

DAS MOTORRAD

**USA-
Markt:
einzige
Zukunft?**

**Rennsport 1967
in Österreich**



Königswellenmotor seziert

Dauertest Guzzi V7

Viertakt-Puchs?



20000 km

auf



MOTO GUZZI

V7

Als die V 7 im Herbst 1966 auf der Ausstellung in Köln zu sehen war, dachten eine Menge Leute, dies sei wieder einmal so ein Ausstellungsgag aus Italien, den man als Blickfang zeigt, der aber doch nie gebaut wird. Deswegen fragten wir die Guzzi-Männer, ob in dem Motor auch Kolben und Kurbelwelle seien, und wir würden das auch nur glauben, wenn sie uns das Motorrad zum Fahren geben würden. „Eine Minute nach der Stunde, in der diese Ausstellung geschlossen ist, können Sie die Maschine abholen!“ war die lachende Antwort. So war es. Die Batterie wurde aufgeladen, Öl und Benzin noch am Ausstellungsstand eingefüllt — eine Drehung mit dem Zündschlüssel: der elektrische Starter warf den Motor an. Er lief. Wir fuhren mit der Maschine zurück nach Stuttgart.

Seit diesem Augenblick haben wir 20 000 km auf dem Motorrad gefahren — ein Winter, ein Sommer, und der nächste Winter hat schon begonnen. Um eine „Einfahrzeit“ haben wir uns nicht gekümmert. Die ersten Kilometer auf der Autobahn Köln—Bonn waren sowieso nicht mit Volldampf drin, bis man sich an das Schlachtschiff gewöhnte. Später auf der Rheinuferstraße waren auch die laut Prospekt möglichen 170 km/h durch den starken Verkehr und den Streckencharakter nicht zu fahren. Und bis zu 2000 km etwa bewegte man sich auf den kurvenreichen Landstraßen im Schwabenland und in der Rhön. Erster Ölwechsel nach 500 km, zweiter Ölwechsel nach weiteren 1500 km, in der Folge alle 2000 km. Bis zu 8000 km fuhren wir Shell-Öl X 100 HD 30, dann wechselten wir auf Castrol mit Wolfram Additiv. (Alle Laufflächen — Nocken, Stößeltassen, Lagerschalen, Kipphebel, Ventilführungen — sehen aus wie poliert, Ölrückstände nicht erwähnenswert). Die erste Höchstbelastung mit zwei Personen, riesigem Gepäckberg, also die Maschine voll ausgelastet, fand auf einer Reise nach Norddeutschland statt, wobei viel Autobahn gefahren wurde. Reiseschnitt um 115 km/h herum, Verbrauch bei 6,8 Liter Superkraftstoff auf 100 km. Dann folgte die Nürburgring-Vergleichsprobe mit unendlich vielen scharfen Runden, deren Durchschnitt zwischen 105,2 und 106,7 km/h lag und uns in Vergleichszahlen (siehe *MOTORRAD* 25/1966) deutlich zeigte, daß es doch kein Eisenhaufen, sondern eine überraschend wendige und handliche

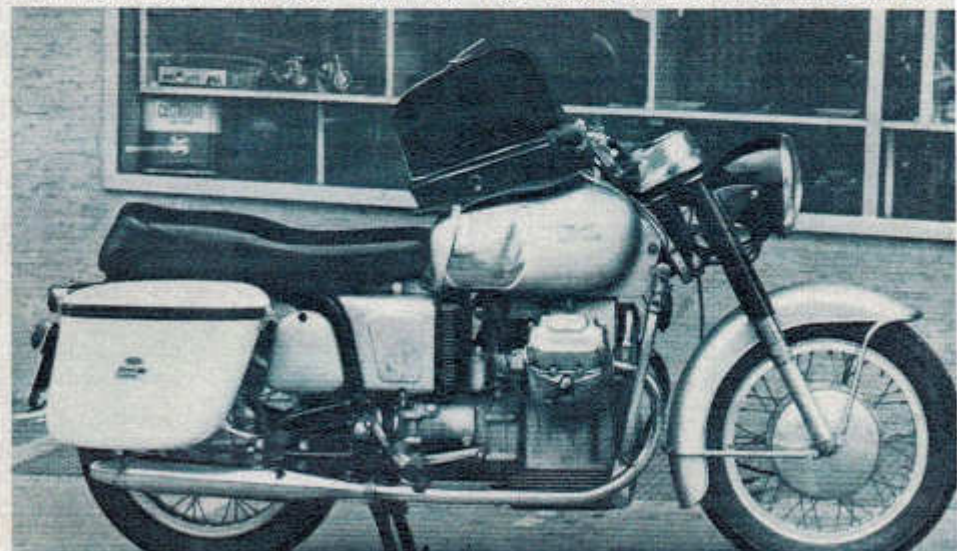
Maschine ist. Das Ventilspiel brauchte nach 4500 km nicht nachgestellt zu werden.

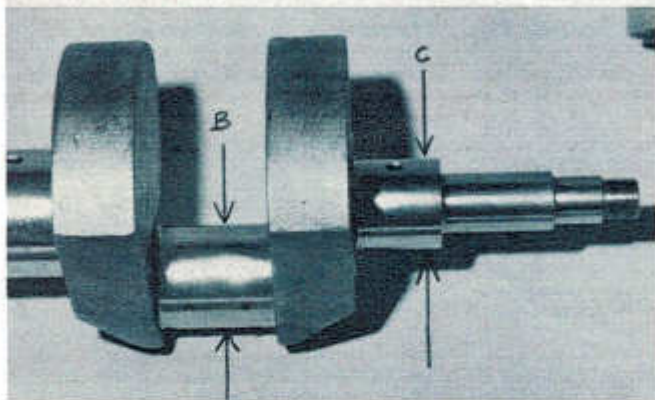
Es folgte eine lange Reise nach England zur TT. Unser eigener Rekord Ostende—Brüssel wurde u. a. dabei mit voller Belastung gebrochen — 105 km in früher Morgenstunde durchweg Vollgas mit einem Durchschnitt von 45 Minuten = ca. 140 km/h. Am Ende der Jagd lief der Brummer unberührt ganz regelmäßig im Leerlauf. Beim nächsten Tanken festgestellt: kein Ölverbrauch, aber fast 8 Liter auf 100 km Benzinverbrauch. Auf dieser Reise gab es noch mehr solcher Parforce-Jagden wie z. B. morgens um 4.00 ab Liverpool und dann im Nebel und bei Kälte und Regen 432 km über englische Landstraßen bis nach Farnborough in etwas mehr als 4 Stunden und 35 Minuten. Im Laufe des Sommers wurden noch weitere lange Reisen unternommen, es waren immer hohe Durchschnitte erzielbar, und außerdem wurde die Guzzi mehr und mehr das Fahrzeug, das als stets fahrbereiter und zuverlässiger Untersatz wie ein alter VW zur Verfügung stand. Pflege nur so weit es die wenige Freizeit zuließ. Ansonsten nur gefahren — woher sollen auch 20 000 km in 14 Monaten sonst zusammenkommen. In dieser Zeit wurde einmal das Zündschloß ausgewechselt — und das auch nur aus Zeitgründen, und weil man so schnell bei einer Dorfwerkstatt ein Fiat-Automobil-Zündschloß bekam. Alle elektrischen Details der V 7 sind nämlich Marelli-Bauteile, die auch bei den Fiat-Wagen Verwendung finden (!). Die Kontakte waren durch eingedrungene Feuchtigkeit vergammelt.

Aber wir stellten dann fest, daß man dieses Zündschloß sehr gut zerlegen, die Kontakte reinigen und alles wieder zusammenbauen kann. Da man bei Guzzi die Ublafschrauben der Telegabel bei Anlauf der Serie geändert hatte, sollten die Gabelunterteile schon im Frühjahr 1967 ausgetauscht werden. Dazu hatten wir keine Zeit, wir fuhren mit der ursprünglichen Gabel weiter (die Straßenlage ließ nichts zu wünschen übrig) und erst im Herbst wurden diese Teile ausgetauscht. An der Wirksamkeit der Federung änderte sich nichts. Anfangs hatte die Gabel bei sehr starken Schlaglöchern beim Ausfedern angeschlagen. Nach und nach wurde das besser, nachdem man mit Dämpferöl- und Füllung experimentierte.

Besondere Vorkommnisse? Ja. Im Frühjahr 1967 wurde versehentlich die Zündeneinstellung bei einer Begutachtung der Elektrik verstellt. Der Motor lief einige Kilometer mit zu viel Frühzündung. Dabei wurde er im oberen Drehzahlbereich ziemlich rauh. Schnelle Straßenrand-Korrektur war daraufhin der Grund für ein wenig zu späte Zündeneinstellung — nur deswegen nicht richtig bemerkt und für korrekt gehalten, weil die Maschine so seidenweich lief und immer noch mit zwei Personen über 155 km/h mit Gepäck erreichte. Nach etwa 1000 km (!) haben wir das erst bei einer Routine-Überprüfung bemerkt, denn es war nichts Nachteiliges beim Fahren zu erkennen. Der Motor hat also nicht nur das Leistungsvermögen eines Bullen, sondern dazu auch noch dessen Gemüt. Unempfindlich gegen alle

„Long distance tourer“ steht auf den Zeichnungen der Fabrik. Das ist im wahrsten Sinne des Wortes richtig. Zu den möglichen hohen Reisedurchschnitten kommt noch eine ungewöhnlich günstige Tragfähigkeit.





V 7-Kurbelwelle. A — Durchmesser 54 mm, B — Durchmesser 44 mm, C — Durchmesser 38 mm. Extrem große Öl-ringen.
Kurbelwelle, Zylinder, Kolben und Pleuel der V 7. Der Pleuefuß ist teilbar. Der Kolbenbolzendurchmesser beträgt 22 mm.

glichen und unmöglichen Belastungen, Lauf-rände, Temperaturen und Behandlungen. Wir sen so etwas bis heute bei keinem Motorrad vorher erlebt. Nicht ein einziges Mal ließ dieses Aggregat irgendwo und irgendwann im ch. Mit sofortigem Anspringen konnte man e Wette gewinnen.

n sollte deshalb noch einmal Einzelheiten bechren. Das gewaltigste Teil ist zweifellos die rbelwelle. Der Zapfen am Hauptlager hat en Durchmesser von 54 mm, der Hubzapfen 44 mm Durchmesser, und der Pleuellwennpf an der Steuerseite hat einen Durchmesser i 38 mm. Das sind extreme Bemessungen —

auch im Hinblick auf die ungewöhnliche Breite der Gleitlager. Die Pleuefüße sind teilbar, beide Pleuel laufen nebeneinander auf dem starken Hubzapfen. Wir haben diese Einzelheiten schon in unserem Heft 6/1967 beschrieben, trotzdem möchten wir noch einmal daran erinnern, weil anzunehmen ist, daß das Geheimnis des ungewöhnlichen Stehvermögens nicht zuletzt in der Bemessung der Triebwerksteile liegt.

Die härteste Erprobung fand dann an der V 7 des Leidenecker Fahrers Erwin Müller statt. Bei km-Stand 15 000 etwa wurde der Motor ausgebaut und einem zehnstündigen Vollast-Test auf dem Prüfstand mit handbuchmäßiger Ein-

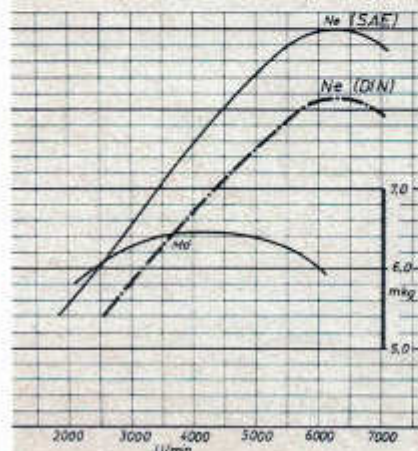
fahrleistung von Mann und Maschine ganz enorm. Hier die Zahlen: Erste Etappe (bis Seesen) 218 km — Durchschnitt (trotz einsetzenden Schneefalles und Gegenwind) 128,0 km/h. Zweite Etappe (bis Reinhardshain) 236 km — Durchschnitt (bei starkem Schneesturm, spiegelglatter Bahn, Baustellen und Unfall-Stellen) 83,2 km/h. Dritte Etappe (bis Stuttgart-Süd) 263 km — Durchschnitt (bei Frankfurt Nebel, dann Baustellen, ab Karlsruhe erneut Schneesturm, Bahnglätte) 97,0 km/h. Vierte Etappe (bis Holzkirchen) 255 km — Durchschnitt (Schneefall, Glatteis — dann Stadtdurchfahrt München) 116,5 km/h. Fünfte Etappe (bis Linz) 241 km — Durchschnitt (Nebel, Baustellen, Grenzübergang, teilweise Schneeglätte) 130 km/h. Letzte Etappe (bis Autobahnende Wien) 170 km — Durchschnitt (Schneeglätte, Baustellen) 126,0 km/h. Gefahrene Kilometer: 1383. Gesamtzeit 14 Stunden 11 Minuten. Gesamtdurchschnitt ca. 98 km/h. Durchschnitt ohne Pausen und Stopps: ca. 108,5 km/h. (Ein Reisender, der zur etwa selben Zeit von Hamburg nach Wien mit dem Schnellzug fahren möchte, kann um 16.25 ab Hamburg fahren und ist am anderen Morgen um 7.25 in Wien — Fahrzeit 15 Stunden. Das nur nebenbei.)



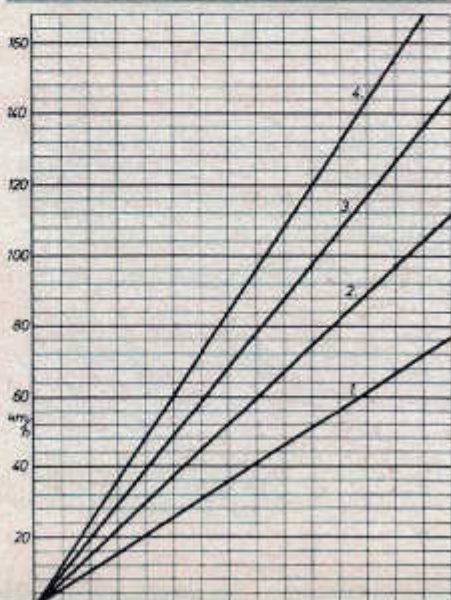
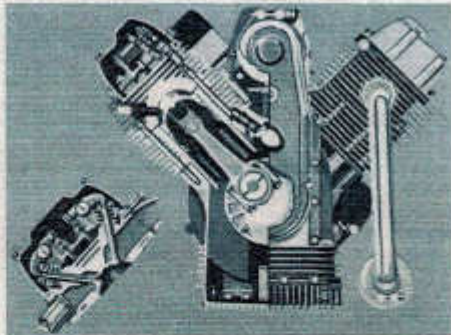
V 7-Motor mit Getriebe aus dem Rahmen ausgebaut. Die Zylinder stehen in einem Winkel von 90° zueinander. Zylinder und Zylinderköpfe aus Leichtmetall, hartverchromte Zylinderlaufflächen. Bohrung/Hub 80/78 mm. Verdichtung 9,0. Vergaser-Ø 29 mm. Zweischeiben-Trockenkupplung, Elektro-Starter. Vier Gänge. (Siehe Leistungskurve — links unten — und Gangdiagramm — rechts unten). Luftfiltration durch Papier-Feinstfilter.

Der Motor wurde von Ing. Carcano konstruiert, der übrigens auch die 500 ccm Rennmaschine V 8 1954 baute.

Aus der Leistungskurve geht deutlich hervor, welches gewaltige Drehmoment dieser Motor hat. Auch sieht man sehr gut, daß der Motor einen ausladenden Drehbereich besitzt.



stellung unterzogen. Er flog weder auseinander noch brauchte am Ende der Prüfung irgend etwas anders eingestellt oder gar erneuert werden. Mit dem dann wieder im Rahmen eingebauten Motor ging es in scharfer Fahrt zunächst zurück in den Hunsrück nach Leideneck, auf verschiedene weitere Fahrten und schließlich zu einer weiteren Gewaltprobe über die Autobahn nach Hamburg. Bei gutem Wetter wurde auf der Hinfahrt ein Durchschnitt von über 130 km/h auf ca. 500 km eingehalten. In Hamburg setzte sich der inzwischen gut ausgeruhte Müller auf seinen Büffel und startete genau um 0.00 Uhr am 27. November bei Stillhorn zu einer harten und eisigen Prüfung nach Wien. Nach dem bisherigen Testverbrauch unserer Maschine waren etwa alle 250 km Tankstopps vorgesehen. Allerdings — eine Vollgasprüfung war nicht so extrem möglich, denn noch während der ersten Etappe begann es zu schneien und zu wehen. Trotzdem war die



Am Ziel war Erwin Müller etwas steif, aber fröhlich und immer noch unternehmungslustig. Die Maschine war in bester Verfassung. Wir möchten wohl wissen, welcher Durchschnitt da bei günstiger Witterung und trockener Bahn herausgekommen wäre!

Etwas hatte unterwegs dem eisernen Büffelritter zuerst doch Schwierigkeiten gemacht: eingedrungene Feuchtigkeit unter die Verteilerkappe und feuernde Kerzenstecker. Dagegen gibt es aber wahrhaftig leichte Gegenmittel. Unsere Testmaschine hatte gleich zu Anfang Spritzschutz und Dichtmittel an den beiden Vergasern und am Verteiler erhalten und außerdem kümmerten wir uns um die Beru-Kerzenstecker, daß es niemals Ärger mit Feuchtigkeit, Wasser oder Streusalz gab (Kontaktspray). Hier ist die V7 nämlich empfindlich. Man besorge sich tunlichst die Bosch-Silicon-Kerzenstecker (wie sie von Wetterfahrern verwendet werden!) und fahre mit entstörrten Zündkerzen (gibt's bei Bosch). Oder aber man verwende die Beru-Stecker, die als wasserdicht angepriesen werden (und es auch sind!). Über die Vergasermischkammern zogen wir sehr lang bis tief unter den Tank reichende Reifenschläuche, über den Verteiler ebenfalls. Der Verteiler, die Kabeleinführungen wurden mit Kontaktspray WD 40 behandelt.

„Verschleiß“erscheinungen: bei km 9000 wurde der Keilriemen zur Lichtmaschine nachgespannt

alten neu belegte Backen beim Importeur Röth in Hammelbach. Bei km 5200 gab es eine gebrochene Brems-Rückholfeder im Vorderrad. Nach einer Rad- und Reifenmontage war vergessen worden, die dünne Beilagscheibe zwischen Bremsplatte und Radnabe zu legen, so daß diese Feder an den etwas ungleichmäßig bearbeiteten Verstärkungsrippen der Radnabe schliff. Man muß also bei Radmontagen auf etwaige Distanzscheiben achten! Bei 19 500 km blies der rechte Schalldämpfer durch — Grund: in den Kurven durchgeschliffen. Auch dürfte in spätestens 5000 km nach diesem Salz-Winter das Verbindungsrohr zwischen den Auspuffrohren fällig sein.

Die Hauptbelastung liegt bei der langen Maschine etwas mehr als bei anderen Motorrädern auf dem Hinterrad. Dazu kommt das enorme Drehmoment des Motors von mehr als 6,4 mkg. Nach 5200 km war die erste Hinterrad-Decke wegschmeißreif. Es handelte sich um die serienmäßig vorgesehenen Pirelli-Reifen 4.00—18. Darauf wechselten wir vorn und hinten beide Reifen, um den Metzeler H 18 (Profil Block C 5 — CS 5) 4.00—18 zu probieren. Auf den rauen englischen Straßen war die Hinterraddecke dann erst etwa nach 6000 km so weit abgefahren, daß man eine neue brauchte. Die Vorderraddecke zeigt noch jetzt bei 20 000 km ein gutes Profil, zwar sind durch die starke Bremswirkung Sägezähne entstanden, aber der Abrieb ist bei weitem nicht so groß wie

Ufer, sondern von der 40 km entfernt liegenden Wohnung an den Fluß. Natürlich mit Kunststoff-Packtaschen. Wir haben auf den Reisen das gleiche Gepäck mitgenommen, das wir sonst im Gespann mit uns führen.

Bei den ersten zehn Maschinen gab es ganz zu Anfang einmal einen Fall mit Kupplungsschwierigkeiten. Seit der Zeit werden härtere Federn benutzt. Dann war darunter ein Fall mit einem Haarriss im Kurbelhaus. Die Motoren der jetzigen Serie haben sehr große zusätzliche Verstärkungen, womit diese Sache behoben und vergessen ist. An unserer Maschine war einmal die Öleinfüllschraube am Kurbelhaus regelrecht festgebacken — das ging nur mit einer Hexenzange (auf dem Zeitplatz der deutschen Kolonie bei der TT — unter fachkundiger Hilfe von Heinz Muhr, Deutschlands edelstem Schrauber) wieder auf. Allen V 7-Fahrern sei gesagt: knallt das Ding nicht so fest! Besonders nicht bei heißem Motor! Und laut Meister Straußens Anregung bei Röth: einen ganz flachen und griffigen Ringschlüssel dazu benutzen. Der Motor ist im übrigen öldicht — auch nach dem Autobahntest gab es keinen Nebel an den Nähten.

Als wir das erste Mal die Bremsen ausbauen, um deren Konstruktion zu betrachten, kamen uns Bedenken, hinsichtlich Eindringen von Wasser und Dreck. Daraufhin bohrten wir die feinen Schleuder-Löcher für den Austritt von etwa einge-



und die Fiberdichtungen an den Ölleitungen zu den Zylinderköpfen erneuert. Das geht übrigens sehr einfach. Das Antriebsrad ist teilbar, die beiden Hälften haben mehrere Distanzscheiben zwischen sich. Nimmt man eine solche Scheibe heraus, dann wird der Radius größer und der Riemen wird gespannt. Die Distanzscheibe schraubt man außen auf das Antriebsrad. Bei 15 000 km und bei 20 000 km wurde das Ventilspiel besonders exakt kontrolliert: nur das linke Auslassventil mußte etwas nachgestellt werden. Alles andere stimmte. Ein Ölverbrauch wurde bei keinem Ölwechsel und bei keiner Tankkontrolle unterwegs festgestellt. Bei 15 000 km wurden die Bremsbacken (mit geklebten Belägen) vorn ausgewechselt. Ist der Belag vollkommen am Ende, erhält man im Austausch gegen die

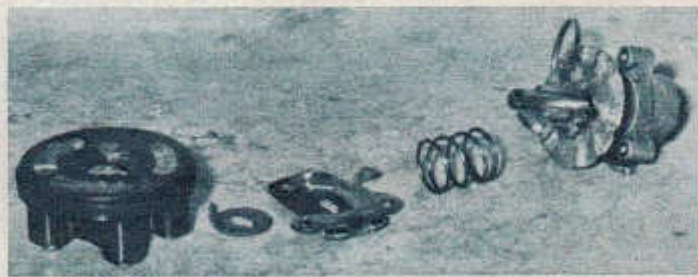
auf dem Hinterrad. Diese Metzeler-Reifen sind auch auf nassen Straßen noch sehr fähig und haften in den Kurven ausgezeichnet — bei der Fahrt über die verschneite Autobahn hatten wir den Eindruck, daß die Pirelli-Reifen mit dem sehr feinen Profil etwas fähiger waren.

Der hohe Durchschnitt auf der Autobahn-Gewaltprobe bei zum Teil spiegelglatter Bahn ist aber auch ein Beweis für die ungewöhnlich sture Spurtreue der Maschine. Wir sind nach langen Reisen im Sommer frischer von der Guzzi heruntergestiegen als es jeder Autofahrer sein kann nach 400 km. Schon die sehr bequeme Sitzhaltung, der große Sitzraum für Fahrer und Sozia sind unbedingt hervorzuheben. Unsere Belastungs- und „Beladungs“probe ergab, daß man ein Metzeler Schlauchboot „Inka SH“ mit Holzboden, einen Außenbordmotor von 5 PS (Yamaha PC-3) mit Zubehör auf dem Büffel transportieren konnte. Und zwar nicht etwa nur vom Bootshaus ans

drungenem Wasser oder zum Herausschleudern von Abriebstaub neben den Bremsringen etwas größer. Ob es notwendig war oder nicht, wissen wir nicht, denn wir hatten selbst bei dem schlimmsten Wetter keine Schwierigkeiten mit den Bremsen. Sonstige Änderungen unsererseits: Nach 5000 km haben wir einen Magura-Geländelenker mit H-48 Hebeln montiert. Der Originallenker war nach unserem Geschmack (darüber läßt sich nicht streiten) zu breit, und die Handhebel waren nicht individuell einstellbar, auch die Griffe waren uns zu dick. Es wurde dann an den Sturzbügeln und an der hinteren Nummerntafel auch noch eine große Blinkanlage angebaut, außerdem ein Scheinwerfer mit 200 mm Durchmesser. Man kann auch zwei Halogen-Leuchten montieren (siehe Rücktitel), die Lichtmaschine mit 300 Watt Leistung ist damit noch lange nicht überfordert. Da ist im Winter noch Energie genug für Heizgriffe. (Zum Vergleich: bislang sind Lichtmaschinen-



Die einfachen elektrischen Steckverbindungen und das Zündschloß. Man kann dieses Marelli-Schloß (Bild rechts) völlig zerlegen und reinigen, wenn es sein muß. Im übrigen bekommt man alle elektrischen Teile bei jedem Fiat-Händler. Zum Beispiel stammt der Verteiler vom Fiat 500.



Leistungen von 90 Watt absolute Höchstleistungen gewesen!)

Bei 20 000 km unternahmen wir noch einmal eine Beschleunigungsmessung. Bei km-Stand 4000 etwa hatte ein spezieller Kamikazemann eine Beszeit von 5 Sekunden bis 100 km/h ermittelt — solo, ohne Gepäck, eine Person. Jetzt sah diese Messung mit eingerechneter Tacho-Fehl Anzeige bei fünf Messungen wie folgt aus: 6,2, 6,0, 6,4, 5,8, 6,0, also im Mittel ca. 6,1 Sekunden von 0 bis 100 km/h. Gefahren allerdings von einem anderen Mann. Die Höchstgeschwindigkeit betrug in der Ebene zu Beginn nur 148,3 km/h, nach 2500 km kamen wir auf knapp 160 km/h, bei km-Stand 8 000 ergab die Messung in der Ebene mit einer Person klein gemacht im Belstaff-Anzug 164,45 km/h.

Die Tendenz ist also steigend gewesen.

Die 703,7 ccm Hubraum (zwei Zylinder, ohv, in V-Form 90°) mit 50 SAE-PS ergeben eine Hubraumleistung von ca. 70 PS/l. Kolbengeschwindigkeit bei 6000 U/min ca. 14 m/sek. Bei 6250 U/min ist die höchste Leistung gemessen worden, bis zu 6000 U/min kann man den Motor schon beim Beschleunigen bestimmt kurz überdrehen. Bei einer Autobahn-Dauergeschwindigkeit von 140 bis 150 km/h dreht der Motor 5800 oder ca. 250 U/min — also ist die Kolbengeschwindigkeit niemals zu hoch. Zieht man den dritten Gang bis über 140 km/h hinauf, dann sind das ca.

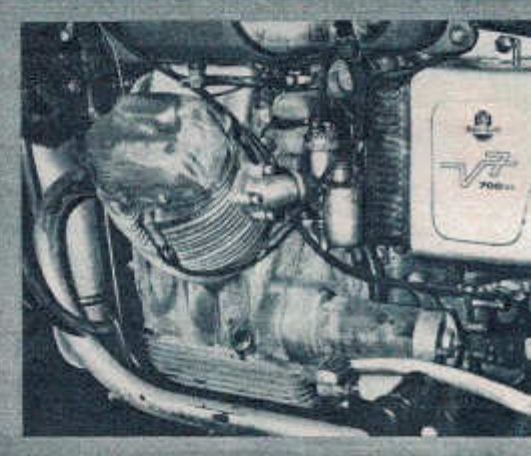
Clipper-Seitenwagen, ein anderes mit einem TR. Mit dem früheren leichten Schalen-Steib-Seitenwagen dürfte man auch mit Soloübersetzung klar kommen. Aber im Werk ist man dabei, eine Gespannübersetzung zu entwickeln. Dort gibt es ein Gespann mit einem Watsonian-Wagen. Ob dieser Wagen die richtige Auswahl ist, sei vorläufig dahingestellt — aber die Tatsache, daß man sich damit beschäftigt, zeigt klar die Erkenntnisse, die man schon aus dem ersten Jahr gezogen hat. Das Haus Guzzi in Mandello am Comer See ist nach unseren Feststellungen sehr, sehr aufgeschlossen, diskussionsbereit und empfänglich für Anregungen. Außerdem funktioniert der Kundendienst im Werk prompt, sauber und großzügig. In Deutschland ist der Importeur Fritz Röth in Hammelbach im Odenwald außerordentlich rührig und interessiert, in der Schweiz wird die Maschine durch die Firma Otto von Arx in Trimbach angeboten, verkauft und betreut.

Wegen Ersatzteilen haben wir bislang keine grauen Haare bekommen. Erstens, weil wir nichts brauchten und zweitens, weil inzwischen bei Röth im Lager alles Wichtige vorhanden ist. Und hinsichtlich der Elektrik kann man sich an jeden Fiat-Händler in Deutschland und im Ausland wenden. Im übrigen ist der Motor ein wuchtiger, klassischer Viertaktmotor, mit dem jeder Mechaniker klar kommen wird, sollte es einmal not-



Oben: Um ein Spiel der Kipphebel zu ermöglichen, diese aber stets in der richtigen Lage zu halten, sind zwischen Lagerbock und Kipphebel dünne Spiralfedern vorgesehen.

Bildreihe von links nach rechts, einige V 7-Geschichten: erste Nürnbergringprobung der Testmaschine auf dem Nürnbergring im Herbst 1966. / Ein Schlauchboot Metzeler Inka SH, ein Außenbordmotor Yamaha PC-3 mit Zubehör als höchste von uns gefahrene Belastung. / Daneben zum Beweis wird die ganze Werft gezeigt. / V 7-Fahrer sind weitgereiste Leute, dies ist die Maschine von Olaf Grabowski aus Augsburg in Marokko. / Die letzte Gewaltprobe fuhr Erwin Müller, Leidenack, über die Autobahn von Hamburg nach Wien bei schweblichem Wetter. / Der Motor der Maschine zeigte danach nicht einmal Ölnebel an den Gehäusenähten.



250 U/min und seine Kolbengeschwindigkeit von ca. 17 m/sek. Man bleibt also immer in einem Bereich, der noch nicht die Belastungsgrenze darstellt (diese dürfte bei etwa 20 m/sek Kolbengeschwindigkeit liegen). Wie oft und wie lange kann man im übrigen mit einer so schnellen Maschine Vollgas stehen lassen? Die V 7 ist mit ihren leistungsmäßigen Reserven und mit dem allen Details reichlich wenn nicht überreichlich dimensionierten Motor auf Lebensdauer gebaut. Sie hat es bewiesen. Ein Lichtblick im vielfältigen und bunten Angebot.

In diesem Jahr gab es für die V 7 keine Seitenagenübersetzung. Ein Gespann läuft mit einem

wendig sein. Wir haben da keine Sorgen, denn wir brauchten bislang nur die Tankstellen zum Tanken und zum Ölwechsel. A propos Ölwechsel: da darf man sich beim Getriebe und beim Hinterrad antrieb nicht nach Marken (Unterkante Öleinfüllöffnung z. B.) richten — da muß man haargenau die Ölmenge abmessen und einfüllen, die im Handbuch angegeben ist.

In einem Punkt müssen wir unsere Meinung noch revidieren. Man war der Ansicht, daß die Maschine etwas ganz anderes ist als ein leichtes, schnelles Sportmotorrad. So etwa zwischen BMW und Harley-Davidson. Sicher machen sich die 245 kg bemerkbar, aber nur, wenn man sie auf-

boden muß. Die Seitenstütze und der elektrische Anlasser machen es ohne Schwierigkeit möglich, daß auch ein 100 Pfund-Mädchen damit umgehen kann, die Kurvenlage ist großartig, das Temperament des gewaltigen Motors ist überraschend spritzig trotz der Zähigkeit. Und die Fahrleistungen, die man inzwischen erreichte, zeigen keine zähe Trägheit. Die großen Fahrten, die im letzten Sommer die ersten V 7-Fahrer von Deutschland durch ganz Europa und Afrika unternahmen, das alles läßt den Ausspruch tun: „Ein Nashorn und einen Büffel kann nur der für träge und schwer halten, der diese Vieher noch nicht rennen und wetzen sah! Nur nicht anbändeln!“ Klacks

aus dieser Zeichnung kann man sehr gut die Abmessungen und den Rahmenbau erkennen.

Die Mitnehmerverschraubung am Hinterrad und am Kardanantrieb (Bild links) nach 20 000 km. Übrigens hatte

ein Rennmaschinen-Modell von Guzzi in den fünfziger Jahren Kardanantrieb!

