



Zweitakt-Freunde

150

Der Heinkel Tourist, Deutschlands meistgekaufter Motorroller (174-ccm-Viertaktmotor, 9,5 PS, rund 2000 DM), hat neuerdings mit einem scharfen Konkurrenten zu rechnen: Heinkel 150, seit März dieses Jahres in Fertigung, mit 149-ccm-9-PS-Zweitaktmotor. Heinkel hat wiederum ganze Arbeit geleistet, jahrelang entwickelt und versucht, und auf reichen Erfahrungen aufbauend einen Roller aufgelegt, der nicht ausgesprochen billig (1690 DM), aber qualitativ dem Tourist zumindest ebenbürtig ist. Form und Aufmachung verraten geschickte Hände, und hier wie mit Trieb- und Fahrwerkeigenschaften, die man sonst nur beim Motorrad findet, hat Heinkel wirklich Neues geschaffen. Es dürfte nicht unerwartet kommen, wenn der 150 den Tourist in den Hintergrund drängt.

Das bietet der Heinkel 150 ...

Rollerfahrt verbunden mit dem Genuß der Motorrad-Straßenlage – erstklassige Führungseigenschaften – äußerst solide Bauweise bei nur 118 kg Leergewicht – einwandfreie Gewichtsverteilung durch großen Radstand – ordentliche Federung – gute Bremsen – richtig bemessenen Lenkeinschlag – vollständige Ausstattung – Vibrationsfreiheit – hohe Fahrleistung, hervorragende Beschleunigung von 0 auf 40–60–80 km/h in 4,0–8,0–16,0 sec. – mäßigen Zweitaktverbrauch von etwa 3 bis 4,8 Liter/100 km (hohe Kraftstoffnutzung durch hohe Verdichtung) – 9,5 Liter Tank – Hinterradkette im echten Ölbad.

... was noch geboten werden sollte ...

Sportausführung mit vier Gängen – zumindest ein Handschuhkasten – Lenkschloß, Benzinhahn und Luftfilter besser zugänglich – beim Bremsen weniger stark einsackende Vorderradfederung.

Preis: 1890 DM (ohne Reserverad und Gepäckträger)

Steuer 22 DM, Versicherung 75–79 DM

Man hat in Zuffenhausen das Kunststück fertiggebracht, einem Zweirad mit 3,50–10 Rollerträdern Motorrad-Fahreigenschaften zu geben. Dabei liegt der Lenker etwa einen Meter hoch über der Straße, und die (Metzeler-) Reifen zeigten eher flaches Wagen-, nicht rundes Motorradprofil. Obwohl die beiden Batterien ziemlich hoch am Frontschild untergebracht sind und so zu tiefliegendem Frontpartiegewicht ebensowenig beitragen können wie der hochreichende und sehr stabil ausgeführte Steuerkopf, ist der Heinkel 150 ganz und gar nicht kopflastig. Auch schwingt die Steuerkopfparte samt Lenker dank des sehr starken Rohrrückgrats nicht in Fahrtrichtung aus, wie bei Rollern vielfach der Fall. Desgleichen ist die als Kettenkasten ausgebildete Hinterradschwinge, deren Lagerachse mit der Getriebeachse in einer Flucht liegt (wodurch sich die Kettenspannung beim Durchfedern nicht ändert!) eine außerordentlich steife Hinterradführung. Ebenso sauber geführt ist das Vorderrad durch eine richtige Gabel. Sie erschwert zwar den Radausbau (sind Pannen nicht selten geworden?), genügt aber wie alle anderen Fahrwerksteile des Heinkel 150 höchsten Ansprüchen. Daraus erklären sich die für einen Roller geradezu märchenhaften Fahreigenschaften. Es dürfte sehr schwer sein, heute einen Roller zu finden, auf dem man sich so sicher bewegt weiß, der die Kurven so sauber durchläuft, die gleiche hervorragende Geradeausführung hat, und auch beim Richtungswechsel benimmt sich der Heinkel 150 so einwandfrei, als hätte er große Motorräder.

Das Vorderrad wird durch zwei, das Hinterrad durch ein Federbein abgestützt. Obwohl nicht lasteinstellbar und daher zwangsläufig mit einer weichen Feder zu versehen, war in der Hinterhand des Rollers nichts von Federhärte zu spüren, was sich auch mit Sozia nicht änderte. Die Vorderradfederung (mittellange gezogene Schwingen) wäre zur Verbesserung der Stoßaufnahme etwas weicher zu wünschen, aber auch so sackt sie beim Abbremsen des Vorderrades jäh ein. Hier verbietet sich eine weichere Federung von selbst. Dieses „in die Knie gehen“ der Federung beim Bremsen ist mehr zu beabsichtigen als die Federungsstraffheit. Sie geht jedoch nicht zu weit, die Stöße kommen nicht bis zum Lenker durch. Vorn wie hinten ausreichend lange Federwege.

Die äußerst solide Bauart des Heinkel 150 schließt Klappergeräusche aus. Die Phonzahlen 80/80 für Fahr- und Standgeräusch be-

sagen dagegen, daß es sich um einen kernig klingenden Roller handelt. Doch das Auspuffgeräusch bleibt weit von lästig, wenn die Drehzahl des Motors nicht gerade zwischen Häuserreihen mutwillig hochgetrieben wird, was nur ein Bubenstück ist. Ausgezeichnete mechanische Laufruhe. Gelegentlich kommt ein dünnes Heulen durch, dessen Herd das Getriebe oder das Gebläse sein mag. Ab etwa 80 km/h wird der Auspuffklang zornig, da meint man, einen Zweizylinder unter sich zu haben (ca. 6000 U/min) und recht schnell zu sein. Aber die Spitzengeschwindigkeit beträgt 85 km/h. Kommt es auf Gefälle zu 90 km/h, so entspricht das bereits 6700 U/min – mit entsprechender Akustik.

Neun PS bei 5750 U/min aus 150 ccm – dieser spritzige Zweitakter würde auch in einem Motorrad eine ausgezeichnete Figur machen. Unterhalb etwa 2500 U/min, auf leichter Steigung gar bei etwa 3000 U/min (34 bzw. 40 km/h im III. Gang, also direkten Gang) stellt er sich beim Gasgeben schwerhörig. Zurückschalten! Steht die Zweitaktspülung aber erst einmal bei mittleren Drehzahlen auf festen Beinen, erlebt man ein Motortemperament, das verblüffend ist und bis zu 7000 U/min hinauf-

reicht. Keine Sorge: Auch oben (Kolbenbolzen) nadelgelagertes Pleuel, Zylinder und Kopf sind ein Alu-Gußstück, die Laufbahn ist hartverchromt. Im Standlauf wie beim Ausrollen keckert auch dieser Zweitakter, doch er stößt nicht im Antrieb, sondern rollt auch mit Standgas ruckfrei dahin (rund 30 km/h langsam). Nun rasch Gas aufdrehen, bringt nicht viel. Hierbei fällt mitunter die Spülung um, und aus Zwei- wird X-takt. Sobald der Motor aber flott drehen darf, reißt er Drehzahl und Leistung hoch, als hätte er doppelt so viele PS im Zylinder. Verdichtung 1:10 wie bei Rennmotoren. Wenn schon. Keine Spur von Klingeln oder auch nur Laufhärte im Standlauf. Mischungsschmierung 1:40, keine lästige Rauchfahne, kein Gestank. Elektrostarter, es gab nicht die geringsten Startschwierigkeiten. Der Heinkel 150 gibt auch keine Vibrationen zu spüren, darauf darf Heinkel ganz besonders stolz sein, denn das ist ein höchst seltener Entwicklungserfolg. Obwohl die Leistungscharakteristik des Motors nach einem Vierganggetriebe ruft, drei Gänge. Bei 6500 U/min kommt es im I.–II.–III. Gang zu 29–60–87 km/h. Man hat also nicht ins Schnelle unteretzt, sondern die Gesamtunteretzungen der Hochleistungscharakteristik des Motors angepaßt, mit anderen Worten: Der Motor hat es bei diesen Unteretzungen leicht, flott bis hoch zu drehen, und er tut das auch mit zwei Personen am Berg. Nicht zu schwer beladen, hält er eine 12%ige Steigung im III. Gang zäh durch und kapituliert auch nicht so bald vor 15%. Da der Heinkel 150 aber so tadellos liegt, wird er sportlich gesonnenen Fahrern ein Vierganggetriebe in den Kopf setzen.

Die Drehgriffschaltung ist vorbildlich leichtgängig, und die Gänge rasten geräuschlos ein, ob man den Drehgriff nun schnell oder langsam betätigt. Eine markantere Rastung für den II. Gang oder für den Leerlauf ist kein Muß, da man die entsprechenden Stellungen mit etwas Übung kaum verfehlen kann.

Die Sitzhöhe ist mit rund 78 cm niedrig gehalten, der Lenker liegt hoch, der Abstand Lenkergriffe größte Sitzbankbreite beträgt nur 63 cm. Heinkel hat hier Voraussetzungen der Sitzposition geschaffen, wie sie besser nicht fixiert werden können. Man hat diesen Roller fest in der Hand, sitzt gelöst und weit vorn, so daß selbst durch das als Zubehör erhältliche Reserverad oder durch Gepäck (das wie jenes kommt auf einen aufschraubbaren Träger aus Rohr) keine teuflische „Hecklastigkeit“ aufkommen kann. JFD