

# DAS **MOTORRAD**

E 4973 D

## **GUZZI-V7-Test**



**Earls Court London**  
**PUCH SGS-Montage**

**25**

DM 1.20 · 48. Jahrgang · 3. Dezember 1966

Österreich S. 8.80 Schweiz Fr. 1.40 Dänemark dKr. 3.50 Printed in Germany  
Niederlande Hfl. 1.50 Italien L. 250 Schweden Skr. 2.35 Inkl. oms. US \$ -.50





DAS **MOTORRAD**

testet

# MOTO GUZZI V7

700 ccm

Schon vor dem Jahre 1963 beginnt die Urgeschichte des „Büffels“, eines Motorrades, das ich aus Anlaß dieses Tests noch einmal in kurzen Zügen unseren jungen Freunden und Lesern beschreiben muß. Folgende Forderungen wurden gestellt: Motorräder ab 500 ccm Hubraum sollten nicht nur hinsichtlich der Leistung ihrer Motoren verbessert werden, sondern vor allem hinsichtlich ihrer Lebensdauer. Bei dem technischen Entwicklungsvermögen der europäischen Motorradindustrie in dieser Zeit ist das jedoch u. E. nur möglich, wenn man den Hubraum vergrößert. Und zwar so, daß die Hubraumleistung — also die Leistung in PS pro Liter Hubraum (PS/l) — möglichst unter 60 PS/Liter bleibt, da sich bei den größeren Maschinen europäischer Produktion herausgestellt hat, daß dies in etwa eine kritische Grenze zwischen Zuverlässigkeit und Unzuverlässigkeit ist. Ob ein Aggregat 500, 600, 650, 700, 750, 900, 1200 ccm oder gar mehr Hubraum besitzt, spielt dabei eine untergeordnetere Rolle, da z. B. die Haftpflichtversicherungsprämien in der Bundesrepublik ab 475 ccm gleich bleiben. Die Frage jedoch, ob ein Motorrad schon bei 5000 km oder erst bei 50 000 km reparaturanfällig wird, ist im Jahre 1966 bei allen Enthusiasten dieser Kategorie ein sehr wichtiger Faktor, besonders in unserem Lande, in dem man mit solchen Maschinen nicht nur von einer Kaffeebar zur anderen fährt.

Aber man will — auch wenn man mit Seitenwagen fährt — in dem immer schneller gewordenen allgemeinen Verkehr auch nicht Mauerblümchen sein, man will auch dort König bleiben; und dazu gehören eben PS. 40, 50, 60 oder gar noch mehr. Je mehr Hubraum zu die-

sen PS gehören, desto geringer die Drehzahl, desto besser das Drehmoment, desto besser die Beschleunigung, desto elastischer und kultivierter der Motor. Ob man 160 km/h, 175 km/h oder 180 km/h fahren kann, ist dann in diesem Bereich schon witzlos geworden. Solches Tempo ist sowieso bei den engen und überfüllten Verkehrswegen kaum noch lange zu halten oder zu erreichen. Ein hoher Durchschnitt auf langen Reisen kommt auch nicht durch eine Super-Endgeschwindigkeit, dafür sind einige andere Faktoren viel ausschlaggebender.

Ein „Büffel“ soll seitenwagenfest, aber auch kurvensicher für Solofahrten sein, er soll sich bequem fahren lassen. Sein Aufbau soll möglichst einfach und narrensicher sein; der Motor, das Getriebe, der Hinterradantrieb und deren Details sollen auf Dauer und Zähigkeit bemessen sein und höchstens solche pfiffigen Dinge aufweisen, die allein der Einfachheit und dem Stehvermögen zugute kommen. Schließlich soll aber auch die Maschine erschwinglich bleiben und ihr Preis nicht in astronomische Höhen klettern.

Es ist nicht so, daß es im Programm europäischer und anderer Fabriken in der Welt scheinbar ähnliche Modelle noch nicht gibt oder gegeben hat, nur fehlte es bei fast allen immer gerade an irgendeinem entscheidenden Punkt, um ein solches Motorrad als rassereinen Büffel ansprechen zu können. Und deswegen blieben wir auch im MOTORRAD nicht still, immer wieder für eine solche Maschine zu sprechen. Während anderswo in dieser Richtung Versuche gemacht wurden, während sogar Versuchsmaschinen bis über 1300 ccm entstanden, die aber bis heute wieder von der Bildfläche verschwanden,

weil die Hersteller auf Probleme trafen, mit denen sie nicht fertig werden konnten (und wenn es nur Preis- oder Absatzfragen waren), durchstand die Moto Guzzi V7, die „Bombe aus Mandello del Lario“ am Comer See in Italien, diese Anfangsstadien und erschien auf der IFMA in Köln 1966 als eines jener Objekte, von denen Freunde großer Motorräder behaupteten, daß sie diese Ausstellung von der Fahrrad- zur Motorrad-Ausstellung aufwerteten.

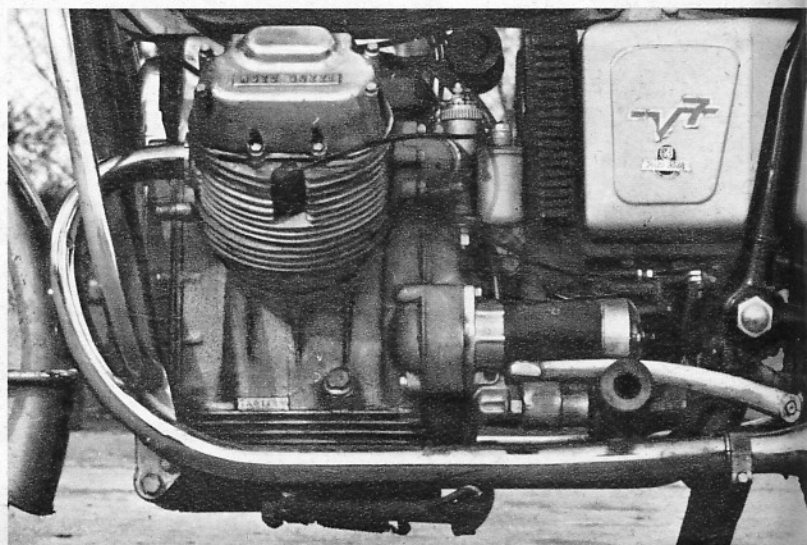
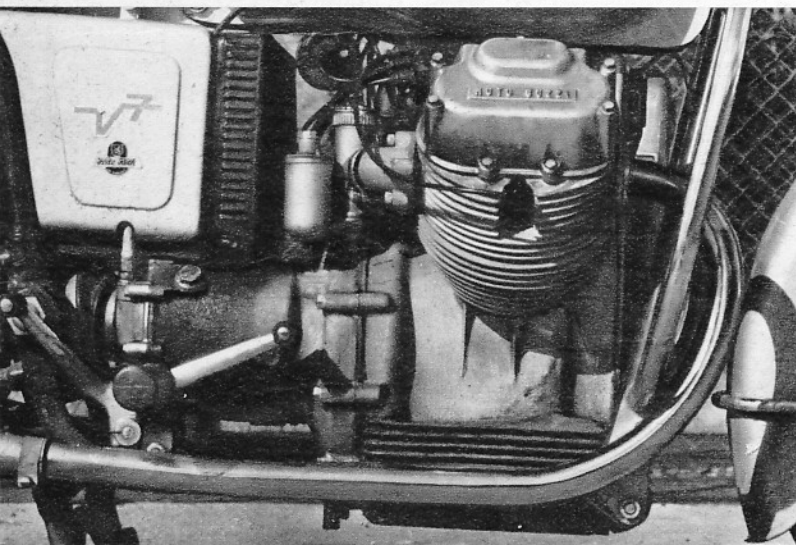
Beim Erblicken des gewaltigen Trumms von einem Motorrad war es klar, daß es keine Ruhe geben würde, bis die V7 in meinen Händen war. Das Haus Moto Guzzi übergab mir die Ausstellungsmaschine vom Stand in Köln weg, wo vielleicht mancher noch glaubte, daß dies ein präpariertes Einzel-Show-Objekt sei. Man lud die Batterie auf, Benzin und Öl wurde aufgefüllt — ab ging die Reise, solange, „bis alle wichtigen Punkte eines Tests erfüllt wären“. Und das dauerte etwas länger als 4000 km. Jedenfalls so lange, bis der Importeur Fritz Röth in Hammelbach auch ungeduldig wurde, denn schließlich wollte er ja auch wissen, was mit dieser Kanonenkugel los ist.

Bis zu 2000 km war nichts Besonderes. Man war zuerst sogar enttäuscht, da der Motor für 50 SAE-PS doch reichlich lahm schien. Bei 148,3 km/h solo mit einer Person war anfangs die Endgeschwindigkeit erreicht. Aber dann, nach den ersten 2000 km, wurde die V7 plötzlich lebendig, und von da an war es ein mitreißendes Biest.

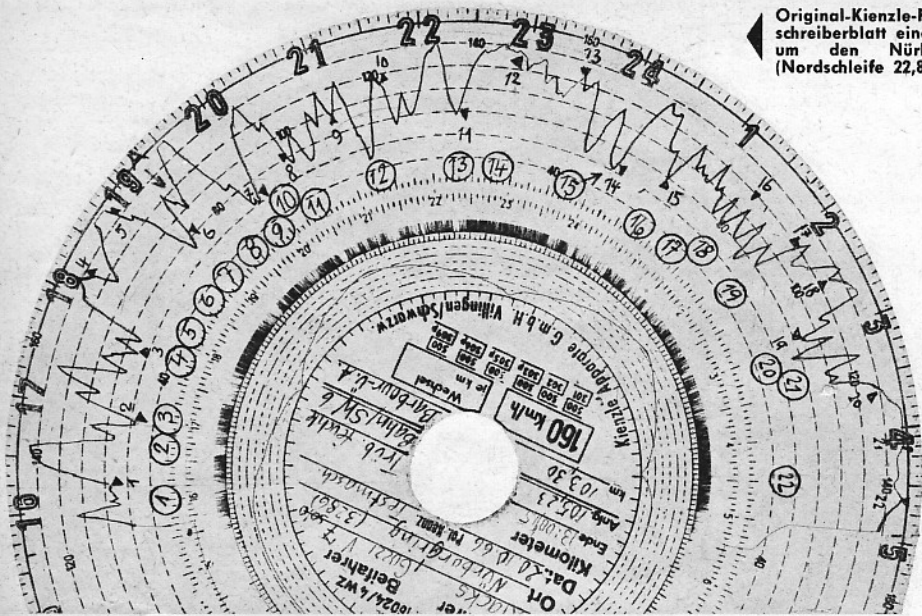
V-Motoren quer im Rahmen hat es schon oft gegeben, manche Fabriken wurden damit mehr oder weniger glücklich. Wir waren auf Quer-

Der Motor der V7 wurde in seiner Grundkonzeption schon einige Jahre in einem Nato-Geländefahrzeug gefahren. Mächtiges Schwungrad, Zweischeiben-Trockenkupplung. Auf der linken Seite neben dem Fußbremshebel sieht man den elektrischen Anlasser, der

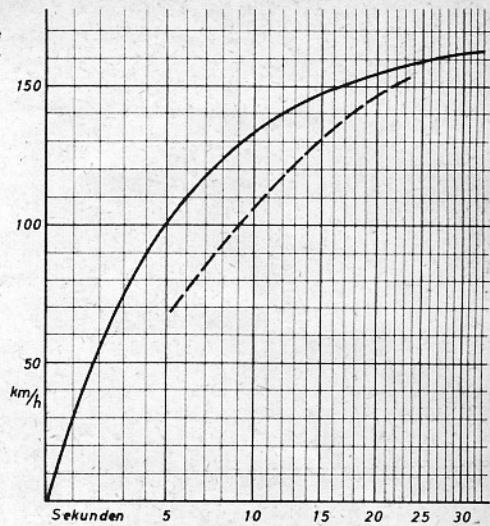
an der Schwungscheibe angreift. Zwei große Kästen für Werkzeug und zwei Abdeckbleche für die 32 Ah-Batterie. Sturzbügel vor den Zylindern serienmäßig. 225er Langgewinde-Kerzen 14 mm.





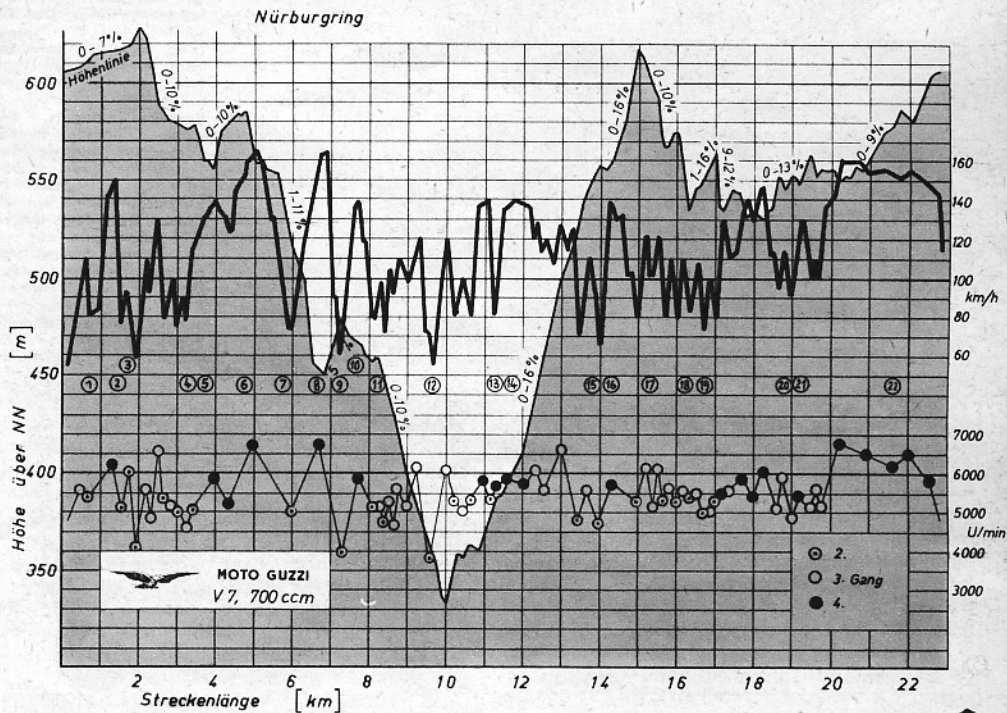
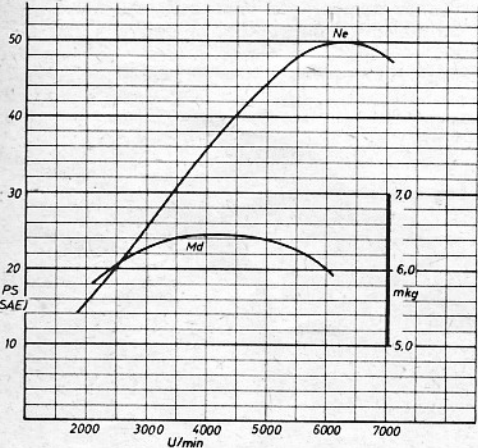
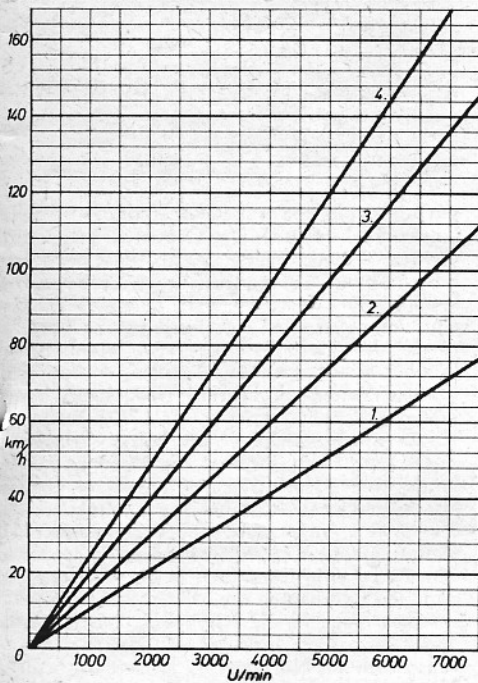


Original-Kienzle-Fahrt-schreiberblatt einer Runde um den Nürburgring. (Nordschleife 22,8 km.)



Beschleunigungslinien für Solobetrieb (durchgezogene Linie) und für Belastung mit zwei Personen (gestrichelte Linie).

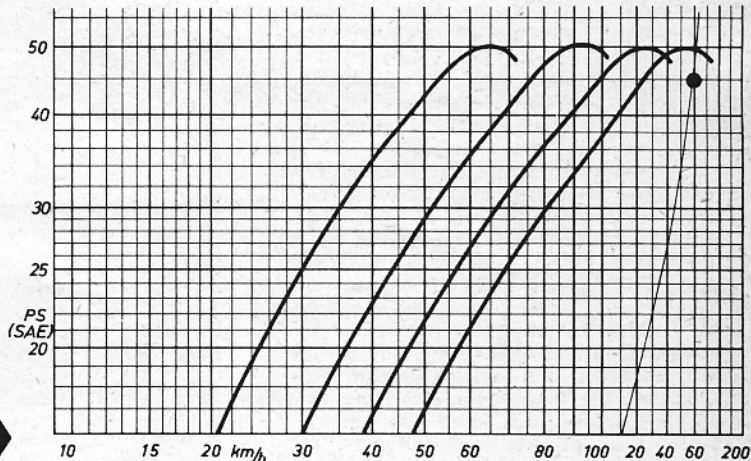
# ALLES MIT EINEM BLICK



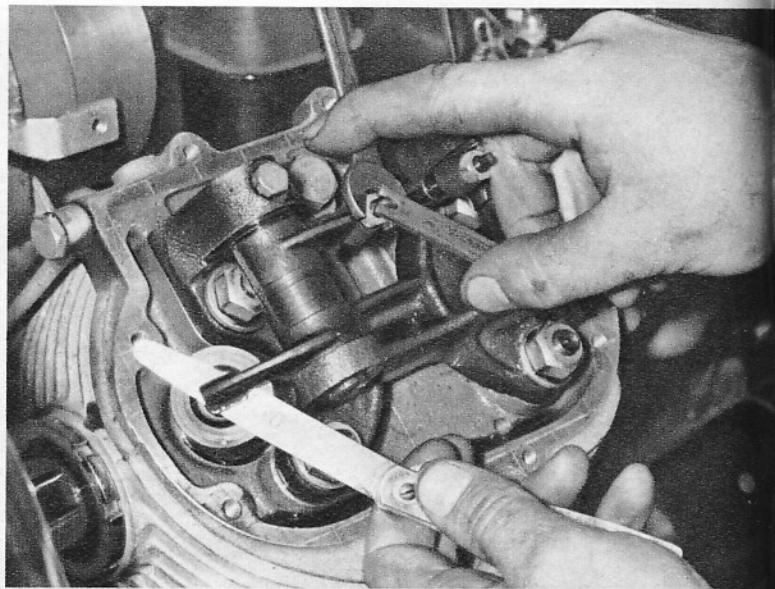
Links Mitte: Die Lage der Gänge zur Drehzahl des Motors. 6000 U/min ist die Nenndrehzahl, bis etwas über 7000 U/min ließ sich der Motor drehen. Es ist kein zu knappes Renngetriebe, und das Drehmoment des Motors sorgt dafür, daß es auch im mittleren Drehbereich keine Anschlußlücken gibt.

Nürburgring-Diagramm mit Höhenlinie, Geschwindigkeits- und Drehzahlverlauf. An den starken Abstrichen vor den Kurven und an dem steilen Geschwindigkeitszuwachs hinter den Ecken ergibt sich leicht die Charakteristik des Motorrades. Sehr gute Bremsen, sehr hohes Drehmoment, etwas zäh in den scharfen Kurven (245 kg Leergewicht, 145 cm Radstand). Die umkreisten Zahlen geben genau wie auf dem Fahrtschreiber-Blatt folgende Streckenstellen des Nürburgring an: 1 Südkehre, 2 Nordkurve, 3 Hatzenbach-Einlauf, 4 Hatzenbach-Auslauf, 5 Flugplatz, 6 Schwedenkreuz, 7 Aremburgkurve, 8 Fuchsröhre, 9 Adenauer Forst, 10 Metzgesfeld, 11 Kallenhard, 12 Wehrseifen-Ecke, 13 Bergwerk-Kurve, 14 Kesselchen-Steigung, 15 Karussell-Steilwand, 16 Hohe Acht-Auffahrt, 17 Wippermann, 18 Brünchen, 19 Pflanzgarten, 20 Schwalbenschwanz, 21 Döttinger Höhe, 22 Antoniusbuche.

Unten links: Das ist die Leistungskurve mit Drehmomentverlauf in SAE-PS. Unten rechts: Die Lage der Gänge zum Fahrwiderstand in der Ebene (eine Person leicht gebückt, 70 kg). An der Widerstandslinie gibt der Punkt die Stelle an, wo etwa der vierte Gang bei DIN-PS die Linie kreuzen würde. Es müßte möglich sein, die Maschine soloübersetzt mit einem leichten, windschlüpfigen Seitenwagen (etwa Steib 250 S) zu fahren.







Die Seitenstütze (Bild lks.) ist serienmäßig. Das Einstellen des Ventilspiels (Bild oben) ist sehr einfach – Kipphebel-Lagerbock pro Zylinder aus einem Stück, Kipphebel in Buchsen gelagert. Sehr große Ölkanäle. In dem Tachometer sind vier Kontrollampen (Bild rechts): Leerlauf, Ladekontrolle, Standlicht-Kontrolle, Öldruck. Auf dem unteren Bild sieht man das stabile Rahmenrückgrat (Doppelrohrrahmen mit großem Mittelrohr und Kastenprofilstütze). Dazu den geöffneten linken Zylinderkopf, Vergaser, Batterie, Lichtmaschine (hinter Lichtmaschine), Anlasser usw.



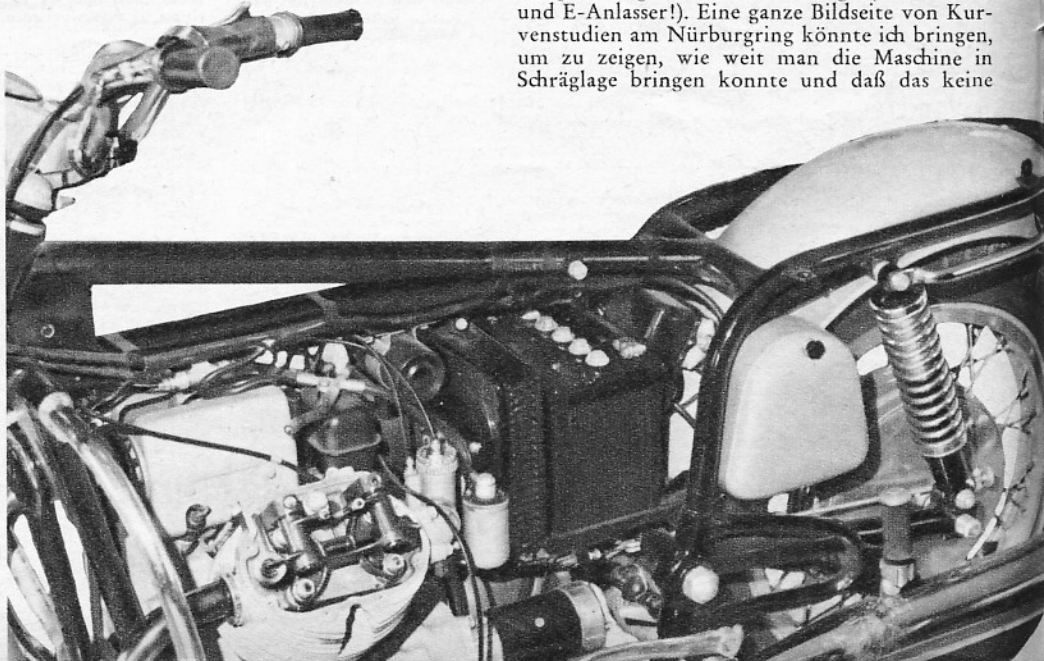
schütteleien und Vibrationen gefaßt, auf Wackelei beim Gaswegnehmen und beim Gasgeben, auf unruhiges Spurverhalten beim Bremsen. Die Schüttelei war auch da, und zwar im Augenblick, in dem man vom Leerlauf weg das Gas aufriß. Sowie jedoch die Schwungmassen in richtiger Bewegung waren, lief der Motor ruhig. Vibrationen waren spürbar, aber der Rückspiegel, der an der linken Scheinwerfer-Konsole befestigt war und mit einem sehr langen Arm nach außen stand, der blieb ruhig stehen, so daß man bis zu 140 km/h die Welt hinter sich gut betrachten konnte. Ab 140 km/h fing er an, im Fahrtwind etwas zu „flattern“. Bei längerem Halten von Überdrehzahl im dritten Gang beispielsweise (bei 140 km/h Tachoangabe) merkte man Vibrationen nur daran, daß die lose aufgeschobenen Lenkergriffe nach außen wanderten. Uhu-Plus und untergewickeltes Lenkerband setzten dem Treiben radikal ein Ende.

Der Zweizylinder V-Motor, Viertakt ohv, hat genau 703,7 ccm Hubraum. Die beiden Zylinder stehen in einem Winkel von 90° zueinander quer im Rahmen der Maschine. Bohrung 80 mm/Hub 70 mm. Nenn Drehzahl 6000 U/min. Verdichtungsverhältnis 1:9. Leistung 50 SAE-PS. Diese Leistung — SAE — wird ohne Luftfilter, ohne Schalldämpfer und ohne Zusatz-Aggregate an der Kurbelwelle gemessen. Sie dürfte vielleicht 45 bis 47 DIN-PS — mit allem Zubehör — entsprechen. Das wäre eine SAE-Hubraumleistung von ca. 70 PS/Liter (oder eine DIN-Hubraumleistung von ca. 64 PS/Liter). Die mittlere Kolbengeschwindigkeit bei 6000 U/min beträgt nur 14 m/sec, was ein sehr geringer Wert ist und einen Hinweis auf bessere Zuverlässigkeit geben dürfte. Das Drehmoment liegt fast bei 6,5 mkg in einem weiten Bereich zwischen 3500 und 5000 U/min, und bei Nenn Drehzahl 6000 U/min sind immer noch 6,0 mkg vorhanden. Die Leistungslinie verläuft im oberen Bereich sehr flach, und man konnte den Motor ohne weiteres bis über 7000 U/min

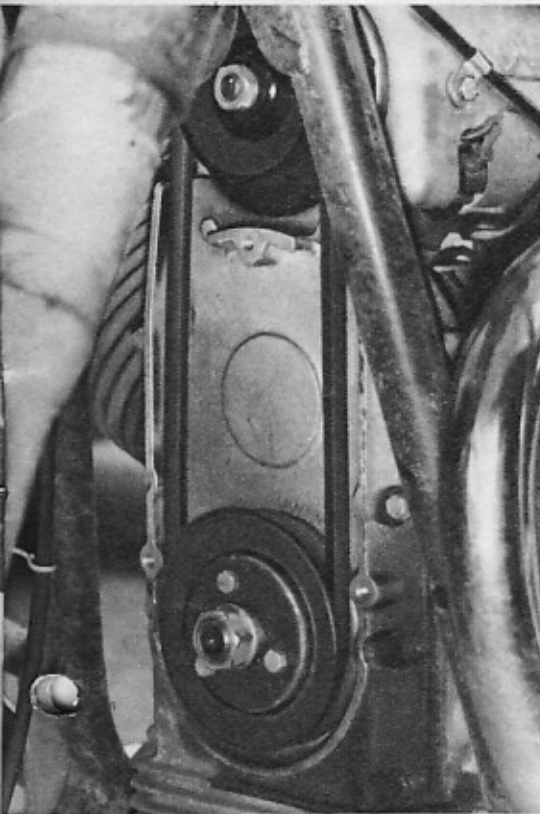
drehen lassen, ehe kein Geschwindigkeitszuwachs mehr vorhanden war. Im vierten Gang von 50 km/h (= etwas über 2000 U/min) bis zur Endgeschwindigkeit von etwa 160 km/h (= ca. 6800 U/min) gab es beim Beschleunigen kein Loch, kein Rucken. Verfolgt man die Leistungskurve in diesem Bereich, dann wird man sehen, daß das Drehmoment immer über 5,5 mkg bleibt!

Das Leistungsgewicht von ca. 10 kg/PS sollte bei dieser Art von Motorrädern nicht überschritten werden, und mit 245 kg erscheint die V7 zuerst ein gewaltiger Haufen Metall zu sein. Man rechne aber nach: ca. 4,9 kg/SAE-PS und ca. 5,3 kg/DIN-PS. (Eine 150 kg schwere Maschine müßte für dieses Ergebnis 30 PS haben!) Klarer Fall, daß ich zuerst auch dachte, wie man wohl mit diesem Riesentier fertig werden würde. Der Radstand beträgt 145 cm, also 10 cm mehr als normalerweise im Durchschnitt Motorräder haben. Es sieht auch so aus, als würde der Schwerpunkt ziemlich hoch sein. Die beiden

seitlich schräg hoch ragenden Zylinder verhelfen zu diesem Eindruck. Das Gegenteil ist der Fall: der Schwerpunkt liegt tiefer als sonst bei Motorrädern. Enge Kurven sind kein Problem, man kommt sehr gut herum, man kommt sogar brillant um die Ecken. Am Nürburgring hatte ich zuerst das Gefühl, mit einem viermotorigen Bomber auf Kunstflug zu gehen — unmöglich, schnelle Zeiten zu fahren. Aber dann kamen Zeiten mit Fahrtschreiber bis 13:00 heraus (105,23 km/h), stehend am Start, stehend im Ziel. Ohne Fahrtschreiber bis 12:50 (= 106,64 km/h) stehend am Start und stehend im Ziel. Mit fliegender Durchfahrt sogar schnellere Zeiten. Meine angetraute Sozia (Handgelenk-Ø 60 mm, Größe 1,78 m, Gewicht 68 kg) fuhr mit dem Büffel zum Einkaufen in die nächste Kreisstadt (ei, da schauen die braven Schwaben!) und ein paar Tage in die Rhön-Berge (Seitenstütze und E-Anlasser!). Eine ganze Bildseite von Kurvenstudien am Nürburgring könnte ich bringen, um zu zeigen, wie weit man die Maschine in Schräglage bringen konnte und daß das keine







bummeln kann mit geringster Geräuschkentwicklung und ohne auf den nötigen Spruzt verzichten zu müssen, wenn's sein mußte. Bei Überholmanövern konnte man den dritten Gang dann auf der anderen Seite bis zu ehrlichen 130 km/h hochziehen, so daß die Guzzi so eine Art Kanonenkugel wurde, auf der man als Baron von Münchhausen ritt. Denn von 50 km/h bis 130 km/h im dritten Gang brauchte man nur sieben Sekunden! Mit zwei Personen und Wochenend-Gepäck (bestehend aus Elefantboy und kleinem Koffer auf der Gepäckbrücke) brauchte man etwas über 10 Sekunden, aber die Endgeschwindigkeit von etwa 160 km/h wurde durch diese Belastung nicht beeinträchtigt (!) und wenn 150 km/h solo in etwa 16,5 Sekunden erreicht wurden, kam man mit zwei Personen auf dieses Tempo aus dem Stand in 22 Sekunden. Das gewaltige Drehmoment gerade im günstigsten Drehbereich wirkt sich enorm aus. Einen leichten Seitenwagen müßte man ohne weiteres mit der Soloübersetzung fahren können. Einige erzielte Reisedurchschnitte: 400 km Autobahn in 3 Stunden 15 Minuten einschließlich Tankaufenthalt = ca. 123 km/h Durchschnitt. Köln—Stuttgart über Autobahn (= 375 km) in 3 Stunden 30 Minuten = ca. 107 km/h. Mit zwei Personen und Gepäck 280 km Bundesstraße und dazu 89 km Nebenstraßen mit vielen Kurven, Gebirge, Ortsdurchfahrten usw. in knapp vier Stunden = ca. 95 km/h Durchschnitt. Bei diesen Fahrten fuhr man nicht etwa hektisch und nervös, gejagt von tausend Blitzen — man fuhr wie ein Hausherr souverän und ruhig, man schaltete nicht viel, man schwang sich halt durch die Lande. Ich bin davon überzeugt, daß da noch ganz andere Reiseschnitte herauskommen würden, käme mal jemand, der im Gemüt und in der Drehgriffhand

Schwerarbeit war. Das Titel- und Überschriftsbild möge dafür genügen. Das Gewicht ist sicher da, natürlich. Aber es war leicht, die Kilos zu beherrschen. In den Kurven war man natürlich langsamer als vielleicht mit einem leichten und kürzeren Sprinter, aber das Fahren war trotzdem ein wundervoller Spaß.

Beim Starten gab es keine Schweißtropfen. Man setzt sich auf die Sitzbank, öffnet den linken Benzinahn (der rechte bleibt für die zweite Tankhälfte und Reserve), flutet bei kaltem Motor ganz kurz die Schwimmerkammern der beiden Vergaser, dreht mit dem Zündschlüssel zuerst die Zündung an (rotes Licht und gelbes Licht für Öl-Druck-Kontrolle, dazu Leerlauf-Kontrolllicht), dreht dann weiter, bis der elektrische Anlasser über die Schwungradscheibe den Motor durchdreht (eine Maschine dieser Art und Größe ohne zuverlässigen E-Anlasser wird demnächst unverkäuflich sein!). Er sprang auch nach den ersten Frostnächten sofort ohne Mucken an. Die beiden Dell'Orto-Vergaser 29 mm  $\phi$  waren sehr sauber auf gleichmäßigen Rundlauf einreguliert, und im Leerlauf gab es keine Unruhe. Gaszugverteiler sorgen durch kürzere Seilzüge für Konstantbleiben der Gaszugeinstellung, was bei diesem Motor übrigens sehr wichtig ist für den gleichmäßigen Lauf. Nach dem Anspringen verlöscht im Leerlauf sofort das Öl-Druck-Kontrolllicht.

Es kam vor, daß beim ersten Gang zunächst die Zähne im Getriebe voreinander standen. Ein kurzes Hin- und Herrücken ließ aber dann den Gang gut einrasten. War der Motor sehr kalt und das Getriebeöl sehr dick, dann mußte man zunächst ganz schön auf die Schaltwippe trampeln, daß der erste Gang einrastete. Das Getriebe scheint aber Lkw-Dimensionen zu haben, es nahm grobe Behandlung nicht übel und funktionierte immer zuverlässig. Die sehr weite Schaltwippe braucht Gewöhnung und ist mit den langen Schaltwegen zusammen auf genaues aber nicht rennmäßig schnelles Schalten hin ausgebildet. Die Getriebestufung trägt dem weiten Leistungsbereich Rechnung (2,33/1,61/1,23/1), wobei auffällt, daß der erste Gang bis über 65 km/h reicht, was eigentlich nicht notwendig wäre. Der zweite Gang ist ausnützbare von 30 km/h bis über 90 km/h, in der Stadt bei 50 km/h (= ca. 3400 U/min) ist er goldrichtig. Trotzdem fuhr ich gern im dritten Gang (bei 50 km/h = ca. 2600 U/min), weil man damit dezent wie ein Rolls Royce durch die Alleen



Die sehr starke Teleskopgabel ist ölgedämpft, 160 ccm Öl je Holm. Die Duplexbremse im Vorderrad (Geradweg-Speichen!) hatte eine sehr gute Wirkung und brauchte nicht nachgestellt zu werden. Sehr stabile Kotflügelstützen, 18-Zoll-Hochschulterfelgen aus Leichtmetall. Scheinwerfer nur 150 mm  $\phi$  an der Testmaschine (der Importeur liefert die V7 in Deutschland mit 200er Scheinwerfer und mit H 48-Hebel von Magura am Lenker aus!). Bild unten: Das Kardangehäuse. An der Testmaschine waren nicht verstellbare Federbeine, für Deutschland wird die Maschine mit dreifach verstellbaren Federbeinen geliefert.

Bild links: Keilriemen zum Antrieb der Lichtmaschine an der Vorderseite des Motors. Bild rechts: Abriebspuren bis zu den seitlichen Stützlamellen der Pirelli-Reifen zeigen die gefahrene Schräglage.

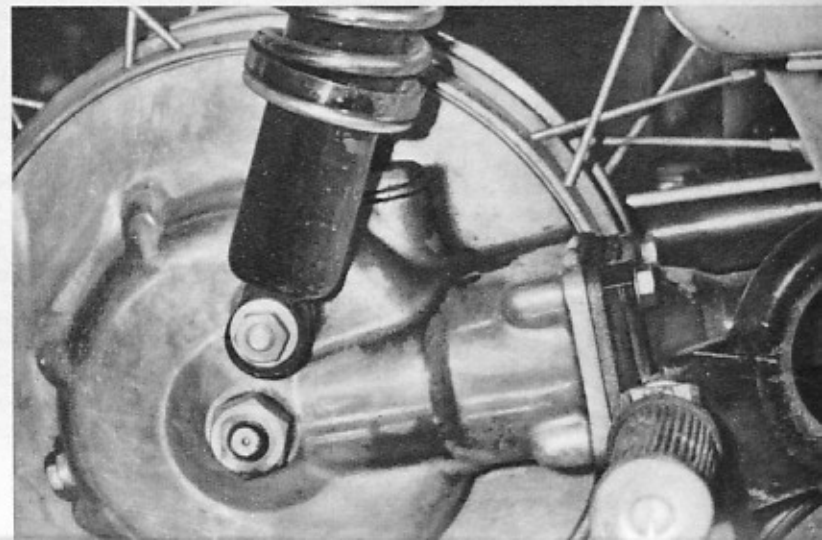


ein wenig „Überdruck“ hat —! Komischerweise hatte ich aber gerade an diesem „ruhigen“ Tempo weitaus mehr Freude. Auf dem Nürburgring zeigte sich dann ja auch, daß trotz der Sturheit dieses Büffels noch viel herauszuholen ist. In keinem Falle wurde bei diesen Fahrten ein Verbrauch von mehr als 6 Litern auf 100 km erreicht, Ölverbrauch beim Wechseln nicht meßbar. Durchschnitts-Dauer tempo auf der Autobahn um 140 km/h herum, auf Landstraßen zwischen 120 und 130 km/h, das alles stur weg über viele hundert Kilometer. Da liegt der Pfiff bei der V7! Und gewaltige Kraftreserven immer noch auf Lager. Die Maschine wurde bei diesen Leistungen niemals überfordert oder kam auch nur in die Nähe ihrer Leistungsgrenze! Das sollte Lebensdauer bedeuten —!

Als Fahrer vorn oder auch als Mitfahrer auf der zweiten Sitzbankhälfte hinten sitzt man tatsächlich bequem. Denn es ist in der Länge ja sehr viel Platz. Das kommt schon dadurch, daß der Fahrer wegen der seitlich aufragenden V-Zylinder weiter als üblich hinten sitzt — man braucht also die Länge. Die Beine sind bequem abgewinkelt, man berührt kein Motorenteil. Deshalb muß auch ein etwas größerer Lenker her, aber der wirkt keineswegs sportlich oder unschön. Man kann vom Fahrersitz aus nicht mit der Hand bis zum Scheinwerferglas reichen, wenn man sitzt, und deswegen ist im Tachometer eine kleine Lampe, die anzeigt, wenn das Standlicht eingeschaltet ist. Der Schalter für die Scheinwerferbeleuchtung ist auch ein raffiniertes Stück: man kann ihn als Lichthupe und als normalen Abblend- oder Aufblendschalter benutzen, ohne irgendeine Daumen- oder Fingerverrenkung oder Umschaltung machen zu müssen. Alle genau mit Farben bezeichneten Kabel haben einfache und sehr solide, wasserdichte Steckverbindungen. Die 12 Volt-Batterie mit ihren 32 Ah (!) ist die größte Batterie, die man bis heute in ein europäisches Motorrad einbaute.

Mit zwei Personen und Gepäck zeigte die Testmaschine in langegezogenen, vollkommen ebenen Kurven bei etwa 150 km/h in Schräglage ein Lenkerpendeln. Eine genaue Untersuchung zeigte einen kleinen seitlichen Schlag der Vorderradfelge (wahrscheinlich beim Abladen in Köln seitlich aufgeschlagen!). Außerdem wurde der weiter als

(Schluß Seite 772)



# GUZZI-Test (Schluß von Seite 761)

## Technische Daten

Zweizylinder-Viertakt-Motor, Zylinder in V-Form 90° gegeneinandergeneigt. Zylinder und Zylinderköpfe aus Leichtmetall, Zylinderlaufflächen hartverchromt. Hängende Ventile über Stoßstangen und Kipphebel bewegt (ohv). Bohrung/Hub 80/70 mm, Verdichtung 9. Hubraum 703,7 cc. Leistung: 50 SAE-PS bei 6000 U/min. Drehmoment 6,5 mkg bei 3500 U/min. Zwei Dell'Orto-Vergaser 29 mm  $\phi$ . 12 Volt Marelli-Elektrostarter an der Schwungscheibe. Zweischeiben-Trocken-Kupplung. Angeblocktes Getriebe, Viergang-Fußschaltung. Getriebebestufung 2,33 / 1,6 / 1,2 / 1. Gesamtübersetzung 11,33 / 7,82 / 5,98 / 4,86. Kolbengeschwindigkeit bei 6000 U/min = 14 m/sec. Steuerzeiten des Motors: 24° / 58° / 58° / 24°. Ventilspiel 0,1 / 0,2 mm. Zündanlage mit

Verteiler Marelli 12 Volt. Lichtmaschine Marelli 12 Volt, 300 Watt (!); Batterie 12 Volt, 32 Ah (!). Scheinwerfer 150 mm  $\phi$  (für die Bundesrepublik liefert der Importeur die Maschine mit einem 200 mm  $\phi$  Scheinwerfer aus), Lampe 12 Volt 45/40 Watt, Tankinhalt 20 l. Ölmenge im Motor 3 l, im Getriebe 0,7 l, im Hinterradantrieb 0,5 l. Doppelrohrrahmen mit starkem Kastenprofil-Rückgrat; Teleskopgabel vorn, Schwinge hinten, hydraulische Dämpfung, Federbeine dreifach verstellbar. Bereifung vorn und hinten 4.00-18. Radstand 1,45 m; Leergewicht 245 kg. Preis ab Hammelbach/Odw. DM 4800.-, Steuer (jährlich) DM 104,40. Haftpflicht (jährlich) ab DM 330.- ohne Abzüge, je nach Gesellschaft. Importeur: Firma Zweirad-Röh, 6949 Hammelbach/Odenwald, Telefon 0 62 53 - 305.

üblich tief und hinten liegende Schwerpunkt der Maschine noch weiter nach hinten verlegt durch diese Besetzung und Belastung, und die Telegabel hatte auch nicht die richtige Ölfüllung. Letzteres wurde verbessert (160 cc je Holm) und die Straßelage war danach auch bei extremen Anforderungen befriedigend mit zwei Personen. Nur hatte die Testmaschine keine verstellbaren Federbeine, wie sie in den Druckschriften abgebildet sind. Für Deutschland wird die Maschine jedoch mit dreifach verstellbaren Federbeinen ausgerüstet.

Wie weit die Pirelli-Reifen 4.00-18 vorn und hinten bei Kurvenfahrten ausgenutzt wurden, zeigt ein besonderes Bild in diesem Test. Das Profil dieser Reifen ist ja außerordentlich fein und gut, die Gummimischung allerdings sehr weich, so daß man bereits nach 2000 km deutlich am Hinterrad Abrieb messen konnte. Aus dem Profil flogen uns keine Blöcke heraus, jedoch zeigten in regelmäßigen Abständen die Mittelblöcke des Hinterradreifens Anrisse. Man muß sich ja auch überlegen, welche Kräfte da bei 6,5 mkg Drehmoment am Werk sind!

Diese Überlegung gilt natürlich auch bei der Dimensionierung des Hinterradantriebes. Daher lag ein Kardantrieb auf der Hand. Das Gehäuse, die Räder, die Welle in dem als Schwingenhalm ausgebildeten Wellentunnel unterscheiden sich in fast nichts von anderen gleichen Antrieben. Man kann die Zahnräder bis zu 120 km/h ein wenig heulen hören bei glatter Fahrbahn. Beruhigend wirkte die Tatsache, daß es kaum Ölnebel dort gab und daß auch die Wärmeentwicklung in diesem sehr stark bemessenen Antrieb nicht erwähnenswert ist. Die Geradweg-Hinterradspeichen blieben alle fest, scheinen also auch ausreichend dimensioniert zu sein.

Die Zylinder und Zylinderköpfe sind aus Leicht-

Zwei Personen haben bequem Platz, selbst wenn es lange Karls sind. Unten links: Lichtschalter. Stellung 1 = Standlicht, 2 = Scheinwerfer, 3 = Durchschalten als Lichthupe. Darunter der Ab- und Aufblendknopf sowie Signalhorn.

metall, die Zylinderlaufflächen hartverchromt. Die Lagerböcke für die Kipphebel sind für jeden Zylinderkopf nur ein Stück und tragen so zur inneren Festigkeit bei. Die Einstellung des Ventilspiels ist denkbar einfach, da die Zylinderköpfe ja wie auf dem Schreibtisch vor einem liegen. Die Schmierung erfolgt über eine Zahnrad-Ölpumpe, der Motor hatte drei Liter in der Ölwanne. Gefahren wurde einfaches 20er Motorenöl. Die 29er Dell'Orto-Vergaser müßten eigentlich über den Mischkammerdeckeln an der Einführung der Seilzüge eine Abdichtung gegen Wasser, Staub und Dreck durch entsprechend geformte Gummikappen haben. Nicht, daß wir bei schlechtem Wetter auf verschmierten Straßen Schwierigkeiten hatten, aber der Gedanke an den Winter, an die dann versalzene und verdreckten Straßen würde mir da keine Ruhe lassen. Lichtmaschine 12 Volt, 300 (!) Watt und Elektrik (Zündverteiler) sind ansonsten gut gegen Staub und Dreck geschützt. Auch der Keilriemen zum Antrieb der Lichtmaschine an der Stirnfläche des Motors ist sehr gut abgekapselt durch einen Deckel. Der sehr hochwandige Motor (das Gehäuse erinnert ein wenig an die gewaltige Vierzylinder-Windhoff von 1929) ist in seinem Äußeren sehr aufgeräumt und man kommt an jedes wichtige Detail bequem heran.

Ist die Maschine laut? Dazu sollte man natürlich einem Phonomeßgerät Auskunft geben lassen. Ich schätze jedoch, daß mit der serienmäßigen Auspuff- und Schalldämpferanlage keine besonderen Schwierigkeiten auftreten; vielleicht aber mit etwaigen mechanischen Geräuschen des Ventiltriebes im Zylinderkopf, wenn das Ventilspiel zu reichlich eingestellt ist. Die beiden Auspuffrohre haben kurz vor den Schalldämpfern eine Querverbindung, die für den gleichmäßigen Lauf nötig ist. Die Schalldämpfer selbst sind groß und müßten reichen. Das Ansaugergeräusch hinter dem großen Luftfilter ist kaum wahrnehmbar.

Die Radmontage ist einfach. Steckachsen vorn und hinten. Allerdings müßte man bei Gespanntrieb für die Herausnahme des Hinterrades einen demontierbaren Kotflügel haben.

So wie das früher die Zündapp KS 601 hatte (kein Scharnier, das verrostet!). Da der kleine Scheinwerfer von nur 150 mm  $\phi$  bei einer so schnellen Maschine mit seinem Punktlicht nicht genügt, montiert der Importeur für Deutschland einen solchen von 200 mm  $\phi$  mit einer breiten Streuung. Dazu die 45/40 Watt-Lampe! Außerdem kommen die verstellbaren Magura-Handhebel H 48 an die Lenkerenden.

Kommen wir zu einem Schlußwort. Als Hintergrund für den Absatz dieser Maschine stehen der Markt in Amerika, die italienische Polizei und ähnliche Gruppen. Es scheint reiner Zufall zu sein, daß Moto Guzzi die V 7 so passend für einen Fahrerstamm in Deutschland baute. Doch

gilt der Gedanke der Qualitätssteigerung durch Hubraumvergrößerung verbunden mit mehr Leistung ja für alle am Motorrad interessierten Kreise in der Welt. Das scheint man in Mandello begriffen und erkannt zu haben, zumal es dort bis zum heutigen Tag ja auch immer noch die 500 ccm Einzylinder-Maschine mit 19 PS, die „Falcone“, mit liegendem Zylinder und außenliegender Schwungscheibe gibt, die für den zuverlässigen Betrieb bei der Polizei in Italien vor vielen, vielen Jahren entwickelt wurde. Vermutlich ist man über diesen Weg zur großen V 7 gekommen. Hoffen wir, daß von dem schönen V 7-Kuchen genug Stücke für den deutschen Markt übrig sind.

Da stand ich an der 27% Steilauffahrt des Nürburgringes. Den ersten Gang eingelegt, die Kupplung gezogen, den Fuß auf der Bremse, daß der Brocken nicht nach hinten abstürzte. Mit der rechten Hand ein wenig den Drehgriff geöffnet (gebremst durch die Stellschraube), dann Drehgriff los und Zündschlüssel zum Anlassen gedreht — brumm, der Saurier lief! Jetzt etwas mehr Gas, vielleicht ein Viertel des Drehweges und die Kupplung losgelassen —!

Oben hatten sie natürlich das Tor geöffnet, aber da war ich schon im zweiten Gang, sie zog hinauf und hinaus auf die Strecke — Junge, ist das ein Brummer! Damit im Urlaub nur noch im Gebirge fahren und jeden Tag 500 km! Mal sehen, ob man davon genug bekommt?!

Klacks

Bild unten rechts: V-Motoren quer im Rahmen beschäftigen die Konstrukteure schon immer. Hier die Brough-Superior SS 80 von 1930.

Fotos: Klacks (14), Rogge (1)

