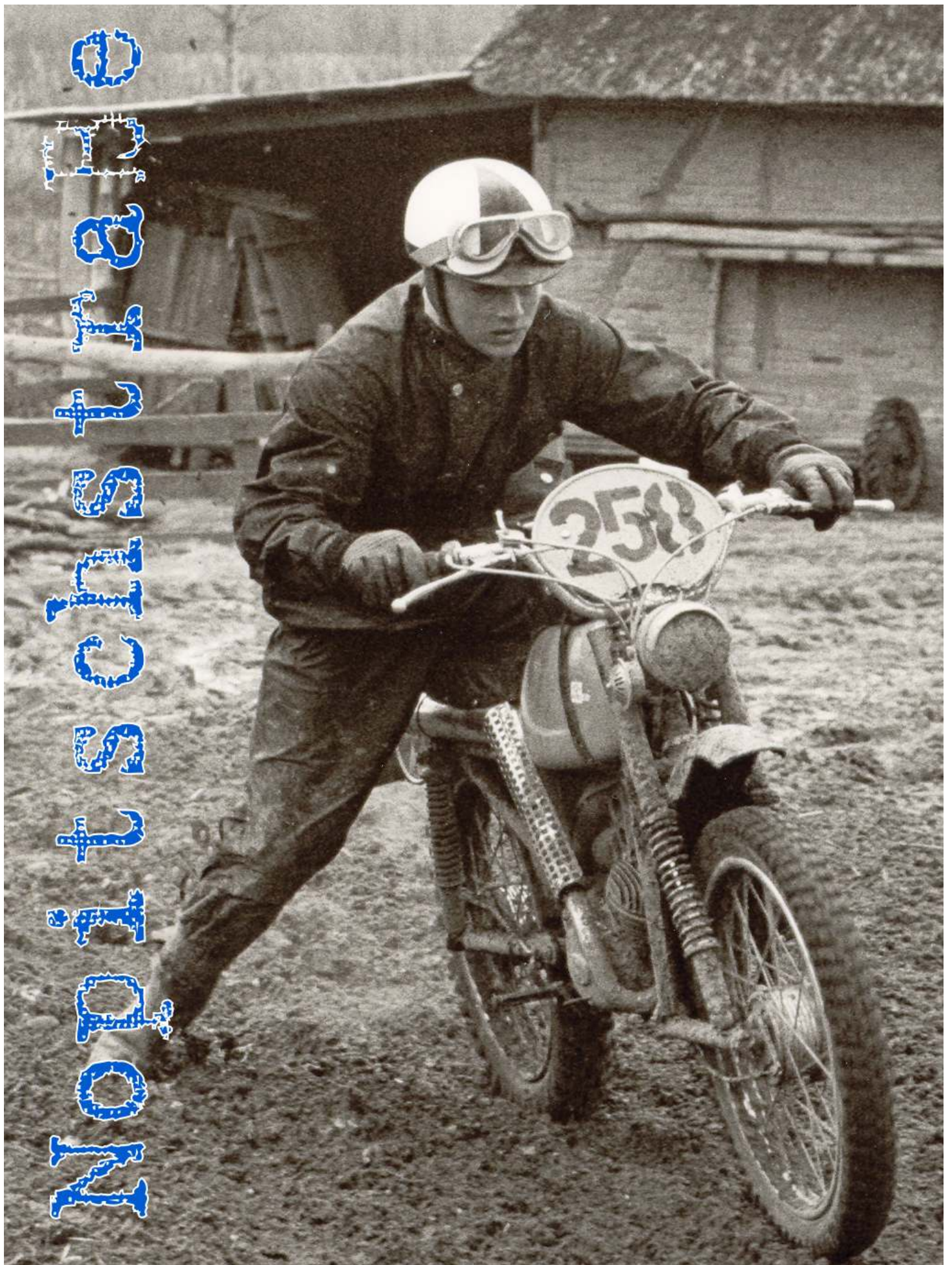


HERCULES
MOTORCYCLES
MAGAZIN



Nr. 2 - Juli 2009
Die Hercules-Geländesport-Geschichte
Teil 1 (1955 - 1987)

Liebe Freunde der Motorräder aus der Nopitschstraße.

im November 2008 erschien die erste Ausgabe der „Nopitschstraße“, unserer kleinen „online-Zeitschrift“, die sich mit den in der Nürnberger Nopitschstraße 70 gebauten Motorrädern von Zweirad Union und Hercules befasst.

Sicherlich werden Sie es schon bemerkt haben, dass die Webseite der Zweirad Union-IG einen „Hercules-Button“ erhalten hat – unsere Hercules-Freunde haben dort ein kleines, aber feines virtuelles Hercules-Museum eröffnet, das von den Anfängen bis hin zu den Sachs-Bikes der letzten Jahre einen Überblick über die Motorräder aus Nürnberg gibt.

Unser letztes Schwerpunkt-Thema „Klassik-Geländesport mit Motorrädern aus Nürnberg“ ist auf derart große Zustimmung gestoßen, dass wir den vielen Bitten gerne nachkommen möchten und uns in der vorliegenden Ausgabe nochmals mit dem Thema Geländesport befassen.

Die Geländesportmodelle der Zweirad Union waren in den 60er Jahren schon recht selten – heute sind die kleinen Zweitakter echte Raritäten. Wir wissen aber, dass es noch die ein- oder andere Original-GS in Sammlerhand gibt, dazu baute Chris van Homoet in Holland eine Kleinserie von Replikas der Victoria GS 50, die im Ausland als DKW GS 50 verkauft wurde.

Im Vergleich dazu sind die neueren Zweirad Union-GS-Modelle mit Sachs-Motor bzw. die baugleichen Hercules-Typen noch in größeren Stückzahlen vorhanden. Im Klassik-Geländesport sind sie heute wegen ihrer Zuverlässigkeit und der recht problemlosen Ersatzteilsituation sehr beliebt.

Vor über 10 Jahren haben wir die Geländesport-Chronik der Nürnberger Hercules-Werke zu Papier gebracht, die aber bisher nur in einer gekürzten Fassung veröffentlicht wurde. Das wollen wir nun, nachdem wir noch einmal kräftig drübergepustet haben, nachholen. In diesem Heft finden Sie die Jahre bis 1967, als es einen großen Schnitt gab: die Konzernmutter Fichtel & Sachs sperrte die Sportabteilungen von Hercules und der Zweirad Union zu. Die Konkurrenten wird es gefreut haben, denn die früheren Hercules-Fahrer, allesamt Spitzenleute, waren nun für die neuen Arbeitgeber äußerst erfolgreich. Der zweite Teil von 1968 bis zum letzten Titel in der neuen Achtziger-Klasse wird dann in einer späteren Ausgabe zu lesen sein.

Die Fa. SFM – so seit Ende 2008 die neue Bezeichnung von Sachs Bikes bzw. der Motorrad-Sparte der Nürnberger Hercules-Werke -, die vor einigen Jahren mit der Zweirad Union verschmolzen wurde, hat auch heute noch nicht vergessen, dass in den vergangenen 50 Jahren große sportliche Erfolge mit Motorrädern aus der Nopitschstraße errungen wurden. Der SFM Classic Bikes-Button auf ihrer Webseite www.sfm-bikes.de beweist das. Neben Fotos von einigen perfekt restaurierten GS-Modellen findet sich dort eine Übersicht der nationalen und internationalen Geländesport-Erfolge von 1955 bis 1983.

Und nun wünschen wir Ihnen viel Spaß beim „Blättern“!

Leo Keller

Geländesport mit Hercules

Eine Chronik von Leo Keller

Teil 1 (1955 bis 1967)

1955 – erster Titel in der neuen Deutschen Geländemeisterschaft

Geländefahrten gab es bereits zu Kaisers Zeiten, die erste Internationale Sechstagesfahrt (ISDT) wurde bereits 1913 in Carlisle/England ausgetragen. Schon in den 30er Jahren gehörten "Schorsch" Meier, der Gusseiserne, "Wiggerl" Kraus und Ernst Henne auf BMW zu den prominentesten deutschen Motorradportlern, sowohl im Gelände als auch auf der Straße.

Nach den Kriegswirren wurden seit 1951 auch in Deutschland wieder Geländefahrten veranstaltet, eine Deutsche Geländemeisterschaft gab es aber erst 1955.

Bis dahin waren die Veranstaltungen wegen der Sportabzeichenpunkte nicht selten 500 km lang, führten allerdings überwiegend über unbefestigte Nebenstraßen, wobei es aber auch durchaus schwere und anspruchsvolle Etappen gab. Legendär ist der „Alte Ettaler“ bei Garmisch-Partenkirchen.

Ende 1954 einigte man sich auf eine Grundausschreibung für die Meisterschaft, um etwas Ordnung in den Wirrwarr der unterschiedlichen Ausschreibungen und Wertungen zu bringen.

Die Veranstaltungen mussten nun zwischen 250 und 350 km lang sein, die Fahrer starteten in den Soloklassen bis 125 cm³, bis 175 cm³, bis 250, 350, 500 und bis 750 cm³, eine Einteilung, die (abgesehen von den später hinzugekommenen kleinen Klassen -50 cm³, 75 cm³ und 100 cm³-) bis in die 70er Jahre Bestand haben sollte.

Für die Gespanne gab es 4 Klassen: bis 250 cm³, bis 350 cm³, bis 500 cm³ und bis 750 cm³.

Die Saison bestand aus 15 Veranstaltungen, der Fahrer musste an mindestens neun Wettbewerben teilnehmen, wovon wiederum die besten sechs gewertet wurden.

Auf diese Weise ließ es sich Mitte der 50er Jahre vermeiden, dass ein Fahrer aus dem hohen Norden bis nach Bayern zu einer Veranstaltung fahren musste, er konnte sich neun nicht so weit entfernte Veranstaltungsorte aussuchen.

Die Wertung erfolgte grundsätzlich nach Gold-, Silber- und Bronzemedailles, wovon es allerdings Punktabzüge gab, wenn eine Veranstaltung zu leicht war (wenn also zu viele Fahrer eine Goldene errangen).

Eine Sonderprüfung gab es noch nicht, der punktbeste Fahrer war am Jahresende Deutscher Geländemeister.

Zu dieser Zeit gab es noch ein rundes Dutzend Hersteller in Deutschland, die sich werksseitig am Geländesport beteiligten, die Mehrzahl kam aus dem Nürnberger Raum (Ardie, Hecker, Hercules, Mars, Triumph, Victoria und Zündapp).



250er mit JLO-Zweizylinder und 175 cm³ mit Sachs-Motor (v.l.)

Auf Hercules-JLO 250 startete der Feuchter Willi Brösamle, der bei den Sechstagesfahrten der beiden vorausgegangenen Jahre jeweils eine Gold- und eine Silbermedaille errungen hatte.

Man mag es für ein Zeichen der Unausgeglichenheit der ersten Meisterschaftswertung halten, dass Volker v. Zitzewitz fast alle Meisterschaftsläufe gewonnen hatte und lediglich in Isny mit Getriebeschaden ausfiel, so dass Brösamle

erster Deutscher Meister der 250er Klasse wurde. Geländesport ist aber in erster Linie ein Zuverlässigkeitssport, und so hat Brösamle ohne Ausfall die Meisterschaft verdient gewonnen, insbesondere weil er der punktbeste Fahrer aller Klassen war.

Die Sechstagesfahrt fand in Gottwaldov in der CSSR statt. Zum ersten Mal nach dem Krieg konnte eine Mannschaft aus der Bundesrepublik wieder die Trophy gewinnen. Johann Abt, Otto Brack, Udo Feser, Ernst Deike und Volker v. Zitzewitz führen DKW und Maico, Brösamle beendete die Six Days mit einer Bronzemedaille.

1956 - Brösamle erneut Meister

Aus den Problemen der vergangenen Saison hatte man gelernt, neben einer Medaillenwertung gab es nun auch 2 Sonderprüfungen, die auf Zeit befahren werden mussten.

Eine Goldmedaille zählte 300 Punkte, für Silber bzw. Bronze gab es 200 bzw. 100 Punkte, der Schnellste in den Sonderprüfungen erhielt 70 Punkte, der Zweite. 69 Punkte u.s.w.

Brösamle startete auf einer zurechtgemachten Hercules 320, die einen 175er Sachs-Motor hatte.

Auch in diesem Jahr wurde Brösamle Deutscher Meister, zwar profitierte er wieder vom Ausfallpech seines schärfsten Konkurrenten (Lorenz Specht auf Ardie), aber es spricht für die Zuverlässigkeit von Mann und Maschine, wenn Brösamle 2mal in Folge Deutscher Meister wurde, obwohl er nie einen Meisterschaftslauf gewonnen hatte.

Bei der Sechstagesfahrt in Garmisch-Partenkirchen fiel Brösamle dann mit Tankriß aus.

Völlig unbeachtet schob damals ein Ausweiskfahrer bei den Meisterschaftsläufen eine serienmäßige NSU-Max an den Start, wobei er mitleidig belächelt wurde.

Schließlich reichte es schon bei seiner ersten Veranstaltung zu einer Bronzemedaille.

Es war kein Geringerer als Erwin Schmider, der in den Folgejahren allein auf seiner NSU-

Max 10mal Deutscher Meister wurde und später bis in die 70er Jahre auf Zündapp in allen kleinen Klassen Deutscher und Europameister wurde.

1957 - Motorradsterben in Deutschland

Die beiden vergangenen Jahre waren geprägt vom Motorradsterben in Deutschland.

Wiederum zogen sich namhafte Firmen vom Sport zurück.

Der vielleicht bitterste Verlust war der plötzliche Schnitt bei NSU, von dem sich weder der Geländesport noch der Straßenrennsport auf Jahre hinaus erholte.

Von heute auf morgen wurde jegliche Sportunterstützung eingestellt, die Maschinen und Ersatzteile wurden an die Privatfahrer verkauft.

Ardie, Hecker, Adler und Triumph verschwanden vollständig von der sportlichen Bühne, Hercules und Zündapp hatten jedoch das "große Sterben" überlebt und verstärkten sogar ihre sportlichen Anstrengungen. Allerdings reichte es für Hercules weder zu Klassensiegen noch zu Meistertiteln.

Der in der Nähe von Schweinfurt beheimatete Fritz Witzel errang dann aber bei der Sechstagesfahrt in Spindlermühle (CSSR) doch eine Silbermedaille.

Die Welttrophäe gewann zum zweiten Mal nach dem Krieg (West-)Deutschland, allerdings ohne Hercules-Beteiligung.

1958 - Geländesport gewinnt an Beliebtheit

Der erneute Trophy-Gewinn des vergangenen Jahres und der Umstand, dass die Sechstagesfahrt in diesem Jahr wieder in Deutschland ausgetragen wurden, gaben dem Geländesport einen deutlichen Aufschwung.

In der Geländemeisterschaft wurde eine Sonderwertung "Bester Ausweiskfahrer" eingeführt. Lizenz- und Ausweiskfahrer unterschieden sich durch gelbe bzw. weiße Startnummernschilder. Dominierende Marke in den kleinen Klassen war DKW mit dem Gewinn der Meisterschaften in der 125er, 175er und 250er Klasse. Eine Hercules tauchte in den Siegerlisten aber nie ganz vorne auf.

Die Mannschaft der drei „Hercules-Fritzen“ (Fritz Höhn, Fritz Huber und Fritz Witzel) erlangte bei der Sechstagesfahrt in Garmisch als "Rasierpinsel-Equipe" eine gewisse Berühmtheit, weil sie ihre Helme mit Gamsbärten verziert hatten. Während Witzel und Huber eine Goldmedaille erkämpften, fiel Höhn aus.

Maico meldete Konkurs an (den ersten von einigen!) und auch Zündapp musste sein Nürnberger Werk schließen.

1959 - Erster Meistertitel in der neuen 100er Klasse für Hercules

Hercules hatte nicht nur das Motorradsterben der letzten Jahre überlebt, sondern sich an die Spitze der deutschen Zweiradindustrie vorgearbeitet, was nicht zuletzt auf die Sportbeteiligung der vergangenen Jahre zurückzuführen war. Während bei anderen Herstellern die Lichter ausgingen, hatte Hercules mit der K 100 sogar ein völlig neues Modell auf den Markt gebracht.

Die OMK schrieb in diesem Jahr erstmals eine 100er Klasse aus. Hercules stieg von Anfang an voll ein und bot neben einer 175er Geländemaschine für die 100er preisgünstige Umbausätze und Kompletmmaschinen an.

Die ersten 6 Maschinen gingen an bekannt schnelle Fahrer: Karl Wessel, Werner Schell, Hans Lippl, Fritz Witzel, Gernot Leistner und Lenz Müller, wobei diese nicht als Werksfahrer, sondern als Privatfahrer starteten.



Karl Wessel – K 101 GS

Alle Klassensiege bei den Meisterschaftsläufen teilten sich Schell, Lippl und Wessel, der schließlich auch erster Deutscher Meister in der 100er Klasse wurde. Die Sechstagesfahrt fand in Gottvaldov (CSSR) statt. Hercules stellte die B-Vasenmannschaft mit den Fahrern Schell und Wessel auf Hundertern, Witzel und Müller auf 175ern. Der Journalist Robert Poensgen schrieb dazu: Hercules brachte neues Leben in den ganzen deutschen Geländesport und regte auch andere Werke zu neuer Aktivität an.

Es ist also voll und ganz verdient, dass man Hercules die Bildung der zweiten deutschen Silbervasenmannschaft überträgt, zumal das Werk mit ausgezeichneten Fahrern aufwarten kann. Schell kollidierte mit einem tschechischen Motorradfahrer, der gegen die Strecke fuhr und schaffte wegen der Reparatur die Zeit nicht mehr. 5 Strafinuten!

Während Schell "nur" eine Silberne errang, fuhren die drei anderen Fahrer mit Gold nach Hause.

1960 - 2 Meistertitel für Lippl und Müller

Die OMK führte in diesem Jahr die 50 cm³-Klasse neu im Geländesport ein, zunächst nur als OMK-Pokal, später als eigenständige Meisterschaftsklasse.

In der 100er Klasse gingen Vorjahresmeister Wessel und der Nürnberger Lippl wieder als Privatfahrer an den Start, je 3 der 6 Klassensiege gingen an die beiden, wobei Lippl am Ende Deutscher Meister wurde.

Die 175er Hercules wurden von Witzel, Müller und Augustin gefahren. Bis zum letzten Lauf führte der Maico-Fahrer Klaus Kämper, aber Lenz Müller konnte durch einen 2. Platz hinter Witzel zu Kämper aufschließen und wurde aufgrund der schnelleren Sonderprüfungszeiten (ganze zwei Sekunden nach sechs Veranstaltungen!) Deutscher Meister der 175er.

Vier der sechs Klassensiege gingen an Hercules (Augustin -1-, Müller -2-, Witzel -1-) Die Sechstagesfahrt wurde im österreichischen Bad Aussee ausgerichtet. Quasi als Lohn für die Erfolge war Hercules gleich in allen 3 bundesdeutschen Repräsentativmannschaften

vertreten: Müller und Witzel auf 175ern in der Trophymannschaft, Augustin in der A-Vase und Lippl auf der 100er in der B-Vase. Müller, Witzel und Lippl fuhren mit Goldmedaillen nach Hause, während es für Augustin nach Elektrikproblemen nur zu einer Bronzemedaille reichte.

1961 - erneut Meistertitel in der 100er und 175er Klasse

Die 50er Klasse hatte 1961 zum ersten mal Meisterschaftsstatus., was zur Folge hatte, dass die Hersteller sich auch werksseitig engagierten.

Sowohl in Schweinfurt als auch in Nürnberg zog man alle Register, um im Geländesport die Nr. 1 zu werden. Die K 101 GS und die K 175 GS wurden als wettbewerbstaugliche Kleinserienmotorräder für Privatfahrer angeboten.



K 101 an der Zeitkontrolle

Am Ende der Saison standen 6 Klassensiege (50 cm³: Lehner -1-, 100 cm³: Lippl -1-, Schell -1-, 175 cm³: Müller -2- und Augustin -1-) sowie die Meisterschaften in der 100er Klasse (Schell) und 175er Klasse (Müller) auf der Erfolgsliste von Hercules.

Bester Ausweisfahrer wurde der Bottroper Heinz Brinkmann auf einer 100er. Er sollte der kommende Hercules-Star werden.

Die Sechstagesfahrt fand in Llandrindod Wells (Wales) statt und endete mit dem Trophygewinn durch die Bundesrepublik.

Wie bereits im Vorjahr war Lenz Müller auf der 175er Mitglied in der Trophymannschaft, Augustin und Witzel starteten in der Vase A, Schell in der Vase B (alle Goldmedaillen), dazu erkämpften sich die 100 cm³-Meister der letzten bei den Jahre, Lippl und Schell, Silbermedaillen.

1962 - Heinz Brinkmann wird Werksfahrer

Auch in diesem Jahr zog Hercules wieder alle Register. Heinz Brinkmann wurde von Sportleiter Alfred Winkler für die 50er Klasse unter Vertrag genommen. Er fuhr eine 50er, deren Viergang-Getriebe mit einem Vorgelege versehen war. Sowohl in der 100er als auch in der 175er Klasse wurden jeweils mehrere Werksmaschinen eingesetzt.



Heinz Brinkmann (rechts)

Trotz zehn Klassensiegen langte es aber nicht zu einem Titelgewinn, allerdings gewannen Brinkmann, Lehner und Augustin die Trial-Sonderwertung.

Bei der Sechstagesfahrt in Garmisch war Lenz Müller auf der 175er wieder Mitglied der Trophymannschaft (Gold), Augustin und Lehner starteten in der Vase A auf 100ern (beide Ausfall), auch Brinkmann und Wessel errangen Goldmedaillen.

1963 - Überlegen in der 175er Klasse

Für die 63er Saison wurden die Werksmaschinen kräftig überarbeitet. Brinkmanns 50er erhielt einen

Breitwandzylinder, die 175er von Witzel wurde mit einer Telegabel ausgerüstet, während die übrigen Motorräder weiter die bewährte Schwinge besaßen.

Brinkmann dominierte die 50 cm³-Klasse, er siegte in vier der sechs Meisterschaftsläufe und wurde verdient Deutscher Meister. Während Lehner in der 100er-Klasse zwei Klassensiege einfahren konnte, war die Überlegenheit in der 175er Klasse beeindruckend: alle Siege gingen an Hercules, Müller wurde mit vier Siegen vor Witzel (zwei Klassensiege) Deutscher Meister.



Lenz Müller – in der 175er Klasse zuhause

Die Sechstagesfahrt in Spindelmühle war Müller wieder Mitglied der bundesdeutschen Trophymannschaft (Gold), Augustin (Gold) und Lehner (Ausfall) fuhren in der Vase B, während Wessel (Gold) und Brinkmann (Bronze) als Einzelfahrer starteten.

1964 - Brinkmann und Müller verletzt

1964 schrieb die OMK erstmals eine Mannschaftsmeisterschaft "für Fabrik- und Clubmannschaften aus.

Die Saison begann für Hercules schon vor dem ersten Start schlecht, Brinkmann und Müller hatten sich ein Bein bzw. den Fuß gebrochen (in beiden Fällen übrigens nicht beim Motorradfahren!).

Während Brinkmann mit einem Silbernagel starten konnte, musste Müller pausieren.

Die Werksmannschaft bestand aus Heinz Brinkmann und Karl Wessel (50 cm³), Karl Augustin und Bertl Seitz (100 cm³) sowie

Lenz Müller und Fritz Witzel (175 cm³), in der 75er und 125er Klasse engagierte man sich nicht werksseitig.

Ein einziger Klassensieg (Brinkmann) war die magere Ausbeute einer Saison, die von Beginn an unter einem schlechten Stern stand.

Bei den letzten beiden Meisterschaftsläufen machte in der 175er Klasse ein neuer Mann auf sich aufmerksam, der in den nächsten Jahren noch für einige Schlagzeilen sorgen sollte: Rolf Witthöft aus Bad Oldesloe gewann die Endläufe auf einer 175er Privatmaschine.

Bei der Sechstagesfahrt, die diesmal im thüringischen Erfurt (DDR) stattfand, war aus politischen Gründen kein westdeutscher Fahrer am Start. Drei Jahre nach dem Mauerbau waren die Beziehungen zwischen Westdeutschland und der DDR auch im sportlichen Bereich auf einem Tiefpunkt angelangt.

1965 - Gesamtsieg bei der "Valli "

Die Deutsche Geländemeisterschaft feierte ihr 10jähriges Jubiläum. Während fast alle Motorradsportarten ihre Europa- oder sogar Weltmeisterschaft hatten, gab es eine vergleichbare Meisterschaftsserie im Geländesport noch nicht.

Es existierten allerdings zahlreiche Mehrtagesveranstaltungen, die später als Basis für die Europameisterschaftsläufe dienten. Eine dieser Veranstaltungen war die "Valli Bergamasche" in Italien.

Aufgrund der italienischen Führerscheinregelungen gab es dort keine 50 cm³-Klasse, diese wurde erst deutsche Intervention hin ins Programm genommen, wobei allerdings niemand ernsthaft damit rechnete, dass eine der Cinquantini überhaupt das Ziel sah.

Im Endergebnis standen dann aber gleich zwei 50er Maschinen auf den beiden ersten Plätzen des Gesamtklassements. Eine Sensation war aber das Ergebnis von Heinz Brinkmann auf der K 50 GS: als einziger der 124 Starter beendete er die schwere Veranstaltung ohne einen einzigen Strafpunkt!



Heinz Brinkmann – König von Bergamo

Zweiter wurde Günter Sengfelder auf einer 50er Zündapp, dann folgten mit Witthöft (100cm³) und Trinkner (50 cm³) zwei weitere Hercules.

Drei Maschinen auf den ersten vier Plätzen ist ein Ergebnis, auf das man stolz sein durfte. Müller (175 cm³) auf dem 6. Platz und Gabler (50 cm³) vervollständigten den Hercules-Erfolg.



Rolf Witthöft in Bergamo

Bei der Deutschen Meisterschaft gewann Heinz Brinkmann wieder den 50er- Titel mit vier Erfolgen, ein weiterer Klassensieg ging an

Trinkner ebenso wie an Seitz in der 175er-Klasse, der damit Vizemeister wurde.

In der 100er-Klasse setzte Hercules Witthöft als Spitzenfahrer ein, der seine guten Leistungen vom vergangenen Jahr mit mehreren Tagesbestzeiten bestätigte und bis zum Endlauf wie der sichere Meister aussah.

In der ersten Sonderprüfung hatte Witthöft erkennbar Probleme mit dem Motor, der nicht richtig lief, im zweiten Durchgang legte er aber Tagesbestzeit hin.

Hercules führte die Motorprobleme auf einen nassen Luftfilter zurück, der vor der 2. SP ausgewechselt worden sei.

Bei der Schlußabnahme wurde Witthöft dann wegen einer fehlenden Farbmarkierung auf einem Federbein von den Sportkommissaren aus der Wertung genommen.

Es konnte nie geklärt werden, ob das Federbein von Anfang an nicht markiert war, die Markierung in der Hitze des Gefechts „abgegangen“ war oder ob das Federbein nicht reglementkonform ausgetauscht wurde. Jedenfalls verlor Witthöft den Titel an seinen Zündapp-Konkurrenten Klaus Kämper.

Die Sechstagesfahrt fand auf der Insel Man statt. Heinz Brinkmann (50 cm³) und Lenz Müller (100 cm³) waren Mitglieder der Trophymannschaft, konnten die Erwartungen jedoch nicht erfüllen und fielen beide aus. Witthöft fuhr auf einer 100er in der Vasenmannschaft A.



Hans Trinkner auf der Insel Man

Trotz des Ausfalls unserer Trophymänner war die Sechstagesfahrt ein erneuter großer Erfolg für Hercules – die Nürnberger

Fabrikmannschaft blieb als einzige strafpunktfrei. Gabler und Trinkner (beide 50 cm³), Witthöft, Seitz und Augustin (alle 100 cm³) errangen Goldmedaillen.

1966 - Lenz Müller erneut 175er Meister

Wegen der Unstimmigkeiten beim letztjährigen Endlauf hatte die OMK eine Reglementsänderung eingeführt: Es wurde nicht mehr die beste SP-Zeit, sondern die Addition beider Durchgänge für die Wertung zugrunde gelegt.

Die Hercules-Mannschaft bestand in diesem Jahr aus Gabler und Brinkmann auf 50ern, Augustin auf der 100er, Seitz und Trinkner fuhren neue 125er und Lenz Müller eine auf 131 cm³ aufgebohrte 125er in der 175er Klasse, während Witthöft in Munster seinen Wehrdienst ableistete.

Alle Fahrgestelle waren stark verkürzt und hatten einen markanten tiefliegenden Tank. Die Motoren ab 100 cm³ waren mit einem Fächerkopf ausgestattet.

Zehn Klassensiege für Hercules gab es bei den Meisterschaftsläufen (50 cm³:

Brinkmann -2-, 100 cm³: Augustin -2-, 125 cm³: Trinkner -3-, 175 cm³: Müller -3-), aber letztendlich reichte es nur für Lenz Müller zur Meisterschaft, Brinkmann und Augustin wurden Vizemeister in ihren Klassen.

Die Dreitagefahrt in Bergamo sollte der schwerste Geländewettbewerb seit Jahren werden und galt als Generalprobe für die Sechstagesfahrt. Gabler und Brinkmann starteten in der 50er Klasse, Augustin in der 100er, Erwin Schmider auf der 125er und Lenz Müller auf der 175er. Der Vorjahreserfolg konnte aber nicht wiederholt werden, Gabler wurde 7., Müller 13. im Gesamtklassement, Augustin fiel mit abgeschertem Hinterradmitnehmer aus.

Bei der Sechstagesfahrt in Karlskoga/Schweden waren 3 Hercules in unserer Trophymannschaft vertreten: Brinkmann (50 cm³), Augustin (100 cm³) und Müller (125 cm³), Gabler startete mit

einer 50er in der später siegreichen B-Vasen-Mannschaft.

Den 1. Platz bei den Fabrikmannschaften belegten unsere Trophyleute Brinkmann, Augustin und Müller.



Burchard Lenz auf einer olivgrünen Werks-100er

Dazu gab es einen weiteren großen Erfolg für Hercules. Die Mannschaft der Truppschule in Munster gewann die Wertung für Clubmannschaften. Neben Ruprecht Lammers auf einer Zündapp waren Burchard Lenz und Heino Büse mit 100 cm³-Hercules-Maschinen dabei.

Kuriosum am Rande: bei der Siegerehrung erschienen die drei Bundeswehrfahrer in Uniform – den Pokal überreichte ein russischer Admiral, ebenfalls in Uniform. So etwas war in der Zeit des Kalten Krieges wohl nur im Geländesport möglich.

1967 – Titel für Brinkmann und Witthöft

Für die Saison 1967 wurden Gabler und Lehner (50 cm³), Brinkmann (75 cm³), Witthöft (100 cm³) sowie Trinkner und Seuffert (175 cm³) als Werksfahrer unter Vertrag genommen.

Brinkmann wurde schließlich mit vier, Witthöft mit drei Klassensiegen jeweils Deutscher Meister.

Die Sechstagesfahrt fand in Zakopane in Polen statt und stand für Deutschland von Anfang an unter schlechten Vorzeichen.

Noch vor dem Start mussten 6 Fahrer der Trophymannschaft (u.a. Brinkmann) überwiegend verletzungsbedingt ausgetauscht werden.



Rolf Witthöft in Garmisch

Schließlich starteten Gabler (75 cm³) und Witthöft (100 cm³) in der Trophy, Lehner (50 cm³) in der Vase A und Trinkner (125 cm³) in der Vase B.

Sachs hatte zur Erhöhung der Standfestigkeit die Leistung der Motoren reduziert, der 50er Motor hatte nur ein 6-Gang-Getriebe (statt üblicherweise 7 Gänge).

Wie bei vielen zukünftigen Veranstaltungen in Polen fand die Sechstagesfahrt unter irregulären Verhältnissen statt, so dass die Ergebnisse im Grunde genommen von Zufall und Glück abhingen.



Heinz Brinkmann wird überlegen 75 cm³-Meister

Am ersten Tag erwischte es Rolf Witthöft (Plattfuß), er konnte aber mit Reifenfüllmittel

weiterfahren. Am 2. Tag platzte unsere Trophy durch den Ausfall von Gabler (Kolbenbolzenschaden). Für Brinkmann, Trinkner, Witthöft und Lehner gab es Goldmedaillen.

Am Ende der Saison gab Fichtel & Sachs bekannt, dass man sich aus dem Werks-Geländesport zurückziehen würde. Betroffen waren gleich beide Marken – Hercules und die Zweirad Union. Gleichwohl blieb man dem Geländesport treu, beschränkte sich aber auf die Privatfahrer, denen man in jedem Frühjahr in Kleinserie hergestellter Wettbewerbsmaschinen anbot.



K 100/125 GS Privatfahrermaschinen 1968

Natürlich war das keine Alternative für die Spitzenfahrer – Witthöft wechselte zum österreichischen Hersteller Puch, Brinkmann und Trinkner gingen zu Zündapp, wo alle auf Anhieb sehr erfolgreich waren und zu Meisterehren kamen.

Wird fortgesetzt.

Quellen: Robert Poensgen: „Geröll, Motoren, feine Kerle“, „Nebel, Moor und Steine“ sowie „12 Jahre Deutsche Geländemeisterschaft“

„Das Motorrad“, Motorpresse Stuttgart

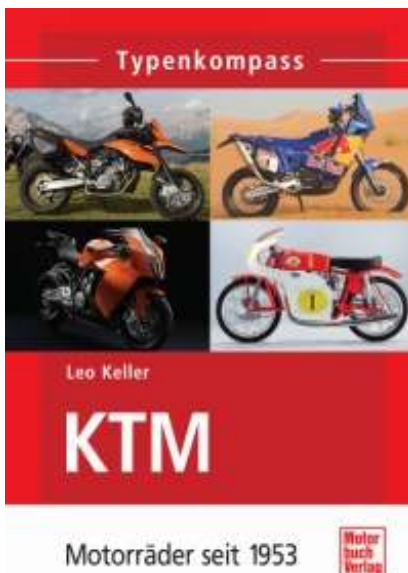
Für die Überlassung von Bildmaterial bedanken wir uns bei dem Zweirad Union-Archiv, www.enduro-oldies.de (Heinz Brinkmann) und www.rolf-witthoef.de (Rolf Witthöft), die auf ihren Webseiten ihre Fotoalben von einst geöffnet haben.

Lesestoff



Dieser Typenkompass von Leo Keller präsentiert die erfolgreichsten Hersteller des deutschsprachigen Raums im Offroad-Bereich von den 60er-Jahren bis heute. Neben den klassischen Gelände- und Endurosportmaschinen werden auch Motocrossmotorräder und die in den letzten Jahren ungemein populär gewordenen »Supermoto«, Geländemotorrädern mit Straßenabstimmung behandelt. Mit von der Partie sind Marken wie BMW, Hercules, Maico und MZ, aber auch andere weniger bekannte Hersteller wie z.B. die Zweirad Union

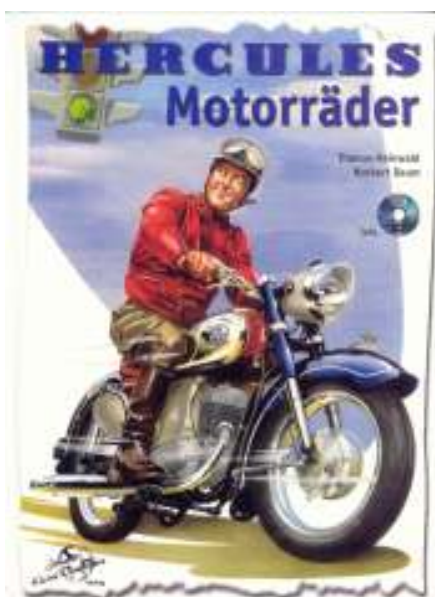
- Preis **9.95 EUR**
- 128 Seiten, 34 sw-Abbildungen, 88 Farbabbildungen
- Motorbuch-Verlag Stuttgart, ISBN 978-3-613-02602-5



Vom gleichen Autor

KTM zählt zu den angesagtesten Motorradmarken und ist derzeit der erfolgreichste Hersteller von Enduro- und Motocross-Maschinen. Einen umfassenden Überblick über die Modellgeschichte dieser Erfolgsmarke gibt Leo Keller in diesem Typenkompass. Kein Zweifel: In diesem Typenkompass finden sich alle wichtigen Informationen, die Fans dieser Marke wissen müssen.

- Preis **9.95 EUR**
- 128 Seiten, 115 Abbildungen
- Motorbuch-Verlag Stuttgart, ISBN 978-3-613-02921-7



Die Geschichte des ältesten noch produzierenden Zweirad-Herstellers der Welt (SFM). Über 270 Bilder und die umfassenden technischen Daten lassen dieses von „Mr. Hercules“ Norbert Daum und Thomas Reinwald verfasste Buch zu einem Klassiker werden. Als Zugabe gibt es den Hercules-Geländesportfilm „Hobby zwischen Sport und Spaß“ auf DVD.

- Preis **34.00 EUR incl. DVD**
- 270 Abbildungen
- Verlag Johann Kleine-Vennekte,
- ISBN 3-935517-18-1

Zum Schluss

So, liebe Hercules- und Zweirad Union-Freunde,

das war's für diesmal wieder. Wir hoffen, einen interessanten Rückblick auf die Hercules-Geländesport-Vergangenheit geworfen zu haben und würden uns freuen, wenn es Ihnen gefallen hat. Teil 2, der die Zeit von 1968 bis 1983 umfasst, wird zu einem späteren Zeitpunkt erscheinen. Da müssen wir um etwas Geduld bitten.

Wie versprochen werden wir uns in der nächsten Ausgabe näher mit dem Thema „Zweirad Union“ befassen. Wer etwas Interessantes beisteuern möchte, ist dazu herzlich eingeladen.

Bis dahin empfehlen wir unsere Webseiten www.ZweiradUnion-IG und www.Hercules-Freunde.de, wo es sicherlich das ein- oder andere Interessante zu entdecken gibt. Übrigens, wer sich für die Marke KTM interessiert, die ja genau wie Hercules im Geländesport in den kleinen Klassen auf die Schweinfurter Kraftpakete aus dem Hause Fichtel & Sachs vertraute, sollte mal in die KTM-online-Zeitschrift Brennraum schauen (<http://brennraum.ktm.com>) – neben vielen aktuellen und interessanten Stories über die Motorräder aus „Orange Country“ gibt es auch Historisches zu sehen – on – und offroad.

Jetzt bleibt uns nur noch, Ihnen/Euch allen viel Freude und schöne, unfallfreie Kilometer mit unseren Schätzen aus der „Nopitschstraße“ zu wünschen.

In diesem Sinne grüßt

Leo Keller

Impressum

Herausgeber:
Zweirad Union-Interessengemeinschaft

Redaktion und V.i.S.d.P.
Leo Keller
Jasminweg 7
51061 Köln
E-Mail: info@ZweiradUnion-IG.de

„Nopitschstraße“ erscheint in unregelmäßigen Abständen als pdf zum downloaden bei www.ZweiradUnion-IG.de und www.Hercules-Freunde.de

Die einzelnen Beiträge einschl. der Fotos sind urheberrechtlich geschützt. Die Verbreitung des unveränderten pdf zu privaten Zwecken (z.B. per E-Mail, durch Weitergabe des links, Ausdrucken, Anfertigen von einzelnen Kopien o.ä.) ist ausdrücklich erwünscht und bedarf keiner gesonderten Genehmigung. Die Übernahme von Inhalten, auch auszugsweise, in andere Medien (z.B. Printmedien aller Art, Webseiten, Rundbriefen, Newslettern o.ä.) bedarf der ausdrücklichen schriftlichen Genehmigung.

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des Verfassers, nicht unbedingt die der Redaktion wieder. Eine Haftung des Herausgebers, der Redaktion oder der Autoren für Schäden aller Art ist ausgeschlossen.