

Fotos: Schwab

TECHNIK UND TEST
Test Horvath-Moto Guzzi 1100

Wiener Glut

Zweimal 550 cm³ Hubraum addiert der Wiener Peter Horvath in seiner Moto Guzzi V2 zu 1,1 Liter und 95 PS, um den Vierzylindern tüchtig einzuheizen.

Die Österreicher sind als ein überaus gemütliches und ruhiges Völkchen bekannt. Der Wiener Peter Horvath, 32, schlägt da ganz aus der Art, wird er auf japanische Motorräder und deren Leistungsfähigkeit angesprochen. „Das allein Seligmachende ist ein V-Zweizylinderdormotor mit möglichst viel Hubraum und einfacher Technik – eben ein Guzzi-Triebwerk.“ – Widerspruch wird kategorisch abgelehnt.

Im beschaulichen Wien, in der Schüttelgasse 67, inmitten noch beschaulicherer Kaffeehäuser, vergißt Horvath für diesen Leitsatz gar Wiener Gemütlichkeit. In seinen Moto Guzzi-Triebwerken geht es vergleichsweise turbulent zu: Spezielle Aluminiumkolben der deutschen Firma Mahle mit einem Durchmesser von immerhin 98 Millimetern verrichten dort ihre kraftspendende Arbeit und produzieren bei 78 Millimetern Hub und ▷

TECHNIK UND TEST

Test Horvath-Moto Guzzi 1100

7500 Kurbelwellenumdrehungen beachtliche 95 PS. Rund 47 PS errechnen sich so pro Zylinder, deren Laufbuchsen normalerweise Dienst in Lastwagenmotoren tun.

Mit dem resultierenden Hubraum von 1105 cm³ ist die

Grenze des Moto Guzzi-Wachstums fast erreicht. Dem Kurbeltrieb würde der Wiener Horvath zwar noch ein Quentchen mehr Leistung zutrauen, doch das Motorgehäuse erlaubt keine weiteren Aufbohrmaßnahmen.

Peter Horvath weiß, wovon er hier spricht. Denn er zeichnete in der Werkstatt des Italieners Duilio Agostini, seines Zeichens Motorradtuner im Auftrag der Deutschen Moto-

bécane, verantwortlich für die Leistungskurve an den 75 in Deutschland verkauften Sport-Moto Guzzi V 1000 Le Mans II.

Seit einem Jahr ist Horvath selbständig und will Individualisten, die japanischer Motorradphilosophie überdrüssig sind, stichhaltige Argumente zur Hand geben: Seine Moto Guzzi im Nostalgie-Look lief ohne Verkleidung und mit Hochlenker 217 km/h.

Dafür läßt es Horvath jedoch nicht bei der alten Tuner-Weisheit – Leistung durch Hubraum – bewenden:

- Die Kurbelwelle der 850er Guzzi erleichtert er um 750 Gramm und wuchtet sie elektronisch aus
- Die Original-Pleuel sind poliert und penibel auf gleiches Gewicht an Kopf- und Fußende gebracht
- Den Gaswechsel steuern Ventile, die gegenüber der Serien-Moto Guzzi um drei Millimeter im Durchmesser anwachsen (47 mm Einlaß/40 mm Auslaß).

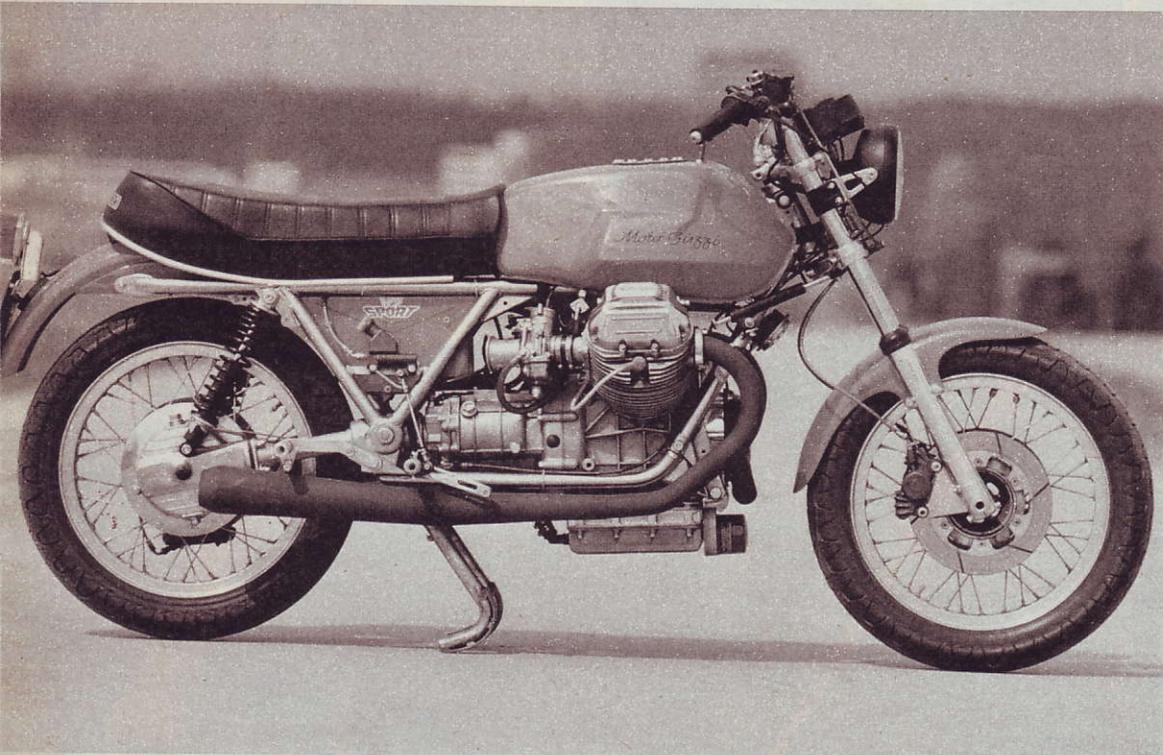
Der Serienmotor der Moto Guzzi 850 Le Mans reagiert auf Drehzahlen von 8000 Umdrehungen schon recht allergisch. Vernehmliches Ventilflattern mahnt zu bedächtigeren Drehzahlen. Der Tuningmotor hingegen erlaubt trotz seiner größeren Ventile kurzfristig Drehzahlen bis 9000 Touren.

Seine Stoßstangen sind durch leichte Aluminiumteile ersetzt und die Kipphebel durch Abschleifen erleichtert. Erhöhte Drehzahlfestigkeit konnte zusätzlich durch stärkere Ventildfedern erreicht werden. Der Nockenhub wuchs von ursprünglich 6,5 auf nunmehr acht Millimeter.

Der gesteigerten Drehfreudigkeit des Horvath-Triebwerks kommt die um 3,8 Kilogramm kleinere Schwungmasse zugute. Auch der wie ein Schweizer Käse durchlöcherichte Kupplungskorb aus Aluminium verringert die rotierenden Massen und sorgt zusätzlich für bessere Kühlung der Zweischeiben-Kupplung.

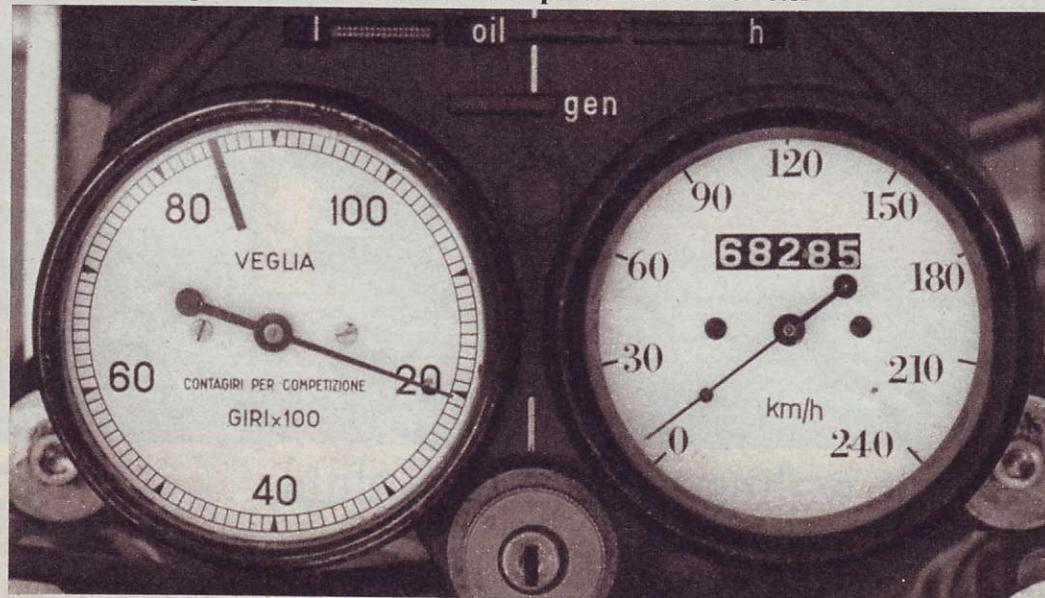
Auf die gesteigerte Funkenintensität einer Doppelzündung mag Horvath nicht verzichten, obwohl in Anbetracht der vergleichsweise zivilen Verdichtung von 9,5 kein zwingender Grund dazu besteht.

Der Vorteil: gleichmäßige Verbrennung und weitge-



Wolf im Schafspelz: Die nostalgische Linienführung täuscht über das Leistungsvermögen der Horvath-Guzzi hinweg.

Stilvoll: der Veglia-Drehzahlmesser mit dazu passendem Tachometer



TECHNIK UND TEST

Test Horvath-Moto Guzzi 1100

hende Unempfindlichkeit gegenüber Vergasereinstellungen und Düsenbestückung.

Das in den 40 Millimeter-Dellorto-Vergasern aufbereitete Gemisch findet seinen Weg durch polierte und dem Querschnitt angegliche An-

saugkanäle in den riesigen Verbrennungsraum und verläßt diesen durch ebenso erweiterte Auslaßkanäle und eine speziell abgestimmte Auspuffanlage. Auf diese Weise verbrennt der Horvath-Motor rund sieben Liter Superkraftstoff bei gemäßigter Fahrweise.

Gemäßigt heißt hier: bei zivilen Drehzahlen. Denn schon ab 2000 Touren produziert die 1,1 Liter-Maschine auf unver-

gleichliche Art Leistung: Der Schlag einer Harley-Davidson im unteren Drehzahlbereich setzt sich bei der Guzzi in Regionen bis etwa 8500 Touren fort.

Das Durchzugsvermögen des Motors, vor allem in Bereichen von über 100 km/h, ist schlicht gewaltig. 1,9 Sekunden Beschleunigungszeit von 120 bis 140 km/h sind beachtlich. Zum Vergleich: Die bärenstarke Suzuki GSX 1100

benötigt für diesen Zwischenspur schon 2,8 Sekunden.

Horvath vertraut trotzdem auf die Reserven der serienmäßigen Kupplungsbeläge und des unveränderten Kardanantriebs. Bislang seien, wie der Wiener versichert, keine Probleme aufgetreten, obwohl der Motor der Testmaschine bereits einige tausend Rennkilometer auf dem Buckel habe.

Das Guzzi-Renngetriebe mit geringfügig längerem ersten Gang, dafür eng beieinander liegenden oberen Gangstufen würde auch gut zu der Serienversion passen.

Auch ein neuer Name könnte ihr gut stehen: Sleeper nennen die Amerikaner bieder aussehende Fahrzeuge, die ordentlich Dampf unter der Haube haben, um den Kraftprotzen Respekt beizubringen. In die Kategorie fällt auch die Horvath-Guzzi.

Mit herkömmlichem Motortuning, vor allem bei Vierzylindermotoren, wird in der Regel eine bessere Leistungsentfaltung im oberen Drehzahlbereich erreicht. Daraus resultiert aber auch eine Form der Leistungsabgabe, die im Straßenverkehr zumindest nicht erwünscht, wenn nicht gar gefährlich ist. Anders bei der Horvath-Guzzi, die dem Piloten unglaublichen Dampf aus dem Drehzahlkeller bietet. Es gibt demzufolge kaum Gelegenheit, die Guzzi einmal über 3000 Touren zu drehen.

Das serienmäßige Fahrwerk der Guzzi verkraftet die Leistungskurve à la Horvath problemlos. Darum träumt der Österreicher schon von einem neuen Wolf im Schafspelz: „Ich hab's schon ausprobiert. Mit dem neuen Gehäuse der Moto Guzzi Le Mans III bringe ich es auf 1175 Kubikzentimeter.“ Und das alles, um schnelle Japaner zu ärgern.

Horst Vieselmann

Horvath-Moto Guzzi 1100: Technische Daten und Meßwerte

Motor Luftgekühlter Zweizylinder-V-Motor, Zylinderwinkel 90 Grad, längs eingebaut, ohv, über Stoßstangen und Kipphebel betätigt, Bohrung x Hub 95 x 78 mm, Hubraum 1106 cm ³ , Verdichtung 9,5, Nennleistung 70 kW (95 PS) bei 7500/min, zwei Dellorto-Vergaser mit Beschleunigerpumpe, Ø 40 mm, kontaktgesteuerte Batterie-/Spulen-Doppelzündung mit Martek-Hochleistungszündspulen, Wechselstromgenerator 200 W, Batteriekapazität 25 Ah, Zweischeiben-Trockenkupplung, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, 0,5 kW-E-Start, Gangstufen 1,625/1,263/1,000/0,833/0,760, Primär-/Sekundärübersetzung 1,29/4,375, Sekundärtrieb über Kardan.	140 mm, hydraulisch gedämpfte Koni-Federbeine, Federbasis dreifach verstellbar, Federweg 90 mm, Radstand 1480 mm, Lenkkopfwinkel 62 Grad, Nachlauf 110 mm, Lockheed-Doppelscheibenbremsen vorn, Ø 280 mm, innenbelüftete Lockheed-Scheibenbremse hinten, Ø 270 mm, Bereifung vorn/hinten 110/90 V 18, Abrollumfang 2,02 m.	0-180 km/h 12,3 s 0-200 km/h 18,4 s 0-400 m 12,1 s 0-1000 m 23,0 s
	Abmessungen und Gewichte Länge 2180 mm, Sitzhöhe 800 mm, nutzbare Sitzbanklänge 650 mm, Lenkerbreite 680 mm, Wendekreis 7000 mm, Gewicht vollgetankt 212 kg, zulässiges Gesamtgewicht 365 kg, Tankinhalt 22 Liter.	Durchzugsvermögen im 5. Gang 60-80 km/h 2,5 s 80-100 km/h 2,2 s 100-120 km/h 2,1 s 120-140 km/h 1,9 s 140-160 km/h 2,9 s 160-180 km/h 3,8 s
Fahrwerk Doppelschleifen-Rohrrahmen mit abschraubbaren Unterzügen, hydraulisch gedämpfte Marzocchi-Teleskopgabel, Standrohrdurchmesser 38 mm, Federweg	Beschleunigung 0-40 km/h 1,4 s 0-60 km/h 2,1 s 0-80 km/h 2,9 s 0-100 km/h 4,1 s 0-120 km/h 5,3 s 0-140 km/h 7,1 s 0-160 km/h 9,3 s	Verbrauch: Superbenzin Testverbrauch 7,36 Liter/100 km Preis: für Motor-Tuning ca. 6000 Mark Tuner: Peter Horvath, Schüttelstraße 67, A-1020 Wien.

Gemischaufbereitung durch 40 Millimeter-Dellorto-Vergaser (rechts). Innenbelüftete Scheibenbremse im Hinterrad (unten)

