OldtimerPraxis

Technik · Tips · Termine

Januar · 1/1993 DM 3,-
1Y4018E Lit. 3200,- Ptas. 265,- sFr. 3,- öS. 25,- Dr. 550,-

Roadster-Rettung: Frogeye

Kauf-Report: Kalifornien

Praxis-Tip: Beulen im Tank

Technik: Motorrad-Kupplung

Werkstatt-Story: Heinkel Tourist – wieder reiseklar

Top-Restaurierung! Mercedes 220

Heinkel? Find' ich gut!

Den roten Roller gab's zum Nulltarif — die Teile dafür aus dem Versandhauskatalog

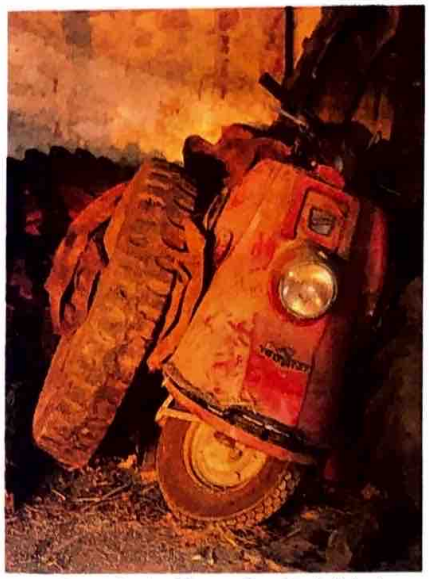
„Heinkel", sagt der Alte, „Heinkel Tourist". Ich verstehe nicht. Was will er? Er packt mich am Ärmel, zieht mich in die Scheune. Schon seit einer halben Stunden stehen wir davor, sind ins Plaudern gekommen.

Langsam gewöhnen sich meine Augen an die Dunkelheit. Zwischen alten Gerätschaften und Kartoffelsäcken stochert er mit dem Stock im Stroh. Im fahlen Licht schimmert Blech. Die Konturen eines verrotteten Fahrzeugs. Bauer Bendix' Äuglein blitzen. „Ja, ja. Auf diesem Ding hab' ich meine Hilde spazierengefahren. Damals, vor dreißig Jahren. Quer durch Deutschland, bis in die Alpen."

Er blinzelt in die letzten Sonnenstrahlen, die in die Scheune fallen, und erinnert sich: „Damals war der Tourist ein Rolls Royce unter den Rollern. Einer der ersten mit Elektrostarter." Bauer Bendix gerät ins Schwärmen. „Mit dem blieben sogar bei Regen die Hosen trocken. War eine schöne Zeit damals."

Unvorstellbar! Mit neuneinhalb PS? Meine BMW hat zehnmal so viel. Ich bin gerührt. Gemeinsam scharren wir den Oldie aus dem Stroh, wo er 15 Jahre vor sich hinrottete. Trotzdem schimmert der weinrote Lack wie neu. Auch Scheinwerfer, Blinker und die kunstlederne Sitzbank haben offensichtlich all die Jahre unbeschadet überstanden. Vielleicht kriege ich ihn wieder hin. Und dann mit der Freundin in den Urlaub. Auf dem Tourist hat sie bestimmt nicht die ständige Angst wie auf der BMW.

„Werd' glücklich mit ihm." Mit einem tiefen Blick in die Augen drückt mir Bauer Bendix das alte Handbuch von 1961 in die Hand. Schon im Vorwort loben die Hersteller von damals „den hohen Komfort und die Wendigkeit" des Rollers. Keuchend schiebe ich das 150 Kilo schwere Fundstück



Fester Stand-Punkt: Unterm Heu fand sich ein Heinkel mit verblüffend guter Substanz.

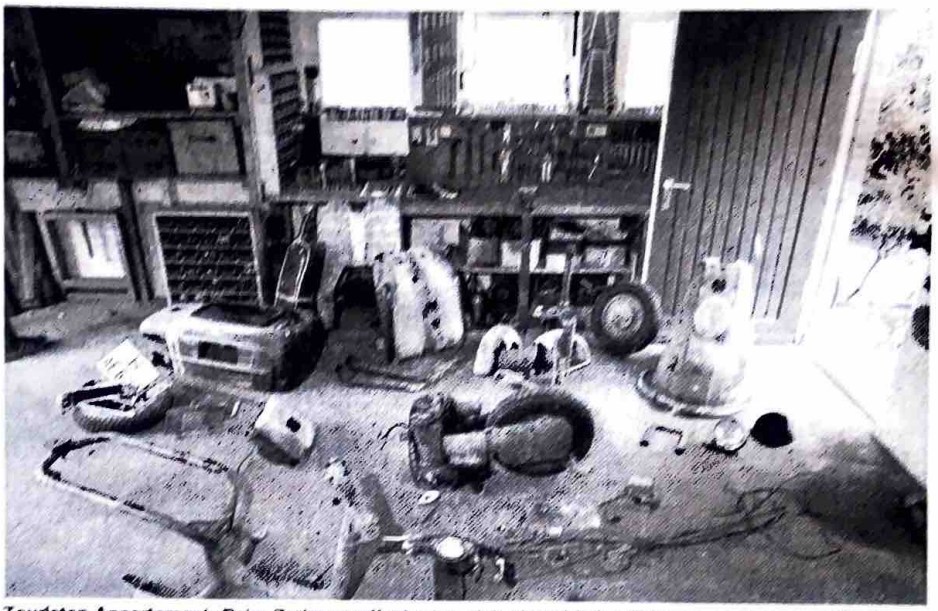
Scooter für Fortgeschrittene: Zum Neupreis des Heinkel Tourist gab's 1961 auch einen gut gebrauchten Ovalkäfer — da war der Roller fast schon zur Weltanschauung geworden und vom Muff des Arme-Leute-Vehikels befreit. Über 100.000 Tourist wurden bis 1965 gebaut.

auf platten Reifen auf den Hof. Kaum vorstellbar, daß der eine Zylinder mit 174 Kubikzentimetern das rundliche Vehikel mal auf 100 Stundenkilometer beschleunigt haben soll. Oder doch?

In den folgenden drei Monaten wird der Heinkel völlig zerlegt; ein guter Freund hilft dabei. Ganz behutsam sind wir am Werk, wer weiß, wieviele und welche Teile noch zu haben sind? Die Hinterradschwinge mit der im Ölbad laufenden Kette erweist sich als so gut konstruiert, daß nichts erneuert werden muß. Kaum Verschleiß.

Es gibt aber auch dunkle Momente: Einmal, als ich versuche, das Tourist-Zeichen vorsichtig vom Bug zu lösen, bricht es. Mir stockt das Herz.

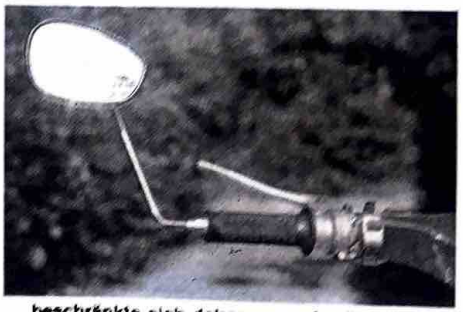
Nach zwei Wochen stehe ich vor dem Chaos. Die nackten Tatsachen: Drei Kisten voller Motorteile, das demontierte Getriebe, ein leicht rostiges, aber rundum gut erhaltenes Chassis mit Fahrgestell, dazu ein Karton voller ausgefranster Bowdenzüge und durchgescheuerter Kabel. Nicht zu vergessen der rostige Tank, dem ich gleich eine Ladung Schrot verpassen muß — nein, nicht mit der Flinte, sondern von Hand. Vorsichtig von oben in den Einfüllstutzen, und dann geschüttelt, was das Zeug hält. Die Schrotkügelchen lösen den Rost und „kleiden" gleichzeitig die Tank-Innenwand



Touristen-Appartement: Beim Zerlegen offenbarten sich einmal keine Dramen, sondern nur frisches, unverbasteltes Material. Bauer Bendix hatte die Hinterhof-Pfuscher offenbar gescheut.

Sensibel: Der aufwendige Schriftzug neigt zum Brechen. Ersatz gibt's beim Heinkel-Club.

Vorher: Sogar der Spiegel war heil geblieben. Die Restaurierung der Kleinteile ...



... beschränkte sich daher nur auf gründliches Reinigen. Resultat: Stilbrüche finden nicht statt.

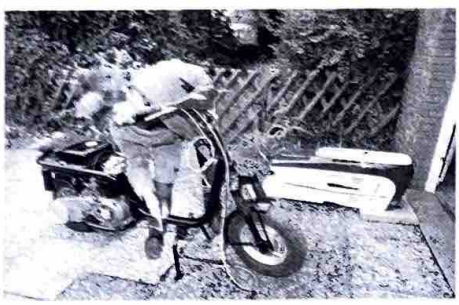
Frisch aus der Scheune: Nur an einigen Ecken fand sich oberflächlicher Rost. Das Schweißgerät blieb gleich ganz im Ruhestellung.

Dies ist der seltene Fall einer Restaurierung, bei der keine Welten zwischen *Vorher* und *Nachher* liegen.

mit Blei aus.
Über den zwischenzeitlich kontaktierten Heinkel-Club in Heilbronn (gegründet 1983, heute fast 3000 Mitglieder) werden die nötigen Ersatzteile geordert, vom Abgasschalldämpfer bis zum Zierleistenpaar. Bestellt wird wie im Versandhauskatalog — unglaublich! Mit Abildung und der dazugehörigen Nummer ist jedes nachgefertigte Teil aufgelistet. Auch das gebrochene Tourist-Zeichen für den Bug! Heinkel? Find ich gut.

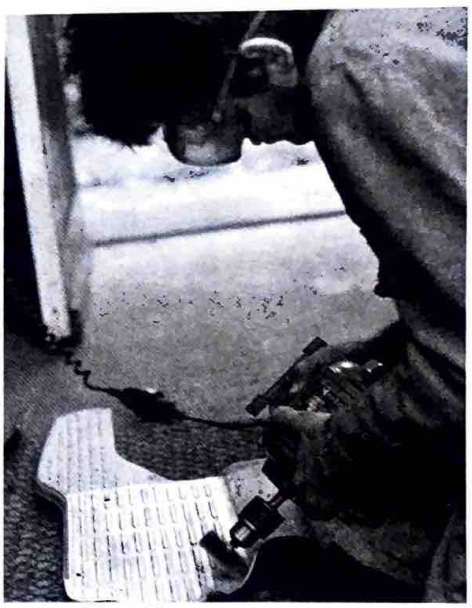
Bitte warten: Gar nicht einfach war es, einen Lackierer zu finden, der sich freiwillig an die vielen Rundungen des Rollerblechs wagte. Ein einstiger Heinkel-Fahrer ergab sich schließlich.

Das Ding am Bing: Eine Kunststoff-Hülse soll die Hitze zurückhalten. Manchmal funktioniert's.



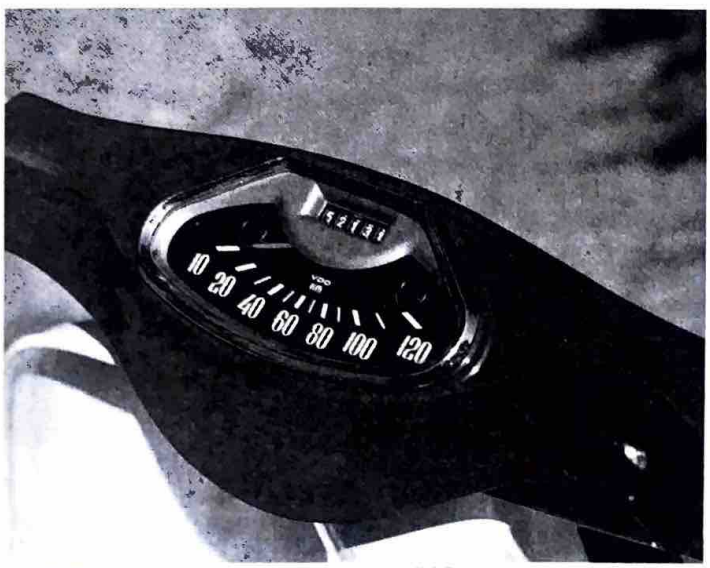
Der Zusammenbau geriet zum Kinderspiel. Kein Kleinteil, daß es nicht wieder gäbe!

Einpaß-Schwierigkeiten gibt es hin und wieder bei Karosserieteilen. Die müssen mitunter beim Zusammenbau in Kauf genommen werden. Verglichen mit anderen Oldtimer-Fahrzeugen ist die Ersatzteilversorgung beim Heinkel aber erstklassig. Außerdem hat Bauer Bendix seinen Heinkel gut eingelagert. Keine Durchrostungen, der Motor dreht, kaum dramatischer Verschleiß — das spart uns eine Menge Zeit. Der Ärger beginnt allerdings, als ich eine Werkstatt zum Sandstrahlen, Grundieren und Lackieren suche. „Komm mal in vier Monaten vorbei". Kein Werkstattmeister in Hannover, der Zeit und Lust hat, „Kleinteile" zu restaurieren. Wochen vergehen, bis sich ein alter Meister erbarmt. Auch einer, der mit diesem Rollertyp noch Erinnerungen an seine Jugend verknüpft. Und



Mattiert: Die 15jährige Ruhepause hatte den Blankteilen am stärksten zugesetzt.

Davon träumt jeder Zweirad-Fan: ein Scheunenfund, der (fast) nur abgestaubt sein will! Hier wurde es mal wahr: zum Nulltarif!



Ein Roller spielt Auto: Manchem Kleinstmobil hätte der modische VDO-Tacho gut gestanden. Der Kilometerstand ist authentisch.

Dickes Ende: Auch das Heck im smarten US-Design weckt Auto-Erinnerungen. Der Heinkel Tourist trug es ab 1960 bis zum Aus im Sommer 1965. Die Fans des Reiserollers verstanden sich als eingeschworene Gemeinschaft und retteten ihre Touristen zu Tausenden in die Neuzeit.

endlich jemand, der mir Mut macht: Jawohl! Eine Zweifarbenlackierung muß her! Mit der düsten diese Roller in den frühen Sechzigern schließlich über's Kopfsteinpflaster.

Endlich, nach zehn harten Wochen zieht der Anlasser zum ersten Mal den neuen Kolben durch den frisch geschliffenen Zylinder. Gespannt lausche ich dem nervösen Klicken des Startrelais. Erst nach zwei oder drei ewigen Sekunden, als der Kolben den oberen Totpunkt erreicht hat, dreht er schneller durch. Unglaublich: Genau im richtigen Augenblick schießt die Zündkerze den ersten Funken. Der Motor läuft. Drei Kisten Ersatzteile haben sich zu einer technischen Harmonie zusammengerauft. Wahnsinn!

Richtige Freude aber kommt nicht auf. Immer häufiger läßt mich der Anlasser im Stich. Er schafft es nicht, bringt den Motor nicht in Schwung und verabschiedet sich mit einem trockenen „Klick". Also wieder nichts mit der Vorstellung beim TÜV. Alles von vorn: Sitzbank auf, Schrauben und Kabelstecker lösen, Gepäckträger ab, Ersatzrad weg, Karosserie runter. Alles, bis hin zum Kolben! Nicht am Anlasser, sondern hier liegt der Fehler: Durch Ausschleifen des Zylinders hat sich die Verdichtung erhöht. Kein Wunder, verglichen mit den Angaben im Handbuch (1 : 7,4) liegen die Werte meines Rollers deutlich höher. Eine Zylinderfußdichtung löst das Problem.

Ab zum TÜV! Ich mag das häßliche Rot des Kennzeichens nicht mehr. Es paßt nicht zum Bourdeaux des Rollers. Aber auch aus dieser Fahrt wird nichts. Zwei weitere Störungen! Diesmal ist es die Viergang-Handschaltung. Das Raufschalten funktioniert ohne Probleme. Aber runter, vom vierten Gang in den ersten, dauert es zu lange. Das Schalten wird zum Glücksspiel. Bis zur schmerzhaften Sehnenscheidenentzündung stelle ich an diesem Nachmittag die Schaltbowdenzüge ein. Es gibt keinen intelligenten Tip. Nur Probieren hilft!

Die zweite Macke taucht erst bei längeren Probefahrten auf. Tank und Vergaser werden so heiß, daß der Motor nach kurzer Standzeit schlecht wieder anspringt und kein Gas mehr annimt. Ich verstelle Düse, Schwimmerstand und Nadellänge des Schiebervergasers (Marke Bing). Resultat Null. Einer vom Club hat die rettende Idee: Eine hitzebeständige Kunststoffhülse zwischen Vergaser und Ansaugkrümmer stecken. Die soll die Hitze zurückhalten. An kalten Tagen funktioniert das. An warmen leider nicht immer. Was soll's? Dreißig Jahre hat der Tourist auf dem Buckel. Und ein paar Macken darf jeder Klassiker haben.

Jetzt aber zum TÜV. Mit den häßlichen roten Kennzeichen. Herzklopfen. Wird er durchkommen? Vollabnahme! Mist, der Mann vom TÜV besteht auf einer Probefahrt. Ich muß *ihn* fahren lassen. Hinter der Halle höre ich es. Kreisch, das Hinterrad. Noch schlimmer: Krachend fliegen die Gänge rein und raus. Lärm wie in der Schrottpresse. Nicht zu fassen! Wenn der Kerl zurückkommt . . .

Er hat Glück gehabt, der Prüfer. Er malt nur ein einziges Kreuzchen. Und das an der richtigen Stelle: Keine Mängel!

Wahnsinn. Drei Monate Dreck unter den Nägeln, Öl im Gesicht und durchgeschwitzt im Blaumann — es hat sich gelohnt. Mit dem frischen Kennzeichen am Heck — amtlich schwarz — starte ich nach Hause. Nicht durch die hektische Stadt. Der Tourist ist nichts für nervöses Gestotter im Stau. Ich fahre über die Dörfer. Beschwingt folgen wir den ländlichen Straßen, ich und mein Tourist. Vorbei an Wiesen und Feldern. Vergessen der Schweiß eines Vierteljahres. Jetzt verstehe ich den alten Bendix mit seiner Hilde: Ich will auch quer durch Deutschland. Bis an die Alpen. Nein, über die Alpen. Mit *meiner* Hilde.

Markus Heimbach

Die Adresse

Markus Heimbach
Tarpenbekstraße 46
2000 Hamburg 20