

JOHN BRITTEN

Memorial

TEXT: ULI CLOESEN
FOTOS: ULI CLOESEN,
MIKE SPRUCE

Einst lehrte der Neuseeländer John Britten mit seinem selbst gebauten Motorrad der Superbike-Konkurrenz das Fürchten. Im Rahmen einer Veranstaltung auf einer Rennstrecke nahe der Stadt Christchurch sollte an den vor 20 Jahren verstorbenen **KONSTRUKTEUR** mit einer Sonderschau erinnert werden



Sonderausstellung zu Ehren von John Britten im Rahmen der alljährlichen Sound of Thunder-Veranstaltung auf der Ruapuna-Rennstrecke bei Christchurch



Diese Britten V 1000, Nummer neun, kam im japanischen Tsukuba unter Chris Haldane als Vierte ins Ziel. Andrew Stroud gewann mit diesem Motorrad 1998 das Sound of Thunder-Rennen in Daytona



Britten Aero D Zero von 1985. Unter der von John Britten gebauten Verkleidung steckt ein scharf gemachter Ducati-Königswellen-Zweizylindermotor. Beim BEARS Speed Trial 1988 wurden damit 242,72 km/h erzielt, 1990 sogar 247,8 km/h

Motorräder japanischer Abstammung hatten draußen zu bleiben. Ansonsten aber war alles willkommen, was in Europa, in den USA und natürlich auch in Großbritannien gefahren wurde. „British, European, American Racing and Supporters“ – kurz BEARS – sollte die Renn-Serie heißen. Premiere war 1983 auf dem Ruapuna Raceway bei Christchurch/Neuseeland.

John Kenton Britten, geboren am 1. August 1950 in Christchurch, war BEARS-Gründungsmitglied. Schnell sprach sich die BEARS-Bewegung herum und zog Fahrer der entsprechenden Motorräder in ganz Neuseeland an. Binnen weniger Monate bildeten sich

John Britten hat mit seinen Maschinen ein Kapitel Motorradgeschichte geschrieben

lokale Vereine um diese Rennserie. Fahrer und Journalisten aus Australien, Großbritannien und den USA tauchten auf und machten sich für die in Neuseeland „Sound of Thunder“ genannten Veranstaltungen anschließend auch in ihren Heimatländern stark.

John trat anfangs mit einer 1948er Triumph T100 bei den BEARS-Rennen an und stieg schließlich auf eine Zwei-



Die erste Britten mit eigenem Motor. Zwei Maschinen wurden gebaut. Beim Battle of Twins-Rennen 1990 in Daytona wurden Gary Goodfellow und Robert Holden damit Dritter respektive Fünfter. 1991 kam Paul Lewis auf dieser Britten hinter Ducati-Fahrer Doug Polen als zweiter ins Ziel



Rechte Seite der Britten V 1000 und mit montiertem rechten Verkleidungsunterteil. Beide Exemplare schlummerten nach ihren Renneinsätzen jahrelang in der Garage von John Britten, 1995 wurden aus den jeweils besten Teilen jeder Maschine eine Maschine neu aufgebaut

zylinder-Königswellen-Ducati um. Doch um gewinnen zu können, musste ein deutlich leistungstärkerer Motor und dazu in einem beseren Fahrgestell her. Einen V-Zweizylinder fand er bei Denco, den Rahmen baute er sich selbst – schon mal nicht schlecht, letztlich aber schwebte John Britten ein radikal neues, von Grund auf anderes Rennmotorrad vor. Daraus sollte schließlich die legendäre Britten V 1000 werden.

Mit einem Prototypen war der Neuseeländer zum Battle of Twins (BoT) Rennen 1990 in Daytona/Florida angetreten

JOHN BRITTEN MEMORIAL 16TH 1996

SOUND OF THUNDER

\$15,000 PRIZE MEETING

ENQUIRIES PH: 389 4481 • 383 1580 • 328 8028
 ENTRY FORMS AVAILABLE AT BEARS M.C. SHOPS ENTER NOW!
 PUBLIC ADMISSION \$10.00 TWO ACTION PACKED DAYS OF RACING. CHILDREN FREE.

Ein Jahr nach dem Tod des genialen Konstrukteurs fand auf der Ruapuna-Rennstrecke das erste John Britten Memorial statt



Das allererste Exemplar einer Britten V 1000. Der neuseeländische Computer-Hersteller Cardinal Network hatte sich an den Entwicklungs- und Baukosten beteiligt. Dafür gehörte der Firma das Motorrad zur Hälfte, die sechs Monate pro Jahr darüber verfügen durfte



„Black Beauty“ (Schwarze Schönheit) war diese Britten getauft worden. Beim Training zum Formel eins-Rennen der Tourist Trophy 1994 verunglückte der Engländer Mark Farmer mit so einer Maschine tödlich

und kam sensationell als dritter ins Ziel. 1991 war es bereits Platz zwei und bei den Großen des Motorrad-Rennsports in dieser Kategorie – den Herstellern aus Italien, Japan und den USA – begannen die Alarmglocken laut zu schrillen. Eine Rennmaschine, gebaut in Neuseeland in einer Hinterhof-Werkstatt, sollte ihnen den Schneid abkaufen.

John Britten hatte 1992 seine Britten Motorcycle Company gegründet. Finanzielle Unterstützung sollte er vom Computer-Hersteller Cardinal Network erhalten. Dessen Firmengründer und Chef des Unternehmens, Gil Simpson, interessierte sich sehr für den Unternehmensegeist seiner Landsleute. Resultat: Eine von vorn bis hinten völlig neue

Britten V 1000. Ab damit 1992 nach Daytona. Britten-Fahrer Andrew Stroud aus Auckland (Nordinsel von Neuseeland) spielte mit dem Franzosen Pascal Picotte auf einer Fast-by-Ferracci-Ducati im Kampf um den Sieg rundenlang Katz und Maus, bevor Stroud in der vorletzten Runde und weit voraus mangels Zündfunken ausrollen musste. John Britten bewies daraufhin Humor. „Es geschieht mir recht, ausgerechnet die Zündung an meinem Motor war ein Ducati-Bauteil.“

Vor 20 Jahren verstarb John Britten an den unheilbaren Folgen einer Hautkrebs-Erkrankung. Aus diesem Anlass hatte der Veranstalter, zusammen mit Freunden von John, das jährlich am letzten Februar Wochenende stattfindende BEARS



Die zweite Entwicklungsstufe der Britten V 1000, mit der Motornummer F002-92. John Britten brütete ständig über Verbesserungen bis in kleinste Details. Allein schon die Lösung, wie ein für jeden Auslasskanal gleich langer Auspuffkrümmer untergebracht wurde, ist bewundernswert



Britten Aero D One, 1987 und 1988 im Einsatz. Der 1000er-V-Zweizylinder-Viertaktmotor (Zylinderwinkel 60 Grad) stammte von Denco, 120 PS bei 9000/min wurden als Höchstleistung angegeben, das Gewicht der Maschine mit 130 Kilogramm. Beim BEARS Speed Trial 1987 wurden mit ihr 238,52 km/h erreicht

Britten-Motorräder sind Kunstwerke mit zwei Rädern nach dem Motto „Form follows Function“

Sound of Thunder Motorrad-Rennwochende mit einer Sonderausstellung von sieben Britten-Motorrädern organisiert, dazu Demonstrationsfahrten mit drei Exemplaren davon zwischen den Rennläufen.

Am Morgen des Rennsamstags sah es noch nach Regen aus, letztendlich durften sich die vielen in- und ausländischen Besucher doch noch

über sommerliche Temperaturen für den Rest des Tages freuen. Für die Britten-Sonderchau war eigens ein großes Festzelt aufgebaut worden. John Britten's Frau Kirsteen samt Töchter und Sohn waren selbstverständlich auch vor Ort, stets umringt von Fotografen und Kameraleuten des lokalen Fernsehsenders.

Die Britten Motorcycle Company zeigte neben den eigentlichen Motorrädern auch eine umfassende Sammlung von Erinnerungsstücken aus dem Britten-Projekt. Viele davon waren bis dahin noch nie öffentlich zu sehen gewesen. Leider wurden viele im Britten-Museum zu Christchurch ausgestellte Objekte bei dem verheerenden Erdbeben im Februar 2011 zerstört. Den-

Britten-Fahrer Stephen Briggs (vorn) und Andrew Stroud bei ihren Demonstrationsrunden auf der Ruapunda-Rennstrecke



noch war es eine sehr beeindruckende Ausstellung, unter den Besuchern herrschte eine Atmosphäre aus Anerkennung und Bewunderung für das Werk von John Britten.

Dessen Lebensgeschichte liest sich wie ein Märchen, wie ein junger Mann, der zu seiner Schulzeit an Legasthenie litt, später zusammen mit seinen Freunden in seiner Garage etwas auf die Räder stellte, das 1992 als das fortschrittlichste Motorrad der Welt bezeichnet wurde. John Britten's Verwendungs von Kohlefaser-Werkstoff, die Platzierung des Kühlers unter der Sitzbank, die Doppellänglenker-Vorderradaufhängung, den Motor als tragendes Element integriert und die elektronische Datenauf-



Damit hatte John Britten begonnen. Für die Schau wurde die zerlegte 1948er Triumph Tiger schnell zusammen gesteckt

INTERVIEW

Uli Cloesen im Gespräch mit dem Britten-Fahrer ANDREW STROUD

[Uli Cloesen] Was war für dich die denkwürdigste Veranstaltung mit den Britten's? **[Andrew Stroud]** Das war in Brands Hatch 1995, da waren mehr als 60.000 Zuschauer, und wir erreichten erste und zweite Plätze. Wir gewannen noch den World BEARS-Titel, bevor John verstarb. Das neuseeländische Fernsehen zeichnete diese Veranstaltungen auf, so dass John es zuhause vor seinem Tod noch sehen konnte.

[UC] Es ist faszinierend zu sehen, welche Aura die Britten-

Renmmaschinen selbst nach 20 Jahren noch haben.

[AS] Ja das ist richtig, viele Leute haben Teile für Motorräder konzipiert. Aber alles von Grund auf neu zu entwerfen, solch eine Vorstellungskraft zu haben, Zeichnungen anzufertigen und es dann zu bauen, nichts konnte ihn in seinem Tatendrang zurückhalten. Dazu kommt, dass er auch nicht gut lesen konnte.

[UC] Ja, er war Legasthethiker. Wo hast du ihn kennengelernt?

[AS] Das war um 1990, nach einem World Superbike-Rennen in Manfield/Neuseeland. John war auch dort und kam nach dem Rennen zu mir und sagte, ihm gefällt, wie ich fahre und ob ich Lust hätte, seine Britten zu fahren. Ich hatte das Angebot zuerst ausgeschlagen, da ich auf World Superbike-Rennen und GP-Rennen konzentriert war. Mein Freund Chris Haldane fuhr dann die Britten und das Vorderteil der Maschine brach während dieses Rennens. John hatte mich dann gebeten, die Britten in Daytona zu fahren, und nach ausgiebigen Testfahrten hatte ich dann zugesagt.

[UC] Der Rest ist Geschichte geworden...

[AS] Meine größter Moment war, mit der BEARS-Trophäe nach Hause zu kommen. Ich wusste nicht, dass John nicht

RIDER INFO

Andrew Stroud fuhr die Britten V 1000 das erste Mal in Daytona im Jahr 1992. Während der Schlacht mit der führenden Werks Ducati war Stroud 0,1 Sekunden vom Rundenrekord weg, bevor ein elektrisches Problem die Britten lahmlegte. Er gewann jedoch mit der Britten in Daytona



Andrew Stroud

im Jahr 1994 und erreichte die schnellste Höchstgeschwindigkeit, die jemals von einem Motorrad in Daytona erreicht wurde (189 mph – zirka 305 km/h). Stroud gewann die Battle of the Twins in Daytona 1994, 1995, 1996 und 1997. Dazu gewann er 1995 die BEARS Weltmeisterschaft auf der Britten. Andrew Stroud hat an

„My candle burns at both ends: it will not last the night: But, ah my foes, and oh, my friends – it gives a lovely light.“

die letzte Ehre erweisen sollten. Der Text (aus einem Gedicht von Edna St. Vincent Millay 1923) auf der Trauerkarte zur Gedenkfeier reflektierte John's ausgefülltes Schaffen:

„My candle burns at both ends: It will not last the night: But, ah my foes, and oh, my friends – It gives a lovely light.“

„Meine Kerze brennt an beiden Enden: Es wird die Nacht nicht stehn: Aber, ach meine Feinde, und oh, meine Freunde – Es gibt ein schönes Licht.“



Kirsteen Britten zwischen Töchtern Jessica (links) und Isabelle, Sohn Sam