

**Test: Honda
VFR 1200 X
Crosstourer**

MOTORRAD MAGAZIN

MMO

**Auspuff-Test:
BMW F 800 R**
Von Akrapovič bis
Termignoni



Deutschland 4,90 €
Österreich 5,40 €, Schweiz 9,50 CHF,
E 6,20 €, B 5,80 €, NL 5,95 €, L 5,80 €, I 6,20 €,
GR 6,90 €, FIN 7,50 €, DK 63,00 DKK,
S 70,00 SEK, H 1965,00 HUF

Juli 2012 **Nr. 7**

Die große
Fahrspaß-
Sommer-
Ausgabe

Dynotec-
Moto Guzzi
Sportiso

Auf 49 Seiten

ROADSTER

DIE BESTEN MOTORRÄDER DER WELT



Pure Eleganz:
Ducati Vendetta



Reifentest:
Bridgestone und Conti



Volldampf:
Raketen-Motorrad



GEHT DOCH

Nur eine klassische Guzzi ist eine gute Guzzi. Weil man mit ihr ganz legal tolle Umbausachen anstellen kann. Falsch gedacht. Auch mit aktuellem Material lässt sich exakt die **WUNSCH-GUZZI** realisieren, die uns schon immer im Kopf herumspukt

TEXT UND FOTOS: JO SOPPA

Fahrmaschine pur. Und das Ganze weitestgehend mit gängigen Guzzi-Serienteilen realisiert. Ein Gebrauchsmuster fürs Werk in Mandello del Lario





Sieht aus wie ein Spezialfahrwerk vom Rahmenbauer, gehört aber zur Guzzi Brevia



Die Frontpartie spendete eine Guzzi Griso, den Klassik-Lenker baut LSL in Krefeld



Sportliche Raste. Fein einstellbar und in geringstmöglicher Basisbreite anmontiert

Seit Jahrzehnten lassen wir bei MO keine Gelegenheit aus, um auf das überlegene Konzept der unvergleichlichen V-Twin-Guzzis hinzuweisen. Überlegen deshalb, weil man sämtliche Vorteile einer Boxer-BMW hat, ohne sich mit deren unübersehbarem Nachteil, nämlich den „widerlich“ abstehenden Ohren, herumärgern zu müssen.

Dieser kleine Aufreger zum Einstieg in die Materie sei erlaubt, denn es gehört ganz einfach zum Spiel, sich in Zeiten, da die Bayern geschäftliche Supererfolge in Reihe feiern, ein klares Bekenntnis zum Wohle eines Underdogs abzurufen. Möge die Botschaft ankommen. Denn ebenso oft, wie wir das „überlegene Konzept“ beschworen haben, folgte der zwangsläufige Zusatz: Wann, bitteschön, machen die im Werk endlich aus ihrem ach so tollen Konzept nach Ur-V7 Sport und Le Mans mal wieder etwas durchschlagend Epochales?

Doch am Comer See bleibt es ruhig. Eine neue California soll kommen, hört man. Sie sieht auf den ersten Fotos ganz hübsch aus, wird aber garantiert wieder sauscher und macht unverkennbar auf dicker Cruiser.

Tröstend, dass gute 500 Kilometer Luftlinie vom Werk entfernt, mitten im rheinhessischen Weinbaugebiet, eine tapferere Keimzelle des wahren Guzzi-Treibens nicht davon ablässt, uns auf den Königsweg alter Mandello del Lario-Herrlichkeiten zu helfen. In dem beschaulichen Weinort Flörsheim-Dalsheim, der genauso verwinkelt aussieht, wie der Name klingt, trotz seit Jahrzehnten ein verschworener Trupp allen Stolpersteinen, die das Werk den offensichtlich belastbaren Fans auf der Suche nach dem heiligen Guzzi-Gral in den Weg wirft. In den frühen 80er Jahren unter der Leiber-Leidal-Flagge als Guzzi-Vertretung gegründet, übernahm der ehemalige „Werksfahrer“ Jens Hofmann schließlich die zwischenzeitlich in Dynotec umbenannte Firma. Als Mann des Zweizylinder-Rennsports muss für Hofmann eine Guzzi vor allem eines sein: bestechend fahrbar. Bei diesen Bestrebungen geht es aber nicht nur um Extremlösungen für die schnelle Zeit auf der Rundstrecke. Die hat der Guzzi-Maniac mit seinem Guzzilla-Projekt bis an die Grenzen des technisch Machbaren ausgelotet. Auch für den anspruchsvollen Straßenfahrer hat Hofmann passende Pakete im Angebot. In der letzten Ausgabe haben wir Ihnen die überzeugend präparierte Dynotec Stelvio präsentiert, ein Tipp ist zudem die auf Basis der selbst in Guzzi-Kreisen verkanteten Bellagio entstandene „Sportversion“. Sie schält den wahren Kern dieser letzten Serien-Guzzi mit klassischem Tonti-Rahmen vollkommen heraus: Denn die Bellagio ist kein windweicher Cruiser, sondern tatsächlich ein wieselflinkes, fahraktives Landstraßenmotorrad. Vorausgesetzt, Dynotec-Hofmann hatte die Finger im Spiel.

Mit dem hier präsentierten Sportiso-Projekt geht der Guzzi-Experte noch einen Schritt weiter. Wer es nicht weiß, der würde als technische Basis nie und nimmer die stockbiedere Guzzi Brevia 1200 vermuten. Schon eher tippt man auf das radikal konzipierte Einzelstück einer routiniert arbeitenden Fahrwerks-Schmiede. Tatsächlich aber sehen wir hier das rohe Chassis einer Serien-Brevia. Nur eben jeglichen Verschaltungs- und Abdeckungszierrates und des Heckteils beraubt.

Moment, die Aussage muss korrigiert werden. Die Vorderradgabel entspringt nicht dem Brevia-Muster. Sie gehörte ursprünglich in eine Guzzi Griso, und das edle Öhlins TTX-Federbein stammt aus dem Fundus des rennstreckenerfahrenen Dynotec-Chefs. ▷

Der Adler aus Mandello fliegt. In
Gestalt von Motorrädern wie der Dynotec
Sportiso besteht daran kein Zweifel





LED-Technik ganz hell und minimalistisch. Blinker und Rückleuchten kombiniert



Leichtbau. Ein derart filigranes Heckteil darf sich nur der kühne Renn-Tuner erlauben



Runde Sache. Wo Motorradfahren stattfinden soll, blühen Sportiso samt Fahrer auf

Filigranes Rahmenheckteil sowie die in rohem Leichtmetall gehaltenen Tank- und Sitzhöckergebilde sind unverkennbar Spezialanfertigungen. Die Felgen wiederum sind profane Guzzi-Serienware. Exotische Werkstoffe sucht man an diesem Motorrad vergeblich. Alles hat handfeste Metallanmutung, umso größer das Erstaunen beim Blick auf die Waage: Mit halb gefülltem Tank wiegt diese ungemein schlank und rank wirkende Spezial-Guzzi famose 199 Kilogramm. Zum Vergleich: Die Serien-Breva bringt es mit vollem 23-Liter-Tank auf stolze 253 Kilogramm. Ein runder Zentner Masse wurde also abgespeckt. Und das ist deutlich zu spüren.

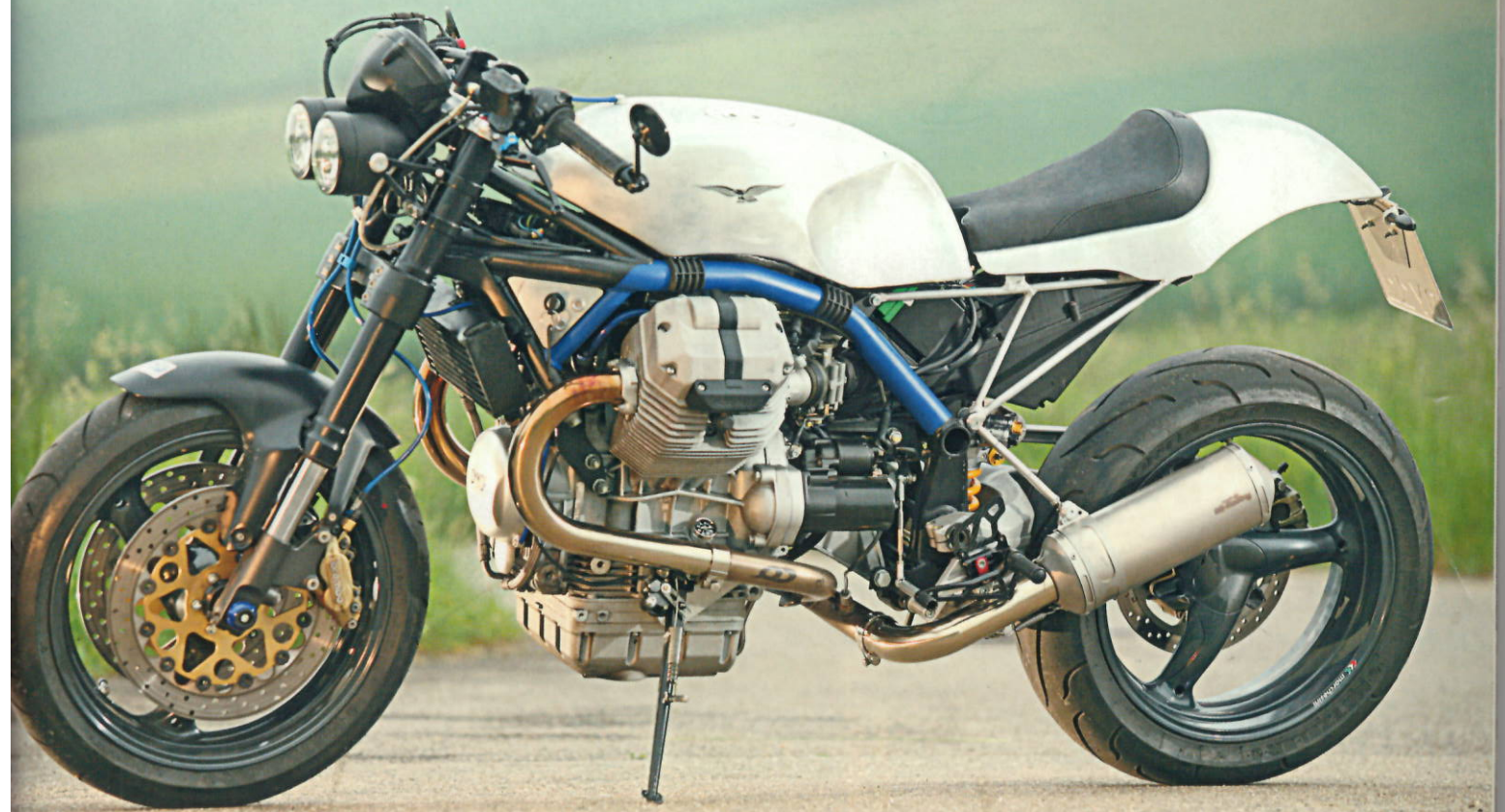
Wer klassische Guzzis und ihr hüftsteifes Baumstamm-Fahrgefühl kennt, dem eröffnet die Dynotec Sportiso neue Welten. Das tendenziell ohnehin gefügte und neutral liegende Breva-Fahrwerk wird mit diesem Tuning-Motorrad letztlich auf den Punkt gebracht. Einlenkverhalten, Beweglichkeit, Rückmeldung, Kurvenlage, das alles verdient Bestnoten und macht dieses Motorrad zum Eroberer sämtlicher Landstraßen.

Solange es nicht zu holprig wird. Denn für optimale Rückmeldung stimmte Hofmann das Chassis unter dem Blickwinkel des rennstreckenerfahrenen Profis ab. Die Grundhärte der Dämpfung ist vor allem an der Vorderhand straff justiert und bringt beim Bremsen Stabilität. Bei der Reifenbestückung belässt es Hofmann bei den Seriengrößen. Ein breiter Showreifen auf der Hinterhand wäre bei diesem empfänglichen Fahrwerk auch kontraproduktiv. Stattdessen wählt der Fachmann den handlingfreudig konturierten Metzeler Sportec M3 für seine Sportiso. Eine erstklassige Wahl.

Am Motor ist gar nicht so viel passiert. Der Fahrzeugschein weist 68 Kilowatt, sprich 92 PS als Maximalleistung aus. Für bessere Platzverhältnisse wurde die Lichtmaschine wieder vorne auf die Kurbelwelle gesetzt, der serienmäßige Guzzi-Ansaugkasten gehörte ursprünglich zum Schwestermodell Griso. Feinabstimmung wurde mit einer neu gestalteten Auspuffanlage und einem auch in Hinblick auf geringen Spritkonsum verfeinerten Einspritz-Kennfeld betrieben. Die Serienkrümmer kombiniert Hofmann mit einem Y-förmigen QD-Sammlerrohr und dem augenfreundlich zierlichen Endschalldämpfer Marke SR. Wer angesichts der minimalistischen Auspuffanlage einen entsprechenden Lauttöner erwartet, sieht sich überrascht. Die Guzzi bollert absolut moderat und unauffällig aus dem Endtopf. Kein Wunder, diese Anlage ist samt und sonders katalysatorbestückt und in die Papiere eingetragen.

Sound macht die Abgasanlage dennoch, und zwar im Schiebebetrieb. Einige der Flanschverbindungen scheinen nicht restlos dicht zu sein. So kommt es zu heftigem Auspuffpatschen. Auffällig auch das blecherne Resonanzscheppern der Anlage im Standlauf. In den genannten Punkten braucht die Abgasanlage also noch etwas Feinschliff.

Dafür stimmt die Leistungsentfaltung. Der Twin greift ab Standlaufniveau schon gut zu und liefert die für ein derartiges Konzept wichtige, weil druckvolle Drehzahlmitte. Ein herrlicher Motor für die wirkliche Landstraßenwelt, mit dem es leicht fällt, das eine oder andere Tempolimit brav einzuhalten. Einzig ein tendenziell unsteter Gleichlauf beim Konstantfahren in den kleinen Gängen, etwa in 30er-Zonen, bietet noch ein wenig Luft fürs Feilen an der Abstimmung. Durch das deutlich reduzierte Gewicht gewinnen auch die Fahrleistungen. Den Durchzugsprint von 60 auf 140 km/h im letzten



Ein Twin, der kickt und grummelt, ein Fahrwerk, das die Straße zur fühl- und erlebbaren Kontaktzone macht. Fehlt nur noch ein oller Rundscheinwerfer

Gang erledigt die Sportiso in neun Sekunden. Zum Vergleich: Die Serien-Breva braucht für die gleiche Übung knapp elf Sekunden.

Weil der Twin speziell in der Gegend um 4000/min überragend leichtfüßig und kultiviert läuft, wäre ein länger ausgelegter Sekundärtrieb je nach Fahrernaturell wünschenswert. So dreht die kurz ausgelegte Guzzi im letzten Gang bei 100 km/h bereits mit 3600/min. Eine bei gleichem Tempo um 400/min reduzierte Drehzahl wäre nach meinem Geschmack die richtige Lösung. Dann könnte man sich beim meditativen Rollenlassen auf der Bahn wunderbar in den unnachahmlichen Rhythmus des Guzzi-Twins fallen lassen.

Jens Hofmann will mit seiner Sportiso den Weg zeigen. So könnte Guzzi sein. Bis auf Tank, Sitzbank, Auspuffanlage und diverse Anbauteile basiert die Sportiso auf Guzzi-Serienbauteilen. Dieses Motorrad ist auch eine Einladung an das Werk. Es zeigt, was für herrliche Motorräder aus Mandello del Lario kommen könnten. In der Herstellung müsste so eine Guzzi sogar günstiger

sein als das ursprüngliche Basismodell. Denn schwer ist sie, die Kiste mit sämtlichen abgeschraubten Serienteilen, die uns Hofmann eindrucksvoll vor die Füße knallt und die er für seine Sportiso nicht mehr gebrauchen kann. Noch ist sie ein Einzelstück, ein Anschauungsobjekt, eine Wirklichkeit gewordene Vision. Danke für dieses Erlebnis. Es war schön, wieder einmal eine „richtige Guzzi“ gespürt zu haben. □

TECHNISCHE DATEN: DYNOTEC-MOTO GUZZI SPORTISO

Preis: Basismotorrad Breva 1200 (12.900 Euro) oder 1200 Sport (13.800 Euro), plus Umbaufwand

Leistung: 93 PS (68 kW) bei 7250/min, maximales Drehmoment 100 Nm bei 5800/min

Motor: Viertakt-Zweizylinder-V-Motor, luft-ölgewässert. Zwei Ventile pro Zylinder, ohv. Bohrung x Hub 95 x 81,2 mm, Hubraum 1151 ccm. Verdichtung 9,6. Elektronische Benzineinspritzung, Doppelzündung, Griso-Ansaugkasten, Leichtbau-Auspuffanlage mit Serienkrümmern, QD-Sammler und SR Racing-Endtopf. Lichtmaschine auf Kurbelwelle. Elektrostarter, Sechsganggetriebe, Endantrieb über momentabgestützte, voll gekapselte Gelenkwelle (Kardan)

Fahrwerk: Stahlrohr-Brückenrahmen Typ Moto Guzzi Breva/Sport. Angeschraubtes Rahmenheck aus Leichtmetall. Vorn Upside down-Telegabel Typ Griso, Guzzi-Einarmschwinge mit Öhlins TTX-Federbein. Guzzi-Breva-Felgen mit Metzeler Sportec M3-Bereifung, vorn in 120/70ZR17, hinten 180/55ZR17. Vorn Doppelscheibenbremse, \varnothing 320 mm, hinten Scheibenbremse, \varnothing 282 mm. Radstand 1495 mm, Sitzhöhe 820 mm, Gewicht fahrbereit 199 kg, Gewichtsverteilung 51,2 Prozent vorn

Kontakt: Dynotec, Jens Hofmann, Alzeyer Straße 33-37, 67592 Flörsheim-Dalsheim, www.dynotec.de

MOTORRADURLAUB IN DEN ALPEN

Die 40 besten Adressen in Italien,
Österreich und der Schweiz

GRATIS-KATALOG unter
Tel. 0043 6542 80480-29 oder

ALLE INFOS IM WEB: www.moho.info

