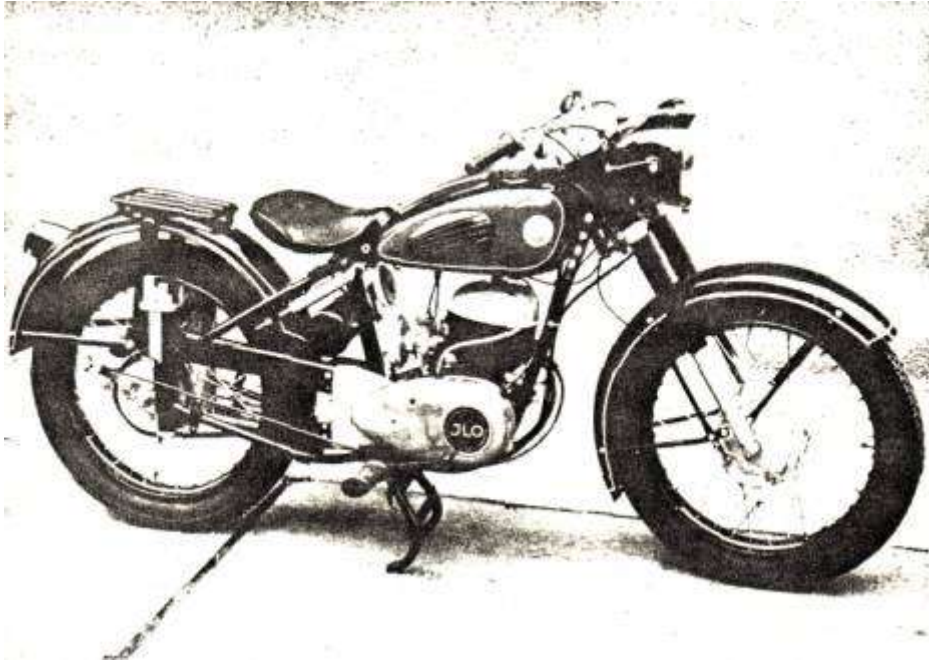


ICH RESTAURIERE EINE HECKER K200

Baujahr 1953



Bevor ich mit meinem eigentlichen Restaurationsbericht beginne, möchte ich kurz berichten, wie überhaupt meine Liebe zu Motorrädern begann.

Wir schreiben das Jahr 1925, ich war gerade 8 Jahre alt, als sich mein Vater für berufliche Zwecke ein Motorrad kaufte. Dies war eine NSU 250 ccm, Baujahr 1912. Durch den sehr hoch gezogenen Lenker wurde die Maschine im Volksmund "Hirsch" genannt. Das Originellste an der Maschine war die Gangschaltung, die mittels einer Kurbel betätigt wurde. Links herum war der 1. Gang, rechts herum der 2. Gang. Wir bezeichneten das als Kaffeemühle. Leider hatte dieses Modell noch keinen Soziussitz zum Mitfahren, so dass ich mein Interesse und meine große Liebe zu dem "Hirsch" nur durch vieles Putzen zum Ausdruck bringen konnte.

Jedoch bereits 3 Jahre später, im Jahre 1928, kaufte sich mein Vater ein ganz neu erschienene "Excelsior" mit 200 ccm Jap-Motor. Dies war für die damalige Zeit eine ganz wunderbare Maschine und hatte, was für mich besonders wichtig war, einen Soziussitz. Nunmehr wurde ich des Öfteren von meinem Vater mitgenommen.

Es war für mich selbstverständlich, dass ich an jedem Wochenende die Maschine gründlich pflegte. Mit 15 Jahren fing ich heimlich an, selbst zu fahren, was natürlich eine ganz tolle Sache für mich war, sofern ich nicht von meinem Vater erwischt wurde, denn sonst gab es stets großen Krach. An dieser "Excelsior" habe ich dann auch meine ersten Erfahrungen beim Reparieren und Restaurieren gesammelt.

Kurz nach dem Krieg habe ich dann verschiedene ausgemusterte Motorräder überholt und gegen Lebensmittel eingetauscht. So diente mein Hobby auch einem guten Zweck.

Nach dem Krieg war ich dann persönlich auf das Fahren mit Autos angewiesen und auch zeitlich konnte ich mich nicht meiner alten Liebe, den Motorrädern, widmen.

Im Jahre 1978 besuchte ich einen alten Dorfschmied in seiner Werkstatt. In der hintersten Ecke, von allen möglichen anderen Teilen fast verdeckt, stand ein altes Motorrad. Mein Interesse war sofort neu geweckt, und nach genauerem Hinschauen entpuppte es sich als eine "Hecker K 200" aus dem Jahre 1953.

Auf meine Frage, ob ich die Maschine bekommen könnte, willigte der Schmied sofort ein mit der Bemerkung, er sei froh, wenn sie ihm nicht immer im Wege herumstände.

Nach oberflächlicher Prüfung stellte ich nur das Fehlen des Kettenrades fest, welches nach Angabe des Besitzers defekt und auch der Grund war, warum die Maschine in die Ecke gestellt wurde. Schon ein paar Tage später überführte ich sie per Hänger in meine Garage.

Aus zeitlichen Gründen konnte ich jedoch mit der eigentlichen Restauration erst im Frühjahr 1981 beginnen.

Zuerst zerlegte ich die Maschine vollkommen, nur den Motor ließ ich vorläufig zusammen. Wer ähnliches schon einmal gemacht hat, dem brauche ich wohl nicht zu schildern, was für eine Qual es ist, alte, total verrostete Schrauben zu lösen. Erleichtert habe ich mir die Arbeit damit, dass ich alle Schrauben erst tagelang mit Rostlöser behandelt habe. Die Felgen und Speichen waren so stark verrostet, dass ich mich entschloss, sie durch neue zu ersetzen. Natürlich beschaffte ich mir auch neue Reifen mit Schläuchen.

Da das hintere Schutzblech nicht mehr zu gebrauchen war, musste ich auch hier für Ersatz sorgen. Erst nach dem Besuch voll zwei Oldtimer-Messen hatte ich das Glück, eins zu finden. Einen Lampenring fand ich erst auf der dritten Messe in Mannheim

Was ich vor Beginn der Restaurierung nicht wissen konnte, war, dass das Fabrikat "Hecker" auf allen Messen fast unbekannt ist.

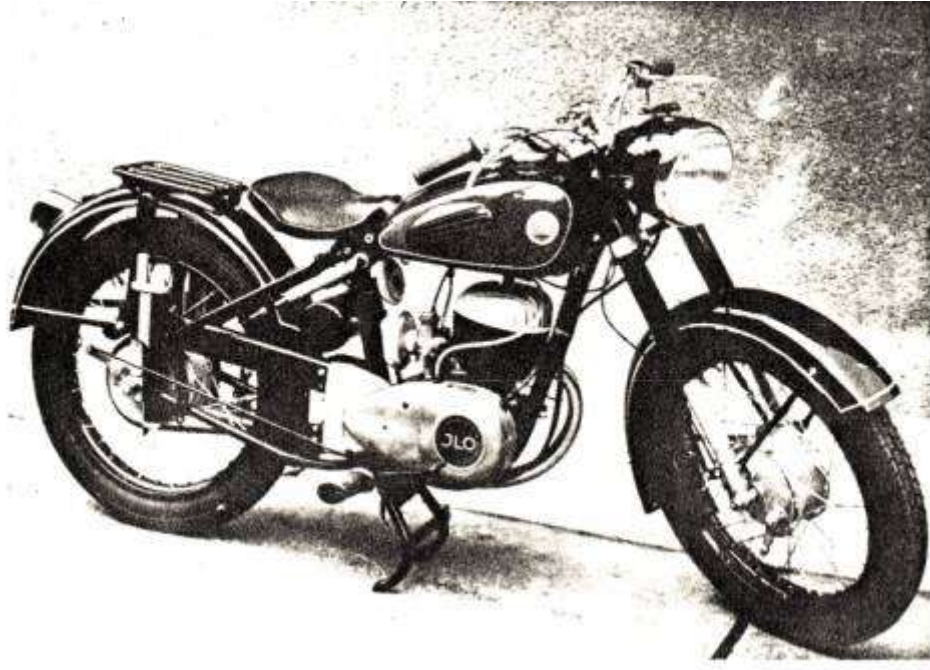
Nach gründlicher Entrostung der Rahmenteile habe ich sie selbst mit Sprühdose lackiert, nur Tank und Schutzbleche habe ich in eine Lackierwerkstatt gegeben. Besonders schwierig war das Ziehen der Zierstreifen an Tank und Schutzblechen. Da ich kein Liniergerät zur Verfügung hatte, half ich mir mit Klebeband, was auch gut funktionierte.

Natürlich wurde alles im Originalfarbton lackiert; Schwarz und Tankseitenteile rot. Alle Chromteile ließ ich neu verchromen. Bei der Einspeicherung der Räder war es von großem Vorteil, dass ich vor Beginn der Arbeit einige Aufnahmen gemacht hatte. Dies ist jedem, der eine solche Arbeit machen will, sehr zu empfehlen.

Achtung! Leider ist mir bei der Verchromung der Teile insofern ein Fehler unterlaufen, dass ich bei der Firma, die diese Arbeit vornahm, nicht gesagt hatte, sie möchte bei den Steckachsen nur die Köpfe verchromen, denn nachher musste ich lange schleifen, um den Chrom von den Achsen wieder abzukriegen, denn sie passten in verchromtem Zustand nicht mehr.

Nachdem nun die rostigen bzw. schmutzigen Arbeiten beendet waren, begann der Zusammenbau. Es machte dann richtig Freude, als so nach und nach wieder ein fast neues Motorrad entstand.

Bei dem Motor handelt es sich um einen 200 ccm Ilo-Motor. Um diesen genau überprüfen zu können, musste ich mir von der Firma Ilo in Pinneberg ein



Kenndatenblatt besorgen. Obwohl der Motor 40.000 km gelaufen hat, befand er sich in einem sehr guten Zustand. Ausgewechselt wurden nur das Antriebsritzel, die Kerze und das Getriebeöl. Nach gründlicher Reinigung, insbesondere des Vergasers, baute ich den Motor wieder in den Rahmen ein.

Zum Schluss wurden noch sämtliche Bowdenzüge und Teile der elektrischen Verkabelung erneuert. Natürlich war auch eine neue Batterie sowie eine Antriebskette nötig. Es war für mich eine sehr große Freude, als nach zweimaliger Betätigung des Kickstarters der Motor einwandfrei ansprang.

Nun warte ich auf gutes Wetter, damit ich eine Probefahrt machen kann. Selbstverständlich fahre ich zuerst zum TÜV und lasse alles überprüfen, der Kraftfahrzeugbrief ist vorhanden. Die größte Freude für mich wäre es, nochmals eine solche Restauration durchzuführen.

