

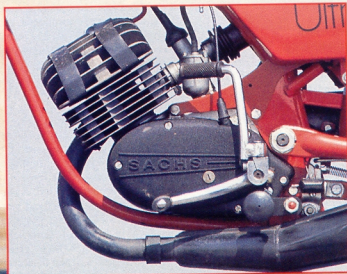
Das feuerrote Spielmobil

Hercules K 50 Ultra: So verspielt und doch so erwachsen wie keine andere 50er

Ein feiner Café-Racer für Jugendliche, nach dem sich mancher „Große“ die Finger leckte: Mit der Ultra krönte Hercules auf spektakuläre Weise die überaus erfolgreiche K 50-Baureihe.

Eine ganze Generation sieht rot. Feuerrot mit gelben Zierstreifen, um genau zu sein. Landauf, landab drücken sich die 16-Jährigen die Nasen an den Schaufenstern der Hercules-Händler platt. Die Kunde vom IFMA-Knüller des Jahres 1976 hat sich in Berufsschulen, Jugendzentren und auf Schulhöfen verbreitet wie ein Lauffeuer. Eine 50er mit Doppelscheibenbremse, Höckersitzbank und sportlicher Cockpitverkleidung! So erwachsen ist nie zuvor ein Kleinkraftrad dahergekommen!

Die Hercules-Entwickler haben aus gutem Grund auf die Komplett-Ausstattung gesetzt. Zwar giert das jugendliche Publikum nach jedem Quäntchen Mehrleistung, doch die deutschen Hersteller haben sich bereits 1970 in einem „Frühstückskartell“ auf eine freiwillige Obergrenze von exakt 6,25 PS geeinigt. Also bleiben nur technische Gimmicks, üppige Ausstattung und ein „schnelles“ Aussehen, um den Schülern und Lehrlingen das sauer Ersparte aus der Tasche zu ziehen. Unter dieser Prämisse hat Hercules beim Styling der K 50 Ultra alle Register gezogen. Verkleidungsbauer MBV liefert eine kleine Cockpitverschaltung im Stil der BMW R 90 S nach Nürnberg, Hauslieferant Denfeld konstruiert eine dazu passende Sitzbank mit flottem Heckbürzel, die viele Ultra-Bewunderer eher an einer exklusiven italienischen Sportmaschine als an ei-



Feuerwerk: Mit 6,25 PS und fünf Gängen katapultierte der kleine Sachs-Motor die Ultra auf über 90 km/h. Die dicken Gummibänder dämpfen das Schwirren der riesigen Kühlrippen



Schwarzer M-Lenker und VDO-Wasseruhren:
„schnelles“ Zubehör schon ab Werk

dem teutonischen Kleinkraftrad erwartet hätten. Andere markante Ultra-Teile kommen tatsächlich aus Italien: Marzocchi liefert die Telegabel mit 140 Millimeter Federweg, Grimeca die top-modischen Gussräder und die beiden Scheibenbremsen am Vorderrad – und damit genug Diskussionsstoff für Stammtische und Fachzeitschriften. Braucht eine 50er wirklich zwei Scheibenbremsen und teure Gussräder, wo doch selbst viele Superbikes noch ohne auskommen? Natürlich nicht, lautet die nüchterne Antwort, aber die will kaum einer der 16-jährigen Klasse-4-Aspiranten hören. Was wirklich zählt, ist der Neid der Gleichaltrigen – und nicht zuletzt der „Flirtfaktor“.

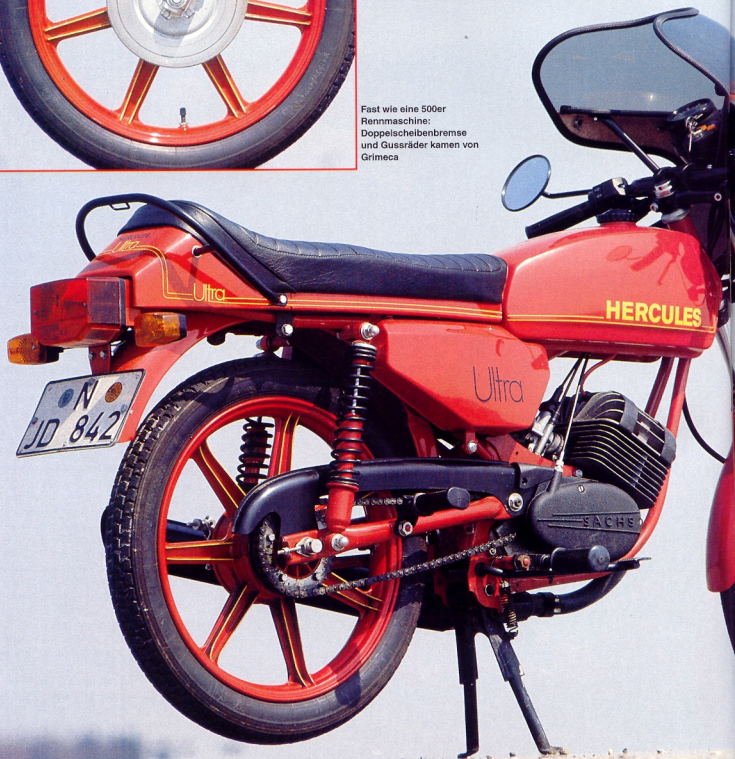
In dieser Wertung liegt die Ultra zweifellos an der Spitze: Die Assoziation mit einem leuchtend-roten Pavian-Hinterteil mag nahe liegen – aber hier wie da verfehlt die Signalfarbe nicht ihre Wirkung beim anderen Geschlecht. Mit feinen gelben Doppelstrichen unterstreichen die Hercules-Designer die hochwertige Anmutung ihrer neuen Spitzen-50er. Ganz im Stil der Zeit bilden mattschwarze Anbauteile einen „sportlichen“ Kontrast zur Grundfarbe. Konsequenter haben die Nürnberger jeden Rest von Nierentisch- und Wirtschaftswunder-Mief vertrieben und auf jeden Chromschmuck verzichtet.

Zum Sport-Appeal passen der leicht hochgezogene Auspufftopf und der M-Lenker von Magura – selbstverständlich in Mattschwarz! Angesichts des feuerroten Spielmobils können auch abgeklärte Mo-



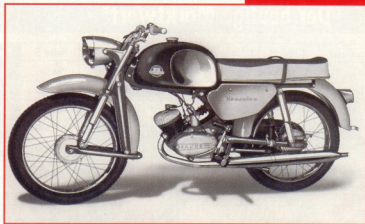
Natürlich mit Soziusplatz, aber dennoch sportlich:
Sitzbankspezialist Denfeld fertigte den roten Höcker

Fast wie eine 500er
Rennmaschine:
Doppelscheibenbremse
und Gussräder kamen von
Grimeca





Kein Chrom, bitte! Die Ultra-Designer setzen auf den Kontrast zwischen rot, gelb und mattschwarz



Ahnenforschung: Die K 50 von 1963 kam noch ohne die angeschraubten Rahmenunterzüge aus. Das Fahrwerk basierte auf einer 100er und wurde mit dem „Schnapglas“-Motor spielend fertig

Tiefstapler: Ab 1970 kam der Fächerkopf-Motor mit offiziell 6,25 PS zum Einsatz. Das reichte, um die K 50 SE an der 90-km/h-Marke kratzen zu lassen



torradfahrer wie *Motorrad*-Redakteur Franz-Josef Schermer ins Schwärmen geraten: „MenschensKinder, wenn ich nochmal sechzehn wäre – so ein Ding wollte ich haben“, hat er seine Eindrücke kurz und prägnant zusammen gefasst.

Das Fahrwerk mit dem Hercules-Zentralrohrrahmen entstammt wie der breit verripte Sachs-Motor dem Massenmodell K 50 RL. Im Ultra-Prospekt ermuntern die Nürnberger ihre Kunden anfangs sogar, die RL mit den entsprechenden Teilen nach und nach zur Ultra umzurüsten. Mit einer Literleistung von mehr als 200 PS lebt der bewährte Sachs-Motor von Drehzahlen: Nur wer zwischen 6000 und 9000 U/min auf dem VDO-Drehzahlmesser sieht, kommt zügig voran. Fünf Gänge sind bei dieser Charakteristik ein absolutes Muss, die Konkurrenz hat teilweise sogar schon sechs Gangstufen zu bieten!

Leider müssen sich viele der Jugendlichen, die ihre Nasen am Schaufenster platt gedrückt haben, nach einem Blick auf das Preisschild enttäuscht wieder auf den Heimweg machen. Das teuerste aller Kleinkrafträder sprengt mit 3325 Mark jeden Taschengeld-Etat. Wohl dem, der sich vertrauensvoll an eine vermögende Großmutter wenden kann – die anderen müssen eben neidisch zuschauen, wie ein frischgebackener Ultra-Besitzer in Null-Komma-Nichts zum Platzhirsch auf den Parkplätzen vor Schulzentren und Discos avanciert.

Keine Frage, die Ultra entspricht voll dem Zeitgeist. Dabei hat Hercules doch nur ein im Prinzip fast 15 Jahre altes Fahrzeug konse-

quent weiterentwickelt: Die Verwandtschaft zur Ur-K 50 von 1963 mit ihrem Sachs S 50 und Zentralrohrrahmen ist unverkennbar. Seit 1954 gab es bereits die neue Klasse „Kleinkrafträder“: 16-Jährige durften mit dem Führerschein Klasse 4 die steuerbefreiten und weder in Leistung noch Höchstgeschwindigkeit limitierten 50er fahren. Rasch setzte Kreidler mit der Florett den Maßstab – mit der auf Moped-Basis entstandenen 220 K konnte Hercules keinen Blumentopf gegen die schwäbische Konkurrenz gewinnen. Der Motorenproduzent Fichtel & Sachs hatte sich inzwischen beim ehemaligen Konfektionär Hercules eingekauft und lieferte natürlich den Motor für die K 50. Mit einem stabilen Kurbeltrieb und moderner Kanalführung bot der 4,5 PS starke Zweitakter genug Reserven für künftige Leistungssteigerungen. Fahrwerksseitig stand die bewährte K 100 mit unterzuglosem Zentralrohrrahmen und Langschwingen an Front und Heck Pate für die Neuentwicklung. Da Rahmen und Motor gemeinsam entwickelt wurden, konnten sie optimal aufeinander abgestimmt werden. Durch ein im Rahmen eingeschweißtes Rohr saugte der Vergaser gefilterte Luft. Mancher Experte kritisierte das „Loch“ im Rahmen wegen der möglichen Bruchgefahr, aber es gab in der Praxis nie Grund zur Klage. Ohne Kühlgebläse und Verkleidungsbleche wirkte die neue Hercules sportlich schlicht. Zweifarbige Sitzbänke sowie Chrom an Front und Auspuff entsprachen dem Zeitgeschmack.

Bei der Abschlussprobung in den Alpen und auf dem Nürnbergring ließen die Hercules-

Der heutige Marktwert*

Modell	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
K 50	1963 bis 1968	DM 3700	DM 2800	DM 2100	DM 900	DM 500	DM 1292
K 50 RX	1970 bis 1973	DM 3500	DM 2500	DM 2000	DM 800	DM 400	DM 1635
K 50 RL	1976 bis 1979	DM 4100	DM 3000	DM 2100	DM 1100	DM 800	DM 2575
K 50 Ultra	1977 bis 1978	DM 3000	DM 2200	DM 1600	DM 1000	DM 600	DM 3326
K 50 Ultra LC	1978	DM 2700	DM 2000	DM 1500	DM 1000	DM 600	DM 3426

Bei einigen speziellen Markenliebhabern und -Clubs werden diese Modelle z.T. zu deutlich höheren Preisen gehandelt!

*Ermittelt von Classic Data GmbH, Wittener Str. 105, 44575 Castrop-Rauxel, Tel. 02305/29011



Die Modellvielfalt beginnt: Ab 1966 bereichert die K 50 Sport das...



...Programm, zwei Jahre später führte die K 50 Super Sport die „halblange“ Schwinge ein

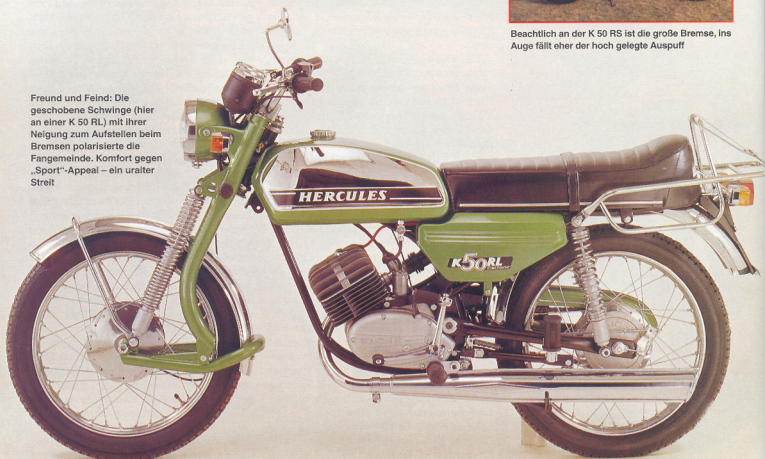


Beachtlich an der K 50 RL ist die große Bremse, ins Auge fällt eher der hoch gelegte Auspuff

Schlaghosen gehören einfach zur Ultra und zu den Siebzigern wie Sachs-Motoren ins Hercules-Kleinkraftrad



Freund und Feind: Die geschobene Schwinge (hier an einer K 50 RL) mit ihrer Neigung zum Aufstellen beim Bremsen polarisierte die Fangemeinde. Komfort gegen „Sport“-Appeal – ein uralter Streit



ner selbstbewusst sogar einen Journalisten mitfahren. Volker Rauch notierte einen beeindruckenden Autobahnschnitt von 76,5 km/h, der nicht zuletzt dem ziehkeilgeschalteten Fünfganggetriebe zu verdanken war, und durfte erleben, dass der kleine Zweitakter im Gefälle selbst 10.500 U/min ohne Probleme wegsteckte! Später erprobte Hercules im Geländesport ständig Verbesserungen, die dann in die Serie einfließen. So wurde das gegossene Distanzstück an der hinteren Bremsankerplatte nach einigen Brüchen gegen ein Schmiedeteil ausgetauscht. Das Getriebe neigte zum Überschalten, ab 1966 schufen zwei Anschläge an der Schaltklinke wirkungsvoll Abhilfe.

Der 50er-Markt entwickelte sich für die meisten deutschen Hersteller zum wichtigsten Segment: Auf ein neues, „richtiges“ Motorrad kamen fünfzehn verkaufte Kleinkrafträder! Zu jeder IFMA in Köln überboten sich Hercules, Zündapp, Kreidler und Co. mit immer stärkeren 50ern, 1966 lag die Messlatte bei 5,2 PS. Rekordfahrten mit seriennahen Maschinen und ein großer Nürnbergring-Vergleichstest der Zeitschrift *Hobby* bewiesen die Leistungsfähigkeit der Nürnberger Produkte: Als einziges Kleinkraftrad ging die K 50 am „Ring“ mit mehr als 70 km/h durch die Lichtschranke und distanzierte auch in der Beschleunigung die Konkurrenz.

Ab 1966 bereicherte die K 50 Sport das Angebot. Verchromte Seitendeckel, offene Federbeine, ein Gusszylinder mit längeren Kühlrippen und ein flacher Stummel lenker wies das Spitzenmodell aus. Zwei Jahre später nahm die K 50 Super Sport endgültig Abschied von der biedereren Optik der frühen Jahre. Ganz in Rot, mit sportlicher Höckerbank und passendem Tank, wirkte die Super Sport schon im Stand schneller als die in die Jahre gekommenen Geschwister. Hercules verbaute hier erstmals jene „halblange“ Vorderradschwinge, die für mehr als ein Jahrzehnt so charakteristisch für die 50er aus Nürnberg werden sollte.

Nicht nur Hercules, auch die anderen Hersteller registrierten, dass sich die teuersten Modelle am besten verkaufen ließen. Nicht mehr die billige Transportmöglichkeit war gefragt, die geburtenstarken Jahrgänge der Nachkriegszeit begannen statt dessen, die Weichen in Richtung Spaßgesellschaft zu stellen. Der Trend zum modischen Schick bescherte uns 1968 die K 50 RS, praktisch eine Super Sport mit größeren Bremsen und einem hoch gelegten Auspuff. Diese Bauweise, typisch für amerikanische Geländerenner, machte zwar an einer Straßenmaschine nicht unbedingt Sinn, aber mit den englischen Scramblern und verschiedenen Honda-Modellen schwappte diese Modewelle eben auch nach Deutschland. Ein halbes Jahr später flogen die klassischen K 50-Modelle und damit der praktische Kettenkasten aus dem Programm. Die Rolle des billigen Jakob übernahm nun die K 50 N, praktisch eine Super Sport ohne Chrom und mit ungedämpfter Telegabel. Ab 1969 wendete sich dann die K 50 Sprint als billigste deutsche 50er



Platz da, jetzt komme ich! Ein Porsche-Fahrer war wohl kaum zu beeindrucken, aber auf Zündapp- und Kreidler-Reiter verfehlte diese Silhouette im Rückspiegel Ihre Wirkung nicht

Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis*

Hercules IG

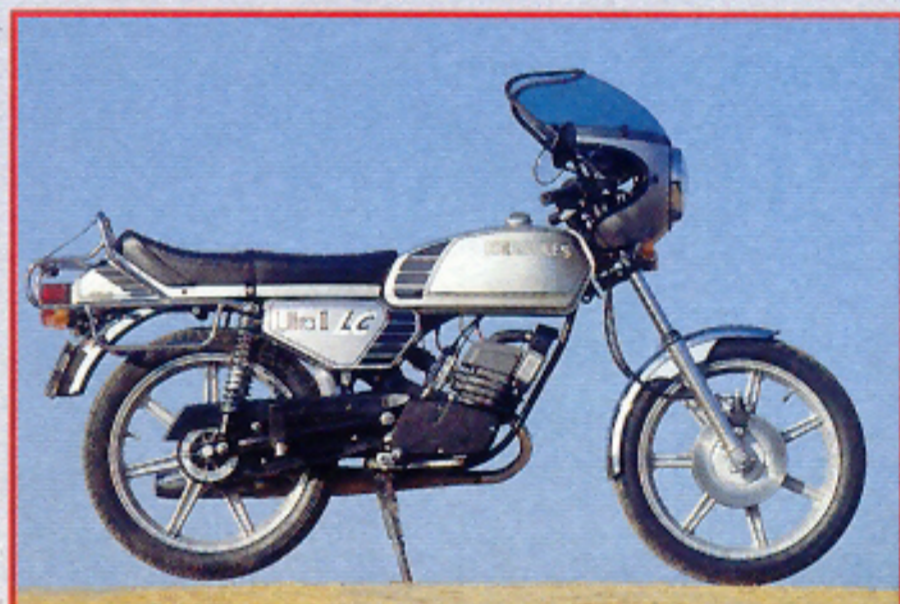
50 ccm IG Enkenbach/Pfalz
Diethelm Platz, Tannenstr. 18
67678 Mehlingen, Tel.: 06303/7296

*Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1500 Eintragungen) erscheint im Oktober.

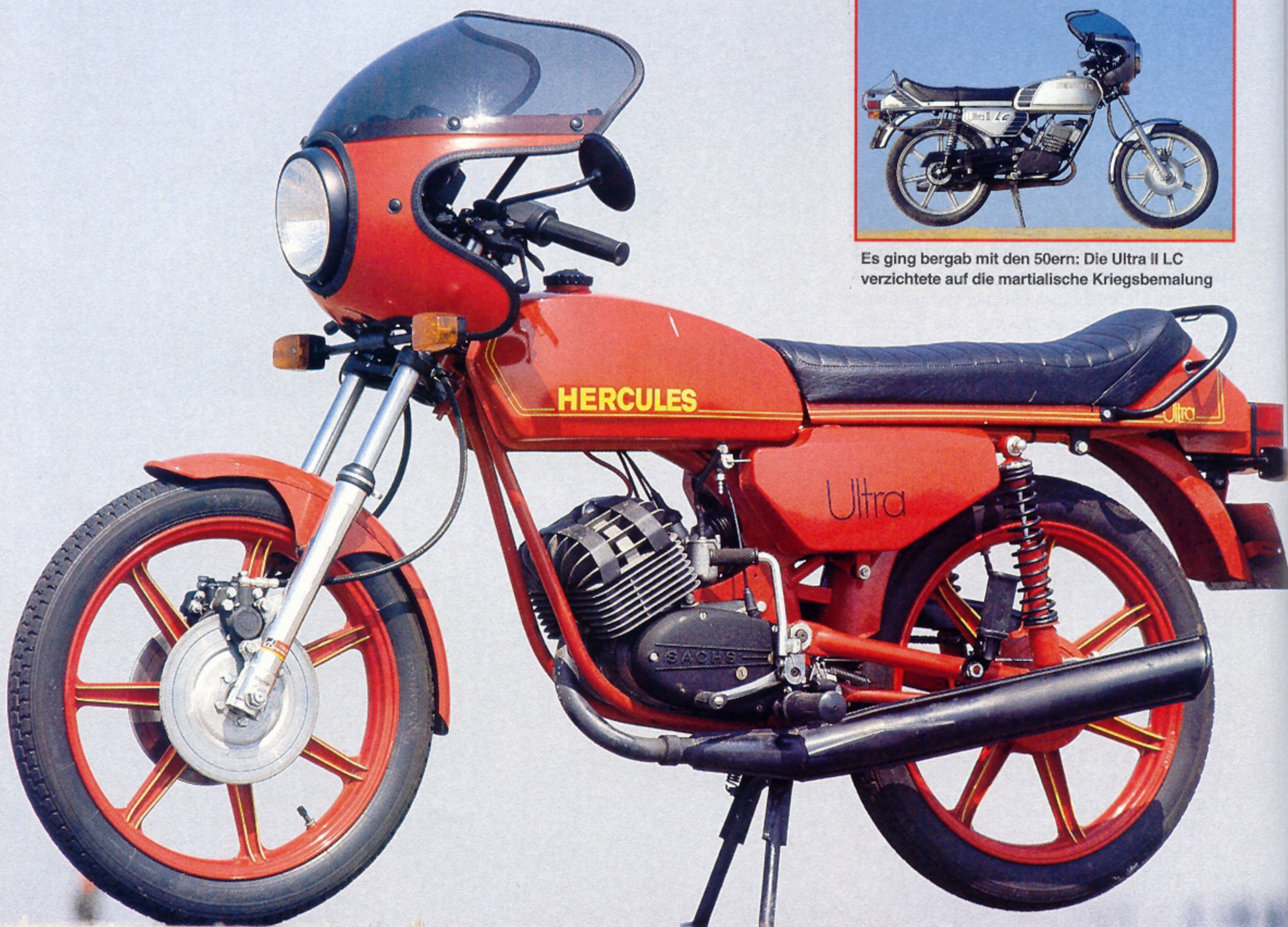
Schöne Frauen, selbstverständlich leicht bekleidet, und Yachten: So musste sich der 16-jährige K 50-Aspirant wohl sein zukünftiges Leben vorstellen – wenn er denn der Werbung glaubte...



Das Nonplusultra: Schon nach einem Jahr schob Hercules eine wassergekühlte Version nach



Es ging bergab mit den 50ern: Die Ultra II LC verzichtete auf die martialische Kriegsbemalung





Mit frei stehenden Instrumenten und „Scrambler“-Auspuff: Hercules-Modelle wie diese K 50 RE bescherten einer ganzen Generation den ersten Geschwindigkeitsrausch jenseits vom Mofa-Tempo



Die Siebziger lassen grüßen: ein flotter, lang gestreckter Tank mit Rallyestreifen, der Drehzahlmesser ist genau so wichtig wie der Tacho

mit der alten Schwingengabel an Leute, die nicht renommierten wollten.

Natürlich gab es zur IFMA 1970 abermals Neues aus Nürnberg. Erstens hatte Fichtel & Sachs sich der Zweirad-Union bemächtigt und zauberte aus dem Hercules-Baukasten K 50-Varianten namens DKW RT 159. Zweitens trug das überarbeitete Triebwerk, offiziell Sachs S 50/A genannt, nun endlich einen Aluminiumzylinder mit imponierend langen Kühlrippen und den charakteristischen Fächerkopf. Die hart verchromte Zylinderlaufbahn konnte nicht mehr ausgeschliffen werden. Zum letzten Mal – zumindest auf dem Papier – schoben die Kleinkrafttradbauer Leistung nach: Ab jetzt galten die 6,25 PS des „Frühstückskartells“. Sowohl die K 50 RX mit Vorderschwinge und hoch gelegtem Auspuff als auch die K 50 SX mit Telegabel kratzten mit liegendem Fahrer an der 90-km/h-Marke.

Hercules avancierte in den Siebzigern zum Marktführer bei den Kleinkrafträdern und zog immer neue Varianten aus dem schier unerschöpflichen „Baukasten“. Die K 50 SE erschienen zur 1973er Saison in knalligem Orange, da gingen der gestreckte Tank und der Dreh-

zahlmesser fast unter. In der K 50 RE lebte der hoch gelegte Auspuff weiter; die Sprint hatte schon 1972 ein halbes PS zugelegt, blieb jedoch mit Gusszylinder, kleinen Bremsen und der ungedämpften Telegabel das Billigmodell. Auf die zahlungskräftigere Klientel zielte ab 1975 die K 50 RL mit Gepäckträger, Blinkanlage und den als „Wasseruhren“ verspotteten VDO-Instrumenten. Bis die Ultra kam...

Leider sind mit der kontinuierlichen Überarbeitung der Kleinkraftrad-Palette nicht die alten Probleme verschwunden: Die hoch drehenden Motoren neigen gestresste Anwender, die Unfallzahlen steigen immer weiter. Als die Ultra auf deutsche Straßen kommt, überfordern die Versicherungsprämien mit mehr als 1000 Mark pro Jahr für Haftpflicht und Teilkasko jede Lehrlingskasse und auch die Nachsicht spendabler Großeltern. So geht es nicht weiter! Die Politik präsentiert ein Allheilmittel: 1980 sollen 80-Kubik-Leichtkrafträder mit limitierter Höchstzahl der „wilden 50er“ ablösen. In der Zwischenzeit schickt Hercules – fünf Jahre nach Zündapp – noch eine wassergekühlte 50er ins Rennen. Beim Sachs S/A 50 ist der Kühler mit dem Zylinder verblockt,

Technische Daten: Hercules K 50 Ultra

Motor	Fahrtwind gekühlter Zweitakt-Einzyylinder mit Kolbensteuerung und Umkehrspülung
Hubraum	49 ccm
Bohrung x Hub	38 x 44 mm
PS bei U/min	6,25 bei 8000
Verdichtung	1:10
Vergaser	Ein 19-mm-Bing-Vergaser
Schmierung	Gemisch 1:25
Antrieb	Primärtrieb über Stirnräder; fußgeschaltetes Pünfgang-Ziehkeilgetriebe; Kette zum Hinterrad
Fahrwerk	Zentralrohrrahmen aus Stahl mit angeschraubten Unterzügen; vorn hydraulisch gedämpfte Marzocchi-Telegabel; hinten Zweiarmschwinge mit zwei Federbeinen
Bremsen	Vorn hydraulisch betätigte Doppelscheibe mit 220 mm Durchmesser; hinten Trommelbremse mit 140 mm Durchmesser
Bereifung	Vorn und hinten 2,75 - 17
Leergewicht	96 kg
Verbrauch Ø	3 Liter/100 km
Spitze	93 km/h

um den verschiedenen Sachs-Kunden wie KTM, Rabeneck oder Rixe die Umstellung zu erleichtern. Die Topmodelle von Hercules heißen jetzt Ultra LC und – inzwischen durch Gussräder aufgewertet – K 50 RLC. Gleichzeitig erhält die Sprint, die nicht einmal zehn Prozent zu den Verkäufen der Hercules-Kleinkrafträder beiträgt, eine Scheibenbremse und den luftgekühlten 6,25-PS-Motor. Ihre Käufer erfreuen sich fortan am geringen Gewicht und sprinten manchem Nobel-Hobel davon!

Der Niedergang der 50er-Klasse wirft bereits seine Schatten voraus. Nach der poppigen Ur-Ultra erscheinen Ultra II LC und Ultra III LC in gedeckten Farben und mit dem „normalen“, parallel zum Boden verlaufenden Schall-dämpfer. Bis 1982 tauchen noch Kleinkraftäder im Hercules-Programm auf, dann beschließt die Ultra RS 50 mit Motorverkleidung und Sechsganggetriebe die Ara „Kleinkraft-rad“. Die 80er übernehmen endgültig das Kommando, doch so marktbeherrschend wie mit der K 50-Baureihe wird Hercules nie wieder sein!

Text: Andy Schwitzer/pm
Fotos: T&T, Archiv Rogge, Schwitzer