

Die Entstehungs- und Erfolgsgeschichte des letzten Geländesport Werksmotorrades der Nürnberger Hercules Werke



Der HERCULES

Die Sportgeschichte der 1930er Jahre mit 1950 gab es dann in

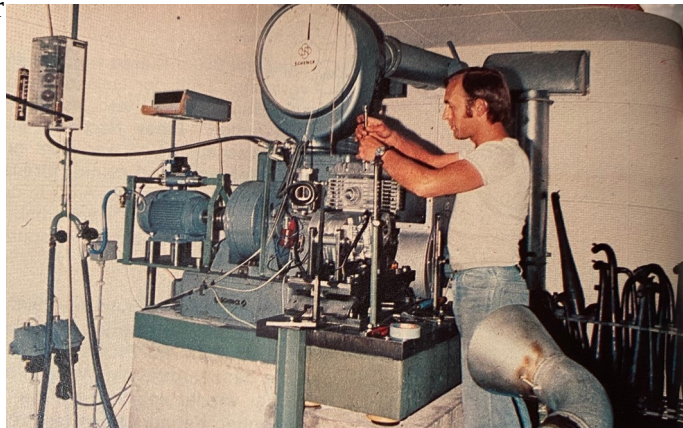
Veranstaltungen und ab 1955 auch wieder eine Deutsche Geländemeisterschaft.

HERCULES war in dieser Meisterschaftsserie von Anfang an mit vielen werksunterstützten Fahrern sehr erfolgreich dabei, wie beispielsweise mit Willi Brösamle, Günter Dotterweich, Lorenz Specht, Lenz Müller, Rolf Witthöft, Heinz Brinkmann oder auch Reinhardt Christel, um nur einige zu nennen. Der junge Bottroper Heinz Brinkmann konnte mit einer 50er HERCULES GS im Jahr 1965 die berühmte Mehrtagesfahrt „Valli Bergamasche“ in Italien als Gesamtsieger beenden. Er blieb als einziger Teilnehmer strafpunktfrei, was bis heute, gerade für den Fahrer einer fünfzig Kubikzentimeter Maschine, eine herausragende Leistung darstellt.

Die Deutsche Geländemeisterschaft setzte sich damals aus verschiedenen Klassen von 50ccm – 500ccm Hubraum zusammen. Im Laufe der technischen Weiterentwicklung der Serienfahrzeuge wurden diese Klasseneinteilungen im Laufe der Jahre allerdings auch immer wieder einmal den jeweiligen Bedürfnissen der Motorradindustrie angepasst. Dass es ohne Sportbeteiligung nicht geht, war den Verkaufsstrategen der Nürnberger Hercules Werke eigentlich immer klar. Gerade mit Sporterfolgen konnten in der Werbung die Vorzüge der jeweiligen Motorrad- und Kleinkraftfahrzeugkonstruktionen besser herausgestellt und vermarktet werden.

Von 1975 bis 1978 wurde deshalb in der Hercules-Sachs Sportabteilung in der Nürnberger

Nopitschstraße richtig Vollgas gegeben. Der neu entwickelte Sachs 7-Gang Sportmotor aus Schweinfurt sollte möglichst International viele Sporterfolge einfahren. Der Motor wurde schließlich nicht nur für die eigenen Hercules Motorradmodelle verwendet, sondern man strebte damit eine breitgestreute Nutzung als Konfektionsmotor verschiedenster Fahrwerkshersteller an. Mit insgesamt 10 Werksfahrern aus Deutschland und Italien wurden Titel in der Deutschen Geländemeisterschaft, der italienischen



Meisterschaft und natürlich auch in der Europameisterschaft angestrebt. Klotzen statt kleckern lautete das Firmenmotto und so wurde die Creme de la Creme des damaligen Geländesportes in

Italien und Deutschland eingekauft und auf Motorräder aus der Nopitschstraße gesetzt. Gino Perego 50 ccm, Renato Foresti 100 ccm, Walter Bettoni 175 ccm, Franco Gualdi 175 ccm, Augusto Taiocci 350 ccm, Guglielmo Andreini 250 ccm, fuhren für den Importeur Masserini in Italien die Hercules Werksmotorräder anfänglich unter der legendären Markenbezeichnung DKW. In Deutschland fuhren Arnulf Teuchert 100 ccm, Lorenz Kirchenbauer 175ccm, Hans Wagner 250ccm und Heino Büse 350ccm die identischen Werksmaschinen mit dem Hercules-Logo auf dem Tank.

Ab 1978 wurde schließlich länderübergreifend unter dem Logo von Sachs firmiert. Doch das Ende kam schneller als eigentlich geplant. Ende 1978 wurde das Werksengagement im Sport wegen Sparmaßnahmen stark eingeschränkt. Das Geländesportprogramm musste eingestellt werden und im

Moto-Cross Sport oblag es vor allem dem Schwarzwälder Fritz Schneider, fortan die Sachs Fahne hochzuhalten.