

Gestatten, Hecker

Namensgleichheit ersparte einem Zweiradfahrer die Qual der Wahl
er restauriert die Marke, die so heißt wie er

Wenn ich schon Hecker heiße und alte Motorräder restaurieren möchte, warum soll es dann nicht die gleichnamige Marke sein?

Gesagt, getan!

Mein Faible für Autos und Motorräder beruht daher, dass ich mich seit frühester Jugend bei meinem Vater auf der Tankstelle nützlich gemacht habe. Die Kfz-Mechanikerlaufbahn habe ich deshalb zwar nicht eingeschlagen, aber im Laufe der Jahre doch allerhand mitbekommen. Auf alle Fälle blieb das Interesse an Motorfahrzeugen und handwerkliches Geschick hängen.

Auf den Veteranen-Trichter bin ich gekommen, nachdem mein letzter "Moderner", ein Golf Cabrio, mir nur Ärger machte, es muss ein Montagsauto gewesen sein. Hinzu kam, dass ich kein Alltagsfahrzeug brauche, weil ich nahe der Arbeit wohne. Und Tüfteln und Schrauben wollte ich sowieso. Warum also nicht an einem Oldtimer? Es wurde ein Karmann Ghia.

Da ich nichts anbrennen lasse, wenn ich ein Projekt einmal in Angriff genommen habe, dauerte es gar nicht lange, bis derselbige wieder tiptop vor mir stand. Aber was jetzt, sagte ich zu mir: Noch ein Auto, und die Garage ist voll. Nachdem ich in der OLDTIMER-PRAXIS 4/90 den Bericht über eine Hecker K 250 Z, Baujahr 1953, gelesen hatte, wusste ich die Antwort: Eine Hecker musste her. Meine Namensgleichheit mit der Motorradmarke verstärkte diesen Wunsch nur. Zunächst begann ich aber, mich ein wenig intensiver um die Anfänge dieser Firma zu kümmern.

Selbst unter Kennern der Motorrad-Oldtimerszene sorgt der Name der fränkischen Zweiradschmiede oftmals für heftiges Schulterzucken, obwohl Hans Hecker zu seiner Zeit vielleicht zu den begabtesten Ingenieuren Deutschlands zählte. Unter seinem Namen waren bereits vor dem Beginn seiner Zweiradproduktion mehr als 50 Patente beim Reichspatentamt angemeldet.

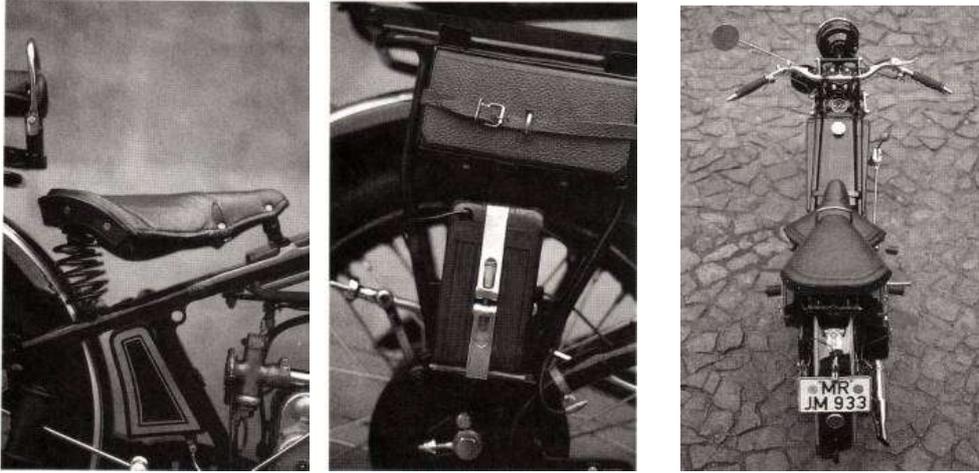
Am 31. August 1922 ließ Hecker sich ins Gewereregister eintragen. Er soll aber bereits 1921 Motorräder gebaut haben, anfangs einfache Zweiradrahmen für Einbaumotoren von Maurer oder Odra. Diese vertrieb Hecker unter dem Namen "Emora". Im Jahr 1923 begann er mit dem Einbau von Konfektionsmotoren der Firmen Scharrer & Gross und JAP in seine Rahmenkonstruktionen. In der Folgezeit konnte sich die kleine Nürnberger Firma recht gut am riesigen deutschen Zweiradmarkt etablieren. Dass der Name Hecker einen guten Ruf unter den Motorradfahrern bekam, lag nicht zuletzt an den vielen, erfolgreich absolvierten Motorradrennen: In den zwanziger und Anfang der dreißiger Jahre gewannen die HeckerWerksfahrer mehr als 50 Rennen. So siegte zum Beispiel Hans Hieronymus am 16. August 1924 mit über einer Stunde Vorsprung bei der Nord-Süd-Exprefahrt auf einer Hecker mit 350ccm-JAP-ohv-Motor.



Nicht verwandt und nicht verschwägert, trotzdem ein Paar: Konrad Hecker aus Marburg und seine H III 29 aus Nürnberg. Die Vorkriegsmaschine ist die zweite Hecker des jungen Hobbyschraubers.

Ab 1927 brachte Hecker seine Modelle mit einer neuen Rahmenkonstruktion auf den Markt. Statt des bisher üblichen, geschweißten Dreieckrahmens wurde der Rahmen nun aus einem Stück Rohr gebogen und an den Biegungen mit Muffen verstärkt. Diese Konstruktion wurde noch im selben Jahr als Patent angemeldet. 1928 konnte der Kunde neben den Hecker-Modellen mit 200ccm, 250ccm, 300ccm, 350ccm, 500ccm, 550ccm-JAP-sv und ohv-Motoren ein Modell mit 750ccm-ioe-Zweizylinder-MAG-Motor erwerben. Diese Maschine wurde allerdings nur ein Jahr lang gebaut und dann durch ein Modell mit 600ccm-JAP-sv-Motor ersetzt, das damals 1250 Mark kostete. Die drei letztgenannten Ausführungen dienten in erster Linie als Gespannfahrzeuge. Hans Hecker starb 1942. Nach dem Krieg belebten sein Bruder und sein Schwiegersohn das Motorradgeschäft neu. Allerdings mussten sie, wie viele andere auch, bereits in den fünfziger Jahren wieder das Handtuch werfen. Im März 1956 erlosch die Firma im Gewerberegister, 1957 meldete man Konkurs an, und 1963 verschwand der Name Hecker schließlich aus dem Handelsregister. Eine Anfrage beim Amt in Flensburg mit dem Stichtag 31. Juli 1992 ergab 31 gemeldete Hecker-Zweiräder. Allerdings sind mir rund 100 Fahrzeuge bekannt, teils restauriert, teils noch rostig.

Nach einer Kleinanzeige in OLDTIMERMARKT konnte ich dann eine nicht komplette, aber restaurierungswürdige Hecker K 250 Z von 1953 mit dem ILO-Twin-Motor erwerben. Als diese Restaurierung abgeschlossen war, erwachte der Wunsch nach einem Vorkriegsmodell. Was lag näher, als wieder zu annoncieren? Clubs oder Markentreffen, wo man auf Hilfe hoffen konnte, gab's nicht. Jedoch ließ der Erfolg diesmal auf sich warten. Mittlerweile hatten sich aber wohl meine Aktivitäten auf diesem Gebiet ein wenig herumgesprochen. Jedenfalls bot man mir im Frühjahr 1992 eine vollständige, allerdings vom Zustand her schlechte Hecker mit dem 550-ccm-JAP-sv-Motor von 1929 an. Es handelte sich um das Modell H III29. Das Motorrad stand in Nürnberg, wo es ursprünglich gebaut wurde.



Ein Sattler polsterte und bezog die Sitze neu. Er vernähte sie genauso aufwendig wie im Original.

Die Linierung ist geklebt. Für ein gutes Ergebnis mit dem Schleppinsel war die Außenlinie zu breit.

Der Deuta-Ota-Tacho wanderte zwecks Reparatur zu einem Fachbetrieb. Das kostete gutes Geld.

Werkzeugtaschen und Batteriehalter wurden komplett ausgetauscht, das musste sein.

Bereitete am wenigsten Kopfzerbrechen: der 550-ccm-JAP-Einbaumotor mit 4,5 PS

Am nächsten freien Wochenende war ich zur Stelle. Nach einem kurzen Gespräch mit dem Verkäufer konnte ich "meine" Hecker zum ersten Mal in Augenschein nehmen. In einer Hinterhofgarage lehnte sie in einer düsteren Ecke an der Wand. Furchtbar verrostet, aber, wie versprochen, komplett; ja selbst die Fenag-Zündlichtanlage inklusiv dazugehörigem Scheinwerfer war vorhanden. Diese Hecker und keine andere wollte ich haben. Zwar ließ sich der Verkäufer von seiner Preisvorstellung nicht abbringen, doch kann man den Preis im nachhinein als Fair bezeichnen. Als Beigabe zum Motorrad erhielt ich Unterlagen wie Fotos und Zeitungsausschnitte, welche mir die Arbeiten ein wenig erleichtern sollten.

Am nächsten Morgen wurde die Maschine in den bereitstehenden VW-Bus verfrachtet, und ab ging's in Richtung Marburg. Zu Hause angekommen, erntete ich von meinen Eltern, Nachbarn, Bekannten und Freunden nur mitleidige Blicke und die üblichen Äußerungen wie "fahr den Mist doch gleich zum Schrottplatz" oder "Das wird doch nie wieder ein Motorrad". Nachdem ich die obligatorischen Fotos von Ist-Zustand gemacht hatte, zerlegte ich das Rostrad.



Hier nicht zu sehen: Das nachgefertigte Hecker-Vorkriegselement schillert in prächtigen Farben.

Außergewöhnlich: Der Benzintank ist an den Doppelrohrrahmen optimal angepasst worden.



Eine Dose Rostlöser, gleichmäßig über das Gammel-Bike verteilt, sorgte dafür, dass beim Demontieren nur wenige Schrauben abrissen.

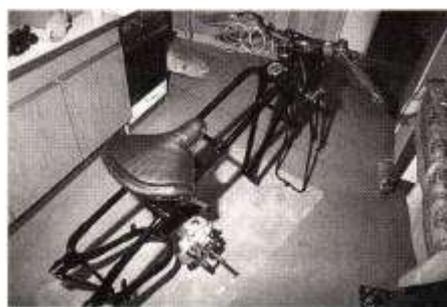
Die nächsten Abende und Wochenenden verbrachte ich mit der groben Vorreinigung. Diese Prozedur ging schnell voran, und schon vier Wochen nach dem Kauf konnte ich die ersten Teile zum Sandstrahlen und Vernickeln wegbringen. Danach wendete ich mich interessanteren Aufgaben zu: dem Motor und dem Getriebe. Auf die beiden war ich vielleicht gespannt! Als ich die Innerein des JAP sehen konnte, staunte ich nicht schlecht. Mensch, der sieht ja noch super aus, dachte ich. Weder an den Kolben noch an den Ventilen oder den Nockenhebeln entdeckte ich Verbrennungsrückstände oder Verschleißspuren. Auch die Kurbelwellen und Pleuellager schienen in Ordnung zu sein. Sicherheitshalber legte ich den Einzylinder einem Fachmann zur Begutachtung vor. Er bestätigte meinen Eindruck. Äußerliches Reinigen des Motors mit Stahlwolle und verschiedenen Poliermitteln sowie das Einschleifen der Ventile und Lackieren des Zylinders reichten aus. Er konnte ohne weitere Bearbeitung zusammengebaut werden. Nicht ganz so problemlos verliefen die Arbeiten an dem Hurth-LC-Getriebe mit Tachoantrieb und der Kupplung.

Nach dem Ausbau der Kupplungsscheiben und der Stahllamellen habe ich die Sicherungsmutter des Lamellenkörpers gelöst. So weit alles klar. Mit Hilfe eines Dreiklauenabziehers und leichten Hammerschlägen auf den Abzieher versuchte ich dann, den Lamellenkörper vom Konus der Getriebewelle zu ziehen. Es gelang nicht, also kräftigere Hammerschläge auf den Abzieher. Immer noch keine Reaktion. Nun musste der Schweißbrenner herhalten. Endlich, als der Lamellenkörper schon rot glühte, löste er sich von seinem Sitz. Diese Gewaltaktion verformte den Lamellenkörper jedoch so stark, dass sich die Kupplungsscheiben nicht wieder aufschieben ließen. Durch Zufall konnte ich auf dem Teilemarkt in Schlüchtern ein passendes Getriebe billig kaufen. Es verhalf mir nicht nur zu einem guten Lamellenkörper, sondern auch zu brauchbaren Getriebe- und Kupplungskettenrädern.

Nach dem Neubelegen der Kupplungsscheiben mit Kork, Vernickeln von Öleinfüll- und Ablassschraube sowie einer Rundum-Reinigung des Getriebes baute ich es wieder zusammen. Dabei bereitete mir die Rückholfeder des Kickstarters einiges Kopfzerbrechen. Ich konnte es drehen und wenden, wie ich wollte, nie erreichte ich die nötige Vorspannung der Feder, um den Kickstarter vollständig zurückzudrücken. Durch das viele Hin- und Herbiegen der Feder brach diese natürlich irgendwann ab. Aber auch hier bot das zweite Getriebe Ersatz. Ein wenig Nachdenken half mir schließlich bei der Lösung. Man muss nur den Kickstarter mit der an beiden Seiten eingehängten Feder zwei Umdrehungen vorspannen und erst dann in das Kickstarterritzel einsetzen. Das ist zwar mit Fummelerei verbunden und nicht ohne Fingerklemmen hinzubekommen, aber nur so funktioniert es.

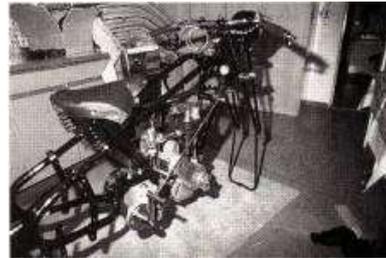
Teile der Vorderradgabel und die Radnaben erneuerte ein Bekannter auf seiner Drehbank. Etwas aufwendig gestalteten sich dabei die Radnaben. Hier waren alle Lagerschalen gebrochen. Ersatz ist heute nicht mehr zu bekommen. Mir blieb nichts anderes übrig, als die Radnaben auf Rillenkugellager umzubauen. Hierzu wurden die Radnaben auf das Maß der neuen Kugellager ausgedreht. Als Lager habe ich einseitig geschlossene verwendet, die von innen gut gefettet werden können. Von außen erkennt man diesen Umbau nicht, da die originalen Lagerabdeckungen ihn verdecken.

Parallel zu diesen Arbeiten habe ich die Fenag-Zündlichtanlage und den Deuta-OtaTachometer bei entsprechenden Fachbetrieben überholen lassen, da mir das nötige Werkzeug und die Erfahrung fehlte, eine nicht ganz billige Angelegenheit. Die Bremstrommeln ließ ich bei einer Maschinenfabrik im Nachbarort leicht ausdrehen; Bremsbacken entrosteten und neue, selbst angefertigte Beläge aufnieten ging problemlos.



So sah die Hecker vor der Totalkur aus. Kaum zu übersehen sind die Spuren der Standzeit.

Unerlässlich für den reibungslosen Verlauf einer Restaurierung: Teile reinigen, sichten, sortieren. Egal ob Leder, Gummi oder Metall, der Gammel hatte sich überall niedergelassen. Der JAP hatte sich im Innern über die Jahre praktisch selbst konserviert. Nirgends Rost. Der Rahmen der H III 29 ist aus einem Stück Rohr gebogen, der Motor dient als tragendes Teil. Der vordere Ständer, wichtig bei einem Platten, leistete auch beim Zusammenbau gute Hilfe.



Zwischenzeitlich, nach etwa zweieinhalb Monaten, konnte ich meine Blechteile vom Sandstrahlen zurückholen. Leider war die Strahlkammer des Betriebes zu klein für den Rahmen. Ich musste ihn mit Drahtbürstenaufsatz und Bohrmaschine selbst von dem braunen Grit befreien. eine kraft- und zeitraubende Angelegenheit, der ein zweimaliger Anstrich mit Fertan folgte. Die restlichen Blechteile habe ich in der Garage mit der Sprühdose grundiert, um dem neuerlichen Rostbefall vorzubeugen. Der nächste Gang führte mich zum Lackierer, der mir die Arbeit des Spachtelns abnahm. Ich musste nur noch schleifen. Eine Woche meines Jahresurlaubes ging dabei drauf. Einige Kleinteile wie Fußrasten, Bremshebel und Motorhaltebleche habe ich wieder mit der Sprühdose selbst lackiert.

Öl- und Benzintank waren frei von Beulen und innen lediglich mit leichtem Rost überzogen. Ich habe sie mit zehnpromzentiger Phosphorsäure behandelt und anschließend mit Tankinnenfarbe versiegelt. Die Linierung von Tanks und Schutzblechen überließ ich wieder dem Lackierer. Eine Vorlage mit den Originalzierstreifen, die am Motorrad nur in Fragmenten zu erkennen waren, erhielt ich von einem befreundeten Hecker-Besitzer. Seiner Prospektkopie konnte man die Linierung entnehmen. Die Schriftzüge auf dem Tank gab und gibt es glücklicherweise noch als Wasserabziehbilder zu kaufen. Schwieriger dagegen ist es, an das VorkriegsFirmenemblem auf dem hinteren Schutzblech zu gelangen. Aber auch hier konnte mir ein Hecker-Spezi mit einem Exemplar weiterhelfen.

Während mein Lackierer am Arbeiten war, erhielt ich Teile vom Vernickeln zurück. Auch besorgte ich mir vom Zubehörhandel, schon mal Felgen, Speichen, Reifen und Ketten, lackierte die Sattelgestelle und ließ diese von einem ortsansässigen Sattlereimeister beziehen. Er machte das mit größter Akribie. Den seltenen Scheinwerferreflektor schickte ich zum Neuverspiegeln weg. Ein fast verhängnisvoller Fehler, denn auf einmal hieß es, er sei verschwunden. Worauf ich alle Register zog, und siehe da, zwei Wochen später hielt ich ihn neuverspiegelt in der Hand. Und die ganze Sache kostete auf einmal nur die Hälfte. Warum wohl?

Nach wiederum etwa sechs Wochen konnte ich endlich meine Teile vom Lackieren abholen. Meine Freizeit verbrachte ich fast ausschließlich in meiner Hobbywerkstatt. Einbau von Vorderradgabel, Motor, Getriebe, Anbau von Vergaser und Zündlichtmaschine und Aufziehen der Primärkette geschah an einem Wochenende. Der Aufbau meines zweirädrigen Namensvetters schritt rasch voran.

Innerhalb weniger Tage verlegte ich die Bowlenzüge und die gesamte Elektrik, speichte die Räder ein und zentrierte sie. Einige Schwierigkeiten bereitete die Auspuffanlage. Die alte konnte höchstens noch als Muster dienen, doch leider fand sich niemand, der mir die Anlage nachbauen konnte oder wollte. Aber auch hier kamen mir wieder die zahlreichen Kontakte, die ich inzwischen zu anderen Hecker-Enthusiasten geknüpft hatte, zugute. Ein befreundeter Hecker-Restaurierer fertigte mir nach Zeichnung die Auspuffanlage an. Nur das Vernickeln übernahm wieder eine Fachwerkstatt.

Mittlerweile war es Dezember geworden. Als Deadline hatte ich mir Weihnachten 1992 gesetzt, also erledigte ich die letzten Feinarbeiten wie Ventile und Zündung einstellen in Windeseile, aber sorgfältig. Endlich, am Samstag vor Heiligabend, war es soweit. Morgens, gegen acht Uhr, schob ich die Maschine aus der Werkstatt, füllte schnell Benzin und Öl auf und kontrollierte, ob die Ölpumpe auf volle Förderleistung gestellt war, um einen sofortigen Motorschaden zu vermeiden. Auf Nummer sicher gehend, habe ich mir noch einmal die Bedienungsanleitung vor mein geistiges Auge gerufen: Benzinhahn öffnen - O.K.; Schwimmerkammern fluten, bis Benzin überläuft - O.K.; Luftklappe zu - O.K.; Zündverstellung auf Spätzündung stellen - O.K.; Motor mit Kickstarter durchtreten - nicht O.K.!

Nach einer Viertelstunde Antreten ohne Erfolg brauchte ich eine kleine Verschnaufpause. Warum sprang das verdammte Ding nicht an? Nach einer weiteren Viertelstunde kam ich auf die Idee, die Zündeneinstellung zu kontrollieren. Richtig! Hier lag der Fehler. Da ich das Magnetkettenrad nicht richtig auf den Konus der Magnetwelle gedrückt hatte, verstellte sich die Zündung beim Durchtreten des Kickstarters. Das Übel behob ich mit wenigen Handgriffen. Dem erneuten Versuch, mein Schmuckstück zu starten, folgte das freudige Gebrüll eines Motors, der wahrscheinlich an die 40 Jahre nicht mehr gelaufen war. Was für ein Erlebnis! Dieser Sound, einfach herrlich, nicht zu vergleichen mit dem Schnurren neuzeitlicher Hochleistungstriebwerke. Kleinere Einstellarbeiten am Vergaser und der Zündung waren natürlich nötig, aber noch am selben Tag habe ich eine kleine Probefahrt auf einem angrenzenden Feldweg unternommen. Im April diesen Jahres habe ich die Maschine beim TÜV vorgeführt. Keine Beanstandung Sommer, jetzt kannst Du ruhig kommen ich bin bereit.