

DAS **MOTORRAD**

Großer Preis von Deutschland

Wir führen als erste:

Moto Guzzi 750

Mißgriff der FIM:
Grand Prix-Kurs
von Madrid

125 ccm
schon
mit
16?



Moto
Cross
Hügelheim

Gelände-Elite in Zschopau

11

DM 1.20 · 31. Mai 1969

Belgien bfr 19,-, Dänemark dkr 3.65, Finnland Fmk 1.50, Italien LIT 250, Luxemburg Lfr 18,-, Niederlande hfl 1.55, Norwegen nkr 2.50, Österreich S 9.50, Schweden skr (inkl. moms.) 2.35, Schweiz sfr 1.40, USA \$ -50. Printed in Germany

fuhr:

MOTO GUZZI

„Ambassador“

750 ccm



Es gibt mehrere Bezeichnungen für diese — auf der Basis der 700 ccm V 7 mit dem quergestellten V 90°-Motor aufgebauten — neuen 750er von Moto Guzzi in Mandello am Comer See. „V 76“ oder „V 7 Spezial“ oder „Ambassador“. Der Name „Ambassador“ bedeutet soviel wie „Botschafter“ — eine etwas ungewöhnliche Benennung dieses wichtigen Motorrades, doch mag es gelten, denn die Maschine ist nicht nur im Guzzi-Programm, sondern für den italienischen Motorradbau insgesamt ein guter Botschafter und Repräsentant.

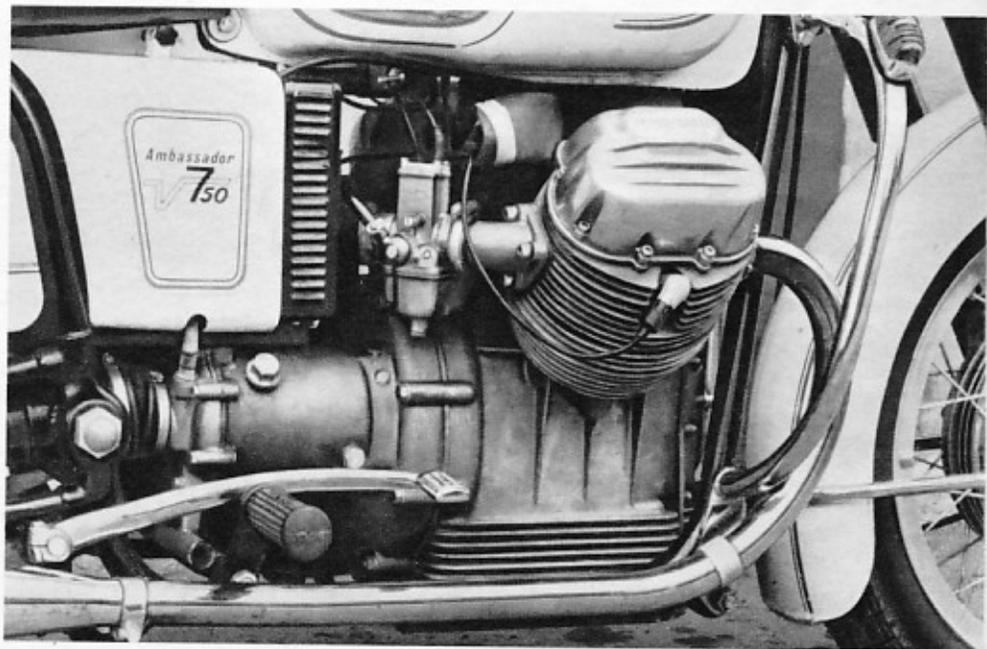
Die 700 ccm V 7 fand in unserem Lande auf Anhieb viel Interesse, und mit dem neuen Modell 750 ccm wurde der Gedanke des bulligen und doch temperamentvollen Motorrades, des „Büffels“, wie wir zu sagen pflegen, ein gutes Stück weitergebracht. Grundgedanke: ein Motorrad, dessen Antrieb nicht durch zu hohe Drehzahlen, sondern durch hohes Drehmoment bei mittleren Drehzahlen glänzt. Weiterhin: durch größeren Hubraum ohne Einbuße von PS zu geringerer Hubraumleistung und dadurch zu größerer Zuverlässigkeit zu kommen. Und noch: bei aller nicht zu umgehenden bulligen Art so viel Handlichkeit und Eleganz zu erhalten, daß das Solofahren in erster Linie und der Gespanntrieb in zweiter Linie rangiert. Bei Moto Guzzi tat man ein übriges — man wählte den fast wartungsfreien und zuverlässigen Kardanantrieb zum Hinterrad (schon wegen der vorhandenen für ein Motorrad sehr hohen Drehmomente bis über 6 mkg), man suchte die Details für die elektrische Anlage unter vorhandenen Automobilteilen.

Seit etwa Herbst 1967 beschäftigte man sich mit der 750er-Version dieses 90° V-Motors, der für ein Motorrad gedacht war, dessen Domäne die großen Strecken und Entfernungen sein sollten. 1968 im Frühjahr konnten wir erstmals einen solchen Prototyp mit Seitenwagen probieren, die Entwicklung zur Produktionsreife dauerte jedoch bis heute, denn man probierte mit Sorgfalt und Überlegung. Jetzt also ist die erwartete „Bombe aus Mandello“, der „Bahn-Burner“, wie die Eng-

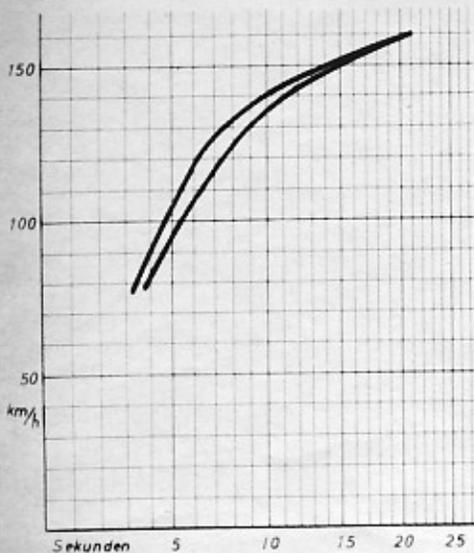
länder die V 7 aufgrund der erfolgreichen Langstrecken-Autobahnstests nannten, auf dem Markt. Wir erprobten die Maschine zunächst auf dem Nürburgring, um zu Fahrleistungs-Vergleichen zu kommen. Auch der Langstreckentest hat schon begonnen.

Wie das Haus Moto Guzzi arbeitet, das mag auch die Tatsache beleuchten, daß bereits ein Mustergutachten mit DIN-Leistungskurve (mit Schalldämpfern, Luftfilterung und allen Nebenaggregaten) für Deutschland erstellt wurde. Und diese Leistungskurve zeigt bei 6500 U/min 51 DIN-PS. Dabei ist bescheidenweise das geringere Ergebnis mehrerer Messungen herangezogen worden, die bis ca. 55 DIN-PS reichen. Die 700 ccm-Maschine V 7 hat — zum Vergleich hierzu — 42 DIN-PS bei 6250 U/min. Also ein Gewinn von 9 DIN-PS. Das Leistungsgewicht der V 7, 700 ccm, von ca. 5,8 kg/PS (bei 243 kg Leergewicht) ändert sich damit bei der neuen

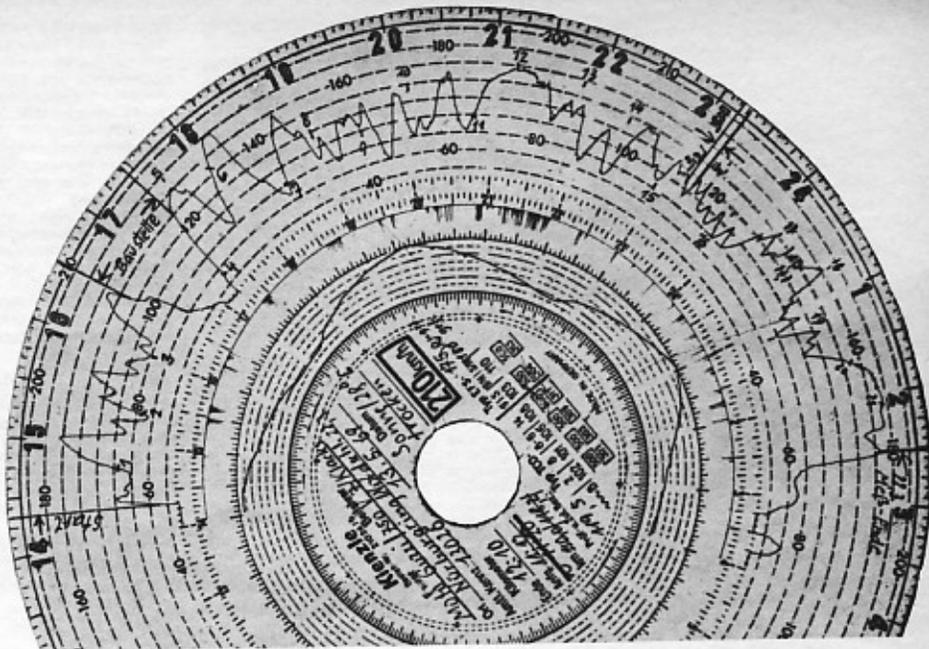
750er Ambassador auf 4,8 kg/PS (bei 244 kg Leergewicht). Die Hubraumleistung von 60 PS/Liter (703 ccm) der V 7 steigert sich bei der neuen 750er auf gute 68 PS/Liter (752 ccm). Da man sagen kann, daß aufgrund unserer Erfahrungen die Zuverlässigkeit um so kritischer wird, je höher die Hubraumleistung steigt (wir haben heute Serienmaschinen mit 120 PS/Liter!), muß man auch der neuen 750er theoretisch ein sehr gutes Stehvermögen zugestehen. Der größere Hubraum wurde durch eine größere Bohrung gewonnen, statt 80 mm hat der 750er Motor 83 mm Bohrung. Der Hub von 70 mm blieb erhalten und damit auch die Kolbengeschwindigkeit, was als Gewinn hinsichtlich der Zuverlässigkeit bei gesteigerter Leistung angesehen werden sollte. Bei 6500 U/min beträgt die Kolbengeschwindigkeit nur ca. 15,2 m/sec. Also ein ganz ziviler Wert. Wenn man bedenkt, daß bei 3000 U/min bereits 22 PS und — vor-



Nach den wirklich sehr scharf gefahrenen Kilometern auf dem Nürburgring, nach Autobahnjagerei und 2500 km: kein Öltropfen unter dem Motor, kein Ölnebel an den Gehäusenähten, einwandfreier Leerlauf, kein Ventilgeräusch! Fußbremse jetzt auf der rechten Seite.

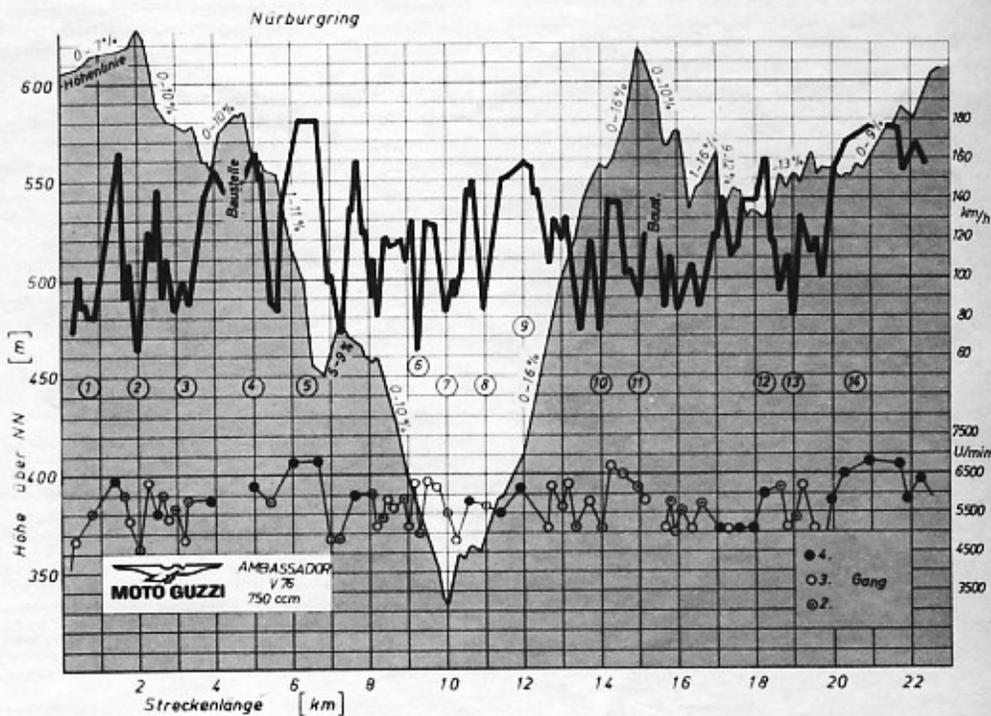


Die Beschleunigung liegt in dem Raum, den die beiden Linien begrenzen. Bei den Messungen mußte aufgepaßt werden, daß das Vorderrad nicht in die Luft ging!

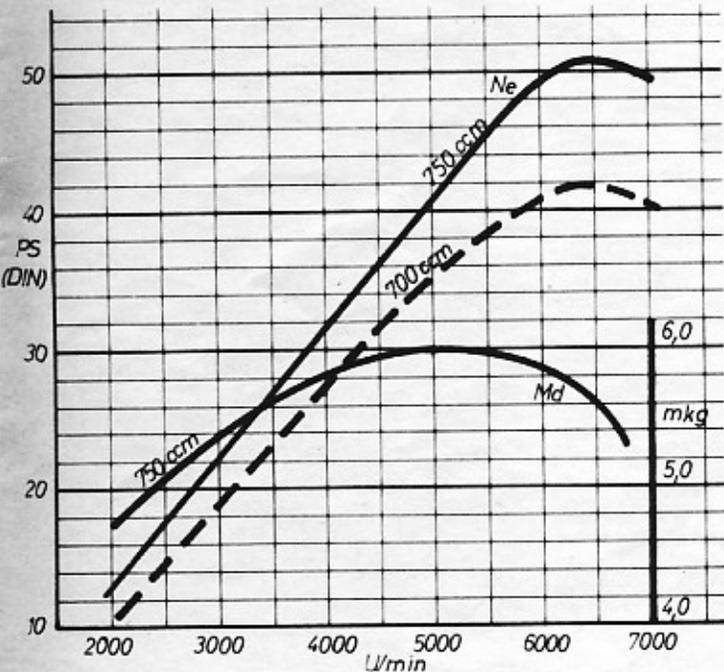


Alles mit einem Blick

Oben rechts: Original-Kienzle-Fahrtschreiberblatt einer Runde um die Nordschleife des Nürburgrings bis Kilometer 22,3 vor der Endschikane. Der Start mußte „sanft“ vonstatten gehen, da durch die Leitplanken vor den Boxen und einen Berieselungstest von Wagen auf der übrigen Startbahn kein Raketen-Losschießen möglich war. Zwei Baustellen. Gesamtzeit 12:10. V 7 im Jahre 1966 um 13:00 herum.

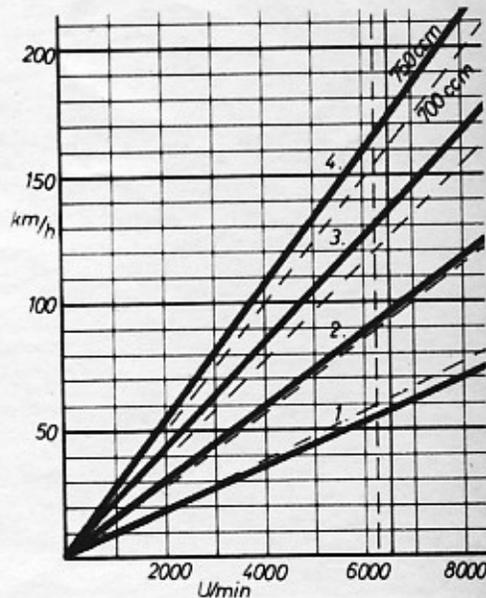


Rechts: Höhendigramm des Nürburgrings mit Geschwindigkeits- und Drehzahlangaben. Deutlich ist zu sehen, daß es nicht notwendig war, für die hohen Durchschnitte den Motor dauernd zu überdrehen. Das Durchzugsvermögen ist sehr gut. Man braucht keineswegs bis an 6500 U/min gehen — schon ab 3000 U/min ist genug Kraft vorhanden. Die umkreisten Zahlen geben dazu folgende Streckenstellen an: 1 Südkehre, 2 Nordkurve, 3 Katzenbach-Ausgang, 4 Schwedenkreuz, 5 Fuchsröhre, 6 Wehrseifen, 7 Breidscheid, 8 Bergwerk, 9 Kesselchen, 10 Karussell, 11 HoheAcht, 12 Pflanzgarten, 13 Schwalbenschwanz, 14 Döttinger Höhe.



Links: Die DIN-Leistungskurve (mit für Deutschland zugelassenen Schalldämpfern, Luftfilterung und allen Nebenaggregaten, Lichtmaschine usw.) wurde für das Mustergutachten aufgenommen (nach DIN 70020). Die SAE-Leistung wird mit 60 PS angegeben.

Rechts: Das Gangdiagramm der Solo-Übersetzung der 750 ccm „Ambassador“. Der Motor dreht mit dieser Übersetzung (8:35 im Hinterradantrieb) auch in der Ebene mit einer Person fast aufrecht sitzend (soweit der Fahrwind das zuläßt) bis 7000 U/min. Mit zwei Personen drehte die Testmaschine noch ohne Schwierigkeiten 6200 U/min im vierten Gang auf der ebenen Autobahn. Das Getriebe läßt sich bei Überholmanövern schnell und genau schalten.



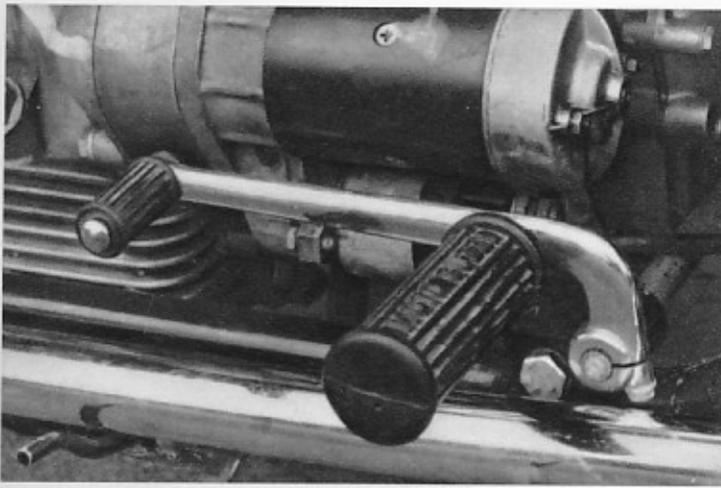


Bild links: Der Fußschalt-
hebel liegt nun auf der
linken Seite. Den ersten
Gang zieht man hoch, alle
anderen Gänge werden ab-
wärts geschaltet. Das ist
für Gespannfahrer (Seiten-
wagen rechts) vorteilhafter
und entspricht unseren
Normen. Wer sich an eine
Schaltwippe gewöhnte,
wird allerdings den rück-
wärtigen Hebelarm vermissen.
Der Anlasser der
Testmaschine war noch
von Marelli — Umrüstung
auf Bosch ist vorgesehen
und möglich. Kritischer
Punkt: der Magnetschalter.

Bild rechts: Der Lenkwinkel
wurde geändert und der
Steuerkopf erhielt eingeschweißte
Stützbleche (Pfeil) quer zu den beiden
vorderen Rahmenrohren.



allem — 5,4 mkg Drehmoment vorhanden sind, wird man begreifen, daß man zu einem hohen Reisedurchschnitt keinesfalls die höchste Drehzahl des Motors einsetzen muß.

Was ist nun bei dieser Konzeption von dem übrig geblieben, was uns auch bei einer 240 kg schweren Maschine so sehr zu begeistern vermag, daß ein Motorrad-Narr davon Wunschträume spinn? — Es ist verblüffend viel. Fast nicht glaubhaft, wenn nicht Fahrtschreiber und Uhren die Bestätigung dafür lieferten. Man hat ein wenig am Fahrwerk der V7 gefeilt, als man es auch für die 750er vorsah. Der Lenkwinkel wurde geändert, die Steuerkopfpattie erhielt eine zusätzliche Querstütze zu den vorderen Rahmenrohren. Die Dämpfung der Telegabel ist besser. Das Motorrad hat eine herrliche Kurvenlage, die allerdings noch durch Seitenstütze, Ständer und Schalldämpfer begrenzt ist. Der lange Radstand von 1435 mm (V 7 1445 mm) hindert keineswegs wirklich freche Fahrerei in engen Ecken, und in langgezogenen, sehr schnellen Kurven — selbst mit welliger Straßenoberfläche — fegt der Büffel wie auf Schienen gezogen in Schräglage ohne jedes Lenkerpendeln, ohne jede Unart über die Straße. Darüber kann man noch fast mehr begeistert sein als über den Gewinn an Leistung. Jeder, der diese große Maschine zum ersten Male sieht, hält eine solche sichere Handlichkeit und mögliche Schnelligkeit

nicht für möglich. Lassen wir einmal unsere gefahrenen Zeiten auf der Nordschleife des Nürburgringes bis zu Kilometer 22,3 an der Schikane vor Start und Ziel sprechen:

Am Flugplatz von Kilometer 4 bis ca. Kilometer 4,8 und am Wippermann bei Kilometer 5,5 bis Kilometer 5,7 waren zwei größere Baustellen auf der Strecke, bei denen es Wartezeiten oder stark herabgesetzte Geschwindigkeiten gab. Dafür aber hatten wir sehr schöne Sonne, geringen Wind und überall trockene Strecke. Die gefahrenen Zeiten steigerten sich von 12:55 bis zu 12:10 (von 103,6 km/h bis zu 110,0 km/h), alle Hindernisse wie z. B. die beiden Baustellen und deren Lkw-Verkehr einbezogen. Neutralisiert man diese Behinderungen, so liegen die gefahrenen Zeiten zwischen 11:50 und 11:20 (zwischen 113,1 km/h und 118,2 km/h). Eine erstaunlich schnelle Zeit mit 11:12 (= 119,5 km/h) war während einer Runde zu messen. Doch sollen uns die Gesamtzeiten schon genügen — 12 Minuten und 10 Sekunden = 110,0 km/h Durchschnitt sind eine gewaltige Zeit für dieses gewaltige Motorrad, dessen Klassifizierung das Leistungsgewicht und die Hubraumleistung sind. Ein zufällig anwesender Beobachter wollte diese Durchschnitte nicht glauben.

Das also ist das mögliche Leistungsniveau auf kurvenreicher und gebirgiger Straße, unsere Autobahn-Durchschnitte unter unseren ersten

2500 Testkilometern (200 km in 1:20,0; 1:25,0 bis 1:18,0) liegen zwischen 142 km/h und 155 km/h mit zwei Personen und Gepäck, was etwa einem Mindestdauer tempo von 160 km/h entspricht. Das sind im vierten Gang ca. 6000 U/min (Kolbengeschwindigkeit nur 14,0 m/sec). Welches Temperament weiterhin in dem Büffel steckt, zeigt das hier veröffentlichte Fahrtschreiberblatt auch sehr gut. Mit guten 85 km/h kommt man aus der Südkehre heraus, und ohne nun ganz besondere Rennerei zu demonstrieren, hat man die Maschine beim Anbremsen der Nordkurve hinter dem Start- und Zielhaus nach 700 m und ca. 18 Sekunden auf über 160 km/h. Das kurze Stück hinter der Rechteinlaufkurve zum Hatzenbach (Kilometer 2,5) langt, um den Brummer schon wieder auf 140 km/h und mehr zu beschleunigen, die Fuchsröhre rast man mit 180 km/h hinunter, was nicht nur eine Sache der Motorleistung, des Gewichtes und des Luftwiderstandes, sondern in diesem Fall vor allem auch eine Angelegenheit der sturen Spurhaltung ist! Die Zick-Zack-Ecke am Adenauer Forst (Kilometer 7) kann man noch mit 70 km/h bewältigen, dazu wirft man den Stier kurz von links nach rechts — es geht. Nein, der sieht nur so stur und gewaltig aus, wer mit ihm anbändelt, der wird sein blaues Wunder erleben. Hohe-Acht-Kurve (Kilometer 15): knapp über 90 km/h. Brünchen-Ecke: 80 km/h. Pflanzgarten-Rechtskurve über die Kuppe mit anschließender Linksbiegung und Gefälle (Kilometer 17,2 bis 17,7): 112 km/h bis 140 km/h. Dies, um einige b

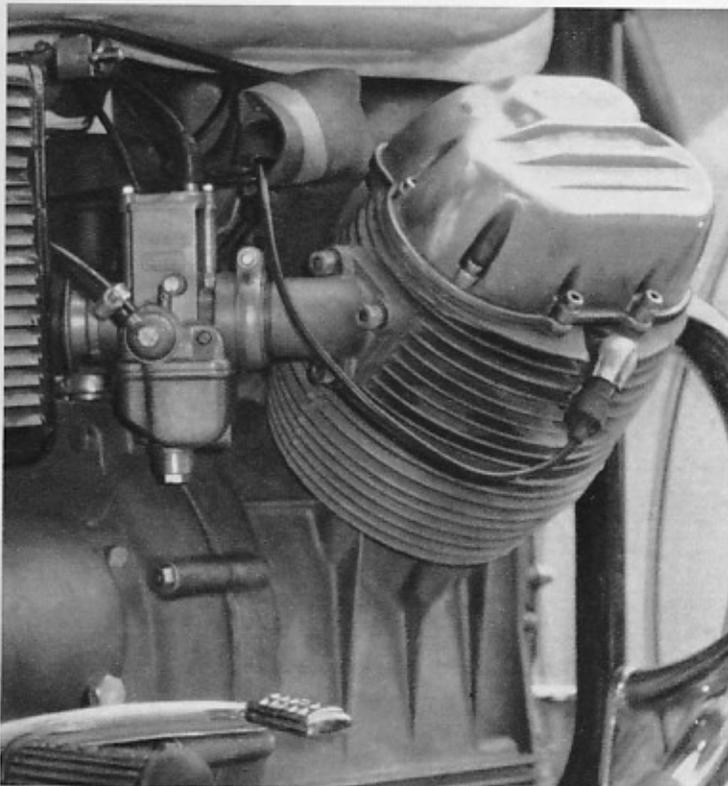


Bild links: Um eine Abdeckung der Verteilerkappe gegen Wasser kommen wir noch nicht herum. Die neuen viereckigen Dell'Orto-Vergaser haben Flachschieber und Ringschwimmer. Auswechseln der Düsen, Einstellung der Schieberhöhe, Justierung der Luftstellschraube sind sehr bequem möglich. Ebenso einfach ist die Kontrolle und das Einstellen des Ventilspiels. Das Kurbelgehäuse besitzt starke Stützrippen und Verstärkungen. Die Ölwanne ist ebenfalls stark verrippt und hat Gleit- und Schlag-schutz.

Bild rechts: Die Doppelnocken-Vorderradbremse wird dem Gewicht und den Geschwindigkeiten gerecht. Wichtig ist die genaue Einstellung, damit beide Backen gleichzeitig und voll anliegen. Der Seilzug hat einen Gummibalg zur Abdeckung erhalten. Mit Wasserdringen hatten wir trotz Gewitterschauern nichts zu tun.

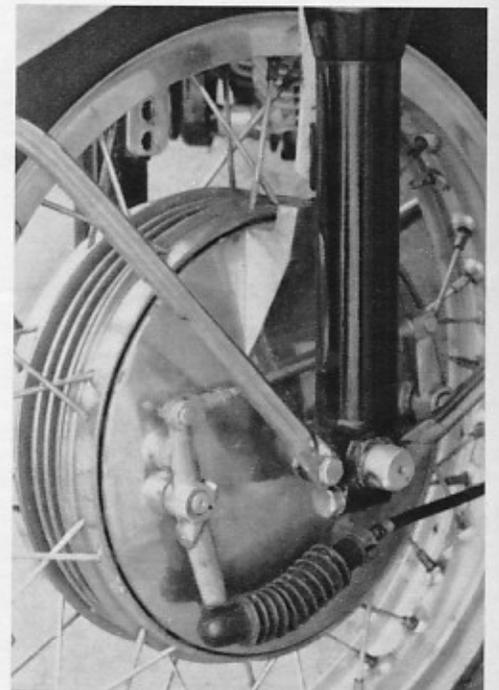
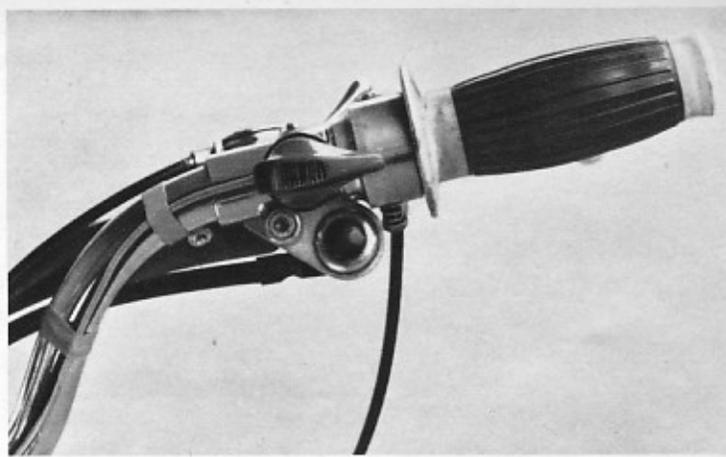




Bild links oben: So sieht die Instrumentierung aus, wenn die Maschine zur Auslieferung kommt. Links Drehzahlmesser, rechts Tachometer — dazwischen Zündschloß und Kontrollleuchten.

Bild rechts: Am rechten Lenkerende befindet sich in bequemer „Daumenlage“ der Anlasserschaltknopf. Dessen Kontakte müssen immer klar sein, gelegentliches Nachsehen macht sich bezahlt. Der Blinkerschalter wurde von uns montiert. Bei der großen Maschine und der starken Lichtmaschine empfehlen sich Blinker vorn und hinten (siehe Bild unten rechts).



sonders interessante Kurven zu erklären. Beschleunigungsvermögen: an etwa 7%—10% Steigung von der Bergwerks-Kurve (Kilometer 10,8) bis zum Kesselchen (Kilometer 12,0) aus etwa 85 km/h bis gute 155 km/h in 30 Sekunden. Endgeschwindigkeit auf der langen Geraden von der Döttinger Höhe (Kilometer 20,0) bis vor der Antoniusbuche (Kilometer 21,0) trotz leichter Steigung ansteigend von 160,0 km/h bis ca. 178 km/h, wobei der Fahrer wegen des Fahrtschreibers nicht völlig lang gemacht liegen kann. Drehzahlmesserangabe 6800 U/min (geeicht, elektrischer Kröber-Drehzahlmesser)

Was könnte man aus dieser Bombe noch herausholen? Ohne Baustellen und Verkehr? Wenn da z. B. ein Ferdi Kaczor draufsäße, wenn die Seitenstütze, der Ständer und die Schalldämpfer nicht bei jeder Kurve auch ohne Durchfedern gewaltig auf dem Boden kratzen würden? — Ja, ja — aber das Erreichte langt uns wirklich. Oder etwa nicht?!

Gegenüber der V 7, 700 ccm, hat man im Getriebe den ersten und den zweiten Gang und im Hinterradtrieb die Übersetzung geändert. Dadurch sieht die Gesamtübersetzung bei der 750er wie folgt aus: 13,4, 8,0, 5,7, 4,51. Hinterradantrieb von 8:37 = 4,625 auf 8:35 = 4,375 (SW 7:37 = 5,286) geändert. Getriebespannweite also jetzt: 2,98, 1,77, 1,27, 1,0. Der Sprung zwischen dem zweiten und dem dritten Gang ist ein wenig größer — insgesamt aber liegen damit der dritte und vierte Gang etwas näher beisammen. Das ist günstiger und macht sich bezahlt. Der Fußschalthebel wurde auf die linke Maschinenseite verlegt und ist keine Schaltwippe mehr. Den ersten Gang zieht man mit der Fußspitze hoch, die anderen Gänge werden heruntergedrückt. Das Schalten geht leicht und genau, wer sich jedoch an eine Schaltwippe gewöhnt hat, der vermißt zuerst den rückwärtigen Hebelarm. Für Gespannfahrer ist der Schalthebel auf der linken Seite vorteilhafter.

Demzufolge liegt der langarmige Fußbremshebel nun auf der rechten Seite. Man kann im übrigen wählen, auf welcher Seite man welche Hebeleien haben möchte, denn durch die einfache Konstruktion der Schaltwelle mit der in der Mitte der Welle liegenden Betätigung zum Getriebe (erreicht das Getriebe hinter der rückwärtigen Gehäusewand) läßt sich dies sehr leicht bewerkstelligen. Weitere hauptsächlich Änderungen und Neuerungen gegenüber der 700er: die Instrumentierung besteht aus Tachometer und Drehzahlmesser in der oberen Gabelverkleidung der Gabelbrücke. Tankinhalt von 20 Liter auf 23 Liter vergrößert. Luftfilter und Batterie sind durch vergrößerte Abdeckbleche verkleidet. Anlasserschalter aus dem Zündschloß herausgenommen und ans rechte Lenkerende als Druckknopf vorgesehen. Sitzbank mit zwei bequemen Stützkanten für Fahrer und Beifahrer. Da die 700er neuerdings mit Bosch-Anlagen ausgerüstet wird, kann man annehmen, daß auch die 750er in Kürze mit Bosch-Anlasser, -Lichtmaschine, -Verteiler usw. gebaut wird. Lichtmaschinenleistung nach wie vor 300 Watt/12 Volt-Anlage. Sehr wesentlich erscheint aber die Tatsache, daß man aus dem 700 ccm-Motor durch Austausch folgender Teile den neuen 750er-Motor machen kann: 4 Dichtungen, 2 Zylinder, 8 Gummi-

ringe, 2 Kolben, 8 Kolbenringe, 2 Beschleunigungspumpen (Vergaser).

Der 700er-Motor erstaunte uns seinerzeit durch geringe Vibrationen, dem 750er unserer Testmaschine merkt man jedoch den Kraftgewinn auch daran an, daß er etwas stärker vibriert als die V 7. Beide Motoren reagieren in dieser Hinsicht sehr auf die Zündeneinstellung. Das sollte man wissen und bei sehr stark erscheinenden Vibrationen nachsehen, ob nicht zu viel Frühzündung eingestellt wurde. Diese Arbeiten sind ja an diesem Motor denkbar einfach. Ebenso die Ventilspielkontrolle. Bei unserer Testmaschine waren nach den ersten schnellen Kilometern die Marelli-Kerzen 275 Wärmewert sehr hell. Hauptdüse 145. Es wurden 150er-Düsen montiert — noch zu hell, allerdings bei der Nürburgring-Jagerei. Dann montierten wir 310er Bosch-Rennkerzen — Ergebnis: noch zu hell.

Der Zündzeitpunkt 10° wurde daraufhin auf 7° verstellt und die Marelli-Kerzen wieder montiert. Die Vibrationen wurden schwächer, die Kerzen wurden nicht so extrem hell. Es ist erstaunlich, wie gutmütig sich der Motor bei diesen Experimenten zeigte. Aber eine gewisse Gutmütigkeit haben Dickhäuter ja an sich.

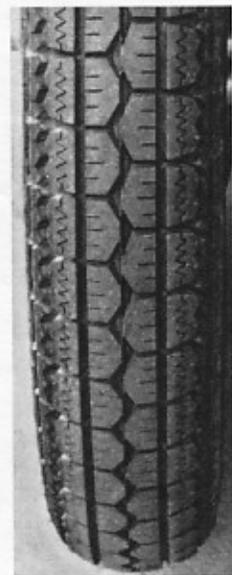
Die neuen Dell'Orto-Vergaser haben ein vier-eckiges Schiebergehäuse, Flachschieber und Ringschwimmer. Es gibt als Starthilfe nur noch einen Choke wie beim Automobilmotor. Damit sprang der Motor bis heute sehr zuverlässig an. Man sollte sich aber ab und zu um saubere

Kontakte im Anlasserschalter kümmern, und wenn die Sache dann noch nicht zufriedenstellend funktioniert, muß man den Magnetschalter am Anlasser selbst einmal ins Auge fassen. Diese beiden Details werden wir bei unserer Langstrecken-Testmaschine genau beobachten. Das ist etwa so wie mit der — nun einmal notwendigen — wasserdichten Abdeckung des Verteilers, um die man sich kümmern muß, wenn man bei starkem Regen unterwegs keine Überraschung erleben will. Gleichzeitig kümmere man sich um wasserdichte Kerzenstecker. Das Zündschloß hat jetzt eine sehr schöne Abdeckkappe, die man nach Abziehen des Schlüssels zuklappt, so daß die Maschine auch im Regen parken kann, ohne nachher Ärger mit dem Zündschloß zu produzieren, das man sonst mit dem Krachhut oder einer Plane abdeckte.

Die Maschine ist mit 4.00 - 18 Pirelli-Supersportreifen auf dem Vorder- und Hinterrad bestückt. Diese Reifen haben ein wunderbares Profil und haften enorm gut — auch bei Nässe, sie nutzen jedoch schnell ab und man muß bei stundenlangen Autobahnjagden vorher den Luftdruck auf dem Hinterrad bis auf 2,5 atü erhöhen. Bei jeder Tankpause bitte den Reifen (auch jeden anderen Reifen wie Conti, Metzeler, engl. Dunlop) untersuchen. Wenn er Risse zeigt oder wenn Profilstücke herausgefliegen sind, dann muß ein neuer her! Bei allen Motorrädern dieses hohen Leistungsniveaus, dieser Drehmomente und Geschwindigkeiten muß man den Reifen (Schluß auf Seite 431)

Bild rechts: Die Seitenstütze ist serienmäßig.

Bild unten: Die Pirelli-Supersportreifen haben ein wunderbares Profil und haften erstaunlich gut. (Fotos: Klacks)



Krankenversicherung für Auslandsreisen



Volkswohl
Krankenversicherung VVaG

46 DORTMUND,
RUHRALLEE 92, TEL. 270 11

MIT EINER EINFACHEN POSTKARTE

(oder telefonisch) schließen Sie bei uns Ihre Krankenversicherung für Auslandsreisen ab. Sie nennen uns Namen, Geburtsdaten, Beginn und Dauer der Reise, Auslandsziel, gewünschte Versicherungssumme und Ihre Anschrift. Wir schicken Ihnen die Police per Nachnahme.

Beiträge für europäische Länder

Versich.- summe	1. Woche	Jede weitere Woche
1500.— DM	3.25 DM	1.50 DM
3000.— DM	5.50 DM	3.— DM
4500.— DM	7.75 DM	4.50 DM
6000.— DM	10.— DM	6.— DM

Versicherungshöchstalter 65 Jahre

Beiträge für außereuropäische Länder auf Anfrage

Moto Guzzi „Ambassador“ 750 ccm

(Schluß v. Seite 417)

eine ebensolche Aufmerksamkeit widmen wie dem leeren Tank und dem Ölstand des Motors. Die Industrie — auch unsere deutsche — kommt erst langsam zu Erkenntnissen, die aus diesen Dimensionen stammen. Für die 750er-Guzzi ausnahmslos geprüfte High-Speed-Decken verwenden — aber keine Rennreifen, deren Gummimischung nicht zum normalen Straßenbetrieb entwickelt wurde. Zunächst schätzen wir die Pirelli-Lebensdauer auf dem Hinterrad auf ca. 3000 km bei normaler Fahrweise. Wie das ausgeht, das wird unser Langstreckentest ja zeigen — 2500 km sind schon rum. Es wird schnell gehen mit diesen Kilometern, denn die Maschine läßt einem keine Ruhe. Man kann sie nicht herumstehen sehen.

Bei diesem Motorrad ist der Begriff „Zuverlässigkeit“ besonders zu beleuchten, weil ja vieles auf eine für ein Motorrad sehr gute Lebensdauer hinweist und fast alles mit den entsprechenden Gedanken daran konstruiert worden ist. Von der 700 ccm V7 wissen wir, daß im Verhältnis zu den bis heute ausgelieferten Maschinen, im Verhältnis zu den erreichten km-Leistungen der Prozentsatz an anerkannten Reklamationen (fahrerische Fehler, „Bastel“-Fehler und Unfälle ausgeschlossen) gering ist. Während der ersten 2500 km ist — man bedenke die wirklich erbarmungslose Schinderei der 750er auf dem Nürburgring und während

eines Autobahntests — folgendes zu vermelden: zerschüttelte Lichtmaschinen-Halterung (Lichtmaschine wurde durch Unterlegen eines Blechstreifens fester montiert), abgebrochener Ölmeßstab (Ölwanne demontiert, Stab rausgeholt — jetzt wird mit markierter und präparierter Speiche gemessen, ein Meßstab kann nicht wieder reinfallen), losgeschüttelte Schrauben nach dem Nürburgring angezogen, zweimal durch falsch eingeschätzte Spritmenge bei Reserve-schaltung (kaum 10 km Radius!) stehengeblieben (neuer 23 Liter-Tank — passiert garantiert nicht mehr), Ventilspiel- und Zündkontrolle, Ölwechsel (Castrol 20/50). Das ist alles. Wir werden sehen, was bei unserem Langstreckentest herauskommt. In dieser Richtung enthalten wir uns der Verschluslorbeeren. Nur eines: es ist wirklich ein toller Brummer!

Fazit dieses Fahrvergleichs: trotz des Gewichtes, trotz des bulligen Charakters ist die 750er Ambassador von Guzzi eine ganz überraschend wendige, temperamentvolle und handliche Maschine. Sie kommt sogar ausgesprochenen Sprintern mit günstigerem Leistungsgewicht sehr nahe. Als Reisemaschine für die ganz großen Touren bietet sie zudem eine enorme Zähigkeit. Der V-Motor (die Zylinder gegeneinander um 90° versetzt — 60° V-Motoren sind hinsichtlich Vibrationen z. B. weitaus schwieriger zu behandeln) hat mit der Überdimensionierung aller Details (man beachte u. a. die enormen Durchmesser von Kurbel- und Hubzapfen an der Kurbelwelle) so viel Qualitätsreserven, wie das noch lange im Motorradbau nicht zur Norm gehört. Außerdem: für den Gespannfahrer gibt es mit 51 DIN-

PS und 6,0 mkg einen erneuten Anreiz. Aber davon später — das Gespann führen wir mit dem Hollandria-Wagen auch auf dem Ring. Alles an diesem gewaltigen Motorrad, das außerdem eine sehr feine und bildschöne äußere Linie zeigt, ist faszinierend für Fahrer, die etwas Kompaktes einem nervösen Hüpfen vorziehen. Klacks

Technische Daten:

Bohrung: 83 mm; Hub: 70 mm. Hubraum: 752 ccm. Zwei Zylinder in V-Form um 90° gegeneinander versetzt. Ventilsteuerung o. h. v. Motorleistung 51 DIN-PS bei 6500 U/min (60 SAE-PS); höchstes Drehmoment 6,0 mkg bei 5000 U/min — bei 3000 U/min 5,4 mkg. Kolbengeschwindigkeit bei 6500 U/min ca. 15,2 m/sec. Verdichtung: 8,8. Zylinder aus Leichtmetall mit hartverchromter Lauffläche. Kurbelwelle in Gleitlagern, Pleuellfüße in Gleitlagern, Füße teilbar. Pumpenschmierung, Ölfilter im Kurbelgehäuse. Lichtmaschinen-Leistung 300 Watt. Viergang-Fußschaltgetriebe, Schalthebel links. Gesamtübersetzung in den vier Gängen: 13,4/8,03/5,7/4,51 (Hinterrad-Übersetzung 8:35 im Hinterradantrieb). Zweischeiben-Trockenkupplung in der Schwungscheibe. Radstand: 1435 mm / Breite: 79 cm / Höhe: 1,05 m. Gewicht (leer) 244 kg. Tankinhalt 23 Liter; davon nur ca. 1,5 Liter Reserve bei Umschalten auf zweite Tankhälfte. Testverbrauch durchschnittlich zur Zeit: 6,2 Liter auf 100 km (normale Straßenfahrt); 7,6 Liter bei scharfer Autobahnhetze. 150er Düsen. Radius mit einer Tankfüllung (Reserve nicht gerechnet): 250–300 km. Steuer (jährlich) DM 111.60. Haftpflicht (jährlich): ca. DM 385.—. Preis ab Importeur in Hammelbach/Odw.: ca. DM 5500.— (noch nicht endgültig). Die Testmaschine stellt die Firma Zweirad-Röth, 6949 Hammelbach.

AUS DEM HAUS BENELLI



Mini Bike

Preis DM 924.— inkl. Mwst.



City Bike

Preis DM 836.— inkl. Mwst.



Motorella

Preis DM 809.— inkl. Mwst.

Fordern Sie bitte ausführliche Unterlagen an! **MICHAEL MAYR**
8 München 13 · Riesenfeldstraße 10 · Telefon 08 11 - 35 56 17