

AUF- STIEG UND AB- STURZ

Erst Hercules,
dann Sachs:
1978 erneut eine
hohe Zielsetzung –
und dann
ein jähes Ende.

Nach den Anfangerfolgen im Jahr 1977 (ENDURO 8/16) ging die Mannschaft aus Nürnberg natürlich mit einer hohen Zielsetzung in die 78er Saison. Obwohl Motorenguru Heinrich Wieditz dem Team zwischenzeitlich den Rücken gekehrt hatte, rüstete man technisch weiter auf.

Mit Hilfe des österreichischen Spezialisten Michael Schaffleit-

ner entstanden neue Klauengeschaltete Sechsganggetriebe für die Werksmaschinen und auch neue Spezialzylinder mit Membran-Einlasssteuerung. Gerade die Zylinder sollten optisch mehr Seriennähe ausstrahlen, als dies noch bei der 1977 verwendeten „Schlüssellochtechnik“ der Fall war. Titanachsen, Lenkkopfhöhre aus Titan und endlich ein richtiger 300er Motor sowie

schräger angestellte Stoßdämpfer sollten die technischen Erfolgsgaranten werden.

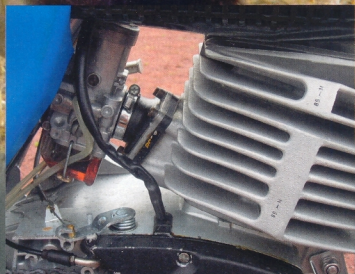
Geldmangel herrschte bei den damaligen Geländesport-Teams eher nicht, zumal für manch einen der Spitzenfahrer schon mal locker 70.000 D-Mark pro Jahr an Gage bezahlt werden mussten. Beim ersten DM-Lauf in Eschwege fanden die beiden Topfahrer Wagner

und Büse dann auch rasch wieder in die gewohnte Erfolgspur zurück und gewannen die Hubraumklassen 250 und 350 für Sachs. Die blauen Renner aus Nürnberg hießen jetzt nicht mehr Hercules, sondern trugen nur noch den Konzernnamen SACHS am Tank. Auch die beiden Nachwuchsfahrer im Team, Arnulf Teuchert und Reinhold Eisenhauer, waren in ihren Klassen als jeweils Zweite gut unterwegs.

Technikfanatiker Hans Wagner, der zwischenzeitlich in der Nürnberger Sportabteilung eine Anstellung hatte, bemängelte allerdings eine zu abrupte Leistungsentfaltung der neuen Motorengeneration. Bei einer extra anberaumten Testfahrt sollte dieses Problem ausgemerzt werden. Doch damit nahm das Sachs-Unglück seinen Lauf. Hans Wagner stürzte beim Testen sehr schwer und zog sich eine massive Knieverletzung zu: Ausfall für mindestens sechs Wochen.

Teamchef Popp sagte daraufhin etwas voreilig alle Wagner-Termine ab und wollte dessen Motorräder nach Nürnberg zurückholen. Jetzt waren plötzlich Rechtsanwälte beider Parteien gefordert, um die vertraglich vereinbarte sportliche Situation juristisch zu klären. Hans Wagner bekam Recht und durfte schließlich die blaue 250er be-

**Ebenso wie hier
Hans Wagners
rasante Fahrt in
einer Sonderprüfung
hat der
Ausstieg von Sachs
1978 viel Staub
aufgewirbelt**



Bei den seltenen Werksmotoren mit Membran-Einlass wirkte nur die Kühlrippenoptik des Zylinders seriennah

23. Enduro-Meeting des MSC Bauschheim e.V. im ADAC

8./9. Oktober 2016

Hallo Sportsfreund(in),

am 8. und 9. Oktober 2016 habt ihr nun zum 23. Mal die Möglichkeit, euch mit den Enduros auf der **ADAC-Off-Road-Anlage Rüsselsheim** zu treffen und euch auszutoben.

Die Anreise kann bereits am Freitag, den 7. Oktober erfolgen. Zelplatz und sanitäre Einrichtungen stehen zur Verfügung und sind in der Nenngebühr enthalten. Auf Wunsch können unter der angegebenen Telefonnummer auch Zimmer reserviert werden.

Für das leibliche Wohl ist an beiden Tagen gesorgt, ebenso für die technische Betreuung.

Bei der Anmeldung wird auf die Zulassung oder Zulassungsfähigkeit eures Motorrades geachtet. **Bitte Fahrzeugbrief oder Fahrzeugschein nicht vergessen** (ggf. als Kopie). Ansonsten ist eine Teilnahme nicht möglich.

Also, nicht lange überlegen, denn die Teilnehmerzahl ist begrenzt!

Die Teilnehmergebühr beträgt 30 Euro.

Weitere Informationen und Anmeldung direkt unter:

MSC Bauschheim
e.V. im ADAC

Brunnenstraße 8
65426 Rüsselsheim
Telefon: 0 61 42-9 10 654
Fax: 0 61 42-9 74 242
info@stolzservice.de

ADAC

Hessen-
Thüringen

www.msc-bauschheim.de

halten und nach seiner Genesung wieder bei den DM-Läufen einsetzen.

Auch mit einem anderen Fahrer im Team zeichneten sich zwischenzeitlich erhebliche Auffassungsunterschiede ab, zumal sich der anfängliche sportliche Schwung in der laufenden DM nicht fortsetzen ließ. Bereits im April, nach nur drei Wettbewerben, zog Sportleiter Popp schließlich die Reißleine und meldete seine deutsche Sachsmannschaft von der Teilnahme an der Europameisterschaft ab. Der vielfach geäußerten Vermutung, die Konzernleitung habe wegen Budget-Überschreitungen das Aus quasi angeordnet, wird von dem damaligen Technikchef Günther Dotterweich deutlich widersprochen: „Unser Sportbudget war von ganz oben genehmigt und wir bewegten uns im Rahmen. Es waren einfach zu viele teaminterne Querelen entstanden, die Sportleiter Popp zu diesem harten Einschnitt veranlassten.“

Es war sicher keine einfache Entscheidung, da nun wieder Rechtsanwälte und Abfindungs-Diskussionen den Geländesport bei Sachs überlagerten. Dieser herbe Rückzug betraf am Ende auch das italienische Sachsteam von Importeur Masserini, wobei die Italiener ihre Motorräder wenigstens weiterhin in der Europameisterschaft einsetzen durften. Dennoch wurde auch

Wasserdurchfahrten – früher stets ein Zuschauermagnet, heute aus Umweltgründen kaum noch zu sehen



hier die Unterstützung aus der Zentrale in Schweinfurt drastisch zurückgefahren, so dass italienische Sponsoren die EM-Einsätze finanziell mit absichern mussten.

In der Nürnberger Sportabteilung raufte man sich letztlich dann aber doch noch so weit zusammen, dass alle vier eingesetzten Fahrer jeweils den Titel des Deutschen Vizemeisters einfahren konnten und Teuchert,

Wagner sowie Büse bei den Sixdays in Schweden einen wertvollen goldenen Fabrik-Mannschaftspreis erzielten. Und die am Schluss faktisch private italienische Importeur-Mannschaft gewann mit Gino Perego und Franco Gualdi für Sachs sogar zwei Europameistertitel bei den 50ern und 175ern.

Doch diese italienischen Top-Erfolge änderten letztlich auch nichts mehr an dem bei Sachs wieder einmal beschlossenen Ausstieg aus dem Geländesport. Dass diese Entscheidung vor allem vielen persönlicher Differenzen und Vertragsstreitigkeiten im Sportteam geschuldet war, darf mehr als nur vermutet werden. Traurig vor allem für viele der engagierten „Herculaner“, zumal man sich sowohl in der Nürnberger Sportabteilung wie auch in der Motorenentwicklung Schweinfurt zu diesem Zeitpunkt technisch mit der Konkurrenz absolut auf Augenhöhe befand. Der Sport-erfolg war im Grunde richtig angelegt und ausgesät, aber für die komplette Ernte fehlten letztlich das eigene Vertrauen und der lange Atem.

Bernd Loistl

Die Werks-350er von Heino Büse von 1978, top restauriert, wie sie von einem Sammler jetzt wieder im Klassiksport eingesetzt wird

