

# DÄS-MOTO GUZZI GRISO 8V SE

Wenn es in Sachen Moto Guzzi um hochwertigste Anbauteile mit ausgeprägt geschmackvoller Optik geht, rangiert Veredler Däs-Mototec seit vielen Jahren unter den anerkannt Besten seines Fachs. Nach diversen Eingriffen zeigt sich nun selbst die stylische Griso 8V Sonderedition nochmals **VERFEINERT**

TEXT UND FOTOS: MICHAEL WEBER



Das perfekte Motorrad von der Stange – gibt es nicht und wird es auch nie geben. Zum Glück, bekunden jetzt bestimmt viele, wäre ja sonst auch gähnend langweilig und wir hätten nix mehr zum Umbauen...

Als Moto Guzzi im Jahre 2005 den Typ Griso (seinerzeit noch als Zweiventiler) ins Portfolio aufnahm, rückte dieses Modell wohl bei jedem Naked Bike-Liebhaber mit Faible für Kühlrippen in den Fokus. Aller-

dings stellte sich auch rasch heraus, dass die Griso ähnlich einer Yamaha MT-01 betreffs Sitzposition und Ergonomie eindeutig Großgewachsene präferiert und den Käuferkreis somit wieder etwas einengt. Vier Jahre später schob Mandello die Griso 8V Special Edition mit trendig geschwärzten Speichenrädern und schicker Sonderlackierung nach. Motorisch kommt natürlich das mittlerweile etablierte, von Grund auf überarbeitete Vierventil-Trieb-

werk der neuen Generation zur Verwendung. Vollständig heißt diese Maschine Griso 8V Special Edition Tenni, einmal mehr zu Ehren des berühmten Moto Guzzi-Werksfahrers Omobono Tenni, der 1948 beim Training zum Grand Prix der Schweiz tödlich verunglückte.

Wie gesagt, diese „bella machina“ konnte auf Anhieb gefallen – aber: dem Feingeist und Ästheten missfiel auch sogleich einiges. Zum Beispiel dieses ungeheure Monstrum von

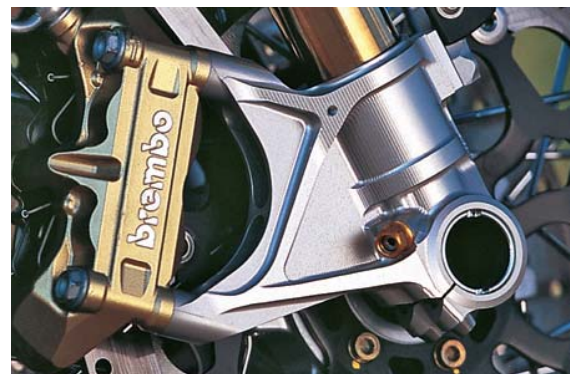


**Kurvenhatz  
an einem milden  
Sommerabend  
– mit dieser  
„gemachten“  
Griso das reine,  
ungetrübte  
Vergnügen**

piert ist. Wie überhaupt dieses gedeckte Grün in Verbindung mit den zahlreichen geschwärzten Bauteilen sehr nobel und gediegen ‘rüberkommt, im Gegensatz zum eher giftigen Hellgrün der V7 Café Classic. Guzzi und Grün – auf alle Fälle eine gute Verbindung mit langer Tradition.

Roland Däs griff auch deshalb zum schwarzen Sitzpolster, weil noch ein weiterer Farbton ins Spiel kam: die gülden schimmernden, satt-sam bekannten Öhlins-Oberflächen. „Die Griso wird in der Moto Guzzi-Szene oft unterschätzt und wegen ihrer Breitenker-Optik zur Cruiser-Fraktion abgestempelt“, sagt der schwäbische Experte, „dabei bietet sie trotz ihres stattlichen Gewichts mindestens genauso viel sportliches Potenzial wie zum Beispiel eine Ducati Monster. Entsprechende Maßnahmen bei Fahrwerk und Motor bewirken hier ein regelrechtes kleines Wunder!“

Die originalen, voll einstellbaren Radaufhängungen (vorne Showa, hinten Sachs) sind an und für sich nicht schlecht, aber wie viele Tuner-Kollegen greift auch Däs-Mototec am liebsten zur Referenz in Sachen Federungstechnik. Die Qualitäten des Öhlins TTX 36-Federbeins haben sich ja mittlerweile herumgesprochen: top Ansprechverhalten, optimal progressive Dämpfung mit großem Einstellbereich, erleichterte



**Öhlins-Upside  
down-Gabel plus  
Brembo-Radial-  
Equipment:  
unbestrittene  
Referenz in  
punkto Vorder-  
radführung**

Abstimm-Möglichkeiten und so weiter. Es wird speziell für die Griso konfiguriert und ist längeneinstellbar (Kostenpunkt 1499 Euro), was man aber der Lebensdauer des Kardan-Kreuzgelenks zuliebe nicht bis zum Anschlag ausreizen sollte – plus 13 bis 15 Millimeter mehr Heckhöhe als in der Serie haben sich als guter Wert herauskristallisiert. Harmoniert so auch bestens mit der etwas kürzer bauenden Öhlins FGRT-Gabel der 800er-Serie, welche

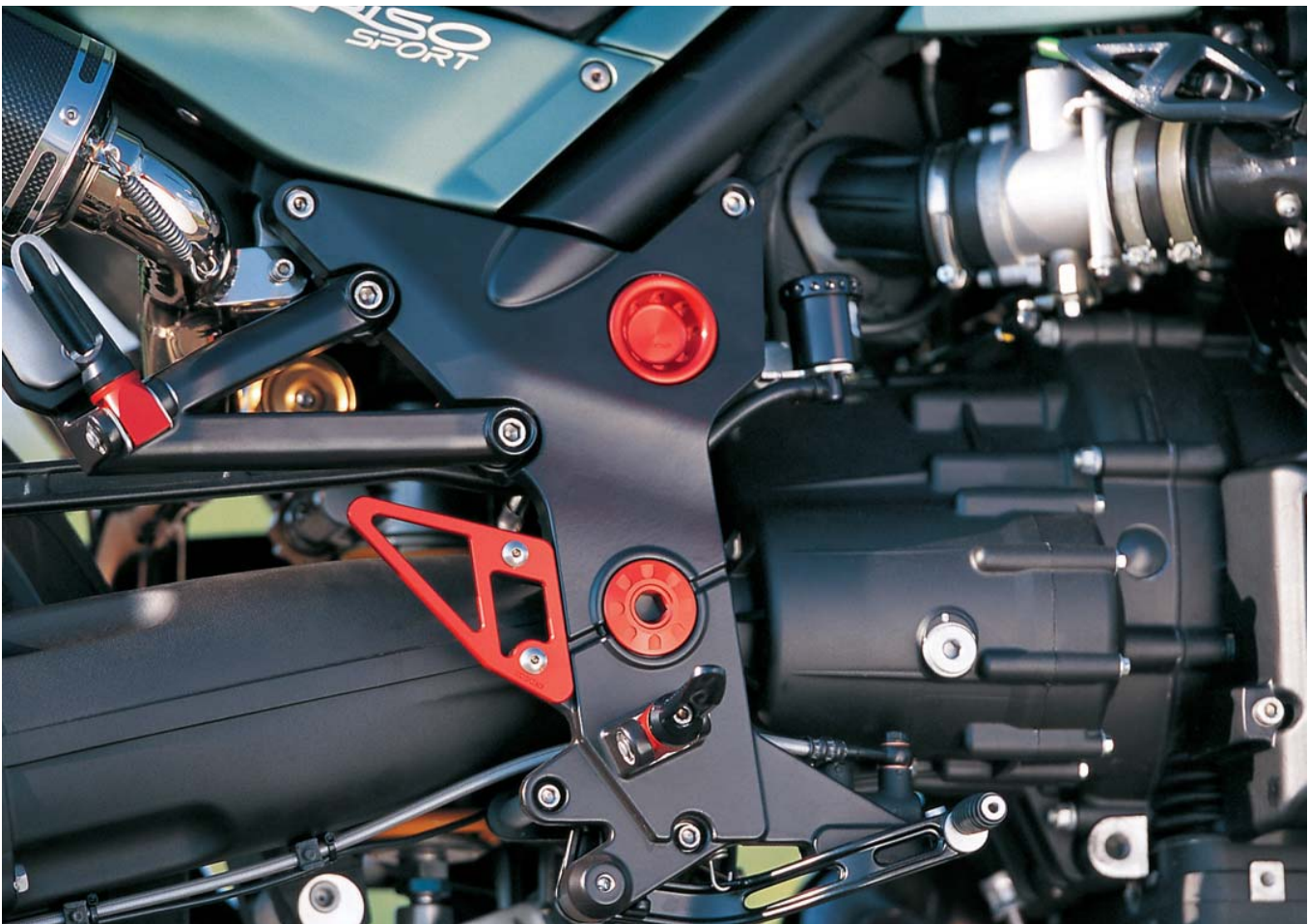
Auspuffanlage, eine Design-Allüre sondergleichen und sicherlich auch vom Standpunkt der Geräuschdämpfung her gesehen so nicht unbedingt notwendig. Wie sollten Endtöpfe an einem Motorrad idealerweise sein? Zierlich und schlank, das Heck optisch „leicht“ machend. Da muss man sich als Techniker überlegen, wie und wo entsprechende Vorschalldämpfer oder eventuell ein Klappensystem zu integrieren sind. Wobei fairerweise anzumerken ist,

dass alle Einarmschwinger-Guzzis durch selbige sowie das Federbein-Hebelsystem entschieden weniger Platz hinterm Getriebe bieten als die Vorgängermodelle.

Dann wäre da die mit braunem Leder bezogene Sitzbank, unbestritten fein gemacht, aber im Verein mit dem Lackauftrag in grünmetallisch beißt sich das etwas. Hier ist schwarz das optisch verträglichere Pendant – zumal am Griso-Serienhintern so wieso ein Tick zu viel Plastik dra-



Germany's next (Italy-) Topmodel – oder so ähnlich... Ohne Frage ein Motorrad mit Laufsteg-Qualitäten. Aber nicht nur, auch fahrender Weise ein Traum



schon aus rein optischen Gründen eine echte Überlegung wert ist. Der Däs-Komplettkit inklusive neuer Radachse, Kotflügelhalterung und diversen Kleinteilen kommt auf 2990 Euro, andere Brücken werden nicht benötigt. Von den gewiss nicht eben billigen Öhlins-Komponenten, der angespitzten Geometrie und der verringerten Fahrzeugmasse profitiert das Handling in der Tat vor allem bei sportlicher Fahrweise spürbar.

So, jetzt glänzt es also allenthalben schön gold, perfekt abgerundet durch die entsprechende Brembo-Ware. Vorn verrichten die bekannten

## Tolle Machart bis in die kleinsten Details. Da zeigt sich die stilsichere Tuner-Hand

Radialbremszangen mit den vier Einzelbelägen Dienst (Standard bei vielen aktuellen Superbikes aus Italien), hinten spendierte eine Brevia 1100 ihren goldfarbenen Doppelkolben-Schwimmsattelzange. Detail am Rande: Die ursprünglichen Griso-Modelle besitzen modische Wave-Bremsscheiben, während man bei der Special Edition wohl den klassischen Speichenrädern folgend „ungezacktes“ Design für angemessener hielt. Diese Räder sind mit schwarz eloxierten Felgenreifen des deutschen Zulieferes Behr aufgebaut und besitzen das clevere Alpina-Tubeless-System, was die Verwendung von altertümlichen Schläuchen überflüssig macht.

Was sich keineswegs mit dem Grün beißt – weil sie die Farbe des serienmäßigen Tanklogos aufnehmen – sind diverse rot eloxierte Leichtmetallparts als sozusagen aufhellende Applikationen. Im Einzelnen betrifft dies die Abdeckungen für das Rahmen-Querrohr nebst Schwingenachse und Fersenschützer sowie die Gelenke der neuen Handhebel, Fahrer- und Soziusrasten. Alle diese Teile und das hintere Bremsflüssigkeitsdöschchen kommen aus hauseigener Däs-CNC-Fertigung

und können auf Wunsch auch in anderen Eloxalfarben geliefert werden. Die DPM-Lenkergriffe sind nachträglich für die Griso angepasst worden, Kellermann-Microblinker sowie LSL-Spiegel Typ Gonia wurden zugekauft. Entscheidend für den schlankeren Look der Maschine sind die neuen, von Däs konzipierten schmälere Seitenverkleidungen sowie die knappere Heckverschalung – beides aus GFK neu laminiert. Letztere ist zudem bauliche Voraussetzung, um die beiden hochgelegten BOS-Karbon-Endschalldämpfer montieren zu können.

Die doppelwandigen Original-Krümmen mit 42 Millimetern Innendurchmesser konnten weiter verwendet werden, es musste nur das Verbindungsrohr aus Edelstahl (mit integriertem G-Kat) zwischen Sammler und Endtöpfen neu angefertigt werden. Neben dramatisch verbesserter Optik wartet das Däs'sche Auspuffsystem mit einer erklecklichen Gewichtsersparnis von rund fünf Kilogramm auf.

Bezüglich der oft kritisierten Motorabstimmung bei den großen Guzzis hat sich Mitte 2009 mit Einführung der neuen Stelvio die Sache endlich zum Positiven hin entwickelt, das leidige Drehmoment-„Loch“ ist verschwunden und der luftgekühlte Vierventiler bietet nun jene Art von druckiger Mitte, die man bei einem solchen V2 einfach erwartet. Dem Vernehmen nach soll dies spätestens zum 2011er Jahrgang auch auf die restlichen Vierventil-Modelle übertragen werden.

Der Power Commander ist in solchen Fällen ein probates Mittel, um dem Motor vollends auf die Sprünge zu helfen. Dank einem hochmodernen Dynojet 250i-Prüfstand mit Tuning Link-Software ist es bei Däs möglich, den PC per Einzelabnahme Euro 3-konform einzutragen. „Dazu ändern wir im geforderten Konstantfahrbereich, also wo das Gemisch serienmäßig auf den fürs Abgas günstigsten Lambda-Wert geregelt wird, am Mapping nichts. Erst bei mehr als 35 Prozent Drosselklappenöffnung, also beim Beschleunigen, setzen unsere für jeden Zylinder des V2 separat programmierten Kennfelder ein. Das Triebwerk hängt nun wunderbar fein am Gas, und bei manchen

### TECHNISCHE DATEN: DÄS-GUZZI GRISO 8V SPECIAL EDITION

**Preis:** 23 500 Euro (wie abgebildet)

**Leistung:** 113 PS (83 kW) bei 7600/min, max. Drehmoment 116 Nm bei 6300/min

**Motor:** Viertakt-Zweizylinder-V-Motor, 90 Grad Zylinderwinkel, luft-ölgelüftet. Vier Ventile pro Zylinder, hc. Bohrung x Hub 95 x 81,2 mm, Hubraum 1151 ccm, Verdichtung 11,0. Elektronisches Motormanagement, Drosselklappen-Ø 50 mm, G-Kat. Nasssumpfschmierung mit Ölkühler. Elektrostarter. Sechsganggetriebe, Endantrieb über gekapselte Gelenkwelle mit Momentabstützung

**Fahrwerk:** Stahl-Brückenrahmen. Öhlins-Upside down-Gabel, Tauchrohr-Ø 43 mm, voll einstellbar. Hinten Leichtmetall-Einarmschwinge mit Öhlins-TTX 36-Federbein, voll einstellbar. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 180/55ZR17. Vorn Brembo-Doppelscheibe, Ø 320 mm, Scheibe hinten, Ø 282 mm. Radstand 1540 mm, Lenkkopfwinkel 64,5 Grad, Nachlauf 104 mm, Sitzhöhe 815 mm. Tankinhalt 16,7 Liter, Gewicht vollgetankt 240 kg, davon 49,8 Prozent vorn

**Kontakt:** Däs Mototec, Gschwender Straße 34, 73577 Birkenlohe, Telefon (07176) 3729, E-Mail info@daes-mototec.de, Internet www.daes-mototec.de



**Gestrippt: die neuen, schmalen Seitenverkleidungen legen die Zylinderköpfe nahezu vollständig frei**

Motoren, die vorher zu fett liefen, sinkt sogar der Spritverbrauch. Diesen Service bieten wir übrigens auch für diverse andere Marken an.“

Ab Werk nennt Moto Guzzi 110 PS für die Griso 8V, aber Roland Däs: „Das hat sie nicht.“ Nach der Kur mit Auspuff, BMC-Luftfilter, geändertem Airboxdeckel und optimiertem Mapping stehen gemessene 113 PS bei 7600/min zu Buche, und vor allem ein wesentlich fülligerer Drehmomentverlauf – teilweise bis zu 16 Nm über dem Basiswert. Und wer noch mehr möchte: Bereits erprobt werden selbst entwickelte Tuningkits mit Nockenwellen und Schmiedekolben für noch mehr Hubraum. □