

2.2021

CIRCUIT[®]

Das Fachmagazin für ambitioniertes Hobbyracing



Mit Wendeposter



Training | Technik | Termine

www.circuit-magazin.de

CULTURE OF MOTO-RACING

Technik @ Racing @ Lifestyle @ Specials @ Zubehör @ Events



» Background

- 68 » Eins werden mit der Maschine
- 69 » Neue Actioncam von Rollei
- 69 » Shooting in eigener Sache
- 70 » Nachruf: Jason Dupasquier
- 70 » Race-Reifen für Pitbike: Dunlop TT 93 GP PRO

» Lifestyle

- 72 » Stöbern im CIRCUIT-Shop!
- 73 » CIRCUIT- Empfehlung. Neue Motorradbücher.
- 74 » Hobbyracer-Checkliste für die Rennstrecke
- 75 » CIRCUIT empfehlen und Prämie einsacken!

» Circuit-Box

- 76 » CTEK CS FREE - Mit „Adaptive Boost Technology“ schnell startbereit
- 76 » 25 Jahre S100 Weißes Kettenspray = 25 Prozent mehr Inhalt im Jubiläumsjahr
- 77 » HAZET gewinnt World Tool Award 2021 für Borstenschleifer 9033-11/17
- 77 » Vielseitiger und leistungsstarker Akku-Multischleifer
- 78 » Neuer Sporthelm SHOEI NXR2



C CULTURE OF MOTO-RACING C

CIRCUIT:

Das Fachmagazin für ambitioniertes Hobbyracing mit Berichten über Renntrainings, Fahrer- und Sicherheitstrainings, Prüf- und Einstellfahrten, Termine, Trends, Technik.

Herausgeber:

Circuit GmbH
Dillenburger Str. 24
D-57299 Burbach

Tel.: +49(0)2736 / 4496800
Fax: +49(0)2736 / 4496802

info@circuit-magazin.de
www.circuit-magazin.de

facebook.com/Circuit.Hobbyracer
Instagram: circuit_magazin

Chefredaktion:

Martin Spiecker (v.i.S.d.P.)
Tel.: +49 (0) 2736 / 4496800
Fax: +49 (0) 2736 / 4496802
Mobil: +49 (0) 172 / 5470707
redaktion@circuit-magazin.de

Mitarbeiter:

Guido Bray
Stefan Eichhorn
Reinhold Menzinger
Martina Schaba
Thorsten Schulze
Robin Spiecker

Layout, Satz & Bildbearbeitung:

grafix4u
Michael Barth
barth@grafix4u.com
www.grafix4u.com

Administration und Vertrieb

Theresa Schuster
Linda Mehrbrodt

Titelbild:

Foto: Wolfgang Stevens



Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Artikel und Bilder sind urheberrechtlich geschützt. Mit Ausnahme der gesetzlich zugelassenen Fälle ist eine Weiterverwendung nur mit Zustimmung des Herausgebers möglich.

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!



■ KaRo vor dem letzten Einsatz zum Meistertitel 2019 in Misano

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.



■ Ventilabriss und seine Folgen



■ Alle Teile vorbereitet zum Zusammenbau.

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.



■ 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



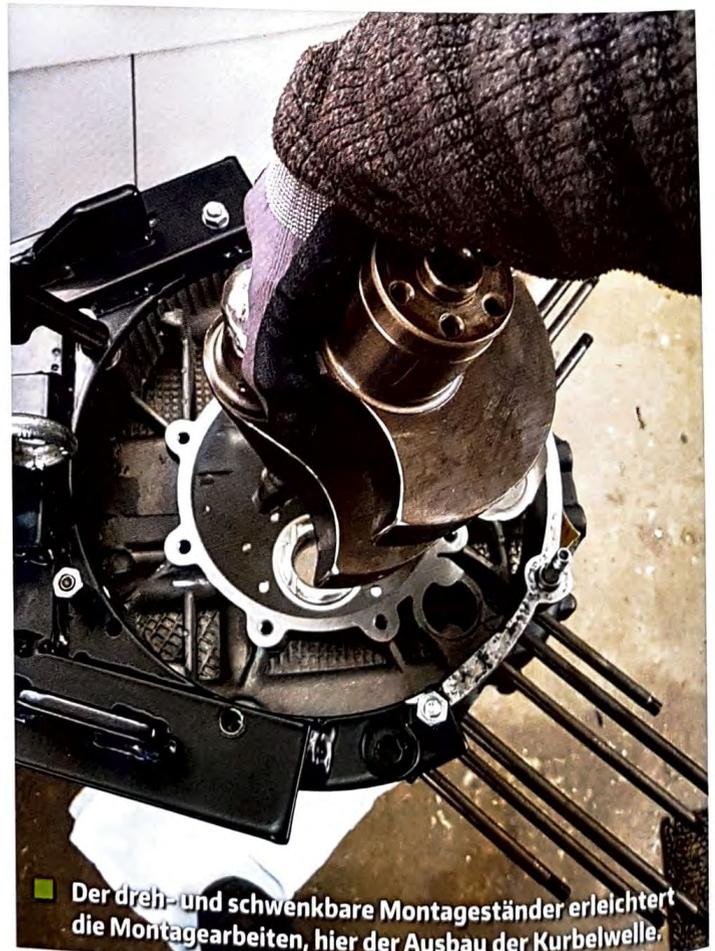
■ Prüfung des Ventilfeigangs nach Wechsel der Nockenwelle.



■ die erleichterten Kurbelwellen sind vom Erodieren zurück.



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



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

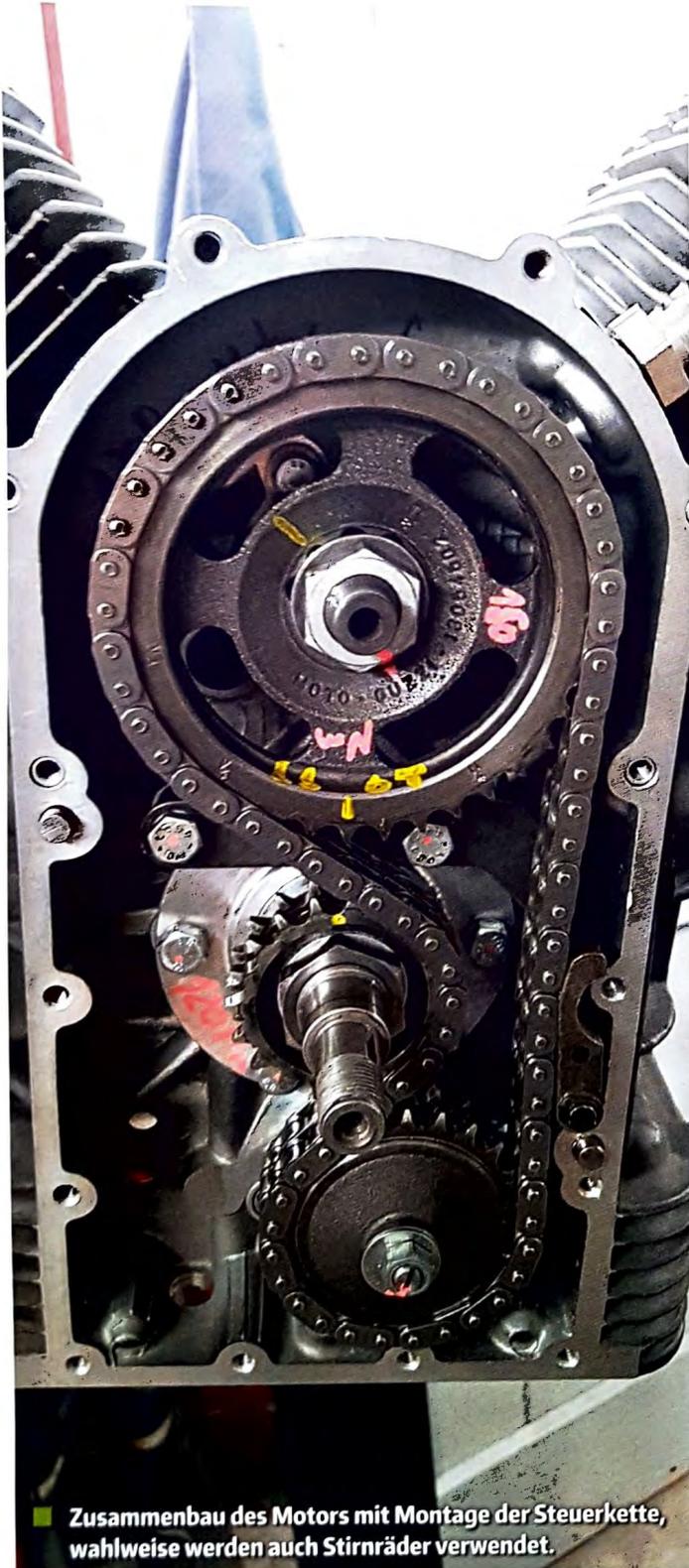


■ Demontage des Kurbelwellenlagers im selbstgebauten Motormontagegeständer.

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



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



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



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



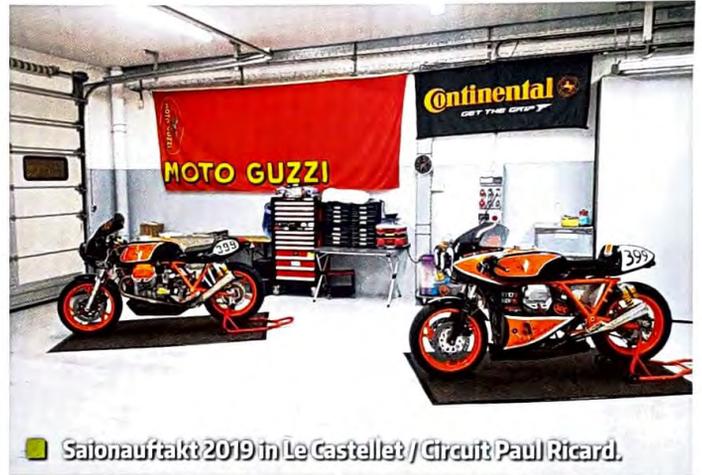


Zündfunken in den Brennraum schießt, das Vergasergemisch entzündet und die fetten Kolben ihre Arbeit aufnehmen, dann ballert es Guzzi-typisch und der Guzzikarl hat das Glänzen in den Augen!

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

