



„das kleine Hühnchen“ - DOUGLAS Bantam Villiers 150 1933

Zum Begriff Bantam weiß das Online Lexikon Wikipedia folgendes: *„Die Zwerg-Haushuhnrasse Bantam ist ein weltweit verbreitetes Zierhuhn. Die Tiere wurden in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts über England in Deutschland zunächst nur im schwarzen Farbschlag eingeführt. In Europa wurden viele der 17 Farbschläge erzüchtet. Trotz ihrer geringen Größe sind Bantams recht gute Leger. Diese kecken Hühner werden sehr zutraulich. Sie sind temperamentvoll und gute Flieger; die Einfriedung des Geheges muss also entsprechend hoch sein. Die Form der Tiere wird von fließenden, runden Linien bestimmt. Die Federn sind breit und der Schwanz des Hahnes ausgeprägt. Auf dem Kopf mit den auffälligen Ohrscheiben sitzt ein Rosenkamm mit Dorn.“* Das würde alles sehr gut auf die kleine Douglas Bantam passen. Oder sollten ihre

geistigen Väter doch eher die im Boxsport anzutreffende Gewichtsklasse (Bantamgewicht = 118 lbs = 53,525 kg) bei der Namensgebung im Sinn gehabt haben? Schließlich kennt man sich in der Bristoler Firma ja sehr gut aus mit Boxern....

Wie auch immer, die kleine Douglas kam 1933 in die Läden, angepriesen als Billigmodell, das der maroden Marke aus der Bredouille helfen sollte. Die bereits seit 1907 bestehende und für ihre Boxermotorräder bekannte Firma war erst 1932 als Douglas Limited neu gegründet worden, musste aber noch im selben Jahr Konkurs anmelden. Kurz darauf erschien die Marke unter demselben Namen wiederum auf dem Markt, auch die Modellpalette mit Motorrädern zwischen 250 und 600 ccm Hubraum war gleich geblieben. Lediglich die Bantam war neu hinzugekommen.

Und sie unterschied sich doch sehr von ihren größeren (und teureren Schwestern). Hatte sie doch einen Einzylindermotor, der zwar auch liegend eingebaut war, aber ansonsten nichts mit den sonst bei Douglas gebauten Boxermotoren zu tun hatte. Er kam nämlich von Villiers, und dort fertigte man traditionell nur Zweitaktmotoren! Villiers wurde schon 1898 von Sunbeam Gründer John Marston ins Leben gerufen, um Fahrradzubehör herzustellen. 1911 kam der erste Motor, weil Marston aber Sunbeam nicht ins Gehege kommen wollte, beschränkte er sich auf Zweitakt-Einbauaggregate mit maximal 350ccm Hubraum. Der in der Douglas verbaute kleine Zweitakter hat einen Hubraum von 150 ccm, dessen ca. 5,5 PS über ein handgeschaltetes Albion Dreiganggetriebe ans Hinterrad wandern. Atmen tut der Kleine über einen bei Villiers selbst gefertigten Vergaser, der sehr dekorativ über einen beinahe erotisch geformten Krümmer den liegenden Zylinder mit Sauerstoff versorgt.

A propos dekorativ: das auffälligste an der Bantam ist wohl ihr Feder-, pardon, Blechkleid. Zwei

Schürzen, die mit wenigen Handgriffen demontiert werden können, verbergen den Motor und schützen die Bügelfalten an der Hose des Piloten vor Verschmutzung – unterstützt werden sie dabei von zwei Beinschildern. Eine Vorahnung auf den Rollerboom, der anderthalb Jahrzehnte später einsetzen sollte? Und obwohl es sich um ein Billigmodell handelt, ist der Motor in einem durchaus erwachsenen, doppelten Rohrrahmen untergebracht. Einzig die Blechpressgabel ist ein Zugeständnis an die Sparsamkeit. Aber obwohl sie wirklich hübsch anzusehen ist in ihrer schwarz/blauen Lackierung mit den gelben Beschneidungen, fanden sich wenig Käufer – zu unkonventionell war sie wohl für den Geschmack der traditionell konservativen Engländer. Nur ca. 300 Stück dürften die Werkshallen in Bristol verlassen haben (die zweite Version mit einem bei Douglas selbst gefertigten Motor eingeschlossen), bevor die Firma 1935 erneut in Turbulenzen geriet, die letztlich das Ende sowohl für die Bantam als auch für Douglas Limited selbst bedeutete - nicht aber für die Marke, die wurde von der British Aircraft Company übernommen.



Heute sind nur eine knappe Handvoll Bantams erhalten geblieben (Insider wissen nur von drei Stück) – scheinbar hat es niemand der Mühe wert befunden, dem kleinen Hühnchen einen Pensionsplatz zu sichern. Über einen oberösterreichischen Händler - auf Engländer spezialisiert, weil selbst ein solcher - war die Bantam in die Hände von Fritz Kurz geraten, der eigentlich etwas ganz anderes gesucht hatte. Aber die Bantam hat eben eine charmante Ausstrahlung, der auch er sich nicht entziehen konnte, und so übernahm er die Baustelle, die sich bei näherer Betrachtung als gar nicht so desolat erwies. Rostbefall an Motor und Blechteilen eben, ein Missstand, dem mit einer soliden Restauration Abhilfe geschaffen wurde. Die wenigen fehlenden Teile fertigte er selbst an, lediglich die Beschaffung des traktorähnlichen Scheinwerfers gestaltete sich schwierig. Auf die Beinschilder verzichtete Fritz, er findet, dass sie die Linie stören. So erstrahlt sie jetzt in neuer Schönheit, an der sich jetzt aber ein neuer Besitzer erfreut – Fritz hat die Bantam abgegeben, nachdem er seine Liebe zu bei uns unbekanntem französischen Marken entdeckt hat.



