

Trendwende

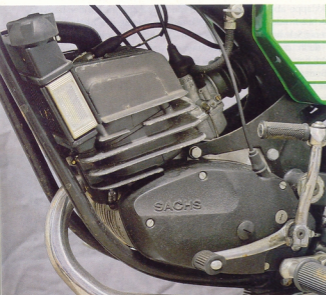
Die Zeiten ändern sich: Vom Wertewandel in Sachen Hercules Ultra

Der fröhliche 50-Kubik-Boom ist ungebrochen. Immer mehr Oldie-Fans entdecken die Träume ihrer Jugend neu – und eines der heißesten Eisen ist eindeutig die schnelle Hercules Ultra!

Doppelscheibenbremse, Doppelschleifenrahmen, Gussräder, Cockpitverkleidung, Marzocchi-Telegabel – als die Hercules Ultra 1976 erschien, gab es kaum ein zweites Kleinkrafttrad, das ähnlich erwachsen daherkam, das sich ähnlich stark an den „echten“ Motorrädern orientierte. „Klar wollte ich damals ‘ne Ultra“, blickt Diethelm Platz zurück, der im Erscheinungsjahr der schnellen Hercules gerade 15 Jahre alt war und dem Klasse-4-Führerschein entgegen fieberte. Dass der Traum von der Ultra unerfüllbar blieb, obwohl der Großvater eine Hercules-Vertretung führte, hatte einen simplen Grund, schiebt Platz hinterher: „Die Ultra war einfach ungläublich teuer: 3426 Mark kostete sie laut Liste, für rund das Doppelte gab’s tatsächlich schon

‘nen 1200er Käfer. Da war für einen Schüler oder Handwerkslehrling wie mich nicht mal dran zu denken.“

Es gibt bekanntlich unterschiedliche Möglichkeiten, ein Jugend-Trauma zu verarbeiten. Der heute 49-jährige Elektroinstallateur ging die Sache offensiv an, beschäftigte sich seit den Achtzigern intensiv mit dem Thema Hercules im Allgemeinen und Ultra im Speziellen, sammelte in den Zeiten, in denen kaum noch jemand etwas mit Fünfziggern zu tun haben wollte, Teile und Restaurierungsobjekte, klapperte ehemalige Händler und Zentralersatzteillager ab, gründete gemeinsam mit ein paar befreundeten Enthusiasten die *50 ccm IG Enkenbach Alsenborn* (heute einer der größten „50-Kubik-Clubs“ Deutschlands) – und nennt inzwischen zwei piekfeine Ultras sein Eigen.



Der kleine – heiß begehrte – Löffel Butter mehr: In diesem Gehäuse schlummern 8,5 für Österreich bestimmte PS – und ein sechster Gang!



Der legendäre Fächerkopf: Ab 1970 bestückte Hercules seine Kleinkraftäder mit dem 6,25-PS-F&S-Motor, der die Fußziffer auf 100 km/h brachte



Bing, was sonst? Der 19er Vergaser wick 1979 einer Gasfabrik mit 20 Millimeter Durchlass

„Meine luftgekühlte rote 1976er Ur-Ultra lief mir schon 1994 über den Weg, damals für buchstäblich ein paar Mark“, erzählt der Insider. „Etlliche Teile fehlten, ein defekter wassergekühlter Motor hing drin, aber darüber musste ich mir keine großen Gedanken machen, denn das meiste lag bei mir im Regal. Im Prinzip habe ich das Kleinkrafttrad komplettiert, mit Hilfe eines Freundes lackiert und zusammengebaut, mal abgesehen davon, dass ich Verschleißteile wie die Kunststoffbuchsen der Schwingen, Lenkkopflager, Kette oder Reifen gewechselt habe. Am Motor habe ich nicht eine Schraube gelöst, weil ein werkserholtes AT-Teil im Regal lag, das mich zwei Jahre zuvor 400 Mark gekostet hatte. So etwas ist heute nicht mehr vorstellbar.“

Die Zeiten haben sich geändert, aber dass heute keine neuen Motoren mehr bei Fahrrad- und Moped-Händlern in der Ecke liegen und auf Käufer warten ist noch das geringste Problem, sagt Platz: „Die nikasilbeschichteten Zylinder sind selten defekt, meistens ist es mit einem neuen Kolben im

Der frühe Vogel: Diethelm Platz kaufte – und restaurierte – zur rechten Zeit!

entsprechenden Toleranzmaß getan, und den gibt es von verschiedenen Herstellern in verschiedenen Qualitäten für 50 bis 80 Euro. Praktisch alle Lager sind Normlager, und das Überholen der gepressten Kurbelwelle ist mit etwa 200 Euro bezahlt. Im Getriebe findet man schon mal einen verschlissenen Ziehkeil, aber auch den gibt es noch für rund 40 Euro. Beim Zusammenbau des Motors müssen Kurbelwelle und Getriebeellen mit Scheibchen ausdianstanziert werden. Im Prinzip kann man auch das selbst erledigen. Es ist nur wenig Spezialwerkzeug nötig, und bei der Hercules IG gibt es die Kopie eines alten Schulungsfilmes zu kaufen, der wirklich jeden Arbeitsschritt zeigt. In der Praxis überlassen freilich die meisten Leute den Motor einem Spezialis-

ten, zumal die Überholung des Aggregats auch beim Profi selten mehr als 500 oder 600 Euro kostet und auch der Marktwert der Ultras eine solche Investition inzwischen locker rechtfertigt.“

Schon 1994 streifte Diethelm Platz aber jene Restaurierungsbereiche, die Kleinkraftschraubern heute das Leben ein wenig schwieriger machen. So ließ er damals die hintere Blinkerstange neu schwarz verchromen. Er hatte zwar noch zwei, drei Neuteile im Regal, glaubte aber, dass es vernünftig sei, die aufzubewahren – bis die Rechnung des Galvanikbetriebs kam: „Ich musste für das Kleinteil 93 Mark bezahlen – für die Neuteile hatte ich seinerzeit nicht einmal zehn Mark hingebältert!“



Das Schwarzverchromen ist heute bei der Restaurierung früher Ultras ein echtes Thema: Blinkerstangen, Lenker, Scheinwerferzerring, Sozialschaltegriffe, Gepäckträger, Kettenschutz, Stoßdämpferfedern und Auspuffanlage waren ab Werk schwarzverchromt – und all das ist heute kaum noch neu aufzutreiben. „Der Großteil der Szene ist heute auf Originalität fixiert, wahrscheinlich weil zu lange zu viel verbastelt wurde. Und wenn bei einer frühen Ultra Originalität gefragt ist, die schwarzen Teile aber unansehnlich sind oder fehlen, wird es heute richtig teuer.“



Gestern und heute: Fehlende Teile waren einst kein Problem – inzwischen gehen sie ins Geld!



Allein für einen guten gebrauchten Schalldämpfer muss man inzwischen 300 bis 400 Euro bezahlen, für einen brauchbaren Kettenschutz mehr als 100 Euro“, erklärt Diethelm Platz.

Die Kernaussage des Hercules-Insiders: Rein schraubertechnisch stellt eine Ultra ihren Besitzer vor keine unlösbaren Aufgaben, aber selbst Teile, die noch in den Neuzigern als Schüttgut in den Regalen lagen, werden mittlerweile rar. Ein wenig besser sieht die Situation bei den jüngeren Ultras aus, beispielsweise bei der 1978 vorgestellten, wassergekühlten Ultra II LC. „Für Einsteiger ist das Modell heute besser geeignet“, sagt der Pfälzer. „Sie sind aus Ausgangsbasis etwas billiger, und spezielle Anbauteile sind nicht so selten.“

In seinem heute irisgrünen Kleinkraft-Modell – einer einst selten bestellten Farbe – ist allerdings ein Teil verbaut, das selbst für Geld und gute Worte heute kaum noch zu bekommen ist: Ein Sechsgangmotor mit 8,5 PS, der dem österreichischen Markt vorbehalten war. „Die Ultra II LC habe ich 1995 gekauft, aber erst 2000 restauriert. Sie war ursprünglich silbern und recht pas-

sabel beieinander. Über den Zustand des Motors wusste ich nichts, aber das Österreich-Triebwerk lag schon seit einigen Jahren bei mir auf Lager, komplett mit Auspuff und Vergaser, und natürlich wollte ich es jetzt unbedingt einbauen. Es war ebenfalls ein werksüberholtes Teil, für das ich 800 Mark bezahlt hatte. Damals war mir das beinahe zuviel. Das darf ich heute niemandem mehr erzählen, denn so ein Motor bringt inzwischen ganz deutlich vierstellige Euro-Beträge – wenn überhaupt mal einer auftaucht. Nicht etwa, dass es nur ums Geld gehen würde – aber man muss einfach festhalten, dass die Zeiten sich geändert haben.“

Die Bremscheiben des 1979er Modells waren stark verrostet, riefig und nicht mehr zu gebrauchen. Wir ahnen es: Diethelm Platz hatte guten Ersatz auf Lager. Damals hätte es die Scheiben auch noch neu ab Lager gegeben, heute sind sie dagegen vergriffen, und eine Nachfertigung ist derzeit nicht in Sicht. Das Problem: Die vom Maß her prinzipiell identischen frühen Teile haben innen Aussparungen, die später Teile eine umlaufende Sicke, was jeweils die Produktion erschwert, zumal die Kleinkraftadegemeinde unterm Strich bei der Restaurierung doch aufs Geld achtet. Zumindest Überholsätze für die Grimeca-Bremssättel und die Magura-Bremspumpe am rechten Lenkerende sind inzwischen aber wieder verfügbar.



Schwarzverchromt, gesucht – und teuer: der Originalauspuff der ersten Ultra-Serie



Nur noch als Reproduktion zu bekommen – in unterschiedlichen Qualitäten: der Kolben

Ultra-Infos

Der Marktwert

Marktbeobachter *Classic Data* notierte die Kultkleinkraftäder im letzten *Sonderheft Motorradpreise der OLDTIMER MARKT* im Topzustand mit 2000 Euro, was nach Ansicht von Hercules-Insidern längst überholt ist. Nach ihrer Beobachtung erzielen sehr gute Exemplare schon seit Jahren mehr als doppelt so hohe Preise – wobei gilt, dass es noch immer Restaurierungsobjekte im dreistelligen Bereich gibt.

Die Adressen

Ein auf Hercules-Ersatzteile spezialisierter Händler ist *Zweirad Oldtimer Ersatzteile Hilmar Gebhardt, Eichendorffstr. 24 96050 Bamberg, Tel.: 0951/3029519; Fax: -3029520, E-Mail: zweirad-gebhardt@t-online.de*. Wer an 50-Kubik-Sachs-Motoren schraubt, dem seien die Schulungsvideos ans Herz gelegt, die die Hercules-IG exklusiv an Mitglieder verkauft: Die Adresse der IG: *Hercules-Interessengemeinschaft e.V., Bissingstraße 6, 42329 Wuppertal www.herculesig.de*. Die Adresse unseres Ultra-Mannes: *Diethelm Platz, 50 ccm IG Enkenbach-Alsenborn, Langentalstr. 146, 67475 Weidenthal E-Mail: Mopeddidr@aol.de*



Anbauteile der Ultra II sind nicht ganz so selten und teuer wie die des Vorgängermodells



Derzeit nicht mehr neu zu haben: die Scheiben der damals sensationellen Vorderradbremse

Die Rahmenteile an der Platz'schen Ultra Nummer zwei wurden gestrahlt und neu lackiert, für den Rest griff der Sammler, der heute rund 15 Fünfziger – aber unter anderem auch eine 125er GS-Hercules – sein Eigen nennt, nicht zur Lackierpistole sondern ins Regal. Grund war einmal mehr die Gnade der frühen Geburt, erklärt er: „Beim Kehraus in einem großen Ersatzteildepot, hatte ich in den

Neunzigern für 30 Mark pro Stück originalverpackte Seitendeckel mitgenommen, für 80 Mark Stückpreis neue Tanks und vieles mehr. Letztlich habe ich die grünen Teile an die Ultra geschraubt, weil mir die Farbe besser gefällt als das Silbergrau, in dem die meisten Exemplare bestellt wurden. Die verchromten Seitenflächen machen im Zweifelsfall heute aber eine Restaurierung teurer, wenn der Chrom hinüber ist.“

Unterwegs auf der Landstraße ist zwischen luft- und wassergekühlten Ultras wenig Unterschied zu spüren, sagt Platz – mal ganz davon abgesehen, dass seine „Öster-



Neuteile statt Neulackierung: Vor gut zehn Jahren war das möglich – und oft auch billiger!



reich-Ultra“ einen Gang mehr hat – und das manchmal entscheidende bisschen Leistung auch. Platz: „Ich kann mich an eine Ausfahrt mit einem befreundeten Kreidler-Mann und seiner Florett mit 65-Kubik-Satz erinnern. Die wurde natürlich zur ‚Vergleichsfahrt‘, und ich kann mich bis heute bestens an das Gesicht des Manns erinnern. Erst hat er siegesicher gelacht, dann hat er ungläubig geguckt, als er mich trotz seines ‚big blocks‘ nicht abhängen konnte. Und als ich dann bei knapp 100 km/h mit ihm auf gleicher Höhe liegend noch einen Gang übrig hatte, ist ihm alles aus dem Gesicht gefallen. Zugegeben, das klingt natürlich ein bisschen nach spätpubertärer Spielerei. Aber gerade das ist es irgendwie, was den Spaß mit den kleinen Dingen ausmacht. Und es hilft darüber hinwegzukommen, dass einst das Geld für eine Ultra nicht gereicht hat...“

Text: Lars Rosenbrock
Foto: Andreas Beyer

Bis ins Detail original: Die Prioritäten innerhalb der 50-Kubik-Szene haben sich verschoben