

ARNULFS MOPED



„Was ist das? Es ist blau, hat gelbe Flecken und kommt kreischend im Tiefflug um die Ecke – Arnulf Teuchert mit der 80er Hercules.“

Das Hercules-Erfolgsduo 1981, formatfüllend abgelichtet für Werbezwecke



So begann damals die Reportage mit derselben Headline über den Motorradtest auf Arnulf Teucherts Hausstrecke. Aber es ist schon eine ganze Weile her, dass wir einen exklusiven Test der 80er Hercules-Meisterschaftsmaschine veröffentlichten (ENDURO 8/81). Und heute, über 35 Jahre später, ist es fast noch immer so wie damals in der Einleitung des Artikels beschrieben.

Das kleine mit etlichen technischen Feinnes ausstattete äußerst zuverlässige Motorrad hat inzwischen mehr als 130 Geländesport-Veranstaltungen auf dem Buckel und sein Fahrer, mittlerweile 68 Jahre alt geworden, hat sich im Lauf der Zeit



Selbstentworfener Tankaufkleber mit Autogramm und Hinweis auf drei errungene Meisterschaften

ein paar Kilogramm mehr an Kampfgewicht zugelegt. Aber dennoch: Beide pfeifen genau wie damals mit kreischender Drehzahl weiterhin mehr als rasant um die Ecken der Sonderprüfungen, heute bei Enduro-Klassik-Veranstaltungen.

Arnulf Moped

Ein begeisterungsreiches Team vollbringt Taten. Mit geringen Mitteln, dafür mit Know-How und Enthusiasmus brachte die Harzracing-Sportabteilung in der Enduro-Zweigabteilung den dritten Platz beim nach Nürnberg. Ein Tag mit Werksfahrer Arnulf Teuchert und seiner über in Gelände.



Rasantes Schräglagenfoto als Einleitung zum ENDURO-Fahrbericht 1981



Teucherts größter Sporterfolg als Team-Mitglied beim Gewinn der Silbervase 1980 in Brioude/Frankreich (2. von links)

Also Grund genug, der urfränkischen 80er sowie ihrem Eigner und Fahrer, dem fünfmaligen Deutschen Geländemeister, wieder einmal einen Hausbesuch abzustatten. Um diese lang andauernde Verbindung von Moped und Fahrer – fast schon einem ähnlichen Zustand gleichkommend – richtig zu verstehen, muss man vor allem die Entstehungsgeschichte dieses Erfolgsduos kennen.

Die Geländesportsaison 1980 neigte sich dem Ende entgegen. Der Zündapp-Werksfahrer Arnulf Teuchert war mit seiner persönlichen Situation das, was man landläufig unzufrieden nennt. Aus Privatfahrersicht sicherlich eher ein Luxusproblem. Immer wieder hatte er sich im Saisonverlauf der Teamstrategie von Rennleiter Erich Messner unterzuordnen und durfte bei einigen Rennen nicht sein ganzes Können zeigen, also „volle Kanne“ fahren, so wie er sich das vorgestellt hatte. Dazu wurde die 50er bei Zündapp zuletzt nicht mehr weiterentwickelt und auch nicht mehr international eingesetzt.

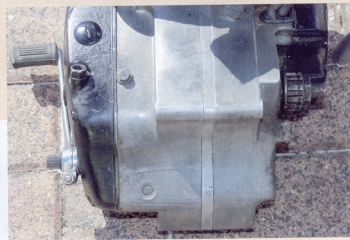
Für 1981 standen die Zeichen auf 80 Kubikzentimeter als neue kleinste Hubraumklasse und bei Zündapp war hierfür Jürgen Grisse als Nummer-eins-Fahrer

gesetzt. Also Grund genug für den ehrgeizigen Arnulf Teuchert, sich nach einer Alternative umzusehen.

Dass KTM mit den Technikgurus der Familie Brinkmann in Botrop bereits etwas in der Pipeline hatte, war ihm ebenfalls nicht entgangen. So führten ihn seine Wege direkt in die Nürnberger Nopitschstraße zur Hercules-Werksleitung sowie auch zur Sachs-Konzernleitung nach Schweinfurt. Schließlich konnte man sich bestens. Teuchert war 1977/78 schon für den fränkischen Zweiradhersteller als Vertragsfahrer aktiv gewesen.

Im Spätherbst 1980 gab es dann tatsächlich eine positive Konzern-Entscheidung: Grünes Licht für die Entwicklung und den Bau einer Hercules-Wettbewerbs-80er, berichtet Günter

Einsatz im lizenzfreien Enduro-Klassiksport des Jahres 2016



Motorgehäuse mit dem Zwischenstück für das Schaffleitner-Sechsganggetriebe



Gelb-blaue Teuchert-Flug-einlage beim Meisterschafts-Einsatz 1981

beim Skifahren in den Alpen waren, haben wir bei abendlichen Gesprächen erstaunt festgestellt, dass wir als Konkurrenten an identischen Projekten für Wettbewerbs-80er arbeiteten. Von dem Augenblick an haben wir natürlich kein Wort mehr über unsere beruflichen Tätigkeiten gesprochen!“



Leichte Stahl-schwinge mit Sachs Hydrocross-Federbeinen

Zündapp verfolgte bei seiner Entwicklung einen eigenen Weg. Bei den Spezialisten von Frigerio in Italien hatten die Münchner ein fertiges Fahrwerk erworben. Darin wurde ein klauengeschalteter 125er Zündapp-Motorblock eingebaut und mit einem 80er Zylinder versehen. Hercules hingegen favorisierte eine komplette Eigenentwicklung, die vor allem leicht, leistungsstark und zuverlässig sein sollte.

Der Umbau des 80er Hercules-Serienmotors für Sportzwecke gestaltete sich allerdings sehr schwierig, weil das darin verwendete Fünfgang-Getriebe der Wettbewerbsbelastung nicht gewachsen war. Der österreichische Spezialist Michael Schafleitner wurde zu Rate gezogen. Er setzte deshalb zwischen die beiden Motorgehäusehälften ein gefrästes Zehn-Millimeter-Distanzstück, ließ Gehäuseteile aufschneiden und umschweißen und verpasste dem so verbreiterten Motor schließlich ein klauengeschaltetes Sechsgang-Getriebe.

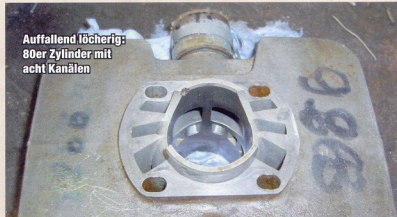
„Das war ein Meisterstück“, schwärmt Günter Dotterweich noch heute und fügt an, dass jedes dieser Getriebe in Planung und Herstellung etwa 5000 D-Mark gekostet haben dürfte. Und auch Arnulf Teuchert spart nicht mit Lob für das exakte und butterweich zu schaltende Getriebe. Der nikasilbeschichtete Leichtmetall-Zylinder der Maschine wurde ebenfalls unter Mitwirkung von Michael Schafleitner sowie des Rennsportspezialisten Harald Bartol bei Sachs entwickelt und gebaut. Nicht weniger als acht Kanäle waren nötig, um dem guten Stück mittels 32er Bing-Vergaser, ausgestattet mit Powerboost-Zusatzdüse zur Vollgas-Anreicherung, knapp 20 PS bei 11800/min zu entlocken.

Die Konstruktion des Rahmens oblag letztlich Sportchef Günter Dotterweich selbst. Bis 1969 noch aktiver Geländefahrer, mehrmaliger Sixdays-Teilnehmer und Trophy-Sieger, wusste er natürlich, auf was

es ankommt. Leichtigkeit und Verwindungssteifigkeit waren sein Ziel. Um einen möglichst tiefen Schwerpunkt zu erhalten, verwendete er für das Rückgrat des Rahmens nicht wie üblich ein Rohr, sondern ein geschlossenes Blechformteil. Darin beabsichtigte er einen Teil des Benzintanks unterzubringen. Probleme mit der Entlüftung verhinderten schließlich diese angedachte Lösung. Doch nachdem der 2,5 Liter fassende Behälter schon einmal vorhanden war, wurde er kurzerhand als praktisches Ölreservoir zur Kettenschmierung im Wettbewerb verwendet – die Ketten mit O-Ring-Abdichtung waren damals ja noch nicht erfunden.

Letztlich wurde das Hercules-Projekt in knapp drei Monaten zur Wettbewerbsreife gebracht. Die nur 78 Kilogramm Kampfgewicht des Mopeds waren wahrlich nicht von schlechten Eltern und konnten sogar fortfolgend noch minimal verbessert werden. So wurde die anfangs verwendete Alu-Hinterradschwinge, entliehen von der alten 250er MC-Maschine, durch ein superleichtes und sehr verwindungssteifes Stahlteil ersetzt.

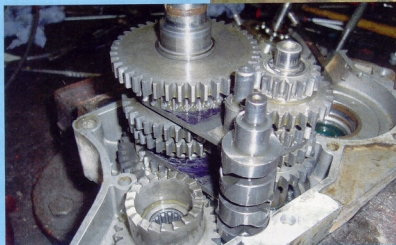
Für das bessere Anspruchsverhalten und eine gleichmäßigere Leistungskurve des Motors wurde zudem am Prüfstand die exakte Vergaserluftzufuhr mit einem Vorverdichtungsrohr und einer Drosselhülse am Luftfilter ausgetüfelt. Auf dieser technischen Basis startete Hercules mit seinem zwei Fahrer kleinen Mini-Team und lediglich zwei Betreuern plus Sportleiter in die Saison 1981.



Auffallend löcherig: 80er Zylinder mit acht Kanälen

Am Ende reichte es für Arnulf Teuchert zum Gewinn der Deutschen Meisterschaft, auch wenn die knappe Entscheidung gegen Zündapp-Fahrer Jürgen Grisse erst beim spannenden Endlauf im badischen Mauer fiel. Bei der Sechstagesfahrt auf Elba wurde

Den dynamischen Geländefahrstil hat Teuchert auch mit 68 Jahren noch immer im Blut



Ein technisches Meisterstück: Schaffleitner-Sechsganggetriebe

träger wurde er dann nochmals 1983, jetzt allerdings auf sich allein gestellt, als reiner Privatfahrer und nur noch von einigen treuen persönlichen Sponsoren finanziell unterstützt.

Kein Wunder also, diese noch heute andauernde sehr enge Beziehung von Arnulf Teuchert zu seinem historischen Erfolgsmoped. Drei Titel ohne Unterbrechung schweißen einfach zusammen! Ein von ihm selbst entworfener goldfarbener Aufkleber auf dem Tank der Sachs weist heute gut sichtbar auf diese längst vergangene Erfolgsserie hin.

Nach dem Ende seiner aktiven Laufbahn stand die Erfolgs-80er über viele Jahre, meist unbeachtet, in einer Garagenecke, ehe sie 2005 wieder belebt wurde und seither regelmäßig im lizenzfreien Enduro-Klassik-Breitensport eingesetzt wird. Ganz wie früher, sehr zuverlässig und schnell, meist mit dem Originalmotor von der Sechstagesfahrt 1983 in England.

Neben Zylinder- und Kolbenkontrollen, nach 112 Meisterschafts-Einsätzen und weit über 60 Klassik-Enduro-Veranstaltungen wurden bislang lediglich routinemäßig die Kurbelwellenlager erneuert. Diese Hercules ist eben eine richtige Enduro, wenn man diesen Begriff mit Ausdauer und Zuverlässigkeit wörtlich übersetzt. Und wenn es nach Arnulf Teucherts Vorstellungen geht, ist das Ende dieser Erfolgsgeschichte noch lange nicht erreicht.

Bernd Loistl



Fotos: Arnulf Teuchert (6), Loistl (4), Fischer (2), Archiv ENDURO (1)

Die Leichtbau-80er ist auch optisch ein gelungener Blickfang

Teuchert mit dem Hercules-Moped im deutschen Trophy-Team nominiert und errang einen ausgezeichneten zweiten Platz. In der Europameisterschaft reichte es immerhin auch noch für die Plätze drei und vier für Teuchert und Schmider.

Trotz dieses Titelgewinns und der guten Erfolge zog sich Sachs 1982 „wieder einmal“ aus dem Geländesport zurück. Als kleines Trostpflaster durfte Arnulf

Teuchert seine zwei Wettbewerbsmotorräder behalten und konnte so wenigstens mit minimalster technischer Unterstützung der Schweinfurter Versuchsabteilung sowie der Rennbetreuung durch Ehefrau Anita und Freund Fred Marschall als „Dreamteam“ – wie er es heute noch nennt – seinen DM-Titel im Jahr 1982 erneut verteidigen und auch in der EM wieder Platz drei einfahren. Deutscher Titel-