63. Jahrgang

Ausgabe 03 | 2023

VFV - INFO

Verbandsmagazin des Veteranen-Fahrzeug-Verbandes e.V.

Die Geschichte (m)einer Brough Superior SS80 1937, DTO 538

Text: Dirk Meyerhoff | Fotos: Carsten-W. Müller, Dirk Meyerhoff

DTO 538
Brough Superior
SS 80 Model
Brough Superior

Zwei Anläufe hat es dann doch gebraucht – zwei Anläufe, um jene flotte Engländerin zu finden, die zu mir passen und mit der ich auch zurechtkommen würde. Zuerst hatte ich es mit einer Vincent Rapide B von 1949 versucht. Sie war bereits restauriert, sah wirklich gut aus und sollte auch ganz gut zu fahren sein. Gefunden hatte ich das Motorrad auf der Veterama in Mannheim, dort versicherte mir der Vorbesitzer Klaus, dass sie ein ‚good starter' sei und hat mir die Startprozedur ausführlich erläutert. Nur leider wollte sie oft nicht so wie ich – vielleicht fehlte mir aber auch am Ende doch der Bumms. Wir waren offensichtlich nicht füreinander bestimmt und so musste die schöne Vincent wieder gehen.

Thomas, der zuhause selber an Motorrädern schraubt und den wir alle als Redakteur dieses wunderbaren Magazins kennen, hatte mir schon einige Male von seiner eigenen Brough Superior SS80 vorgeschwärmt. Er hat sie selbst restauriert und bringt sie auch heute noch zu besonderen Anlässen auf die Straße.

Bei Brough Superior steht die Typen-Bezeichnung der 1.000 ccm-Modelle für die vom Werk garantierte Höchstgeschwindigkeit in Meilen pro Stunde – das macht für die SS80 runde 130 km/h, nicht schlecht für ein Motorrad der dreißiger Jahre! Thomas stellte den Kontakt zur verschworenen deutschen Brough Superior-Fan-Gemeinde her. Ich durfte bei einem dieser Treffen dabei sein und war von der kenntnisreichen Liebe dieser Leute zu ihrer Marke so begeistert, dass ich mich entschloss, ernsthaft über den Erwerb einer Brough nachzudenken.
Es dauerte, bis ich nach vielen Ratschlägen, Umwegen und Sackgassen endlich auf Jesse stoßen sollte, der sich entschlossen hatte, seine SS80 von 1937 nach 30 Jahren Besitz aus Altersgründen abzugeben.

Jesse kam aus der Nähe von Nottingham, sprach ein wirklich interessantes Englisch – am Telefon verstand ich nur die Hälfte, obwohl ich immer gedacht hatte, dass mein Englisch gar nicht so schlecht sein müsse – bot an, das Motorrad bis vor meine Haustür zu liefern! Den Zustand des britischen Edel-Eisens beschrieb er als „never restored, running and registered". Alle ab Werk nummerierten Teile wären noch im Original verbaut oder zumindest bei ihm vorhanden und gehörten mit zu seinem Angebot - so auch der Original-Tank und das Original-Getriebegehäuse. Dieser alte Tank hätte zwar in den 1980ern ersetzt werden müssen, aber glücklicherweise durch eine aus jenem hochwertigem Material, über das nur der Brough Superior Club verfüge. Im Angebot sei noch ein umfangreicher Fundus an Rechnungen und Steuermarken der letzten 70 Jahre – bei einem solchen Motorrad sei eine belegte Historie doch „very interesting, isn't it?" Und erst die Bentley & Draper-Hinterradfederung, zu ihrer Zeit sehr innovativ und eigentlich nur beim teuren Sport-Modell SS100 geordert! Sie sei also sehr selten, seine SS80 mit dieser Hinterrad-Federung, „really very rare". Überdies trüge die alte Lady immer noch dasselbe Kennzeichen wie bei ihrer Auslieferung, nämlich DTO 538.

Jesse und ich wurden uns einig, er brachte mir die Maschine auch tatsächlich nach Bonn und sein Besuch wurde sehr unterhaltsam. Zuerst zeigte er mir die Startprozedur: den Benzinhahn öffnen, den Schwimmer tupfen, bis die Schwimmerkammer überläuft, dann die Zündung auf ‚spät' stellen und den

Diese SS80 ist der Ausgangspunkt der Restaurierung – als Basis sehr gut!

Luftschieber zu. Ein oder zwei Tritte, dann müsse sie laufen, so Jesse weiter, sonst stimme etwas nicht. Und schon saß er im Sattel, um mit einem Dreh am Gasgriff Abschied von der Brough zu nehmen. Dann schoss er noch ein paar Mal vor unserem Haus auf und ab und sein Vertrauen in die alte Technik und in die alten Bremsen erkannte man an der Geschwindigkeit, mit der er auf die Kreuzung am Straßenende zusteuerte. Dieses Urvertrauen in „Made in Great Britain" erklärte auch seinen ursprünglichen Vorschlag, ich möge doch bitte einfach mit dem Flieger nach Nottingham anreisen und dann auf eigener Achse zurück nach Deutschland fahren. Später war ich dann doch froh, nicht auf diese Idee eingegangen zu sein …

Am Abend luden wir Jesse zu einem Dinner und einer Weinverkostung ein. Es sollte ein sehr informativer und sehr unterhaltsamer Abend werden. Jesse erzählte von seinem Beruf. Schrotthändler war er und zwar im großen Stil, worauf ich mich fragte, ob das nun vertrauensbildend für meinen Erwerb sein könne oder eher nicht. Jesses Familie war ebenfalls motorradverrückt, so auch sein älterer Bruder John. Der mittlerweile 90-Jährige hatte in den 60ern eine original Chinese Red Vincent besessen. Aber nicht nur das – er hatte bei Vincent auch einmal eine blaue Vincent im Verkaufsraum gesehen, eine Farbvariante, die vielen Vincent-Fahrern bis heute nicht bekannt sein dürfte. Darüber hinaus war Bruder John auch noch jüngster Träger des Georgs-Kreuzes, der höchsten zivilen Auszeichnung Großbritanniens. Die hatte er erhalten, als er im Alter von nur 15 Jahren seine jüngeren Geschwister aus einem brennenden Haus gerettet hatte. Die Feuerwehr hatte schon aufgegeben, aber für ihn gab es kein Halten. Bei dem Einsatz zog er sich derart schwere Verletzungen der Lunge zu, dass die Ärzte ihm höchstens noch zwei bis drei Jahre gaben. Glücklicherweise eine krasse Fehleinschätzung! Jesse berichtete noch von einigen Empfängen der Queen, zu denen Georgs-Kreuz-Träger eingeladen waren und bei denen er ebenfalls als Begleiter seines Bruders erscheinen durfte. Dabei traf Jesse auch Prinz Philipp, mit dem er sich über seinen Verschrottungsbetrieb unterhielt und der ihm gleich die Entsorgung einiger alten Fregatten der britischen Flotte anbot – wohl einer der typischen Späße des legendären Königin-Gemahls.

Am nächsten Tag – Jesse war schon auf dem Heimweg nach Nottingham – ging mir bereits durch den Kopf, wie man die Fahrtüchtigkeit optimieren könne. Zwar fuhr die Brough, allerdings waren einige Details nicht sehr vertrauenserweckend. So hatte das Bremspedal gut 50 mm Seitenspiel. Auch viele andere Dinge machten einen etwas zweifelhaften Eindruck, so dass längst verendete Lenkkopflager und das Fehlen der Lenkanschläge, der Grund für die beiden unschönen Dellen im Tank. Als ich dann im Ordner von Jesse die Original-Rechnungen von Lackierarbeiten aus den 80er Jahren fand, wurde mir klar, dass Patina hier kaum erhalten werden musste. So festigte sich die Idee einer Totalrestaurierung mit Wiederherstellung einer dem Alter angemessenen Optik.

Für mich allein wäre dies jedoch mangels Erfahrung mit englischen Klassikern eine zu große Aufgabe gewesen. Die Kontakte ins Brough Superior-Netzwerk gaben mir aber Anlass zur Hoffnung auf Hilfe. Und tatsächlich fand ich Brough-Fachleute, die mir, dem Newbie, mit großer Selbstverständlichkeit freundlich unter die Arme griffen. Was die Technik anging, war Kurt aus Syke eine große Hilfe. Er bot an, die SS80 vollständig zu zer-

Im Detail gibt es viele optische und auch technische Mängel, die behoben wurden.

Rost verrät: Das Motorrad wurde nicht immer nur trocken gelagert.

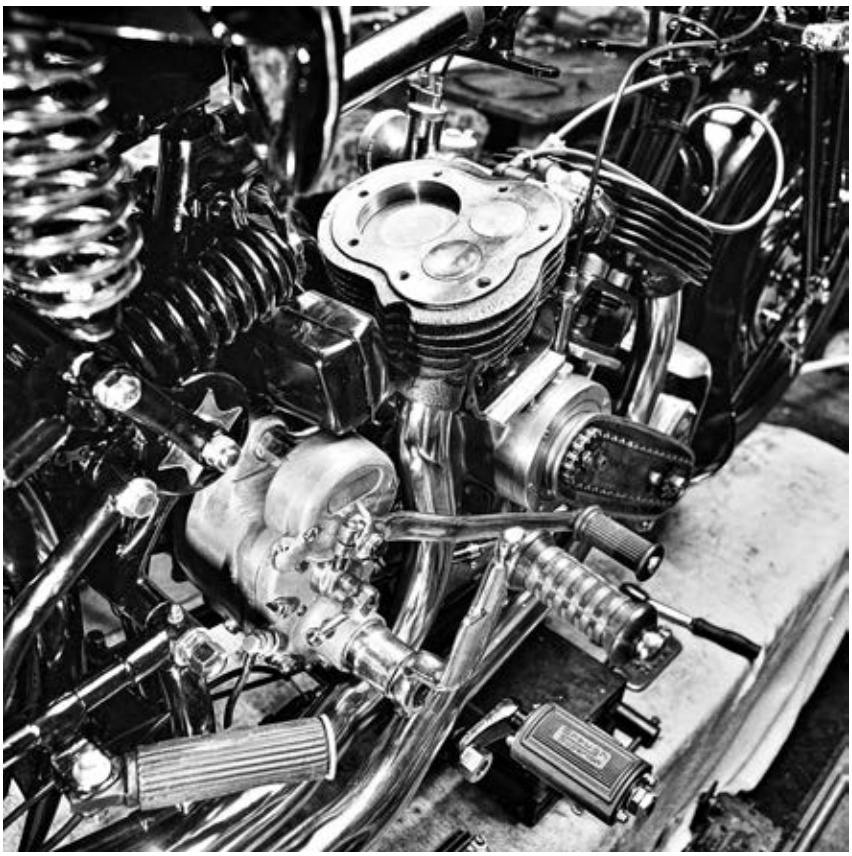
legen, um eine erste Bestandsaufnahme zu machen. Ich brachte ihm das Motorrad, wir machten eine kurze Probefahrt und dann überließ ich ihm die Maschine. Schon wenige Tage später erhielt ich Aufnahmen aus dem Inneren des Motors, des Getriebes sowie eine Liste mit allen Problemen, die sich aus seiner Untersuchung ergeben hatten.

Passenderweise hatte Kurt vor der Demontage einen befreundeten Foto-Enthusiasten eingeladen: Carsten W. Müller aus Syke machte eine Reihe von wunderbaren Aufnahmen in einer Kameratechnik, die beinahe so alt war wie die Brough. Er bot auch an, die Wiederauferstehung des Motorrads mit seiner Mittelformat-Kamera festzuhalten. Das Ergebnis seiner Arbeiten hat mich wirklich begeistert. Carstens eigene Bildsprache passt ausgezeichnet zu alten Motorrädern wie der DTO 538. Freundlicherweise hat er gestattet, die Aufnahmen in diesem Heft abzudrucken – eine Erklärung für die vielen Fotos in Schwarz-Weiß.

Kurts Erfahrungen und meine Recherche in den ausführlichen Unterlagen, die ich von Jesse übernommen hatte, brachten folgende Ergebnisse: Die Kurbelwelle des von AMC (Matchless) zugelieferten Motors war schon in den 80ern neu gelagert worden und zeigte noch keinen relevanten Verschleiß. Auch Zylinder und Kolben machten einen guten Eindruck und so beließ ich es bei einem Austausch der Kolbenringe und Honen der Zylinder. Die Leistungsentwicklung nach einer solchen Motorrevision ist immer wieder erstaunlich – beim ersten Start nahm der Motor zwar mit kräftigen Hüben die Arbeit durchaus willig wieder auf, die Leistung wurde aber deutlich kraftvoller, sobald sich die Kolbenringe nach 50 bis 100 km mit ihrer neuen Umgebung angefreundet hatten. Die Ventile mussten nur eingeschliffen werden, die Ölpumpe wurde mit einem neuen Pin als wichtigstem Verschleißteil ausgestattet.

Für den Vergaser gab es ebenfalls gute Nachrichten: Der originale Typ (Amal 276) wird immer noch in England gefertigt, auch Ersatzdüsen und Kleinmaterial können dort geordert werden. Der Gasschieber des 1937 verbauten Vergasers ist nach den vielen Jahren der Nutzung etwas ausgeschlagen, sodass ein Neuteil hier eine gute technische Lösung darstellte. Eine neue Schwimmerkammer mit längerem Hals half, den Abstand des Vergasers zu den Zylindern zu vergrößern, was die hitzebedingte Blasenbildung im Benzin weitgehend verhinderte.

Eine besondere Herausforderung sollte das Getriebe werden, denn ich hatte mir vorgenommen, das Motorrad wieder mit dem Original-Getriebegehäuse zu versehen. In den 1980er Jahren musste es bei meiner Brough wohl ziemliche Probleme mit dem Gehäuse mit der Nummer IN 13880 (IN für International Norton) gegeben haben, da kleinere Stücke und Gewindebohrungen ausgebrochen waren. Das fehlende Know-How für die Schweißarbeiten hatte einen Austausch des Gehäuses dann offenbar notwendig gemacht. Karl-Heinz nahm sich später des Problems an, schweißte die Ausbrüche und stellte die Gewinde und Bolzen wieder her. Für alle weiteren Arbeiten an diesem Getriebe hatte ich in Kurt aus Bonn den richtigen Experten gefunden. Als alter Norton-Schrauber und Fahrer war er mit dem



Frisch gehonte Zylinder und neue Ringe für die Kolben.

Die Nummernschilder sind ze

von Norton an Brough zugelieferten sogenannten Dolls-Head-Getriebes (der Schaltautomat auf dem Getriebe schaut wie der Kopf einer Puppe aus) bestens vertraut und übernahm den Zusammenbau. Die notwendigen Ersatzteile fanden sich dazu in dem Fundus, den ich ebenfalls von Kurt übernommen hatte. Diese Teile stammten sämtlich aus Renneinsätzen. Dabei war nur weniges besonderem Verschleiß ausgesetzt gewesen, einiges war noch fast neuwertig, was sich als sehr vorteilhaft herausstellte. Neue Lagerbuchsen stellte Heinz-Peter her. Kurt empfahl für das Getriebe ein 50er Motoröl, freilich nicht das englische Pint nach der Original-Anleitung von Norton, sondern - „Alles was zu viel ist, wirft das Getriebe wieder raus!“ - nur 250 ml. Heinz-Peter empfahl, stets auf die richtige Spannung der Primärkette zu achten (10 mm rauf / 10 mm runter und zwar in allen Stellungen). Sofern das Getriebe nicht ausreichend befestigt sei, verstelle es sich und die Gänge ließen sich dann nicht mehr richtig einlegen. Dies sollte sich in der Praxis später auch bestätigen.

Um die Überholung des Lucas-Zündmagneten, der etwas kraftlos geworden war, kümmerte sich Brough-Fahrer Willi, der dann auch gleich die Lichtmaschine zur Stromerzeugung bewegte. Er konnte hier auf einen eigenen Vorrat an NOS-Teilen zurückgreifen und wickelte, wo notwendig, neu. Willi korrigierte auch den fehlerhaften Zündzeitpunktversatz von 48 auf originale 50 Grad, indem er schnell mal eben einen neuen Nockenring drehte. Einfach nur schön, wenn einem solche Multitalente bei einem nicht immer einfachen Projekt so unterstützen.

Bei der Anlieferung trug die Maschine einen Nachbau-Tank des Clubs mit der Nummer 1492, eingeschlagen auf einer Plakette im Tank, die durch den linken Tankstutzen zu erkennen war. Bei der Rettung dieses Tanks half mir Bernd aus Köln. Er wies mich auf die generellen Schwierigkeiten bei Arbeiten an den Brough-Tanks hin. Diese liegen nämlich in seiner Herstellung begründet: Alle Bleche sind weich zusammengelötet. Hitze im Übermaß (zum Beispiel durch Pulverbeschichtung) führt dazu, dass die Bleche auseinanderfallen. Bernd zeigte mir den Umgang mit dem Lötkolben bei Arbeiten an diesem Tank und wir beseitigten die Undichtigkeiten gemeinsam.

Für das Herausrücken der Dellen, die die Gabel mangels Lenkanschlag an der markanten Vorderseite des Tanks verursacht hatte, besuchte ich einen „Beulendoktor“. Der winkte jedoch gleich ab, genauso wie mein Blech-Profi. Also konnte ich hier eigene Erfahrungen machen. Das Dellen-Werkzeug, dass ich vor Jahren einmal bei Ebay erworben hatte, wartete ja schließlich noch auf seinen Einsatz. Erstaunlicherweise ließen sich die Dellen mit viel Geduld und Kraft heraus massieren. Hierbei half, dass der Tank zwei Einfüllöffnungen hat, so dass ich an beide Dellen gut herankam. Nach der Neuverchromung war von den Schäden nichts mehr erkennbar!

Der Tank hatte jedoch noch ein weiteres Problem: Ich hatte gehofft, dass die Neu-Verchromung mit den beteiligten chemischen Prozessen nebenbei auch die Reste der 40 Jahre alten Versiegelung auflösen und entfernen würde. Die war bereits an vielen Stellen vom Rost unterwandert. Große und kleine Par-

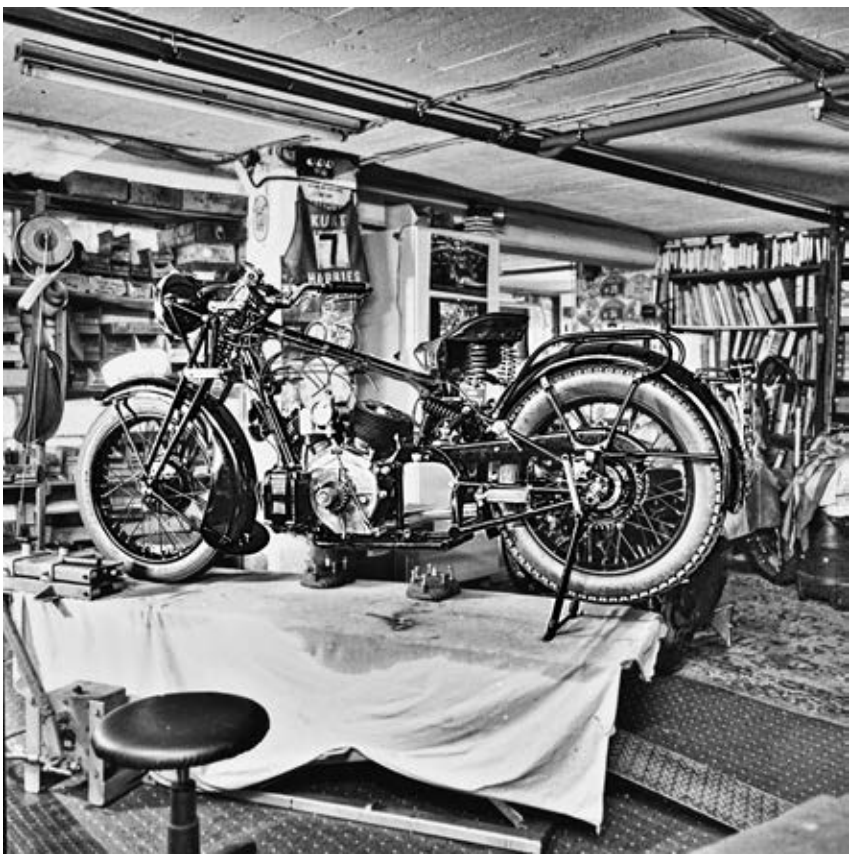
itgemäß aus Alu gegossenen.

Ein erhebender Moment: Bei der Hochzeit findet der Motor zurück in den Rahmen.

tikel schwappten bei der kurzen Probefahrt im Tank hin und her und setzten ständig das Filtersieb im Benzinhahn zu. Der Chrom-Mann lieferte Top-Arbeit, jedoch waren einige Beschichtungsreste von den Chemikalien unbeeindruckt geblieben. Also musste ich den frisch verchromten Tank noch einmal bearbeiten. Ärgerlich, diese falsche Reihenfolge! Ein erster Versuch der Innenreinigung bestand im Aufspannen des Tanks auf einer Mischmaschine. Das Befüllen mit Splitt war leider nur teilweise erfolgreich, insbesondere die Ecken im hinteren, vom Schwallblech geschützten Bereich, wurden nicht richtig sauber. So gab ich den Tank zur Innenreinigung noch einmal zu einem Profi (Wema Tanksanierung in Gelsenkirchen), der mit seinen Rotationsmaschinen sehr gute Arbeit ablieferte. Nun muss demnächst noch der Lackierer tätig werden, um die Tank-Oberseite schwarz zu lackieren und an der Trennstelle zum Chrom eine goldene Linie zu ziehen.

Den stark rostigen, verbeulten und undichten Original-Tank möchte ich ebenfalls retten. Es ist der ursprüngliche und auch auf der Works Records Card von 1937 dokumentierte Tank. Er trägt die Nummer 3143, die im Tunnel des Tanks von außen auf einer angelöteten Plakette eingeschlagen ist. Die vier Bolzen unten am Tank, die die Befestigung am Rahmen ermöglichen, sind nur noch teilweise vorhanden, denn neun Jahrzehnte auf holprigen Country Roads hatten zusammen mit Korrosion ihren Tribut gefordert. Neue Bolzen anzufertigen und aufzuschweißen oder hartzulöten ist wegen der dabei erforderlichen Temperaturen nicht möglich, Spuren dieser vergeblichen Weichlötversuche sind auf dem alten Blech noch zu finden. Ich habe mich daher für die Herstellung eines langen Blechstreifens entschieden. Auf diesem werden die neuen Bolzen verschweißt, später soll das Ganze dann unter den Tank geklebt werden. Mal sehen, wie sich diese Lösung in der Praxis bewährt.
Als nächstes wollte ich das Aufbocken der Maschine – ein typisches Problem englischer Motorräder der dreißiger Jahre – erleichtern. Der Hauptständer ist eine einfache Rohrkonstruktion, die den Drehpunkt nahe der Hinterachse hat und während der Fahrt am hinteren Schutzblech festgeklemmt wird. Aus dieser Geometrie ergibt sich, dass das Motorrad hinten zum Aufbocken ziemlich hoch angehoben werden muss. Zu zweit geht das, macht man es aber alleine, meldet sich früher oder später der Rücken. Ein neuer Karslake-Seitenständer sollte Abhilfe schaffen. Doch leider ist dieser Ständer in der Praxis nicht sehr vertrauenserweckend, er ist nämlich drehend gelagert, um beim versehentlichen Ausklappen während der Fahrt keinen Sturz zu verursachen. Schiebt oder drückt man allerdings an der abgestellten Maschine etwas nach vorne oder nach hinten, dreht sich der Ständer ebenfalls mit und schränkt damit die Standsicherheit deutlich ein. Deshalb zog ich es vor, im Club die leichter zu bedienende Hauptständer-Variante zu kaufen. Deren Montage war in der Kombination mit der Bentley & Draper-Schwinge jedoch nicht ganz einfach. Hier half wieder der Freundeskreis, ein sehr erfahrener Metaller nahm die Anpassung vor. Heute lässt sich meine Brough fast so einfach aufbocken wie ein modernes Motorrad.

Ein hübsches und wichtiges Detail an einem englischen Motorrad aus den dreißiger Jahren ist der oft verwen-



In dieser Werkstatt macht Schrauben Spaß!

Der Wiederaufbau

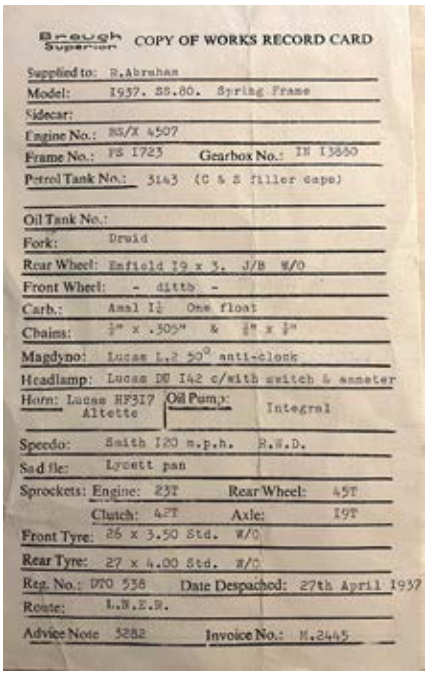
dete Smiths-Chronometric-Tachometer. Die Technik des Chronometric nutzt nicht das bei deutschen Tachometern meist angewandte Wirbelstrom-Prinzip. Stattdessen wird der aus mechanischen Taschenuhren bekannte Mechanismus mit einer schwingenden Unruh angewendet, um die Drehungen der Tachowelle in eine Zeigerbewegung zu übersetzen. Bei Änderung der Geschwindigkeit ändert sich die Anzeige der Tachonadel nicht stufenlos, sondern in Schritten. Das ist zwar schön anzusehen, aber von der mechanischen Seite nicht ganz unkompliziert. Ich befreite das Uhrwerk von jahrzehntealtem Fett, dass sich über die Welle bis ins Instrument hochgearbeitet hatte und ölte die entscheidenden Teile neu. Für die Umstellung von Meilen auf Kilometer beschaffte ich eine Kilometer-Skala von Smiths aus gleicher Zeit, so dass nun der originale Tachometer die Geschwindigkeit in km/h (den Kilometerstand jedoch in Meilen) anzeigt.

Ein Wort noch zur Ersatzteilversorgung: Mike Smith und John English sind die im Brough Superior Club verantwortlichen Leute für die Ersatzteile. Sie liefern typisches Verschleiß-Material, aber auch Teile, die man für eine Restaurierung oder einen Neu-Aufbau benötigt. Allerdings ist dies nur eine Nebentätigkeit, so dass man ein wenig Zeit einplanen muss, bis man die gewünschten Teile in Händen hält. Verbaute Normteile bekommt man bei vielen Händlern weltweit. Die Bestellung von zölligen Lagern für das Getriebe, die man heute gerne in der geschlossenen Ausführung bestellt, um sie dann zur ölführenden Seite zu öffnen, wurde beim größten Lager des Dolls Head Getriebes zu einer Herausforderung. Nach einigen falschen Lieferungen gab der Lieferant aus England schließlich auf. Rettung kam wieder einmal von Kurt aus Bonn, der ein NOS-Ersatzlager aus seinem Fundus spendierte.

Und wie fährt sich nun so eine alte Dame? Die erste Testfahrt hatte ich bereits unmittelbar nach der Ankunft der DTO 538 bei mir im Rheinland gemacht. Ich wählte eine Strecke ins Siebengebirge und zwar eine Strecke mit wenig Ampeln, um mich an das Kuppeln und an das Schalten zu gewöhnen. Gekuppelt wird ja nicht mit dem Handhebel ganz links, denn der hebt die Auslass-Ventile aus, sondern vielmehr mit einem zweiten, ebenfalls links sitzendem Handhebel. Und geschaltet wird mit dem rechten Fuß, wie es in England üblich ist. Auch die Prozedur mit der Handverstellung der Zündung über den linken Drehgriff will geübt sein. Ich hatte zunächst Mühe, den Motor im Stand nicht ausgehen zu lassen, denn bei „Gas zu“ ging der Schieber bis auf „0“. Diese Einstellung ist durchaus auch nützlich, denn die Motorbremsleistung wird dadurch besser. Das Getriebe heulte bei der Probefahrt im dritten Gang deutlich, aber der Motor lief immer geschmeidig und kraftvoll, alles in allem eine sehr interessante und sehr schöne neue Erfahrung.
Nach 20 km Rundfahrt ging der Motor just vor der heimischen Garage aus und ließ sich nicht wieder starten. Nach vielen Kick-Versuchen prüfte ich Zündung und Zündzeitpunkt, reinigte den Vergaser, sah nach der Ölversorgung und wollte eben zum äußersten Mittel greifen, nämlich die Zylinderköpfe abzubauen, um den Zustand der Kolben und Zylinder zu prüfen. Als ich den Tank abnehmen wollte, stellte ich fest, dass dieser sehr leicht geworden war und – fast leer! Peinlich. Alles wieder zu-

macht Fortschritte.

Der Meilentacho wurde umgestellt auf die Anzeige der Kilometer-pro-Stunde.



Brough Superior COPY OF WORKS RECORD CARD

Supplied to: R.Abraham
Model: 1937. SS.80. Spring Frame
Sidecar:
Engine No.: BS/X 4507
Frame No.: FS 1723 Gearbox No.: IN 13660
Petrol Tank No.: 3143 (C & S filler caps)
Oil Tank No.:
Fork: Druid
Rear Wheel: Enfield 19 x 3. J/B W/O
Front Wheel: - ditto -
Carb.: Amal 1½ One float
Chains: ½" x .305" & ⅜" x ½"
Magdyno: Lucas L.2 30° anti-clock
Headlamp: Lucas DU 142 c/with switch & ammeter
Horn: Lucas HF317 Oil Pump: Integral
Altette
Speedo: Smith 120 m.p.h. R.W.D.
Saddle: Lycett pan
Sprockets: Engine: 23T Rear Wheel: 45T
Clutch: 42T Axle: 19T
Front Tyre: 26 x 3.50 Std. W/C
Rear Tyre: 27 x 4.00 Std. W/C
Reg. No.: DTO 538 Date Despached: 27th April 1937
Route: L.B.E.R.
Advice Note 3282 Invoice No.: M.2445

Die Works Records Card, hier sind alle Details der Maschine im Werk dokumentiert. Im Brough-Club liegen diese Informationen nahezu lückenlos vor – George Brough hat das Archiv dem Club bei der Gründung 1958 persönlich übergeben.

sammen, Benzin nachgefüllt, antreten und schon lief die Brough wieder so, wie eine Brough eben läuft, wenn genug Sprit im Tank ist ...

Meine zweite Fahrt machte ich dann nach der Restaurierung: Diesmal brachte mich die Brough nur 10 km weit. Dann ging der Motor aus und die Maschine rollte aus und ließ sich nicht wieder starten. Also ging es auf dem Hänger zurück in die Werkstatt. Diagnose? Ein verstellter Zündzeitpunkt, das Antriebsrad hatte sich auf dem Konus der Zündmagnetwelle verdreht. Nun, das war leicht zu beheben! Und meine Hoffnung, dass dieser Defekt nicht bald wieder auftritt, steigt begründet mit jedem weiteren Kilometer.

Die dritte Fahrt führte mich erneut durchs Siebengebirge. 30 Kilometer hatte ich mir diesmal vorgenommen. Ich genoss jede einzelne Zündung und war vom Durchzug des Motors hellauf begeistert. Auf dem Heimweg entschloss ich mich spontan, noch mal eben bei einem kleinen Treffen von Bonner Motorradfreunden vorbeizuschauen. Die wollten sich ganz in der Nähe an einem Schloss treffen und da würde ich stilgerecht mit meiner Brough Superior vorfahren. 300 Meter vor dem Ziel ging allerdings der Motor aus. Schon wieder hatte ich den Durst eines Seitenventilers unterschätzt! Ich musste als von meinem stolzen Ross herunter und bis zum Schloss schieben. Die Kommentare der Freunde beim Nachtanken kann sich wohl jeder denken ...

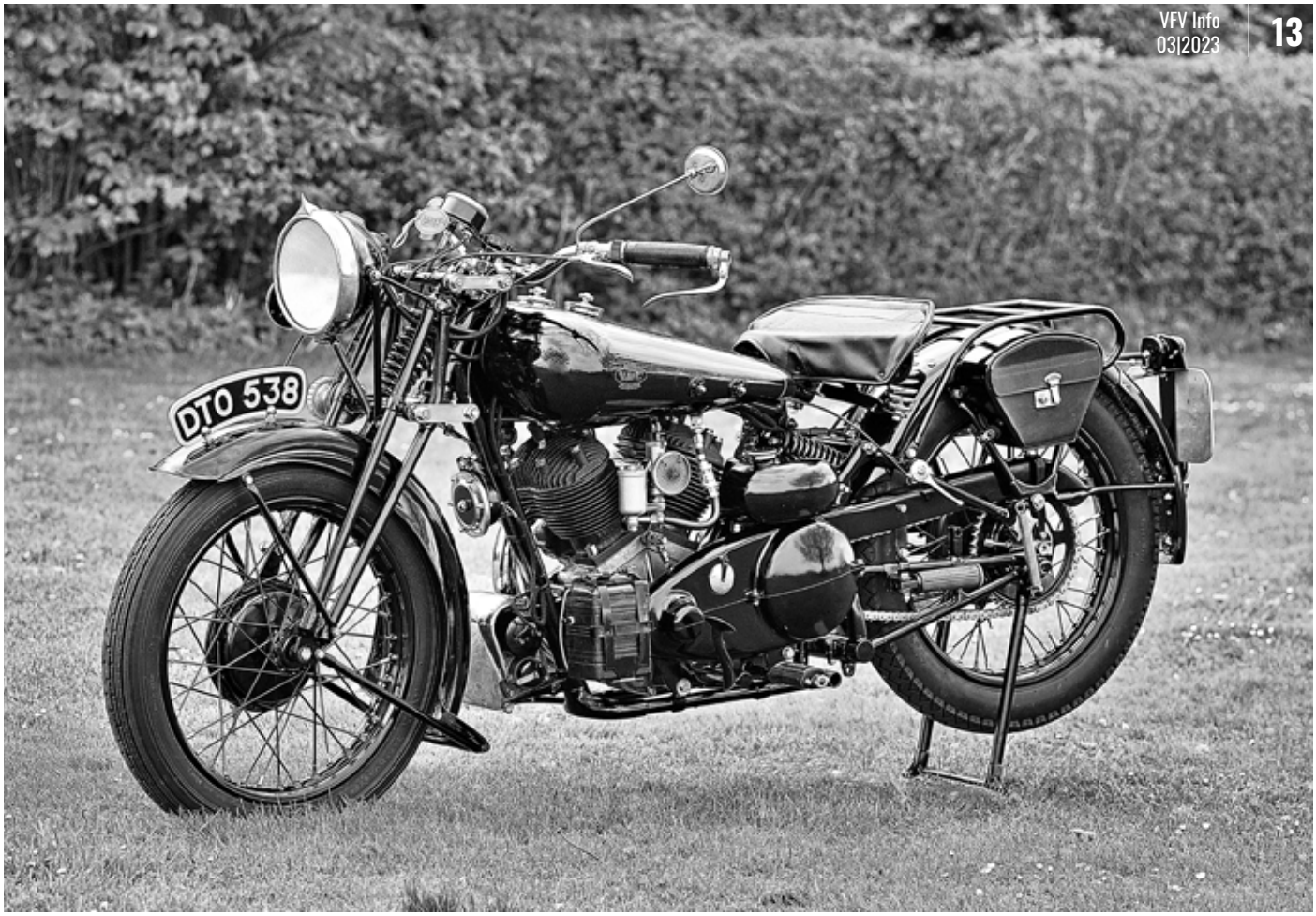
Rund um sein Motorrad versucht man ja immer, weiterführende Literatur und schöne Accessoires zu finden. Den originalen Verkaufsprospekt hatte ich von Jesse beim Kauf der Brough schon dazubekommen. Wahrscheinlich hatte der Erstbesitzer, ein Mr. R. Abraham, ihn 1937 beim Kauf erhalten. Ein Brief vom Mike Leatherdale (Machine Registrar des Clubs) aus dem Jahre 1991 wies die weiteren bekannten Vorbesitzer von DTO 538 aus: Frank Allen, Gordon Millie, M. Jennings, Tim Day, Jesse Bamford. Ich bin also (mindestens) die Nummer 7 in der Liste.

Ebenfalls von Jesse stammten die vier Anstecknadeln, die jeweils zu den 10-jährigen Clubtreffen vergeben wurden. Die DTO 538 hatte also die letzten vier großen Jubiläums-Treffen (1988, 1998, 2008 und 2018) besucht. Und in der Tat war meine Maschine in den Sonderbänden, die zu den letzten beiden Veranstaltungen erschienen waren, auch abgebildet.

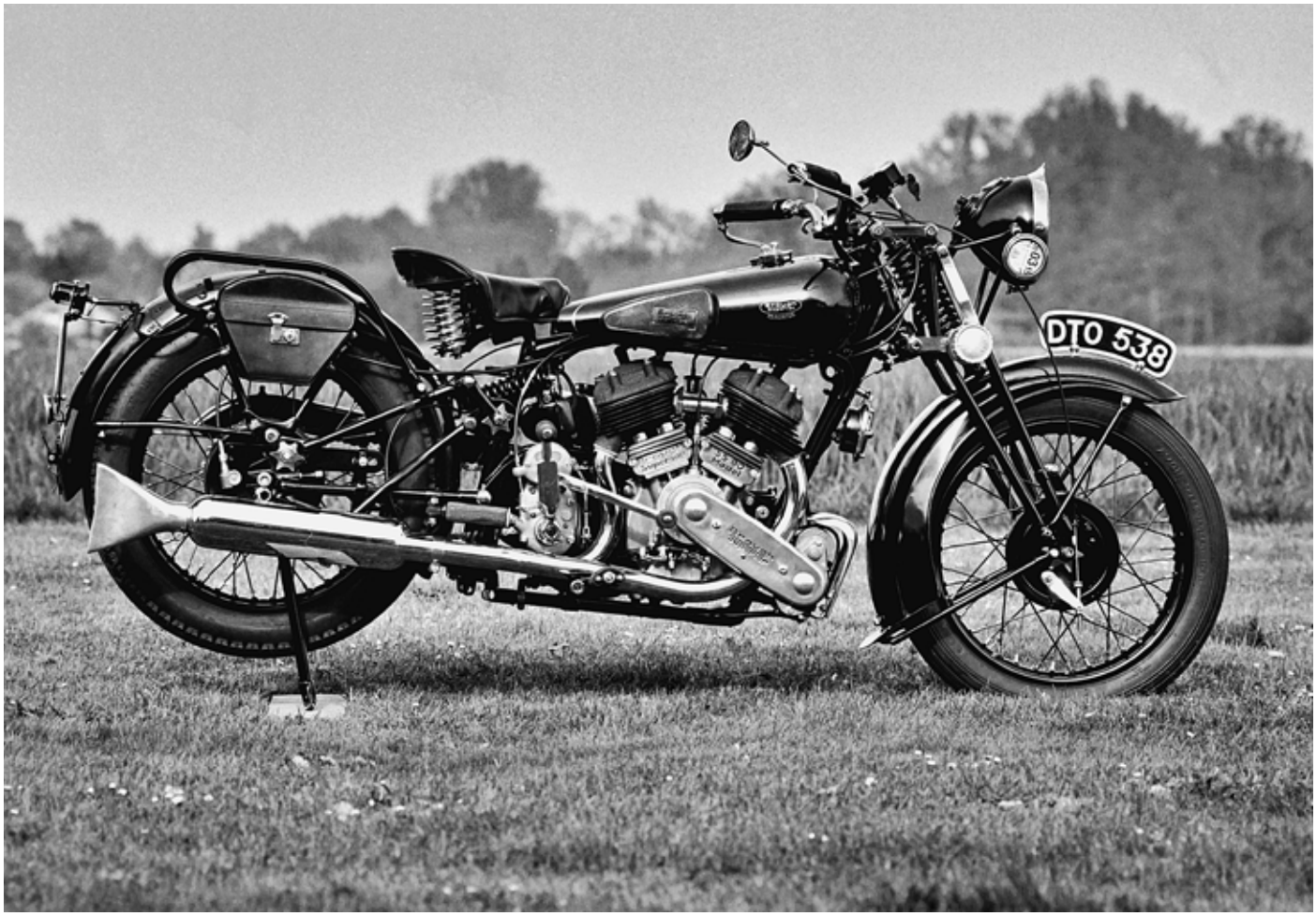
Die zeittypisch knappe Bedienungsanleitung der Brough Superior gibt es vom Club als Nachdruck. Hilfreiche Klassiker zu Technik und Historie sind das Buch von Bill Gibbard mit vielen technischen Tipps sowie das Buch von Ronald H. Clark. Beide erhält man immer mal wieder über Ebay oder über Antiquariate im Netz. Mein Exemplar des Buches von R.H. Clark bestellte ich online in England auf Basis einer Anzeige, die kein Foto des Covers enthielt. Zu meiner großen Freude brachte dann die Post nicht irgendeine späte Auflage oder gar einen Reprint, sondern tatsächlich eine in rotem Schweinsleder gebundene Erstausgabe von 1964, obendrein vom Autor signiert. Ein weiteres Highlight ergab sich aus einer Recherche bei Ebay: Ich suchte wie immer nach allem zu Brough Superior, auch nach Zeitschriften-Beiträgen. Und so stieß ich auf einen Artikel in der Motorcycle Classics von September 1998, in dem der bekannte englische Motorradtester und Autor Dave Minton eine Brough Superior von 1937 und eine Indian Big Chief einem Vergleichstest unterzog. Ich erwarb das Heft und musste ein paar Tage auf die Sendung aus England warten. Dann staunte ich nicht schlecht, weil dort tatsächlich meine DTO 538 als Testfahrzeug mit Jesse als Fahrer abgebildet war.

Mittlerweile sind weitere Optimierungen vorgenommen und ich freue mich auf meine erste gemeinsame Fahrt mit den Brough Superior-Freunden. Und dann steht da ja auch in einigen Jahren noch das nächste 10jährige Club-Treffen im Jahr 2028 an. Wenn alles weiter gut läuft, darf ich die alte Dame dann zu ihrem 91sten Geburtstag in ihr Geburtsland ausführen, damit sie zum fünften Mal beim Club-Jubiläum dabei sein kann.

Foto aus einem Vergleichstest mit einer Indian.



Der Tank ist das markante Stilelement jeder Brough Superior und macht das Motorrad unverwechselbar.



Rechts ist die Schokoladenseite der SS 80: Die eingegossenen Namenszüge an den Ventildeckeln und am Deckel der Magnetkette wiesen darauf hin, dass nur speziell für George Brough ausgestattete Motoren von AMC geliefert wurden.