

Der Umbruch zum Jahresende 1980 und Arnulf's Misere

Im Jahresverlauf 1980 gab es dann im Endurosport in Europa einen relativ kräftigen Einschnitt. Angesichts neuer europäischer Regelungen zu den Leichtkrafträdern mit nunmehr 80 Kubik mussten auch die OMK und die FIM als Motorsportbehörden reagieren. Die Hubraumklassen 50 und 100 Kubikzentimeter wurden deshalb ab dem 1.1.1981 aus den Geländesport Wettbewerbsprogrammen gestrichen und durch eine neue kleinste Hubraumklasse mit nunmehr 80 ccm ersetzt.

Was in der Serienproduktion für Leichtkrafträder bei den verschiedenen Motorradherstellern nach kurzer Anlaufzeit gut funktionierte, war für die Konstruktion und den Bau eines Wettbewerbsmotorrades allerdings eine Herausforderung. Denn wie sich rasch zeigen sollte, war es nicht damit getan, einen leistungsstärkeren 80 Kubik Motor einfach in ein vorhandenes Fahrgestell einer Fünfiger zu implantieren, zumindest dann nicht, wenn man den Anspruch hatte, sieg- und wettbewerbsfähig zu sein.

Und so kamen im Spätherbst 1980 bei den Nürnberger Herculeswerke Dinge zusammen, welche die Entscheidungsfindung zum Bau eines Wettbewerbsmotorrades für die neugeschaffene 80er Klasse nachhaltig beeinflussten.

Es war da zum einen ein erfolgreicher junger und zugleich sehr umtriebiger Motorradgeländesportler aus dem Nürnberger Umland, der für die Saison 1981 noch keine neue Perspektive hatte. Arnulf Teuchert aus Simmelsdorf bei Lauf. 1978 war er für Hercules noch auf der 50 Kubikzentimeter Maschine als Deutscher Vizemeister hinter Zündapp Fahrer Jürgen Grisse erfolgreich unterwegs gewesen, musste aber wegen des damaligen sportlichen Rückzugs von Hercules seine Zusammenarbeit mit der Sportabteilung in der Nopitschstraße beenden. Ein Zweijahres-Engagement bei Zündapp folgte ab 1979, endete mit dem Jahresablauf 1980 für Arnulf Teuchert allerdings persönlich unbefriedigend und ernüchternd, wie er zu berichten weiß:

*„Nach dem Beschluss von Hercules-Sachs, die Geländesportabteilung Ende 1978 aufzulösen, hatte ich 1979 die Möglichkeit zu Zündapp zu wechseln. Zusammen mit meinem großen Idol Erwin Schmider bin ich auf der 50er der Münchner die Deutschen Meisterschaft, die Europameisterschaft und die Sechstagesfahrt gefahren. In der DM konnte ich den Titel erstmals gewinnen, in der EM sollte ich als Wasserträger dem Erwin Schmider dabei helfen, einen weiteren seiner zahlreichen EM-Titel zu gewinnen. Doch dies hat für den Erwin leider nicht geklappt, weil er in Spanien mit Motorschaden ausgefallen ist. Einen vom Zündapp-Sportleiter, nicht dem Reglement entsprechenden, angedachten Motortausch während des Wettbewerbs mit mir lehnte der Erwin damals ab. In meinem zweiten **Zündapp Jahr** fuhr ich dann zusammen mit Eddy Hau in der 100er Klasse. Obwohl es „offiziell“ keine Stallregie gab, war von Anfang an klar, dass Eddy als Nummer 1 in dieser Klasse gesetzt war. Zündapp hatte mit der 100er eine richtig tolle Maschine aber ich war in der erneuten Wasserträgerfunktion sportlich benachteiligt und das hat mich innerlich ziemlich aufgezehrt. Mit einem Klassensieg und zudem als Mitglied der siegreichen Silbervasenmannschaft bei den Sixdays 1980 in Brioude/Frankreich endete schließlich mein Zündapp Engagement. Wegen der vielen Meinungsverschiedenheiten mit Zündapp Sportchef Erich Messner, die es insgesamt gegeben hat, wollte ich auf jeden Fall einen Markenwechsel für 1981 anstreben“.*

Doch der angestrebte Markenwechsel entpuppte sich rasch als schwieriges Unterfangen. Schließlich gab es zu diesem Zeitpunkt bei keinem Hersteller eine fertige 80er als Wettbewerbsfahrzeug. Bei Zündapp gab es wohl gerüchteweise Vorbereitungen von Konstrukteur Ladi Gorgos bezüglich eines 80er Projektes, für welches Jürgen Grisse als Fahrer vorgesehen war und von KTM war im Vorfeld zu hören, dass man auf eine Entwicklung aus der Brinkmann'schen Ideenschmiede in Bottrop, mit Bernhard Brinkmann als Fahrer, setzen würde. So musste Teuchert, der natürlich in der neuen 80er Klasse unbedingt dabei sein wollte, tatsächlich regelrecht Klinken putzen. Bei Puch und Kreidler Van Veen zeigte man kein Interesse und so erinnerte er sich schließlich an seine alten Hercules-Kontakte. „In der vagen Hoffnung, als Minimallösung wenigstens ein bewährtes 50er Fahrgestell mit einem neuen 80er Motor auf die Beine zu stellen, habe ich im Oktober 1980 das Gespräch mit dem Sachs-Motorenschef Dipl. Ing. Pöppinghaus in Schweinfurt gesucht. Nahezu vier bis fünf

Stunden habe ich auf ihn eingeredet, um ihn davon zu überzeugen, dass es für Hercules-Sachs enorm wichtig wäre, in der neuen 80er Klasse dabei zu sein um den ersten Titel diese Klasse vor Zündapp zu holen. Nach meinen Differenzen mit Zündapp`s Messner hatte ich ja schließlich mit den Münchnern noch eine persönliche Rechnung offen“.

Zum anderen gab es da in den Hercules Werkshallen der Nürnberger Nopitschstraße noch ein verbliebenes Rumpfteam der ehemaligen Geländesportabteilung um den erfahrenen Konstrukteur Günther Dotterweich, welches sich vor allem noch um die Sachs Moto Cross Werkseinsätze von Fritz Schneider, Kaspar Kirchenbauer und Herbert Stauch in der 250 ccm Klasse kümmerte und welches durchaus an neuen sportlichen Herausforderungen interessiert war.

Und ganz offensichtlich trugen Arnulf Teuchert`s Bemühungen um ein neues Hercules-Sachs Engagement im Geländesport Früchte. Denn im Spätherbst 1980 fasste die Firmenleitung den Beschluss für ein Geländesport-Engagement in der neuen 80er Wettbewerbsklasse und somit für den Bau eines geeigneten Wettbewerbsmodells als Prototyp. Eine Serienproduktion eines GS-Modells mit 80 Kubik war hingegen nicht vorgesehen. Günther Dotterweich erhielt den Auftrag, ein entsprechendes Fahrgestell in Nürnberg zu konstruieren und zu bauen und der neue Motor sollte bei Sachs in Schweinfurt entstehen. Am 15. Januar 1981 erreichte Arnulf Teuchert schließlich das erste seiner angestrebten Ziele. Er erhielt von Hercules-Sachs einen Einjahresvertrag für eine nationale und internationale Teilnahme an Geländesportwettbewerben mit der neu entwickelten 80 ccm Werks-Sachs.