

Gipfelstürmer

Super-Test der 50-ccm-Stars

(2. Teil)

Die Kandidaten:

DKW-Hummel 166
Hercules K 50
Honda C 110
Kreidler Florett Super
NSU Quick 50
Zündapp KS 50 Super

Von Hans-Günther Wolf, unter Mitarbeit von Rainer Bratenstein, Horst Hamel, Siegfried Ohnewald und Siegfried Kurre

Es ist gar nicht so lange her, da mußte man in der 50-ccm-Klasse noch bei jedem Berg kräftig strampeln. Das war einmal! Heute erzielen die kleinen 'Fünfziger' selbst auf der gefürchteten Rennstrecke zum Schauinsland Durchschnittsgeschwindigkeiten von über 50 km/h und überwinden mit Sozius extreme Steilstrecken von nahezu 30 Prozent. Natürlich sind auch hier die Temperamente verschieden. Darüber berichten wir in dem zweiten Teil unseres Super-Tests.



auf 2 Rädern

Die Steilstrecke am Nürburgring
machte den Maschinen zu
schaffen. Mit Sozius erreichten
nur zwei von ihnen den Gipfel.
Vier 'starben' auf halber Höhe.



Nachdem unsere Langstreckenprüfung und der Verbrauchstest auf dem Nürburgring beendet waren, hatten wir uns noch eine besondere Schikane ausgedacht, um den schon reichlich strapazierten Kandidaten auch das Letzte abzuverlangen: die Extrem-Steilstrecke am Rande des berühmten Karussells mit ihrer 27-Prozent-Steigung.

Die meisten Touristen, die den Nürburgring zum ersten Mal und gegen Gebühr umrunden, bemerken sie gar nicht. Zwar hat man vom Kilometer 13 aus den Eindruck, als hänge da hinten so etwas wie ein gigantisches helles Handtuch vom Himmel in das Grün der Eifelwälder herab. Aber an dieser Stelle beginnt ja auch schon eine gar nicht spaßhafte Rechtskurve, und weil man weiß, daß bald das Karussell kommen muß, behält man die Augen auf der Fahrstrecke.

Bei weiteren Ringrunden kommt man dann besser ins Bild. Von den vielen tausend Touristen und auch Sportfahrern, die hier alljährlich mehr oder weniger schnell passieren, haben die Steilstrecke aber nur ganz wenige erlebt. Gerade darum nehmen wir sie jetzt — mit offizieller Genehmigung natürlich — unter die Räder! Hier das Ergebnis:

Einzelfahrt auf Zeit (vom Stand mit 5 Meter ebenem Anlauf, max. Steigung 27 Prozent, jedesmal mit dem 'Spezialisten' Bratenstein im Sattel)

DKW: --- Erster Gang --- zweiter --- erster --- zweiter --- erster. Zeit: 54 Sekunden.

Hercules: --- Erster Gang --- schnell in den zweiten --- bleibt darin. Zeit: 41 Sekunden.

Honda: --- Nur erster Gang --- 'stirbt' nach 30 Sekunden vor dem Gipfel.

Kreidler: --- Erster Gang --- zweiter --- erster --- zweiter --- erster. Zeit: 52,5 Sekunden.

NSU: --- Erster Gang --- zweiter --- erster ---. Zeit: 56,4 Sekunden.

Zündapp: --- Erster Gang --- zweiter --- erster --- zweiter. Zeit 45 Sekunden.

Im großen und ganzen ein überraschendes Ergebnis, denn obwohl solche Steigungen kaum vorkommen, zeigte dieser Extremtest, daß die kleinen Maschinen erstaunliche Leistungen besitzen. Mancher vierrädrige Kollege hätte auf dieser giftigen Piste (siehe Schnittzeichnung Seite 70) weit weniger 'gut ausgesehen', wie man in der Boxersprache sagt.

Klettertour ohne Sozium

DKW	schafft's im 1. Gang	54 sec
Hercules	schafft's im 2. Gang	41 sec
Honda	1. Gang — steht nach 30 sec	
Kreidler	schafft's im 1. Gang	52,5 sec
NSU	schafft's im 1. Gang	56,4 sec
Zündapp	schafft's im 2. Gang	45 sec

Überraschend war aber auch das schwache Abschneiden der Honda, die als einzige trotz mehrfachen Versuch den Gipfel nicht erreichte. Zu ihrer Entschuldigung sei gesagt: Die Japanerin mit dem berühmten Namen ist durch ihre Übersetzungsverhältnisse mehr auf Schnelligkeit für die Ebene als auf Bergsteigefähigkeiten ausgelegt.



Hercules

NSU

Kreidler

Zündapp

DKW

Honda

AUF DER STRECKE blieben vier unserer Kandidaten, als sie die Steilstrecke mit Sozius nehmen wollten. Hierbei kam es nicht allein auf Kraft, sondern auch auf Untersetzung an. Dort, wo die Maschinen 'abwürgten', hielt sie die Kamera fest.

Zwei Mann auf einem 'Pferd'

Alle sechs Konkurrenten unseres Tests sind soziesfest. Das ist nicht übertrieben, und wir haben es auf der Rundenjagd um den Ring schon festgestellt. Aber jetzt kommt die Probe aufs Exempel! Aus Gewichtsgründen soll jede Maschine mit der gleichen Besetzung ihre extreme Kletterfähigkeit an der Steilwand beweisen!

Zunächst eine Generalprobe: hobby-Redakteur Kurre von der Organisationsleitung läßt es sich nicht nehmen, sozusagen als Vorreiter den ersten Sprung auf den Berg zu machen. Hans-Günther Wolf, todesmutig wie immer, vertraut sich ihm als Sozius an . . .

Und da ist es auch schon passiert! Spürt die temperamentvolle Hercules sofort, daß nicht Bratenstein die Zügel hält? Wie beim Rodeo in Texas steigt sie vorn hoch, bricht aus und löst das strittige Soziusproblem auf ihre Weise, indem sie sich selbständig macht und ihre Reiter abschüttelt.

Schadenfrohes Schmunzeln der anderen. Beifahrer Wolf reibt sich seine 'Landefläche' und knurrt: „Ein Motorrad ist eben doch keine Schreibmaschine . . .“

Aber dann machen die hobby-Tester Ernst. Der sonst so sympathischen roten Hummel bereitet die Zweimann-Kletterei nicht viel Spaß; sie bleibt zu unserer Verblüffung bald stehen. Für solche knallharten Sachen ist der erste Gang wohl zu lang übersetzt.

Die Hercules behält von unten bis oben ihre grundgesunde motorische Musik und schafft es völlig einwandfrei.

Auf dem Honda-Tacho sind jetzt an die 1800 Kilometer zusammengekommen. Laut offizieller Werksvorschrift ist sie also noch nicht ganz eingefahren. Das bestätigt sich auch gleich, denn sie bleibt schon im ersten Drittel hängen.

Mit schönem Klang und Schwung macht sich die Florett an den Aufstieg, aber bei rund dreiviertel Wegstrecke ist auch sie am Ende.

Nit möööglich — die handliche Quick schafft es und macht dabei gar kein Aufsehen!

Auf die Zündapp darf man jetzt gespannt sein. Mit vielversprechender Tourenzahl (mehr dreht sie vernünftigerweise auch auf der Ebene nicht) macht sie sich auf den Weg. Aber schon auf halber Höhe etwa, zwischen Kreidler und Hummel, ist sie mit ihrer Kunst unerwartet am Ende.

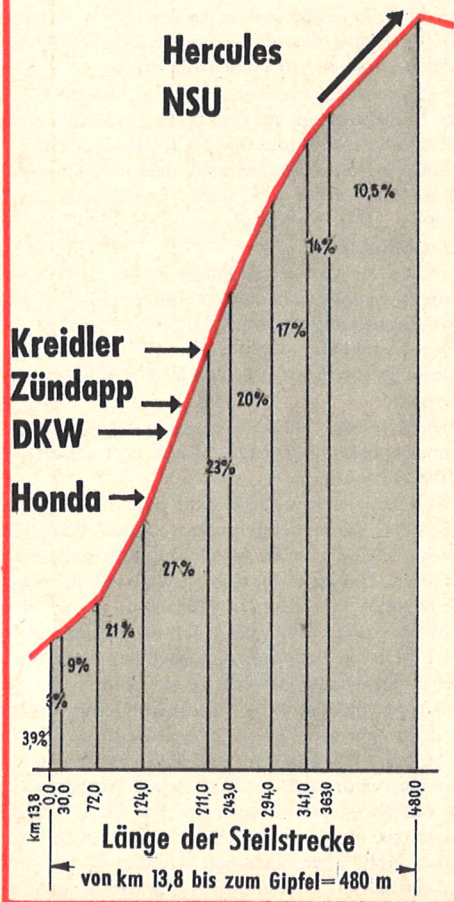
Eine feine Sache, aber ein hartes Spiel für 50 Kubikzentimeter

Mit Vollgas und im Kleinen Gang starten die hobby-Testfahrer über die 27prozentige Steilstrecke des Nürburgrings (links außen). Diese mit Rauhen versehene 'Eskaladierwand' ist für den allgemeinen Verkehr gesperrt. Ihre Gefährlichkeit verspürte auch das hobby-Team (links): Der Soziusfahrer hatte sich nur leicht zurückgelehnt, schon bäumte sich der 'Zweiradhengst' auf und war nicht mehr zu halten.



MIT DEM SPION wurde die genaue Elektroden-Einstellung der Zündkerzen überprüft. Denn nur exakte Verbrennung bringt gute Leistung.

Der Kraftakt und sein Ergebnis



Nun, auch diese Prüfung darf nicht zu voreiligen Fehlschlüssen führen. Welcher Konstrukteur kann für den Normalbetrieb solche Härten erwarten und seine Motoren daher mit so dicken Reserven, wie etwa mit einem 'in den Keller verlegten' ersten Gang, versehen?

Vom Nürburgring zum Schauinsland

Jetzt sind Fahrer und Maschinen richtig warm geworden und brennen darauf, zur Bergstrecke am Schauinsland bei Freiburg zu kommen. Eile tut not, denn der Himmel hängt nicht voller Geigen, sondern voller schwarzer Wolken. Wie im Zirkus oder Fahrelager (beide sind sich ja im Grunde ziemlich ähnlich) werden am frühen Morgen die Zelte abgebrochen, und in lockerer Kette geht es über die Autobahn gen Süden.

St. Petrus scheint kein hobby-Leser zu sein! Ohne Rücksicht auf unser Testprogramm läßt er auf dieser Fahrt alle Schikanen auffahren: Regen, Sturm, Nebel und Nieselwetter.

Mit ihrem guten Licht muß die Honda an die Spitze, aber sie hat vorn und hinten ein zu sportlich-knappes 'Kotgefögel'. So 'saut' es nicht nur vom Vorderrad her an den Scheinwerfer und den Fahrer, sondern auch vom Hinterrad über den im Windschatten folgenden Kreidler-Piloten her. Glücklicherweise zieht das schlechte Wetter nach Nordosten ab, und so kommt unsere Kolonne zwar naß und durchgefroren, aber immerhin programmgemäß in Freiburg an. Bei einem heißen Glühwein werden die Erfahrungen dieser Kolonnenfahrt ausgetauscht. Hier das Ergebnis:

DKW: Besonders auf der langen Strecke waren die bei hoher Drehzahl auftretenden Vibrationen unangenehm. Die Form des Lenkers wirkt auf die Handgelenke ermüdend.

Hercules: Dank dem 5-Ganggetriebe sehr züliges Fahren in der Eifel. Hohe Dauergeschwindigkeit auf der Autobahn. Gute Sitzposition.

Honda: Durch harte Federung auf schlechten Straßen auf die Dauer ermüdend. Sitzposition aber sehr angenehm. Starker Geschwindigkeitsabfall an Steigungen. Zum Ausgleich wieder hohe Spitze bei Bergabfahrten.

Kreidler: Sehr bequem auf Langstrecken. Hervorragender Sitzkomfort. Vibrationen fehlen völlig.

NSU: Hat eine angenehme aufrechte Sitzposition, aber sehr harte Sitzbank. Straff gefedert.

Zündapp: Hat einen hohen Fahrkomfort, besonders durch die Hinterradfederung. „Die etwas nach vorn hängende Fahrerhaltung ist nicht mein Geschmack“, sagt Bratenstein zwar einschränkend.

Am Schauinsland oder, genauer gesagt, auf der landschaftlich schönen, traditionsreichen Bergstrecke zwischen dem Freiburger Vorort Günterstal und der Paßhöhe können wir keinen eigenen 'Bergrekord' fahren. Auf dem oberen Teil liegt Eis und Schnee, wie so oft noch bis ins späte Frühjahr hinein. Darum müssen wir uns die Gesamtstrecke von 11,2 Kilometern mit ihrer Höhendifferenz von rund 750 Metern verkneifen. Aber auch in dem 7 Kilometer langen Streckenteil bis zur Holzschlägermatte (Höhendifferenz rund 500 Meter) liegt eine ganze Menge drin. Um die fah-

rerische Gleichmäßigkeit zu gewährleisten, darf wieder nur ein Mann, der renngewohnt und zuverlässige Bratenstein, fahren. Damit auch die kleinsten eventuellen Schaltfehler — sie wären bei dem dauernden Umsteigen von 4- auf 5-gängige Maschinen verständlich — weitgehend kompensiert werden, soll jedes Fahrzeug zwei Läufe machen.

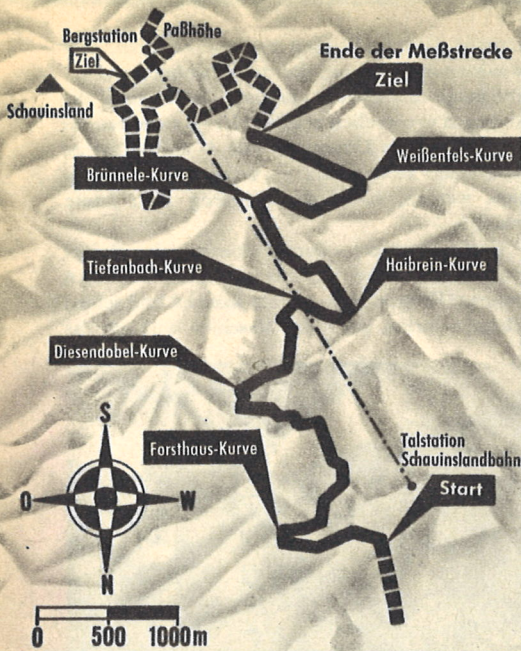
Einen besseren Bergrenntester als Rainer Bratenstein hätten wir uns gar nicht wünschen können. Er setzte sein ganzes Können und seinen Ehrgeiz darein, aus jeder Maschine wirklich das



NEBEL UND WOLKEN hüllten während unserer Bergprüfung zeitweise den Schauinsland ein. Dann mußten unsere Tester mit eingeschalteten Scheinwerfern fahren (links). Ihre Fahrt war nicht so romantisch wie die in der Bergbahn (oben). Gelegentlich gab es auch Pannen (unten). Sie konnten freilich rasch behoben werden.



Die Klettertour in Serpentin



Letzte herauszukitzeln. Augenscheinlichster Beweis seines rennmäßigen Kurveneinsatzes sind die fast bei allen Maschinen abradierten Fußrasten.

Das Mittel aus beiden Fahrten (je 7 Kilometer, Höhenunterschied ca. 500 Meter) erbringt folgende Werte:

DKW-Hummel	8:48,4 = 47,7 km/h
Hercules	8:05 = 52,0 km/h
Honda	9:55 = 42,3 km/h
Kreidler	8:41,4 = 48,4 km/h
NSU-Quick	9:17,4 = 45,2 km/h
Zündapp	8:53,2 = 47,5 km/h

Die Fahreindrücke, wie sie im Protokoll vermerkt wurden, besagen über die Bergprüfung: *DKW*: Macht viel Spaß durch das eng gestufte und gut zu schaltende 5-Ganggetriebe.

Hercules: Schafft's ohne Quälerei. Bei scharfen Kurven war allerdings die Vorderradschwinge am Ende. Vorderrad versetzte dabei leicht.

Honda: Eine Quälerei für Mann und Maschine.

Kreidler: Hat ein gutmütiges Fahrwerk. Man kann in scharfen Kurven das Gas voll stehen lassen.

NSU: Verlangt Geduld von schnellen Fahrern. Wiederholt den Kraftakt vom Steilhang nicht.

Zündapp: Ließ sich kraftvoll fahren. Mußte aber viel geschaltet werden.

3

Wie verhalten sich die Kandidaten im Gelände?



DAS 'STEHVERMÖGEN' ist ein ausschlaggebendes Merkmal für die Geländefähigkeit einer Maschine. Am Schauinsland fanden wir auch eine ideale Strecke, um dies zu erproben.

Jetzt steht noch die Geländefahrt auf dem Programm, für die gerade hier in diesem Schwarzwaldwinkel durchaus der richtige Untergrund geboten ist. Um diese Prüfung gab es viele Diskussionen. „Das ist doch unreal“, sagten die einen, „wer fährt schon zum Spaß mit einem kleinen Motorrad quer durch den Wald?“ — „Wieso?“ fragten die anderen. „Gerade mit diesem Fahrzeug fährt man doch zum Fischen oder zum Baden. Nicht alle wohnen an Asphaltstraßen!“

Nun, wenn diese Geländepfung auch nur theoretischen Wert hatte, so war sie doch sehr aufschlußreich. Hier herrschte bei allen Testern Einmütigkeit: „Es ist schon toll, was diese Zweirad-Fohlen von heute leisten!“

Wer sich vor Jahren einmal auf den alten 'Hirschen' im Harzer Brockenbett, in der Rominter Heide im unvergessenen Ostpreußen oder an anderen, international rufbar gewordenen Geländestellen mit kostspieligen, in monatelanger Trimmarbeit hergerichteten Starr-Rahmen-Apparaten bewegt hat, der begriff erst ganz den Fortschritt.

Hier das Protokoll der Eindrücke im Gelände:

DKW: Ist durch die hohe Sitzposition sehr handlich.

Hercules: Im schweren Gelände wegen der niedrigen Sitzposition nicht angenehm. Man ist nicht so schnell 'im Stehen' wie bei hohem Sitz.

Honda: Ist nur auf besseren Feldwegen gut zu fahren. Schmale Reifen (vorn Rillenreifen). Niedrige Sitzposition und fürs Gelände unzuweckmäßig kratzhubige Federung.

Kreidler: Im Gelände gut zu fahren. Federung verschluckt die meisten Stöße.

NSU: Bei ihr sollte wenigstens die Vorderradschwinge für Geländefahrten leichter sein.

Zündapp: Ist im Gelände herrlich. „Fühlte mich auf ihr sofort zu Hause“ (Bratenstein). Hoher Sitz erleichtert im Gelände das Fahren.

Auf der Heimfahrt nach Stuttgart, auf der von starkem Wochenendverkehr belegten, kurven- und steigungsreichen B 27 (über Freiburg-Donau-eschingen-Tübingen) holt die Kombination Hercules/Bratenstein bei strengster Einhaltung der Verkehrsvorschriften und niemals riskanter Fahrweise einen Durchschnitt von 66 km/h heraus.

4

Zum Abschluß: Wie schnell werden sie langsam?

Ein Fahrzeug ist so gut wie seine Bremsen

Darum schließlich die Bremsprüfung. Wir brauchten dazu einen topfebenen Platz und natürlich eine abgesperrte Strecke. Aus drei Durchgängen wurden dann die Mittelwerte errechnet.



Wie unsere kleinen Renner beschleunigen, wie sie bergsteigen, wie sie sich im Gelände benehmen — das alles wissen wir. Aber ein Fahrzeug ist ja bekanntlich immer so gut wie seine Bremsen. Also hinein in die Bremsprüfung!

So wie sie von der Heimfahrt gekommen sind, nehmen wir die Maschinen auf eine abgesperrte Strecke, um die Bremswerte unter gleichen Bedingungen und unter den gleichen Fahrern zu ermitteln. Nochmals eine Tachoprobe, und dann geht es los!

Nach beliebig langem Anlauf muß das Fahrzeug auf einem Querstreifen, der den Bremsbeginn anzeigt, genau 50 echte km/h drauf haben. Wir fahren auf jeder Maschine mindestens drei Durchgänge. Das ergibt insgesamt 18 Messungen, und die einzelnen Mittelwerte liegen so:

1. DKW	9,7 m
2. Hercules	8,3 m
3. Honda	9,7 m
4. Kreidler	10,0 m
5. NSU	11,0 m
6. Zündapp	10,2 m.

Dazu wieder das Protokoll der Fahrereindrücke während der Bremsprüfung:

DKW: Bei ihr versprochen die schön verrippten Bremsnaben eigentlich noch mehr.

Hercules: Hervorragend. Vorderrad kann zum leichten Blockieren gebracht werden. Hohe Bremsverzögerungen.

Honda: Hat ausgezeichnete und gut dosierbare Bremsen.

Kreidler: Hier enttäuschte die Vorderradbremse. Man braucht große Kräfte, um einigermaßen scharf stoppen zu können.

NSU: Hier waren wir mit den Bremsen nicht ganz zufrieden.

Zündapp: Die Bremsen waren lange Zeit furchtbar 'giftig' und schlecht dosierbar — später besser.

So — das wäre geschafft! Das Wetter hat gehalten. Unsere Außen-Arbeit ist beendet! Was nun folgt, findet sozusagen 'im Saale' statt: Ermittlung des Wiederverkaufswertes aller Maschinen, genaue Prüfung der zerlegten Konkurrenten (wie immer durch DEKRA-Ingenieure) und schließlich die große Plus-Minus-Schlußuntersuchung sowie die Punktwertung durch die einzelnen Fahrer. Darüber im nächsten Heft.