

ZIVILdienst

Bei der Bundeswehr sind die meisten **Hercules K125 BW Military** schon seit Jahren ausgemustert. Inzwischen hat sich eine zivile Szene rund um die zumeist natoolivene Zweiräder formiert, die den Maschinen trotz ihres – nun ja, sagen wir mal bescheidenen Rufs die Treue halten. Wir fragten nach den Gründen.



Hausgemeinschaft: Ulla Sarrazin ist natooliv unterwegs, ihr Vermieter Raimond Weh vertritt die medizinische Abteilung

Lahm und unzuverlässig sei sie – heißt es. Angeblich standen die Bundeswehr-Hercules mehr in der Instandhaltung als im Einsatz und ihre Fahrer zogen dem Vernehmen nach öfter mal alle Register, um nur nicht in den Sattel steigen zu müssen. Warum bloß widmet man sich heute ausgerechnet einem solch ungeliebten Apparat?

Woher der schlechte Ruf der Bundeswehr-Hercules ursprünglich stammt? Marken-Aktivist Günther Vogt hat keine Erklärung dafür, die auch nur im geringsten technischer Natur wäre. „Ich verstehe es nicht. Der Sachsmotor ist anerkannt gut, nicht umsonst bedienen sich viele namhafte Geländesport-Motorradhersteller seiner. KTM, Ancillotti, SWM, Simonini oder Monark – sie alle griffen ab 1968 zu 125er Zweitaktern aus Schweinfurt,

„Wer behauptet, die Military würde schlecht fahren, saß noch nie auf einem guten Exemplar oder legt die falschen Maßstäbe an.“

Günther Vogt

die in ihren Grundzügen dem Motor des Military-Modells weitgehend entsprechen. Das Behörden-Krad ist zwar mit seinen 130 Kilo nicht besonders leicht, aber wer das Fahrzeug genauer anschaut, erkennt, dass Rahmen und Fahrwerksgeometrie eng mit der Hercules K125 GS verwandt sind. Und die will wiederum jeder haben. Kurz gesagt: Die K125 BW fährt richtig gut. Ich sehe das nicht etwa durch die rosarote Hercules-Brille sondern kann die



Military direkt mit meiner eigenen GS verglichen. Nur glauben wollte und will es irgendwie keiner, dass das Bundeswehr-Krad durchaus etwas kann und seinerzeit nicht umsonst die Ausschreibung gegen BMW und Zündapp gewonnen hat.“

Besonders schick ist die natoolive Offroad-Hercules zweifellos nicht. Vor allem aber vermutet Vogt, seines Zeichens Maschinenbau-Ingenieur, dass die Maschinen in ihrer Dienstzeit vor allem darunter litten,

dass sie gefahren werden mussten und nicht gefahren werden durften, was einleuchtet: „Egal mit welchem Ex-Kradmelder man heute spricht, praktisch alle schimpfen auf ihre wirklich schlechte Ausrüstung mit normalem Feldanzug, Ledernierengurt, einfachen Lederhandschuhen und primitivem Römer-Helm“, erklärt Voigt. „Bei Übungen im Regen waren sie den ganzen Tag über pitschnass, im Winter haben sie sich nicht selten während eines Manö-

vers ins Lazarett gefroren. Klar, dass die Fahrer ihre Maschinen nicht mochten und dementsprechend behandeln. Wintermanöver wurden angeblich regelmäßig auf dem kleinen Dienstweg beendet: Anhalten wo's keiner sieht, Leerlauf einlegen und Vollgas geben bis die Kiste festgeht. Das Resultat war dann meist gemüthlicher Stubendienst als UVD in der warmen Kaserne für die nächsten zehn Tage, bis der AT-Motor eingebaut war...“



Der Restaurierer

Das erste Motorrad von Günther Vogt (45) war vor gut 25 Jahren eine K125 BW – nicht beim Bund. Irgendwie blieb der Maschinenbauingenieur an dem Behördenkrad hängen. Weit mehr als ein Dutzend Exemplare hat er neu aufgebaut.



Kostendämpfend: Verchromer und Edelmetallindustrie haben an der Bundeswehr-Hercules keine große Freude, was das Portemonnaie des Restaurierers erfreut

Der 45-jährige Vogt, stellvertretender Vorsitzender der Hercules-IG, beschäftigt sich seit 25 Jahren mit den Behördenmaschinen – 25 Jahre in denen er fast immer ein Exemplar zwecks Vollrestaurierung auf der Werkbank stehen hatte. Auch das dunkelgrüne Exemplar auf dieser Seite entstand in seiner Werkstatt und parkte in seiner Garage bis er schließlich an eine Hercules-Freundin aus dem Club weiterreichte und sich über die nächste Militariahermache.

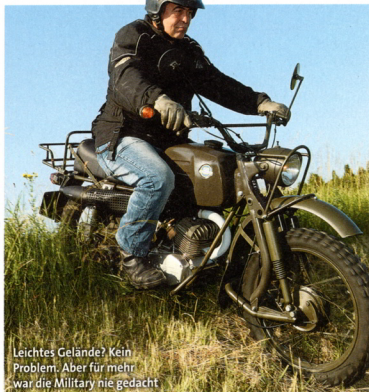


Schön ist nicht wichtig: Der Schutzbügel des Scheinwerfers folgt eher praktischen als ästhetischen Richtlinien

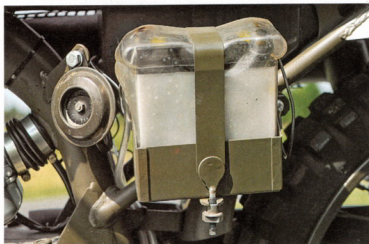


Die Besitzerin

> Ulla Sarrazin ist Hercules-inferniert seit ihr vor einer halben Ewigkeit ein alter Lastboy zulief und sie Kontakt zu einem Hercules-Stammtisch bekam. Nach diversen Rollern und Fünfzignern der Marke stand ihr der Sinn nach größerem, genauer gesagt nach einer mit Klasse-3-Führerschein fahrbaren 125er. Sie entschied sich für die K125 BW – „auch weil sie preiswert und ihr Handling einsteigerfreundlich ist.“



Leichtes Gelände? Kein Problem. Aber für mehr war die Military nie gedacht



Gut verpackt: der kleine Akku. Das Motorrad war gemäß Anforderungsprofil für Wattiefen bis 30 Zentimeter ausgelegt

Ausgangsbasis war seinerzeit ein zerlegtes Teilekonglomerat im Zustand fünf, billig gekauft aus privater Hand. Das Motorrad war weitgehend komplett, aber auch fehlende Teile stellen bis heute praktisch kein Problem dar, sagt er: „Obwohl die Military schon vor über zehn Jahren weitgehend ausgemustert wurde sind die Lager noch immer gut gefüllt. Ich würde soweit gehen, zu sagen, das buchstäblich jedes Teil binnen weniger Tage zu bekommen ist. Alle natoooliven Teile der Maschine habe ich seinerzeit sandgestrahlt – also mit Ausnahme des Motors praktisch das komplette Motorrad. Die anschließende Lackierung war und ist kein Hexenwerk – der matte grüne Farbton verlangt keinen Meister an der Sprühpistole.“ Die meisten Anbauteile sind üppig und handfest di-

mensioniert und waren ab Werk so konzipiert, dass sie schon mal härter angefasst werden dürfen.

Über manche Details kann sich Vogt bis heute freuen: „Beispielsweise darüber, dass die vordere Schwinge an ihren Drehpunkten gekapselte Nadellager hat. Verschleiß gibt's da kaum mal. Und auch die hintere Schwinge ist wälzgelagert, in Nadellagern. Ich habe das alles damals auseinandergenommen, gereinigt, lackiert und wieder zusammengesteckt, die Fahrwerkslager selbst sind sogar die alten geblieben, wenn ich mich richtig erinnere. Die Räder sind neu eingesperrt und lackiert, auch das ist Routine. Die Elektrik macht nach meiner Erfahrung übrigens nur selten Ärger. Den Kabelbaum hab' ich ersetzt, aber das sind nur ein paar Strippen.“



Die robuste Bauart, die perfekte Teileversorgung, der Verzicht auf jeden Schnickschnack – all das zusammen macht die Bundeswehr-Hercules für Günther Vogt zu einem geradezu idealen Objekt für Schrauber-Novizen – „und dazu kommt auch noch, dass die Maschinen mit Ausnahme der späten 180er Variante von 16-Jährigen mit dem entsprechenden Führerschein gefahren werden dürfen.“

Ausgerechnet der Motor freilich lässt sich nicht in die Kategorie „Anfängertauglich“ einsortieren. Es handelt sich bei ihm um einen schlitzzesteuerten Zweitakter mit klassisch vertikal geteiltem Gehäuse. Wer ihn komplett zerlegt muss nicht nur viel mit Wärme arbeiten, sondern beim Wiederausammenbau auch praktisch alle Wellen mit Scheiben ausdistanzieren. Dazu braucht's neben Messwerkzeug auch ein wenig Erfahrung, und allgemein gilt, dass ohne diverse Spezialwerkzeuge, Halteplatten und Abzieher nicht viel geht.

„Einen K125-Motor mit Neuteilen aufzubauen, ist ein vergleichsweise teures Unterfangen“, sagt Hercules-Mann Vogt, über dessen Werkbank

TECHNISCHE DATEN

Hercules K125 BW

„Military“

Motorbauart

Luftgekühlter, schlitzzesteuerter Einzylinder-Zweitakter, dreifach gelagerte Kurbelwelle, Mischschmierung 1:25, Sechs-Volt-Elektrik mit Bosch-Magnetzündung, Fünfgang getriebe

Hubraum

122 ccm
(B. x H.: 54 x 54 mm)

PS b. U/min

12,5 bzw. 13,6 b. 7500

Fahwerk

Einstrohrahmen mit zwei Unterzügen, vorn u. hinten Schwinge mit Hydraul. gedämpften Federbeinen. 18-Zollräder mit 3.25er (v.) und 3.50er (h.) Bereifung

Leergewicht

ca. 130 Kilogramm
(zul. Ges.gew.: 300 kg)

Höchstgeschwindigkeit.
ca. 100 km/h



20 km/h Luft nach oben: Der wackeren Kradmelder-Maschine ging bei etwa 100 Sachen die Puste aus, egal wie...



...forsch der Wehrpflichtige am Kabel zog. Auch am Lenker gilt: Jede Farbe ist möglich, solange sie natoooliv ist



Teile wie das Rücklich kamen von Standard-Zulieferern. Praktisch alles ist noch neu zu haben

schon etliche der Triebwerke wanderten. „Bevor ich einen Motor aus- einandernehme, gucke ich ihn mir deshalb erst einmal genau an. Dazu ziehe ich den Zylinder, vermesse ihn, den Kolben und das Stoßspiel der Kolbenringe. Vor allem aber prüfe ich, ob Spiel im Pleuellager zu fühlen ist. Ist soweit alles okay, stecke ich den Zylinder wieder drauf, bringe den Motor optisch in Form und baue ihn ein – bis jetzt immer, ohne eine böse Überraschung erlebt zu haben. Der Motor, den ich mit dem Teilepaket bekommen hatte, bestand den Test damals nicht. Aus alten Lagerbeständen hatte ich aber Jahre zuvor mal ein paar Triebwerke gekauft, von denen sich nach der beschriebenen Sichtung eines als sehr gut erwies. Den habe ich eingebaut und er läuft bis heute tadellos. In diesem Zusammenhang: Für eine neue Kurbelwelle werden inzwischen teilweise 500 Euro aufgerufen, für einen neuen Zylinder samt Kolben über 300 Euro und für einen teilüberholten, gepulsten AT-Motor gut 600 Euro. Ein gebrauchtes Aggregat kann da eine echte Alternative sein – aber mir sind auch schon ausrangierte Motoren untergekommen, die ich

Jetzt Monat für Monat aktuell informiert

OLDTIMER TRAKTOR gibt es jeden Monat neu im gut sortierten Zeitschriftenhandel – oder direkt **VERSANDKOSTENFREI*** beim Leserservice © 06131 / 992 -101

Im Abo: fast 13 % Preisvorteil, bequeme und pünktliche Zustellung, jederzeit kündbar, exklusives Begrüßungsgeschenk!

Abo-service © 0931 / 41 70 427 –
www.oldtimer-traktor.com

OLDTIMER Traktor 9/2013 September
Zeitschrift für historische Landmaschinen

Deutschland € 5,50
Abo 12 Ausgaben € 54,00
inkl. Porto

PLUS DEN HAFTEN OLDTIMER MARKT

Gnadenlos
Vulkan-Trophy

Anseigenscheck
Fortschritt
ZT 303 Allrad

Land-Technik
Glühkopfmotor aus Leisnig

3 x 6 = 18 Zylinder

IHC 46er Reih

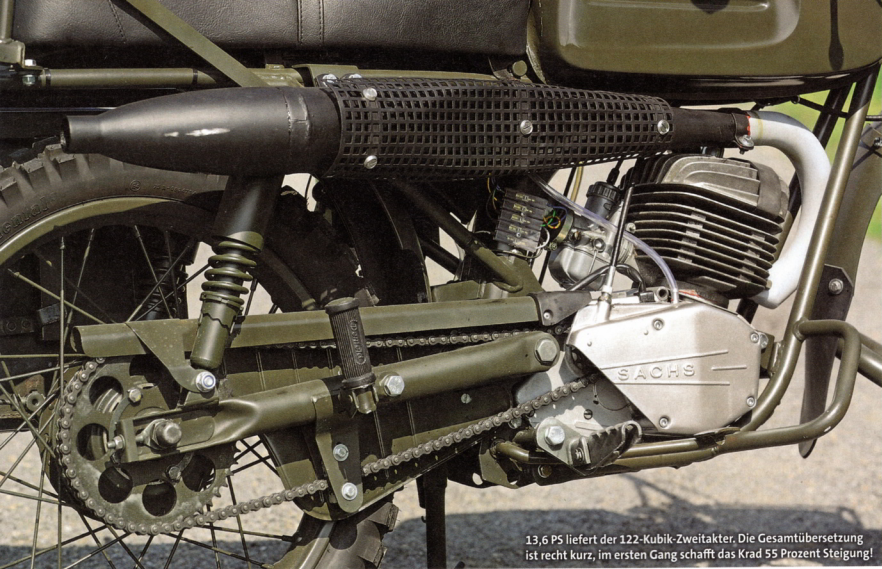
Land & Leute
Dahlem ist nicht nur Deutz-Land

Robust 900 Prototyp:
Der mit dem Lastschaltgetriebe

Unimog-Spezial:
„Neuer“ Boehringer fürs Museum

Rathgeber-Famo Boxer:
Eine Baureihe langlebige Raupen

*nur im Inland



13,6 PS liefert der 122-Kubik-Zweitakter. Die Gesamtübersetzung ist recht kurz, im ersten Gang schafft das Krad 55 Prozent Steigung!

blind gekauft hatte, in denen beispielsweise kein Kolben mehr zu finden war!"

Das Werkstatt-Notizbuch des Schraubers liest sich insgesamt sehr übersichtlich, dennoch sind am Ende unterm Strich rund 150 Arbeitsstunden notiert – „je nach Ausgangssituation kann man das als groben Richtwert für den Neuaufbau einer Military mit Amateurmitteln so stehen lassen“, sagt der Hercules-Routinier.

Seine Ex-Maschine steht heute bei Ulla Sarrazin in Essen in einer wirklich Hercules-infizierten Hausgemeinschaft. Dem Vermieter gehört die auf diesen Seiten zu sehende Sanitäts-K125-BW, eine Mitbewohnerin hat diverse Fünffziger der Marke und guckt sich gerade im Moment ebenfalls nach einem Behörden-Krad um, das dann die Hercules Nummer neun in der Gemein-

schaftsgarage wäre. Womit wir wieder bei der eingangs gestellten Frage wären: Warum tut man sich das an – ausgerechnet eine Military?

Ulla Sarrazin versteht die Frage, kann aber den Unterton, der mitschwingt und den sie offensichtlich mehr als einmal gehört hat, nicht nachvollziehen: „Weil sie super angenehm zu fahren ist. Ein Tritt und sie läuft. Sie reißt zwar keine Bäume aus, aber Tempo 100 reicht mir. Wer sie als zu lahm kritisiert, sollte seine Maßstäbe hinterfragen, denn wir reden nun mal von einer 125er. Und auch das ist ein zentrales Thema. Denn mit meinem vor April 1980 gemachten Pkw-Führerschein darf ich nur 125er fahren. Das Handling ist toll, auch auf Feldwegen und ganz schmalen Sträßchen, weshalb sie demnächst dabei sein wird, wenn es nach Dänemark in Urlaub geht. Aber zugegeben: Bei mir leis-

Der Motor ist kein Fall für absolute Anfänger, alles andere ist eher sümpel aufgebaut

tet sie Zivilienst. Wenn ich sie statt über sonnige Feldwege durch winterlichen Manöver-Matsch bewegen müsste, wäre das Vergnügen nicht ganz so groß.“

Text: L. Rosenbrock / Fotos: A. Beer



Und da gab's noch mehr!

1969 gewann Hercules mit der K125 BW die Ausschreibung für die Lieferung des neuen Kradmelder-Motorrads an die Bundeswehr. Ab 1971 gingen die ersten Modelle wie die auf diesen Seiten gezeigten in Dienst und wurden bis 1989 nur in Details verändert!

Erst dann wurde das Behördenkrad zum ersten Mal überarbeitet. Die „Variante 2“ hatte nun eine Marzocchi-

Telegabel, eine ULO-Blackbox anstelle der alten Batterie, eine Motoplat-Zündung und ein neu entwickeltes Luftfiltergehäuse, das für ein viel angenehmeres Laufverhalten sorgte.

Einen deutlich größeren Schritt nach vorn brachte 1991 die K180 BW mit ihrem völlig neuen Motor mit knapp 180 Kubik, 17 PS bei 5500 Touren und einem hervorragenden Drehmomentverlauf