

Die Traumfrau

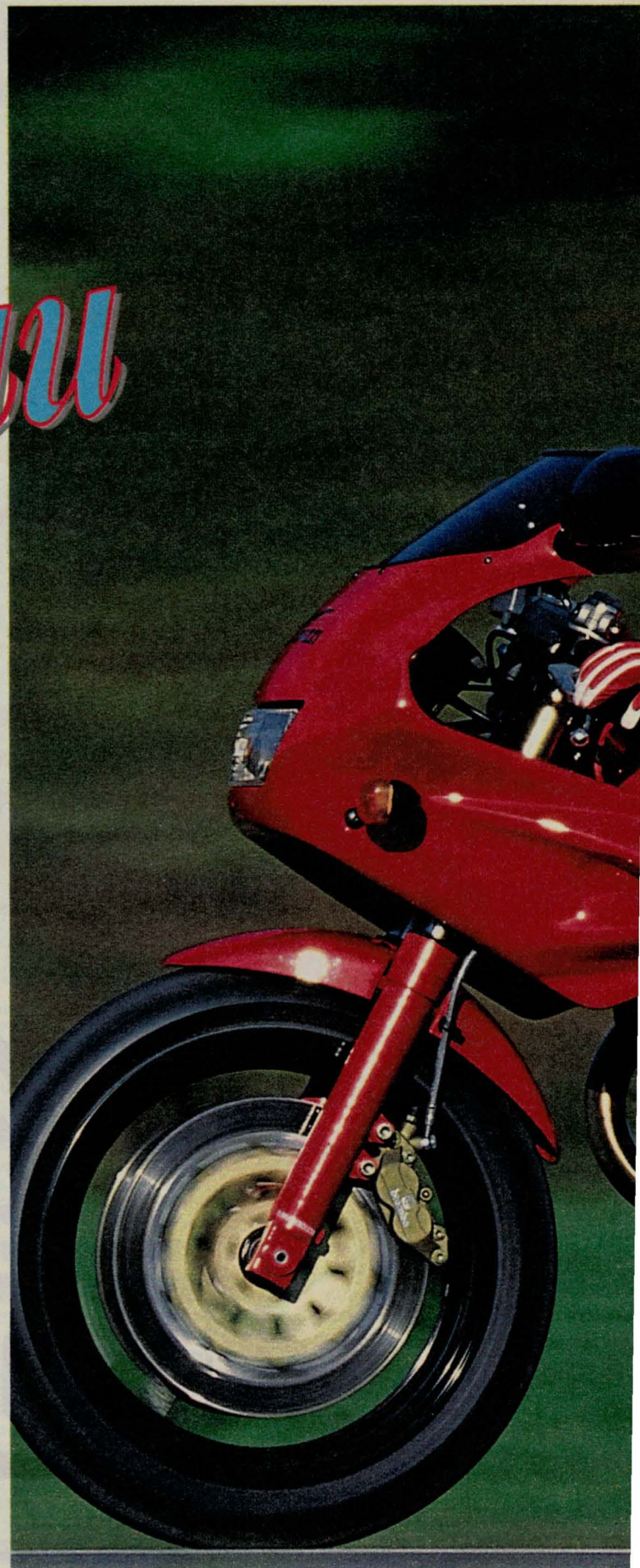
Nach Anlaufschwierigkeiten
ab jetzt überall zu haben: Guzzi 1100 Sport
mit Anfahrschwierigkeiten.

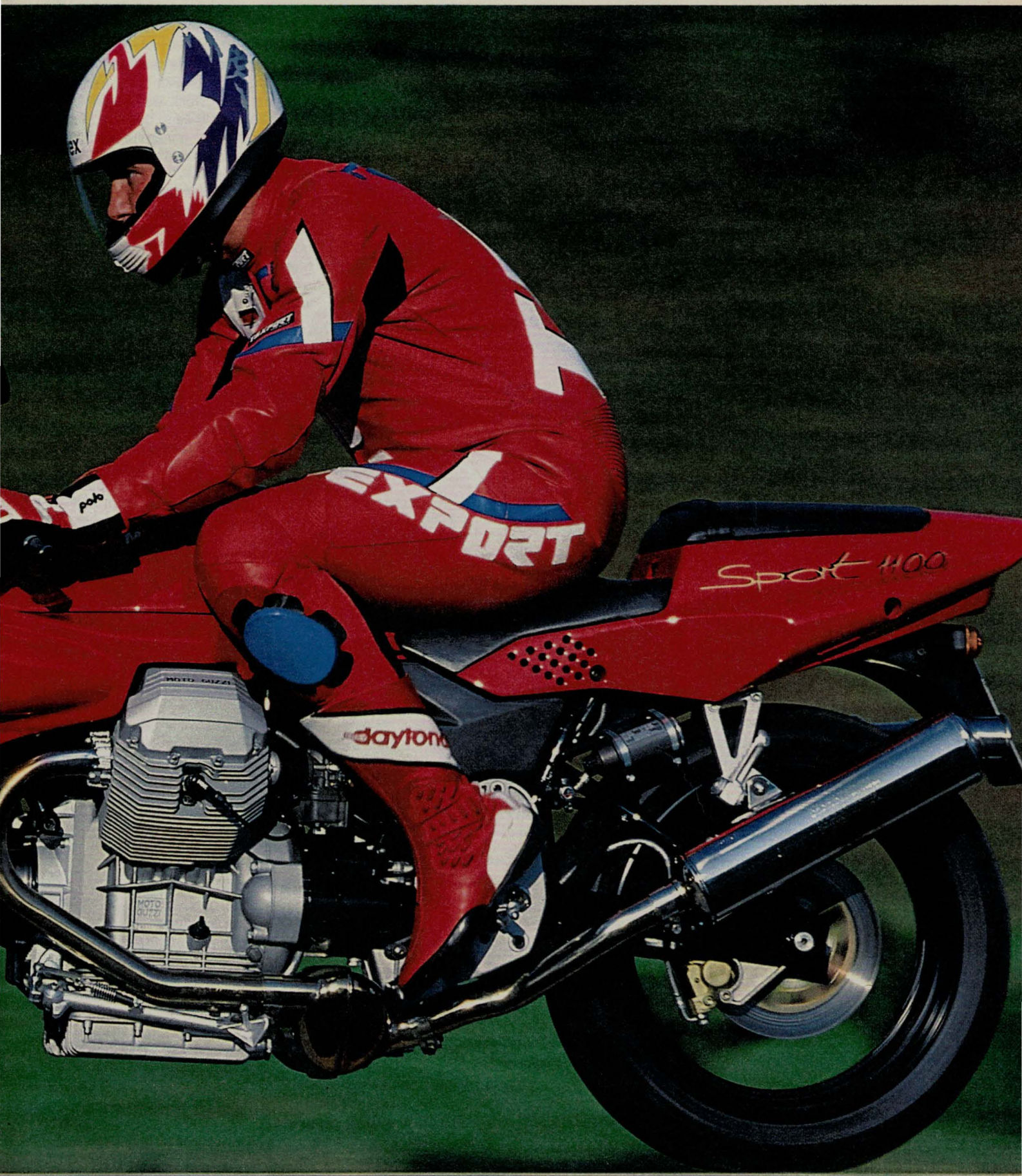
Von Rainer Bäumel; Fotos: fact



Bo Derek unter den Motorrädern: 1100 Sport

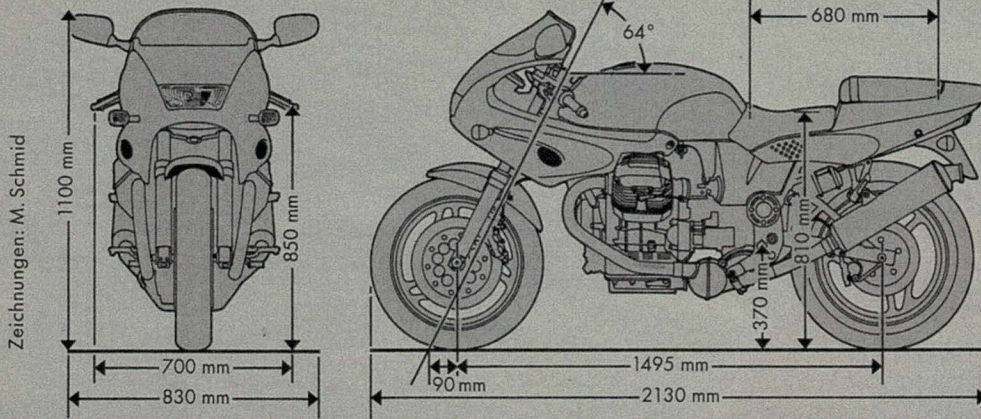
Wer den Film mit „Traumfrau“ Bo Derek in der Hauptrolle gesehen hat, kennt bereits das Ende der Geschichte, sollte es aber nicht verraten und darf trotzdem weiterlesen. Wer den Film nicht kennt, weil man sich so was ja auch gar nicht ansehen sollte, kennt nach





MOTO GUZZI 1100 SPORT

Test Moto Guzzi 1100 Sport



Technische Daten

Motor
Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor, Kurbelwelle längsliegend, eine untenliegende, kettengetriebene Nockenwelle, zwei über Stoßstangen und Kipphebel betätigte Ventile pro Zylinder, Naßsumpfschmierung, Dellorto-Rundschiebervergaser, Ø 40 mm, kontaktlose Transistorzündung, keine Abgasreinigung, E-Starter, Drehstromlichtmaschine 350 Watt, Batterie 12 V/18 Ah.

Bohrung x Hub 92 x 80 mm
Hubraum 1064 cm³
Verdichtungsverhältnis 10,5:1
Nennleistung 90 PS (66 kW) bei 7800/min
Max. Drehmoment 9,9 kpm (97 Nm) bei 6000/min
Kolbengeschwindigkeit 21,3 m/sek bei 8000/min

Kraftübertragung
Primärtrieb über Zahnräder, mechanisch betätigte Zweischeiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe, Kardan.
Primärübersetzung 1,35

Sekundärübersetzung 4,13
Getriebeübersetzung 1,81/1,25/1,00/0,83/0,73

Fahrrahmen
Zentralrohrrahmen, Motor/Getriebe mitttragend, Telegabel, Standrohrdurchmesser 41 mm, mit verstellbarer Zug- und Druckstufendämpfung, Dreieckschwinge aus Stahlrohr, Zentralfederbein direkt angelenkt, mit verstellbarer Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn mit Vierkolbensätteln und schwimmend gelagerten Bremsscheiben, Ø 320 mm, Scheibenbremse hinten mit Zweikolbensattel, Ø 260 mm, Alu-Gußräder.

Federweg v/h 130/120 mm
Felgenreihe vorn 3,50 x 17 hinten 4,50 x 18

Reifenreihe vorn 120/70ZR17 hinten 160/60ZR18

Service-Daten
Garantie ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung
Erstinspektion nach 500 km
Service-Intervalle alle 5000 km

Motoröl 10W50
Ölwechsel alle 5000 km
Füllmenge (mit Filter) 2,75 (3) Liter
Telegabelöl 10W
Füllmenge je Holm 360/360 cm³
Luftfilter Papierfilter
Getriebeöl SAE80W90
Füllmenge 0,75 Liter
Kardanöl SAE80W90
Füllmenge 230 cm³
Zündkerzen NGKBPR6ES
Elektrodenabstand 0,7 mm
Haupt-/Leerlaufdüse 152/57
Leerlaufdrehzahl 1200/min
Ventilspiel (kalt) 0,10/0,15 mm
Einlaß/Auslaß 0,10/0,15 mm
Reifenfreigaben Michelin: TX11/TX23, Pirelli: MTR 03/MTR 04 Metzeler ME Z1 Front/ME Z2
vorn/hinten 2,2/2,5 (2,3/2,6) bar

Ausstattung/Preis
Lieferbare Farben Rot, Silber, Schwarz
Leistungsvarianten keine
Preis inkl. MwSt. 17 850 Mark
Nebenkosten 355 Mark

MOTORRAD-Messungen

Fahrleistungen
Höchstgeschwindigkeit
Solo (mit Sozius) 212 (203 km)
Beschleunigung (mit Sozius)
0-100 km/h 4,6 (5,7) sek
0-160 km/h 10,9 (14,4) sek
0-180 km/h 16,1 (22,0) sek

Durchzugsvermögen
im letzten Gang (mit Sozius)
60-140 km/h 23,9 (-) sek

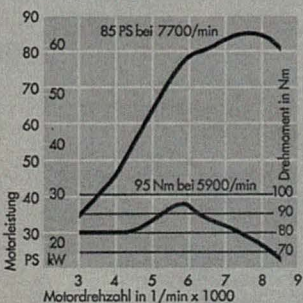
Meßwerte
Tachometerabweichung
Anzeige/effektiv 50/46, 80/75, 100/94, 130/122 km/h

Kraftstoffart Super bleifrei
Kraftstoffverbrauch im Test
Minimal 5,8 l/100 km
Maximal 10,7 l/100 km

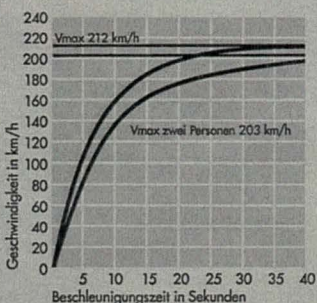
Theor. Reichweite 380 km
Ölverbrauch nicht meßbar

Maße und Gewichte
Wendekreis 6140 mm
Radlastverteilung v/h 46/54%
Gewicht vollgetankt 232 kg
Maximale Zuladung 208 kg
Zulässiges Gesamtgewicht* 440 kg
Tankinhalt/Reserve 19/3 Liter

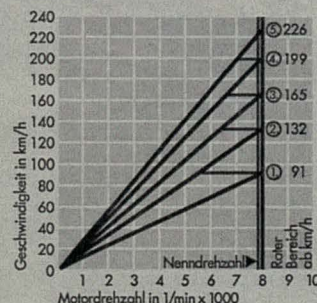
Leistungsdiagramm²



Beschleunigungsdiagramm¹



Gangdiagramm



dem Lesen das Ende des Films, sollte sich aber trotzdem den Film mal ansehen. So, wer jetzt noch weiß, was er tun, kennen oder sehen soll, kann das tun. Der Rest liest einfach den ersten Testbericht über die lang erwartete und endlich erschienene Guzzi 1100 Sport.

Eigentlich sollte sie schon seit Mai beim Händler stehen, zu diesem Zeitpunkt verweigerten aber die Vergaser bei Regen trotz ihrer Dienst, und so mußte die Markteinführung verschoben werden. Jetzt sind die Probleme anscheinend behoben – was sich mangels Regen während der Testtage nicht überprüfen ließ –, und die Traumvau steht jungfräulich in der Tiefgarage der Redaktion: Rot, im Gegensatz zur blonden Bo, mit mächtiger Oberweite, Wespentaille und wohlgeformtem Hintern.

Bei den ersten Annäherungsversuchen gibt sich die Guzzi jedoch äußerst abweisend: Der erste Gang wehrt sich zunächst vehement gegen das Einlegen, tut es schließlich doch, allerdings unüberhörbar. Einen Augenblick später steht das Triebwerk, weil der V2-Motor unterhalb 2300/min gerade mal genügend Drehmoment produziert, um sich selbst am Laufen zu halten, aber nicht in der Lage ist, auch noch 230 Kilogramm Eigengewicht der Maschine plus Fahrer in Bewegung zu setzen. Dies ist auch der Grund, warum die Durchzugswerte im letzten Gang mit Sozius fehlen: Die Tonlage des Ansaugeräuschs ließ sich zwar mit dem Gasgriff beliebig verändern, eine Beschleunigung war jedoch nie zu registrieren. Statt mit einem Wheelie setzt sich die 1100 Sport also widerwillig mit kreischender und schleifender Kupplung in Bewegung.

Wie soll man eine Traumvau erobern, die sich so abweisend verhält? Wenigstens die Einladung zur Tankstelle nimmt sie an, an der Zapfsäule kommt es aber erneut zu einem Rückschlag: Statt zufrieden mit vollem Tank abzuwarten, bis das Super bleifrei bezahlt ist, spukt die Guzzi gut einen viertel Liter über die Tankentlüftung auf den Asphalt. Günstig vor dem Hinterreifen postiert, sorgt der Entlüftungsschlauch auch auf den folgenden Kilometern für ein leichtes Unbehagen. Zusammen mit der völlig unabhängig vom Getriebe arbeitenden Leerlaufanzeige und dem sich ab und an zwischen die einzelnen Gangstufen mogelnden Leerlauf, obwohl das Getriebe den Gangwechsel bereits lautstark bestätigte, wird es nie langweilig auf dem Weg hinaus aus der Großstadt.

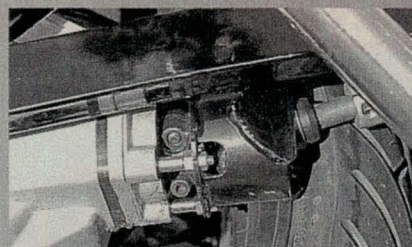
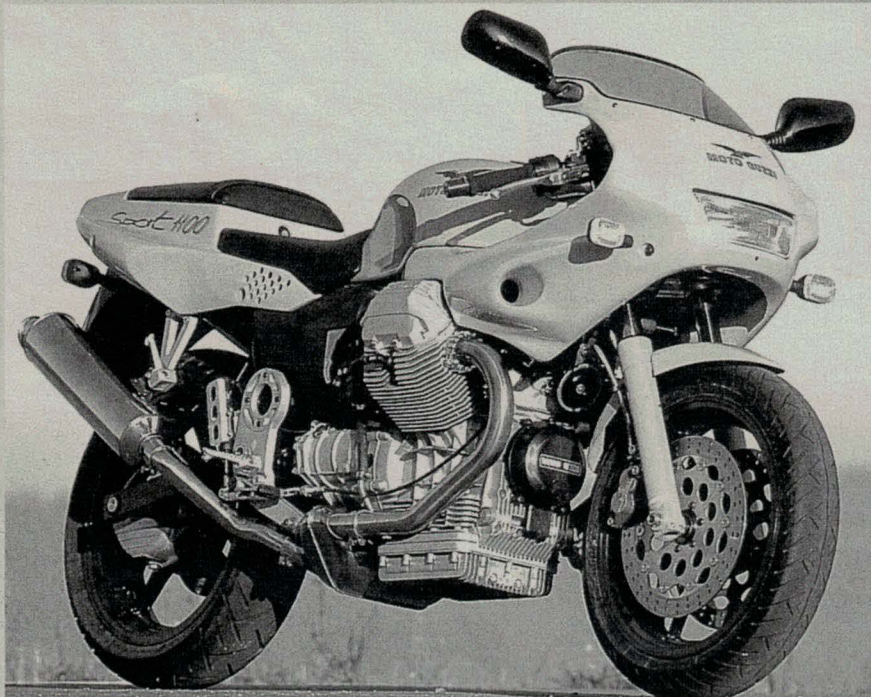
Als die Guzzi die ersten Meter freie Landstraße unter die Räder kommen, taut sie plötzlich auf. Die zwei Nüstern in der

* Herstellerangaben; ¹ Meßbedingungen: Temperatur 17 Grad, kein Wind; Meßort: Hockenheim; ² Leistung an der Kupplung. Messung auf dem Bosch-Rollenprüfstand FLA 203. Maximal mögliche Abweichungen zur DIN-Messung ± 5 Prozent.

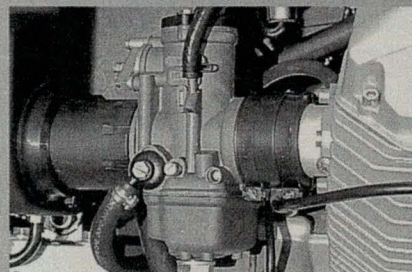
MEIN FAZIT

Mit dem überzeugenden Fahrwerk, der Optik der Daytona und einem Preis unerheblich über dem der Le Mans wird die 1100 Sport bald ganz oben in der Gunst der Guzzi-Gemeinde stehen. Wenn sie darüber hinaus allerdings Käufer gewinnen will, muß das

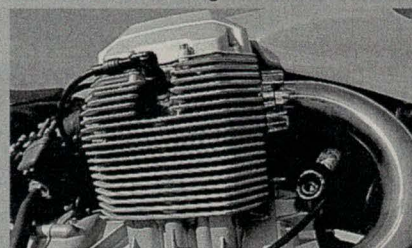
Getriebe überarbeitet und an der Vergaserabstimmung gebastelt werden. Ich würde den Seitensprung mit der Traumvau jederzeit wiederholen, eine feste Beziehung möchte ich aber wegen ihrer Schwachpunkte nicht eingehen – wie im Film. *Rainer Bäumel*



Wegen der 160er Pneu muß der Kardan ohne Kapselung auskommen



Für die Atemnot unter 2300/min ist der Rundschiebervergaser verantwortlich



1100 cm³ sorgen für die mächtige Oberweite der luftgekühlten Guzzi

Verkleidungshalbschale setzen den Ansaugtrakt der 40er Dellortos gehörig unter Druck, die beiden Edelstahldämpfer stimmen endlich den Bolero an. Ab 4500/min harmonisieren Vergaser, Motor und Beschleunigung prächtig, ohne Intermezzo bewegt sich der rote Zeiger auf dem weißen Veglia-Instrument in Richtung 8000/min und wird erst im letzten Gang – laut Nachbarinstrument über 200 km/h schnell – ein wenig träge. Doch selbst bei Höchstgeschwindigkeit zuckt das Fahrwerk keinen Millimeter aus der Spur, Pendeln kennt die Guzzi nicht.

Ebenso beeindruckend wie die Beschleunigung verläuft die Verzögerung: Gut über die serienmäßigen Stahlflex-Leitungen dosierbar, verheizen die 320er Scheiben der Brembo-Anlage souverän die anfallende Bewegungsenergie. Genau wie ihre große Schwester, die sündhaft teure Daytona, verzichtet auch die Sport auf das Guzzi-typische Integralbremssystem.

Erste Wahl wurde bei den Federelementen getroffen: Die Marzocchi-Gabel spricht sensibel auf die kleinste Unebenheit an und überwindet auch größere Flik-

ken im Fahrbahnbelag ohne Rückmeldung an den Fahrer. Vom Cockpit aus lassen sich Zug- und Druckstufendämpfung, die getrennt in den beiden Gabelholmen untergebracht sind, verstellen. Im Alltagsbetrieb hinterließ jeweils die Einstellung drei den besten Eindruck.

Das über die Cantilever-Schwinge angelenkte White Power-Federbein ist sportlich straff ausgelegt und vermittelt stets und direkt, ob die Reibpaarung Gummi und Teer noch ein bißchen Schräglage oder ein wenig Beschleunigung verkraftet. Dabei haben sich Druckstufe auf Position fünf und Zugstufe auf sechs speziell in Kurven rund um Heilbronn bewährt.

Zusammen mit den montierten Pirelli MTR läßt das Fahrwerk keine Wünsche offen, und so lauert man, den Oberkörper über den langen Tank gebeugt, die Beine sportlich angewinkelt, auf immer neue Kurvenkombinationen. Und es kommt, genau wie im Film, wie es kommen muß, zum Seitensprung mit der Traumvau: Immer schneller hämmert der V2 den Takt zum Bolero, immer heftiger lehnt sich der Fahrer in die Kurven, und immer ruckartiger wirft

sich die Guzzi mit ihrem ausgezeichneten Handling in Schräglage. Je welliger der Straßenbelag, desto mehr Fahrspaß kommt auf, denn die 1100er bleibt in jedem Fall auf der gewählten Linie, bleibt selbst beim Herausbeschleunigen zielgenau und stabil, und der Lenkungsdämpfer wehrt zuverlässig jedes Lenkerschlagen ab.

Nach etwa 180 Kilometern Seitensprung fordert ein gelbes Lämpchen zum nächsten Tankstopp auf, und dort muß man feststellen, daß der Kardantrieb auch nicht mehr hält, was er einst versprach: Der 160er Hinterreifen läuft so knapp an der Antriebswelle vorbei, daß diese nicht mehr gekapselt werden konnte und sich deshalb das Lagerfett vom Kreuzgelenk gleichmäßig über die Felge verteilen kann.

Für rund 18 000 Mark kann jeder, der möchte, den Seitensprung mit der Traumvau wagen, sollte sich aber – wie das bei Seitensprüngen nun mal so ist – nicht erwischen lassen, die Trennung von der Fahrerlaubnis wäre nicht abzuwenden. Die übrigen Leser können statt dessen einfach zur Videothek gehen und sich „Die Traumfrau“ ausleihen. □

MOTO GUZZI SPORT 1100 MOTORRAD OCTOBER 1994:

Who the movie with "dream woman" Bo
Derek in the lead role
already knows the end of the
History, but it should not reveal
and may read on anyway. Become
Film does not know, because you have something so yes
should not even look, knows after reading the end of the film should be
but still watch the movie. So,
who knows what he is doing now
or to see, can do that. The rest
just read the first review
the long awaited and finally published one
Guzzi 1100 Sport.

Actually she should have been at the
Dealers are denied at this time
but the carburetor in the rain
defiantly their service, and so had the
Market introduction to be postponed. Now
the problems are apparently resolved -
what about lack of rain during the
Test days did not check - and the
Traumvau is virgin in the underground car park
editors: Red, in contrast
to the blonde Bo, with a mighty bust,
Wasp waist and shapely butt.
At the first approaches
However, the Guzzi is extremely dismissive:
The first gear struggles first
vehemently against inserting, it does
after all, but unmistakable.
A moment later, the engine is
because the V2 engine is below 2300 /
min just enough torque
produced to keep itself running
hold, but is unable to, too
still 230 kilograms dead weight of
Machine plus driver on the move too
put. This is also the reason why
the draft values in the last gear with
Pillion missing: The pitch of the intake noise
let go with the throttle
change arbitrarily, an acceleration
however, was never to register. Instead of with
a wheelie continues the 1100 Sport

so grudgingly with screeching and
grinding clutch in motion.
How to conquer a dream
which behaves so repellent? At least
the invitation to the gas station takes her,
but it comes again at the pump
to a setback: instead of content with
to wait full tank until the super
Paid lead-free, the Guzzi haunts well
a quarter of a liter over the tank vent
on the asphalt. Favorably in front of the rear tire
posted, ensures the vent hose
also for the following kilometers
slight discomfort. Together with the
completely independent of the gearbox working
Idle indication and the off and
on between the individual gear steps
cheating idle, though the gear
the gear change already loudly confirmed
It never gets boring on the way
out of the big city.
As the Guzzi the first meter free
Highway under the wheels come, thaws
she suddenly up. The two nostrils in the Panel half shell put the intake tract
the 40s Dellortos under
Pressure, the two stainless steel damper vote
finally the bolero. From 4500 / min
Harmonize carburettor, engine and acceleration
splendid, without intermezzo
the red pointer moves on the
White Veglia instrument in the direction
8000 / min and is only in last gear
- According to neighboring instrument over 200 km / h
fast - a bit sluggish. But even
at top speed that twitches
Suspension not a millimeter off the track,
Commuting does not know the Guzzi.
As impressive as the acceleration
· The delay is:
Good about the standard steel flex cables
dosed, burn the 320er
Slices of the Brembo plant sovereign
the resulting kinetic energy. I agree
like her big sister, the sinfully expensive ones
Daytona, also abandons the sport
the Guzzi typical integral braking system.

First choice was with the spring elements
hit: The Marzocchi fork
speaks sensitively to the slightest bumpiness
on and overcomes even larger Flikken in the road surface without feedback
to the driver. Leave the cockpit
tensile and compression damping, the
housed separately in the two fork spars
are, pretend. In everyday life
left each setting three the
best impression.
The hinged on the cantilever swingarm
White Power Strut is sporty
tightly designed and always conveys
and directly, whether the friction pairing and rubber
Tar still a little skew or
a little acceleration can cope. there
have pressure level on position five
and rebound to six specifically in curves
proven around Heilbronn.
Together with the mounted Pirelli
MTR leaves the chassis no wishes
open, and so one lurks, the upper body
bent over the long tank, legs
Sporty angled, on ever new
Corner combinations. And it comes, exactly
like in the movie, how it has to come to
Infidelity with the Traumvau: always
faster the V2 hammered the clock to
Bolero, the driver leans harder and harder
in the curves, and more and more jerky, the Guzzi throws herself with her excellent
Handling in an inclined position. The wavier the
Road surface, the more driving pleasure comes
on, because the 11 00s remains in any case
on the chosen line, remains even when
Accelerate accurate and stable,
and the steering damper resists reliably
every steering stroke.
After about 180 kilometers infidelity
calls for a yellow light to
next refuel stop, and there you have to
notice that the cardan drive also
no longer holds what he once promised: the
160 rear tire runs so close to the
Drive shaft over, that these no longer
could be encapsulated and therefore
· The bearing grease from the universal joint evenly

spread over the rim.

For around 18,000 marks everybody can
who wants the fling with the
Traumvau venture, but should - like
that is the case with infidelities -
do not get caught, the separation of
the driving license would not be averted.
The remaining readers can instead
just go to the video store and get yourself
Borrow the dream woman.

CONCLUSION:

With the convincing suspension, the look
the Daytona and a price irrelevant
above the Le Mans is the 1100 Sport
soon at the top of the favor of the Guzzi community
stand. If you go beyond that
However, buyers want to win, the Gefriebe revised and the carburetor vote
be tinkered. I would
the infidelity with the Traumvau at any time
want to repeat, want a solid relationship
I do not because of their weaknesses
come in - as in the movie.