

Moto Guzzi Sport 1100: hart, aber herzlich

Klasse statt Rasse

Weil die vierventilige Daytona 1000 einigen Kunden zu teuer geriet, bohrte Moto Guzzi den zweiventiligen Motor der Le Mans auf und pflanzte ihn in das Fahrwerk der edlen Daytona. Wir nahmen das Ergebnis dieser Konzept-Synthese genauer unter die Lupe.

Es ist wie im richtigen Leben. Da sieht man eine schöne Frau, verliebt sich Hals über Kopf und entdeckt dann im nachhinein Ecken und Kanten an ihr und an sich selbst, die das einträchtige Miteinander empfindlich stören können. Was aber nicht heißen muß, daß man nicht dennoch glücklich werden kann.

Ähnlich ist es mir mit der Moto Guzzi 1100 Sport ergangen. Der optische Eindruck und die technischen Eckdaten von 90 PS aus 1100 Kubik bei 200 Kilo Trockengewicht lassen mich Rasse, Klasse und wenig Masse erwarten. Schon bald wird aber deutlich: Wer den schnellen Flirt mit der Guzzi sucht, liegt ganz daneben. Einfach nur Knöpfchen drücken und losfahren geht jedenfalls nicht, das Start- und Kaltlaufverhalten erfordert etwas Geduld.

Auf dieses Motorrad muß man

sich einlassen, muß es sanft auf ein erstes Zwiegespräch einstimmen. Wenn sich der dicke V-Twin dann freigeheißelt hat, wummert er versöhnlich zweizylindrig und rund aus seinen Edelstahl-Schalldämpfern. Die Ingenieure aus Mandello haben mehr getan, als den alten Le-Mans-Antrieb über Hub und Bohrung von 949 auf 1064 Kubikzentimeter zu vergrößern. Sie haben Kurbelwelle, Kolben, Nockenwelle und Schwungrad erleichtert, die Einlaßseite modifiziert, eine neue elektronische Zündung installiert und den Motor auf die dicken 40er Dell'Orto-PHM-Vergaser neu abgestimmt. So weit, so gut.

Früh am Morgen liegt die Landstraße noch fast unberührt, und ich lenke die Guzzi Richtung Siebengebirge. Die ersten zwanzig Kilometer lasse ich gemächlich angehen, achte aber darauf, daß die Drehzahl nicht unter

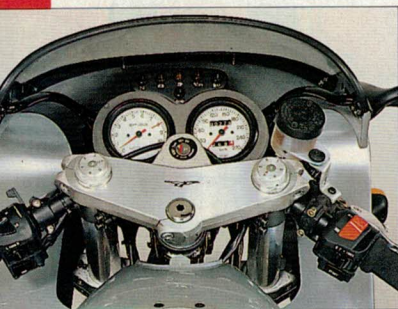
3000 U/min fällt, denn das quitiert der dicke V2 mit ruckelndem Gepolter, ganz so, als ob ich ihm eben eine Ladung Pflastersteine in den Bauch gekippt hätte. Als der letzte Hügel überquert ist, mache ich mich auf die Suche nach den versprochenen 90 PS. Ab 3000 Kurbelwellenumdrehungen marschier die Guzzi zügig los, richtig munter wird sie aber erst bei 5500 U/min und dreht dann entfesselt und gleichmäßig Leistung freisetzend bis an den bei 8000 U/min beginnenden roten Bereich.

Wer den Gasgriff mit Nachdruck dreht, kann die Existenz der versprochenen Kraft und des großen Hubraums tief im Innern des Motorentrums erahnen. Explosive Leistungsabgabe ist dem ehrwürdigen, stoßstangengesteuerten Zweiventiler aber so fremd wie dem Baßsänger eine Sopran-Einlage. Unterhalb der 5000-U/min-Marke verschlucken sich die großen Dell'Ortos mitunter, der Triebbling leidet bei niedrigeren Drehzahlen an einer zu mageren Abstimmung. Auf schnellen Autobahnabschnitten später liegt das Drehzahlniveau höher, und ich kann mich im Bereich des maximalen Drehmomentes von 96 Nm bei 6000 U/min am Durchzugswillen der Guzzi und am erstaunlichen Windschutz der Halbverkleidung freuen. Hohe Dauerdrehzahlen machen den Motor indes durstig. Während sich auf Landstraßen die Spritmenge im 19-Liter-Tank um etwa 6,5 Liter pro 100 Kilometer verringert, können schnellere Autobahnabschnitte den Konsum noch einmal um zwei Liter erhöhen.

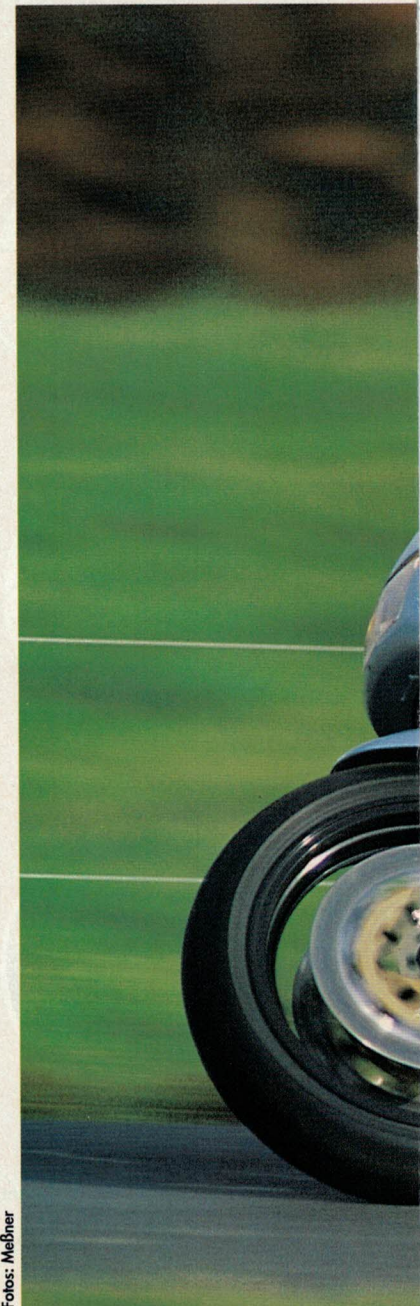
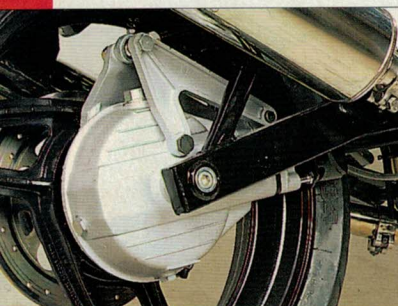
Die Zweischeiben-Trocken-

kupplung arbeitet bauartbedingt rau und ist nicht ganz einfach zu dosieren. Was hingegen die Bedienbarkeit des Fünfganggetriebes angeht, gibt es wenig Grund zur Klage. Natürlich »klackt« es vernehmlich beim Einlegen des ersten Ganges, mit etwas Übung jedoch läßt sich die Italienerin fast so weich und geräuschlos schalten wie eine Konkurrenzmaschine aus Fernost. Aber mit diesen perfekten Langweilern will die Guzzi ohnehin nichts zu tun haben.

In Sachen Gangabstufung gibt sich das Getriebe denn auch sehr individuell. Die erste Schaltstufe ist dermaßen lang übersetzt, daß



Ein nüchternes Cockpit und ein lastwechselarmer, offenkardanantrieb unterstreichen den sportlichen Anspruch der Guzzi.



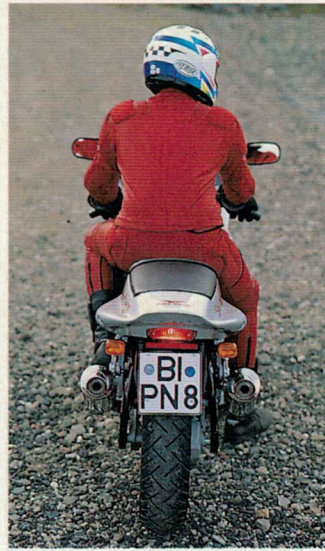
Fotos: Meßner

solche einfachen Dinge wie das Anfahren des Fahrers Nerven mitunter arg strapazieren. Auch der letzte Gang ist so drehzahlschonend ausgelegt, daß selbst das hohe Drehmoment nichts mehr ausrichten kann. Eine Höchstgeschwindigkeit von 214 km/h und ein Durchzug von 13,6 Sekunden im letzten Gang von 50 auf 120 km/h sprechen da eine deutliche Sprache.

Kein Schatten jedoch ohne Licht. Als Sekundärtrieb fungiert ein offenlaufender Kardan. Dieses Bauteil erfreut dank spartanischer Federwege durch äußerst geringe Lastwechselreaktionen.

Das Guzzi-Fahrverhalten ist über jeden Zweifel erhaben

Die in Schwarz und Rot erhältliche Guzzi (in Silber vorerst nicht lieferbar) gefällt durch ihre schlanke Erscheinungsform und gelungene Verarbeitung.



Wir verlassen die Autobahn und schwingen uns hinauf in die Höhen des Bergischen Landes. Hier kann das Fahrwerk zeigen, ob es dem sportlichen Anspruch der Guzzi gerechter zu werden vermag als das etwas dickhäutige Antriebsaggregat. Die Sitzposition verlangt in jedem Fall etwas Sportsgeist. Weit über den langen Tank gebeugt, sitze ich mehr »auf« als »im« Motorrad, zwar gewöhnungsbedürftig, aber für größere Fahrer nicht unkommod.

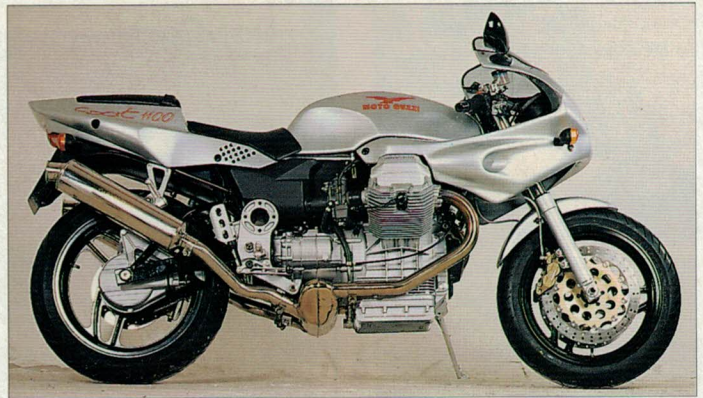
Als Rückgrat des Fahrwerks dient der nur leicht abgewandelte Daytona-Zentralrohrrahmen aus Vierkant-Chrom-Molybdän-Stahl.



In Verbindung mit der stabilen Schwinge aus gleichem Material überzeugt die Konstruktion durch hohe Steifigkeit und Stabilität in allen Lebenslagen. Die 41-Millimeter-Marzocchi-Telegabel verfügt über 130 Millimeter Federweg. Sie ist ordentlich gedämpft und läßt sich ebenso in Druck- und Zugstufe verstellen wie das hintere hydropneumatische Federbein mit seinen sportlichen 62,5 Millimetern Federweg.

Man ahnt es schon: Das Fahrverhalten der Guzzi ist über jeden

Zweifel erhaben. Bis hin zur Höchstgeschwindigkeit läuft die Maschine stur geradeaus, durch nichts läßt sie sich aus der Ruhe bringen und wirkt dabei für ihre Hubraumklasse erstaunlich handlich. Schnelle und langsame Kurven durchheilt sie kippelfrei und zielsicher. Das Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage ist erfreulich gering, auf holprigem Belag verrät das Motorrad weitere Elemente seines starken Charakters. Die Fahrwerks-Abstimmung muß ich unter »hart, aber



Die Qualitäten des Motors bleiben hinter dem ausgezeichneten Fahrwerk und den exzellenten Bremsen zurück.

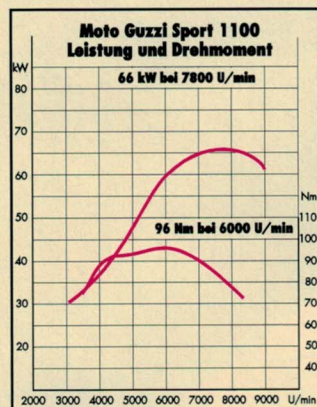
Daten und Meßwerte Moto Guzzi Sport 1100:

Motor: Leistung 66 kW (90 PS) bei 7800 U/min, maximales Drehmoment 96 Nm bei 6000 U/min, Bohrung x Hub 92 x 80 Millimeter, Hubraum 1064 cm³, Verdichtung 10,5 : 1, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenn Drehzahl 20,8 m/s, luftgekühlter 90-Grad-V-Zweizylinder-Viertaktmotor, Kurbelwelle längs zur Fahrtrichtung eingebaut, je ein Einlaß- und ein Auslaßventil über eine untenliegende Nockenwelle und Stoßstangen betätigt, Ventilspiel Einlaß 0,08 - 0,12 Millimeter, Auslaß 0,13 - 0,17 Millimeter, zwei Dell'Orto-PHM-40-Vergaser mit 40 Millimeter Durchlaß und Beschleuniger-Pumpen, Trockenluftfilter, Naßsumpf-Druckumlaufschmierung, Elektrostarter.

Elektrische Anlage: Drehstromlichtmaschine, Leistung 335 Watt, Batterie 12 Volt/25 Ah, elektronische Digiplex-Zündung, Zündzeitpunkt statisch 8 Grad vor OT, dynamisch 46 Grad vor OT, Zündkerze NGK BPR 6ES, Fern- und Abblendlicht 60/55 Watt.

Kraftübertragung: Primärtrieb über geradeverzahnte Stirnräder, mechanisch betätigte Zweischeiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe, Hinterradantrieb über Kardanwelle.

Fahrwerk: Vierkant-Zentralrohrrahmen aus Chrommolybdän-Stahl, Motor mitttragend, vorn 41er Telegabel mit verstellbarer Zug- und Druckst., 130 mm



Federweg, hinten Eingelenk-Zweiarmschwinge aus Chrommolybdän-Stahl, hydropneumatisches Federbein, Zug- und Druckstufe einstellbar, 62,5 mm Federweg, Radstand 1495 mm, Lenkkopfwinkel 64 Grad, Nachlauf 102 mm.

Räder: Leichtmetall-Gußräder, Felgenreöße vorn 3,5 x 17", hinten 4,5 x 18", Bereifung (ohne Schlauch) vorn 120/70 ZR 17, hinten 160/60 ZR 18, Luftdruck vorn 2,3 Bar, hinten 2,7 Bar, vorn doppelte Vierkolben-Festsattelbr., schwimmend gelagerte Scheiben, Durchm. 320 mm, hinten 260 mm Scheibendurchm.

Abmessungen: Länge über alles 2160 mm, Breite über alles 710 mm, Höhe über alles 1135 mm, Bodenfreiheit 155 mm, Lenkerbreite 710 mm, Sitzhöhe 820 mm, Sitzbanklänge 660 mm, Gewicht vollgetankt 232 kg, zul. Gesamtgewicht 440 kg.

Füllmengen: Tankinhalt 19 l (3,0 l Reserve), 3,0 l Motoröl, DoT 4-Bremsflüssigkeit.

Meßwerte:

Höchstgeschwindigkeit:
 solo 214 km/h
 zwei Personen 189 km/h
 Beschleunigung 0-100 km/h:
 solo 4,4 s
 zwei Personen 5,4 s
 Durchzug 50 - 120 km/h im fünften Gang:
 solo 13,6 s
 zwei Personen 22,4 s
 Tachoabweichung: 5 %
 Benzinverbrauch:
 maximal 8,5 Liter/100 km
 minimal 5,8 Liter/100 km
 Durchschnitt 7 Liter/100 km
 Reichweite 271 km

Kosten:

Preis: 18.205,- DM (inkl. Nebenkosten)
 Vers. (HDI): 533,80 DM (Haftpflicht für ein Jahr)
 Steuer (für ein Jahr): 158,40 DM

Verschleißteile: Bremsbel. vorn 79,85 DM, Bremsbel. hinten 24,20 DM, Kupplungbel. 124,90 DM, Gaszug 33,05 DM, Zündkerze 13,50 DM.

Reparaturteile: Gasgriff 140,50 DM, Blinker 39,25 DM, Kuppl. hebel 57,85 DM, Spiegel 55,70 DM, Lenker 80,55 DM, Vorderrad 816,15 DM, Scheinw. 231,40 DM, Auspuff 866,05 DM.

Wartung: Grundinspektion bei 500 km, 2,5 - 3 Std., 2500, 5000 km, ca. 1,5 Std., dann alle 5000 km 2,5 Std.

herzlich« verbuchen, sie paßt damit aber gut ins Gesamtkonzept.

Besser als gut sind die Bremsen, die hier ohne das markentypische Integral-Bremsystem auskommen müssen. Die Doppelkolbenzangen arbeiten in Verbindung mit den vorderen 320-Millimeter-Scheiben äußerst wirkungsvoll und sind dennoch nicht giftig. Druckpunkt und Dosierbarkeit lassen kaum Wünsche offen, je behertzer der Zugriff, desto vehementer die Verzögerung. Auch die 260-Millimeter-Scheibe im Heck macht ihre Sache gut. So müssen sichere Motorradbremsen funktionieren.

Da kann ich der Guzzi verzeihen, daß bei jedem Bremsvorgang jene orangefarbene Warnleuchte im Cockpit blinkt, deren eigentliche Aufgabe darin besteht, auf schwindende Benzinvorräte hinzuweisen. Oder daß die grüne Neutrallampe mitunter auch bei eingelegtem Gang schon vorwitzig leuchtet.

Das Ende der Toleranz naht jedoch beim Thema Seitenständer. Ganz vorn an der Ölwanne sitzt ein fragiler, bei der geringsten Entlastung selbsteinklappender Stab, zu dessen Bedienung man absteigen muß. Instrumente und Schalter entsprechen hingegen den modernen Anforderungen, der Choke befindet sich am Lenker. Fazit: Wer mit den Eigentümlichkeiten der Zweizylinder-Lady umgehen lernt, kann mit der Guzzi glücklich werden. Wo sonst bekommt man schon für 18.205 Mark eine derart charakterstarke »Frau fürs Leben«.

Markus Biebricher