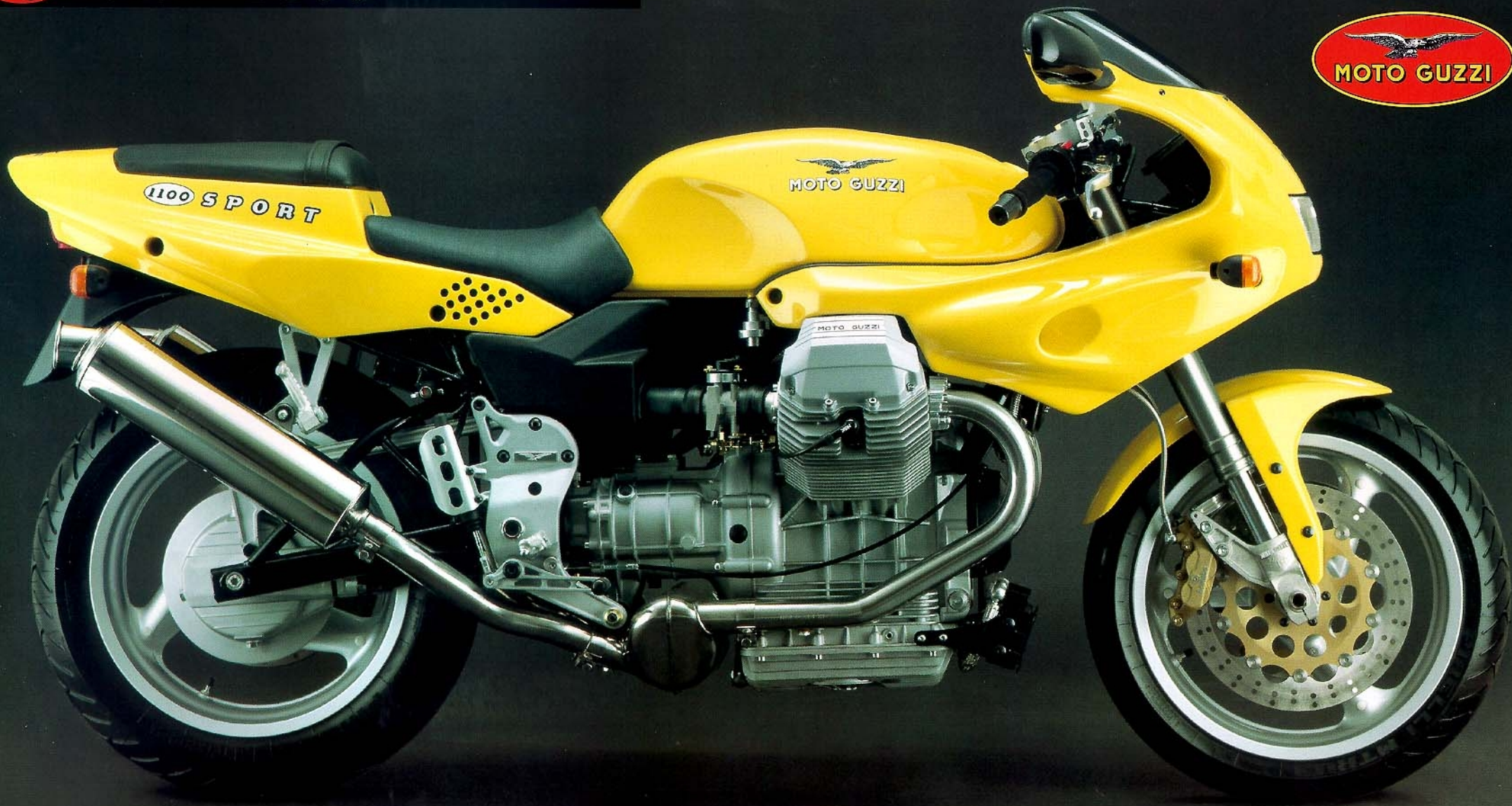


SPORT 1100



Die Sport 1100i ist in drei Farben lieferbar:
Guzzi-Rot, Gelb und Schwarz.

La 1100 Sport est disponible dans trois coloris:
rouge Guzzi, jaune et noir.



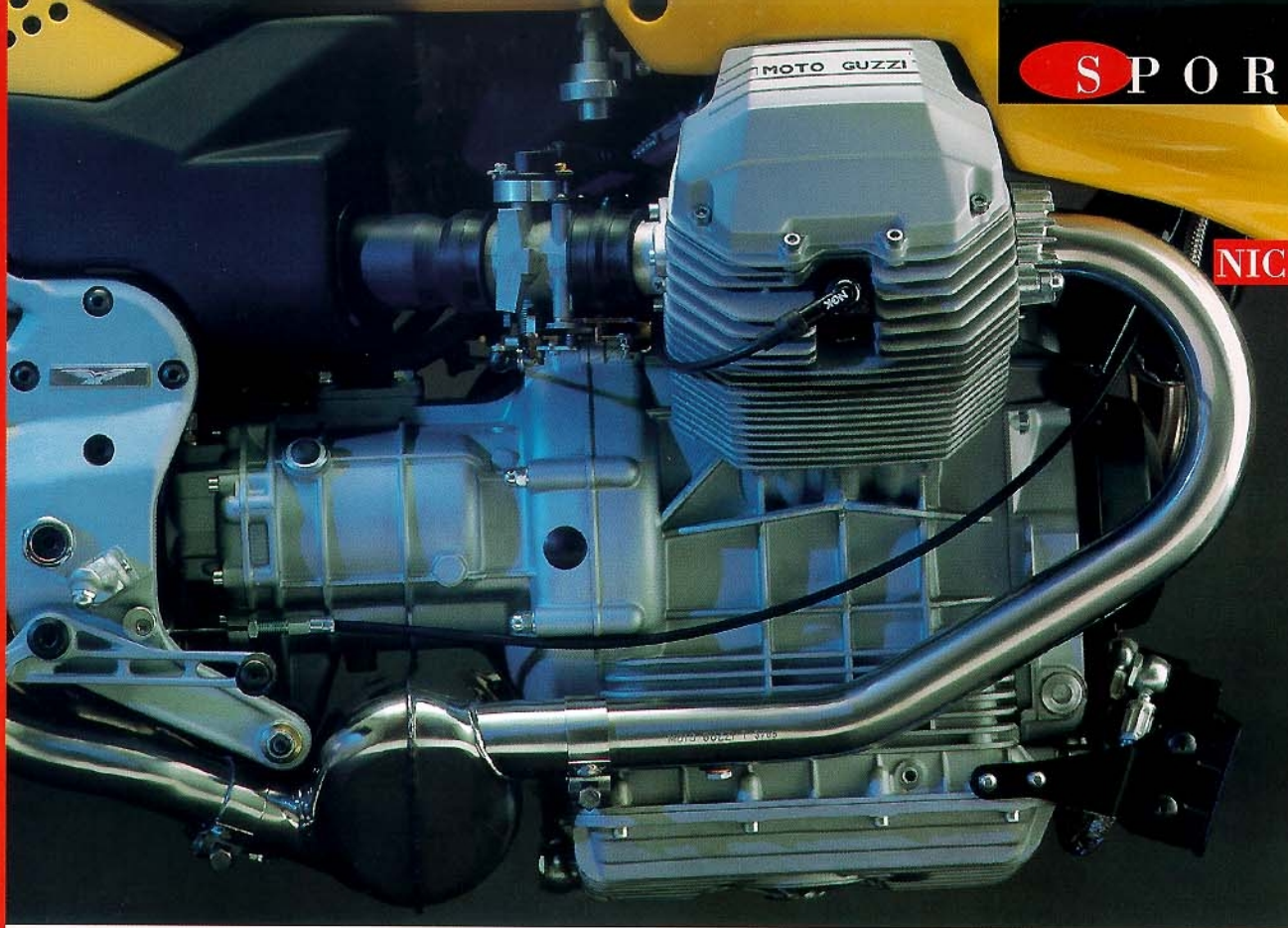
GEBÄNDIGTE KRAFT

Klassisch, kraftvoll, unverwechselbar: die neue Guzzi Sport 1100i ist und bleibt eine italienische Sportmaschine, die Motorradfans in helle Begeisterung versetzt. Und dennoch handelt es sich in vielerlei Hinsicht um ein ganz neues Motorrad. Nicht nur wegen der elektronischen Einspritzung, die eine gleichmäßigere Leistungsabgabe gewährleistet; hinzu kommen zahlreiche Verbesserungen in der Mechanik, am Fahrwerk und bei der Qualität der Komponenten. Ergebnis ist eine rundum perfektionierte Maschine, die nicht für riskante Rekordversuche konzipiert wurde, sondern um das Feeling einer schnellen, ja rasanten Fahrt in völliger Sicherheit zu genießen. Zudem ist die Sport 1100i geräuscharm und umweltfreundlich. Vor allem aber vermittelt sie ein einzigartiges Fahrgefühl: das Guzzi-Feeling.

LA FORCE ET LE CONTROLE

Classique et puissante, incomparable: la nouvelle Guzzi 1100 Sport conserve tout le caractère d'une sportive italienne, destinée à émouvoir les passionnés. Et pourtant, sous bien des aspects, c'est une moto nouvelle. Son injection électronique apporte une montée en puissance plus fluide. La Guzzi 1100 Sport présente bien d'autres améliorations, sur le plan de la mécanique, du cadre, de la qualité de ses composants. Tout est destiné à compléter et à perfectionner une moto conçue non pour obtenir des performances extrêmes, mais plutôt pour vivre les sensations que procure une conduite rapide, très rapide, en toute sécurité. Une moto qui est également silencieuse et qui respecte l'environnement, mais surtout, qui est capable de provoquer une émotion unique: l'émotion Guzzi.



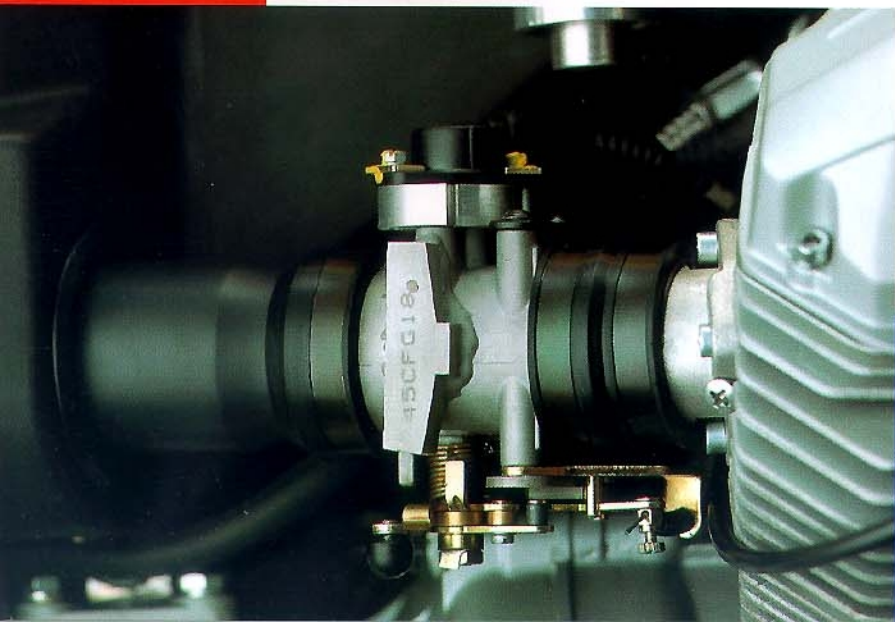


S P O R T 1 1 0 0

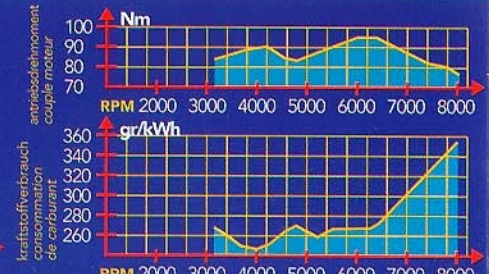
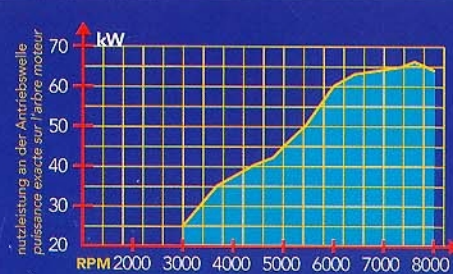
NICHT NUR MIT EINSPRITZMOTOR...

PAS SEULEMENT INJECTION

Herzstück der Sport 1100i ist der legendäre Zweizylindermotor in 90°-V-Form, das Markenzeichen von Moto Guzzi in aller Welt. Sein integriertes elektronisches System für Zündung und Einspritzung stellt die wichtigste Verbesserung dar, aber keinesfalls die einzige. Erwähnt seien darüber hinaus vor allem: ein neues Schmiersystem mit Ölkühler; eine neue elastische Kupplung am Hinterrad; Veränderungen am Rahmen, der im hinteren Teil jetzt schmaler und steifer ausgeführt und mit neuen, kompakteren Seitenteilen versehen ist; ein verbessertes Fahrwerk (vorn White Power Upside-down-Telegabel mit separat einstellbarer hydraulischer Dämpfung der Ein- und Ausfederung, hinten: White Power-Einfachstoßdämpfer mit einstellbarer hydraulischer Dämpfung und regulierbarer Federvorspannung); 17-Zoll-Leichtmetallfelgen mit Hohlspeichen; Brembo-Bremsanlage mit zwei schwimmend gelagerten Bremsscheiben (gelocht) vorn und einer festen Bremsscheibe (gelocht) hinten.



Moto Guzzi Sport 1100 i
 "KF" Motor
 Leistungskurven - Antriebsdrehmoment -
 Kraftstoffverbrauch
 Moteur type: "KF"
 courbes de puissance - couple moteur -
 consommation de carburant

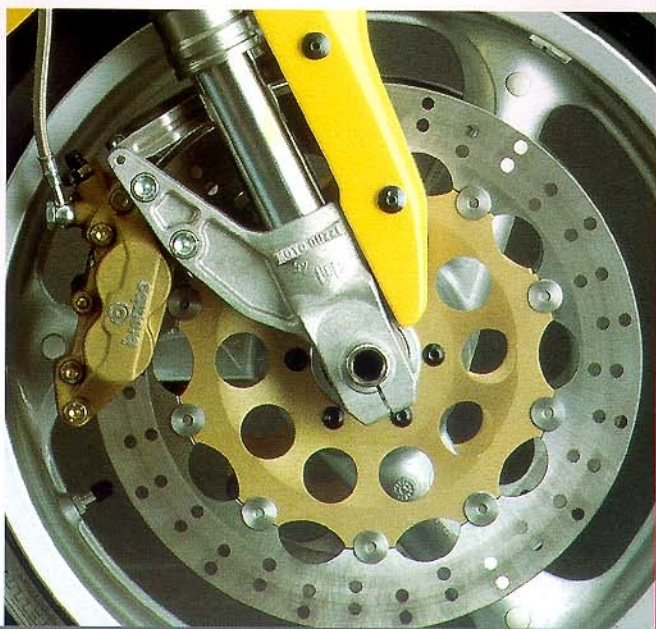
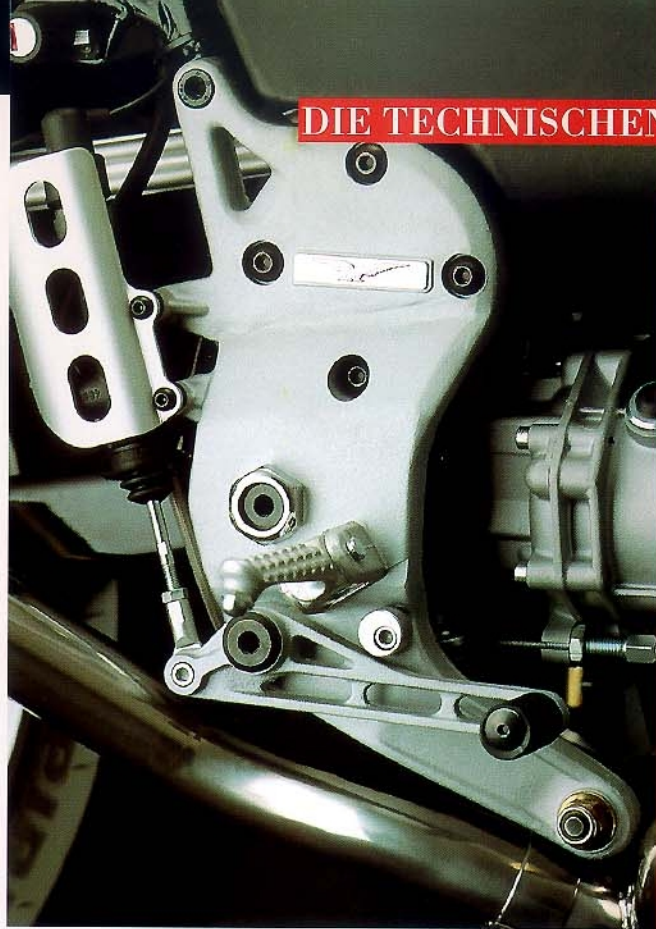


DIE TECHNISCHEN NEUERUNGEN

LES NOUVEAUTES TECHNIQUES

LEISTUNG DURCH TECHNOLOGIE

Die grundlegenden Verbesserungen an der Sport 1100i gelten auch für die Daytona RS. Hinzu kommen jedoch weitere, ist die Daytona doch in stärkerem Maße auf Höchstleistungen ausgelegt. Insbesondere: die schwimmend gelagerten Racing-Bremsscheiben mit Leichtmetall-Halterung vorn, die anders eingestellten Aufhängungen, die unterschiedliche Bereifung. Die wichtigsten Veränderungen jedoch betreffen das Antriebsaggregat: hier wurde das Gewicht der Kurbelwelle verringert, die Nockenwellen wurden modifiziert, und statt gegossener kommen gesenkgeschmiedete Zylinderkolben zum Einsatz, kombiniert mit Carrillo-Pleuelstangen.



Le cœur de la 1100 Sport est le légendaire bicylindre en V à 90 degrés, véritable symbole de Moto Guzzi dans le monde entier, qui présente la plus importante des nouveautés: un système électronique intégré d'allumage et d'injection. Ce n'est toutefois pas la seule amélioration technique qui a été apportée. Parmi les principales autres, il faut citer: le nouveau système de lubrification, avec radiateur à huile; le nouvel amortisseur de couple sur la roue arrière; les modifications apportées au cadre, plus étroit et plus rigide dans sa partie arrière, avec de nouvelles plaques latérales, plus compactes; en ce qui concerne les suspensions, on a adopté, à l'avant, une fourche WP à tiges renversées, réglable séparément en extension et en compression et, à l'arrière, un monoamortisseur WP réglable hydrauliquement en compression et en extension, et mécaniquement au niveau de la tension du ressort; les jantes des roues à bâtons creux 17" sont en alliage léger; le circuit de freinage Brembo utilise des disques avant semi-flottants et un disque arrière fixe.



TECHNISCHE DATEN

MOTOR:	Luftgekühlter Zweizylinder-Viertaktmotor, 90°-V-Form
HUBRAUM:	1064 cm ³ , NIGUSIL-beschichtete Zylinder
BOHRUNG x HUB:	92 x 80 mm
VERDICHUNGSVERHÄLTNIS:	9,5:1
MAX. LEISTUNG:	66 kW (90 PS) bei 7800 U/min (DGM-Norm)
MAX. DREHMOMENT:	95 Nm (9,7 kgm) bei 6000 U/min (DGM-Norm)
KRAFTSTOFFZUFUHR:	sequentielle, phasengleiche indirekte elektronische Einspritzung Weber Marelli, System "Alfa-n", elektrische Pumpe mit Druckregler, optimierte Digitalsteuerung der Einspritzzeiten, leistungsfähiger Luftfilter mit 2 Luftthutzen
ZÜNDUNG:	digital-elektronische Weber Marelli-Zündung mit induktiver Entladung und leistungsstarken Spulen
AUSPUFFSYSTEM:	aus Inox-Stahl - 2 Rohre, die mit einem Expansionsraum und 2 Schalldämpfern verbunden sind
VENTILSTEUERUNG:	mit Stößeln und Kipphebeln und 2 Ventilen pro Zylinder. Eine im Motorblock gelagerte Nockenwelle, die von einer Duplex-Kette mit automatischem Kettenspanner gesteuert wird.
SCHMIERUNG:	Druckschmierung mit Zahnradpumpe, Druckregler, Thermostatventil und Kühler
ANLASSER:	elektrisch
KUPPLUNG:	Doppelscheiben-Trockenkupplung
GETRIEBE:	5-Gang-Getriebe
SEKUNDÄRE KRAFTÜBERTRAGUNG:	Welle mit doppeltem Kardangelenk und schwimmend gelagertem Kardantrieb mit Gegensteuerungssystem auf silent-block am Treibrad
RAHMEN:	Einfachträger mit rechteckigem Querschnitt aus Nickel-Chrom-Molybdän-Stahl, Motorblock mit tragender Funktion
AUFHÄNGUNGEN:	vorn hydraulische Teleskopgabel White-power upside down, separat einstellbare Ein- und Ausfederung; hinten Stahl-Schwinggabel mit ovalem Querschnitt. Hydraulischer WP-Einfachstoßdämpfer mit regulierbarer Federvorspannung und hydraulischer Dämpfung
INSTRUMENTE:	Kilometerzähler, elektronischer Drehzahlmesser auf Armaturenbrett inkl. Kontrolleuchten
ELEKTRISCHE ANLAGE:	12 V, Lichtmaschine 14 V, 25 A, Geschlossene Wartungsfreie Batterie 12 Ah
BREMSANLAGE:	vorn Hydrauliksteuerung mit einstellbarem Hebel und zwei schwimmenden gelagerten Scheiben Marke Brembo Ø 320 mm aus Inox-Stahl, Bremszangen mit vier Steuerkolben unterschiedlichen Durchmessers (Brembo); hinten Hydrauliksteuerung, eine feste Bremsscheibe aus Inox-Stahl (Brembo) Ø 282 mm (Gelocht) mit Doppelkolben-Bremszange (Brembo)
SCHLAUCHLOSE BEREIFUNG:	vorn 120/70 ZR 17 (radial), hinten 160/70 ZR 17 (radial)
RÄDER:	Leichtmetallguß-Räder mit 3 Hohlspiechen (hinten mit eingebauter elastischer Kupplung)
TANKINHALT:	19 l
KRAFTSTOFFVERBRAUCH:	4,5 l/100 km (CUNA-Norm)
HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT:	über 230 km/h
LEERGEWICHT (mit Batterie):	221 kg
ACHSENABSTAND:	1475 mm

SPORT 1100

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR:	bicylindre 4 temps en V à 90 degrés, refroidissement à air
CYLINDREE:	1 064 cm ³ , cylindres traités au Nigusil
ALESAGE ET COURSE:	92 x 80 mm
RAPPORT DE COMPRESSION:	9,5:1
PUISSANCE MAXIMUM:	66 kW (90 CV) à 7 800 t/min (norme DGM)
COUPLE MAXIMUM:	95 Nm (9,7 kgm) à 6 000 t/min (norme DGM)
ALIMENTATION:	à injection électronique indirecte, séquentielle phasée Weber Marelli, système "Alfa-n", 2 injecteurs, pompe électrique avec régulateur de pression, gestion digitale optimisée des délais d'injection, filtre à air haute performance avec 2 prises dynamiques
ALLUMAGE:	électronique digital Weber Marelli à décharge inductive, bobines haute performance
ECHAPPEMENT:	en acier inox - 2 tuyaux reliés à une chambre d'expansion et à deux silencieux
DISTRIBUTION:	à tiges et à culbuteurs, 2 soupapes par cylindre, un arbre à cames entraîné par chaîne duplex avec tendeur automatique
LUBRIFICATION:	forcée avec pompe à engrenages, régulateur de pression, vanne thermostatique et radiateur de refroidissement
DEMARRAGE:	électrique
EMBAYAGE:	deux disques à sec
CHANGEMENT DE VITESSE:	5 rapports
TRANSMISSION SECONDAIRE:	à arbre à double cardan et couple conique à mouvement flottant avec système de contre-réaction sur Silentbloc à la roue motrice
CADRE:	monopoutrelle à section rectangulaire en acier au NiCrMo (nickel-chromolybdène) avec base moteur à fonction semi-portante
SUSPENSIONS:	avant - fourche télescopique hydraulique inversée WP réglables séparément en extension et en compression; arrière - bras oscillant de section ovale en acier. Monoamortisseur hydraulique WP, tension du ressort et pression hydraulique réglables
TABLEAU DE BORD:	compteur kilométrique, compte-tours électronique sur tableau de bord avec voyants lumineux
CIRCUIT ELECTRIQUE:	12 V, alternateur 14 V 25 A, batterie étanche 12 Ah
CIRCUIT DE FREINAGE:	avant - commande hydraulique par levier réglable, deux disques semi-flottants Brembo Ø 320 mm en acier inox avec pincés à 4 pistons de Ø différenciés (Brembo); arrière - commande hydraulique, un disque fixe en acier inox, Ø 282 mm (Brembo) avec pince à deux pistons (Brembo)
PNEUMATIQUES:	avant 120/70 ZR 17 (radial) arrière 160/70 ZR 17 (radial)
ROUES:	moulées en alliage léger à 3 bras creux (arrière avec amortisseur de couple incorporé)
RESERVOIR:	19 litres
CONSUMMATION DE CARBURANT:	4,5 litres/100 km (normes CUNA)
VITESSE:	plus de 230 km/h
POIDS A VIDE (avec batterie):	221 kg
EMPATTEMENT:	1 475 mm