

# WECHSEL- SPIELE

Geglückte Hercules-Rückkehr in den erfolgreichen Sport: Ein Geländesport-Rückblick in das Jahr 1977.

Heino Büse mit Tempo durch die Sonderprüfung

Beim Kräftemessen der Motorradhersteller im deutschen Geländesport ging es neben der sportlichen Ehre ganz klar auch um Marktanteile und Kaufanreize. Natürlich, Zündapp war als Platzhirsch in den kleineren Klassen gesetzt. Ab 250 Kubikzentimeter Hubraum konkurrierten vor

allem KTM und Maico miteinander.

Und Hercules? Die einstmals in großer Geländesport-Tradition stehende Nürnberger Marke hatte seit 1967 keinen Meistertitel mehr gewonnen, den Werkssport lange Jahre ausgesetzt und die in Serie hergestellten Geländesportmodelle mit dem neu entwickelten Siebengang-Sachs-Sportmotor rissen weder Fachjournalisten noch ambitionierte Sportfahrer von den Sitzen. Sie waren alles andere als ein Verkaufsschlager.

Doch nach den Vorstellungen der Sachs-Konzernleitung in Schweinfurt sollte sich das 1977 gehörig ändern. Hans Wagner, der vierfache Deutsche Geländemeister aus Coburg, heute 68 Jahre alt und zweirädrig nur noch mit dem Mountainbike unterwegs, erinnert sich noch gut an die damalige Situation. Hatte er doch ebenso wie Heino Büse

mit der 500er im Jahr 1976 für KTM souverän den 250er Meistertitel eingefahren. Das war sein zweiter nationaler Titel nach 1971, den er einst mit einer 100er Werks-Puch geholt hatte.

„Heino hat mir am Saisonende 1976 erzählt, dass Hercules 1977 wieder groß einsteigen will. Und er fragte mich gleichzeitig, ob ich ebenfalls mitmachen möchte. Das brachte mich in einen Gewissenskonflikt, da ich mit KTM-Teamchef Toni Stöcklmeier sehr eng befreundet war. Bei KTM störte mich jedoch schon längere Zeit, dass ich mit Motorrädern auf Serienniveau in der Meisterschaft zurecht kommen musste und immer nur wenige Betreuer verfügbar waren. Der Verlockung, für ein richtig organisiertes Werksteam fahren zu können, konnte ich letztlich nicht widerstehen, zumal ich bereits zu Beginn meiner sport-

Alltagsgeschäft für Geländefahrer: Stempeln an einer Zeitkontrolle



lichen Laufbahn von 1966 bis 1970 von Hercules und Sachs als Privatfahrer sehr gut unterstützt wurde.“

Als Hans Wagner bei Hercules schließlich zusagte, hatte er bereits die für ihn vorgesehene KTM 250, Modelljahr 1977, in seiner heimischen Werkstatt stehen. Gute Freunde sprangen ein und brachten das Motorrad zu KTM nach Amberg zurück. Natürlich, die Freundschaft zu Toni Stöckmeier hatte durch seine Hercules-Entscheidung erheblichen Schaden genommen.

Hercules-Sportleiter Hermann Popp und Technikchef Günther Dotterweich gelang es, für die Saison 1977 eine schlagkräftige Truppe auf die Beine zu stellen. Es war gewiss kein kleines Budget, das von Sachs hierfür bereitgestellt wurde. Von KTM holte man immerhin zwei amtierende Deutsche Meister nach Nürnberg: Büse für die 350er und Wagner für die 250er. Aus dem Motocross kam der schnelle Lorenz Kirchenbauer für die 175er. Nachwuchsmann Arnulf Teuchert war für die 100er gesetzt.

Günther Dotterweich, ehemals selbst erfolgreicher Trophy-Fahrer, konstruierte in der Sportabteilung in der Nürnber-



ger Nopitschstraße die Fahrwerke und für die Motorentwicklung hatte man sich Heinrich Wieditz von Zündapp eingekauft. Der Knall kam dann 1977 bereits beim ersten DM-Lauf in Bielstein: Hercules dominiert und erringt mit Kirchenbauer, Wagner und Büse gleich drei Klassensiege. Den schwersten Job hatte dabei sicher Hans Wagner zu erledigen, da er allein gegen drei konkurrierende Werksmannschaften – KTM, Suzuki und Maico – anzukämpfen hatte.

Hans Wagner zur Motorradentwicklung: „Die Rahmengometrie der Hercules war auf Wendigkeit ausgelegt, Gabel und Stoßdämpfer verwendeten wir aus der Serie. Rasch zeigte sich, dass die Hinterradschwinge zu kurz war und erst deren Verlängerung brachte schließlich ein richtig gutes Fahrverhalten. Jeder von uns hatte ein speziell angepasstes Fahrwerk. Lorenz Kirchenbauer fuhr eine Cross-Version, die viel höher war. Und für Heino Büse wurden die Federwege auf seinen Wunsch hin sogar von 240 auf 220 Millimeter gekürzt.“

Die speziellen Zylinder mit den auffällig abgeschnittenen Kühlrippen und den Außenöffnungen der seitlichen Überströmkanäle samt Ansaugtrakt kamen aus der Motorenentwicklung von Heinrich Wieditz. Er legte sehr viel Wert auf exakte Strömungsverhältnisse bei der Ansaugluft, was zunächst dazu führte, dass die Abdichtung des Luftfilters zu kräftig ausfiel. Erst viele seitliche Bohrungen in den Startnummerdeckeln schafften genügend Zuluft.“

Wagner weiter: „Eine echte 350er hatten wir nicht. Es gab am Anfang einen 250er Zylinder mit um einen Millimeter vergrößertem Kolbendurchmesser, also eine 255er. Später verwendeten wir auch noch eine andere Kurbelwelle mit fünf Millimeter mehr Hub, so dass 267 Kubik-

**Im Sammlerbesitz:  
Hercules 350  
Sixdays-Modell von  
1977**

**Sixdays 1977 CSSR: Hans Wagner im Tiefflug im Geschwindigkeitstest**





Christel ins Ziel, doch ein KTM-Protest stellte seinen erneuten Titelgewinn zunächst in Frage.

Seitens KTM war vorgebracht worden, dass Wagner in der Sonderprüfung abgekürzt hätte. Erst ein Lokaltermin von Fahrleitung samt Fahrer brachte Klarheit über ein „abgerissenes Sperrband und sehr viele unterschiedliche Spuren“. Der Protest wurde abgewiesen und der zweite Hercules-Titel des Jahres 1977 war in trockenen Tüchern. Für Hans Wagner war das der zweite Meistertitel in Folge und sein dritter insgesamt.

Die Rückkehr in den werksseitigen Motorradsport ist der Nürnberger Hercules-Truppe damit 1977 vollauf geglückt, auch wenn sie stellenweise etwas verlustreich war. Beim EM-Lauf in Italien wurde das Team-Wohnmobil aufgebrochen und sämtliche Ersatzmotoren samt einer Kiste mit teuren Titan-

Fotos: Schilling, Wagner, Weiss, Lobst

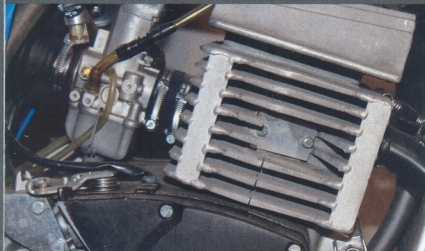
schrauben entwendet. Und bei den Sixdays in der CSSR stellte Hans Wagner am fünften Tag nach einem wilden Überschlag in der Sonderprüfung die 350er Hercules im

Fahrerlager ab. Tschechische Souvenirjäger schraubten kurzerhand die Magura-Lenkerarmaturen vom Motorrad und entwendeten zudem seine völlig verreckte und blutige Fahrerkleidung.

*Fortsetzung folgt*



Spezialtechnik: Gerade stehende Dämpfer hinter modifiziertem Ansaugtrakt



Heute eine technische Seltenheit: Wieditz-Zylinder mit seitlichen Öffnungen

Hans Wagner mit Fullspeed zur Meisterschaft für Hercules 1977



## Rost im Tank?

- **Selbermachen**  
ab 29,90 Euro
- **Machen lassen**  
ab 80,00 Euro

**Tel. 089/6062533**  
**[www.tankrostschutz.de](http://www.tankrostschutz.de)**