

Kickstart

Das neue Enduromokick ZX 1 von Hercules mit wassergekühltem Motor bietet Qualität – zu welchem Preis?

Im obersten Stockwerk des Hercules-Verwaltungsgebäudes in der Nürnberger Nopitschstraße herrscht Pessimismus. „Wir können nur hoffen“, lautet die Antwort von Geschäftsführer Norbert Engler auf die Frage, ob in Zukunft mit dem Verkauf von Mokicks überhaupt noch Geld zu verdienen sei.

Zumindest ein Grund, der Engler Hoffnung gibt, heißt werksintern schlicht 655. Unter dieser Typennummer entwickelte seine Mannschaft ein neues, motorisiertes Zweirad, das Hercules für stolze 4300 Mark unters Volk bringen will: das Enduromokick ZX 1.

Neuentwicklungen waren bei der ältesten Zweiradfabrik der Welt (100. Geburtstag im April 1986) in den letzten Jahren selten. Sinkende Absatzzahlen, vor allem in der Leichtkraftrad-Klasse, verlangten vorsichtige Kalkulation von Entwicklungskosten. Trotz allem scheuten die Nürnberger Hercules-Werke keinen Aufwand bei der Entwicklung des neuen Geländemokicks. Eine Enduro mit flüssigkeitsgekühltem Motor gab es immerhin noch nie im bislang so reichhaltigen Sortiment.

Die Antriebseinheit der ZX 1 stammt, wie sollte es nach jahrzehntelanger Tradition auch anders sein, von Sachs. Technisch basiert der Einzylinder-Zweitaktmotor auf den bekannt-bewährten, ehemaligen 50-cm³-Kleinkraftradmotoren, die schon 1981 die Basis für die Leichtkraftradmotoren bildeten.

Was sich folglich hinter den Gehäusedeckeln und zwi-

MOTORRAD

FUHRPARK

Mit der Hercules ZX 1 unterwegs: geräuscharmer, kräftiger und sparsamer Sachsmotor. Komfortable Sitzhaltung auch für Großgewachsene



schen den beiden vertikal geteilten Gehäusehälften verbirgt, hat sich schon mehrere hunderttausendmal auf der Straße bewährt: Kupplung und Primärtrieb, Schaltmechanismus und Getriebe entsprechen jenen Sachs-Bauteilen, wie sie in früheren Klein- und Leichtkrafträdern der Marke Hercules ebenfalls eingebaut waren.

Wirklich neu am neuen Mokickmotor (Typenbezeichnung Sachs 50/5 WKF) ist somit nur der Zylinder samt Zylinderkopf. Der Kopf, aus einer Leichtmetall-Legierung gegossen, wird zum Zylinder hin mit zwei Gumdichtringen abgedichtet.

Der Zylinder ist dagegen aus Grauguß. Für dieses Material sprechen die wesentlich kostengünstigere Fertigung und die meßbare Reduzierung des Motorenlaufgeräuschs: Weil am Graugußzylinder Kühlrippen fehlen, wird hochfrequentes und somit lästiges Kühlrippenschwirren von vornherein ausgeschaltet.

Sicher wäre, wie sonst im Hause Sachs üblich, ein Leichtmetallzylinder mit verschleißfester Nikasil-Lauffbuchse die technisch fortschrittlichere Lösung. Doch bei einem Mokickmotor ist ein Graugußzylinder allemal vertretbar, zumal die Flüssigkeitskühlung mithilft, den Verschleiß von Lauffläche, Kolben und Kolbenring zu minimieren. Außerdem können Graugußzylinder problemlos und preiswert ausgeschliffen werden. Doch bis solche Regenerationsmaßnahmen fällig werden, vergehen in der Regel mindestens 15 000 bis 20 000 Kilometer.

Was jedoch letztendlich zählt, sind Motorleistung und Kraftentwicklung. 4,1 PS bei 6000/min mobilisiert der neue Sachsmotor und liegt damit in der Spitzenklasse unter den Mokickmotoren. Das maximale Drehmoment von 0,5 kpm wird bei 4500/min erreicht.

Für die Fahrpraxis jedoch weit wichtiger ist der Verlauf der Drehmomentkurve. Zwischen 3000/min und 6500/min entwickelt der ZX 1-Motor über 0,4 kpm. Ganz gleich, ob auf asphaltierten oder nur grob geschotterten Straßen unterwegs – ein solcher Drehmomentverlauf garantiert bei voller Zuladung Durchzugskraft und ermöglicht sparsames Fahren mit niedrigen Motordrehzahlen.

Im Gelände gibt es kaum eine Steigung, vor der ZX 1-Fahrer

Fotos: Schwab, Zerha (1); Layout: Wlocka

wegen mangelnder Motorkraft kehrtmachen müssen. Über 50 Prozent Bergsteigefähigkeit gibt Hercules für die neue Enduro an. Tatsächlich beeindruckt der vibrationsarm laufende Motor mit kraftvollem Durchzug und überdreht im Gefälle willig bis etwa 8000/min.

Überhaupt scheint die Maschine schon rein äußerlich für Off Road-Spaß bestens gerüstet. Das Vorderrad wird in einer soliden, hydraulisch gedämpften Teleskopgabel Marke Forcella Italia (früher Ceriani) mit 205 Millimetern Federweg geführt. Die extrem lange Hinterradschwinge stützt sich gegen den Rahmen über ein zentrales Federbein Marke Sebac ab. An der Hinterachse sind 220 Millimeter Federweg möglich.

Hercules ZX 1: Meßwerte

Beschleunigung

0-30 km/h 4,4 s
0-40 km/h 8,0 s
0-50 km/h 13,8 s

Durchzugsvermögen

im 5. Gang	
30-50 km/h 9,1 s

Höchstgeschwindigkeit

Solo sitzend 54 km/h
Zwei Personen 53 km/h

Die Standrohre der Teleskopgabel sind in kräftigen, breiten Leichtmetall-Gabelbrücken festgeklemmt. Verwindungen der Gabel, etwa bei scharfem Bremsen, werden dadurch fast völlig ausgeschaltet. Dabei zeigt die hydraulisch betätigte Scheibenbremse im Vorderrad sehr gute Wirkung. Kein reines Vergnügen ist allerdings die schmale und etwas zu harte Sitzbank.

Das zentrale Federbein ist direkt mit der Schwinge verschraubt. Auf komplizierte pflegebedürftige Hebelübersetzungen wurde verzichtet, zumal laut Hercules-Entwicklungschef Karl-Heinz Rieß „dieselbe Progression in der Federwirkung erreicht wird wie mit einem Hebelsystem“. Erfahrung

in der Konstruktion von Geländemaschinen zeigt sich am Hinterrad. Zu dessen Ausbau genügt ein einfacher Dorn anstelle eines riesigen Schraubenschlüssels. Kettenkranz, Bremse und Mitnehmer bleiben am rechten Schwingenholm, das Hinterrad kann in wenigen Sekunden ausgebaut werden. Gleiches gilt für das Vorderrad, dessen Achse ebenfalls mit einem Dorn gelöst wird.

Mit knapp über 100 Kilogramm Leergewicht gehört die Hercules ZX 1 nicht gerade zu den Leichtgewichtern ihrer Klasse. Doch Details wie Flüssigkeitskühlung, Fußrasten an separaten Rahmenauslegern oder Stahlfelgen fordern eben Tribut. Dafür sind beispielsweise Stahlfelgen weit unempfindli-



Fünfgangmotor, knapp 15 Kilogramm schwer



Robuste Kupplung

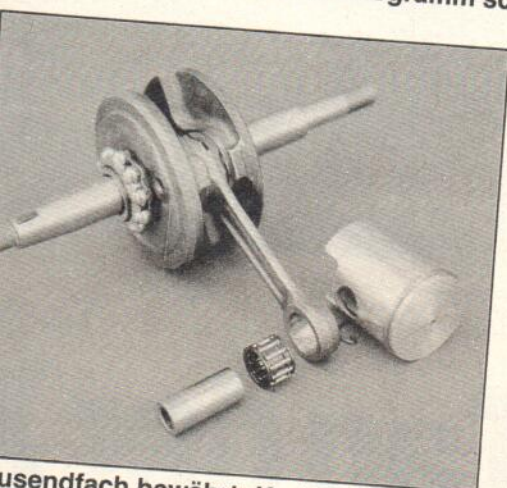


Wasserpumpe

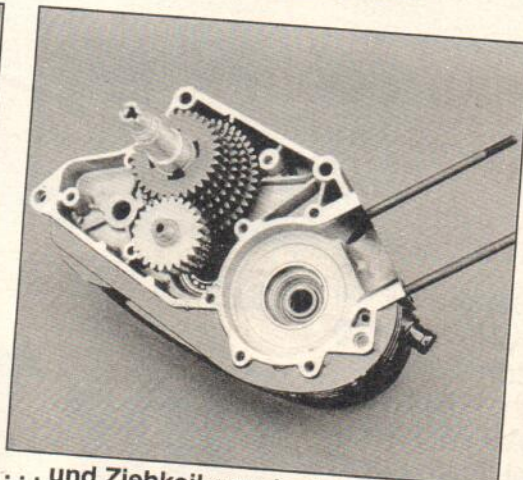


Graugußzylinder

cher gegen scharfkantige Montierhebel. Vom alten Hercules-Schlag sind allerdings noch die stets ungenauen VDO-Instrumente. Vor allem der Drehzahlmesser tänzelt nur unentschieden zwischen den Ziffern auf und ab. Auch einen separaten Öltank hat das teure Edel-Mokick nicht zu bieten.



... und Ziehkeil-geschaltetes Getriebe



... und Ziehkeil-geschaltetes Getriebe

Aber dafür legt Entwicklungschef Rieß für die Dauerhaftigkeit der ZX 1 seine Hand ins Feuer. Nach 10 000 Testkilometern, davon rund die Hälfte unter Vollast auf und ab in den Alpen, meldet er „kaum meßbaren Verschleiß an Motor, Getriebe und Fahrwerk“ und einen durchschnittlichen Verbrauch von 2,5 Litern auf 100 Kilometern.

Verständlich, daß ein paar Stockwerke unter Norbert Engler, in der Entwicklungsabteilung, nun doch Optimismus aufkommt.

Frank-Albert Jllg