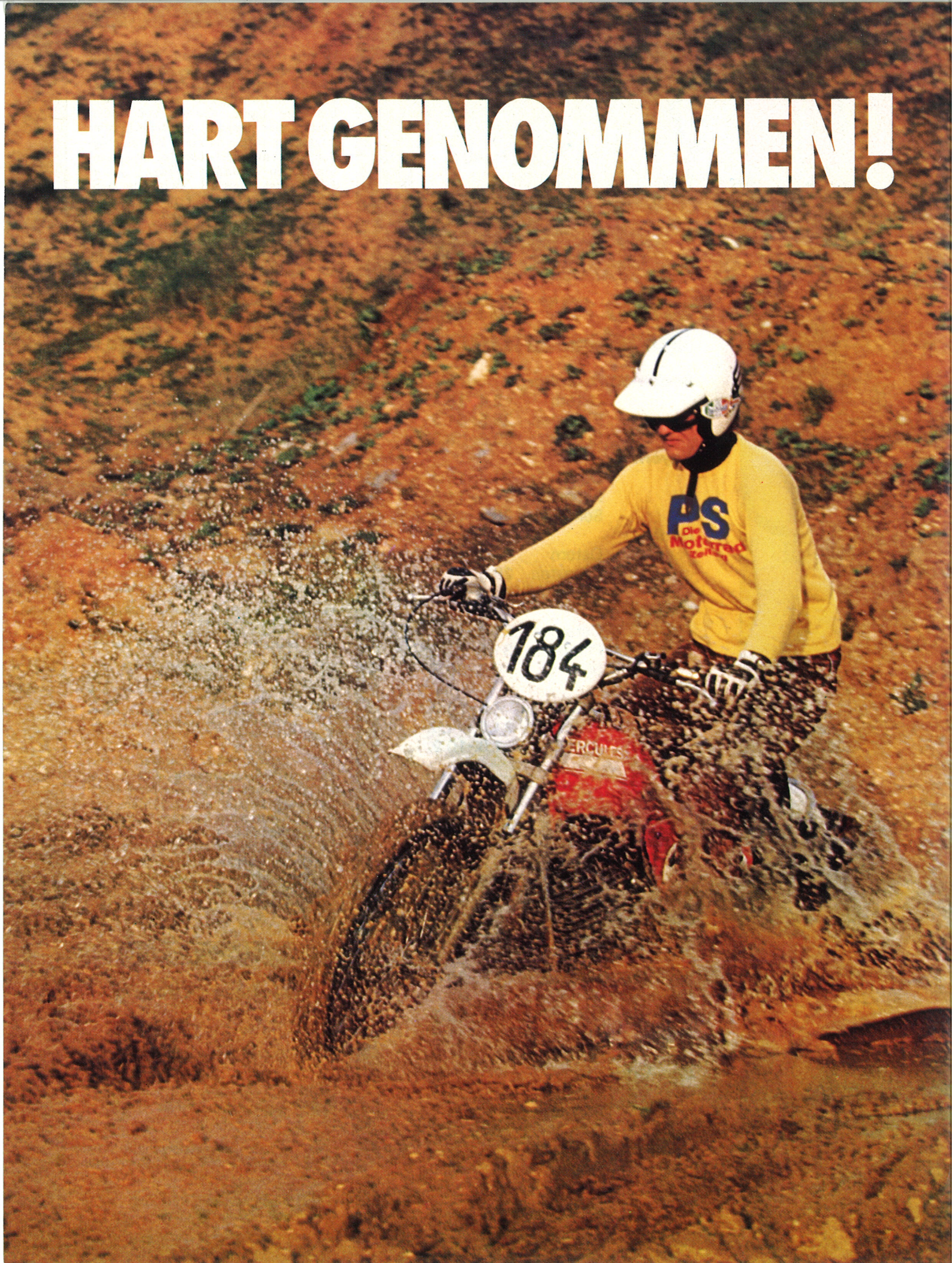


HART GENOMMEN!



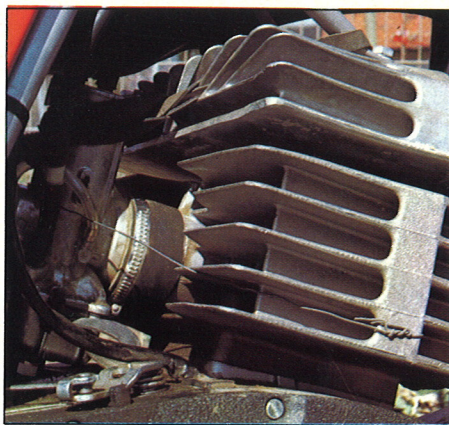
Test Hercules GS 175

Völlig neue Geländesportmaschinen für den Privatfahrer haben die Nürnberger Hercules-Werke zur 76er-Saison angeboten. Die „Neuen“ sind mit allen Konstruktionsdetails und Zutaten versehen, die eine Geländemaschine als auf dem neuesten Stand der Technik befindlich auszeichnen. Nicht nur wir waren neugierig, wie sie sich im harten Sparteinsatz bewähren würden. Im Frühjahr waren die 125er und 175er zu haben. Da die ganze Baureihe auf die 250er als Grundlage zurückgeht, haben wir für unseren Test die 175er genommen, neigt doch erfahrungsgemäß die hubraumschwächste Ausgabe einer Baukastenreihe ohnedies zu mechanischer Zuverlässigkeit, allerdings bei meist zu hohem Gewicht.

Auf etlichen Trainingskilometern und bei acht Geländefahrten von je 210 bis 250 km Länge haben wir die Hercules GS hart „rangenommen“, was einer Privatfahrersaison entspricht.

Motor

Die Technik des Sportmotors von Fichtel & Sachs mit horizontal geteiltem Gehäuse, sieben klauengeschalteten Gängen und dem charakteristischen Design wurde bereits in PS 1/76 ausführlich beschrieben. Erster Eindruck beim Fahren: Leistung ist da! Ob es nun 26 oder 24 PS sind, wie



Unterwegs-Reparatur mit Draht und Gummibändern.

in den Papieren angegeben, kann eigentlich egal sein, wichtig ist, was die Maschine im Gelände zeigt. Da merkt man vor allem, daß die Leistung über den ganzen Drehzahlbereich so einsetzt, daß die Maschine gut kontrollierbar bleibt. Schaut man sich die Leistungskurve an, so wird dieses Verhalten verständlich. Über ein Viertel des Drehzahlbereichs stehen mehr als 20 PS zur Verfügung, über etwa ein Drittel des Drehzahlbereichs mehr als 18 PS. Wo es die Strecke zuläßt, setzt man diese Leistung auch ein. Sehr oft verlangen die Fahrkunst des Reiters oder das Vermögen des Hinterrades, Drehmoment auf glitschigem Untergrund in

Vorwärtsbewegung umzusetzen, nur nach einem Bruchteil der Höchstleistung. Und das wird bei möglichst niedrigen Drehzahlen verlangt. Die diesbezügliche Bewährungsprobe fand bei der Geländefahrt „Rund um Staufeneck“ statt. Die lehmigen Waldwege wurden durch ein kräftiges Gewitter in Rutschbahnen, die Spurrillen in Bäche verwandelt. Bei untertouriger Fahrweise mit vorsichtiger Gashand wurde der Motor stundenlang um die Runden gequält, die Gelegenheiten, den Motor auszu-drehen, waren selten. Nach der Fahrt war die Kerze zwar verkohlt, hatte aber keinen Grund zur Klage gegeben. Eine Kerze mit niedrigerem Wärmewert als die Bosch W 310 S2S, die ausschließlich verwendet wurde, wäre hier wohl angebracht gewesen.

Andere Fahrten boten Gelegenheit, die Hercules GS richtig zu jagen, alle sieben Gänge beim Beschleunigen voll auszufahren, wieder herunter zu schalten, um wiederum voll zu beschleunigen. Klaglos hat der Motor alles mitgemacht. Je nach Güte der Feldwege erreichten wir Höchstgeschwindigkeiten von 120 bis 130 km/h, danach macht der Motor „zu“, auch bergab. So schnell wird jedoch nur ganz selten gefahren, man könnte notfalls ganz auf den siebten Gang verzichten. Somit wären wir schon beim

Getriebe:

Sofort taucht die Frage auf, ob sieben Gänge nötig, nützlich oder eine Spielerei

Waren - Zeichen



20





FILTER

Roth-Händler