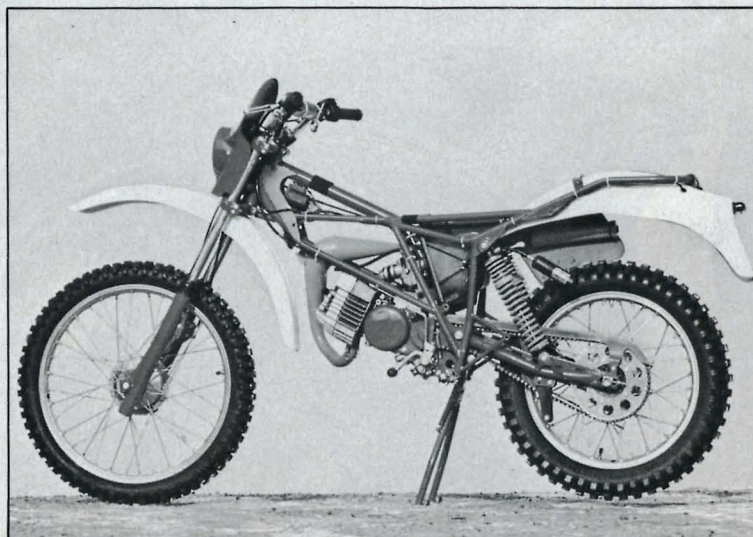
Fantic TX 160 Caballero 50 und Kreidler GS 50: Zwei astreine Wettbewerbsmaschinen



Mit der Fantic kommt auch der Fahrspaß nicht zu kurz. Der Motor hat Leistung! Gut sind Getriebe und Bremsen.



An der Kreidler fehlt einiges, um sie auf den Stand der Konkurrenz zu heben. Leistung und Fahrverhalten müssen verbessert werden.



Kehren ziehen, läuft wie mit dem Zirkel gezogen auf dem Anlieger. Der Sprunghügel, das schnelle, holperige Streckenstück – die Cabarello liegt tadellos. Anstandslos schlucken die mit 6,2 bar aufgepumpten Hydrocross-Beine die harten Querwellen und sorgen für Ruhe im Fahrverhalten. Leichter ansprechen sollte allerdings die Telegabel.

Daß das Getriebe problemlos zu schalten ist und die Grimeca-Bremsen wirksam und gut dosierbar verzögern, paßt zum abgerundeten Bild dieses Gelände-motorrads von besten Eltern.

Kreidler: letzte Feinheiten fehlen

Schon nach wenigen Metern auf der Kreidler-Van Veen spüre ich, daß irgend etwas nicht stimmt an der Sitzposition, und beim ersten Sprung falle ich fast vom Motorrad: Die Lage des Fußbremshebels ist so unglücklich gewählt, daß der Fuß kaum Platz findet auf der Raste. Biegt man den Hebel zur Seite und tiefer – verstellen läßt er sich nicht – dann schlägt er am Rahmen an, und der Weg reicht nicht mehr aus. Also wird dies belassen. Dadurch bleibt das Bremsen eine recht gefühllose Angelegenheit, denn der Fuß muß dazu von der Raste gehoben werden. Wohl durch dieses fehlende Gefühl bedingt, springt das Hinterrad beim Anbremsen der Kehre nach dem Vollgas-Abschnitt auf den Querwellen oft gewaltig. Und – dies sei vorweg gesagt – gegen Ende des Tests reißt bei diesem Vorgang einer der zu dürrig gestalteten Kettenspanner: Das Hinterrad blockiert.

Bei schneller Fahrt läßt die Kreidler keinen Zweifel an ihren Geradeauslauf-Qualitäten aufkommen. Was stört, sind lediglich die zu harten Betor-Federbeine, die merklich aufs Tempo drücken. Um die Ecken fühlt sich der Fahrer jedoch nicht so uneingeschränkt im Paradies wie mit der Fantic. Es geht nicht so locker, verlangt mehr Konzentration, genaueres Zielen beim Anfahren der Kehre.

mo 4/80	Die beiden Testkandidaten in Zahlen und Fakten	
Modell	Kreidler-Van Veen GS 50	Fantic TX 160 Caballero 50
Motor	Fahrtwindgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, schlitze gesteuert, Mischung 1:25	Fahrtwindgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, schlitze gesteuert, Mischung 1:50
Bohrung x Hub	40 mm x 39,7 mm	38,8 mm x 42 mm
Hubraum	49,9 cm ³	49,6 cm ³
Nennleistung (im Wettbewerbsstrimm)	10,3 kW (14 PS) bei 13800/min	8,8 kW (12 PS) bei 13000/min
Vergaser	Bing, Ø 26 mm, mit Flutvorrichtung	Mikuni, Ø 26 mm, mit Starthilfsdüse
Zünd-/Lichtanlage	Motoplatt kontaktlos	
Kupplung	Mehrscheibenkupplung im Ölbad	
Primärtrieb	Zahnrad 3,95	Zahnrad 4,62
Sekundärtrieb	Offenlaufende Rollenkette	Offenlaufende Rollenkette
Getriebe	Klauengeschaltetes Sechsganggetriebe, Stufung nicht angegeben (Sechsgangausführung erst ab Juni 1980 lieferbar)	Klauengeschaltetes Sechsganggetriebe, Stufen 3,3; 2,23; 1,62; 1,26; 1,09; 0,91 (relativ 3,63; 2,45; 1,78; 1,38; 1,2; 1,0)
Fahrgestell	Doppelrohrrahmen mit Dreifach-Oberzug, Betor-Telegabel in Kegelrollenlagern, Hinterradschwinge in Kegelrollenlagern, Betor-Gasdruckfederbeine	Doppelschleifenrahmen, Fantic-Telegabel in Kegelrollenlagern, Hinterradschwinge in Kunststoffbuchsen Sachs-Hydrocross-Federbeine
Radstand	1345 mm	1355 mm
Federweg vorn/hinten	200 mm/195 mm	170 mm/185 mm
Reifen vorn/hinten	2.50-21/3.50-18 Metzeler, Moto Cross Enduro	2.50-21/3.50-18 Metzeler, Sixdays
Tankinhalt	8,5 l	6,5 l
Gewicht (mit Getriebeöl, Tank leer)	73 kg	80 kg
Hersteller	Kreidler-Van Veen, Postfach, D-3428 Duderstadt	Fantic Motor, 22061 Barzago, Italien
Importeur		Hans Hoffmann, Talstraße 1, 7257 Ditzingen
Preis (Grundmodell) Wettbewerbskit	3995 Mark 750 Mark (ohne Sechsganggetriebe)	3790 Mark 890 Mark

mo-Bewertung	Kreidler-Van Veen GS 50	Fantic TX 160 Caballero 50
Motor		
Charakteristik	gut	gut
Leistung	befriedigend	gut
Schwingmasse	sehr gut	sehr gut
Betriebsverhalten	gut	sehr gut
Getriebe		
Stufung	gut	gut
Schaltung	gut	gut
Kickstarter	ausreichend	gut
Fahrwerk		
Geradeauslauf	gut	gut
Geradeauslauf auf Längsrinnen	befriedigend	gut
Geradeauslauf auf Querwellen		
Spurhaltung	gut	gut
Kurvenwilligkeit	befriedigend	sehr gut
Handlichkeit	gut	sehr gut
Driftverhalten	gut	gut
Sprungverhalten	gut	sehr gut
Federweg	gut	gut
Dämpfung	sehr gut	sehr gut
Abstimmung	befriedigend	gut
Bremsen	gut	gut
Allgemeines		
Verarbeitung	gut	gut
Preiswürdigkeit	befriedigend	gut

Ebenso wie bei der italienischen Konkurrentin wünscht man sich eine feiner ansprechende Gabel. Zur Addition der Fehlen- und

Haben-Punkte bedarf es letztlich noch der Kleinigkeiten. So bietet die schwache Kreidler-Kette nach nur wenigen Stunden des

Geländeinsatzes ein Bild des Jammers und verlangt, da ein automatischer Spanner vermißt wird, laufendes Nachspannen.

Bei aller Frömmigkeit: Eine Kette dieser Dimension gehört bestenfalls auf ein Mofa und nicht auf eine Maschine, deren Käufer Gelände-Wettbewerbe gewinnen möchte.

Noch etwas hat uns an der Van Veen nicht begeistert: Umständlich ist der Tank an drei Punkten unter Zwischenschaltung winziger, anfälliger Gummitüllen mit dem Rahmen verschraubt.

Von einer einzigen Schraube werden vier Bauteile zusammengehalten und fallen dem Monteur beim Lösen derselben gleichzeitig aus der Hand: Seitliches Startnummernschild, Federbein-Ausgleichsbehälter, ein Stück Blech – dessen Funktion uns nicht klar wurde, und die Sitzbank. Wahrscheinlich werden diese Mängel in der anlaufenden Serie behoben sein.

Die Fantic verlangt an Stelle der brüchigen, spröden Seitendeckel nach solchen aus weichem Kunststoff.

Die Fantic ist das ausgereiftere Motorrad

Zum Schluß sei noch ein Wort zur Motorleistung gesagt. Die eine hat 12 PS und geht wie der Teufel; die andere produziert laut Papier zwei PS mehr, ist ein paar Kilogramm leichter und rennt auf der Geraden trotzdem langsamer – nicht nur meßbar, sondern auch spürbar.

Als einzige technische Erklärung wäre hierfür die Differenz zwischen Kalt- und Warmleistung anzuführen. Bekanntlich leistet der Zweitakter in warmem Zustand rund zehn Prozent weniger als kalt. Dieser Unterschied ist aber – schließt man aus den verglichenen Fahrleistungen – im vorliegenden Falle zu klein, um der Wirklichkeit zu entsprechen. Zitieren wir deshalb die Fantic-Leute: „Unsere Maschine hat die Europameisterschaft gewonnen. Wir können es uns leisten, ehrliche Angaben zu machen.“ □