

1983

auto

NR. 3/MÄRZ

touring

CLUBMAGAZIN DES ÖAMTC

Spaß auf zwei Rädern

Wir testeten
für Sie zehn
zweisitzige
Mopeds



Alles über
den Kauf von
Gebrauchtwagen

Gurtenfrage: So
soll der Spalt-
tarif aussehen

**DAS THEMA
DES MONATS**

Großer ÖAMTC- Moped-Vergleichstest der Juniorenklasse

Spaß auf zwei

Die Freiheit auf zwei Rädern beginnt mit dem 16. Lebensjahr und mit 50 cm³. Damit der Spaß nicht zu kurz kommt, soll am Moped Platz für die Partnerin sein. Und vier Gänge sind ein Muß für das Alpenland Österreich.

Rund eine halbe Million Mopeds prägen in Österreich das Verkehrsgeschehen entscheidend mit. Jährlich werden zirka 60.000 Mopeds neu zugelassen. Ein ganzer Industriezweig lebt von den kleinen Flitzern, ein wesentlicher Teil des Zweiradhandels floriert durch das Moped, Tausende Arbeitsplätze werden dadurch gesichert. Doch über die verkehrsbedeutende und volkswirtschaftliche Komponente hinaus gibt es noch einen weiteren Aspekt, der die Bedeutung des Mopeds unterstreicht: Das Moped ist das erste Motorfahrzeug, das ein Jugendlicher lenken darf. Und das führerscheinfrei.

Was wiederum eine weitere Erklärung für die große Beliebtheit des Mopeds darstellt. Denn die Geldbörsen der 16jährigen werden durch

den Erwerb des Kleinmotorradführerscheins sicherlich strapaziert. Und so ist es nur natürlich, daß der Großteil der Mopeds von Jugendlichen gefahren wird. Kategorieanalysen ergaben, daß ein wesentlicher Teil der Fahrzeuge zweisitzig ist und auch überwiegend von zwei Personen benützt wird.

Gerade diese statistisch festgestellte rund 90prozentige Benutzung im Zweipersonenbetrieb erfordert eine entsprechende Anpassung an die wechselnden Verkehrsverhältnisse durch ein Schaltgetriebe. Denn trotz eines hohen Anteils von Automatikgetrieben in der Mopedklasse ist speziell für diesen „Schwerbetrieb“ das Vierganggetriebe ideal geeignet. Obendrein ist ein Viergangschaltgetriebe ein Garant für zügiges Vorankom-

men auf Österreichs Bergstraßen.

Auf Grund dieser Tatsachen wurde dieser Test optimal fahrzeugspezifisch angelegt: 10 zweisitzige Mopeds von 8 verschiedenen Herstellern wurden von einer Testmannschaft von Jugendlichen zwischen 17 und 18 Jahren ausführlich unter die Lupe genommen und im Alltagsverkehr bei wechselnden Straßen- und Wetterbedingungen gefahren. Und schließlich kamen die Fahrzeuge auf die Meßstrecke des Verkehrsübungsplatzes in der Südstadt. Die Messungen wurden von offiziellen Zeitnehmern der OSK durchgeführt. Für die technische Betreuung der Mopeds während der gesamten Testdauer sorgte der Technische Dienst des ÖAMTC. Die Helme der Fahrer waren österreichische LED-Helme.



Zum Titelbild

Fesch, das Mädel auf dem Puch-Moped. Aber so leicht bekleidet soll man nie fahren! Nur feste Bekleidung (z. B. Jeans, Lederjacke) und Handschuhe schützen im Fall des Falles.



Rädern



Thema: Geschwindigkeit

Das linke Foto zeigt die transportable Rolle der Exekutive. Rechts die Meßanordnung der OSK-Lichtschranke. Wir maßen nach beiden Methoden. Die Überraschung war riesig, denn es gab erhebliche Abweichungen! Dennoch: Wie immer man es auch dreht und wendet – acht von zehn der getesteten Mopeds liefen deutlich schneller als die erlaubten 40 km/h. Das eindeutig schwarze Schaf unter den Kandidaten war die Fantic, die die Meßstrecke mit satten 50,2 km/h durcheilte.



Hill Climb für zwei

Das Foto zeigt eine rasante Anfahrtsituation am Berg. Mopeds sind heute so abgestimmt, daß sie auch auf steilen Straßenstücken keine Verkehrshindernisse mehr sind. Sowohl im Ein- als auch Zweipersonenbetrieb stürmte die Fantic der Konkurrenz davon. Als Meßstrecke wurde die Anfahrstrecke am Verkehrsübungsplatz des ÖAMTC in der Südstadt gewählt, die mit einer Neigung von acht Prozent etwa der mittleren Steigung der Wiener Höhenstraße entspricht.

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 6 ►



DAS THEMA DES MONATS

Fortsetzung von Seite 4

Die motorisierten Akteure

Puch Monza

Typische Straßenmaschine in „Schale“. Super: Sebring-Anlage mit dumpfem Sound. Minus: Kaltstarteigenschaften und Kaltlaufphase des Motors.



KTM RS 4 L

Der Straßenkreuzer in dieser Klasse mit Komplettausstattung. Bullige Optik. Problematisch ist das Zündschloß mit Kurzschlußschalter.



Sachs

Das „Rennerle“ unter den Kandidaten. Sehr sportliche Sitzhaltung, straffe Fahrwerksauslegung – damit unkomfortabel für zwei. Sparsausführung.



Honda

Ungewöhnliches Styling mit außenliegendem Rahmen. Die Dreispeichenräder haben zu schmale Bereifung. Schlechte Kaltlaufphase des Motors.



Zündapp

Biedermann im Ausgehanzug. Hohe Alltagstauglichkeit und zweckmäßige Bedienelemente kennzeichnen dieses Moped. Finishmängel.



Puch Ranger

Typischer Moto-Cross-Abkömmling. Hochwertige Komponenten, z. B. Aluhochschulterfelgen. Leider schwache Fahreigenschaften im Gelände.



KTM Quattro

Das Mofa mit vier Gängen. Dadurch optische Einbußen gegenüber der Konkurrenz. Komforteinbußen durch zu schmale und kurze Sitzbank.



Vespa

Der klassische Roller ist derzeit „in“ wie nie zuvor. Gut zu reinigen und zu pflegen. Gewöhnungsbedürftig ist die Viergang-Handschaltung.



Suzuki

Das drolligste Fahrzeug unter den Mopeds. Hoher Fahrkomfort durch dicke Räder und breite Sitzbank. Schlecht: die „verkehrte“ Schaltfolge.



Fantic

Der „Luis Trenker“ unter den Kandidaten. Ausgezeichnete Bergeigenschaften. Anstrengende Sitzhaltung auf der Straße und viel zu schnell.



DAS THEMA DES MONATS

Fortsetzung von Seite 6

Spaß auf zwei Rädern

Für Mopeds gelten grundsätzlich andere Bewertungskriterien als beispielsweise für Autos oder „richtige“ Motorräder. Denn diese haben durchwegs so hohe Motorleistungen, daß einige Prozentpunkte Serienstreuung keinen Einfluß auf die Gebrauchstüchtigkeit haben. Anders bei Mopeds: Jedes Zehntel PS, das fehlt, bringt Beschleunigungsverlust – vor allem beim Zweipersonenbetrieb auf Steigungen unangenehm.

Auf der 100-m-Sprintstrecke hatte die Fantic deutlich die Nase vor Suzuki und Sachs, die allerdings im Zweipersonensprint die Plätze tauschen mußten. Die Trödlers beim Sprint waren Vespa und Zündapp, ebenfalls mit vertauschten Rollen zu zweit besetzt.

Daß gute Bremsen eine Lebensversicherung sind, ist klar. Daß man mit guten Bremsen schnell fährt, wußte

Gut gebremst ist halb gefahren

bereits Juan Manuel Fangio, der legendäre Automobilweltmeister. Wir ermittelten die Bremswerte auf trockenem Rauhasphalt mit warmgefahrenen Reifen, also unter optimalen Bedingungen. Und hier zeigte sich, wie gut heutige Bremsanlagen von Mopeds sind, vorausgesetzt man bremst mit beiden Bremsen!

Alle Konkurrenten erbrachten Werte, die dem Doppelten des gesetzlich vorgeschriebenen Wertes von 4,2 m/s² entsprachen!

Lesen Sie weiter auf Seite 10 ▶

Technik	Motor Arbeits- weise ¹⁾	Bohrung/ Hub in mm	Hub- raum in cm ³	Leistung in kW (PS)	Dreh- moment in Nm bei 1/min	Bereifung		Brems- vorne/ hinten ²⁾	Blitz- anlage	Geplück- ablage ³⁾	Maße in mm			Gewicht (Pa- nasser) in kg
						vorne	hinten				Länge	Breite	Höhe	
Puch Monza 4 GP	2T S	38/43	48,8	2/2,72	3,94/ 3500	2,5 x 17 R	2,75 x 17 R	S/T	ja	Gh	1900	700	1120	80
Puch Ranger TT	2T S	38/43	48,8	2/2,72	3,94/ 3500	2,5 x 19 Trial	3 x 18 Trial	T/T	nein	Gh	1940	790	1090	74
KTM Comet RS 4 L	2T S	38/43	48,8	1,8/2,5	—	2,5 x 17	2,75 x 17	S/T	ja	GT, Gh	1920	635	970	85
KTM Quattro	2T S	39/40,4	48,3	1,6/2,2	—	2,5 x 17 R	2,5 x 17 R	T/T	gegen Aufpreis	GT, Gh	1800	690	1040	64
Sachs Silberpfeil RS 40	2T S	40/39,7	49,9	2/2,7	—	2,75x17	2,75x17	S/T	nein	—	1915	720	1140	108
Vespa PK 50 S	2T D	38,4/43	49,8	1,79/2,4	3,95/ 3500	3,00x10	3,00x10	T/T	ja	Av	1690	700	1070	80
Honda MB 5	2T S	39,0/ 41,4	49,5	2/2,72	4,4/ 3500	2,50x18 4 PR	2,50x18 6 PR	S/T	ja	—	1880	655	1160	84
Suzuki RV 50	2T D	41/37,8	49,9	1,5/2,0	—	5,4 x 10 4 PR	5,4 x 10 8 PR	T/T	ja	Gh	1625	775	925	75
Zündapp	2T S	39/41,8	49,9	2/2,72	4,05/ 3500	23/4x17	23/4x17	T/T	ja	Gh	1870	640	1110	82
Fantic Trial FM 330	2T S	41/37,7	49,7	1,9/2,6	—	2,50x21	3,50x18	T/T	nein	—	1930	810	1000	71

¹⁾ 2T = Zweitaktmotor, S = Schlitzsteuerung durch Kolbenkanten, D = Drehschiebersteuerung
²⁾ T = Trommelbremse, S = Scheibenbremse
³⁾ Gh = Geplückträger hinten, GT = Geplückträger am Tank, Av = Ablage, versperbar

Meßwerte	Test- verbrauch l/100 km	Beschleunigung, stehender Start, 100 m, s		Anfahren am Berg 12 m 8% Steigung, s		km/h		Bremsver- zögerung, 1 Person, m/s ²
		mit 1 Person	mit 2 Personen	mit 1 Person	mit 2 Personen	Höchstgeschw. 1 Person	Lichtschranke	
Puch Monza 4 GP	4,1	13,39	14,23	3,77 ¹⁾	4,39 ²⁾	58	44,3	10,49
Puch Ranger TT	3,2	12,34	13,90	3,28 ¹⁾	4,68 ²⁾	45	43,1	9,09
KTM Comet RS 4 L	4,4	12,25	13,39	3,36 ¹⁾	3,99 ²⁾	58	43,6	10,3
KTM Quattro	3,4	12,41	14,09	3,68 ¹⁾	4,32 ²⁾	40	43,1	8,18
Sachs Silberpfeil RS 40	3,5	11,67	12,41	3,66 ¹⁾	5,77 ²⁾	55	46,6	9,9
Vespa PK 50 S	3,4	14,19	15,71	3,95 ¹⁾	5,14 ²⁾	38	37,4	8,3
Honda MB 5	3,9	13,01	14,10	3,94 ¹⁾	4,64 ²⁾	35	38,2	8,81
Suzuki RV 50	4,2	11,58	12,90	3,40 ¹⁾	3,96 ²⁾	zu breite Reifen	45,4	8,9
Zündapp	3,8	14,35	15,6	3,43 ¹⁾	4,16 ²⁾	—	44,7	8,85
Fantic Trial FM 330	3,3	9,98	11,66	2,58 ¹⁾	3,65 ²⁾	60	50,2	9,02

¹⁾ 1. und 2. Gang ²⁾ nur 2. Gang ³⁾ nur 1. Gang

Preise inkl. MWSL	Neupreis inkl. MWSL	Full- raster	Schalt- hebel	Spiegel	Reifen		Kupp- lungs- hebel	Hand- brems- hebel	Griff- gummi	Kotzloch		Kupp- lungs- seil	Blitz- ler
					vorne	hinten				vorne	hinten		
Puch Monza 4 GP	21.415,-	33,75 ¹⁾	232,70	116,35	345,28	386,-	603,10	1599,72 ²⁾	53,57	277,06	328,98	35,93	154,70
Puch Ranger TT	17.990,-	76,46	241,90	130,04	504,80	610,83	410,29	414,77	41,42	344,44	754,61	30,46	—
KTM Comet RS 4 L	21.400,-	44,84	124,84	74,46	299,50	391,50	77,64	126,73	19,23	326,62	457,37	60,18	—
KTM Quattro	15.250,-	44,84	168,86	74,46	245,-	245,-	84,49	84,49	19,23	256,77	164,26	68,56	950,- ³⁾
Sachs Silberpfeil RS 40	19.950,-	129,-	262,-	210,-	420,-	460,-	160,-	177,-	35,-	770,-	464,-	69,-	—
Vespa PK 50 S	18.990,-	—	—	339,84	377,60	377,60	70,80	70,80	25,13	456,60	—	44,25	ca. 260,-
Honda MB 5	17.900,-	263,50	150,50	86,-	754,-	754,-	94,-	94,-	37,50	508,50	471,50	110,-	205,-
Suzuki RV 50	17.500,-	58,17	200,60	150,54	828,36	984,12	60,18	60,18	58,17	511,53	— ³⁾	110,33	401,20
Zündapp	22.450,-	272,50	235,80	239,30	430,20	430,20	124,-	124,-	30,70	935,10	1128,10	69,40	170,-
Fantic Trial FM 330	25.980,-	90,-	137,-	196,-	590,-	644,-	137,-	137,-	87,-	222,-	267,-	52,-	—

¹⁾ Fullrastergummi ²⁾ Aufpreis, da nicht serienmäßig
³⁾ Gasdrehgriff mit Bremshydraulik ⁴⁾ Teil des Rahmens

DAS THEMA DES MONATS

Fortsetzung von Seite 8

Spaß auf zwei Rädern

Wir haben getestet, gemessen, aufgelistet – so unter anderem auch den Verbrauch und die Preise der gängigsten Sturz- und Verschleißteile –, aber auch gewertet. Aber nicht bewertet. Denn aus diesem umfassenden Zahlenmaterial soll jeder „sein“ Moped auswählen. Denn „Gusto und Ohrfeigen

... die Moral von
der Geschichte'

sind verschieden“. Und dergleichen mehr. Die getesteten Mopeds sind sicherlich ideal für alle jene Fahrer, die ein gewisses sportliches Flair lieben, denen die Schaltarbeit Spaß macht. Wer hingegen völlig unbelastet von der Technik dahinflitzen will, ist mit einem Automatik-Mofa besser bedient.

Wer allerdings in bergigem Terrain sein Domizil hat und oft zu zweit unterwegs ist, sollte an unseren Testkandidaten nicht achtlos vorbeigehen. Auch für jene Familien, deren Mitglieder nicht allesamt mit einem Führerschein ausgestattet sind und die optimalen Nutzeffekt fürs investierte Geld schätzen, sind die Schaltmopeds nicht uninteressant.

Welche Mopeds sich unsere Tester, allesamt Kfz-Mechanikerlehrlinge und Schüler an der Berufsschule für Kfz-Technik I in Wien, kaufen würden, wollen wir Ihnen nicht vorenthalten: Ivo Cizek, 17 Jahre: Vespa. Mathias Hicker, 17 Jahre: Zündapp. Michael Moser, 18 Jahre: Fantic. Roman Pöttinger, 18 Jahre: KTM Comet. Helmut Täubl, 17 Jahre: Sachs. Erich Vollmann, 17 Jahre: Honda. Hartmut Veit, 17 Jahre: Puch Monza.

Ing. Fritz Ehn ■



Fotos: Jürgen König

Das meinten unsere Jungtester

Starke Sprüche, meine Herren!

KTM Quattro:

„Mir sagen solche Formen nicht zu, trotzdem dürften die Quattro einige nett finden, sonst würde man sie nicht bauen.“

Sachs:

„Blinker wären sehr gefragt.“

Suzuki:

„Fällt durch das Kleinssein sehr auf.“

Puch Monza:

„Gut, da man ja nicht viel bedienen muß.“

KTM RS 4L:

„... bei Regen beginnt sie zu schwimmen.“

Honda:

„... sonstiges gibt es nichts, außer, daß man den Spiegel nur vertikal verstellen kann. Saublöd. Oh, Entschuldigung.“

Puch Ranger:

„Cross-ähnliches Styling, aber warum in Gelb?“

Fantic:

„... geht super zu schalten, obwohl ich meistens den blöden Hebel nicht finde.“

Vespa:

„Typisch italienisch: Schönes Styling, das heißt gewöhnungsbedürftig.“

Zündapp:

„Aha – Zünder- und Apparatebau, nach dem ersten Weltkrieg. Sehr gut.“ (Zur Erklärung, was Zündapp bedeutet.)