



„Aller Anfang ist Schrott“ – AIGLON A505 Sport 350ohv 1927

Wenn Motorräder sprechen könnten, dann wäre im Privatmuseum von Kurz Fritz Französisch Amtssprache – und die 770er BSA täte sich schwer, verstanden zu werden. Denn sie ist die einzige Maschine seiner Sammlung, die nicht aus Frankreich oder Belgien stammt.

Warum Fritz so auf die Franzosen eingeschworen ist? Nun, das hat wohl etwas mit der Motivation zu tun, die ihn zum Kauf alter Motorräder treibt. Ein fix und fertig restauriertes und einsatzbereites Stahlross zu erstehen ist sein Ding nicht. Er ist ein Inscheniör durch und durch, einer der Probleme und Herausforderungen sucht, weil es ihm darum geht, diese zu lösen. Weil er ein Faible für die Motorisierung der Zwischenkriegszeit hat - dabei aber umtriebiger wie ein Daniel Düsentrieb ist - sind für ihn die Franzosen die dankbarste Alternative. Heimische Marken sind schwer zu finden, die Engländer größtenteils aufgearbeitet, die Deutschen preislich komplett abgehoben. Wenn man Beziehungen nach Frankreich oder die angrenzenden deutschen Bundesländer wie zB das Saarland hat (den hier gezeigten Fund hat er zum Beispiel in Freiburg im Breisgau gemacht, nahe dem Elsass), dann kann man immer wieder mal ein Schnäppchen machen – noch. Denn auch die Altfranzosen ziehen in letzter Zeit ziemlich im Preis an.

Natürlich muss man dabei den Zustand bedenken, in dem Fritz seine Restaurationsobjekte meist in die Finger bekommt. „Gut abgehängt“ wäre die falsche Bezeichnung, auch „komplett“ trifft selten zu. „Scheunenfund“ bezeichnet eher den Zustand seiner Erwerbungen, und das passt ja auch zu seiner Prämisse „aller Anfang ist Schrott“. Den wieder flott zu machen ist keine leichte Aufgabe, erstens weil Franzosen hierzulande Exoten sind, wenig Literatur existiert, und schon gar keine Vorbilder herumstehen, an denen man sich etwas abschauen kann. Und zweitens weil französische Motorräder seinerzeit meist keine Luxusmaschinen waren, sondern Alltagsfahrzeuge, Gebrauchsgegenstände. Bei denen ein moderater Ladenpreis für die Kunden sehr weit oben auf der Liste der Auswahlkriterien stand. Dementsprechend billig wurden sie oft hergestellt, dünnes Blech, schlechter Chrom bzw Nickel, Zubehör aus Massenfertigung. Und trotzdem haben die Hersteller (von denen es im Frankreich der 20er, 30er Jahre unzählige gab) es geschafft, ihren Produkten individuelle Züge zu verleihen und technische Innovationen anzubieten.

Ein typisches Beispiel ist die hier vorgestellte Aiglon. Was übersetzt „junger Adler“ heißt und wieder einmal zeigt, dass die Franzosen für ihre Fahr- und Motorräder gerne „geflügeltes“ verwendeten – entweder im Logo (Gnome & Rhone) oder im Namen (Alcyon = der Eisvogel). Wir haben hier ein Modell A 505 aus 1927 – sehr modern mit Satteltank, Blockmotor und OHV Steuerung. Es ist ja auch ein Sportmodell, eins mit 350 ccm Hubraum. Starrer Rahmen, Parallelogramm-Gabel, 3,5 x 26“ Bereifung, die keuschen Trommelbremsen vorn und hinten und eine Leistung von 10 PS passen zum Baujahr und auch zum Zustand der damaligen Fahrbahnen – die man in Frankreich nicht immer als „Straßen“ im heutigen Sinne verstehen darf. Die angegebene Spitze von 100 Km/h ist also eine Option, die damals wie heute kaum je ausgenutzt wurde und wird. Auch nicht von Fritz oder seinem Sohn Andreas, welche die Aiglon hier auf unseren Fotos und bei Veranstaltungen abwechselnd bewegen.

Es gab in Frankreich wie gesagt unzählige kleine und kleinste Hersteller, Aiglon hat als Marke aber doch eine längere Geschichte – die bereits um 1900 in Argenteuil beginnt, wo ab 1902 Fahr- und Motorräder hergestellt wurden. Verwendet wurden damals Konfektionsmotoren von verschiedenen Herstellern wie zB Minerva und Zurcher. Später wurden auch Peugeot Triebwerke verbaut, generell begann die Liaison zwischen Aiglon und Peugeot enger zu werden. Zum Peugeot Konzern gehörte nämlich auch France Motor Cycle (FMC), die 1922 auch Aiglon „unter ihre Fittiche nahm“. Ab da wurden baugleiche Maschinen unter verschiedenen Labels angeboten, unser A 505 Sportmodell hieß zum Beispiel als Peugeot P 105, es gab die Maschine aber auch als Griffon und als AutoMoto. 1938 wurde auf die Verwendung des Namens Aiglon verzichtet, tauchte aber gleich nach dem Krieg wieder auf einem Halblitermodell auf. Es folgten noch kleinere Viertakt-Modelle mit 100 bis 150 Hubraum, aber 1953 wurden dem nicht mehr ganz so jungen Adler endgültig die Flügel gestutzt. Aiglon war Geschichte.









