

# DAS **MOTORRAD**

## **Motorradschau in Mailand**

**Honda-Konkurrenz:**

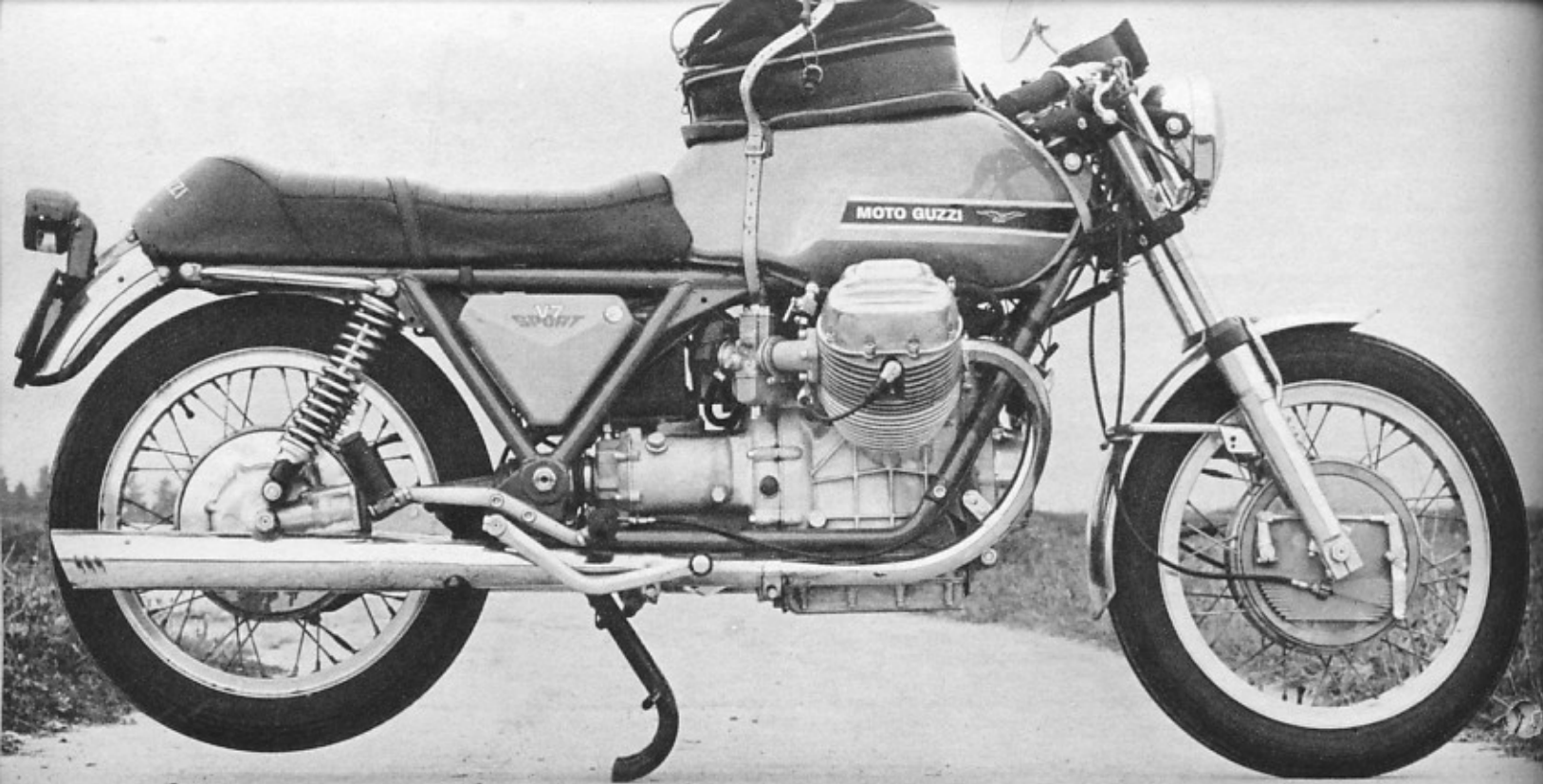
**Moto Guzzi  
750 Sport**

**Neue Renn-  
maschinen**



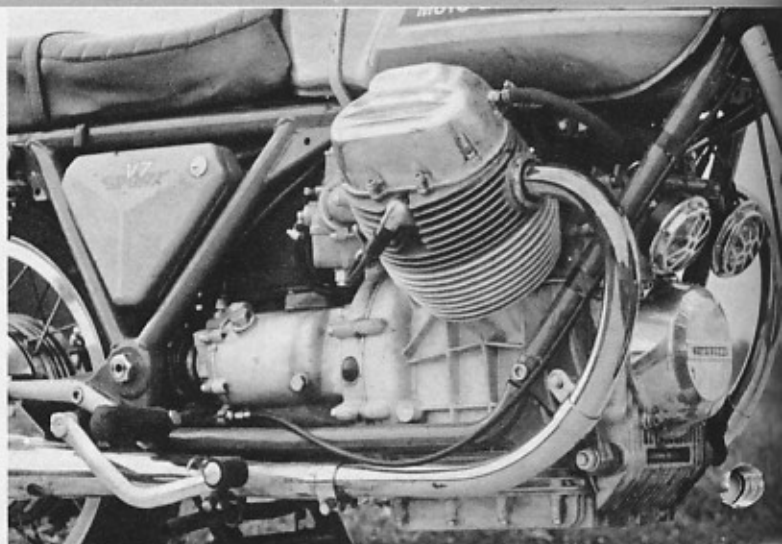
**25** DM 1.50 - 11. Dezember 1971

Belgien bfr 26.50, Dänemark dkr 4.-, Finnland Fmk 1.80, Frankreich FF 3.-, Griechenland Dr 18.-, Italien Lit 320, Jugoslawien Din 7.-, Kanada can. \$ -.60, Luxemburg lfr 23.-, Niederlande hfl 1.60, Norwegen nkr 3.65 (inkl. moms.), Österreich ö. S. 12.-, Portugal Esc 16.-, Spanien Ptas 37.-, Südafrika R -.42, Schweden skr 3.- (inkl. moms.), Schweiz sfr 1.80, Türkei TL 9.50, USA US \$ -.60. Printed in Germany



## DAS **MOTORRAD** fuhr

# Moto Guzzi V 7/Sport, 750 ccm, 70 PS



Das „Trumm von einem Kompakt-Motor“ in eine reinrassige Straßensportmaschine? Unmöglich. Dachten bestimmt viele Motorradfahrer, als es publik wurde, daß Moto Guzzi sich mit der V 7 am Serienmaschinen-Rennsport beteiligen würde. Was sich dann nach mehreren Wettbewerben schließlich in der Saison 1971 als Motorrad-„Trumm“ entpuppte, das war eine Sportmaschine, die es in den Wettbewerben mit den bekanntesten Rennern von BSA, Honda, Norton und Triumph in der 750er Klasse aufnehmen konnte, um die erfolgreichsten Marken zu nennen. Beim 24-Stunden-Rennen „Bol d'Or“ auf dem Le Mans-Kurs kamen von fünf gestarteten V 7/Sport vier ins Ziel, davon eine Maschine 10 Stunden in Führung, danach mit dem dritten Platz im Gesamtklassement nach 24 Stunden, und eine der vier Maschinen belegte Platz 6. Eine 750er BSA-Rocket-3 wurde Siegerin, es folgte eine 750er Laverda, dann die Guzzi und dann eine 750er Honda. Hätte noch vor einem Jahr jemand der Guzzi V 7 einen solchen Platz zugetraut?

In dieser Atmosphäre und mit den Erkenntnissen aus diesem Sport und aus den V 7-Typen 700 ccm und 750 ccm entstand nun die V 7/Sport, ein wunderschönes Motorrad, das — wie in diesem Heft geschildert — trotz MV-Agusta und anderer zum Star der Mailänder Ausstellung wurde. Mit ihren V 7-Vorgängerinnen hat die Maschine jedoch — bis auf das Äußere des Motors — nicht mehr allzu viel gemeinsam. Es ist ein ganz neues Motorrad.

Und was für eine bildschöne Maschine! Wir sind der Meinung, daß — wenn man die Preisfrage unberücksichtigt läßt und rein technische Vergleiche zieht — die anderen Modelle und Marken der 750 ccm-Klasse, aber vor allem die Vierzylinder-Honda CB 750, eine gefährliche Konkurrenz erhalten haben. (Schade, daß wir die zu erwartende BMW R 75/5 S noch nicht zum Vergleich haben können — aber die muß ja auch eines Tages kommen.)

Der Viertakt-V-Motor mit einem Zylinderwinkel von 90° ist im Prinzip von der Touren-V-7 bekannt. Die Nockenwelle wurde in ihrer Lage

etwas angehoben, damit die Stoßstangen kürzer sein können, die Nockenformen wurden geändert, die Verdichtung etwas erhöht, der Hubraum durch Verringerung der Bohrung von 83 mm auf 82,5 mm von 757,4 ccm auf 748,4 ccm gebracht (um der Klasseneinteilung im Sport genau gerecht zu werden). Allerdings hatte die Bol d'Or-Rennmaschine mit einer Bohrung von 83 mm und mit einem Hub von 78 mm einen Hubraum von 842 ccm, weil die große Klasse dort bis 1000 ccm ausgeschrieben war. Ein solcher 850er-Motor steht bei Guzzi aber sowieso auf dem Programm für die Serie — er wird uns wohl in den kommenden Monaten bei den V 7-Tourenmodellen überraschen. Beim ersten Betrachten fällt einem schon auf, daß das Kurbelgehäuse ein Netz von Versteifungsrippen erhalten hat (die es ab sofort auch bei den V 7-Tourenmaschinen gibt!) und daß die Lichtmaschine nunmehr auf dem vorderen Kurbelzapfen sitzt. Diese Anordnung hat man hinsichtlich der sportlich niedrigen Bauhöhe getroffen, interessant ist aber, daß die Lagerböcke für die starke Lichtmaschine der

anderen V 7-Modelle weiter vorgesehen sind. Doch hätte diese Li-Ma keinen Platz unter dem Tank. Man verwendet eine Bosch-Lichtmaschine (Drehstrom) mit 182 Watt Leistung, und das ist die gleiche Lichtmaschine wie bei den BMW-Motorrädern und — hoffentlich aus den Kinderkrankheiten raus (1) (die andere „Keilriemen“-Lichtmaschine hat schon 300 Watt Leistung, die aber ja beim sportlichen Einsatz nicht voll benötigt wird). Die Ventilzeiten des Sportmotors: E.ö. 40° vor OT/E.schl. 70° nach UT/A.ö. 63° vor UT/A.schl. 29° nach OT. Die Vorzündung liegt bei 39°. Die Leistung wurde zunächst mit 70 SAE-PS bei 7000 U/min angegeben.

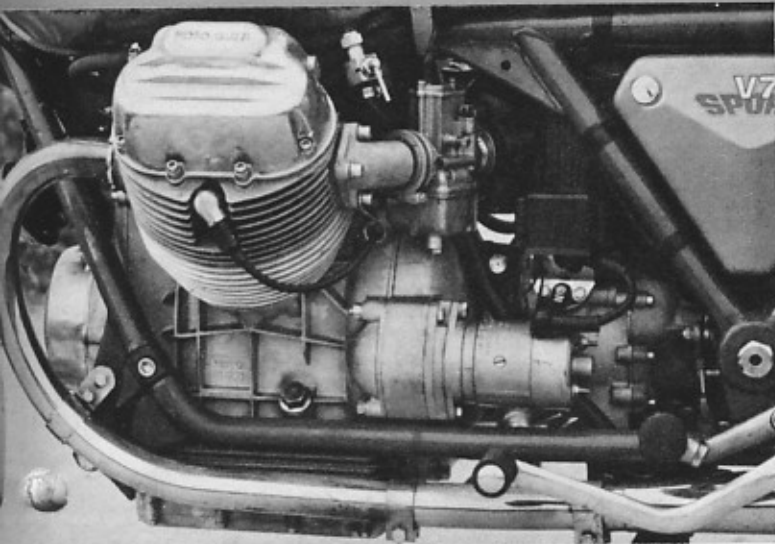
Wer nun einen rauhbauartigen Vibrator erwartet, wird sehr erstaunt sein. Ab 3000 U/min läuft der Motor glatt und weich rund — es war für uns die erste der angenehmen Überraschungen. Er verschluckt sich auch nicht beim plötzlichen Gasgeben, und sein Einsatz ist nicht plötzlich, sondern zügig — man merkt seine großen Schwungmassen. Das Ventilspiel beträgt für Ein- und Auslaß 0,25 — und da die Zylinderköpfe dichter unter den Ohren des gebückt sitzenden Fahrers liegen, übertönt bei geringerer Geschwindigkeit und noch kaltem Motor das Ventilgeräusch den Auspuffton und das Windrauschen des Sturzhelmes. Ab 100 km/h aber ist für den Fahrer „Ruhe“, außer dem dumpfen Grollen des Motors ist nur noch Windpfeifen zu hören.

#### Technische Daten zum Vergleich (nach Fabrik- bzw. Importeureangaben):

	Moto Guzzi V 7/Sport (Italien)	Honda CB 750 (Japan)	Norton Commando (England)	BMW R 75/5 (Deutschland)
Motoren-Bauart	2 Zylinder V-Form 90°	4 Zylinder Reihe	2 Zylinder Parallel	2 Zylinder Boxer
Bohrung/Hub	82,5 / 70,2 mm	61/63 mm	73/89 mm	82/70,6 mm
Hubraum	748 ccm	736 ccm	749 ccm	745 ccm
Starter	Elektro	Elektro + Kick	Kick	Elektro + Kick
Leistung	70/7000 U/min	70/8000 U/min	59/6700 U/min	57/6400 U/min
SAE-PS	62/7250 U/min	67/8500 U/min	56/6700 U/min	50/6200 U/min
DIN-PS	16,38 m/sec	16,8 m/sec	20 m/sec	14,6 m/sec
Kolbengeschwindigkeit	b. 7000 U/min	b. 8000 U/min	b. 6700 U/min	b. 6200 U/min
Hubraumleistung SAE	93,6 PS/Liter	95 PS/Liter	79,2 PS/Liter	76,5 PS/Liter
DIN	83 PS/Liter	91 PS/Liter	74,8 PS/Liter	67 PS/Liter
Leistungsgewicht SAE	2,94 kg/PS	2,86 kg/PS	3,05 kg/PS	3,7 kg/PS
DIN	3,32 kg/PS	2,94 kg/PS	3,22 kg/PS	4,2 kg/PS
b. Trockengew. Leergewicht	206 kg	200 kg	180 kg	210 kg
Ventilantrieb	ohv	ohc	ohv	ohv
Verdichtung	9,8	9,0	8,7	9,0
Höchstgeschwindigkeit lt. Werk gemessen	206 km/h	200 km/h	180 km/h	175 km/h
Beschleunigung 0—100 km/h	199,6 km/h	198,2 km/h	172 km/h	170 km/h
Anzahl der Gänge	5,0 sec	5,0 sec	5,5 sec	6,5 sec
Hinterradantrieb	5	5	4	4
	Kardan	Kette	Kette	Kardan

#### Weitere technische Daten der Moto Guzzi V 7/Sport 750 ccm

Motor: Leichtmetallzylinder mit verchr. Lauffläche, Leichtmetall-Zylinderkopf. Stark verripptes und stabilisiertes Kurbelhaus. Zwei Dellorto-Vergaser, Ø 30 mm. Elektro-Starter. Kraftübertragung: Fünfgang-Getriebe, Fußschalthebel wahlweise rechte oder linke Seite, Zweischeiben-Trockenkupplung. Übersetzung Motor: Getriebe 1,375. Gang-Übersetzungen 1,8 / 1,26 / 0,954 / 0,792 / 0,68. Übersetzungen für Hinterradantrieb 4,111 oder 4,375 oder 4,625. E-Werk: 12 Volt. Drehstromlichtmaschine 180 Watt. Batteriekapazität 32 Ah. Tankinhalt 20 Liter, Ölmenge 3,5 Liter. Bereifung vorn 3,25—18 / hinten 3,50—18. Vorn Doppel-Duplexbremse, hinten Duplexbremse, Ø 220 mm vorn und hinten. Teilbarer Rahmen für leichtere Motorendemontage. Preis: ca. DM 8000.—, Importeur: Zweirad-Röth, 6949 Hammelbach/Odw., Tel. 0 62 53 — 3 05.

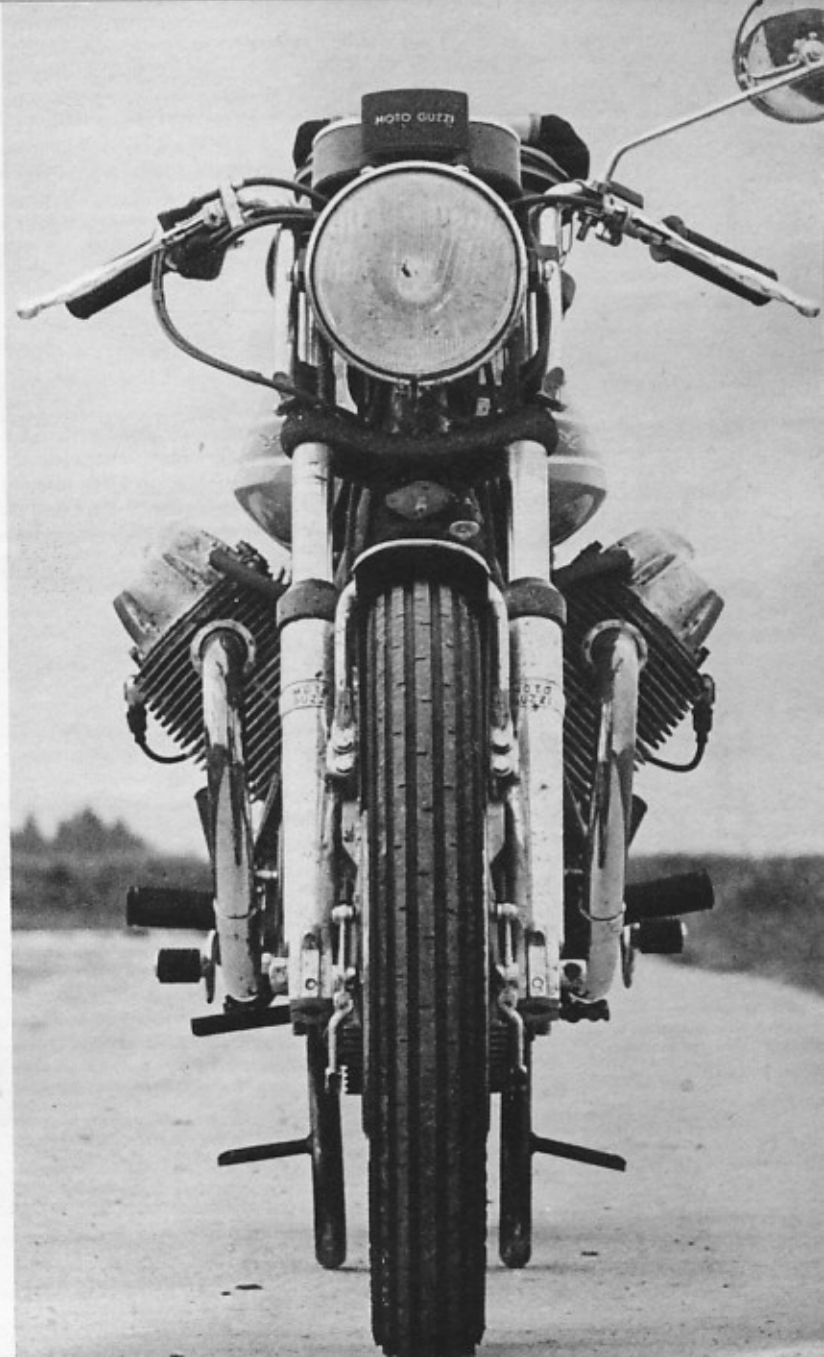


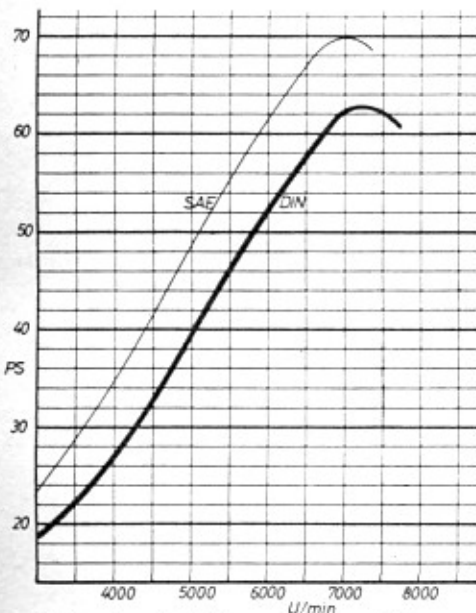
Der Motor wird mit einem kräftigen Bosch-Anlasser gestartet. Man kann den Zündschlüssel durch Drehung im Zündschloß dazu benutzen oder aber einen Druckknopf unter dem Gasdrehgriff. Bei kalter Maschine öffnet man an den beiden Vergasern durch Fingerhebel die Starterdüsen. Nach zwei Minuten Leerlauf kann man diese Düsen wieder schließen. Der Motor unserer Testmaschine sprang immer auf den ersten Knopfdruck an. Keine Probleme. Keine Schweißtropfen. Das Anlasserritzel greift in der Verzahnung der Schwungscheibe ein. Die 70 SAE-PS (ohne Schalldämpfer und Nebenaggregate an der Kurbelwelle gemessen) verwandeln sich bei der Benutzung der für Deutschland vorgesehenen Schalldämpfer, der Luftfilter und der Ansaugergeräuschdämpfung sowie aller zum Betrieb notwendigen Nebenaggregate in 62 DIN-PS bei 7000 U/min. Bei 3000 U/min hat der Motor schon eine Leistung von knapp 20 PS und ein Drehmoment von 4,0 mkg (DIN). Das höchste Drehmoment liegt mit 6,75 mkg bei 6250 U/min. 5,0 mkg sind schon bei 4250 U/min vorhanden. Diese

Links: Die 12 Volt-Drehstromlichtmaschine von Bosch sitzt auf dem Kurbelwellenzapfen. Leistung 182 Watt. Es ist die gleiche wie bei den großen BMWs (hoffentlich nun aus den Kinderkrankheiten raus!). Beachtlich die Doppelklanghörer. Das Gehäuse ist sehr stark abgestützt, die Ölwanne stark verrippt. Die beiden Auspuffrohre sind unter dem Getriebe durch sich kreuzende Querrohre verbunden. Der neue Dreieck-Rahmen ist stabil, und die Maschine hat eine hervorragende Straßenlage.

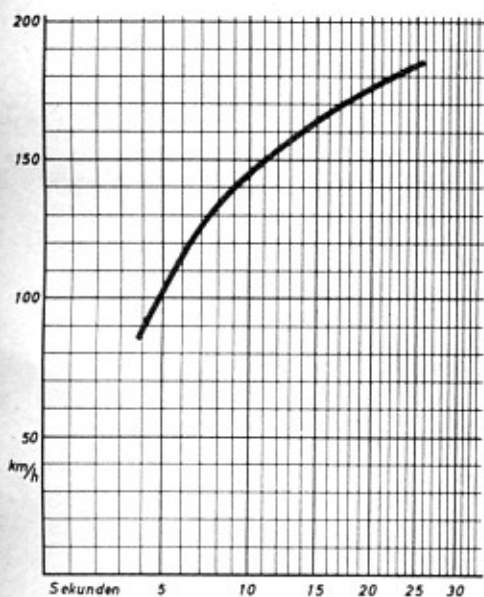
Rechts, Mitte: Die Leichtmetallzylinder haben hartverchromte Laufflächen. Sichtbar sind der große Anlasser und der abschraubbare Rahmen-Unterzug.

Rechts: Die 90°-Zylinder ragen bis neben den 20 Liter-Tank auf. Der Motor langt weit nach unten, so daß die Schwerpunktlage nicht zu hoch ist.

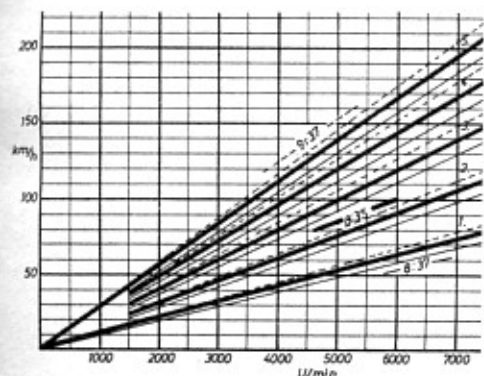




Leistungskurve des Motors nach SAE und DIN.



Beschleunigungslinie.



Gangdiagramm für drei Übersetzungsmöglichkeiten.

Leistungscharakteristik zeigt also auch im Bereich zwischen 4000 und 6000 U/min viel Kraft, er zieht also gut von unten heraus. Im Leerlauf schüttelt sich das Motorrad etwa wie die BMW, wird aber beim Gasgeben sofort ruhig. Die seitlich auf dem Präsentierteller liegenden Zylinder haben noch den Vorteil, daß man das Ventilspiel bequem einstellen kann, daß man gut an die Zündkerzen (bei den mittleren Kerzen der Honda CB 750 immer eine besondere Auf-

gabe) herankommt. Ebenfalls sind die Vergaser gut zugänglich, und alle anderen Wartungsarbeiten sind sehr einfach auszuführen.

Die Kupplung — in ihren Dimensionen an eine Automobilkupplung erinnernd — konnte man bei den Beschleunigungsmessungen ruhig strapazieren. Läßt man den Motor bis etwa 5000 oder 6000 U/min hochdrehen und kuppelt dann im ersten Gang ein, sausen die 200 kg wie eine Kanonenkugel los — wir haben eine Messung von 0 bis 100 km/h unter 5 Sekunden hingebracht, Standard waren etwa 5 bis 5,4 Sekunden. Das Vorderrad steigt nicht in die Luft, aber am Abrieb des Hinterradreifens merkt man doch, was sich tut. Der erste Gang reicht bis ca. 70 km/h, der zweite bis über 100 km/h. Wenn man im dritten oder vierten Gang 50 km/h Stadttempo fährt, das sind bei der Standardhinterradübersetzung 8:35 (4,375) und Bereifung 3.50—18 auf dem Hinterrad 2500 bzw. nur 2100 U/min, dann läuft der Motor noch ganz wunderbar ruhig rund. Man kann ab ca. 2500 U/min (= ca. 60 km/h) im vierten Gang beispielsweise das Gas aufreißen und wird ohne Rucken oder Unruhe des Motors zunächst langsam, dann aber immer schneller bis auf 170 km/h (= ca. 7100 U/min) hinaufbefördert. Beim normalen Fahren kann man ungeheure Blitz-Beschleunigungen zwischen 120 und 160 km/h exerzieren, daß einem evil „Konkurrenten“ die Augen tränen — Hier liegt das ganz große Fahrerlebnis.

Die höchste gemessene Geschwindigkeit auf einem Autobahnstück lag bei 199,6 km/h. Aber dazu (und zu den anderen in unserer Vergleichstabelle genannten Geschwindigkeiten) wäre zu sagen, daß ein kleinerer Fahrer u. U. noch etwas schneller wäre. Bei der Endgeschwindigkeit spielen cw-Werte, der Luftwiderstand, Rollwiderstand usw., die Einstellung und der Zustand von Motor und Antriebsteilen, Rädern, Reifen usw. eine zu große Rolle, wenn man einmal jenseits von 150 km/h angekommen ist. Aber die erzielten Fahrleistungen wären bei der V 7/Sport nicht möglich, wenn sie nicht ein so hervorragendes Fahrwerk hätte. Auf unserer Vergleichsstraße, die ziemlich wellig, rund und auch mit Querrillen versehen ist, kam man mit der Guzzi V 7/Sport kurzzeitig auf 147 km/h, früher mit der Honda CB 750 auf 126 km/h, mit der Norton-Commando auf 132 km/h und mit der R 75/5 auf 136 km/h, ehe der (immer gleiche) Fahrer das Gas zudrehte — Die Guzzi ließ sich unwahrscheinlich frech durch enge und durch schnelle Kurven fahren, in S-Kurven war es ein ganz besonderer Spaß, die Maschine von der einen in die entgegenliegende Schräglage zu bringen. Wir können

nur des Lobes voll über dieses Fahrwerk sein. Den Lenkungsdämpfer (hydraulisch, einstellbar) hatten wir dabei eingeschaltet. Besonders wenn man unmittelbar von der Honda CB 750 herunterkommt, merkt man das ganz andere und leichte Fahrverhalten. Man muß sie nicht in die Kurven hinein „wuchten“. Wir sind mit diesem Blitzbrummer auch noch im ersten Schnee ohne Angst gefahren — allerdings dann nicht mehr mit 150 km/h und mehr. Die Rahmenunterzüge unter dem Motor sind an der vorderen Motoraufhängung und unter dem Schwingendrehpunkt mit dem hinteren und vorderen Rahmenteil verschraubt. Die Verbindungen bestehen aus ineinandergesetzten und verschraubten Knotenblechen, so daß die Steifigkeit des Fahrwerkes nicht leidet. Die Anordnung war notwendig, um den Motor nach unten aus dem Rahmen herausnehmen zu können. Die beiden oberen Rahmenrohre laufen am Steuerkopf zusammen, dessen oberer Rand durch ein besonderes Rohr nach hinten zusätzlich abgestützt ist. Der 20-Liter-Tank (bei einem Verbrauch zwischen 8,0 und 10,0 Litern auf 100 km ist ein Radius von rund 250 km möglich) hängt vorn an einem Querbolzen in Gummiblocken, hinten ist er mit einer Gummilasche festgehackt und ruht auf Gummipolstern. An der Einfüllöffnung befindet sich ein Schlingerrohr. Unter der Sitzbank findet man die große 32 Ah-Batterie und einen Sicherungskasten mit Beleuchtung (!), die Bank wird nach hinten hochgeklappt. Die Federung ist gut, auch die Länge der Bank ist ausreichend, jedoch ist es qualvoll, längere Strecken mit zwei Personen zu fahren. Wegen der geringen Sitzhöhe muß ein normal langer Mitteleuropäer, wenn er nicht — allein auf der Maschine — die dabei entstehende rennmäßige Position einnehmen und damit auf dem hinteren Teil des Sitzes hocken will, bei Mitnahme eines Passagiers seine Beine zu stark anwinkeln, und dasselbe gilt für die mitfahrende Person. Ein längerer Fahrer wird sowieso für längere Strecken die beiden Lenkerhälften, die an den Gabelholmen angeschellt sind, höher ziehen und etwas breiter spreizen, um aufrechter sitzen zu können. Das erfordert dann aber das Sitzen auf der hinteren Bankhälfte. Daran ist zu erkennen, daß das Motorrad nicht für Reisebetrieb gedacht ist, sondern ausschließlich für sportlichen Einsatz mit nur einem Fahrer. Die Lenkerhälften haben sehr starke und groß dimensionierte Schellen, denn der Hebelarm zum Befestigungspunkt ist reichlich lang. Vielleicht sollte man je Hälfte noch eine zweite sehr stabile Schelle in der Nähe der oberen Gabelbrücke anbringen, obwohl an der Testmaschine keine

Der Drehpunkt des Kardangelenks liegt genau im Drehpunkt der Schwinge. Der rechte Schwingenholm ist gleichzeitig Tunnel für die Kardanwelle.

Die Fußrasten sind an einem geschmiedeten Leichtmetallträger angeschraubt. Die hydraulisch gedämpften Federbeine sind dreifach verstellbar.



Lenkerverdrehungen vorgekommen sind. Es sind aber mit dieser Lenkeranordnung eine Menge Positionen und eine ganz individuelle Einstellung möglich, und das ist für die richtige Sitzhaltung sehr wichtig.

Die hinteren Federbeine sind nicht zu hart, die Telegabel vorn zeigte einen Federweg bis zu 120 mm und eine sehr gute Dämpfung. Wenn man mit der Hinterrad-Duplexbremse zu stark bremst, stempelt die V 7/S leicht auf der Hinterhand, was aber sofort aufhört, wenn man dann mit der Vorderradbremse nachzieht oder hinten etwas nachläßt. Die vordere belüftete Doppel-Duplexbremse ist in ihrer Wirkung hervorragend, man merkt aber, daß wegen der beiden Seilzüge und der Rückholfedern die Betätigung etwas schwerer ist als beispielsweise bei den Honda- oder Yamaha-Scheibenbremsen mit deren Hydraulik. Aber das Motorrad hat eine derartige Bremse bei den möglichen Geschwindigkeiten nötig — bestimmt steht in Mandello eine Scheibenbremse auf dem Programm, deren Vorteile nicht von der Hand zu weisen sind (auch bei BMW experimentiert man mit einer Scheibenbremse — von Ate). Wie die beiden Züge der Guzzi-Bremse abgestützt sind und gleichmäßig eingestellt werden, das zeigt das Foto auf dieser Seite.

Die Hand- und Fußhebel kann man zur richtigen Lage der Finger und Fußspitzen gut einstellen. Auffallend ist der lange Fußschalthebel, der natürlich auch lange Schaltwege hat. Die Gänge rasten leicht, genau aber nicht ganz geräuschlos ein, beim Zurückschalten gelang es uns nicht, völlige Geräuschlosigkeit einzuhalten. Die Getriebewelle läuft nicht mit Kurbelwellendrehzahl, die Übersetzung zwischen Motor und Getriebe beträgt 1,375, die Getriebewelle dreht sich also langsamer. Die Abstufung 2,65 / 1,85 / 1,40 / 1,16 / 1 (Übersetzung in den Gängen 1,8 / 1,26 / 0,954 / 0,8 / 0,68) ist wie bei einer Straßenrennmaschine knapp, die Lage der Gänge also schnellem Einsatz im Sport entsprechend gewählt. Das geht auch aus dem Gangdiagramm (Seite 24) hervor. Wir haben drei Übersetzungsmöglichkeiten, und wenn man das Hinterrad mit einem Reifen 4.00—18 bestückt, dann kommen wir noch auf drei weitere Möglichkeiten, die so weit gehen, daß man bei 7000 U/min mit dem 5. Gang 213,28 km/h fahren könnte, wenn der Fahrwiderstand entsprechend klein ist (kleiner Fahrer lang liegend, enge Kleidung). Allerdings wird das Motorrad serienmäßig mit der Hinterradübersetzung 8:35 geliefert (es gibt noch 8:37 und 9:37).

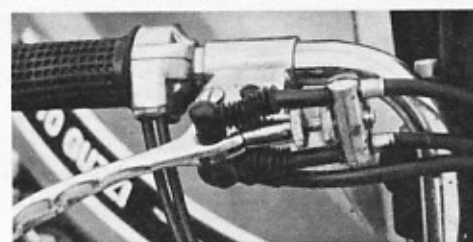
Serienmäßig sind Reifen von — Michelin (1) montiert. Wir wissen nicht, wie lange man dort Motorradreifen kennt, aber der Vorderrad-Rillenreifen zeigt einen Mittelsteg. Das ist ein Profil, das wir schon vor vielen Jahren kritisierten, denn zur echten Führung auf nassen und glatten Straßen (und da erst zeigen Reifen im normalen Einsatz ihre Qualitäten) braucht ein Vorderrad-Reifen eine Mittelrille. Der Hinterreifen besitzt eine solche, allerdings sind die Flanken nicht mehr durch Querrillen unterteilt, was für eine notwendige Entspannung der Reifenoberfläche weniger ausreicht. Auf trockenen Straßen war gegen diese Reifen nichts einzuwenden, aber als der Herbst begann, tauschten wir sie gegen Metzeler-Profile (vorn Rille 12 „H“, hinten Block C 6 „H“), hatten aber erhebliche Arbeit mit dem erneuten Auswuchten. In schnellen, langgezogenen Kurven bei hohem Tempo waren Schräglagen möglich, die die Bedienungshebel des Kippständers abschliffen. Nach 2000 km war der Hinterradreifen mit seinem Profil unter dem Limit angekommen und mußte ausgetauscht werden.



Links der Vorderradreifen mit dem durchgehenden Mittelsteg (Anlaß zur Kritik), rechts der Hinterradreifen. Fabrikat: Michelin.



Links mechanischer Drehzahlmesser, rechts Tachometer. Vier Kontrolllampen für Zündung, Leerlauf, Oldruck und Licht.



Die Doppel-Duplexbremse im Vorderrad wird über zwei Seilzüge betätigt, deren Einstell- und Ausgleichsmöglichkeit zu erkennen ist.



Der zuschaltbare hydraulische Lenkungsdämpfer unter dem Steuerkopf.



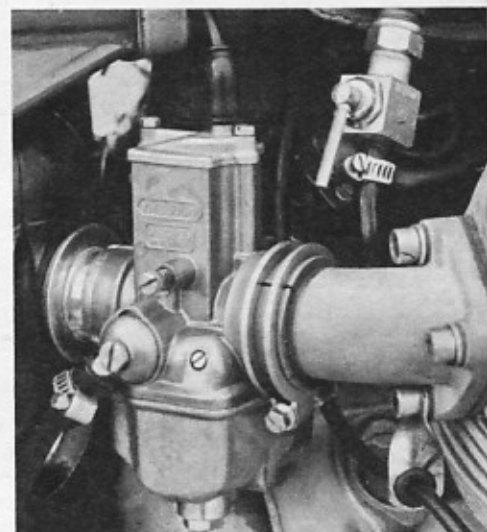
Tankbefestigung, hinten, 32 Ah-Batterie, Sicherungskasten mit Beleuchtung unter der hochklappbaren Sitzbank

Kein Wunder bei der Leistung und dem Drehmoment des Motors.

Zu kritisieren wären auch die kurzen Schutzbleche. Das sind natürlich Dinge, die man dem Straßenrennsport entsprechend vorgesehen hat, aber es braucht nur ein wenig Feuchtigkeit auf der Straße zu sein oder gar Baustellenreck — man findet es bis über den Scheinwerfer vorn hochgespritzt und ansonsten komplett auf dem Rücken des Fahrers wieder. Dabei könnte man wohl an diesen Blechen etwas tun, ohne das hochkarätige sportliche Aussehen zu zerstören. Die Fußrasten sind an geschmiedeten Leichtmetallstützen befestigt (eine gute Idee), in ihrer Höhe und Lage allerdings nicht verstellbar. Aber man kann ohne Schwierigkeiten den Fußschalt- und den Bremshebel von der einen zur anderen Maschinenseite verlegen — je nachdem, wie es der Fahrer gewohnt ist. Prima! Im „Cockpit“ haben wir einen (diesmal) mechanisch angetriebenen Drehzahlmesser mit ziemlich genauer Anzeige und einen Tachometer mit etwa 10% Mehranzeige. Kontrolllampen für Zündung, Leerlauf, Oldruck und Licht runden das Instrumentarium ab. Der Lichtschalter am linken Lenkerende ist gut ausgedacht, aber mit dicken Handschuhfingern ver„tippt“ man sich leicht. Alles in allem weisen die eben erwähnten Details darauf hin, daß man an eine Schönwetter-Sportmaschine gedacht hat.

Man dachte bei der V 7/Sport an alles, was z. B. der Einsatz bei Langstreckenrennen mit Serienmaschinen fordert und was sich davon für den Bau einer sportlichen Serienmaschine verwirklichen läßt. Was dabei herauskommt, das elektrisiert wohl jeden Enthusiasten — vor allem wird man den Freunden des Kardanantriebes gerecht werden können, die ja seit langem auch auf einen 70 PS-Renner dieser Kategorie und Klasse gewartet haben. Wir sehen darin auch einen der Gründe für das große Interesse, das man diesem neuen Motorrad vom ersten Augenblick an entgegengebracht hat. Bislang liegen mehr als 300 Bestellungen vor. Und — liebe Freunde, es ist wahr — wer mit der „Super-Guzzi“ gefahren ist, der zählt unwillkürlich sein Geld. Es wird in den Motorradgesprächen der nächsten Zeit wohl mehr als einmal heiße Diskussionen geben: Honda 750? Laverda 750? Norton 750? BMW 750? Oder nicht doch: — Guzzi V 7/Sport?! — Immerhin sind es wichtige Diskussionspunkte: Runde 3 kg/PS; 200 km/h; fabelhaftes Fahrwerk; 83 PS/Liter; nur 16,38 m/sec Kolbengeschwindigkeit; fünf Gänge; denkbar einfacher Motor und Kardanantrieb —!

Klacks



Der 30er Dellorto-Vergaser mit Starterdüse.

(Fotos: Klacks)

# DIE GROSSEN VIER

## aus Mandello

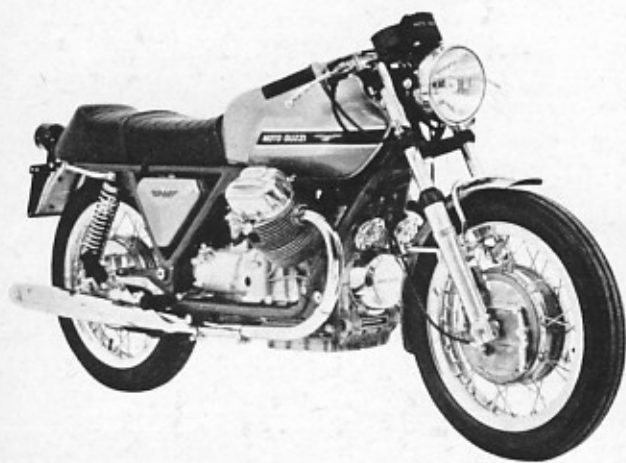


**FALCONE** 500 ccm 1 Zyl. 4 Takt 32 PS b. 4800 U/min. Spitze ca. 140 km „1 Jahr Motor-Garantie“

Auf der Mailänder Ausstellung zum

### Motorrad des Jahres

ernannt



**V7/Sport** 750 ccm 2 Zyl. V Motor Kardantrieb 68 PS b. 7000 U/min 5 Gang Spitze über 200 km/h. Gewicht 198 kg. Lieferbar ca. März April 72

Alle Fahrzeuge sind mit E. Starter ausgerüstet



**CALIFORNIA** techn. Daten wie V7 Special. zuzüglich folgendem Zubehör: Trittbretter-US Lenker- hintere Sturzbügel-Einzelsitz-Großflächentachometer -Vierpunktblinkanlage - Cal. Scheibe-Lenkungsdämpfer-Chrombügel an den Zyl. Köpfen-sep. Kontrollleuchten f. Blinker Licht usw.-spezieller pol. Schnell-Seitenständer-Speziallackierung. u. v. m.



**V7 Special** 750 ccm 2 Zyl. V Motor Kardantrieb 60 PS b. 6500 U/min. Spitze ca. 180 km. 12 V 300 Watt Anlage. E. Starter. (Seitenwagentauglich)



**IMPORT**

Setzen Sie sich bitte mit ihrem nächstliegenden Händler in Verbindung –  
Anschriften beim Importeur

**ZWEIRAD-RÖTH**  
**6949 Hammelbach/Odw.**

Telefon 062 53/305 · Telex 468474

*Denken Sie daran, der nächste Frühling kommt bestimmt*