

Thema mit vier Variationen

Vom Mini-Bike bis zur Enduro – Mokick-Käufer haben inzwischen eine Großauswahl

Das Mokick ist tot – es lebe das Mokick. Der Gesetzgeber hatte mit Einführung der versicherungsgünstigen 80-cm³-Leichtkraftrad-Klasse vor zwei Jahren den 50-cm³-Mokicks beinahe den Garaus gemacht. Jetzt aber, nachdem die Versicherer die Prämien für die 80 Sachen schnellen Leichtkrafträder ab ersten Januar dieses Jahres verdoppel-



Rund 3000 Mark muß blechen, wer ein qualitativ hochwertiges Straßen-Mokick vom Schläge der Zündapp CS 50 besitzen will



Für 2500 Mark kommt der klassische Roller Vespa N 50 ins Haus. Der Watterschutz für die Spritztour in die Stadt zahlt sich aus



Als Gegenleistung gibt's echte Motorrad-Ausstattung ...



... und einen durchzugskräftigen 2,7-PS-Motor



Vespa-Fahrer müssen mit der Handschaltung leben ...



... und der Motor macht trotz 2,7 PS einen zähen Eindruck

nen



HONDA

Wer sein Mokick auch mal im Koffer-raum verstauen will, der bekommt von Honda für 1600 Mark das passende Minibike Z 50 J



ASPES

Noch teurer als die Zündapp ist eine Mokick-Enduro wie die Aspess Navaho: 3300 Mark. Das Fahrwerk besitzt Geländequälitäten



Der Lenker läßt sich zum Ver-
stauen nach unten klappen ...



... der kleine Viertakter
entpuppt sich als Spritsparer



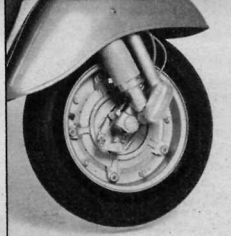
Typisch für eine Enduro:
Spartanische Ausstattung ...



... unschön: der schwach-
brüstige Drosselmotor



Zündapp CS 50:
17-Zoll-Leichtmetallräder



Vespa N 50 Spezial:
10-Zoll-Stahlblechräder



Honda Z 50 J:
8-Zoll-Stahlblechräder

ten, stehen die halb so flinken Mokicks wieder attraktiver da. Rund 150-Mark spart, wer sich mit solch einem Zweirad begnügt.

Das könnte so manchen wieder zur Bescheidenheit bewegen, zumal eine weitere Aufstockung der Leichtkraft-Rad-Versicherungsprämie schon für Anfang 1984 angekündigt ist.

motorrad, reisen & sport hat aus dem reichhaltigen Mokick-Angebot vier grundsätzlich unterschiedliche Exemplare ausgewählt, um zu prüfen, wie die einzelnen Konzepte zu leisten vermögen.

Weite Preisspanne: Von 1600 bis zu 3300 Mark

Als Vertreter des klassischen, hochwertigen Straßen-Mokicks empfahl sich die 2995 Mark teure Zündapp CS 50. Die anderen Test-Kandidaten: Vespa Motorroller N 50 Spezial zum Preis von 2530 Mark, das Minibike Honda Z 50 J – von seinen Fans auch liebevoll Monkey (Affe) genannt – für 1620 Mark und schließlich als Enduro-Vertreter die Aspes Navaho RCR, die stolze 3288 Mark kostet.

Ob nun groß oder klein, preiswert oder teuer – für alle gilt dasselbe Hubraum-Maximum von 50 Kubik und dieselbe vom Gesetzgeber vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h plus zehn Prozent Toleranz, wie den Herstellern eingeräumt wird.

Dennoch gab's bei der Fahrleistungsmessung deutliche Unterschiede – siehe nebenstehende Tabelle. Die Zündapp CS 50 beschleunigte als einzige beeindruckend zügig bis fast zur Schallgrenze von 44 km/h. Vier Gänge reichen dem deutschen Hochpreisprodukt aus, um der Konkurrenz deutlich das Nachsehen zu geben. Grund: Die Münchner Techniker haben den Motor ganz auf spezielle Mokick-Belange hin konzipiert.

Das krasse Gegenteil demonstriert der Geländehüpfen von Aspes. Ein winziger Vergaser drosselt brutal die Leistungsentfaltung des ursprünglich aus einem Kleinmotor stammenden Motors. Trotz Sechsganggetriebe kann die italienische Maschine we-

MOTOR/KRAFTÜBERTRAGUNG

Luftgekühlter Einzylinder Zweitaktmotor. Einlaß schlitzzesteuert, Mischungsschmierung 1:40
Hubraum 49,0 cm³
Max. Leistung 2 kW (2,7 PS) bei 5400/min
Ziehkeilgeschaltetes Viergang-Getriebe mit mechanischer Kupplung. Antrieb über offene Rollenkette.

Gebläsegekühlter Einzylinder Zweitaktmotor, ein Vergaser, Einlaß Drehschieber. Mischungsschmierung 1:50
Hubraum 48,0 cm³
Max. Leistung 2 kW (2,7 PS) bei 4800/min
Klauengeschaltetes Viergang-Getriebe mit mechanischer Kupplung. Antrieb über gekapselte Zahnrad.

Luftgekühlter Einzylinder Viertaktmotor, eine obenliegende Nockenwelle, zwei Ventile, Normalbenzin.
Hubraum 48,0 cm³
Max. Leistung 1 kW (1,36 PS) bei 6000 U/min
Klauengeschaltetes Dreigang-Getriebe mit mechanischer und Fliehkraft-Kupplung, Antrieb über Rollenkette.

FAHRWERK/ABMESSUNGEN/ GEWICHTE

Zentralrohrrahmen, Telegabel vorn, Schwinge mit zwei Federbeinen hinten. Mechanisch betätigte Simplex-trommelbremsen vorn und hinten, Leichtmetallgüßräder. Reifendimension 3.00–17 vorn und hinten, Gesamtlänge 1880 mm, Radstand 1220 mm, Lenkerbreite 610 mm, Leergewicht 82 kg, max. Zuladung 142 kg.

Selbsttragende Stahlblechkarosse, gezogene Einarmschwinge vorn, Triebsatzschwinge mit einem Federbein hinten. Mechanisch betätigte Simplex-trommelbremsen vorn und hinten. Stahlblechräder. Reifendimension 3.00–10 vorn und hinten, Gesamtlänge 1660 mm, Radstand 1180 mm, Lenkerbreite 610 mm, Leergewicht 75 kg, max. Zuladung 165 kg.

Zentralrohrrahmen, Telegabel vorn, Schwinge mit zwei Federbeinen hinten, mechanisch betätigte Simplex-trommelbremsen vorn und hinten. Stahlblechräder mit geteilten Felgen. Reifendimension 3.50–8 vorn und hinten. Gesamtlänge 1390 mm, Radstand 910 mm, Lenkerbreite 570 mm, Leergewicht 65 kg, max. Zuladung 93 kg.

MESSWERTE

Höchstgeschwindigkeit bergauf (7% Steigung) 37,0 km/h
in der Ebene 43,4 km/h
bergab (7%) 52,8 km/h
Beschleunigung 0–100 m 12,9 s
Tachoabweichung bei 30 km/h + 2,6 km/h
Testverbrauch 2,8 l/100 km
Tankinhalt 8,0 l
Theoretische Reichweite 307 km

Höchstgeschwindigkeit bergauf (7% Steigung) 25,1 km/h
in der Ebene 38,1 km/h
bergab (7%) 47,4 km/h
Beschleunigung 0–100 m 16,4 s
Tachoabweichung bei 30 km/h – 1,5 km/h
Testverbrauch 3,4 l/100 km
Tankinhalt 5,6 l
Theoretische Reichweite 164 km

Höchstgeschwindigkeit bergauf (7% Steigung) 25,2 km/h
in der Ebene 36,8 km/h
bergab (7%) 44,3 km/h
Beschleunigung 0–100 m 15,4 s
Tachoabweichung bei 30 km/h – 2,4 km/h
Testverbrauch 2,2 l/100 km
Tankinhalt 5,0 l
Theoretische Reichweite 227 km

PREIS/VERTRIEB

Zündapp CS 50 2995.– DM
Zündapp Werke GmbH,
Anzinger Str. 1–3
8000 München 80

Vespa N 50 Spezial 2530.– DM
Vespa GmbH,
Postfach 10 25 67,
8900 Augsburg

Honda Z 50 J 1620.– DM
Honda Deutschland GmbH
Sprenndinger Landstr. 186
6050 Offenbach

Pluspunkte

- Komplette Ausstattung
- Gute Verarbeitung
- Niedriger Verbrauch
- Gute Fahrleistungen

Minuspunkte

- Hoher Preis
- Hakeliges Chassis

Pluspunkte

- Ordentlicher Watterschutz
- Hoher Wiederverkaufswert
- Gute Starteigenschaften
- Wartungsarmer Antrieb
- Sichere Blinkanlage

Minuspunkte

- Zähe Leistungsabgabe
- Hoher Verbrauch
- Unpraktische Schaltung

Pluspunkte

- Niedriger Preis
- Komplette Ausstattung
- Niedriger Verbrauch

Minuspunkte

- Mäßige Verarbeitung
- Niedrige Höchstgeschwindigkeit
- Schlechte Dämpfung
- Ruffende Kupplung

der in der Beschleunigung noch in der Spitze mit der Zündapp mithalten, vor allem bergauf droht sie schnell zu verhungern. Dafür läuft der hochbeinige Apparat bergab wie der Teufel – ein weiteres Indiz für die einfalllose Drosselung. Nicht gerade günstige Voraussetzungen für ein vom Fahrwerk her durchaus geländegängiges Fahrzeug.

Von zweitrangiger Bedeutung sind die Fahrleistungen

beim Roller und beim Minibike, die vorwiegend in der Stadt bewegt werden und beide auf ebener Strecke Tempo 40 nicht ganz erreichen. Der Triebatz der Vespa, der seine Kraft über einen wartungsfreien Direktantrieb ans Hinterrad bringt, erledigt seine Arbeit recht zäh und unwillig. Der Motor reagiert nur träge aufs Gaskommando, die Schwungmassen scheinen für die kleine Maschine etwas zu

groß geraten zu sein. Zudem erwies sich die Vespa als größter Säuer des Vergleichs: 3,4 Liter Zweitaktgemisch 1:50 liefern im Testbetrieb pro 100 Kilometer Fahrstrecke durch die Düsen des winzigen Vergasers.

Als sparsamstes, wenn auch langsamstes Maschinchen entpuppte sich die kleine Honda. Der Viertakter entwickelt zwar nicht dieselbe quirlige Agilität wie die Zwi-



Aspes Navaho RCR: 21/18-Zoll-Speichenräder

Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, ein Vergaser, Einlaß schlitzzesteuert, Mischungsschmierung 1:25
 Hubraum 49,6 cm³
 Max. Leistung 1 kW (1,36 PS)
 bei 4300 U/min
 Klauengeschaltetes Sechsgang-Getriebe mit mechanischer Kupplung.
 Antrieb über offene Rollenkette.

Zentralrohrrahmen, Telegabel vorn, Schwinge mit zwei Federbeinen hinten, mechanisch betätigte Simplex-trommelbremse vorn und hinten, Drahtspeichenräder mit Aluminiumfelgen. Reifendimension 2.50-21 vorn, 3.00-18 hinten. Gesamtlänge 2120 mm. Radstand 1350 mm, Lenkerbreite 840 mm, Leergewicht 78 kg, max. Zuladung 142 kg.

Höchstgeschwindigkeit	
bergauf (7% Steigung)	29,9 km/h
in der Ebene	41,6 km/h
bergab (7%)	53,7 km/h
Beschleunigung 100 m	13,7 s
Tachoabweichung	
bei 30 km/h	-5 km/h
Testverbrauch	3,2 l/100 km
Tankinhalt	8,0 l
Theoretische Reichweite	250 km

Aspes Navaho RCR	3288,- DM
Barthold Produkte	
Heckenbühl 16-18,	
7900 Ulm	

Pluspunkte

- Gute Geländegängigkeit
- Hochwertiges Fahrwerk
- Ordentliche Verarbeitung

Minuspunkte

- Hoher Preis
- Unelastischer Motor
- Hoher Verbrauch
- Fehlendes Zündschloß

takter, dafür verrichtet er seinen Dienst leiser und ist genügsamer: Nur 2,2 Liter Normalbenzin nippt er pro 100 Kilometer.

Nur wenig mehr als dieser Sparkünstler, nämlich 2,8 Liter, benötigt die Zündapp für die gleiche Distanz. Allerdings schlägt der Zweitaktspürt teurer zu Buche als das Normalbenzin. Die Aspes reiht sich auch in dieser Disziplin wieder hinten ein: Mit 3,2

Liter Verbrauch pro 100 Kilometer ist sie nur wenig sparsamer als die Vespa.

Alle getesteten Mokicks sind mit Simplex-Trommelbremsen ausgerüstet, die mit den gebotenen Fahrleistungen recht gut fertig werden. Ansonsten allerdings läßt die Ausstattung der Mokicks einiges zu wünschen übrig. Eine Blinkanlage beispielsweise gibt's nur bei der Vespa serienmäßig, ein Zündschloß nur bei Zündapp und Honda. Vespa und Aspes können zu jeder Zeit und von jedem angetreten werden. Wen wundert's da, daß die Teilkaskoprämien für Mokicks ständig steigen?

Vespa: Wer sparen will, der fährt Roller

Welcher Typ Mokick paßt nun zu welchem Typ von Fahrer? Die Aspes-Enduro spricht sicherlich in erster Linie Jugendliche an, die den sportlichen Look der Wettbewerbsmaschinen mögen. Tatsächlich zeigt das Fahrwerk der Maschine im Gelände bemerkenswerte Fähigkeiten, die der schwachbrüstige Motor jedoch kaum ausschöpft.

Für den Vespa-Roller sollten sich diejenigen entscheiden, die in erster Linie ein preiswertes und komfortables Fortbewegungsmittel für die Stadt suchen. Die Karosse bietet leidlichen Wetterschutz, zudem steht ein Vespa-Roller als Gebrauchtfahrzeug auch nach Jahren noch hoch im Kurs - das läßt den hohen Verbrauch verschmerzen.

Das Zündapp-Straßenmokick mit Lenkerverkleidung, serienmäßigem Drehzahlmesser und Gepäckträger bietet dagegen hohes Technik-, Verarbeitungs- und Ausstattungs-Niveau zu einem stolzen Preis. Wer das Geld hat, der findet in der CS 50 die perfekte Variante des Themas Mokick.

Die Kleinste im Bunde, die Honda Z 50 J „Monkey“, ist ein Mokick zum Mitnehmen: Mit umgeklapptem Lenker paßt der „Affe“ selbst in den Kofferraum eines Mittelklasse-Autos. Und er bereitet Fahrspaß, solange man nicht täglich längere Strecken bewältigen muß. **Hans Georg v. d. Marwitz**