

C'est bon!

Magnat Debon PMO: Mechanik-Herausforderung für Fortgeschrittene

Die Restaurierungsbasis war fast komplett, sogar ein Teilespender war vorhanden. Dazu ein biederer 250-Kubik-Seitenventiler, der ja auch keine unlösbaren Probleme bereiten dürfte – eigentlich ideale Voraussetzungen. Doch erstens kommt es anders, und zweitens als man denkt: Der Wiederaufbau der Magnat Debon PMO von 1933 wurde zur echten Herausforderung!

Knapp 20 Jahre alt war Michael Hendricks, als er zum ersten Mal Kontakt mit betagten Zweirädern hatte. Eine 1936er Zündapp DB 200 erstand der junge Mackener bei einem Schreiner im Hunsrück. Bestens erhalten war die kleine Nürnbergerin, weil sie 30 Jahre lang in einem mannhohen Sägemehlhaufen vergessen worden war. Was den unbekümmerten Hendricks nicht daran hinderte, den Klassiker mit Hochlenker, Denfeld-Sitzbank und Nitro-Silberlack („billig, von meinem Schwager“) zu veredeln, irgendwann Mitte der siebziger Jahre, zu Zeiten von Schlaghosen und Plateausohlen.

Die geschmacklichen Verirrungen hatten dann aber eines Tages ein Ende. Michael Hendricks: „Auf einmal gefiel sie mir im Originalzustand besser.“ Also Zündapp DB die zweite, aber diesmal richtig. Bis auf den blaumetallic-farbenen Lack entstand die Zündapp wieder so, wie sie einst die fränkischen Bänder verlassen hatte. Hendricks besitzt sie heute noch.

Zunächst trat aber die Familie in den Vordergrund, ehe unser Motorrad-Fan, inzwischen Elektro-Ingenieur, 1994 einen Aufruf in der örtlichen Tageszeitung las, in dem nach Oldtimerbesitzern gefahndet wurde. Mit einer selbstgebauten und gut versteckten kontaktlosen Zündung versehen, schnurrte die Zündapp in kürzester Zeit wieder los, als wenn sie nie im Ruhestand gewesen wäre. Hendricks bekam prompt Lust auf mehr. Eine gebrochene Kickstarterfeder rief bei dem Moselaner das riesige Lager des ehemaligen Zündapp-Händlers Ja-



Gekauft wie besehen: die beiden Magnat Debon lagen unter Zündapp-Ersatzteilen begraben



Rare Französin: Technische Unterlagen und Ersatzteile sind in Deutschland absolute Mangelware. Aber gerade in der Seltenheit der Maschine liegt ihr besonderer Reiz

kob „Köb“ Wirth im Koblenzer Stadtteil Güls in Erinnerung, wo er schon anfangs für die DB 200 fündig geworden war: „Die Ersatzteil- und Altmotorradberge sind zwar nicht mehr so hoch wie früher, aber er ist immer noch sehr gut sortiert. Und ich komme immer vom Hölzchen aufs Stöckchen.“ Das „Stöckchen“ war in diesem Fall ein unbekanntes Motorrad, das aus einem der Ersatzteilhaufen lugte. Freige-

schaufelt, entzifferte Hendricks die Aufschrift „Magnat Debon“, mit der er nichts anzufangen wußte. Lediglich das französische Kennzeichen deutete auf ein Krad der Besatzungsmacht im Rheinland hin. „Ich hab noch 'ne Zweite“, kommentierte Köb junior die Entdeckung der Rarität trocken.

Recycling-Fan Hendricks hatte Blut geleckt. Beide Gallierinnen wechselten den Besitzer

und eine der Schwestern wurde gleich anschließend sezziert. Neuland für unseren Restaurator: ein seitengesteuerter Viertakter statt schlitzgesteuertem Zweitakter. Parallel dazu suchte Hendricks nach Informationen über den französischen Eintopf, dessen Hersteller bereits in den 20er Jahren mit Terrot kooperierte, später sogar nahezu identische Modelle anbot und noch vor 1930 in den Peugeot-Konzern eingegliedert wurde. Kuno Keth, der engagierte Datenpapst vom TÜV-Südwest in Mannheim, schätzte das Lyonnaiser Brot-und-Butter-Rad vom Typ PMO auf Baujahr 1937, auf der 1996er Veterama allerdings fand der inzwischen frankophile Fan eine 1934er PMO mit Rahmennummer 223.067 und Motornummer 119.650. Da seine „erste“ jedoch Rahmennummer 175.144 und Motornummer 112.272 hat, kann 1937 nicht stimmen; auch 1935 nicht, was er selbst vermutete: „Wenn ich die Produktionszahlen rückverfolge, müßte sie 1932 oder 1933 vom Band gelaufen sein. Die zweite, die noch restauriert werden muß, hat Rahmennummer 188.015, da kommt 1935 ungefähr hin.“

Über das Motorradmuseum im saarländischen Wadgassen bekam Michael Hendricks Kontakt zu einem Magnat-Debon-Besitzer, der eine ohv-gesteuerte BSSP 350 recycelt und auch für die kleine 250er unschätzbare Unterlagen im Schrank hatte. Mit Kopien davon gings an die Bestandsaufnahme: „Übrig blieb etwas, was wie ein gemuffter Rennradrahmen aussah, aber bis auf einige fehlende Sattelfedern und den nicht originalen Auspuff war das Ding komplett. Die originale Ballhupe war dran, das französische Kennzeichen und glücklicherweise auch der echte Marshal-Scheinwerfer mit originaler Streuscheibe und Reflektor im Neuzustand.“

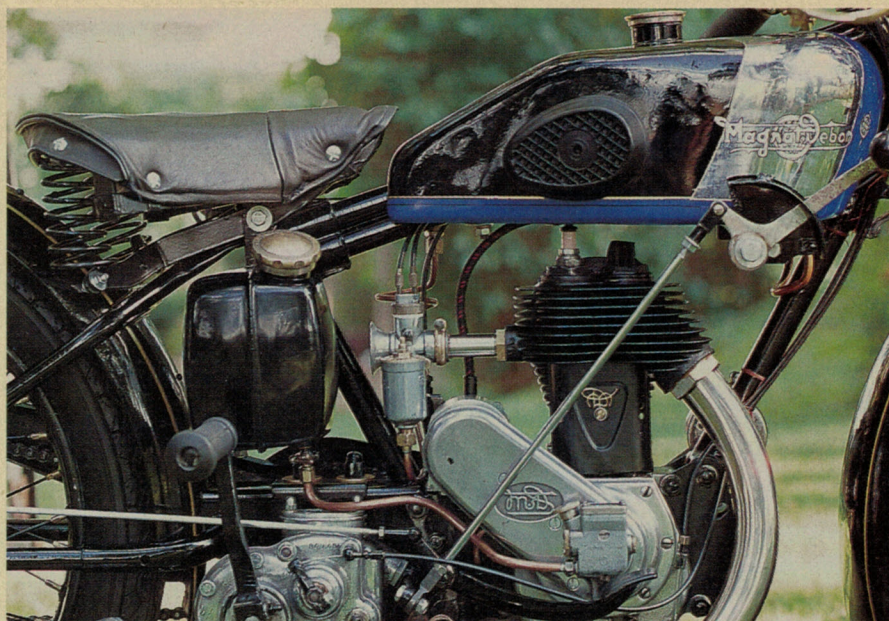
Den Rest war nach Hendricks Worten „gut erkennbar“ – andere würden „Schrott“ dazu sagen! Das „Rähmchen“ war mit Hilfe eines Deltaschleifers schnell entlackt und entrostet. Den neuen schwarzen Lacküberzug erledigte Hendricks selbst. Fragen nach dem Oberflächenfinish kontert er pragmatisch:

„Warum soll die Magnat heute besser aussehen als original?“ Er tünchte auch die lackierten Partien des verchromten Messingtanks selbst. Der Farbton „enzianblau“ ist heute noch als RAL-Farbe zu haben, die stilisierten Enzianblümchen an den vorderen Tankflächen zog Michael Hendricks mit einem Haarpinsel. Der Chrom war noch so gut, daß Hendricks sich mit einer gründlichen Politur zufrieden gab. Blieben die Schriftzüge nebst Weltkugel-Logo. Alle Repros im Handel hatten die falsche Grö-



„Gut erkennbar“ war der Urzustand der Magnat Debon. Tatsächlich war sie fast komplett!

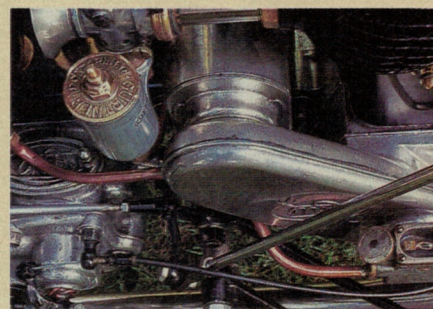
ße. Auch der Referenz-Tank des Freundes, von dem Hendricks die Konturen der Lackflächen abgenommen hatte, hatte größere Embleme und außerdem eine bereits farbige Weltkugel. Hendricks griff zum dünnsten Haarpinsel, den er bekommen konnte, lichtete auch diesen noch aus und reproduzierte den zuvor mühsam mit Kohlepapier abgepausten Schriftzug nach



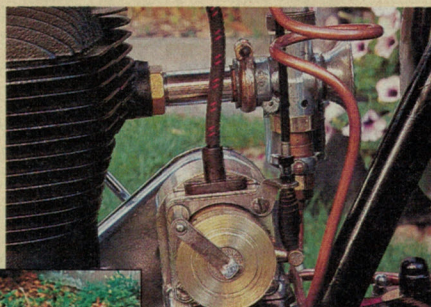
Der seitengesteuerte 250-Kubik-Einzylinder gleicht dem englischen Blackburne-Motor verdächtig. Hauptproblem bei der Instandsetzung: Es passen kaum Normteile, vieles muß angefertigt werden



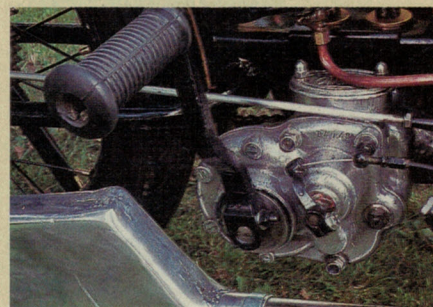
Schriftzüge und Embleme reproduzierte der Restaurator eigenhändig mit dünnem Pinsel



Das Finish aller Mechanikkomponenten ist perfekt und verschlang enorm viel Zeit



Originalbestückung: der 18er-Gurtner-Vergaser



Zerlegen, reinigen, neu lagern – das Dreiganggetriebe machte keinen Ärger

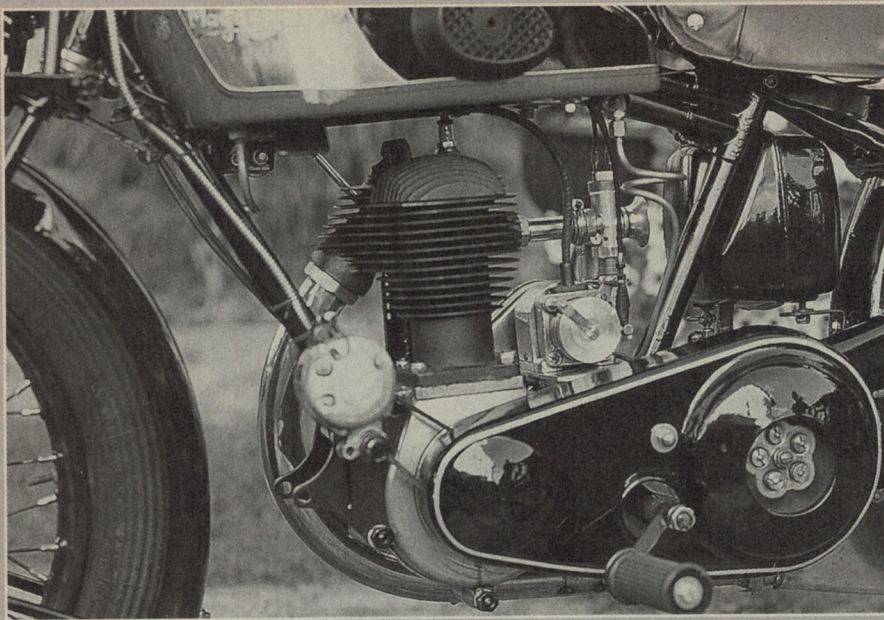


Alle wesentlichen Bauteile waren vorhanden, der „Teilespender“ blieb unberührt

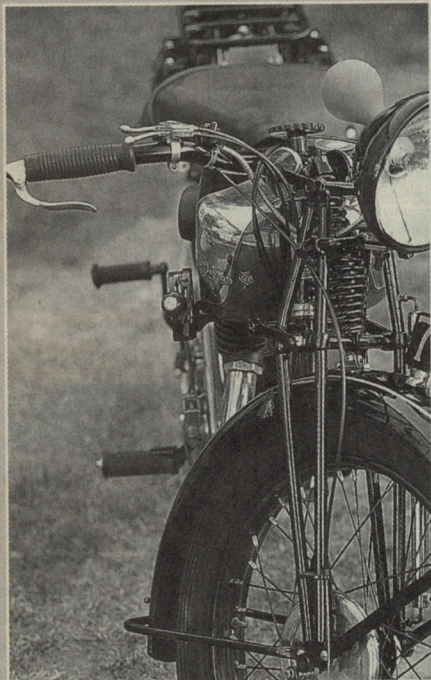
alter Handwerker Sitte mit verdünnter schwarzer und silberner Farbe. Die Reparatur der leicht verbogenen Gabel und der ausgeschlagenen Gabelbolzen war im Vergleich ein Kinderspiel...

Arbeit machten auch die morschen Lederteile des Sattels und der Werkzeugkästen.

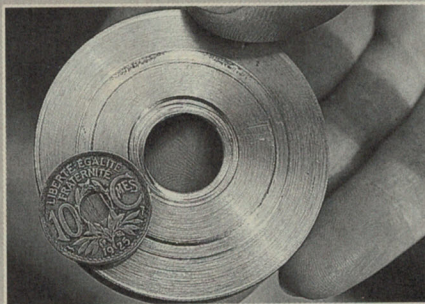
Schon beizeiten hatte sich der Restaurator einen alten Koffer als Materialspender zur Seite gelegt, den er dann aber doch im Original erhielt, als ihm ein antikes Rohprodukt in Form einer historischen Lederhaut begegnete. Den Unterbau zerlegen, entrostet, mit Kunststofffarbe lackieren und die Bezüge nähen, das alles nahm nur wenige Abende in Anspruch,



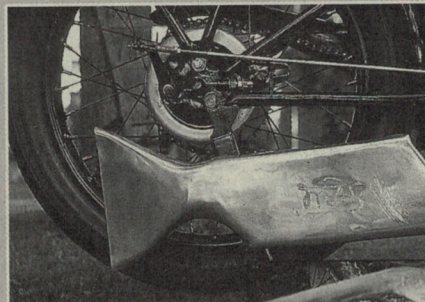
Im Triebwerk werkelt ein Kolben, der erkennbar original war, dessen Maß aber um 1,4 Millimeter im Durchmesser von allen Angaben abwich! Ersatz spendete nach langer Suche eine 175er Gilera!



Die Gabel war verbogen, alle Bolzen waren ausgeschlagen – eine der leichteren Übungen



Nettes Detail: eine Münze diente seit den Dreißigern als Bowdenzug-Widerlager



Handarbeit: der aus zwei Teilen gefertigte Alu-Topf

die fehlenden Federn aber waren selbst beim englischen Spezialisten Cornucopia nicht zu bekommen. Ersatz fand sich schließlich nach zwei Jahren in Dänemark, wo Michael Hendricks immer dann Urlaub macht, wenn der große Oldtimermarkt in Herning stattfindet. Auch die Federn beschichtete Hendricks mit Kunststofflack – eine Lösung, die bisher keinerlei Ermüdungserscheinungen zeigt. Blieb der Triebatz. Ein solcher Bauernmotor, der dem britischen Blackburne-Eintopf verblüffend ähnelt, sollte eigentlich keine großen Probleme bereiten, oder? Die stark angerostete Nockenwelle schliff Hendricks herunter und polierte sie neu, bei den an den Kurvenpunkten stark abgenutzten Schlepphebeln erdachte er eine genial einfache Methode: „Ich habe die Gleitebene halb runtergeschliffen, dann ein kleines Kugellager mit gleichem Radius einge-

setzt und schließlich fixiert.“ Die Freude an dieser Problemlösung tröstete fast über den Viertelliter Wasser hinweg, der dem Restaurator beim Öffnen des Kurbelgehäuses entgegenkam. „Das einteilige Pleuelfußlager war total hinüber, der als Lagerinnenring ausgeführte Hubzapfen besaß tiefe Rostspuren und die Lagerrollen von sieben Millimeter Durchmesser waren schrottreif.“ Hendricks vermutet latenten Ölmangel in der Jugendzeit seiner Französin. Hauptproblem war die zerlegbare Kurbelwelle mit dem einteiligem Pleuel. Um den Hubzapfen drehen sich lose eingelegte Zylinderrollen,

die vom unteren Pleuelauge gehalten werden. In dieses Pleuelauge ist ein Ring eingepreßt. Die keinem Normmaß entsprechenden Rollen suchte der Magnat-Debon-Fan eineinhalb Jahre lang. Kurzfristige Erfolgsaussichten erwiesen sich als Flop: „Auf der 1995er Veterama hatte ein Holländer ganze Kästen voller Lagerrollen, aber alle mit dem falschen Maß. Angeblich hatte er die richtigen zuhause und er versprach, sie zu schicken. Nach sechs Wochen fragte ich nach, nach weiteren zwei Wochen nochmal, dann noch etliche Male. Schließlich erzählte der Mann, er hätte die Rollen korrekt mit der Post abgeschickt, nur leider sind die Rollen bis heute nicht angekommen.“

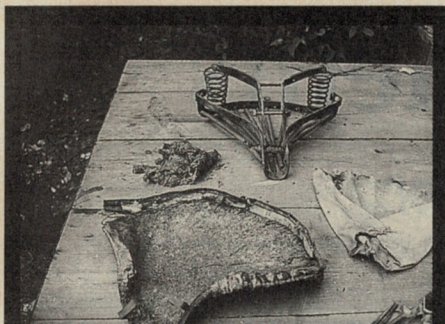
Die Rettung nahte in Form eines OLDTIMER-MARKT-Artikels über INA-Nadellager. Hendricks kontaktierte daraufhin die Firma Steinebronn in Mannheim und geriet dort an die engagierte Mitarbeiterin Heck: „Die Frau hat sich enorme Mühe gemacht, mir Katalog-Kopien zugefaxt, damit ich etwa gleichgroße Lager aussuchen konnte und mir dann sofort kostenfrei drei Musterlager zukommen lassen.“ Der Moselaner entschied sich für ein einreihiges INA-NKI-Lager 22/16, das ins 20er Innenlager paßte. Parallel drehte er den Hubzapfen von 22,63 Millimeter Durchmesser auf 19,95 Millimeter ab. Beim Pleuelauge, mit Ring 36,55 Millimeter Durchmesser, ohne Ring 43,5 Millimeter, drehte Hendricks eine Zwischenhülse – bei 16 Millimeter Lagerbreite! Auch die für den Ölaustritt in Richtung Lager wichtigen Beilegscheiben mit je 2,5 Millimetern Nennstärke mußten, da das neue Lager breiter ist, abgedreht werden. Hendricks: „Die Ölversorgung kommt nur von einer Seite. Die Scheibe habe ich so gedreht, daß zwischen Hubzapfen außen und Nadellageraußenring innen ein Hohlraum entsteht. Auf der anderen Seite habe ich es so gemacht, daß sie innen anliegt, aber außen freigibt und für eine Durchströmung von der Schmierseite zur ungeschmierten sorgt.“

Wichtig beim Zusammenbau: Die Kurbelwellenstümpfe haben Keilnuten, der Hubzapfen aber nicht. Michael Hendricks löste das Problem mit einer Drehbank: „So läßt sich's vorrichten und hinterher habe ich es mit einem Haarlineal nachgemessen.“ Soviel zum Kurbeltrieb, Feierabend war aber noch lange nicht!

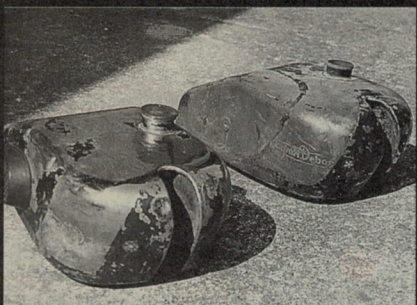


Kurbeltrieb fertig, Nockenwelle verrostet, Kolben mausetot – der Einzylinder machte viel Mühe

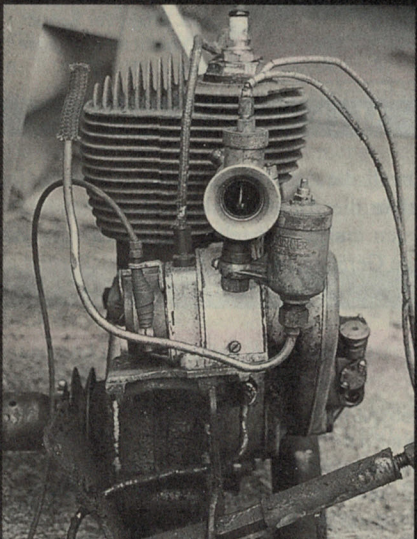
„Der Kolben war ebenfalls mausetot und hatte ein nicht nachvollziehbares Maß. Es war ein typischer Magnat-Debon-Kolben und das Pleuel war mit TT für Terrot markiert. Scheinbar original, nur hätte werksseitig ein 59er-Kolben montiert sein müssen. Meiner hatte aber 60,4 Millimeter Durchmesser und es waren keine Nacharbeiten am Zylinder erkenn-



Detailarbeit: Kunststoffarbe für die Sattelfedern, original altes Leder für den Bezug



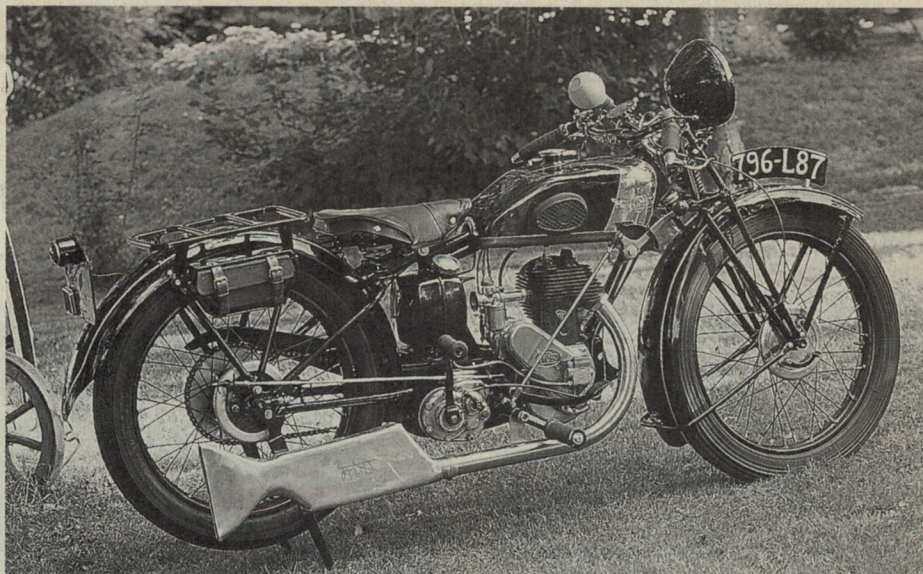
Glück gehabt: Den Chrom des Messingtanks konnte der Restaurator noch polieren



Ein Viertelliter Wasser verbarg sich im Kurbelgehäuse – die Innereien waren entsprechend

bar!“ Ein Kolben vom 500er Fiat, der ihm empfohlen worden war, paßte nicht. Beim Kolben-Spezialisten Leo Dümpert fand sich wieder eine nette Frau, die Hendricks mit Rat und Tat zur Seite stand und einen passenden Kolben herausuchte. Die Lösung: Mit 60,4 Millimeter Durchmesser, gleichem Kolbenhemd und gleicher Kompressionshöhe paßte das Exemplar einer 175er Gilera!

Die Ventilführungen waren in Ordnung, den leichten Ölkohle-Ansatz auf den Ventiltellern, im Kopf und am Auslaßkanal entfernte unser Schrauber, die Ventilsitze schliß er neu ein. Die vermackte Auspuffmutter entstand aus einem alten Gashahn neu, der Seitendeckel des Magnetzünders aus einem Zweieinhalb-Zoll-Absperrschieber. Die Krönung: Eine 10-Centime-Münze von 1925, die als Bowdenzug-Widerlager Dienst tat.



Michael Hendricks ist Fan französischer Motorräder. Sein Traummotorrad ist die – unerreichbare – 1000er-Monneret-ohc-Rennmaschine von Koehler-Escoffier. Derzeit restauriert er eine 250er dieser Marke

Die Adresse

Michael Hendricks,
Hauptstraße 76,
56290 Macken

Der Motor verfügt über einen vor dem Zylinder befestigten Magneto-France-Gleichstromdynamo. Die beim Kauf vorgefundene Keilriemenscheibe vom Typ Wäscheschleuder amputierte Hendricks kurzerhand. Der Antrieb erfolgt jetzt wieder über das originale, hinter dem Primärrietzl versteckte kleine Riemenscheibchen und einen ebenso schmalhüftigen Keilriemen. Dadurch ist die Ausgangsspannung zwar nicht immer im gewünschten 6-Volt-Bereich, aber eine in der Werkzeuggestasche versteckte, nachgerüstete Pufferbatterie gleicht den Bedarf aus.

Wenig Probleme bereitete das Dreiganggetriebe. Das ausgebrochene Kickstartergehäuse löstete Hendricks mit Müller-Lötdraht auf, richtete alles auf der Drehbank und verpaßte sowohl dem Getriebe neue Lager als auch dem Kupplungsdrucklager neue Kugeln – aus außergewöhnlicher Quelle: „Bei Schrauben-Richter in Koblenz hieß es, ich könnte froh sein, daß es BMX-Fahrräder gibt. Die Lenkkopflager hätten das gleiche Kaliber.“

Der Rest war vergleichsweise einfach: Den 18er Gurtner-Vergaser (es gab auch Amal, Amac und Zenith) zerlegen, reinigen und polieren, den Zylinder mit schwarzem Lack originalgetreu lackieren – kein Problem. Ein dem originalen ähnliches Antriebsritzel entdeckte Michael Hendricks in Belgien, das Problem des 45er-Krümmers löste der Vater eines Freundes mit einem Stück Edelstahlrohr, das normalerweise als Rammschutz für Elektroschaltkästen in Industriebetrieben dient.

Felgen schleifen und lackieren, Messing-Speichennippel hochglanzpolieren, Bremsträgerplatten auflöten, auf Maß abdrehen, neue Belä-

ge aufnieten – das war's. Es fehlte noch der normalerweise aus Alu gegossene Auspuff, der selbst in Frankreich nicht zu bekommen war. Kurzerhand kopierte Hendricks die Werksunterlagen bis zum Maßstab 1 : 1 hoch, maß anhand der Radgrößen und Fahrwerksabmessungen nach und baute ein originalgetreues Holzmodell, über dem er aus 1,5er-Alu zwei Auspuffschalen demgelte und verschweißte. Den Magnat-Debon-Schriftzug fräste er mit einem Handfräser und Zweieinhalb-Millimeter-Fräskopf ein und legte ihn mit Farbe aus.

Vor der ersten Ausfahrt reinigte Hendricks den Magnetzündler, fettete die Lager und ersetzte den Funkenlöschkondensator. Kuriosum am Rande: Michael Hendricks fährt auf seiner Magnat noch einen der original erhaltenen Reifen, den er mit dem Reinigungsmittel *No Touch* – „ein Super-Zeug“ – auf Vordermann brachte. Die letzten Feinheiten waren dann Armaturen und Hebel, die Hendricks nicht neu verchromen ließ, sondern, als er im massiven Messing den Stempel „License Bowden“ entdeckte, hochglanzpolierte – ein winziger Stilbruch an seinem, im Zweigwerk Grenoble gebauten Krad. Der Hupenball der 250er war ehemals der Sauger eines Batteriesäurehebers. Und sollte das facettengeschliffene Rücklicht mal kaputtgehen, gibt's schon eine selbstgebaute Negativform aus Silikon.

Wie fährt sich die betagte Französin, die noch einmal mit einem gebrochenen Ansaugstutzen nervte, weil ihr Besitzer das Linksgewinde nicht erkannte und einen neuen aus Edelstahlrohr bauen mußte? „Wie ein echtes Bauernmotorrad, mit ordentlich Drehmoment aus dem Keller.“ Ob jetzt die zweite Magnat an der Reihe ist? Michael Hendricks öffnet die Garagentür. Seine Traummaschine, die begehrte 1000er Monneret-ohc-Rennmaschine von Koehler-Escoffier ist unerreichbar, statt dessen wartet eine 250er dieses bekannten Herstellers auf die Hendricks-Therapie.

Text: Harald Hartmann

Fotos: Thomas Frey / Michael Hendricks