

Beruf: Moped fahren!

Traumberuf oder Schinderei? Ein ehemaliger Hercules-Testfahrer erinnert sich an seine Jahre in der Versuchsabteilung – an endlose Stunden im Sattel der fränkischen 50er, an Martertests auf steilen Gebirgspfaden und so manche Trickserei



Wie die Schweine sind wir damals gefahren! Irgendwie mussten wir die achteinhalb Stunden samt knackiger Kilometervorgaben über die Runden bringen. Mit den Mofas war's ja okay, aber die Kleinkrafträder gingen damals schon um die hundert und die W 2000 sogar locker über 140 km/h. Und das sind wir gefahren. Immer und egal wo! Je schneller wir fahren, umso früher waren wir fertig!"

Mathias Thomaschek muss selbst lachen, wenn er gute 40 Jahre zurückdenkt. Es war die große Zeit der deutschen Kleinkaliber-Motorradwerke: Zündapp, Kreidler, Hercules und Maico, die mit ihren Mofas, Mokicks und

Der Traum vom Biergarten platzt, die Felgen aber nicht: Grimeca-Gussrad-Test auf rauen fränkischen Wanderwegen

pfleilschnellen Kleinkrafträdern im wieder auflebenden Zweiradmarkt mitmischten. Thomaschek war gerade 15 Jahre alt, als er am 11. August 1971 mit seinem Fahrrad vorm Nürnberger Hercules-Werkstor stand und nach einem Ausbildungsplatz als Zweiradmechaniker fragte. „mit einem Zeugnis in der Tasche, das so schlecht war, dass man es nicht mal der Oma zeigen konnte. Fünfer in Mathe und in Physik.“ Dummerweise gab es bei Hercules gar keine Ausbildung in dieser Richtung: „Junge, wir bauen hier die Maschinen und reparieren sie nicht!“, lachte der Ausbildungsleiter. Aber Industriemechaniker könne er werden. Große Hände habe er ja, und wenn er sich gut anstelle, käme er später vielleicht in den Versuch. Immerhin.

Hercules war gerade auf der Überholspur, hatte einen Bundeswehr-Auftrag an Land gezogen, das Wankel-Experiment W 2000 erfolgreich an den Start gebracht und in Nürnberg rund 1600 Arbeiter unter Vertrag. Die Zweirad-Union mit Hercules, DKW und Victoria in Nürnberg, Fichtel & Sachs in Schweinfurt – in Franken pochte das Herz der deutschen Motorradindustrie, und da wollte der zweiradbegeisterte Bube aus Erlangen dabei sein. Okay, Industriemechaniker war nicht so toll, sondern bedeutete den ganzen Tag feilen, fräsen und drehen. Aber egal: Er war drin.

Endlich Versuchsfahrer: Nach zweieinhalb Jahren war es so weit, ein Platz in der Entwicklungsabteilung frei. „Was gerade Neues reinkam oder was sich die Konstruktionsabteilung ausgedacht hatte, mussten wir ausprobieren. Testen ob es hielt und funktionierte“, erinnert sich der 56-Jährige. „Meist bedeutete das Kilometer abreißen auf Mofas und Mokicks.“ Doch das war erst mal egal. Mathias war nun echter Herculeser, das miese Zeugnis mit den beiden Fünfern längst vergessen; Oma hatte sogar einen Zuschuss für eine K 50 SE rausgerückt. 1736 Mark kostete die für Werksangehörige, mit 180 Mark Einstiegs-Lehrgeld konnte man keine großen Sprünge machen.

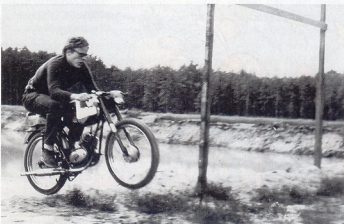
Nun aber durfte Mathias auch mit Testmaschinen nach Hause fahren. Da er inzwischen in Werksnähe wohnte, wurde er ausgewählt, das neue Elektromofa „Accu bike“



Schwerer Kradmantel und Tageszeitung vor der Brust: Die älteren Kollegen konnten die besten Tricks, um über den Winter zu kommen

zu fahren, denn im Winter schaffte es nur sieben Kilometer. Unser junger Held öttelte also manches Mal morgens mit dem letzten halben Volt in die Fabrik. Doch prinzipiell waren die Privilegien enorm: Während die Direktoren ihre Limousinen draußen parken mussten, durften die jungen Testfahrer bis zur Versuchsabteilung durchbrettern. Das sparte nicht nur Zeit an der Stechuhr, sondern war einfach mega-cool. Außerdem war gerade Sommer, und der junge Mann hatte nichts anderes zu tun, als gegen Bezahlung von morgens bis abends die Sträßchen der Fränkischen Schweiz abzuklappern: „Jeden Morgen, oder manchmal auch gleich Montag früh für die ganze Woche, holtten wir uns beim Versuchsleiter den Fahrauftrag.“ Mitunter hatte Mathias zwar das Gefühl, es war gar nicht so wichtig, was er da bewegte; Hauptsache, er war vom Hof und der Geschäftsleitung konnten laufende Versuchsfahrten berichtet werden.

Die Vorgabe lag fest: 110 Kilometer mussten mit einem Mofa täglich abgespult werden, 180 mit einem Moped oder Mokick, 250 mit einem Kleinkraftrad und 350 Kilometer mit einem Motorrad. Bei 125 Kubikzentime-



Ein verwachsenes Bild aus wilden Jugend-Jahren – der 16-jährige Mathias Thomaschek setzte auf italienische Moped-Technik: Die Peripoli Giulietta ermöglichte dem Lehrling große Sprünge

tern begann die fränkische Königsklasse, und bis auf ein paar Experimente mit 250er- und 350er-Wettbewerbs-Geländemaschinen und der 27 PS starken W 2000 mit Kreislobo motor war dann auch schon wieder Schluss.

Für den jungen Versuchsfahrer galt es daher, achteinhalb Stunden täglich auf Kleinstmotorisierung über die Runden zu bringen: „Da Fichtel & Sachs die Motoren fertig aus Schweinfurt anlieferte, ging es bei uns eher um die Erprobung von Fahrwerk und Anbauteilen. Da gab's von Denfeld mal einen neuen Sattel, aus Italien ein paar neue, im Einkauf vielleicht fünf Pfennig günstigere Pedale, deren Dauerbelastung wir dann überprüfen mussten. Oder die Kurvenstabilität und Abnutzung neuer Metzeler- oder Continental-Mopedreifen.“ Bei 40 km/h Spitze nicht unbedingt eine überwältigende Herausforderung, wie Mathias schnell merkte, aber immer noch viel besser als in einer stickigen Werkhalle zu schrauben. Er bretterte durch Franken und gehörte dazu. Und war verdammt nah dran an allem, was in der Entwicklung passierte.

Einmal standen 1800 Mofas bereit zur Auslieferung nach Dänemark, als auffiel, dass die dort erlaubte höhere Endgeschwindigkeit das Benzin im integrierten Tank des Pressstahlrahmens in heftige Resonanzschwingungen versetzte. Ein nervtötendes Brummen überlötete alle Fahrgeräusche. Was tun? Alle Rahmen auszuwechseln hätte ein wirtschaftliches Desaster bedeutet. Es begannen tagelange fieberhafte Versuchsreihen zur Brumm-Eliminierung. „Irgendwann hatten wir's: simple Fliegenschwämme von Autotankstellen! Mit einem Haken tief unten in den Tank gestopft, sorgten sie für einwandfreies Geräuschverhalten. Zumindest so lange, bis die Garantie abgelaufen war!“, schmunzelt Thomaschek. „Selbstverständlich musste die Aktion komplett undercover ablaufen, und danach war für lange Zeit im Raum Nürnberg kein einziger Fliegenschwamm mehr aufzutreiben!“

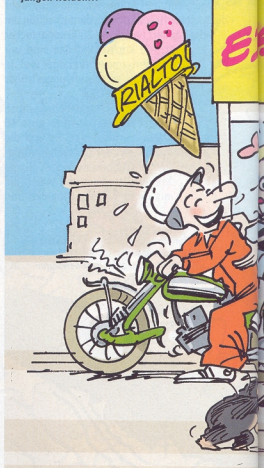
Oder die Nummer mit der technischen Abnahme für das Schweizer Kraftfahrtbundesamt: Die Nürnberger Mofas überschritten um satte zwei Kilo das dort zulässige Höchstgewicht. „Wochenlang rückte die Versuchsabteilung den Homologationsmaschinen mit den üblichen Waffen wie dünneren Reifengummis oder Lenkerwandstärken zu Leibe, doch es reichte hinten und vorne nicht. Also griffen wir zum letzten und fiesesten aller Tricks und schweißten den Tank bis auf eine kleine Restfüllmenge direkt unterhalb des Einfüllstutzens zu. Reibungslos passierte die kleine Light-MF 3 die Homologation. Ausgeliefert wurde wieder die Serie, denn nachgewogen wurde erfahrungsgemäß nie!“

Oder die Geschichte der viel zu schnell laufenden deutschen Mofas, die konstant 34 statt der erlaubten 25 km/h auf die Strecke brachten – und damit alle Jugendlichen zu heller Begeisterung. Ein Wettbewerbsvorteil, der stets mit einem kleinen Obulus an den zuständigen Prüfer erkaufte werden musste. Mit der unausgesprochenen Übereinkunft, dass dieser zum Test dann stets das erste Mofa vorne links in der Reihe auswählte. Klar erkaufte Heimvorteil vor all den chancenlosen Peugeot, Starflite oder Vespa Bravo, die nie einen Funken Sonne gegen die kleinen süddeutschen Temposünder sahen.

Die Zeiten waren prächtig, und die deutschen 50er setzten Maßstäbe, zudem begann der gewöhnungsbedürftige Wankelmotor der W 2000, echte Standfestigkeit zu zeigen. Die Versuchsabteilung der Herculener wurde in der Motorradbranche nun zunehmend zur Kenntnis genommen. Es ging was, das war zu spüren.

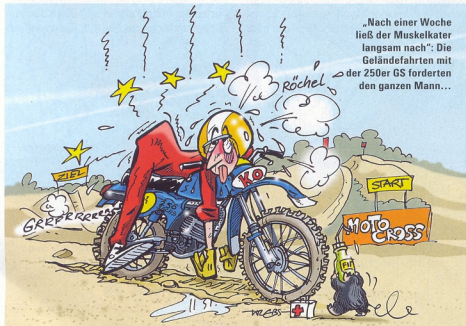
Aus Italien kamen immer modischere Ausstattungsteile und darunter irgendwann auch die erste Gussfelge von Grimeca. In Nürnberg hatten die Techniker Zweifel, ob das Design-Zeug wirklich hielt und die Jungs im Versuch eine weitere Aufgabe: Mit einer K 50 SE auf möglichst schlechten Strecken die Dinger auf Herz und Nieren prüfen. Und ständig im Auge behalten, ob sich gefähr-

Weil er nah am Werk wohnte, musste Thomaschek das Elektro-Mofa „Accu bike“ fahren. Nicht unbedingt zur Freude unseres jungen Helden...

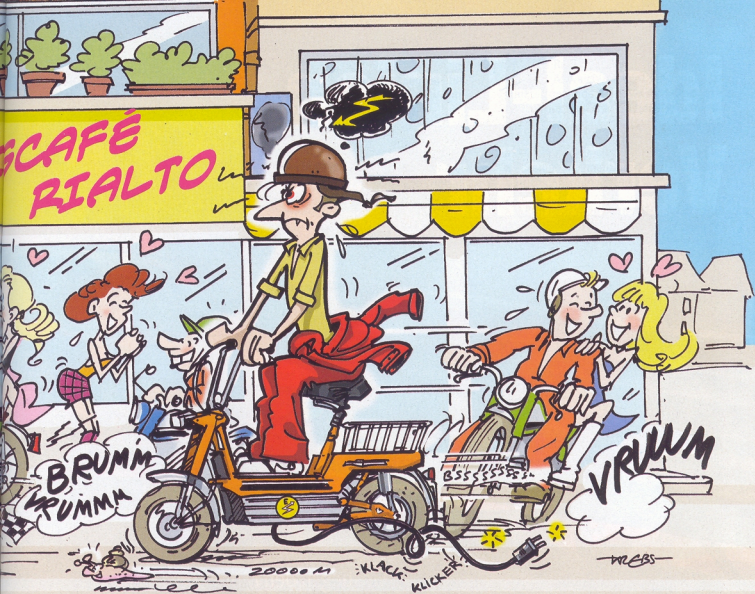


liche Risse oder Dellen zeigten. Wenn ja, sofort abstellen, nichts mehr riskieren und die Fuhrer vom Transporter abholen lassen, lautete die Order. „Klasse“, dachten sich die Jungs, „wir geben den Dingern so lange ordentlich die Kante, bis sie im Eimer sind, und warten dann im Biergarten gemütlich auf den Rücktransport.“ Ein wüster, steiniger Wanderweg zum Gipfel des fränkischen Hausbergs Walberla kam da gerade recht. „Ungezähnte Male prägeln wir das arme, schreiende Kleinkraftrad die derben Steinsteufen zur Walberla hinauf, doch die Räder waren nicht totzukriegen. Grimeca hatte ordentliche Arbeit geleistet und voll auf Sicherheit konstruiert – die wogen ungefähr doppelt so viel wie heute. Die Felsen der Fränkischen Schweiz prallten daran einfach ab.“ Während die K 50 SE allmählich Fußrasten und Fahrwerk pulverisierte und die Jungs ihre Knochen kaum mehr spürten, begannen sie zu kapieren, was Fahrversuch aus bedeutete: „Computergesteuerte Sensoren und Messwert-Analysen gab es damals noch nicht. Erprobt wurde einfach am Menschen.“

Was im Sommer noch halbwegs vernünftig war, zeigte im ersten Winter seine erbarmslose Kehrseite. Der lockere Baumwolloverall und die Turnschuhe – immerhin hat-



„Nach einer Woche ließ der Muskelkater langsam nach“: Die Geländefahrten mit der 250er GS forderten den ganzen Mann...



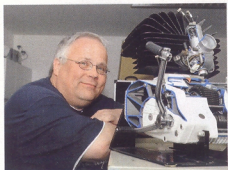
ten sie bereits Integralhelme – wichen einer gewachsenen Belstaff-Kombi („in der man immer schwarze Fingernägel hatte und stank wie eine Dieselpfapsäule“) und dicken Filzstiefeln. Für besondere Kälte gaben ihm die älteren Testfahrer, die teilweise noch in Kleppermänteln fuhren, den Tipp mit der Tageszeitung vor der Brust. Das war's. Fleece, Funktionsmembranen oder Heizgriffe lagen noch in weiter Ferne. Die Kilometervorgaben bei Schnee und Glatteis waren dieselben wie im Sommer: „Wir blieben mit den Mofas in den Tälern, um Steigungen und damit Tempoverlust zu vermeiden. Trotzdem

konnte es sich ziehen und so ein Wintertag verdammt lang und kalt werden, bis man endlich seine 110 Tageskilometer beisammen hatte.“

Während dieser langen Wintertage in der Fränkischen Schweiz begann Mathias Thomaschek zu grübeln, ob das damals mit den beiden Fünfen wirklich so gut war. Aus dem Traumberuf war inzwischen Alltag geworden, und mitunter hatte eintönige Langeweile Einzug gehalten. Nicht mal mehr die Geländetests rissen es noch raus, als er zusammen mit einem aktiven Geländesportler den Problemen einer brandneuen Siebengang-250er auf den Grund ging. „Die neuen Motoren vibrierten mörderisch und eliminierten sich bei Wettbewerben regelmäßig selbst. Und wir sollten herausfinden, warum. Nach Tagen im Dreck hatten wir's: Durch die Vibrationen schäumte bei einer bestimmten Drehzahl das Gemisch in der Schwimmerkammer derart auf, dass der Motor regelmäßig bis zum Klemmer abmagerte!“ Spannende Versuche, körperlich jedoch ein Höllenritt: „Die ersten Tage wollte ich abends sterben, doch nach einer Woche ließ der Muskelkater langsam nach. Und nach zwei Wochen war ich fit und konnte sogar halbwegs Geländefahren...“

Als der zweite Winter anstand, merkte Thomaschek, dass es genug war. Er schob bereits abends und am Wochenende Sonderschichten in der Berufsaufbauschule und musste eine Entscheidung treffen – Schule oder Versuch. Bei Hercules hingen die Wolken tief, die Geschäfte liefen nicht mehr so gut, Einstellungsstopp. „Wenn Sie jetzt kündigen, gibt es kein Zurück. Ihre Stelle wird gestrichen“: Die Ansage vom Versuchsleiter war unmissverständlich, aber Thomaschek wollte weg.

Er schien eine Ahnung gehabt zu haben. In der Nürnberger Südstadt ging es nun langsam, aber stetig bergab. „Als ich 1986, gute zehn Jahre später, erstmals wieder in die alte Abteilung kam, saßen die verbliebenen Kollegen dort wie angeschlagene Boxer ihre Zeit ab. Hier gehe nix mehr, sagten sie.“ Heute halten rund 20 Mitarbeiter in einem Nürnberger Vorort die Stellung und verkaufen Kleinfahrzeuge aus China, der Name Hercules gehört längst einem Fahrradhersteller aus Holland. Mathias Thomaschek hatte die besten Zeiten erlebt.



Als Verleger ist Mathias Thomaschek dem Zweirad treu geblieben. Ein Schnittmodell im Büro des 56-Jährigen erinnert an die Zeit als Herculesan

Text: Annette Johann
Illustrationen: Lothar Krebs
Fotos: Johann, Thomaschek
redaktion@oldtimer-markt.de