

# CLASSIC



## Die große Guzzi

Entwicklung der V7

**Bärenkräfte**  
URS-Vierzylinder

**Wilde Fünfinger**  
Motocup 1959

**CLASSIC-Service**  
Selbst restaurieren, Teil 2

**Perfekt restauriert**  
Standard Rex von 1934

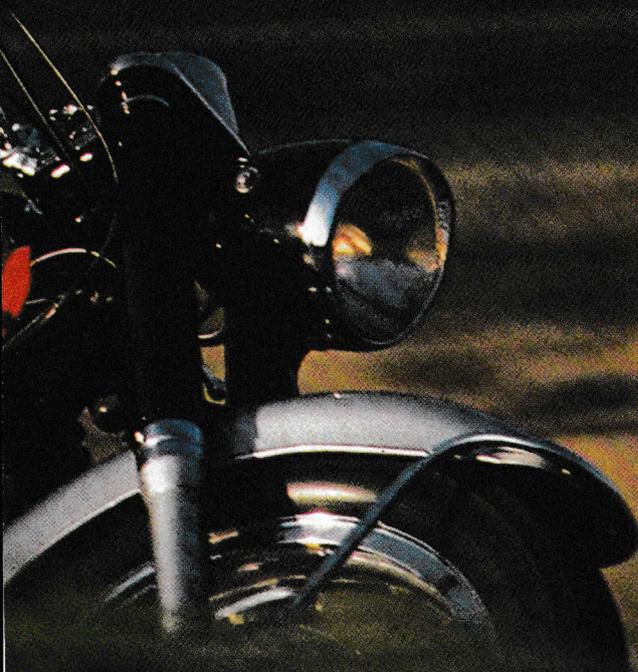




*Moto Guzzi V 7*

# SPÄTES GLÜCK

*Er hätte genausogut einen  
Kleinwagen antreiben können, doch dann machte der  
Moto Guzzi-V-Zweizylindermotor in einem  
Motorrad Furore.*



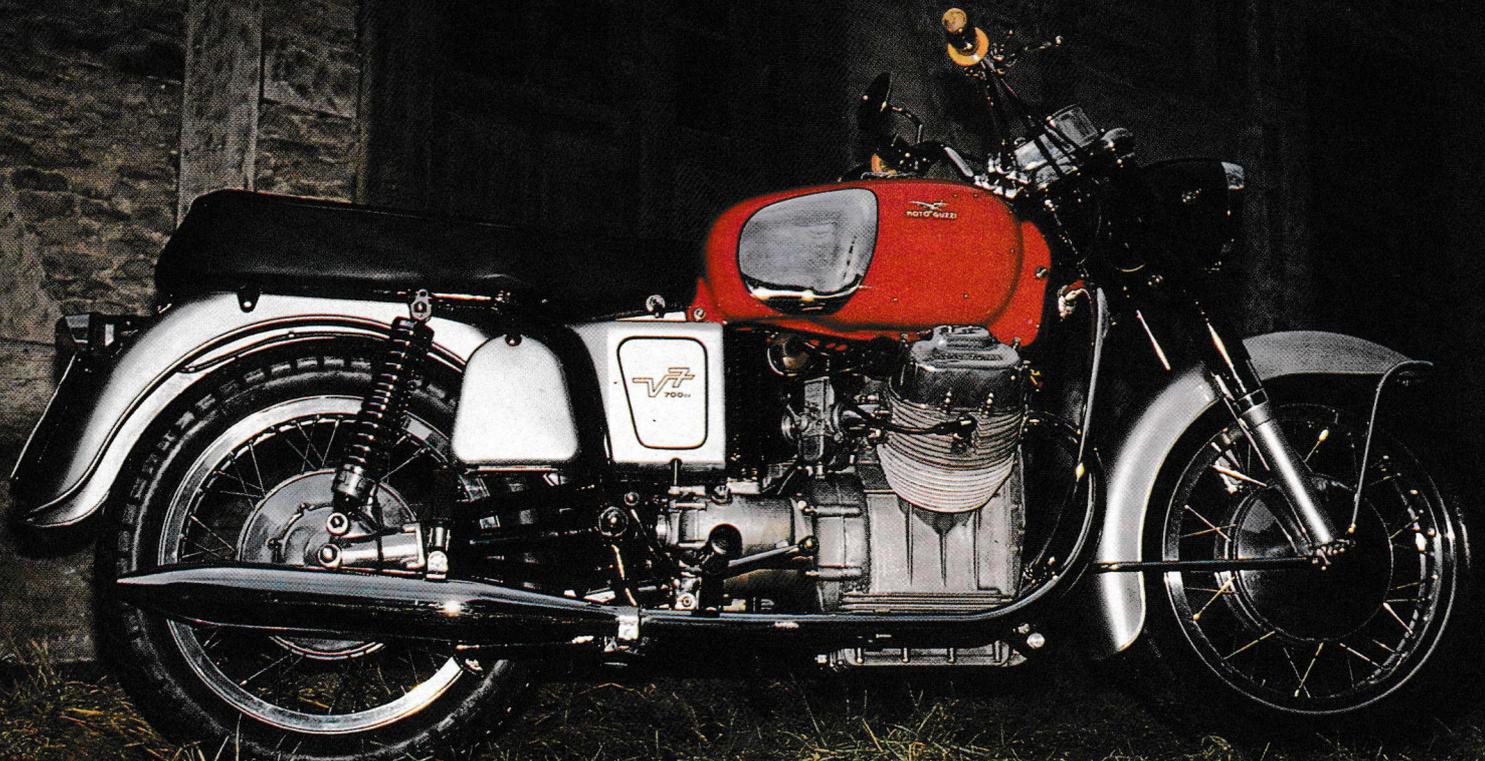
Von Stefan Knittel

**W**as in aller Welt ihn dazu bewogen habe, bei Moto Guzzi einen neuen Motor für den Fiat 500 zu entwickeln, wurde Giulio Cesare Carcano im November 1988 bei einem Vortrag gefragt: „Es gab weder einen Auftrag noch irgendwelche Kontakte zu Fiat in Turin, aber wir hatten 1958/59 Zeit und Gelegenheit, alle möglichen Motorenentwicklungen durchzuspielen“, erinnerte sich der ehemalige Konstruktionsschef.

Eine Entwicklungsabteilung mit genügend Zeit zum freien Experimentieren konnte sich Moto Guzzi eigentlich gar nicht leisten. Der Werksrennstall war nach der 1957er Saison zwar aus finanziellen Gründen aufgelöst worden, aber jenen Mann, dessen Konstruktionen Motor Guzzi zu großen Erfolgen und weltweitem Prestige mit Ein-, Vier- und Achtzylinder-Motoren verholfen hatten, wollten die Firmenbosse keinesfalls verlieren. So wurde Carcano 1958 zum Entwicklungsschef ernannt. Zusammen mit Umberto Todero und Enrico Cantoni bekam er die Aufgabe, ein neues, leichtes Serienmotorrad zu entwerfen. Aber die Arbeit an der Moto Guzzi Stornello (siehe *MOTORRAD CLASSIC* 5/1989) war schnell erledigt, stellte sie doch an ein so hochkarätiges Konstrukteursteam keine allzu großen Anforderungen.

Auch beim Konzept eines hubraumstärkeren Aggregats als jenem in der Stornello stand geringer Fertigungsaufwand im Vordergrund, diesmal aber nicht unbedingt als Motorrad-, sondern als Automotor. Der Fiat 500 löste in den fünfziger Jahren gerade in großem Stil das Motorrad als preiswertes





**Die Moto Guzzi V 7 ist ein mächtiges Motorrad und mit fünf Zentner Gewicht auch ein schwerer Brocken. Hinter dem rechten Zylinder ragt der Zündverteiler schräg in die Höhe, angetrieben vom hinteren Ende der Nockenwelle. Luftfilter freiliegend, hinter den Seitendeckeln mit dem V 7-Schriftzug sitzt die große Batterie. Gehäuse des Hinterachsantriebs noch ohne eigene, kleine Ölwanne**

Fotos: Stefan Wolf, Werk

Transportmittel ab. Und weil Moto Guzzi mit seinen traditionellen Dreirad-Lastwagen ohnehin einen guten Ruf besaß, war der Gedanke an einen Kleinwagen durchaus angebracht.

Und so wurde der erste Versuchsmotor mit zwei im 90-Grad-Winkel V-förmig angeordneten, gebläsegekühlten Zylindern mit Getriebe- und Differentialblock eines Fiat 500 verschraubt und in dem Kleinwagen auch erprobt.

**N**achdem die Fahrversuche mit dem gegenüber dem Fiat-Paralleltwin wesentlich laufuhigeren V-Motor sich recht vielversprechend angelassen hatten, entstand eine leistungstärkere zweite Version. Mit etwas über 600 cm<sup>3</sup> Hubraum und einem Doppelvergaser wurden 36 PS erzielt, welche im kleinen Fiat 135 km/h ermöglichten. Guzzi-Firmenchef Enrico Parodi fuhr damit zu Fiat nach Turin, wo der Guzzi-Konstruktion zwar große Anerkennung gezollt, aber jegliche Zusammenarbeit in höflicher Form abgelehnt wurde. Carlo Abarth sollte statt dessen den Fiat-Kleinwagen zu sportlicheren Fahrleistungen verhelfen.

Der V-Zweizylinder bildete jedoch kurze Zeit später die Ausgangsbasis für ein ganz anderes Projekt. Das italienische Verteidigungsministerium gab ein kleines Transportfahrzeug für den Einsatz in unwegsamem Gelände in Auftrag. Dazu wählte man eine Version mit 754 cm<sup>3</sup> Hubraum (Bohrung 80, Hub 75 Millimeter), die zwar nur 20 PS bei 4000/min leistete, aber bereits bei 2400 Umdrehungen maximale 4,7 mkp Drehmoment entwickelte. Das „Mechanische Maultier“ wurde, entsprechend seinem Antriebskonzept, als Typ 3 x 3 bezeichnet, denn sowohl die bei-

den Hinterräder als auch das lenkbare Vorderrad des offenen Dreirad-Vehikels waren angetrieben. Die aufwendige Konstruktion mit Differentialsperrern und zusätzlichen Gleisketten für die Hinterräder ermöglichte abenteuerliche Fahrmanöver.

Nach einer Vorserie von 20 Versuchsfahrzeugen bestellte die italienische Gebirgstruppe von 1960 bis 1963 insgesamt 200 Exemplare. Damit wird Guzzi wohl gerade die Entwicklungskosten gedeckt haben, aber für den V-Zweizylinder-Motor hatten sich inzwischen schon wieder neue Chancen aufgetan.

Der zunehmende Verkehr auf den Straßen und die höheren Fahrgeschwindigkeiten führten bei einigen Polizeidienststellen zur Kritik an der Moto Guzzi Falcone – dem alt hergebrachten 500er-Einzylinder, der überall in Italien seine Dienste tat. Das Innenministerium verfaßte daraufhin eine Ausschreibung für ein neues, modernes Behörden-Motorrad. Neben Moto Guzzi interessierten sich auch Benelli, Ducati und Gilera für das Projekt und begannen mit der Arbeit an einem hubraumstarken Zweizylindermodell.

**D**as Lastenheft sah ein zuverlässiges, einfach zu wartendes Motorrad vor, dessen Laufleistung mindestens 100 000 Kilometer betragen sollte. Und das ohne größere Überholungsarbeiten. Bevor jedoch Giulio Carcano seinen V-Zweizylinder für ein solches Motorrad zur Verfügung stellte, mußte dieser noch einige umfangreiche Änderungen über sich ergehen lassen.

Anstelle der bisherigen zwei Nockenwellen fand nur noch eine Verwendung, zentral oben im Tunnelgehäuse angeordnet. Auf eine Trocken-





sumpfschmierung wurde verzichtet und der Ölvorrat von drei Litern in der vergrößerten Ölwanne unter dem Kurbelgehäuse mitgeführt. Die schwere, einteilige Kurbelwelle lief in zwei Gleitlagern, ebenso die nebeneinander auf einem Hubzapfen angeordneten Pleuel. Die Ölversorgung der Lagerstellen an Kurbeltrieb und Nockenwelle wurde parallel geschaltet, um einen gleichmäßig hohen Öldruck zu garantieren.

In den geänderten Zylinderköpfen hingen die Ventile (Tellerdurchmesser: Einlaß 38,6, Auslaß 34,6 Millimeter) nun in einem Winkel von 70 Grad zueinander. Betätigt wurden sie von der Nockenwelle aus über Stoßelbecher, Stoßstangen und Kipphebel. Letztere waren jeweils in einem gemeinsamen einteiligen Lagerbock auf dem Zylinderkopf in Bronzebuchsen gelagert. Die nunmehr fahrtwindgekühlten und eng verrippten Leichtmetall-Zylinder wiesen eine hartverchromte Zylinderlaufbahn

auf. Damit ließen sich zwar längere Laufzeiten erzielen, aber ein Ausschleifen der Zylinder war nicht mehr möglich. Zylinder und Kolben wurden nur im kompletten Satz geliefert.

**A**uf bewährte Automobiltechnik griff Moto Guzzi bei der elektrischen Ausrüstung zurück. Eine 300-Watt-Gleichstrom-Lichtmaschine von Marelli wurde oben auf dem Motorgehäuse montiert und mit Abdeckungen versehen. Der Antrieb erfolgte über Keilriemen. Dieser lief außen auf dem Steuergehäusedeckel unter einer Abdeckhaube. Dahinter verbargen sich die schräg verzahnten Räder für Nockenwellen- und Ölpumpenantrieb vom Kurbelwellenstumpf aus. Die Batterie-Spulen-Zündung steuerte ein Verteiler oben auf dem Motorgehäuse, dessen Welle vom hinteren Ende der Nok-

kenwelle angetrieben wurde. Entgegen der lange Zeit verbreiteten Meinung, dies seien vom Fiat 500 übernommene Teile, handelte es sich bei der elektrischen Anlage übrigens um Sonderanfertigungen für Moto Guzzi.

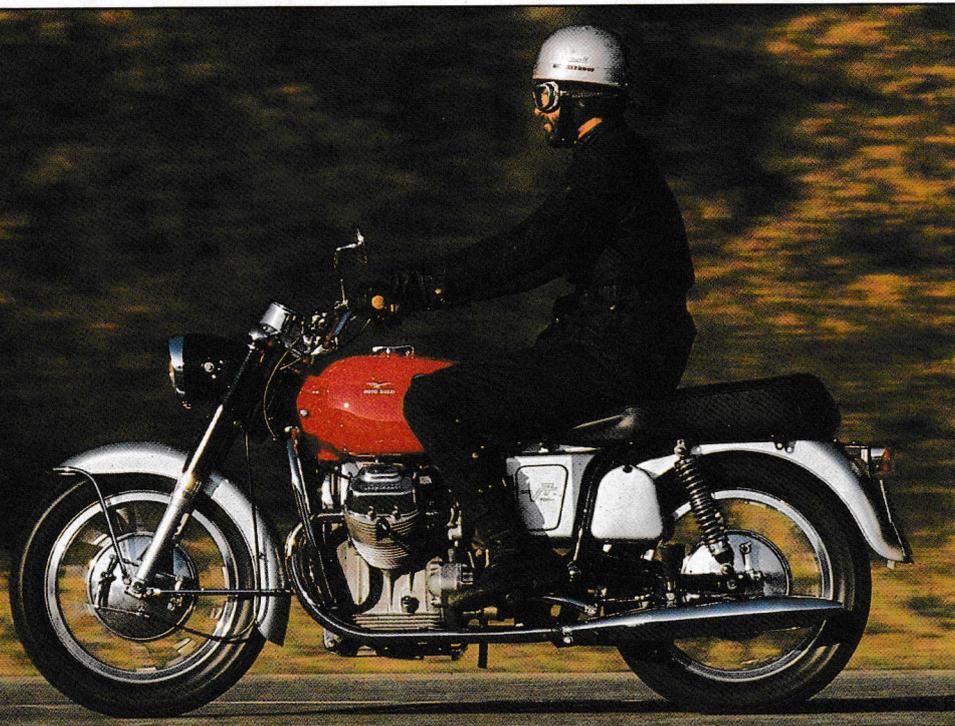
Über eine Zweischeiben-Trockenkupplung wurde der Kraftschluß von der längsliegenden Kurbelwelle zum angeblockten Vierganggetriebe hergestellt. Ein Wellenantrieb zum Hinterrad mit einem Doppelkreuzgelenk am Getriebeausgang und zwei keilverzahnten Schiebstücken zum Längenausgleich bot sich geradezu an. Im Hinterachsgetriebe trieb ein spiralverzahntes Kegelrad das Tellerrad an – und dieses wiederum über eine Keilverzahnung das Hinterrad.

Die schwergewichtige Antriebseinheit erforderte ein entsprechend stabiles Fahrwerk. Zwei stark dimensionierte Rohrbögen nahmen den Motor/Getriebe-Block auf und endeten hinten in den geschmie-

deten Schwingenaufnahmen. Der Heckausleger mündete darin beidseitig, außerdem waren die Rohrbügel für die Sozius-Fußrasten daran befestigt. Der Lenkkopf war mit einem Rückgratrohr gegen ein Querrohr zwischen dem Heckausleger abgestützt. Knotenbleche und ein U-Profil unter dem Rückgratrohr brachten zusätzliche Steifigkeit. Das Vorderrad lief in einer selbst entwickelten, hydraulisch gedämpften Teleskopgabel, an der Hinterradschwinge fanden ebenfalls öldruckgedämpfte Federbeine Verwendung.

Wie schnell Carcano und seine Mitarbeiter dieses Motorrad auf die Räder gestellt hatten, war am Zeitpunkt des ersten mehr oder weniger öffentlichen Auftritts der neuen Moto Guzzi zu erkennen. In der März-Ausgabe berichtete 1965 die italienische Fachzeitschrift MOTOCICLISMO über erste Details, und im gleichen Monat entdeckten auch ausländische Beobachter beim Radrennen

**Mit dem breiten Lenker läßt sich die V 7 trotz hohen Gewichts leicht lenken. Gefühl für Form zeigten Guzzi-Konstrukteure bei der Konsole für den Tachometer, letzterer schon heute ein gesuchtes Ersatzteil. Ganz auf Komfort – selbst für zwei Personen – ist die Sitzbank ausgelegt, eine Voraussetzung für eine Tourenmaschine wie diese. Guzzi Classico in Hamburg hat dieses Exemplar perfekt restauriert**



Giro d'Italia die ersten als Begleitmaschinen eingesetzten Prototypen. Im Herbst 1965 war die ausführliche Erprobung im Werk und bei verschiedenen Polizei- und Militär-Einheiten abgeschlossen. Offiziell wurde die Moto Guzzi V 7 im November 1965 auf der Mailänder Motorradausstellung vorgestellt.

Die Typenbezeichnung V 7 deutete auf V-Motor und auf Hubraum hin. Unter Beibehaltung der Zylinderbohrung von 80 Millimetern hatte Guzzi den Kolbenhub gegenüber dem Geländefahrzeug auf 70 Millimeter verkürzt und damit 704 cm<sup>3</sup> Zylinderinhalt erzielt. Mit zwei Dellorto-Sportvergäsern des Typs SSI mit 29 Millimetern Ansaugweite – es gab zu dieser Zeit keine andere Ausführung in dieser Größe – leistete der Motor nach Werksangabe 50 PS bei 6200/min.

Es handelte sich dabei aber um eine Messung nach amerikanischer SAE (Society of Automotive Engineers)-Norm, ohne Schall- und Ansaugeräuschkämpfung sowie ohne Nebenaggregate. Der TÜV ermittelte später 42 DIN-PS bei 6250/min. Nur noch in kleinen Details unterschied sich das Ausstellungsmotorrad von den späteren Serienmodellen. Das Vorderradschutzblech war verchromt, wies aber noch nicht die endgültige Form auf, der Tank war rot lackiert, die Knieflächen schwarz abgesetzt, ebenso die Seitendeckel. Der Beifahrer fand an einem hinter der Sitzbank hochgeführten Bügel halt.

Im Mai 1966 zeigte MOTORRAD erstmals Fotos von einer silber lackierten Vorseerienmaschine und erwähnte in der Beschreibung eine Sport- und eine Standard-Version. Letztere sollte auf 35 PS ge-

## Die V 7 als Behörden-Motorrad

Am Anfang der Entwicklung der Moto Guzzi V 7 war nur von einem Polizeimotorrad die Rede. Die guten Verkaufserfolge auf dem Zivilmarkt, vor allem im Exportgeschäft, lenkten später von der Tatsache ab, daß die 700er-Guzzi ab 1967 in großen Stückzahlen an alle italienischen Polizei-Einheiten und das Militär geliefert wurde. In verschiedenen afrikanischen Staaten kam sie ebenfalls zum Einsatz. Als Behördenmodell blieb sie sogar noch bis 1976 im Programm, obwohl natürlich auch die V 7 Special und die 850 GT in Polizeiausführung angeboten wurden. Aber die ursprüngliche V 7 blieb als preiswertere Variante weiterhin gefragt.

Mittlerweile sind alle 700er bei den Behörden ausgemustert, und sehr viele gelangten als Liebhaberfahrzeuge bereits nach Deutschland. Was sich aber auf den ersten Blick als günstige Möglichkeit anbot, in den Besitz eines Sechziger-Jahre-Klassikers zu kommen, führte nicht selten zu unvorhergesehenen Problemen.

Bis vor etwa zwei Jahren gab es auf Schrottplätzen in Italien olivgrüne Militär-V 7, dunkelblaue Versionen von den Carabinieri oder hellblaue von der Polizia Stradale für 1000 bis 2500 Mark, die mit wenig Arbeit wieder fahrbereit wurden. Aber diese Motorräder wiesen oft Laufleistungen von über 200 000 Kilometern auf und waren nach mehreren Grundüberholungen wirklich am Ende. Da die Ersatzteile sehr teuer kommen, sind für eine fachgerechten Instandsetzung 2000 bis 4000 Mark zu veranschlagen. Trotzdem gibt es heute kaum noch solche Maschinen auf italienischen Schrottplätzen.

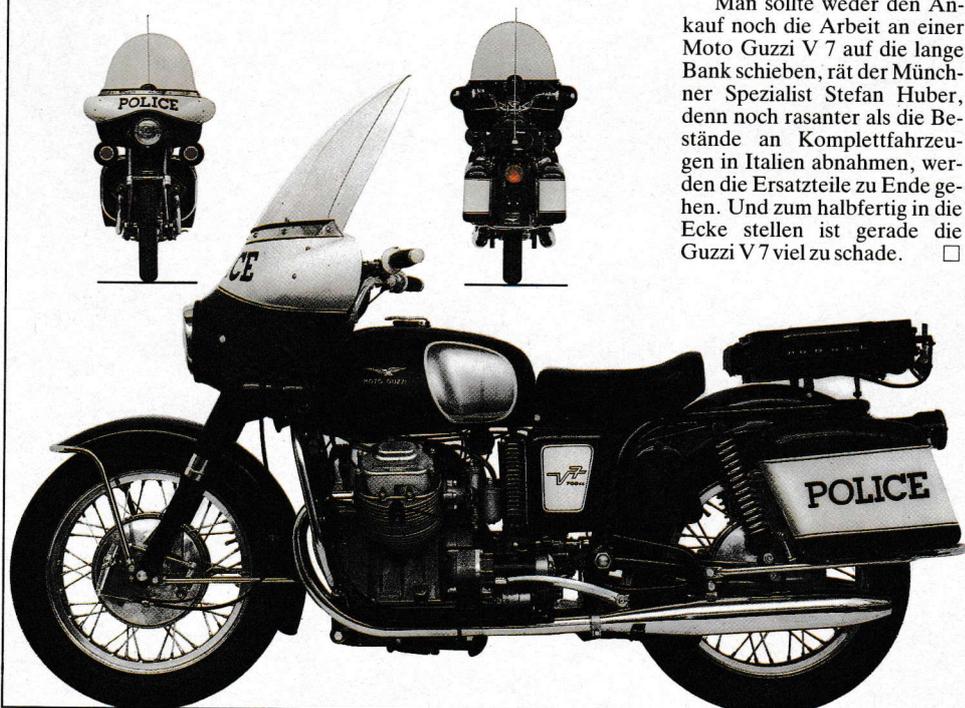
Da sich der Umbau zur Zivilversion aufgrund der nicht mehr beschaffbaren Teile kaum noch realisieren ließ, versuchten immer mehr V 7-Besitzer, die Polizei-Ausrüstung aufzuarbeiten. Die große Frontverkleidung, die am Sturzbügel be-

stigten und bis zu den Fußrasten reichenden Beinschilder sowie die Blechkoffer sind als Tourenausstattung ja auch nicht zu verachten. Dazu kommt als besondere Attraktion die Gespanntauglichkeit, die immer noch den wahlweisen Solobetrieb zuläßt – und das ohne große Umbauten. Außerdem erlaubt das Guzzi-Baukastensystem einige Ausbaumöglichkeiten bei Antrieb und Ausstattung.

Wer die Gedanken an ein billiges Motorrad verwirft, kann bei entsprechender Umsicht beim Einkauf und dem Verzicht auf das Sparen am falschen Ende jederzeit zu einem alltagstauglichen Fast-Oldtimer kommen. Doch Vorsicht: Kurbelwellen- und Pleuellager sind zumeist schon bei der vierten und letzten Übergröße angelangt, ebenso Kolben und Zylinder. Teurer Ersatz ist fällig. Ähnlich verhält es sich mit dem Kardanantrieb (insbesondere mit der Keilverzahnung zum Hinterrad) sowie dem vierten Gang im Getriebe. Ein Wartungsproblem am Motor ist das einfache Sieb, die einzige Ölfilterung, das ein Beachten des Ölwechsel-Intervalls von 3000 Kilometern erfordert. Die schwere Lichtmaschine vibriert oben auf dem Kurbelgehäuse, oft ist auch der Keilriemen zu straff gespannt. Die Gewinde der Halterung reißen deshalb gerne aus, ebenso die Halteplatte oder die Abdeckung.

Guzzi-Neuteile sind nicht nur teuer, für die V 7 gehen die Bestände auch rapide zu Ende. Die Kegelrollen-Radlager, eine Sondergröße, sind nicht mehr aufzutreiben, ebensowenig wie etwa die großen Sättel oder Tachometer für die V 7-Konsole. Das vermeintlich große Angebot auf den Flohmärkten darf nicht als Maßstab genommen werden, einige Teile sind immer noch in großer Zahl vorhanden, aber eben zumeist jene, die ohnehin bei einer Instandsetzung nicht ersetzt werden müssen.

Man sollte weder den Ankauf noch die Arbeit an einer Moto Guzzi V 7 auf die lange Bank schieben, rät der Münchner Spezialist Stefan Huber, denn noch rasanter als die Bestände an Komplettfahrzeugen in Italien abnehmen, werden die Ersatzteile zu Ende gehen. Und zum halbfertig in die Ecke stellen ist gerade die Guzzi V 7 viel zu schade. □

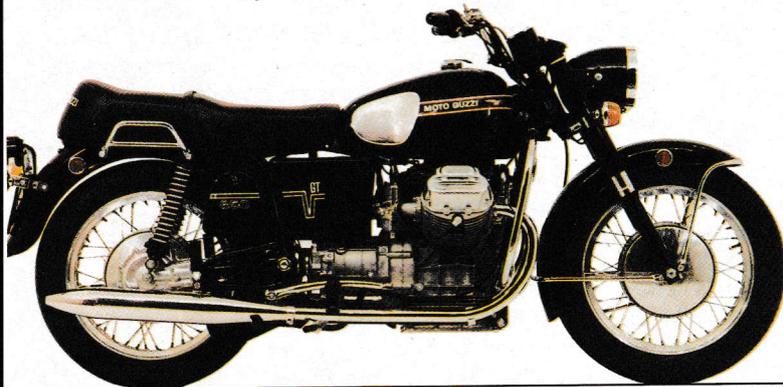




**Moto Guzzi V 7 Special von 1970**



**Moto Guzzi V 7 Sport von 1972**



**Moto Guzzi 850 GT von 1972**



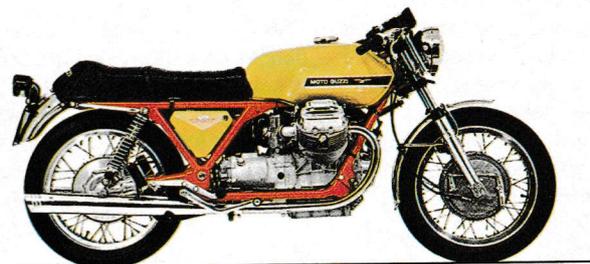
**Moto Guzzi 850 GT California von 1974**

drosselt und Behördenkunden angeboten werden. Die Drosselung erfolgte mittels Reduzier-Einsätzen in den Ansaugflanschen. Ziel dieser Maßnahme war es, den Kraftstoffverbrauch im innerstädtischen Betrieb erheblich zu senken.

Für Carlo Perelli, Redakteur bei MOTOCICLISMO, war der 25. Mai 1966 ein großer Tag. Am frühen Morgen stand er im Barbour-Anzug und mit wasserdichter Kappe auf dem Kopf in Mandello parat, um als erster Journalist eine Moto Guzzi V 7 zu übernehmen. Er mußte sie am Abend wieder abliefern, konnte aber trotzdem

Kickstarter war von vornherein nicht vorgesehen. Sehr beeindruckt zeigte sich Perelli von der Durchzugskraft des Motors, der ein ruckfreies Beschleunigen ab 25 km/h im vierten Gang ermöglichte.

**A**ber nicht nur MOTOCICLISMO mußte die Interessenten vertrösten, in Deutschland konnte Importeur Fritz Röth noch nicht einmal mit einer Testmaschine für MOTORRAD dienen. Erst im Ok-



**Die erste V 7 Sport mit rotem Rahmen**

genügend Fahreindrücke für den einen Monat später veröffentlichten Bericht sammeln. Er sprach von einem rundum gelungenen Motorrad, das, einmal in Fahrt, seine Maße und seine Masse vergessen läßt. Die großen Trommelbremsen, vor allem die Duplexbremse im Vorderrad, hob er dabei ebenso hervor wie den bequemen elektrischen Anlasser. Ein

tober durfte Ernst „Klacks“ Leverkus die Ausstellungs-V 7 direkt von der Kölner IFMA weg über 5000 Kilometer bewegen. Es handelte sich dabei erneut um eine silberne Vorseerienmaschine mit improvisierten V 7-Aufklebern auf den Seitendeckeln; die Sitzbank besaß nicht die aushängbaren Halteriemen, und auch die Haltegriffe entsprachen nicht der endgültigen Version.

Leverkus sah in der Moto Guzzi jene „Büffel“-Charakteristik verwirklicht, die er lange Zeit gefordert hatte: viel Hubraum, 40 bis 60 PS bei möglichst niedriger Drehzahl, breites Drehmomentband, seitenwagenfest und trotzdem kurventauglich für Solofahrten – sowie einfach im technischen Aufbau. Die V7 gefiel sowohl im Langstreckenbetrieb (1967 schickte sie MOTORRAD auf einen Langstreckentest über 20 000 Kilometer) als auch bei

**Das Fahrgestell der Moto Guzzi V 7 Sport bildete die Basis für die noch heute gebauten Modelle. Der ursprüngliche V 7-Rahmen wurde auch noch bei der 850 GT verwendet**

schnellen Runden auf dem Nürburgring Der Gangwechsel mit der Schaltwippe auf der rechten Seite des Getriebes erforderte jedoch Gewöhnung und einen harten Tritt. Einen ganz besonderen Ausdauerstest veranstaltete die Redaktion am 27. November 1967, als die V 7 auf der Autobahn von Hamburg nach Wien gescheucht wurde. Man fuhr, so gut es ging, Vollgas und hielt nur zum Tanken an. In den 14 Stunden und 11 Minuten traten keinerlei Probleme auf.

Die ersten Serienexemplare kamen erst im Frühjahr 1967 über die Alpen. Der Tank war nun wieder rot lackiert, die Knieflächen verchromt. Schutzbleche, Seitendeckel (sie verbargen die hinter dem Luftfilter untergebrachte, riesige 32 Ah-Batterie) und Werkzeugkästen blieben silbern, und die Haltebügel für den Beifahrer ragten beidseitig an der Sitzbank hoch.

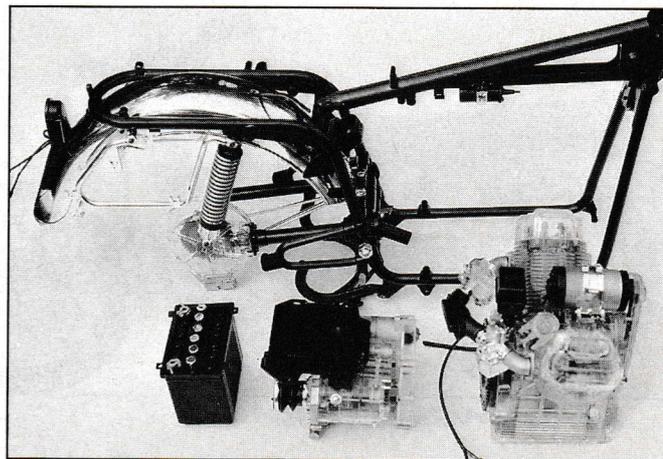
Wirtschaftliche, keine technischen Gründe waren für die lange Verzögerung bis zum Verkaufsstart der V 7 verantwortlich. Drastische Umsatzrückgänge und Spekulationsgeschäfte des Firmenchefs Enrico Parodi hatten das Unternehmen geschwächt. Der erhoffte Aufschwung mit verschiedenen 50-cm<sup>3</sup>-Mopeds blieb aus, und so wurde am 25. Februar 1966 ein Konkursverwalter zur Weiterführung der Geschäfte bestimmt. Dieser hatte nach den italienischen Gesetzen ein Jahr Zeit, die Firma zu sanieren.

**E**in Jahr später wurde dann mit der SEIMM (Società Esercizio Industrie Moto Meccaniche) eine Auffanggesellschaft gegründet, finanziert von der staatlichen Industrie-Holding IMI. Der gute Name Moto Guzzi und die bedeutende Rolle der Firma als Behör-

denlieferant dürften den Ausschlag für die Unterstützung gegeben haben. Immerhin hatte man ja die V 7 gerade erst zum zukünftigen Standardmodell aller italienischen Polizei- und Militäreinheiten ausgewählt. Allerdings war die Konkurrenz der Parallelzweizylinder (Gilera 500, Benelli 650 und Ducati dohc-700er) nicht sehr groß. Denn diese Motorräder befanden sich allesamt noch im frühen Prototypen-Stadium.

**D**a Ingenieur Carcano den Motorrädern den Rücken gekehrt hatte und sich trotz eines Angebots von MV Agusta nur noch schnellen Segelyachten widmen wollte, brachte der neue SEIMM-Moto Guzzi-Direktor, Romolo de Stefani, auch gleich noch seinen Chefkonstrukteur Lino Tonti von Bianchi mit nach Mandello.

Neben dem Behördengeschäft sah das neue Management für die V 7 natürlich auch gute Verkaufschancen bei Privatkunden, insbesondere auf dem vielversprechenden US-Markt. Lino Tonti arbeitete deshalb bereits an größeren Weiterentwicklungen, als der V 7-Verkauf gerade erst anließ. Modellpflegemaßnahmen folgten bereits 1968, als wahlweise Marelli- oder Bosch-Komponenten bei der elektrischen Ausrüstung verwendet wurden. Ebenso konnte Dellorto jetzt die neuen VHB-Vergaser mit Beschleunigerpumpe, rechteckigem Schieber und konzentrischer Schwimmerkammer in einer Größe von 29 Millimeter Ansaugdurchmesser liefern. Die Ventildeckel waren geändert worden, statt mit vier langen und vier kurzen Sechskantschrauben wurden sie nun mit acht Inbusschrauben befestigt. Bereits vorher waren die seitlichen Verstei-



**Ein kräftiger Rahmen war ob der schweren Motoren und Getriebe dringend notwendig. Lichtmaschine zwischen den Zylinder, über Keilriemen angetrieben**

fungsrippen am Kurbelgehäuse verstärkt worden, und auch die Hauptwelle samt Zahnrädern im Getriebe kam um Renovierungsarbeiten nicht herum.

Wie bei Ducati und Norton versuchte US-Importeur Joe Berliner auch bei Moto Guzzi Einfluß auf die Entwicklung spezieller Modelle für den nordamerikanischen Markt zu nehmen. Im Jahre 1969 entstand daraufhin mit der Ambassador eine stärkere V 7-Variante. Die Zylinderbohrung war um drei Millimeter erweitert worden, der Hubraum wuchs auf 757 cm<sup>3</sup>. Mit größeren Ventilen (Einlaß 41, Auslaß 36 Millimeter) im Zylinderkopf stieg bei unveränderten Vergasern die Leistung auf 51 DIN-PS bei 6500/min. Die ganz in Silber oder mit Tank und Seitendeckeln in Metallicrot erhaltliche Ambassador 750 war mit Rechtsschaltung und einem neuen Tacho, dessen Skala bis 250 km/h reichte, ausgestattet.

Eine europäische Version erschien noch im gleichen Jahr unter der Bezeichnung V 7 Special. Der breitere 24-Liter-Tank, Schutzbleche und Seitendeckel wurden weiß lackiert und mit roten Zierlinien versehen. Die Batterie-Abdeckungen reichten nun weiter nach

vorne und schlossen damit auch das Luftfiltergehäuse mit ein, Lüftungsschlitze wurden deshalb notwendig. Anstelle des großen Tachometers brachte man in einer neuen Konsole auf der Gabel ein kleineres Instrument und einen zusätzlichen Drehzahlmesser unter. Der Fußschalthebel am Getriebe konnte wahlweise rechts oder links montiert werden.

Die 750er-Moto Guzzi machte sich weltweit einen hervorragenden Ruf als vorbildliches Tourenmotorrad. Sie war gerade zur rechten Zeit erschienen, in den westlichen Industriestaaten begann der Motorradboom, und sie verkaufte sich in wesentlich größeren Stückzahlen als das Vorgängermodell.

**M**oto Guzzi stand wirtschaftlich wieder recht gut da, und die Rufe nach einer Rückkehr zum Rennsport wurden immer lauter. Einige Weltrekorde über längere Distanzen zwischen 100 und 1000 Kilometer, erzielt im Oktober 1969 auf der Rennstrecke in Monza mit einer nur geringfü-



## MOTO GUZZI V 7: Modellübersicht 1966-1974

Modell	V 7	V 7 Special	V 7 Sport	850 GT
Bauzeit	1967-68	1969-1971	1971-1973	1972-1974
Hubraum	703,6 cm <sup>3</sup>	757,5 cm <sup>3</sup>	748,4 cm <sup>3</sup>	844 cm <sup>3</sup>
Bohrung × Hub	80 × 70 mm	83 × 70 mm	82,5 × 70 mm	83 × 78 mm
Verdichtungsverhältnis	9:1	9:1	9,8:1	9,2:1
Vergaser	2 Dellorto SS1 29 mm (ab 1968 VHB 29)	2 VHB 29 mm	2 VHB 30 mm	2 VHB 29 mm
Leistung	42 DIN-PS bei 6250/min 50 SAE-PS bei 6200/min	51 DIN-PS bei 6500/min 60 SAE-PS bei 6500/min	62 DIN-PS bei 7250/min 70 SAE-PS bei 7000/min	55 DIN-PS bei 6100/min 64 SAE-PS bei 6500/min
max. Drehmoment	4,84 mkp bei 4000/min	6 mkp bei 5000/min	6,75 mkp bei 6250/min	7,5 mkp bei 4500/min
Getriebe	4-Gang	4-Gang	5-Gang	5-Gang
Bereifung	4,00 × 18	4,00 × 18	3,25 × 18 vorn 3,50 × 18 hinten	4,00 × 18
Bremsen	Duplex-Trommel vorn Simplex-Trommel hinten	Duplex-Trommel vorn Simplex-Trommel hinten	Doppel-Duplex-Trommel vorn Simplex-Trommel hinten	Doppel-Duplex-Trommel vorn Simplex-Trommel hinten
Trockengewicht	234 kg	228 kg	206 kg	235 kg
Höchstgeschwindigkeit	164 km/h	174 km/h	190 km/h	180 km/h
Preis	4800 Mark (1967) 5480 Mark (1969)	5890 Mark (1970)	8360 Mark (1972)	7165 Mark (1972)

gig modifizierten, vollverkleideten 750er, zeigten das Potential des V-Zweizylinders auf. Aber es sollte noch zwei Jahre dauern, bis Mandello das ersehnte Sportmodell liefern konnte. Lino Tonti hatte Einsatzmöglichkeiten in der 750-cm<sup>3</sup>-Klasse, hauptsächlich bei Langstreckenrennen, ins Auge gefaßt und verringerten Hubraum seines überarbeiteten Motors auf Reglements-konforme 748,5 cm<sup>3</sup>. Außerdem mußte auch noch die Bauhöhe reduziert werden. Anstelle der oben aufgesetzten Gleichstrom-Lichtmaschine war deshalb ein Drehstromgenerator vorne auf dem Steuergehäuse untergebracht, der direkt von der Kurbelwelle angetrieben wurde. Die Konstrukteure versteiften das Motorgehäuse durch zusätzliche Rippen, denn das Drehzahlniveau sollte deutlich angehoben werden. Ein niedriger Doppelschleifenrahmen mit abnehmbaren Unterzügen, eine neue

Teleskopgabel mit separat eingesetzten Stoßdämpfern und ein neues Vorderrad mit einer Doppel-Duplex-Trommelbremse vervollständigten die Moto Guzzi V 7 Sport.

Mit rot lackiertem Rahmen, metallischgrünem Tank und Seitendeckeln entstanden die ersten 150 Exemplare Stück für Stück in Handarbeit. Der Rahmen bestand zunächst aus hochwertigem Chrom-Molybdän-Stahlrohr. Das Fünfganggetriebe brachte man noch im alten Gehäuse ohne Versteifungsrippen unter, und am Hinterachsgehäuse gab es noch keine Ölwanne.

Diese Verbesserungen kamen erst mit dem Nachfolgemodell der V 7 Special, der Moto Guzzi 850 GT von 1972, ins Programm. Vor der Einstellung der 750 Special fertigten die Guzzi-Werke jedoch exklusiv für Amerika noch eine kleine Stückzahl des Modells V 7 California. Mit Fußbretern anstelle von Fußrasten, Einzelsat-

tel, Windschutzscheibe und Packtaschen entsprach sie in etwa dem für die Los Angeles-Police in den Jahren 1969 und 1970 gelieferten Modell. Als 850 GT California erlangte die Maschine später eine wesentlich größere Verbreitung.

**B**ei der Entwicklung der 850 GT stand die Verbesserung der Durchzugskraft im Vordergrund, der Motor sollte mehr Drehmoment bei niedrigeren Drehzahlen liefern. Diesmal blieb die Zylinderbohrung mit 83 Millimetern unverändert, verlängert wurde allerdings der Kolbenhub um acht auf 78 Millimeter, was exakt 844 cm<sup>3</sup> Hubraum ergab. 78 Millimeter Hub bilden übrigens noch heute die Basis für die großen Guzzi. Neue Kolben mit nurmehr drei statt vier Ringen erhöhten das Verdichtungsverhältnis ge-

ringfügig. Die Leistungsausbeute stieg auf 55 DIN-PS bei 6100/min, maximales Drehmoment 7,5 mkp bei 4500/min.

Völlig neu bei der 850 GT war ab 1973, ihrem zweiten Modelljahr, die Duplex-Steuerkette anstelle der bisherigen schrägverzahnten Räder unter dem Stirndeckel des Motors. Wohl mehr aus verkaufspolitischen Gründen wurde trotz des drehmomentstärkeren Motors ein Fünfganggetriebe verwendet. Ein neues Hinterachs-Antriebsgehäuse und eine Doppelduplex-Bremse im Vorderrad vervollständigten die Ausstattung.

Das Fahrgestell aber war ansonsten unverändert geblieben, und auch wenn die Typenbezeichnung kein V mehr enthält, zählt die Moto Guzzi 850 GT dennoch zur V 7-Familie.

Und erst 1974, als die 850 GT-Produktion eingestellt wurde, fand der erste Abschnitt der Geschichte der V-Zweizylinder-Moto Guzzi ein Ende. □