

# Bayern-Duo

## Testvergleich Hercules K 125 S und Zündapp KS 125 Sport

Motorräder der 125er Klasse führen in der deutschen Zulassungsstatistik ein ziemliches Schattendasein, obwohl ein sehr breites Angebot von in- und ausländischen Modellen auf dem deutschen Markt offeriert wird: fast jeder namhafte Hersteller, sei er aus Deutschland, Japan oder Italien, hat mindestens eine 125er im Programm. Der mangelnde Reiz auf die Käuferschaft ist sicherlich auf das Vorurteil zurückzuführen, die 125er seien ja „viel zu lahm“, da nehme man doch lieber gleich eine 250er.

Auch wir gingen mit einer gewissen Skepsis in Bezug auf Fahrleistung und Fahrfreude den Test dieser beiden deutschen 125-ccm-Motorräder an. Inzwischen haben wir mit jeder Maschine 10.000 km zurückgelegt und dabei unsere Meinungen gründlich revidiert. Mit 125ern kann man solo voll im Kreise hubraumstärkerer Maschinen mitschwimmen, und aufgrund ihres geringen Gewichtes und ihrer Handlichkeit wird auch ein großes Maß an Fahrfreude erreicht.

Nach den nunmehr zurückgelegten Kilometern läßt sich auch in diesem Langstreckentest ein Urteil über die Zuverlässigkeit unserer Testmaschinen abgeben.

**Auf dem Papier:** Gewisse Ähnlichkeiten. Der äußerliche Eindruck, den die beiden Maschinen machen, ist grundverschieden. Während die Zündapp KS 125 recht hochbeinig daherkommt, wirkt die Hercules K 125 viel zierlicher und langgestreckter. Die größere Höhe der Zündapp rührt von dem vom Geländesport übernommenen Rahmen her (im Gelände kommt es ja bekanntlich auf größere Bauhöhe an), und außerdem besitzt die Maschine 18-Zoll-Räder gegenüber 17 Zoll bei der Hercules, die durch ihren niederen Rahmen, den kleinen Tank und die knappere Sitzbank wie eine kleine Sportmaschine, ein kleines „Rennerle“, aussieht. Sie ist kaum größer als eine 50er, wodurch bei anderen Verkehrsteilnehmern ein gewisser Unterstatement-Effekt erzielt wird.

**Die Motoren** haben beide einen Zylinder und arbeiten schlitzzesteuert nach dem Zweitakt-Prinzip. Das Hub-Bohrungs-Verhältnis ist jeweils 54/54 mm quadratisch; aus den daraus resultierenden 123 ccm Hubraum werden übereinstimmend 17 PS erzielt, die bei der Zündapp bei 7600 U/min und bei der Hercules bei 7500 U/min anfallen. 17 PS aus 123 ccm Hubraum bedeuten eine spezifische Leistung von 138,2 PS/Liter; das sind Werte, die ganz eindeutig dem sportlichen Bereich zugeordnet werden müssen

und die noch vor nicht allzu langer Zeit ausschließlich Rennmaschinen vorbehalten waren. Das aber wird spätestens nach der IFMA ausgestorben sein.

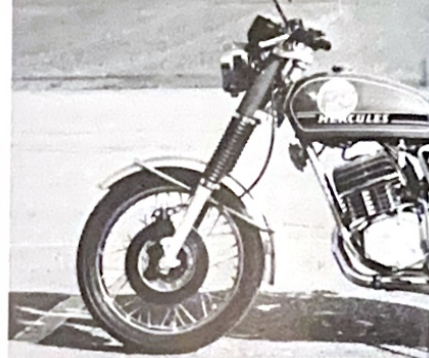
Betrachtet man vergleichend die Leistungskurven der beiden Maschinen, so fällt auf, daß sie sich erwartungsgemäß fast decken; die der KS 125 geht etwas ausgeglichener und gleichmäßiger aufwärts als die der Hercules K 125, bei der ein Knick bei knapp 5000 U/min und ein zweiter bei ca. 7200 U/min zu sehen ist.

Der Zündfunken wird bei beiden Motorrädern von kontaktlosen 6-V-Schwunglicht-Magnetzündanlagen geliefert, die von Motoplat (Hercules) bzw. von Bosch (Zündapp) stammen. Die Gemischauflbereitung wird jeweils von einem Bing-Vergaser übernommen, der bei der Hercules und Zündapp 27 mm Querschnitt hat.

**Fahren:** Unterschiede werden deutlich

Sofort beim Besteigen der Maschinen fällt dem Fahrer die Sitzposition auf. In diesem Punkt ist die Zündapp der Hercules leicht überlegen: auf der KS 125 sitzt man wirklich optimal. Durch die glückliche Form von Lenker, Tank und Sitzbank fühlen sich auch ausgesprochen langgewachsene Personen wohl. Die Höhe der (leider nicht verstellbaren!) Fußrasten ist bei der Zündapp glücklicherweise richtig; es wird ein günstiger Kniewinkel ohne Verkrampfungen erreicht. Der Knieanschluß zu dem 14,5 Liter großen Tank ist hervorragend, der Lenker, der seine Form dem BMW-/6-Lenker nachempfunden ist, ist in der Breite optimal. Die ausreichend breite und sehr schön lange Sitzbank ist bequem gepolstert, ohne jedoch zu nachgiebig zu sein; auf ihr können zwei Personen auch längere Strecken gut überstehen, ohne hinterher wie „gerädert“ abzusteigen. Zudem trägt noch zu dem Sozium-Fahrkomfort bei, daß die hinteren Fußrasten nicht, wie bei der Hercules, direkt an der Schwinge befestigt sind, und so der Beifahrer auf unebenen Straßen keine Kniebeugen zu absolvieren braucht.

Auch auf der Hercules K 125 sitzt man gut, jedoch mit der Einschränkung, daß die Sitzposition für Personen über 1,80 m Größe etwas anstrengend wird; je nach Körperbau müssen sie sich mehr oder weniger zusammenfallen, was auf längere Strecken bei besonders empfindlichen Naturen zu Kreuzschmerzen führen kann. Zwar sind die Fußrasten verstellbar, doch wenn sie weit nach unten verstellt werden, schleifen sie schon bei relativ milder Schräglage auf der Straße. Hier wirkt sich die niedrige Bauweise der Hercules so aus, daß der Abstand Sitz-



Seitenansicht: die Hercules ist sehr niedrig und kompakt gebaut; kleiner Tank, 17-Zoll-Räder, mickrig: der Kettenschutz.



Seitenansicht: recht hoch ist die Zündapp; großer Tank, 18-Zoll-Räder, sehr tief liegend ist die Auspuffanlage.



Motor der Hercules unten stark verrippt; Rohrunterzüge angeschraubt; Schleifspuren am Mittelständer.

bank-Fußrasten um einiges geringer ist, als bei der Münchner Konkurrenz. Der Knieanschluß zu dem knapp 11 Liter fassenden Tank kann nicht voll überzeugen, da der Kraftstoffbehälter (übrigens der gleiche wie der der 50er Hercules) sehr schmal ist. Der Lenker ist schmal, sportlich niedrig gehalten und verdient ein Lob ob seiner ausgezeichneten Form. Die Sitzbank der Hercules ist zwar nicht so lang wie die der Zündapp, und sie ist für zwei Mann Besatzung gerade ausreichend bemessen. Fahrer unter 1,80 m Länge können auf jeden Fall trotz der geringen Höhe der Maschine auf der K 125 eine

Die Koni-Federbeine sind dreifach verstellbar; Fußrasten für Sozium am gefederten Teil; sehr gut die Kettenführung.



**JOHNNY CECOTTO**

*350-ccm-Weltmeister im Straßenrennen 1975,  
auf Yamaha.*

## Winning Power.

6-537

Motorrad-Straßenrennen sind vielleicht die härteste und riskanteste aller Motorsportarten. Sie verlangen eine Mischung aus Können, Kraft und psychologischem Geschick. Sie erfordern blitzschnelle Entscheidungen bei rasendem Tempo, das oft 200 km/h überschreitet. Ein erfolgreicher Straßenrennfahrer erkennt mit einer Art sechstem Sinn genau den Moment für ein Manöver – um zum Überholen auszuscheren oder sich wieder einzureihen, sich nach vorn zu pirschen oder sich zurückzuhalten...

Aber selbst bei perfekter Strategie und Körperbeherrschung kann ein einziger mechanischer Fehler alle Chancen zunichte machen. Darum bestehen so viele erfolgreiche Rennfahrer auf Champion Zündkerzen. Sie wissen, daß Champions für die Kraft sorgen, die sie zum Siegen brauchen – bei jedem Manöver und jeder Geschwindigkeit.

**Champion. Auf der Seite der Sieger.**



## Hercules K 125 S Zündapp KS 125 Sport

auch auf Langstrecken, annehmbare Sitzposition einnehmen.

Die Hercules hat einen kernigen, kräftigen „Sound“, der bei voller Ausnutzung der Motorleistung geradezu röhrend wird. Unter dem Gesichtspunkt der Umweltbelastung ist bei der Zündapp sowohl einlaß- als auch auslaßseitig ein ziemlicher Aufwand getrieben worden, um die Phonzahlen zu senken. Dies zeigt der große Filterkasten unter der Sitzbank, wie auch die voluminöse Auspuffanlage. Tatsächlich wirkt die KS 125 leiser als die 125er Hercules. Bei beiden Maschinen mischt sich aber in das Motorgeräusch ein Schwirren, das von der sehr üppigen Zylinderverrippung herrührt. Und deswegen wirkt der Betrieb „laut“ –!

Beim Anfahren empfiehlt es sich, die Kupplung mit Gefühl zu bedienen, sonst kann es passieren, daß, vor allem bei der Hercules, das Vorderrad in die Höhe steigt. Drehzahl, Drehzahl – das ist nun das Motto! Denn, unter ca. 5500 U/min tut sich bei diesen hochgezüchteten Motorrädern wirklich nicht viel. Aber ab dieser Drehzahl kommen die Maschinen zur Sache. Vor allem bei der Hercules ist es, als wenn ein Knoten platzt. Jetzt ist Leistung genug vorhanden, und es macht Spaß, die Gänge durchzujagen und dem bissigen Zweitakter die Sporen zu geben. Die Zündapp ist da etwas zurückhaltender, die Leistungsentfaltung geht gleichmäßiger und weniger abrupt als bei der Hercules vonstatten, wenn auch bei der KS 125 die typischen Zweitakter-Eigenschaften voll zum Ausdruck kommen. Bei einem schmalen Drehzahlband mit einer Drehzahl-Spannweite von 2000 U/min ist es notwendig, zum Zwecke optimaler Leistungsausnutzung die Motoren ständig zwischen ca. 6500 und 8500 U/min drehen zu lassen, was vor allem bei der Hercules eifrige Schaltarbeit bedeutet; ihr Sechsgang-Getriebe ist beileibe kein Verkaufsgag, sondern bitter notwendig.

Das Durchzugsvermögen der Zündapp KS 125 ist demzufolge etwas besser als das der Hercules 125, was sich darin äußert, daß sie an Steigungen zäher an der Leistung hängen bleibt. Dies tritt auch in den besseren Rundenzeiten auf dem Nürburgring zutage. Im Gefälle ist dann die Hercules etwas schneller, wenngleich auch sie kaum über 9000 U/min dreht; bei dieser Drehzahl ist dann bei beiden Motoren Schluß.

Einen vibrationsärmeren Lauf hat die Zündapp, was ein Verdienst der Lagerung des Motorblocks in Gummielementen ist; so dringen kaum Vibrationen bis zum Fahrer durch. Auf der Hercules waren bei Testbeginn ziemliche Vibrationen zu verspüren.

An Zündkerzen waren unsere beiden Testmaschinen mit Bosch-Produkten ausgerüstet, die KS 125 mit einer W 280 MZ 1 und die K 125 mit einer W 290 T 16. Das Kerzenbild war auch nach Jagerei schön braun – die Wärmewerte stimmen also.

Anzuführen wäre noch, daß beide Motoren sehr empfindlich auf längeren Bummelbetrieb, wie er im Stadtverkehr vorkommt, reagieren. Hinterher müssen sie bei starker Verkohlungs ca. 30 km scharf freigefahren werden, damit wieder volle Leistung vorhanden ist.

Der Benzinverbrauch lag, wie bei einem Zweitakter zu erwarten, nicht besonders niedrig, doch ist bei den festgestellten Werten zu berücksichtigen, daß ständig scharf gefahren wurde.

|                    | Hercules | Zündapp   |
|--------------------|----------|-----------|
| Stadtverkehr       | 6–6,2 l  | 5,8 l     |
| Bundes-/Landstraße | 5,7–6 l  | 5,5–5,8 l |
| Autobahn           | 6,3 l    | 6,0 l     |

Sehr unterschiedlich waren die Aktionsradien der beiden 125er. Mit der Hercules, die durch ihren Wintank mit gerade 11 Liter Inhalt stark gehandkapt ist, mußte schon nach rund 150–160 km eine Zapfsäule angesteuert werden, weil dann nur noch ca. 1 Liter Reserveinhalt vorhanden waren. Diese geringe Menge reicht gerade für ca. 15 km, und wehe, man findet dann keine Tankstelle! Dier geringe Aktionsradius von 175 km ist vor allem auf Langstrecken ein gewichtiges Minus gegenüber der Zündapp, die mit 14,5 Liter Tankinhalt rund 240–250 km weit kommt, wobei man mit der Reserve von ca. 4 Liter allein schon bis zu 80 km fahren kann. Die K 125 muß mit Mischung 1:25 betankt werden, die KS 125 schluckt 1:50, allerdings mit Super; dies hat den Nachteil, daß nicht aus Gemischsäulen getankt werden kann, sondern immer nur 10 Liter Super mit einer Büchse Zweitakt-Öl.

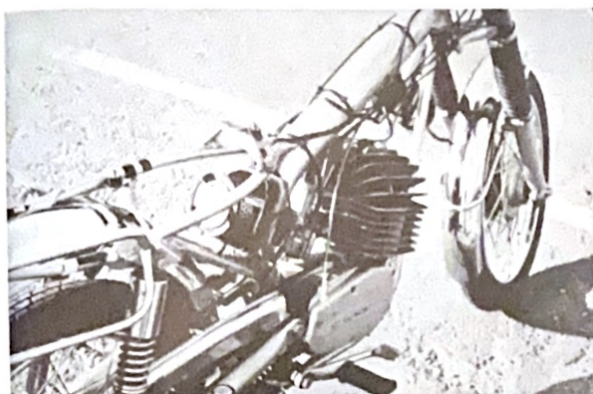
Beide Motoren besitzen ein zieheilgeschaltetes Getriebe, das zum Zwecke optimaler Leistungsausnutzung bei der Hercules sechs und bei der Zündapp fünf Gänge besitzt. Die Bedienbarkeit und Abstufung ist jedoch bei beiden Maschinen grundverschieden. Das Getriebe der Hercules hat sehr kurze Schaltwege und rastet in allen Gängen problemlos ein – ein Punkt, der nicht nur ein schnelles und sauberes, sondern in brenzligen Situationen auch sicheres Schalten ermöglicht. Bei der Zündapp muß man hingegen beim Gangwechsel den Fuß von der Raste nehmen; auch ist die Sache laut beim Einlegen des ersten Ganges im kalten Motorzustand, was bei der Hercules mit ein klein wenig Übung zu umgehen ist. Viel unangenehmer fällt bei der KS 125 die Getriebeabstufung auf. Ist der Sprung vom ersten zum zweiten Gang noch normal, so erweist sich der Sprung vom zweiten zum dritten Gang als zu groß. Nur ein Ausdrehen des zweiten Ganges bis über 8000 U/min läßt den dritten richtig „packen“ – ein Minuspunkt, der sich besonders auf Bergstraßen störend bemerkbar machte. Der Abstand zum vierten Gang ist dann wieder sehr gut, zum fünften jedoch wieder ein klein wenig zu groß. In einem Wort – man möchte sich auch für die Zündapp ein Sechsgang-Getriebe wünschen, zumal der Unterschied in der Durchzugskraft beider Maschinen nur geringfügig ist. Das Getriebe der Hercules ist ihrer Charakteristik angepaßt und genau richtig abgestuft, eventuell wäre eine Änderung der Gesamtübersetzung zu überlegen (je nach Fahrer).

Ganz erhebliche Unterschiede ergeben

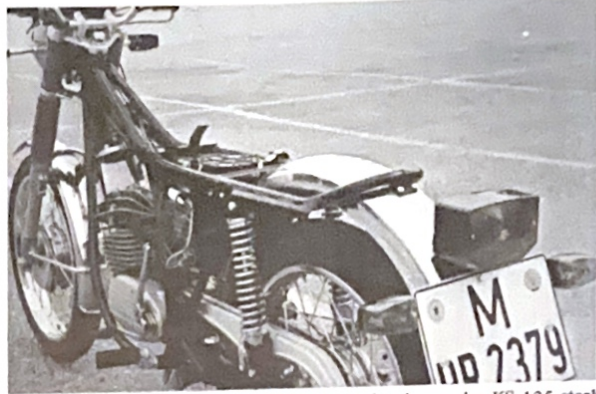
sich am Fahrwerk der beiden 125er. Der Rahmen der Zündapp ist ein richtiger Doppelschleifen-Rohrrahmen, der aus dem Geländesport entwickelt und übernommen worden ist; dies bestimmt auch seine ganze Konzeption. Sehr stabil um den Steuerkopf, das Dreieck unter der Sitzbank mit üppig verteilten Versteifungsblechen versehen und einer Zwischenschleife an den unteren Rohrschleifen, konnten wir am Rahmen selbst keinerlei Verwindungen feststellen. Er ist ausgesprochen stabil und erscheint fast eine Nummer zu groß – selbst ein 250er Motor würde hineinpassen! Sehr positiv ist die völlig wartungsfreie Schwingenlagerung. Die Schwingen selbst nahm sich im Normalbetrieb gut aus, bei scharfer Fahrt mit Sozius oder auf welligem Straßenbelag war sie jedoch nicht ganz so stabil wie die der Hercules. Die dreifach verstellbaren Federbeine von Koni erwiesen sich wiederum als hervorragend; sie sprachen weich an, ohne daß darunter die sportliche Fahrweise zu leiden hatte. Der Telegabel merkt man die Geländeerfahrung deutlich an. Mit 180 mm (!) Federweg gehört sie zu den sehr komfortablen; Unebenheiten auch größeren Ausmaßes werden anstandslos geschluckt und auch die Dämpfung verhält sich in allen Fahrsituationen problemlos. Die Hochbeinigkeit des Fahrwerks läßt naturgemäß eine große Schräglage zu – wenn die Fußrasten aufsetzen, ist auch die Haftfähigkeit des Vorderradreifens (Metzeler Rille) an der Grenze. Einmal ging sogar, allerdings bei trockenem glatten Straßenbelag, das Vorderrad leicht weg; die Maschine fing sich zwar wieder, aber man legte sie daraufhin nicht mehr so ungeniert in die Kurven. Ein Blockreifen auf dem Vorderrad wie bei der Hercules (vorn und hinten Metzeler Block C) wäre u.E. vorteilhafter. Reifenprobleme gab es bei der K 125 nicht; die Metzeler-Pneus verhielten sich unter allen Umständen ausgezeichnet. Sehr gering war der Reifenverschleiß auf dem Hinterrad der 125er Zündapp. Der Reifen war erst bei km 6574 abgefahren, während der Hercules-Hinterradreifen schon nach ca. 3500 km am Ende war. Hier macht sich der Unterschied der Reifendimension (3 25–18 gegenüber 3 00–17 der Hercules) sehr stark bemerkbar.

In seiner Grundkonzeption hebt sich das Fahrwerk der Nürnbergerin krass von dem des Zündapp'schen Produkts ab. Ein dickes Trägerrohr führt vom Steuerkopf in einem Bogen bis zum hinteren Motorende. Die beiden Rohrunterzüge sind oben und unten verschraubt (wie bei der 50er Hercules ist das Grundprinzip, nur entsprechend verstärkt).

Das Vorderrad wird von einer Ceriani-Gabel geführt, die, dem Gesamtkonzept des Fahrwerks entsprechend, gegenüber der Zündapp härter anspricht und somit auf holperigen Ostalbstäßen forsch zupackende Hände benötigte. Die Dämpfung läßt nichts zu wünschen übrig und wenn die Straßenoberfläche nicht so rabiat beschaffen ist, spürt man auch die härtere Gabel nicht mehr. Auf der gleichen Fahrwerksebene liegen auch die hinteren Federbeine, die dreifach verstellbar sind. Sie sind ebenfalls sportlich straff ausgelegt, werden ihrer Aufgabe aber bei einigermaßen ebenem Straßenbelag völlig



Das Hercules-Fahrwerk: auffallend das dicke Trägerrohr, Luftfilterkasten abgenommen, üppige Zylinderverrippung.



Doppelschleifen-Rohrrahmen der KS 125 stark versteift.

gerecht. Insgesamt kann man dem Fahrwerk der Hercules eine ausreichende Stabilität bescheinigen; Verdienst daran trägt sicherlich auch die bemerkenswert kräftig dimensionierte Schwinge, die nicht nur vom Äußeren her Verdrehfestigkeit demonstrierte. Auch bei Soziusbetrieb konnte bei forcierter Fahrweise kein Aufschaukeln oder dergleichen beobachtet werden, die Schwingenlager benötigen jedoch ca. alle 1800 bis 2000 km etwas Fett von der Hochpresse.

Bei den Bremsen macht eindeutig die Hercules das Rennen. Bei den Vorderradbremse ist die Hercules-Scheibe (260 mm Durchmesser) der Zündapp-Trommelbremse haushoch überlegen. Bei Paßabfahrten machten sich bei letzterer Fadingerscheinungen bemerkbar. Wir setzen jedoch begründete Hoffnung in eine Scheibenbremse vorn, die die Zündapp bremsenmäßig wieder konkurrenzfähig machen würde. Probleme mit dem Energieverzehr gab es bei der Hercules nicht. Sowohl vordere als auch hintere Bremse (Trommel-Durchmesser 160 mm) waren standfest und sprachen sich hervorragend an. Der geringe Durchmesser der Zündapp-Hinterradbremse (auch 150 mm Durchmesser) macht sich nicht so gravierend bemerkbar wie beim Vorderrad, da die Hinterradbremse ja nicht genauso stark belastet wird, wie die Vorderradbremse.

Mit den oben aufgeführten Fahrleistungswerten ist man als 125er-Fahrer auf schnellen Bundesstraßen und Autobahnen natürlich nicht „King of the Road“, wenngleich auf Bundesstraßen mit 100 km/h dahinrollende Automobilisten gefahrlos überholt werden können, vorausgesetzt, man fährt nicht zu zweit: Hier müssen deutlich längere Überholzeiten und -wege einkalkuliert werden, als bei Solobetrieb. Solo lassen sich auf guten Straßen auch über längere Strecken 80er-Schnitte halten. In ihrem Element sind diese Maschinen jedoch abseits der großen Straßen auf kleinen Landstraßen. Insgesamt ist das Cockpit der KS 125 mit einem Blendschutz und größeren Kontrolllampen geschmackvoller gestaltet, als das der K 125, das etwas kahl wirkt. Die Armaturen beider 125er konnten überzeugen, wenngleich die Hebeleien und Schalter der Hercules alles in allem im Testbetrieb ein kleines Plus verbuchen konnten. Vor allem die Schalter erwiesen sich als optimal, da sie auch mit dicken

Handschuhen sicher bedient werden konnten; die der Zündapp sind etwas filigraner, und so kann es schon mal zum Übersalten kommen. Die Hebel der KS 125 entsprechen der neuen Magura-Linie; bei empfindlichen Händen erscheinen sie als ein wenig hart an den Kanten. Überhaupt unzumutbar sind die Scheinwerfer: Eine Nachtfahrt in unbekanntem Gelände mit über 100 km/h ist alles andere als ein Vergnügen. Die Birnen haben 35/35 W; laut Herstellerankunft liegt das am Wechselstromprinzip, bei dem eine größere Belastung der Glühbirnen aufgrund zu hoher Stromspitzen nicht vertretbar sei. Hinzu kommt ein Scheinwerfer-Durchmesser von nur 135 mm: 50er Norm. Zwar wird bei Zündapp seit neuestem ein größerer Einsatz (155 mm Durchmesser) eingebaut, doch zweifeln wir an durchschlagender Verbesserung, solange die Birnen nicht aus kräftigeren Stromquellen gespeist werden. Bei den Blinkern (identisches Fabrikat) boten sich zwei Möglichkeiten: Die Anlage der Zündapp funktionierte immer, und die der Hercules aufgrund mangelhafter Masseverbindungen recht unregelmäßig. Außerdem ist die Lichtstärke beider Typen etwas mickrig und da die Blinker aus Plastik sind, brechen sie schon bei einem leichten Touchieren an oder ab. Zudem neigen die Blinker der Hercules bei hohen Drehzahlen zu Dauerflackern; selbst Ummantelung mit Schaumstoff konnte sie nicht davon abhalten.

Das Bordwerkzeug ist in Qualität und Umfang bei beiden Motorrädern etwa gleich, bei längeren Ausfahrten ist es jedoch angeraten, zusätzlich Werkzeug mitzunehmen. Vor allem zum Hinterradausbau bzw. zum Kettenspannen vermißt man beim vorhandenen Werkzeug die nötige Derbheit, und auch die geringe Größe der zum Kettenspannen notwendigen Instrumente macht diese Wartungsarbeit zur schweißtreibenden Prozedur. Bei der 125er Zündapp ist das Werkzeug praktisch und schnell greifbar unter der aufklappbaren Sitzbank verstaut, wohingegen man bei der 125er Hercules erst mal umständlich die Sitzbank abschrauben und dann den rechten Seitendeckel abnehmen muß, worin sich das heißersehnte Gut befindet. Wohin dann mit Sitzbank und Seitendeckel unterwegs im Regen am durchweichenden Straßenrand? Aus dem gleichen Grund sind die Batterie und die Sicherungen im rechten

Seitendeckel der Hercules schlecht erreichbar.

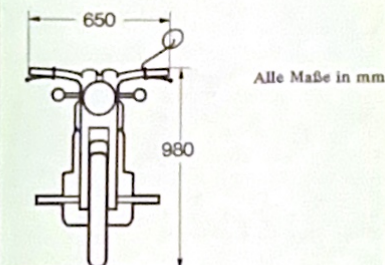
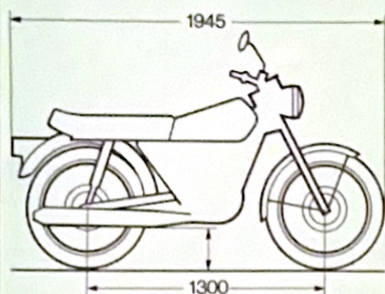
Unterschiedlich ist die Zuladungsmöglichkeit beider Maschinen: Die KS 125 kann 185 kg zuladen, das sind eine Person und ca. 100 kg oder zwei Personen und 30 kg Gepäck, die Hercules hingegen 193 kg, was einer Person und 123 kg Zuladung bzw. zwei Personen und 53 kg entspricht. Das sind schon gewaltige Werte für eine so kleine Maschine!

Beide Handbücher konnten sehr ausführlich über Wartungs- und Pflegearbeiten Auskunft geben, ohne deshalb für den Laien unverständlich zu sein.

Und nun zu dem sehr wichtigen Kapitel Zuverlässigkeit: Die Zündapp KS 125 lief wie das sprichwörtliche Uhrwerk! Über 10.000 km kein einziger Motorschaden oder Defekt. Lediglich ein am unteren Gelenk ausgebrochener Kickstarter bei km 8236, eine durchvibrierte Hüpenbefestigung bei km 7193, sowie ein Riß im Gummistutzen am Vergaser bei km 5129 waren zu notieren. Außerdem mußten zwei Zündkerzen erneuert werden. Das ist wirklich eine echte Zuverlässigkeit dieses hoch belasteten Triebwerkes! Bei der KS 125 mußte man nur starten und dann fahren, fahren, fahren! Bei der Hercules K 125 fielen einige Schäden an, daß eine tabellarische Aufstellung notwendig erscheint.

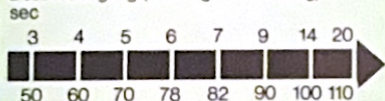
- 744 km Rücklichtbirne defekt
- 1227 km Kolbenkammer wegen 280er statt 290er Zündkerze
- 2000 km Luftfilterkasten gebrochen (Vibrationen)
- 2200 km Leistungsabfall, kleine Aussetzer, Motor zieht nicht mehr
- 2400 km Hupe defekt
- 2550 km Motorschaden: Oberer Kolbenring abgerissen, Kolbenboden zerklüftet, Ursache? Zylinder wird erneuert
- 4000 km Riß im Zylinderkopf vom Kerzenloch aus in Fahrtrichtung, Leistungsabfall
- Scheinwerferbirne defekt, Rücklichtgehäuse hat Riß (Vibrationen)
- 4500 km Mit neuem Zylinderkopf, Aussetzer ab 8000 U/min
- Motor bringt keine Leistung, sehr hoher Verbrauch (7,4 Liter)
- Ursache:
  1. Durchlaß im Benzinbahn verengt; größerer Benzinbahn montiert
  2. Polrad gelockert, Nut ausgeschlagen; Kurbelwelle erneuert.
- 5930 km Rücklichtbirne defekt
- 5997 km Kettenschutzhalterung gebrochen (Vibrationen)
- 6172 km Scheinwerferbirne defekt
- 7475 km Rücklichtbirne defekt
- 7835 km Kupplungszug gerissen
- 8705 km Rücklichtbirne defekt

## Technische Übersicht Hercules K 125 S

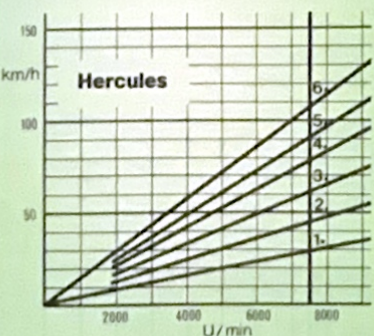
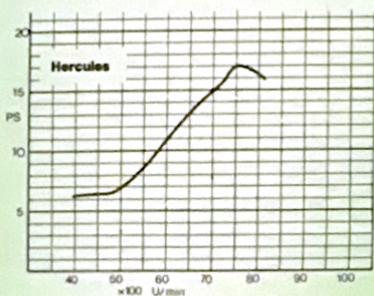


Alle Maße in mm

Beschleunigung (Fahrergewicht 70 kg)



km/h



## Hercules K 125 S Zündapp KS 125 Sport

Hinzu kommen noch ein Paar Scheibenbremsbeläge (km 5110), ein Blink-Relais (km 4200), eine Kette (km 5500), ein Luftfilter (km 4038), drei Zündkerzen, sowie zahlreiche Birnen für die Instrumentenbeleuchtung, die des öfteren defekt war.

Ab km-Stand 5500, als der letzte Motorschaden behoben wurde, lief die Maschine einwandfrei, und man konnte hoffen, daß die Anlaufschwierigkeiten überwunden waren. Sie sollten jedoch keinen Kaufinteressenten abhalten, da diese Schäden alle innerhalb der vom Hersteller eingeräumten Garantiezeit von km 6000 oder einem halben Jahr auftraten, und man auf Kulanz von seiten des Herstellers hoffen kann. Die übrigen Teile, die erneuert werden mußten, waren normale Verschleißteile, die im Grunde genommen bei allen Maschinen anfallen.

### Fazit

Der Test zeigt, daß diese beiden 125er, obwohl vom Motor her sehr ähnlich, doch in ihrer Charakteristik Unterschiede aufweisen. Die Hercules K 125 ist als kleine Sportmaschine mit Allround-Qualitäten konzipiert, sie ist handlicher und wendiger, mit einem giftigen Motor mit Sechsgang-Getriebe, sowie einem hervorragenden Fahrwerk und sehr wirkungsvollen Bremsen versehen, spricht sie vor allem sportlich orientierte Fahrer an. Die Zuverlässigkeit unserer Testmaschine ließ zwar zu wünschen übrig, doch kann man hoffen, daß die aufgetretenen Motorschäden nicht symptomatisch sind.

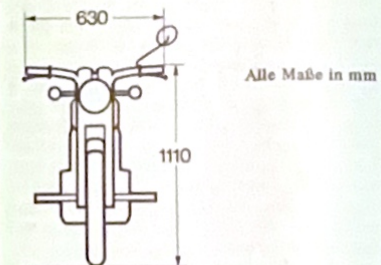
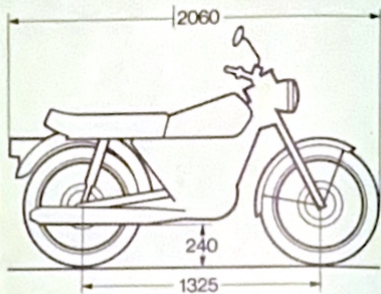
Die Zündapp KS 125 ist alltagstauglicher und steht ihrer Konkurrentin in punkto Fahrleistungen in nichts nach, ist ihr sogar bisweilen überlegen, doch sind bei ihr die müden Bremsen und die langen Schaltwege stark verbesserungsbedürftig. Der Motor ist eine Idee kultivierter und auch leiser, das Fahrwerk ist kaum schlechter als das der Hercules.

Wem kann man nun diese Maschinen empfehlen? Zum einen stellen sie für Klasse-1-Neulinge unseres Erachtens eine sehr gute Eingewöhnung auf schwerere Motorräder dar, da sie wegen ihres geringen Gewichts leicht zu handhaben sind. Zum anderen findet auch ein „fortgeschrittener“ Fahrer an der Spritzigkeit und Handlichkeit der 125er Gefallen. Sie stellen einen außerordentlich günstigen Kompromiß zwischen Anschaffungs-/Unterhaltskosten und Fahrleistungen/Fahrerfreude dar.

Die beiden deutschen 125-ccm-Motorräder von Zündapp und Hercules sind mit einem Anschaffungspreis von DM 3300,- (Zündapp) bzw. DM 3376,- (Hercules) jeweils mit Gepäckträger im internationalen Konkurrenzvergleich nicht gerade billig und liegen ca. DM 300,- bis DM 400,- über ihren Klassenkonkurrenten. Doch sie haben diesen ihre sehr guten Fahreigenschaften voraus und sind als Einzylinder-Maschinen eine beachtenswerte Alternative zu den japanischen und italienischen Zweizylinder-Motorrädern.

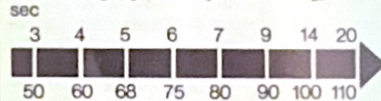
Thomas Weik/Stefan Wolf

## Technische Übersicht Zündapp KS 125 Sport

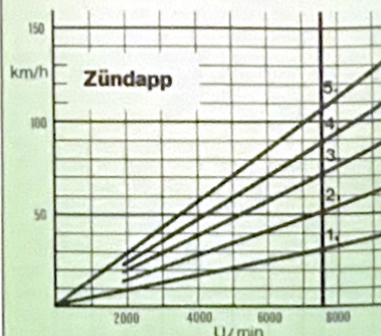
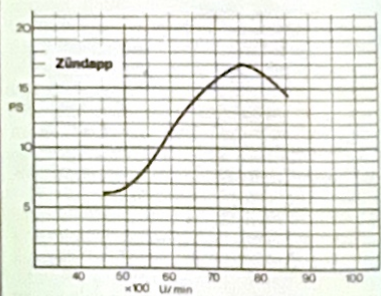


Alle Maße in mm

Beschleunigung (Fahrergewicht 70 kg)



km/h



## Hercules K 125 S

### Motor:

Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor mit kolbenunterkantesteuertem Einlaß, Leichtmetallzylinder mit eingezogener Schleudergußlaufbahn, Mischungsschmierung 1:25.

### Daten:

Bohrung x Hub: 54 mm x 54 mm  
Hubraum: 123 ccm  
Verdichtung: 11,8 : 1  
Nennleistung: 17 DIN-PS bei 7500 U/min  
spez. Leistung: 139 PS/L  
max. Drehmoment: 1,64 mkg bei 7500 U/min  
mittl. Kolbengeschwindigkeit: 13,5 m/s (bei Nenndrehzahl)

### Kraftübertragung:

Mehrscheibenkupplung im Ölbad, schrägverzahnter Primärtrieb, ziehkeilgeschaltetes Sechsgang-Getriebe, Sekundärtrieb über Rollenkette.  
Gangstufen: 4,60/2,93/2,165/1,715/1,434/1,24  
Primärgesamtuntersetzung: 2,1  
Gesamtstufung: 27,63/17,6/13,0/10,3/8,61/7,45  
Sekundärgesamtuntersetzung: 2,86  
Elektrische Anlage:

Kontaktilos gesteuerter Magnetzündgenerator 6 V 35-5/21 W, Batterie 6 V 12 Ah, Zündkerze Bosch W 280 M 1, 130 mm Ø Scheinwerfer mit symmetrischem Abblendlicht 35/35 W, Zündzeitpunkt 2,5 mm v. OT.

### Vergaser:

27 mm Ø Bing-Zentralschwimmer-Vergaser, Trockenluftfilter.

### Fahrwerk:

Zentralrohrrahmen mit Doppelschleifenunterzug-Telegabel vorn und Hinterradschwinge sowie hydraulisch gedämpfte Federbeine hinten.

### Räder:

Bereifung: vorn 2.75-17, hinten 3.00-17 auf Stahlfelgen in Drahtspeichenrädern.

### Bremsen:

Hydraulisch betätigte Scheibenbremse vorn mit 260 mm Ø, gestängebetätigte Trommelbremse mit 160 mm Ø hinten.

### Füllmenge:

Tankinhalt: 11 Liter, Getriebeölinhalt: 0,6 Liter

### Gewicht:

Eigengewicht: 107 kg Zuladung: 193 kg

### Zubehör:

Drehzahlmesser, Farbauswahl: silber/rot

### Preis:

DM 3250.-

### Hersteller:

Nürnberger Hercules Werke GmbH, Nopitschstraße 70, 85 Nürnberg.

## Zündapp KS 125 Sport

### Motor:

Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor mit kolbenunterkantesteuertem Einlaß, Leichtmetallzylinder mit hartverchromter Laufbahn, Mischungsschmierung 1:50.

### Daten:

Bohrung x Hub: 54 mm x 54 mm  
Hubraum: 123 ccm  
Verdichtung: 12,4 : 1  
Nennleistung: 17 DIN-PS bei 7600 U/min  
spez. Leistung: 136 PS/L  
max. Drehmoment: 1,64 mkg bei 7400 U/min  
mittl. Kolbengeschwindigkeit: 13,68 m/s (bei Nenndrehzahl)

### Kraftübertragung:

Mehrscheibenkupplung im Ölbad, schrägverzahnter Primärtrieb, ziehkeilgeschaltetes Fünfgang-Getriebe, Sekundärtrieb über Rollenkette.  
Gangstufen: 9,52/6,064/4,292/3,536/2,945  
Primärgesamtuntersetzung: 2,8  
Gesamtstufung: 25,8/16,304/11,532/9,501/7,913  
Sekundärgesamtuntersetzung: 2,687

### Elektrische Anlage:

Kontaktilos gesteuerter Magnetzündgenerator 6 V 35-5/18 W, Batterie 6 V 12 Ah, Zündkerze Bosch W 280 M 1, 155 mm Ø Scheinwerfer mit symmetrischem Abblendlicht 35/35 W, Zündzeitpunkt 1,3 mm v. O.T.

### Vergaser:

27 mm Ø Bing-Zentralschwimmer-Vergaser, Trockenluftfilter.

### Fahrwerk:

Doppelschleifenrahmen mit hydraulisch gedämpfter Telegabel vorn und Hinterradschwinge sowie hydraulisch gedämpfte, dreifach verstellbare Federbeine hinten.

### Räder:

Bereifung: vorn 2.75-18, hinten 3.25-18 auf Stahlfelgen in Drahtspeichenrädern.

### Bremsen:

Seilzugbetätigte Trommelbremse vorn 150 mm Ø und gestängebetätigte hinten mit 150 mm Ø.

### Füllmenge:

Tankinhalt: 14 Liter einschl. 3 Liter Res. Getriebeölinhalt: 0,6 Liter

### Gewicht:

Eigengewicht: 105 kg Zuladung: 185 kg

### Zubehör:

Drehzahlmesser, Farbauswahl: racing-rot.

### Preis:

DM 3458.-

### Hersteller:

Zündapp Werke GmbH, Anzinger Straße 1-3, 8000 München 80.

# Der Star-Dreß für Motorradfahrer:



»Erbo-Star« – motorradfahrer-gerechte Bekleidung der Spitzenklasse. Aus bestem Vollrindleder gefertigt, hervorragend verarbeitet. Gefüttert mit strapazierfähigem Trevira. Verschleißbar mit Neusilber-Reißverschlüssen. Erstklassiger Sitz durch körpergerechte Paßform – mit elastischem Rückenteil.

»Erbo-Star« – Motorradbekleidung, die Maßstäbe setzt

## Damen-Kombi

Größen 36-40.

**579.-**

Größen

42-44.

598.-

## Herren-Kombi

Größen 44-46.

**579.-**

Größen

52-54.

619.-



HWA X 2/76

»Erbo-Star« Kombis gibt es nur bei KARSTADT. Und nur KARSTADT bietet Ihnen diesen Service: Innerhalb der einzelnen Größen können Sie jede Jacke mit jeder Hose kombinieren.

**KARSTADT**

Motorradbekleidung in großer Auswahl führen wir in unseren Häusern:

Berlin, Hermannplatz Berlin, Schloßstraße Bielefeld Bochum Ruhrpark Bottrop  
Braunschweig Bremen Dortmund, Westenhellweg Düsseldorf, Schadowstraße  
Essen, Limbecker Platz Gießen Göttingen Hamburg-Wandsbek Hannover  
Husum Iserlohn Kiel Köln, Breite Straße Leonberg Lubeck Mulheim-Heißen  
München, Neuhauser Straße München, Nordbad Rosenheim Saarbrücken  
Solingen Wiesbaden