

MOTO GUZZI

V11SPORT







ALL ITALIAN CAFÉ RACER

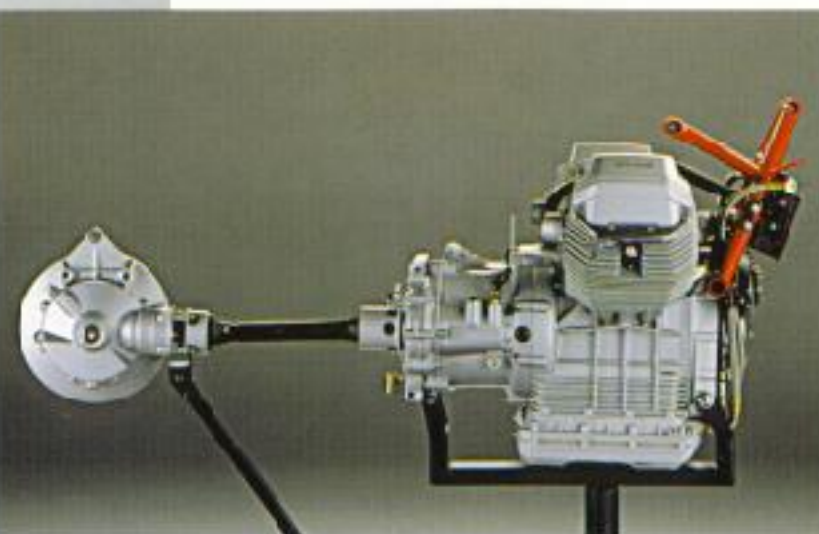
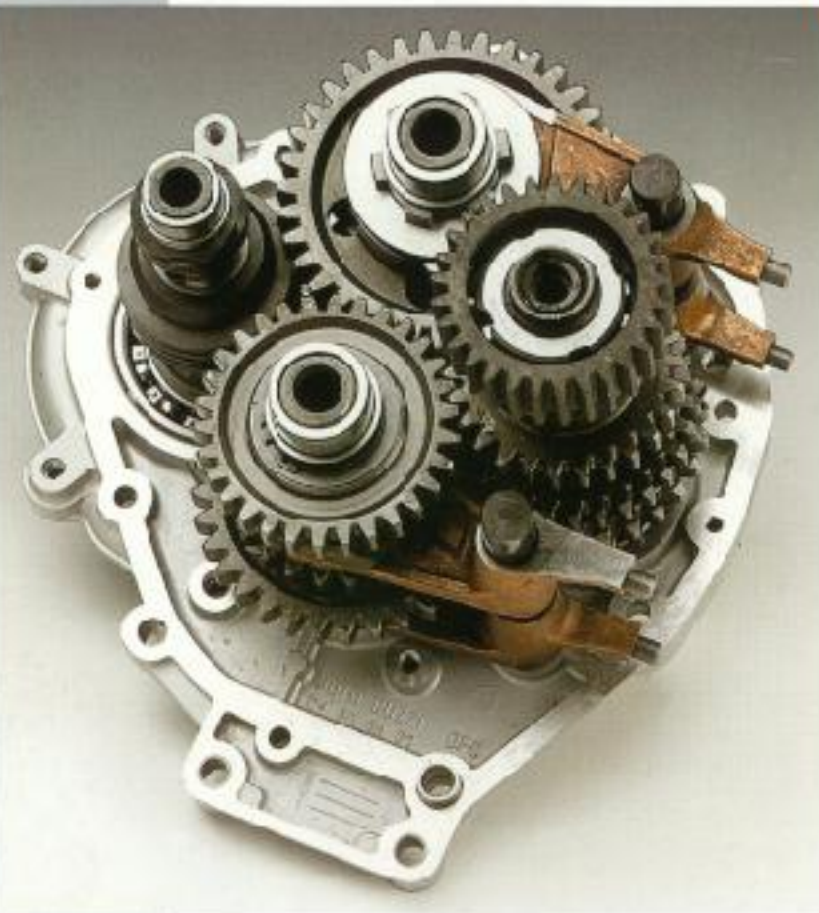
Mit der V11 Sport wird Moto Guzzi die Tradition des sportlichen, leicht zu handhabenden, und nicht zuletzt zweizylindrigen Motorrades, welches wirklich bis ins kleinste Detail italienisch ist, wiederbeleben. Die V11 Sport ist ein Motorrad der Spitzenklasse, welches nicht nur in den gewundenen Serpentinaugen der typischen kurvenreichen italienischen Bergstraßen sein Können unter Beweis stellt, sondern auch in der Stadt, in Gestalt einer außergewöhnlichen Straßenmaschine, die traditionellen Herausforderungen meistert. Auf den Wegen zwischen den Cafés gelost in den Abend fahren – durch die Verbindung rasanter Motorradtechnik mit entspannter Fahrten zum örtlichen Café entwickelte sich im Laufe der Zeit der Begriff „Café Racer“. Gebaut nach den höchsten Moto Guzzi Standards, wird die V11 Sport von der fundamentalen Philosophie seines gefeierten Vorfahren, der V7 Sport, inspiriert; dem ersten Serienmodell, welches die 200 km/h-Grenze überschritten hat und dabei eine Stabilität bei hohen Geschwindigkeiten sowie ein unbeschreibliches Fahrvergnügen aufweist und damit noch heute die Herzen der Guzzi-Fans höher schlagen läßt. In Erinnerung an diese ruhmreichen Tage kehren auch die legendären Guzzi-Farben zurück: Grün mit rotem Rahmen.

Aber dies bedeutet nicht, daß es sich bei der V11 Sport nur um ein Revival handelt – ganz im Gegenteil, mit seinem innovativen Styling und modernster Technologie hat dieses Motorrad eine ganz eigene Persönlichkeit entwickelt als Antwort auf aktuelle Marktentwicklungen und Erwartungen der Motorradenthusiasten.

Die V11 ist ein „Naked-Retro“-Bike mit etlichen neuen technischen Besonderheiten wie etwa dem Sechsgang Getriebe und der hydraulischen Kupplung – typische Innovationen für einen Motorradhersteller mit einer Tradition wie Moto Guzzi.

Eine Tradition, welche die V11 Sport zu neuen Höhen führen wird.





TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN

Vom technischen Standpunkt her stellt die V11 Sport einen bedeutenden Schritt in die Zukunft europäischer Motorräder dar.

Etliche Spezifikationen wurden am Motor durchgeführt, um eine größere Leistungsbandbreite zu gewährleisten. Er basiert dabei natürlich nach wie vor auf dem klassischen luftgekühlten 90° V-Twin Zwei-Ventil-Motor mit Stößeln und Kippnabe in seiner neuesten Version mit einem Hubraum von 1064 ccm.

Seine Leistungsentfaltung wurde verbessert, mit einer durch die neue Kolbenoberfläche optimierten Verbrennung, leichterer Schwungscheibe und einer modifizierten Auspuffanlage sowie einem neuen elektronischen Motormanagement; dies alles ist für seine 91 PS Höchstleistung bei 7800 U/Min., maximalem Drehmoment von 94 Nm. bei 6000 U/Min. und die bemerkenswerte Höchstgeschwindigkeit von über 200 km/h verantwortlich, außergewöhnlich für ein „Naked-Bike“.

Sicherlich eine der signifikantesten technischen Neuerungen ist das Getriebe. Das vollständig neue Sechsgang-Getriebe hat dank seiner einzigartigen 4-Wellen-Technologie ein 70 mm kürzeres Gehäuse als das vorherige 5-Gang-Getriebe.

Das neue Getriebe läßt sich dabei nicht nur weicher und weit ruhiger schalten als sein Vorgänger, sondern erlaubt auch den extrem raschen Gangwechsel, den sportliches Fahren verlangt.

Als Kupplung wurde eine hydraulisch betriebene Zwei-Scheiben-Trockenkupplung verwendet, extrem leicht zu benutzen und optimale Kontrolle gewährleistend. Nie zuvor hatte eine Guzzi eine derart leichtgängige und einfach zu bedienende Kupplung. Auch wenn er wie ein traditioneller 90° V-Twin Guzzi Motor aussehen mag, hat der neue V11 Sport Motor die besten Anlagen, einen neuen Standard moderner Motorradtechnologie zu definieren.



V11 SPORT





Basierend auf dem klassischen Monobloc-Stahlrahmen mit rechteckigem Querschnitt, wurde der Rahmen weiter verbessert. Der Lenkkopfwinkel, einen Grad schärfer als bei dem vorhergehenden Sport Corsa Modell (von 26° auf 25°), macht die V11 Sport zu einem hervorragend zu handhabenden Motorrad.

Auch das Federungssystem ist von höchster Qualität: Vorne eine 40mm Marzocchi Upside-Down-Gabel mit 120mm Federweg und hydraulisch einstellbarer Zug- und Druckstufe, hinten eine neue Cartilever-Schwinge mit einem zentralen Federbein mit einer einstellbaren Zug- und Druckstufe sowie einer vorgespannten Feder. Der Endantrieb wurde ebenfalls überarbeitet, der Reaktionsarm und die Kardanwellen wurden verlängert, um so das Heben des Fahrwerks in der Beschleunigungsphase zu reduzieren.

DIE TECHNISCHEN DATEN

MOTOR	TYP	Vier-Takt-Motor, luftgekühlt, Zwei Ventile, V 90° Twin	
	HUBRAUM	1064 ccm	
	BOHRUNG / HUB	92 x 80 mm	
	KOMPRESSIENSRATE	9,5 : 1	
	MOTORLEISTUNG	91 PS (67 kW) bei 7800 U/min - CEE	
	MAX. DREHMOMENT	94 Nm bei 6000 U/min - CEE	
	SCHMIERUNG	Druckschmierung mit Zahnradpumpe	
	ZÜNDUNG	CDI (elektronisch)	
	KUPPLUNG	Zweischeiben-Trockenkupplung, hydraulisch betätigt	
	GETRIEBE	Sechsgang	
	ENDANTRIEB	Kardarwelle mit Doppelkreuzgelenk 11/32	
	CHASSIS	RAHMEN	Stahlrahmen in Monobloc-Bauart
		VORDERRADFEDERUNG	Marzocchi Upside-Down-Gabel mit 40 mm Ø
FEDERWEG		120 mm, Zug- und Druckstufe einstellbar	
HINTERRADFEDERUNG		Cantilever-Schwingarm, 64mm Weg	
FEDERBEIN		White Power, Zug- und Druckstufe einstellbar, vorgespannte Feder	
BREMSEN VORN		Zwei halbschwimmend gelagerte Bremsscheiben, Ø 320mm, Vier-Kolben-Brembo-Öro-Bremssattel	
BREMSEN HINTEN		Einscheiben-Bremsscheiben, Ø 282 mm, Zwei-Kolben-Brembo-Öro-Bremssattel	
VORDERRAD		Brembo-Gußrad, 3 50 x 17	
HINTERRAD		Brembo-Gußrad, 4 50 x 17	
REIFEN VORN		120/70-17	
REIFEN HINTEN		170/60-17	
ABMESSUNGEN UND GEWICHT	TANKINHALT	Ca. 22 Liter	
	RADSTAND	1471 mm	
	MAX. LÄNGE	2111 mm	
	MAX. BREITE	785 mm	
	SITZHÖHE	800 mm	
	NACHLAUF	92 mm	
	GEWICHT (TROCKEN)	Ca. 219 Kilogramm	



Die gezeigten Bilder und Beschreibungen sind als Vorschläge zu verstehen. Der Hersteller behält sich das Recht vor, jeder Zeit und ohne Ankündigung technische, wie auch alle anderen über Hersteller notwendig erscheinenden Veränderungen an den Fahrzeugen vorzunehmen.