

VERSTÄNDNIS- FRAGEN

Vermutlich nur 108 **Hermes 125** entstanden in einer Hamburger Kellermanufaktur. Wir präsentieren eines dieser bemerkenswerten Motorräder



Wer ein rares Zwanziger-Jahre-Motorrad restauriert, findet üblicherweise keine Originalteile und keine AT-Motoren in Händlerregalen, und auch keine Werkstatthandbücher mit Maßen und Toleranzen. Stattdessen muss er sich neu in die Materie hinein-denken. Was ziemlich spannend sein kann!

Je nach persönlichem Verständnis kann Restaurieren bedeuten, den Neuzustand wiederherzustellen. Oder auch, den „Fundzustand“ und die Spuren der Zeit bestmöglich zu konservieren. Und manchmal, wenn es insbesondere darum geht, einen Klassiker wieder funktionsfähig also fahrbereit zu machen, gilt es, zunächst die Frage zu beantworten, was sich der Konstrukteur einst dachte, unter welchen Umständen und mit welchen Intentionen er zu Werk ging, und ob es vielleicht in der Vergangenheit jemanden gab, der auf die falschen Antworten kam.

Je älter das im Mittelpunkt stehende Vehikel, desto spannender kann eben diese Frage sein, weiß Karl Kilian, Besitzer einer Hermes 125 aus dem Jahre 1924, einer von vermutlich 108 gebauten Maschinen. Eigentlich wollte er dem Verkäufer eine kleine Gilera abschwatzen, aber er hat sich dann spontan für die Hermes entschieden, des augenfällig guten Originalzustands wegen. Nur vernünftig laufen mochte die uralte 125er nicht. Und das warf besagte Fragen auf.

Die Geschichte der 125er Hermes ist untrennbar mit der ihres Erschaffers Eduard Berwald verbunden, über den schon zu dessen Lebzeiten vor über 40 Jahren Motorradzeitschriften erstaunlich viel schrieben.

Der Hamburger des Jahrgangs 1893 war eine Ein-Mann-Motorradfabrik, baute zwischen 1923 und 1925 seine eigenen 125er (und ganz wenige 150er). Er tat dies in Zeiten, in denen der Markt mit Modellen dieser Hubraumklasse mehr als nur gut versorgt war. Ganz einfach, weil ihn die angebotenen Maschinen nicht überzeugten. Er baute seine Maschinen nicht nur, sondern fuhr sie auch, und das fast bis ans Ende seines Lebens und in Ermangelung eines Autoführerscheins praktisch ausschließlich. Mit einem Motorrad des Jahrgangs 1924 mit 125 und später 150 Kubik, zwischen 3,5 und 5,7 PS und maximal 75 km/h Spitze 60 Jahre unterwegs – Hut ab!

Der Zeitschrift *Motorrad* war das in Heft 11/78 eine achtseitige Reportage wert, dem ZDF kurz zuvor eine Einladung ins *Aktuelle Sportstudio*, zu der Opa Berwald, wie er damals schon genannt wurde, selbstredend mit seiner Hermes fuhr, mit der er tatsächlich bis 1985 über 500.000 Kilometer zurücklegte! Die Gäste im Studio erinnerten sich noch Jahre später an den Motorrad-Mann, der, als Moderator Harry Valérien schon zu Hause war, das Publikum noch über eine Stunde lang allein unterhalten haben soll. Und der heute wahrscheinlich so manchen Fußball-Profi vor der Kamera blass aussehen lassen würde. Aber wir schweifen ab...

Tempo 65 schafft die Hermes in der Ebene, und auch am Berg schlägt sie sich erstaunlich wacker.



Hermes

TECHNISCHE DATEN

Hermes 125

Motor:

Einzyylinder-Zweitakter, luftgekühlt, fliegend gelagerte Kurbelwelle, Querstromspülung mit Nasenkolben, Magnetzündung, ein Amac-Vergaser

Hubraum:

123 ccm

PS bei U/min:

3 bei 3000

Fahrwerk:

Einrohrrahmen mit waagrecht Versteifungsrohr, Kurzschwinge vorn

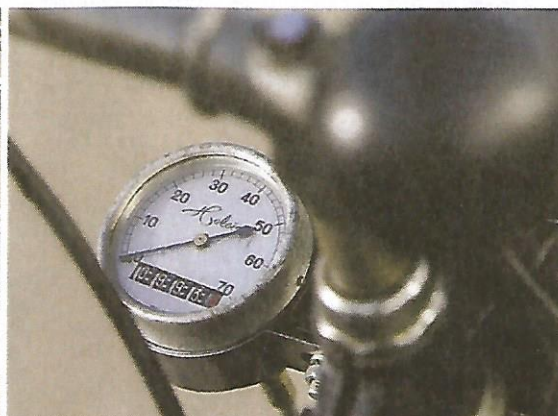
Leergewicht:

ca. 75 kg

Vmax: ca. 65 km/h



Ein Hebel fürs Gas, einer für die Luft – die richtige Bedienung in allen Lastzuständen will gelernt sein



Beim Kauf bereits vorhanden: ein kleiner Tacho samt Antrieb, wohl aus den späten Dreißigern stammend



Bemerkenswert: Berwald verschrieb seinen Hermes vorn wie hinten große Bremsen!

Also zurück in die Werkstatt von Karl Kilian nahe Speyer, der sich einfach nicht damit abfinden mochte, dass die private Hermes von Opa Berwald einst wohl unzerstörbar war, seine eigene aber nur mühsam übers Flachland humpelte und bei jeder noch so kleinen Steigung buchstäblich stehen blieb. „Ich wollte das Motorrad nicht komplett auseinandernehmen und in einen Zustand versetzen, den manche vielleicht für den Neuzustand halten würden. Dafür war die Maschine einfach zu gut und original. Aber vernünftig laufen sollte sie, deshalb begann ich mit den üblichen Verdächtigen. Der Vergaser, mit dem ich das Motorrad bekommen habe war erstaunlich, vermutlich der ursprüngliche und verriet viel über das, was Eduard Berwald einst leistete. Ganz offensichtlich aus Engpässen bei den Finanzen oder der Versorgungslage war das Gehäuse der Spritfabrik aus einem Wasserrohrkreuz entstanden. Teile wie der verschraubte Deckel, Luft- und Benzinschieber und auch der Düsenstock waren offensichtlich selbst gefertigt, andere Dinge wie das Schwimmergehäuse stammten von anderen Gasfabriken. Von alten Fotos und Detailaufnahmen zweier



Der Besitzer

> Die Klassiker von Karl Kilian (65) aus Harthausen sind im Laufe der Jahre immer älter geworden – einfach weil er es liebt, sich mit der frühen Technik auseinanderzusetzen

In der Literatur findet sich wenig zu Eduard Berwalds Motorrädern – aber immer wieder der Hinweis, dass die Innereien des Motors geradezu überdimensioniert waren!

Maschinen in OLDTIMER MARKT wusste ich, dass Berwald üblicherweise einen AMAC-Zweischieber-Vergaser verbaut hat, und an den kam ich dann Stück für Stück. Ein Gehäuse von der Veterama, das Innenleben von Bekannten, das Schwimmergehäuse von einem anderen Sammler – am Ende war der Vergaser komplett, brachte aber fast keine Besserung. Dann liegt's also doch am Magnetzündler befand ein Experte aus der Pfalz, der sich sicher war schlauer zu sein als einst Eduard Berwald. Der Mann produzierte elektronische Ideen und eine hohe Rechnung aber keine Resultate, verschlurte dafür aber diverse gedrehte Originalschrauben, die er durch Baumarkt-Neuware ersetzte...

„Blieb also der Motor selbst, der nach Auskunft des Vorbesitzers in grauer Vorzeit teilüberholt worden sein soll, was mich früher hätte stutzig machen sollen. Die Kurbelwelle des Zweitakters ist nur einseitig gelagert, aber das in einem Kugellager von einer Dimension, von der eine alte Zeitschrift mal geschrieben hat, dass sie ziemlich exakt den Hauptlager-Maßen einer Indian-V2 entsprechen würde. Das Lager war intakt, und der genauso massive Kolben scheinbar auch. Toll, da hat In-

genieur Berwald ja nicht an Material gespart, freute ich mich noch... Erst einem Freund, der mehr von der Thematik versteht als ich, fiel auf, dass der Hubzapfen der Welle nicht in der Flucht war. Die wahrscheinliche Ursache hatte er auch parat: den vermeintlich so schön soliden Kolben, angeblich eine Mahle-Einzelfertigung, der insbesondere oben viel zu schwer war, weil sein Boden nicht bearbeitet und zu dick war. Mit dem Fräser brachten wir den Kolben auf ein Gewicht, das uns vertretbar erschien, bestückten ihn mit neuen Ringen, überholten die gebaute Kurbelwelle und bauten den Motor wieder zusammen. Anschließend lief die Fuhre wie am ersten Tag!“ Und tut dies inzwischen übrigens seit fast 3000 Kilometern, gesammelt innerhalb von sechs Jahren auf etlichen Veranstaltungen, beispielsweise auch auf 150-Kilometer-Etappen mit richtig steilen Etappen im Pfälzer Wald!

Und ansonsten? Kilian vermutet, dass seine Maschine weitgehend original und unrestauriert ist, und das sollte auch so bleiben. Nur das stark verbeulte vordere Schutzblech musste er richten, glätten und lackieren, alle anderen Oberflächen blieben unverändert. Scheinwerfer





Entscheidender Fortschritt: Nur die letzten Hermes hatten eine Kupplung und ein Dreiganggetriebe

und Rücklicht rüstete unser Mann nach, mangels Lichtmaschine gespeist von kleinen integrierten Sechsvolt-Batterien, was der TÜV akzeptierte. Das Motorrad ist vermutlich die drittletzte Hermes, entstanden anno 1924 und bereits mit einem zugekauften Hurth-Dreiganggetriebe ausgestattet, als eines von maximal einer Handvoll Exemplare. Alle anderen hatten einen Riemenantrieb, keine Kupplung und auch sonst keine Vorrichtung um den Kraftschluss zu trennen. Soll



Marke Eigenbau: Der beim Kauf montierte Vergaser war unter anderem aus einem Wasserrohrkreuz entstanden!

heißen: Bei jedem Stopp wurde der Motor abgewürgt und beim darauf folgenden Start musste er dann neu angeschoben werden. Womit wir beim zweiten spannenden Punkt im Umgang mit dem Alteisen neben der mechanischen Herausforderung wären: bei der fahrerischen. „Ich empfand es ein bisschen so, als würde ich noch einmal den Führerschein machen“, blickt Karl Kilian zurück. Handschaltung und Zwischengas – kein Problem. Aber die rechte Hand muss ja

nicht nur Schalten sondern auch die separaten Gas- und Luftschieber so einregeln, dass der Motor optimal läuft. Etwa 200 Kilometer habe ich gebraucht, um mich darauf einzuschließen, würde ich sagen. Mittlerweile freue ich mich darüber, wie lebendig das kleine Ding ist. Und darüber, dass wir zwei einen so spannenden Start in unser gemeinsames Leben hatten.“

Text: Lars Rosenbrock
Fotos: Andreas Beyer

Die 125er Hermes ist nur auf den ersten Blick ein Leichtmotorrad wie viele andere ihrer Zeit. Insbesondere die späte Variante mit Dreiganggetriebe und Kickstarter erwies sich als bemerkenswert robust und alltagstauglich!



Rund 3000 Kilometer war Kilian mit seiner Maschine bis heute unterwegs – ohne jede Panne!

> AUS DEN GESCHICHTSBÜCHERN

Kleine und große Hersteller von...

...leichten Zweitaktmotorrädern gab es Mitte der Zwanziger insbesondere in Deutschland und Frankreich zuhauf. Der gerade mal 26 Jahre junge Hamburger Maschinenbauingenieur Eduard Berwald beschloss anno 1923 dennoch, sich selbst ein Motorrad für den Eigenbedarf zu bauen, da seine Erfahrungen mit Krädern diverser Hersteller nicht die besten waren. Aus der eigenen Maschine wurde schon bald eine Kleinserienfertigung unter dem Markennamen Hermes. Die Leichtmotorräder orientierten sich in ihrer Ausstattung an den Modellen der Konkurrenz. Preiswert sollten die kleinen Dinger sein, erschwinglich für die Masse. Deshalb verzichtete Berwald wie die meisten seiner Konkurrenten zunächst auf Kupplung und Getriebe, auf Beleuchtungseinrichtungen sowieso. Die Kurbelwelle trieb über einen Riemen direkt das Hinterrad an. Man schob das Motorrad zum Starten an, und würgte es, wenn nötig oder nicht zu vermeiden, per Dekompressionshebel ab. Was nach einer unschönen Primitivlösung klingt, war in der Praxis noch hinnehmbar, denn die geringe Verkehrsdichte zwang einen selbst in Großstädten viel seltener zum Stoppen, als es heute vorstellbar ist. Was die Motorräder des Eduard Berwald von fast allen Klein(st)herstellern unterschied, war der selbst konstruierte Motor mit liegendem Zylinder, der für einen niedrigen Schwerpunkt sorgte. Ebenso herausragend bei den späteren Exemplaren: die großen Trommelbremsen und eben das Dreiganggetriebe – selbst die große Marke DKW gab seinem 200 Kubik-Volksrad ES 200 und der 200er ZIS noch bis 1931 kein Getriebe mit auf den Weg!