

Die Entstehung der neuen Achtziger

Für die Konstruktion und den Bau des neuen Motorrades blieb nicht viel Zeit, denn spätestens zum ersten Deutschen Meisterschaftslauf am 4. April 1981 in Bielefeld musste es einsatzbereit sein. Konstrukteur Günther Dotterweich griff auf all sein Erfahrungswissen als ehemaliger, selbst sehr erfolgreicher Motorrad-Geländesportler und Trophysieger und zudem natürlich als versierter Motorrad-Techniker zurück: „Ich habe ein Fahrwerk mit der im Geländesport sehr bewährten Lenkkopfgeometrie von 27 Grad



entworfen. Als Rahmenrohre haben wir sehr leichte und dünnwandige Chrom Molybdän Rohre, sogenannten Flugzeugwerkstoff, verwendet. Das Rahmenoberrohr habe ich durch eine sehr leichte gebogene und innen verstärkte Konstruktion aus 1 Millimeter Chrom Molybdän Stahlblech ersetzt. Dieser verwindungssteife Hohlkörper sollte eigentlich zusätzlich als Tank genutzt werden. Es gab jedoch Probleme mit der Entlüftung und so nutzten wir den Tank kurzerhand als Ölreservoir für die Kettenschmierung oder auch zur sonstigen Befüllung, um das in den Wettbewerben vorgeschriebenen Mindestgewichts von 92 Kilogramm zu erreichen. Mit der Gestaltung, Anströmung und Abdichtung des Luftfiltersystems haben wir uns sehr viel Mühe gegeben, um eine optimale Motorenabstimmung zu ermöglichen. Auf eine Aluschwinge habe ich bewusst verzichtet. Vielmehr haben wir aus 4 gekanteten und handgeschweißten 1 mm starken Chrom Molybdän Stahlblechelementen die mit einem ebenfalls aus dem gleichen Material gefertigten Abschlussteil ergänzt wurden, eine Hinterradschwinge angefertigt. Diese war letztlich einem reinen Aluminiumteil in Steifigkeit und Gewicht überlegen. Der Motor selbst wurde bei Sachs in Schweinfurt entwickelt. Von dem bereits bei Sachs gefertigten 80 Kubikzentimeter Serienmotor wurde nur die beiden Gehäsehälften und die Kurbelwelle verwendet. Das serienmäßige Ziehkeilgetriebe wurde durch ein völlig neu entwickeltes klauengeschaltetes 6 Gang-Getriebe ersetzt. Hier machte sich Sachs die vertragliche Zusammenarbeit mit dem österreichischen Getriebe- und Motorenspezialisten Michael Schafleitner zunutze, der sich ja bereits um das Motorenprogramm für die Moto Cross Werksfahrer kümmerte. Aus technischer Sicht ist dieses 6 Gang-Schafleitner Getriebe, und die Art wie er es im Gehäuse millimetergenau unterbrachte wurde, eine technische Meisterleistung. Hierfür waren Umschweißmaßnahmen im Motorgehäuse und der Einbau eines speziell angefertigten Gehäuse Verbreiterungszwischenstückes erforderlich“, erzählt Dotterweich. Schmunzeln muss er noch heute bei der Geschichte, die sich damals mit seinem Freund Ladi Gorgos, seines Zeichens Zündapp Konstrukteur in der Münchner Sportabteilung, zutrug. Gemeinsam mit Familien verbrachten sie wie üblich einen gemeinsamen Skiurlaub im Winter 1980/81, als sie beim abendlichen Apres Ski gesprächsweise feststellten, dass sie beide als Konkurrenten an gleichartigen 80er Projekten arbeiteten, was ihnen bis zu diesem Zeitpunkt absolut nicht bewusst war. Von da an wurden berufliche Themen bei den Urlaubsgesprächen komplett vermieden. Schließlich galt es ja, keine Firmengeheimnisse an die sportliche Konkurrenz zu verraten.

Konfektioniert wurde die neue Hercules Konstruktion durch eine leichte 35 mm Marzocci Vorderradgabel mit 260 mm Federweg und hinten durch Sachs Hydrocross Luft-/Ölfederelemente mit ebenfalls 260 mm Federweg. Der Kunststofftank von Acerbis wurde von der Perego Hercules GS 50 Kleinserie beige gesteuert. Die Kotflügel sowie Kunststoffseitenteile stammten von Falk. Was an dem Motorrad sonst noch auffällt sind die am Unterzug relativ hoch angesetzten Fußrasten, die zudem durch nur eine einzige Schraube komplett gewechselt werden können, was für die

Versiertheit des Konstrukteurs in Sachen Wettbewerbseinsatz spricht. Günther Dotterweich sagt dazu: „*Ich habe die Position der Rasten so gewählt, dass man bei einer Fahrt in tiefen Spurrillen oder beim Umlegen in Kurven möglichst nicht hängen bleibt*“.

In Nürnberg wurden mit Heinz Blendinger und Peter Muschweg nur 2 Mechaniker in der Sportabteilung für den Bau der insgesamt vier Fahrwerksprototypen eingesetzt. Und in Schweinfurt entstanden unter der Verantwortung der Herren Schafleitner, Appelbaum und Schiffer zeitgleich insgesamt acht Wettbewerbsmotoren.

Anfang März 1981 stand die brandneue 80er Hercules Werksmaschine auf der Motocross-Strecke des Motorsportclub Frankenjura nahe Lauf/Ottensoos zu einer ersten Probefahrt zur Verfügung. Arnulf Teuchert erinnert sich noch gut daran: „*Es war phantastisch. Die Maschine funktionierte auf Antrieb richtig toll. Es musste absolut nichts mehr verändert werden. Von Johann Weidl vom Sachs Sportdienst wurden mir noch die Hydro Cross Dämpfer auf meine Wünsche eingestellt und in Zusammenarbeit mit Bing gab es einen speziellen Vergaser mit Vollgasanreicherung (Powerjet), bei dem ich innerhalb einer Minute die Vergasereinstellung ohne Öffnung des Vergaserdeckels ändern konnte. Knappe 4 Wochen vor dem ersten Meisterschaftslauf waren wir somit gut gerüstet*“.

Mit Abschluss dieser erfolgreichen Jungfernfahrt der neuen Maschine war für Teuchert somit ein weiteres Ziel erreicht. Er hatte nun eine offensichtlich sehr gute Waffe im Kampf um den ersten zu vergebenden Meistertitel in der 80er Klasse zur Verfügung.

Da der Hercules Projektverantwortliche Günther Dotterweich nicht nur ein herausragender Techniker, sondern auch ein mit allen Wassern gewaschener Teamchef war, verpflichtete er als weiteren Fahrer für die neue Werksachtziger aus Nürnberg keinen geringeren als Deutschland's Geländesport Alleskönner Erwin Schmider. Um zudem bei den diversen Meisterschafts-Wettbewerben auch eine Sachs-Werksmannschaft starten lassen zu können, wurde für den Ex-Zündapp Mann Eberhard Weber eine 250er Werksmaschine bereitgestellt und an der Sechstagesfahrt 1981 auf Elba durfte zusätzlich Peter Paul Wünscher mit einer zweiten Werks 80er teilnehmen. Damit waren die Hercules-Sachs Geländesport-Werksmannschaften für die diversen Wettbewerbe der Saison 1981 gut aufgestellt.