

Lawrence von Arabien und die Brough Superior

Teil 2 Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich / Archiv (2), D. Augustin (2), Oluf F. Zierl Archiv (1), John Wallis (1)



Detailansicht der „Brough Superior SS 100“

Auf Betreiben des Premierministers Stanley Baldwin wurde T.E. Lawrence, alias „T. E. Shaw“, 1925 rehabilitiert und wieder in die R. A. F. aufgenommen. Noch im gleichen Jahr wurde er nach Indien versetzt. Seine ehrenhafte Entlassung erfolgte am 26.02.1935, bis dahin arbeitete er beim Seenotrettungsdienst und war an der Entwicklung von Boots- und Flugmotoren beteiligt.

Am 13. Mai 1935 verunglückte Lawrence auf dem Weg von Bovington nach Cloud Hill auf seiner SS 100 Brough Superior „George VII“. Am 19. Mai endete das Leben dieses großen Mannes abrupt nach 6 Tagen im Koma. Er starb im Hospital von Clands Hill in Dorset. Über Brough Superior unterhalten sich eigentlich, mehr oder weniger, nur Insider. Die englische Markenbezeichnung „Brough“ wird richtig „Braff“ gesprochen.



Lawrence „Braff George VII“ im War Museum von London

Die noch existierenden Exoten sind Raritäten, besonders die edleren Stücke werden, wenn überhaupt verkäuflich, mit Summen von jenseits 200.000 Euro betitelt. Bei Bonhams in London erzielte 2010 eine SS100 aus dem Baujahr 1929 einen Preis von fast 340.000 Euro. Erst kürzlich kamen die Fragmente einer 4-Zylinder mit 425.000 Euro unter den Hammer. Nach der Jahrhundertwende baute William Edward Brough in Nottingham seine ersten Motorräder, diese stattete er mit den ABC Bo-



Lawrence auf einer seiner „SS 100“ mit Beinamen „George“

xermotoren von Bradshaw aus. Sohn George startete damit zur TT 1913, die Leistung der Maschine war für ihn völlig unzureichend und er kritisierte dies auch gegenüber seinem Erzeuger. Die Antwort darauf lautete: „Try to make it better“ (versuche es besser zu machen) und er machte es. Er selbst gründete 1919 in der Haydn Road von Nottingham seine Motorradfirma. Sein Trend ging zur Verwendung der großvolumigen V-Motoren von JAP. Seine Firma taufte er auf den Namen „Brough Superior“ – Brough die Überlegene – sehr zum Missfallen seines Vaters. Die Produkte von George Brough wurden als die Rolls Royce auf zwei Rädern betitelt. Insgesamt fertigte Brough bis zur Schließung der Firma 1940 3050 Exemplare von 19 verschiedenen Modellen. Es war eher eine Kleinserienfertigung, bei den einzelnen ausgelieferten Maschinen wurden viele individuelle Kundenwünsche berücksichtigt. Die wichtigsten Varianten waren die SS 80 und die SS 100, alle mit einem signierten Zertifikat von George B. ausgestattet, welche die getestete Höchstgeschwindigkeit von 80 mph, bzw. 100 mph auswiesen – und das bereits 1924. Alle waren mit den V-Zweizylinder-Einbaumotoren von JAP ausgerüstet. Diese Motorräder waren nicht nur teuer und schnell, sie gehörten auch in die Hände erfahrener



Oluf F. Zierl und der „George IV“ von Tony Cribbs

Fahrer. Brough entwickelte 1935 das exklusive Modell Dream mit einem 1000er Vierzylinder-H-Motor (zwei Kurbelwellen übereinander), evtl. kamen davon nur sechs Stück an die Kunden. Sein hubraumstärkstes Modell war die 11-50 mit 1096 ccm aus dem Jahre 1930. George Brough war nicht nur Kaufmann und Fabrikant, er war auch Konstrukteur und Rekordfahrer, die bekannten Weltrekordler Bert Le Vack und Ike Web gehörten zu seinem Team. In der ewigen Bestenliste der FIM über Motorrad Weltrekorde finden wir 38 Mal die britische Nobelmarke. Im ständigen Fight gegen den BMW-Fahrer Ernst Henne zeichneten sich zwischen 1930 und 1937 besonders, neben den bereits genannten, Eric Fernihough und Major Noel Bad-dow Pope aus. Der wohl bekannteste Fahrer der Edelmarke war kein Geringerer als Colonel Lawrence von Arabien, im Verlaufe seines Lebens besaß er acht dieser Exoten. So war der als Schnell- und Vielfahrer bekannte Einzelgänger der Sieger im berühmten Rennen gegen einen Bristol-Fighter-Doppeldecker im November 1933. Am 11.02.1940 rollte die letzte SS 100 aus den Hallen in Nottingham. George Brough starb im Frühjahr 1979 kurz vor Vollendung seines 80. Lebensjahres. Während Lawrence 1922 unter dem Pseudonym John Hume Ross in die Dienste der Royal Air Force eintrat, begann er mit dem Motorradfahren um seine Depres-

sionen zu vertreiben. Zitat von T.E.: „Ich bin kein Raser, aber ich fahre recht lange Strecken am Tag, oft 500, manchmal bis 700 Meilen, und das mit einem guten Schnitt.“ Der Frauenfeind benannte seine Motorräder mit männlichen Vornamen, von „George I bis VIII“ oder auch „Boanergers“ (nach dem hebräischen Sohn des Donners), sein Liebling war der Boa. Seine Freunde „garantierten“ ihm, dass er sich bei seiner Raserei den Hals brechen würde, finanzierten seine teuren Ambitionen aber mit. Dazu gehörte auch Bernhard Shaw, er kaufte ihm die letzte „Boa“, auf welcher er tödlich verunglückte. Aus den von Lawrence akribisch geführten Tagebüchern geht hervor, dass er in den elf Jahren seiner Fahrzeit 299.000 Meilen absolviert hat. Das Fahren ohne Helm und Brille, auch bei seinen hohen Geschwindigkeiten, war, wie er selbst bestätigte, für ihn die Erlösung aus seinen depressiven Anwandlungen. Er fragte sich selbst, inwieweit bin ich verrückt, ob evtl. einmal ein Irrenhaus meine nächste und barmherzige Phase sein wird? All seine „Georges“ waren Sonderanfertigungen und mit exklusivem, sinnvollen Zubehör ausgestattet. So z. B. benutzte er einen Jaeger-Tacho mit einer Anzeige bis 120 mph für die kräftige Leistung seiner Maschinen. Nachdem er „George VIII“ erworben hatte, dankte er sich mit einem Lobbrief an George Brough für die hohe Qualität seiner Produkte. Über den Verbleib dieser, seiner letzten



Ein Musterstück der „SS 100“ im Barber Museum von Alabama

Boaneger, existieren unterschiedliche Meinungen. Oluf's Recherchen ergaben, dass sich die Unfallmaschine „Georg VII“ im Besitz eines nicht genannten Verwandten an einem unbekanntem Ort befinden soll. Anderslautend soll die im südenglischen Museum Beau-

lieu befindliche Maschine „George VII“ sein und ist als Leihgabe im Imperial War Museum (einem der weltweit bedeutendsten Kriegsmuseen) von London ausgestellt worden. Ein weiteres Exemplar, in wenig gutem Zustand, befindet sich in einem kleinen Privatmuseum von North Devon. Zum Hergang des tragischen Unfalls am 13.05.1935 auf dem Weg von Bovington Camp nach Clouds Hill in der Grafschaft Dorset: Ein paar hundert Meter vor seinem Männer-Tusculum, welches auch als kleines Cottage „Clouds Hill“ bezeichnet wurde, fuhr er auf seinem „Georg VII“. So die Ausführungen von Oluf F. Zierl, wie er uns diese am 26.09.1992 im Lückendorfer „Kretscham“ übermittelte. Bei dem Unfall erlitt er schwerste Kopfverletzungen, nach sechs

Tagen im Koma verstarb der große Mann am 19.05.1935 im Alter von 46 Jahren im Bovington Military Hospital, erst drei Monate zuvor wurde er von der Royal Air Force pensioniert. Auf dem Friedhof der Kirche von Moreton wurde er bestattet.



Die absolute Rarität, die Vier-Zylinder Brough Superior