

Damit der Adler wieder fliegen lernt

Fotos: Karl-Robert Boos Text: Karl-Robert Boos und Martin Spiecker

Karl-Robert Boos (kurz: KaRo) in Kennerkreisen genannt „Guzzikarl“ ist schon ein Angefressener der besonderen Art! Seit 2010 sitzt er im Rennsattel diverser Moto Guzzis, baut dies auf, tunt und optimiert die fliegenden, italienischen Adler. Im rheinischen Burscheid lebt es sich leicht nach Kölner Art und der Blick in seine kleine, aber feine Hobbywerkstatt offenbart, wofür sein Herz schlägt. Einfach fast unglaublich, was hier an Guzzi-Teilen und Motoren seinen Platz gefunden hat!

Guzzikarl setzt die Guzzis mit seinem Team in der Europäischen Langstrecken Meisterschaft (EELC) und in der Classic Endurance ein. Als eines der letzten Moto Guzzi Teams kämpft das ambitionierte Team um den Meisterschaftstitel. Nach zwei Vizemeistertiteln (2017 und 2018) folgt 2019 der Meistertitel!

Allerdings fordert der Kampf um den Titel seinen Tribut an Material, sei es an Motoren über das Getriebe oder Teile vom Antriebsstrang die ihre Flügel, ob der gesteigerten Leistung, strecken. Man bedenke: Die Basisteile für den Motor wurden Anfang der 70er Jahre entwickelt und waren für eine Leistung zwischen 65-70 PS ausgelegt. Die Motoren von Karl-Robert haben einen Hubraum von 1000 bis 1200 ccm und knallen nach seinen Eingriffen zwischen 100 – 120 PS auf den Prüfstand.

Sein Handwerk zum Guzzi-Motoren-Tuning lernte er von Peter Horvath, dem bekannten österreichischen Guzzi-Tuner.

Karl-Robert beginnt mit der Motorenzerlegung und danach kommt das Glasperlenstrahlen zum Einsatz. In der Folge kommt die Erleichterung der Pleueln mit nachträglichem Feinwuchten. Jetzt beginnt das echte Tuning: Carillo Pleuel, Racing-Nockenwellen mit entsprechenden Steuerzeiten, Tassenstößeln und Ventildfedern gehören mit dazu. Der weitere Werkzeugeinsatz sieht so aus: Kolben und Kanäle bearbeiten und polieren. Klar wird auch die Verdichtung erhöht. Bei einigen Arbeiten bekommt KaRo zusätzlich Unterstützung von Freunden mit größeren Werkzeugmaschinen die z.B. drehen, fräsen und erodieren können.



■ KaRo vor dem letzten Einsatz zum Meistertitel 2019 in Misano



■ Ventilabriss und seine Folgen



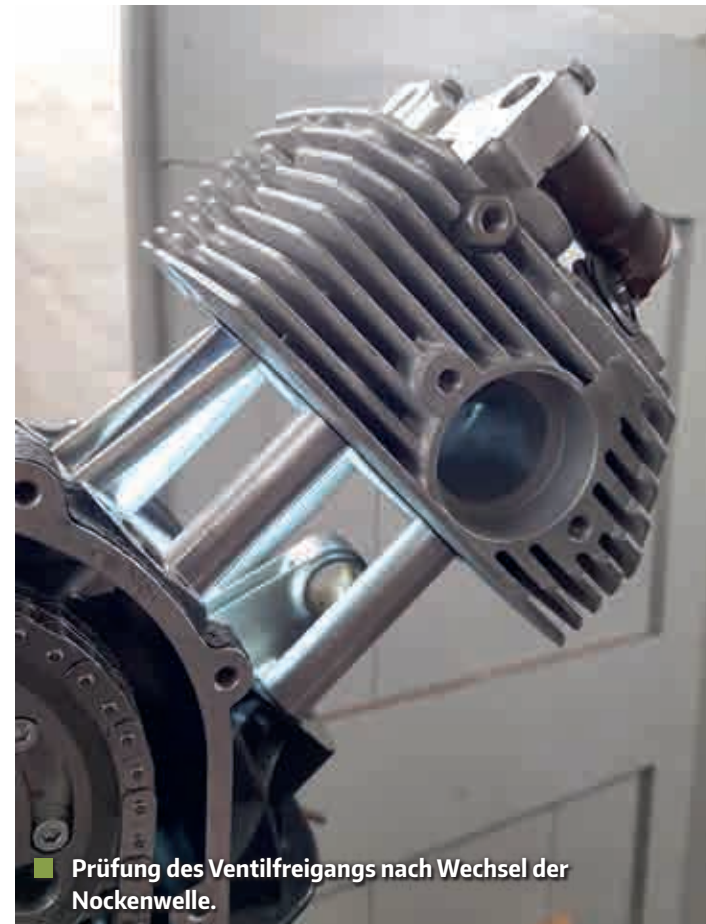
■ Alle Teile vorbereitet zum Zusammenbau.



■ Die Nockenwelle und einer der Tassenstößel nach ihrem letzten Einsatz in Misano (ein Wunder dass das Team damit noch bis ins Ziel gekommen ist!)



■ Racing Kit RR von www.f1corse.it



■ Prüfung des Ventilfeigangs nach Wechsel der Nockenwelle.



■ die erleichterten Kurbelwellen sind vom Erodieren zurück.



■ Ein „kleiner“ Vorrat an Motorteilen nach dem Glasperlenstrahlen.

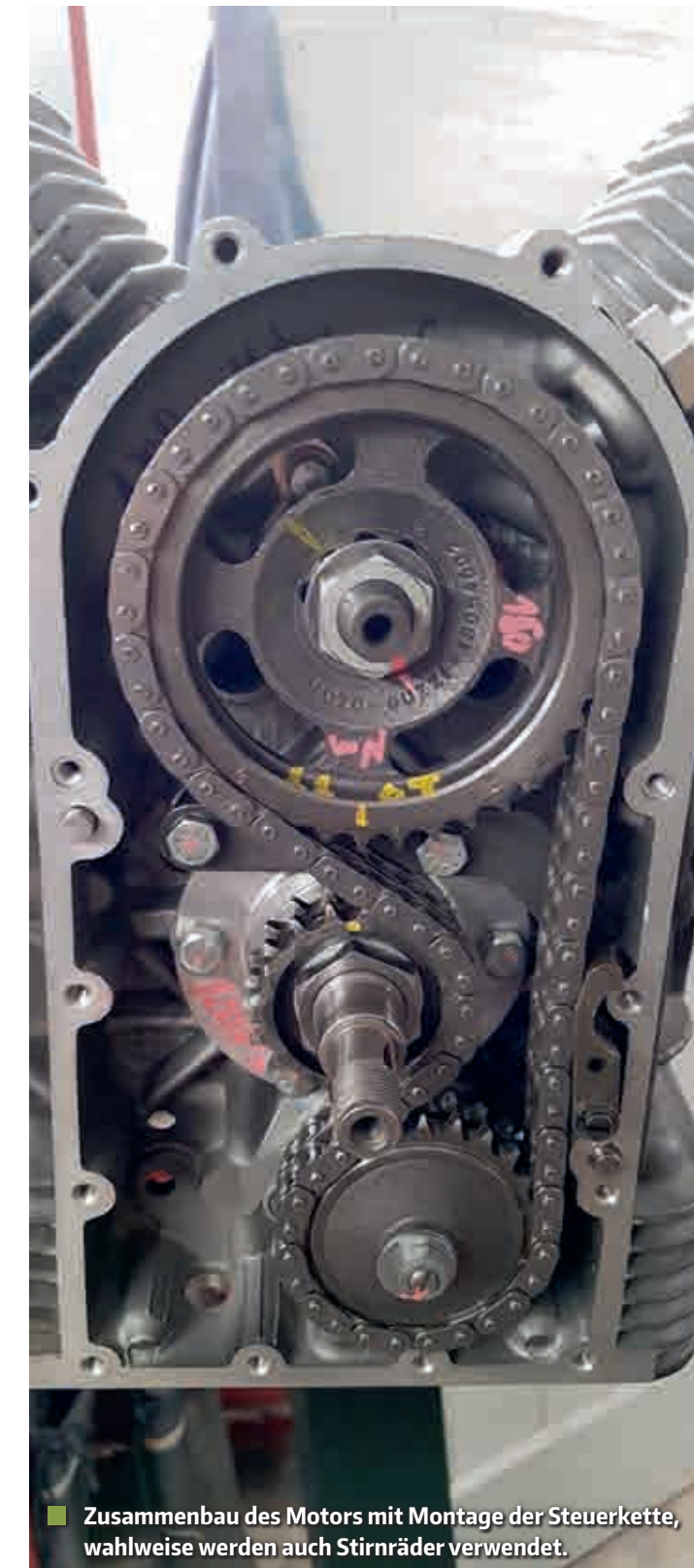


■ Demontage des Kurbelwellenlager im selbstgebauten Motormontagegeständer.



■ Der dreh- und schwenkbare Montagegeständer erleichtert die Montagearbeiten, hier der Ausbau der Kurbelwelle.

Der Leser dieser Zeilen wird sich evtl. nun fragen, warum dieser Aufwand (Kosten belaufen sich je nach Motor im ordentlichen 4-stelligen Bereich) notwendig ist? Ein modernes Bike leistet schließlich locker 200 PS und mehr. Der Haken dabei: Solche Motorräder sind von Vintage-Rennen ausgeschlossen und bringen zudem nicht das Flair vergangener Zeiten rüber. Außerdem macht das Schrauben an einer Guzzi mit ordentlich Schwermetall und ehrlicher Technik richtig Spaß! Wenn dann nach aller Arbeit der erste



■ Zusammenbau des Motors mit Montage der Steuerkette, wahlweise werden auch Stirnräder verwendet.



■ Fertigmeldung vom Schrauberlehrling an Meister Horvath. Standesgemäß mit Bier aus Österreich.



■ Es gibt noch viel zu tun! Die Saison ist lang und wohl dem, der gut vorbereitet ist!



■ Bausatz bzw. Puzzle für Erwachsene ... der Hauptrenner vor der Montage.

Zündfunken in den Brennraum schießt, das Vergasergemisch entzündet und die fetten Kolben ihre Arbeit aufnehmen, dann ballert es Guzzi-typisch und der Guzzikarl hat das Glänzen in den Augen!

Der Bau eines eigenen Motorprüfstandes zur Überprüfung und Optimierung der Tuningmaßnahmen steht als nächster Punkt auf der To-do-Liste.

CIRCUIT wünscht für das nächste Klassik-Racing viel Freude und natürlich Erfolg!

Weitere Infos: www.boos-racing.de



■ Saisonauftakt 2019 in Le Castellet / Circuit Paul Ricard.



■ Traumhafte Guzzi-Parade



Endlich geht es wieder los!

Die Motorradsaison steht vor der Tür – die neuen Modelle sind schon da!



Aprilia RS 660



Aprilia Tuono 660



DUCATI Monster 950



DUCATI Multistrada V4

Bis zum Ende der aktuellen Corona-Beschränkungen sind wir per E-Mail: info@dippold-racing.de oder telefonisch unter 09565/1088 zu erreichen.

31 Jahre **DIPPOLD**

SCHWABENLEDER
Maß- und Designstudio

LS2
HELMETS

SCHUBERTH

Held
BIKER FASHION

Dippold-Racing • Untersiemau • Gewerbering • Telefon 0 95 65 / 10 88 • www.Dippold-Racing.de