

# Ein Supertourer aus Italien

## Die Moto-Guzzi-V-7-Story

von Andreas Beyer

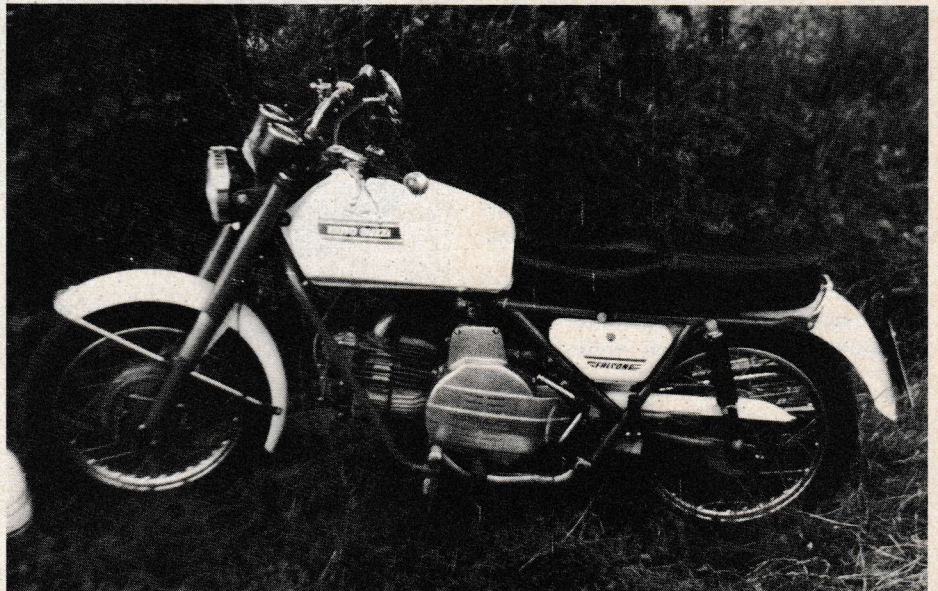


**Lange bevor — gemessen an den Zulassungszahlen — die Motorradmüdigkeit der deutschen Fahrer in Tiefschlaf überzugehen drohte, kündigten sich Mitte der sechziger Jahre neue Maschinen und Konzepte an. Während eingeschworene Motorradfans von zweirädrigen Büffeln fabulierten — gemeint waren großvolumige touren- und seitenwagentaugliche Maschinen — begannen manche Hersteller Neuland zu betreten.**

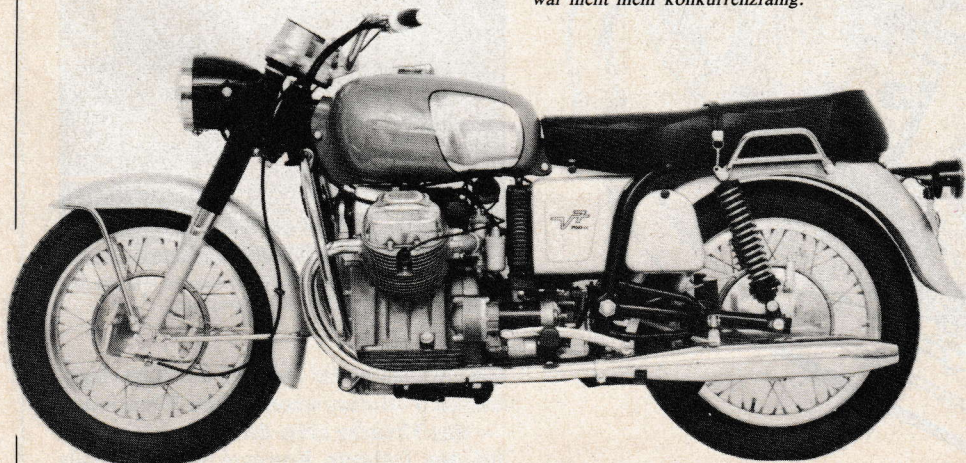
So auch die italienische Traditionsfirma Moto Guzzi, deren guter Ruf sich bis dahin vorwiegend auf äußerst erfolgreiche Einzylinder-Modelle gestützt hatte. Mit einer radikalen Veränderung des bisherigen Motor-konzepts wagte man den Sprung nach vorn: Der hubraumstarke V-Twin, dank sinnvoller Modellpflege auch heute konkurrenzfähig, machte die erste 700er — schlicht und einfach V 7 genannt — mit einem Schlag berühmt.

Eigentlich waren die Maschinen mit dem liegenden Halbliter-Einzylinder-Motor das Markenzeichen der Firma vom Comer See. Das Bohrung/Hub-Verhältnis von 88/82 mm und eine große, außenliegende Schwungscheibe waren fast 50 Jahre lang vertraute Merkmale eines Qualitätserzeugnisses: Die Falcone, ein Dampfhammer alten Stils, hatte Motorradgeschichte gemacht.

Außergewöhnliche Konstruktionen — vor allem im Rennbereich — prägten aber auch den Ruf vom mutigen Wegbereiter für neue Ideen. Der 120-Grad-Weitwinkel-V-Motor, ein 4-Zylinder-Modell und eine berühmte V8-Rennmaschine stehen für diese Aktivitäten des Hauses Guzzi. Daß aber die Zweiradbranche in den sechziger Jahren innovativen Zuwachs aus Italien bekommen sollte, hatten die wenigsten erwartet.



*Eine der letzten Ausführungen der „Falcone“. Die klassische Guzzi mit dem liegenden Einzylinder-Motor wurde Mitte der siebziger Jahre aus dem Programm genommen: Das Motorkonzept, das rund 50 Jahre beibehalten wurde, war nicht mehr konkurrenzfähig.*



*Die Moto Guzzi V 7, erstmals auf dem Mailänder Salon 1966 vorgestellt, erwies sich als würdiger Nachfolger der berühmten Halbliter-Modelle aus Mandello del Lario.*

Schon 1965 munkelte man, daß südlich der Alpen eine neue Zweirad-Generation im Entstehen sei. Der Mailänder Salon im Dezember desselben Jahres wartete dann auch prompt mit einer Überraschung auf. Neben einer Militär-Ausführung der ‚großen‘ Guzzi stand der Prototyp einer zivilen V 7 — nur ob dieses Motorrad jemals zur Serienreife gelangen würde, schien den Zeitgenossen fraglich.

Wie viele deutsche Firmen war auch das italienische Paradeferd Moto Guzzi in die Krise geschlittert. Der Rückzug aus dem Renngeschäft Ende der fünfziger Jahre und die vornehmliche Produktion von Kleinmotorrädern bestimmten damals das Bild des Betriebes in Mandello del Lario am Comer See. Der ehemals legendäre Einzylinder hat-

te die Grenzen des technisch Machbaren erreicht — der Bruch mit dieser Tradition stand bevor. Durch stagnierende Absatzzahlen erhielt die europäische und japanische Konkurrenz mehr Gewicht denn je. Beständig blieben in dieser Zeit einzig die Einnahmen aus Staatsaufträgen, war doch Moto Guzzi seit Jahrzehnten Lieferant von Behörden- und Militärkrädern. Unter diesem Aspekt muß man auch die Entstehungsphase der V 7 betrachten, denn zuerst einmal zeigte sich der Staat interessiert — die Massenproduktion wurde danach aufgenommen.

Die technischen Daten dieser Mailänder Neuheit ließen, soweit sie bekannt waren, erahnen, daß der Motorradgemeinde etwas wirklich Neues ins Haus stand. Runde 50



PS aus 700 ccm Hubraum wurden vermutet. Ein in Längsrichtung eingebauter V-Motor, zwei im Winkel von 90 Grad zueinander stehende Zylinder und Kardantrieb: All das machte einen vielversprechenden Eindruck.

Und mit einem lukrativen Behördenauftrag im Rücken — die italienische Armee und Polizei waren ja Hauptabnehmer — stand einer Produktion für jedermann nichts mehr im Wege. Außerdem hatten die Planer in Mandello den amerikanischen Markt im Auge, der, was große Motorräder betraf, an europäischen Produkten interessiert war — Marken wie BMW, BSA oder Triumph waren dort beliebt. Warum also nicht auch eine große Guzzi!

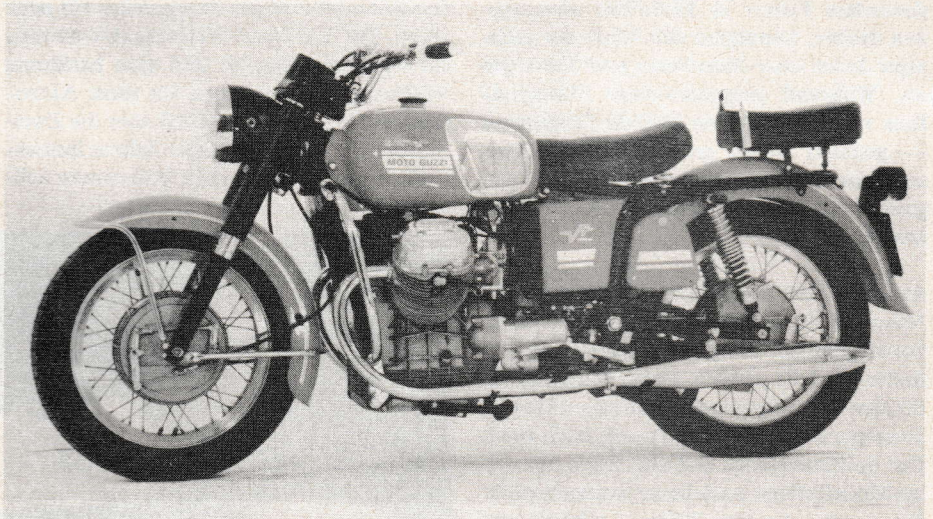
Das deutsche Publikum mußte allerdings noch bis zum Herbst 1966 warten, um dann endlich auf der Internationalen Fahrrad- und Motorradausstellung (IFMA) das italienische Schwergewicht zu Gesicht zu bekommen. In der an zweirädrigen Highlights vermeintlich armen Szenerie der Sechziger sorgte der kräftige Tourer von Moto Guzzi sofort für Aufsehen: Der ‚Bahnburner‘ aus Mandello del Lario versprach Langstreckenspaß und Zuverlässigkeit.

Mit einem Preis von 4800,- Mark (März 1967) gehörte die V 7 zur gehobenen Zweiradkategorie. Sie war nach Harley David-

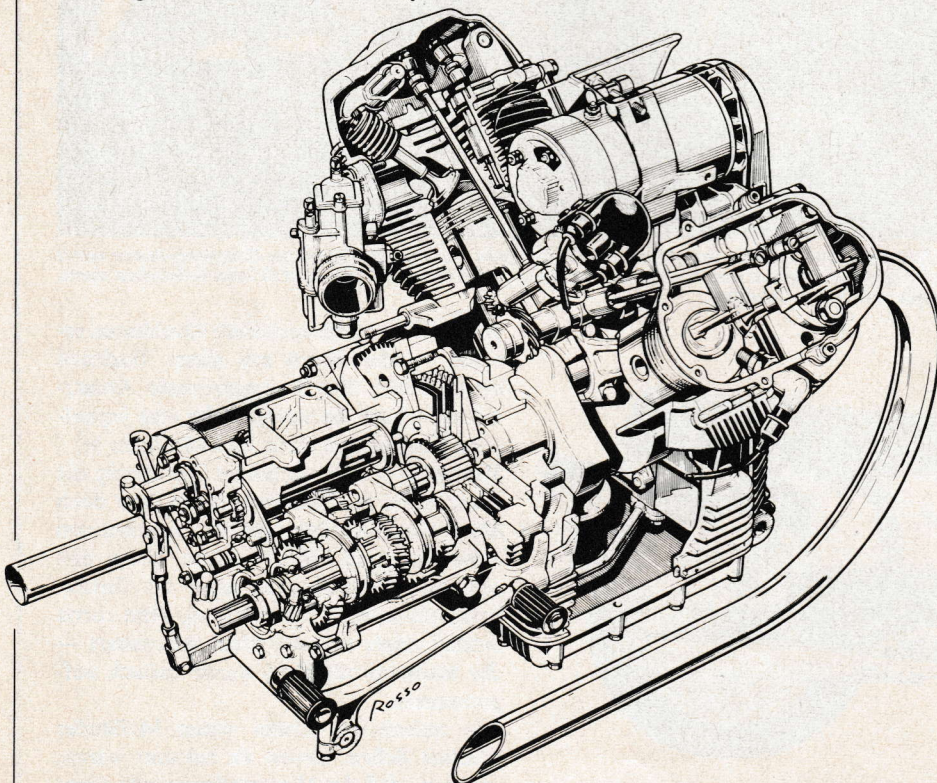
son und dem ‚Mammut‘ von Friedel Münch das teuerste Motorrad auf dem deutschen Markt. Nur für eine BSA Spitfire oder eine Norton Atlas mußte der Kunde fast ebensoviel hinlegen (die BMW R 69 S bekam man für etwa 4400,- Mark). Das Kernstück des neuen Moto-Guzzi-Produkts, der V-Motor, war Eingeweihten allerdings schon länger bekannt. Denn ein ähnliches Aggregat (mit Gebläsekühlung) bewegte ein Militärdreirad, das zwischen 1960 und 1963 von Guzzi für die italienische Armee gebaut wurde.

Diesem Motor lag ein Entwurf des früheren Renn-Ingenieurs Giulio Cesare Carcano, der auch den legendären V8-Rennmotor konstruierte, zu Grunde. Als die Techniker in Mandello darangingen, ein neues, großes Motorrad zu bauen, griffen sie auf Carcanos V2-Konzept zurück.

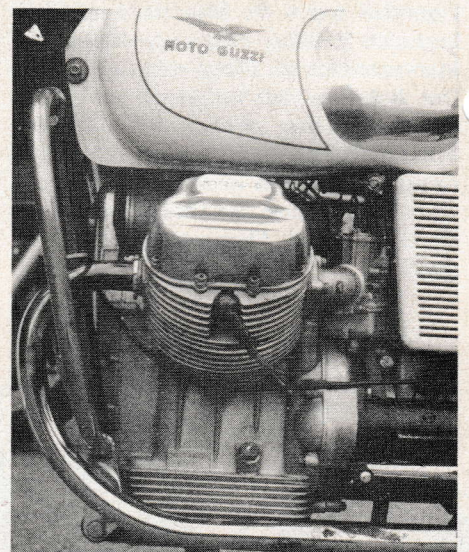
Die Idee, einen V-Motor längs in einen Motorradrahmen einzubetten, war nicht neu. Schon in den dreißiger Jahren machte die englische Firma Brough Superior mit einer solchen Konstruktion von sich reden. In Deutschland waren es die Victoria Bergmeister und die Hoffmann Gouverneur, die mit diesem Prinzip aufwarteten — wenn auch ohne großen Erfolg.



Eine Urversion der V 7 mit Einzelsitzen. Die Verrippung des Motorgehäuses deutet aber darauf hin, daß dieses Exemplar nachträglich mit einem Motor der späteren Baujahre ausgestattet wurde.



Der Zweizylinder-V-Motor, Kernstück der 700er, sorgte Ende der Sechziger für Aufsehen in der Motorradzene. Dank regelmäßiger Modellpflege ist er auch heute noch aktuell.



Kennzeichen für die älteren V-Triebwerke sind die fehlenden horizontalen Verstärkungsrippen.

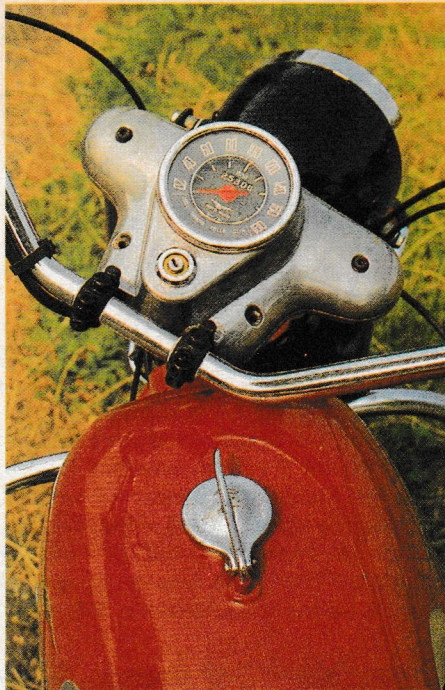
Ein entscheidender Nachteil des längs eingebauten V-Motors waren starke Vibrationen — eine Ursache eben dieser Bauweise, die bei den früheren Konstruktionen oftmals Resonanzschwingungen im vorderen Rahmenbereich zur Folge hatte.



Durch präzises Wuchten der rotierenden Bauteile im Hinblick auf eventuelle Schwingungen und durch den Zylinderwinkel von 90 Grad bekam man bei Guzzi diese Probleme in den Griff. Lediglich eine nachlässige Einstellung des Zündzeitpunktes quitierte das Triebwerk mit unangenehmer Schüttelei. Da konnte es schon mal passieren, daß sich die Überwurfmutter der Auspuffkrümmer lösten.

Der luftgekühlte Zweizylinder-Viertakter schöpfte in der ersten Version 40 PS aus 704 ccm Hubraum bei durchaus zivilen 5800 U/min. Dank einem Bohrung/Hub-Verhältnis von 80 zu 70 mm hielten sich die entstehenden Kolbengeschwindigkeiten in Grenzen: Standfestigkeit und Zuverlässigkeit waren zu erwarten.

Zylinder und Kolben bestanden aus Leichtmetall, die Laufflächen waren hartverchromt. Eigentlich eine gute Lösung: Jedoch war somit das übliche Ausschleifen der Zylinder bei Alterserscheinungen nicht möglich — man mußte zur Totalerneuerung der betroffenen Motorinnereien schreiten, und das war nicht billig.



Selbst bei restaurierten Exemplaren selten: der originale Tankverschluß.



Stilistisch aus einem Guß: Klassisches Zweirad-Design auch aus dieser Perspektive.



Einen vermeintlich hohen Schwerpunkt der V 7 suggerierten die hoch aufragenden Zylinder. Doch schwere Bauteile wie die Kurbelwelle lagen tief — so bestach der Fünf-Zentner-Brocken durch erstaunliche Handlichkeit.

Die Übertragung der ‚Cavalli‘ gestaltete sich in bewährter Auto-Manier: Eine großdimensionierte Zweischeiben-Trockenkupplung, im Schwungrad montiert, verband den Motor mit dem getrennt ausgeführten Viergang-Getriebe. Es wurde per Schaltwippe nach dem Hacke-Spitze-Prinzip bedient und machte sich durch zeitweiliges Hakeln und gut hörbares Einrasten der Gänge bemerkbar.

Aufs Hinterrad gelangte die Kraft über eine

im rechten Schwingenarm rotierende Zweigelenk-Kardanwelle und Kegelräder. In Verbindung mit dem in Längsrichtung eingebauten V-Motor ist dieses Bauprinzip bis heute aktuell.

Die Ventilsteuerung übernahmen Stoßstangen und Kipphebel über eine untenliegende Nockenwelle, die von schrägverzahnten Stirnrädern angetrieben wurde. Die Kurbelwelle war gleitgelagert, und beide Pleuel des V-Motors liefen auf einem gemeinsa-

men Hubzapfen mit immerhin 44 mm Durchmesser.

Räder und Bremsen waren wie fast alles an dieser Maschine ebenfalls mit ansehnlichen Maßen bedacht worden. Vorne und hinten wurden in Mandello Reifen der Größe 4.00 mal 18 Zoll montiert — auf Hochschulterfelgen von Borrani. Um den zweirädrigen Brocken zu verzögern, bediente man sich vorne einer Doppelnockenbremse, hinten einer normalen Simplexbremse mit 220 mm Durchmesser.

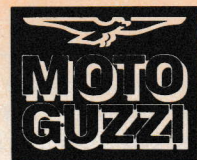
Ein ‚automobiles Ausstattungsmerkmal‘ bewunderte das amerikanische Motorradmagazin ‚Cycle‘, als es die Maschine im Juni 1967 testen konnte: Den Elektrostarter vom Zulieferer Marelli. Außerdem gab es keinen Kick-Start — und das war damals wirklich ungewöhnlich.

Daß bei diesem Fahrzeug aber alles auf Zuverlässigkeit abgestimmt war, zeigte sich auch hier. Die elektrische 12-Volt-Anlage hielt mit 300 Watt und einer 32-Ah-Batterie allen Anforderungen stand. Der Marelli-Starter hatte sich (ebenso wie die meisten Teile des E-Werks) ohnehin in Millionen von Fiat-Autos bewährt.

Auch in anderen Details hatte man sich in Mandello an vierrädrigem Standard orientiert: So entsteht der Zündfunke unter einer Verteilerkappe, rechts zwischen Zylinder und Vergaser untergebracht. Hatte sich dieses Prinzip zwar beim Automobil in einem gekapselten Motorraum gut bewährt, so brachte der freiliegende Verteiler manchem Guzzi-Piloten zunächst Ärger. Eindringendes Wasser ließ den Motor hin und wieder stottern. Auch das Zündschloß litt gelegentlich an Feuchtigkeit. Doch Spritzschutz



# Zweirad

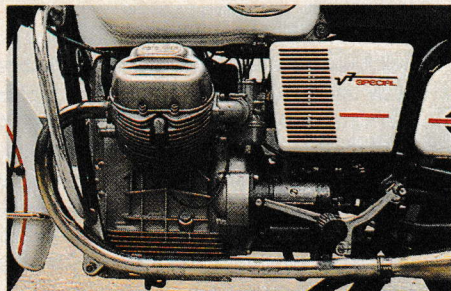


und Dichtmittel sorgten in der Folge für Abhilfe.

Der Umgang mit der auf dem Motorblock thronenden, riemengetriebenen Lichtmaschine verlangte ebenfalls Fingerspitzengefühl: Bei bestimmten Vibrationen und zu starker Spannung des Keilriemens drohte sie aus der Verankerung zu reißen. Untergelegte Blechstreifen waren hier die Lösung. Ansonsten aber waren Schwachpunkte an der V 7 kaum auszumachen, und Tester wie Fahrer von dem Exoten begeistert.

Nach Fluten der 29er Dell'Orto-Vergaser und einem Druck auf den E-Starter erwachte die Guzzi im Normalfall zu lautstarkem Leben: Ein dumpfes Bullern entströmte den Schalldämpfern — ein Geräusch, das Motorradfahrern wie Musik in den Ohren klingt.

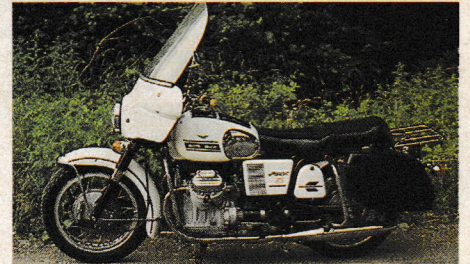
Aber noch schöner war die V 7 natürlich,



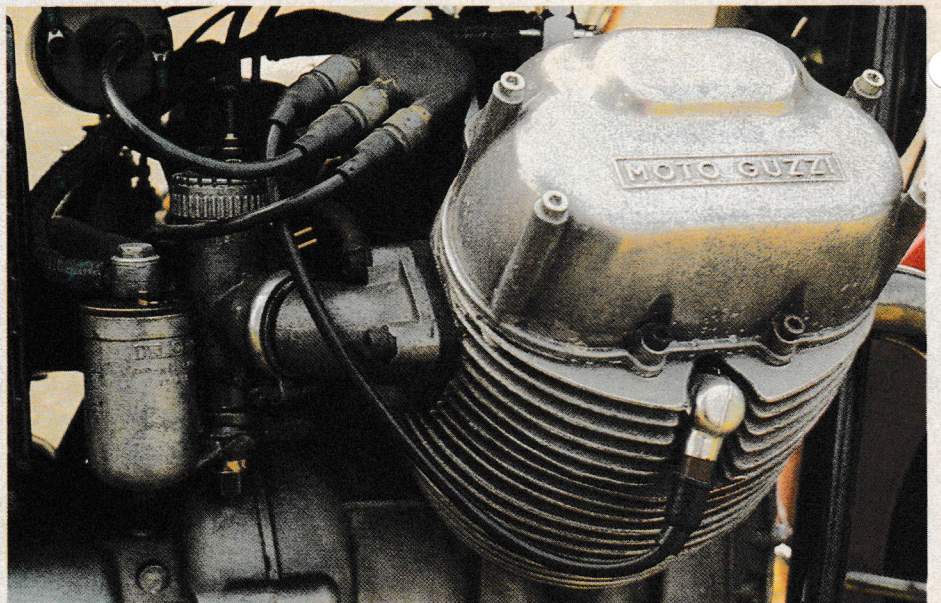
Seitenansicht der 'Special' mit der praktischen, aber gewöhnungsbedürftigen Schaltwippe.

wenn sie gefahren wurde. Kardanbedingte Fahrwerkreaktionen, wie man sie von BMW kannte, hielten sich in vertretbaren Grenzen. Trotz optisch scheinbar hohem Schwerpunkt und langem Radstand von 1450 mm, überzeugten Handling und Geradeauslauf. Ein Drehmoment von knapp 6,5 mkg sicherte der immerhin fünf Zentner schweren Maschine Kraftreserven, wenn sie gebraucht wurden. Schnell wurde deutlich, daß es sich bei der Moto Guzzi V 7 um eine reinrassige Tourenmaschine mit einer guten Portion Sportlichkeit handelte. Eine ganze

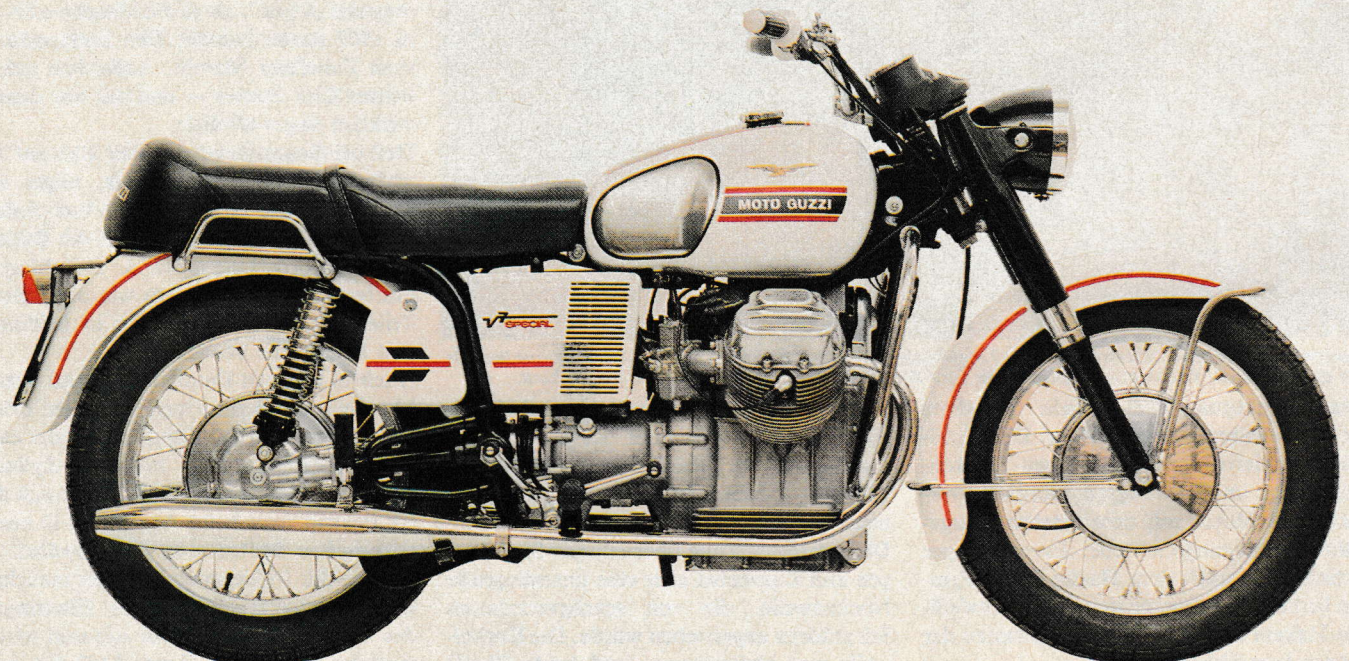
Reihe von Testfahrten (z.B. Hamburg-Wien-Hamburg), die die Maschine unter Vollastbetrieb klaglos überstand, sprachen Bände. Damals prägte sich der ehrfurchtsvolle Begriff vom 'Bahnburner', denn wel-



Reichhaltige Ausstattung, wie es sich für eine Tourenmaschine gehört: Verkleidung, Koffer, Sturzbügel.

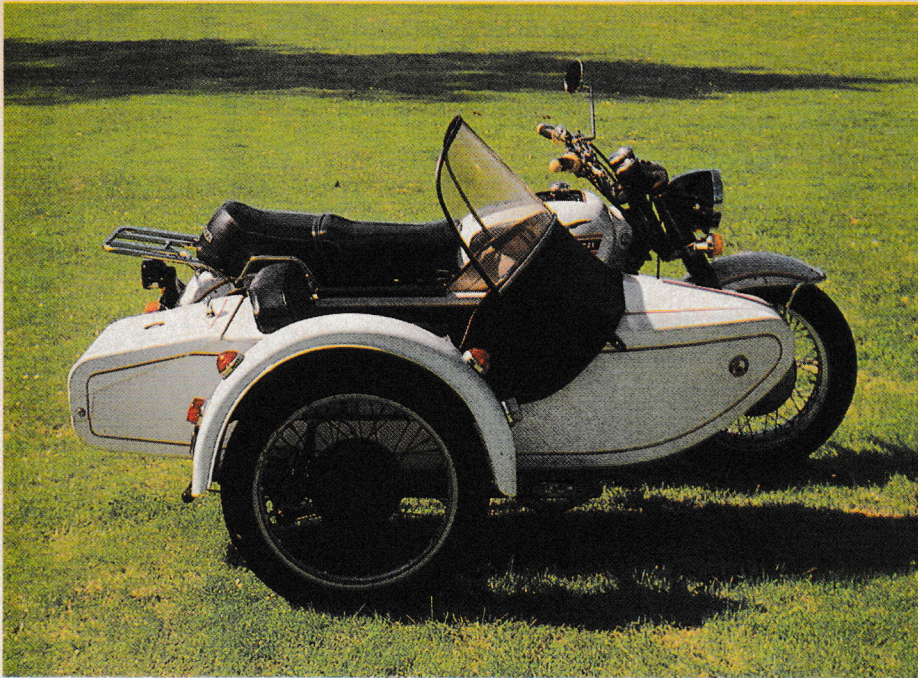


Automobiles Zubehör am 700er Motor. Zwischen Lichtmaschine und Leichtmetallzylinder liegt der Marelli-Zündverteiler. Dieser hatte sich in Millionen Fiat-Wagen bewährt.

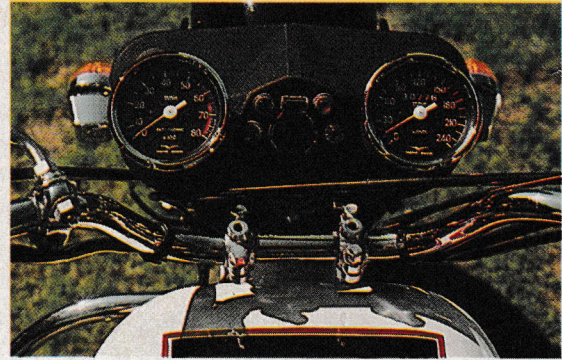
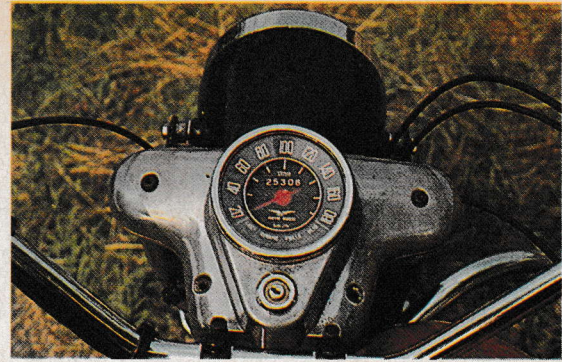


Die Wachablösung für die V 7 700 kam 1969. Vergrößerter Hubraum und einige PS mehr waren die wichtigsten Neuerungen der V 7 'Special'.

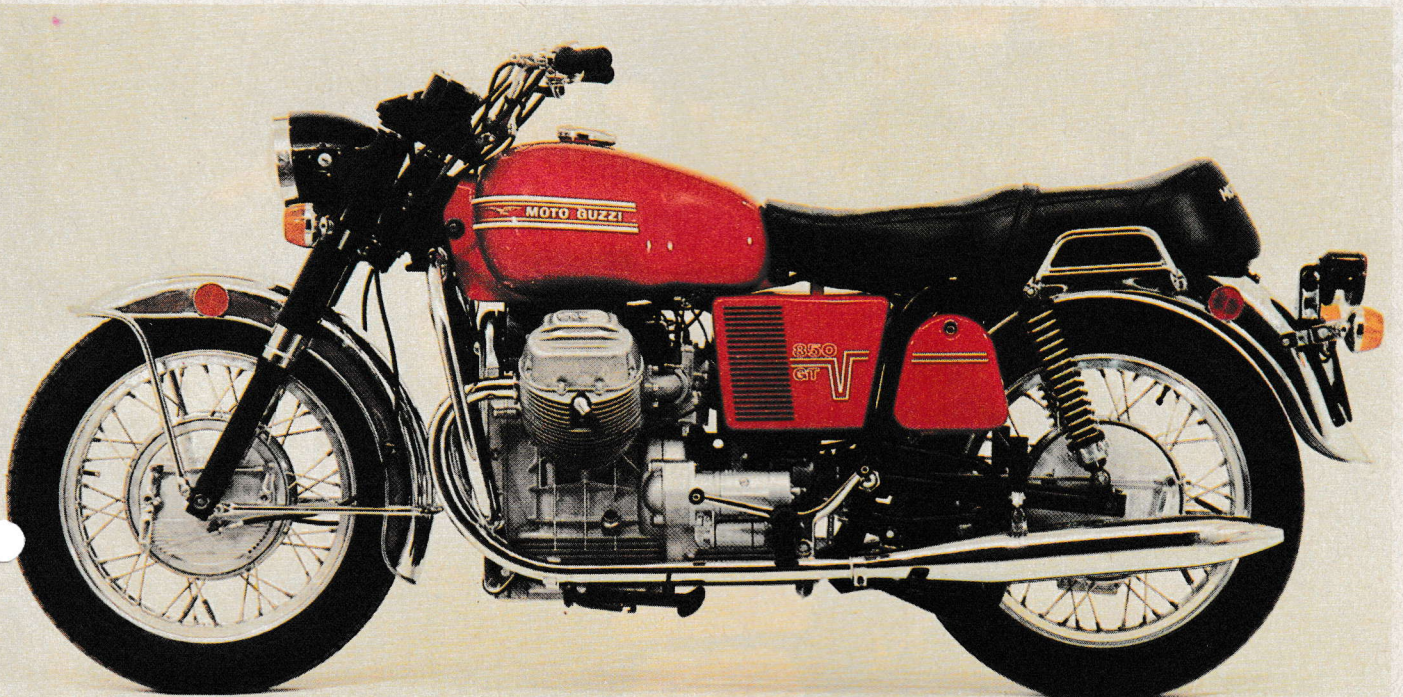




In Mandello am Comer See hatte man die Gespannfahrer nicht vergessen. Sämtliche V-7-Modelle waren für Beiwagnbetrieb geeignet. Hier eine 750er mit einem Hollandia-Seitenwagen.



Unterschiede im Trend der Zeit: Vom einfachen Tachometer (V 7) zur Instrumenten-Konsole mit Drehzahlmesser („Special“).



Neu im Moto-Guzzi-Programm war ab 1972 diese wunderschöne 850er, die die V 7 „Special“ ablöste.

che Maschine hatte vorher derartige Ochsentouren überstanden?

Auch die Fahrleistungen konnten sich sehen lassen. Die werksseitig angegebene Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h war zwar etwas optimistisch — echte 160 km/h waren mit gut eingefahrenen Maschinen aber durchaus zu machen. In 6 Sekunden von 0 auf 100 km/h stellte ebenfalls einen beeindruckenden Wert für so einen schweren Brocken dar. Der Benzinverbrauch — damals eigentlich noch kein Thema — lag bei ca. 6 Litern Superbenzin, scharfe Fahrweise konnte ihn auf 7 bis 8 Liter erhöhen.

Daß die starke V2-Maschine mit Seitenwagen gefahren werden durfte, bescherte ihr

zusätzliche Attraktivität. So blieb Moto Guzzi, als BMW wenige Jahre später mit der Einführung der /5-Serie dem Beiwagen eine Absage erteilte, auch für Gespannfahrer weiterhin interessant.

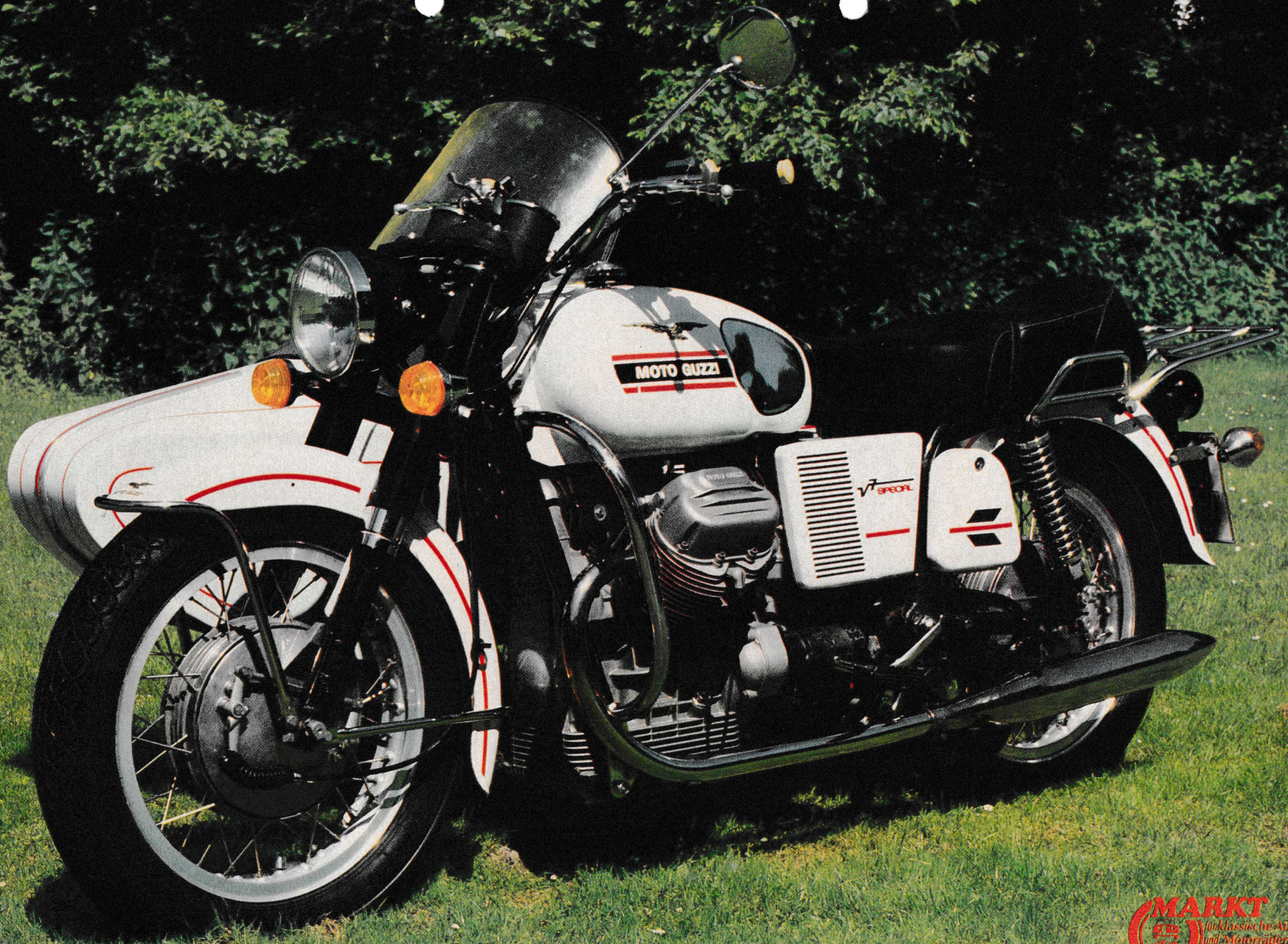
Selbst mit angelenktem Seitenwagen büßte der italienische Supertourer nur wenig von seiner Kraft ein. Die große Zeit der Gespanne ging zwar in diesen Jahren dem Ende entgegen, trotzdem waren für das Guzzi-Flaggschiff mehrere interessante Boote erhältlich. Dazu gehörten der ‚Monza‘ vom englischen Hersteller Watsonian ebenso wie der niederländische ‚Hollandia‘, der dem guten alten Steib TR 500 nachempfunden war.

Der Verkaufserfolg der V 7 war für Moto

Guzzi aber kein Grund, sich auf einmal erworbenen Lorbeeren auszuruhen. Die Konkurrenz, insbesondere die aus Japan, machte in Europa mobil. Außerdem war man in Mandello nochmal aus der Krise herausgekommen: Seit 1967 — die 700er war gerade in die Produktion gegangen — verwaltete die staatliche Treuhandgesellschaft SEIMM die Firma aus Mandello. Im Jahre 1969 erwarb sie sie vollständig. Nach der finanziellen Sanierung konnte eine Verbesserung des Spitzenmodells angegangen werden.

Die neue V 7, die 1969 auf den Markt kam, glänzte mit mehr Hubraum und erhöhter Leistung. Die um 3 mm vergrößerte Bohrung (von 80 auf 83 mm) verhalf dem Mo-







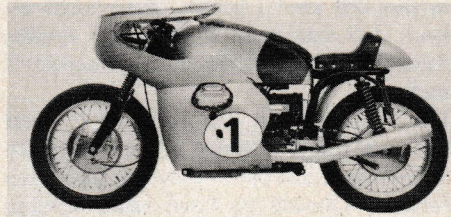
tor zu 757,4 ccm und echten 51 DIN-PS. Der ‚Büffel‘ war gewachsen. Nur mußte man sich noch auf einen geeigneten Namen einigen: ‚V 76‘, ‚V 7 Ambassador‘ oder etwa ‚V 7 Special‘? Zwar tauchte zunächst die ‚Ambassador‘ als Testmaschine in deutschen Landen auf, doch hieß das italienische Exportmodell für Deutschland bald V 7 Special — die Ambassador (‚Botschafter‘) blieb dem amerikanischen Markt vorbehalten.

Aber mit der Namensänderung war die Modellpflege noch nicht zu Ende. Fahrwerksseitig wurden Lenkkopfwinkel und Steuerkopfparte verändert, dazu kam eine leicht geänderte Gesamtübersetzung. Den Tankinhalt hatte man von 20 auf 23 Liter gesteigert.

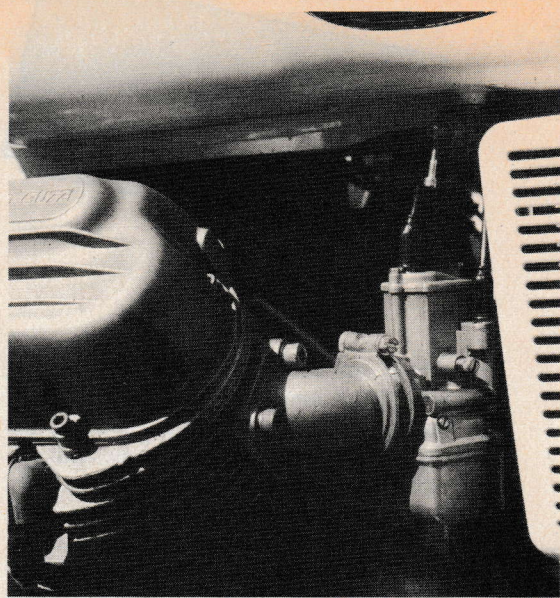
Optisch — und um den Zeichen der Zeit zu genügen — war auf der Instrumentenkonsolle jetzt neben dem Tachometer auch ein Drehzahlmesser vorhanden. Die alte V 7

Schalthebel links, Fußbremse rechts. Manch einer wird die Schaltwippe vermißt haben, denn die ersetzte jetzt ein normaler Schalthebel. Gewöhnungsbedürftig blieb das Guzzi-Getriebe dennoch: Der erste Gang wurde nach oben — die restlichen drei nach unten geschaltet.

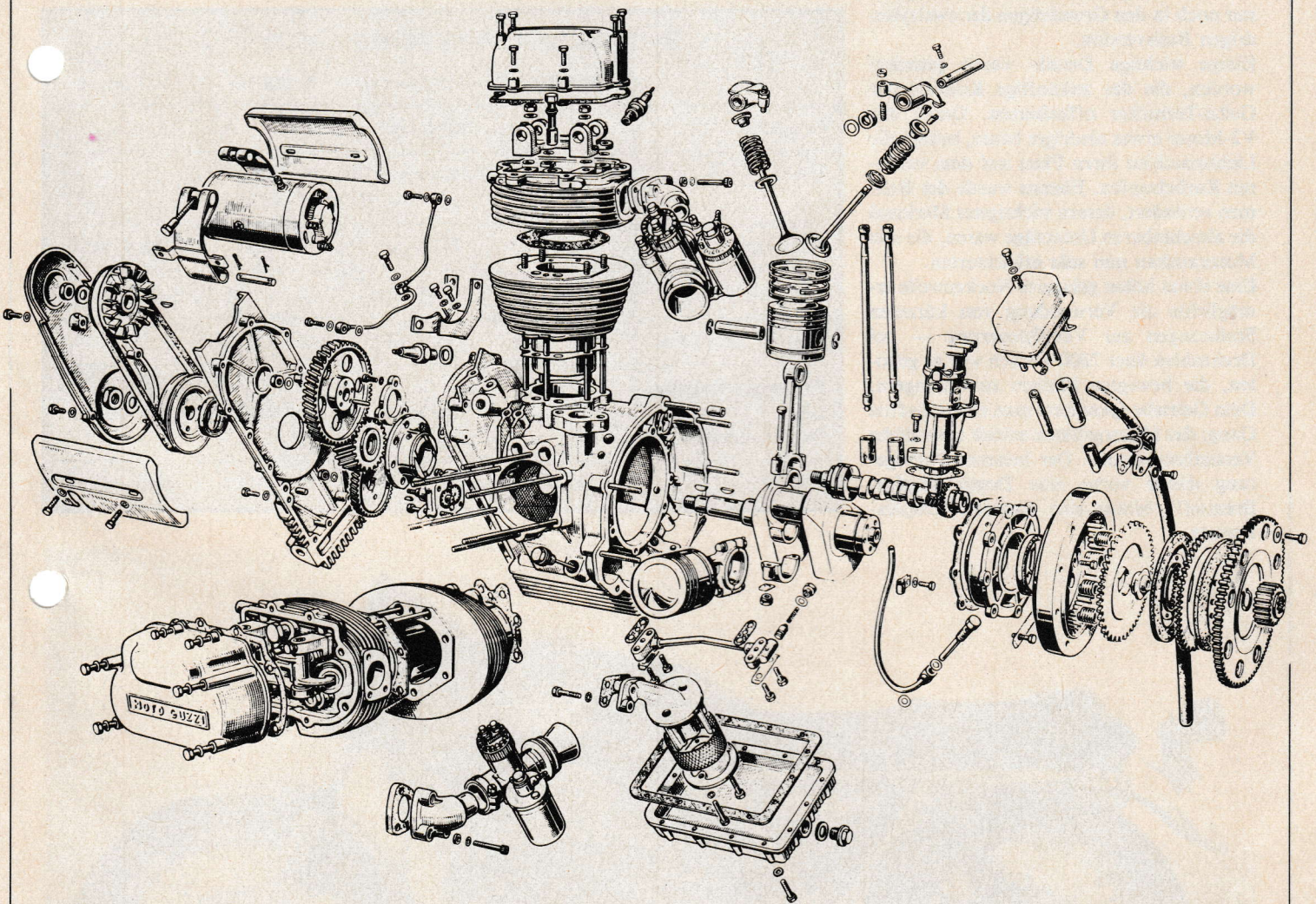
Auf diese Weise in manchen Details verbessert, trug die ‚Special‘ nicht wenig zum guten Ruf der Firma aus Mandello bei: Das



*Sportlich zurechtgetrimmte Versionen der Tourenmaschine führen Ende der sechziger Jahre einige Langstrecken-Rekorde. Das Engagement im Motorsport, einstige Domäne des Hauses Guzzi, erhielt so in Mandello neuen Auftrieb.*



*Im Gegensatz zur alten V 7 waren die Dell'Orto-Vergaser der ‚Special‘ mit Beschleunigerpumpen ausgestattet.*



*Für Freunde detaillierter Motordarstellungen: Explosionszeichnung des V2-Aggregats. Zwischen dem Riemenantrieb der Lichtmaschine und dem Motorblock befindet sich — aus heutiger Sicht — ein technischer Leckerbissen: der Antrieb der Nockenwelle über schrägverzahnte Stirnräder!*

hatte sich noch mit einem ganz normalen Auto-Tacho begnügt.

Als weitere Neuerung bekamen die Vergaser Beschleunigerpumpen spendiert, die auf Betätigung des Gasgriffes reagierten und somit das Fluten der beiden Dell'Ortos überflüssig machten.

Wofür bei der alten V 7 ein kleiner Umbau vonnöten war, das gab's jetzt serienmäßig:

Image vom Hersteller sportlicher Tourenmaschinen bestand zu Recht. Wenige Jahre nach ihrem Debut hatten sich die V-Guzzis einen festen Platz im Angebot der echten Reisemaschinen gesichert: Mit starkem Motor, Fahrkomfort und Zuverlässigkeit erfüllten sie die Anforderungen an den typischen Tourer.

So wurde 1971 im Überschwang des 50. Ge-

burtstages der Firma Moto Guzzi — zumindest in der Werbung — die Special zum ‚schnellsten Sofa auf zwei Rädern‘.

Im Jahre 1971 aber begann man sich im Hause Moto Guzzi der Renntadition zu erinnern. Schon zuvor hatten modifizierte Versionen der V 7 Geschwindigkeitsrekorde herausgefahren: Im Oktober 1969 erzielte eine Special in Monza einen Rekord-



# Zweirad



schnitt von 205,9 km/h über eine Distanz von 1000 Kilometern!

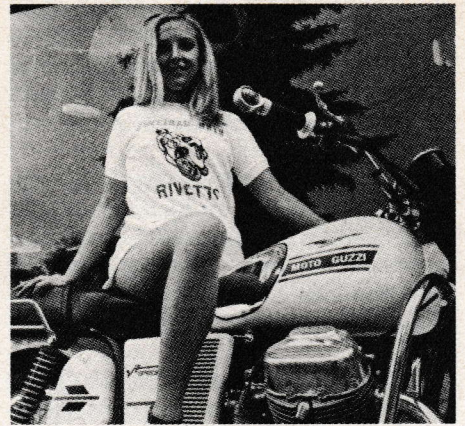
So wurde 1971 die V-7-Palette um eine Variante reicher: Eine reine Sportmaschine erweiterte das Angebot des italienischen Herstellers. Die Teilnahme am Serienmaschinen-Rennsport machte die V 7 Sport schnell bekannt. Der von 757,4 ccm auf 748,4 ccm reduzierte Hubraum ermöglichte einen Einsatz in den Rennen der 750er Klasse. Äußerlich glich die 62 PS starke ‚Sport‘ nur noch in den Grundzügen der zweizylinderigen Basisversion.

Einige wichtige Details waren geändert worden, die das zukünftige Konzept der Guzzi-Techniker offenbarten. Damit der V2-Motor etwas niedriger baute, bekam die Lichtmaschine ihren Platz auf dem vorderen Kurbelzapfen. Ebenso wurde der Rahmen verändert, dessen wichtigstes Merkmal die abnehmbaren Unterzüge waren, die den Motorausbau nun sehr erleichterten.

Eine etwas höher gelagerte Nockenwelle ermöglichte die Verwendung von kürzeren Stoßstangen zur Ventilsteuerung — bei Drehzahlen über 7000 Touren war es geboten, die bewegten Massen zu verringern. Dem Getriebe spendierte man einen fünften Gang; das Motorgehäuse erhielt zusätzliche Versteifungsrippen. Der besseren Verzögerung diene vorne eine Doppel-Duplex-Bremse(!), hinten eine ‚normale‘ Duplex-Bremse.

Mit dieser enorm schnellen Maschine (Spitze fast 200 km/h) bewies Moto Guzzi erneut, daß man nicht zufällig über dreißig Jahre lang das Renngeschäft mitbestimmt hatte.

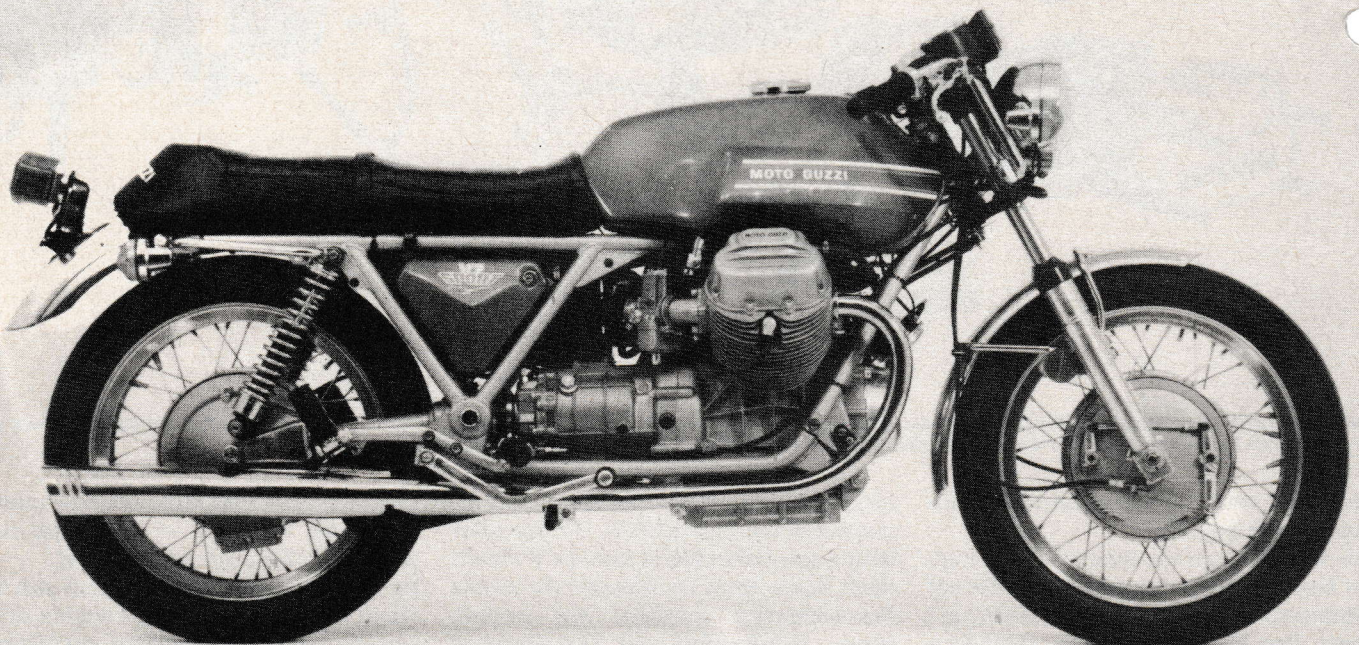
Die Wachablösung der Touren-V-7 stand dann 1972 bevor. In den vorangegangenen Jahren hatte sich die Konkurrenz allerorten formiert. Obwohl die Absatzzahlen noch in einer Talsohle verharrten, setzten vor allem die Japaner auf Zuwachsraten — und erweiterten ihr Angebot.



Werbeslogan zum 50. Geburtstag von Moto Guzzi 1971: die V 7 ‚Special‘, „das schnellste ‚Sofa‘ auf zwei Rädern“.

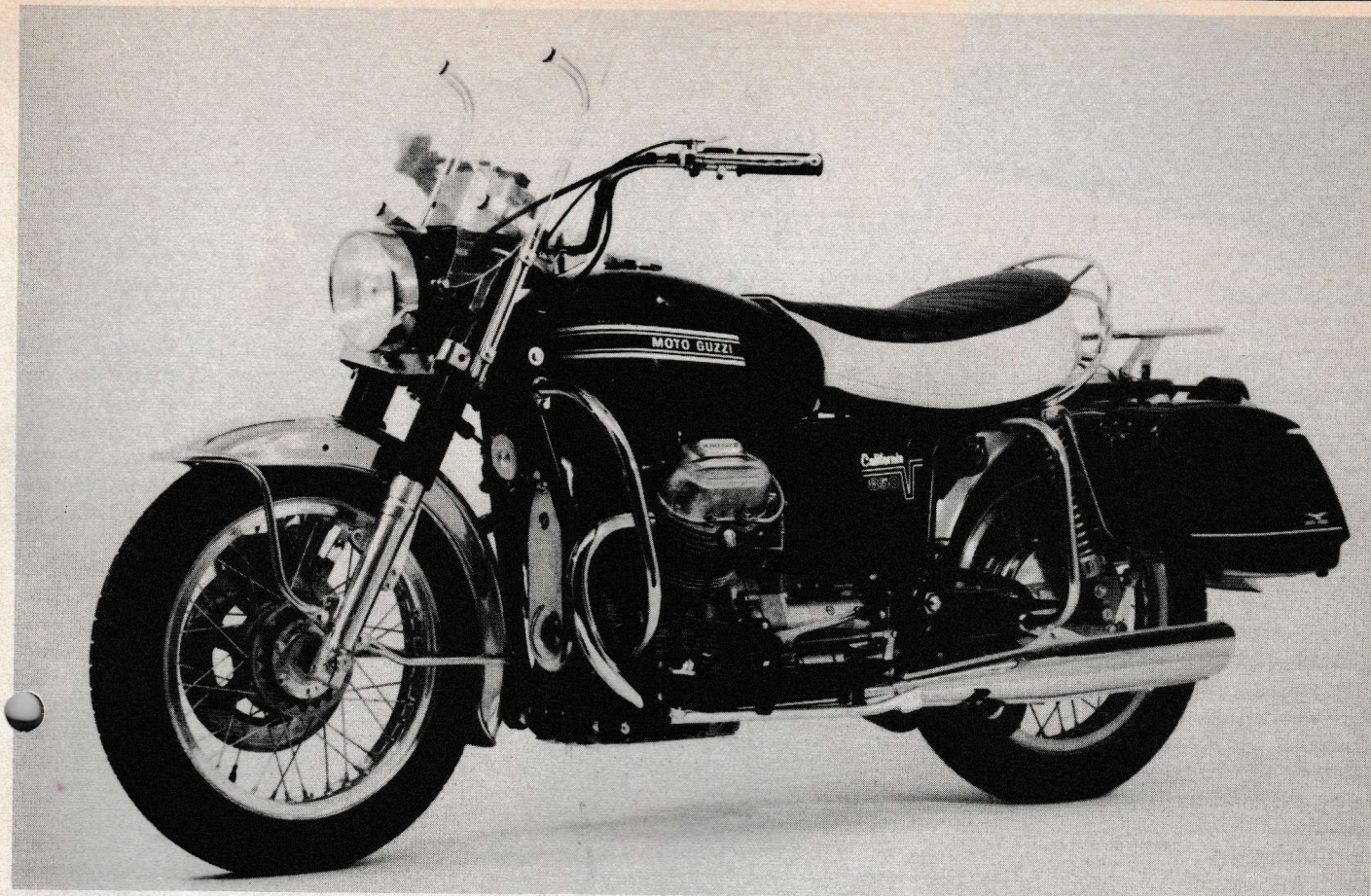
## Technische Daten Moto Guzzi V 7

	V 7 700	V 7 Special	V 850 GT	V 7 Sport
<b>Hersteller</b>	Moto Guzzi SEIMM S.p.A.			
<b>Motor</b>	Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, Zylinderwinkel 90 Grad			
<b>Hubraum</b>	703,7 ccm	757,4 ccm	844 ccm	748,4 ccm
<b>Bohrung/Hub</b>	80/70 mm	83/70 mm	83/78 mm	82,5/70 mm
<b>DIN-PS bei U/min</b>	40 bei 5800	51 bei 6500	55 bei 6000	62 bei 7250
<b>Höchstgeschwindigkeit (Werksangabe)</b>	170 km/h	185 km/h	190 km/h	208 km/h
<b>Bauzeit</b>	1966 - 1969	1969 - 1972	1972 - 1974	1971 - 1973

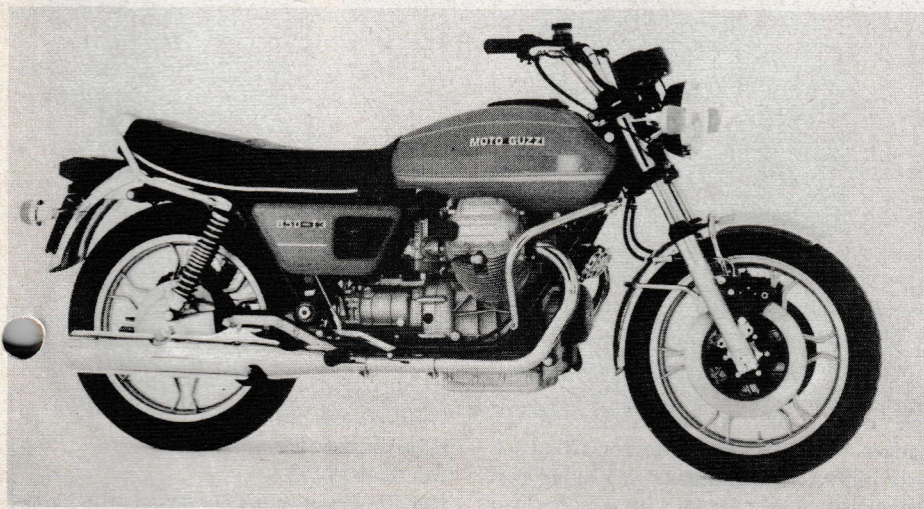


Erfolge im Serienmaschinen-Rennsport gingen der Entwicklung einer reinen Sportmaschine voraus: Die V 7 Sport wurde 1971 vorgestellt und zeigte, daß die Guzzi-Techniker auch auf diesem Gebiet hervorragende Arbeit geleistet hatten.





*Euro-Tourer in Harley-Manier. Mit Sonderausstattung (Scheibe, breitem Sitzpolster, Trittbrettern und Koffern) vermittelte die Moto Guzzi 'California' amerikanisches Reise-Flair. Natürlich wurde mit diesem Modell auch der US-Markt, der schon an der alten V 7 Interesse gezeigt hatte, anvisiert.*



*Urenkel der V 7 — runde zehn Jahre nach der ersten V2-Maschine präsentierte sich die neue 850 T3 zwar mit Gußrädern und Integralbremssystem, aber dennoch mit einem Hauch von „klassischem“ Styling.*

In Mandello reagierte man und brachte die V 850 GT auf den Markt. Eine in Ausstattung und Optik ‚amerikanisierte‘ Version — die V 850 GT ‚California‘ — rundete das Programm ab.

Der Hubraumzuwachs auf genau 844 ccm entstand durch eine Verlängerung des Kolbenweges von 70 auf 78 mm. Auf dem Papier immer noch ein Kurzhuber, gab die 850er jedoch nun, anders als die Special, öfter mal Vibrationen an den Fahrer weiter. Dafür stand jetzt ein weitaus höheres Drehmoment als früher zur Verfügung: 9,5 mkg bei noch nicht einmal 5000 Umdrehungen! Da die Leistung aber kaum gestiegen war (lediglich von 51 auf 55 PS), kam die Kraftspitze tourer-typisch dem Durch-

zugsvermögen und der Haltbarkeit zugute.

Wie die V 7 Sport besaß die 850 GT das Fünfgang-Getriebe; die Nockenwelle wurde mit einer Kette angetrieben. Ebenfalls an der GT zu sehen: Die zusätzlichen Rippen am Kurbelgehäuse, mit denen auch die letzten Serien der Special ausgeliefert wurden. Bei Lichtmaschine und Rahmen blieb — im Gegensatz zur ‚Sport‘ — zunächst alles beim alten (erst die 850 T, 1974, wurde mit teilbarem Rahmen und untenliegender Lima ausgestattet).

Die ‚California‘ unterschied sich von der GT lediglich durch die Ausstattung. Man hatte wohl eine Art Euro-Harley im Sinn gehabt, als das 260-kg-Gerät mit Wind-

schutzscheibe, Riesen-Sitzbank, Koffern und Trittbrettern entworfen wurde. Für manchen war das sicher optischer Schnickschnack, doch auch dieses Modell kam an. Und ist heute, mit geringen Veränderungen, nach wie vor beliebt.

Doch das gilt im Grunde für alle großen Guzzis, die von der V 7 abgeleitet wurden. Die Idee des wuchtigen V2-Triebwerks konnte sich bis in unsere Tage behaupten. Und trotz einiger Konkurrenz (Ducati, Laverda, BMW — und natürlich den Produkten aus Japan) ging Moto Guzzi dank einer kleinen, aber standfesten Fangemeinde relativ sorgenfrei in die siebziger Jahre.

Pünktlich zum 50jährigen Jubiläum der Firma von Carlo Guzzi und Emanuele Parodi hatte sich das konsequente Konzept ungewöhnlicher, aber erfolgreicher Konstruktionen auch unter der Ägide der Erben bewiesen. Kein Wunder also, daß Italiens größte Zweiradschmiede mit dazu beitrug, Europas Motorradszene zu beleben — und die Müdigkeit zu vertreiben.

