



TEXT: HORST RÖSLER, FOTOS: FRANK LUGER

SPEED WEVIL

Auf nach Bonneville! Pete Pearson greift nach dem 250-ccm-Geschwindigkeits-Weltrekord. Mit einem Triumph-Einzyylinder von 1935, der britische Motorsport-Geschichte ist



»Turbo oder Kompressor?
Ich habe einfach beides genommen.
Der Aufwand dafür war gigantisch«



Einmal in Bonneville auf Rekordjagd gehen, das ist noch immer mit vielen Hindernissen befrachtet: Sei es der Transport in die USA oder die Unsicherheit der Wetterverhältnisse auf den Salt Flats, wo die Rekordjagd sich auf einen überraschend kleinen Platz und ein limitiertes Zeitfenster beschränkt. Um einen Rekord zu fahren oder zu brechen, müssen viele Faktoren zusammenkommen. Der Wichtigste: Das passende Bike!

Zumindest in dieser Hinsicht ist »Rocket Bobs«-Mann Pete Pearson ziemlich perfekt vorbereitet: Schon sein Motor kann auf eine über 70-jährige Geschichte in der britischen Rennszene zurückblicken. Dass Pete selbst mehr als 30 Jahre im Customgeschäft auf dem Buckel hat, sei dabei nur zur Ergänzung gesagt: Seine Custombikes sind schon in zahlreichen Magazinen erschienen und haben viele Preise gewonnen. Alles erreicht ist damit noch nicht, »ich wollte nämlich schon immer mal nach Bonneville fahren und auf dem Salzsee mitmischen – da kam dieser Motor als ein Geschenk des Himmels«, erklärt der Customizer.

Es wird sein erstes Projekt auf Triumph-Basis, denn, so Pete: »Einzylindermotoren sind schwer zu customizen – man muss sich wirklich anstrengen, um etwas Richtiges daraus zu bauen.« Eigentlich war die Triumph L2/1 bei ihrer Vorstellung ein »Brot und Butter«-Motorrad, das es den britischen Arbeitern ermöglichen sollte,

preiswert und zuverlässig zur Arbeit zu kommen. Entwickelt von Val Page und von 1934 bis 1936 gebaut, wurde das Modell später zur Tiger 70 weiterentwickelt, doch der formschöne Einzylinder mit 249 ccm und stoßstangenbetätigten Ventilen ist und bleibt ein Klassiker.

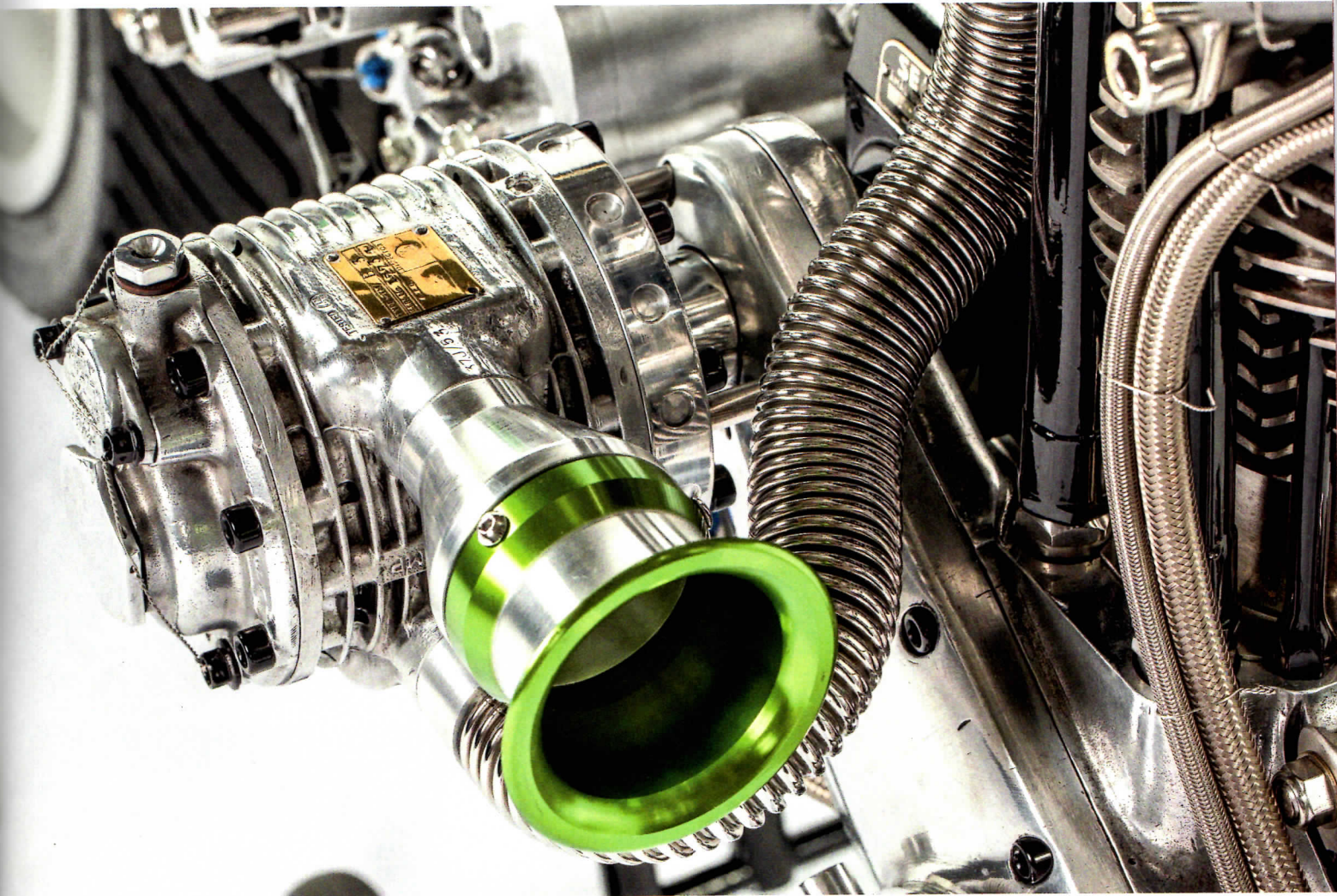
Turbo und Kompressor

Weil Rennerfolge schon damals als verkaufsfördernd zählten, wurden 1936 zwei Rennmotoren für die Saison 1937 gebaut – der in der »Speed Wevil« ist einer davon. Pete

wird in der Klasse »bis 250 ccm, luftgekühlt, Vintage, aufgeladen, ohne Verkleidung« starten. Dort liegt der Rekord momentan bei eher bescheidenen 61.894 Meilen/h, also 99,6 km/h. Ein Wert, den man auch mit einer normalen Einzylinder-Straßenmaschine schlagen kann.

Pete reicht das nicht, er versieht sein Bike mit Turbo und Kompressor. Der dafür betriebene Aufwand ist allerdings gigantisch: Neben der Komplettüberholung des Motors zählt dazu vor allem die technische Konstruktion der Gemischversorgung. Während



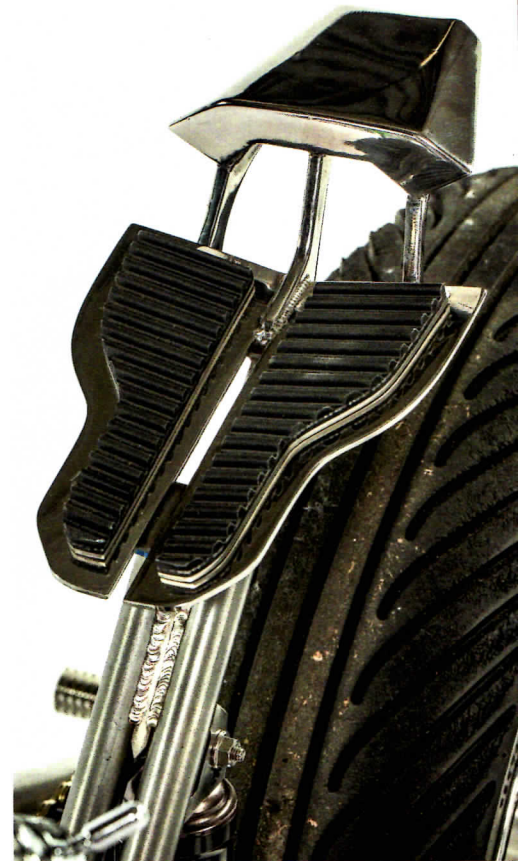


der Turbolader von einem Snowmobil-Motor modifiziert wurde – praktischerweise für minimale Ansprechreaktion direkt am Auslass montiert – hat der Kompressor eine »Geschichte«. Er stammt nämlich vom Rolls-Royce-Merlin-Motor einer »Spitfire« des Jahres 1942, die noch im gleichen Kriegsjahr auf dem afrikanischen Kriegsschauplatz abgeschossen wurden! Wer sich an dieser Stelle wundert, wie der mehrstufige Lader eines Kampfflugzeugmotors mit 1.650 Cubic Inch (!) an ein 250-ccm-Motorrad passt, dem sei gesagt: Es ist nicht der Hauptlader der Benzinversorgung des Merlin, sondern einer von zwei Nebenkompessoren, die zur Aufrechterhaltung des Drucks in den Bordsystemen gebraucht wurden. Aus den zwei demolierten Ladern des V-12-Motors wurde ein funktionsfähiges Exemplar gebaut, das jetzt die Triumph anheizt.

Nur ein Ziel: Geschwindigkeit

Die ausgefeilte Technik des Rennmotors sitzt in einem eigens dafür entwickelten Fahrwerk aus T-45-Stahl. Auch dieses Material wurde einst für die Spitfire verwendet. Der filigrane Rahmen dient dabei nur einem Zweck: Den Motor auf Rekordgeschwindigkeit zu bringen. Während viele Bonneville-Schrauber auf Starrrahmen und Gewicht schwören, um ihrem Gefährt dadurch

Kaum vorstellbar, wie Pete Pearson langgestreckt und geduckt im August über das Salz rasen wird – ohne Verkleidung und doppelten Boden. Der Triumph-Einzylinder-Motor wurde dafür komplett modifiziert, der Turbolader stammt aus einem Schneemobil. Rahmengeometrie und Einzelteile sind genau berechnet, um die höchstmögliche Geschwindigkeit zu erzielen



Bodenhaftung und Traktion zu verleihen, kennt Pete Pearson die eigentliche Bedeutung der Federung: Den Gummi auf der Oberfläche zu halten. Dass der Rahmen dabei noch verflucht gut aussieht und durch fehlenden Anstrich die exzellenten Schweißnähte sichtbar und kontrollierbar macht, ist großes Kino.

Vorderradgabel und Schwinge sind zwei weitere Schwerpunkte der Entwicklung. Die Gabel führt das Vorderrad in einer parallelogrammähnlichen Konstruktion, wobei die unteren Hebel der Gabelführung dienen, die obere Aufhängung in U-Form um den Lenkkopf herumgreift und sich hinter den Dreh- und Lagerpunkten mit zwei einstellbaren Stangen rechts und links am Federbein abstützt. Das wiederum ist zentral innerhalb des Lenkkopfs montiert. Die große Hebelübersetzung definiert den

Federweg zusätzlich, doch das System hat auch einen Nachteil: Weil sich die gesamte Konstruktion um die Federbein-/Lenkkopf-Achse drehen muss, ist der Lenkeinschlag auf ein Minimum beschränkt. Zum Glück muss man auf den Salt Flats fast nur geradeaus fahren und zum Wenden ist genug Platz.

Ausgeklügelte Antriebseinheit

Auch die Hinterradschwinge ist ein mechanisches Kunstwerk, das sich erst auf den zweiten Blick erschließt: Die Kraftübertragung vom Motor zur Trockenkupplung erfolgt über eine normale Primärkette, von dort über ein japanisches Speedway-Getriebe von 1965 zurück an das Sekundärtritzel auf der linken Motorseite.

Statt die Kraft per Kette direkt an das Hinterrad zu leiten, baute Pete eine aufwendige Konstruktion: Vom Ausgangsritzel läuft eine

weitere kurze Kette zu einer in der Schwinge verankerten Zwischenwelle, deren Abstand so berechnet ist, dass diese »zweite« Primärkette durch die Schwingenbewegung bei Federung nur gering belastet wird. Auf der rechten Seite leitet das Gegenritzel die finale Kette zum Hinterrad, geführt durch eine justierbare Spannvorrichtung. Die Fußrasten für die liegende Fahrposition sind am Ende der Schwinge angebracht. Dazu rechts die Fußkupplung und links eine Scheibenbremse – auf dem Salz kann man ohnehin nur wenig Bremskraft auf den Untergrund übertragen.

Die Integration der Systemkomponenten an diesem Motorrad ist exzellent: Pete hat sich schon vorab mit dem Regelbuch der Motorcycle Speed Trials auseinander gesetzt, denn jede Maschine muss natürlich vor der Rekordjagd durch eine strikte technische Abnahme.

Dass Pete wirklich mit einem Rekord zurückkommt, ist nicht so sicher, wie er denkt – manchmal dauert sowas Jahre. Aber besser vorbereitet kann man als Rookie kaum in Bonneville antreten. Willkommen in der Familie!



Eine Gabel als Kunstwerk:

In Parallelogramm-Form entwickelt dienen die unteren Hebel der Gabelführung. Die obere Aufhängung greift in U-Form um den Lenkkopf, in dem das Federbein platziert ist. Regenreifen sollen den nötigen Grip auf dem Salz bringen, eine Vorderbremse ist unnötig

TECHNO

ROCKET BOBS CYCLE WORKS
»SPEED WEVIL« | BJ. 2016/2017
ERBAUER: PETE PEARSON

MOTOR

Triumph-L2-1-Einzyylinder-Rennmotor, 250 ccm

Zündung SEM Magnetzündung
Vergaser Yoshimura
Krümmer Rocket Bobs
Turbolader Snowmobil, mod.
Kompressor Rolls Royce Merlin
Getriebe Dreigang-Crasbahn-Renngetriebe
Kupplung Rocket Bobs
Primärtrieb Rocket Bobs
Sekundärtrieb Kette
Leistung k.A.

FAHRWERK

Rocket-Bobs-Eigenbau-Stahlrahmen

Gabel Rocket-Bobs-Upside-down
Schwinge Rocket Bobs m. Zwischenwelle
Räder vo. und. hi. Supermoto-Felgen
Reifen vo. und. hi.
..... Dunlop Racing KR Regenreifen
Bremsen vo. keine
..... hi. Rocket-Bobs-Bremsscheibe m.
..... Hope-Zweikolben-Bremssange

ZUBEHÖR

Tank Ironhead-Peanut-Tank
..... in Kammern unterteilt
Öltank in die Rahmenrohre integriert
Lenker Rocket Bobs
Armaturen Rocket Bobs
Fußrasten Rocket Bobs
Elektrik nur Zündung durch Magnet

METRIE

Leergewicht k.A.
Radstand k.A.

INFO

www.rocketbobs.biz