

*Wie einst Steve McQueen*  
**TRIUMPH T 120**  
**650 Bonneville 1964**



„Texas Ceegar“ (oder auch „Cigar“) hieß das Stromlinienmonster, das angetrieben von einem Triumph-Twin Motor 1954 den absoluten Geschwindigkeitsrekord für Zweiräder brechen sollte. Aber mit lediglich 231 Km/h war „Stormy“ Mangham - Pilot und Konstrukteur in Personalunion – weit weg von den 339 Km/h, die Wilhelm Herz im selben Jahr auf seiner NSU erreicht hatte, die allerdings mit einem Kompressor ausgerüstet war.

1955 startete Mangham einen neuen Versuch, hatte jetzt aber einen gewieften Fahrer an Land gezogen. Johnny Allen war texanischer Meister in der AMA Class C, hatte aber wegen einer Beinverletzung seine aktive Karriere beenden müssen. Diese Behinderung würde sich aber in einem Rekordfahrzeug, in dem er sitzend nur geradeaus zu fahren brauchte, nicht bemerkbar machen. Der Rekord für Saugmotoren lag zu dieser Zeit bei 297 Km/h. Schon bei seinem ersten Versuch erreichte Allen 305 Km/h. Weil ihm bei der Rückfahrt die Brille verrutschte (es wird für die gewertete Zeit ein Mittel aus zwei Versuchen genommen), lag die Gesamtzeit

deshalb unterhalb der 297 Km/h. Bei weiteren Versuchen war entweder das Wetter schlecht, oder es waren keine Offiziellen der zuständigen Federationen anwesend. Aber immerhin gelang es ihm, im August 1955 mit 311 Km/h den Rekord für Sauger bis 500 Kubik Hubraum einzusacken, bevor ihm im September der große Coup gelang: 345 Km/h ermittelte die Zeitnehmung aus zwei Läufen, um 6 Km/h schneller als Wilhelm Herz. Und das mit einem Sauger, nämlich mit dem 650 Kubik Twin von Triumph. 1959 wollten Allen und Mangham es noch einmal wissen, bei 320 Km/h überschlug sich die „Texas Ceegar“ aber, wobei Allen sich mehrere Rippen brach. Der Streamliner wurde repariert und mit einem Trident Motor umgerüstet, und für weitere Einsätze mit Rusty Bradley im Cockpit an den Salzsee geschickt. 1970 wurde er in den Urzustand mit Twin Motor versetzt und an das National Motorcycle Museum in Birmingham verkauft. Wo er heute noch steht, frisch restauriert, weil er bei einem Großbrand im Jahr 2003 schwer beschädigt wurde.







Stattgefunden hatten die Rekordfahrten auf dem Great Salt Lake Desert, der großen Salzwüste im US Bundesstaat Utah. Dort garantieren beständiges Wetter und eine völlig brettflache- und harte Piste auf der verkrusteten Salzoberfläche des ausgetrockneten Lake Bonneville schnelle Fahrten. Obwohl das Triumph Werk mit den Rekordfahrten des Johnny Allen nichts zu tun hatte, übernahmen sie den Namen Bonneville, um die Rekordfahrt als Werbeträger für ihr neues Modell zu benutzen: die T 120.

So richtig neu war die allerdings nicht, als sie 1959 erstmals der Öffentlichkeit präsentiert wurde. Ihre Spuren lassen sich bis in die späten 30er Jahre zurückverfolgen, als mit der Speed Twin erstmals der OHV Motor mit den signifikanten Stößelstangen zwischen den beiden Zylindern auf den Markt kam. Die Sportversion T 100 überlebte den Krieg, erstand 1954 als T (Tiger) 110 neu mit 650 Kubik, und konnte von den Kunden bei einem Griff in die Regale der Zubehörindustrie bereits zur T 120 vorweggenommen werden: die lieferte nämlich den Delta Zweivergaser-Zylinderkopf, den die Bonneville dann serienmässig bot.

Die T 120 war in Meriden auf Drängen der US Importeure entstanden. So gut verkauften sich die Triumphs in den Staaten, dass gleich zwei davon die Agenden der Briten vertraten: Johnson Motors in Kalifornien und die Triumph Corporation in Maryland – je einer also für Ost- und Westküste. Drei Viertel der Jahresproduktion von Triumph Motorrädern wurde über diese beiden Importeure in den USA verkauft, kein Wunder dass deren Wünsche bis nach Großbritannien gehört wurden.

Im Herbst 1959 stand also die T 120 mit dem Namenszusatz Bonneville auf dem Triumph Stand der jährlichen Messe im Londoner Earls Court. Sie war so rasch entwickelt worden, dass sie im aktuellen Kataloog noch gar nicht aufschien, die Leistung (46 PS) und andere technische Details mussten die Kunden also am Stand erfragen. Das Fahrwerk stammte von der T 110, aber bereits im Jahr darauf erhielt die T 120 einem modernisierten Doppelschleifenrahmen, der bereits 1962 wieder überarbeitet

werden musste: da kam nämlich das „unit“ Triebwerk, in dem Motor, Viergang-Getriebe und der Primärtrieb in einem Gehäuse zusammengefasst wurden (ab da hießen mit Vorgängermodelle mit separatem Motor/Getriebe „pre-unit“).

Hatten die ersten „pre-unit“ Modelle noch das stromlinienförmige Scheinwerfergehäuse und den Tourenlenker der Tiger, lag der Fokus ab 1960 mehr auf Sportlichkeit. Kurzer Lenker, schmale Sitzbank, kleiner Tank. Sehr beliebt waren aber auch die Scrambler Ausführungen, mit Geländelenker, hochgezogener zwei-in-eins Auspuffanlage und Stollenreifen. So wie Steffen Stadelmeiers 1964er „unit“-Modell ausgerüstet ist, das wir hier auf den Fotos zeigen. Steffen hat sie von British Only ([www.vintage-motorcycle.com](http://www.vintage-motorcycle.com)) in Pettenbach bezogen, improtiert aus den USA, deshalb mit amerikanischen Papieren. Steffen weist uns auf einige Details hin, wie den „unit“ Motor der ersten Serie noch mit Kickstarter, die sehr seltenen „Blue Dot“ Ruchstrahler, die zwei mächtigen Amal Vergaser und den unübersehbaren Hunt Magneto am rechten Gehäusedeckel. Der verweist auf das Vorleben seiner „Bonnie“ als Flat Track Racer, zu dem auch Öldruck-Stoßdämpfer gehören.

Joe Hunt war während des zweiten Weltkriegs Mechaniker an Kampfflugzeugen mit Kolbenmotoren und wusste, wie lebenswichtig ein zuverlässig „zündender Funke“ sein kann. Nach dem Krieg entwickelte er unter dem Namen „Joe Hunt Magneto“ Zündanlagen für Rennwagen der Indy Car Series, spezialisierte sich aber später auf Motorräder, vornehmlich Harley Davidsons. Ab 1960 wurden auf britischen Maschinen Lucas Wechselstromdynamos verbaut, die einen Gleichrichter samt Regler brauchten. Die waren alles, nur nicht zuverlässig, was Joe Hunt eine neue, große Kundenschicht bescherte. Er bot seine Magneten für BSA, Norton und Vincent Motorräder an, und natürlich auch für die Triumphs, die dadurch erst deren Spitznamen aus der Pionierzeit gerecht wurden, nämlich „trusty“ zu sein.

Steffen hat aber nicht vor, mit seiner Bonneville Wettbewerbe zu fahren. Er will nicht den Spuren amerikanischer Rennhelden folgen, sondern denen eines anderen Idols: Steve McQueen. Der US-Schauspieler - berühmt für Filme wie Bullit, the Getaway, Le Mans oder Papillon - war auch ein großer Motorradnarr und besaß etliche schnelle und auch historische Motorräder, darunter viele Triumphs. Die verdankt er seiner Freundschaft mit dem Motorradhändler, Tuner und Stunt-Fahrer Bud Ekins, der ihm auch den Geländesport näher bringt. Beide waren 1964 sogar Teil des US-

amerikanischen Six-Days Team, und traten bei der 39. Trophy in Erfurt an – natürlich auf Triumph Maschinen. Von Glück gesegnet waren sie nicht, während Ekins sich ein Bein brach, verschrottete McQueen „nur“ das Motorrad. Ihm soll es aber ohnehin ausschließlich um den Spaß gegangen sein.

McQueens Bonneville ist also das Vorbild für Steffens T 120, und er eifert auch in anderen Belangen seinem Beinahe-Namensvetter Steve nach: nicht als Schauspieler, aber auch ihm geht es vornehmlich um den Spaß.





