

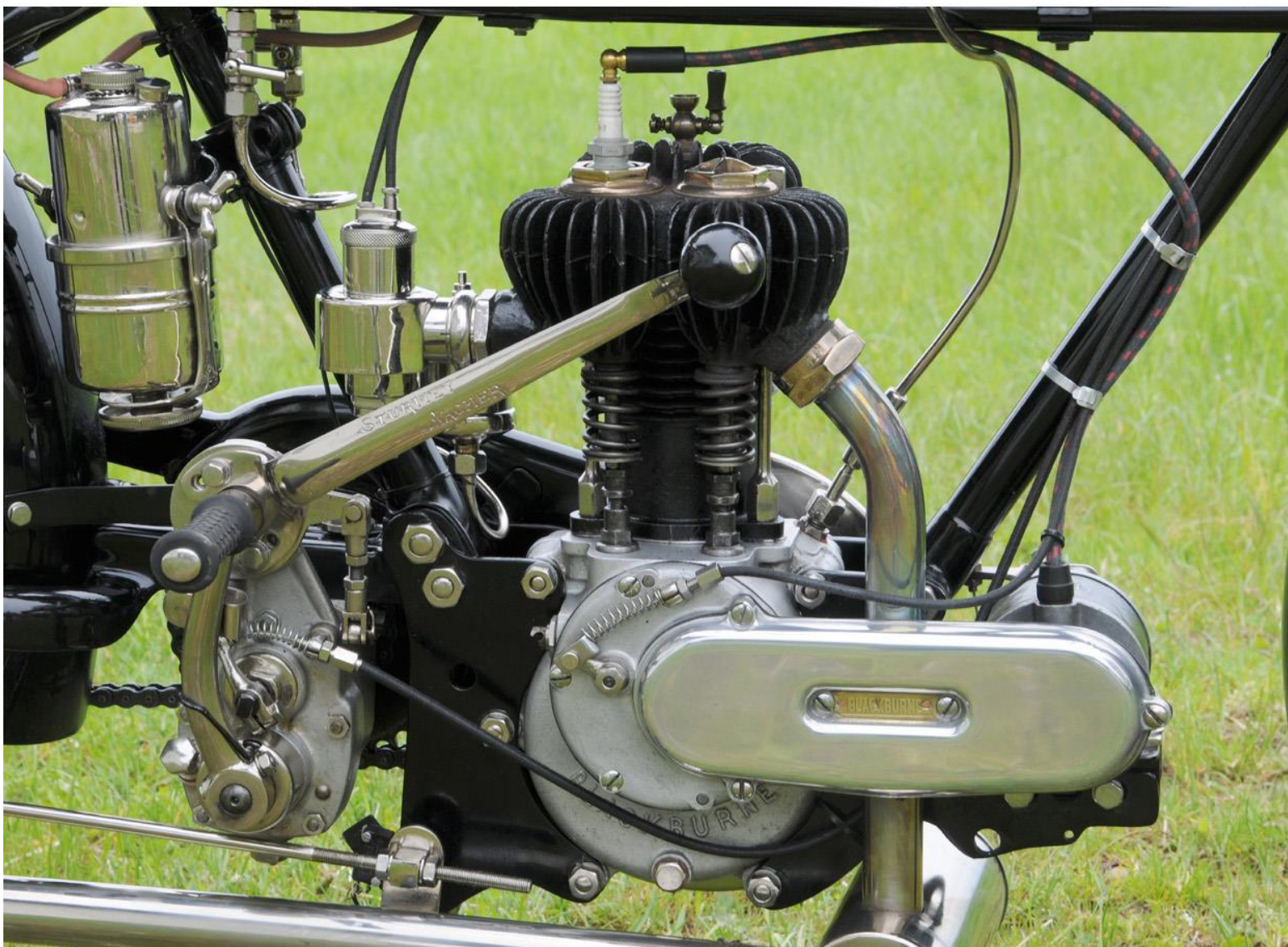
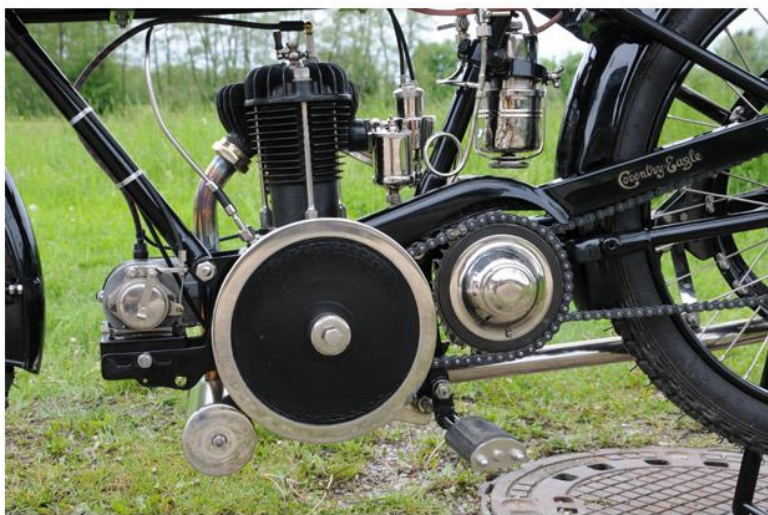


Greyhound of Motorcycles
COVENTRY EAGLE M 34 Blackburne 350sv 1923

Wenn Brough Superior der Rolls Royce unter den Motorrädern ist, dann ist Coventry Eagle mindestens der Bentley. „Greyhound of Motorcycles“ hat Percy Mayo selbst sie bezeichnet. Percy Mayo war der Chef von Coventry Eagle. Das Gehirn. Der Macher. Und die Mitte des Dreigestirns Hotchkiss, Mayo & Meek, die unter diesem Namen Fahrräder bauten, bis 1897 Meek das Unternehmen verließ, worauf der Firmenname in Coventry Eagle umgemodelt wurde – und die Produktpalette eine Erweiterung erfuhr. Motorräder waren's nona. Aber im Gegensatz zu George Brough, der immer das teuerste brachte, was man sich vorstellen konnte, baute Mayo anfangs noch nicht so schwere, luxuriöse Maschinen. Wie schon vor dem ersten Weltkrieg kamen in den frühen 20er Jahren erstmals 250er, 350er Modelle auf den Markt - mit Einbaumotoren von verschiedenen Firmen, beispielsweise Villiers, Blackburne, Sturmey Archer, Matchless und natürlich auch JAP. Coventry Eagle war übrigens eine von 23 englischen Firmen, die auf JAP Motoren vertrauten! Genau wie die Broughs hatten die Coventry Eagles schon schon in dieser frühen Epoche immer einen Satteltank, der war als Erkennungsmerkmal hinten mattschwarz und vorne rot lackiert. Zu Beginn der 20er Jahre kam dann ein Luxusmodell, mit seitengesteuerte 976er JAP Motor, mit zwei Zylindern in V-Stellung. Die wurde

1926 von von der Flying Eight abgelöst. Einem Traum von einem Motorrad! Sie hatte den obengesteuerten 980er Motor, den sogenannten „Ohrwaschel-JAP“, ein Jardine Getriebe, Royal Enfield Bremsen vorne und hinten, die extrastarke Webb Girder Gabel, auf den ersten Blick sah sie genauso aus wie eine Brough Superior. Das war auch kein Wunder, weil Percy Mayo eng befreundet mit George Brough war. Nach dem ersten Weltkrieg haben die beiden viel Zeit zusammen verbracht, und haben sicherlich viel davon geredet, wie sie sich das perfekte Motorrad vorstellen. So wie's aussieht, müssen sie sich da ziemlich einig gewesen sein. Die Flying Eight war das Tourenmotorrad par excellence. Aber auch gut genug für Sporteinsätze, etliche Rekorde sind damit aufgestellt worden.

Leider hat Coventry Eagle die Weltwirtschaftskrise nicht so lässig wegstecken können wie Brough Superior. Während die bis Kriegsanfang ausschließlich schwere „Superiors“ von 680ccm aufwärts bauten, wurde die Herstellung der Flying Eight 1930 eingestellt. Von da an gab es nur mehr Einzylinder kleinerer Kubatur, die kleinste, die Cadet, hatte sogar nur 98 Kubik! Und bei Kriegsausbruch war's mit Motorrädern überhaupt vorbei, wie zu Beginn gab es wieder nur mehr Fahrräder!“



Wir haben hier ein 1923er Modell 34 auf dem virtuellen Podest, mit dem 350 Blackburne sv Motor. Es ist einer der zweiten Serie, der bereits über üppiger ausgeführte Kühlrippen am Zylinder verfügt als sie beim ersten Blackburne Single üblich waren - und wie sie künftig ein Erkennungsmerkmal der Motoren aus der Schmiede in der englischen Grafschaft Surrey waren. 71 x 88 Bohrung/Hub, 8,5 PS, mit Sturmey Archer Dreigang-Getriebe, handgeschaltet. Geht ca 75 Km/h, erzählt ihr Besitzer, der Schlager Tom aus Schalchen nahe Mattighofen.

Tom hat die Coventry Eagle nicht gesucht, sondern gefunden. Er war bei einem Motorradsammler im Oberösterreichischen Salzkammergut, um dort Puch-Teile zu kaufen. Dabei entdeckte er die smarte Britin in der Sammlung des Verkäufers und erfuhr, dass die womöglich zu haben wäre. Ein Statement, dass Tom ein paar schlaflose Nächte beschert hat – um diesen Zustand zu beenden hat er anstelle von Schlaftabletten lieber die Coventry Eagle gekauft. Nach viel Arbeit hat sie nicht ausgesehen, trotzdem hat er sie völlig zerlegt und neu aufgebaut. Lackieren musste er nur die orange/rote Tankhälfte, alles was schwarz war durfte bleiben. Auf ein paar Ungereimtheiten ist Tom beim Wiederaufbau gestoßen, die semiautomatische Ölpumpe zum Beispiel dürfte einer späteren Modifikation eines

Vorbesitzers gedankt sein, beim Rahmen allerdings ist er unschlüssig. Der weicht nämlich erheblich von der Serie ab, weist zusätzliche Versteifungsstreben auf, wie sie nur an den größeren Coventry Eagle Modellen üblich waren. Ist auch der Rahmen eine Modifikation eines mit der Serie unzufriedenen Piloten, oder hat das Werk seinerzeit auf Kundenwünsche reagiert?

Serienmäßig – obwohl in den frühen 20er Jahren noch ziemlich ungewöhnlich – ist der elegante Satteltank – den so aber alle Coventry Eagle Modelle trugen – siehe oben. Ebenso wie den Adler oberhalb des Lenkers. „Eagle mounted on Handelbar“ versprach der zeitgenössische Katalog. Beim Kauf war der originale Greif schon lange entflohen, an seiner Stelle hockte ein Mordsvieh am Lenker, dessen ausgebreitete Schwingen einen Luftwiderstand boten, der sich vermutlich in verringerter Spitzengeschwindigkeit bemerkbar machte. Den hat Tom gleich entfernt, jetzt hockt ein zwar von der Größe passendes, aber dennoch nicht originales Federvieh am Lenker. Nur Spezialisten würden allerdings bemäkeln, dass der nach rechts schaut – wogegen der echte Coventry-Eagle seinen Kopf nach links drehen müsste – so wie es der tut, den Tom inzwischen gefunden hat und auf einem Holzbrett montiert in seinem kleinen Museum aufbewahrt. Auch den haben wir fotografiert, sonst glaubt's ja wieder keiner.







