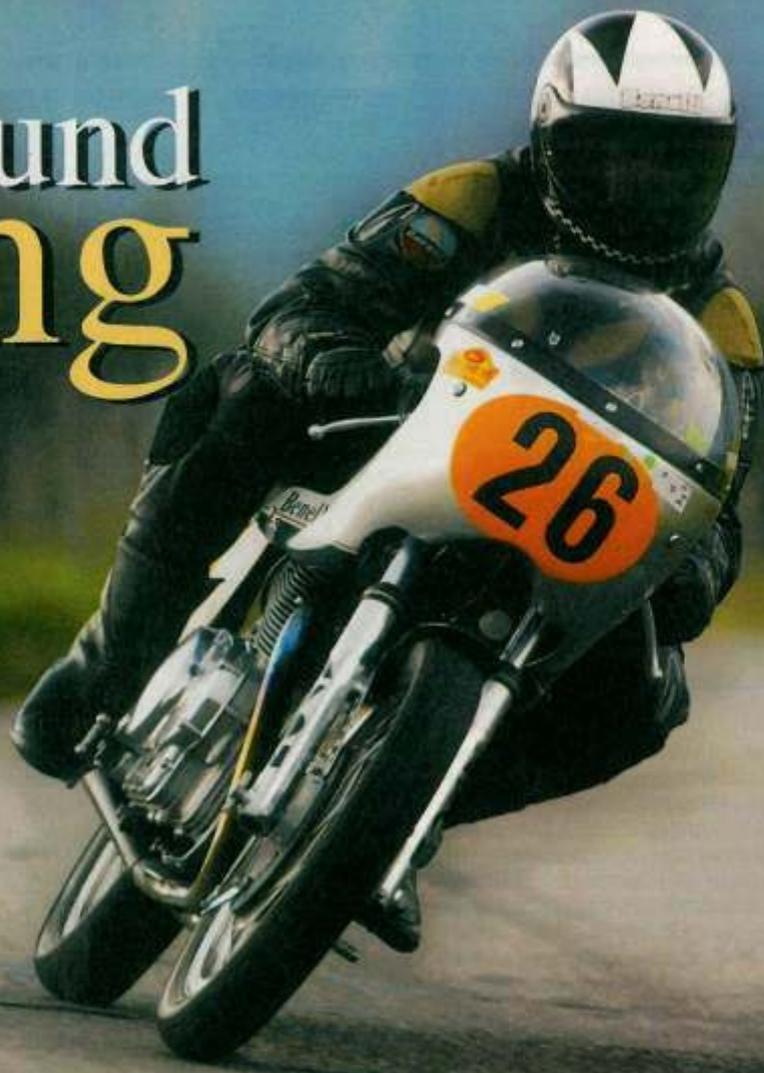


Sturm und Drang



Ist der Ruf erst ruiniert, fährt sich's ziemlich ungeniert – und der Ruf der Benelli Tornado ist wirklich nicht der beste. Als der 650-Kubik-Zweizylinder 1969 kam, war klar, dass er an den englischen Twins gemessen werden würde. So geschah es auch, und irgendwie konnte die Italienerin nichts wirklich besser als die Ladies, eher im Gegenteil – heißt es. Rolf von Ballmoos erhebt freilich Einspruch: „Die Tornado hat enormes Potential“, sagt er – und tritt regelmäßig an, dies auf der Rennstrecke zu beweisen!

Es ist schon reichlich über die Benelli Tornado gestritten worden, die sich äußerlich so englisch gibt, aber nie den urigen Schub von unten heraus entwickelt, den man mit Paralell-twins verbindet. Dass der extrem kurzhubige Benelli-Zweizylinder viel weniger vibriert als die traditionellen Briten-Hämmer war nur ein geringer Trost, und so manövrierte sich die Benelli zielgenau zwischen alle Stühle. Ihre wenigen Freunde kamen weder aus dem Lager der Italo-Fans noch aus der anglophilen Ecke –

eher waren es Motorradfahrer, die einfach etwas anderes haben mussten als die anderen. Und selbst die Tornado-Freunde haben nie behauptet, dass ihr Motorrad das Beste zweier Welten in sich vereinigen würde...

Ausgenommen Rolf von Ballmoos, der das Gerede von „Jahmer Ente“ und „Fehlkonstruktion“ nicht mehr hören mag – und sich ausgerechnet diesen Zwitter aussuchte, um damit auf die Rennstrecke zu gehen. Heldenhaft, finden Sie? Tapfer, den historischen Starterfeldern immer in die Auspuffrohre zu blicken? Von wegen, die Ergebnislisten sprechen eine deutliche Sprache: Der Schweizer kommt meist auf den vorderen Rängen an und lässt regelmäßig etliche englische Ladies hinter sich, an denen die Tornado so gern gemessen wird. „Keine Hexerei“, sagt er, und wenn einer kommt und durchblicken lässt, das könne doch alles nicht mit rechten Dingen zugehen, hat er gut Lachen: „Das Motorrad ist eigentlich nur geringfügig modifiziert. Optimiert ist wohl das richtigere Wort. Ich habe keine modernen, teuren Materialien wie Titan oder Kohlefaser verbaut, die die Kollegen von der Konkurrenz gern verwenden. Meine Tornado kennt keine Tricks, die die Jungs Ende der Sechziger nicht kannten.“

Zehn Jahre Praxis sind des Rätsels Lösung – das richtige Gespür für die Schwächen der Kon-

struktion und die richtigen Ideen, um diese Schwächen zu beheben. Seltsamerweise ist Rolf mehr oder weniger zufällig an seine Benelli-Schwäche geraten: „Mein Vater war der größte BMW-Händler in der Region, ich bin mit Motorrädern aufgewachsen“, sagt der 56-Jährige. „Als ich 20 war, bin ich noch ab und zu Rennen gefahren. Aber damals hat sich keiner mehr für Motorräder interessiert, und ich hatte sowieso nicht das Geld, um mich weiter damit zu befassen. So um die 40 hat sich die alte Leidenschaft wieder geregt und ich habe bei Null angefangen. Aber ich bin sparsam, ich zahle keine 20.000 Franken für ein Motorrad. Darum musste ich mir meine Maschinen selbst aufbauen.“

Wohin die Reise gehen sollte, stand damals keineswegs fest. Etwas Ungewöhnliches sollte es sein, und aus Italien sollte es kommen, mehr war nicht klar. „Ich habe mich dann spontan für eine Benelli Sei begeistert, ohne überhaupt den Hintergrund der Marke zu kennen. Gekauft habe ich sie natürlich für die Straße und nicht, um daraus ein Rennmotorrad zu machen. Aber das Ding war einfach hübsch und der Motor faszinierend, und so hatte ich meine Marke gefunden. Benelli ist eine Randerscheinung in der Italo-Szene – mit dem angenehmen Nebeneffekt, dass die Preise noch nicht völlig abgehoben haben“, sagt der Schweizer.



Rank und schlank – ein Traum von einer klassischen Rennmaschine: Hätte Benelli Ende der Sechziger selbst eine Renn-Tornado an den Start gebracht, hätte sie vermutlich kaum anders ausgesehen

Wie ein Wirbelwind:
Die Geschichte einer
Benelli Tornado, die
im Renntrimm für
Verblüffung sorgt

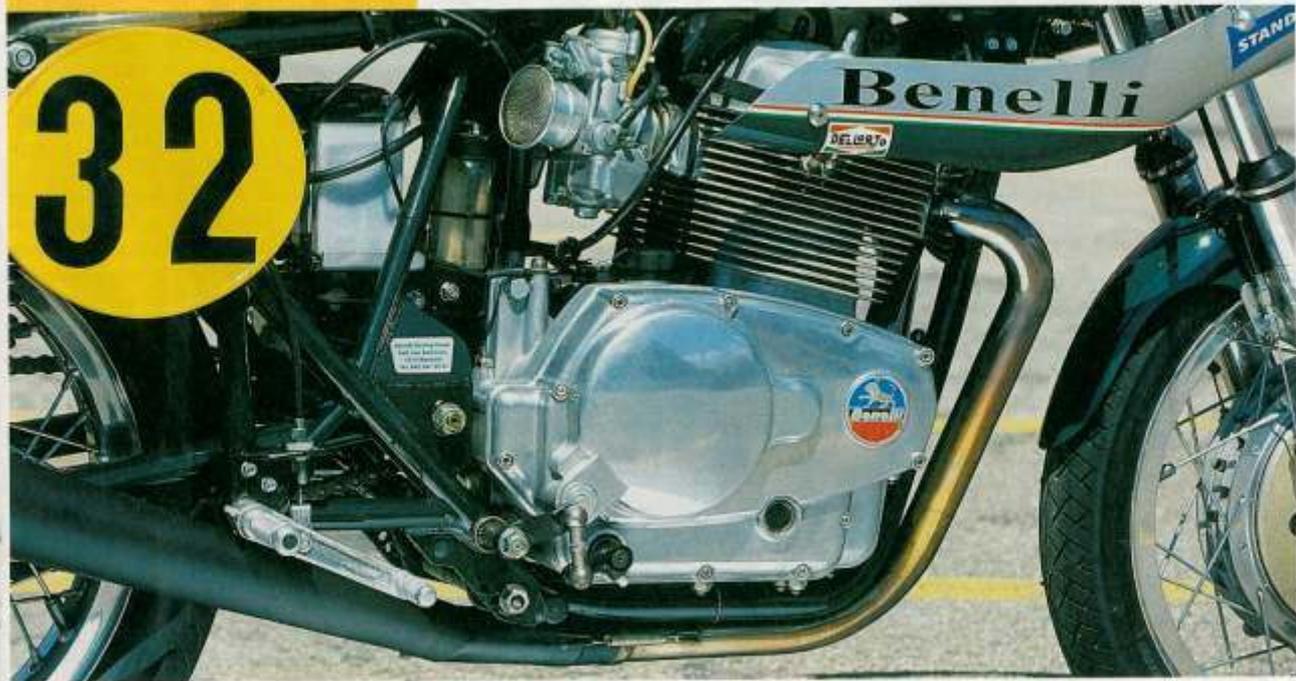
Rund 65 PS aus 650 Kubik: Das Triebwerk ist
erstaunlich seriennah geblieben, trotzdem ist der
Kurzhuber absolut konkurrenzfähig

Rolf von Ballmoos erfreute sich seiner Sei und dachte weiter über einen Renner nach. Der erste Gedanke galt der kleinen 500er Vierzylinder-Benelli, aber je mehr er in der Literatur und in Zeitschriften über die Tornado las, desto klarer wurde der Entschluss: „Ich wusste plötzlich, die will ich“, sagt er heute. Seinem Grundsatz treu, nur alte Gurken zu kaufen, bezahlte er für seine künftige Rennmaschine 1994 umgerechnet 800 Franken auf dem Markt in Novogro bei Mailand – „...mein Lieblingsmarkt“ – und bekam dafür ein sehr frühes Exemplar des Baujahrs 1969. In seinem Fotoalbum steht an dieser Stelle: „Die Idee ist geboren“.

Dann schloss er sich drei Wochen in der Werkstatt ein und feierte kurz darauf ein furioses Debüt auf der Rennstrecke – nein, natürlich

nicht. Die Entwicklung dieses Mototrads war und ist ein langer, langsamer Prozess mit offenem Ende. „Die Tornado ist von den Anlagen her recht gut, sie ist nur nicht zu Ende entwickelt. Darum gibt sie eine gute Basis ab, aber man muss dran arbeiten, um das volle Potential zu entfalten“, sagt der Hobby-Rennfahrer.

Der Schweizer machte sich zunächst über die Vergaser Gedanken. Die serienmäßigen 29er Dell'Ortos erachtete er als Leistungsbremsen und besorgte zwei 36er Exemplare mit Beschleunigungspumpe desselben Herstellers. Entsprechend vergrößerte und bearbeitete er die Kanäle. Bei den Ansaugstutzen griff er auf einen simplen Trick zurück: „Serienmäßig sitzen die Vergaser unter dem Tank. Wenn man die Ansaugstutzen tauscht und einfach um 180 Grad





dreht, weisen beide Kanäle waagrecht nach außen – das gibt einen schönen geraden Ansaugweg und ordentlich Atemluft.“ Neue Kolben von Alfa Romeo erhöht die Verdichtung des ausgesprochen kurzhubigen 643-Kubik-Aggregats (Bohrung x Hub: 84 x 58 Millimeter), und die Pleuellwelle wanderte in einen Fachbetrieb: „Die Welle ist serienmäßig viel zu ungenau ausgewuchtet“, sagt Rolf von Ballmoos. „Das Auswuchten und Optimieren des Pleuelltriebs war ein echter Quantensprung: Der Motor hat jetzt viel weniger Vibrationen und dreht locker über 8000 U/min. Vorher war bei 6500 Touren Schluss.“ Die originale Pleuellwelle beließ der Schrauber am Platz, ersetzte

aber die Ventile durch leichterte Teile. Die Pleuellstangen sind ebenfalls noch die alten: „Bis jetzt gab es mit ihnen keine Probleme. Im Schiebepetrieb hört man aber, dass sie leiden. Demnächst kommen verstärkte Teile rein.“

Die Tornado wusste schon ab Werk mit unterschiedlichen Leistungsangaben zu verwirren – zwischen 45 und 55 PS schwanken die genannten Werte. Rolf von Ballmoos hat im Gespräch mit anderen Benelli-Fahrern den Eindruck gewonnen, dass die Leistungsunterschiede von Maschine zu Maschine nicht nur auf dem Papier recht groß sind. Er führt dies vor allem auf mangelhafte Einstellung zurück: „Die Peripherie, gerade die Zündeneinstellung ist das A und O der Tornado. Vor jedem Rennen kümmere ich mich intensiv um Vergaser, Ventile und Zündung – wenn ich das nicht mache, fehlt die Leistung. Vor allem die Tatsache, dass beide Pleuellstangenpaare fest auf der verstellbaren Grundplatte sitzen und so auch nur gemeinsam verstellt werden können, macht ein hundertprozentiges Ergebnis für beide Zylinder schwierig, da letztlich nur der Kontaktabstand individuell eingestellt werden kann. Man könnte auch eine elektronische Zündung einbauen, aber mir ist die originale lieber. Wenn an der etwas kaputt

geht, kann ich es wenigstens selbst reparieren. Ganz davon abgesehen, dass ich schon von Störungen bei elektronisch gezündeten Maschinen gehört habe, wenn Transponder zur Zeitnahme installiert waren.“

Das Getriebe ließ Rolf von Ballmoos unverändert, er tauschte allerdings die Kettenritzel aus: Das vordere stammt jetzt von einer Yamaha XS 650, das hintere von einer Ducati 750. Die Kupplung ist ebenfalls noch die originale, allerdings hat der Benelli-Mann die Kupplungsfedern geringfügig unterlegt. Die Bohrungen im Pleuelltriebdeckel dienen vor allem der Optik. Bei Tornados der ersten Serie treibt gewöhnlich auf der linken Seite ein unter einem charakteristischen Gehäusedeckel verborgener Keilriemen die Lichtmaschine an – diese Lösung entfiel ersatzlos. Den nötigen Strom für die Zündung stellt heute eine kleine Batterie bereit, die für die Renndistanzen ausreicht. Pleuellkopf und Pleuellwellengehäuse stattete Rolf mit einer aufwendigen Entlüftung aus. Schläuche führen zu einem Lamellen-Abscheider, der die Flüssigkeit in den Sammler vor der Batterie schickt. Serienmäßig liegen die zwei Auspuffrohre exponiert weit außen – „ich hab deshalb pro Saison zwei Auspuffanlagen verbraucht. Das war mir dann zuviel, die Zwei-in-eins-Anlage hält jetzt.“

Die vordere Pleuellbremse arbeitet nach dem Doppelduplex-Prinzip und greift heftig zu.



Doppelduplex, was sonst: Die große Pleuellbremse mit ihren vier auflaufenden Backen peckt kräftig zu



Bitte zurücktreten: Wenn der Twin durch seine Zwei-in-eins-Auspuffanlage ausatmet, entstehen Druckwellen, die noch Minuten später übers Zwerchfell tanzen – vom Trommelfell ganz zu schweigen...



Leistungssteigernd: 36er Dell'Ortos versorgen den dank Alfa-Kolben höher verdichteten Motor über optimierte Kanäle mit zündfähigem Gemisch

Die Trommel selbst besteht aus Aluminium, Ankerplatten und Anbauteile sind speziell gefertigt, wobei leichtes Magnesium das bevorzugte Material war. „Der Bremshebel stammt ganz profan von der Suzuki GT 750“, erklärt der Schweizer weiter. „Er ist einstellbar und hat einen Waagebalkenausgleich der beiden Bremszüge. Man kann so etwas auch selber in edler Feinmechaniker-Optik bauen, aber die Funktion ist perfekt. Links am Lenker sitzt der nicht serienmäßige Kill-Schalter – ein Muss für ein Rennmotorrad, wie ich anlässlich eines Abflugs herausgefunden habe. Der Gaszug ist damals hängen geblieben – eigentlich wollte ich den Motor abwürgen, aber dann ging mir die Straße aus.“ Der Schalter sitzt so, dass man zum Betäti-

gen die Hand nicht vom Lenker nehmen muss – was auch Tücken birgt: Rolf von Ballmoos stand auch schon mal am Start und kam im genau falschen Moment an den Schalter...

Eine kleine, aber wesentliche Modifikation betrifft den Rahmen: „Ich hatte anfangs immer Rahmenbrüche. Das Dreiecksblech, in dem die Schwinge gelagert ist, bekommt dort, wo die Bohrung dem Rand am nächsten ist, oft Risse – die Schwinge lenkt dann fröhlich mit. Ich habe diese Auswirkungen erst einmal nicht bemerkt – bis mir dann irgendwann ein Kollege, der ein Stück hinter mir gefahren war, erzählt hat, was mein Hinterrad so treibt.“ Diese Schwachstelle kurierte Rolf von Ballmoos durch je eine zusätzliche Strebe von der Schwingenaufhängung

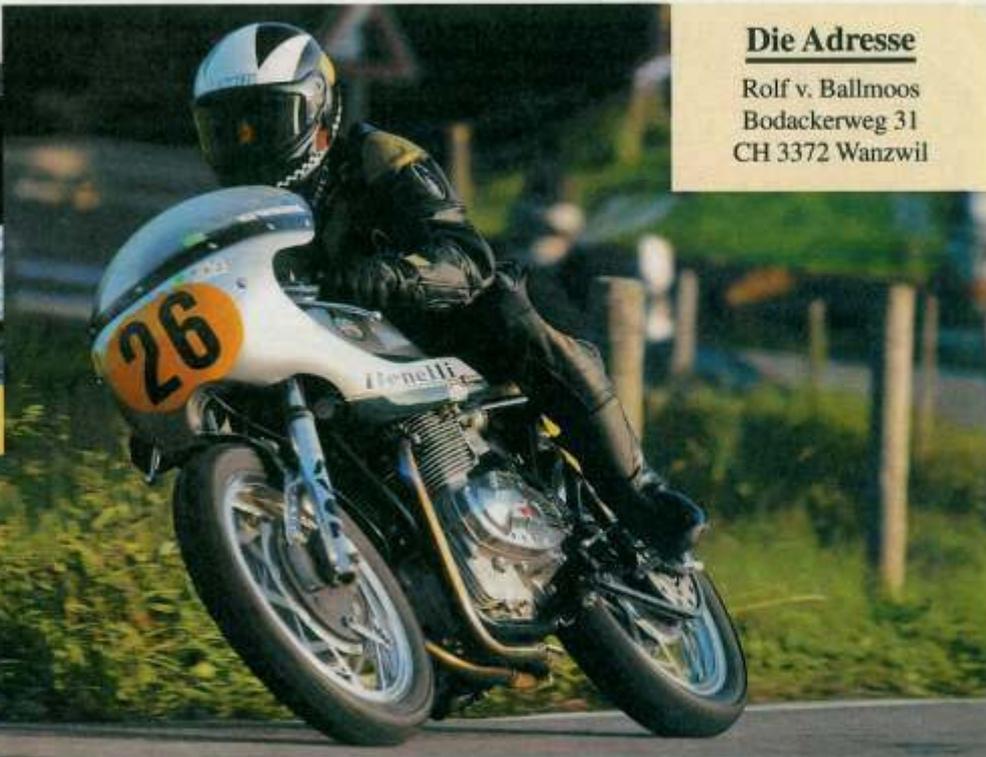


Die Adresse

Rolf v. Ballmoos
Bodackerweg 31
CH 3372 Wanzwil

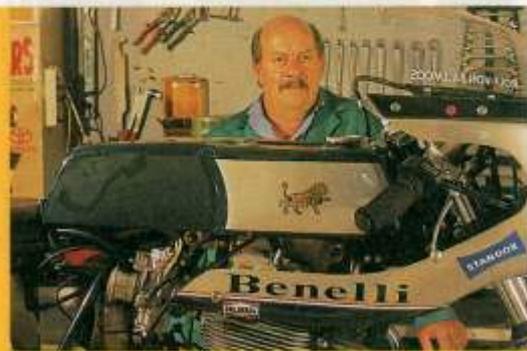


Der Kurzhuber braucht Drehzahl: Bis zu 8000 Touren zeigt der Drehzahlmesser im Renneinsatz



zum Oberrohr und ein zusätzliches Winkelblech. Die Seriengabel kam ihm zu weich vor. Er passte sie deshalb durch progressive Federn und ein Hydrauliköl mit niedrigerer Viskosität seinen Vorstellungen an. Die Schwinge erhielt Konis mit ebenfalls recht progressiv wirkenden Federn.

Tank, Sattel, Heckabschluss und die Halbschale sind italienische Zubehörteile. In seiner Werkstatt hat Rolf von Ballmoos ein ganzes Regal voll solcher Anbauteile: „Die bring' ich aus Italien mit und wähle dann aus, wenn ich etwas brauche. Zubehör wie etwa Höckersitzbänke gibt es dort auf den Märkten für Kleingeld, wenn einem der ursprüngliche ‚Einsatzort‘ egal ist. Und ich passe mir die Sachen ja sowieso individuell an.“ Die Lackierung erledigte der selbständige Lackierer natürlich in der eigenen Werkstatt, wobei er bei der Farbwahl vom Vorbild abwich: „Das ursprüngliche Benelli-Grün gefällt mir nicht. Das hier ist meine eigene Kombination. Ich finde sie sehr klassisch.“



„Ein Motorrad voller Potential, der limitierende Faktor ist der Fahrer“ – so charakterisiert Rolf von Ballmoos seine Tornado

Irgendwann wurde Rolf von Ballmoos am Rande einer Veranstaltung dann natürlich auch von einem Besucher angesprochen – man ahnt, worum es ging: „Der kam ins Fahrerlager und sagte, er wäre mit einer Tornado da. Er ist dann mit dem Zug heimgefahren, ich hab sie ihm auf der Stelle abgekauft.“ Die Maschine war sehr gebraucht und hatte eine Restaurierung bitter nötig. Heute ist das Exemplar der Serie zwei, gebaut 1972 und mit E-Starter bestückt, wieder im originalgetreuen Bestzustand. „Und auch die Rennmaschine ist jetzt genau in der Form, in der ich sie haben will“, sagt der Benelli-Man.

Und diese Form ist allemal ein Erlebnis – schon was die Akustik angeht: „Ein Kollege, vor dem ich bei einem Bergrennen startete, beschwerte sich bei mir, er hätte durch die Schallwellen Herzflimmern und Atemstillstand bekommen“, lacht Rolf von Ballmoos. Und sobald der Twin zum Leben erwacht, ist klar, dass weder der Schweizer noch sein Rennkollege übertreiben: Der Zweizylinder explodiert förmlich, nachdem er angetreten ist. Er gibt einen trockenen, giftigen und vor allem sehr lauten Ton von sich, der beinahe an ein Husten erinnert. Und dieser Ton greift einem tatsächlich direkt an die Vitalorgane und schüttelt sie ein wenig. Der extrem eindrucksvolle Sound klappert einem noch eine Viertelstunde später übers Zwerchfell, da klingelt der ganze Körper...

Laut ist sie also die Benelli, aber wie sieht's mit der Leistung aus, Herr von Ballmoos? „Auf dem Prüfstand war ich noch nie“, sagt der Motorsportler, „aber ich habe ja regel-

mäßig den Vergleich mit anderen Motorrädern, die schon auf der Rolle waren, beispielsweise auch mit diversen Triumph und Norton. Demnach müsste die Leistung irgendwo zwischen 60 und 65 PS liegen, was angesichts des Gewichts von rund 180 Kilo recht ordentlich ist, gerade wenn man bedenkt, dass der Motor nicht fürchterlich weit vom Serienzustand entfernt ist. Es reicht jedenfalls, um vorne mitzufahren – und um das Vorderrad beim Start eine Handbreite in der Luft zu haben, egal wieviel Gewicht ich versuche, aufs Vorderrad zu legen...“

Leider ist für einen Schweizer Motorradfreund fast jede Veranstaltung mit langen Anfahrten verbunden – oder war es zumindest für lange Zeit. Nach der Katastrophe von Le Mans (bei der 1955 ein Mercedes W 196 direkt in die Tribünen abflog) war der offizielle Rennsport in der Schweiz passé. Inzwischen zeigen sich wieder zarte Blüten, etwa das wiederauferstandene Klausenrennen. Für historische Motorräder gibt es in dieser Saison den FHRM-Cup, ausgeschrieben von den Freunden historischer Rennmotorräder. Diese Serie umfasst sieben Veranstaltungen (eine davon im Elsass), alles Bergprüfungen bis auf ein Rundstreckenrennen. Rolf von Ballmoos ist natürlich dabei und gibt sich redlich Mühe, mit seiner wüsten Tornado das Feld ein wenig aufzumischen.

Den limitierenden Faktor seiner Rennmaschine glaubt er inzwischen auch erkannt zu haben: den Fahrer. „Die Tornado hat immer noch Reserven, sie ist deutlich schneller als ich. Da sollte mal einer drauf, der richtig Motorrad fahren kann.“ Rede noch mal einer von Fehlkonstruktion...

Text: Tili Schauen

Fotos: Andreas Beyer/Rudolf Menzi