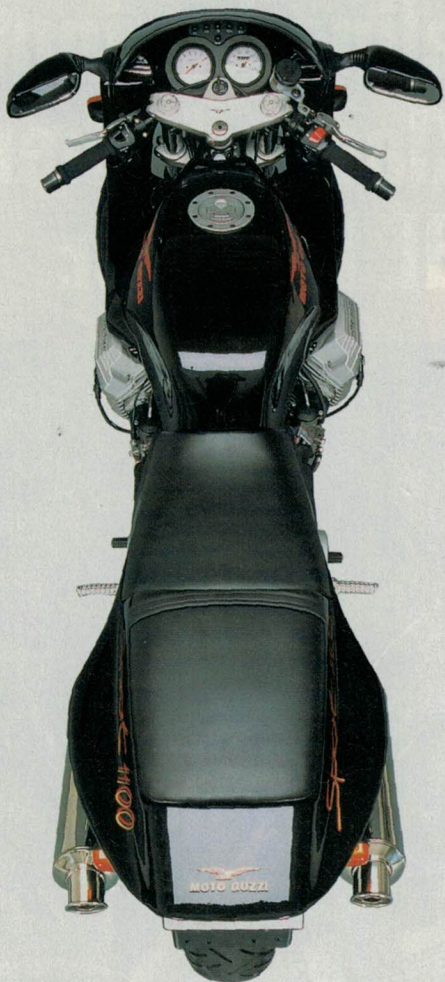
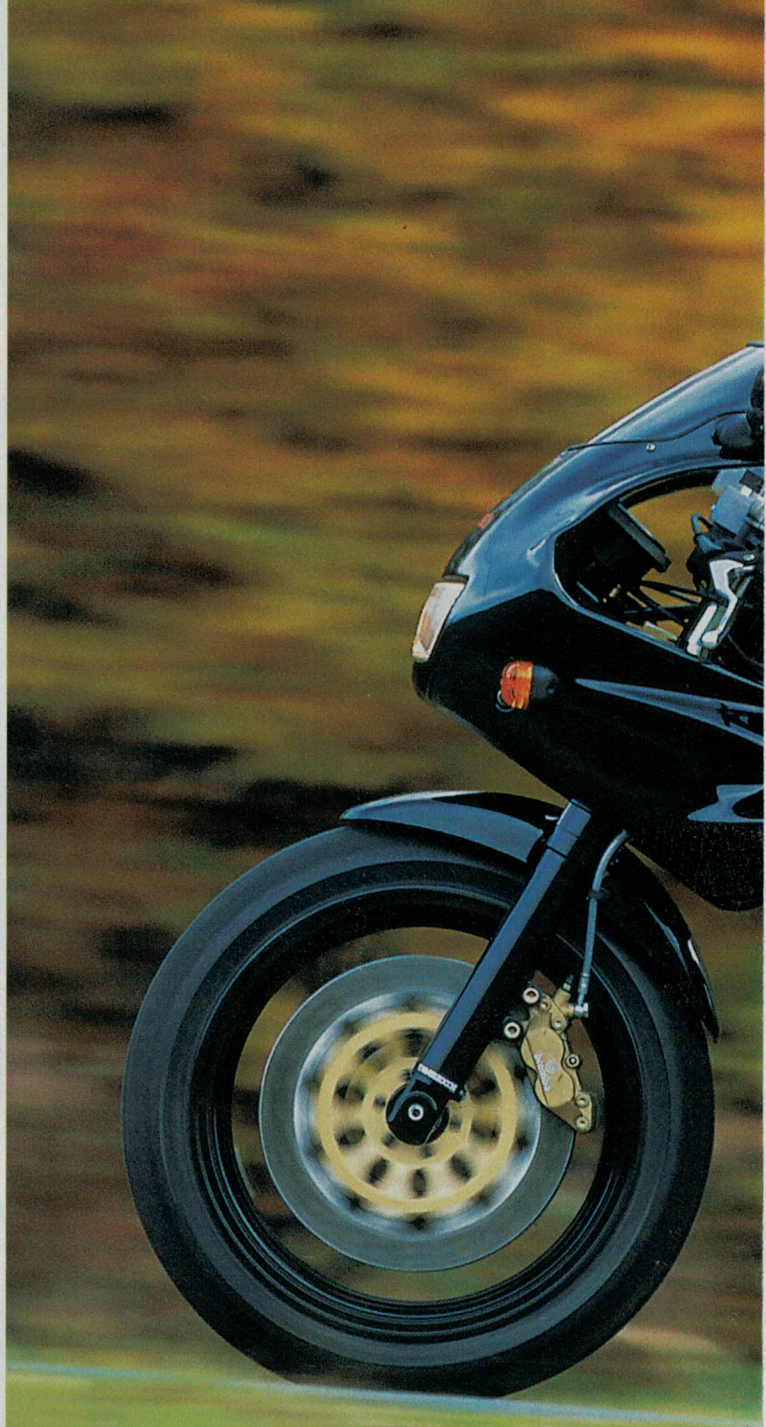


◆ FLY FLY AWAY ◆



Hebt der italienische Adler von Moto Guzzi mit der 1100 Sport noch einmal ab, oder produziert er eine Bruchlandung? Es könnte schließlich der letzte Startversuch sein



Körperkultur:
Linienführung und
Silhouette der Guzzi
demonstrieren Sportlich-
keit, entsprechend
unbequem ist die
Sitzposition



Die Spatzen piffen es vor Jahresfrist von den Dächern: Der Absturz der traditionsreichen Motorradschmiede Moto Guzzi, die seit Firmengründung 1920 die Schwingen des Adlers im Markenzeichen führt, stünde kurz bevor. Zusätzlich genährt wurde der Klatsch durch die Tatsache, daß die auf dem Mailänder Salon

1993 vorgestellte Sport 1100 bis Mitte '94 überhaupt nicht zu bekommen war. In der Tat befand sich das Werk am Comer See in einem rasanten Sturzflug, dem Firmeneigner Alessandro De Tomaso per Kursänderung ein vorläufiges Ende bereitete: Im Juni entmachete er die Cockpitbesatzung und beauftragte die Mailänder Handelsbank Finpro-

getti mit der Geschäftsführung. Unter Leitung von Dottore Arnolfo Sacchi soll das Unternehmen nach Aprilia-Vorbild umstrukturiert werden – weg von der enormen Fertigungstiefe mit nahezu 90 Prozent und hin zum reinen Zusammenbau angelieferter Komponenten.

Doch schon mit der ersten Entscheidung erntete die neue

Crew verständnisloses Kopfschütteln: Die Jahresproduktion sollte zwar erhöht, die Sport 1100 aber erst nach der IFMA ausgeliefert werden – rechtzeitig zum Ende der 94er Zweiradsaison.

Und so mußten wir bis zum Spätherbst warten, ehe das erste Testexemplar auf unserem Parkplatz landete. Dort, von der goldenen Oktobersonne

TEST

ins rechte Licht gerückt, ähnelt die tiefschwarz lackierte Guzzi einem edlen, beutegierigen Raubvogel: Sportiv-elegant wirken die schnörkellosen Linien, die sich von der Halbschale bis zur Heckverkleidung durchziehen, wuchtig-kraftvoll erscheint das massive Triebwerk im Zentrum; die keck nach oben gerichteten Edelstahlöpfe blinzeln dir mittels reflektierter Sonnenstrahlen zu und scheinen eine Testfahrt förmlich herauszufordern.

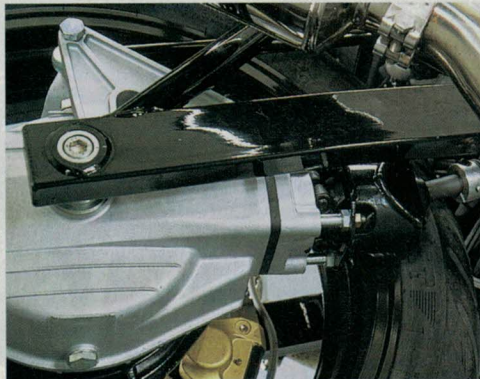
Gedacht, getan und aufgesessen. Bei 175 Zentimeter Lebensgröße nicht besonders bequem – der zu weit vorn postierte Lenker macht die Arme lang, läßt den Oberkörper nach vorn fallen und erhöht den Druck auf die Handgelenke; keinen rechten Halt findet das Hinterteil auf der ausladenden Sitzfläche. Was zunächst wie „kompromißlos sportlich“ aussieht, reduziert sich wenig später auf „paßt hinten und vorne nicht“.

Vor der ersten Ausfahrt will der mächtige Vau aus seinem

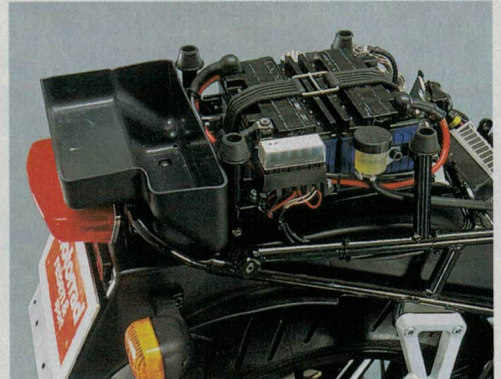
denk einschlägiger Italo-Erfahrungen ein angenehmeres Arbeitsklima erwartet, sieht sich enttäuscht: Unter 3000 Touren geht rein gar nichts, zwischen 4000 und 4700 Umdrehungen nervt der Vibrator in Hand und Fuß, erst danach marschiert die Nadel des Drehzahlmessers stetig auf den roten 8000er Gipfel zu. Entsprechend mager sind die Elastizitätswerte, die diesmal infolge der Drehzahlcharakteristik im vierten und nicht wie üblich letzten Gang eingefahren werden mußten.

Das Dilemma ist letztlich finanziellen Ursprungs: Die Sport soll die Le-Mans-Nachfolge antreten, aber er-

Dominanz:
Im gestrippten Zustand fällt der massive V2-Motorblock mit dem angeflanschten Getriebe und dem monströsen Auspuffsammler noch stärker ins Auge



Platzproblem: Offenlaufende Kardanwelle, die alle 2000 Kilometer abgeschmiert werden muß



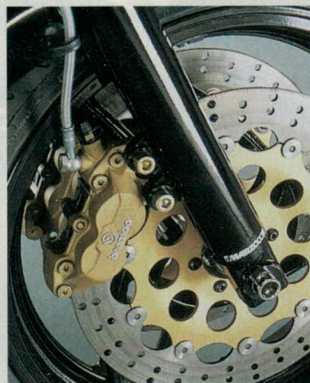
Stromversorgung: Gleich im Doppelpack sind 9-Ah-Batterien im Heck untergebracht

» Mit der optimalen Füllung der Verbrennungsräume sind die Dell'Ortos schlicht überfordert «

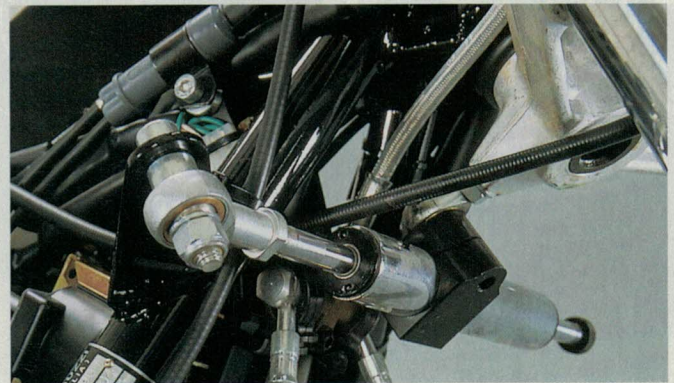
Dornröschenschlaf gerissen werden. Unbeeindruckt vom voll gezogenen Choke orgelt der Starter wirkungslos, erst ein wohldosierter Gasgriffdreh entlockt dem Zweizylinder ein verschlafenes Husten und Prusten. Als Weckdienst fungieren weitere regelmäßige Gasstöße, die das 1100er Triebwerk vor dem Entschlummern bewahren.

Geräuschvoll und nur unter hohem Kraftaufwand läßt sich der erste, sehr lang übersetzte Gang einlegen; dafür signalisiert eine übereifrige Leerlaufanzeige die Neutral-Stellung öfter, als sie tatsächlich erreicht wird – ganz schön peinlich beim Ampelstopp. Lange Schaltwege verhindern exaktes Einrasten der Zahnräder, so daß man sich häufiger im Getriebe-Niemandsland wiederfindet.

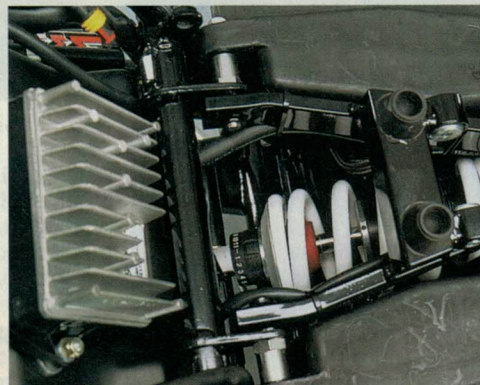
Nach einigen Kilometern ist die Betriebstemperatur erreicht, doch wer nun einge-



Stillstand: Vierkolben-Festsattel mit vorzüglicher Wirkung



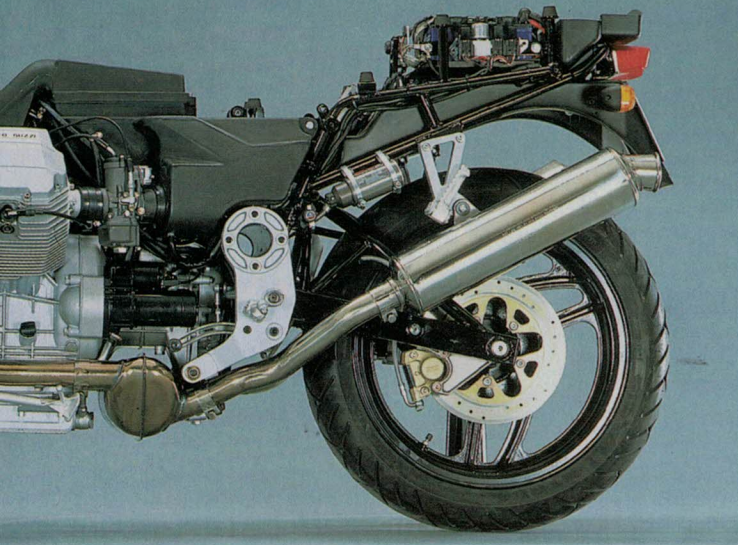
Hemmung: Mögliches Lenkerschlagen unterdrückt der Lenkungsdämpfer im Keim



Auswahl: Cantilever-Federbein mit elfacher Einstellung der Zugstufendämpfung



Reservoir: Ausgleichsbehälter mit Einstellrad für die Druckstufendämpfung des Federbeins



Fotos: Frank Ratering

Technische Daten

Motor

Fahrtwindgekühlter Zweizylinder-Viertakt-90°-V-Motor, längs eingebaut; Kurbelwelle gleitgelagert, eine untenliegende Nockenwelle, zwei über Stößel, Stößelstangen und Kipphebel betätigte Ventile pro Zylinder; Einlaß-Ø 46,5 mm, Auslaß-Ø 39,5 mm; zwei Dell'Orto-Rundschiebervergaser mit Beschleunigungspumpe, Durchlaß-Ø 40 mm; Naßsumpschmierung; kontaktl. Zündung; E-Starter. Bohrung/Hub.....92,0/80,0 mm
 Hubraum.....1064 cm³
 Verdichtungsverhältnis.....10,5:1
 Lichtmaschine.....350 Watt
 Batteriekapazität.....2 x 12 V/9 Ah

Motorleistung (Werksangaben):
 Max. Leistung.....90 PS (66 kW)
 bei.....7800/min
 Max. Drehmom.....9,9 mkp (97 Nm)
 bei.....6000/min

Kraftübertragung

Primärtrieb über Zahnräder, Übersetzung: 1,35:1, mechanisch betätigte Welscheiben-Trockenkupplung; klauengeschaltetes Fünfganggetriebe; Sekundärtrieb über offen laufende Doppelgelenkwelle, Übersetzung: 4,13:1; Gesamtübersetzung: 10,1/7,0/5,6/4,6/4,1.

Fahrwerk

Vierkant-Zentralrohrrahmen aus Chrommolybdänstahl, angeschweißtes Stahlrohr Heck, Marzocchi-Telegabel vorn, Standrohr-Ø 41 mm, Zug- und Druckstufendämpfung 7fach einstellbar; Zweiarml-Stahlkastenschwinge nach Cantilever-Bauart hinten mit direkt angelenktem Zentralfederbein, Druckstufendämpfung 7fach, Zugstufendämpfung 11fach einstellbar; vorn zwei Vierkolben-Festsattelzangen mit gelochten, schwimmend gelagerten Scheiben, Ø 320 mm; hinten eine Festsattelzange mit gelochter Scheibe, Ø 260 mm; Leichtmetall-Gußräder. Federweg vorn.....130 mm Federweg hinten.....120 mm
 Felgenreife vorn.....3,50 x 17 Felgenreife hinten.....4,50 x 18
 Reifengröße vorn.....120/70 ZR 17 Reifengröße hinten.....160/60 ZR 18
 Im Test gefahrene Reifen: Pirelli MTR 03/MTR 04 Dragon GT.

Maße

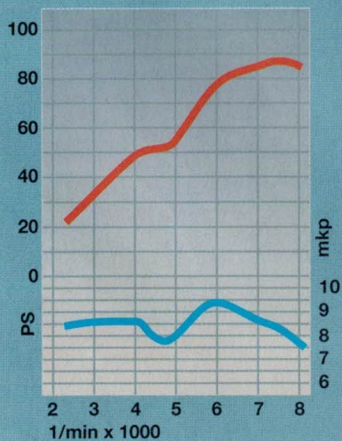
Gesamtlänge.....2160 mm
 Radstand.....1495 mm
 Nachlauf.....90 mm
 Lenkkopfwinkel.....64°
 Lenkerhöhe/-breite.....840/630 mm
 Scheinwerfer.....210 x 70 mm
 Sitzhöhe.....780 mm
 Sitzbanklänge/-breite.....315/280 mm
 Fußrastenlänge.....360 mm
 Bodenfreiheit.....150 mm
 Tankinhalt (Werksangabe).....19,0 l
 Tankinhalt (Meßwert).....16,5 l
 Gewicht vollgetankt.....233 kg
 Max. Zuladung.....207 kg

Meßwerte

Beschleunigung:
 0 - 100 km/h in.....4,3 s
 0 - 400 m in.....12,5 s
 Höchstgeschw.....216 km/h
 Tachoabw. bei 100 km/h.....+3 km/h
 Standgeräuschmessung.....96 dB(A)
 Elastizität (im vorletzten Gang):
 60 - 100 km/h in.....5,3 s
 100 - 140 km/h in.....5,1 s
 Benzinverbrauch.....6,7 l/100 km
 Kraftstoffart.....Super bleifrei
 Theoretische Reichweite.....246 km
 Max. Leistung.....87 PS (64 kW)
 bei.....7500/min
 Max. Drehmom.....9,4 mkp (92,3 Nm)
 bei.....6000/min

Preis

Listenpreis: 18205,- DM inkl. Nebenkosten; Garantie: 1 Jahr ohne km-Begr.; Service: alle 5000 km; Haftpflicht-Versicherung bei 100% (HUK-Allg.); 534,80 DM; Steuer: 158,40 DM/Jahr.



schwinglicher als das Flaggschiff Daytona bleiben. Statt Daytona-High-Tech mit Vierventiltechnik und Einspritzanlage für 22500 Mark werbelt in der Sport daher der gute alte zweiventilige LeMans-Treibsatz, leicht überarbeitet und per Hub- sowie Bohrungsvergrößerung auf 1064 cm³ Hubraum gebracht – Einstandspreis: 18205 Mark. Mit der optimalen Füllung der großen Einzelhubräume sind die 40er Dell'Ortos aber schlichtweg überfordert, was unten herum unwillige Verschlucker provoziert. Bei hohen Drehzahlen entspricht die Vergaserabstimmung jedoch den Anforderungen, was erquickliche Beschleunigungswerte, die konkurrenzfähige Höchstgeschwindigkeit von 216 km/h und die Leistungsausbeute von gemessenen 87 PS nachhaltig unter Beweis stellen.

Richtig modern wirkt dagegen das Fahrwerk, hier orientierten sich die Techniker vom stabilen Zentralrohrrahmen bis zu den hochwertigen Federelementen an den Daytona-Eckdaten. Sensationell gut für Guzzi-Gepflogenheiten funktioniert die Marzocchi-Gabel: Sensibel bügelt sie kleinste Bodenunebenheiten glatt, und dank mannigfaltiger Einstellmöglichkeiten der Druck- und Zugstufendämpfung ist sie jedem Geläuf gewachsen – im Alltagsbetrieb bewahrt sie Position drei beziehungsweise zwei.

Ganz so gut kommt das voll einstellbare, nach Cantilever-Bauart angelenkte WP-Federbein nicht weg. Für den Solobetrieb fällt die Feder mindestens eine Stufe zu hart aus, was in Anbetracht des verkümmerten Soziusplatzes die bevorzugte Besetzung sein dürfte. Immerhin läßt die recht straffe Gesamtauslegung ausgeprägten Kardanreaktionen keine Chance, genauso wie die Guzzi sich durch nichts vom einmal eingeschlagenen Weg abbringen läßt – sie bietet Spurstabilität und Zielgenauigkeit in Adler-Qualität. Allerdings soll nicht verschwiegen werden, daß ein gewisser Kraftaufwand vonnöten ist, um den Adler in die richtige Schräglage zu zwingen – spatzengeleiches Handling kann von einem Motorrad dieses Schlages ohnehin niemand erwarten.

Uneingeschränktes Lob gebührt den Brembos, markentypisch separat und nicht per Integralsystem betätigt. Fadingfrei und exakt dosierbar stoppen sie den 233-Kilo-Koloß genau dort, wo der Fahrer es möchte. Allerdings wird fast jeder Bremsvorgang vom vorwitzigen Benzin-Warnlämpchen mit irritierendem Aufleuchten kommentiert. Weniger nach des Guzzisten Wunsch dürfte auch der Sei-

untypisch separat und nicht per Integralsystem betätigt. Fadingfrei und exakt dosierbar stoppen sie den 233-Kilo-Koloß genau dort, wo der Fahrer es möchte. Allerdings wird fast jeder Bremsvorgang vom vorwitzigen Benzin-Warnlämpchen mit irritierendem Aufleuchten kommentiert. Weniger nach des Guzzisten Wunsch dürfte auch der Sei-



Sturheit: In Schräglage läßt sich die Guzzi von nichts aus der Ruhe bringen

tenständer sein: Weil er so weit vorn am Gehäuse angebracht ist, muß der Fahrer zur Betätigung absteigen; außerdem klappt der ungünstig angelenkte Standfuß im Nu nach oben.

Ob allein die Sport 1100 Moto Guzzi eine wirtschaftliche Bruchlandung erspart, steht zu bezweifeln. In Anbetracht des motorischen Rückschritts dürften der Marke keine neuen Käuferherzen zufliegen. Da muß Sacchis Crew schon größere Innovationsfreude an den Tag legen, um andere Kunden als die traditionsbewußten Fans der großvolumigen V-Motoren aus Mandello del Lario zu überzeugen. Sonst reicht die Kraft des müden Guzzi-Adlers nicht zu neuen Höhenflügen.

Thilo Kozik



Fazit

In puncto Optik, Fahrwerk und Bremsen braucht die Sport 1100 in ihrer Klasse keinen Vergleich zu scheuen. Wegen des veralteten Zweiventilers, der unzureichenden Vergaserabstimmung und der Getriebeprobleme ist sie aber nur eingefleischten Guzzi-Fans zu empfehlen.