

Arnulf Teuchert und seine 80er Hercules

Arnulfs Moped

Ein begeisterungsfähiges Team vollbringt Taten. Mit geringen Mitteln, dafür mit Know-How und Enthusiasmus brachte die Hercules-Sportabteilung in der Enduro-Europameisterschaft den dritten Platz heim nach Nürnberg. Ein Tag mit Werksfahrer Arnulf Teuchert und seiner 80er im Gelände.



Was ist das? Es ist blau, hat gelbe Flecken und kommt kreischend im Tiefflug um die Ecke? Arnulf Teuchert mit der neuen 80er Hercules.

Dritter in der Endabrechnung der Europameisterschaft. Der 32jährige Werksfahrer ist mit sich und der Maschine zufrieden. „Mehr konnten wir eigentlich auch nicht erwarten“, meint dann auch Teamchef und Altmeister Günter Dotterweich.

Das 80er „Mopedle“ ist eine Neukonstruktion. Noch im Februar war der Weg vom Reißbrett auf die Werkbank nicht abgeschlossen. So neu und unerprobt die Technik in den Wettbewerb geschickt wurde, so alt und bewährt sind die Fahrer, die Hercules 1981 für die 80er Klasse verpflichtet hat. „Zählst Du das Alter von Teuchert und Schmider zusammen, daraus würden die Italiener vier Leute machen“, spottet einer der Rennmechaniker. Erfahrung und technisches Einfühlungsvermögen brachten dem „jungen“ Team aus der Nürnberger Nopitsch-Straße den unerwarteten Erfolg.

„Probier halt mal“, fordert mich Teuchert auf, als ich vor den kleinen Hercules stehe. Vielleicht würde ich doch meine Mopedmeinung revidieren. Was in dem kleinen Motorrad steckt, hatte Arnulf geade eindrucksvoll demonstriert. Wie der Blitz war der Simmeldorfer über seine Trainingsstrecke getobt. Die Schaltpunkte waren kaum mehr zu hören, mit Schwung und Dampf rein in den Anlieger, der Lenker berührt fast den Boden. Vor dem Wasserloch steht das Vorderrad steil in der Luft; Teuchert zieht alle Register.

„Du mußt das Ding bloß gehörig drehen lassen“, meint der Profi. Also rauf



Hercules-Team: Mit Know-How und Begeisterung zum Erfolg

aufs Gerät und angekickt. Mopedlike schnurrt der kleine Zweitakter im Stand vor sich hin. Aber aggressiv reagiert das Rennaggregat sofort auf jedes Kommando der rechten Hand. Ersten Gang eingelegt und ab geht's - mit der Leistung geht's erst einmal in den Keller. Noch ein Versuch, aber mit Gas und viel Kupplung. Ohne allzu harten Biß kommt der Motor in die echte Leistung, hat dann aber auch schon schnell ausgedreht. Das fahrbare Band ist relativ schmal, das Getriebe hat aber immer eine passende Gangstufe parat. Dieses Wettbewerbsgetriebe ist eine Wucht. Kurze Schaltwege, genaue Rastung, mit und ohne Kupplung sitzt jeder Gang.

Es ist ein Vergnügen, auf einer schnellen 80er zu fahren. Auch dann, wenn der Profi sofort sieht, daß man normalerweise mehr Hubraum bewegt. „Du bremsst viel zu viel“, meint Arnulf, „du darfst dem kleinen Motorrad den Schwung nicht **Sachs-Motor: Nicht ausgereizt**



Fotos: Albert

nehmen“. Es geht, kostet mich allerdings einige Überwindung, es richtig in die Ecken hineinlaufen zu lassen.

Je länger ich auf der 80er Hercules unterwegs bin, desto frecher traue ich mich um den Kurs zu stechen. Das Fahrwerk ist mehr als nur gutmütig, Marzocchi-Telegabel und Hydrocross-Federbeine bringen einen unheimlichen Komfort in die Maschine. Löcher und Wellen nimmt die Kleine gelassen hin, nur selten versucht das Motorrad den Reiter abzukaputtieren. Die Sitzposition ist auf den Fahrer abgestimmt; für mich passen Lenker und Rasten nicht so ganz. Aber der Apparat ist auch nicht für mich gebaut. Die „Biomechanik“, wie sich Teuchert ausdrückt, paßt eben nur für einen Fahrer und für den dann optimal.

Ich fühle mich an meine 50er Zeit erinnert, immer volle Pulle, das Ding nur nicht von der Leistung abfallen lassen. Drehen und schalten, dann schieben 18 kräftige Pferde im D-Zug-Tempo an. Und bremsen tut die Kleine, als würde jemand einen Anker werfen. Speziell vorne geht die Grimeca-Bremse erbarmungslos zur Sache. Mir ist's schon fast zu viel.

Ich bin fasziniert. Draußen auf der Strecke, meint Teuchert, macht die Hercules erst richtig Laune. „Dort, wo sich die großen plagen und schinden, da fährst du noch ganz locker vorbei. Und sind keine schnellen Passagen dabei, nimmt dir niemand auch nur einen Meter“. Glaubhaft, das Motorrad

fährt sich sagenhaft handlich, aber auch auf schnellen Stücken kann ich keine Schwächen feststellen. Die Geometrie paßt, dazu kommt das lächerliche Gewicht von gerade 82 Kilogramm. Und an die Leistungsentfaltung kann man sich gewöhnen.

Günter Dotterweich, das letzte Mal 1969 selbst aktiv im Einsatz, hat sich seit zwei Jahren intensiv der Hercules-



Hydrocross: Sehr komfortabel

Sportabteilung angenommen. Die neue 80er Wettbewerbsmaschine entstand unter seiner Regie, Dotterweich am Reißbrett, zwei Mechaniker an der Werkbank und am Schweißgerät. Die Motoren bezieht man einbaufertig aus Schweinfurt. Hermann Appelbaum bläst dort den notwendigen Dampf ins Sachs-Aggregat.

Die 80er Wettbewerbsmotoren haben nur noch wenig mit der Serie zu tun. Das beginnt beim Zylinder und endet mit dem Getriebe. Zirkula 18 PS leistet der kleine schlitzzgesteuerte Zweitakter bei fast 10000 Umdrehungen pro Minute.

„Wir hätten gerne im mittleren Drehzahlbereich etwas mehr Leistung“, wünschen sich die Fahrer. Obenraus wäre der Sachs-Motor der Konkurrenz sogar überlegen. Appelbaum und Co müssen demnächst wieder auf PS-Suche gehen. Der Sechskanal-Zylinder ist sicher noch nicht ausgereizt. Man hatte aber vor der Saison einfach nicht genug Zeit, um im letzten Detail alle Mög-

lichkeiten auszuschöpfen. Die Kurbelwelle entstammt im übrigen der Serie. Der Primärtrieb der Wettbewerbsmaschine dagegen ist geradzahnt. Eine Besonderheit ist das Getriebe. Sechs klauengeschaltete Gänge, hergestellt beim österreichischen Spezialisten Schafleitner. Da das Original-Motorgehäuse verwendet werden mußte, wurde zwischen die beiden Hälften ein fünf Millimeter starker Aluring eingelegt; das Klauengetriebe baut doch etwas breiter als das serienmäßige Ziehkeilgetriebe.

Der Sachs-Motor wird von einem 32er Bing Schiebervergaser versorgt. „Die Vollgasanreicherung ist Spitze“, schwärmt Teuchert. Und mit nur wenigen Griffen läßt sich die Hauptdüse wechseln. Arnulf ist Spezialist in Sachen Abstimmung.

Handgefertigte Rahmen nach Maß

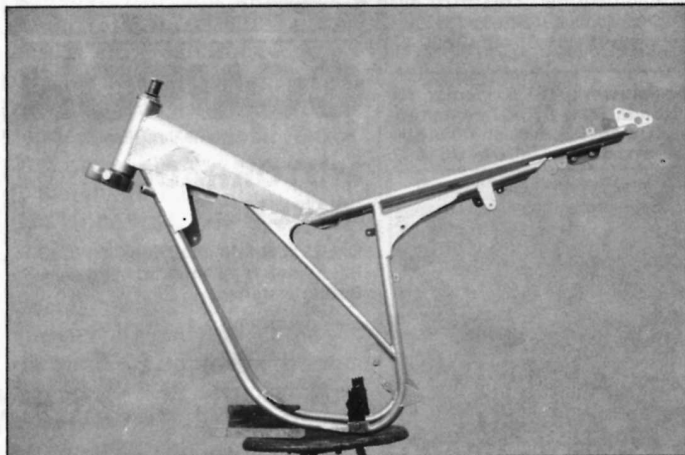
Die Rahmen der Wettbewerbs-Maschinen sind Einzelstücke. „Ein Motorradrahmen muß verwindungstief sein“, Konstrukteur Dotterweich vertritt diese Ideologie. Ein überdimensionales Rahmenrückgrat, gebogen aus ein Millimeter starkem Chrom-Molybdän-Stahl-

blech, sorgt für eine stabile Aufhängung des Lenkkopfs. „Der Rahmen ist konstruktiv so einfach ausgelegt, daß wir ohne Schwierigkeiten eine Kleinserie fertigen könnten“. Günter Dotterweich hat die Hoffnung noch nicht aufgegeben. „Zu verdienen ist wahrscheinlich nichts, vielleicht hönnte man mit einer Replika aber die Sportabteilung finanzieren“. Für den Sport wäre es eine Bereicherung.

Eine lange Schwinge ist meist schon Garant für gutes Fahrverhalten. In Dotterweichs Rahmen führt eine Leichtmetall-Profilschwinge das 18zöllige Hinterrad. „Am Motorrad habe ich fast nichts auszusetzen“, gesteht Arnulf Teuchert. Auch im Team fühlt sich der Simmeldorfer wieder richtig wohl. „Vom Erwin kann ich auch heute noch eine Menge lernen. Wenn der seine Trickkiste auspackt, dann tränen dir die Augen“.

Nicht nur Teuchert hat großen Respekt vor seinem badischen Teamkollegen. Beim deutschen EM-Lauf hatte der Schwarzwälder Holzhändler eine der ersten Starnummern. Auf der Strecke war Zeit. Teuchert war erst drei Minuten hinter seinem Kollegen auf die Strecke ge-

Der Rahmen ist eine Sonderanfertigung für den Werkseinsatz



Technische Daten Hercules 80

Motor Bauart	Luftgekühlter Sachs-Einzylinder-Zweitaktmotor, schlitzzesteuert, sechs Überströmkanäle
Bohrung/ Hub	48 mm/44 mm
Hubraum	79,5 cm ³
Leistung	13,3 kW (18 PS) bei 9700/ min
Vergaser	Bing-Schiebervergaser mit Vollastanreicherung, ø 32 mm
Zündanlage	Kontaktlose Motoplat-Anlage mit Außenläufer
Kraftübertragung	
Primärtrieb	Gerade verzahnte Räder
Kupplung	Mehrscheibenkupplung im Ölbad
Getriebe	Klauengeschaltetes Sechsgang-Getriebe
Sekundärtrieb	Offenlaufende Rollenkette 4,2 (Z 63/ 15)
Fahrwerk	
Rahmen	Doppelschleifenrahmen mit Blechrückgrat aus Chrom-Molybdän-Stahl
Radaufhängung vorn	Marzocchi-Telegabel, Standrohr ø 35 mm, Lenkkopf Kegelrollen
Radaufhängung hinten	Nadelgelagerte Leichtmetallschwinge, Sachs-Hydrocross-Federbeine
Federweg vorn/ hinten	250 mm/ 260 mm
Radstand	1430 mm
Nachlaufwinkel	61 Grad
nachlauf Räder	122 mm
Bremse vorn/ hinten	Drahtspeichenräder mit Akront-Leichtmetalleifeln und konusförmigen Grimeca-Bremsnaben
Reifen vorn/ hinten	Trommelbremse seilzug-/ gestängebetätigt, ø 125 mm
Gewicht fahrfertig	3,00-21/ 100/ 90-18 Metzeler Moto Cross Enduro 82 kg

gangen. Auf einmal stieß der Franke auf eine sonderbare Karawane. An der Spitze Erwin Schmider, hinter ihm sechs Italiener wie eine Ente mit ihren Jungen. Teuchert schloß sich an, der Troß kam an einen Bach und stoppte. 30 Meter bachaufwärts entdeckte der Altmeister ein „Brückle“. Schmider schob seine Hercules über den Steg. Fasungslos sah Arnulf, wie der Anhang komplett hinter dem Meister das andere Ufer erreichte. Schmider wollte lediglich kein Wasser in die Bremsen kommen lassen.



erreichte. Schmider wollte lediglich kein Wasser in die Bremsen kommen lassen.

Erstaunlich ist die Leistung des Teams. Dotterweich und seine Mechaniker betreuen nicht nur die Geländetruppe. Zu den beiden 80er Piloten kommt noch Eberhard Weber auf der 250er. Auch Fritz Schneiders Moto Cross-Einsatz läuft unter der Regie der Sportabteilung. „Ohne den Ethusiasmus der ganzen Mannschaft würden wir drei die Sache nicht schaffen. Die freiwilligen Hilfstuppen sind für uns lebensnotwendig geworden.“

Und alle leben von der Hoffnung, daß zumindest der Werkssport nicht dem Rotstift zum Opfer fällt. Und das Endziel: Vielleicht gibt es doch irgendwann wieder käufliche Sportmaschinen aus der ältesten Motorradfabrik der Welt. Der Markt wäre sicherlich für eine limitierte Serie bereit.

Hans-Georg v.d. Marwitz