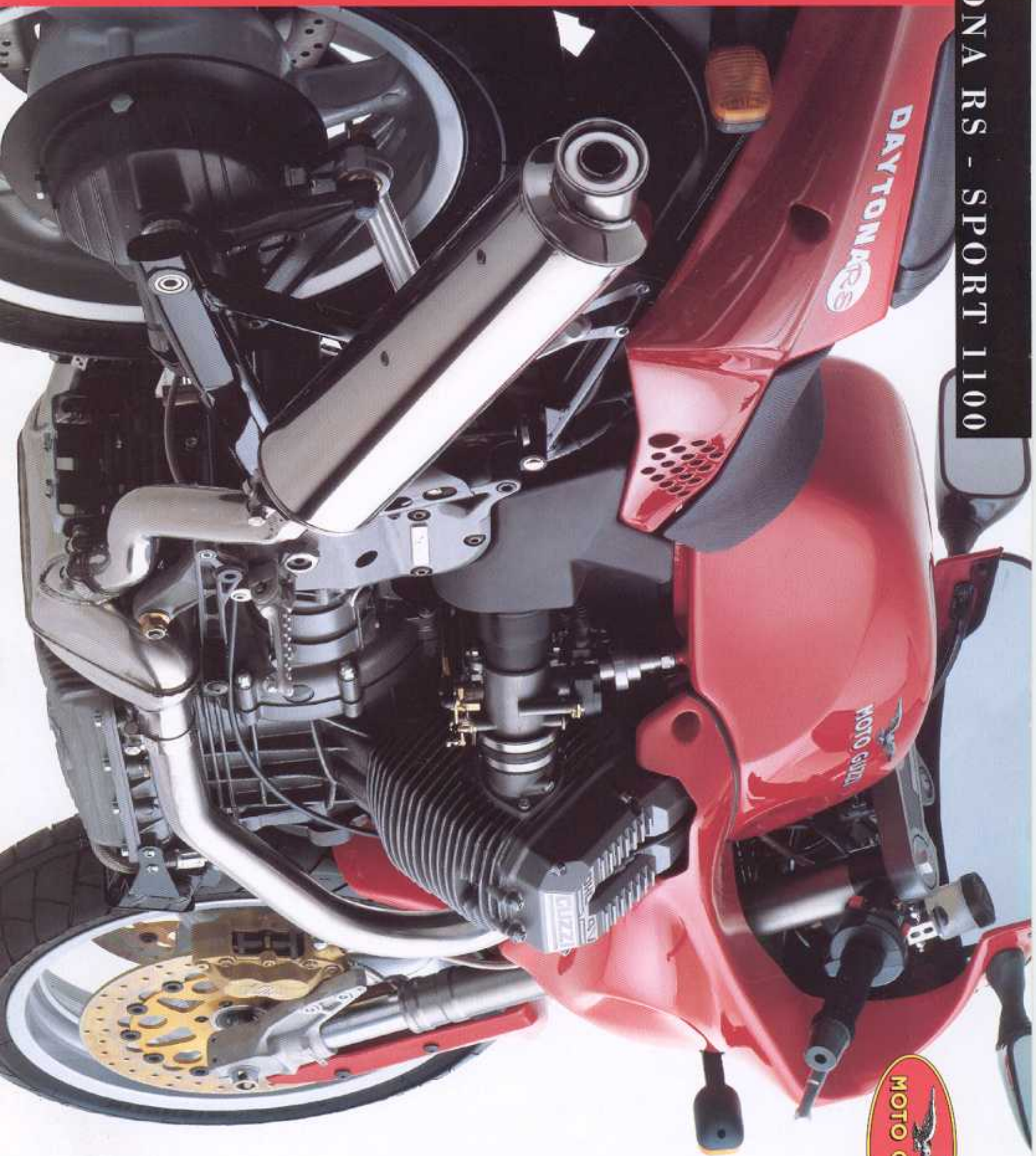


DAYTONA RS - SPORT 1100



ANIMA SPORTIVA SPORTING FLAIR

Esistono moto alle quali si può chiedere molto più del nudo risultato

cronometrico, emozione, passione, feeling, quelle sensazioni che, da sempre, solo le grandi sportive italiane sanno dare.

Le nuove Guzzi Daytona RS e 1100 Sport sono il

concentrato di tutto questo. Aggiornate, perfezionate, portate al livello più alto che la tecnologia e la

componentistica attuali possono consentire, riescono nello stesso

tempo a non tradire quel carattere inconfondibile

che da sempre, in tutto il mondo, migliaia di

motociclisti cercano e trovano soltanto in una

Moto Guzzi. Grazie ad un motore leggendario, ad

una grande tradizione che si rinnova e ad una

inesauribile passione per la motocicletta, che ha

nell'aquila Guzzi il suo simbolo.

From some bikes you can ask for much more than good test performances. You can ask for passion, excitement, a special rapport, and that flair the truly great Italian sports bikes have always had. The latest Guzzi sports bikes combine all these qualities. And although thoroughly modernised and taken to the highest pitch today's technology and parts can offer, the new Daytona RS and 1100 Sport never betray the unmistakable unique Guzzi character that thousands of motorcyclists worldwide have come to expect. The reason? A legendary engine, the renewal of a great tradition and the complete devotion to motorbikes symbolised by the Guzzi eagle.



POTENZA SICURA

È quel pizzico di cattiveria in più, quella vocazione dichiaratamente corsaiola ottenuta attraverso una serie di affinamenti tecnici, a distinguere la nuova Daytona RS. La migliorata posizione di guida, condivisa con la "sorella" 1100 Sport, agevola il controllo di una sportiva che scarica a terra con brutalità e insieme con dolcezza tutti i cavalli del suo bicilindrico a 8 valvole, conservando una grande sincerità di reazioni.

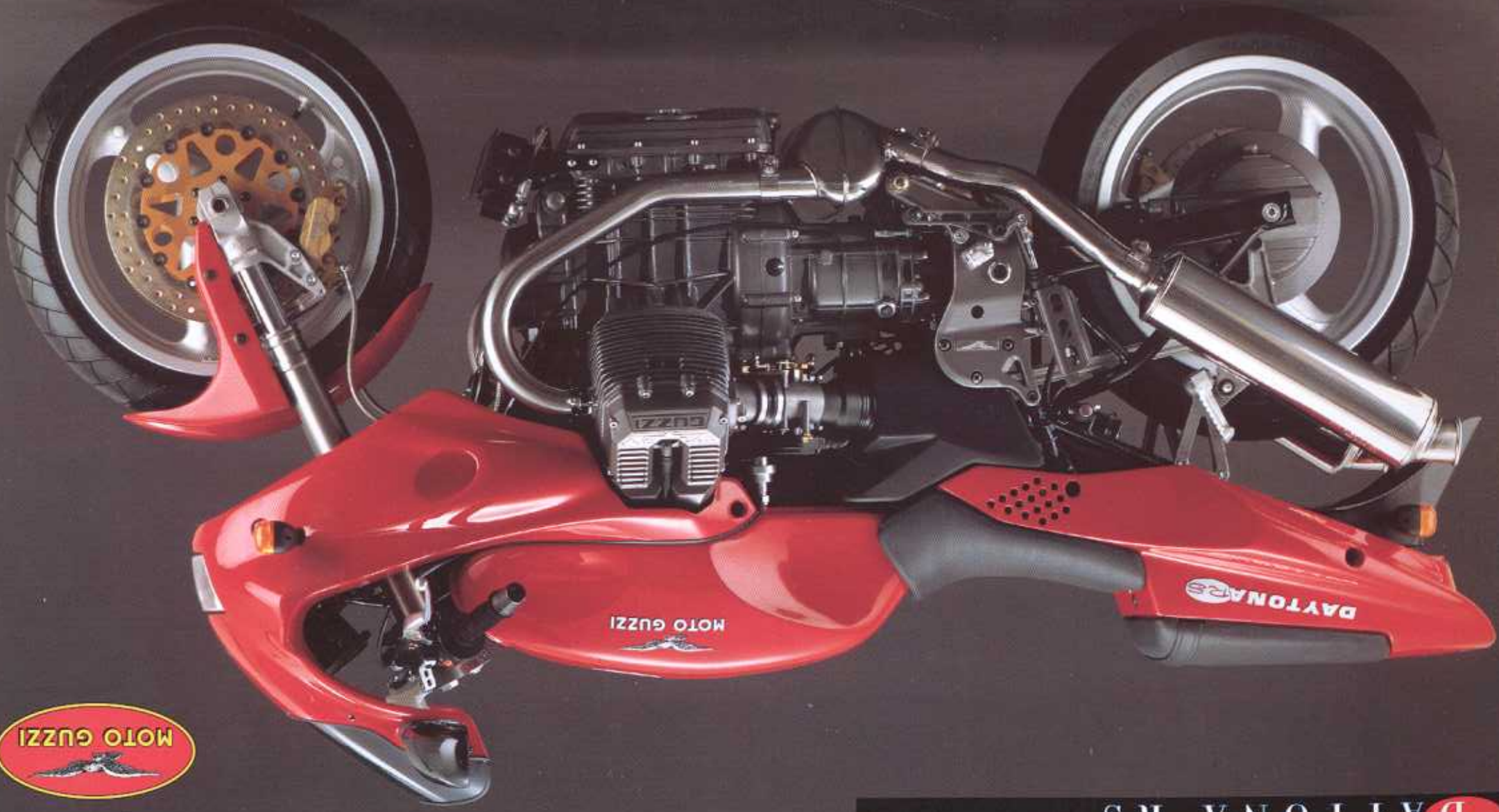
SAFE POWER

Just a little bit gustier. That's what gives the new Daytona RS a keener racing edge, achieved through a series of technical refinements setting it apart from other bikes. The improved riding position, shared with its 'sister', the 1100 Sport, makes steering easier as it gently lets rip with the full brutal horsepower of its 8-valve twin-engine, accompanied by razor-sharp responses.



Se con la Daytona RS il brivido di una guida aggressiva non manca, provvede a temperarlo la sensazione di assoluta sicurezza. Con questo equilibrio, e con la tecnologia profusa in ogni particolare ciclistico e meccanico, la Daytona RS raccoglie in sé ed esalta tutti i valori della più grande tradizione sportiva Guzzi. Un vero concentrato di emozioni. La Daytona RS è disponibile nel colore rosso Guzzi.

But the thrill of an aggressive ride is tempered by a feeling of absolute safety. Thanks to this balance and state-of-the-art technology in every last detail of the frame, cycle parts and mechanics, the Daytona RS has all the fully-focused sheer excitement of the greatest Guzzi sports tradition. The Daytona RS is available in Guzzi red.



DAYTONA RS





LA FORZA E IL CONTROLLO

Classica e potente, inconfondibile: la nuova Guzzi 1100 Sport conserva tutto il suo carattere di sportiva italiana, fatta per accendere l'emozione degli appassionati. Eppure è una moto nuova, sotto molti aspetti. Non solo nell'iniezione elettronica, con una maggiore fluidità nell'erogazione della potenza. Le migliorie sono molte altre, nella meccanica, nella ciclistica, nella qualità dei componenti. Tutte tendono al completamento e al perfezionamento di una moto pensata non per inseguire prestazioni esasperate, ma per provare le sensazioni di una guida veloce, molto veloce, in piena sicurezza. Una moto che è anche silenziosa e rispettosa dell'ambiente, ma che, soprattutto, è capace di comunicare un'emozione unica: l'emozione Guzzi.

STRENGTH AND CONTROL

Classic, powerful, unmistakable, the new Guzzi 1100 Sport still has all the typical Italian sporting flair meant to get bike-lovers really going. But in many ways it's a new bike. And that doesn't just mean adding electronic injection for a smoother power supply. There are also lots of other improvements in the mechanics, frame, cycle parts and quality of components. All of these combine to complete a bike conceived not so much to achieve outrageous performances but to give that sensation of a fast - very fast - ride in complete safety. And that's not all. The 1100 Sport is also a silent, eco-friendly machine. But above all it is capable of providing that unique Guzzi thrill.



S P O R T 1100



La 1100 Sport si presenta con tre colorazioni: rosso Guzzi, giallo e nero.

The 1100 Sport comes in three colours: black, yellow or Guzzi red.





NON SOLO INIEZIONE

ALL-ROUND IMPROVEMENTS

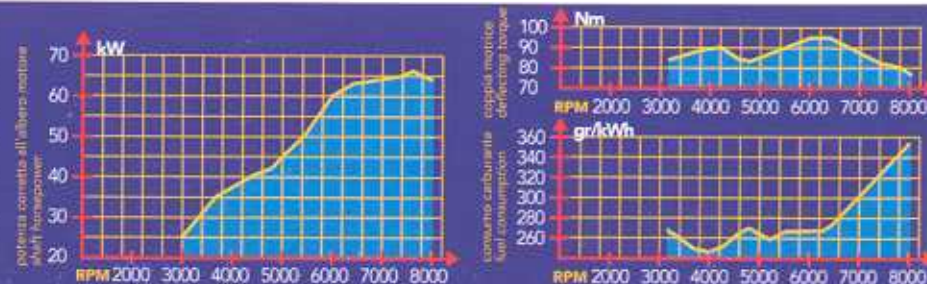
Cuore della 1100 Sport è il leggendario bicilindrico a V di 90°, vero simbolo della Moto Guzzi nel mondo, che presenta la novità più importante: il sistema elettronico integrato di accensione e iniezione. Non si tratta però dell'unica miglioria tecnica apportata. Tra le altre principali, ricordiamo: il nuovo sistema di lubrificazione, con radiatore olio; il nuovo parastrapi sulla ruota posteriore; le modifiche al telaio, più stretto e irrigidito nella zona posteriore, con nuove e più compatte piastre laterali; le sospensioni, con l'adozione di una forcella anteriore WP a steli rovesciati regolabile separatamente in estensione e compressione e, posteriormente, di un monoammortizzatore WP regolabile nell'idraulica in compressione ed estensione, e nel precarico molla; le ruote, con cerchi in lega leggera a razze cave di 17"; l'impianto frenante Brembo, con dischi anteriori semiflottanti e disco posteriore fisso.



Moto Guzzi Sport 1100 i

Motore tipo: "KF"
curve di potenza - coppia motrice -
consumo carburante

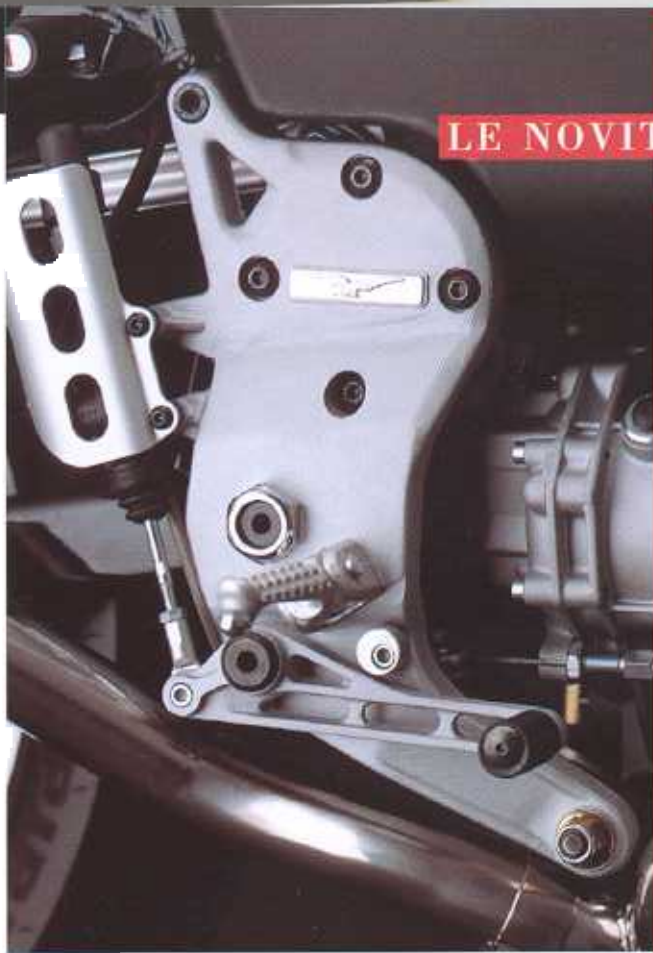
Engine type: "KF"
power curve - deflecting torque -
fuel consumption



LE NOVITÀ TECNICHE

NEW TECHNICAL FEATURES

The heart of the 1100 Sport is the legendary 90 degrees V-twin engine, the symbol of Moto Guzzi worldwide. Now it has an important new feature: an integrated ignition and injection system. But this is not the only technical improvement. Here are just some of the main new features: the new lubrication system with an oil radiator, the new cush drive unit on the rear wheel; the modifications to the frame, now narrower and more rigid in the rear section with more compact side plates; the suspension with, at the front, an upside-down WP fork, adjustable separately for compression and rebound damping, and, at the rear, a monoshock hydraulic WP suspension unit adjustable for preload compression and rebound damping; the wheels with light alloy rims and hollow spokes (17"); and a Brembo braking system with semi-floating front discs and a fixed rear disc.



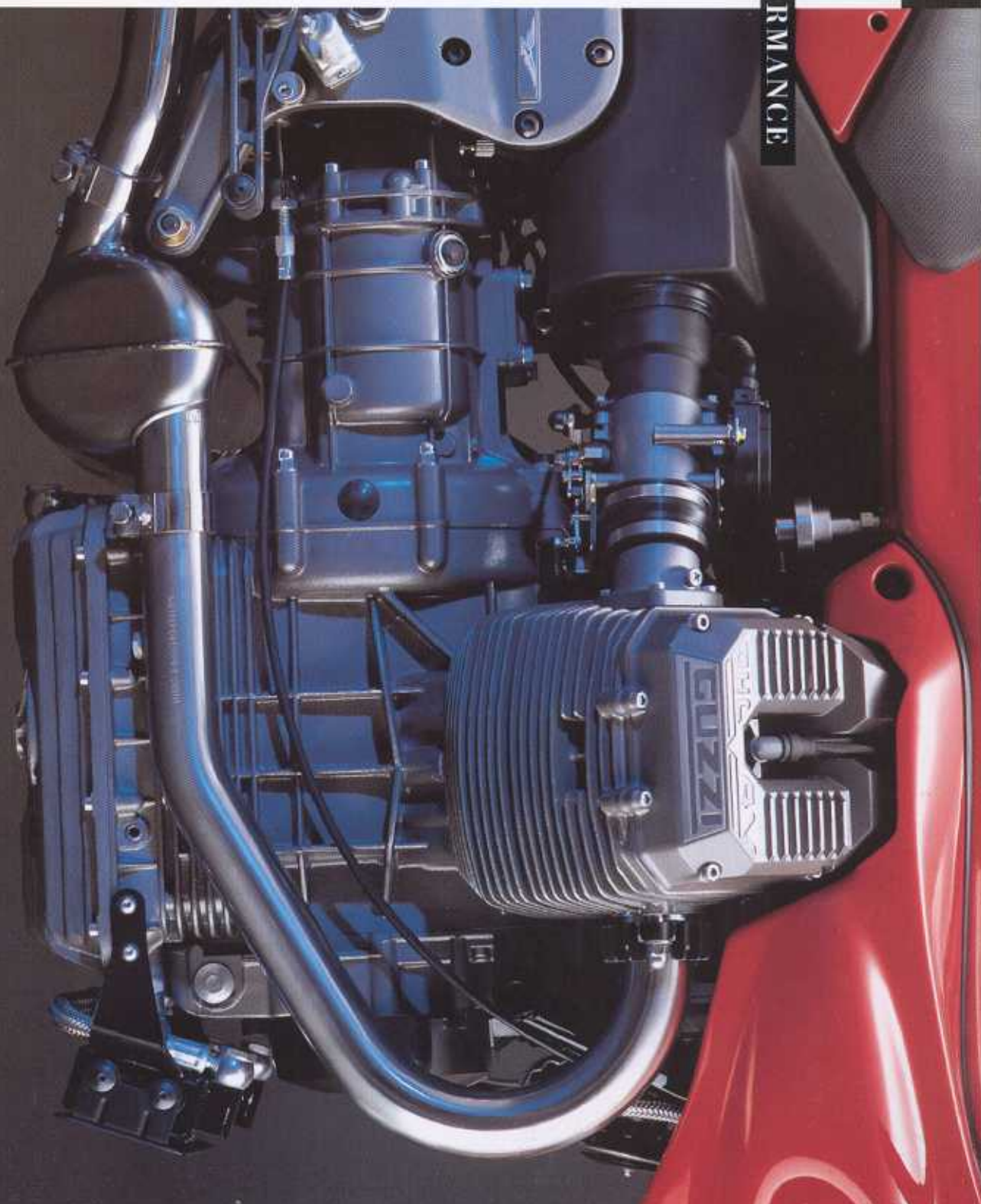
TECNOLOGIA E PRESTAZIONI

Le migliorie fondamentali introdotte nella Sport 1100 sono presenti anche nella Daytona RS. Ad esse se ne aggiungono però altre, in considerazione della più decisa ricerca delle prestazioni che caratterizza la Daytona. In particolare: l'impianto frenante presenta dischi anteriori flottanti tipo racing, con supporto in lega leggera, le sospensioni hanno una taratura diversa rispetto alla 1100, come diversi sono i pneumatici. Ma le modifiche più importanti riguardano il propulsore, nel quale l'albero motore è stato alleggerito, sono stati modificati gli alberi a camme e sono stati adottati pistoni stampati anziché fusi, accoppiati a bielle Carrillo.



TECHNOLOGY AND PERFORMANCE

The basic improvements in the 1100 are also to be found in the new Daytona. The requirements for higher performance are also different. In the new Daytona, the brake system is set differently from the previous models. The suspension is set differently from the previous models. The changes concern the engine, the pistons are no longer forged with two Canilleri...



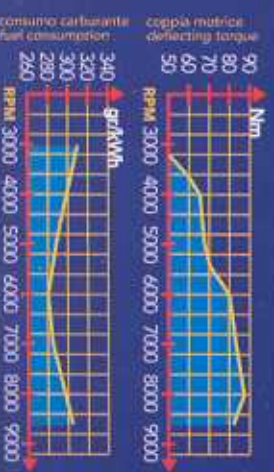
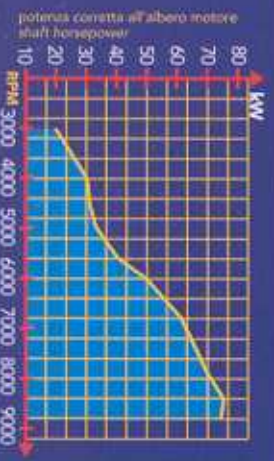
Moto Guzzi Daytona RS

Motore tipo: "KL"

curve di potenza - coppia motore - consumo carburante

Engine type: "KL"

power curve - deflecting torque - fuel consumption





CARATTERISTICHE TECNICHE

MOTORE:	bicilindrico 4 tempi a V di 90°, raffreddato ad aria
CILINDRATA:	1064 cm ³ con cilindri trattati al Nigusil
ALESAGGIO E CORSA:	92 x 80 mm
RAPPORTO COMPRESSIONE:	9,5:1
POTENZA MASSIMA:	66 kW (90 CV) a 7800 giri/minuto (Norma DGM)
COPPIA MASSIMA:	95 Nm (9,7 kgm) a 6000 giri/minuto (Norma DGM)
ALIMENTAZIONE:	a iniezione elettronica indiretta, sequenziale fasata Weber Marelli, sistema "Alfa-n", 2 iniettori, pompa elettrica con regolatore di pressione, gestione digitale dei tempi di iniezione ottimizzata, filtro aria ad alto rendimento con 2 prese dinamiche elettronica digitale Weber Marelli a scarica induttiva, bobine ad alto rendimento
IMPIANTO SCARICO:	in acciaio inox - 2 tubi collegati ad una camera di espansione e a due silenziatori
DISTRIBUZIONE:	ad aste e bilancieri e 2 valvole per cilindro. Un albero a camme nel basamento comandato da catena duplex con tendicatena automatico
LUBRIFICAZIONE:	forzata con pompa ad ingranaggi, regolatore di pressione valvola termostatica e radiatore di raffreddamento bidisco a secco a 5 velocità
TRASMISSIONE SECONDARIA:	ad albero con doppio giunto cardanico e scatola coppia conica a movimento flottante con sistema di controreazione su silent-block alla ruota motrice
TELAIO	monotrave a sezione rettangolare in acciaio al NiCrMo (NichelCromoMolibdeno) con basamento motore a funzione semiportante
SOSPENSIONI	anteriore - forcella telescopica idraulica a steli rovesciati WP regolabile separatamente in estensione e compressione; posteriore - forcellone oscillante a sezione ovale in acciaio. Monoammortizzatore idraulico WP regolabile nel precarico molla e nell'idraulica
STRUMENTAZIONE:	contachilometri, contagiri elettronico su cruscotto completo di spie di segnalazione
IMPIANTO ELETTRICO:	a 12 V, alternatore 14V 25A, batteria 12 Ah ermetica.
IMPIANTO FRENANTE:	anteriore - comando idraulico con leva regolabile e due dischi semiflottanti forati Brembo Ø 320 mm in acciaio inox con pinze a 4 pistoncini di Ø differenziato (Brembo); posteriore - comando idraulico, un disco fisso in acciaio inox forato Ø 282 mm con pinza a due pistoncini (Brembo)
PNEUMATICI TUBELESS:	anteriore 120/70 ZR 17 (radiale) posteriore 160/70 ZR 17 (radiale)
RUOTE:	fuse in lega leggera a 3 razze cave (posteriore con parastrappi incorporato)
CAPACITÀ SERBATOIO:	19 l
CONSUMO CARBURANTE:	4,5 l/100 km (norme CUNA)
VELOCITÀ:	oltre 230 km/h
PESO SECCO (con batteria):	221 kg
INTERASSE:	1475 mm

SPORT 1100

TECHNICAL SPECIFICATIONS

ENGINE:	90 degrees V-twin, 4-stroke, air-cooled
DISPLACEMENT:	1064 cc, NIGUSIL cylinder lining
BORE AND STROKE:	92 x 80 mm
COMPRESSION RATIO:	9.5:1
MAX. OUTPUT:	66 kW (90 CV) at 7800 rpm (DGM)
MAX TORQUE:	95 Nm (9.7 kgm) at 6000 rpm (DGM)
FUEL SYSTEM:	Weber Marelli electronic injection with one injector per cylinder. Alfa-n system, electric fuel pump with pressure regulator, optimised digital control of injection times and high efficiency air filter with 2 dynamic intakes
IGNITION:	Weber Marelli digital electronic ignition with inductive spark and high efficiency coils
EXHAUST SYSTEM:	two separate stainless steel pipes connected to a central collector and two silencers
VALVES AND OPERATION:	Pushrod with 2 valves per cylinder. Camshaft driven by duplex chain with automatic chain tensioner
LUBRICATION:	high volume geared pressure pump, pressure regulator, thermostatic valve and cooling radiator
STARTING SYSTEM:	electric
CLUTCH:	double disc, dry type
GEARBOX:	5-speed
FINAL DRIVE:	by shaft with two separate cardan joints and system of floating ring and pinion housing with a rubber damper block. Parallel arm to counter torque reaction at the wheel
FRAME:	chrome-molybdenum single steel beam, rectangular section using the engine as stressed member
SUSPENSION:	front - upside down hydraulic telescopic WP forks. Adjustable for compression and rebound damping; rear - steel swinging arm, oval section, hydraulic WP suspension unit adjustable for pre-load compression and rebound damping
INSTRUMENT PANEL:	speedometer, rev counter and warning lights
ELECTRICAL SYSTEM:	12 V, 14 V 25 A alternator, 12 Ah sealed battery
BRAKES:	front - hydraulic with adjustable hand span position, dual 320 mm Ø, drilled, floating Brembo discs and 4-piston calipers with differentiated diameters; rear - hydraulic with single 282 mm Ø drilled stainless steel disc (Brembo) with 2-piston caliper (Brembo)
TYRES:	front - 120/70 ZR 17 Tubeless Radial; rear - 160/70 ZR 17 Tubeless Radial
WHEELS:	light alloy cast, 3 hollow spokes (rear with cush drive unit)
FUEL TANK CAPACITY:	19 l
FUEL CONSUM.:	4,5 l/100 km (CUNA)
MAX SPEED:	over 230 kph (143 mph)
DRY WEIGHT (with battery):	221 kg
LENGTH:	1,475 mm



CARATTERISTICHE TECNICHE

	bicilindrico 4 tempi a V di 90°, raffreddato ad aria 992 cm ³ con cilindri trattati al Nigusil 90 x 78 mm
RAPPORTO COMPRESSIONE:	10,5:1
POTENZA MASSIMA:	75 kW (102 CV) a 8400 giri/minuto (Norma CE)
COPPIA MASSIMA:	88 Nm (9,0 kgm) a 6600 giri/minuto (Norma CE)
ALIMENTAZIONE:	a iniezione elettronica indiretta, sequenziale fasata Weber Marelli, sistema "Alfa-n", 2 iniettori, pompa elettrica con regolatore di pressione, gestione digitale dei tempi di iniezione ottimizzata, filtro aria ad alto rendimento con 2 prese dinamiche
ACCENSIONE:	elettronica digitale Weber Marelli a scarica induttiva, bobine ad alto rendimento
IMPIANTO SCARICO:	in acciaio inox - 2 tubi collegati ad una camera di espansione e a due silenziatori
DISTRIBUZIONE:	ad albero a camme in testa e 4 valvole per cilindro; comando ad ingranaggi a denti dritti in lega leggera e 2 cinghie dentate
LUBRIFICAZIONE:	forzata con pompa ad ingranaggi, regolatore di pressione, valvola termostatica e radiatore di raffreddamento
	a 5 velocità
TRASMISSIONE SECONDARIA:	ad albero con doppio giunto cardanico e scatola coppia conica amovimento flottante con sistema di controreazione su silent-block alla ruota motrice
TELAIO:	monotrave a sezione rettangolare in acciaio al NiCrMo (NichelCromoMolibdeno) con basamento motore a funzione semiportante
SOSPENSIONI:	anteriore - forcella telescopica idraulica a steli rovesciati WP regolabile separatamente in estensione e compressione; posteriore - forcellone oscillante a sezione ovale in acciaio. Monoammortizzatore idraulico WP regolabile nel precarico molla e nell'idraulica
STRUMENTAZIONE:	contachilometri, contagiri elettronico su cruscotto completo di spie di segnalazione
IMPIANTO ELETTRICO:	a 12 V, alternatore 14V 25A, batteria 12 Ah ermetica
IMPIANTO FRENANTE:	anteriore - comando idraulico con leva regolabile e due dischi flottanti forati Brembo Ø 320 mm (tipo Racing) con pinze a 4 pistoncini differenziati (Brembo); posteriore - comando idraulico, un disco fisso in acciaio inox forato (Brembo) Ø 282 mm con pinza a due pistoncini (Brembo)
PNEUMATICI TUBELESS:	anteriore 120/70 ZR 17 (radiale) posteriore 160/60 ZR 17 (radiale)
RUOTE:	fuse in lega leggera a 3 razze cave (posteriore con parastrappi incorporato)
CAPACITÀ SERBATOIO:	19 l
CONSUMO CARBURANTE:	4,5 l/100 km (norme CUNA)
VELOCITÀ:	oltre 240 km/h
PESO SECCO (con batteria):	223 kg
INTERASSE:	1475 mm

Scegli la tua MOTO GUZZI - Vai a vederla dal concessionario più vicino: l'indirizzo lo trovi sulle



voce "Motocicli"



DAYTONA RS TECHNICAL SPECIFICATIONS

ENGINE:	90 degrees V-twin, 4-stroke, air-cooled
DISPLACEMENT:	992 cc, NIGUSIL cylinder lining
BORE AND STROKE:	90 x 78 mm
COMPRESSION RATIO:	10.5:1
MAX. OUTPUT:	75 kW (102 CV) at 8400 rpm (CE)
MAX. TORQUE:	88 Nm (9 kgm) at 6600 rpm (CE)
FUEL SYSTEM:	Weber Marelli electronic injection with one injector per cylinder. Alfa-n system, electric fuel pump with pressure regulator, optimised digital control of injection times and high efficiency air filter with 2 dynamic intakes
IGNITION:	Weber Marelli digital electronic ignition with inductive spark and high efficiency coils
EXHAUST SYSTEM:	two separate stainless steel pipes connected to a central collector and two silencers
VALVES AND OPERATION:	4 valves per cylinder with single overhead camshaft driven by aluminium gears and 2 toothed belts
LUBRICATION:	high volume geared pressure pump, pressure regulator, thermostatic valve and cooling radiator
STARTING SYSTEM:	electric
CLUTCH:	double disc, dry type
GEARBOX:	5-speed
FINAL DRIVE:	by shaft with two separate cardan joints and system of floating ring and pinion housing with a rubber damper block. Parallel arm to counter torque reaction at the wheel
FRAME:	chrome-molybdenum single steel beam, rectangular section with engine as stressed member
SUSPENSION:	front - upside down hydraulic telescopic WP forks. Adjustable for compression and rebound damping; rear - steel swinging arm, oval section, hydraulic WP monoshock adjustable for pre-load compression and rebound damping
INSTRUMENT PANEL:	speedometer, rev counter and warning lights
ELECTRICAL SYSTEM:	12 V, 14 V 25 A alternator, 12 Ah sealed battery
BRAKES:	front - hydraulic with adjustable hand span position, dual 320 mm Ø, drilled, floating Brembo (racing type) discs and 4-piston calipers with differentiated diameters; rear - hydraulic with single 282 mm Ø drilled stainless steel disc (Brembo) and 2-piston caliper (Brembo)
TYRES:	front - 120/70 ZR 17 Tubeless Radial; rear - 160/60 ZR 17 Tubeless Radial
WHEELS:	light alloy cast, 3 hollow spokes (rear with cush drive incorporated)
FUEL TANK CAPACITY:	19 l.
FUEL CONSUM.:	4,5 l./100 km (CUNA)
MAX SPEED:	over 240 kph (145 mph)
DRY WEIGHT (with battery):	223 kg
LENGTH:	1,475 mm

Le illustrazioni e descrizioni di questo stampato si intendono fornite a titolo indicativo. La casa si riserva pertanto il diritto di apportare ai motoveicoli in qualsiasi momento e senza preavviso, quelle modifiche che ritenesse utili per migliorarli o per qualsiasi esigenza di carattere costruttivo e commerciale.

The illustrations and descriptions given in this leaflet are intended as a general guide only and must not be taken as binding. The company therefore reserves the right to make at any moment and without notice any changes it thinks necessary to improve the motorcycle or to meet any requirements of a manufacturing or commercial nature.



MOTO GUZZI S.p.A.
22054 Mandello del Lario (LC)
ITALIA
Via E.V. Parodi, 57
Tel. 0341-709111
Fax 0341-709220