

Ein Saurier wird wiederbelebt

Ein rares Stück hatte Hans Kohl da an Land gezogen: eine Hecker H4 von 1928 mit 750 Kubik.

Nur ein Jahr dauerte es, bis der exklusive Twin wieder auf der Straße war.

Vielen Motorradfreunden wird Hecker kaum ein Begriff sein. Das liegt nicht zuletzt daran, daß die kleine Motorradfabrik in Nürnberg nicht mit spektakulären Entwicklungen glänzte, sondern stets Wert auf höchste Verarbeitungsqualität legte und anderen die großen Neuheiten überließ. Wer eine Hecker fuhr, erwarb solide Handwerksarbeit und brauchte keine Angst vor irgendwelchen Kinderkrankheiten zu haben. Die Motoren wurden bei bewährten Herstellern eingekauft, und Hecker fuhr gut dabei. Soweit fällt die Firmengeschichte also keineswegs aus dem Rahmen, aber wir wollen hier eigentlich auf ein ganz besonderes Motorrad zu sprechen kommen, das in jeder Hinsicht eine Ausnahme darstellt. Ein einziges Mal nämlich verspürte Hans Hecker den unwiderstehlichen Drang, etwas wirklich Großes und Vornehmes auf die Räder zu stellen und wagte sich an eine exklusive 750er. Erstaunlicherweise kaufte er die Motoren nicht bei Hauslieferant JAP, obwohl die Londoner Firma durchaus Passendes im Programm hatte, sondern bei Motosacoche (MAG). Dieser Firma ging der Ruf Schweizer Uhrwerksqualität voraus und nicht ganz zu Unrecht.

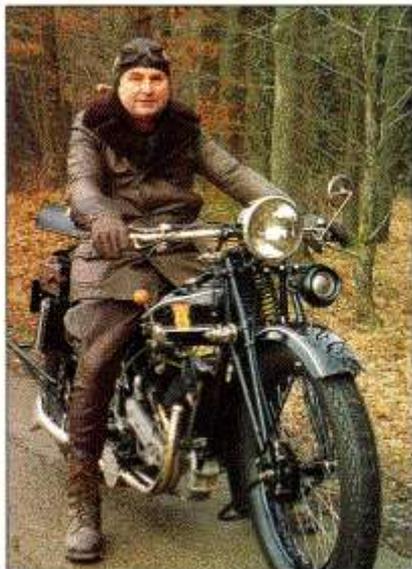


**Wie in den "Roaring Twenties": Hans Kohl unterwegs mit seiner Hecker H4.
Lediglich die merkwürdige Position der Fußrasten trübt den Fahrgeuß.
Nein, der Schalthebel ist nicht verbogen. Das gehört so!**

Der V-Twin mit 741 ccm und 45 Grad Zylinderwinkel war wechselgesteuert (ioe), das heißt, das hängende Einlaßventil lag über dem stehenden Auslaßventil in einer Kammer neben dem Zylinder. Im Grunde war diese Bauart im Jahr 1928 schon längst veraltet, wurde aber von MAG noch bis in die dreißiger Jahre hinein beibehalten. Mit 72 Millimeter Bohrung bei 91 Millimeter Hub ist der Motor extrem langhubig ausgelegt und gibt ungefähr 20 PS bei nur 3500 Umdrehungen ab (manche Quellen sprechen von 18 PS). Die ideale Zugmaschine für einen Beiwagen also.

Nach guter alter MAG-Tradition ist die Kurbelwelle beidseitig in Bronzebuchsen gelagert, wobei die steuerseitige Buchse auch als Entlüfter dient. Die beiden Pleuel liegen nebeneinander, wodurch ein seitlicher Zylinderversatz von zirka 20 Millimeter entsteht. Der Hubzapfen ist eingepreßt, das war zur damaligen Zeit ein völlig unübliches Verfahren, welches anscheinend nur bei den V-Motoren von MAG angewendet wurde. Allgemein waren die Hubzapfenenden mit relativ wenig Druck eingepaßt und mit Muttern gesichert. Der Antrieb der Nockenwelle erfolgt durch Zahnräder, während der Zündlichtmagnet über eine Kette vom äußeren Ende der Nockenwelle aus angetrieben wird. Ebenfalls auf der Nockenwelle sitzt die verstellbare Kolbenpumpe für die Ölzufuhr. Der MAG-Motor arbeitet mit Verlustschmierung, das gebrauchte Öl wird also ins Freie geblasen - damals das allgemein übliche Verfahren. Weil die geringe, zu den Pleuellagem geförderte Ölmenge nicht zur Schmierung der Kolbenlaufbahnen ausreicht, versorgt eine separate Ölleitung die Zylinder.

An der Oberseite der Zylinderköpfe befinden sich sogenannte Zischhähne, die dazu dienen, eventuell "ersoffene" Zylinder auszublasen, oder, im entgegengesetzten Fall, Benzin direkt in die Zylinder zu spritzen. Der Vergaser stammt aus Nürnberg, die AMAC-Produkte sind vom britischen AMAL kaum zu unterscheiden. An der H 4 jedoch ist der Vergaser mit einem seitlich an der Mischkammer angeordneten Luftschieber versehen, ebenfalls eine Rarität.



Einzigartig: Es dürfte schwer fallen, irgendwo auf der Welt eine zweite fahrbereite H 4 zu finden



soliden Brot-und ButterMaschinen,

**Meisterwerk: Nur einmal griff Hans Hecker, ansonsten Produzent von
nach den Sternen. Für sein Topmodell H 4 kaufte er in der Schweiz den MAG-Motor ein**



Das Dreiganggetriebe (Kennzeichen: das große Gehäuse für die Kickstarterfeder mit seinem vernickelten Deckel) bezog man von Hurth in München, einem der ältesten Getriebehersteller auf dem Kontinent. Die Kupplung verfügt über vier Platten mit Korklamellen.

Der enorm steife und trotzdem leichte Doppelschleifenrahmen hob alle Hecker-Modelle ab 1928 gegenüber anderen Marken hervor. Laut Hersteller wurde die gesamte Rahmenschleife, (also sowohl rechte wie auch linke Seite) aus einem einzigen Stück Rohr gebogen, welches im Bereich von Lenkkopf, Hinterradaufnahme und Getriebebrücke durch vorher aufgeschobene dünnwandige Rohre verstärkt war. Die Rahmenschleifen sind beidseitig am Lenkkopf angeschweißt, dies aber so sorgfältig, daß der Eindruck eines Gußstücks entsteht. Unter dem Tank läuft ein zusätzliches Rohr nach hinten. Diese Rahmenbauart behielt Hecker für alle Modelle bis 1930 bei, danach begann der Satteltank seinen Siegeszug.

An der H 4 wurde nirgends gespart. Das beweist auch die Vordergabel. Aus sehr kräftigen Rohren gefertigt, besticht sie durch eine durchdachte Lagerung der überdimensionierten Schwinghebel. Diese Lager sind konisch ausgeführt, und zwischen den (nachstellbaren) Konen und ihrem Sitz befinden sich ebenfalls konisch geformte Lederhülsen. Sie dienen als Reibungsdämpfer und sorgen für spielfreie Lagerung. Eine sehr aufwendige, hochwirksame und so gut wie verschleißfreie Lösung.

Das Lenkerrohr weist den damals gebräuchlichen Durchmesser von einem Zoll auf und beschreibt nur einen flachen Bogen. Lange Klemmfäuste ermöglichen einen weiten Verstellbereich. Die Bowdenzüge werden durch Außenzughebel betätigt, aber das ist eigentlich gar nichts Besonderes, sondern war bei Hecker, im Gegensatz zum fast gesamten Rest der Welt, seit jeher üblich. Die gesamte Maschine macht einen sehr gediegenen und fast klotzigen Eindruck, dabei wiegt sie nur 140 Kilo, was wohl hauptsächlich dem leichten und trotzdem steifen Rahmen zu verdanken ist. Das Motorrad kostete damals 1450 Reichsmark - ein stolzer Preis, der den exklusiven Charakter dieser prachtvollen Maschine hervorhob.

Historie: Hecker

Im Boom der zwanziger Jahre machte sich der 42jährige Hans Hecker daran, eigene Motorräder auf die Reifen zu stellen. Offiziell begann die Geschichte von Hecker am 31. August 1922 mit dem Eintrag ins Handelsregister. Doch schon zuvor fertigte Hecker einfache Motorradrahmen für Einbaumotoren von Maurer und Odra mit maximal 200 ccm. Er nannte die Maschinen "Emora". Von Anfang an kultivierte Hecker die Produktpflege und verbesserte die Modelle jährlich. Von 1923 bis 1925 befanden sich zwei Modelle mit Motoren von Scharrer & Gross im Programm: Die H 1 mit 192 ccm (ohv, 1,5 PS, 60 km/h) und die H2 mit 350 ccm. Diese Maschinen tauchten mit Erfolg bei, vielen Wettbewerben auf: 1924 gab es insgesamt 67 Siege und 34 zweite Plätze!

Ab 1926 fertigte Scharrer & Gross eigene Motorräder, und Hecker mußte auf einen anderen Lieferanten umsteigen. Er entschied sich für die weit verbreiteten und erfolgreichen JAP-Motoren. Unter der Bezeichnung H 1 liefen nun Maschinen mit 200 ccm-Motoren, als H 2 350er. Die Bezeichnung H3 war den großvolumigen Maschinen mit den 500er oder 600er-Motoren vorbehalten, allesamt mit JAP-Triebwerken ausgestattet. Dazu kam ein obengesteuerter 550-ccm-Motor; alle anderen Hubraumgrößen waren wahlweise seitengesteuert oder in

ohv-Ausführung zu haben. 1928 ersetzte ein aus einem Stück gebogener Rahmen den bisherigen geschweißten Rohrrahmen. Ab 1928 besaß Hecker das Reichspatent auf diesen neuen, *Doppelrohr*Rahmen, der an den bruchgefährdeten Stellen mit Muffen verstärkt und dadurch sehr, stabil war. Im gleichen Jahr wurde der 600 ccmJAP-Motor aus dem Programm gestrichen und durch die H4 mit dem 750er-MAG ersetzt. Gerüchten zufolge gab es auch in wenigen Exemplaren eine H5 mit einem 1000ccm-**JAP-Motor**. Die Modelle mit dem patentierten Doppelrohrrahmen blieben bis 1930 im Programm, danach ging Hecker wieder zu geschweißten Rohrrahmen über, die ebenfalls mit JAP-Motoren bestückt wurden. Ab 1930 baute Hecker auch Motorfahräder mit dem sehr populären 75-ccm Fichtel & Sachs-Motor unter der Bezeichnung VM I (Volksmotorrad). Die VM-Modelle entstanden in Zusammenarbeit mit Expreß in Neumarkt und besaßen einen Rahmen aus viereckigen Rohren, In den Jahren 1933 bis 1935 wurden diese Maschinen auch mit 120 und 125ccm-Motoren von JLO bestückt, weil ab 1933 ein Importverbot ausländischer Produkte galt.

Richtig in Gang kam die Motorradmanufaktur erst wieder 1948, als Heckers Schwiegersohn nach dem Tod des Firmengründers die Leitung übernahm. In den fünfziger Jahren verwendete Hecker ausschließlich Zweitaktmotoren. 1956 verschwand auch dieser Stern am Motorradhimmel auf Nimmerwiedersehen. Ein wenig vom vergangenem Glanz möchte die IG der Hecker-Motorradbesitzer" erhalten. Anlässlich des 75. Firmenjubiläums findet das jährliche Treffen an Pfingsten 1997 in Schnaittach statt.

Wie aber kommt man an so ein einmaliges Stück? Natürlich durch Zufall. 1995 war es, als Hans Kohl, ein begeisterter Oldtimersammler und Restaurator, von einem Bekannten erfuhr, daß da irgendwo eine vergammelte alte Hecker zum Verkauf stünde. Also nichts wie hin! Es erwies sich, daß der Großvater des Verkäufers einst die Maschine gekauft und gefahren hatte. Später zeigte niemand mehr Interesse daran, und so wanderte das Fahrzeug zunächst auf den Dachboden, wo es jahrzehntelang einen ungestörten Domröschenschlaf hielt und ungezählten Spinnengenerationen als willkommene Heimstatt , diente. Vor mehreren Jahren jedoch wurde das Haus verkauft, und die Hecker mußte in einen Schuppen umziehen.

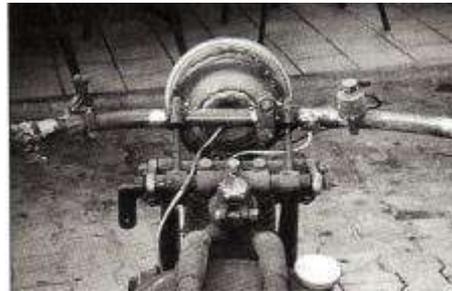
Der Motor war ausgebaut, sonst hätte man das Ding gar nicht auf den Dachboden schaffen können, also mußten die Helfer die Teile einzeln wieder heruntertragen. Dabei passierte ein folgenschweres Missgeschick: Jemand legte die Auspuffanlage zusammen mit dem Fußbremshebel nicht auf den Haufen, der zum Wohnungsumzug gehörte, sondern auf einen daneben befindlichen Haufen mit Sperrmüll. Niemand bemerkte es rechtzeitig, und dann waren die Teile weg. Ansonsten handelte es sich um einen der ganz seltenen Fälle eines völlig kompletten Fahrzeugs, von dem jeder Sammler meist nur träumen kann.

Hans Kohl wußte durchaus, welch seltenen Fisch er da an Land gezogen hatte. All seine Veteranenfreunde kannten diese Maschine nur aus Büchern; keiner hatte je eine gesehen! Fast wie ein Dinosaurier, dessen Existenz nur durch vereinzelte Knochenfunde bekannt ist.

Also schaffte Kohl alle Teile in den Keller, und dann ging's los. Die Kurbelwelle kam zum Überholen, die Kolben erwiesen sich als brauchbar, auch wenn einer von ihnen eine tiefe Riefe davongetragen hatte. Ventile einschleifen ist klar, der Rest war Kosmetik. Lediglich der Zündmagnet wurde zu einem späteren Zeitpunkt noch überholt. Die Innereien von Getriebe und Kupplung erwiesen sich als neuwertig! Anscheinend war die Maschine sehr wenig gefahren worden; dieser Eindruck wurde durch die praktisch unbeschädigten Zähne an allen Kettenrädern bestätigt. Die konischen Radlager mit losen Kugeln wichen modernen, abgedichteten Kugellagern, und auch die Bremsbeläge, obgleich so gut wie unverbraucht, wurden durch neues Material ersetzt. Die gebrochene Kickstarterfeder zu erneuern war eine Kleinigkeit; die gesamte Lagerung der Gabelschwinghebel einschließlich Lederhülsen wies nicht die geringste Beschädigung auf, und auch die Wulstfelgen waren zwar verrostet, aber unbeschädigt.



Typisch Hecker: Stecktank und patentierter Doppelrohrrahmen mit geschweißtem Lenkkopf



Abschied: Der Enkel des Erstbesitzers (rechts) schaut dem Erbstück ein wenig wehmütig nach



Schweizer Uhrwerk: Der MAG-Motor begnügte sich mit einer Kurbelwellenüberholung

Nicht einmal der Scheinwerferspiegel mußte aufpoliert werden. Frohgemut brachte Hans Kohl also alle Rahmenteile zum Glasstrahlen, dann grundierte und lackierte er sie im eigenen Keller sogar die Linierung machte der versierte Bastler selbst. Die Auspuffanlage, die den Weg allen Mülls gegangen war, mußte er natürlich neu anfertigen lassen. Für den ebenfalls fehlenden Fußbremshebel fand sich ein passendes Ersatzteil.

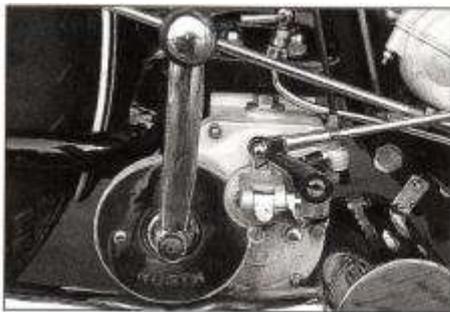
Ein Jahr ging darüber ins Land eine erstaunlich kurze Zeit für so eine gründliche Restauration. Dann, im Februar 1996, stand die Hecker fix und fertig im Keller, und erwartungsvoll füllte Hans Kohl Benzin zum ersten Probelauf ein. Der Motor sprang denn auch gleich an und brüllte so vehement los (die Auspuffanlage war noch nicht montiert), daß die darüber wohnende Familie schreckensbleich in den Keller gestürzt kam, weil sie an Explosionen oder ähnliche Katastrophen glaubte.

Natürlich war ich sehr neugierig, als ich zum Fototermin anrückte. Wir vereinbarten, ein Stück in die Prarie zu fahren, um genug Platz für Fahraufnahmen zu haben. Die Startzeremonie ist bei allen großvolumigen Motoren die Gleiche: Benzinhahn auf, reichlich tupfen, Zündung auf "spät" und mit Schwung antreten. Das ist nichts für zaghafte Gemüter ein Mann von knapp 90 Kilo Gesamtgewicht kann auf dem Kickstarter verhungern!

Mit aggressivem Sound erwachte der Big Twin zum Leben. Es hört sich ungefähr an wie eine seitengesteuerte Harley WLH aus den vierziger Jahren, die ja auch vom Hubraum und der Leistung her vergleichbar ist. Als der Oldie loslegte, schlug er mein 60PS-Auto um Längen. Und auf der Straße lief der Saurier locker 110 km/h mit etwas mehr als Halbgas. Die in einem zeitgenössischen Hecker-Prospekt angegebenen 130 km/h sollten also kein Problem darstellen. Alleine diesem Motorrad hinterherzufahren, ist schon ein Genuß. Für einen Motor, der die Leistung aus dem Drehzahlkeller holt, sind drei Gänge ausreichend, und irgendwie ist es bedauerlich, daß die Entwicklung inzwischen zu reinen Rennmotorrädern mit Straßenzulassung geführt hat, denen die Touren-Tauglichkeit fast völlig abgeht; vom Betrieb mit Beiwagen gar nicht zu reden.

Natürlich wollte ich gerne aus eigener Erfahrung berichten können. Wer schlägt schon die Gelegenheit zu einer Probefahrt mit so einem seltenen Stück aus? Ein Wort sagt alles: bombig! Kraft im Überfluß, ein begeisternder Sound und das Wissen, daß eine längst vergangene Generation von Ingenieuren ihr Bestes getan hat, um mit damaligen Mitteln ein Maximum an Leistung und Zuverlässigkeit zu erreichen. Den einzigen Wermutstropfen stellen die geradezu unmöglich hoch angeordneten Fußrasten die zusammen mit dem tief liegenden Sattel für eine unbequeme Haltung sorgen. Vermutlich war das die damalige Vorstellung von einer "sportlichen" Sitzposition. Das aber sind Kleinigkeiten gegenüber dem Gefühl von Überlegenheit, das die einzige betriebsfähige 750er Hecker Deutschlands, wenn nicht gar der Welt, vermittelt. Saurier waren schon immer beliebt. Nicht erst seit Jurassic Park"!

Hermann Rauh



Hurth - ein Qualitätsbegriff im Getriebebau. Die Innereien waren nach 68 Jahren noch wie neu

Alte Schule: Zischhähne auf den Zylindern und AMAC-Vergaser mit seitlichem Luftschleber



Kommandostand: Gasgriff und Rückspiegel sind

Bringt locker Tempo 110 mit Halbgas:

nicht.Original, dienen aber der Verkehrssicherheit

Der MAGSeitenventilsaurier steht noch gut im Futter