

Spezialisten über Stock und Stein

**Fahrvergleich
zwischen 3 neuen
Geländemaschinen:**

**Hercules GS 175
Hercules GS 250
Maico GS 250**

Zu Anfang der Saison 77 erhielten wir von den Nürnberger Hercules-Werken zwei der neuen, ab Juni käuflichen GS-Modelle. Nachdem die Nürnberger schon 1976 versucht hatten, den Privatfahrern wettbewerbsfähige Fahrzeuge zum Kampf gegen die KTM-Übermacht in die Hand zu geben, stellten sie jetzt ihre neuen verbesserten Modelle der Öffentlichkeit vor. Die letztjährige Baureihe mit dem neuen Sachsmotor (von PS in Heft 1/76 vorgestellt) hinterließ kein einhellig positives Urteil; wir waren gespannt, wie sich die Modifikationen auswirken würden. Hier sind unsere ersten Fahrindrücke.

Die neuen Modelle besitzen Doppelschleifen-Chrom-Molybdän-Rahmen, eine Ceriani-Magnesiumgabel mit 225 mm Federweg, Marzocchi-Gasdruckfederbeine, Acrontelgel, Falkkotflügel vorn und hinten – übrigens die besten auf dem Markt befindlichen Geländekotflügel.

Die Triebwerke sind die bekannten Fichtel & Sachs Motoren, beide mit 19,1 kW (26 DIN/PS) angegeben. Das Getriebe ist Siebengang-klauengeschaltet.

Außerlich sind die neuen Modelle schon an der geänderten Tankform erkenntlich. Wenn die Motorräder auf ihrem Mittelständer stehen (neu), sehen sie in Größe und Höhe genau gleich aus. Der Rahmen entspricht in seiner Grundkonzeption dem des Vorjahres. Im hinteren Teil ist er etwas schmaler gehalten, die hintere Motorhalterung ist nicht mehr fest verschweißt, sondern wird jetzt eingeschraubt. Die Schwinge selbst erhielt eine längere Blechverstärkung, und statt der fünf sind jetzt nur noch zwei Verstellmöglichkeiten gegeben. Die Marzocchi-Federbeine (Stufe zwei) haben eine Einbaulänge von 360 mm, die Federn eine progressive Kennlinie. Zusammen mit der geänderten FederEinstel-



lung ergibt sich daraus ein Federweg von 200 mm. Die Motoren sind im großen und ganzen dieselben wie im Vorjahr, die Befestigungen im Rahmen wurden, im Kampf gegen die Vibration, neu gestaltet: so entfallen zum Beispiel die Streben, mit denen der Zylinderkopf zusätzlich am Rahmen „angebunden“ war.

Mit der 250er hatten wir anfänglich erhebliche Schwierigkeiten, da der Motor sehr starke Vibrationen aufwies. Zunächst hatte der Tank im Tunnel einen Riß – die Tankbefestigung mittels drei Silentblöcken scheint sowieso nicht ganz das Optimale darzustellen – als weiteres Teil vibrierte die Auspuffanlage an der Befestigung des Nachschalldämpfers ab. Als Ursache der Schäden stellte sich ein gerissenes Motorgehäuse heraus, ein Schaden, den man (hoffentlich als „Montagsproduktion“ entschuldigen kann und nicht als exemplarisch ansehen muß).

Tja, und zum Fahren selbst: Nach reichlichem Fluten des 34er Bing-Vergasers der 175er, springt der Motor auf den ersten Tritt an. Anders bei der 250er, sie ist erst mit einigem Training zum Leben zu erwecken. Ganz nebenbei, der Kickstarter kann bei gezogener Kupplung selbst mit eingelegtem Gang betätigt werden! Nach einem Sturz erspart dies einem oft die Sucherei nach dem Leerlauf. Anfahren, schalten in den zweiten Gang, spätestens im dritten Gang laufen dann die Motoren frei ohne zu kotzen und geben ihre volle

Leistung ab. Die Kupplung läßt sich angenehm leicht betätigen, oft benützt man sie ja sowieso nicht, da die sieben Gänge des Herculesgetriebes auch ohne Kupplung butterweich zu schalten sind.

Die angegebene Leistung von 19,1 kW scheinen bei der 250er leicht tiefgestapelt zu sein. Die Spitzenleistung der Motoren ist im direkten Vergleich mit der Konkurrenz absolut befriedigend, man hat das Gefühl leicht überlegen zu sein. Der 250er Motor ist sehr elastisch, und man empfindet die sieben Gänge fast ein wenig als Luxus. Demhingegen ist das Drehzahlband der 175er etwas schmal geraten. Man hat zwar, immer einen passenden Gang parat, aber wenns dann so richtig batzig wird, wie dieses Jahr in den Walddurchfahrten in Gerstetten, würde man doch gerne etwas niedertouriger fahren und nicht immer nur die volle Leistung zur Verfügung zu haben.

Das Fahrwerk kann eigentlich als problemlos bezeichnet werden, es ist durch einen verhältnismäßig kurzen Radstand sehr wendig, und mit der hohen Sitzposition kommt man schnell zurecht. Auf schnellen Geraden, langgezogenen schnellen Kurven oder in Spurrillen würde man sich einen etwas besseren Geradeauslauf wünschen. Im Weg liegende Hindernisse, zu spät erkannte Wurzeln, die bei anderen Motorrädern wahrscheinlich zum Sturz geführt hätten, schluckt das Fahrwerk einwandfrei. Für einen leichten Fahrer dürfte die Federkennung hinten weicher ausgelegt sein. Für sehr enge

Kurven, wie man sie häufig in Sonderprüfungen antrifft, ist das kurze Fahrwerk ideal. Hier kann eine Menge Zeit gemacht werden. Das einzige echte Negativum stellt das starke Stempeln des Hinterrades beim harten Bremsen dar; vielleicht wäre durch eine stärkere Schrägstellung der Federbeine ein Fortschritt zu erzielen? Die Bremsen sind für ein Geländemotorrad gut ausreichend. Leider ist bezüglich besserer Abdichtung und Schmiermöglichkeit der Bremschüsselwelle gegenüber dem Vorjahr noch nichts verbessert worden. Da Bremse und Antrieb auf der gleichen Seite sind, gestaltet sich der Hinterradausbau äußerst einfach. Die Achsmuttern, Spezialteile, die mit einem einfachen Dorn zu lösen sind, stellen eine bedienungsfreundliche Lösung dar.

Die ersten Veranstaltungen sind gelaufen. Mit der 250er wurde das Ziel mehrmals mit guter Platzierung und Goldmedaille erreicht. Die 175er wurde bisher nur in Gerstetten eingesetzt und fiel bei den dortigen schweren Verhältnissen mit Spritmangel aus.

Über die Zuverlässigkeit der Motorräder werden wir am Ende der Sportsaison berichten. Den Hercules-Modellen sieht man an, daß das Werk wieder ernsthaft im Sport mitmisch, nicht bloß a la Zündapp zur Prestigeaufbesserung, sondern daß die gewonnen Erkenntnisse auch wieder in der Fertigung der Serienmotorräder zu finden sind. So erhält der Privatfahrer ein konkurrenzfähiges Sportgerät in die Hand.

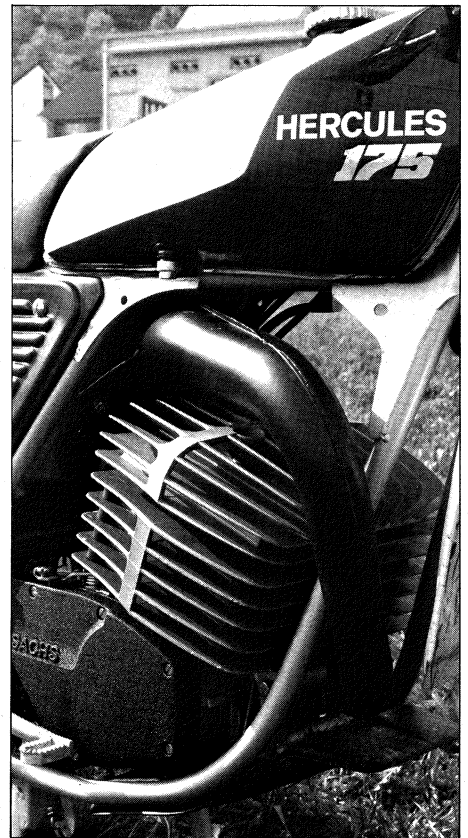
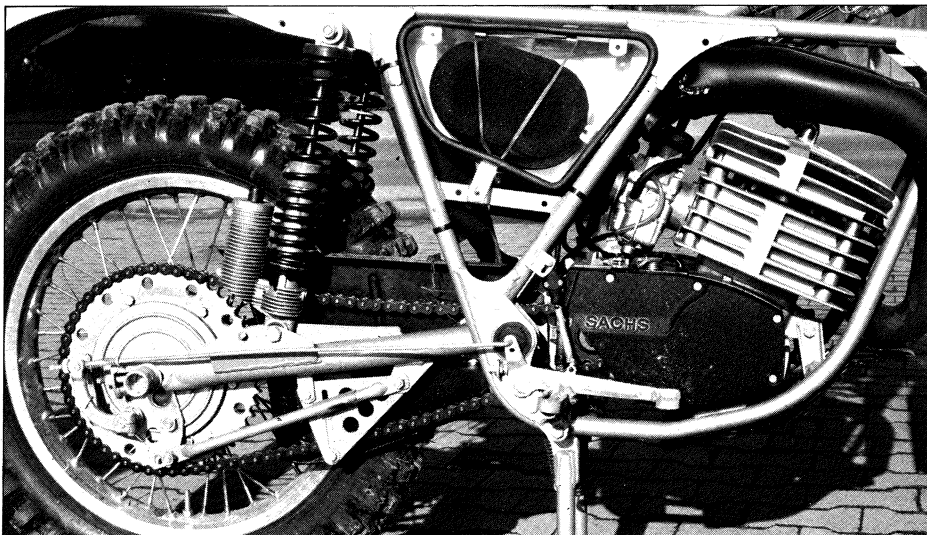


Bild oben:
Auspuffführung quer über den Motor, bei beiden Maschinen gleich.

Bild oben links:
Der neue Hercules-Look wirkt sehr gefällig und ausgereift.

Bild links:
Seitenansicht: Verstärkte Schwinge, Marzocchi-Dämpfer und Luftfilter.



Fahrvergleich zwischen 3 neuen Geländemaschinen:

Maico GS 250

Die Geländemotorräder von Maico stehen stets etwas im Schatten der Moto-Cross-Maschinen, beide Typen sind jedoch verwandt wie eineiige Zwillinge. Bei uns läuft die GS 250 im Test. Das heißt, daß sie bei Gelände-Zuverlässigkeitsfahrten eingesetzt wird. Bis jetzt hat sie drei Starts hinter sich, zuwenig für einen Test, aber genug, einen ersten Fahrbericht zu bringen.

Mit viel leuchtendem Rot bis hin zu Seilzügen und Handgriffen, mit den Bremsnaben und dem Zylinder in Schwarz und dem blanken Aluminiumtank ist bereits das Finish so, daß man dem Motorrad beim sportlichen Einssatz allerhand zutraut. Der freie Raum zwischen Rädern und Kunststoffkotflügeln (von Falk) verspricht gigantische Federwege. Die von Maico selbst hergestellte Telegabel genießt seit langem einen sehr guten Ruf und wartet jetzt mit 240 mm statt bisher 220 mm Federweg auf. Die anfangs etwas straffe Federung der Gabel ist inzwischen „eingefahren“ und spricht auf alle Unebenheiten sauber an. Hartes Durchschlagen kam ebensowenig vor wie bei der Hinterradfederung, allerdings fehlten auch bisher die trockenen welligen Streckenstücke, die so etwas provozieren können. Die sehr schräg angestellten Federbeine stammen von Girling und dämpfen mit Ölschaum, wobei die Gasbläschen die Aufgabe eines Gaspolsters, wie bei Einrohrdämpfern üblich, übernehmen sollen. Der Federweg an der Achse beträgt 220 mm. Der Sattel verlangt mit einer Sitzhöhe von 92 cm nach einem Fahrer, der genauso langbeinig

wie das Motorrad ist oder so gut fahren kann, daß er nur in Kurven einen Fuß auf den Boden bringen muß. So ist der erste Proberitt vom Eindruck geprägt, auf Stelzen daher zu kommen. Zum Kennenlernen geht es natürlich sofort ins Gelände. Schon die ersten paar hundert Meter auf Feldwegen zeigen, daß sich die „Hohe“ spielend leicht dorthin dirigieren läßt, wohin man sie haben möchte. Bei den Geländefahrten, die bisher alle mit lehmigen und glitschigen Strecken aufwarteten, wurde der erste Eindruck bestätigt. Ohne Mühe läßt sich die Maico von einer Rille in eine andere, an der richtigen Stelle über Wurzeln und zwischen Hindernissen hindurch führen. Andererseits läuft sie auf schnelleren Streckenstücken wie an der Schnur gezogen geradeaus. Die Gewichtsverteilung ermöglicht sowohl das Entlasten des Vorderrades auch in höheren Gängen als auch das Befahren von Steilauf-fahrten ohne Angst vor Überschlagen. Bei diesen Eigenschaften spielt natürlich auch der Motor eine wichtige Rolle. Die Höhe der Leistung ist bei einer 250er Geländemaschine heute wohl das kleinere Problem gegenüber der Motorcharakteristik. Maico bietet in der GS einen Motor, der bei guter Höchstleistung in keinem Bereich allzu giftig loslegt. Anfangs hatten wir, wie andere Fahrer auch, Abstimmungsprobleme, die auf einen neuen Bing-Vergaser zurückzuführen waren. Nach dem Fahren mit niedrigen Drehzahlen, beispielsweise um enge Sonderprüfungssecken oder bei Bergab-fahrten, nahm der Motor kein Gas mehr an und mußte bei gezogener Kupplung erst ein paar mal hochgejubelt werden, bevor die Weiterfahrt möglich war. Das Übel wurde behoben durch die Umstellung auf Leerlaufdüse 55 statt 65 und Nadeldüse 3,11 statt 3,14. Allerdings klingelt der Motor jetzt bei vollem Beschleunigen etwas, diese Einstellung ist also noch nicht die endgültige Lösung des Problems. Inzwischen hat Maico dazu folgende Empfehlung herausgegeben, betreffend MC 250 und 400:

Leerlaufdüse 72 (ev. bis 75 oder 78), Nadeldüse

3,18 (ev. bei Klingeln 3,20 oder 3,22, bei Überfetten 3,16), Nadel Nr. 1, Schieber Nr. 140 mit Ausschnitt motorseitig 3 mm hoch und 10 mm breit. Hauptdüse 160, bei Vollastklingeln auch 165, 170 oder mehr.

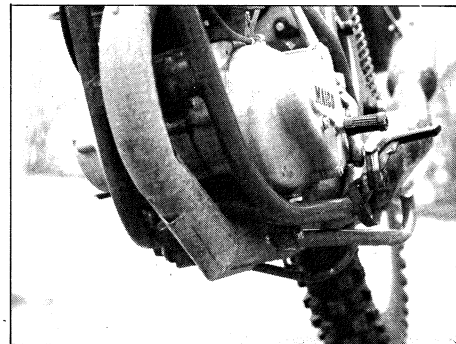
Bis zum Druck dieses Berichtes konnten wir diese Vergasereinstellung leider noch nicht ausprobieren. Nach reichlichem Fluten sprang der kalte Motor stets auf den zweiten oder dritten Tritt an. Das Getriebe läßt sich problemlos schalten, immer ist der gewünschte Gang drin. Lediglich der Getriebesprung vom ersten bis zum fünften Gang von 2,98 ist für eine Geländemaschine etwas knapp, bei der 250er braucht man daher oft den ersten Gang. Lästig ist die manchmal langwierige Suche nach dem Leerlauf, wenn man das Motorrad einmal irgendwo festgefahren hat.

Da das Kettenritzel auch bei der nach vorn gesetzten Schwingenlagerung (Nadellager!) noch recht weit von deren Achse entfernt ist, hat die Maico einen federbelasteten Ketten-spanner unter der Schwinge. Von den Gleit-schuhen aus Kunststoff haben wir bereits zwei verschlissen. Die Bremsen erfüllen ihren Zweck, die Vorderradbremse erfordert allerdings eine kräftige Hand. Die Felgen sind aus Leichtmetall mit flacher Schulter, die Handhebel stammen von Magura. Das auswaschbare Schaumstoff-Filterelement sitzt gut geschützt im Kunststoffkasten und ist nach dem Abnehmen der Sitz-bank leicht zugänglich. Der Hinterradausbau ist bei anderen Fabrikaten leichter zu bewerk-stelligen, muß doch bei der Maico die Kette abgehoben werden. Bei der Bestellung der Maschine sollte man darauf achten, den wahl-weise erhältlichen Elf-liter-Tank zu bekommen, da für die 8,5 Liter des kleineren Tanks bei schwierigen Bedingungen eine Runde mit 70 km schon zu lang sein kann. Unsere Test-maschine läuft mit MaicoSpezial-Öl in einem Benzin-Öl-Mischverhältnis von 100 : 1 – ganz ohne blaue Auspuffwolken! Wie sich die Maschine weiterhin im sportlichen Einsatz hält, werden wir am Ende des Jahres berichten.

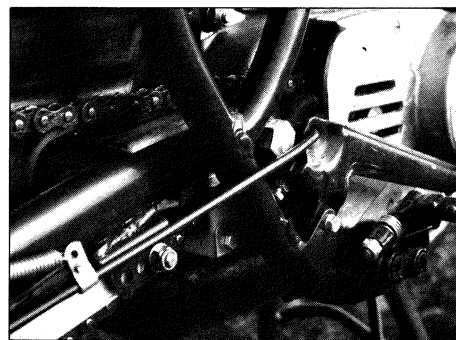
Norbert Kappes/Hans-Georg/F. Dinkelmann



Die unverwechselbaren Maico-Linien sind im Laufe der Zeit recht elegant geworden.



Der Auspuff wird eng unter dem Motor durchgeführt.



Unter der Schwingachse federbelastete Kettenführung, ober fester Kunststoffschutz.