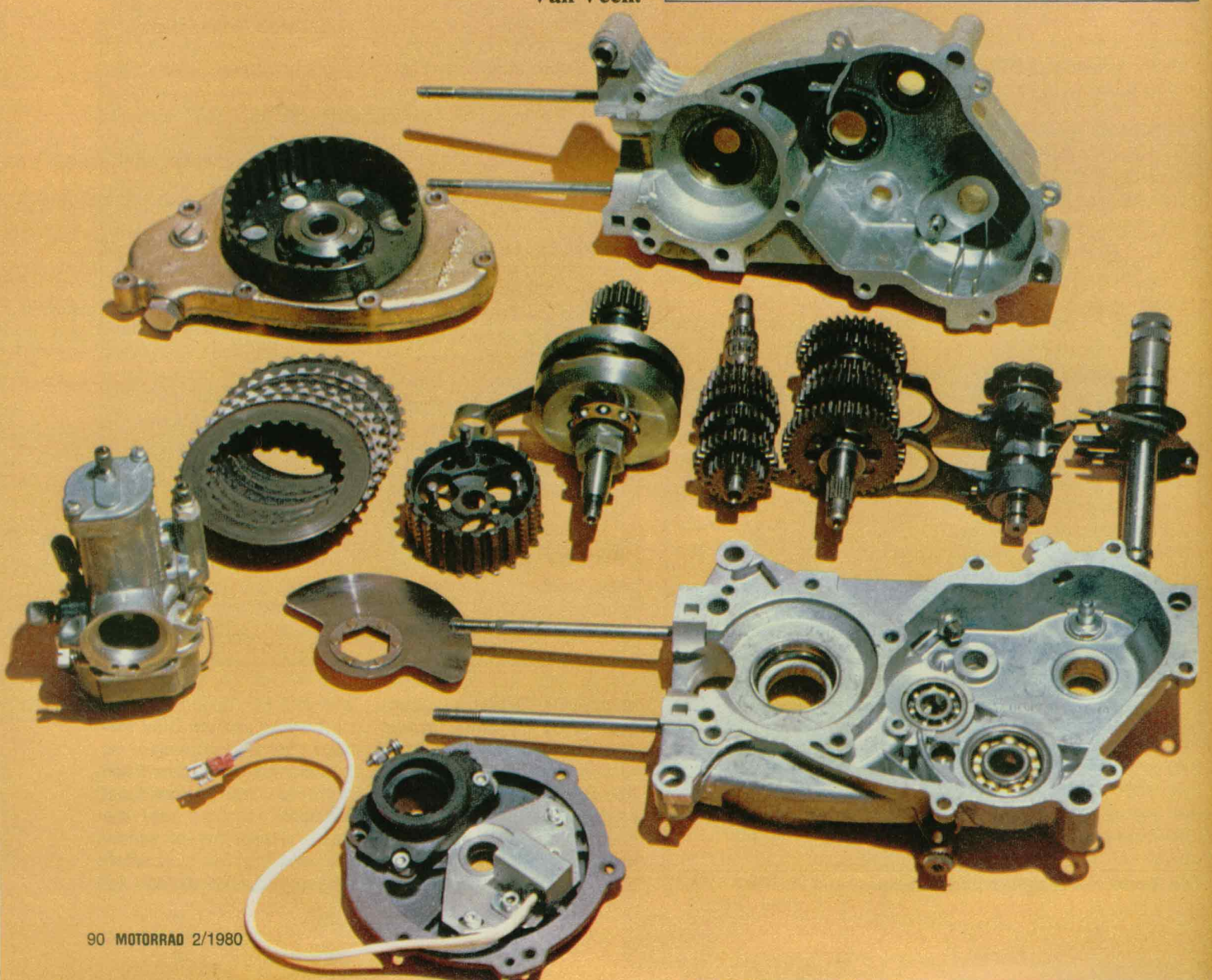
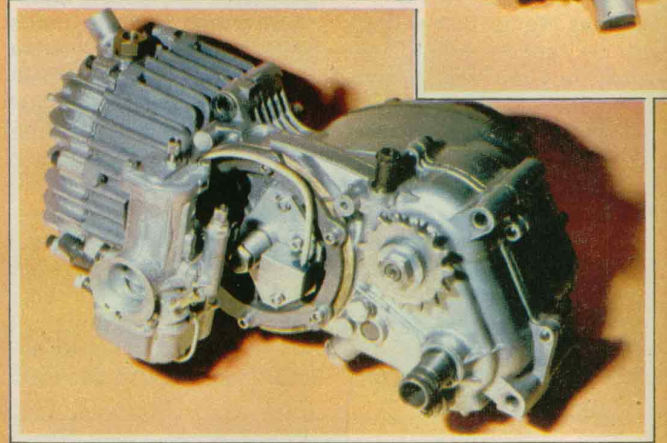
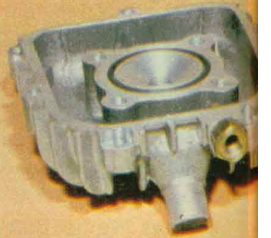


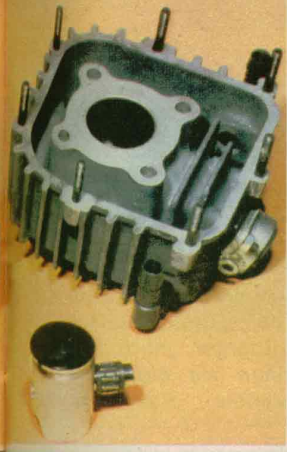
SPORT  
Fahrbericht  
Kreidler-Van Veen

# Die Kreidler von Veen

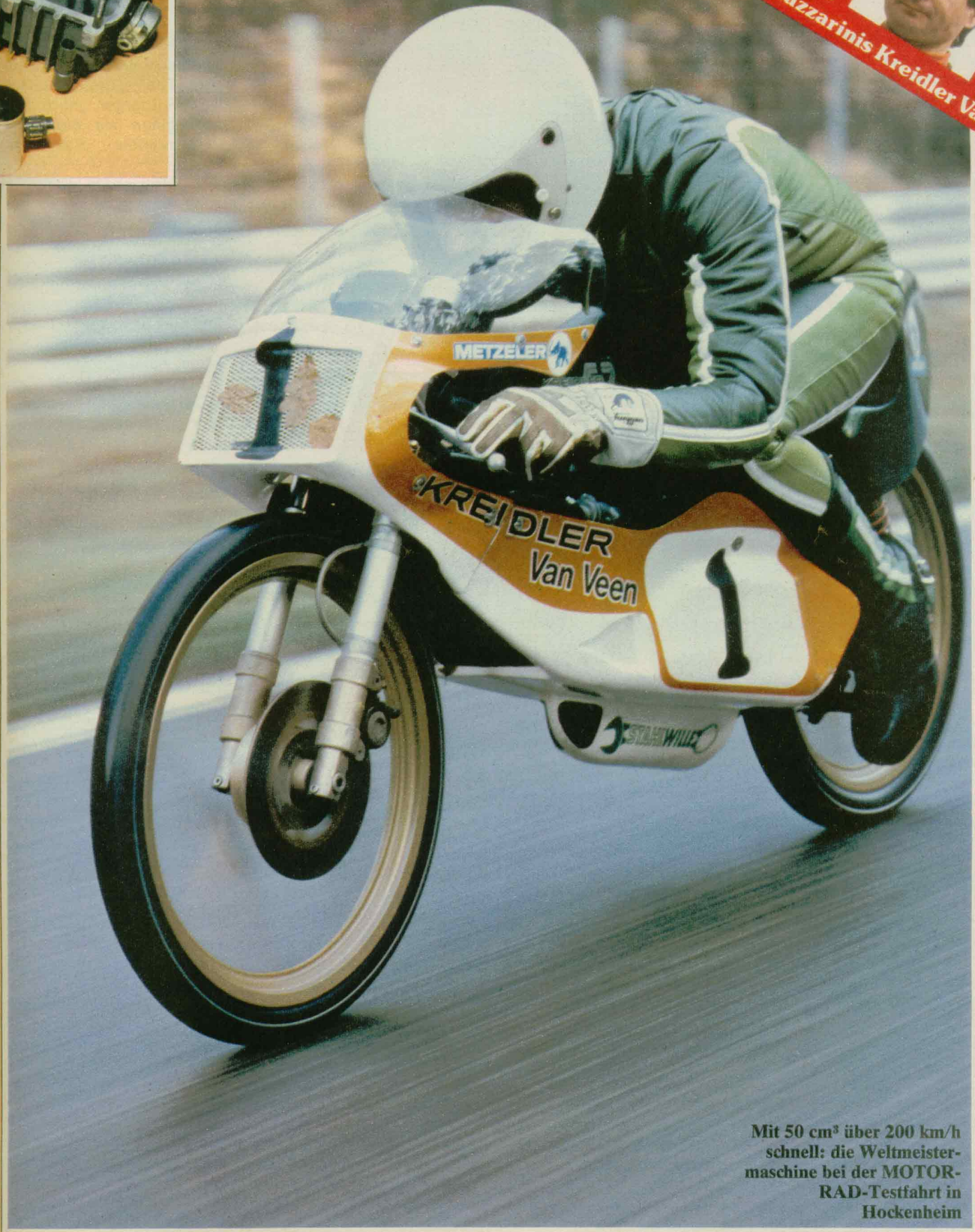
MOTORRAD fuhr die  
schnellste 50er-Renn-  
maschine der Welt: die  
Kreidler aus dem  
Werkstatt von Kreidler-  
Van Veen.

Perfektion bis ins Detail: Der  
50 cm<sup>3</sup>-Rennmotor baut auf der  
Serienmaschine auf. Seine Ein-  
geweihe: Drehschieber, Spezial-  
kurbelwelle, Sechsgang-Getriebe.  
Die Zylinderlaufbahn des Schnaps-  
glas-Motors (rechts) ist nikasil-  
beschichtet





**MOTORRAD**  
Grand Prix-Probe  
Weltmeister Lazzarinis Kreidler Van Veen



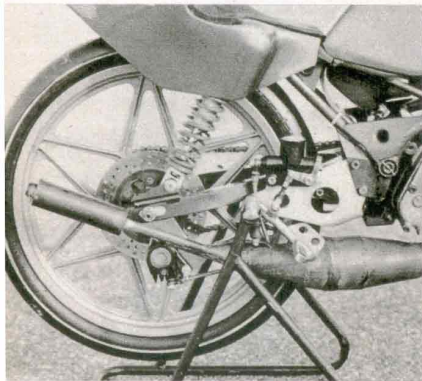
Mit 50 cm<sup>3</sup> über 200 km/h  
schnell: die Weltmeister-  
maschine bei der MOTOR-  
RAD-Testfahrt in  
Hockenheim

## SPORT

### Fahrbericht Kreidler-Van Veen

Auf der britischen Insel, wo nur hubraumstarke Rennmaschinen etwas gelten, hat man einen gering-schätzigen Spitznamen für die Fahrer der „verfluchten 50 cm<sup>3</sup>“. Tiddler heißen die Piloten der kleinsten Grand Prix-Klasse dort, weil sie zum Start ihrer kreisenden Motörchen nicht einmal im Sattel aufstehen, sondern nur mit den Beinen vorwärts paddeln.

„To tiddle“ heißt aber auch



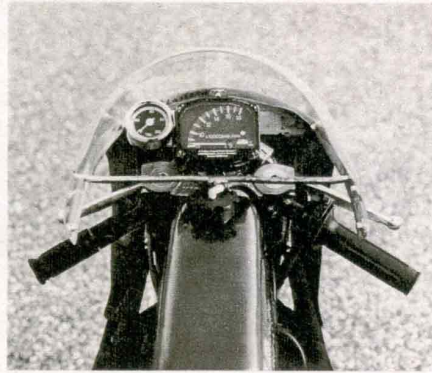
Spezial-Ausrüstung:  
Bitubor-Federbeine

schwanken und schaukeln. Die Erfahrung, auf welch wackeligen Rädern so ein Mini-Radfahrer bei 200 km/h schneller Geradeausfahrt oder um die Kurve balancieren muß, machte MOTORRAD-Redakteur Ludwig Braun bei einer Probefahrt mit der schnellsten 50er-Rennmaschine der Welt, mit Weltmeister Eugenio Lazzarini's Werkmaschine von Kreidler-Van Veen. Brauns Kommentar nach einigen Runden auf dem Hockenheimring: „Die Kleinsten sind die Größten.“

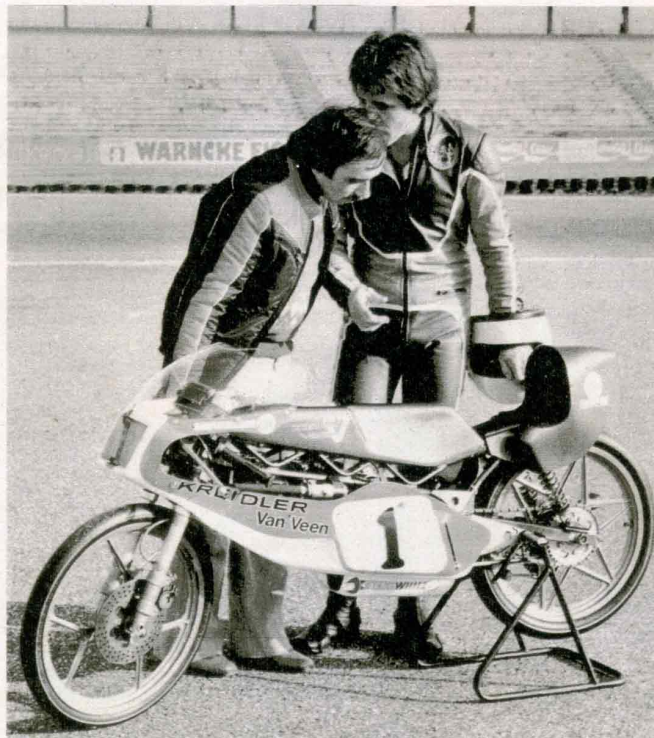
Nicht nur fahrerisch, sondern auch technisch offen-bar. Herbert Rittberger, zweimal Vize-Weltmeister und nun in der Kreidler-Van Veen Sport GmbH für die Werkmaschinen verant-

wortlich, kann das sogar mit Zahlen belegen: 440 PS Literleistung lassen die Betreuer großvolumiger Motoren vor Neid erblassen. „Technisch“, sagt Rittberger, „ist die 50 cm<sup>3</sup>-Klasse

Die stolze Spitzenleistung von mehr als 22 PS findet der Tuner des Lazzarini-Motors ohnehin nicht so beachtlich, denn, „fahrbar, in einem möglichst breiten Drehzahlbereich einsetzbar



Kreidler-Cockpit:  
Die Skala des Drehzahlmessers beginnt erst bei 9000/min. Jen-seits von 16 000/min wird geschaltet. Das Wasser-Thermometer muß im Fahrbetrieb mindestens 65 Grad anzeigen



Letzte Anweisungen: Tuner Rittberger (links), Tester Braun

noch immer sehr interessant.“

Der Schnapsglas-Tüftler aus dem schwäbischen Weinstadt beruhigt allerdings gleichzeitig allzu heftige Neider: „Natürlich ist es einfacher, mit einem Einzylinder-Motor auf dem Leistungsprüfstand zu experimentieren, als ständig für einen Zwei- oder gar Vierzylinder zu denken.“

muß so ein Motorrad sein“.

Diese Eigenschaft hat die Weltmeistermaschine durchaus, wenn auch in Drehzahlregionen, die Fahrern einer Serien-Kreidler die Haare zu Berge stehen lassen. „Unter 14 000 Touren brauchst du gar nicht einzukuppeln, und bei 16 200 Umdrehungen solltest du den nächsten Gang nehmen“, rät der Weltmeistermacher

vor der Probefahrt. Er fügt noch hinzu: „Vorsicht in den ersten Kurven. Es sind nagelneue Metzeler-Slicks aufgezo-gen.“

Auf diesen Reifen rollte auch der italienische Weltmeister zum Titel. „Sie erlauben“, weiß Rittberger, „noch mehr Schräglage als die bisher verwendeten Profil-Gum-mis.“

1979 waren die neuen glatten Reifen dem Werksteam vorbehalten. In der kommenden Saison können auch Privatfahrer profillos rennen. Die Werks-Profilos machen sich derweil schon weitergehende Gedanken: „Der hohe Luftdruck von 2,4 bar muß durch Fahrwerksabstimmung aufgefangen werden.“

Bei dieser Gelegenheit will die Sport GmbH im niedersächsischen Duderstadt Nägel mit Köpfen machen. Rittberger: „Vielleicht läßt sich eine bessere Versteifung der Hinterradschwinge erreichen.“

### Slicks ab 1980 auch für die Privatfahrer

Bislang begnügte sich die Werksmannschaft mit geringfügigen Modifikationen des käuflichen Gitterrohr-rahmens, dem Einbau italienischer Bitubor-Federbeine beispielsweise, „weil Lazzarini es so wollte“. Der Vorteil der Spezial-Elemente erwies sich bei der Probefahrt als Tücke. Zug- und Druckstufe der beiden Federbeine, die mit einem Hochdruck-schlauch verbunden sind, hatten sich beim Transport völlig verstellt. Die Teleskop-gabel, in Schrägrollen gelagert, ist besonders leicht ausgeführt. Magnesium diente als Werkstoff für beide Gabelbrücken und die Tauchrohre.

Der Werkmaschine vorbe- ▷

## SPORT

### Fahrbericht Kreidler-Van Veen

halten sind zwei Wasserkühler, die sich bei winterlichen Temperaturen in Hockenheim auch nicht recht bewährten. Der Zusatzbehälter, der – so Rittberger – „im Sommer thermische Probleme löste“, mußte vor dem Fahrtwind geschützt werden, damit die Kühlflüssigkeit überhaupt 65 Grad Betriebstemperatur erreichte.

Doch dann stand der Probefahrt nichts mehr im Weg oder zumindest fast nichts mehr. „Lazzarini paßt wie angegossen auf das Maschinchen“, erklärte Herbert Rittberger die maßgeschneiderten Dimensionen: 30 Zentimeter Raum zwischen Sitzbank und Teflon-Fußrasten. Wo sich der 153 Zentimeter große Weltmeister vom Scheitel bis zur Sohle hinter der Verkleidung verstecken kann, konnte Gast-Fahrer Ludwig Braun nicht einmal die Knie unterbringen. Superleichtes Kevlar (ein Kunststoff) ging bei der Probefahrt unter dem Druck langer Beine zu Bruch.

### Das erste Problem: Anfahren mit viel Gefühl

Eine kräftige Hand ist auch am Kupplungshebel fehl am Platz. Hebammen-Finger würden das Einkuppelenspiel wohl am besten beherrschen, wenn das Motörchen mit 14 000/min hysterisch wie eine indisponierte Operndiva kreischt und die Alu-Kupplungsscheiben den Kraftschluß herstellen sollen. Bei den ersten Anfahrversuchen erstirbt das Schrällchen blitzartig – das Motorrad hat sich nur um Zentimeter vorwärts geschoben.

Endlich rollen die Dreispeichen-Gußräder doch, 22 PS ziehen das insgesamt 120 Kilogramm schwere Gefährt vorwärts. Ohne Fahrer, mit fünf Litern Benzin-Öl-Gemisch im Verhältnis 1 : 20 im randvollen Kunststofftank, bringt der grüne Ren-

raum eines Schnapsglases erstaunlich weich in Angriff. Im Nu ist die Nadel des Drehzahlmessers bei 16 200/min angelangt, und der Schalthebel verlangt nach einem kräftigen Kick. Die sechs Gänge lassen sich nämlich sehr exakt, aber



Ungewohnte Fahrindrücke: Schräglage auf Slicks

### Kreidler-Van Veen: Technische Daten

#### Motor

Flüssigkeitsgekühlter, dreh-schiebergesteuerter Einzylinder-Zweitaktmotor. Bohrung x Hub: 40 mm x 39,7 mm; Hubraum 50 cm<sup>3</sup>; Verdichtung 15, Nennleistung 22 PS bei 16 000/min. Ein Mikuni-Rundschiebervergaser mit Zentralschwimmerkammer, Vergaserdurchlaß 28 mm, Mischungsschmierung 1:20 mit Shell Sport R Öl. Kontaktlose Kröber-Batterie-Zündanlage 12 V. Klauengeschaltetes Sechsganggetriebe mit 6 Lamellen-Alu-Kupplung.

#### Fahrwerk

Kreidler-Van Veen-Gitterrohr-

rahmen. Vorn hydraulisch gedämpfte Magnesium-Kreidler-Teleskopgabel, Federweg 65 mm, hinten Bitubor-Federbeine, Federweg 55 mm, Federvorspannung, Druck und Zug stufenlos verstellbar. Teleskopgabel in Schrägrollenlager gelagert, Schwinge in Nadellager, Kreidler-Dreispeichen-Magnesiumräder. Hydraulisch betätigte Motor-Mozzi-Scheibenbremse  $\phi$  210 mm, hinten 190 mm. Bereifung Metzeler vorn 2.00 V 18, hinten 2.25 V 18. Radstand 1220 mm, Lenkkopfswinkel 63°, Gewicht 56 kg.

ner gerade 56 Kilogramm auf die Waage.

Die beiden Motor-Mozzi-Bremszangen haben da natürlich leichtes Spiel: In Verbindung mit kaugummiweichen Renn-Slicks fressen sie die Geschwindigkeit vor der Kurve förmlich auf.

Die Beschleunigung am Kurvenausgang nimmt der Einzylinder mit dem Hub-

etwas hart und mit überraschend langen Schaltwegen einlegen. Vorsicht ist trotzdem angeraten. Beim harten Runterschalten kommen die Kurbelwellenlager in Gefahr.

Auf der Seite des Schalthebels, links also, sitzt an der Werksmaschine der Plattendreh-schieber und der Mikuni-Rundschiebervergaser mit 28 Millimetern Durchlaß.

Die käufliche Grand Prix-Replica, für fast 12 000 Mark bei der Kreidler-Van Veen Sport GmbH in Duderstadt zu beziehen, ist mit einem Produkt aus deutschen Landen, dem 28er Bing-Vergaser, bestückt.

Auch der Kontaktgeber der Kröber-Zündanlage ist linksseitig montiert. Der heiße Funken entsteht im Kopf des nikasilbeschichteten Zylinders, zwei Millimeter bevor der Kolben den oberen Totpunkt erreicht hat. Die Energie dazu wird aus einer Trockenbatterie bezogen.

Wie von einer Werksmaschine nicht anders erwartet, sind die Detaillösungen perfekt ausgeführt. Ein Uhrmacher hätte den zierlichen Renner nicht pedantischer zusammensetzen können.

### Im Detail perfekt: Renn-Motorrad en miniature

Die Engländer tun den kleinsten Grand Prixlern wohl doch unrecht, wenn sie der – zugegeben, vor allem durch den Kreidler-Van Veen-Einsatz stark deutsch gefärbten – Klasse jedes Interesse absprechen.

Starke Nerven muß allerdings jeder mitbringen, der mit solch einem Super-Motorrad en miniature zu tun hat: Fahrer ebenso wie Turner.

Der tödlich verunglückte irische Rennfahrer Tom Herron hatte sie offenbar nicht. Von ihm erzählt man sich die Geschichte, er habe sich an einem Renntag enorm vom durchdringenden Geräusch eines 50 cm<sup>3</sup>-Motors gestört gefühlt. Herron fand eine einfache Lösung: Er ließ den ungeliebten Sound schlagartig verstummen, indem er kurzerhand einen Eimer Wasser über Motor und Vergaser goß.

Hans Joachim Nowitzki/  
Ludwig Braun

**MOTORRAD**  
Grand Prix-Probe  
Weltmeister Lazzarini's Kreidler Van Veen



**Miniatur-Renner: die Werksmaschine, für die 153 Zentimeter Lebensgröße des Weltmeisters Eugenio Lazzarini maßgeschneidert. Das Motorrad wiegt ganze 56 Kilogramm**

**Der Motor mit liegendem Vergaser, Mikuni-Vergaser und Trockenbatterie**

