

# AUSNAHME ERSCHEINUNG

Auf 400 Heinkel Tourist kamen im Schnitt gerade mal zehn gebaute **Hercules R 200** – was deren Restaurierung so reizvoll wie kompliziert macht

› Restauriert



Mit der Popularität von Heinkel Tourist oder Zündapp Bella konnte der 1955 aufgelegte Hercules R 200 nicht mithalten. Entsprechend selten ist er heute, und entsprechend rar sind Ersatzteile. Noch dazu wurden überlebende R 200 später gerne ihres Antriebs beraubt, denn der Sachs-Zweitakter tut auch im beliebten Messerschmitt-Kabinenroller KR 200 Dienst. Was heute auch Vorteile hat...

**B**ei der Typbezeichnung Hercules R 200 haben Sie erst einmal kurz mit den Schultern geuckt? Stimmt, das es einmal einen Motoroller dieses Namens gab, gehört nicht zum Allgemeinwissen. Und selbst, wenn Sie in der Rollerszene ziemlich bewandert sind, dürfte es schon ein wenig her sein, dass Ihnen ein leibhaftiges Exemplar über den Weg lief. Deshalb: Vorhang auf für Thomas ten Eicken aus Heiligenhaus, der gleich sieben davon in seiner Werkstatt stehen hat. Wie es dazu kam? Thomas lacht: „Weil es kaum Ersatzteile gibt, habe ich eine zeitlang jedes Exemplar gekauft, das ich auftreiben konnte. Aber wie es so ist: Ich bringe es einfach nicht übers Herz, einen der Roller auszuschlachten...“

Die Begeisterung für die R 200 kam buchstäblich per Zufall über den Schrauber, der in vergangenen Jahren 80-Kubik-Leichtkraftroller gesammelt hatte. „Am Ende waren es um die 30 Stück. Als ich mich dann mit einem Ladengeschäft selbständig machte, brauchte ich Startkapital und verkaufte meine Leichtkraftroller. Und dann lief mir irgendwann mein erster R 200 über den Weg, außerdem auch ein Progress 200, der Spaß an alten Zweirädern war wie der da.“ Und scheinbar auch die Sammelleidenschaft: Sogar ein Exemplar der in Großbritannien ver-

[www.herculesig.de](http://www.herculesig.de)

## Restauriert > Hercules R 200

kaufen R 200 hat Thomas ten Eicken heute im Fundus. Auf der Insel wurden die Roller als „Kieft 200“ und „Viscount 200“ angeboten.

Die Restaurierungsphilosophie unseres Roller-Manns ist so einfach wie nachvollziehbar: Wirklich alles, was nicht völlig am Ende ist, wird aufgearbeitet, denn möglichst viel der originalen Substanz soll erhalten bleiben. Das gilt auch für den Lack: „Wenn der Roller wenig Rost hat und nur die Farbe angegriffen ist, lasse ich das eben so. Lackiert wird nur, wenn das Blech tatsächlich so korrodiert und verbeult ist, dass man nicht mehr von Patina sprechen kann.“

Gleich sein erster R 200 – aus dem Baujahr 1955 – kam freilich um eine optische Totalrenovierung nicht herum. Geschapelt und gedengelt wurde die leicht zerbeulte Karosserie eigenhändig, für die Lackierung nahm Thomas die Sprühdose zur Hand, und das Ergebnis kann sich durchaus sehen lassen. „Professionelle Roller-Lackie-

rungen sind relativ teuer. Das liegt im Vergleich zu anderen Zweirad-Oldies an der großen Fläche, den zahlreichen Teilen, aber auch an den gewölbten Formen. Meine Lackierung mit Hausmitteln glänzt zwar nicht so schön wie eine Profiarbeit, aber das soll sie auch gar nicht. Ich finde es tatsächlich schön, dass das Ergebnis ein wenig nach patiniertem Originallack aussieht. Farbtöne, die den originalen sehr nahe kommen, habe ich beim Händler um die Ecke gefunden. Sie sind von Multitona und heißen *Frühlingsgrün* und *Zartreseda*.“

Glücklicherweise erwies sich der R 200 als weitgehend komplett, denn Blech- und Anbauteile gibt es neu nicht und gebraucht nur sehr selten. Die großflächige Lampenmaske, gefertigt aus einer exotischen Leichtmetalllegierung, hatte mehrere Risse und abgebrochene Ecken. „Ich habe mich da nicht mit dem Schweißgerät rangetraut“, blickt Thomas. „Stattdessen habe ich am Ende mit Spachtelmasse gearbeitet, das Ergebnis ist passabel.“ Die geschwungene Relling am vorderen Kotflü-

*Der R 200 kam zu spät auf den Markt und verpasste die fetten Roller-Jahre. Um so sauuuuueluwerter ist er heute!*

gel stellt unser Schrauber aus einfachem Aluminiumroh selbst her. Ab Werk aus Alu sind die voluminösen Trittbretter für Fahrer und Sozius. Thomas polierte sie lediglich auf, dengelte die eine oder andere Unebenheit heraus und badete die Trittgummis – die es aber sogar als Repro gegeben hätte – in Gumpiflege.

Den Kabelbaum baute Thomas ten Eicken dem Original entsprechend nach, ebenso die Bowdenzüge. „Nur der Zug zur Hinterradbremse ließ sich nicht selbst konfektionieren, denn am Ende ist eine lange Gewindestange verpresst. Den lasse ich darum bei einem Profi nachfertigen“, erklärt der Roller-Restaurier, der die Schwingenlager zerlegte, reinigte und mit frischem Fett wider zusammensetzte. Mehr Probleme bereiteten die undichten Federbeine hinten und die beiden separat ausgeführten Dämpfer vorne. Hilfe fand sich bei der *Hercules IG*. Ein Clubmitglied half mit Dämpfern für die vordere Radführung weiter – die normalerweise in Waschmaschinen Dienst tun! Die Federbeine hinten konnte unser Mann dagegen retten. „Die sind verschraubt und können leicht demontiert werden. Ersetzen musste ich je Federbein nur einen Simmerring und einen O-Ring. Befüllt habe ich sie

### TECHNISCHE DATEN

#### Hercules R 200

**Motor:** Einzylinder-Zweitakter, gebläsegeköhlt, Umkehrspülung, Dynastartanlage, Batteriesplenzündung, ein 24er Blg-Vergaser, Verdichtung 6,5 : 1

**Hubraum:** 191 ccm (B x H: 65 x 58 mm)

**PS bei U/min:** 10,2 bei 5250

**Fahrwerk:** Stahlrohrrahmen mit verschraubten Karosserieteilen (teils Leichtmetall), hydraulisch gedämpfte Schwingen vorn und hinten, Zehn-Zoll-Räder

**Leergewicht:** ca. 140 kg  
**Vmax:** ca. 100 km/h

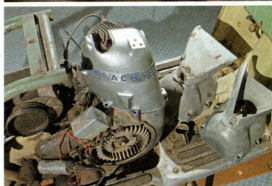
### > Aus dem Werkstattalbum



In Arbeit: Einen Motor überholt unser Schrauber derzeit, die Ersatzteilversorgung ist dank des Messerschmitt-Clubs auf diesem Gebiet gesichert



Der typische Fundzustand: Neben der Substanz ist die Vollständigkeit das wichtigste Kriterium beim R-200-Kauf



Mit Gebläsekühlung und Siba-Dynastartanlage: Der Einzylinder von Fichtel & Sachs gilt als hart im Nehmen aber nicht sonderlich kultiviert



Eigeninitiative gefragt: Mit der Hilfe eines erfahrenen Schweißers aus der Nachbarschaft entstand ein neuer Auspuff



Und dann waren es auf einmal sieben: Eigentlich suchte unser Schrauber Ersatzteile – aber Komplettfahrzeuge waren leichter zu finden...

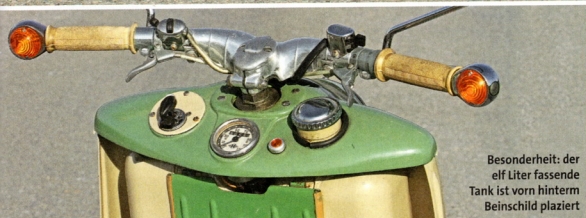


Optisch durchaus gefällig: Wie praktisch allen deutschen Motorrollern geht auch dem R 200 die Eleganz von Vespa und Lambretta ab, doch das Gesamtbild ist gelungen

mit Gabelöl, seitdem funktionieren sie einwandfrei.“

In Eigenregie erneuert der Schrauber die Gummi-Schmutzfänger unter dem vorderen Kotflügel. „Den Lappen habe ich aus Gummimatten ausgeschnitten und befestigt, was gar nicht mal so leicht war. Ich war froh, dass ich an einem anderen Roller abgucken konnte, wie der Spritzschutz befestigt werden muss.“ Viel Handarbeit wurde auch nötig, um die an fast allen Rollern verloren gegangenen Hercules-Embleme zu ersetzen. „Weil ich meinen letzten intakten Schriftzug nicht bei der Demontage zerstören wollte, habe ich ihn am Seitenteil gelassen und das komplette Blech auf den Kopierer gelegt. Das so mitkopierte Emblem habe ich ausgeschnitten, auf dickes VA-Blech geklebt und den Schriftzug per Dremel und Feile herausgearbeitet. Am Ende kam das Emblem unter die Polierscheibe.“

Der – wohl seit 1955 ungeöffnete – Motor erwies sich zum Erstaunen des Roller-Fans als funktionsfähig. „Zylinderkopf, Zylinder und die Seitendeckel habe ich demontiert, und alles sah ziemlich sauber aus. Am Pleuellager war absolut kein Spiel zu spüren, auch die Hauptlager schienen mir tadellos, und Kolben und Zylinder hatten keine groben Laufspuren und waren maßhaltig. Also habe ich alles wieder



Besonderheit: der elf Liter fassende Tank ist vorn hinterm Beinschild platziert



Nicht mal übertrieben: Knapp über 100 km/h schafft der Hercules-Roller



Einzelne Teile wie die große Schraube des Seitenteils und den Sitzbankbezug gibt es als Reproteile



Auffällig: Der Motor hängt relativ hoch im Stahlrohrrahmen, die Schwinge steht in steilem Winkel

Dank seines kräftigen 200-Kubik-Zweitakters – der auch den Messerschmitt Karo flott bewegte – galt der R 200 als Reiseroller. Höchstgeschwindigkeit: knapp über 100 km/h – anno 1955 sehr ordentlich!

## > INFOS & FAKTEN

### Der 191-Kubik-Zweitakter...

...des Hercules R 200 stammt aus dem Hause Fichtel & Sachs. Der Motor war in den Fünffzinger ein beliebter Einbau-Triebling und kam in etlichen weiteren Fahrzeugen zum Einsatz. Sowohl im Messerschmitt-Kabinenroller KR 200 als auch im Fuldamobil und im Großroller der Marke Progress werkelte der gebläsegekühlte Antrieb aus Schweinfurt. Die engste Verwandtschaft hatte der R 200 allerdings mit der Triumph Contessa. Hercules und Triumph hatten zum Teil dieselben Aufsichtsräte, was zu der Entscheidung beitrug, aus Kostengründen einen gemeinsamen Roller zu entwickeln. **So entstanden R 200 und Triumph Contessa gleichzeitig und ähnelten sich in der Tat stark – allerdings nur äußerlich.**

Unter den barocken Blechformen gingen die Ingenieure nämlich eigene Wege. Vom kostensparenden „Badge Engineering“ blieb daher in der Praxis nicht viel übrig. So erhielt der **Triumph-Roller einen 197-Kubik-Doppelkolben-Zweitakter**, der schon in der Triumph Comet Dienst tat. Auch die Radführungen vorne und hinten wichen stark voneinander ab.

Zu allem Überfluss wurde noch nicht einmal eine einheitliche Einkaufspolitik betrieben. Im Endeffekt sorgte die aufgezogene Vereinheitlichung augenscheinlich dafür, dass die stolzen Ingenieure unter dem Blech umso stärker daran gingen, eigenständige Lösungen zu präsentieren.

Beim Publikum fielen die beiden schnellen Roller trotz flotten zehn PS durch, 1955 kamen die Roller auf den Markt, schon **1959 verschwand der R 200 aus den offiziellen Prospekten**. Gleichwohl konnte man ihn bis 1961 in England kaufen, in Deutschland war er bis 1964 zu bekommen. Die Verkaufszahlen waren da aber schon längst eingebrochen; **zwischen 1962 und 1964 sollen gerade einmal 60 R 200 die Werkshallen verlassen haben**. In Sachen Gesamtproduktion ist die Rede von etwa **400 gebauten R 200**. Zum Vergleich: Alleine vom letzten Modell des Heinkel Tourist wurden zwischen 1960 und 1965 rund 55.000 Exemplare unter das Volk gebracht. Insgesamt lag die Produktion bei über 160.000 Tourist-Rollern.



Der zweieilige Zwilling: Die Triumph Contessa gleicht dem R200 äußerlich



### Der Besitzer

**> Thomas ten Eicken**, (55) aus Heiligenhaus ist Einzelhändler. Der Hercules R 200 ist seine zweite motorisierte Leidenschaft, begonnen hat alles mit einer 80-Kubik-Leichtkraft-Rad-Sammlung. Was er an dem „großen Roller“ neben dessen Form besonders schätzt, ist die Tatsache, dass er dank 10,2-PS-Motor auf der Straße noch immer mithalten kann.

*„Der Hercules-Roller ist zueinander stabil gebaut. Meist lassen sich die vorhandenen Teile wieder aufarbeiten. Zum Glück, denn Ersatz ist rar!“*

Thomas ten Eicken

zusammengesteckt und es einfach riskiert. Und siehe da: Sogar der Sibadynastarter funktionierte noch!“ freut sich Thomas rückblickend, obwohl er weiß, dass er das F&S-Aggregat demnächst doch noch einmal in die Hand nehmen muss. „Der Motor qualmt mitunter heftig, gerade wenn er kalt ist. Die Kurbelwellensimmeringe muss ich deshalb bald tauschen, damit es zu keinen Folgeschäden kommt.“

Einen geöffneten Motor, dessen Komplettrevision anliegt, hat Thomas ten Eicken gerade auf der Werkbank liegen. Anders als für Karosserie und Fahrwerk kann der Restaurierer bei Motorteilen für die 191-Kubik-Zweitakter von Fichtel & Sachs aus einem reichen Fundus schöpfen, den der Messerschmitt Club Deutschland zusammengetragen hat. Kolben gibt es hier in zwölf (!) Übermaßen für 115 Euro inklusive Ringen und Bolzen, ein Pleuelsatz kostet 230 Euro. Die beiden Simmeringe an der Kurbelwelle kommen zusammen auf 37 Euro, für die zwei Wälz-Hauptlager sind 68 Euro fällig. Kleinteile wie Dichtungen, Gummütüllen, Zugfedern oder Sicherungsbleche – alles ist da!“

Ein geschickter Schweißer für den Neubau des dreiteiligen Schalldämp-

fers fand sich in der Nähe. „Das ist ein älterer Herr, und ich bin froh, dass er mir mit seinen Schweißkünsten hilft. Der neue Auspuff ist dem Originalteil nachempfunden, wiegt aber deutlich mehr. Ich denke, an diesem Auspuff werde ich lange Freude haben!“ Notiz am Rande: Alte Unterbrecherkontakte gehören zu den Teilen, die unser Mann unter keinen Umständen gewirft – einfach weil die Qualität moderner Reproteile nach seinen Erfahrungen mies ist.

Als hartnäckiges Problem erweist sich die Suche nach Ersatz für die maroden Benzinöhne. Diese leiden unter der Zinkpest und können oft nicht weiterverwendet werden. Thomas denkt darüber nach, sie nachfertigen zu lassen; möglich wäre aber auch der Einsatz von Hähnen aus anderen Fahrzeugen. Derzeit hat er einen blauen R 200 in Arbeit, der Stapellauf liegt nicht mehr ganz fern. Eilig hat es der Restaurierer allerdings nicht. „Ich liebe einfach das Fünffzinger-Jahre-Flair meiner Roller, auch wenn noch nicht alle startbereit sind. Sobald ich die Garage aufmache, bin ich wie in einer anderen Welt“.

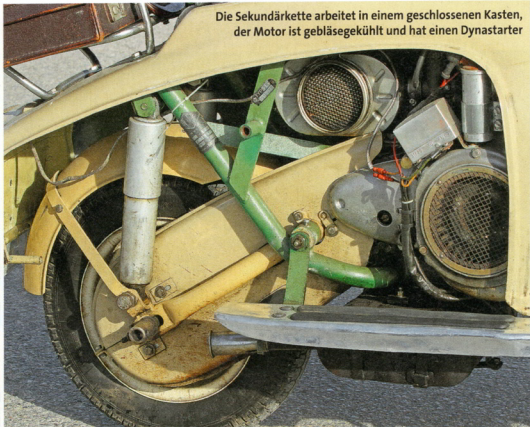
Text: Robert Reuter  
Fotos: Siegfried Traub

Restaurierungsphilosophie: Unser Schrauber lässt seinen Rollern gern die Patina und verwendet so viele Teile wie möglich weiter



Die geschobene Langschwinge war Klassenstandard, die Trennung von Feder und Stoßdämpfer ist auffällig. Apropos Dämpfer: Die verbauten Teile entstammen einer Waschmaschine!

Die Sekundärkette arbeitet in einem geschlossenen Kasten, der Motor ist gebläsegekühlt und hat einen Dynastarter



**Hercules**

**Enjoy British!**



**BRITISH CLASSICS** gibt es jeden zweiten Monat neu im gut sortierten Zeitschriftenhandel – oder direkt **VERSANDKOSTENFREI\*** beim Leserservice  
 ☎ 06131 / 992-101

Im Abo: 10% Preisvorteil • bequeme und pünktliche Zustellung • jederzeit kündbar • exklusives Begrüßungsgeschenk! Abo-service ☎ 06123 / 92 38-282 – [www.british-classics.de](http://www.british-classics.de)