

# HERCULES

Zu einem der traurigsten Kapitel der Bundeswehrgeschichte gehörte jahrzehntelang das Thema „Kradmelder-Maschine“. Doch ausgerechnet die gurkigste aller Zweitakt-Gurken ist heute ein gesuchtes Schätzchen mit Kultpotenzial.

**K**

## 125/180 BW



Ernsthaften Geländeambitionen stehen bei der 180er (oben und oben rechts) und 125er (rechts) überforderte Feder-elemente entgegen – unter anderem



Man roch und hörte sie schon lange, bevor man sie sehen konnte – eher suboptimal für überraschende Militäraktionen

Von Klaus Herder; Fotos: fact, Archiv

**Sie ist laut, lahm, schwer und nicht übermäßig geländetauglich.** Sie säuft, stinkt und sieht – vorsichtig formuliert – gewöhnungsbedürftig aus. Die Ersatzteilbeschaffung kann nervig und teuer sein, die Unterhaltskosten fallen gegebenenfalls entsprechend hoch aus. Ihr ostdeutsches Gegenstück, die 250er-MZ der Nationalen Volksarmee, kann alles – und zwar wirklich alles – deutlich besser und ist dafür viel günstiger. Und trotzdem gibt es nicht mal wenige Hardcore-Fans, die ihre Military, so der Nachname der Bundeswehr-Hercules, gegen nichts in der Welt eintauschen würden.

Irgendetwas muss also schon dran sein, an dem schlitzzesteuerten Einzylinder-Zweitakter, der 1970/71 zur Truppe stieß. Als Nachfolgerin der zwar bulligen, aber zu schweren und anfälligen Maico M 250 B war die Hercules für über 30 Jahre DAS Kradmeldermotorrad in Westdeutschland. Mit zunächst 123 cm<sup>3</sup> und brutalen 12,5 PS ging's los, mit knapp 18 PS aus 178 cm<sup>3</sup> endete 1993 die Produktion des letzten Hercules-Motorrads; die Bundeswehr kaufte noch bis 1996 ein. An der Lüftungsluft, der Gemischschmierung und der müden Sechsvolt-Elektrik änderte sich über die gesamte Produktionszeit nichts. Fünfganggetriebe und ausschließlich Kickstarter haben ebenfalls alle Militarys. Etwas Modellpflege gab's dann aber immerhin doch: 1985 wich die Vorderradschwinge einer Marzocchi-Telegabel, und Hercules montierte Kunststoff-anstelle von Blechkoffelgüelen sowie einen eckigen Scheinwerfer und eine modifizierte Sitzbank. Ab 1987 wurden rund 4000 überlebende Alt-125er ins Nürnberger Werk zurückgerufen und auf den „neuesten“ Stand inklusive 180er-Motor umgerüstet. Ab 1991 lief dann die 180er als komplette Neumaschine vom Band. Gekapselter Kettenschutz und ein anderer Auspuff sind die auffälligsten Unterscheidungsmerkmale.

Generationen von Wehrpflichtigen entwickelten eine gewisse Hassliebe zur Military. Damit es mit dem überwiegten Teil überhaupt etwas voranging, musste der Motor kräftig auf Touren kommen. Das nutzbare Drehzahlband hielt sich dabei im überschaubaren dreistelligen Bereich. Federelemente und Rahmen passten vielleicht an ein leichtes „Wander-Motorrad“ für Feld- und Wiesenwege, waren für ein Profigerät, das in Krisenzeiten und unter Extrembedingungen überzeugen sollte, aber völlig unterdimensioniert. Die anfangs verbaute Vorderradschwinge hatte zudem die ungewöhnliche Eigenschaft, sich beim Bremsen aufzurichten – für Military-Neulinge nicht ganz ohne. Auf Überführungsetappen sorgte die Hercules aber auch ohne Bremsaktionen dafür, dass keine Langeweile aufkam: Im Hochgeschwindigkeitsbereich (also über 60 km/h) verursachte jede noch so zarte Längsritze munteres Pendeln.

Und trotzdem hat sich um die als Neumaschine völlig überbeuerte Hercules (letzter Listenpreis 9850 Mark – dafür gab es Anfang der 90er-Jahre aus Japan eine 500er mit wassergekühltem Zweizylindermotor) eine recht rührige Fangemeinde geschart. Vielleicht ist es die (meist etwas verklärte) Erinnerung an selbige W15er-Zeiten, die Männer heutzutage dem rustikalen Charme des kleinen Stinkers erliegen lässt. Für knapp 20-jährige Jungs, die zuvor bestenfalls Mokick oder Klein-/Leichtkraftrad gefahren waren, konnte die Hercules tatsächlich als zweiradtechnischer Fortschritt durchgehen. Außerdem gingen die Betriebskosten „aufs Haus“, und auch die Reparaturen zahlte Vater Staat, was das muntere Military-Treiben ohne dramatische Folgen für die eigene Brieftasche

ermöglichte – da sieht man auch über gravierende Macken gern mal hinweg. Mit meist unter 10000 Kilometer Gesamtlauftleistung und trotzdem gnadenlos heruntergeritten landeten die ausgemusterten Kradmelder-Kräder dann bei der VEBEG, der bundeseigenen Treuhandgesellschaft, die die Altlasten dann verstelgerte und im Zehner- oder Zwanzigerpack an clevere Aufkäufer weiterreichte. Der Nachschub ist daher immer noch gesichert. ■

[www.motorradonline.de/classic](http://www.motorradonline.de/classic)

**DATEN (K 180):** Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, 178 cm<sup>3</sup>, 13 kW (17,7 PS) bei 5500/min, 22 Nm bei 5000/min, Fünfganggetriebe, Einschleifenrohrrahmen aus Stahlrohr, Gewicht vollgetankt 135 kg, Refren vo. 3.25-18, hi. 3.25-18, Tankinhalt 15 Liter, Höchstgeschw. 110 km/h, Neupreis 1993: 9850 Mark (5036 Euro)

**LITERATUR:** Typenkompass „Hercules/Sachs seit 1948“ von Andy Schwietzer, 144 Seiten, 180 Bilder, Motorbuch Verlag, ISBN 978-3-613-02834-0, 9,95 Euro

**SPEZIALSTEN:** Susanne Hammer, Tel. 041 31/85 05 00, [www.motorrad-klassiker-ersatzteile.de](http://www.motorrad-klassiker-ersatzteile.de); Motorradteile u. Fahrzeughandel Mölln, Tel. 045 42/22 17, [www.motorradteile-moelln.de](http://www.motorradteile-moelln.de); Militärfahrzeuge Koopmann, Tel. 059 61/2 45, [www.militaerfahrzeuge-koopmann.de](http://www.militaerfahrzeuge-koopmann.de)

**MARKTSITUATION:** Die Bundeswehr (bzw. die Verwertungsgesellschaft VEBEG) spielt als Beschaffungsquelle praktisch keine Rolle mehr. Die Military wird überwiegend von Privat Anbietern verkauft. Ab 1200 Euro geht's bei der 125er los, gute Exemplare liegen knapp unter 2000 Euro. Die 180er wird generell etwas teurer gehandelt und liegt zwischen 2000 und 2300 Euro. Für komplett überholte Exemplare vom Händler werden knapp 3000 Euro verlangt. **CLUB/IG/INTERNET:** [www.herculesig.de](http://www.herculesig.de)

**MOTORRAD Classic**

Informationen über Klassiker und Youngtimer in acht Ausgaben pro Jahr. Heftbestellung: Tel. 01 80 535 40 50-24 242