

Schluchten-Flitzer

Heißes Eisen oder falsche Fuffziger?
Worauf Sie achten sollten, wenn Sie mit
einem Hercules-Kleinkraftrad der K50-Serie
auf Zeitreise gehen wollen

Wissen Sie noch, damals? Flach über den Tank gekauert, Gasschieber am Anschlag – so ging es mit 50 Kubik und der Tachonadel nahe der 100er Markierung über die Landstraße. Das eigene Kleinkraftrad war mehr als nur ein Fortbewegungsmittel. Es war ein Stück Freiheit, den Traum von der Rennfahrerkarriere gab's gleich inklusive. Schließlich gab's in der Clique keinen, der auf der Hausstrecke auch nur annähernd so schnell war...

Auch weil nichts schöner ist als in süßen Erinnerungen zu schwelgen, erleben



Scrambler-Anleihen: Der hochgezogene Auspuff der K50 RS von 1968 war seinerzeit der letzte Schrei

die kleinen Renner der Schnapsglasklasse heute einen zweiten Frühling. So wie einst gehört auch heute Hercules zu den populärsten Marken. Mit ihrer luftgekühlten K50-Modellreihe waren die Nürnberger ab Ende der Sechziger Marktführer und hielten diese Position bis zur Einführung der wassergekühlten Kleinkrafträder.

Das Hercules-Baukastensystem rund um den Sachs-Motor macht es heutigen

Interessenten schwer, wenn es ein Kleinkraftrad des Typs K50 im Originalzustand sein soll. Viele Teile wie Tanks, Schutzbleche, Sitzbänke und sogar Motorteile lassen sich ohne Probleme zwischen den Modellen der jeweiligen Baujahre (und gelegentlich drüber hinaus) tauschen. Dieses Baukastenprinzip ist auch der Grund dafür, dass sich die typischen Mängel fast durchgängig an allen Modellen finden.

Dies gilt natürlich auch für die Motoren. Prinzipiell ist zwischen zwei Motorentypen zu unterscheiden, die im Laufe der Jahre jeweils weiterentwickelt wurden und bis zur Einführung der wassergekühlten Aggregate (Sachs 50 SW) und noch einige Zeit darüber hinaus als Motorisierung erhältlich waren.

Beide Motoren werden als „Typ 50 S“ bezeichnet. Sie basieren auf einer Entwicklung, die bei Sachs seit 1962 im Programm war. Dieser erste Typ-50-S-Motor hatte einen runden Graugusszylinder, der bald zugunsten besserer thermischer Kühlung durch einen Grauguss-Breitwandzylinder ersetzt wurde (Typ 50 S, 2. Ausführung). Diese überarbeitete, 5,3 PS starke Version ist deutlich an ihren senkrechten, leicht nach vorn fächerförmig geöffneten Zylinderkopf-Kühlrippen und dem kleinen schwarzen Zylinder zu erkennen. Serienmäßig war dieser Motor mit einem 18-Millimeter-Bing-Vergasers ausgerüstet. Bis 1978 blieb dieser Motor in den Typen SB1 und SB5 unverändert im Hercules-Programm. In einer überarbeiteten Version wurde er von 1973 bis 1976 schließlich noch in der K50 Sprint mit 5,8 PS angeboten.



Kickstarterfragen: Ist die Rückholfeder gebrochen oder die Verzahnung malade?



Glanz, der nicht von Dauer ist: Die Scheinwerferreflektoren sind häufig stark korrodiert



Neuralgischer Punkt an Schwingen-Modellen: die Führungslager



Außen hui, innen gammelig:
Die Tanks rosten sehr gerne



Ist der Zylinderkopf verzogen?
Ölspuren sind ein Hinweis darauf



Knapp dimensioniert: die bruch-
gefährdete Fußrastenaufnahme



Selten im Sollzustand: Der
Lenkanschlag ist oft gebrochen



Hier blinkt und regelt nix mehr:
stark korrodierte ULO-Box



Mitunter verbogen: der Haupt-
ständeranschlag am Rahmen



Praktisch immer wüst verrostet:
die Schnarren der Kleinkrafträder



Die Stehbolzen des Krümmers:
Nach ganz fest kommt ganz ab



Tuning zum abgewöhnen: Ein zu
dünn gefeilter Ansaugstutzen



**Auch für den Bremslichtschalter
gilt: Kontaktflächen pflegen**

Motor und Antrieb



Beruhigend: Drei Kolben-übermaße sind lieferbar



Rar: Der Graugusszylinder ist kaum zu bekommen



Wegen „Falschluff“: Klemmspuren am Kolben



Problemfall Ziehkeilwelle: Sachs verstärkte sie (unten)



Aufwendig gemacht: Ultra-Kurbelwelle mit Alu-Pluel



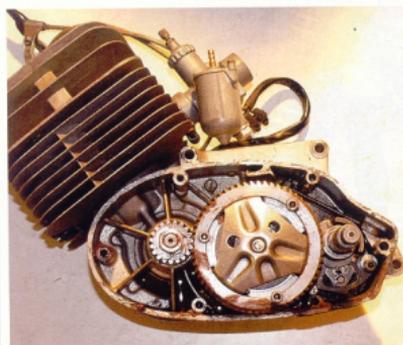
Wegwerfartikel: Zylinder mit verchromter Laufbahn



Auspuff der Wahl: Der originale K50-Auspufftopf bringt mehr Leistung als Repro-Teile und der übliche Tuning-Ramsch



Auch schwarzverchromte Ultra-Teile können rosten



Die Abtriebsseite des Motors: Die Kraftübertragung der Triebwerke gilt insgesamt als solide. Der Kupplungszug...



Letzte luftgekühlte Ausbaustufe: der Fächerkopfmotor



...wird innerhalb des Gehäuses eingehängt!

unsachgemäße Behandlung zurückzuführen sind. Vor allem beim Ritzelwechsel kam es an beiden Motortypen durch falsche Abzieher immer wieder vor, dass die Abzieherarme die obere Ritzelabdeckung der rechten Motorgehäusehälfte herausbrachen. Liegt dieser Schaden vor, muss das Gehäuse ersetzt werden. Auch der Tachoantrieb sollte beim Kauf einer Hercules K50 geprüft werden. Wurde hier nämlich beim Abziehen des Ritzels ein falscher Aufsatzdorn verwendet, kann das Schraubenritzel für die Tachowelle zerstört sein. Um diesen Schaden zu reparieren, muss oft die Schaltwelle getauscht werden, wozu der gesamte Motor zerlegt werden muss.

Ein weiterer typischer Wartungsschaden an den 50-S-Motoren sind ausgerissene Gewinde der Krümmerverschraubung im Zylinder. Dies ist meist auf den Geiz der ehemaligen Besitzer zurückzuführen, die die Kupfer-Quetschdichtung mehrere Male verwendet haben. Da diese bereits nach der zweiten Montage nicht mehr richtig dichtet, wurde oft durch zu brutales Nach-

Welcher Führerschein ist der Richtige?

Bis zum 1. April 1980 war es Jugendlichen ab 16 Jahren gestattet, mit dem Führerschein der alten Klasse 4 „offene“ 50er Kleinkrafträder zu fahren. Für diese galt lediglich eine Hubraumgrenze von maximal 50 Kubik – eine Geschwindigkeitsbegrenzung wie bei Mopeds/Mokicks oder eine Leistungsgewichtseinschränkung wie für heutige Leichtkrafträder gab es de facto nicht.

Zum 1. April 1980 wurde mit der Einführung des „Leichtkraftrades“ der alte Klasse-4-Schein durch den 1b (Fragebogen und praktische Prüfung) ersetzt. Damit durfte man jetzt ein „Leichtkraftrad“ mit maximal 80 cm, aber gedrosselt auf 80 km/h, fahren.

Heute ist ein Leichtkraftrad definiert durch die Eckpunkte „nicht mehr als 125 Kubikzentimeter Hubraum“ und „maximal 11 kW“ (15 PS) Motorleistung, der nötige Führerschein heißt A1 und kann ab 16 Jahren erworben werden. Die Höchstgeschwindigkeit ist dann auf 80 km/h begrenzt, mit Erreichen des 18. Lebensjahres fällt diese Geschwindigkeitsbegrenzung weg! Die Kleinkrafträder der alten, „schnellen“ 50-ccm-Klasse werden vom Gesetzgeber heute wie „offene“ 125-cm-Leichtkrafträder behandelt (und auch als solche bezeichnet – „Kleinkrafträder“ sind heute Mofas, Mopeds, Mokicks). **Sie dürfen daher erst ab 18 Jahren mit dem Führerschein der Klasse A1 oder dem Motorrad-Führerschein A gefahren werden.**

Einzige Ausnahme: Vor dem 1. April 1980 war die alte Klasse 4 im Pkw-Führerschein (alte Klasse 3) eingeschlossen. Wer allerdings seinen Pkw-Führerschein nach dem Stichtag gemacht hat, schaut in die Röhre.

Um 1969 wurde der Grauguss-Breitwandzylinder-Motor überarbeitet, so dass er zur Basis einer zweiten Motorenbaureihe wurde. Erkennungsmerkmale dieses Motors waren neben einem 19-Millimeter-Bing-Vergaser sein groß dimensionierter Aluzylinder und die Kühlrippen des Zylinderkopfs, die jetzt fächerförmig nach oben ausgerichtet waren und dem Motor seinen halboffiziellen Namen gaben: Fächerkopfmotor.

Die Ölbadkupplung wurde der auf 6,25 PS gestiegenen Motorleistung angepasst. Sie hatte jetzt fünf anstatt drei Reibscheiben. Um Platz für die größere Kupplung zu schaffen, wurde der linke Motordeckel um etwa zwei Zentimeter breiter ausgelegt.

Obwohl die Motoren des Typs 50 S als nahezu unverwundlich gelten, haben auch sie typische Mängel, die jedoch häufig auf

ziehen der Verschraubung versucht, die Sache dicht zu bekommen.

Ähnlich verhält es sich auch mit der Zylinderkopfichtung bei den Motoren ab Motornummer 6526961 (frühere Motoren kamen ohne Kopfdichtung aus). Auch sie wurde oft mehrmals verwendet. Sind ältere Motoren zwischen Zylinder und Kopf nicht dicht, ist meist der Zylinderkopf selbst verzogen. Jugendliche Bastler hatten eben nur selten einen Drehmoment-schlüssel im Werkzeugkasten. Bei den Motoren mit Aluzylinder und Fächerkopf ist Ersatz kein Problem. Die Zylinder und Zylinderköpfe der älteren Motoren sind aber kaum noch erhältlich.

Auch auf die Folgen zurückliegender „Tuningmaßnahmen“ ist beim Kauf zu achten: Schauen Sie sich daher immer Vergaser, Ansaugstutzen, Zylinder und Auspuffanlage genau an. Unsachgemäße Eingriffe finden sich hauptsächlich am Einlass. So wurden, um größere Dell'Orto-Vergaser montieren zu können, mitunter gar die Ansaugstutzen aufgebohrt, die dann reißen können. Generell gilt, dass Amateurschauber die Leistungsausbeute nur in den seltensten Fällen steigern konnten, umso öfter aber die gesamte Leistungscharakteristik des Zweitakters zum Schlechteren veränderten.

Die originalen Bing-Vergaser bestehen aus Zinkdruckguss und neigen dazu, nach langen Standzeiten innen zu korrodieren. Zudem ist oft die Düsenadel ausgeschlagen. Das Gemisch ist dann zu fett, was zu einem schlechten Motorlauf und unwilligen Startverhalten führt. Unabhängig davon, welcher Vergaser montiert ist, führt eine nicht exakt auf den Motor abgestimmte Vergasereinstellung schnell zu Klemmern und Kolbenfressern. Graugusszylinder können geschliffen und mit Übermaßkolben bestückt werden, defekte Aluzylinder sind wegen ihrer hart verchromten Laufbahn ein Wegwerfteil – ihre Reparatur wäre zu aufwendig. Gelegentlich finden sich aber bei den Teilehändlern noch werksüberholte Aluzylinder. Diese wurden aufgebohrt und haben dann eine Bohrung von 39 Millimeter.

Sitzt der Kickstarter lose auf seiner Welle, ist meist eine „vernudelte“ Feinverzahnung der Grund. Bei Kickstartern, die nicht mehr automatisch in die Ausgangsposition zurückspringen, ist die Kickstarterrückholfeder im Getriebe gebrochen oder ausgehängt. Beim Ölwechsel kam es zuweilen vor, dass die von außen zugängliche Arretierungsschraube für die Kickstartfeder an der Motorunterseite mit der dicht daneben liegenden Ölablassschraube verwechselt wurde. Die unangenehme Folge: Die Kickstarterrückholfeder entspannt sich beim Herausdrehen der Schraube und kann nur mit viel Glück und

Der heutige Marktwert*

Hercules	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
Hercules K50	1962 bis 1970	2.300 €	1.700 €	1.300 €	700 €	400 €	1.080 DM
Hercules K50 Supersport	1967 bis 1969	2.700 €	2.100 €	1.800 €	800 €	400 €	1.380 DM
Hercules K50 RS	1968 bis 1969	2.500 €	1.900 €	1.700 €	700 €	400 €	1.520 DM
Hercules K50 RX/SX	1970 bis 1972	2.400 €	2.000 €	1.800 €	800 €	400 €	1.640 DM
Hercules K50 Sprint	1975 bis 1976	2.400 €	1.700 €	1.400 €	700 €	400 €	2.120 DM
Hercules K50 RL	1975 bis 1980	2.500 €	1.900 €	1.700 €	700 €	400 €	2.560 DM
Hercules K50 Ultra	1976 bis 1977	2.000 €	1.500 €	1.200 €	500 €	400 €	3.430 DM

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

Die Modellvarianten



Kuriose Mischung die rare K50 RE mit Schwinge, „Crossauspuff“ und Chromtank



Scheibenbremse und Telegabel: Die K50 Sprint war Mitte der Siebziger das Einsteigermodell



K50 Supersport: So stellte man sich Mitte der Sechziger ein 50-Kubik-Sportler vor



Die (richtig feine) Schwinge macht sie so besonders: K50 RL, gebaut von 1975 bis 1980



Ganz heißes Eisen – und der (teure) Traum der meisten Kleinkraftfahrer: die 1976 erschienene K50 Ultra mit Cockpitverkleidung, Gussrädern und Doppelscheibenbremse, feuerrot verpackt

Geschick wieder von außen arretiert werden. Gelingt dies nicht – und das ist die Regel –, muss der ganze Motor zerlegt werden.

Die Kraftübertragung ist äußerst robust. Die im Ölbad laufende Kupplung erreicht,

unabhängig davon, ob es sich um die Dreischeiben- oder die spätere Fünfscheiben-Kupplung handelt, Laufleistungen bis zu 50.000 Kilometer, bevor die Reibscheiben gewechselt werden müssen. Die größere Fünfscheibenkupplung hatte auch

Ausstattung



Einer für alle: der bekannt primitive „Zündschlüssel“



Beim Kauf einer frühen K50 sollte der Tacho nicht fehlen



Letzte Version: Die (guten) Instrumente der 1980er RL



UV-empfindlicher Kunststoff: die Schaltereinheiten



Ab Werk ungenau: die legendären „Wasseruhren“



Schlicht: Die schwarzen Schriftzüge gibt's neu

Pflege des Kabelbaums, insbesondere des Kurzschlusschalters und Kerzensteckers. Die Ursache für Defekte ist nämlich oft mangelhafter Masseanschluss am Rahmen aufgrund von Korrosion. Ältere Sachs-Motoren sind hingegen mit Bosch-Generatoren mit kontaktgesteuerter Zündung ausgestattet. Spätere Bosch-Generatoren hatten eine konische Kurbelwellenzapfen-Aufnahme von 1:7,5 und können bei älteren Motoren nicht nachgerüstet werden, ohne die Kurbelwelle zu tauschen.

Neben der technischen Begutachtung des Motors im Stand ist vor dem Kauf unbedingt eine ausgiebige Probefahrt zu machen. Sie gibt über den „Gesundheitszustand“ des Motors am sichersten Auskunft. Der Zweitakter sollte spritzig hochziehen und die Gänge sollten ohne zu Haken eingelegt werden können. Auf ebener Strecke und mit normalgewichtigem Fahrer erreichen gute Motoren immer eine Höchstgeschwindigkeit von 85 km/h.

Bei der Probefahrt fallen auch eventuelle Mängel am Fahrwerk am besten auf. Es gilt als sehr gutmütig, unabhängig davon, ob eine Teleskopgabel oder eine Vorderachswing verbaut ist. Jedoch hat es zwei neuralgische Punkte, die unbedingt überprüft werden müssen. Die unteren Führungslager der Vorderachswing (je ein Bolzen und zwei Nadellager) können sowohl ausschlagen wie auch korrodieren. Kontrollieren Sie daher das seitliche Spiel dieser Lagerung. Auch bei sehr geringem Spiel sollten die Lager gewechselt werden. Unter Extrimbelastung kann die Vorderachswing zudem durchschlagen. Erkennbar ist dies dann meist an der Beule im Vorderradkotflügel – Folge des Kontakts mit der unteren Gabelbrücke. Die verchromten Schraubenfedern der Schwinge sind stark rost anfällig und müssen meist durch neue ersetzt werden. Im Zubehörmaterial gibt es die Federn noch.

Typenübersicht: Luftgekühlte Hercules-Kleinkrafträder

Typ	Baujahr	Zylinder	Leistung	Vorderradführung	Bremse vorn
K50	1962-1970	Grauguss	4,5 – 5,3 PS	Schwinge	Trommel
K50 Sport	1964-1968	Grauguss	5,3 PS	Schwinge	Trommel
K50 Supersport	1967-1969	Grauguss	5,3 PS	Schwinge	Trommel
K50 RS	1968-1969	Grauguss	5,2 PS	Schwinge	Trommel
K50 Standard	1969	Grauguss	5,3 PS	Schwinge	Trommel
K50 Sprint	1970-1972	Grauguss	5,3 PS	Telegabel	Trommel
K50 RX/SX	1970-1972	Aluminium	6,25 PS	Schwinge	Trommel
K50 RE/SE	1972-1974	Aluminium	6,25 PS	Schwinge	Trommel
K50 Sprint	1973-1974	Grauguss	5,8 PS	Telegabel	Trommel
K50 Sprint	1975-1976	Grauguss	5,8 PS	Telegabel	Scheibe
K50 RL	1975-1980	Aluminium	6,25 PS	Schwinge	Scheibe
K50 SL	1975	Aluminium	6,25 PS	Schwinge	Scheibe
K50 Ultra	1976-1977	Aluminium	6,25 PS	Telegabel	2 Scheiben
K50 Sprint	1977-1979	Aluminium	6,25 PS	Telegabel	Scheibe

einen breiteren Motordeckel zur Folge, der die Notwendigkeit mit sich brachte, die Getriebeölfüllung (SAE 80) von 0,35 auf 0,4 Liter zu erhöhen. Diese Getriebeölmengen sollten möglichst genau eingehalten werden. Laufen die Motoren nämlich auch nur mit geringfügig zuwenig Öl, kann die Ziehkeilwelle der Schaltung einlaufen. Man merkt dies an einer schlechten Schaltbarkeit des Getriebes. Bei den Modellen vor 1976 brach auch zuweilen die Ziehkeilwelle. Sachs hat daher die Welle im Bereich des Abtriebs ab Baujahr 1976 verstärkt und das zugehörige Rillen-

kugellager hinter dem Motorritzel geändert. Ist Ersatz für den in der Welle laufenden Ziehkeil fällig, sollte man unbedingt auf Originalteile zurückgreifen. Für die Reparatur muss auch hier der Motor zerlegt werden.

Die Schwinglichtmagnetzündanlagen gelten als zuverlässig, auch wenn die später verbauten Motoplatt-Generatoren gerne mit dem Spruch „Motoplat macht den Motor platt“ bedacht wurden. Falls Motoplat-Anlagen ausfielen lag dies weniger an der Technik der Generatoren selbst, als vielmehr oft an mangelnder

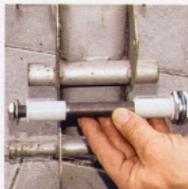
Fahrwerk und Bremsen



So soll's aussehen: (noch) nicht gebohrte Fußraste



Ab Mitte der Siebziger verstärkt: das Rahmenheck



Bei Einbau abschmieren: die Schwingenlagerung



Erschwänglich: Teileträger und Restaurierungsobjekte gibt's mitunter immer noch für den oft zitierten Kasten Bier



Nur mit Prägestempel original: die Ultra-Gussräder



Zu Unrecht als altmodisch abgetan: die Schwinge



Fast immer verrostet: die vorderen Federbeine

Ersatzteilpreise Hercules K50

Bremsbacken 140 x 25 mm	26 €
Bremssattel mit Belägen (Ultra)	43 €
Kupplungs lamellen je 8 €	je 8 €
Kettensatz (RL)	ca. 54 €
Blinkerglas	5 €
Sebac-Federbein Nachb. (RL/SE), Paar	44 €
Stoßdämpfer Schwinggabel, Paar	60 €
Zylinder (Alu) und Kolben	ca. 250 - 300 €
Auspuff (RL), Nachbau	ca. 100 - 150 €
Kurbelwelle Sachs 50S	170 €
Bing-Vergaser Typ 19	ca. 100 - 160 €

Quelle: Mopedparts.de, Tel. 0160/3114540

Wenn allerdings Ersatz für die vorderen Dämpfer fällig wird, muss auf Nachbauten oder passende andere Dämpfer zurückgegriffen werden.

Ähnlich verhält es sich mit der Hinterrad-Schwinge. Die in Kunststoffbuchsen geführte Schwingenachse neigt dazu, mit den Schwingenbuchsen regelrecht zu ver-

backen, vor allem wenn sie nicht gefettet wird. Dann dreht sich die Schwingenachse nicht mehr in den Buchsen, sondern die Buchsen drehen mit der Schwingenachse in der Rahmenaufnahme. Die Folge ist ein recht böckiges Ansprechverhalten der Hinterradfederung.

Die in allen Modellen (außer in der Sprint und in der ersten Ultra) vorne und hinten verbauten Leichtmetall-Vollnabenbremsen von Sachs sind über jeden Zweifel erhaben und die Bremsbacken heute ohne Probleme erhältlich. Auch für die an der Sprint vom eingesetzte Einscheibenbremse (Durchmesser: 190 mm) und die Doppelscheibenbremsanlage (!) der Ultra gibt es problemlos die entsprechenden Bremsbeläge. Hersteller beider Scheibenbremsanlagen ist Grimeca. Nur die Handbremspumpe der Ultra wurde von Magura geliefert. Ersatzteile für die Hydraulikbremsen werden langsam knapp, insbesondere Dichtungen.

Die Anbauteile der frühen Modelle sind durchweg aus Metall gearbeitet. Da Lack und Chrom bis etwa 1975 von hoher

Technische Daten

Sachs-Motor 50S

Motor: Fahrtwindgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor mit Umkehrspülung und Flachkolben

Hubraum: 49 ccm

Bohrung x Hub: 38 x 44 mm

Leistung: Typ 50S/2 (mit Graugusszylinder):

5,8 PS bei 7500 U/min, Typ 50S/3

(mit Aluzylinder): 6,25 PS bei 8000 U/min

Verdichtung: 10:1

Zylinder: 50S/2: Grauguss,

50S/3: Aluminium mit Hartchrom-Laufbahn

Schmieröl: Gemisch 1:25

Vergaser: Bing-Einschiebervergaser mit

Starteinrichtung, S50/2 bis 1972:

Typ 1/18/12, ab 1973 Typ 1/18/29;

S50/3: Typ 1/19/31

Elektrik: Schwinglichtmagnetzündler

(Bosch) oder elektronischer, kontaktloser

Magnetzündler-Generator (Motoplat)

Kupplung: 50S/2: Dreischeiben-Lamellen-

kupplung im Ölbad; 50S/3: Fünfscheiben-

Lamellenkupplung im Ölbad

Primärtrieb: schrägverzahnte Räder

Getriebe: fußgeschaltetes Fünfgang-

Zielkeilgetriebe

Qualität waren, präsentieren sich diese Teile heute meist in einem guten Zustand. Lediglich die verchromten Kettenschutzbleche können Rostbefall zeigen. Die Lackqualität der späteren Modelle, ist dagegen schlecht. Vor allem Maschinen, die viel draußen standen, weisen starke UV-Schäden auf. Probleme bereitet an der Ultra zusätzlich auch die Schwarzverchromung von Auspuffanlage, Tankdeckel, Lenker und Blinkerstangen. Ist sie hinüber, findet sich heute kaum noch ein Galvanikbetrieb für diese besondere Art der „Schwarzarbeit“.

Ein wahres Sorgenkind sind auch die Tanks. Sie neigen zu starker Rostbildung von innen, die bis zur Durchrostung an der Unterseite reichen kann. Beim Kauf sollte man daher immer einen Blick in den Tank werfen. Von Rost befallen ist oft auch der Sitzbankunterbau.

Die Ersatzteilversorgung ist Dank der Initiative vieler Markenclubs und IGs und dem Engagement einiger Händler unterm Strich positiv. Wenn Sie heute ein Kleinkraftfahrzeug kaufen, werden Sie auch schnell merken, dass die schnellen Fußziger im Allgemeinen und die Hercules-Kleinkraftfahräder im Speziellen ein wahrer Jungbrunnen sind. Bereits nach wenigen Runden werden Sie sich dabei entspannen, flachliegend auf dem Tank das Letzte aus dem Motorchen herauszukitzeln – ganz so wie damals!

Marcel Schoch

redaktion@oldtimer-markt.de