



VOLL

FETT



Auch unter den Reiseenduros geht der Trend zu immer mehr Leistung. Das erkaufte man aber mit weniger Drehmoment im unteren und mittleren, für die Landstraße so wichtigen Bereich. Dem trägt Motorenexperte Jens Hofmann Rechnung und verpasst der **DYNOTEC-MOTO GUZZI STELVIO einen fetten Drehmomentkick**

TEXT: WOLF-MARTIN RIEDEL FOTOS: MIO-FOTOGRAFIE.DE

Heißes Thema beim Stammtisch: hohe Leistung oder bäriges Drehmoment. Unter den Stammtischkollegen von Jens Hofmann fahren viele BMW R 1200 GS. Inzwischen ist dort eine Rückkehr zur R 1150 GS zu bemerken. Mancher bemängelt das fehlende Drehmoment untenrum. Vor allem zu zweit und mit Gepäck sei das störend, und ab Leerlaufdrehzahl aus Kehren raus beschleunigen – das geht mit der Älteren besser.

In der Nähe von Alzey sitzt die Firma Dynotec von Jens Hofmann. „Mister Guzzi“ hat sich auf das Tunen und die Optimierung der italienischen Twins spezialisiert. Seit vielen Jahren schraubt er schon am Italo-Twin – da hängt sein Herz dran.

Seit einiger Zeit ist die Stelvio in Arbeit. Das aktuelle Serienmodell wurde im letzten Jahr grundlegend verändert und ist in vielen Punkten definitiv verbessert worden. Eine tolle Basis, meint Hofmann. Nur der Bumms fehlt ihr. Aber Tüftler Jens Hofmann wäre nicht „Mister Guzzi“, wenn ihm dazu nicht die entsprechenden Ideen kämen.

Tatsächlich hat er das große Manko beim Auspuff-Sammler erkannt. „So, wie der zusammengeschießt ist, bringt das Drehmoment unterhalb von 3000/min. Dann aber beschleunigt der Motor nur unwillig weiter. Eine serienmäßige Drosselung sozusagen.“ Mit seinem geänderten Sammler (150 Euro) dreht der Twin ungehemmt voran.

„Der Sammler ist der Schlüssel zu mehr Druck. Das Mapping der Stelvio wird außerdem in allen Drehzahlbereichen wesentlich magerer abgestimmt. Bis zu 18 Prozent, wobei die Lambdaeinstellung erhalten bleibt. Das bringt auch unten rum Drehmoment. Und spart enorm Sprit.“

Tatsächlich liegt der Dynotec-Twin überall deutlich über der Serien-Guzzi. Und auch über dem Erzfeind, der Boxer-BMW. Ein Schalldämpfer von Auspuff-Guru SR bringt obenrum Leistung. „Jeder Zylinder ist einzeln abgestimmt. Wir arbeiten nicht mit einem Power-Commander, sondern programmieren das komplette Kennfeld neu.“ Und das mit durchschlagendem Erfolg. „Der echte Drehmoment-



1200
DYNOTEC
Dynamisch optimierte Fahrzeugtechnik GmbH
Telefon 067 41/9897 Telefax 067 41/7079

quattro
valvole

MOTO GUZZI

Nie war er besser: Nach der Dynotec-Kur drückt der Guzzi-Twin schlicht wie „die Sau“



Der Auspuff von SR-Racing bringt fette Leistung und eine Gewichtserleichterung von acht Kilogramm

Nur der geänderte Auspuff lässt die Umbaumaßnahmen erkennen. Weitere Änderungen: Auspuffsammler, Gabelabstimmung, 50 Millimeter schmalere 790-Millimeter-LSL-Lenker, Mapping, und noch ein paar Feinheiten

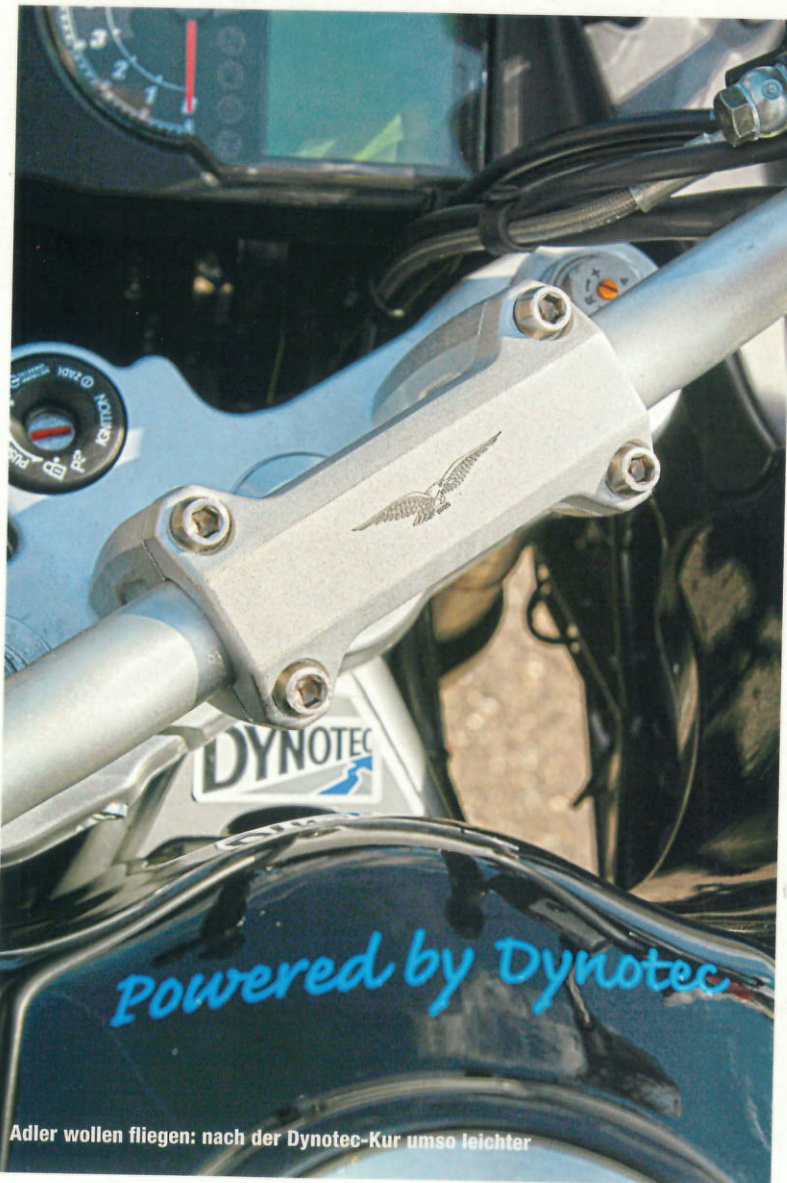


Joker. Jetzt hab' ich die Stelvio meinen Stammtischkollegen gegeben, und nun überlegen sie schon, ob sie nicht ihre GS verkaufen sollen.“

In der Praxis geht die Stelvio vorwärts wie mit der Gummiflitsche losgeschossen. In jedem Gang aufs Neue. Das schiebt einfach unglaublich an, und nach jedem Schalten geht's genauso vehement weiter.

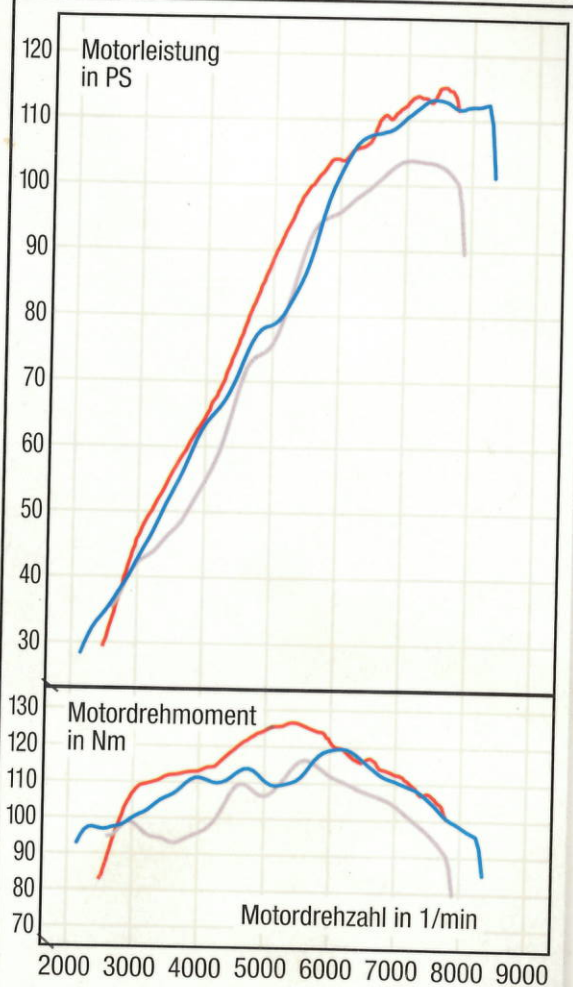
Dabei gibt sich der große Twin ganz kultiviert. Beim Starten natürlich das übliche seitliche Kippen des ganzen Motorrads nach rechts, am Anfang zielt es sich noch und schüttelt sich wie ein nasser Bernhardiner. Aber genau das kennt und liebt man ja bei Guzzis. Ansonsten sind die Vibrationen gering. Sauber synchronisiert und abgestimmt.

Die Umbaumaßnahmen der Dynotec-Stelvio geschehen nur an der Peripherie. Hofmann geht nicht an



Adler wollen fliegen: nach der Dynotec-Kur umso leichter

AUF DEM PRÜFSTAND: DYNOTEC-MOTO GUZZI STELVIO 1200 8V



Dynotec-Moto Guzzi Stelvio 1200 8V:
 max. 115 PS (85 kW) bei 7500/min
 max. 127 Nm bei 5400/min

Moto Guzzi Stelvio 1200 8V (Serie):
 max. 104 PS (76 kW) bei 7100/min
 max. 116 Nm bei 5600/min

BMW R 1200 GS dohc:
 max. 113 PS (83 kW) bei 7400/min
 max. 120 Nm bei 6200/min

die Mechanik. 340 Euro kosten die Abstimmungsmaßnahmen plus SR-Auspuff (840 Euro). Der spart gleichzeitig acht Kilogramm an Gewicht.

Auch ans Fahrwerk hat sich Hofmann gemacht: die Gabel der Guzzi neu abgestimmt und zwölf Millimeter durch die Gabelbrücken geschoben. Viele BMW GS-Fahrer stört das geringe Gefühl für die Vorderhand. Der Telelever bügelt zwar alles gnadenlos nieder, lässt es aber an Feedback mangeln. Die Stelvio liegt nun wie das sprichwörtliche Brett. Mit nur geringen Komforteinbußen. Und die Straßenlage ist verblüffend und absolut gefühlsecht. Die Räder saugen sich quasi am Asphalt fest.

Auch wenn es holprig wird, lässt sich die Stelvio noch unbedenklich um die Kurven hetzen, dabei liegt sie sehr stabil. Der gewählte Radius bleibt erhalten, egal, was kommt.

Sehr handlich kann man die Italienerin nicht nennen, man muss beim Einlenken schon ordentlich hinhängen, und nach der Kurve will sie deutliches Gasgeben, kräftigen Lenkerzug oder Schenkel-Tank-Druck zum Aufrichten. Und dann kommt das Höchste der Gefühle: nach der Kurve sattes Durchbeschleunigen. Untermalt von wohligem, sattem Klang schnalzt die Stelvio förmlich nach vorne, gerade so, dass man kaum mit dem Schalten nachkommt.

Alles in allem ist Jens Hofmann bei der Dynotec-Stelvio mit relativ geringem Tuning-Aufwand ein hoher Output gelungen. Wer genug hat vom Run auf immer höhere Maximalleistung auf Kosten von Durchzug, und wer ein Motorrad möchte, das nicht jeder zweite fährt, der ist hier goldrichtig. Und kann auch am Stammtisch glänzen. □

Der Joker: Bis 5000/min hat die Dynotec-Stelvio weit mehr Drehmoment als jede andere Reiseenduro

TECHNISCHE DATEN: DYNOTEC-MOTO GUZZI STELVIO 1200 8V

Preis: Serienmodell 14 290 Euro
Umbaumaßnahmen: Motorabstimmung: Einspritzsteuergerät umprogrammieren 340 Euro, jede weitere Maßnahme 70 Euro, Auspuffsammler 150 Euro, SR-Racing-Endtopf 840 Euro (Gewichtserleichterung minus 8 kg), LiFePo-Batterie 220 Euro (minus 9,5 kg), AP Racing-Bremsbeläge vorne 39 Euro pro Zange, Getriebeöl Rockoil 75W140 Gearaxle mit Additiv 18,40 Euro
Leistung: 115 PS (85 kW) bei 7500/min, max. Drehmoment 127 Nm bei 5400/min
Motor: Viertakt-Zweizylinder-V-Motor, luft-ölgekühlt, Zylinderwinkel 90 Grad, Vier Ventile pro Zylinder, hc, Bohrung x Hub 95 x 81,2 mm, Hubraum 1151 ccm, Verdichtung 11,0. Elektronische Benzineinspritzung, Drosselklappen-Ø 50 mm, G-Kat. Elektrostarter, Sechsganggetriebe, Endantrieb über Kardanwelle
Fahrwerk: Stahl-Brückenrahmen. Upside down-Gabel, voll einstellbar, Federweg 170 mm. Hinten Leichtmetall-Einarmschwinge mit Monofederbein, voll einstellbar, Federweg 155 mm. Bereifung vorn 110/80R19, hinten 180/55R17. Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 282 mm. Radstand 1545 mm, Lenkkopfwinkel 63 Grad, Nachlauf 125 mm, Sitzhöhe 840/860 mm. Tankinhalt 18 Liter, zulässiges Gesamtgewicht 475 kg
Kontakt: Dynotec GmbH, Jens Hofmann, Alzeyer Straße 33 bis 37, 67 592 Flörsheim-Dalsheim, Telefon (06243) 5882, Internet www.Dynotec.de