

# MOTOCICLISMO

In moto con la **B** Patente

**PRIMA  
VITTORIA**



**Patente  
più facile**

*In anteprima*

**La prova completa della  
Yamaha XJ 900 S Diversion**

*Prove moto stradali*

**Moto Guzzi 1100 Sport**

**Special Guzzi Ghezzi**

**KTM Duke 620**

**Special Barigo Onixa 600**

**Epoca: Laverda S-SF 750**

*Prove enduro*

**Suzuki DR 650 RE**

**50 cc Aprilia RX,**

**HM CRE, KTM EXC**

**Gli antenati:**

**Ancillotti Scarab 50**

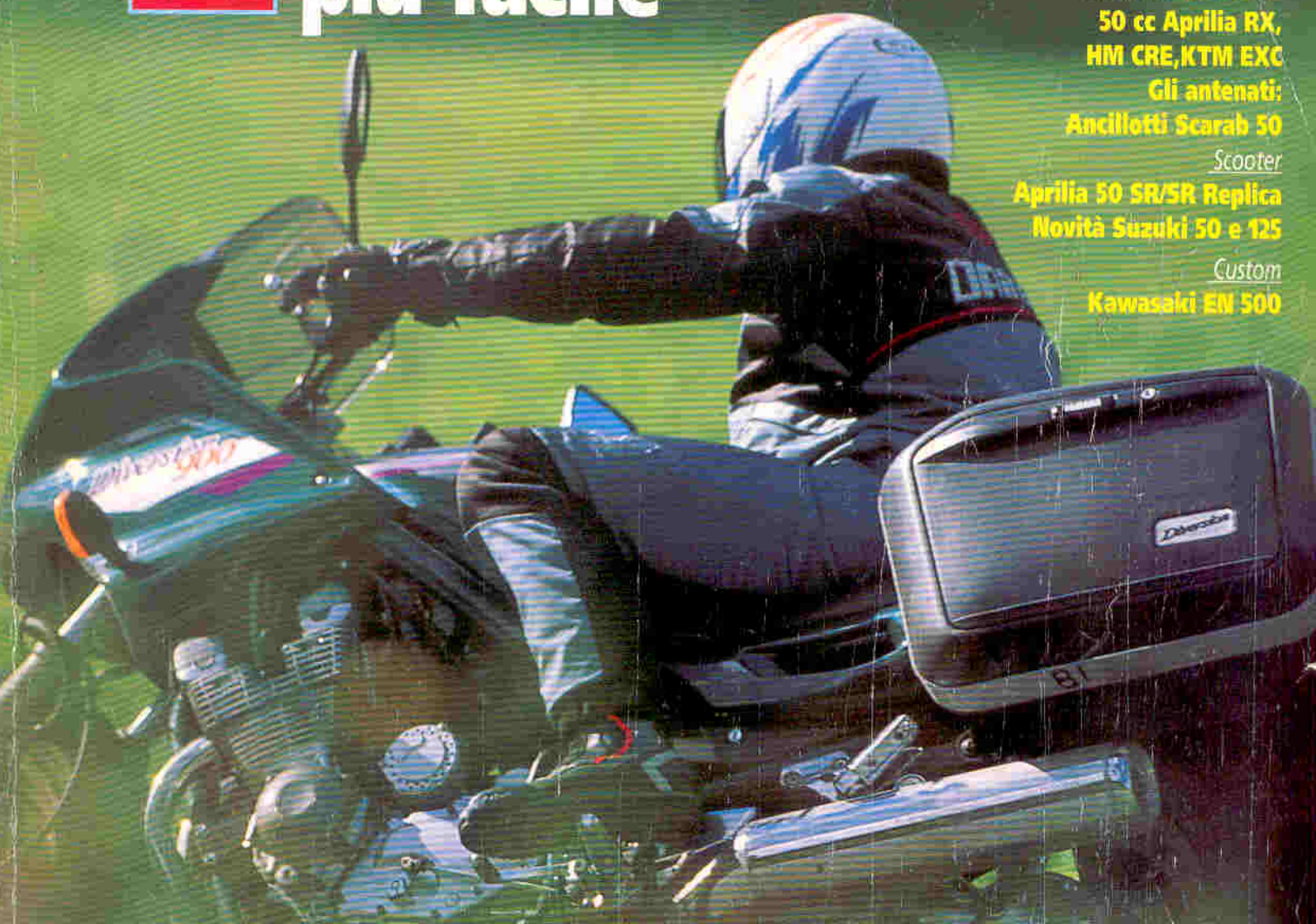
*Scooter*

**Aprilia 50 SR/SR Replica**

**Novità Suzuki 50 e 125**

*Custom*

**Kawasaki EN 500**



Yamaha XJ 900S Diversion

**Tutte le novità di Colonia**







**PROVA SU STRADA**

## **Moto Guzzi 1100 Sport**

# **Vola, vecchia Aquila**

**Rispolverando una sigla antica e famosa, la Casa di Mandello affianca alla Daytona questa veloce sportiva con motore a 2 valvole per cilindro. Look affascinante e personalita' dinamica non le mancano, ma è migliorabile in alcuni dettagli. Valido il telaio, ma perfettibili le sospensioni, in particolare quella anteriore. Il motore ha carattere e vigore, tuttavia viene penalizzato da rapporti al cambio troppo lunghi**

● Ci è voluto quasi un anno per provare la nuova Moto Guzzi 1100 Sport. Presentata allo scorso Salone di Milano, la sportiva di Mandello si è fatta attendere più del dovuto e arriva nelle vetrine dei concessionari proprio in questi giorni. Il motivo di tale ritardo è dovuto al fatto che la Guzzi ha voluto prolungare la fase di collaudo per poter uscire sul mercato con un prodotto affidabile e a punto anche a livello di motore e telaio.

La Sport -una sigla cara alla Guzzi sin dalle origini- si propone sul mercato con una filosofia ben precisa. Non vuole certo rincorrere le maxi giapponesi -ben più avanzate tecnologicamente- ma vuole catturare i motociclisti con uno stile tutto italiano, capace di mixare il gusto classico con una spiccata personalita' estetica e dinamica.

Il progetto Sport nasce come evoluzione della Daytona 1000 i.e. con motore a 8 valvole e le forme della carrozzeria indicano chiaramente la stretta parentela tra i due modelli. Basta osservare il serbatoio o la mezza carena, elementi dominanti e, a nostro avviso, assai piacevoli per omogeneita' di stile; rispetto alla Daytona sono diversi la zona laterale sotto la sella e tutto il codone che ora appaiono più slanciati e moderni.

La zona sottostante la carrozzeria è dominata dalla meccanica, con in primo piano il

### **IDENTIKIT**

Cilindrata: **1.064 cc**

Potenza massima: **79,54 cv\***

Accelerazione 0-400 m: **11,863 sec\***

Velocità max: **218,0 km/h\***

Prezzo indicativo c.i.m.: **16.995.200 lire**

\*Dati rilevati strumentalmente



76 possente bicilindrico a V portato a 1.064 cc. Rispetto ai Guzzi di pari cubatura presenta alcuni accorgimenti come il nuovo albero motore, più robusto e leggero, i pistoni stampati in lega leggera, il volano meno pesante. Rivista anche l'alimentazione, punto in cui i tecnici Guzzi hanno incontrato maggior difficoltà nell'ottenere un funzionamento regolare a tutti i regimi. I carburatori Dell'Orto da 40 mm con pompa di ripresa hanno una specifica taratura e respirano da una nuova cassetta d'aspirazione dotata di due lunghe prese dinamiche, protese verso l'avantreno. Come sulla Daytona, l'accensione è di tipo elettronico digitale, fornita dalla Marelli (Digiplex 2S), e l'impianto di scarico, con due grossi terminali che "sparano in alto", è in acciaio inox; peccato che con il calore assume ben presto una colorazione bronzea, nemmeno uniforme.

**L** La Guzzi non è certo l'ultimo grido in fatto di tecnica, ma offre una guida divertente. Ottimi i freni Brembo

La ciclistica propone l'affidabile telaio al cromomolibdeno della Daytona con un grosso trave superiore che si completa posteriormente con due piastre in lega leggera che supportano le spinte del forcellone e sorreggono da dietro il motore: il forcellone è costituito da una insolita struttura in tubi quadri e tondi che forma un quadrilatero indeformabile. Novità per le sospensioni; davanti c'è sempre la Marzocchi a doppia regolazione, ma dietro compare un nuovo ammortizzatore WP con regolazione separata del freno idraulico in estensione e in compressione. L'ammortizzatore è privo di articolazione progressiva ed è collocato in posizione quasi orizzontale rispetto al suolo. Altra differenza con la Daytona è l'impianto frenante: i dischi Brembo, all'avantreno, sono passati da 298 a 320 mm di diametro sempre comandati da pinze flottanti a 4 pistoncini. Da 260 mm il disco posteriore.

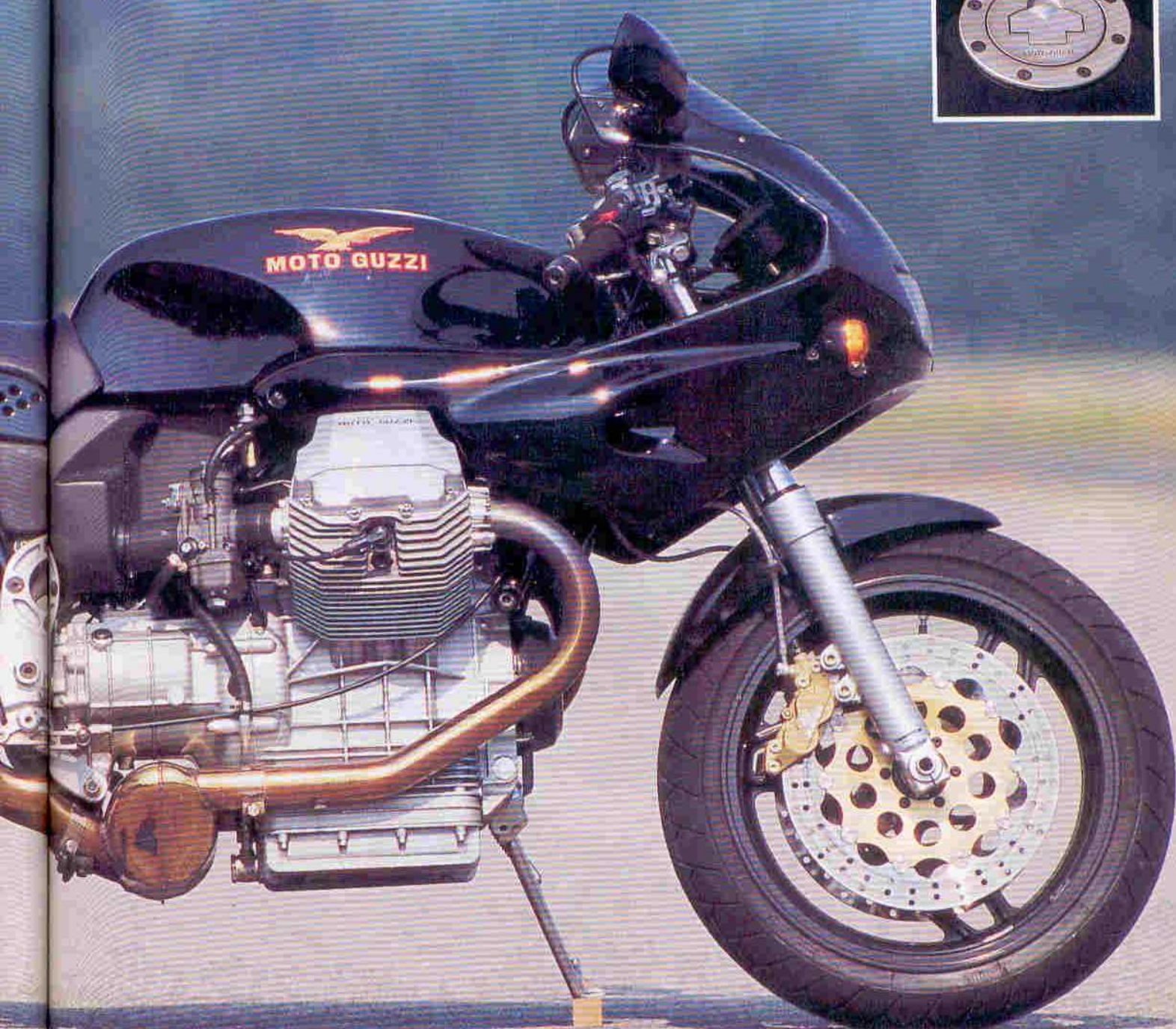
La componentistica e le finiture sono di qualità contrastante: sono ottimi, ad esempio, i comandi al manubrio, la piastra portapedane e quella superiore della forcella realizzate in lega di alluminio, mentre sono mediocri il tappo del serbatoio (troppo poroso), i comandi a pedale o certe fusioni secondarie. Su una moto di questa classe e con un nome così famoso, avremmo gradito inoltre una strumentazione più completa (manca-







I comandi al manubrio sono di qualità: la leva del freno anteriore è regolabile. Sola eccezione l'acceleratore che ha una escursione notevole. A questo la Guzzi sta ponendo rimedio. Scarna e di aspetto poco avvincente la strumentazione. Sulla piastra della forcella le regolazioni per l'idraulica. Il tappo del serbatoio, di materiale poroso, si macchia con la benzina. La Sport ha una linea classica e filante.





78 no l'indicatore del carburante, l'orologio, il manometro dell'olio) e un cavalletto laterale piu' agevole e sicuro da usare (per azionarlo bisogna scendere dalla moto e il suo richiamo automatico mette un po' in allarme). Tra le curiosita' segnaliamo la presenza, sotto la sella del passeggero, di due batterie. Un ultimo appunto riguarda la verniciatura che propone un colore nero assai delicato. Nel complesso la Sport puo' lasciare perplessi per una finitura che a volte scade parecchio, ma e' certo che l'impatto visivo generale ha il suo fascino, la sua personalita'. E', in breve, classicamente piacevole, con dimensioni importanti che ne accrescono il senso di dinamismo.

**Il motore di 1.064 cc spinge con vigore dai medi regimi, ma la ripresa e' penalizzata dai rapporti lunghi**

Come sulla Daytona la posizione di guida e' frutto di un buon compromesso. Le distanze tra sella, serbatoio, pedane e mezzi manubri determinano un assetto non esageratamente sportivo e affaticante sulle lunghe distanze, ma al tempo stesso offre al pilota la possibilita' di assumere una ottimale posizione in velocita' con le gambe che vanno naturalmente ad inserirsi nelle svasature del serbatoio benzina. La sella, un po' troppo ampia lateralmente e poco imbottita, lascia buone possibilita' di movimento, mentre la mezza carena offre un buon riparo almeno fino alla velocita' di 170/180 km/h.

Quando ci si avvicina ad una Guzzi si possono gia' prevedere certe reazioni da parte del motore. Il bicilindrico di Mandello si avvia sempre con facilita'-anche se a freddo e' di rigore l'uso dello starter- e richiede solo qualche minuto prima di poter offrire il massimo. Cupo allo scarico e un po' rumoroso di aspirazione, non sorprende piu' quando alla prima sgassata da fermo fa avvertire la sua ormai ben nota coppia di rovesciamento, ne' quando, tirata la frizione, fa iniziare uno scampanello metallico, tipico dei sistemi a secco. Anche il sonoro "clack" e' un rumore ben noto e indica l'innesto della prima marcia.

Dotato di una buona potenza (al banco abbiamo misurato alla ruota 79,5 cv al regime di 7.600 giri) il Guzzi e' un motore vivo, pulsante, con vibrazioni persistenti e fastidiose che si abbattono al manubrio sopra i



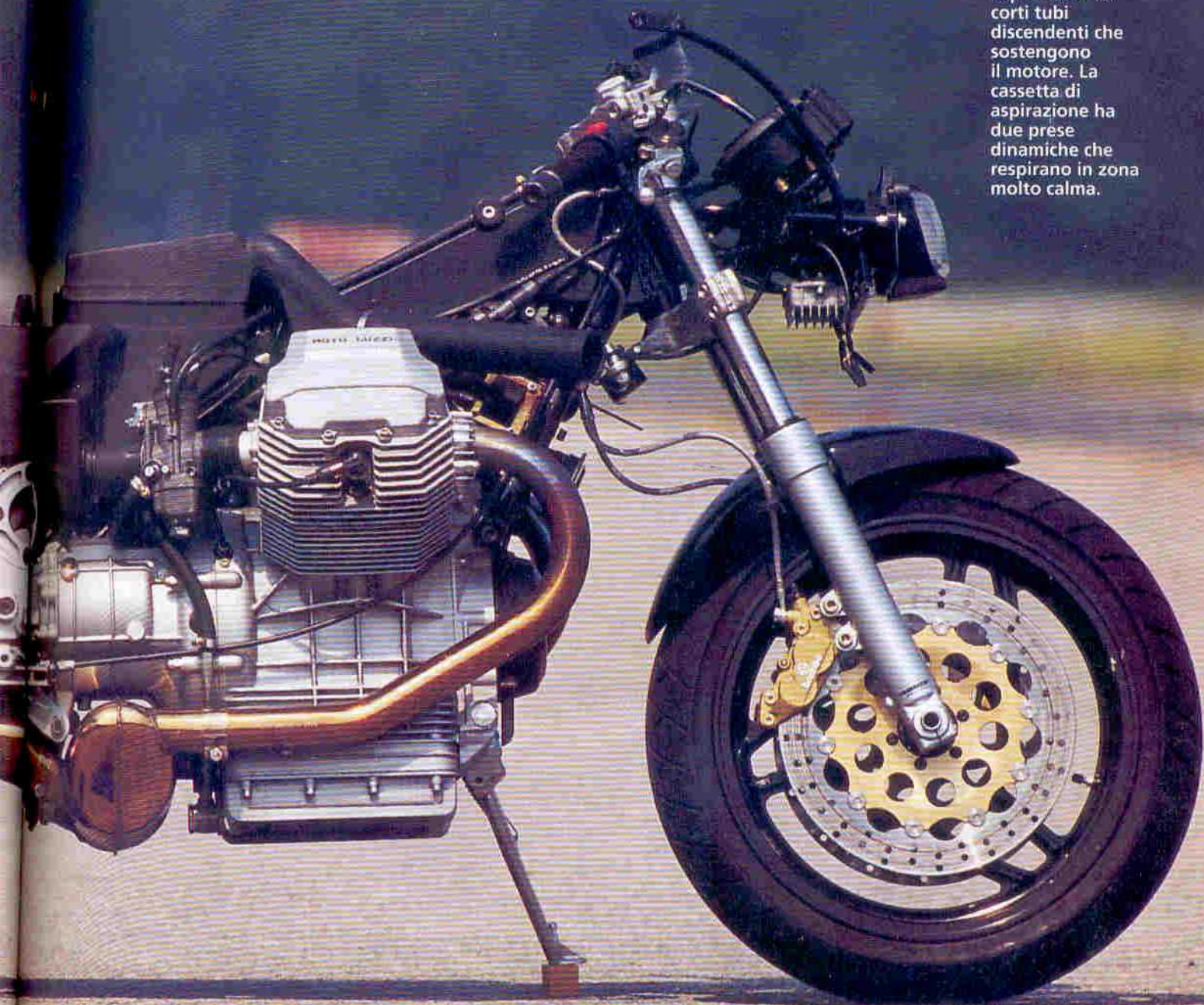




Dietro compare un disco da 260 mm con pinza flottante a 2 pistoncini. A destra, il cardano è "nudo". I pneumatici sono i validi Michelin TX. Sul misto la Sport richiede forza e pur essendo abbastanza precisa e stabile non ha la rapidità delle Giapponesi.



Tolte le sovrastrutture viene alla luce il telaio, costituito da un trave superiore e da corti tubi discendenti che sostengono il motore. La cassetta di aspirazione ha due prese dinamiche che respirano in zona molto calma.



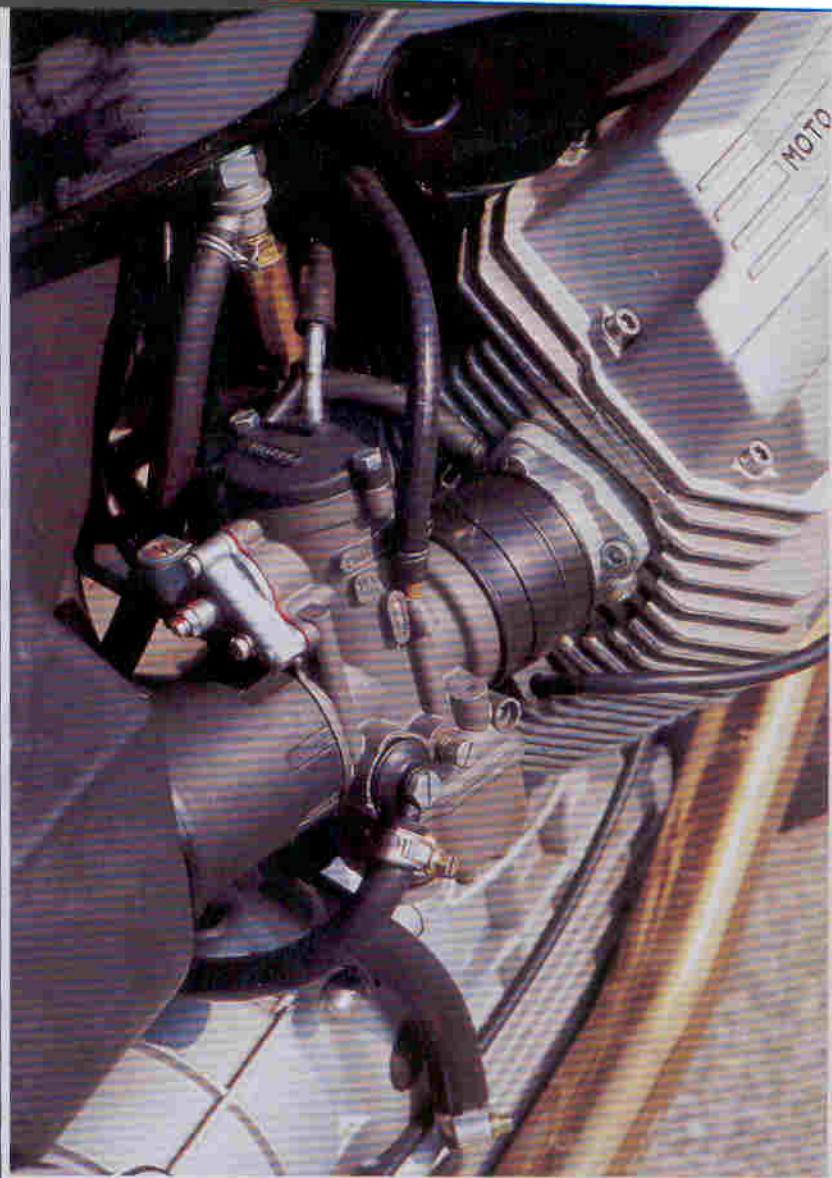


80 4.000 giri. Nonostante l'anzianità di progettazione, conserva un certo fascino, dovuto più che altro al vigore che sa esprimere ai medi regimi. Brillante in accelerazione, patisce tuttavia l'effetto congiunto di due handicap. Il primo è dovuto al comando del gas, la cui corsa è talmente lunga da obbligare la mano ad un doppio movimento. Può succedere che in fase di allungo non si riesca ad essere così rapidi proprio per la difficoltà di aprire i carburatori. Il secondo va trovato nella scelta dei rapporti al cambio che appaiono molto lunghi con un bel salto tra quarta e quinta. Non solo diventa pressoché impossibile riprendere con le marce alte sotto i 3.000 giri, ma con questa scelta si penalizza proprio la ripresa in velocità, una dote che sicuramente il motore possiede. Per la guida sportiva e rapida, dunque, bisogna forzatamente insistere con le marce e lavorare parecchio di acceleratore, mentre se si vuole viaggiare in souplesse bisogna ricordarsi di non scendere troppo di regime e questo nonostante la corposa coppia.

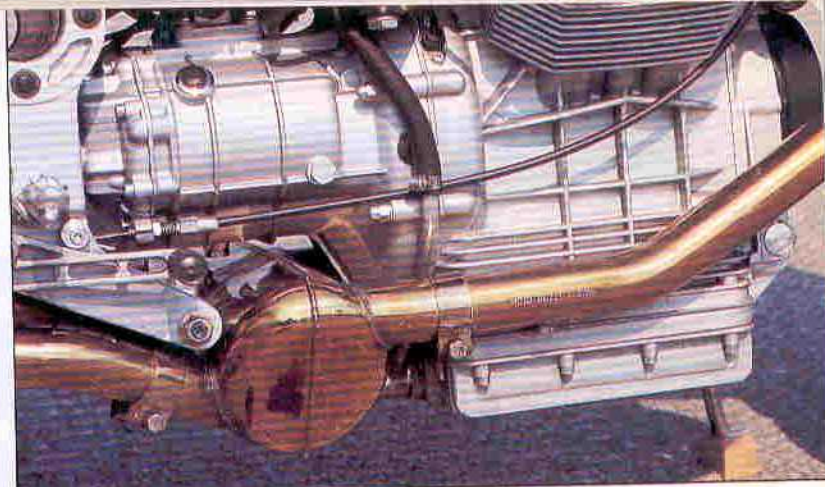
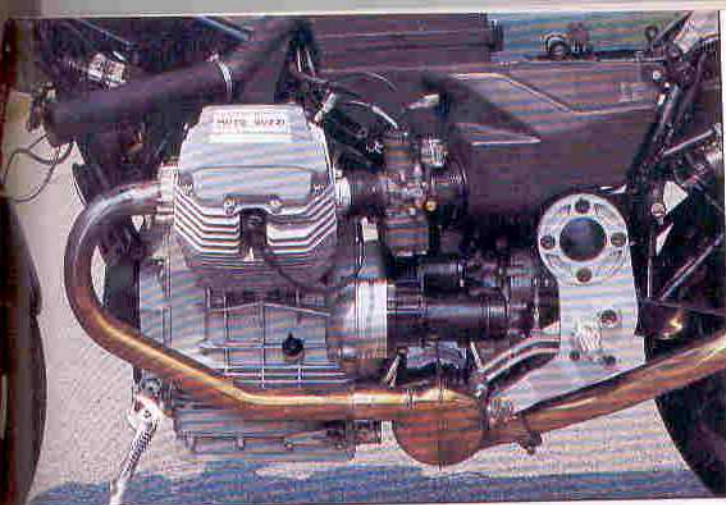
**L**estetica della Sport può conquistare gli amanti delle moto classiche. Il livello di finitura è modesto

Infaticabile macinatore di chilometri, il "V" di Mandello piace per la sua rotondità e forza espressa dai 4.500 ai 7.000 giri, e nel range intermedio, ad ogni incremento di 400 giri, corrisponde un guadagno quasi 4 cv. A 5.400 giri ci sono 62 cv alla ruota, a 6.600 oltre 74,5 cv. Rispetto alla Daytona, che vanta l'iniezione elettronica, la Sport perde sicuramente in fase di ripresa (circa 2 secondi sui 400 metri con partenza da 50 km/h), ma non soffre il confronto sulle prestazioni assolute. La potenza non è molto distante (98,1 per la Daytona, 88,9 per la Sport, misurati all'albero) e per coppia la Sport cede 0,5 kgm, ma ottiene il suo valore massimo (8,4 kgm) ad un regime inferiore di quasi 500 giri. La miglior funzionalità di cambio e frizione e il peso totale inferiore di 6 kg a vantaggio della 1.100 portano così a prestazioni abbastanza simili. La velocità massima, 218 km/h, conferma la buona penetrazione aerodinamica della moto e si ottiene, grazie alla quinta lunga, dopo un bel lancio chilometrico.

Passiamo alla ciclistica. Il telaio è garanzia di una notevole stabilità sul veloce anche se







...a fianco si notano il carburatore Dell'Orto da 40 mm dotato di pompa di ripresa e di starter manuale azionato da levetta  
...serbatoio del gas del singolo ammortizzatore posteriore White Power e le due batterie alloggiato nel codone. Sopra, il  
...motore è stato rivisto in alcuni particolari: ha i pistoni stampati, un più robusto e leggero albero motore, un volano meno pesante. Gli  
...componenti in senso longitudinale sono notevoli. Di aspetto dimesso e poco professionale i comandi a pedale. Insicuro il cavalletto.





si avverte una certa leggerezza dello sterzo causata dalla morbidezza della forcella; la Guzzi è comunque ben piantata a terra. Il retrotreno, seppur rigido e quindi poco adatto ai fondi accidentati, offre nella media ampie garanzie di aderenza, ma in estensione l'ammortizzatore ha una escursione troppo libera che può innescare leggere oscillazioni. Nel progressivo "apri e chiudi" il cardano non si avverte e la moto appare sempre prevedibile e sincera nelle reazioni. Su strade più tortuose, il passo abbondante penalizza un po' e bisogna adottare una guida di maggior forza, cambiando marcia ai regimi opportuni per evitare impuntamenti al cambio e per limitare la coppia di rovesciamento che si avverte invece alle andature molto ritmate. La Sport non è certo così affaticante come la Triumph Daytona, ma è anche ben lontana dalla rapidità di inserimento delle Giapponesi. In staccata la forcella Marzocchi lavora in modo un po' cedevole sotto l'energica azione frenante della coppia di dischi anteriore mentre le gomme offrono il giusto grip in fase di appoggio anche quando si piega con estrema decisione. Il cambio non sarà un portento per velocità di innesto o silenziosità, tuttavia si manovra con disinvoltura e la ricerca del folle è facile. La frizione, comandata a cavo, è di grande robustezza e risulta modulabile nonostante una certa durezza al comando.

Capitolo consumi. La rapportatura lunga delle marce che lascia sempre "respirare" il



motore e il fatto che è difficile sfruttare appieno tutto l'acceleratore, consentono percorrenze di tutto rispetto che mediamente si assestano attorno ai 18-20 km/litro. Tirando allo spasimo ci si porta attorno ai 9-10 km/litro che comunque rimangono sufficienti considerando che la capienza del serbatoio è di 20 litri.

Possiamo ora concludere. Non v'è dubbio che la Sport 1100 abbia dei pregi anche se rimane inconfondibile con certe sportive d'Oriente; al fascino dell'immagine unisce buone capacità di guida e di divertimento pur con sensazioni da sportiva di altri tempi.

*Prove strumentali; Centro Prove Motociclismo,*

*Pista Pirelli di Vizzola Ticino*

*Testo: Alberto Pasi*

*Foto: Massimo Campi*

*Tester: Giorgio Gallinelli, Roberto Ungaro*

*Abbigliamento utilizzato: Casco Nolan, tuta Spidi,*

*guanti Dainese, stivali Alpinestars*

La posizione di guida non è affaticante a tutto vantaggio della comodità nei viaggi. Tuttavia le pedane poco arretrate non agevolano la guida sportiva. La carenatura offre un buon riparo aerodinamico fino a circa 170 km/h. Le vibrazioni sono localizzate al manubrio e sopra i 4.000 giri sono fastidiose. Molto buoni i consumi di benzina grazie anche alle marce rapportate lunghe. Ottima quanto a robustezza la frizione che offre anche una buona modulabilità.

## La 1100 Sport a confronto con le concorrenti

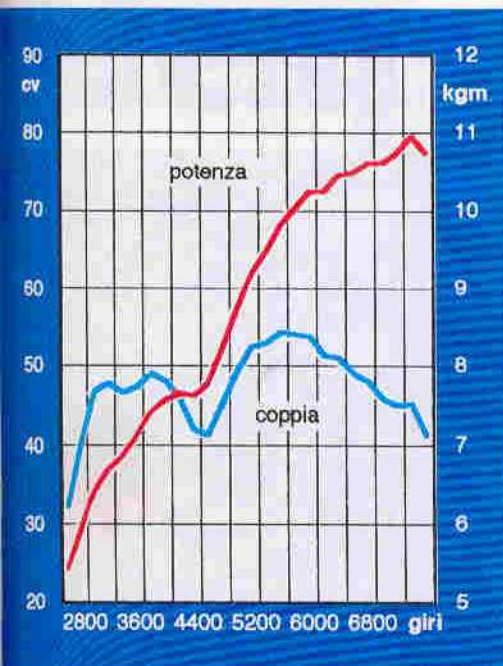
Modello	Cilindrata	N. Cil.	Potenza cv/giri	Coppia kgm/giri	Vel. max km/h	0-400 m sec	Peso kg a vuoto	Prezzo c.i.m. (L. x 1.000)
Guzzi 1100 Sport	1.064	2	79,5/7.600	8,4/5.800	218,0	11,863	220,4	16,995
Guzzi Daytona	992	2	90,5/8.250	8,9/6.250	232,5	11,886	226,0	19,145
Ducati 900 SL	904	2	78,7/7.500	7,6/6.750	220,0	11,863	181,6	16,150
Triumph Daytona 900	885	3	95,8/9.000	8,3/6.500	242,0	11,682	249,0	17,500

\*Dati dichiarati dalla Casa



# LA PROVA IN SINTESI / Moto Guzzi 1100 Sport

## Risultati al banco dinamometrico



I dati rilevati sono molto vicini a quelli dichiarati dalla Moto Guzzi. Si può notare come la potenza abbia una flessione attorno ai 4.300 giri per poi godere di una impennata sostanziosa fino a oltre 6.000 giri. Le incertezze che si notano nella zona alta sono inavvertibili su strada. Più spezzettata l'erogazione di coppia che però da 3.000 giri è già sopra i 7 kgm e da 5.300 a 6.600 giri supera gli 8 kgm. Il contagiri, infine, ha uno scarto medio di 200 giri.

Rilevamento	Potenza cv-giri	Coppia kgm-giri
Alla ruota	79,54/7.600	8,42/5.800
All'albero	88,94/7.600	9,41/5.800
Potenza specifica all'albero: cv/litro		83,66
Velocità media del pistone al regime potenza max: m/s		20,27
Pressione media effettiva all'albero a regime di coppia max: kg/cm <sup>2</sup>		11,11
Regime minimo frenata possibile a tutta apertura del gas: giri		2.800
Consumo specifico all'albero: g/cv.h		295,56
Rapporto peso/potenza alla ruota: kg/cv		2,77

## Pregi

Estetica riuscita  
Frenata efficace  
Aerodinamica  
Erogazione corposa  
Stabilità sul veloce

## Difetti

Cambio e frizione rumorosi  
Rapporti troppo lunghi  
Corsa acceleratore eccessiva  
Vibrazioni al manubrio  
Cavalletto insicuro  
Finitura

## Inconvenienti registrati

Perdita olio dal  
carter motore

## Commento sul prezzo

(lire 16.995.200, chiavi in mano)  
Fino al 31 dicembre 1994, la Moto Guzzi applica uno sconto di 1.400.000 lire per la 1100 Sport. È una iniziativa lodevole tanto che il prezzo di listino scende a livelli prossimi a certe 600 cc supersportive delle Case giapponesi. Considerando che la meccanica non è certo d'avanguardia la cifra richiesta ci sembra comunque abbastanza elevata.

## Velocità, peso e consumi

Velocità massima:  
218,0 km/h a 8.000 giri  
dichiarata: oltre 230 km/h

Peso senza carburante:  
220,4 kg (100,2 ant,  
120,2 post)

Consumo urbano:  
14,2 km/litro

Consumo extraurbano:  
18,0 km/litro

Consumo a 90 km/h:  
22,5 km/litro

Consumo a 130 km/h:  
15,7 km/litro

## Accelerazione

spazio metri	tempo secondi	velocità km/h
100	5,065	-
200	7,636	156,52
300	9,847	-
400	11,863	183,67

Con una certa sorpresa abbiamo ottenuto una prestazioni di rilievo e per qualche centesimo di secondo migliore della Daytona 1000 grazie ad una frizione migliorata e ad un cambio un poco più veloce negli innesti.

## Ripresa in 5° da 50 km/h

spazio metri	tempo secondi	velocità km/h
100	6,211	-
200	10,547	101,12
300	13,736	-
400	16,412	142,85

Difficoltà per la Sport -la Daytona a iniezione fa meglio per quasi 2 secondi- che non regge la totale apertura del gas ad una velocità effettiva di 50 km/h nell'ultima marcia. A ciò si aggiunge la quinta marcia rapportata piuttosto lunga.

## Scarto al tachimetro

indica	50	90	100	130	235 km/h
effettivo	46,3	83,3	92,3	121,6	218 km/h

## Dati tecnici dichiarati

**Motore:** a 4 tempi, bicilindrico a V di 90 gradi, alesaggio per corsa 92x80 mm, cilindrata totale 1.064 cc, rapporto di compressione 10,5:1, cilindri in lega con canna trattata al Nigusil, distribuzione con asse a camme nel basamento, aste e bilancieri e 2 valvole per cilindro, lubrificazione a carter umido con pompa ad ingranaggi, capacità coppa 3 litri, raffreddamento ad aria, potenza max 90 cv a 7.800 giri, coppia max 9,8 kgm a 6.000 giri. **Alimentazione:** 2 carburatori Dell'Orto PHM 40 con pompa di ripresa, getto max 152, getto minimo 57; capacità serbatoio carburante 20 litri, riserva 4 litri. **Accensione:** elettronica Marelli Digiplex 25. **Candele:** NGK BPR6ES. **Impianto elettrico:** 2 batterie 12V-9Ah, alternatore 25A. **Frizione:** bidisco a secco con comando a cavo. **Cambio:** a 5 marce. Valore rapporti: in prima 1,81 - in seconda 1,25 - in terza 1,00 - in quarta 0,83 - in quinta 0,73. **Trasmissione:** primaria ad ingranaggi a denti dritti; secondaria ad albero con doppio giunto cardanico. Rapporto primaria motore-cambio 1,35. **Telaio:** monotrave a sezione rettangolare in acciaio al cromomolibdeno con motore a funzione semiportante. **Sospensioni:** anteriore forcella telescopica Marzocchi M1R regolabile in estensione e compressione; posteriore a forcellone oscillante in acciaio al cromomolibdeno con singolo ammortizzatore WP idropneumatico regolabile in estensione, compressione e precarico molla. **Ruote:** cerchi in lega leggera. **Pneumatici:** 120/70 ZR 17 ant, 160/60 ZR 18 post. **Freni:** anteriori a doppio disco flottante forato Brembo da 320 mm con pinze flottanti a 4 pistoncini; posteriore a disco fisso forato da 260 mm con pinza flottante a 2 pistoncini. **Dimensioni (in mm) e peso:** lunghezza 2.155, larghezza 690, interasse 1.475, altezza max 1.095, peso a vuoto 232 kg. **Prestazioni:** velocità max oltre 230 km/h. Velocità nelle varie marce a regime potenza max: in prima 90,7 km/h, in seconda 131,5, in terza 164,4, in quarta 197,2, in quinta 224,9. **Consumi:** 20 km/litro a norme Cuna.

## Manutenzione

**Tagliando:** programmato ogni 5.000 km.  
**Distribuzione:** aspirazione apertura 22 gradi pPMS chiusura 54 gradi dPML, scarico apertura 52 gradi pPMI, chiusura 24 gradi dPMS. Gioco a freddo valvole 1,5 mm.  
**Lubrificazione:** olio raccomandato multigrado SAE10W40, controllo olio ogni 500 km, sostituzione ogni 5.000 km.

## Dati anagrafici

**Costruttore:** G.B.M. Spa Moto Guzzi, via E. Parodi 57, Mandello del Lario, Como, tel. 0341/709111. **Denominazione modello:** 1100 Sport. **Inizio vendite:** ottobre 1994. **Gamma colori:** rosso, nero e argento. **Forma di garanzia:** integrale 12 mesi. **Cavalli fiscali:** 13. **Prezzo:** 16.995.200 lire, chiavi in mano. **Optional:** nessuno.

Per le prove utilizziamo banchi dinamometrici Borghi & Saveri tipo FE 600 - SD e FA 50/30, catene Regina Industria e lubrificanti Castrol. Prove strumentali: pista Pirelli di Vizola Ticino, strumentazione portatile Koldso Elektronik.