

Heißes Duett

Geländemaschinen 125 ccm von Hercules und KTM im Vergleich

Als unser Mitarbeiter Arnulf Teuchert eines Tages anrief und uns anbot, seine 125-ccm-Werks-Hercules zu fahren, keimte in uns der Gedanke auf, doch einmal die drei Widersacher der Geländemeisterschaft 76 gegeneinander zu stellen und einen Vergleich zwischen den „Großen“ dieser Saison – nämlich der Hercules-Sachs, der Zündapp und der Meisterschaftsmaschine von Harald Strößenreuther, die 125er KTM – zu fahren. Nachdem die Hercules werksseitig fest zugesagt war, „klopfen“ wir bei den anderen beiden Firmen an. Toni Stöcklmeier, deutscher Importeur der österreichischen KTM, sagte spontan zu, die Firma Zündapp hatte eine Maschine zugesagt, nahm dieses Versprechen aber einen Tag vor Beginn des Test mit der Begründung zurück, die Maschinen seien alle zerlegt und sie hätten keine fahrfertige bereit. So mußten wir uns mit der KTM und Hercules-Sachs begnügen, obwohl die

Zündapp eine echte Bereicherung gewesen wäre.

Die Strecke

Es war eiskalt und neblig, als wir uns am Rande des Truppenübungsplatzes Grafenwöhr auf der Auerbacher Moto-Cross-Strecke trafen.

Das Gelände bot eigentlich alle Schwierigkeiten, die man bei einer Geländezuverlässigkeitsfahrt vorgesetzt bekommen kann. Eine lange, abfallende, mit Hügeln gespickte Gerade, eine über Wurzeln führende Auffahrt und mehrere spitzwinklige Kurven. Außerdem konnten neben der Strecke einige tiefe Gräben und Schlammlöcher zum Probieren herangezogen werden.

Die Maschinen und ihre Akteure

Die Hercules wurde bei der Int. Sechstagesfahrt von Gerhard Bayer gefahren, allerdings mit einem 175-ccm-Motor. Nach den Sixdays wurde sie mit dem neuen 125-ccm-Motor ausgerüstet und Arnulf Teuchert, der in der Saison 77 für Hercules-Sachs starten wird, als Trainingsmaschine zur Verfügung gestellt. Der Motor, der komplett in der Hercules-Sportabteilung entwickelt wurde, fand

schon bei der Italienischen Meisterschaft und der Int. Sechstagesfahrt, unter dem Fahrer Betoni, Verwendung. Die entscheidendste Veränderung war der Umbau des Zylinders. Der bisher seriennahe Zylinder wurde durch einen Aluminiumzylinder ersetzt, dessen Lauffläche nikasilbeschichtet wurde.

Die KTM hatte schon ein glorioches Leben hinter sich. Harald Strößenreuther wurde mit ihr schon Deutscher Meister und fuhr nach einer Motorüberarbeitung noch den Klassensieg bei den Sixdays heraus. Danach ging das Motorrad nach Italien, um dort bei den letzten Läufen zur Italienischen Meisterschaft eingesetzt zu werden. Dort tat sie ihre Dienste, und nachdem sie zurückgekommen war, bekam der talentierte Franz die Maschine, um an einer Geländeveranstaltung teilzunehmen. Also ein bewegtes Leben.

Gefahren wurden die beiden Testobjekte wechselweise von Arnulf Teuchert, Horst Bauer und Georg Ostermeier, die dann die Aufgabe hatten, ihr Urteil abzugeben.

Das KTM-Fahrwerk

Übereinstimmende Meinung über das KTM-Fahrwerk: phantastisch! Dies wird im Großen und Ganzen der ausgezeichnet abgestimmten Federung zugeschrieben. Vorne versieht wohl die zur Zeit beste Telegabel für Geländemotorräder, von der Firma Marzocchi ihren Dienst, hinten wird die Schwinge durch zwei



Die Ceriani-Telegabel der Hercules-Sachs mit ihrem 190-mm-Federweg.



Die hinteren Stoßdämpfer der Hercules-Sachs. Koni-Gasdruckdämpfer mit 185 mm Federweg

Koni-Aludämpfer mit 200 mm Federweg abgestützt. Wirkt die Maschine anfangs etwas unhandlich und klobig, so wird man schon nach den ersten Metern mutig. Die KTM liegt ruhig und angenehm in der Hand und ist sehr wendig. Schon nach kurzer Zeit spürt man, daß mit diesem Motorrad fast alles angestellt werden kann. Fahrfehler, die einem immer wieder unterlaufen, nimmt die KTM gelassen hin und fast ohne Zutun des Fahrers findet sie wieder den richtigen Weg. Bei Sprüngen bekommt man erst einmal einen Schrecken, denn das Motorrad ist leicht kopflastig und neigt dazu, erst mit dem Vorderrad aufzusetzen. Diese Kapriolen stellen sich aber als völlig harmlos heraus, denn wieder tritt die langhubige Marzocchi-Telegabel mit ihren 240 mm Federweg in Aktion und fängt die Fuhre weich und unproblematisch ab. Deshalb erscheint diese Eigenheit schon wieder gewollt, denn es ist logisch, daß eine kopflastige Maschine auch nicht so schnell versucht, ihren Reiter nach hinten abzuwerfen. Die Sprünge werden flacher und unproblematischer und der Kraftschluß, Maschine-Boden, bleibt länger erhalten. Auf der langen, schnell gefahrenen Geraden holte sich die KTM einige Pluspunkte gegenüber der Hercules. Der ungeübte – oder besser gesagt der Durchschnittsgeländefahrer – kommt wesentlich schneller mit der KTM zurecht als dies bei der Hercules der Fall ist. Völlig ruhig bleibt das Fahrgestell,

auch wenn man auf schmierigem Untergrund bei Bergabfahrten das Gas wegnimmt. Selbst beim Zusammenbremsen gibt es keinerlei unkontrollierte Ausbruchversuche des Hinterrades. Die Spitzkehren sind ebenso einfach zu bewältigen. Schiebt die KTM übers Vorderrad weg, so tut sie dies gleichmäßig und ohne Heimtücke, für jeden einigermaßen geübten Fahrer voll beherrschbar.

Das Hercules-Fahrwerk

Die Maschine sieht, im ersten Moment wesentlich zierlicher und handlicher als ihr Kontrahent aus, und man muß sagen, dieser Eindruck täuscht nicht. Auf der Hercules fühlt man sich sofort wohl und das einzige, was nicht gefiel, war die etwas hohe Sitzposition, die gewöhnungsbedürftig war. Das Fahrwerk erforderte um einiges mehr an Fahrvermögen und -können. Hatte man den Mumm, in jeder Fahrsituation den Gasgriff offenzuhalten, dann konnte man nur staunen, wie brav und sauber die Hercules auch die schwierigsten Passagen nahm. Wehe dem aber, der es mit der Angst zu tun bekam und vielleicht bergab den Hahn zudrehte: Die Maschine fing vorne an zu tanzen, und man benötigt sehr viel Kraft, um das Schiffchen gut durch die stürmende See zu bringen. Hier sah man dann ganz deutlich den Unterschied zwischen einem Spitzfahrer und einem normalen Geländefahrer. Diese Unruhe kommt durch den etwas steil geratenen Lenkwinkel. Auch

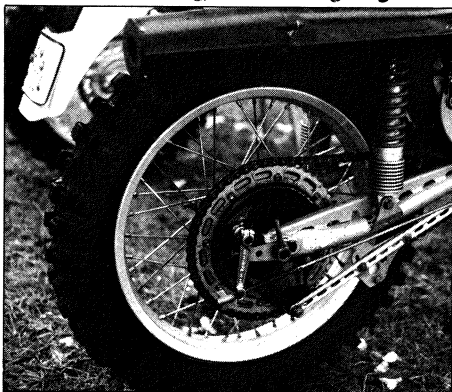
die Federungsabstimmung scheint nicht ganz so gut geraten wie bei der KTM. Vorne versieht eine Ceriani-Telegabel mit 190 mm Federweg ihren Dienst, während hinten zwei Koni-Gasdruckstoßdämpfer mit 185 mm Federweg die Aufgabe der Federung und der Dämpfung übernommen haben. Die Hercules läßt sich im Großen und Ganzen unproblematisch fahren, führt man sie aber an ihre Leistungsgrenze heran, so ist höchste Aufmerksamkeit geboten. Ein kurzer Fahrfehler kostet Sekunden und diese sind ja im Wettbewerb entscheidend. In diesem Fall muß man die Hercules wieder auf den richtigen Weg führen. Dies kostet Kraft und verlangt eben ein maximales Fahrkönnen. Die Firma wird wohl in kürzester Zeit ein völlig neues Fahrgestell vorstellen.

Der KTM-Motor

Dieser, von KTM selbstentwickelte Motor, hatte erst vor einem Jahr, bei der Int. Sechstagesfahrt auf der Isle of Man Premiere. Es ist erstaunlich, mit welchem Leistungspotential er ausgestattet ist. Eine spezifische Literleistung von 224 PS!! (der gefahrene Sachsmotor hatte 192 PS/L) läßt einen schon erahnen, was da auf einen zukommt. Es war schade, daß Harald Strößenreuther, der zur Zeit eine Verletzung auskuriert, seine Maschine nicht selbst fahren konnte. Ein ausreichend breites Drehzahlband ermöglicht es dem Fahrer diese PS-Leistung aus jeder Fahrsituation heraus einzusetzen. Man kann



Ab 1977 wird die Marzocchi-Telegabel (240 mm Federweg) serienmäßig eingebaut.



Die Koni-Aludämpfer haben 200 mm Federweg und sind ölgedämpft.



Geländemaschinen 125 ccm von Hercules und KTM im Vergleich

KTM bestätigen, daß sie lange genug an dem Motor gearbeitet haben, um ihm die nötige Leistung und die ebenso erforderliche Stabilität mitgeben zu können. Ein ausgereiftes Triebwerk, trotz seines jugendlichen Alters. Wir hatten leider Pech, denn während des Testverlaufes ging ein Kolbenring zu Bruch, und so war es leider nicht mehr möglich, extreme Rundenzeiten zu fahren. Der Motor ließ im unteren Bereich stark an Leistung nach und nur ab ca. 4000 U/min konnte man noch vernünftig fahren. Dennoch kamen gute Rundenzeiten zu Stande die zwischen 1:12 und 1:14 lagen. Das Getriebe zeigte sich von seiner besten Seite. Es ließ sich exakt und auch ohne Kupplung schalten. Lediglich die Schaltwege erschienen etwas lang.

Der Sachs-Motor

Dieser 125-ccm-Motor hat in Deutschland nur noch in der Nachsaison Verwendung bei Sportveranstaltungen gefunden. Völlig neu gestaltet, sowohl äußerlich als auch im Innern, ließ er erkennen, mit welcher Intensität im Hause Hercules an den Wettbewerbsmaschinen gearbeitet wird. Der neue Sportleiter Wieditz macht

sich Gedanken über die Angleichung der Hercules-Sachs-Maschinen an die Spitzenmodelle der Konkurrenz, und dies scheint echt gelungen. Noch nie besaß die Hercules einen solch hervorragenden Motor, wie dies momentan der Fall ist, und es scheint so, als habe man in diesem Winter den Anschluß an die Konkurrenz gefunden. Hervorragendste Eigenschaft des Sachsmotors war das breite, nutzbare Drehzahlband. Schon ab 3000 U/min nimmt er ruckfrei Gas an und zieht sauber los. Das bringt den Vorteil, daß man jederzeit das Vorderrad entlasten kann, die Maschine über Stock und Stein „heben“ und in brenzlichen Situationen auch das Schalten einmal vergessen kann, ohne befürchten zu müssen, nicht mehr vom Fleck zu kommen. Bei 7500 U/min stehen schon 17,8 PS zur Verfügung, die Endleistung von 24 PS wird bei 10200 U/min erreicht. Die Hercules wird mit einem Mischungsverhältnis von 1:50 gefahren, die KTM mit den bisher üblichen 1:25. Das Getriebe der Hercules machte viel Spaß und war exakt zu schalten. Mit kurzen Schaltwegen zeigte es sich, ebenso wie das der KTM, von seiner besten Seite. Einzig das Schalten der ersten drei Gänge ohne Kupplung ist nicht ganz so unproblematisch. Bei bestimmten Belastungen ist es nicht möglich, von einem in den anderen Gang zu wechseln. Dafür besteht die Möglichkeit, die Maschine bei eingelegtem Gang zu starten, was in der Praxis von großem Vorteil ist.

Resümee

Keine der beiden Maschinen steht im Schatten der anderen. Hercules-Sachs ist es gelungen, den jahrelangen Vorsprung der Konkurrenz aufzuholen, diesen vielleicht, von der Motorenkonzeption her, zu überflügeln. Die 125er-Hercules mit ihrem neukonstruierten Motor konnte durch extreme Leistung überzeugen, der elastische Motor mit seinem breiten, nutzbaren Drehzahlband wurde von jedem Fahrer anerkennend gelobt. Die KTM konnte auf dem Fahrwerksektor das Maximale aufweisen. Es wird wohl in der Geländesportsaison 77 heiß hergehen, denn KTM setzt seinen Star Strößenreuther in der 125er-Klasse ein, bei Hercules wird Arnulf Teuchert auf Sieg fahren, und bei Zündapp wird wohl ein neuer Mann nachrücken. Bei KTM hat man sich entschlossen, die gesamten Maschinen mit der Marzocchi-Telegabel auszurüsten. Man kann also eine echte Replica der Werksmotorräder erwarten. Das gleiche gilt für Hercules, die ihre 76er Werksmaschinen mit kleinen, äußerlichen Retuschen nun in Serie gehen lassen. Man sieht also, daß jede Verbesserung an Werksmaschinen im Endeffekt wieder dem Privatfahrer zugute kommt. Diesen kleinen Vorsprung muß man den Werken wohl geben. Von der Motorenseite her sieht es ganz anders aus. Dort werden Massenprodukte ihren Dienst versehen, denn ein echter Werksmotor ist halt wesentlich teurer und empfindlicher als ein Großserien-Triebwerk. hp



Der neue Sachs-Zylinder wirkt recht kompakt. Keine großen Kühlrippen mehr, was auch nicht nötig ist.



Der 125er KTM-Motor hatte erst vor einem Jahr Premiere. Auch er recht kompakt ohne allzu große Verrippung. Der Auspuff geht durch den Rahmen und wechselt auf die rechte Seite. Bei der Hercules bleibt er links. Fotos: Poensgen

	KTM 125 GS	Hercules 125 GS
Motor	Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor mit schlitzzesteuertem Einlaß, Alu-Zylinder mit Graugußlaufbahn, Gemischschmierung 1 : 25	Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor mit schlitzzesteuertem Einlaß, Alu-Zylinder mit nikasilbeschichteter Laufbahn, Gemischschmierung 1 : 50
Hubraum	122 ccm	122 ccm
Nennleistung	ca. 28 DIN-PS bei 9800 U/min	24 DIN-PS bei 10 200 U/min
spez. Leistung	224 PS/L	192 PS/L
Kraftübertragung	Mehrscheibenkupplung im Ölbad laufend, klauengeschaltetes Sechsgang-Getriebe	Mehrscheibenkupplung im Ölbad laufend, klauengeschaltetes Siebengang-Getriebe
Zündung	kontaktlose Motoplat-Zündung	kontaktlose Motoplat-Zündung
Vergaser	34 mm Ø Bing-Vergaser mit Kaltstarterbetätigung, Naßluftfilter	32 mm Ø Bing-Vergaser mit Kaltstarterbetätigung
Räder und Bereifung		
vorne	3.00-21	3.00-21
hinten	4.50-18 auf DID-Alufelgen in Drahtspeichenrädern	4.00-18 auf Akrontfelgen in Drahtspeichenrädern
Fahrwerk	Chrom-Molybdän-Doppelschleifenrahmen mit hydraulisch gedämpfter Marzocchi-Telegabel, 240 mm Federweg vorne und nadelgelagerter Hinterradschwinge mit ölgedämpften Koni-Aludämpfern, 200 mm Federweg hinten	Chrom-Molybdän-Doppelschleifenrahmen mit hydraulisch gedämpfter Ceriani-Telegabel, 190 mm Federweg vorne und schrägrollengelagerter Hinterradschwinge mit gasdruckgedämpften Koni-Dämpfern, 185 mm Federweg hinten
Tankinhalt	9,5 Liter	11,0 Liter
Eigengewicht	94 kg	100 kg