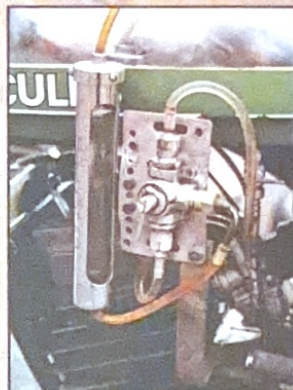


# HERCULES YAMAHA KREIDLER ZUNDAPP KTM PUCH

Um subjektive Eindrücke auszuschalten gibt es eigentlich nur zwei Möglichkeiten: Direkte Vergleiche und unwiderlegbare Messungen. Auf dem Versuchsgelände der Continental-Reifenwerke (Contidrom) hatten wir Gelegenheit neun Maschinen der 50 ccm Klasse auf Herz und Nieren zu prüfen. Wir hatten uns hierbei selbst einige Schwerpunkte gesetzt, die wie folgt lauteten: Primär wollten wir einmal einen Vergleich zwischen wasser- und luftgekühlten Maschinen durchführen, um eventuelle Vor- oder Nachteile der einen oder anderen Bauweise aufzuzeigen. Daneben konnten wir auf dem Handlingkurs das Fahrverhalten aller Fahrzeuge unter extremen Bedingungen studieren und auf den langen Geraden zwischen den beiden Steilkurven die Höchstgeschwindigkeit sowie die Be-

schleunigung messen. Mit zwei Maschinen begannen wir noch einen Ölversuch bei dem das Biolub von Castrol in einem Mischungsverhältnis von 1:100 benutzt wurde. Das Ergebnis dieses Tests können wir aber erst bekanntgeben, wenn mit dieser Mischung mehrere tausend Kilometer absolviert worden sind. Vorab kann man aber sagen, daß sich während unserer zum Teil stundenlangen Vollgasfahrt im Contidrom keinerlei Probleme zeigten. Wir konnten zwar nicht alle auf dem Markt befindlichen Kleinkraftäder in unseren Vergleich einbeziehen, haben aber sicherlich einen repräsentativen Querschnitt mit den wichtigsten Modellen gefunden. Für die Gegenüberstellung von wasser- und luftgekühlten

50ern boten sich die beiden Versionen der Hercules Ultra und der Zündapp KS 50 geradezu an. Daß wassergekühlte Motoren die Umwelt in Punkto Lärm nicht so strapazieren wie großverripte Motoren herkömmlicher Bauart und allein deshalb schon existenzberechtigt sind, ist inzwischen weithin bekannt. Daß sie darüber hinaus noch weitere Vorteile



Mit dieser Vorrichtung wurde der Verbrauch gemessen.

bieten kam bei unseren Messungen klar zu Tage. Daß die thermische Belastung eines wassergekühlten Motors wesentlich niedriger ist, zeigte sich, als wir die Maschinen nach einer anderthalbstündigen Vollgasfahrt öffneten und die nachstehenden Messungen durchführten.

Daß darüber hinaus die mit wassergekühlten Motoren ausgestatteten Maschinen nur fahrtwindgeköhlten Pendants auch leistungsmäßig überlegen waren, läßt nur den Schluß zu, daß die modernere Konstruktion in diesem Fall auch die bessere ist.

Von den neun im Contidrom gefahrenen Maschinen haben schon einige die bei uns für einen 50er Test obligatorischen 10000 km hinter sich, die anderen werden z.Zt. noch im normalen Alltagsbetrieb gefahren. In einer Kurzkritik stellen wir die Maschinen noch einmal vor.

## Hercules Ultra

Das feuerrote Spielmobil, wie die Ultra oft genannt wird, zeigte in Jevern was in ihr steckt. Die LC war leistungsmäßig allen anderen überlegen, was sich besonders bei langen Vollgasfahrten auf der Betonschleife im Contidrom zeigte. Auf Seite 70 in diesem Heft ist ein 10000 km Test der Ultra, in dem sie ihre Zuverlässigkeit unter Beweis stellt. Leider wurde bei dieser Maschine zugunsten der Optik auf einen Gepäckträger verzichtet. Im Zuge der Modellpflege wird bis zur IFMA die Auspuffanlage geändert. Ein frühzeitiges verrufen wie in der Vergangenheit soll somit verhindert werden. Der wassergekühlte Sachs-Motor ist eine moderne und inzwischen auch ausgereifte Konstruktion, der seine Leistungsfähigkeit in unserem Vergleichstest eindrucksvoll unter Beweis stellt. Auch die Ultra mit dem luftgekühlten Aggregat zeigte durchaus ansprechende Fahrleistungen, doch bei sonst identischer Ausstattung und gleichem Fahrgestell muß man bei einem so geringen Preisunterschied eindeutig für die wassergekühlte votieren. Lediglich der mit 2,5 Liter gegenüber 3,0 Liter um 0,5 Liter pro 100 km geringere Verbrauch spricht für den luftgekühlten Motor.

## Hercules RLC

Es ist sicher erstaunlich, daß die RLC trotz ihrer sehr



**50 - ccm - Maschinen im Vergleich**

# Luft oder Wasser?

biederen Aufmachung in der Publikumsgunst genau so hoch steht, wie ihre ganz auf Show gekleidete Schwester Ultra. Die Verkaufszahlen beweisen es. Sicherlich auch eine Frage des Preises.

Das hervorsteckendste Merk-

mal der Hercules RLC ist zweifellos die Langarm-Vorderradschwinge, welche der Maschine auf welligen Straßen ein sehr komfortables Fahrverhalten beschert. Bis auf die Trommelbremse im Vorderrad und die fehlende

Cockpitverkleidung ist die Ausstattung der RLC in keiner Weise dürftiger als beim teureren Modell, im Gegenteil, sie ist vom Werk aus mit einem Gepäckträger ausgestattet, der bei der Ultra vermisst wird. Der Motor und das Fahrgestell sind mit dem der wassergekühlten Ultra identisch.

#### Kreidler

Die Kreidler zählt trotz der über 20 Jahre alten Konzeption auch heute noch zu den beliebtesten Kleinkraft-rädern. Diese Beliebtheit ist sicher mit auf die sehr guten Fahrleistungen zurückzuführen, denn der Kreidler-Motor ist mit Sicherheit das ausge-reifteste 50-ccm-Aggregat auf dem Markt, und daß er leistungsmäßig mithalten kann, ist aus der Vergleichstabelle gut ersichtlich. Das Fahrwerk machte einen sehr guten Eindruck, die Maschine war selbst in extremen Situa-

tionen jederzeit sicher beherrschbar. Die Gabel der Kreidler gehört mit Sicherheit zum Besten, was auf diesem Gebiet z.Zt. auf dem Markt ist. Auch die hinteren Federbeine konnten überzeugen, obwohl sie wie bei den meisten anderen 50ern nicht verstellbar sind. Ein serienmäßiger Gepäckträger und eine gute Kettenabdeckung runden das positive Gesamtbild der Kreidler ab.

#### KTM

Einen sehr ausgereiften Eindruck machte die KTM. Vor allen Dingen sind bei dieser Maschine einige bemerkenswerte Details vorhanden, die erkennen lassen, daß mit einiger Liebe an die Sache herangegangen wurde. Z.B. ist der geschlossene Kettenkasten vorbildlich in dieser Klasse. Auch der serienmäßig montierte Gepäckträger fällt positiv auf. Das Fahrwerk der KTM konnte dagegen ▶



Hercules K 50 Ultra LC



Hercules K 50 Ultra



Hercules RLC



KTM 50 RSW



Kreidler RS-GL

## HERCULES YAMAHA KREIDLER ZÜNDAPP KTM PUCH

nicht voll überzeugen, was sicher nicht zuletzt an der viel zu weichen Telegabel lag, die darüberhinaus während der bisherigen Testdauer (7.800 km) schon zweimal Öl verlor. Ebenfalls kritikwürdig ist der in Linkskurven viel zu früh aufsetzende Hauptständer, mit dem man sich sehr leicht aus einer Kurve herauskatapultieren kann. Die Bremsanlage stellt

ebenfalls in dieser Klasse eine Besonderheit dar. Es handelt sich um eine hydraulisch betätigte Grimeca-Anlage, mit je einer Scheibe vorne und hinten, wobei man sich die hintere etwas besser zu dosieren wünscht. Über den Motor braucht man nicht viele Worte zu verlieren, es ist der gleiche wassergekühlte Sachs-Motor, der in der Hercules RLC und der Ultra LC



Puch Cobra 6 GT



Yamaha RD 50



Zündapp KS 50 TT WC

Verwendung findet.

### Puch Cobra

Die zweite Österreicherin im Bunde hebt sich schon durch ihr äußeres Erscheinungsbild etwas von der Konkurrenz ab, denn sie wurde ja bekanntlich von Porsche gestylt. Darüberhinaus hat die Cobra allerdings noch einiges zu bieten. Der aus dem Vorgängermodell bekannte und bewährte Motor versah auch in dieser Testmaschine anstandslos seinen Dienst. Er zählt zwar nicht zu den spritzigsten, ist aber dafür sehr elastisch und kommt gut von unten heraus. Das Fahrwerk der Puch kann man durchaus als zufriedenstellend bezeichnen. Als einzige 50er hat die Puch funffach verstellbare Federbeine, was für die anderen richtungsweisend sein sollte. Bei einem kürzlich durchgeführten 10.000-km-Test (Heft 5/78) stellte die Cobra ihre außergewöhnliche Zuverlässigkeit unter Beweis.

### Yamaha RD 50

Mit der neuen Yamaha RD 50 unternehmen die Japaner einen erneuten Versuch, in dieser Klasse die letzte Vormachtstellung der europäischen Marken zu brechen. Für ca. DM 1.000,- weniger als bei einem vergleichbaren Kleinkraftmotor deutscher Herkunft erhält man ein sehr interessantes Fahrzeug. Zwar konnte die Yamaha von der Motorleistung her nicht ganz mit den europäischen Spitzenmodellen mithalten, ist diesen aber auf allen übrigen Gebieten zumindest ebenbürtig. Der hohe Serienstandard der

Yamaha-Motorräder spiegelt sich auch bei der RD 50 wieder. Gute Verarbeitung, ein sicheres Fahrwerk und eine reichhaltige Ausstattung, sind nur einige Vorzüge der kleinen Japanerin. Aber das beste Argument für diese Maschine dürfte nach wie vor der Preis sein, denn mit dem eingesparten Geld kann man die schwindelerregende Haftpflichtprämie für ein Jahr zum größten Teil abdecken.

### Zündapp

Bei Zündapp in München leistete man Pionierarbeit auf dem Gebiet der Wasserkühlung und brachte das erste Kleinkraftmotorrad 1972 mit dieser Technik auf den Markt. Man hat sich aber nicht auf den errungenen Lorbeer ausgereicht, sondern konsequent weitergearbeitet und so präsentiert sich die KS 50 TT WC als eine moderne, leistungsstarke 50er. Genau wie bei Hercules zeigt sich die wassergekühlte Version dem luftgekühlten Modell aus eigenem Hause leistungsmäßig deutlich überlegen. Das Zündapp Fahrwerk ist sicher eines der Besten in dieser Klasse und eines der wenigen, daß von Hause aus für Sozietätsbetrieb konzipiert ist. Im direkten Vergleich mit den anderen hier erwähnten Maschinen fiel das obligatorische Zündapp-Ziehkeilgetriebe mit seinen extrem langen Schaltwegen natürlich besonders negativ auf. Auf allen anderen Gebieten konnten die Zündapps ihren direkten Konkurrenten aber durchaus Paroli bieten. Unsere KS 50 WC TT zeigte sogar etwas bessere



Zündapp KS 50 SS