



Donner und Gloria



Der Deal war schnell ausgehandelt. Ein Viertelstündchen mit der blauen BoT-Guzzi auf der Rennstrecke im spanischen Calafat gegen ein üppiges Abendessen mit samt Wein – da ließen sich die Pfälzer Frohnatur Jens Hofmann und Freundin Heike nicht zweimal bitten. Die spartanische Dynotec-Guzzi auch nicht. Rauf auf die Startmaschine, einer Mischung aus Go-Kart und Rasenmäher, das Hinterrad in Schwung gebracht, Kupplung raus, Gas – und der Planet zittert. Man ist ja im Lauf der Jahre als Tester und Rennfahrer einiges gewohnt, aber wenn so ein rasender Betonmischer in Wallung gerät, fliegt dir der Hut weg. Bärenkräfte und monumentale Momente, scheinbar kaum zu bändigen, dazu der Auspuffschlag, ein infernalisches Dröhnen und Poltern, das unter die Haut geht.

Nicht gefackelt jetzt, raus auf die Piste. Schön, dass die Renn-Guzzi zu ihrem Alter steht und den Reiter in klassischer Manier im Sattel trägt. Langer Tank, gestreckte Haltung, manierlicher Kniewinkel. Zweihundertfünfzig Meter später, und man ist daheim. Wie früher. Nur ein bisschen hurtiger, mit unglaublich Schmalz aus dem Keller und einer fast frivolen Drehfreude. Jau, so könnten die Guzzis ihre Freunde locken. Vor allem, weil die Tüftler von Dynotec aus dem pfälzischen Flörsheim dem V2 durch eine massive Fastenkur am Kurbeltrieb rund sechs Kilogramm weniger Schwungmassen, eine herrliche Spritzigkeit verordneten. Der Löwenanteil geht dabei auf Rechnung der Aluminium-Trockenkupplung, die bei den Guzzis bekannterweise direkt auf der Kurbelwelle sitzt und somit eins zu eins an die Kurbelwellendrehzahl angedockt ist.

Mit jedem Gasstoß schnellt die trocken 166 Kilogramm leichte Guzzi nach vorn und legt Fahrleistungen an den Tag, die modernen 600-Supersport-Feilen kaum nachstehen. Passend dazu das Fünfgang-Renngetriebe mit kurzer Stufung, gerader Verzahnung und einigen anderen Tricks für kultivierte, präzise Schaltvorgänge. Ein knackiger Tritt – schwupps, und es geht voran. Unterlegt wird die Dynamik durch ein breit gewaltes Drehmoment- und Leistungsband aus 1060 Kubikzentimeter (Serien-Le Mans: 844 cm³), bei dem in der Eile schon mal der Gang stecken bleiben darf. Macht nix, Schieber hoch, und ab geht die Post.

Damit sich die Leistung auch in Rundenzeiten umsetzen lässt, ist das Guzzi-

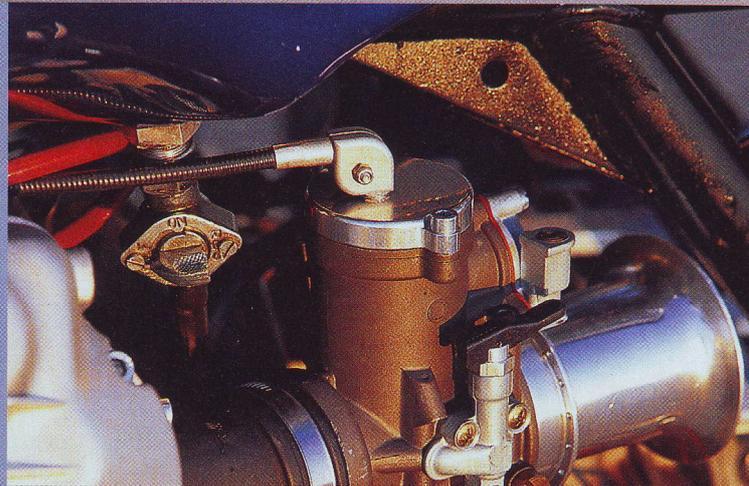
Mit einer stramm zurechtgemachten Le Mans I duschte Jens Hofmann einst in der Klassik-Bears-Rennserie mit drei Siegen bei drei Läufen seine Sportskameraden eiskalt ab. MOTORRAD-CLASSIC-Redakteur Werner „Mini“ Koch hatte das Vergnügen. VON WERNER KOCH; FOTOS: FACT

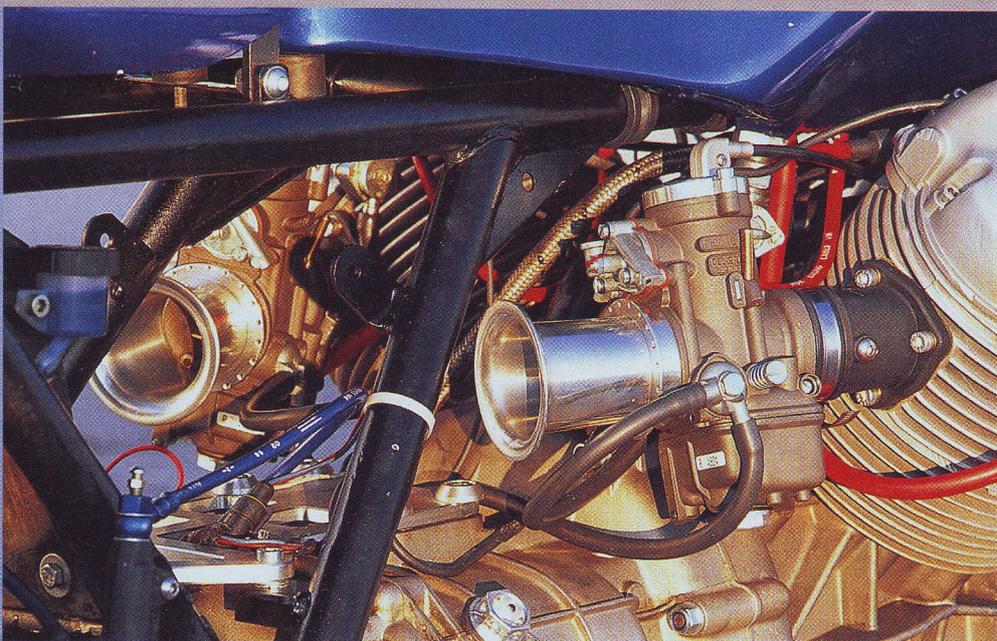
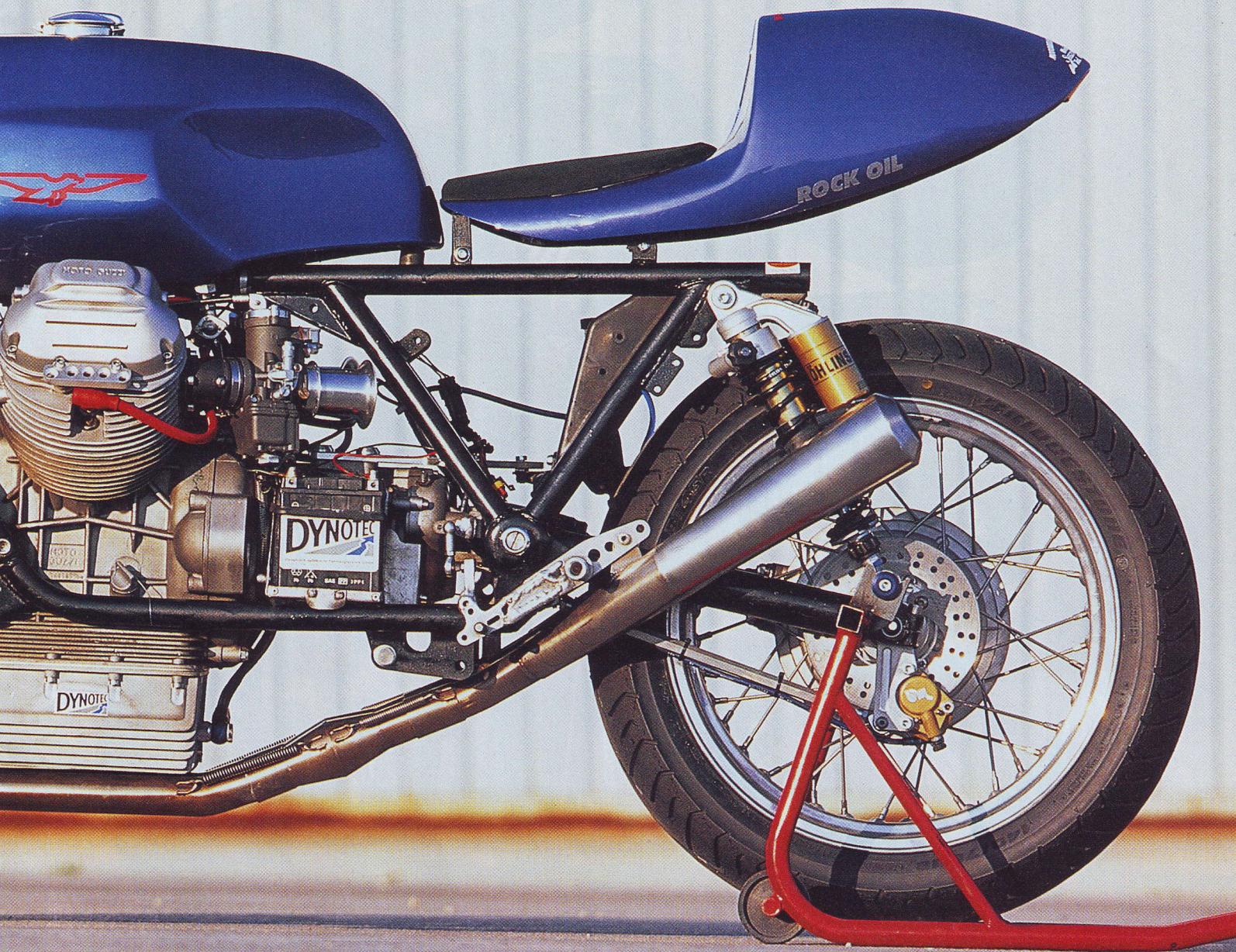
Fahrwerk streng nach Reglement optimiert. Das 18-Zoll-Vorderrad führt eine torsionssteife 45er-Telegabel der Honda CBR 900 RR, fein einstellbar und im Einklang mit den hinteren Öhlins-Federbeinen von keiner Bodenwelle dieser Welt aus der Ruhe zu bringen. Die massigen Brembo-Vierkolben-Zangen aus der Epoche bis 1978 greifen sich mit nahezu modernistischer Wirkung die schwimmend gelagerten Stahlscheiben, womit sich dank der griffigen Bridgestone BT 45-Pneus erstaunliche Bremspunkte und prickelnde Schräglagen realisieren lassen.

Allerdings gelingen diese erst nach vierzehn der fünfzehn Minuten Fahrzeit. Denn bei aller Optimierung traut man dem Frieden nicht, tastet sich Grad für Grad tiefer in die Kurven, schraddelt erfreut mit dem Kniepad über den Asphalt, ist aber von dem, was tatsächlich geht, noch ein paar Übungsrunden entfernt. Zumal sich diese Guzzi Le Mans in bester Tradition ein paar typische Eigenheiten bewahrt hat. Der Kardantrieb zum Beispiel, der die kurze Schwinge ohne Momentabstützung bei Lastwechseln ein- und ausfedern lässt. Oder das Handling, besser: das Un-Handling. Nur mit mächtigem Armschmalz lässt sich die Guzzi in den verzwickten Schikanen von einer Schräglage in die andere wuchten. Schwere Drahtspeichenräder und eine stabile Lenkgeometrie machen es aus.

Tja, so war das eben damals. Wer den Guzzis, Ducatis und sonstigen Supersportlern aus dieser Zeit das Prädikat „Handlich“ aufstempelte, muss sich aus heutiger Sicht stark korrigieren. Handlichkeit ist anders. Was aber nix ausmacht, weil früher alle wuchten mussten, man heute nicht mehr unter Leistungsdruck steht und fünfzehn Minuten Quantensprung rückwärts für enormen Spaß und Lust am klassischen Krad sorgen. Und danach für ein nettes Abendessen mit höchst amüsanten Gesellschaft. Denn neben Zahlen und Fakten haben Jens Hofmann und seine Truppe jede Menge Geschichten und Geschichtchen zum Thema parat. Zum Kugeln. Schließlich schreibt der Mann seit Jahren Geschichte in Sachen Guzzi. Der zweifache Deutsche Vize-Meister in der BoT (Battle of Twins) wirbelte auch europaweit die Zweizylinder-Klasse durcheinander. Mit der weltweit wohl schnellsten und stärksten Vierventil-Guzzi, der berühmten Guzzila, brachte Jens Hoffmann nicht nur die Ducati 916-Armada ins Schwitzen, sondern bügelte in Monza zudem die legendäre Britten-V2.

Im Alter, Herr Hoffmann hat die Vierzig überschritten, schwelgt man jetzt aber mehr in den guten alten Zeiten, in denen man zwar Düsen und Kerzen wechselte,

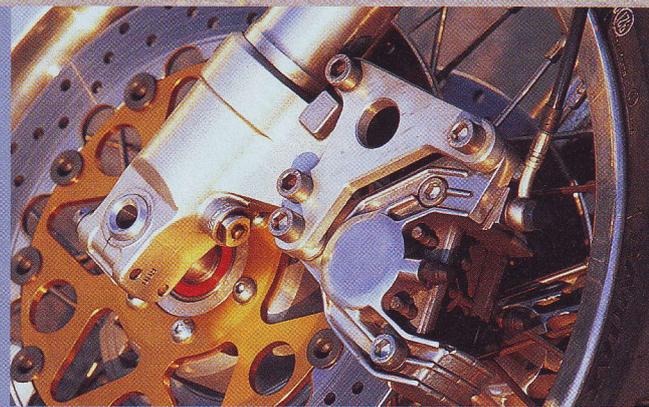
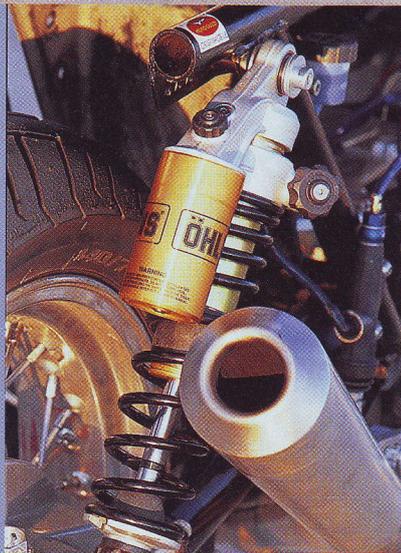


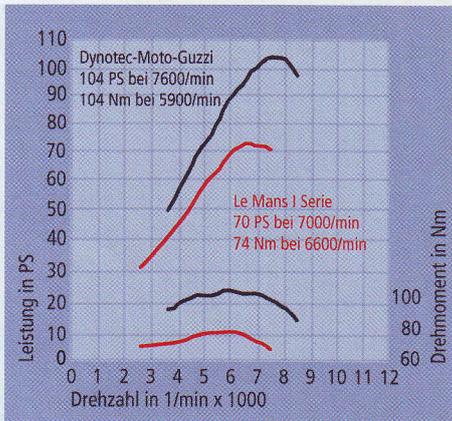


90-Grad-Umlenkrolle für leichte Vergaserbetätigung (links). Hier kann das Vollgas gut hindurch: 40er-PHF-Dellortos mit langen Trichtern und Beschleunigerpumpe. Wichtig für ein stabiles Chassis: die verschraubte Alu-Platte zwischen Getriebegehäuse und Rahmen



Der mächtige Le Mans 1-Motor mit runden Zylindern und elegant verlegter Megaphon-Auspuffanlage bestimmt die Optik der Klassik-BoT-Guzzi. Hochwertige Öhlins-Federbeine hinten harmonisieren bestens mit der 45er-Telegabel der Honda CBR 900 RR. Die klobigen Brembo-Zangen sind stilecht





Kaum zu glauben, welche satte Leistungskurve der V2 durch Feinarbeit und zehn Millimeter größere Kolben zeichnet

doch mit einem Satz Rennreifen die halbe Saison überstand.

Solides Handwerk ist denn auch das Metier der Firma Dynotec, wie die maximal möglichen Steuerzeiten der ohv-Motoren, von Hand bearbeitete Kanäle und eine sauber zurechtgemachte Optik. Trotzdem nutzen die Pfälzer Guzzisti auch hochmoderne Elektronik. Selbst die alte Le Mans profitierte von neuen Werkstoffen und computergestützten Berechnungen. Für Jens Hofmann kein Widerspruch, schließlich muss man aus den Fehlern und Entgleisungen der Vergangenheit lernen. „Früher flogen uns die getunten Zweiventil-Rennmotoren regelmäßig um die Ohren, heute lass' ich nach einem Jahr das Öl raus und stell die Ventile nach“, freut sich Hofmann.

Um den ohv-Ventiltrieb dreh- und standfest zu machen, übernehmen Stoßstangen aus Stahl anstatt der serienmäßigen Alu-Teile die Ventilbetätigung zwischen unten liegender Nockenwelle und Gabelkipphebel. „Das Gewicht spielt bei diesen Drehzahlen weniger eine Rolle, als vielmehr eine biege- und schwingungsfreie Übertragung der Steuerzeiten“, erklärt Motorentechner Hofmann, in dessen Firma zudem die Berechnung der Nockenformen durchgeführt wurde.

Und weil die Nachfrage nach klassischen Le Mans-Tuning-Teilen für Straße und Rennsport immer noch ungebrochen ist, bietet Dynotec ein ganzes Sortiment an Leistungsteilen an. Von der sanften Motorüberarbeitung bis zu richtig bösen Zweiventil-Krachern ist bei den Pfälzern alles möglich. Weshalb die Zweirad-Prominenz bei Dynotec ein- und ausgeht. Holger Aue zum Beispiel, der anarchische Meisterzeichner des stets zuerst gelesenen MOTORRAD-Comics, reitet das stärkste Eisen im Stall: eine Le Mans I mit strammen 126 PS. Mehr dazu? Klassisch übers Telefon, 0 62 43-58 82, oder ganz modern: www.dynotec.de. □

TECHNISCHE DATEN		
	DYNOTEC-BOT-MOTO-GUZZI	LE MANS I (SERIE)**
MOTOR		
Bauart	Viertakt/V2	Viertakt/V2
Bohrung x Hub	93 x 78 mm	83 x 78 mm
Hubraum	1060 cm ³	844 cm ³
Verdichtung	11,0:1	10,0:1
Leistung	104 PS (76 kW) bei 7600/min	70 PS (51 kW) bei 7000/min
Drehmoment	104 Nm bei 5900/min	74 Nm bei 6600/min
Kolben	3-Ring-Kolben, Kastenform, m=470 g	3-Ring, Serie, m=515g
Pleuel	Dynotec-Titan, H-Pleuel, m=330g	Stahl, I-Pleuel, m=620g
Kurbelwelle	erleichtert, gewuchtet, Massenausgleich an höhere Drehzahlen angeglichen, m=6,5 kg	7,0 kg
Nockenwelle	Dynotec-Nockenwelle 285°/280°, Überschneidung 5,5 mm 4° v. OT, eff. Ventilhub: IN 12,3 mm / EX 11,6 mm	zirka 245°, Überschneidung 1,7 mm in OT, eff. Ventilhub: IN / EX 8,6 mm
Ventiltrieb	Dynotec-Ventilfedern, Dynotec-Stahl-Federteller, Stahl-Stößelstangen, größere Stößeltassen	Federteller Alu
Ventile	IN 44 m=78 g, EX 37 m=73 g, Stahl, Carbon-coated	IN 44, EX 37
Zündung	Doppelzündung, Dynotec/MS-Kennfeldzündung dyn. 30°, Drehzahlbegrenzer 9000/min	Einzelzündung, Kontakte dyn. max. 36°
GEMISCHAUFBEREITUNG		
Bauart	Dellorto PHF 40	Dellorto PHF 36
KRAFTÜBERTRAGUNG		
Kupplung	mechanisch betätigte Dynotec-Einscheiben-Alu-Kupplung, Sintermetall-Scheibe, m=3,2 kg	mechanisch betätigt, Zweischeiben-Trockenkupplung, m=9 kg
Getriebe	Guzzi-Renngetriebe, geradeverzahnt, Links-Schaltwalze, Zahnräder auf Welle verstiftet, 2,10/1,63/1,294/1,08/0,98	schrägverzahnt, 2,47/1,71/1,29/1,07/0,93
Übersetzung	Serie, 7/33 oder 8/33 je nach Strecke	7/33
Sekundärtrieb	Kardan	Kardan
ELEKTRISCHE ANLAGE		
Generatorleistung	k.A. / 12 V	280 W/ 12 V
Zündung	Batterie, kontaktlos	Batterie, Kontaktzündung
FAHRWERK		
Rahmen	Doppelschleifen-Rohrrahmen, verstärkt	Doppelschleifen-Rohrrahmen
Radführung vorne	Telegabel, Ø 45 mm	Telegabel, Ø 35 mm
Radführung hinten	Zweiarmschwinge / Stahlrohr; zwei Federbeine	Zweiarmschwinge / Stahlrohr; zwei Federbeine
Lenkkopfwinkel	65,5 Grad	62 Grad
Nachlauf	102 mm	110 mm
Radstand	1485 mm	1490 mm
Federweg v/h	120 mm/95 mm	140 mm/75 mm
Gewichtverteilung v/h	50/50 %	48/52 %
RÄDER/BREMSEN		
vorn	Akront 2,50 x 18; 110/90-18 3,5-mm-Speichen	2,5 x 18; 100/90-18
hinten	Akront 4,25 x 18; 150/60-18	2,5 x 18; 110/90-18
Bremsen vorn	Scheibenbremsen, Ø 310 mm, Serien-Zweikolben-Festsättel	Scheibenbremsen, Ø 300 mm, Zweikolben-Festsättel
Bremsen hinten	Scheibenbremsen, Ø 220 mm, Serien-Zweikolben-Festsattel	Scheibenbremsen, Ø 242 mm, Zweikolben-Festsattel
MASSE/GEWICHTE		
Länge	2050 mm	2250 mm
Breite	600 mm	650 mm
Höhe	1170 mm	
Gewicht vollgetankt	178 kg	225 kg
Tankinhalt	18 Liter	22,5 Liter
FAHRLEISTUNGEN		
0-100 km/h	3,3 s*	3,9 s
0-200 km/h	10,8 s*	-
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h	202 km/h
PREIS	auf Anfrage	10 560 Mark (1976)
HERSTELLER	Dynotec, Alzeyer Straße 33-37 6759 Flörsheim/Dalsheim	Moto Guzzi, Mandello del Lario

* Errechnet; ** Messwerte aus MOTORRAD 24/1976