

Sonderheft
MOTORRÄDER
 aus
ITALIEN

Deutschland € 6,20
 Österreich € 7,10
 Schweiz CHF 12,00
 Belgien € 7,25
 Italien € 7,35
 Luxemburg € 7,25
 Niederlande € 7,10
 Spanien € 8,10
 Dänemark DKK 65,00



MOTORRAD MAGAZIN
MO
 SONDERAUSGABE 12
 FRÜHJAHR 2009



Jubiläums-Report
100 Jahre Gilera
 Die große,
 ruhmreiche Marke
 aus Arcore



Ducati
 Monster 1100
 im Test



NCR Mike Hailwood
 Traum in Titan.
 Nur 12 Stück werden gebaut



DYNOTECH-TUNING
 Guzzi Bellagio



F4 UND BRUTALE
 MV Agusta 2009



SCRAMBLER IM TEST
 Moto Morini V2

MOTO GUZZI BELLAGIO BY DYNOTEC

Zugegeben, auch wir hatten sie voreilig unter der bösen Rubrik „Italo-Chopper“ abgehakt. Jetzt aber öffnete uns Jens Hofmann, seines Zeichens Frontmann beim **GUZZI-TUNER** Dynotec, die Augen. Bellagio heißt in Wirklichkeit Bell'Moto

TEXT UND FOTOS: JO SOPPA

Wie verwandelt. Gezielte Eingriffe in Geometrie und Bodywork lassen die Bellagio gleich anders dastehen



Eine glückliche Modellpolitik ist nun wirklich nicht das, womit sich Moto Guzzi in den letzten Jahren bei den Fans der Marke hervorgetan hätte. Man bemühte sich zwar redlich, in den bekannten und florierenden Marktsegmenten einen Fuß in die Tür zu bekommen, aber das würdevoll originär Guzzi-hafte blieb dabei allzu oft auf der Strecke. Wie etwa zuletzt bei der Stelvio, die ein allzu offensichtlicher Abklatsch einer bayerischen Reise-Enduro sein soll.

Dabei bietet sich das laut Guzzi-Fan und Profi-Tuner Jens Hofmann „beste Antriebskonzept der Welt“ seit jeher als das an, was es schon immer ist: Nämlich die essentielle, die schnörkellose, die technisch delikat aufbereitete, die praktisch unkaputtbare, die prima selbst zu wartende, kurz gesagt, die ultimative Fahrmaschine. Dass Moto Guzzi neuerdings tatsächlich so ein Motorrad im

Programm hat, ist allerdings kaum jemandem aufgefallen. Wahrscheinlich nicht einmal den Machern im Werk. Dafür hat Guzzi-Maniak Hofmann mit Kennerblick sofort taxiert, um was es geht: „Die Bellagio ist im Grunde das Motorrad, auf das die Fans schon lange warten. Denn sie ist die einzige Guzzi im Programm, die den klassischen Stahlrohr-Rahmen im legendären Tonti-Stil mit dem modernen, momentabgestützten Antriebsstrang kombiniert.“

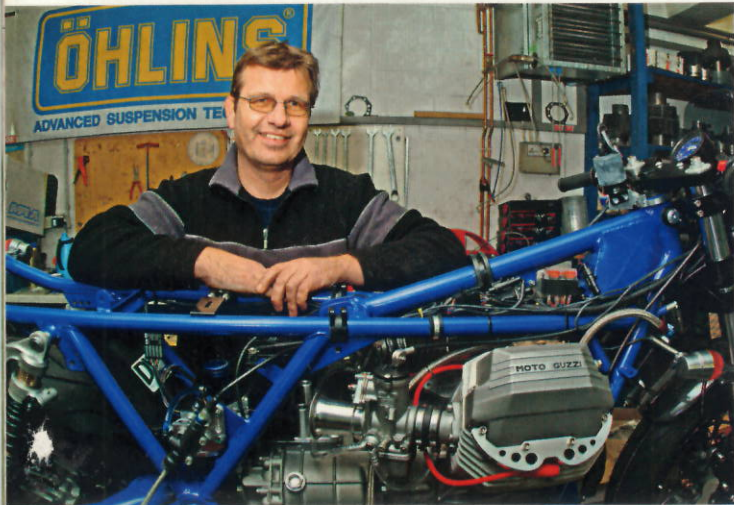
Um zu seinem angepeilten Ziel zu kommen, musste Hofmann allerdings nochmals kräftig Hand anlegen. Zunächst galt es, den schlaffen Hängerücken der Guzzi zu straffen und aus dem Chopper-artigen Grundarrangement ein richtiges, sagen wir ruhig „klassisches“ Motorrad zu machen. Dieses Vorhaben gelang unter anderem mit einer komplett abgespeckten Heckpartie und vor allem mit einem abgeänderten Serienfederbein,



Ein schöner Rücken. Kraftvoll und clean. Unwillkürlich fragt man sich: Warum baut Guzzi das nicht so?



INTERVIEW mit Guzzi-Tuner Jens Hofmann



Jens Hofmann beim Aufbau einer neuen Spezial-Guzzi im klassischen Stil. Für ihn verkörpern die Mandello-Klopfer seit jeher „das überlegene Konzept“

[?] Sie fahren seit den frühen achtziger Jahren mit Moto Guzzi-Motorrädern Rennen, schrauben und tunen mindestens ebenso lange an den Apparaten. Als Mann mit echtem Guzzi-Überblick müssen wir Sie deshalb fragen: Was macht Moto Guzzi derzeit richtig gut?

[JH] Bei der Produktqualität geht es seit Modelljahr 2006 richtig vorwärts. Leider wird das nirgendwo kommuniziert. Die neuen Motoren sind mit besseren Dichtungen ausgestattet, sauber zentriert, die Sechsganggetriebe sind präzise gefertigt und lassen sich toll schalten. Außerdem ist das verwendete Leichtmetall deutlich besser geworden. Das merke ich, wenn ich die Motorteile bearbeite.

[?] Wo sind noch Schwachpunkte festzustellen?

[JH] Der größte Schwachpunkt bei allen Guzzis ist das Drehmomentloch in der Gegend um 3500/min. Das stört die meisten Kunden. Mit einwandfrei abgestimmten Motoren könnte Guzzi viel mehr Motorräder verkaufen. Andererseits darf ich deshalb nicht klagen. Schließlich kommen sehr viele Kunden zu

uns, um ihren Guzzi-Twin deshalb optimieren zu lassen.

[?] Wo genau liegen die Ursachen für die unbefriedigende Leistungsentfaltung?

[JH] Guzzi verwendet für alle aktuellen Zweiventiler die alte V 11-Nockenwelle. Die hat sehr lange Steuerzeiten, so dass bei niedrigen Drehzahlen keine gute Füllung zustande kommt. Außerdem sind die Nocken gerade geschliffen und laufen auf balligen Tassen, wie zu Toderos seligen Zeiten. Die alten Ventiltriebsprobleme sind also immer noch da. Bei den neuen Motoren ab 7/2006 wurde versucht, das Ganze mit extrem harten Sitzringen und Ventilen verschleißtechnisch besser zu machen. Zusammen mit unserem Motorkit ergibt das dann eine gute Fahrbarkeit, aber gerade in Hinblick auf Standfestigkeit sollte ab Laufleistungen um die 40 000 Kilometer dann nochmals mit unserer Dynotec-Nocke und unserem speziellen Federpaket nachgeholfen werden. Der Druck unten herum wird dann noch besser.

[?] Welche Moto Guzzi empfiehlt der Fachmann seinem Publikum derzeit?

[JH] Die 1100er Zweiventiler ab Modelljahr 2006 sind mein Tipp. Gut gemacht, läuft das schöner als die großen 1200er Twins.



Schöne Ziffern. Serien-Cockpit mit viel Info, aber ohne Drehzahlmesser



Zum Vergleich: So sieht eine serienmäßige Moto Guzzi Bellagio aus

das nun sechs Millimeter länger ist als original und die Hinterpartie deutlich anhebt. Auf der Gegenseite schob Hofmann die Gabelholme etwas weiter in die Brücken, sie stehen jetzt 18 Millimeter über die Kante der oberen Gabelbrücke hinaus. Ein weiterer optischer Kniff gelang mit der neuen Anordnung des

Benzintanks. Zunächst wurden auch hier sämtliche Blenden, die zudem aus schwerem Stahlblech gefertigt sind, abgebaut. Aus stilistischen Gründen ist der Tank der Serien-Guzzi unverhältnismäßig hoch auf dem Rahmen drapiert. Hofmann setzt ihn einfach ein paar Zentimeter tiefer und spendiert damit



Fährt auch ganz anders: Die Dynotec-Guzzi gibt sich vorderradorientiert



Die Krümmeranlage ist eine Dynotec-Spezialität. Auf alle Fälle geht dieser Twin lochfrei, kultiviert und mit einer ansprechend starken Mitte. Wie eine Guzzi sein soll

der Guzzi gleich ein viel kompakteres, stimmigeres Erscheinungsbild. Das Übrige erledigt ein optimal gekröpfter Superbike-Lenker aus dem Sortiment von LSL, der zudem in form-schönen Leichtmetallhaltern geklemmt ist.

Überraschenderweise fällt einem erst jetzt auf, dass die Bellagio von Hause aus auf wahrlich imposanten Drahtspeichenrädern mit Leichtmetallfelgen rollt. Hinten ist ein kompakter 180/55ZR17-Zöller montiert, vorne ein 120/70er in 18 Zoll. Für den 18-Zöller dürften in erster Linie optische Gründe gesprochen haben, er lässt die Vorderpartie im Vergleich zum sonst üblichen 17-Zöller gleich um einiges erwachsener aussehen.

Es wäre eine handfeste Überraschung, hätte Jens Hofmann den Motor im Serienzustand belassen. Die Tragsäule im Dynotec-Programm ist schließlich das Drehmoment-optimieren der oberitalienischen V-Twins. Pauschal für 1200 Euro hilft er jedem Guzzi-Motor ab Modelljahr 2006 auf die Sprünge. Im vorliegenden Fall werden dann aus 75 Serien-PS immerhin knapp 90 PS bei moderaten 7600/min. Und vor allem gibt's einen Drehmomentverlauf, wie er sein soll. Nämlich frei von auffälligen Drehmomenteinbrüchen und mit toller Fahrbarkeit praktisch ab Leerlaufdrehzahl.

Hierzu werden unter anderem Zylinder, Kolben und Köpfe bearbeitet. Einen Teil trägt zudem die von Hofmann neu gestaltete Auspuffanlage samt Quat-D-Enddämpfer bei. Auffällig ist das mächtige Flex-Verbindungsrohr, das gleich vorn in den Krümmern, etwa 35 Zentimeter von den Auslass-

ventilen entfernt, angebracht ist. Die Anlage ist moderat leise, und, ganz wichtig, sie spart gegenüber der bleischweren, mit doppelwandigen Krümmern gefertigten Serienanlage etliche Kilos. Unter dem Strich ist die Dynotec-Bellagio rund 25 Kilogramm leichter geworden. Und das spürt man bereits beim ersten Anfassen. Im Vergleich zu einer Griso erscheint die Dynotec-Bellagio wie das sprichwörtliche Fahrrad.

Das Resultat jedenfalls begeistert auf ganzer Linie. Das Motorrad ist handlich, agil und spritzig. Die starke Mitte des

Motors erinnert an klassische Sport-Twins und verkörpert beste Guzzi-Tugenden, dazu passen die perfekt integrierende Sitzposition und der rundum einwandfreie Bedienkomfort. Einzig der etwas weiche Bremsendruckpunkt der vorderen Schwimmsattel-Anlage bietet noch Potenzial fürs persönliche Verschärfungsprogramm.

Ansonsten gilt: Genau diese Guzzi muss so, wie sie ist, sofort ins offizielle Verkaufsprogramm. Wer nicht so lange warten möchte, dem helfen Jens Hofmann und der nächste Guzzi-Händler gerne weiter. □

TECHNISCHE DATEN: DYNOTEC-MOTO GUZZI BELLAGIO

Preis: Basismotorrad 10770 Euro inklusive Nebenkosten. Umrüstkosten 2950 Euro wie gezeigt

Leistung: 89 PS (66 kW) bei 7600/min. Maximales Drehmoment 95 Nm bei 5900/min

Motor: Viertakt-V-Motor, luftgekühlt. Zwei Ventile pro Zylinder, ohv. Bohrung x Hub 95 x 66 mm, Hubraum 936 ccm, Verdichtung 10,5, elektronische Benzineinspritzung, Drosselklappen-Ø 40 mm, Elektrostarter. Sechsganggetriebe. Endantrieb über momentabgestützte Gelenkwelle (Kardan)

Fahrwerk: Stahlrohr-Brückenrahmen, Motor mitttragend. Vorn Telegabel, Ø 45 mm, Federweg 140 mm. Hinten momentabgestützte Einarm-Leichtmetallschwinge mit über Hebel betätigtem Monofederbein, Federweg 120 mm. Bereifung vorn 120/70ZR18, hinten 180/55ZR17. Vorn Doppelscheibenbremse, Ø 320 mm, mit Zweikolben-Schwimmsattelzangen. Hinten Scheibenbremse, Ø 282 mm. Lenkkopfwinkel 65 Grad, Radstand 1560 mm, Sitzhöhe 800 mm, Tankinhalt 19 Liter, Gewicht fahrbereit 215 kg

Kontakt: Dynotec, Jens Hofmann, Alzeyer Straße 33 bis 37, 67592 Flörheim-Dalsheim, Telefon (06243) 5882, www.dynotec.de