

# Tuning in großen oder kleinen Schritten

## Zwei unterschiedlich getunte Guzzis

Die Nachricht klang interessant: Die Firma Dynotec hatte über den Winter eine Moto Guzzi 1200 Sport so umgebaut, daß die Maschine nun sage und schreibe 60 Kilogramm leichter als das Serienmotorrad sein sollte. Das machte neugierig. Die Wettervorhersage war gut, also auf nach Flörsheim-Dalsheim. Doch auf Anfrage nach meinem Wunschtermin hieß es: Pech gehabt. Genau für diesen Tag war die TÜV-Abnahme des Guzzi-Umbaus vorgesehen. Aber Jens sagte: „Komm doch einfach mal vorbei, wir haben hier mehrere interessante Guzzis zum Probefahren stehen.“ Das konnte ich mir ja auch nicht entgehen lassen. Also machte ich mich auf in die Nähe von Worms.

Jens hatte nicht zu viel versprochen, die Auswahl an umgebauten Guzzis war mehr als ordentlich. Was darf es denn sein - eine getunte Le Mans I, eine Quota mit momententkoppeltem Endantrieb und kleinerem Vorderrad, eine kräftig umgebaute und erleichterte Bellagio oder ein Totalumbau Namens Guzilla, eine optimierte Stelvio, die Centauro mit großem Hubraumkit oder gar die Dynotec Le Mans, die mit dem Original aus Mandello gar nicht mehr so viel gemeinsam hat?

Da fiel die Wahl nicht schwer, die Dynotec Le Mans übte schon einen besonderen Reiz aus.

Das ist so eine Art Referenz- und Entwicklungsmotorrad, in dem gleichzeitig die Langlebigkeit und Zuverlässigkeit der Umbauten erprobt wird.

Da ist so ungefähr alles drin, was man braucht und auch noch einiges mehr, was man nicht unbedingt benötigt - das volle Programm halt. Das fängt an mit einem komplett geänderten Fahrwerk mit steilerem Lenkkopf, umgeschweißter Schwinge für breite Bereifung und Momentabstützung für den Endantrieb, Triumph-Gabel mit einstellbaren Gabelbrücken, 17-Zoll-Speichenrädern und einiges mehr.



*Dynotec Le Mans, bei der fast alles umgebaut oder ausgetauscht wurde.*



**Mit ordentlich Tuning hält der alte V2 aus Mandello auch heute noch mit.**

Alleine Rahmen, Schwinge, Räder und Bremsanlage hinten schlagen mit knapp 5.000 Euro zu Buche. Alle Umbauten im Detail aufzuführen, würde den Rahmen sprengen.

Auch beim Motor wurde an nichts gespart, großer Hubraumkit, spezielle Pleuel, andere Ölwanne, Feinwuchtung - auch das kostet ein paar Tausender. Das Ergebnis ist ein bärenstarker V2, der auch auf der Rennstrecke bei Classic-BOT-Rennen eine gute Figur abgibt. 114PS und 116Newtonmeter aus 1.140Kubikzentimetern sind schon nicht schlecht. Auch wenn die Motorenkonstruktion mit der untenliegenden Nockenwelle und den langen Stößelstangen nun schon fast fünfzig Jahre alt ist, braucht sich der betagte, luftgekühlte V2 nicht zu verstecken, und manche Fans nennen ihn „das überlegene Konzept“.

Genug der Theorie, ich bin ja zum Fahren hergekommen. Und viel Zeit bleibt nicht, weil diese Maschine nachher zu einer Motorradausstellung gebracht werden soll. Aber für eine kleine Runde wird es noch reichen. Jens läßt den Motor warmlaufen, während ich in die Motorradklamotten schlüpfte.

Aufsitzen und los geht's. Die Kupplung, eine Sachs-Racing-Kupplung, läßt sich sehr leichtgängig betätigen, und der Gang rastet sauber ein. Bei der Le Mans ist die Schaltung umgedreht, also der erste Gang oben und die ande-

ren unten, so wie es bei Rennmotorrädern üblich ist. Die Stack-Zusatzinstrumente links und rechts von dem Moto Spezial-Kombiinstrument informieren über Öldruck und Temperatur des Schmierstoffs. Während dieser langsam seinem Betriebsbereich immer näher kommt, freue ich mich mit dem Fahrerkan. Breite Stummel, vorderadorientiertes Feeling - leicht und handlich. Was man so alles aus einer alten Guzzi machen kann, wenn man sich nicht scheut, radikal die Säge anzusetzen. Und das alles im klassischen Design. Darum ja auch die Triumph-Gabel, denn es sollte

auf keinen Fall eine Upside-Down-Gabel das Aussehen stören.

So, Betriebstemperatur erreicht, da lassen wir die Pferde mal laufen. Das sind weder müde

# Lust<sup>©</sup>

**Motorrad GmbH**

**Exklusive italienische  
Motorräder im Großraum Köln**







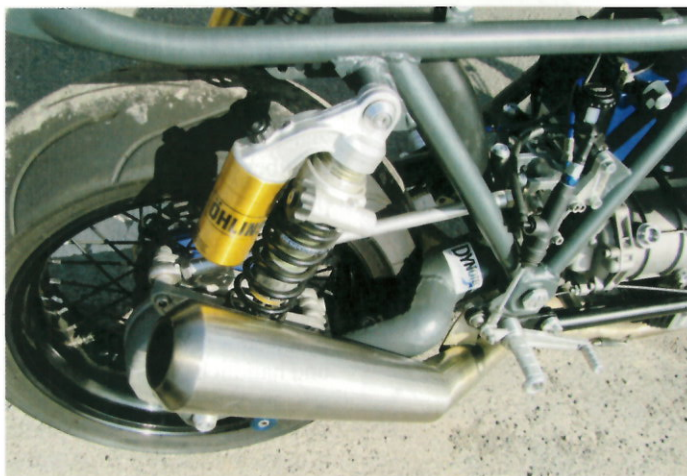







**Motorrad Lust GmbH**  
50677 Köln • Bonner Wall 124  
Tel.: 0221 / 93707070 • Fax.: 0221 / 90707077  
[www.motorrad-lust.de](http://www.motorrad-lust.de)





***Der Endantrieb ist mit einer verbreiterten Schwinge und Momentabstützung der zusätzlichen Leistung gewachsen.***

Ackergäule, noch wilde, hochgezüchtete Rennpferde. Der V2 aus Mandello bietet ein ultrabreites Drehzahlband. Fast vom Standgas bis zum Drehzahlbegrenzer steht verwertbare Leistung abrufbereit zur Verfügung. Da wird das Getriebe zum Statisten degradiert. Man kann im letzten Gang bei 2.000 Umdrehungen gemütlich durch die Ortschaften rollen und am Ortsausgangsschild willenlos den Gashahn aufreißen. Kein Rucken, kein Verschlucken, der Twin stampft einfach los. Die Dell'Ortos saugen die Luft genußvoll an, und die Edelstahlanlage sorgt für klangvolles Ausatmen. Aber die wirklich betörende Geräuschkulisse kommt von dem Motor selbst. Der bebt und stampf, vibriert und hämmert - ja, es stimmt, eine Guzzi hat ein echtes Herz - ohne Wassermantel und Ausgleichswellen. Da braucht man keinen Kravallauspuff, um die gewünschte Gänsehaut zu erzeugen. Das ist Fahrfeeling pur. Ein Motor, der begeistert - doch das überlegene Konzept?

Gerne würde ich eine ausgedehntere Runde drehen, aber die Guzzi soll ja gleich weggebracht werden. Doch der erste, kurze Ein-

druck ist schon mehr als faszinierend.

Also geht es viel zu früh zurück zur Firma Dynotec. Wenn ich schon hier bin, will ich noch ein zweites Motorrad fahren. Die Wahl fällt jetzt auf die Stelvio 1200 mit dem Vierventil-Motor. Im Gegensatz zur total umgebauten Le Mans wurden hier nur wenige Änderungen vorgenommen mit dem Ziel, das Fahrverhalten und die Motorabstimmung zu verbessern.

Die Gabel ist etwas durchgeschoben und die Abstimmung verändert, dazu montierte Jens einen schmaleren Lenker. So modifiziert kommt mir die Maschine etwas zielgenauer und agiler vor. Aber um das genauer beurteilen zu können, müßte man mal eine serienmäßige Stelvio im direkten Vergleich fahren.

Dafür war das gesteigerte Drehmoment auch ohne Referenzfahrzeug zu spüren. Besonders zwischen 3.000 und 5.000 Umdrehungen geht der Motor deutlich kräftiger und ohne jegliches Leistungsloch zur Sache. Das tut er hier

stimmung verändert, dazu montierte Jens einen schmaleren Lenker. So modifiziert kommt mir die Maschine etwas zielgenauer und agiler vor. Aber um das genauer beurteilen zu können, müßte man mal eine serienmäßige Stelvio im direkten Vergleich fahren.



***In dem Vierventilmotor von Moto Guzzi schlummert viel Potential - man muß es nur wecken.***





***Verschiedene Zubehörauspuffe brachten ungefähr ähnliche Ergebnisse und waren alle viel leichter als das Original.***

aber viel unscheinbarer als in der Le Mans. An dem Motor selbst wurde nichts geändert, lediglich die Peripherie mußte Optimierungen über sich ergehen lassen. Dank leicht geänderterem Ansaugtrakt und anderem Luftfilter fällt dem V2 das Inhalieren leichter. Auf der Auslaßseite wurde der Sammler, die Stelle, wo die beiden Krümmer zusammenlaufen, umgeschweißt, und der richtig schwere Originalschalldämpfer mußte einem Auspuff aus dem Zubehör weichen. Jens hat mehrere verschiedene Endtöpfe ausprobiert, welche alle ungefähr die gleichen Ergebnisse brachten. An der Stelvio war zur Zeit der Probefahrt ein Carbonauspuff von Mistral montiert, der mit dB-Eater einen kräftigen aber nicht aufdringlichen Klang hatte.

Neben dem Drehmomentzuwachs über den ganzen Drehzahlbereich wuchs auch die Spitzenleistung. Die drei PS Unterschied sind aber nicht der entscheidende Punkt sondern der Leistungsverlauf. Das Diagramm zeigt, daß bei der serienmäßigen Maschine die Leistungskurve ab ungefähr 6.800 U/min abfällt, während sie nach den Umbauten

fast bis 8.000 U/min stetig ansteigt. Resultat soll eine merklich höhere Endgeschwindigkeit sein.

Die Kosten für die Modifikationen halten sich in Grenzen. Für den Luftfilter sind um die 75 Euro zu zahlen, das Umschweißen des Sammlers kostet 150 Euro, Zubehörschalldämpfer sind je nach Typ und Ausführung zwischen 500 und 750 Euro erhältlich, falls man nicht schon einen entsprechenden montiert hat. Schließlich kommt noch die Abstimmung des Motormanagements dazu, für die nochmal 340 Euro einzuplanen sind. Das macht also 1.065 bis 1.315 Euro. Dafür gibt es mehr Drehmoment in allen Lagen, der Motor dreht freier hoch und die Spitzenleistung steigt. In nüchternen Zahlen

ausgedrückt, legte der Motor von 103 auf 106 PS zu, und das Drehmoment wuchs von 118 auf 127 Newtonmeter.

Ein paar Tage nach der Probefahrt erreichte mich eine E-Mail von Dynotec: Weitere Änderungen am Auspuff sollen nochmal eine deutliche Steigerung gebracht haben. Jetzt lauten die Maximalwerte 117 PS bei 7.400 U/min und 132 Nm bei 5.300 U/min. Dabei soll das Drehmoment zwischen 3.000 und 7.000 U/min nie unter 108 Nm fallen.

Ich glaube, ich muß nochmal für eine Probefahrt zu Dynotec. Aber da will ich ja sowieso nochmal hin, um den 60 Kilogramm leichteren Umbau der Moto Guzzi 1200 Sport zu fahren.



**SAISONSTART 2012**  
**14. APRIL**



**DUCATI-MELLE.de**