G4018

# OldtimerPraxis

nur 1,80 €

Technik · Tipps · Termine

12 Dezember 2005

€ 1,80

Ⓐ € 1,95 · Ⓒⓗ sfr 3,50 · Ⓑ € 2,10 · Ⓘ € 2,30 · Ⓛ € 2,10 · Ⓝⓛ € 2,30 · Ⓔ € 2,30 · Ⓓⓚ dkr 20,00
Ⓝ nkr 29,00 · Ⓢ skr 22,00 · Ⓕⓘⓝ € 2,70 · Ⓟ € 2,40 · Ⓕ € 2,20 · Ⓖⓡ € 2,50 · Ⓒⓩ czk 78,00

Ein Typ zum Pferde stehlen: Wir bitten zur Probefahrt in einem toprestaurierten Landy 88 der Serie II A

Honda Gold Wing K1: 200.000 Kilometer in 28 Jahren – der Erfahrungsbericht eines Fans

König der Roller

## Heinkel Tourist

Verkannte Größe

## Ingolstadts S-Klasse: Audi 200 5T

Legendärer Leichtbau

# BMW 3.0 CSL

Restaurierung im Doppelpack: Zwei Citroën-C4-Schrauber erzählen

4 199118 101801 12

# Touristen-Verkehr

## Heinkel Tourist – Begegnung mit dem König der Roller

**Der König der Roller – für seine Fans ist der Heinkel Tourist das bis heute. Er ist komfortabel, seine Verarbeitung ausgezeichnet und die Zuverlässigkeit sprichwörtlich. Nicht zuletzt sein Viertaktmotor macht ihn so kultiviert und sparsam. Und trotz all dieser Qualitäten ist er erstaunlich preiswert geblieben. Warum eigentlich?**

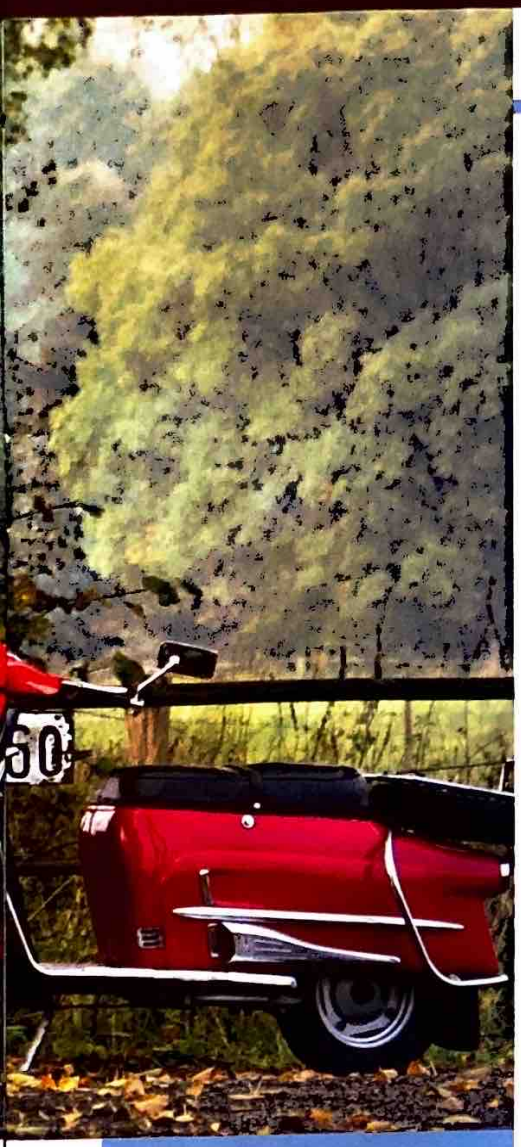
Rot-schwarz ist der Heinkel Tourist 103 A1, der mit abgenommenem Heck vor Georg Lenners Werkstatttor in Recklinghausen steht. Ein paar Zierteile haben ihre beste Zeit hinter sich, aber der Lack ist passabel und Rost nicht auszumachen. Lediglich der Motor ist hinüber – aber das richtig. Aus dem Kurbelgehäuse ragt ein völlig krummes Pleuel, Kolben und Zylinder sind hinüber. „Solch ein kapitaler Motorschaden ist völlig untypisch", sagt Reinhard Wilner, der seit fast 30 Jahren an Heinkel-Motoren schraubt, und gemeinsam mit Sammler Lenner dessen Neuerwerbung unter die Lupe nimmt. „Aber auch das ist wieder hinzubekommen. Die Ersatzteilversorgung ist nicht zuletzt dank des Heinkel-Clubs unglaublich gut. Eine überholte Kurbelwelle kostet im Tausch rund 200 Euro, für 20 Euro mehr gibt's sogar noch nagelneue Motorgehäuse, wenn man mal eins braucht, weil sich ein Lager in seinem Sitz mitdreht. Selbst ein völlig fertiger Motor wie dieser hier ist für etwa 1000 Euro auf Vordermann zu bringen", schätzt Heimkel-Fan Wilner.

Guter Name: Der Tourist stand einst für absolute Solidität – und verkaufte sich über 160.000-mal!

Und die ausladende Verblechung des Heinkel? Georg Lenner, seines Zeichens Karosseriebaumeister, zeichnet auch hier ein positives Bild: „Die Karosserieteile sind meistens unproblematisch. Rost ist kaum einmal ein Problem, eher ist schon mal die geschraubte Fronthaube durch einen kleinen Unfall verzogen, was an einer leicht bauchigen Form zu erkennen ist. Manchmal ist auch der Rahmen krumm, aber der Heinkel-Profi Horst Glaser in Waldstetten hat eine originale Rahmenlehre und richtet die Stahlrohrkonstruktion recht preiswert. Wenn mal ein Heck oder eine Fronthaube fehlt oder das Guss-Trittbrett beschädigt ist, sind diese Teile in aller Regel günstig zu bekommen – 150 Euro sind ein normaler Preis für so etwas. Einen Unterschied macht hier eigentlich nur der 101 A0, der erste Tourist. Er unterscheidet sich durch eine Fronthaube, bei der auch der Scheinwerfertopf aus Blech gezogen ist, und ein Bodenblech, das wirklich ein Blech ist. Bei späteren Modellen sind beides Gussteile. Was man bei allen Tourist nicht unterschätzen darf, sind die Lackierarbeiten. Sie sind wirklich sehr anspruchsvoll."

Gekostet hat der malade Tourist 600 Euro – kein unüblicher Preis für einen Heinkel mit Reparaturbedarf. Für deutlich weniger als 2000 Euro wird er wahrscheinlich wieder absolut fahrbereit dastehen, nicht als Schönheit aber als solider „Dreier". Ein Schnäppchen? Georg Lenner: „Nur bedingt. Echte Top-Exemplare des 103 A2 bringen selten mehr als 3500 Euro. Rund 2500 Euro für sehr präsentable Roller sind dagegen die Regel." Reinhard Wilner ergänzt: „Mit Top-Exemplaren ist das allerdings so eine Sache. Viele davon stehen optisch erstklassig da, werden aber pro Jahr nur ein paar Kilometer gefahren, weshalb bei der Restaurierung oft auf die Technik wenig Wert gelegt wurde. Mir ist als Basis ein Roller im Gebrauchszustand, der seit Jahren regelmäßig beweist, dass alles an ihm funktioniert, beinahe lieber."

Drei Roller haben die beiden Kenner für den



Die ganze Bandbreite: Links ist der seltene Tourist 101 A0 zu sehen – der erste seiner Art. Das verbreitetste Modell: der 103 A2 (rechts)

Der Schalenlenker mit dem integrierten Tacho kennzeichnet die Typen 103 A1 und 103 A2. Frühere Tourist tragen eine Konsole mit Uhr und Tacho unterhalb des unverkleideten Lenkkopfs

Fototermin startklar gemacht: Einen schwarzen 101 A0 mit Kickstarter, drei Gängen, Acht-Zoll-Rädern und 7,2 PS aus 149 Kubik – das Urmodell, gebaut 1953 und 1954. Dann ist da noch Wilners wunderschönes 103-A0-Gespann mit Royal-Seitenwagen, mit Dynastartanlage und dem 173-Kubik-Motor mit 9,2 PS sowie Vierganggetriebe – so gebaut 1954 und 1955. Und zu guter Letzt steht ein 103 A2 bereit – die letzte Tourist-Entwicklungsstufe, gefertigt zwischen 1960 und 1965, mit gummigelagertem Motor und dem prägnanten Schalenlenker.

Drei Motorroller, zwei Besitzer – da ist ein Platz am Lenker frei, und ich habe deshalb das Vergnügen mit dem 103 A2. Ein Druck auf den Zündschlüssel am Beinschild und die Dynastartanlage wirft den kleinen Viertakter an, der so vertrauenserweckend klingt, als würde er mich gerne ohne Mucken um die halbe Welt bringen wollen. Kupplung und Drehgriffschaltung funktionieren erstaunlich präzise, und einfach alles macht einen soliden Eindruck. Wahrscheinlich ist es das auch – ein Leergewicht von enormen 148 Kilo spricht für sich, eine erlaubte Zuladung von mindestens ebenso beachtlichen 202 Kilo auch.

Trotz des Übergewichts – für das auch ich mit noch mal gut 100 Kilo sorge – schiebt der kleine gebläsegekühlte ohv-Viertakter die Fuhre erstaunlich flott an. Die Spitze ist mit 93 km/h angegeben, und so flink, wie der Tourist auf Tempo 80 kommt, gibt es absolut keinen Grund daran zu zweifeln. Im Gegenteil: Es würde mich nicht wundern, wenn er auch die 100er-Marke knackt. Das Fahrverhalten ist in Kurven rollertypisch leicht kippelig, auf der Geraden völlig einwandfrei und insgesamt problemlos. Dass man sich auf Anhieb sicher fühlt, liegt wahrscheinlich auch an den richtig guten Bremsen. Insbesondere die vordere packt unerwartet kräftig zu. Kein Wunder, dass Heinkel kurz nach dem Umstieg von Acht- auf Zehn-Zoll-Räder (beim 1955 erschienenen 103 A0) und den damit einhergehenden größeren Bremstrommeln die Breite der Bremsbeläge reduzierte, um die Gefahr eines blockierenden Vorderrads zu verringern. Kurz: Es ist meine Heinkel-Premiere, und ich bin mehr als nur angetan. Und nicht nur weil der Tourist in der Regel mit knapp drei Litern Benzin 100 Kilometer weit kommt – heutzutage ja wieder ein echtes Thema –, frage ich mich, ob der Tourist nicht im Sommer der ideale Alltagsoldie für die kürzeren Wege wäre.

Reinhard Wilner hat den Tourist seinerzeit noch als Alltagsfahrzeug erlebt – sein Vater fuhr mangels Autoführerschein bis in die Neunziger Jahre hinein ausschließlich Heinkel. „Wer einen Tourist einmal vernünftig aufbaut, hat je nach Pflege und Fahrweise zwischen 50.000 und 100.000 Kilometer Ruhe", sagt er. „Die Arbeiten an Motor und Getriebe überfordern dabei halbwegs geübte Schrauber nicht. Das Motorgehäuse ist vertikal geteilt, bei der Montage und Demontage der Rollenlager der Kurbel-

Die gesuchteste Variante: ein Heinkel-Gespann mit Royal-Beiboot. Häufiger sind die Roller-Seitenwagen von Steib

Solide bis ins Mark: Stattliche 150 Kilo bringt ein später Tourist auf die Waage – und wirkt dennoch elegant, wenngleich nicht so filigran wie Vespa, Bella & Co

welle muss man mit Wärme arbeiten. Ein paar Spezialwerkzeuge sind nötig, beispielsweise um den Kupplungskorb bei der Demontage festzuhalten oder um die Lichtmaschine von ihrem Konus auf der Kurbelwelle zu ziehen. Die Kurbelwelle ist gepresst und ihre Überholung damit ein Fall für den Profi, aber alles andere ist kein Hexenwerk. Bei vielen Restaurierungsobjekten kommt man auch mit einer Teilüberholung aus. Wenn ich einen Motor zerlege, gilt mein erster Blick dem Kupplungskorb samt Primärritzel. Wenn die Lagerung dieses Teils soweit verschlissen ist, das es schon kippt und das Ritzel deshalb schräg abgenutzt ist, wartet meistens mehr Arbeit. Aber es gibt auch Motoren, bei denen neben dem Austausch kleinerer Verschleißteile überhaupt nichts anfällt. Es hängt halt vieles von der Pflege und dem richtigen Umgang ab. Und wie gesagt: Praktisch alle Teile sind neu oder gebraucht zu bekommen."

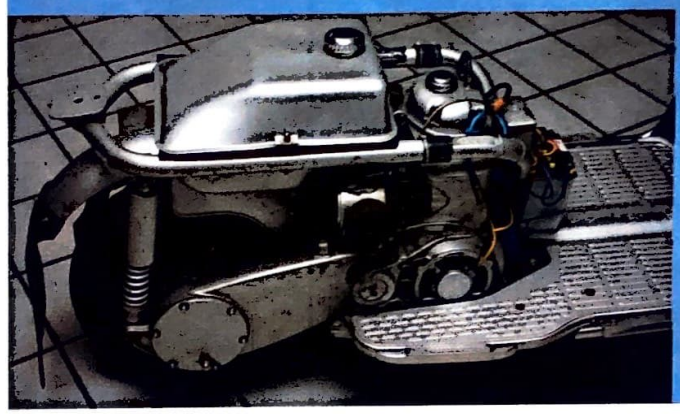
Die richtige Pflege beginnt nach übereinstimmender Meinung von Georg Lenner und Reinhard Wilner beim Motoröl. Der kleine Heinkel-Viertakter verlangt nach unlegiertem 40er Einbereichsöl – werden moderne Mehrbereichsöle verwendet, rutscht die Kupplung. Außerdem sollte der Schmierstoff wirklich regelmäßig gewechselt werden, spätestens alle 2500 Kilometer, besser früher. Der Hintergrund: Alle Tourist-Motoren müssen ohne jede Ölfilterung auskommen. Übrigens auch ohne eine Ölpumpe – kleine Öltaschen an der Kurbelwelle sorgen für die Schleuderschmierung aller bewegten Teile. Das kurze Wechselintervall klingt mühsamer und teurer als es tatsächlich ist: lediglich 1,5 Liter Öl fasst der Motor, und sowohl die Ablassschraube als auch der Einfüllstutzen (und der Ölpeilstab) sind gut zugänglich.

Insgesamt macht der Tourist die Wartungsarbeiten einfach: Die aufklappbare Sitzbank und eine kleine Serviceklappe rechts am Heck bieten guten Zugang zu allen relevanten Teilen, von der Zündkerze bis zum Vergaser. Wenn die Inspektion größer ausfallen soll, ist die voluminöse Heckverkleidung binnen zehn Minuten demontiert. Die gesamte Antriebstechnik samt der Einarmschwinge, in der die Antriebskette im Ölbad läuft, liegt dann frei vorm Schrauber. Reinhard Wilner zum regelmäßigen Arbeitsaufwand: „Ich bewege mein Gespann heute nur noch zwischen 1000 und 2000 Kilometern pro Saison. Einmal im Jahr wechsle ich das Öl, justiere Kontaktabstand und Zündzeitpunkt und stelle die Ventile ein. Das ist eine Sache von einem Nachmittag. Was ein bisschen ärgerlich ist: Wenn die Lichtmaschinen-Kohlen runter sind, muss für deren Tausch der Motor ausgebaut werden. Aber auch die halten nach meiner Erfahrung rund 50.00 Kilometer. Zu weit runterfahren darf man sie auf keinen Fall, sonst nimmt der Kollektor Schaden."

Kostenfaktor bei originalgetreuen Restaurierungen: Die Räder früher Modelle waren verchromt!

All das klingt beinahe zu schön um wahr zu sein, und ich ackere in Gedanken schon die Kleinanzeigen durch. Aber welchen Tourist nehmen? Sind die späten 103 A2 tatsächlich die besten und ausgereiftesten? Georg Lenner: „Auf jeden Fall ist es das Modell, das am häufigsten angeboten wird und für das die Ersatzteilversorgung noch einen Deut besser ist als für den Rest. Der oft ‚Kicki' genannte Kickstarter-101-A0 ist eher ein Fall für Sammler, aber der 102er und alle 103er Typen sind eigentlich alltagstauglich. Ein Vorteil der späten Modelle ist der gummigelagerte Motor, der das Fahren tatsächlich angenehmer macht. Dazu kommen das Vierganggetriebe und die Zehn-Zoll-Räder – beides ein Fortschritt. Aber nicht jede Entwicklungsstufe war ausschließlich ein Schritt nach vorn: Aus Kostengründen wurde bei Heinkel auch einiges vereinfacht. So fiel mit dem Erscheinen des 103 A1 das dritte Kurbelwellenlager weg – ein Stützlager auf der Lichtmaschinenseite der Kurbelwelle. Das hatte konstruktiv durchaus seine Berechtigung – aber halten tun die Motoren eben auch ohne. Unangenehmer im Fahrbetrieb ist die geänderte Schaltung. Bei frühen Modellen wirken die Schaltzüge auf eine Gestänge unterm Bodenbrett, das mit dem Getriebe verbunden ist. Beim gummigelagerten

Kostenpunkt 600 Euro: der rot-schwarze Roller mit Reparaturbedarf. Alle Motorteile sind lieferbar



Simpler Aufbau: Heck, Fronthaube und Gusstrittbretter sind nur verschraubt, ein Stahlrohrrahmen trägt die gesamte Technik

Motor entfällt das und die Schaltzüge sind nun fast zwei Meter lang. Vor allem aber gibt es im Motorgehäuse von 103 A1 und 103 A2 keine separate Gangarretierung mehr, sondern nur noch die Rasten am Drehgriff. Einsteiger und Leute, die nur ab und an auf ihren Heinkel steigen, haben regelmäßig Probleme, die Gänge zu finden – die Schaltung ist wirklich unpräzise." Meinen Einwand nach der Probefahrt, dass das nur halb so schlimm sei, entkräftet er: „In dem Roller ist ein 103-A0-Motor mit Gangarretierung…"

Sparsam, zuverlässig, problemlos und mit ordentlichem Wetterschutz gesegnet – es klingt wirklich so, als würden die Qualitäten, die den Tourist einst zum Bestseller machten, ihn auch zum Alltagsoldie par excellence prädestinieren. Allein damit wäre ihm freilich unrecht getan, stellt Lenner klar: „Alle ein, zwei Jahre fahre ich mit einem Tourist für eine Woche in die Alpen – weg von Alltag und Hektik. Es ist unglaublich wie viel man sieht, wenn man mit Tempo 70 über kleine Landstraßen rollert. Und am Großglockner musste ich bislang noch nie runter in den Ersten schalten…

**Text: Lars Rosenbrock**
**Fotos: Klaus Weber**

Idealer Alltagsoldie – und viel mehr: „Wer will, kann mit dem Tourist einfach nur jeden Tag zur Arbeit fahren", sagt Georg Lenner. „Man kann mit ihm aber auch prima den Alltag vergessen", ergänzt er