



1974

# vergleicht 50er

Heute:  
Garelli  
Kreidler  
Yamaha  
Zündapp



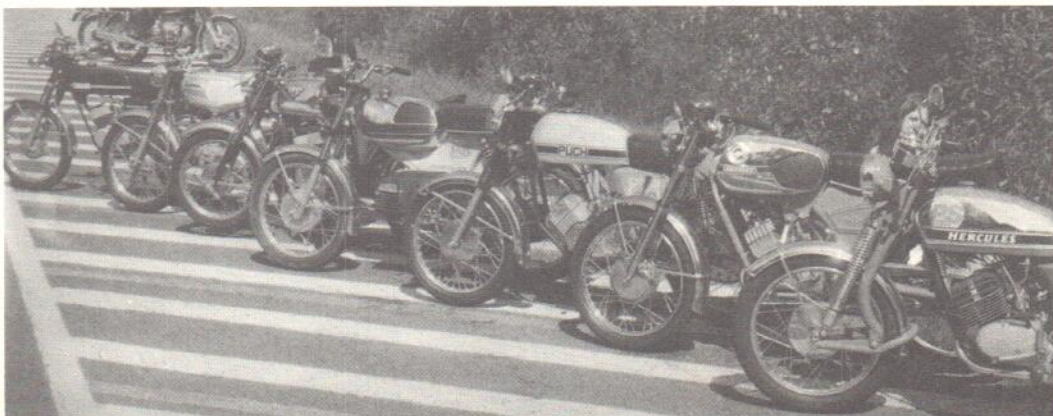
Das Bild oben zeigt die **PS**-Testmannschaft, das Bild unten ist die Dokumentation unserer acht 50 ccm-Testmaschinen (Garelli/Hercules/Honda/Kreidler/Maico/Puch/Yamaha/Zündapp), von denen die Garelli gerade um die Nordschleife des Nürburgrings gefahren wird. In diesem Heft vergleichen wir die Garelli, Kreidler, Yamaha und Zündapp miteinander. Im nächsten Heft kommen dann die Hercules, Honda, Maico und Puch an die Reihe.

Wir versuchen, unsere Diagramme und graphischen Darstellungen so zu placieren, daß unmittelbare Vergleichsmöglichkeiten bestehen. Das Nürburgring-Diagramm mit Einzeichnung der gefahrenen – vom Fahrtschreiber aufgezeichneten – Geschwindigkeiten, der benutzten Gänge und der erreichten Drehzahlen soll kein Renn-Diagramm sein, sondern Auskunft darüber geben, wie sich die möglichen Leistungen im Verhältnis von Steigungen und Gefällen stellen, welche Beanspruchungen (Drehzahlen) vorgelegen haben, und schließlich, wie das Verhältnis von Ausnutzung der Bremsen, der Gänge, der Durchzugskraft des Motors, der Spurhaltung, der Federung und der Reifen zur erzielten End-

geschwindigkeit ist. Der erreichte Durchschnitt ist also wieviel % der möglichen Endgeschwindigkeit?

Der Anschaffungspreis wiederum ins Verhältnis gesetzt mit der Fahrleistung und dem Durchstehvermögen ergibt schließlich den Gebrauchswert. Dabei kann es durchaus sein, daß ein billiges, in der Geschwindigkeit nicht so bemerkenswertes, Motorrad aber einen sehr hohen Gebrauchswert erzielt.

Das erste Fazit aus unserem Vergleich in Kurzform: die bisher wohl besten 50 ccm-Motorräder waren aus Deutschland – inzwischen aber beginnt das Ausland gewaltig aufzuholen, und das nicht über günstigere Preise allein. In unserem Falle also Italien (Garelli), Japan (Honda/Yamaha) und Österreich (Puch). Ist es ein Zufall oder ein Wunder, daß die deutschen Hersteller einheitlich 6,25 PS (nach DIN 70020) und als Höchstgeschwindigkeit einheitlich 85 km/h angeben? Unsere deutschen und zwei ausländische Testmaschinen gingen aber über 90 km/h, eine sogar 97 km/h. Man bedenke: 50 ccm Hubraum! Was sagt man dazu? Satte Leistungen!





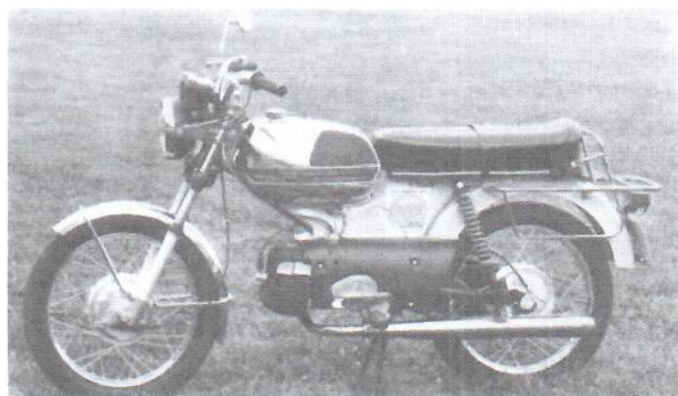
### Garelli RS Electronic

Der Einzylinder-Zweitaktmotor hat nach Importeur-Angabe 6,3 PS bei 8500 U/min (DIN 70020). Damit müßte die 82 kg schwere Maschine (Leergewicht) mehr als 90 km/h mit einem kleinen, langliegenden Fahrer gehen. Die Testmaschine machte anfangs 82 km/h. Ein Zeichen dafür, daß der Motor im neuen Zustand noch keine volle Leistung abgibt (die Testmaschine war brandneu). Wir erwähnen dies, weil immerhin heute nach modernem Maßstab moderne Motorradmotoren frei von allen „Einfahrnotwendigkeiten“ sein sollten. (siehe Kreidler – im Handbuch wird besonders darauf hingewiesen, daß der Motor „autobahn- und vollgasfest“ ist und nicht eingefahren werden braucht!). Die Leistung wurde mit der Zeit jedoch immer besser, und zuletzt wurden 89,72 km/h gemessen. Er drehte im Gefälle in der Fuchsröhre über 11.000 U/min, und man konnte an 7 % Steigung noch 70 km/h im vierten Gang erreichen.



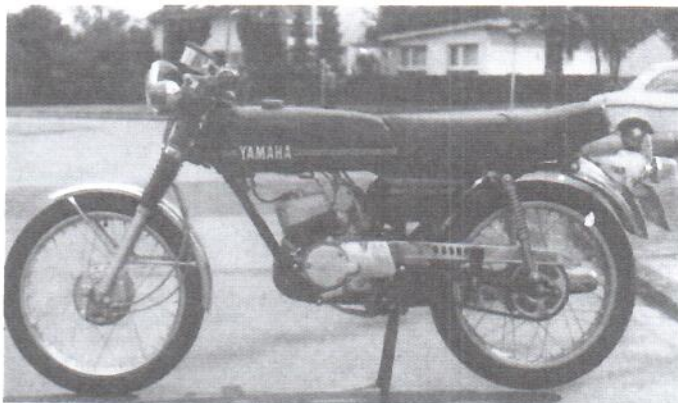
### Kreidler RS

Wir fangen bei der Leistung an. 6,25 PS bei 8500 U/min. Endgeschwindigkeit der Maschine: 96 km/h langliegend im engen Lederzeug in der Ebene. Nach Erfahrungen mit Fahrwiderständen wären für dieses Tempo ca. 7,5 PS notwendig – aber das ist eine Annahme (!). Einfahren? Siehe oben! Nicht notwendig. Überhaupt ist der Motor thermisch absolut gesund, die Zylinderwand hat eine Nikasil-Beschichtung, die den Verschleiß herabsetzen soll. Überraschend war bei der Testmaschine die gleichmäßig vorhandene Kraft – morgens in der Kälte konnte man die gleiche Geschwindigkeit mit gleichem Fahrer an der gleichen Streckenstelle messen wie abends nach einem Tag forciert Fahrweise. Bei km-Stand O wie bei km-Stand 3156. Nichts änderte sich. Der Florett-RS-Motor ist also echt zuverlässig.



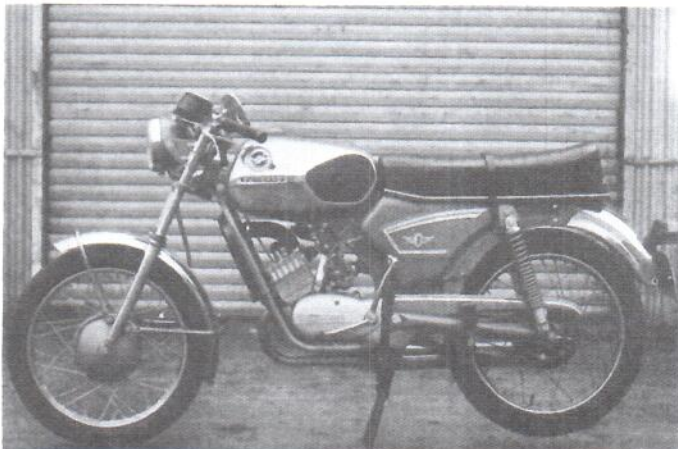
### Yamaha RD 50

Der erste Beweis aus Japan, daß man gegenüber den deutschen 50 ccm-Spitzenmaschinen nachgezogen hat. Erstaunlich, daß man mit der gegenüber anderen Motoren geringeren Kühlfläche auskommt! Endgeschwindigkeit in der Ebene: 93 km/h. Also sind die 6,25 PS bei 8250 U/min bestimmt vorhanden. Die Membransteuerung hat auf der einen Seite eine sehr saubere und gleichmäßige Füllung zur Folge, auf der anderen Seite dreht der Motor auf keinen Fall über 11.000 U/min hinaus. Effekt: in der Fuchsröhre bergab gleichmäßig 110 km/h. Die Maschine macht einen sehr guten optischen, echten Motorrad-Eindruck. Drehmomentlage: unterhalb von 6500 U/min spielt sich nicht viel ab. An 7 % Steigung bis zu 10 km/h weniger als die verglichenen Motorräder. Wie wäre es mit einem Sechsgang-Getriebe?

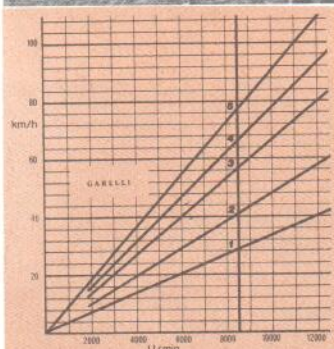
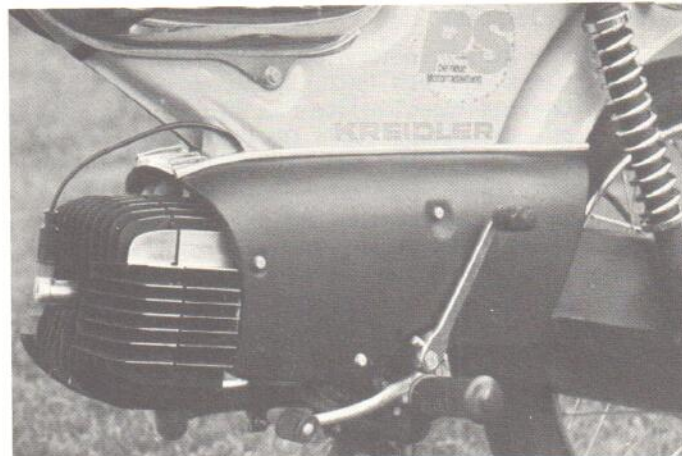
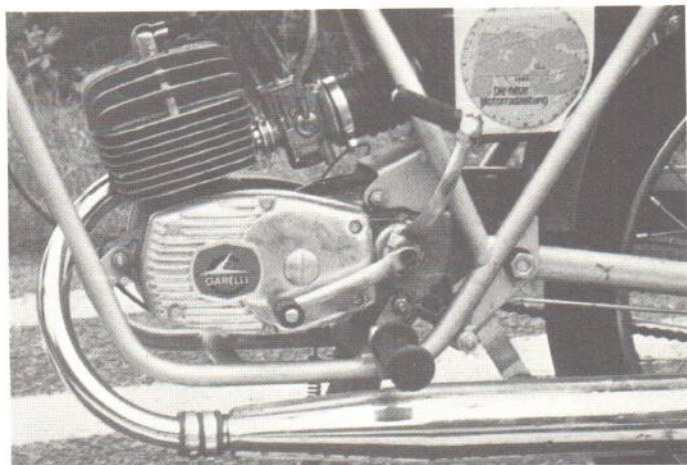


### Zündapp KS 50 watercooled

Einziger wassergekühlter deutscher Motorradmotor mit dem Vorteil, keine thermischen Probleme zu haben. Außerdem sehr günstig durch geringere mechanische Geräuschabgabe. Die früher vorgekommenen Kühlerrisse traten bis jetzt an der Testmaschine nicht mehr auf. Leistungsabgabe bis zu 12.000 U/min (!) im fünften Gang in der Fuchsröhre, dann aber Zusammenbruch der Spülung und Tempoabfall. Bei 10.800 U/min fängt sich der Motor schon wieder. In der Ebene lang liegend 96,0 km/h – auch hier also sicher etwas mehr PS als offiziell angegeben. Die KS 50 watercooled ist die noch unmittelbar vor der IFMA '74 teuerste 50er mit DM 2364.–, bietet aber durch die Wasserkühlung etwas Besonderes (wobei man staunt, daß die Maschine noch unter DM 2400.– bleibt). Optisch ein schönes Motorrad, in Ausführung und Leistung hohe Qualität und ein Spitzenmodell der 50er Klasse.

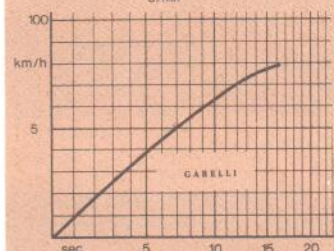




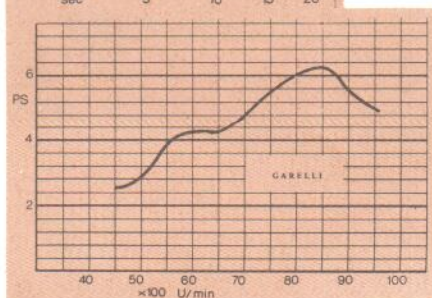


Der Garelli-Motor wird vom Importeur mit 6,3 PS Leistung angeboten. Er brauchte eine längere Einlaufzeit, um ganz „da“ zu sein.

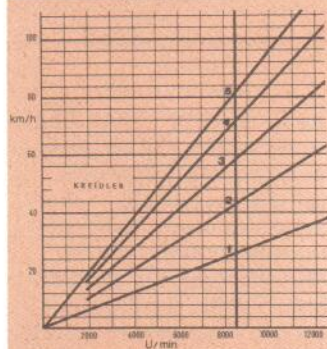
Garelli-Gangdiagramm. Die Getriebestufung läßt zwischen zweitem und drittem Gang eine Lücke.



Die Beschleunigung der Garelli.

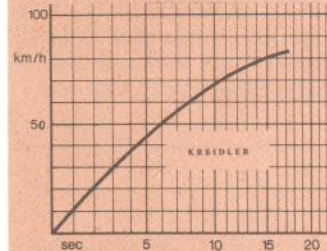


Hier in der Leistungskurve finden wir den berühmten „50er Knick“ bei 6500 U/min.

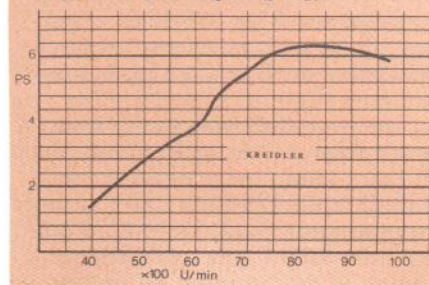


Der liegende Zylinder des RS-Motors von Kreidler hat eine günstige Schwerpunktlage und gute Kühlluftführung zur Folge.

Das Kreidler-Getriebe ist sehr gut ausgewogen. Nur die Schaltwege sind lang.



In sechs Sekunden auf 50 km/h – Wertung: 2



Der 50er Knick ist beim Florett-RS nicht so groß, aber bei 6200 U/min erkennbar.

## Garelli

Der Motor hängt ziemlich frei im Doppelschleifen-Rahmen, seine Vibrationen sind kaum fühlbar. In der Einfahrzeit sollte man sehr zügig mit vielen Drehzahlwechseln fahren, dann kriegt man ihn sehr schnell frei und zu voller Leistungsabgabe. Ein wenig Schwirren der Zylinderverrippung ist trotz Stützen im Zylinderdeckel bei höheren Drehzahlen vernehmbar. Leistungsknick bei 6500 U/min – übrigens eine Erscheinung bei fast allen 50er Motorradmotoren. Überdrehbar bis 12.000 U/min im fünften Gang in der Fuchsröhre. Standfest und den Beanspruchungen des Tests gewachsen. Das Getriebe ist gut abgestuft, zwischen dem zweiten und dritten Gang erscheint ein etwas größerer Sprung. Die Schaltwege sind nicht zu kurz, Arretierung genau.

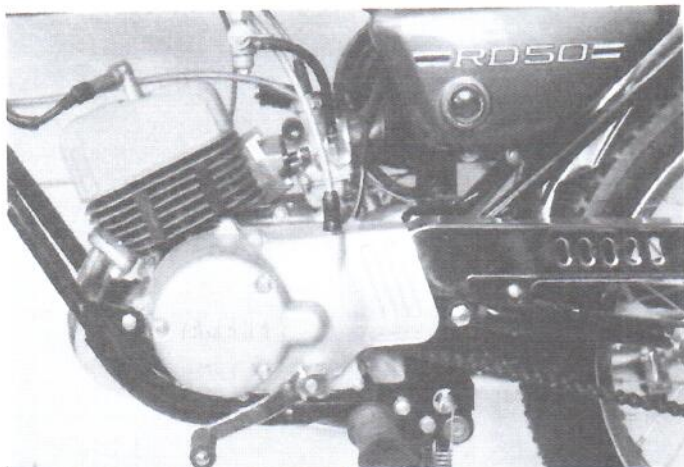
Die Gesamtübersetzung ist so gewählt, daß bei voller Drehzahl von 8500 U/min die Endgeschwindigkeit sitzend erreicht werden kann. Bei höherem Tempo mit klein gemachtem Fahrer kommt man in der Ebene bis vielleicht 9800 U/min oder etwas darüber, beim Ausfahren der Gänge bei Überholmanövern sind 9500 U/min auch sitzend erreichbar.

## Kreidler

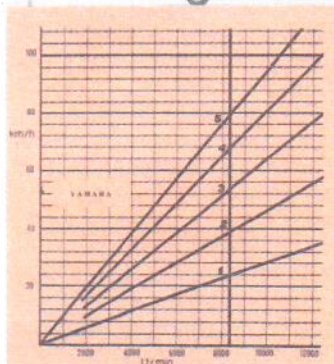
Der heutige Florett-Motor wurde durch viele Erkenntnisse und Erfahrungen aus dem Rennsport-Einsatz, aus dem städtischen Alltag, sogar aus Sixdays-Beteiligungen zu einer hohen Reife entwickelt. Abgesehen davon, daß die sehr hohe Literleistung aller 50 ccm-Motoren für Serienmaschinen (bei 125 PS/Liter und darüber!) das Ergebnis unter anderem auch ungesunder Versicherungs- und Führerschein-Einstufung ist, bleibt zu beachten, zu welcher Zuverlässigkeit diese Motoren heute gebracht wurden. Der Kreidler-Motor ist dafür ein Musterbeispiel. Kleiner Leistungsknick bei 6000 U/min. Sehr hoch überdrehbar.

Das Getriebe des Florett-RS zeigt eine gute Abstufung, aber die Schaltwege sind lang, und an der Testmaschine kamen Überschalungen und ungenaue Schaltarretierungen vor. Die Endgeschwindigkeit aufrecht sitzend wurde bei ca. 9200 U/min erreicht, lang liegend in der Ebene drehte der Motor glatt bis 10.000 U/min. Bei dieser Eigenschaft war natürlich ein Überholmanöver weniger gefährlich, weil die Maschine schneller auf Tempo und an dem zu überholenden Fahrzeug vorbei war, wenn dieses nicht schneller als 60 km/h fuhr.

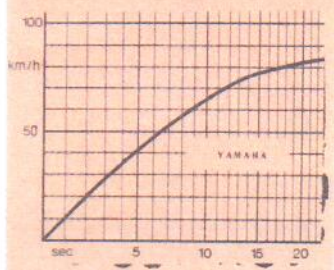




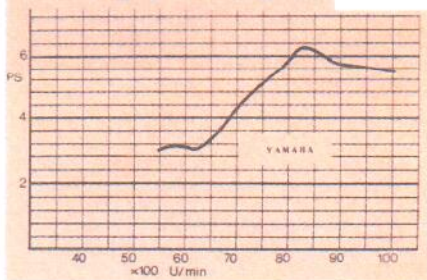
Der RD 50-Motor mit seiner Membran-Steuerung (zwischen Zylinder und Vergaser erkennbar) macht einen kompakten Eindruck.



Eine sehr gute Getriebestufung, aber die Leistungs-Charakteristik könnte ein Sechsgang-Getriebe gebrauchen.



Die Beschleunigung ist gut, wenn der Fahrer es versteht, die Drehzahl auszunutzen.



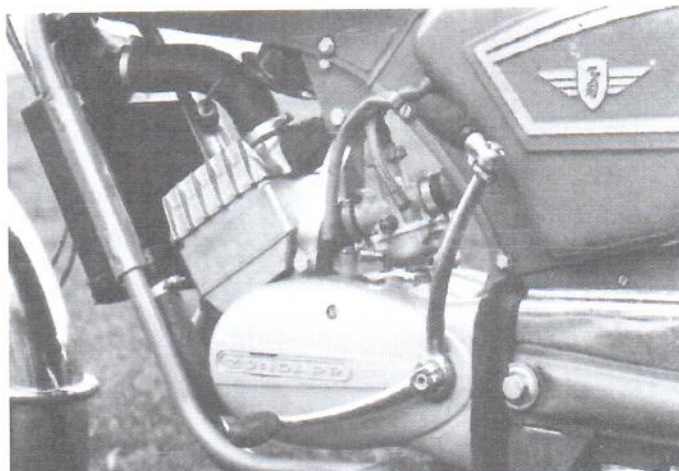
Der 50er Knick ist hier sehr ausgeprägt bei 6200 U/min.

## Yamaha

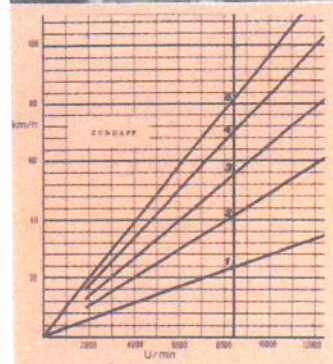
Der Leistungsknick ist hier bei 6200 U/min. vorhanden. Er liegt um fast ein PS tiefer als bei den anderen drei Motoren, und die Leistungslinie steigt dann von da ab sehr schnell an. So kommt es, daß man – um eine gute Fahrleistung zu erzielen – immer lustig drehen lassen muß. Unter 7500 U/min sollte die Drehzahl möglichst nicht absinken. Auffallend sind die saubere Verbrennung und die wenigen Rückstände z.B. im Schalldämpfende. Bleibt man im günstigsten Drehzahlbereich, ist der Motor sehr temperamentvoll.

Auffallend ist die ziemlich gleich bleibende Leistung zwischen 5,8 und 6,25 PS im Drehbereich bis 10.000 U/min. Das bleibt bis 11.000 U/min im Gefälle so, aber dann bricht sie zusammen. Siehe die gleichmäßigste Fuchsröhren-Abfahrt von allen vier Maschinen.

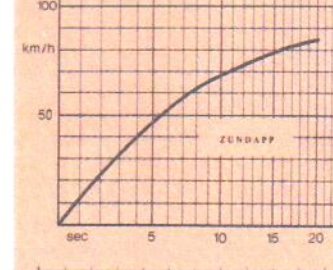
Zum Getriebe ist zu sagen, daß es gut gestuft ist, daß es aber – im Hinblick auf die Leistungscharakteristik des Motors – sechs Gänge vertragen könnte.



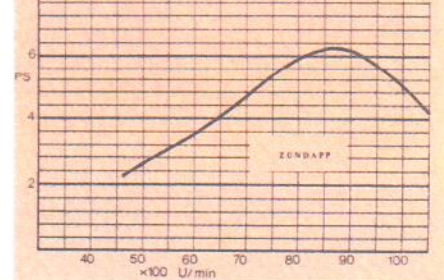
Die Wasserkühlung bedeutet eine Menge Aufwand. Da sie sehr geräuschhemmend ist, lohnt sich das aber.



Eine prima Getriebestufung.



Die Zündapp-Beschleunigung ist sehr gut, denn der Motor zieht im unteren Drehbereich nicht schlecht.



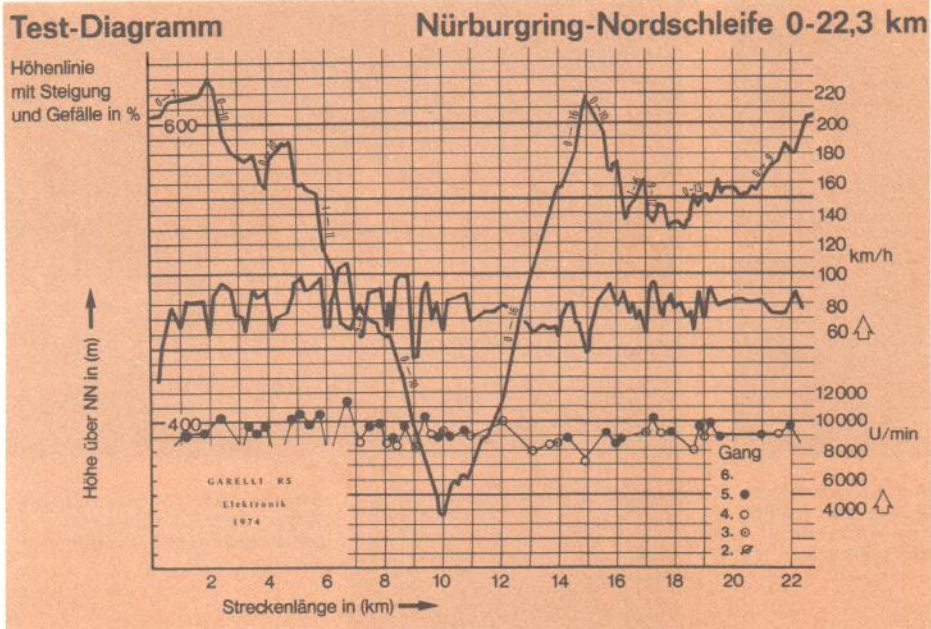
Einen 50er Knick scheint es bei Zündapp nicht im krassen Maße zu geben.

## Zündapp

Die Wasserkühlung des Zündapp-Motors wurde nicht konzipiert, um eine Leistungssteigerung zu erzielen, sondern um eine bessere, gleichmäßigere Wärmeabfuhr zu erhalten, und um die mechanische Geräuschentwicklung aus dem Zylinderbereich einzuschränken. Das Kühlrippen-Schwirren luftgekühlter Motoren ist nämlich ein erheblicher Teil der allgemeinen Geräusche. Auffallend ist bei der Leistungskurve, daß kaum ein Leistungsknick im kritischen Bereich von 6000 U/min zu notieren ist. Ebenfalls auffallend ist der weite Drehbereich mit akzeptabler Leistung.

Das Fünfgang-Getriebe hat eine sehr gut ausnutzbare Stufung, der vierte und fünfte Gang liegen etwas dichter beieinander. Allerdings sind die Schaltwege des Ziehkeilgetriebes sehr lang, und das bedingt eine entsprechende Sitzposition für die richtige Fußhaltung. Auch ist die Arretierung der einzelnen Gänge nicht immer genau fühlbar. Die Gesamtübersetzung ist so ausgelegt, daß der Motor bei sitzendem Fahrersin der Endgeschwindigkeit voll ausdreht.





### Garelli

Durch die großen 19"-Räder wirkt die Garelli hoch, aber so arg ist die Sache nicht. Man könnte meinen, daß das Doppelrohr-Fahrwerk für größere Motoren-

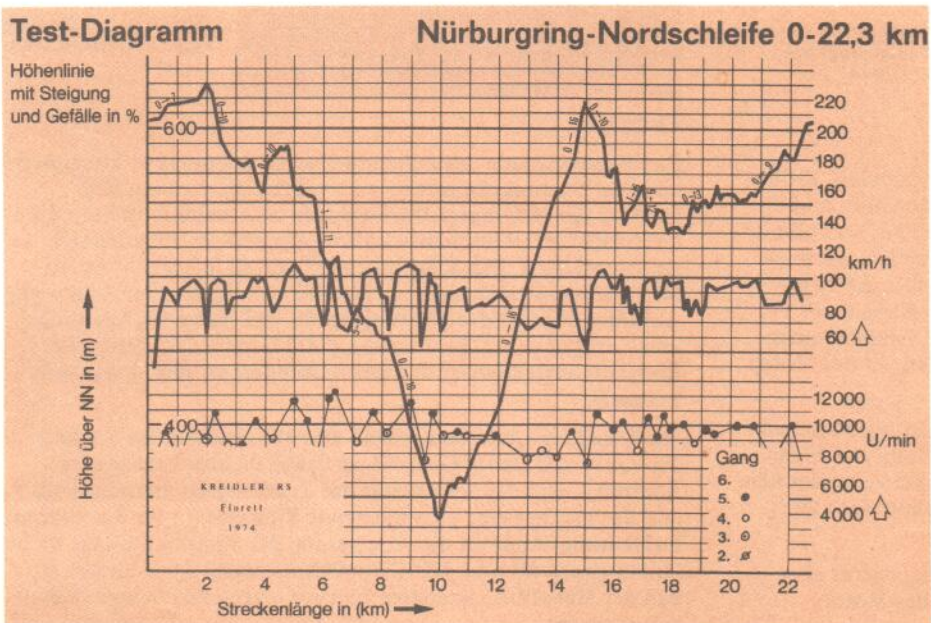
maße bestimmt ist (es gibt rationell denkende Leute, die würden in diese Röhrchen noch einen 250er Motor hängen), aber da ist bei Garelli nichts am Horizont, und der Rahmen ist sehr stabil für die auftretenden Belastungen. Beachtlich ist der niedrige Preis (vor der IFMA: DM 1749.-) Bei den Geschwindigkeiten um 85 km/h herum bis zu 106 km/h im Gefälle der Fuchsröhre sind also Handlichkeit, Kurvenlage, Spurtreue, Rad-Federungen hinten (in der Federhärte und in der oberen Befestigung verstellbar!), Bremsen, Reifen, Sitzposition, die Lage der Hebel, das alles bei Belastung mit einer Person, ohne Gepäck, optimal zu nennen. So sind die 84,6 % der Endgeschwindigkeit als Durchschnitt erreichbar. Es muß aber notiert werden, daß zwar auf Nürburgring-Prüfstrecke die harte Sitzbank keine K.o.'s der Fahrer zur Folge hatte, aber auf unserer Teststrecke im Schwäbischen Wald würde das ohne Kreuzbruch ja wohl nicht abgehen bei Test-Tempo - ! Leider waren bei der Testmaschine von Beginn an die VDO-Instrumente defekt, aber Tempo und Drehzahl ermittelte unser Kienzle-Fahrtschreiber ohne dies ja bestens. Die sonstige Ausstattung z.B. die Lenkerarmaturen, Beleuchtung waren - wieder auf den Preis der Maschine gesehen - überraschend anständig.

Das Höhendigramm der Nordschleife des Nürburgringes ist zum Ablesen und Vergleichen der Fahrleistungen und Belastungen der Testmaschinen entwickelt worden. Aus mehreren mit dem Kienzle-Fahrtschreiber aufgenommenen Diagrammscheiben werden die eingezeichneten Wertlinien ausgemittelt. Die Höhenlinie gibt für jeden Streckenkilometer Steigung und Gefälle in % an. Pro gefahrenen Kilometer ist das Tempo eingezeichnet, darunter Schaltepunkte und Drehzahlen.

### Kreidler

Der Preßstahl-Rahmen der Florett-RS gehört zu diesem Motorrad von seinem ersten Tag an. Das war im Jahre 1956. Er wurde sogar zuerst noch bei Straßenrennen benutzt (erst beim Einsatz im Grand-Prix-Sport wechselte man zum Rohrrah-

men über), bei Sechstagesfahrten stellte er seine Festigkeit unter Beweis, und inzwischen dürfte sich seine Produktions-Einrichtung gelohnt haben. Die RS ist spurtreu, wenn es aber bei extrem hohem Tempo (beim Test bei über 90 km/h) in eine Senke geht, in der die Federung fast bis zum Ende der Federwege einfedert, wenn die Maschine dann auch noch Schräglage hat, dann ist die Lenkung unruhig. Bei einer Belastung mit zwei Personen tritt diese Erscheinung schon ab 80 km/h auf. Der Rahmen ist in sich stabil, und so dürfte das an der dann labilen Hinterrad-Schwinge liegen. Auf dem Nürburgring wurde als Durchschnitt (83,8 km/h) um die Nordschleife 87,3 % der gemessenen Endgeschwindigkeit (96 km/h) erreicht, von den hier zuerst verglichenen Maschinen das beste Ergebnis. Das neue Cockpit mit den großen - in weichem Gummi gelagerten - Instrumenten macht sich gut. Die Skalen lassen sich gut ablesen, ihre Mißweisung blieb bei der Testmaschine mit 7.bis 10 % in Grenzen. Seit Jahren verwendet Kreidler an der Maschine eine Kunststoff-Abdeckung für die Hinterradkette, die sich bewährt und dadurch ausgezeichnet hat, daß sie nicht einreißt. An die wichtigsten Details des Motors zur Wartung und Pflege kommt man gut heran, wenn die Abdeckungen abgeschraubt wurden. Kein Problem.



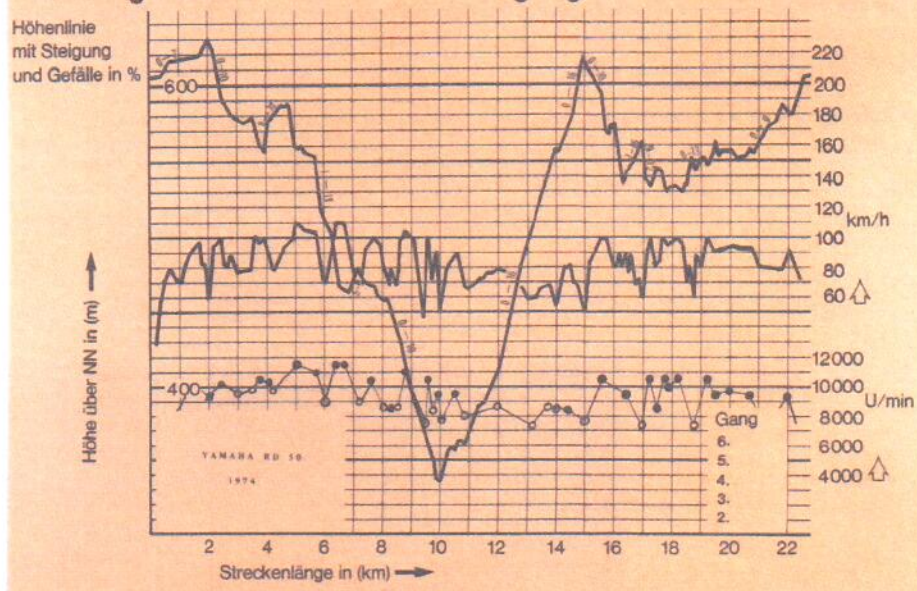


## Yamaha

Der Rundendurchschnitt von 79,7 km/h bedeuten 85,7 % der Endgeschwindigkeit von 93 km/h. Das ist auch ein gutes Ergebnis für das Fahrwerk, für Reifen, für Bremsen, für die Handlichkeit usw. Von allen gefahrenen 50ern ist sie das zierlichste Fahrzeug mit dem „großen“ Motorrad-Look. Ein großer Mann füllt den vorhandenen Platz schon ganz aus, bei zwei Personen wird es sehr eng, und das Mädchen muß dann schon hinter der Hinterradachse hocken. Mit einem sehr schweren Mann wird die RD 50 in einer schnell durchfahrenen Senke unruhig in der Spur, aber das kurze Lenkerpendeln kann man im Griff behalten. Der Rohrrahmen mit dem doppelten Unterzug ist in sich stabil genug, die Unruhe kommt über die Schwingen des Hinterrades. Die Dämpfung der Federung ist wohl mit einem Kompromißwert gewählt worden. Die zierlich wirkenden Bremslein sind in ihrer Wirkung zum Glück garnicht zierlich. Vom ersten bis zum letzten Testkilometer gaben sie nicht nach. Bei der Ausstattung der RD 50 fallen die sehr guten Instrumente auf. Gut ablesbar, keine nennenswerte Mißweisung, die Fußrasten für den Mitfahrer sind wie bei allen vier

## Test-Diagramm

## Nürburgring-Nordschleife 0-22,3 km



hier getesteten 50ern ungefedert an den Schwingenholmen befestigt. Der Tankinhalt : 8 Literchen. Das reicht bei einem Verbrauch von 4,9 l/100 km für 150 Kilometer bis zur Leere des Tanks. Das ist ja nun wohl ein bißchen wenig !

Aus den gefahrenen Geschwindigkeiten kann man entnehmen, welches Niveau das Fahrwerk zeigt (bei den Kilometern 4, 8, 9, 16 - 18), wie die Kraft des Motors gelagert ist (Kilometer 11 - 15). Aus den Drehzahlangaben entnehmen wir die Belastung des Motors (Kilometer 6 - 7, 11 - 15), und aus den Schaltpunkten können wir die Abstufung des Getriebes ersehen (viele schwarze Voll-Punkte im Bereich der Nenndrehzahl = gut). Das Tempo in der Ebene mißt unsere Lichtschranke.

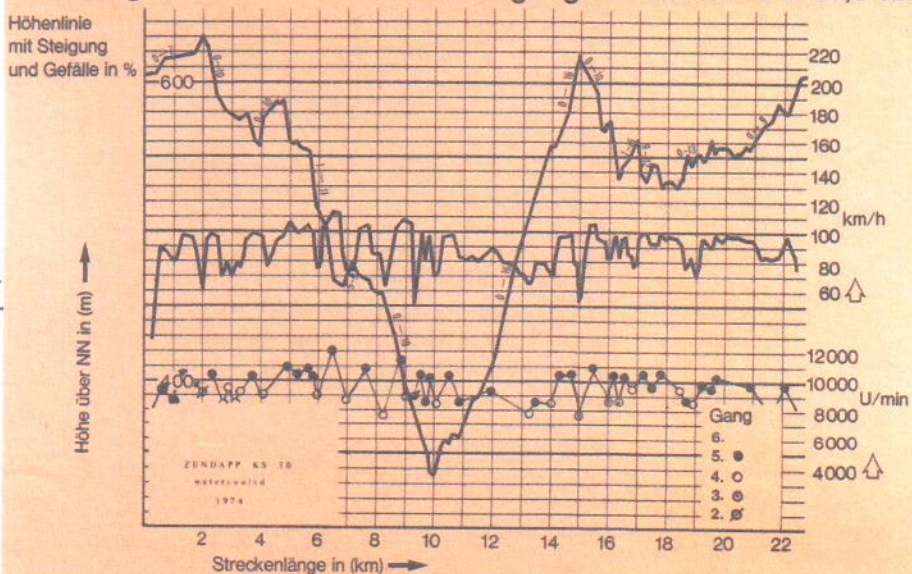
## Zündapp

Höchstgeschwindigkeit in der Ebene mit lang liegendem Fahrer im engen Lederzeug: 96 km/h (Lichtschranken-Messung). Erreichter Rundenschnitt: 82,3 km/h. Das sind 85,7 % der Endgeschwindigkeit. Urteil: sehr gut. Das Rahmenrückgrat der Zündapp ist eine nicht uninteressante Konstruktion. Es handelt sich um ein Leichtmetall-Druckgußteil, in das ein Teil des Hinterradschutzbleches, der Ansaugtrakt mit Geräuschdämpfung und Luftfilterung eingearbeitet sind. Das Hauptrohr zum Steuerkopf ist von diesem Teil umgossen. Die Maschine ist in diesem Rahmenteil stabil genug, aber auch bleibt das Problem die Federung und Dämpfung als Kompromißlösung und die belastete Hinterradschwinge. Die angeschraubten Unterzüge gehören nicht zum tragenden Rahmenteil, an ihnen ist nur der Wasserkühler befestigt (nicht der Motor !). Trotz sehr schlimmer Hetzerei auf dem Ring leuchtete die rote Kühlwasser-Warnlampe wegen zu hoher Temperatur niemals auf (!). Die Hinterradkette ist nur nach oben abgedeckt (bester Kettenschutz der vier Maschinen: Kreidler). Die kleinen VDO-Instrumente der Vor-IFMA-Maschine waren schwer ablesbar besonders im oberen Drehbereich (ähnlich der Garelli).

Mit der kleinen Zündapp werden wir in einem Langstreckentest weitermachen, zu dem wir Kreidler, Hercules und Yamaha hinzunehmen. Jedenfalls stehen diese Modelle dazu zur Verfügung.

## Test-Diagramm

## Nürburgring-Nordschleife 0-22,3 km





Diese Vergleiche werden im nächsten Heft mit den Maschinen Hercules K 50 SE, Honda SS 50, Maico MD 50 und Puch M 50 Jet aus der 50 ccm-Klasse abgeschlossen. Zur endgültigen Gebrauchswertbeurteilung werden dann noch Preise herangezogen, die nach der IFMA gültig sind.

Von einzelnen Fahrzeugen werden im Laufe des Herbstes

und des Winters noch Langstreckentests erstellt, die ebenfalls für eine Gebrauchsbewertung herangezogen werden. Deren Beurteilung und die Fahrleistungszensuren werden in diesen Fällen zusammengezogen und ergeben eine noch weitere Testmöglichkeit.

Klack's

## DATEN und BEWERTUNGEN

Maschine	Höchstgeschwindigkeiten km/h		in der Fuchsröhre von km 6,2 - km 6,6	erzielter Durchschnitt auf der Nordschleife des Nürburgringes km/h	Nordschleifen- Durchschnitt als % der Höchstgeschw. lang lieg.i.d.Ebene
	in der Ebene lang liegend	sitzend			
Garelli RS	89,7	77,5	103,0 - 106,0	75,9	84,6 %
Kreidler RS	96,0	89,8	108,0 - 112,0	83,8	87,3 %
Yamaha RD 50	93,0	82,4	110,0 - 110,0	79,7	85,7 %
Zündapp KS wc	96,0	88,6	112,0 - 110,0	82,3	85,7 %

	Garelli RS elektron.	Kreidler RS	Yamaha RD 50	Zündapp KS 50 wc.
Bauart	2T	2T	2T	2T
Zylinder	1	1	1	1
Steuerung	Schlitze	Schlitze	Membran	Schlitze
Kühlung	Luft	Luft	Luft	Wasser
Bohrung/Hub	40/39,5	40/39,7	40/39,7	39/41,8
Hubraum ccm	49,6	49	49	49,9
Leistung	6,3/8500	6,25/8500	6,25/8325	6,25/8400
PS/Liter	127,02	127,55	127,55	125,55
Kolbengeschw. b. Nenndrehz. in m/s	11,19	11,25	11,07	11,7
Öltankinh.	-	-	1 Liter	-
Misch.-Verhältn.	1:25	1:25	-	1:50
Zündung m/o Untbr.	ohne	mit	mit	ohne
Fahrwerk-Art	Doppelrohr	Preßschalen	Doppelrohr	Gußteil m. Rohr
Federung v/h	Tele/Schwinge	Tele/Schwinge	Tele/Schwinge	Tele/Schwinge
Zahl d.Gänge	5	5	5	5
Leistungs-Gew. kg/PS	13,02	12,32	13,44	13,12
Bewegungs-Radius bei Testverbrauch bis z.leeren Tank	240 km	230 km	165 km	210 km

Bewertung der bisherigen Testergebnisse (Fahrleistungen)		Garelli	Kreidler	Yamaha	Zündapp
Endgeschwindigkeitsbewertung:	70 - 78 km/h = 3 78,1 - 82 km/h = 2 ab 82,1 km/h = 1	1	1	1	1
Bewertung des Rundendurchschnittes im Verhältnis zur gefahrenen Endgeschwindigkeit:	80 - 85 % = 3 85,1 - 89 % = 2 ab 89 % = 1	3	2	2	2
Bewertung des Bewegungsradius:	bis 100 km = 5 bis 150 km = 4 bis 200 km = 3 bis 250 km = 2 über 250 km = 1	2	2	3	2
Bewertung der Beschleunigungen: (0 bis 50 km/h)	bis 5,0 sec = 1 bis 6,0 sec = 2 bis 7,0 sec = 3	3	2	3	2
( bisheriger Durchschnitt =		2,25	1,75	2,25	1,75 )