

# JUGEND TRAUM

Ist „Ultra“ noch steigerungsfähig? Hercules glaubte daran. Und brachte 1979 einen Nachfolger für das schärfste aller Kleinkrafträder: Ultra II LC und Ultra II. Sie gaben sich erwachsener und gemäßigter.



**E**inst waren die schnellen 50er von Taschengeld oder Lehrlingslohn unerschwinglich, heute bringen sie gestandenen Männern die Träume von einst zurück. „Als sich die Chance bot, das von Diethelm restaurierte Kleinkraftrad zu kaufen, habe ich zugreifen. Die Maschine ist zum größten Teil aus Neuteilen entstanden, und nun habe ich endlich eine Ultra. Sie hat mir schon vor 38 Jah-

ren den Kopf verdreht. Eigentlich bin ich zu groß für eine 50er, aber was ist Fahrkomfort im Vergleich zu schönen Erinnerungen?“, schmunzelt Bernhard Ledig.

**„Mit Diethelm bin seit 1974 befreundet.** Er hatte damals ein Hercules-Mk1-Mokick, während ich nur Mofa fahren durfte. Aber wir hatten eine echt duftige Zeit miteinander.“ Mit Diethelm ist Diethelm Platz gemeint. Der

Pfälzer aus Weidenthal gründete 1992 die 50-ccm-IG Enkenbach und ist seither aus der Schnapsglas-Szene nicht mehr wegzudenken. „Früher durfte ich nur 50er fahren; die Mobilität und der Spaß, den ich in meiner Jugend plötzlich durch diese Maschinen hatte, das war für mich immer etwas ganz Besonderes. Ich wollte diese Zeit und diesen Spaß nicht untergehen lassen; deshalb engagiere ich mich so und sammle 50er von



Eigentlich ist Bernhard Ledig zu groß für eine 50er. Aber was zählt Fahrkomfort gegen süße Erinnerungen?



Hercules. Die Ultra habe ich Bernhard gern verkauft, ich weiß sie in den besten Händen, und ich wollte irgendwann meine Sammlung verkleinern.

„Eigentlich hatte ich ja nach einer poppigen, securaroten Ultra gesucht. Aber die grüne II LC ist sogar seltener als das Urmodell“, berichtet der 52-jährige Ledig. „Ultra“, der ein-

prägsame Name für das markante Hercules-Flaggschiff, entstand 1976 ganz unbürokratisch in der Hercules Versuchsabteilung. Da das Marketing der Traditionsmarke eher schüchtern agierte, und die Konkurrenz speziell durch Kreidler und Zündapp den Nürnbergern hart zusetzte, versuchten sie 1976 mit einer preiswerten Umfrage Trends zu erkennen.

Mathias Thomaschek, von 1971 bis 1977 Versuchstechniker und -fahrer bei Hercules, erinnert sich: Eines Tages standen im Hof ein halbes Dutzend poppig gestylte K 50. Sie wurden in einem Transporter gepackt und vor dem Nürnberger Stadionbad wieder ausgeladen. Das war seinerzeit der Treffpunkt für die Zielgruppe, die auch die Kleinkraftäder kaufte.

# 49

KUBIK,

offizielle 6,25 PS:  
Das ergibt stolze 128 PS  
Literleistung.  
Klein, aber oho!



## TECHNISCHE DATEN

### HERCULES ULTRA II (LC)

#### MOTOR

<b>Bauart</b>	Fahrtwindgekühler (flüssigkeitsgekühler) Einzylinder-Zweitaktmotor; Einzelventilgesteuert
<b>Bohrung x Hub</b>	38 x 44 mm (40 x 39,6 mm)
<b>Hubraum</b>	49 ccm
<b>PS bei U/min</b>	6,25 bei 8000 (7100)
<b>Verdichtung</b>	10:1
<b>Schmierung</b>	Gemisch 1:25 (1:50)
<b>Vergaser</b>	Bing 1/19/31 (21/20/121)
<b>Zündung</b>	Thyristor-Zündung von Motoplast
<b>Antrieb</b>	Primärtrieb über Zahnräder; Mehrscheiben- kupplung im Ölbad; fußgeschaltetes Fünfgang- getriebe; ungekapselte Kette zum Hinterrad

#### FAHRWERK

<b>Rahmen</b>	Zentralrohrrahmen mit verschraubten Unterzügen
<b>Fahrwerk</b>	Vorn hydraulisch gedämpfte Telegabel; hinten Zweiar- mschwinge mit zwei Federbeinen
<b>Bremsen</b>	Vorn 220-mm-Doppelschei- be; hinten 140-mm- Trommelbremse
<b>Reifen</b>	Vorn und hinten 2.75 - 17 TT

#### DATEN & MESSWERTE

<b>Leergewicht</b>	96 kg (101 kg)
<b>Verbrauch Ø</b>	3,3 l/100 km
<b>Vmax</b>	85 km/h

Doch das Ergebnis war ernüchternd. Den meisten jungen Kunden war die Optik weniger wichtig als die Technik. „Macht doch einen Kickstarter, der nicht ständig an den Auspuff schlägt, einen Hauptständer, der nicht so rasch klappert und sich nicht verbiegt“, raunzten die Jugendlichen die fränkischen Zweiradbauer an. „Und warum muss bei der K 50 RL mit der Vorderschwinge das Schutzblech bis in die Lampe schlagen, wenn die Federung auf Anschlag geht?“ In der Tat musste der Auspuff ganz präzise auf dem Halter ausgerichtet werden, damit der Kickstarter nicht anschlug, und auch mit den anderen Kritikpunkten waren die Nürnberger Teens nicht allein.

**Die Firmenleitung war ernüchtert** und beschloss, weiter wie bisher zu verfahren: Ein Manager tauchte in der Versuchsabteilung auf und regte an, „nun endlich etwas Schönes“ zu machen, damit man wieder am Puls der Zeit sei. Der K50-Baukasten war allerdings sakrosankt, das heißt, Kosmetik und Ausstattung standen zur Debatte, die Konzeption niemals.

Es sollte einem Mitarbeiter der Versuchsabteilung vorbehalten sein, aus der K 50 die legendäre Ultra zu skizzieren, die ab Ende 1976 für Unruhe in Jugendzimmern sorgte. Anders als die hausbackene K 50 RL mit hohem Lenker, Vorderschwinge, Chromtank und -schutzblechen zeigte sich die K 50 Ultra im poppigen Stil jener Jahre mit den Stilelementen einer kleinen Rennmaschine. Chrom suchte man vergeblich, stattdessen leuchtete die Ultra in einem grellen Rot mit

»Die doppelte Scheibenbremse musste sein. Die Einzelscheibe war der Trommelbremse peinlich unterlegen«

Mathias Tomaszek, Hercules-Versuchsfahrer

dünnen gelben Zierlinien. Auspuff, Lampenring, Lenker und viele Komponenten, die üblicherweise glänzten, präsentierten sich im modischen rallye-mattschwarz.

Auch die bislang silbern lackierten Motordeckel ergänzten in mattem Schwarz das geschlossene Bild. Dem stilistischen Vorbild der BMW R 90 S folgend, wurden der Magura-M-Lenker und der Scheinwerfer von einer lenkerfesten Halbschale des Zulieferers MBV umschlossen. Passend dazu gab es am Ende der Sitzbank einen modischen Heck-

bürzel.

Selbstverständlich blieb auch das Fahrwerk nicht unangetastet. Schicke Leichtmetalldruckgussräder entsprachen der von KTM und Yamaha auch bei den 50ern eingeführten Mode, eine Marzocchi-Teleskopgabel hatte die Stelle der Hercules-typischen „halblangen“ Schwinge eingenommen, und anstelle der altbekannten Sachs-Trommelbremse kümmerte sich nun eine Doppelscheibenbremse am Vorderrad um angemessene Verzögerung. Mit diesen Features hatte Hercules die Nase vorn. Da sich die wichtigsten Anbieter von Kleinkraftträdern darauf geeinigt hatten, nur 6,25 PS Motorleistung anzugeben und bei fünf Getriebeängen zu bleiben, mussten Begehrtheiten über Ausstattung und Optik geweckt werden.

Während die Verkleidung rasch Nachahmer fand, blieb die Doppelscheibenbremse der Ultra eine einsame Lösung unter den 50ern. War soviel Bremse für 50 Kubik wirklich nötig? Ultra-Fahrern wurde übertriebene Geltungsbedürfnis unterstellt. „Dabei



VDO-„Wasseruhren“ und „Lego-Leuchten“: Das Cockpit bot einen vertrauten Anblick. „Keine Überraschungen“ schien das Motto zu sein



Weil der Motor in viele verschiedene Rahmen passen musste, setzte Hercules auf einen kleinen Kühler direkt am Zylinder



Zum Ausgleich fiel der Wassermantel um den schnapsglasgroßen Zylinder der Ultra II LC sehr großzügig aus

Vor 38 Jahren bescherte die Ultra Reinhard Ledig erhöhten-Pulsschlag, heute sorgt sie für Entspannung und Entschleunigung in seinem Leben



Oft als prahlerisches Gimmick verspottet, hatte sich die Doppelscheibe bei Versuchsfahrten als notwendig erwiesen



„Eine echt duftende Zeit“: Käfer und Golf im Straßenbild. Bernhard Ledig (r.) und Diethelm fahren 1975 bereits Hercules



Im Schrauberkeller von Diethelm Platz (r.) nimmt bereits das nächste Projekt Gestalt an: Eine K 50 Ultra in all ihrer feuerroten Pracht



Gepäckträger, Gussräder, Verkleidung, Scheibenbremse: Auch Hercules versuchte Ende der Siebziger mit Ausstattung und Styling zu punkten



Weiterhin 6,25 PS, aber viel leiser: Die schon bei der Ultra I eingeführte Wasserkühlung senkte den Geräuschpegel deutlich

war die Doppelscheibe wirklich bitter nötig“, klärt Zeitzeuge Thomaschek das historische Missverständnis auf. „Ich erinnere mich noch an eine Testfahrt in der fränkischen Schweiz. Sowohl mein Kollege Ludwig Oppel als auch ich wären mit unseren Ultra-Prototypen mit nur einer Scheibe am Ende eines starken Gefälles fast in der Böschung eingeschlagen. Die Einzelscheibe war der Trommelbremse peinlich unterlegen und ließ sich nur im Sparbrötchen K 50 Sprint rechtfertigen. Die Doppelscheibe an der Ultra war schlicht notwendig, aber selbstverständlich dazu auch ein toller optischer Gag....“

**Schöpfer der Ultra** war kein arrivierter Designer, sondern ein Versuchstechniker von Hercules. Der aus Oberschlesien stammende Hermann Prokopek war kein lifestyle-orientierter Designer, sondern ein grundsoldier Metallhandwerker, der in seiner Freizeit Kreuze und Leuchter für seine Kirchengemeinde fertigte. Aber er war offenbar am Puls der Zeit und bescherte Hercules mit der Ultra ein Aufsehen erregendes Spitzenmodell. Das neue Kleinkraftrad-Flaggschiff hatte wie alle 50er von Hercules ihre Wurzeln in der 1963 geschaffenen K 50 mit Schwingenfahrwerk und dem Sachs-50S-Motor. An der Konzeption des Rahmens wie des Triebwerks wurden während der Produktionszeit nur Details geändert, wenn auch aus modischen Gründen Hercules seit den frühen Siebzigern die K50-Standardmodelle und DKW-Varianten auch mit Teleskopgabel anbot, obwohl die Vorderschwinge zu hoher Reife entwickelt war.

Die 1976 präsentierte Ur-Ultra sollte 1977 auch motorisch aufgepeppt werden. Sie erhielt die sowohl modisch bedingte, als auch akustisch vorteilhafte Flüssigkeitskühlung. Hier hatte Konkurrent Zündapp Pionierarbeit geleistet und Synergieeffekte aus dem

Bootsmotorenbau genutzt, um bereits 1972 wassergekühlte Kleinkrafträder anbieten zu können. Sachs, Motorenlieferant von Hercules, zog Anfang 1977 mit einer Flüssigkeitsgekühlten Variante des 50 S nach. Da Sachs diesen Motor an viele Hersteller lieferte und diesen Kunden nur wenige Änderungen an deren Fahrzeugen zuzugestehen wollte, verfolgten die Schweinfurter die Strategie, den Kühler – anderes als Zündapp – praktisch in den Motor zu integrieren. Zum Ausgleich für den kleinen Kühler erhielt der Zylinder einen voluminösen Wassermantel. Und da der Kühler auf Höhe des Zylinders angeordnet wurde, musste eine Pumpe die Umwälzung sicherstellen. Ein Thermostat blockierte den Kreislauf bis zu 70 Grad Wassertemperatur und sorgte so für rasche Erwärmung des Motors.

Nicht nur die Kühlung wurde gründlich überarbeitet: Vier anstelle von zwei Überströmern bescherten dem kleinen Zweitakt-

ter einen besseren Drehmomentverlauf. Zugunsten einer besseren Haltbarkeit fiel der neue Motor kurzhubiger aus (Bohrung x Hub 40 x 39,6 statt zuvor 38 x 44,4 mm); der Kolbenbolzen war nun wälzgelagert. Neben der verbesserten Leistungsentfaltung samt erhöhter Lebensdauer war das Argument des subjektiv fast halbierten Motorgeräuschs schlagend. Der hochfrequente Lärm der 50er piekte nicht nur in empfindlichen Bürgerrohren, sondern stach in der Tat unangenehm heraus. Daher war die Flüssigkeitskühlung einen Schritt zu mehr Akzeptanz.

„Mehr Akzeptanz“ schien auch die Überlegung zu sein, mit der die Ultra-Serie wieder in Richtung Mainstream gebügelt wurde, als die „II“ 1979 auf dem Markt erschien. Die neuen Farben anstelle von „Securaron“ öpneten auch Käufern eines VW Jetta oder Opel Rekord zugesagt. Der Pop-Look war passé, und stattdessen blinkte die mit Inox-Schutz-

## Mit 80 Kubik in die achtziger Jahre

**Zu laut, zu schnell, und auch noch** mit horrenden Versicherungsprämien gestraft: Ende der Siebziger wurde endgültig die Götterdämmerung der „offenen“ 50er Kleinkrafträder eingeläutet. Zum 1. April 1980 traten Leichtkrafträder mit 80 Kubik und 80 km/h Tempolimit an ihre Stelle. Nachdem Hercules die letzten Exemplare der 1980 vorgestellten Ultra III LC (mit Zwölf-Volt-Elektrik) verkauft hatte, führen die Nürnberger zweigleisig: Ultra 80 und Ultra 50 unterschieden sich nur durch den Motor. Das größere Triebwerk leistete 8,5 PS bei 6000 U/min. Mit Chopper, Sportversion und luftgekühlter Sparvariante entstand gar eine kleine Ultra-80-Modellfamilie, die auf der IFMA 1982 von der RX 9 und RE 9 abgelöst wurde. Der Name Ultra war nun Geschichte.



blechen aufgewertete Neuheit in „Irishgrün-metallic“ samt bürgerlichem Chrom auf den Tankflanken oder alternativ in „Polarsilber“. Die luftgekühlten Ultra II waren in Polarsilber oder Bordeaux-rot erhältlich. Bürgerlicher fielen auch wieder die Räder in Alusilber aus. Modern gestylte Motor- und Seitendeckel zeigten Kennern wie der bodenparallele Auspuff – übrigens auch in Chrom –, das hier die zweite Ultra-Serie anreiste. Im Alltag be-

währte sich der serienmäßige Gepäckträger mit Helmschloss, der von den Testern der Ur-Ultra vermisst wurde.

**Ob Kundenbefragungen** vor dem Schwimmband, der Geschmack der oft zahlenden Eltern oder Großeltern oder schlicht die Produktionsvereinfachung mit der Hercules K 50 RL eine Rolle spielten, die Pop-Ultra vom Band zu stoßen und die II LC zu

fertigen, bleibt im Dunkel der Geschichte. Das Spiel ging aber noch weiter: Die Ultra II LC wurde 1980 von der Ultra II ergänzt. Mit dem alten, fahrtwindgekühlten Fächerkopfmotor und fehlender Verkleidung stand sie im Hercules-Programm für einen weniger glamourösen Auftritt und teilte das Schicksal der K 50 Sprint: Sie fand nur wenige Käufer. Wer sich auf das fahrerische und finanzielle Abenteuer eines neuen deutschen



Kleinkraftrades einließ, kaufte gerne das Beste vom Besten oder was er dafür hielt.

Immerhin hat die relativ simple Ultra II ja die Doppelscheibenbremse am Vorderrad. Daher habe ich sie mir als Ersatz für meine K 50 Sprint besorgt“, erklärt Diethelm Platz fast entschuldigend. „An der Sprint hat mich stets die schwache Vorderbremse gestört; deshalb wurde nackte Ultra auch im meinem Fuhrpark – nicht nur in der Hercules Typolo-

gie - zum Nachfolger der K 50 RL und eben der Sprint.“

„Na der Diethelm ist schon ein besonderer Fall, doch ohne ihn hätte vielleicht immer noch keine Ultra“, erklärt Bernhard Ledig zum Abschied. „Ich freu mich schon auf die Ausfahrten, bringt doch die 50er anders als meine BMW das Feeling meiner Teeniezeit zurück. Doch ich fahre die Ultra auch mal im Alltag. Ruckzuck bin ich in Kaiserslautern

und habe einen eingebauten Parkplatz.

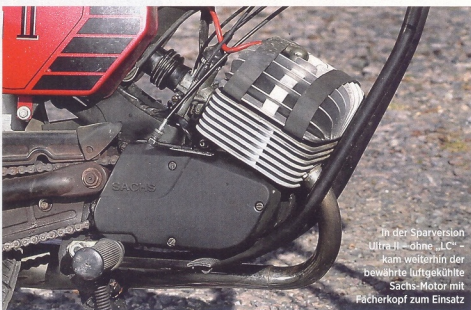
Wenn ich an der Ampel stehe, gehen oft in den Autos die Daumen nach oben, wenn die Generation 50+ erkennt, was neben ihnen steht. Wer schwärmt nicht von seiner Jugend – ich hab sie, meine Zeitmaschine.“

TEXT **Andy Schwietzer**

FOTOS **Stephan Lindloff**

redaktion@oldtimer-markt.de

Tief ducken und das Gas voll aufziehen: Für den Fotografen inszenieren die beiden Hercules-Fans nochmals ein Wettrennen – ganz wie früher



In der Sparversion Ultra II – ohne „LC“ – kam weiterhin der bewährte luftgekühlte Sachs-Motor mit Fächerkopf zum Einsatz



Mehr als nur ein Kühler: Der wassergekühlte Motor wurde rundum gründlich überarbeitet

#### Clubadressen

##### 50 ccm IG Enkenbach

Diethelm Platz  
Langentalstr. 146  
D-67475 Weidenthal  
Telefon 06329/989855  
www.50ccm-ig-enkenbach.de

##### Hercules IG

Stefan Conrads  
Bissingstr. 6, D-42329 Wuppertal  
Telefon 0202/7867152  
www.herculesig.de

##### Kleinkraftrad IG

Egenhausener Str. 17  
D-91567 Herrieden  
www.die-kleinkraftrad-ig.de

Das umfangreichste Clubadressenverzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1000 Eintragungen) finden Sie im Internet unter [www.oldtimer-markt.de](http://www.oldtimer-markt.de)

Wenn Sie einen bestimmten Club suchen und nicht auf die Online-Version zugreifen können, hilft Ihnen die Redaktion unter **Tel.: 06131/992164** gern weiter.



#### CLASSIC-DATA-MARKTWERT

HERCULES	BAUJAHR	NOTE 1	NOTE 2	NOTE 3	NOTE 4	NOTE 5	NEUPREIS
Ultra II LC	1979-1981	3.000 €	2.000 €	1.400 €	800 €	600 €	3.850 DM
Ultra II	1980-1981	2.700 €	1.800 €	1.300 €	700 €	500 €	3.470 DM