

rien und zum Großteil sogar handwerksmäßig zu fertigen, blieb er treu. So konnten Sonderwünsche von Kunden berücksichtigt werden, denn die Jahresproduktion betrug kaum mehr als 200 Einheiten.

Zudem blieben sie natürlich auch exklusive Stücke für eine auserwählte Käuferschicht. Seine Kunden betrachtete George als Mitglieder der Brough-Superior-Familie, die zwar klein, aber über viele Länder ausgebreitet war. Wie er sich um diese Familie kümmerte, läßt sich auch daraus ersehen, daß er noch in den sechziger Jahren, als schon lange keine Brough-Motorräder mehr gebaut wurden, Ersatzteile selbst für ganz alte Modelle auf Lager hatte.

George Brough baute auch zahlreiche Prototypen. 1927 entstand eine 988 cm³-Vierzylindermaschine, deren seitengesteuerter, luftgekühlter V-Blockmotor quer im Fahrgestell lag. Ein Jahr später entwickelte er eine Vierzylindermaschine mit einem seitengesteuerten Reihenmotor, und 1932 entstanden gleich sechs Exemplare einer wassergekühlten Vierzylindermaschine mit 798 cm³. Dabei verwendete der Edelkonstrukteur einen aufgebohrten Austin-Automotor und – in der Geschichte des Motorradbaus einmalig – zwei fast nebeneinanderliegende Hinterräder, die nur durch den Kardanantrieb getrennt waren. Vorgesehen war diese Konstruktion für den Betrieb mit Seitenwagen.

Fast verschwunden war damals zu Beginn der dreißiger Jahre die Konkurrenz der großen Superior-Maschinen. Noch in den zwanziger Jahren, als die Nottinghamer Luxus- und Sport-

maschinen immer erfolgreicher wurden, wuchsen auch andere Firmen, die große Maschinen bauten: AJW, Grindlay Peerless, Montgomery, Coventry-Eagle, Zenith, McEvoy und Matchless. Doch die Wirtschaftskrise Ende der zwanziger Jahre entzog jenen Firmen den Nährboden. Allein George Brough überstand die Krise schadlos. Seine Beharrlichkeit, selbst in dieser Zeit weiterhin große, exklusive V-Zweizylinder zu bauen, zahlte sich aus.

Der Krieg stoppte die Produktion von Motorrädern

Finanziell gut bestückte Käuferschichten wollten eben auch in weniger rosigen Zeitläufen nicht von ihrem guten motorisierten Stück lassen.

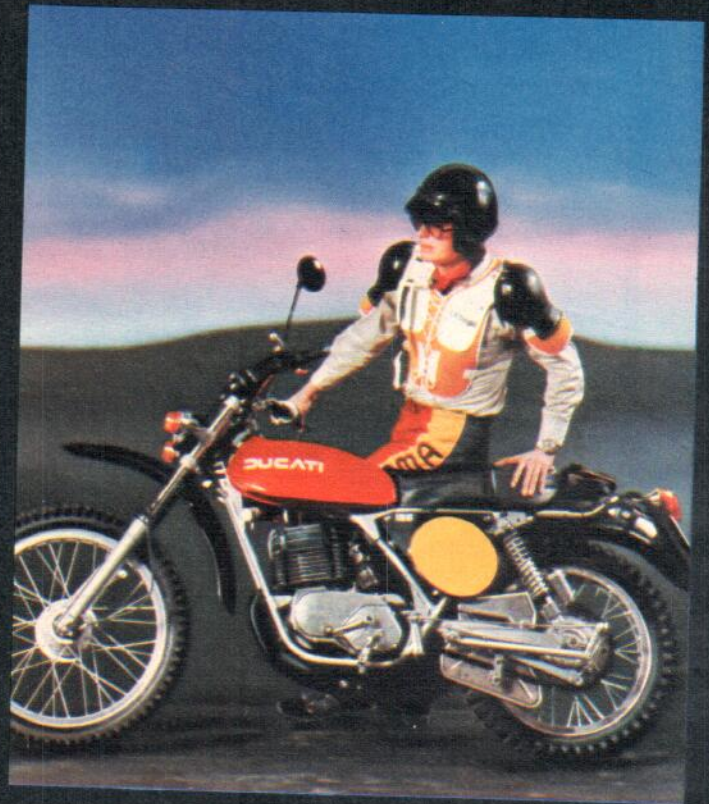
Zu einer für gehobene Kreise wichtigen Besonderheit der Broughschen Firma gehörte es übrigens, daß sie selbstverständlich auch Sonderwünsche von Kunden befriedigte. Eine solche Extrawurst war beispielsweise eine auf 1350 cm³ gebrachte SS 100. Auch wer eine ausgesprochene Rennversion wollte, fand in der Haydn Road Gehör, zumal der Firmenchef ja selbst mit Erfolg Rennen fuhr.

Mitte der dreißiger Jahre wagte sich George auf fremdes Gebiet. Er begann mit dem Bau von Brough-Superior-Automobilen mit amerikanischen Hudson-Motoren. Die Produktion blieb freilich klein.

Das Herz gehörte weiterhin den Zweirädern, unter denen nach 1935 wieder einige Neukonstruktionen aufhorchen ließen. So entstand ▶

Heute fahren viele Leute viele moderne
Motorräder – Individualisten fahren

DUCATI



Enduro 125 – bissig im Gelände –
flott auf der Straße · 17 PS/
9000 U/min · 1 Zylinder · 2 Takt ·
125 ccm · 6 Gang serienmäßig
Kastenschwinge · 5-fach
verstellbare Gasdruckstoß-
dämpfer

Wir empfehlen Castrol Formula
RS, den Rein Synthetischen
Schmierstoff für Hochleistungs-
motore. Mit ausgewählter Addi-
tiv-Kombination. Ein Top-Produkt
der Castrol-Forschung.
Für optimalen Motorschutz.

Castrol Formula RS



ZWEIRAD RÖTH GmbH + Co

6149 Hammelbach/Odw.,
Tel. 0 62 53/40 36, Telex 468474

Import und Vertrieb für Deutschland und Luxemburg

1977