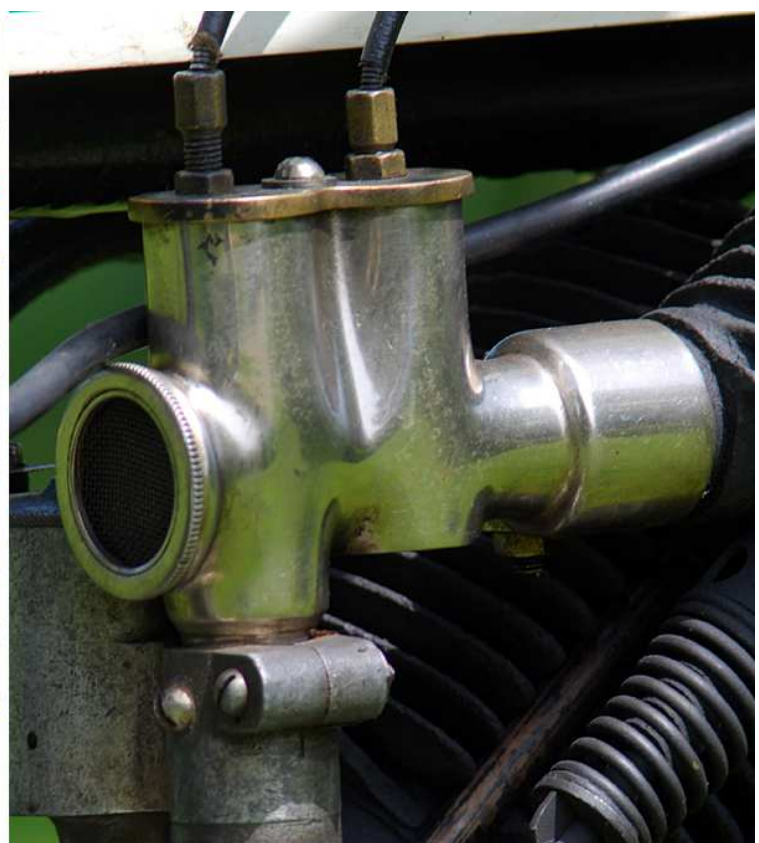


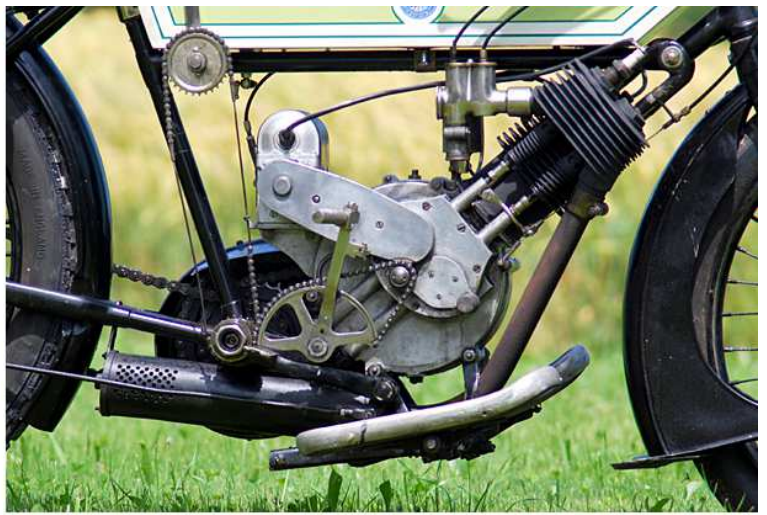
## „Pantherhaft“ - P & M Model 3 ½ HP 500 1912/1917



Der Panther hat ein Vorleben - Jeder Oldtimerliebhaber kennt die englische Marke Panther und kann die Verbindung zur Sloperbauweise mit dem typisch nach vorn geneigten Zylinder herstellen. Kaum jemand aber weiß dass der Name der Raubkatze erst seit den späten zwanziger Jahren übernommen

wurde, und die Firma vorher P & M hieß – und dass der nach vorne geneigte Zylinder nicht nur eine vorübergehende Modeerscheinung war, wie bei anderen Firmen dieser Ära (z.B. Ariel, BSA, AJS), sondern seit je her zur Philosophie des Hauses gehörte.

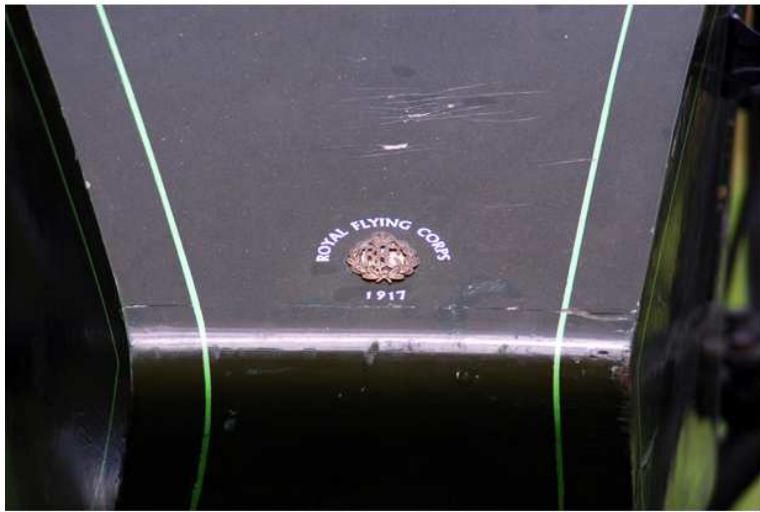
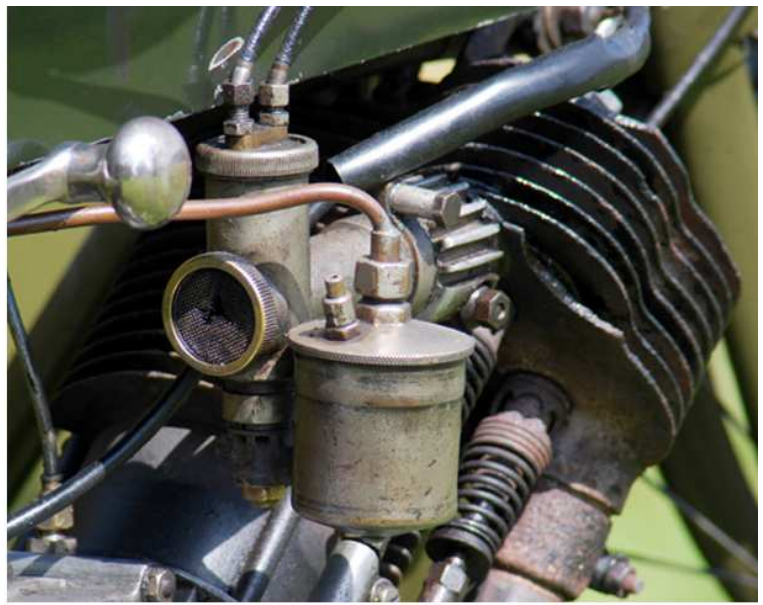




P steht für Phelon, M für Moore. Die Geschichte der Marke beginnt sehr früh, im Jahr 1900, als Joah Carver Phelon - Besitzer einer Fabrik zur Herstellung feinmechanischer Werkzeuge in Cleckheaton in Yorkshire, ein motorisiertes Fahrrad baute, bei dem der nach vorne geneigte Motor etwas oberhalb vor dem Tretlager montiert war, und das untere Rahmenrohr ersetzte. Die Vorteile sah er in einem tiefen Schwerpunkt, gutem Handling und ausreichend Kühlung für das kleine Triebwerk, außerdem konnte er damit das Patent der Brüder Werner für die Platzierung des Aggregats im Rahmendreieck umgehen. Phelon erwirkte selbst ein Patent auf seine Bauweise, das er an den Industriellen H. J. Lawson verkaufte (der seine Motorräder unter dem Namen „Humber“ vertrieb). Den Erlös investierte er in sein eigenes Unternehmen, weiteres Kapital kam mit dem Dampfschiffbauer Richard Moore, der

1904 als Teilhaber in die Firma mit einstieg. Zusammen gründeten die beiden die Marke P & M. Ihr Motorrad war sehr fortschrittlich, nicht nur wegen der eigenwilligen Anordnung des Motors. Phelon verwendeten von Anfang an Kettenantrieb, während die meisten anderen noch lange dem Riemen vertrauten, und er entwickelte sehr früh ein Zweiganggetriebe, das per Handhebel über eine Umlenkette und Ratsche geschaltet wurde, was die Handhabung des Motorrads ebenso erleichterte wie der Kickstarter (1905 von Alfred Angus Scott erdacht) die Inbetriebnahme des bulligen Langhubers. So verdienten sich die P & M Motorräder, die es in den Hubraumgrößen von 259, 453 und 498 ccm gab, einen ausgezeichneten Ruf, der infolge guter Ergebnisse bei Wettbewerben noch manifestiert wurde.





Wegen ihrer Verarbeitungsqualität, der Robustheit und nicht zuletzt dem leisen Lauf waren die P & M Motorräder aus Yorkshire auch der Armee aufgefallen. Und so kam es, das bei Ausbruch des ersten Weltkriegs ein größerer Auftrag an die Herren Phelon & Moore für ihr 3 ½ HP Modell erteilt wurde – die Weiterentwicklung des V 2 Modells mit 770 ccm Hubraum hingegen wurde abgelehnt.

Eingesetzt wurden die Maschinen beim Royal Flying Corps, kurz RFC genannt – der Fliegerstaffel. Diese wurde aufgrund einer königlichen Anordnung 1912 gegründet, und in eine Armee-, eine Marine- und eine Reserveeinheit eingeteilt. Ebenfalls Bestandteil des RFC waren die Flugschule in Upavon und die königlichen Flugzeugwerke in Fanborough, sowie die Balloneinheit der Royal Engineers. Kurz darauf musste das RFC die ersten Todesopfer beklagen, als eine Doppelsitzermaschine in der Nähe von Stonehenge abstürzte wobei der Pilot sowie der Beobachter ums Leben kamen. Trotzdem fand wenig später ein Flugwettbewerb statt, um das am besten geeignete Flugzeug für die Anforderungen des RFC zu ermitteln. Sieger wurde die Bristol Tractor, ein leichter Doppeldecker mit Holzaufbau und Stoffbespannung.

Zu Beginn des ersten Weltkriegs im Jahr 1914 wurde die Marineeinheit RNAS (Royal Naval Air Service) ausgegliedert und die ersten Geschwader aufgestellt. Beide Einheiten zusammen verfügten damals über 155 Flugzeuge, zu denen so berühmte Typen wie die als Jäger und Aufklärer eingesetzten Doppeldecker Spad, Nieuport und Martinsyde gehörten sowie der schwere viermotorige Bomber Handley Page 0/400. Auch französischen Marken wie Morane-Saulnier und Bleriot, sowie andere, heute weniger bekannte gehörten zum Verband. Die sieben Luftschiffe wurden allerdings ausschließlich von der RNAS eingesetzt. Zum Vergleich: die alliierten Mächte Frankreich und Russland setzten 132 bzw. 24 Flugzeuge sowie 15 bzw. 12 Luftschiffe ein. Dem standen 246 Flieger und 7 Luftschiffe aus

Deutschland und 36 Fluggeräte und ein Luftschiff aus Österreich gegenüber.

Am Boden, hauptsächlich am Flugplatz, brauchte man Motorräder, meist Gespanne – für Kradmelder, die sich möglichst schnell zwischen Hangar, Landebahn, Abstellplatz, Funkturm - und Kantine – bewegen können. Gespanne wie dieses 1917er P & M 3 ½ HP Modell. Die Maschine verfügt über ein 2 Gang Getriebe mit Handschaltung und ist in Armee-Grün lackiert. Neben dem RFC Wappen auf dem Bug des Bootes trägt sie das Emblem der britischen Streitkräfte auf dem Tank: dieses wurde von der französischen Luftstreitkraft übernommen, lediglich die Farbreihenfolge wurde von Rot-Weiß-Blau in Blau-Weiß-Rot geändert. Der ursprünglich verwendete Union Jack zur Kennzeichnung wurde entfernt, weil ihn die Bodentruppen häufig mit dem Kreuz der deutschen Flugzeuge verwechselten und deshalb auf die eigenen Maschinen schossen!

Obwohl eine Unzahl solcher Gespanne (die genaue Menge ist nicht mehr bekannt) bei der Armee eingesetzt wurden, haben nur wenige den Krieg überlebt. Ebenso wie die zivilen P & M's vor den 20er Jahren, gerade einmal knapp zwanzig Stück insgesamt sollen überlebt haben! Besser schaut es mit den Zwischenkriegsmodellen aus, denn nach Kriegsende stand der Weiterentwicklung ziviler Modelle nichts mehr im Wege. Mittlerweile war ein dritter Partner dazugekommen, Bertram Marian hatte die Leitung der Londoner Filiale übernommen, er führte das Unternehmen nach dem Ableben Joah Phelons und dem Ausstieg Richard Moores 1929 weiter – eben unter dem Namen „Panther“ – eine andere Geschichte.

*Die Fotomodelle wurden uns von Mark Upham, British Only Austria ([www.vintagemotorcycle.com](http://www.vintagemotorcycle.com)) zur Verfügung gestellt, die Fahraufnahmen entstanden bei der Kasierzeitausfahrt in Haag an der Amper ([www.kaiserzeitausfahrt.de](http://www.kaiserzeitausfahrt.de)) und zeigen Michael Leitner. Die historischen Fotos sind allesamt Internetfunde auf Facebook.*



