

Unterwegs im Reich der Sinne

Die V11 Sport von Moto Guzzi tritt in die Fußstapfen der ruhmreichen V7 von 1971. Mit schnörkelloser, kompakter Silhouette, neuem Getriebe und handlichem Fahrwerk bietet sie ungewohnte Reize. Wir haben uns mit dem Neo-Klassiker im Alltag auseinandergesetzt.

Kennen Sie das? Zuerst hören Sie eine Stimme. In derselben Sekunde sind Sie vom Blitz getroffen, vom Donner gerührt. Nichts ist mehr so, wie es war, es beginnt die Zeit der immerwährenden Sehnsucht, gleichzeitig Aufputzmittel und Blutsauger. Das Objekt Ihrer Sehnsucht krallt sich in den Tagträumen fest, das Verliebtsein verleiht Flügel.

So ist es mir mit einer italienischen Dame gegangen – aus Fleisch und Blut. Es mag banal klingen, aber ähnlich ging es mir auch mit einer Signora aus Stahl und Kunststoff. Genauer mit der Moto Guzzi V11 Sport, deren Charisma mir den Atem genommen und deren Stimme mir die Ohren stramm gezogen hat. Film ab also für meine Liaison mit dem mechanischen Elementarwesen V11. Seinen optischen Reizen bin ich längst erlegen: Egal bei welchen Lichtverhältnissen dieses Motorrad in mein Blickfeld gerät, von Tank, Seitendeckel und Heckbürzel geht ein erotischer Schimmer aus.

Respekt für Designer Luciano Marabese, der schon die Centauro entwarf. Die V11 mag keine weitere Face-Lifting-Version der 1100 Sport sein, sondern ein neues Motorrad, das dem ehrwürdigen Zweiventil-Stoßstangen-Einspritzmotor neues Leben einhaucht. Doch die Signora aus Mandello soll nicht nur gut aussehen, sie muss in der »Tourenfahrer«-Redaktion ihre Alltags- und Tourentauglichkeit unter Beweis stellen. Die sinnlichen

Erlebnisse mit der V11 reißen aber nicht ab. Das mittlere Erdbeben, das sich nach einigen Momenten gefühlvollen Hantierens mit Anlasser und Kaltstarthilfe am linken Lenkerende breit macht, verursacht Gänsehaut und Wonnegefühle. Dabei bin ich mitnichten eingefleischter Guzzi-Fanatiker, bin nicht wie einige Redaktionskollegen seit den frühen Siebzigern immer forscher in die öligen Eingeweide der heiligen V2-Maschinen-Tradition eingedrungen. Trotzdem, hier steht Vergangenheit zum Anfassen, die legendäre V7 scheint aufzuerstehen, es kribbelt unter der Schädeldecke. Starke Motorradcharaktere wie die Buell X1 oder M2, die Ducati Monster, die Triumph Speed Triple oder die Roadster von BMW und Voxan bekommen Guzzi-Konkurrenz.

Längs zur Fahrtrichtung ist es eingebaut, das Herz, das da unter mir pulsiert, tickt, bollert. Es hat eine lange Geschichte und ist seinem Charakter nach ein echtes Reisetriebwerk, auch wenn ihm zuweilen der Trainingsanzug angezogen wird. Die scheinbar unbeirrbar Gleichmäßigkeit, mit der unser 1064 Kubikzentimeter großer Zweiventiler zu Werke geht, ruft Assoziationen zu Stationärmotoren hervor und belebt das Gerücht von seinem früheren Leben, in dem er Seilbahnen und Betonmischer angetrieben haben soll.

Selbst Wasser- und Luftfahrzeuge vertrauen auf das traditionelle V2-Konzept. Über Jahrzehnte hinweg wur-



de es modellgepflegt, modernisiert, leistungsgesteigert und totgesagt. Trotzdem ist dieses Triebwerk Weltanschauung und Heiligtum einer treuen Fangemeinde. Diesen Menschen ist es gleichgültig, dass Guzzi genau wie die amerikanische Kultschmiede Harley-Davidson einen sehr eigenen Traditionsbegriff bemüht. Beide Hersteller sprechen immer wieder von Innovation und Erneuerung, weichen in Wahrheit aber um keinen Deut von den eigenen Wurzeln ab.

Mit mächtigem Ansaug-schnorcheln arbeitet der luftgekühlte 90-Grad-V2 im Drehzahlkeller und zieht ordentlich nach vorn. Mensch und Maschine wippen im Verbrennungstakt, niederfrequente »good vibrations« begleiten den Lauf auf der ganzen Linie. Wiederholtes Gasgeben lässt die Guzzi seitlich hin und her schwingen. Eine Folge der längs zur Fahrtrichtung rotierenden Massen des Kurbeltriebs, an die man sich nicht nur als Liebhaber ertümlchen Fahr-Feelings gewöhnen wird.

Das Leistungsloch zwischen 3500 und 4500 Touren kaschiert der Motor mit guter Antrittsdisziplin, die ihm von der elektronischen Saugrohrspritze anezogen wird. Ab 5000 U/min steigt der mächtige Guzzi-Geist aus der Flasche und wuchtet die 245-Kilo-Maschine mit kernigen Bässen vehement Richtung Horizont. Begleitet wird das Mechanik-Konzert der hämmernden Kolben, tickernden Stößelstangen und hackenden Kipphebel von einem unternehmungslustigen Singen aus dem Getriebe.

Dieses Guzzi-Lied zählt zum Wohlklingendsten, was die Motorrad-Akustikwelt bereithält. Da schwingt der Ursprung mit. Phänomenal, mit welcher Lust das konzeptionell betagte Triebwerk die Drehzahlleiter emporstürmt. Laut Werksangaben liegt das maxi-

Der Motor kann auch im Alltag süchtig machen



Hingucker: Limonengrüne Metallic-Lackierung und roter Rahmen.

Durch das Loch im Seitendeckel sieht man das White-Power-Federbein. Der kurze Radstand macht die V11 sehr handlich.

male Drehmoment von 94 Nm bei 6000 U/min, die Höchstleistung von 91 PS bei 7800 Touren. Auf dem Leistungsprüfstand erreichte der Motor 92,2 Nm bei 5700 und respektable 95 Pferde bei 7800 U/min.

Spritverbräuche zwischen fünf und acht Liter Superbenzin sind zwar alles andere als sensationell, trotzdem kann das Triebwerk im Alltag süchtig machen. Zwar wird es in Sachen Leistung von modernen 600er-Vierzylindern düpiert, aber wer

Klassisch modern: Die Armaturen sind übersichtlich, die Einstellung der Gabel ist gut zugänglich, und die Lenkerstummel sind in der Kröpfung justierbar.

Schlanke Linie: Die Guzzi gibt sich auch von vorne verführerisch. Ihre 40-mm-Upside-down-Gabel spricht gut an und arbeitet komfortabel.



Guzzi fährt, will nicht Höchstleistung, sondern pures Motorrad-Feeling, den Hauch der Geschichte, will Mechanik erleben und die Straße in rasanter Fahrt unter Cockpit und Lenker vorbeiziehen sehen. Bei aller Freude am Beschleunigen sollte man ruhig öfter das neu entwickelte Sechsganggetriebe probieren. Am besten, bevor die mitunter wild um sich schlagende Nadel des Veglia-Drehzahlmessers in den roten Bereich rast.

So geschmeidig ließ sich noch kein Guzzi-Getriebe schalten. Trotz immer noch langer Schaltwege gehen Gangwechsel exakt und mit wenig Kraftaufwand vom Fuß. Dank Vier-Wellen-Technologie baut die neue Schaltbox 70 Millimeter kürzer als die alte. Das schafft Raum für eine verlängerte Schwinge mit Momentabstützung am Rahmen und reduziert den Arbeitswinkel des Kreuzgelenks und die Kardan-Reaktionen erheblich.

Die Kardanwelle und das Kreuzgelenk liegen offen. Spart zwar Gewicht, ist aber verschleißanfälliger. Beim Fahren registriere ich nur noch sehr moderate Reaktionen des Kardantriebes. Was mich aber viel mehr überrascht, ist die enorme Handlichkeit dieser Guzzi. Solch ein Kurvensuchgerät gab es von der Traditionsschmiede am Comer

See vielleicht noch nie. Mit kürzerem Radstand, steilerem Lenkkopf und geringerem Nachlauf ist die V11 ihrer Vorgängerin Sport 1100i an Agilität haushoch überlegen.

Draufsetzen, wohlfühlen, Kurvenheizen funktioniert aber nicht auf Anhieb. Auch diese Guzzi will erarbeitet werden. Die Kombination von Kardantrieb und längs liegender Kurbelwelle löst eine leichte Taumelbewegung aus, wenn bei höheren Drehzahlen plötzlich die Zugkraft unter-



Die Brembo-Stopper bremsen gut und verzichten auf das Guzzi-typische Integralbremssystem.

brochen wird, weil ich kurz vor der Kurve noch hektisch runterschalten will. Ganz zum Teufel geht die saubere Linie, wenn ich gleichzeitig auch noch bremsen und einlenke. Meine V11 macht nur dann richtig Spaß, wenn ich vor dem Straßeknick Gangwechsel und Bremsvorgang abgeschlossen habe und sie mit gleichmäßigem Zug am Hinterrad um die Ecke pilotiere.

Eine konstante Gashand ist auch deshalb wichtig, weil die Dame aus Mandello nervösen Twists des rechten Handgelenks deutliche Lastwechselreaktionen folgen lässt, die auch nicht gerade zu einem eleganten Strich beitragen. Wenn man sich dann aber auf Guzzis



Der Schein trügt: Hinter den Abdeckungen liegen Kardan und Kreuzgelenk offen. Spart zwar Gewicht, erhöht aber den Verschleiß.



Ungerecht: Der Fahrer sitzt komfortabel und ergonomisch richtig, der Passagier hat wenig Platz.

Eigenheiten eingeschossen hat, macht sich Hochgefühl breit. So ähnlich, wie wenn nach schweißtreibenden Übungsstunden zum ersten Mal saubere Töne auf einem schwieri-

gen Musikinstrument gelingen. Dann legt man die Guzzi spielerisch in die Kurven, nutzt die gute Haftung der Pirelli-MTR 21/22-Pneus und kratzt links herum zuerst mit

dem Seitenständer, rechts herum mit dem Auspufftopf am Asphalt. Grund: Das rechte Endrohr sitzt weiter außen als das linke, um Platz für den Kardan zu schaffen. Bodenwellen oder Bremsmanöver in Kurven quittiert die V11 trotz zurückhaltender Reifen-Dimensionen (120/70-17 vorn und 170/60-17 hinten) mit leichten Aufrichte-Tendenzen. Sie bewahrt sich eben jenen Rest an Eigenwilligkeit, der die Dame von Welt so unwiderstehlich macht.

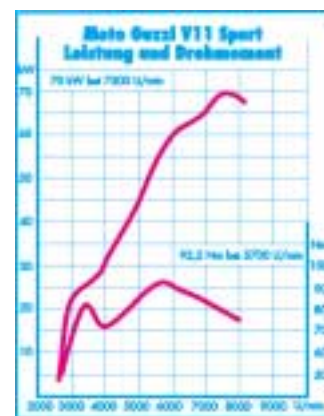
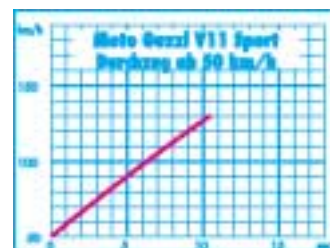
An den eigenwilligen Fahrerlebnissen ändert auch das voll einstellbare Fahrwerk nicht allzu viel. Die stabile Upside-down-Gabel spricht sensibel an und lässt sich mit justierbarer Druck- und Zugstufe an verschiedene Streckenprofile anpassen. Mit der Einschränkung, dass der Verstellbereich nicht besonders groß ausfällt. Tendenziell ist die Forke ein komfortorien-



Die V11 taugt nicht für flüchtige Affären, sie richtet sich an Kenner und Genießer.



Motor: Leistung 67 kW (91 PS) bei 7800 U/min, max. Drehmoment 94 Nm bei 6000 U/min, Hubraum 1064 cm³, Bohrung x Hub 92 x 80 mm, Verdichtung 9,5 : 1, luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor, längs eingebaut, ein Einlass-



Leistungsmessung auf Dynojet-Rollenprüfstand

und ein Auslassventil pro Zylinder, gesteuert über eine unten liegende, kettengetriebene Nockenwelle, Stößelstangen und Kipphebel, elektronische Weber-Marelli-Benzineinspritzung, Nass-Sumpf-Druckumlaufschmierung, digitale Transistorzündung, Batterie 12 Volt/13 Ah, 350-Watt-Lichtmaschine, E-Starter

Kraftübertragung: Primärtrieb über Zahnräder, Sekundärtrieb über Kardanwelle, hydraulisch betätigte Zweischeiben-Trockenkupplung, Sechsganggetriebe

Fahrwerk: Zentralrohr-Rahmen aus Vierkant-Stahlprofil, Motor mitttragend, v. Upside-down-Telegabel, 40 mm Gleitrohrdurchmesser, 120 mm Federweg, Druck- und Zugstufendämpfung verstellbar, h. Dreiecksschwinge aus Stahlrohren, Zentralfederbein mit 128 mm Federweg, Druck- und Zugstufendämpfung sowie Vorspannung verstellbar, Alu-Gussräder, Felgengr. v. 3.50 x 17, h. 4.50 x 17, Reifen Pirelli MTR 21/MTR 22, v. 120/70 ZR 17, h.170/60 ZR 17, v. zwei Vierkolben-Festsattel-Scheibenbremsen, d = 320 mm, h. eine Doppelkolben-Schwimmsattel-Scheibenbremse, d = 282 mm

derweg, Druck- und Zugstufendämpfung verstellbar, h. Dreiecksschwinge aus Stahlrohren, Zentralfederbein mit 128 mm Federweg, Druck- und Zugstufendämpfung sowie Vorspannung verstellbar, Alu-Gussräder, Felgengr. v. 3.50 x 17, h. 4.50 x 17, Reifen Pirelli MTR 21/MTR 22, v. 120/70 ZR 17, h.170/60 ZR 17, v. zwei Vierkolben-Festsattel-Scheibenbremsen, d = 320 mm, h. eine Doppelkolben-Schwimmsattel-Scheibenbremse, d = 282 mm

Maße und Gewichte: Gesamtlänge 2170 mm, Lenkerbr. 830 mm, Lenkerh. 990 mm, Radstand 1471 mm, Nachlauf 92 mm, Lenkkopfwinkel 65 Grad, Sitzh. 800 mm, Sitzbankkl. 670 mm, Gew. fahrf. 245 kg, zul. Gesamtgew. 420 kg, Zuladung 175 kg, Ölmenge 3 l, Tank 22/4 l

Messwerte: Höchstgeschwindigkeit: solo 210 km/h zwei Personen 191 km/h Durchzug 50 - 120 km/h: (im höchsten Gang) solo 9,0 s zwei Personen 12,9 s Benzinverbrauch: Super Landstraße: 6,2 l/100 km Autobahn (130): 7,0 l/100 km Reichweite (Landstr.): 354 km Reichweite (Autobahn): 314 km

Kosten: Preis: 20.600,- DM (inklusive Nebenkosten) Versicherung (HDI): 455,20 DM (für ein Jahr nur Haftpflicht) Steuer: 154,80 DM (für ein Jahr)

Wartungsintervalle: Ölwechsel alle 10.000 km Ölfilterwechsel alle 10.000 km Ventilspiel alle 10.000 km



Sitzbank und Tank runter, schon kann man überall dran. Die Batterie liegt unter der Sitzbank, einige Elektrik-Stecker sind ungenügend gegen Feuchtigkeit gesichert. Kerzen-Kontrolle geht konkurrenzlos leicht.

Das Luftfilter-Element ist nach der Tankdemontage gut zugänglich.



Der Fahrer genießt auf einer komfortablen Bank eine moderat sportliche und bequeme Sitzposition, der Passagier nörgelt über hoch angebrachte Rasten und wenig Platz.



tiertes Bauteil, während das unter der Sitzbank liegende White-Power-Federbein zur derberen Sorte gehört und sich selbst bei voll geöffneter Druck- und Zugstufendämpfung noch hart anfühlt.

Die schwierige Abstimmungsbalance mag dazu beitragen, dass die Zielgenauigkeit der V11 abnimmt, je schneller sie fährt. Bei 180 km/h ist die Vorderhand unruhig, und nur beherzte Naturen werden die Diva bis aufs Äußerste reizen und ihr die mögliche Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h abtrotzen. Schon bei 180 reißt der Wind derartig am Körper, dass ich aus Mitleid mit Kopf und Armen das Gas zudrehe. Oder erleichtert bin, wenn wieder ein belgischer 40-Tonner mit 89

Die Sozia ist mit ihrem Platz nicht so recht zufrieden

km/h auf die linke Spur zieht. Dann reicht Gaszudrehen allein allerdings nicht. Die Vierkolben-Sättel von Brembo und die 320-Millimeter-Doppelscheibe im Vorderrad verzögern trotz unexaktem Druckpunkt sehr wirksam.

Der während der Fahrt verstellbare hydraulische Lenkungsdämpfer wird auf ebenen Fahrbahnbelägen kaum gebraucht, auf schlechtem Untergrund kann er aber helfen, die Vorderhand zu beruhigen. Wissen Sie, was der launischen Lady richtig gut tut? Ein Passagier. Sitzt man zu zweit auf der Guzzi, scheint die im Solobetrieb noch unperfekte Abstimmung plötzlich zu passen. Auch schlechte Straßen bringen das handliche Fahrwerk dann nicht mehr durcheinander. Ausgeglichen und spurtreu wieselt die beladene V11 durch die Landschaft.

Gut zugänglich: Dämpferverstellung des Federbeins (r.) und verstellbarer Bitubolenkungsdämpfer.



Das Problem ist nur, dass die Sozia mit ihrem Platz nicht sehr zufrieden ist. Die Fußrasten sind ihr zu hoch montiert, sie hat wenig Platz und bemängelt die Aufwölbung der Sitzbank unter ihrem Allerwertesten. Nun denn, Ästheten wer-

den die Abdeckung der Soziusbank ohnehin nur widerwillig lösen, weil erst mit ihr der knackig runde Hintern der V11 in seiner ganzen Pracht zu bewundern ist. Sie nehmen die kleinen Unausgegorenheiten des Fahrwerks dafür gerne in Kauf, zumal der Fahrerplatz richtig kommod ausfällt.

Wer nicht zu hohe Dauergeschwindigkeiten anstrebt, wird auch auf längeren Touren keine Konditionsprobleme haben.

Nackte Konkurrenz

Maschinen, die Ursprünglichkeit ausstrahlen, die mit ihrem zumeist zweizylindrigen Herzen vibrierend für Drehmoment und Emotionen sorgen. Das sind die Konkurrenten der Guzzi V11 Sport. Für viele Zweiradfans zählen Aus-

strahlung und Gefühl mehr als alles andere. Hier wird der Pulsschlag des Motors spürbar, spricht Technik die Sinne an. Die eigenwillige Buell, die faszinierende Ducati und die vernünftige BMW passen in diesen Rahmen, aber auch der fauchende Dreizylinder der Triumph, der von einer starken Motorrad-Persönlichkeit umgeben ist.



BMW R 1100 R

Die Vernunftlösung und der beste Tourer im Quartett der Guzzi-Konkurrenz. Der 18.929 Mark teure Boxer steht mit 80 PS gut im Futter, bietet Drei-Wege-Kat und optionales ABS.

Touren-Test in TF 1-2/95



Ducati Monster 900

Der nackte Wirbelwind kostet 18.840 Mark. Er fasziniert durch enorme Handlichkeit, hier hängt ein Sportmotor in einem Sportfahrwerk. Die 78 PS machen mehr Spaß als anderswo 100.

Touren-Test in TF 8/95



Buell X1 Lightning

Die Erde bebt, wenn die Buell vorbeidonnert. Der 90-PS-Harley-Twin sitzt in einem unkonventionellen Fahrwerk. Mehr Individualismus kann man serienmäßig nicht kaufen. 20.570 Mark.

Touring-News 12/99



Triumph Speed Triple

Immerhin 19.990 Mark muss berappen, wer das wendige und 108 PS starke Briten-Bike im Streiffighter-Look um die Ecken treiben will. Der stärkste Sound und die meiste Kraft im Quartett.

Die Guzzi verlangt intensive Beschäftigung, dann kann man ihre geballte Emotionalität so richtig genießen. Auch weiter entfernt gelegene Ziele rücken dann in greifbare Nähe.



Die gemäßigt sportliche Sitzposition passt für unterschiedlichste Körpergrößen, der Fahrer sitzt in der Maschine und fühlt sich gut aufgehoben. Überhaupt nimmt diese Guzzi überdurchschnittlich viel Rücksicht auf den Menschen. Der Lenker ist nach dem Lösen zweier Schrauben vielfach verstellbar, Gasgriff und hydraulische Trockenkupplung sind für Guzzi-Verhältnisse leichtgängig.

Man kann sich und der Guzzi also durchaus auch längere Trips zumuten. Der Aktionsradius reicht dank 22 Liter Tankvolumen dicke aus, beim Gepäck muss man bis auf weiteres noch improvisieren, und die Zuladung ist mit 175 Kilogramm auch nicht berühmt. Ich habe textile Satteltaschen nebst einer Gepäckrolle verzerrt und kam klar damit. Ja aber, mögen Sie jetzt einwenden, und Sie haben Recht: Die wahre Bestimmung der V11 kann nicht in Fernreisen liegen. Mit ihr geht es in erster

Linie um die Freude am urwüchsigen Fahr-Feeling, um intime Stunden zu zweit oder die Tour durch Szene-Treffs in lauen Nächten.

Unter dem Strich ist die Guzzi ein Motorrad mit vielen Talenten. Das Fahrwerk hat Entwicklungspotenzial, hier sollten die Guzzi-Ingenieure noch mal nachfassen. Was die 20.600 Mark teure Italienerin aber jetzt schon so unwiderstehlich macht, ist ihr Charisma, mit dem sie sich von allen noch so perfekten Japanern abhebt. Nicht umsonst trägt die Maschine, die in Limonengrün, Silber oder Schwarz (immer mit rotem Rahmen) zu haben ist, einen Adler als Firmenemblem. Verliebt sein verleiht eben Flügel, und die spiegeln sich am Tank des Objekts meiner Begierde. Jetzt muss ich nur noch mein Geld zählen, und dann mache ich vielleicht was richtig Unvernünftiges. Das aber mit echter Leidenschaft.

Markus Biebricher

EIGNUNGSTEST

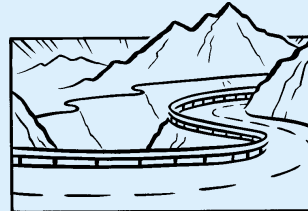
Moto Guzzi V11 Sport



LANDSTRASSE:

charismatischer Motor, handliches, schwierig abzustimmendes Fahrwerk, angenehme Sitzposition

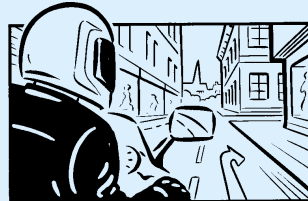
GUT



BERGSTRASSE:

kräftiger Motor, ausgesprochen gutes Handling, geschmeidiges Getriebe, ordentliche Bremsen

GUT



STADTVERKEHR:

elastischer Motor, bequemer Fahrersitz, entspannte Sitzhaltung, brauchbarer Wendekreis, kein Hauptständer

BEFRIEDIGEND



SCHOTTERPISTE:

entspannte Sitzposition, komfortable Gabel, straffes Federbein, exponierte Ölwanne und Krümmer

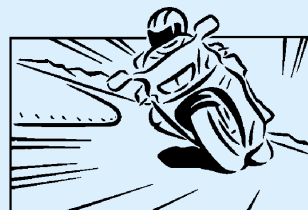
AUSREICHEND



AUTOBAHN:

kein Wind- und Wetter-schutz, unruhige Vorderhand bei hohen Geschwindigkeiten, gute Bremsen

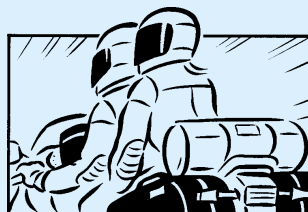
AUSREICHEND



SPORTLICHE FAHRWEISE:

drehfreudiger V-Motor, sehr gutes Handling, voll einstellbares Fahrwerk, starke Lastwechselreaktionen

BEFRIEDIGEND



SOZIUSTAUGLICHKEIT:

begrenzt Platzangebot, enger Kniewinkel, Vibrationen, Beladung wirkt sich auf Fahrstabilität positiv aus

AUSREICHEND