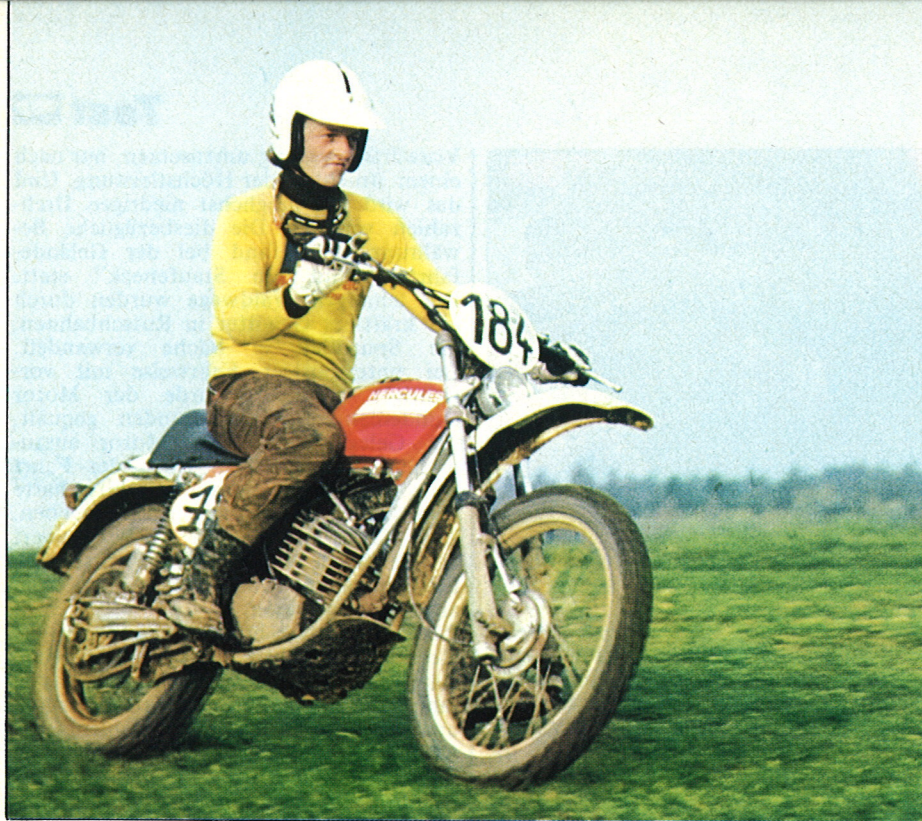
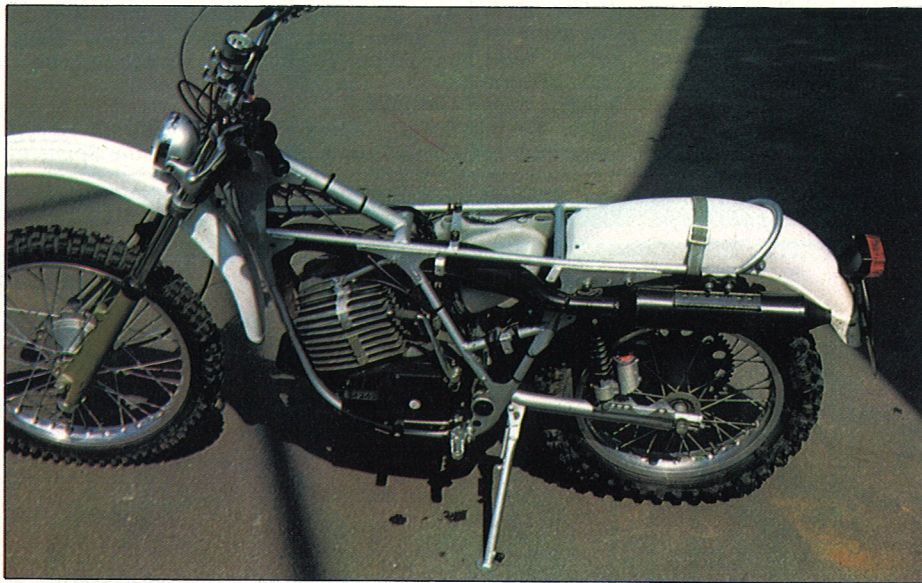




Auch auf feuchtem Gras neigt das Vorderrad nicht zum Wegschieben.



Test Hercules GS 175

sind. Sicher ist von Vorteil, in jeder denkbaren Situation eine oder zwei Gangstufen zur Verfügung zu haben, die genau passen. Wegen der engen Abstufung der Gänge muß der Fahrer auch nicht exakt wie ein Uhrwerk immer bei einer bestimmten Drehzahl schalten, um Anschluß im nächsten Gang zu finden. Was bleibt, ist die Schaltbarkeit. Mit oder ohne Kupplung läßt sich das Getriebe einwandfrei schalten, der Weg des Schalthebels ist kurz, der Kraftaufwand so, daß man spüren kann, ob der Gang drin ist oder nicht. Nicht drin ist er, wenn, besonders beim Herunterschalten, der Gasgriff nicht kurzzeitig ganz geschlossen wird. Die Abstufung der Gänge ist geglückt. Nur in sehr engen Ecken, wie sie bei Sonderprüfungen

Ohne Tank und Sitzbank wird die Konstruktion des Rahmens deutlich.

oft vorkommen, scheint der Sprung zwischen erstem und zweitem Gang zu groß. Der erste dreht zu hoch, im zweiten ist nicht genug Drehmoment da. Wenn man allerdings dem Motor „unten“ zu noch mehr Mumm verhelfen könnte, wäre das noch schöner als ein knapper übersetzter zweiter Gang. Sehr zweckmäßig ist die Möglichkeit, den Motor mit gezogener Kupplung bei eingeletem Gang antreten zu können. Besonders nach einem Ausrutscher oder wenn man das Motorrad irgendwo festgefahren hat, ist es gut, nicht erst den Leerlauf suchen zu müssen. Übrigens sprang der Motor stets zuverlässig an, den bei Geländefahrten obligatorischen Startprüfungen kann der Hercules-Fahrer gelassen entgegensehen.

Fahrwerk

Sitzt man zum ersten Mal auf der Hercules, beschleicht einen ein ungutes Gefühl wegen der hohen Sitzposition. Kleine Fahrer erreichen nur mit den Fußspitzen den Boden. Nach den ersten paar Kilometern im Gelände ist die Beklemmung verschwunden, schließlich soll mit einem Geländemotorrad gefahren und nicht gefußelt werden. Das Fahrwerk wird den Anforderungen an eine Geländemaschine vollauf gerecht. Seine besondere Stärke liegt darin, Schlaglöcher und Bodenwellen fast vollständig zu schlucken. Vorn tut das eine Ceriani-Gabel mit 210 mm Federweg. Sie spricht auf kleine Unebenheiten an, schlägt aber trotzdem nur selten, beispielsweise bei Sprüngen bergab, durch. Die Wellendichtringe der Gabel mußten allerdings zweimal gewechselt werden. Im Verlauf der fünften Geländefahrt pumpte die Gabel fast das ganze Dämpferöl heraus. Ohne Dämpfung vorn wurde das Motorrad unruhig, der Lenker neigte zum Pendeln, und nur ein Festhalten der Lenkerenden mit aller Kraft machte es möglich, die Fahrt ohne Zeitverlust zu beenden. Eine mögliche Ursache für den Ölverlust besteht darin, daß die Kugelventile in den oberen Standrohrverschlußschrauben verschmutzten oder korrodierten und nicht mehr richtig arbeiteten. Die Hinterradschwinge wird von hydraulisch gedämpften Marzocchi-Gasdruckfederbeinen abgestützt. Fünf verschiedene Einbaumöglichkeiten ermöglichen Hinterradfederwege von 145 bis 185 mm. Beim größten Federweg sprachen die Dämpfer am weichsten an und paßten am besten in der Abstimmung zur Vordergabel und meinem Startgewicht von ca. 75 kg. Bei der siebten Geländefahrt war dann der Schwingen die Belastung zu groß, und sie riß direkt vor der Federbeinaufnahme auf beiden Seiten ein. Dieser Bruch war konstruktionsbedingt, denn viel zu dicht an der am stärksten beanspruchten Stelle (da wo das Federbein angreift) hört die verstärkende Wirkung der U-förmigen Federbeinaufnahme auf. Inzwischen hat man auch bei Hercules den Fehler erkannt und die Schwingen durch ein zusätzliches Blechstück verstärkt. Wer noch die alte Schwingen hat: Federbeine nicht in der vordersten Position befestigen! Die Gewichtsverteilung der Hercules GS sorgt dafür, daß man zwar bei Bedarf ohne weiteres auch im dritten oder vierten Gang das Vorderrad hoch bekommt, jedoch nicht dauernd mit unfreiwilligem Steigen des Vorderrades beim Beschleunigen kämpfen muß. In engen Kehren schiebt das Vorderrad nicht nach außen, bei schneller Fahrt ist der Geradeauslauf stabil. Auf welligen Strecken darf man den Lenker jedoch nicht allzu locker halten, ab und zu muß der Fahrer korrigierende Lenkarbeit leisten. Wegen des hohen Sattels sitzen auch etwas lang geratene Menschen bequem, die Sitzbank ist fest gepolstert und bei Bedarf ist man schnell im Stand um das Motorrad im Trialstil durch schwieriges Gelände zu zirkeln. Dabei dürfte der Tank in seiner hinteren Hälfte etwas

schmäler sein, um noch besseren Knie-schluß zu ermöglichen. Der Tankinhalt ist mit 11 Litern mehr als ausreichend. Bei dem mäßigen Benzinverbrauch der GS 175 braucht der Tank bei Geländefahrten nie ganz gefüllt zu werden, will man nicht unnötig ein paar Liter Sprit spazierenfahren.



Dämpferöl der Telegabel — da wo es nicht hingehört.

Drum und Dran

Für den Einsatz bei Geländefahrten werden natürlich Blinker, Hupe, Spiegel und Batterie entfernt, den etwas weit vorstehenden Scheinwerfer haben wir durch einen kleineren ersetzt. Praktisch sind die vier Gewindelöcher im Tank, die dazu da sind, eine Werkzeugtasche festzuschrauben. Sehr gut ist die Auspuffanlage verlegt; zwischen den Rahmenrohren ist sie vor Beschädigung geschützt und behindert den Fahrer in keiner Weise. Die Vorder-radbremse war für eine Geländemaschine anfangs viel zu griffig, ließ dann aber etwas nach und war genau richtig, ein oder zwei Finger genühten zur Betätigung. Nicht zufrieden war ich mit der Hinter-radbremse. Bereits nach kurzer Zeit ließen Dosierbarkeit und Wirksamkeit zu wünschen übrig. Bei Fahrten in lehmigem Gelände setzt sich die Ecke um die Lagerstelle des Fußbremshebels zu, worauf der Hebel unten hängen bleibt. Außerdem fehlt der Lagerung des Bremshebels ein Schmiernippel; um sie zu pflegen, muß der Hebel ausgebaut werden. Die Rück-holfedern der klappbaren Fußrasten sind Verschleißartikel, auch der zweite Satz ist bei Ende des Tests erlahmt.

Im Laufe der Testzeit wurden folgende Teile ersetzt: je ein Gas-, Brems- und Kupplungszug, zweimal je vier Dichtringe der Telegabel, Kettenschutz, Kettenführung, die Mitnehmerummis der Hinterradnabe, Hinterradlager mit Dichtring, Hinterradschwinge, drei Schlußbremslichtbirnen und eine Scheinwerferbirne (12-V-Birnen halten länger, die Lichtstärke genügt der technischen Abnahme), eine Zündkerze, zwei Hinterrad- und ein Vorderradreifen. Nur ein einziges Mal mußte jedoch bei einer Geländefahrt repariert werden: Ein Schlauchbinder der Vergaserbefestigung hatte sich gelöst, und der Vergaser mußte provisorisch mit Gummibändern und Draht am Zylinder befestigt werden.

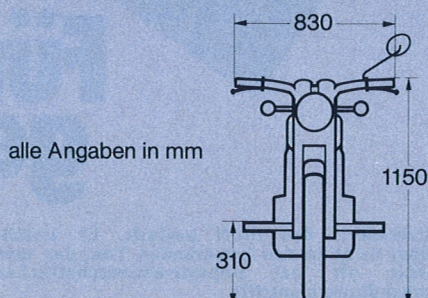
Fazit

Bei acht Geländefahrten war ich am Start, und acht Mal war ich im Ziel. Daß außer Goldplaketten auch solche aus Silber das Ergebnis waren, liegt an mir. Zu frühes Einfahren in eine Zeitkontrolle oder einen Sturz in der Sonderprüfung kann man schließlich nicht dem Motorrad

anlasten. Unsere Hercules GS 175 hat mich jedenfalls nie im entscheidenden Moment im Stich gelassen. Wenn sie auch etwas zierlicher hätte geraten können und in einigen Details noch nicht perfekt ist, ist die Hercules GS ein erfolversprechendes Sportgerät für den aktiven Geländefahrer.

Friedrich Dinkelmann

Technische Übersicht



alle Angaben in mm

Motor
Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor mit schlitzzesteuertem Einlaß, Leichtmetallzylinder mit Graugußbuchse, Gemisch-Schmierung, Kurbelwelle dreifach gelagert, Kolbenbolzen nadelgelagert.

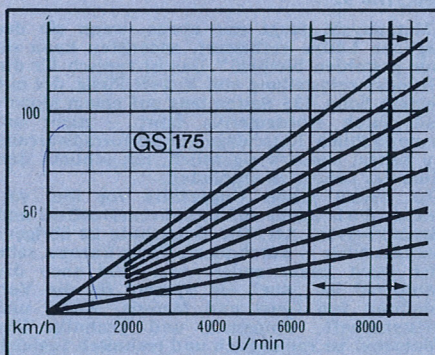
Technische Maße
Bohrung x Hub 60 mm x 61 mm
Hubraum 171 ccm
Verdichtung 11,5 : 1
Nennleistung 26 DIN-PS bei 8500 U/min
spez. Leistung 152 PS/l
max. Drehmoment 2,26 mkp
zwischen 7500 und 8000 U/min

Kraftübertragung
Mehrscheibenkupplung im Ölbad laufend, schrägverzahnter Primärtrieb, klauengeschaltetes Siebengang-Getriebe, Sekundärtrieb über Rollenketten 5/8" x 3/8"

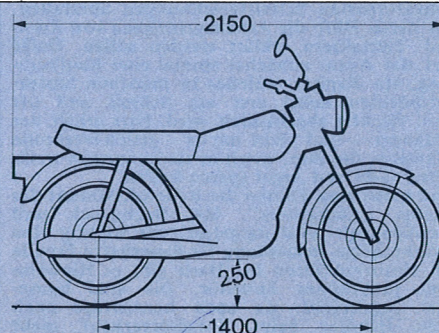
Gangstufen:
3,17/2,12/1,59/1,29/1,11/0,966/0,834
Primärgesamtuntersetzung: 2,6
Gesamtstufung: 32,4/21,7/16,2/13,2/11,3/9,9/8,5
Sekundärgesamtuntersetzung 3,93

Elektrische Anlage
Kontaktlose Motoplat-Magnetzündung, Batterie 6 V 6 Ah, Zündkerze W 310 S2S, Scheinwerfer mit symmetrischem Abblendlicht 35/35 W, Zündzeitpunkt 1,7–2,2 mm v.O.T.

Vergaser
34 mm Ø Bing-Zweischiebertvergaser mit Kaltstartbetätigung, Trockenluftfilter.



Gangdiagramm



Fahrwerk
Doppelschleifenrohrrahmen aus Fliegwerkstoff mit hydraulisch gedämpfter Telegabel (210 mm Federweg) vorn, kegelrollengelagerter Hinterradschwinge sowie gasdruckgedämpfte 5fach verstellbare Federbeine hinten (105 mm Federweg).

Räder
Bereifung vorn 3.00–21
hinten 4.00–18
110/90–18
auf Akront-Leichtmetallfelgen in Drahtspeichenrädern.

Bremsen
Seilzugbetätigte Trommelbremsen mit 140 mm Ø vorn, gestängebetätigte Trommelbremse mit 140 mm Ø hinten.

Füllmengen
Tankinhalt ca. 11 Liter
Getriebeölinhalt SAE 80 600–700 ccm

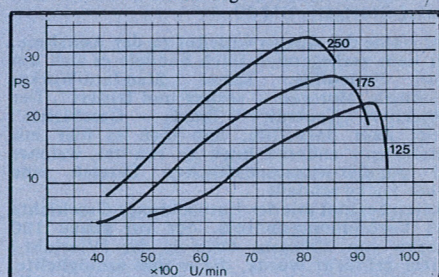
Gewicht
Eigengewicht 116 kg
Höchstzulässiges Gesamtgewicht 310 kg

Zubehör
Tacho mit Tageskilometerzähler, Startnummernschilder, Kunststoffkotflügel, Reifenhalter im Hinterrad.

Farbauswahl rot/weiß
Preis DM 4200.–

Hersteller
Nürnberger Hercules Werke GmbH, Nopitschstraße 70, 85 Nürnberg

Importeur
CH: Firma Beyler AG, Luggwegstr. 28, CH-8048 Zürich
A: Firma Lois Sulzbacher, Linzer Str. 26, A-4070 Eferding



Leistungskurve der 175 GS im Vergleich mit den Hercules 250 GS und 125 GS.

Hercules GS 175 im Vergleich

Fabrikat/Typ	Hubraum (ccm)	Leistung PS/Umin	Zyl.-Anzahl Arbeitsw.	Anzahl d. Gänge	Gewicht	Tankinhalt Liter	Federweg vorn hint.	Preis (DM)
Hercules 175 GS	171	26/8500	1Zyl/2-Takt	7	95 kg	11,0	210 185	4200,-
KTM 175 GS	171	27/8400	1Zyl/2-Takt	6	97 kg	11,0	210 185	4190,-
Suzuki 175 GS	135	27/9500	1Zyl/2-Takt	6	88 kg	8,0	240 220	4250,-