

Wer bis heute der Motorrad-Sucht verfallen ist, wurde als Jugendlicher meist von den schnellen Kleinkrafträdern angefixt. Beim Autor war es eine Kreidler Florett RS. Exakt in dem Golfgrün, wie sie sich hier präsentiert.

Text: Uli Holzwarth; Fotos: Jacek Bilski

as hat man uns schon für tolle Motorräder ins Fotostudio geschoben: ultra-rare Werksrenner, perfekt restaurierte Klassiker, detailverliebte Replikas, sündhaft teure Einzelstücke, fabrikneue Oldies. Herrliche Pretiosen mit faszinierender Technik, betörenden Formen und großer Vergangenheit, vor denen man voller Bewunderung niederkniet.

Tja, und dann stehe ich nach langer Zeit wieder vor (m)einer Kreidler Florett RS im typischen Golfgrün der späten 70er-Jahre – und auf einmal ist alles anders. Denn die kleine 50er trifft mich völlig unvorbereitet mitten ins Herz, entführt mich unversehens in die Vergangenheit, wo sie mich zum Hauptdarsteller eines Films macht, der sich schon vor

Ewigkeiten ins Gedächtnis gebrannt hat.

Zwei Mal, drei Mal laufe ich um die Kreidler. Es ist der Vorspann fürs aufwühlende Kopf-Kino, bei dem sich alles um Unabhängigkeit, große Freiheit und kleine Abenteuer dreht. Plötzlich sind sie wieder da, all die Erinnerungen, als hätten sie nur auf diesen Moment gewartet. Ist das wirklich schon 30 Jahre her? Die Ausfahrten mit den Kumpels, das Mädel, das ihre Hände statt in Handschuhe lieber in meine Jackentaschen steckte, die spontanen Feten am Baggersee, die heimlichen, mitunter auch peinlichen Tuning-Versuche, der Schock nach dem ersten verlorenen Ampel-Duell mit einer 80er...?

Rolf Biedlingmaier lächelt nur, als er meine stille Begeisterung bemerkt. Klar, auch er kennt diesen Film. Warum sonst kommen gestandene Familienväter und Bald-Fünfziger auf die Idee, ein Kleinkraftrad wieder zum Leben zu erwecken? Schließlich kostet so eine Restaurierung kaum weniger Zeit und Geld als bei einem "richtigen" Motorrad. Das hat den gelernten Elektroinstallateur, der jetzt im



Markenzeichen: Der liegende Zylinder und die üppige Verrippung sowie der wartungsfreundliche Aufbau des Antriebs

Qualitätsmanagement eines Automobilzulieferers arbeitet, jedoch nie interessiert. Denn diese 1979er-RS ist nicht irgendeine 50er, sondern seine eigene, die er sich 1981 für 1100 Mark aus erster Hand gekauft hat. Was die emotionale Bindung zum ersten eigenen Zweirad ebenso erklärt wie den nicht ganz originalen Zustand. "Ich wollte die Kreidler wieder so herrichten, wie ich sie damals gefahren habe", so Biedlingmaier. Also mit dem Rechteckscheinwerfer des Modelljahrgangs 1981, dem zeitgenössischen Cuppini-M-Lenker, einem Zubehör-Seitenständer und klappbarem Kickstarter. Deshalb bleibt es auch nach der Restaurierung beim gekürzten Hinterrad-Kotflügel und dem Zubehör-Kettenschutz aus verchromtem Stahlblech. "Den geschlossenen Plastik-Kettenkasten haben wir Kreidler-Fahrer doch als erstes weggerissen, oder?" Na ja, stimmt schon.

Ausgetauscht hat er ebenso die serienmäßigen Verbundräder, weil "die ja schon die Mofas hatten". Stattdessen besitzt seine RS die bei den Kreidler-Piloten einst so begehrten Alu-Gussräder des 1978er-Modells mit sieben Doppelspeichen. Der Ludwigsburger weiß noch genau, wie er dazu kam: "Nach der Pleite von Kreidler bin ich mit 50 Mark in der Tasche ins Kornwestheimer Werk gefahren, um Teile aus der Konkursmasse zu kaufen. Die Räder kosteten damals 15 Mark pro Stück. Dazu erstand ich für 15 Mark noch eine Stroboskop-Lampe mit Kreidler-Logo und einige Kleinteile, die restlichen fünf Mark gingen für die Hin- und Rückfahrt mit der S-Bahn drauf." So was nennt man wohl Heimvorteil.

Der sich natürlich auch in einer besonders hohen Kreidler-Dichte auf den Schulhöfen der Region offenbarte. Zündapp, Hercules, Puch, KTM oder gar eine japanische 50er? Nein, ein echter Schwabe fuhr Kreidler. Wer war denn mehrfacher Weltmeister und verewigte dies so plakativ auf Gabelbrücke und Sitzbank-Spoiler? Eben. Mit diesem Image konnte Kreidler bei uns damals locker gegen eine Hercules Ultra oder Zündapp KS 50 bestehen, obwohl beide mit ihren Rahmenunterzügen und den Cockpitverkleidungen viel näher dran waren an einem "richtigen" Motorrad als die Florett mit ihrem Moped-haften Blechschalenrahmen.



Ansporn: Kreidler-Piloten wussten immer, worum es ging



Standfest: die prima dosierbare Scheibenbremse





Modell-Pflege: 1979er-Maschine mit grünen Ziffern im überarbeiteten Cockpit und zeitgenössischem Cuppini-M-Lenker

## **Kreidler Florett RS**

MOTOR: Einzylinder-Zweitakt-Motor mit Schlitzsteuerung, Bohrung 40 mm, Hub 39,7 mm, 49,9 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 11:1, 6,25 PS bei 8500/min, ein 20er-Bing-Rundschiebervergaser, Ölbadkupplung, Fünfganggetriebe, Kettenantrieb

FAHRWERK: Pressstahlrahmen, Teleskopgabel vorn, Zweiarmschwinge hinten, Federweg 110/95 mm (v/h), Scheibenbremse vorn, Ø 208 mm, Trommelbremse hinten, Ø 160 mm, Reifen 2.75 x 17 (v/h), Gewicht vollgetankt 95 kg

KONTAKT: www.kreidlerdienst.de (Teile), www. kreidler-verein.de (Szene, Forum)

Technisch jedoch war die RS mit dem kräftigen und standfesten Motor, harmonischer Fahrwerksabstimmung und Scheibenbremse vorn absolut konkurrenzfähig. Das sieht auch Biedlingmaier so. Klar, er ist Kreidler-Fan durch und durch. Wie die Kreidler-Freunde in Haberschlacht, mit denen er schon vor der Restaurierung Kontakt aufnahm. Und die ihm dann beim Neuaufbau mit Rat und Tat zur Seite standen. Gut so. denn die beste aller Ehefrauen war anfangs nicht gerade begeistert von der neu entflammten Jugendliebe ihres Gatten. Doch ein Kreidlerianer lässt sich von seinem Vorhaben nicht abbringen, schon gar nicht bei so viel Unterstützung durch die Gleichgesinnten aus dem Kraichgau.

Deren Spezialisten übernahmen den Wiederaufbau des Motors, wobei nicht nur die Lager von Kurbelwelle, Pleuel und Getriebe erneuert wurden, sondern auch Zylinder und Kolben, die noch als gut konservierte Neuteile in Biedlingmaiers Keller lagen. Dabei handelt es sich um einen 55-Kubikzenti-

meter-Satz, den sich der vorausschauende Schwabe schon vor 28 Jahren bei Mahle anfertigen ließ – mit anschließender Nikasil-Beschichtung, versteht sich. Um die Lackierung des Rahmens kümmerte sich ein Profi, die Anbauteile nahm der Hobbyschrauber selbst in Angriff, ebenso den Umbau auf eine 12-Volt-Elektrik. Der Originaltank war allerdings nicht mehr zu retten. Nach langer Suche fand sich iedoch ein brauchbarer Ersatz, der nach dem Entrosten und Ausbeulen eine neue Chromschicht erhielt. Am Ende kostete die Restaurierung so viel wie damals eine Neumaschine. Doch das ist Biedlingmaier egal: "Meine RS verkaufe ich nie mehr, da hängen einfach zu viele Erinnerungen dran". Großes Kino entsteht halt nicht nur in Hollywood. Sondern auch in der heimischen Garage.





## Restauriert schon die nächste Kreidler: Rolf Biedlingmaier

## "Meine Kreidler wird nie wieder Regen sehen"

