

# Hecker K250Z

Im Schweinestall entdeckt:

das Topmodell der fränkischen Zweiradschmiede

**Ihr Name: Hecker K 250 Z. Ihre Besonderheit: Der Ilo-Zweizylindermotor, den sie als einziges Modell der Hecker-Palette eingepflanzt bekam. Mit ihr hatte sich die Zweiradschmiede noch gegen die übermächtige Konkurrenz aufgebäumt. Dann schloss sie ihre Tore. Die K 250 Z war schon damals kein häufiger Anblick im Alltagsverkehr. Eine dieser raren Maschinen, 1953 gebaut und erst 1955 zum ersten Mal zugelassen, fand ich in einem kleinen Dorf im Kochertal. Als Aufsichtsbeamter für Schnapsbrennereien hört und sieht man unterwegs so allerhand. Und so habe ich sie durch einen Zufall entdeckt. Sie stand schon viele Jahre an eine Holzwand gelehnt in einem Schweinestall. Sofort griff ich zu.**

Die Ammoniakdämpfe der lieben Tierchen hatten am ganzen Motorrad den Rost zum Blühen gebracht. Zuallererst galt es, die Maschine zu identifizieren: Es stellte sich heraus, dass es eine Hecker mit Ilo-Twinmotor war. Bis dato hatte ich von dieser Marke noch nichts gehört. Mit meinen 48 Jahren bin ich noch "Jungschrauber", erst vor drei Jahren habe ich begonnen, mich mit Quicklys zu beschäftigen. Im Dezember 1986 machte ich den Führerschein Klasse 1 und konnte günstig eine NSU Maxi erwerben.

Jetzt lernte ich also die Hecker kennen. Der Schrauberinstinkt war erwacht. Und der Verkäufer war fast froh, dass ich ihm das alte Ding abnahm. Der Preis war günstig, der Zustand des angejahrten Krades freilich auch entsprechend desolat.

Im November 1987 holte ich also die Hecker mit meinem Anhänger ab. In der Werkstatt eines Feuerwehrkameraden zerlegte ich das Fahrzeug in seine Einzelteile. Alle Blechteile und der Rahmen wurden bei einer Baufirma sandgestrahlt. Ein Bekannter grundierte, füllerte und lackierte die Teile dann fachgerecht.

Manches Teil hatte in den vielen Jahren über die Maßen gelitten. So musste die Elektrik komplett erneuert werden.

Der Zustand der Hecker war nicht gerade berauschend. Jahrelang lagerte die Fünfziger-Jahre-Maschine in einem Schweinestall, dementsprechend sah sie auch aus, Dietrich Wagner sie entdeckte.

Der Rost blühte an allen Ecken, dennoch ließ der Gesamteindruck hoffen.





Den Goldstreifen an Schutzblechen und dem Werkzeugkasten brachte ich mit Hilfe meiner Frau in der heimischen Küche an.

In MARKT, so entsann ich mich, wurde die IG Ilo-Twin vorgestellt, nach längerem Blättern fand ich auch die entsprechende Rubrik. Ein Telefongespräch klärte mich schnell auf, dass ich an der richtigen Adresse war. Schon im Dezember 1987 fuhr ich mit dem Motor im Kofferraum nach Lohr, wo ein kleines Treffen der IG stattfand. Herr Neder und Herr Bachmann von der IG zerlegten fachmännisch den Motor, und die bereits vorhandene Tauschkurbelwelle sowie neue Lager und Dichtungen wurden eingebaut.



zu guter Letzt fand Dietrich Wagner auch noch einen geeigneten Seitenwagen.

Nach drei Stunden war der Motor überholt, und ich konnte in der Nacht die Rückreise antreten. Arbeitskosten wurden mir als neues Mitglied der IG IloTwin nicht berechnet.

Bei diesem Treffen erfuhr ich auch, dass die Hecker mit Seitenwagen gefahren werden kann. Der Beweis: Fotokopien eines Gutachtens des Kraftfahrt-Bundesamts von 1956. In diesem Gutachten stand, dass die Hecker mit Bereifung 3,50 x 19 und entsprechender größerer Felge zum Seitenwagenbetrieb zugelassen war das zulässige Gesamtgewicht darf aber 445 kg nicht überschreiten. Ich begann nachzurechnen: Eigengewicht Motorrad 153 kg plus drei Personen mit je 75 kg, das sind, 378 kg. Der Rest ist also das Gewicht des Seitenwagens. Es kam also zum Beispiel ein LS 200 oder 250 von Steib in Betracht.

Beim TÜV holte ich mir die Genehmigung, das Krad gleich auf die größeren Reifen umzurüsten. Die neuen Felgen waren kein Problem: Es sind die gleichen wie bei der NSU-Max. Die Speichen mussten allerdings angefertigt werden, und das hat gedauert. Irgendwann, so dachte ich mir, finde ich auch noch den passenden Seitenwagen, vielleicht wieder im Schweinestall!

Durch den Ersatzteildienst der Ilo-IG besorgte ich mir nach und nach neue Zündspulen, Kohlen und Unterbrecher sowie den Regler, denn die gesamte Elektrik hatte unter den Ammoniakdämpfen gelitten. Nur der Kollektor war noch gut.



Die Sattelfedern, ein neues Antriebsritzel und zwei neue Auspufftöpfe konnte ich auch über die IG erwerben, die Krümmer allerdings wurden verchromt, weil neue nicht zu beschaffen waren.

Vorher war mir auf dem Ulmer Veteranenmarkt von einer Firma die Lieferung von neuen Krümmern und Töpfen zugesagt worden, nach Abgabe der Muster. Doch die nächsten drei Monate wartete ich vergeblich. Ich ging der Sache auf den Grund, um telefonisch zu erfahren, dass man doch nicht liefern könne.

Wenigstens bekam ich meine Muster prompt zurück.

Einen besonderen Glücksfall stellte dagegen das Rücklicht dar. Ich konnte das neue verchromte Rücklicht samt Platte und Gummi zum Preis von 8,40 DM erwerben, das Preisschild hing wie vor 30 Jahren noch dran, ähnlich preiswert war für 15 Mark das Zündschloss mit zwei Schlüsseln.

Die Zylinderköpfe ließ ich in einer Motorradwerkstatt mit Glas strahlen. Die Zylinder wurden nach guter Vorarbeit mit hitzefester Farbe gespritzt. Der Motorblock und alle anderen Aluteile wurden von mir mit Bohrmaschine, Bürste und Schwabbel sowie zwei verschiedenen Polierpasten poliert, eine Arbeit für einige Tage. Die in Ulm erworbenen Satteldecken wurden nach der Rostbehandlung an den Gestellen aufgezogen.

Stahlbaukasten der tollen Sorte: Sämtliche Teile sind bereits überholt und warten nur noch auf den Zusammenbau



In dieser Restaurationsphase hat man meist die schlimmsten Basteleien hinter sich. Bange Frage weiterhin: Wird die Kiste laufen, wenn alles drangebaut ist?

Eine besondere Schwierigkeit stellte der Lenkungsämpfer dar, denn er trägt am unteren Ende der Stange den Konus sowie eine Mutter M 8 x 1 Linksgewinde. In keiner Schraubenhandlung bekam ich die Mutter. Erst bei einer Firma in Künzelsau wurde ich fündig. Hier war die Mutter auch nicht vorrätig, aber der Geschäftsführer fand eine Firma in Gütersloh, die die Muttern hatte. Meine Frage, was das wohl kostet, wurde mit einer Gegenfrage, ob ich mit fünf Mark einverstanden sei, beantwortet. Dafür erhielt ich drei Muttern zugeschickt.

Der Tank war arg in Mitleidenschaft gezogen, verbeult und rostig. Eine Karosseriefirma in Schwäbisch Hall aber brachte das Kunststück fertig und beulte vom Stutzen her den Tank aus, anschließend wurde mit Silberlot ausgebessert; Silberlot deshalb, weil Zinn unter dem Chrom dunkler wird als das Stahlblech, bei Silberlot ist aber kein Unterschied zu erkennen. Diese Weisheit stammt aber nicht von mir, sondern von Fachleuten.

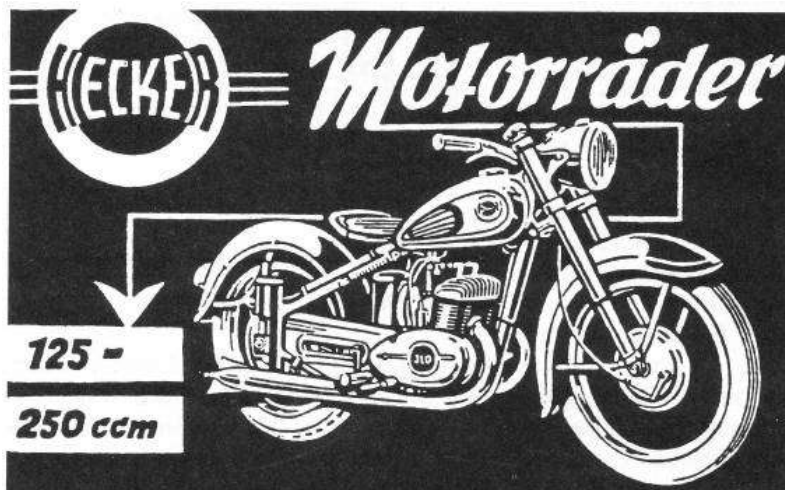
Da der Tank keine allzu gute Substanz mehr besaß, konnte er nicht optimal geschliffen werden und ist nach dem Verchromen nicht neuwertig, sondern nur etwa Zustand drei. Vor der Behandlung in der Schleiferei ging ich nach Abnahme der Kniekissen (hier war die rote Farbe noch nicht ausgebleicht) in einer Autolackiererei. Nach Blättern in vielen Farbkatalogen stellte sich heraus, dass das seitliche Rot am Tank mit der VW-Farbe Marsrot identisch ist.

Von einem Freund konnte ich einen Batteriekasten für 30,00 DM kaufen, der mal an einer Bastert 200 angeschraubt war. Eine oberflächliche Prüfung ergab, dass der Kasten mit etwas Improvisation passte, ich unterlegte ein 2 Zentimeter hohes U-Aluprofil, und der Kasten saß wie angegossen. Ein anderer Oldiefreak aus Schwäbisch Hall lackierte mir das Teil, die paar Lackrotznasen werden durch die Soziusfußrasten abgedeckt. Bei einem Bekannten wurde der Motor eingebaut. Zündung einstellen und sonstige Kleinigkeiten waren bald erledigt. Ein angebundener Mofatank wurde zur ersten Fahrt auf Feldwegen verwendet, der Originaltank war zu dieser Zeit noch beim Verchromen. Das Motorrad sprang gleich an und hatte einen herrlichen Sound.

Am 7. September 1988 kam der Tank vom Verchromen, am 8. fuhr ich mit roter Nummer zum TÜV. Dort gab es keine Probleme. Noch am gleichen Tag schraubte ich den Tank wieder ab, damit das Oberteil und die Seiten rot lackiert werden konnten. Einige Monate später entdeckte ich die Basis für einen passenden Seitenwagen: den Rahmen eines Steib LS200, Baujahr 1949. Das Boot dazu entstand in Eigenregie. Seit Mitte 1989 fahre ich bequem auch mit zwei Mitfahrern. Fast täglich mache ich einen "Ausritt", aber nur bei schönem Wetter. Denn Regen will ich meiner rar gewordenen Hecker nicht antun, und mir nicht das Reinigen nach Unwetter-Güssen.

Dietrich Wagner

Auch in der Werbung (hier eine Anzeige zur IFMA 1953) nutzte man die 250er als Blickfang.



Die Zweizylinder-Hecker war das Topmodell der Nürnberger Firma bis zu deren Produktionseinstellung. 15,1 PS bei 6000 Umdrehungen leistete der Ilo-Twin. Geschätzte Höchstgeschwindigkeit im Solobetrieb: um 110 km/h.

