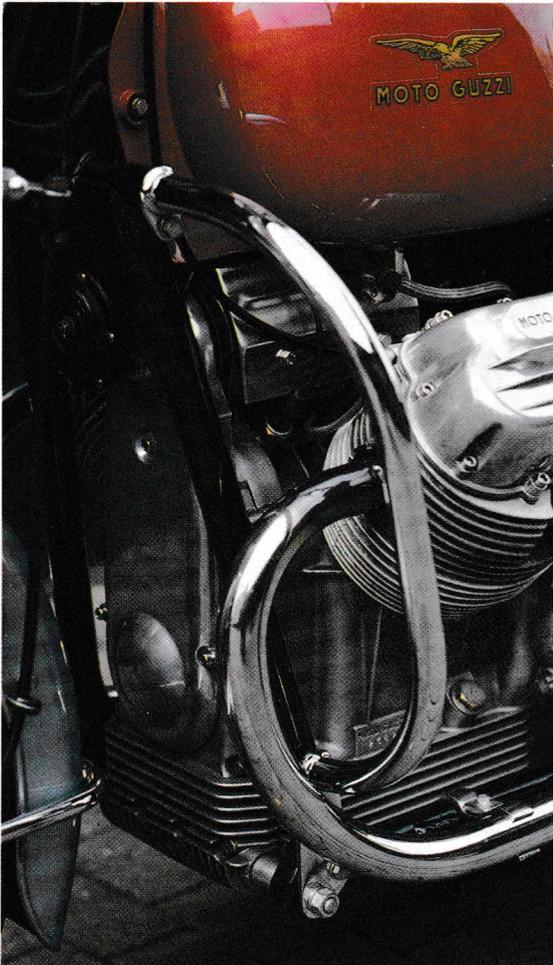
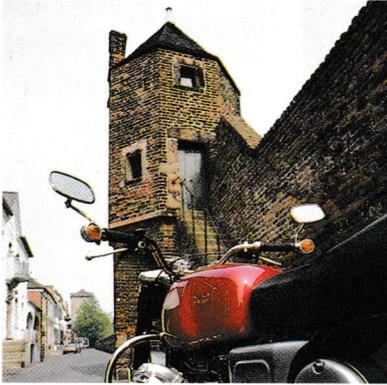




Sie ist der Urahn aller
Moto-Guzzi-V-Maschinen, war
1965 die Sensation und gilt als
Glaubensbekenntnis
für Verehrer italienischer
Motorradbaukunst

MOTO GUZZI V7



Wahrzeichen der ersten Guzzi-V-Motoren: Die hochverlegte, keilriemengetriebene Lichtmaschine und der Zahnradantrieb für die Nockenwelle an der Motorstirnseite



Klassisches Soloinstrument mit vier kleinen Kontrollleuchten



Runde Formen dominieren am Tellerradgehäuse der alten V7



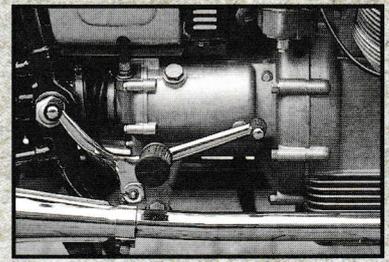
Groß, aber wenig wirksam ist die Duplex-Trommelbremse vorn



So sieht ein Tank-Schnellverschluß aus dem Jahre 1967 aus



MOTO GUZZI V7



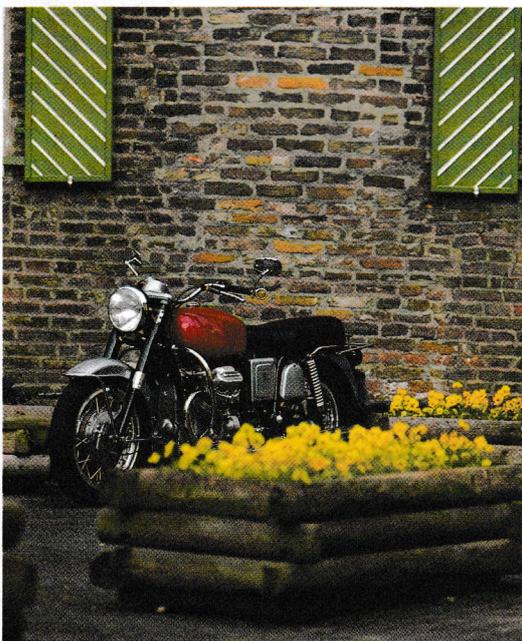
Das Viergang-Klauengetriebe erinnert an eine LkW-Schaltung, hat aber auch deren Standfestigkeit

Anfang 1964 ertönten erstmals ballerende Bässe eines Zweiradtriebwerks, die bis zum heutigen Tage nicht verstummt sind und allen Zweizylinder-Kunstreunden noch immer wie Musik in den Ohren klingen. Die Symphonie, deren Noten die explosive Vereinigung von komprimierten und entzündeten Sauerstoffwie Benzinteilchen schreibt, wird komponiert in zwei üppigen Resonanzkörpern, die Motorenbaumeister schlicht Zylinder nennen.

Der erste Prototyp eines Motorrades ward geboren, dessen Konstruktionsprinzip eine Legende begründen sollte. Auf dem Mailänder Salon '65 war die Maschine die ungekrönte Königin, und die einheimische Presse bejubelte sie als „Speerspitze im Kampf um die heimischen und ausländischen Märkte“. Sie heißt Moto Guzzi V7.

Ursprünglich hatten 500er und 650er Versionen eines 90-Grad-V-Motors von Guzzi versuchsweise im Fiat Topolino Dienst getan. Unstimmigkeiten mit Fiat brachten das Projekt aber ins Grab. Die gebläsegekühlte 754 cm³ große und 20 PS starke Grundkonstruktion dieses Motors mußte dann in einem skurrilen geländegängigen Militärdreirad ackern. Doch das Dreirad wurde nur zwischen 1960 und '63 in geringen Stückzahlen produziert.

Dennoch spielten Militär- und Zivilbehörden eine Hauptrolle für die Firma Moto Guzzi und die Entwicklung der übrigen Zweizylinder-Motorräder. Die Staatsdiener mit und ohne Uniform suchten nämlich ein solides Basisfahrzeug als Ersatz für ihre veralteten Falcone-Einzyylinder und gaben so letztlich die Initialzündung für den glorreichen Wiederaufstieg der Marke Guzzi, die von 1964 bis '65 eine Umsatz-



Eine Reliquie für die weltweite Moto-Guzzi-Glaubensgemeinde

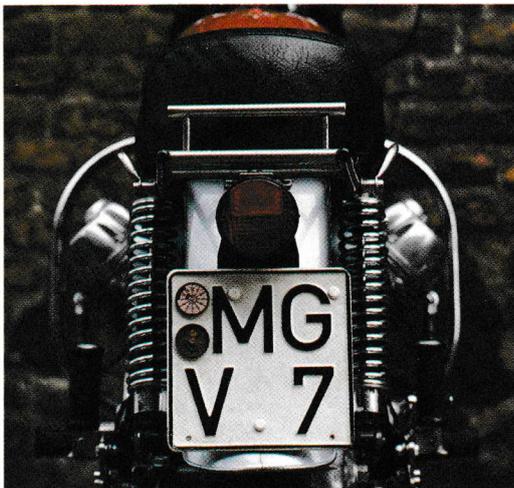


Aus dem Automobilbau stammt die gesamte 12-Volt-Bordelektrik

einbuße von 30 Prozent verkraften mußte. Die großen Erfolge – acht Weltmeistertitel bis zum Rückzug aus dem Rennsport 1957 – hatten Mandello del Lario am Ostufer des Comer Sees zwar zum Zweirad-Mekka geadelt, doch der Lorbeer war längst verwelkt.

Kein Geringerer als der berühmte Moto-Guzzi-Chefkonstrukteur Giulio Cesare Carcano, der den legendären V8-Rennmotor in den 50er Jahren entworfen hatte, zeichnete für den rustikalen, aber seinerzeit aufsehenerregenden Zweiventiler-V2 verantwortlich.

Getreu den Vorgaben – leichte Wartung, problemlose Instandhaltung – erfolgt der Ventiltrieb des längseingebauten 90-Grad-Zweizylinder-V-Motors über Stößel, Stößelstangen und Kipphebel von der untenliegenden Nockenwelle zu den im Leichtmetall-Zylinderkopf hängenden Ventilen. Sämtliche Teile des Motors sind großzügig dimensioniert. So ist es kein Wunder, daß das Triebwerk mit knapp 704 cm³ und 41,8 DIN-PS bei 6250/min schon bald den Ruf urwüchsiger Standfestigkeit genießt. Nicht unbeteiligt daran ist die bescheide-



Fotos: J. H. Sommer

Das Kennzeichen stammt vom Erstbesitzer, und man behauptet, daß er nur deswegen nach Mönchengladbach zog. Heute gehört die Moto Guzzi V7 Ludger Vinke (Bild)



ne Kolbengeschwindigkeit, die sich dank des Hub-/Bohrungsverhältnisses von 70 zu 80 Millimeter mit 14,6 Metern pro Minute bei Nenn-drehzahl im absolut unkritischen Bereich bewegt. Darüber hinaus sind die Kolbenbolzen desaxial angeordnet, was zu einem gleichförmigeren Kräfteverlauf führt und den Verschleiß von Kolben, Zylindern und Kurbeltrieb mindert.

Die hartverchromten Zylinderlaufbuchsen passen freilich nicht so recht ins Wunschbild preiswerter Instandhaltung. Zwar gewährleistet dieses Verfahren längere Lebensdauer und eine verkürzte Einlaufphase, aber im Verschleißfalle müssen nicht nur die Kolben, sondern auch die Zylinder erneuert werden, weil ein Ausschleifen unmöglich ist. Und fertigungstechnisch erfordert diese Bauart einen höheren Aufwand. Bei Guzzi wurden stets drei, von den Fertigungstoleranzen her passende Zylinder- und Kolbenkategorien für die Motormontage zusammengestellt.

Erinnerungen an vergangene Weltmeisterschaftstage hält der Nockenwellantrieb der V7 lebendig. Keine billige Rollenkette, son-

So sportlich wie sicher

Pirelli Sportreifen sind so stark, wie sie aussehen, und sind Spitze auf allen Strecken. Spezielle Gummimischungen, Profile und Reifenkonstruktionen sorgen für optimales Bremsverhalten und hervorragende Naßhaftung. Einer der Besten von Pirelli: der Radial-Reifen MP 7 Sport. Mit großer Aufstandsfläche, die in Kurven extreme, sichere Schräglagen ermöglicht.



Was Ihnen Pirelli sonst noch bietet, lesen Sie im Pirelli Reifen-Guide '89.



Der neue Pirelli Reifen-Guide – mit Tips, Technik, Touren und Terminen – jetzt kostenlos mit starken Motorrad-Aufklebern beim Reifen- und Motorrad-Fachhandel. Oder direkt von Pirelli. PRODUKT-MANAGEMENT MOTORRAD-REIFEN PIRELLI REIFENWERKE GMBH, ABT. VM/M. POSTFACH 20 6128 HÖCHST/ODENWALD

G U T S C H E I N
für den neuen Pirelli Reifen-Guide '89. Bitte abgeben oder einsenden.
Name/Vorname: _____
Straße: _____
PLZ/Ort: _____
Telefon: _____

MRS 9/89



dern ein Satz Stirnräder an der Vorderseite des einteiligen Kurbelgehäuses treibt Nockenwelle und Zahnradölpumpe an. Und noch ein Detail unterscheidet diese Kathedrale der Zweizylinder-Architektur von ihren neoklassischen Nachfolgekonstruktionen: Bis zur Einführung der sportlich flachen V7 Sport thront eine 300-Watt-Lichtmaschine hoch droben auf dem Kurbelgehäuse und läßt den „Büffelmotor“ noch wuchtiger wirken. Unter der polierten Alu-Platte an der Motorstirnseite läuft ein Keilriemen, der den Stromerzeuger antreibt. Und wie die Lichtmaschine, so stammen auch alle übrigen Teile der 12-Volt-Bordelektrik von Marelli und haben ihre Bewährungsprobe im Automobil längst bestanden.

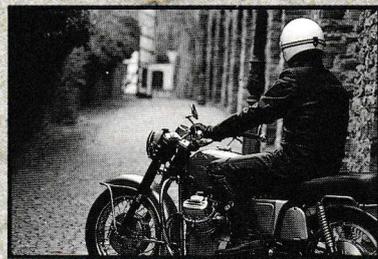
Ebenso eindeutig autobautechnische Züge zeigt die Übertragung der „cavalli“ aufs Hinterrad, was dem vorrangigen Entwicklungsziel, ein Behördenfahrzeug zu fabrizieren, zuzuschreiben ist. Am hinteren Kurbelwellenstumpf sitzt ein großes Schwungrad, das zugleich als Gehäuse für eine Zweischeiben-Trockenkupplung dient. Hinter der Kupplung schließt sich das ver-

schraubte Getriebegehäuse mit einem Viergang-Klauengertriebe an, das die Kraft über eine Kardanwelle im rechten Schwingenholm zum Hinterrad weiterleitet.

Erst 1967 steht die Zivilversion der V7 als Inbegriff einer schweren Tourenmaschine und Wahrzeichen italienischer Motorradbaukunst beim Händler zum Verkauf. Für 4800 Mark. Inklusiv einer 300 Exemplare umfassenden Sonderreihe wird sie bis 1970 gebaut. Die letzte V7 unterscheidet sich von der ersten Serie durch die 29er Dell'Orto-Flachschiebervergaser, sie ersetzen die Gemischaufbereiter gleichen Querschnitts mit rundem Gasschieber. Hauptkennungsmerkmal der V7 gegenüber ihrer Nachfolgerin, der V7 Spezial mit 750er Motor: die fehlenden Knotenbleche im Steuerkopfbereich des Doppelschleifenrohrrahmens.

Start frei: Zweimal den Gasgriff auf Anschlag drehen, den Einzelchoke am linken Vergaser feststellen und dann den Zündschlüssel unterhalb des Tachos – einen Starterknopf besitzt die V7 nicht – ganz nach rechts drehen. Ohne Verzögerung dreht der 0,7 PS starke Anlas-

MOTO GUZZI V7



Seit der V7 umweht die Zweizylinder aus Mandello ein unvergleichliches Charisma

ser den mit 9:1 verdichteten, fahrtwindgekühlten Zweizylinder durch. Ganz ruhig, mit mächtigen, aufgrund der ungleichmäßigen Zündfolge unregelmäßigen Schlägen hämmert der Motor das Glaubensbekenntnis der Guzzi-Freunde herunter. Seit der V7 umweht die Zweizylinder aus Mandello ein unvergleichliches Charisma, das die V-Gemeinde fest an den Gral oberitalienischer Motorradbaukunst bindet. Aber wer nun glaubt, dieser 245 Kilo schwere Schrein von Motorrad würde – laut röchelnd und nur notdürftig mit Flammsieben gegen Kleinvögel und Insekten abgeschirmt – durch offene Ansaugrohre Luft schöpfen, der irrt sich. So wie das Auspuff-, klingt auch das mittels Luftfilter gedämpfte Ansaugeräusch moderato.

Mit lautem Zähneknirschen rastet indes der erste Gang ein. Das schwergängige Viergang-Klauengertriebe erinnert stark an ein altes Lkw-Rührwerk, besitzt allerdings auch dessen Standfestigkeit. Zudem erfordert die Schaltwippe auf der rechten Seite Gewöhnung. Der erste Gang liegt oben und wird, wie beim Herunterschalten in die übrigen Fahrstufen, mit dem Hacken reingekickt. Ab 60 km/h dient der vierte und letzte Gang als Unversalgang, als Mädchen für alles.

Zwischen 3000 und 5500 Touren liegt das Drehmoment des 700ers immer über 6,0 Meterkilogramm. Dabei begleitet den Fahrer ständig ein sanftes Tickern aus den Zylinderkopfdeckeln. Das hat aber weiter nichts zu bedeuten, schließlich sind die Steuerzeiten so gutbürgerlich, daß die um 70 Grad geneigten Ventile – Auslaß 34,6 Millimeter, Einlaß 38 Millimeter – des V7-Motors mit einfachen Ventildfedern ohne Innenfedern auskommen. So unkompliziert die Leistungsentfal-



tung beim Urvater aller V-Triebwerke auch abläuft, im Fahrverhalten offenbart sich doch der Zeitsprung von knapp 20 Jahren. Nicht daß der mit 1,45 Metern Radstand mächtige Dampferrahmen unhandlich wäre, ganz im Gegenteil: Mit dem riesigen, durch die obere Gabelbrücke zurückverlegten Lenker und durch entspannte Sitzhaltung schwingt der Fahrer recht locker durch Kurven aller Art. Aber dem Motor fehlt's aufgrund der großen Schwungmasse an Bremswirkung, ein Effekt, den die bisweilen festhängenden Gasschieber noch verstärken. Und die Verzögerungseinrichtungen selbst – eine Duplex-Trommelbremse mit 220 Millimetern Durchmesser vorn, eine Simplex-Trommelbremse mit 220 Millimetern hinten – genossen schon zu V7-Glanzzeiten keinen tollen Ruf.

Trotz ordentlichen Geradeauslaufs und guter Kurventauglichkeit – selbst die verwindungsfreudige Gabel mit 35er Standrohren ändert daran nichts –, gilt es also, sachte mit dem Tourer umzugehen. Eingedenk der Tatsache, daß das gute alte Test-Stück bereits 19 Jahre und 200.000 Kilometer auf dem Buckel

hatte, fiel uns geziemende Zurückhaltung nicht sonderlich schwer.

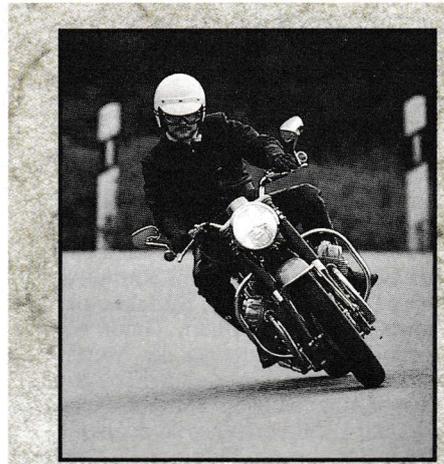
Übrigens: Das Aufstellmoment beim Bremsen scheint keine Modeerscheinung bei modernen Modellen mit 16-Zoll-Vorderrad zu sein, denn damit kann auch die V7 schon dienen, wengleich in gemäßigter Form. Immerhin macht es sich nicht nur hinten ein vier Zoll breiter Reifen auf der 18 Zoll hohen Borani-Hochschulterfelge bequem, sondern auch vorn kommt diese Felgen- und Reifendimension unter dem massigen Kotflügel zum Tragen.

Das Prinzip des längseingebauten Vaus war zwar schon von der Victoria Bergmeister oder der Hoffmann Gouverneur her bekannt, aber nicht von so dauerhaftem Erfolg gekrönt wie im Falle Moto Guzzi. Wer einen dieser V-Urahnchen mit dem Adler auf dem Tank besitzt – den Greif als Markenzeichen wählten die Firmengründer Carlo Guzzi und Giorgio Parodi in Erinnerung an die gemeinsame Zeit in einer Fliegerstaffel im Ersten Weltkrieg –, sollte ihn hüten wie einen Schatz. Er verkörpert lebendige Motorradgeschichte.

Guido Saliger



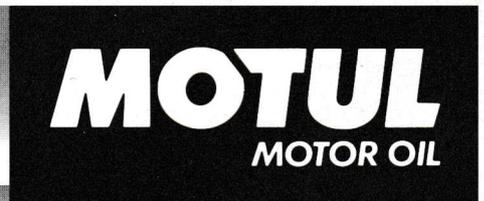
MOTO GUZZI V7



Wer einen dieser V-Urahnchen besitzt, sollte ihn hüten wie einen Schatz. Er verkörpert Motorradgeschichte

MOTUL MOTOR OIL

alles was ein Motorrad braucht.



Hier eine kleine Auswahl unserer autorisierten Fachhändler: **E. Steinicke** Tempelhofer Weg 2 1000 Berlin 42 • **MEK Motorrad** Lenenweg 2 4154 Tönisvorst • **M. Ostendorf** Dorstener Str. 547 4200 Oberhausen 12 • **F. Jorring** Heinrich-Brauns-Str. 5 4300 Essen 11 • **Schultz & Schuchardt GmbH** Im Vogelsang 92 4320 Hattingen • **Fulland Zweiräder** Detmolder Str. 1 4811 Oerlinghausen • **A. Burger & Co. OHG** Bornheimer Landstr. 6 6000 Frankfurt • **Hans Löw** Industriestr. 13 6120 Michelstadt • **W. Reinhard** Hauptstr. 55 6737 Böhl-Iggelheim • **Spahr GmbH** Hintergasse 11 6304 Lollar • **Pfeiffer-Zweirad GmbH & Co. KG** Mühlweg 10 6334 Asslar 1 • **B + S, Motorrad** Hanauer Vorstadt 27 6450 Hanau • **A. Wolff** Vorstadt 27 6450 Hanau • **Klaus König** Lenau Straße 1 6700 Ludwigshafen • **Claude & Co. KG** Bergmann-Grünzweig-Str. 67 6700 Ludwigshafen • **Götzl Motorrad Boutique** Fahnenstr. 28 6780 Pirmasens • **Waser GmbH** Dornierstr. 60 7200 Tuttlingen • **U. Gäckle** Laibgasse 7238 Oberndorf-Hochmössingen • **Fred Pistor** Ulmer Straße 22/1 7250 Leonberg • **K. Eisenhard** Raitestraße 4 7253 Renningen • **E. Maisenbacher** Turnstraße 1 7260 Calw-Altburg • **G. Walcher** An der Aufstiegstraße 2 7300 Esslingen 1 • **Speer** Karl-Jaggy-Str. 27 7406 Mössingen • **Weidenkeller 2-Rad-Center** Olgastr. 20 7440 Nürtingen • **S. Kölbl** Hertzstr. 12 7505 Ettlingen • **Heimo Fegert** Hohenstaufenstr. 40 7530 Pforzheim • **Thomas Franz** Kirchgasse 14 7614 Haslach • **Hedler GmbH** Heidenheimer Str. 43 7922 Herbrechtingen-Bolheim • **Suzuki Gleich** Wolfegger Str. 35 7987 Weingarten • **Spaett Motorrad KG** Rüdeshheimer Str. 9 8000 München 21 • **Willi Gürtner** Hauptstr. 17 8300 Altdorf • **Kapfl** Schauflinger Str. 3 8360 Deggendorf • **Anton Niggl** Maresberg 10 8391 Perlesreut • **Meier** Hauptstraße 37 8424 Saal/Donau • **Streckenbach** Keckstraße 3 8480 Weiden i.d. Opf. • **Dirnberger** Mittelweg 9 8490 Cham • **Riedel Fahrzeug KG** Auß. Bayreuther Str. 133-135 8500 Nürnberg • **Drechsel & Wenzel** Nürnberger Str. 35 8580 Bayreuth • **Sigi Schrems** Bahnhofstr. 23 8593 Tirschenreuth • **Motorsport Schöpf** Obere Stadt 24 8650 Kulmbach • **W. Meth** Am Eck 12 8732 Kleinwenkheim • **Schubert** Hockergasse 12-16 8870 Günzburg • **Müller GmbH** Pötmeser Str. 26 8898 Schrobenhausen • **Motorrad Weishaupt** Flurstr. 4 8901 Adelsried • **Hintermeyer** Hermann-Ranz-Str. 9 8920 Schongau • **Beck & Berger** Industriestr. 5 8933 Untermeitingen • **Ressler GmbH** Hirschgasse 10 8940 Memmingen

Weitere Fachhändler: MOTUL GmbH, Rolshover Straße 233, 5000 Köln 91, Telefon 02 21 / 8 30 10 44