

# Klassik Motorrad

Ein Sonderheft von **MOTORRAD MAGAZIN** **MO**



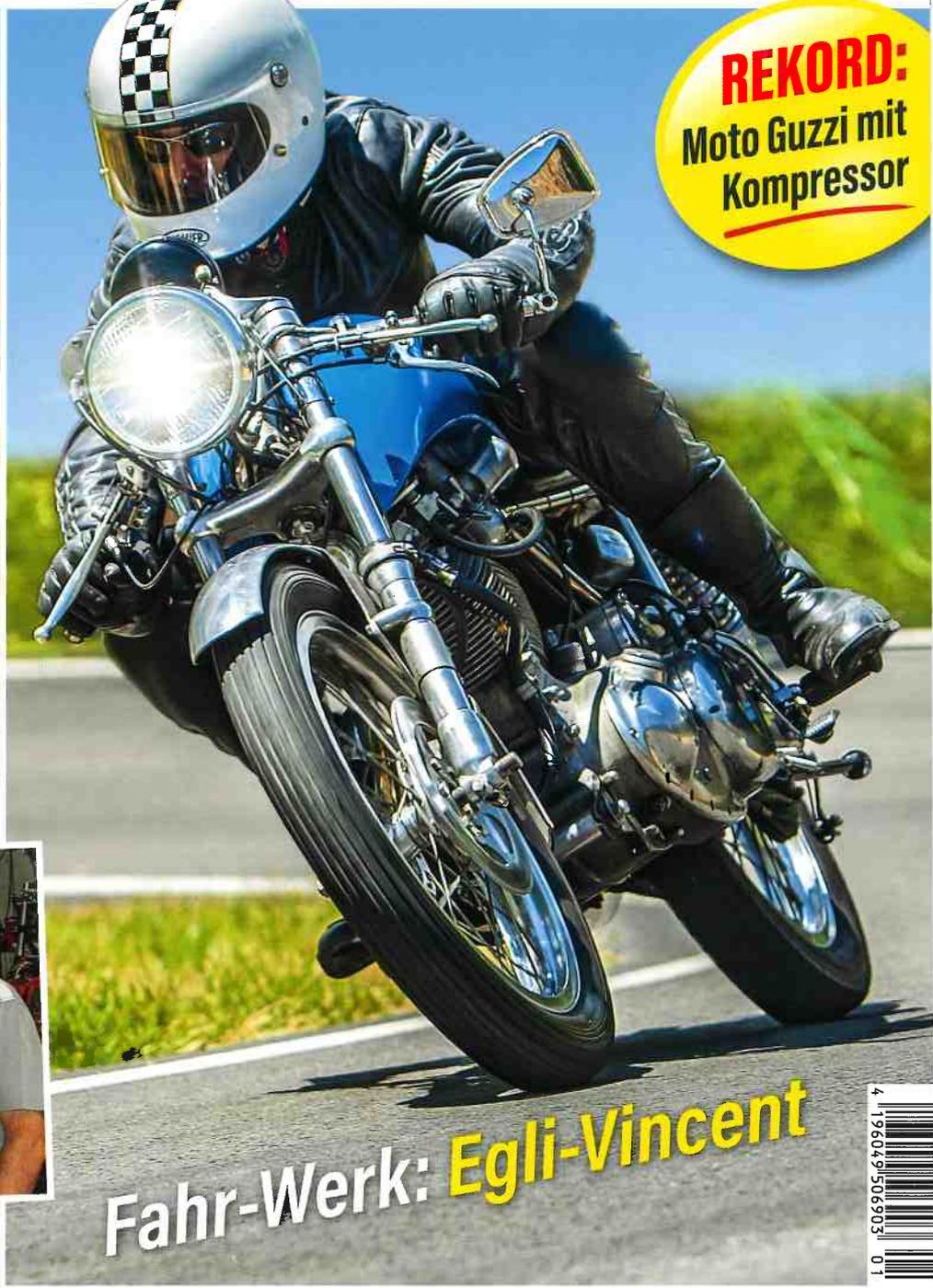
**Kaczor-BMW R50 S**



**Yamaha-Klassiker**



**WeKa-Ducati**



**REKORD:**  
Moto Guzzi mit  
Kompressor

Fahr-Werk: **Egli-Vincent**



**EXKLUSIV**

Jim Redmans originaler  
**WERKSRENNER**  
**HONDA 2RC164**  
im Detail  
**PLUS** Jim Redman:  
Portrait und Poster





Mike Noonan am Ziel seiner Träume. Geschwindigkeits-Rekord in Bonneville/USA, und das mit einer betagten 350er Moto Guzzi

# Kiwi-Adler

Spätestens seit Burt Munro und John Britten wissen wir, dass man im fernen Neuseeland ein besonderes Verhältnis zu schnellen Motorrädern pflegt. Aber es ist schon ein Akt besonderer Versessenheit, mit einer von Haus aus braven Moto Guzzi V 35 auf Hochgeschwindigkeits-Jagd zu gehen

Text: Uli Cloesen

Fotos: Cloesen, Paul Rickerby

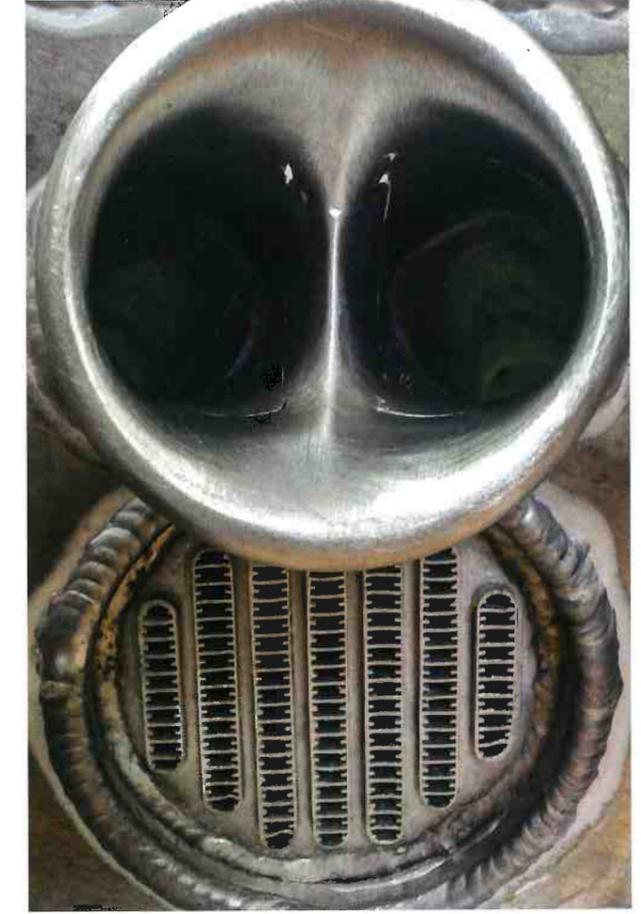
Er hat's im Blut. Mike Noonan war schon immer von Geschwindigkeit fasziniert. Deshalb musste er unbedingt einmal zur TT auf die Isle of Man. Noch während seines Aufenthalts im Epizentrum aller Speed-Puristen traf den Neuseeländer die Erkenntnis wie ein Blitz: „Zwar habe ich einige Fähigkeiten, aber nicht derart überirdisches Fahrvermögen wie ein TT-Fahrer. Dagegen lagen Hochgeschwindigkeitsjagden nach dem Muster der Bonneville-

Rekordfahrten meinem Gemüt immer viel näher. Vor allem kommen einem dabei nicht andere Fahrer in die Quere.“

Noonans letzter Auslöser, über einen Bonneville-Geschwindigkeitsrekord nachzudenken, war das Anschauen des Spielfilms „Mit Herz und Hand“. Doch keineswegs sollte die legendäre Unternehmung von Landsmann Burt Munro und seiner selbst gezimmerten Indian-Rekordmaschine blank kopiert werden. Vielmehr ging es darum, Munros Bei-



Der Guzzi-V-Twin bietet sich an für einen mittig zwischen den Zylindern platzierten Kompressor. Er stammt aus einem Subaru-Auto und wird per Zahnriemen angetrieben. In der Gestaltung des gesamten Ansaugtrakts steckt einiges an Aufwand. Der unterhalb der zu den Zylindern führenden Ansaugrohre eingeschweißte Ladeluftkühler wird für die Rekordfahrten zusätzlich per Eiswürfel-Befüllung maximal herunter gekühlt. Erst beim zweiten Versuch in Bonneville konnte das Team, das sich nach dem prähistorischen Haast Riesenadler benannte, in Sachen Rekordmarke Vollzug melden. Aber wie immer geht noch mehr



spiel mit ebensolcher handwerklicher Hingabe an klassische Motorradtechnik eine kleine Ehrbezeugung zu leisten. „Es gab Leute, die sagten, komm' schon, warum denkst du, dass du so etwas schaffen kannst? Die Art von Person, die Burt Munro war, oder wie sie zumindest im Film von Top-Schauspieler Anthony Hopkins dargestellt wurde, schien mir zumindest in Hinblick auf die Vorbildfunktion durchaus erstrebens- und nachahmenswert. Wer wollte nicht auch einmal ein Abenteuer in der gezeigten Art und Weise erleben? Ich hatte zudem eine Maschinenbauausbildung und eine Leidenschaft für das, was ich baue, warum also nicht einen Versuch wagen?“

Mike hätte beinahe daran gedacht, einen Rekordversuch auf einer modifizierten Honda CX 500 zu machen, entschied sich aber dagegen, da es am Ende des Tages eben nur eine weitere CX 500 gewesen wäre. „Im Jahr 2013 hatte ich mit ein paar Freunden bei York Street Mechanics in Auckland etwas

getrunken und die Idee angesprochen. Aber so richtig ernst hat das keiner von den Kumpels genommen. Kneipenquatsche eben.“

Folglich rief Mike seinen Freund Horace Hartnett an, den Vorstand des italienischen Motorradfahrerclubs in Neuseeland. Der vermittelte ihm innerhalb von 24 Stunden eine 350er Imola Guzzi in der Stadt Taupo. Mike mag Guzzis, deshalb borgte er sich am nächsten Tag einen Lieferwagen von seinem Freund David Jones und fuhr auf die Nordinsel, um den Verkäufer der Guzzi zu besuchen. „Bei der Ankunft wies der Verkäufer auf einige Kratzer auf der Lackierung der Maschine hin, während ich im Hinterkopf schon darüber nachdachte, wie ich das Motorrad zerlegen könnte, um es für seinen neuen Verwendungszweck zu optimieren.“ Mike brachte es nicht übers Herz, dem Verkäufer von seinen Plänen zu erzählen, weil der Rahmen modifiziert werden

musste, um unter anderem den fest eingeplanten Kompressor unterzubringen. Doch die Guzzi wurde prompt gekauft, und das Projekt war somit auf den Weg gebracht. „Ich kann verstehen, dass viele Leute dachten, warum ich den Versuch mit einer Moto Guzzi gemacht habe. Letztendlich hat aber jeder seine eigenen Vorlieben, und es spielt

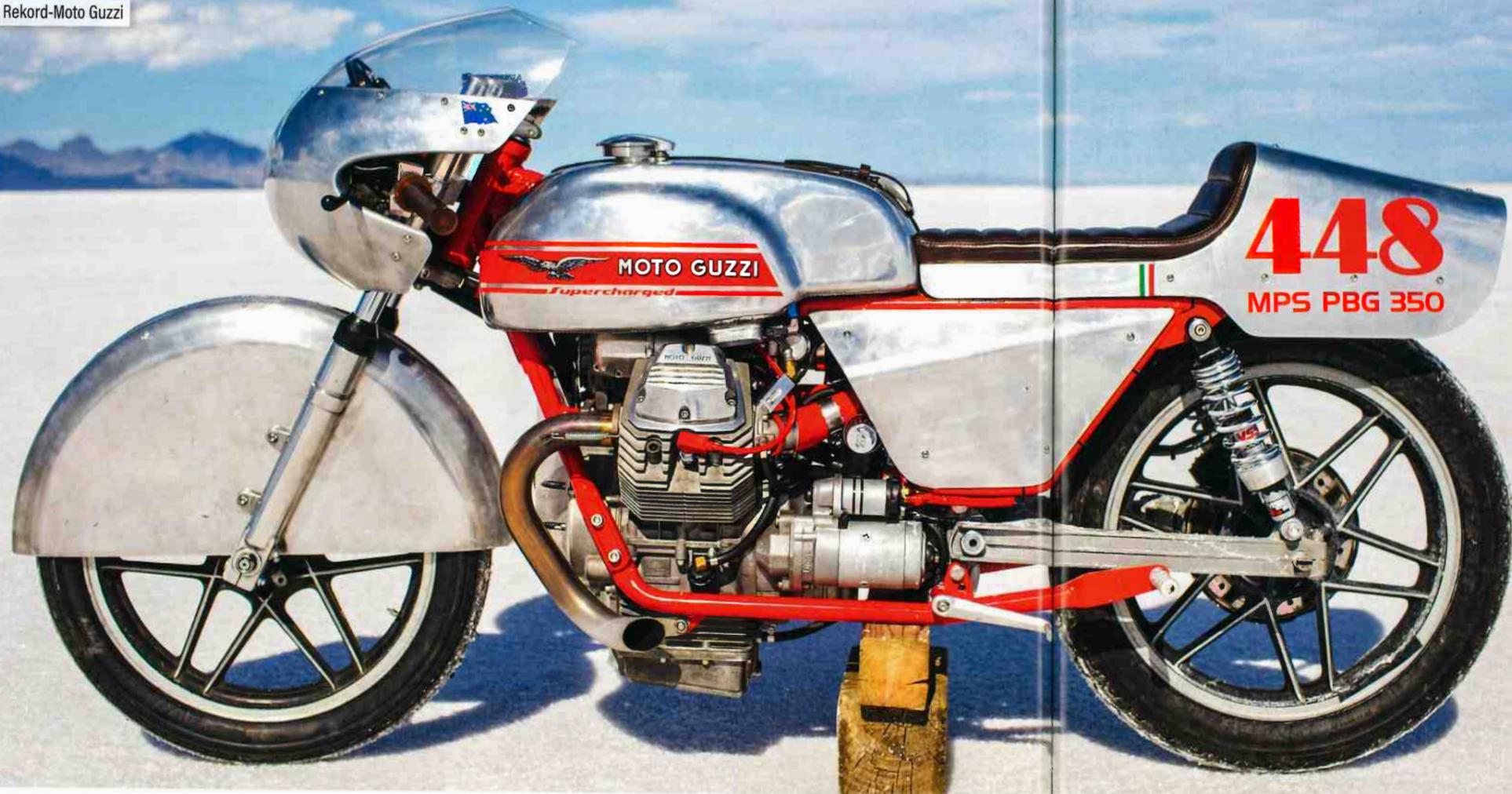
### Die Idee war schräg, aber sie kam im Freundeskreis gut an. Sogleich wurde ein Unterstützerteam gegründet

deshalb keine Rolle, solange man bei seinem Vorhaben leidenschaftlich ist.“ Freund Ian Hambly war von der Idee begeistert und gründete daraufhin eine Unterstützergruppe. Gleichzeitig dachte er über einen Namen für das geplante Unternehmen nach. Ihnen allen gefiel die Musik der Eagles, besonders das Lied „Take it to the limit“. Die Länge des Songs betrug 4:48 Minuten,

und da es sich um ein Zeitfahren handelte, begann Ian den „448 Motorrad Klub“ zu gründen. Zudem brauchte die Guzzi einen passenden Namen für den geplanten Bonneville-Lauf. Ian Hambly erinnerte sich an den Haast-Adler, den einstmals größten Adler der Welt, benannt nach seinem Lebensraum im Westland-Distrikt an der Westküste der neuseeländischen Südinsel. Im Einklang mit der Eagles-Musik und dem Mandello-Adler-Logo wurde beschlossen, die Moto Guzzi „Haast Eagle“ zu nennen.

Man könnte sich fragen, wie es jemand schafft, eine 70er-Jahre-Small-Block-Guzzi für einen Bonneville-Rekordversuch aufzuladen? Mike erklärt: „Mein Großvater war Motorenbauer und arbeitete für Dominion Motors in Neuseeland, dann später für Morris Garages in Großbritannien, wo er die Tochter des Chefs heiratete. Beide kamen nach dem Krieg nach Neuseeland zurück und ließen sich hier nieder.“





Er hat mir viel über Motoren beigebracht.“ Als Mike Noonan alt genug war, um über eine Ausbildungsstelle nachzudenken, ermutigte ihn sein Großvater, statt einer Mechanikerausbildung lieber Automobilmechaniker zu lernen, was Mike auch ordnungsgemäß bei der Firma MS Coombes in Christchurch durchlief. „Ich wechselte anschließend zu Mace-Engineering, wo damals zugleich mein Freund Jason Cole an Top-Fuel-Drag-Cars beteiligt war und zudem auch Marathon-Bootsmotoren baute. Deshalb waren wir immer entweder an der Westküste der Südinself oder irgendwo auf einem Drag-Strip unterwegs.“

Einer der Höhepunkte von Mikes Karriere war das Treffen mit John Britten, der eines Tages vorbeikam, um seine Pleuelwelle bei MS Coombes schleifen und auswuchten zu lassen, was für Mike ein Privileg war, an dieser Arbeit mitbeteiligt gewesen zu sein.

Mike brütete schon vor dem 350-ccm-Guzzi-Kauf über die vielen verfügbaren Klassen nach, in die sich die Aktiven in Bonneville einschreiben konnten. Die Auswahl war riesig: 50, 100, 125, 250, 350, 500, 650, 750 ccm – und einige mehr. Zudem wusste er, dass es nicht so einfach ist, einen V2-Motor aufzuladen. „Zwischen der Zündung für den

### Am Hinterrad der V35 wurden 63 PS Leistung gemessen. Macht umgerechnet stolze 200 PS pro Liter Hubraum

ersten Zylinder hat man dreiviertel einer Umdrehung, dann eine volle und einviertel Umdrehung bis zur Zündung für den zweiten Zylinder. Das bewirkt für jeden Zylinder einen anderen Druckaufbau. Einige Leute haben dies umgangen, indem sie für jeden Zylinder ein anderes Verdichtungsverhältnis wählten. Auf alle Fälle war klar, dass eine möglichst große Vorkammer für

ausgeglichene Druckverhältnisse erforderlich sein würde. Ich entschied mich zudem für eine elektronische Benzineinspritzung. Letzten Endes hätte man dieses Guzzi-Projekt ebenso mit einem 500-ccm-, 650-ccm- oder 750-ccm-Motor im gleichen Fahrwerk angehen können. Aber die unscheinbare 350er-Kategorie machte das Projekt wieder sehr speziell.“

Als Problempunkt stellte sich der Antriebsstrang heraus. Bei Testfahrten mit dem aufgeladenen Motor brach die Antriebswelle beim Gas aufziehen im zweiten Gang.

Man muss bedenken, dass diese Guzzi nicht für 63 PS Hinterradleistung konzipiert wurde. Dieser kleine Stoßstangenmotor ist nach dem Kompressor tuning für immerhin 200 PS Literleistung gut. Um auf dieses Niveau zu kommen, waren allerhand technische Klimmzüge erforderlich. „Ich musste die Zylinderköpfe umdrehen, um die Auspuffkanäle so groß wie nur möglich zu bekommen.

Deshalb wurden die von Haus aus größeren Einlasskanäle einfach zur Auslassseite umfunktioniert. Schließlich muss ich bei diesem Twin das Abgasäquivalent eines etwa 960 Kubikzentimeter großen Saugmotors loswerden.“ Normalerweise beträgt die freie Fläche des Auslassventils bei einem Saugmotor etwa 75 Prozent der Einlassseite. Je nach Ladedruck muss dann der Querschnitt der Auslassseite anteilig anwachsen. Bei 1,6 bar Ladedruck sollte das Auslassventil im Verhältnis zum Einlass etwa auf einen Wert von 105 Prozent kommen. Dazu sind die Resonanzverhältnisse der mit Überschall ins Auslassrohr hinausschießenden Abgase zu berücksichtigen. Eine nette Spielweise.“

Mike verwendete für den Umbau einen AMR 300-Kompressor, hergestellt von Aisin, der ursprünglich für einen 660 ccm großen Subaru Vivio entwickelt wurde. Er erläutert: „Wenn man Luft auf zwei bar Druck komprimiert, wird sie heiß. Der Luftsensord

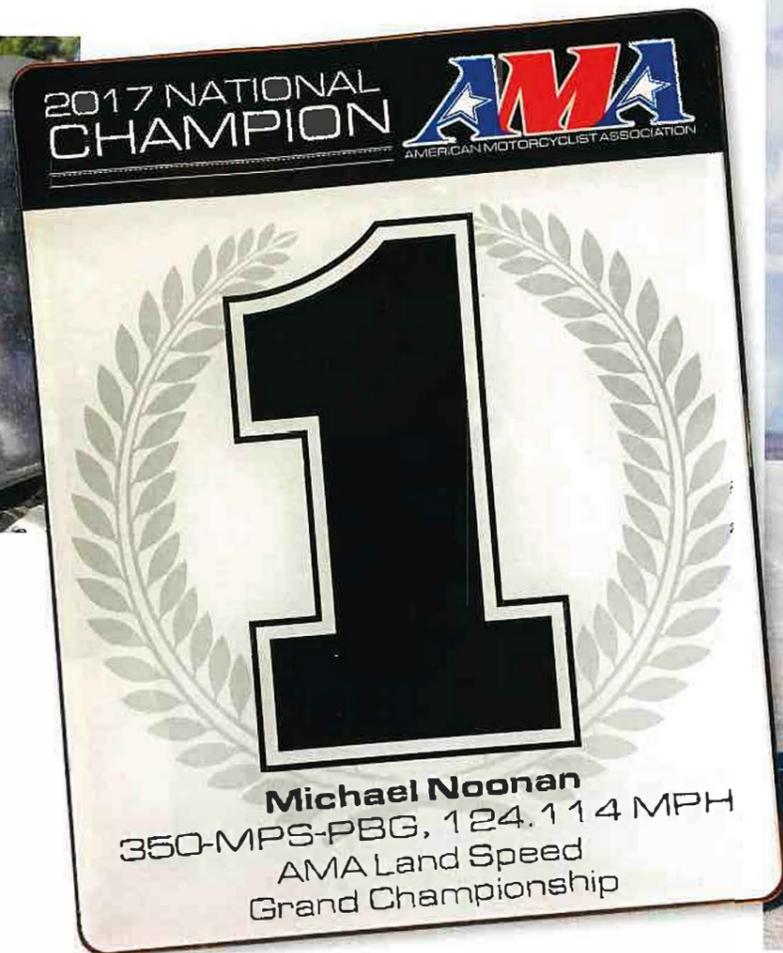
registriert oft eine Temperatur von 100 Grad Celsius. Ich habe mir deshalb einen Nissan-Ladeluftkühler für die Guzzi ausgesucht. Der wird mit einer Ladung Eiswürfel drastisch heruntergekühlt und bewirkt auf diese Weise eine Abkühlung der Ansaugluft auf leistungsfreudige 15 Grad. Man hat ungefähr fünf Minuten Zeit zum Vollgas geben, dann sind die Eiswürfel geschmolzen, und wenig später kannst du mit dem Wasser einen Tee kochen.“

Das große, kompakte Drosselklappengehäuse stammt von einem 1,5-Liter-Honda Civic, und die eingebauten Ducati-1198-Einspritzdüsen blasen genügend Spritnebel in den Ansaugtrakt. Die Pleuelwelle ist eine geschmiedete Standardkurbel von Moto Guzzi, die nach Mikes Meinung kräftig genug gebaut ist, aber er verwendet Pleuel einer Suzuki GSX-R 1000, die mit Honda XR 200-Kolben gekoppelt sind. Ein niedriges Verdichtungsverhältnis von 6,0 wird so erreicht. Das dynamische Kompressionsverhältnis bei zwei bar

Das Ideal der angeströmten Halbkugel gehört seit jeher zum kleinen Einmaleins der Aerodynamik. Zusätzlich wurde das Vorderrad flächig verschalt und die Federung eingekürzt. Dann muss es nur noch der Fahrer verstehen, sich so klein wie irgend möglich zu machen. Ein Auge auf den Drehzahlmesser sollte man angesichts schlichter OHV-Technik auch noch haben. Tank und Sitzbank lassen sich für die Eisbefüllung im Nu hoch- und runter klappen



Mit Brief und Siegel, samt amtlicher Erinnerungsplakette von der American Motorcyclist Association. 124,114 Meilen pro Stunde erzielte Michael Noonan mit seiner V 35 auf dem Salzsee zu Bonneville, das macht in deutschen Kilometern pro Stunde deren 198,5824. Nicht schlecht für eine kleine V-Twin-Guzzi



Ladedruck beträgt 13,7:1. Mike verbaute auch sicherheitshalber fünf Lithium-Ionen-Zellen, da er die Elektronik rein mit Batterien versorgt, um auf die Lichtmaschine verzichten zu können.

In den Zylinderköpfen arbeiten Ventile und Federn vom Nachrüstspezialisten Kibblewhite aus den Staaten, die für die Yamaha FJ 1200 gedacht sind. Mike meint, im Vergleich zu seinen Modifikationen an der kleinen Guzzi hatte die neuseeländische Motorradlegende Burt Munro damals keine solchen Informationen zur Hand. Er war einer der Pioniere, der alles auf seiner Indian über Jahre ausprobierte und testete, und auch kein Ebay zur Verfügung hatte, wie das heute so üblich ist. „Manchmal sagten Leute, denkst du, du könntest besser als Bert Munro sein? (Anmerkung: Er hieß Herbert Munro, aber die Amis nannten ihn Burt). Ich konnte dazu nur sagen, dass es keinen Sinn macht, damals und heute zu ver-

gleichen, da wir uns in einer anderen Zeit befinden und jeder auf seiner eigenen Reise ist und ich nicht in Bonneville war, um Burts Rekord zu brechen.“

Mike startete sein Guzzi Kompressor-Projekt im Jahr 2013 und war im Juni 2015 startklar. Für ein paar kleine Tests blieb noch Zeit, dann wurde die Moto Guzzi samt neuer Antriebswelle gen

### Schock bei der Ankunft. Der Salzsee stand nach schweren Regenschauern komplett unter Wasser

USA verfrachtet. Mike brauchte auch noch eine längere Schwinge, denn als er beim Testen über eine Bodenwelle fuhr, streifte das durch die Fliehkraft im Durchmesser gewachsene Reifenprofil tatsächlich am Ladeluftkühler. Die Lösung fand sich in Form der Hinterradschwinge einer Guzzi V40.

Schock dann bei der Ankunft in den Staaten: „Als wir ankamen, stellten wir

zu unserer Bestürzung fest, dass die Veranstaltung wegen Überschwemmung abgesagt wurde. Am Ende waren wir die einzigen, die in Bonneville in diesem Jahr dort waren, alle anderen waren schon weg, aber wir fuhren die Guzzi trotzdem auf dem Salz, nachdem wir schon den ganzen Weg dahin zurückgelegt hatten. Wenn auch ohne offizielle Zeitnahme, brachte die Kompressor-350er gemäß GPS-Messung ermutigende 198 km/h.“

Nach der Schlappe überlegte Mike, trotz des finanziellen Aufwands, das Bonneville-Guzzi-Projekt im Jahr 2017 noch einmal zu versuchen. Immerhin hatte das Team nun schon einschlägige Erfahrung. „Bei unserem ersten Ausflug auf dem Salz hatte ich viel Bewegung im Motorrad. Der obligatorische Lenkungsdämpfer war zu straff einjustiert.“ Beim ersten Antesten auf der Bonneville-Strecke war die V 35 für gemessene 184 km/h gut. Beim zweiten Versuch

kletterte das Tempo auf verbrieft 190,4 km/h, und Mike ließ diesen Wert schonmal für alle Fälle dokumentieren. Die Salzoberfläche war an diesem Tag ziemlich rau, denn während der Speed Week hatten bereits viele Autos ihre Spuren auf der Strecke hinterlassen und das Salz hinuntergefahren. Daher wurden in diesem Jahr nicht viele Rekorde aufgestellt. „Wenn man mit 120 Meilen pro Stunde in ein Schlagloch fährt, obwohl es nicht groß ist, kann man fast spüren, wie die Reifen darin völlig platt werden, selbst wenn die Reifen mit 3,5 bar Druck aufgepumpt sind.“

Für offiziell verbrieft Ergebnisse musste das Team den Motor zerlegen und Bohrung und Hub messen lassen. Dann versiegelten die Offiziellen den Motor mit einem blauen Lack. Mike berichtet: „Mein anschließender Lauf bei starkem Gegenwind brachte 193,6 km/h, dann änderte ich den Ladedruck von 1,5 auf 1,8 bar und vergrößerte noch etwas die Vorzündung.“

Kräftiger Gegenwind vereitelte die volle Wirksamkeit der Maßnahmen. In einer Richtung waren nun knapp 205 km/h drin, aber im Schnitt sprangen für beide Messläufe 198,58 km/h heraus. Nicht schlecht, wenn man bedenkt, dass einer serienmäßige Guzzi V 35 bei 120 km/h bereits ziemlich die Luft ausgeht. Der zuvor bestehende 350-ccm-Bonneville-AMA-Geschwindigkeitsrekord betrug magere 95 km/h, der in den 1980er Jahren auf einer 350er Matchless gemessen wurde. Die Latte liegt nun seit 2017 für sämtliche 350er-Viertakter mit aufgeladenen ohv-Motoren deutlich höher.

Gekostet hat Mike sein Moto Guzzi-Rekordabenteuer unter dem Strich rund 20 000 Euro inklusive jede Menge Arbeitzeit samt gelegentlichem Haare raufen. Kein ganz billiges Vergnügen. Mikes Fazit ist dennoch eindeutig: „Alles an dieser Guzzi wurde tatsächlich dreimal gebaut, bevor ich es richtig beisammen hatte, aber am Ende hat sich der Aufwand doch gelohnt.“ □

Gezeitet werden bei den Rekordfahrten die abschließend gemittelten Werte aus zwei Läufen in je entgegengesetzter Richtung. Bevorteilungen durch die Windverhältnisse sollen somit ausgeschlossen werden. Großen Einfluss auf die erzielbaren Geschwindigkeiten übt zudem der Zustand der Salzoberfläche aus, die keineswegs makellos eben und glatt ist. Je nach Restfeuchtigkeit ist der Belag zudem schmierig bis klebrig. Insgesamt kein Vergleich zu Fahrten auf blankem Asphalt