Mabeco – der deutsche Amerikaner oder die „Berliner Rothaut“

Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (5), Jürgen Kießlich Archiv (2)

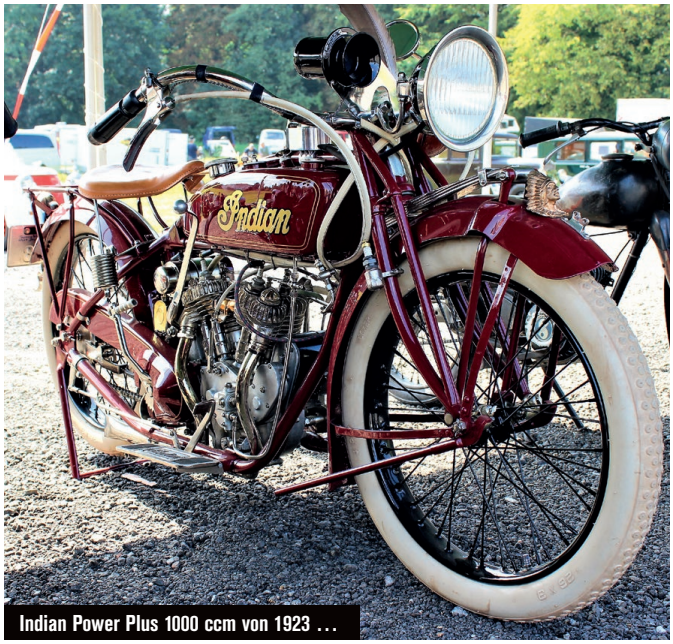
Indian Scout von 1922, das Original …

Mabeco von 1923, das Plagiat …

Der alte Spruch „Wer Motorräder nachbaut oder nachgebaute Motorräder in Umlauf bringt, der ist ein … ?“ Naja, den kennen wir alle, aber er hat schon sehr lange eine bekannte Gültigkeit. So bereits im Jahr 1922, als eine gewisse Firma „Mabeco“ in Berlin eine neue Motorradmarke unter diesem Namen auf den Markt brachte. Der Begründer, ein Professor namens Max Bernhardt, hatte ein Faible für Motorräder, denn er besaß eine der berühmten „Indian Scout“-Maschinen aus Massachusetts in den USA mit dem 600-ccm-V-Motor. Besagter Professor hatte zwar keine Ahnung von Motorrädern, aber er wollte welche produzieren und auch verkaufen. Also wurde 1922 in der Firma „Max Bernhard & Co.“ ein Motorrad unter der Bezeichnung „MaBeCo“ in der Prenzlauer Allee 36 als sein erstes Motorrad gebaut. Der Leser hat gewiss bereits erkannt, dass die Bezeichnung aus den Initialen **M**ax **B**ernhard & **Co** entstand. Zu jener Zeit wurden weltweit Produktdiebstähle begangen, um damit Geld zu verdienen. Da der umtriebige Professor zu Anbeginn noch keine erfahrenen Konstrukteure an seiner Seite hatte, nutzte er das technische Know-how der Berliner Firma „Siemens und Halske“, welche bis zum Ersten Weltkrieg Flugmotoren gefertigt hatte, zur Nachfertigung der Einzelteile seiner „Indian 37 ci-Scout“ (37 cubik inch = 600 ccm). Die Einzelteile wurden dann in seiner Fabrik komplettiert.

Eigentlich war es aber so, dass zwischen Siemens und dem „Professor“ die Chemie bald nicht mehr stimmte; da gingen aufgrund der technischen Unkenntnis Bernhardts die Meinungen zu weit auseinander und es kam später zur Trennung.

Aber zurück zum „Plagiat“, natürlich gab es kleine Modifikationen während der Fertigung, speziell die amerikanischen UNF-Gewinde wurden gegen die metrischen DIN-Gewinde ersetzt. An der Federung der Gabel gab es Veränderungen, der wesentliche Unterschied war aber bis 1924 die



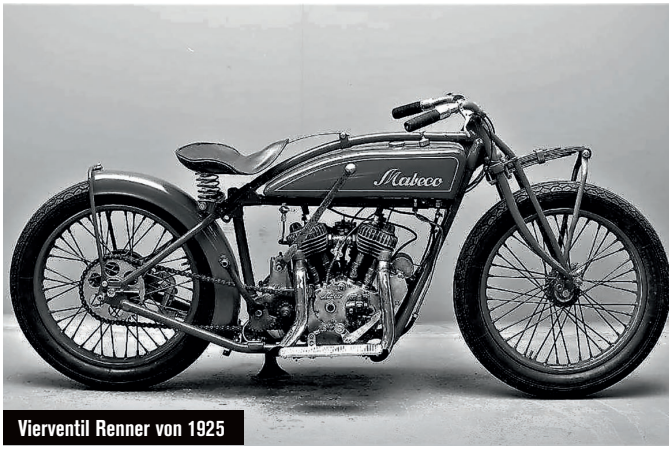
Indian Power Plus 1000 ccm von 1923 …

Die „Berlinerin“ von 1923 …

dunkelgrüne Lackierung der Maschine gegenüber dem „Indianerrot“ des Originals.
Der 600er war ein Blockmotor mit 70 mm Bohrung und 78 mm Hub, seitengesteuert, die 11 PS bei 2.200 U/min waren zu dieser Zeit beachtlich gut an Motorleistung, Dreiganggetriebe, Lamellenkupplung und Kettenantrieb waren erst einmal der Standard für die 130 kg an Gesamtmasse. Das Motorrad fand Anklang unter den Motorradinteressenten, der gute Verkauf regte dazu an, den Hubraum auf 750 ccm zu erhöhen. Dieser war mit 72 zu 92 mm Hub / Bohrung ein Langhuber, wog 145 kg, hatte abnehmbare Zylinderköpfe und lief 115 km/h. 1928 kostete die 600er 1.425,– RM und die besser ausgerüstete 750er 2.055,– RM. Die 750er wurde auch als Sportmodell geliefert, mit gleichem Hub und Bohrung OHV-gesteuert und auf Wunsch mit zwei Paar Doppelauspuffen sogar als Achtventiler Rennmaschine aufbereitet.
Insgesamt sollen 3.200 Exemplare den Besitzer gewechselt haben. Besonderen Anteil an der Verbesserung der Maschine hatten die Ingenieure der Firma „Siemens und Halske“ aufgrund ihrer Veränderungen bei Details. Qualitativ war das Motorrad dem Original überlegen. Der umtriebige Professor wagte den nächsten „frechen“ Schritt und verkaufte seine Plagiate nun auch in der Lackierung Indianrot. Das war den Chefs der „Indian Motor Company“ in den Staaten nun doch zu viel und sie strebten eine Klage an. Der Professor war aber nicht dumm und löschte 1925 die Firma im Handelsregister und liquidierte diese somit. Damit verloren die Amerikaner ihren Schadensanspruch, denn gegen eine nicht mehr existierende Firma konnte das nicht mehr funktionieren und es endete letztendlich die Klage in einem Vergleich. Wenig später entstand daraufhin, noch im Jahr 1925, in der Prenzlauer Allee eine neue Firma, die „Mabeco – Werke GmbH.“
Hier erfolgten weitere Veränderungen im Rahmen verschiedener Modifikationen. Es wurde jetzt weniger auffällig geändert, aus der Original-Kopie entstand nun eine eigenständige Entwicklung, die Verwandtschaft über den „großen Teich“ war allerdings nicht zu leugnen. Für den bisher verwendeten V-2-Motor kam im Ergebnis der Firmenneugründung eine weitere Fertigung von zwei Modellen mit einem Hubraum von 750 ccm auf den Markt.
Bereits mit den seitengesteuerten Motoren hatte man beachtliche Rennerfolge erzielt und es wurde im Zeitraum 1926/27 ein obengesteuerter (OHV) Motor entwickelt. Der Konstrukteur war der bekannte Rennfahrer und Ingenieur Curt Weichelt, welcher auch der Mann war, welcher für die „Abwandlung“ von Indian zu Mabeco sein Gedankengut einbrachte, ihm zur Seite standen die bekannten Techniker und

Das frühe Modell von 1924

Rennfahrer Gebr. Rossner, Hans Friedrich, sowie eine weitere Reihe bekannter Namen. Es dürfte wohl klar sein, dass das Erprobungsgebiet und der Einsatz auf der Rennstrecke die Berliner Avus war. Hier wurde 1924 und 1927 fast jedes Rennen in den Klassen 750 und 1000 ccm von Mabecofahrern mit den vier- und achtventiligen V-Zweizylindermotoren gewonnen. Diese OHV-Renner waren jedoch reine Einzelanfertigungen, zwanzig Stück sollen hergestellt worden sein.
Beispiel für Rennerfolge möchten genannt werden, Namen wie Ernst Günter Burggaler oder Karl Otto Stegmann, auch einer der deutschen Spitzenfahrer, fuhren Siege mit den Rennern ein. Stegmann siegte 1924 mit einer serienmäßigen 750er in seiner Heimatstadt Oelsnitz im Erzgebirge. Als Alternative dazu wurde für einen Zweitakter mit Doppelkolbenmotor und einem Hubraum von 350 ccm eine Lizenz bei Garelli aufgenommen. Somit sollte dem Kunden eine völlig neue Mabeco angeboten werden. Die Nachfrage dafür war 1926 in geringem Umfang. Zwar wurden mit den Prototypen im Rennsport einige Erfolge eingefahren, aber um die Serienfertigung einzuleiten war die Kostendeckung nicht gewährleistet. Erschwerend war auch die Tatsache, dass man bei „Siemens und Halske“ 1927 endlich wieder den Flugmotorenbau ankurbeln durfte und somit das Interesse am neuen Mabeco-Projekt und der Zusammenarbeit mit Bernhardt nicht mehr vorhanden war.
Ergo, 1928 wurden bei Mabeco die Tore für immer geschlossen.



Vierventil Renner von 1925

Achtventilige Rennmaschine von 1926