



Ducati  
**Diavel 1200**

Jetzt noch  
stärker



Die Top-  
Lederjassen

für den  
Sommer:

von 180 bis  
1400 Euro



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 53,00 DKK  
S 70,00 SEK, H 2160,00 HUF

Mai 2014 **Nr. 5**

MOTORRAD MAGAZIN  
**MO**



Test: **KTM LC4-Singles**  
Duke, Supermoto, Enduro

**Erster Test**  
Harley-Davidson  
Street 750



- BMW R nineT
- Dynotec-Guzzi Bellagio
- Metisse-Harley VCR 1200
- Kikishop-Suzuki GSX
- Yamaha SR

Mach' mir den **Fahrtwind**

# ROADSTER-SPEZIAL



# URWERKE

Ungleiches, aber dennoch  
ähnliches Paar: Dynotec-Moto Guzzi  
Bellagio (links) und BMW R nineT





Zwei schön verrippte Zylinder, nicht nur luftgekühlt, sondern ideal dem Fahrtwind ausgesetzt – das gibt es nur von zwei Motorradherstellern, nämlich von **BMW UND MOTO GUZZI**.  
Derzeit entdecken die Bayern das Potenzial im Bereich Retro-Roadster. Bei Moto Guzzi müssen bisher noch Spezialisten nachhelfen

TEXT: MAIK SCHWARZ FOTOS: MIO-FOTOGRAFIE.DE, KÜNSTLE (1)





So fliegt ein Adler aus Mandello, wenn er Tuning-Thermik unter den Flügeln hat: Dynotec-Moto Guzzi Bellagio, ballert schön unter Zug ums Eck. Auf besonderen Kundenwunsch: 52er-Telegabel von der Yamaha Vmax mitsamt Sechskolben-Bremszangen



**B**MW-Fans können sich freuen, mehr denn je. Nach fünf Jahren Planung und Entwicklung ist die R nineT nun da, wo sie hingehört: auf den Straßen, in den Verkaufsräumen und – Achtung, Luxusproblem – auf Wartelisten. Moto Guzzi-Fans hingegen hängt der Themenkomplex „klassischer Roadster“ eher bittersüß am Gaumen. Schon viel länger als fünf Jahre warten sie auf eine Guzzi im Stil der R nineT. Ein schwacher Trost, im wahrsten Sinne des Wortes, ist die aktuelle Moto Guzzi V7, denn die brummt ziemlich harmlos auf Stufenführerschein-Niveau. Mit rund 50 PS scheint die alte 750er-Konstruktion am Limit zu sein. Oder sogar knapp darüber, wie Insiderberichte aus den Motorinnereien vermuten lassen. Immerhin gibt es die Griso, sie hat ähnliche Eckdaten wie

die R nineT und ist lange vor ihr da gewesen. So richtig klassisch sieht die Griso jedoch nicht aus, eher avantgardistisch und polarisierend. Doch auf Basis des 1200er-„Otto Valvole“ könnte, sollte, müsste Moto Guzzi ein stilsicheres Gegenstück zur neuen BMW machen. Manche haben diese Hoffnung inzwischen aufgegeben, doch nie standen die Chancen dafür so gut wie jetzt. Denn nach GS und RT dürften die Entscheider in der Piaggio-Zentrale nun auch die sensationell erfolgreiche R nineT von BMW im Visier haben.

#### SELBER MACHEN LASSEN

Parallelen zwischen BMW und Moto Guzzi gibt es einige. Beide Motorradmarken haben Wurzeln im Flugzeugbau, beide begannen in den 1920er Jahren mit der Motorradproduktion, und beide können mit



**Sonderanfertigung von Sattler Waskey: Sitzbank mit Dynotec-Schriftzug**

dem Fernglas auf glorreiche Jahre im Rennsport zurück blicken. Doch während bei BMW gleich das allererste Motorrad, die R 32, zwei luftgekühlte Zylinder im Fahrtwind und eine Kardanwelle zum Hinterrad hatte, kam der markentypische Antrieb bei Moto Guzzi erst in den 1960er Jahren ins Spiel. Ruhm, Charme und Sympathie hat das rela-

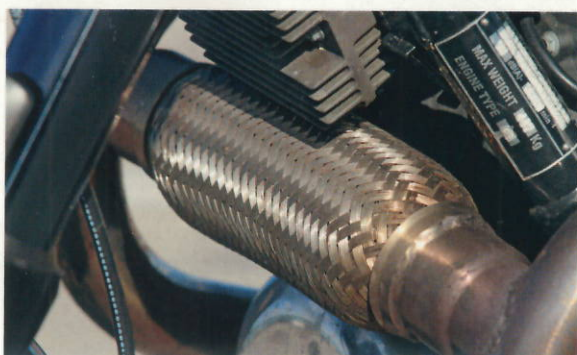




Hier kommen klassische und moderne Elemente kompakt zusammen: originales Bellagio-Cockpit



Guzzis Markenzeichen: Adler mit stolzer Spannweite. Vorn am Lichtmaschinendeckel und seitlich am Tank



**Sonderanfertigung von Dynotec: mit Stahlflex ummantelte Interferenzverbindung zwischen den Krümmern**

tiv kleine Unternehmen mit Stammsitz in Mandello, am Ufer des Comer Sees, stets auf seiner Seite gehabt. Doch den kommerziellen Erfolgen der Bayern hinken die Italiener immer hinterher. Bisweilen lassen sie dabei sogar landestypische Eigenschaften wie Stolz und Eleganz vermissen. Bis auf plump nachgeahmte Modelle wie Stelvio und Norge end-

lich auch ein – hoffentlich überzeugenderer – Klassik-Roadster folgt, hilft nur Selbermachen. Oder beim Spezialisten anknöpfen.

Jens Hofmann ist der bekannteste Guzzi-Spezialist in Deutschland. Mit seiner Firma Dynotec hat er sich auf die V-Twins aus Mandello eingeschossen wie kaum ein anderer, und das gilt auch international. Er hat das Thema bereits angepackt, aber nicht auf Griso-Basis. Hofmann

greift zur Bellagio. Deren Motor-konfiguration weist zwar ab Werk „nur“ 936 ccm, zwei Ventile pro Zylinder und maximal 75 PS auf, doch das lässt sich ja ändern. Immerhin: sechs Gänge im Getriebe und eine moderne Einarm-Kardanschwinde. Umso besser passt das stilbildende Drumherum: Stahlrohrrahmen nach dem altbewährten Tonti-Prinzip, klassischer Blechtank. Allerdings ragen Tank und Lenker

**TECHNISCHE DATEN: DYNOTEC-MOTO GUZZI BELLAGIO**

**Preis:** ab zirka 15 500 Euro, je nach Ausstattung (Neupreis Moto Guzzi Bellagio Aquila Nera: 11 890 Euro)  
**Leistung:** zirka 90 PS (66 kW) bei 7000/min, maximales Drehmoment zirka 110 Nm bei 5500/min  
**Motor:** Viertakt-Zweizylinder-V-Motor, Zylinderwinkel 90 Grad, luftgekühlt. Zwei Ventile pro Zylinder, hc. Bohrung x Hub 95,0 x 80,0 mm, Hubraum 1134 ccm, Verdichtung 10,0. Elektronische Motorsteuerung mit Benzineinspritzung. K&N-Luftfilter, Spezial-Abgasanlage. Elektrostarter. Sechsganggetriebe, Kardan  
**Fahrwerk:** „Tonti“-Stahlrohrrahmen, Motor-Getriebe-Einheit mittragend. Vorn einstellbare Upside down-Telegabel Typ Yamaha Vmax, Ø 52 mm, Federweg 120 mm. Hinten Leichtmetall-Einarmschwinge mit einstellbarem Öhllins-Federbein, Federweg 105 mm. Kineo-Drahtspeichenräder, schlauchlos. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 180/55ZR17. Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, mit Sechskolbenzangen, Scheibenbremse hinten, Ø 282 mm, mit Zweikolbenzange. Radstand 1540 mm, Lenkkopfwinkel 65,2 Grad. Sitzhöhe 820 mm. Tankinhalt 19 Liter, Gewicht vollgetankt 218 kg (zirka 20 Kilogramm leichter als original)  
**Kontakt:** Dynotec GmbH, Jens Hofmann, 67592 Flörsheim-Dalsheim, Telefon (06243) 58 82, www.dynotec.de