MOTORRAD GESPANNE

MOTORRAD GESPANNE

Nr. 123
Mai | Juni 2011

E 9925 € 6,80
Österreich € 7,10
Schweiz Sfr 12,00
Luxembourg € 7,10

BMW-HP2: TECHNIK PUR

Diesel-Triumph

Der bequeme SW-Sitz

Honda-Varadero-Gespann

Konrad Hecker ist Motorradfan. Der Name Hecker steht aber auch für einen Nürnberger Motorradhersteller. Die Namensgleichheit reizte Konrad, und er restaurierte ein nicht alltägliches Hecker-Steib-Gespann.

KLEIN, ABER FEIN

Auf Gold-Kurs: Das Duo Grenz-Lex auf einem Werks-Gespann bei der 5. Nordbayerischen Zuverlässigkeitsfahrt am 3.5.1955.

Die Hecker K 250 Z von unserem Motorradfreund Konrad Hecker war zunächst als Solo-Motorrad auf hessischen Straßen rund um den Vogelsberg unterwegs, bis ein schwerer Verkehrsunfall nach gut 20 Jahren treuen Dienstes die Stilllegung und Weiterverwendung als Teileträger bescherte. So verbrachte der Ilo-Twin in desolatem Zustand wiederum gut 15 Jahre in einer dunklen Ecke des Autohauses Bücker in Oberursel, bis der heutige Besitzer das Motorrad vom Schwiegersohn des Motorradbauers Franz Bücker erwerben konnte.

Der Oldtimer-Virus war geweckt. Die Namensgleichheit und vor allem der Reiz, die Maschine wieder zum Leben zu erwecken, motivierten zur Arbeit. Ohne Restaurierungs-Erfahrung, ohne Unterlagen, aber mit viel Euphorie ging es zunächst an die Recherche.

O lala, schnell stellte sich Ernüchterung ein: Es gibt ja nix zu diesem Hersteller. Jede Nachfrage per Telefon oder auf Teilemärkten (das Internet war Anfang der 1990er Jahre noch nicht verbreitet) resultierte in heftigstem Schulterzucken. Fast per Zufall entdeckte der Restaurator die Ilo-Twin-Interessengemeinschaft, die sich der Pflege und des Erhalts von Motorrädern mit dem Ilo-Twin-Motor ver-

schrieben hat. Bei dem nächsten Treffen der IG gab es die erste Hecker K 250 Z zu sehen. Klasse! Dazu konnte Konrad Hecker viele Tipps sammeln, Unterlagen und Adressen für Ersatzteil-Lieferanten.

Nun war es einfach. Die Reste des Wracks waren schnell zerlegt und gereinigt, und der Aufbau begann. Der teuerste Posten war auch schon damals die Verchromung des Tanks. Motor und Fahrgestell machten dank der soliden Beschaffenheit wenige Probleme. Nur die Vorderrad-Gabel hatte einen guten Schlag beim Unfall vor 25 Jahren abbekommen und wurde gegen ein überholtes Ersatzteil ausgetauscht. Nach gut einem Jahr Feierabend-Bastelei war die K 250 Z wieder fahrbereit und verschaffte dem Namensvetter von da an viel Freude beim Zweitakten durch die hessische Natur.

Nun könnte die Geschichte an dieser Stelle zu Ende sein, wenn da nicht die Namensgleichheit des Restaurators mit dem Motorrad wäre, die natürlich zur Recherche und zum weiteren Eintauchen in die Firmengeschichte einlud. Im Rahmen der Nachforschungen fanden sich schnell einige Unterlagen, die ersten Informationen und Kontakte zu weiteren Hecker-Besitzern. So entstand bald die Idee, diese Enthusiasten zu einem Treffen einzuladen.

Bereits beim ersten Mal fand sich ein Hecker-K-250-Z-Gespann mit dem Steib LS 200 ein. Einige Fotos und Benzin-Gespräche später stellte der Restaurator der hier präsentierten Maschine fest, dass so ein Gespann ja etwas richtig Interessantes sei. Nicht nur die außergewöhnliche Optik und die tiefe Sitzposition im Seitenwagen, auch die Dynamik der Asymmetrie im Fahrbetrieb besaß einen ungeheuren Reiz. Trotz vieler Versuchungen sollte es noch zwei weitere Jahre dauern, bis sich der Besitzer der K 250 Z beim ersten Fahrversuch mit einem dritten Rad endgültig mit dem Gespann-Virus infizierte.

Die erste Gespann-Fahrt fand an einem Pfingst-Samstag gegen Nachmittag auf einem großen Parkplatz statt und führte dazu, dass am gleichen Abend per Telefon ein maroder Steib LS 200 ohne Bremse zum Restaurieren gekauft wurde. Schon wieder so ein Schrott!

Nur acht Wochen dauerte die Restaurierung des kleinen Steib.

Durchgefault war das Boot an allen Ecken und Kanten, und der Restaurierer konnte den Umgang mit Schweißgerät und Flex weiter perfektionieren. Er rief Edmund Peikert an, die Gespanninstanz für Motorräder der 50er und 60er Jahre, und konfrontierte ihn mit dem Problem der Anschlussteile. Das Gespräch am Telefon dauerte keine zehn Minuten, und Edmund wusste genau, was benötigt wurde. Drei Tage später waren die Teile in der Post und konnten montiert werden.

Steib LS 200: Vermutlich der beliebteste Seitenwagen der frühen 1950er Jahre. Hier in der ersten Version (etwa 1951) mit Zugfedern in der Bootsaufhängung und geprägtem Steib-Logo.

Beflügelt: SW-Zentralverschluß mit dem berühmten Steib-Logo.

Hecker in Nürnberg

In der fränkischen Motorrad-Metropole Nürnberg fertigte die Manufaktur Hans Hecker ab 1921 Konfektionsmotorräder. Zunächst stellte man leichte Motorrad-Rahmen her, in die andere Hersteller Motoren implantierten und dann unter eigenem Namen verkauften. Mitte der 1920er Jahre begann die Fertigung von hochwertigen Motorrädern mit Einbaumotoren aus Deutschland, England und der Schweiz. Zu dieser Zeit war Hecker bereits mit schweren Gespannen im Motorsport aktiv und erfolgreich.

Nach dem zweiten Weltkrieg begann der Wiederaufbau, und die Bevölkerung musste rasch neu motorisiert werden. Ein einmaliger Motorradboom entstand. Auch bei Hecker wurden Anfang der 1950er Jahre erneut Motorräder mit Einbaumotoren von Ilo, Sachs und Villiers gebaut. Die Kunden konnten von 100 bis 250 cm³ Hubraum und Leistungen zwischen drei und 15 PS wählen. Das Modell K 250 Z kam 1953 auf den Markt. Es verfügte über einen stabilen Einrohrrahmen sowie einen agilen Zweizylinder-Zweitakt-Motor mit 244 cm³ Hubraum und 15,1 PS aus dem Hause Ilo. Damals waren auch die PS-Zahlen hinter dem Komma wichtig.

Das robuste und schnittige Motorrad war das Top-Modell der fränkischen Motorrad-Hersteller und konnte sich gegen eine Vielzahl von Konkurrenten wie Horex, Herkules, Ardie, Bücker, UT, Tornax, Rixe und anderen gut im noch immer boomenden Motorrad-Markt in Deutschland und im angrenzenden Ausland behaupten. Die Zweizylinder-Hecker verfügte schon ab Werk über bestechende Ausstattungsdetails wie einen vollkommen geschlossenen Kettenkasten und untereinander austauschbare Räder, was das Motorrad interessant machte. Serienmäßig waren bei dieser Maschine bereits Anschlüsse für einen Seitenwagen vorgesehen. Mit ihren 15,1 PS war die K 250 Z im Solo-Betrieb für reichliche 110 km/h gut. In dieser Zeit wurden Hecker-Gespanne regelmäßig bei den damals sehr populären Zuverlässigkeitsfahrten eingesetzt. So gewann ein Hecker-Gespann mit dem Werksfahrer Rudi Grenz und dem Schmiermaxen Lex am 3. Mai 1955 eine Gold-Medaille bei der 5. Nordbayerischen Zuverlässigkeitsfahrt.

Konrad Hecker, Jahrgang 1967, ist seit 20 Jahren wieder auf Dreirädern unterwegs.

Eingestellt wurde das Gespann von Sepp, einem wirklich erfahrenen Oldtimer-Gespann-Treiber an dessen vierzigstem Hochzeitstag. Das Gesicht seiner Ehefrau könnt Ihr Euch sicher vorstellen! Er entließ den Gespann-Novizen mit sehr hilfreichen Trainings-Tipps und mit dem Hinweis: „Mach nur langsam, Jung!"

Konrad erinnert sich noch genau an jenen Tag: „Ach was, das wird schon gehen! Klar, es funktionierte auch, solange es geradeaus ging. In der ersten schnellen Rechts-Kurve passierte, was passieren musste. Gott sei Dank waren da weder ein Baum noch ein Straßenpfosten oder andere harte Gegenstände. Die Straße wurde halt einfach ein bisschen zu schmal für das dritte Rad, und der Novize griff beherzt in die Bremse. Aha, das passiert also, wenn man die Dynamik der Asymmetrie noch nicht verinnerlicht hat! Mit schlotternden Knien und deutlich mehr Respekt vor dem Gespannfahren ging es nach Hause, nachdem der Adrenalin-Spiegel wieder gesunken war.

Was hatte Sepp noch gesagt? Großer Parkplatz, linken Fuß auf der Raste festbinden, eine Stunde links herum fahren, eine Stunde rechts herum, dann eine Stunde Achten fahren. Schließlich langsam Seitenwagen heben lernen, und vor allem das Bremsen üben. Der Parkplatz des ortsansässigen Großbetriebes war am folgenden Samstag von einem einsamen, aber geduldigen Gespann-Fahrer belegt. Jener Übungstag sollte sich mehr als lohnen, denn die nächsten 20 Jahre gab es bis auf ein sich hebendes Hin-

terrad und die eine oder andere Schleuderwende keine besonderen Vorkommnisse, nur viel Spaß auf gut 30.000 (fast) pannenfreien Gespann-Kilometern.

Im Laufe der Jahre folgten viele Detail-Verbesserungen und Ergänzungen mit zeitgenössischem Zubehör. Die superseltenen Frankfurter Töpfe wurden nachgefertigt und angebaut. Ein Kofferhalter und ein Koffer optimierten den Stauraum für lange Fahrten und fungierten gleichzeitig als Bremsfallschirm, und die vordere Stoßstange verhinderte so machen Lackschaden.

Neben den obligatorischen Hecker-Treffen war das Gespann auf Achse mehrfach in Holland, unterwegs quer durch Deutschland von den Alpen bis zur Nordsee und auch einmal beim Euro-Gespanntreffen in Hatzfeld-Reddighausen zugegen. Heute teilt sich das kleine Hecker-Gespann mit einem noch nicht ganz fertig aufgebauten Hecker-H3-Gespann von 1929 und einem BMW-K-1200-RS-Dreirad von 1999 die Garage. Mit der Hecker K 250 Z begann für Konrad eine ausgeprägte Gespann-Leidenschaft, die zu vielen Freundschaften, interessanten Kontakten und vor allem zu viel Freude und Entspannung auf dem Dreirad geführt hat. ■

red./Konrad Hecker

„Die Rakete aus Pinneberg", so nannte man in den 1950er Jahren den beliebten 15,1 PS starken Parallel-Twin aus dem Hause ILO.

Klassische Linie: Mit Telegabel, 19-Zoll-Rädern, ungefedertem SW-Rad und Geradeweg-Hinterradfederung sollte man das „Popo-Meter" besser immer im Gepäck haben.