

TECHNIK UND TEST
Test Hercules Ultra RS

silberpfeil



Mit silberfarbener Verkleidung von Motor und Sitzbank, aggressiven Dekorstreifen und einem schnellen Motor präsentiert sich die aufregendste Serien-Fünfziger aller Zeiten: die Hercules Ultra RS. ▷





So ein Ding bauen wir auch“, war die einstimmige Meinung von Sachs-Vorstand Erich Kronauer und seinen Kollegen bei den Nürnberger Hercules-Werken. Was selbst älteren Herren zu leuchtenden Augen verhalf, hieß Sachs Ultra RS. Denn jener weißblakkierte und mit Sachs-Dekor versehene Renner, mit dem österreichische Jugendliche um den Sachs-Cup rennen, sollte auch deutschen 16-jährigen angeboten werden.

Die Hercules Ultra RS, die die Nürnberger jetzt zum stolzen Preis von 4590 Mark feilhalten, hat mit der gleichnamigen Sachs-Variante nur noch wenig gemeinsam. Trotzdem: Die Optik der Maschine kann begeistern.

Dabei hätten am liebsten die Nürnberger die Ultra nach österreichischem Vorbild gleich nachgebaut und nur den Tank mit dem Hercules-Emblem versehen. Doch der TÜV in München legte Veto gegen die Abmessungen der Verkleidung ein: „Zu wenig Platz für die Instrumente und Armaturen bei vollem Lenkeinschlag.“

Erwin Lechner, Geschäftsführer der Sachs Zweirad-Vertriebs-GmbH in Österreich und geistiger Vater der Ultra RS, fing abermals an zu basteln. „Es wäre einfach gewesen, die Cup-Verkleidung im Lenker- und Unterschenkelbereich zu verbreitern, doch hätte sie dann mit ihrer Wuchtigkeit nicht mehr zum schlanken Ultra-Fahrwerk gepaßt.“

Auf der Suche nach einem optisch dennoch akzeptablen, dabei preislich günstigen Kleid für die Hercules Ultra kam Lechner – nachdem er bereits drei seiner teuren Sachs Ultra RS-Vollverkleidungen zersägt hatte

Hercules Ultra RS: Technische Daten und Meßwerte	
Motor Wassergekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, schlitzzesteuert. Bohrung x Hub 40 mm x 39,7 mm, Hubraum 49 cm ³ , Verdichtung 10; Leistung 6,1 kW (8,3 PS) bei 9100/min, max. Drehmoment 6,5 Nm (0,66 mkp) bei 8500/min. Ein Bing-Vergasers, 20 mm ϕ . Fußgeschaltetes Sechsganggetriebe, Gangstufen: 4,09/2,8/2,11/1,71/1,43/ 1,24; Primär-/Sekundärübersetzung 3,21/2,56.	Beschleunigung 0–30 km/h 2,3 s 0–40 km/h 3,5 s 0–50 km/h 5,3 s 0–60 km/h 7,4 s 0–70 km/h 9,8 s 0–80 km/h 13,6 s 0–400 m 21,8 s
Fahrwerk Zentralrohrrahmen mit angeschraubten Unterzügen. Hydraulisch gedämpfte Marzocchi-Teleskopgabel, Federweg 140 mm, Standrohrdurchmesser 30 mm. Hydraulisch gedämpfte Federbeine, dreifach vorspannbar, Federweg 100 mm. Radstand 1270 mm, Lenkkopfwinkel 63 Grad, Nachlauf 85 mm. Vornhydraulischbetätigte Doppelscheibenbremse, 220 mm ϕ , hinten Simplex-Trommelbremse, 160 mm ϕ . Bereifung vorn und hinten 2,75 x 17.	Durchzugsvermögen in Sekunden, im 4./5./6. Gang 50–60 km/h 3,3/12,5/— 60–70 km/h 2,5/5,2/— 70–80 km/h —/3,8/18,5
Abmessungen/Gewichte Länge 1940 mm, Sitzhöhe 680 mm, Lenkerbreite 650 mm. Leergewicht 110 kg, zulässiges Gesamtgewicht 260 kg, Tankinhalt 11 Liter, davon 1,5 Liter Reserve.	Höchstgeschwindigkeit Zwei Personen . . . 91,9 km/h bei Drehzahl 1/min 8870 solo sitzend . . . 97,4 km/h bei Drehzahl 1/min 9400 solo liegend . . . 101,6 km/h bei Drehzahl 1/min 9800 (Temperatur 17 Grad, kein Wind)
	Tachometerabweichung Anzeige/effektiv 50/80 43/71 km/h
	Verbrauch: 3,8 Liter/100 km
	Preis: 4590 Mark
	Hersteller Nürnberger Hercules-Werke, Nopitschstraße 70, 8500 Nürnberg.

– dann schließlich doch noch die Erleuchtung: Die serienmäßige Cockpitverkleidung der Ultra 50 wurde beibehalten, der Motor separat verkleidet und die Höckersitzbank so angepaßt, daß auch noch die serienmäßigen Seitenteile dazu paßten.

Die Sitzposition auf der Hercules Ultra RS entspricht etwa der auf der bisherigen Ultra 50. RS-Piloten sitzen lediglich um rund drei Zentimeter tiefer auf dem mit rotem Kunststoff bezogenen Kissen. Die Anordnung von Schalt- und Bremshebel sowie Fahrerfußrasten paßt zur rennmäßigen Fahrerhaltung. Großgewachsene würden sich die Rasten um ein paar Zentimeter nach hinten versetzt wünschen.

Mit dem leistungsstarken Sechsgang-Motor macht die Ultra RS richtig Spaß. In Sachen Beschleunigung können RS-Besitzer im Duell gegen ihre Achtziger-Kollegen allemal mithalten, bei

Herausragend: Ultra RS- Fahrleistungen

Full Speed rauscht der Silberpfeil sogar so manchem zehn PS-Motorrad auf und davon. Viel Schaltarbeit ist allerdings nötig, sobald enge Kurven oder Steigungen auftreten.

Die Qualitäten des Ultra-Fahrwerks sind längst bekannt (siehe auch MOTORRAD Heft 4/1981). Reifen,

Bremsen und Federelemente könnten spielend noch ein paar PS mehr verkraften.

Neulinge sollten große Schräglagen jedoch vorsichtig angehen. Denn die Fahrerfußrasten setzen auf und entlasten die Hinterhand der Maschine. Wer darauf nicht gefaßt ist, rutscht in den Straßengraben. Durch Vorspannen der hinteren Federbeine auf Stufe drei kann etwas an Bodenfreiheit gewonnen werden, dennoch sollte der Fahrer stets an die starr angebrachten Rasten denken.

Ansonsten steht dem Fahrspaß mit der Hercules Ultra RS nichts mehr im Weg. Dem hohen Preis und der teuren Haftpflicht- und Versicherungsprämie steht Exklusivität gegenüber. Denn die Hercules Ultra RS ist bislang die einzige serienmäßig vollverkleidete Fünzfziger. Und dazu noch die Schnellste: Mit 101,6 km/h sauste bislang noch kein Exemplar durch die MOTORRAD-Lichtschranke. Zuvor wurde jedoch das serienmäßige Ritzel mit 15 Zähnen gegen ein 16er Ritzel gewechselt. Der kräftige Motor verhilft selbst damit noch zu guten Beschleunigungswerten; die Durchzugskraft allerdings leidet darunter.

Besitzer des Vorgängermodells, der Ultra 50, können sich ebenfalls freuen: Motorverkleidung und Höckersitzbank der RS bietet Hercules zum Nachrüsten an. Und Ultra 80-Fahrern, die zwar nicht schneller sein dürfen, aber getrost schneller scheinen können, ist dieselbe Möglichkeit gegeben. Preis für die Kunststoffteile, die ab Herbst bei den Händlern liegen: rund 850 Mark – fertig lackiert. Die neue, luftgekühlte Ultra 80 AC (siehe auch MOTORRAD 16/1981) mit der Vollverkleidung auszurüsten, daran denkt Hercules ebenfalls.

Frank-Albert Jllg