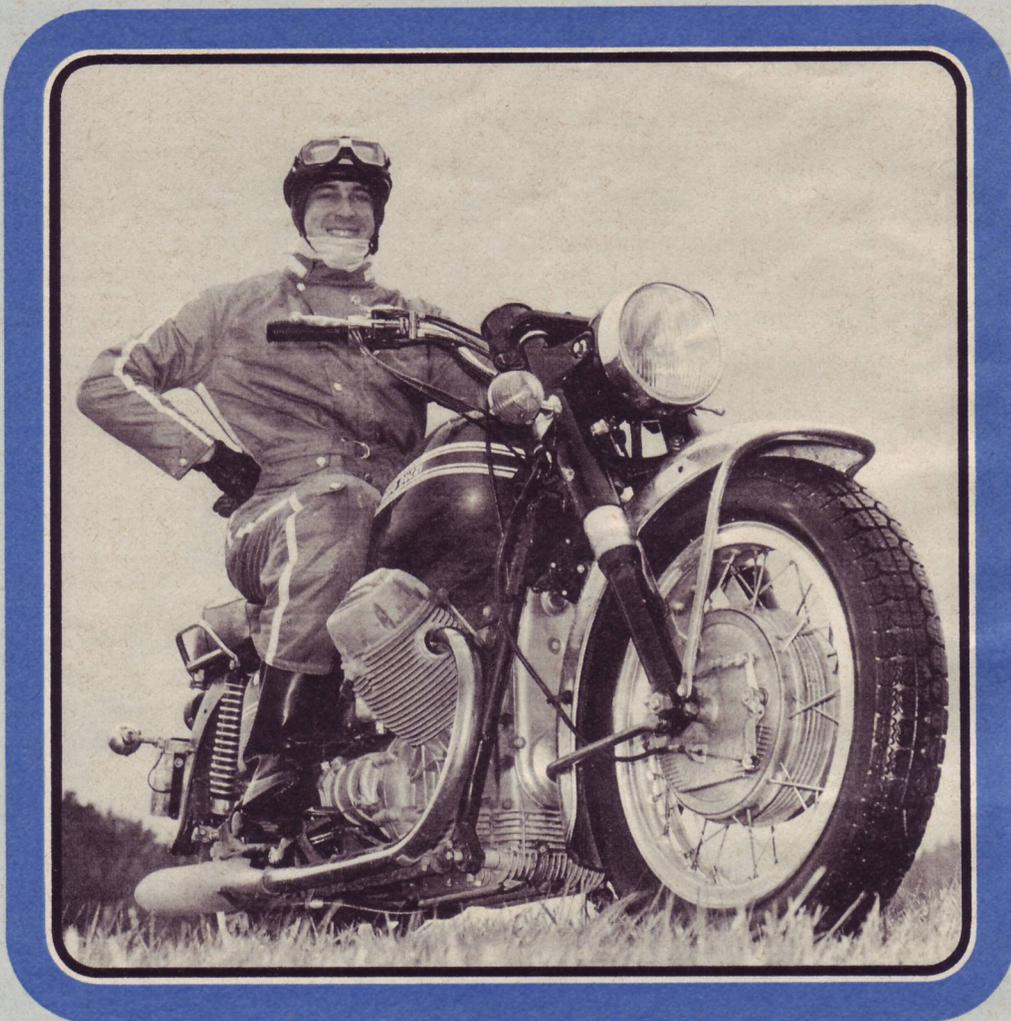


Test: Moto Guzzi V7 850 GT



Roadburner

Die Baureihe der Moto Guzzi V 7-Typen geht auf das Modell mit 700 ccm zurück. Auf der IFMA 1966 stand die Maschine erstmals in der Öffentlichkeit. Wir konnten sie noch im selben Jahre ausführlich testen. 50 SAE-PS bei 6000 U/min hatte der Motor, das Getriebe vier Gänge. Das höchste Drehmoment (SAE-Messung) lag bei 6,5 mkg zwischen 3500 und 4500 U/min. Antrieb zum Hinterrad über eine Kardanwelle. Zwei Zylinder in V-Form 90°, quer im Rahmen.

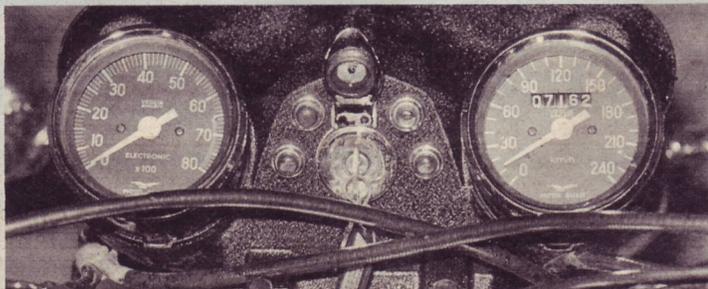
Damit begann eine erfreuliche Entwicklung, an die noch vor Beginn des Motorrad-Booms kaum jemand geglaubt hatte, die aber unseren Optimismus bestätigte. Bald darauf erhielt das Motorrad in England die treffende Bezeichnung „Roadburner“, und später die 750 ccm V 7 – nach Vollgas-Autobahntests zwischen Hamburg

und Wien – den Ehrennamen „Bahnburner“. Am 27./28. 9. 1969 feilten einige Männer (und ein Mädchen!) mit der 750 ccm-Version von 1969 zwischen diesen beiden Großstädten über die Autobahn zwischen 2766 (Hugo Schmitz und Sozia) = 123,23 km/h und 2827 Kilometer (Erwin Müller) = 125,4 km/h in 24 Stun-

den herunter. Das hatte vor ihnen und hat nach ihnen bis heute keine Maschine und kein Fahrer geschafft. Bei dieser Testfahrt waren keine Schäden aufgetreten, die die Fahrt unterbrochen hätten. Von diesen Tests werden unsere Urenkel noch reden – auch von „der Guzzi V 7“. Es war nach langer Zeit das erste große Motorrad

und traf schon deshalb auf Interesse und hatte Erfolg. Die Drehmomentlage des Motors zeigte im unteren Drehbereich enorm viel Kraft, und das jetzige 850 ccm-Modell GT, das die 750 ccm Touren-Maschine im Sommer 1972 ablöste, zeigt laut Leistungskurve des TÜV Darmstadt nach DIN 70020 9,5 mkg (in Worten: neun Komma fünf) zwischen 4500 und 4750 U/min. Höchstleistung in dieser Kurve 54,5 DIN-PS bei 6100 U/min (64 SAE-PS bei 6500 U/min). Die 750 ccm-Maschine hatte 51 DIN-PS bei 6500 U/min und 6,0 mkg bei 5000 U/min Drehmoment. Mit der Hubraumvergrößerung wurden keine nennenswerten PS, sondern mehr Drehmoment gewonnen.

Und daß sich hier etwas getan hat, das zeigen äußerlich die notwendigen Gehäuseabsteifungen am Kurbel- und Getriebegehäuse.

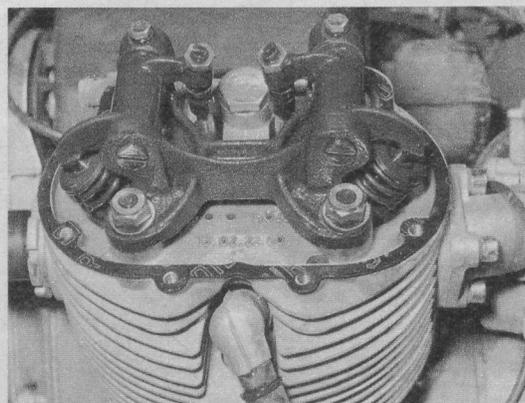
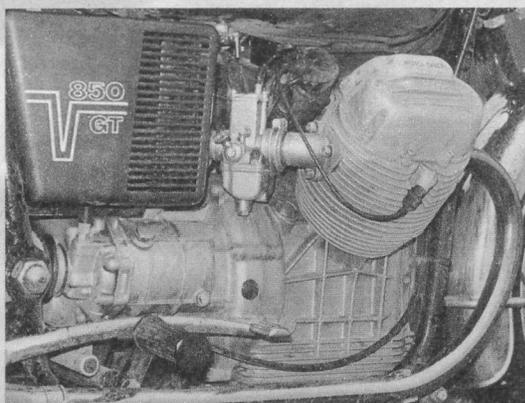
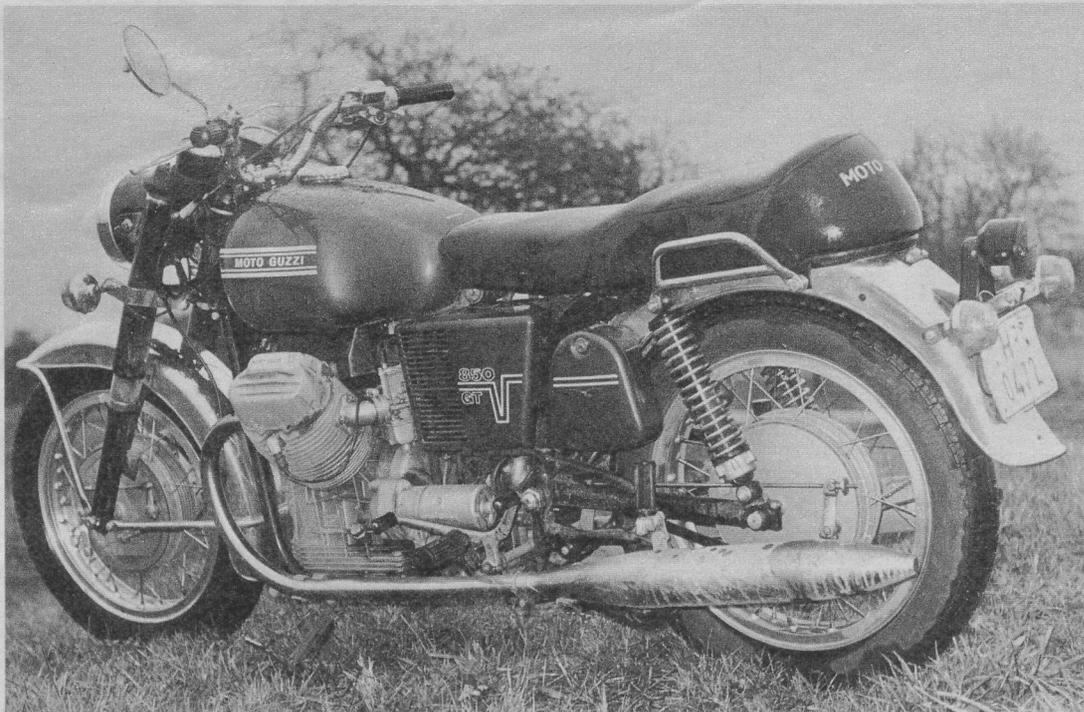


Die beiden Instrumente sind sehr weit auseinander. Der elektrische Drehzahlmesser schaffte leider keine genaue Anzeige. Dazwischen vier Kontrollampen und das Zündschloß.

Unsere Messungen auf dem Nürburgring und mit Lichtschranke zum Ende dieses Tests zeigen deutlich, daß an Höchstgeschwindigkeit gegenüber der früheren 750er nicht sehr viel mehr zu haben ist (178 km/h für die 750er und 181 km/h für die 850er auf der langen Endgeraden des Nürburgringes, bei Kilometer 21). 68 DIN-PS/Liter Hubraumleistung hatte die 750 ccm-Version, 65 DIN-PS/Liter Hubraumleistung ist nun bei der 850 ccm-Maschine vorhanden. Hier liegt des Pudels Kern: Durch Hubraum-Vergrößerung will man nicht die Leistung, sondern das Durchzugsvermögen des Motors und seine Zuverlässigkeit steigern. Der Bulle soll noch bulliger und zäher werden. Man betritt das Gebiet der „großen Tourenmaschinen“. Außerdem ist zu erwähnen, daß es die einzige Maschine zur Zeit ist, für die vom Hersteller aus Seitenwagenbetrieb vorgesehen ist (nur gibt es leider keinen SW-Hersteller mit einer nennenswerten Serienproduktion mehr).

Nürburgring-Probe

Auf dem Nürburgring war die Durchschnitts-Rundenzeit für die 750er auf der Nordschleife 12.10 Minuten = 110,0 km/h. Für die 850er Maschine erzielte man Zeiten zwischen 12.04 = 110,9 km/h und 11.54 = 112,5 km/h. Mittelwert 11.59 = 111,7 km/h. Das bestätigt das Erwartete sehr genau. Die Beschleunigung war bei der Testmaschine fast gleich bei der besten Messung mit der letzten 750er und etwas schlechter auf nasser Straße. Besser zu sein als 5,2 (also um fünf Sekunden herum) Sekunden vom Stand weg auf 100 km/h, hängt bei einem Querläufer mit großer Schwungmasse in diesem Grenzbereich schon wieder zu sehr von der Laufcharakteristik und vom Leistungsverlauf ab. In der langen Steigung bei Kilometer 12 auf dem Nürburgring erreichte die 850er im fünften Gang knapp 160 km/h, so daß hier die leichten Biegungen schon wieder eng und der sonst gute Straßenzustand unruhig wird. Man mußte das Gas sogar wegnehmen. Der erreichte Durchschnitt von 111,7 km/h sind 61,6 Prozent der erzielten Höchstgeschwindigkeit 181 km/h. 750er: 110,0 km/h sind 61,7 Prozent der erzielten Höchstgeschwindigkeit 178 km/h. Dies als Einstufung. Über die Grenze der Höchstdrehzahl 6100 U/min kam man nur am Schwedenkreuz und auf der langen Endgeraden um ca. 300 U/min hinaus, durch das Fünfganggetriebe blieb man im Bereich zwischen 4000 und 5800 U/min, zwischen den Kolbengeschwin-



digkeiten 10,4 m/s und 15,1 m/s. Und das ist sehr gut. Bei 6500 U/min beträgt die mittlere Kolbengeschwindigkeit 16,9 m/s und ist somit ein noch vertretbarer Wert.

Es ist klar, daß die Domäne der 850 GT die Autobahn und gute schnelle Bundesstraßen sind, aber der Nürburgring zeigte erneut, wie unerhört wenig der 260 Kilogramm-Brocken trotz des langen Radstandes von 1470 Millimeter ist. Die günstige Schwerpunktlage macht sich bemerkbar. Allerdings ist man mit Seitenstütze

(die nicht von selbst zurückklappt), Kippständer und Schalldämpferschellen sehr schnell in Schräglage am Boden. Gebirgige Landstraßen können auch noch ein Vergnügen sein.

Motor

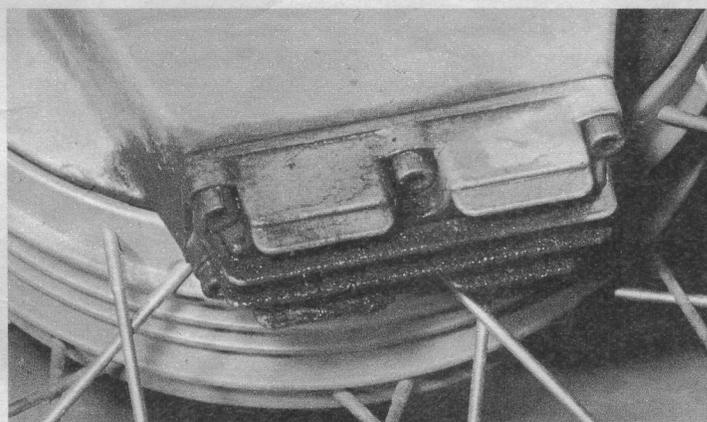
Von den 9,5 mkg Drehmoment erwarteten wir natürlich Gewaltiges. Man bemerkte, daß die Maschine beim Beschleunigen bei Höchstdrehzahl und beim Schalten z. B. vom dritten auf den vierten Gang ganz enorm nach vorn gerissen

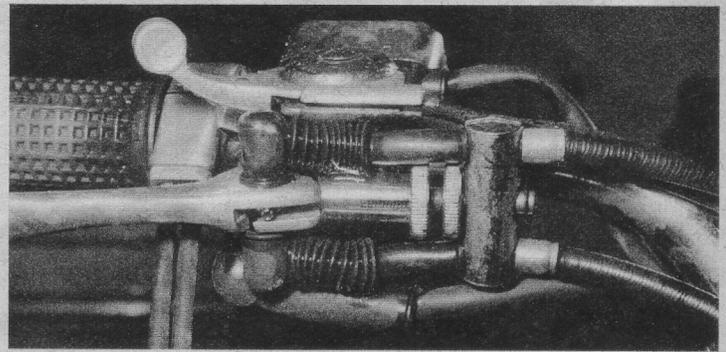
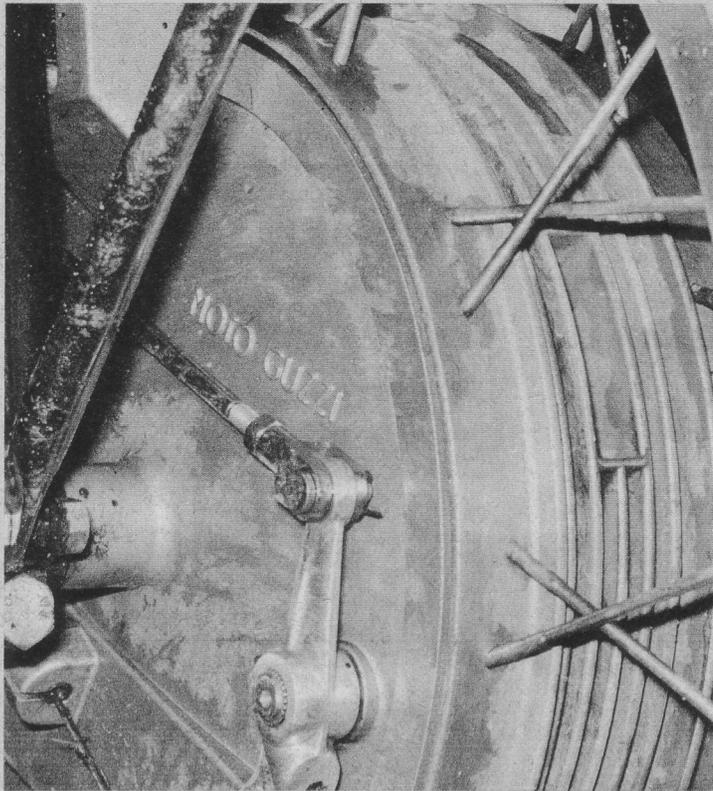
Oben: der lange Radstand zwingt den Konstrukteur zu einem Kompromiß, denn die Maschine soll auch noch leicht und handlich um enge Ecken gehen. Sie tut es erstaunlich gut. Dafür hat man sich bei höherem Tempo mit dem Problem des Lenkerpendelns zu beschäftigen. Die hintere einfache Trommelbremse hat den gleichen Durchmesser wie die vordere doppelte Duplexbremse.

Mitte links: das Motor- und das Getriebegehäuse haben gegenüber den vorhergehenden Typen extrem stark eingegossene Wandversteifungen.

Mitte rechts: bei kaum einem Motorrad kommt man an die pflegewichtigen Teile so gut heran wie bei der Guzzi 850. Hier der für die Ventilspielkontrolle freigelegte Kipphebellagerbock.

Unten: das Gehäuse des Hinteradantriebs wurde wesentlich vergrößert und besitzt jetzt eine kleine Ölwanne mit Kühlrippen.

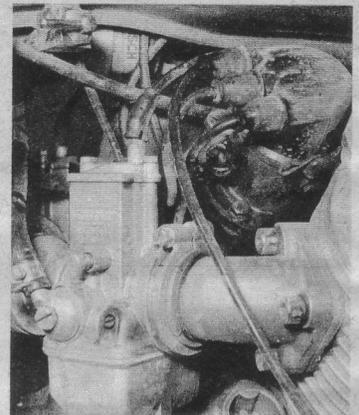




Oben: die beiden Seilzüge der Vorderradbremse mit zu kleinem Waagebalkenausgleich. Wer kennt noch den großen Waagebalkenausgleich an der 1000er Vincent? Das funktionierte!

Links: Die Vorderradbremse befriedigte an der Test-Maschine nicht. Zur Lüftung dienen drei Labyrinthöffnungen an der Trommelmitte.

Rechts: über die Verteilerkappe gehört nun endlich eine wasserdichte Abdeckung. Lange genug hat man nun drüber gesprochen.



wird, wobei man den Eindruck hat, daß sie sich fast um ihre Längsachse herumdreht! Da darf man in Kurvenausgängen nicht zu brutal werden, wenn die vielen Kilos brav bleiben sollen. Vibrationen zeigten sich über den ganzen Drehbereich, wurden jedoch zur Höchstdrehzahl hin immer weniger und verschwanden oberhalb von 6000 U/min vollkommen. Wir sind der Meinung, daß für 60 PS oder mehr bei 850 ccm Hubraum und mehr die Grenze eines Zweizylindermotors (siehe auch BMW R 90) erreicht sein kann. Man muß versuchen, die außerordentlich großen hin und her gehenden Kräfte und Massen durch besonders große Schwungmassen auszugleichen, und diese Schwungmassen erzeugen dann Erscheinungen, wie sie oben beim Beschleunigen geschildert sind. Ganz abgesehen davon, daß auch für Kurbelwelle, Lager, Gehäuse u. a. Probleme auftreten. Siehe die Gehäuseversteifungen an der 850 GT und die so stark dimensionierten Kurbel- und Hubzapfen. Startschwierigkeiten gab es nie. Überhaupt machte der Motor einen sehr zuverlässigen Eindruck. Seine Pflege war einfach, da man an alle wichtigen Aggregate bequem herankommen kann. Zündeneinstellmarken vorn unter dem Stirndeckel, Verteiler, Vergaser, Zylinderköpfe liegen ja wie auf dem Tisch vor einem. Auch der Ölwechsel ist keine Arbeit.

Das Entlüftungssystem hat einen Ölabscheider, von dem ein Schlauch früher so gelegt war, daß Öl direkt auf den Hinterradreifen gelangen konnte. Diesen Schlauch hat man seitlich verlegt. Wie wäre

es aber mit einer gesteuerten Entlüftung?

Der Kolbenhub wurde um acht von 70 auf 78 Millimeter vergrößert woraus die Vergrößerung des Hubraumes bei der 850 GT resultiert. Wie weit man diese Maßnahme akzeptieren soll, müßte überlegt werden, denn das auf der Leistungskurve höhere Drehmoment und sein geringer Leistungszuwachs wird durch einen etwas rauheren Lauf und mehr Vibrationen erkauft, die dieser V-Motor mit dem 90 Grad-Zylinderwinkel besonders im unteren Drehbereich früher nicht hatte. Außerdem erhöht sich die Kolbengeschwindigkeit. Ab 4000 U/min werden die Vibrationen aber merklich weniger, und da man sich meist zwischen 3500 und 5000 U/min bewegt, wird der Fahrer nicht strapaziert.

Getriebe

Hubraumvergrößerung, Verlegung des stärkeren Drehmoments in den mittleren Drehbereich – und dann ein Fünfganggetriebe? Man kann darüber geteilter Meinung sein, aber hier scheinen fünf Gänge besser als vier zu sein, weil man in der Lage ist, die Drehzahlen des Motors durch mehr Gänge leichter in dem für ihn und die Fahrleistungen passenden und schonenden Bereich zu halten. Und das ist richtig.

Das Getriebe läßt sich schneller und geräuschloser hochschalten als das frühere Vierganggetriebe, beim Zurückschalten benötigt man aber ein längeres Training, um nicht ab und zu ein Steinbre-

cher-Krachen zu erzeugen. Mit dem Zwischengas-Trick (welche Klasse 1-Fahrschulung lehrt das heute noch?) kommt man aber immer klar. Eines Tages hat man den Kniff 'raus. Die beiden Fußknäbel der Schaltwippe sind weit auseinander, und der hintere „Tritt“ zum Zurückschalten ist zu hoch. Man sollte die Schaltrichtung umdrehen. Das wäre ein Gewinn und ist für einen Bastler in einer Stunde zu machen. Übrigens können Fußschaltwippe und Fußbremshebel je nach Wunsch auf die linke oder rechte Seite der Maschine montiert werden. Die Abstufung des Getriebes ist hervorragend. Sie beträgt 2,67/1,85/1,4/1,16/1. Die Gesamtübersetzung in den fünf Gängen lautet: 11,424/ 7,928/ 5,980/ 4,963/ 4,284. Bei 6500 U/min erzielt man folgende Geschwindigkeiten: 68,96 km/h/ 99,37 km/h/ 131,74 km/h/ 158,73 km/h/ 183,89 km/h. Durch einen zu kurzen Betätigungsweg des Handhebels greift die Kupplung sehr kurz, so daß man mit sehr viel Gefühl kuppeln muß. Und das ist bei den großen Schwungmassen des Motors kein Vorteil. Kupplungsnachstellung war in der Testzeit nicht notwendig.

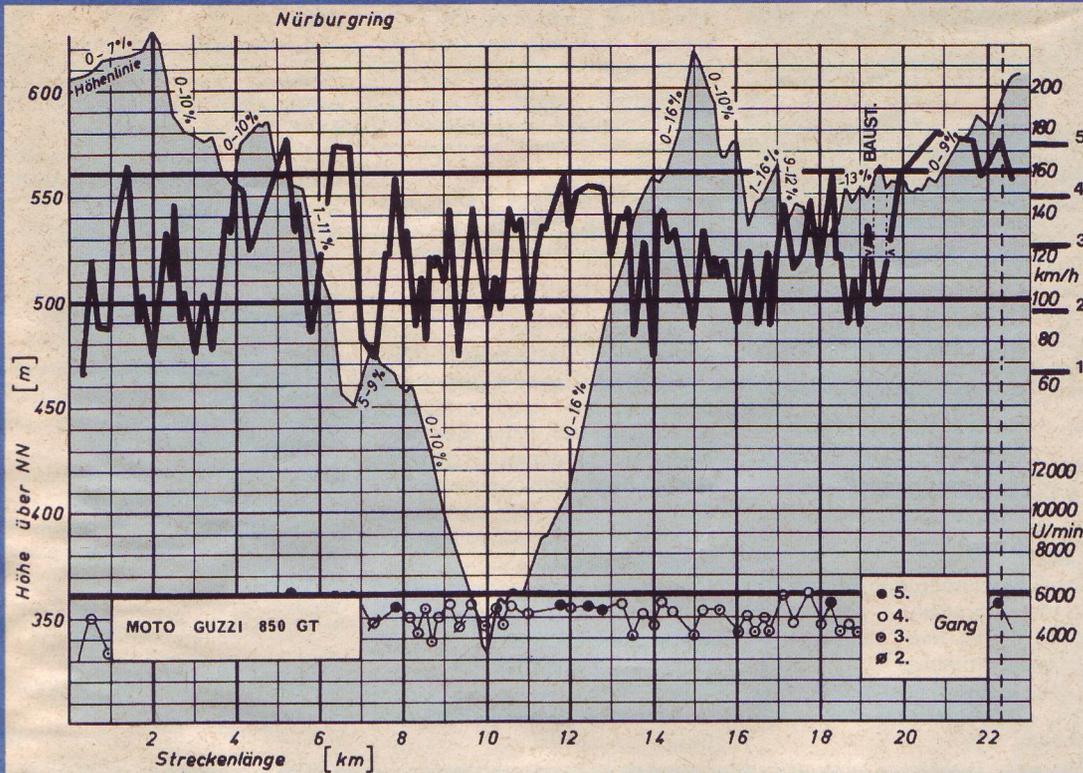
Fahrwerk

Ab 150 km/h ist ein leichtes Lenkerpendeln nicht zu übersehen. Bis dahin verhält sich das Motorrad absolut gutmütig. In Kurven ist die Guzzi erstaunlich handlich und sicher. Bis zu 170 km/h verstärkt sich das Pendeln, wird etwas geringer bei kleingemachtem

Fahrer. In langgezogenen, schnellen Kurven bei hohem Tempo ist dasselbe Pendeln da. Da Bereifung, Schwingenlagerung, Radauswuchtung, Telegabel und Hinterradfederung einschließlich der Federbeinaufhängung in Ordnung waren, kommen eventuell ungünstige Überlagerungen von Schwingungsfrequenzen des Motors (Querläufer) in Frage. Eine Folge der Laufcharakteristik des 850er-Aggregates. Eine Direktverbindung vom Steuerkopf zur Schwingenlagerung fehlt auch. Der Nachlauf des Vorderrades scheint unter solchen Zeichen zu kurz zu sein, denn die Handlichkeit in engen Kehren weist auf einen kurzen Nachlauf hin.

Die Vorderradgabel spricht fein an, die Holme flattern nicht. Die hinteren Federbeine sind viel zu hart, selbst mit der weichsten Einstellung waren sie mit zwei gewichtigen Personen und Gepäck nicht zum Durchschlagen zu bringen. Die serienmäßige flache Sitzbank haben wir gegen die höhere und besser gepolsterte Sitzbank der 750 ccm-Maschine ausgetauscht, weil man jeden Schlag ins Kreuz bekam. Es ist eigentlich nicht zu verstehen, daß eine so alte Motorradfabrik eine solche schlecht gefederte Bank in die Serie läßt, wenn man eine viel bessere Bank bis dahin hatte. Preisfrage? Kann doch kaum möglich sein.

Die Vorderradbremse: Es handelt sich um eine doppelte Duplexbremse, zu deren Betätigung über zwei überdimensionierte Außenhüllen und darin befindliche 1,5 Millimeter Zugseile man schon ein wenig Fingerkraft einzu-



MOTO GUZZI V 7 850 GT im Vergleich mit anderen Tourenmaschinen von 60 SAE-PS bis 70 SAE-PS und ab 220 kg Leergewicht

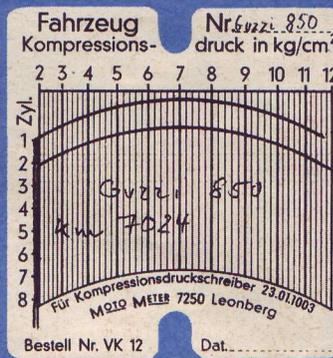
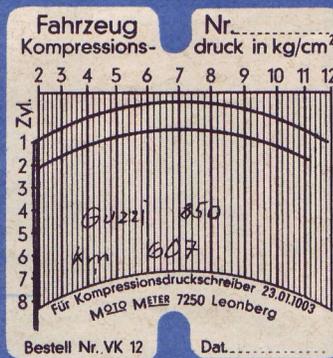
	Moto Guzzi 850 GT	Harley-Davidson Electra-Glide	Suzuki GT 750 J	Triumph Trident
Motor 2-/4-Takt	4	4	2	4
Zylinderzahl	2/V/90°	2/V/60°	3/Reihe	3/Reihe
Ventilsteuerung	ohv	ohv	—	ohv
Kühlung (L = Luft, W = Wasser)	L	L	W	L
Bohrung/Hub (mm)	83/78	87,3/100,8	70/64	67/70
Hubraum (ccm)	844	1207	738	740
Leistung (SAE-PS — U/min)	64/6500	66/5200	67/6500	64/7500
Leistung (DIN-PS — U/min)	55/6100	—	52/6800	60/7250
Kolbengeschwindigkeit bei SAE-PS- Nenn Drehzahl (m/s)	16,9	17,47	13,9	17,5
Hubraumleistung (SAE-PS/Liter)	75,83	54,68	90,78	86,49
Hubraumleistung (DIN-PS/Liter)	65,17	—	70,46	81,08
Leistungsgewicht (SAE-PS/Leergew.)	4,06 kg/PS	4,80 kg/PS	3,28 kg/PS	3,44 kg/PS
Anzahl der Gänge	5	4	5	5
Starter-Art	E	E	E/Kick	Kick
Preis DM (ohne Gewähr!)	7 165,—	14 171,—	6 250,—	6 300,—
ca.-Preis/SAE-PS DM	111,95	214,71	93,28	98,70



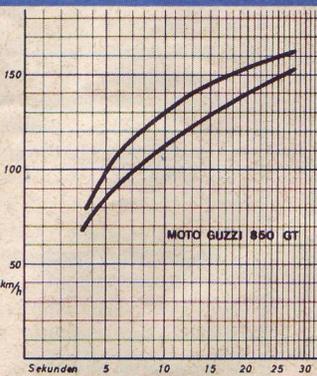
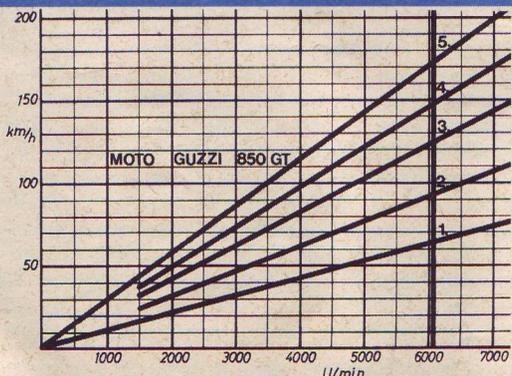
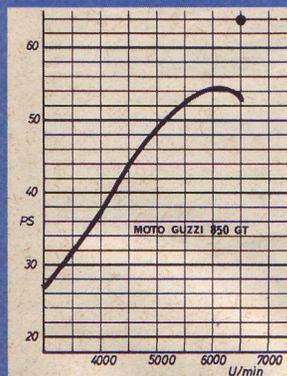
Links: Höhendigramm der Nord-schleife des Nürburgring mit Geschwindigkeits-, Gang- und Drehzahlangaben. Das Fünfganggetriebe sorgt dafür, daß man im Bereich zwischen 4000 und 6000 U/min bleiben kann. Eine Baustelle am Galgenkopf bei Kilometer 19,5 zwang dort zu verhaltenem Fahren. Das kostete etwa 10 Sekunden. Trotzdem war der Rundenschnitt im Mittel bei 111,7 km/h. 61,6% der erreichten Höchstgeschwindigkeit (als Fahrwerks-Beurteilung).

Technische Daten:

Verdichtung des Motors 9,2. Kurbelwelle in Gleitlagern. Pleuefüße in Gleitlagern. Pleuefüße teilbar. Pleuenschmierung, Ölfilter im Kurbelgehäuse. Zwei Dell'Orto-Zentralschwimmer-Vergaser, 29 mm ϕ . Zweischeiben-Trockenkupplung in der Schwungscheibe. Motoröl: 3 Liter. Fünfgang-Fußschaltung. Lichtmaschinenleistung 300 Watt. Batterie 12 Volt, 32 Ah. Bereifung 4.00-18 vorn und hinten. Radstand 1470 mm. Gewicht 260 kg. Die Testmaschine erhielten wir über den Importeur Zweirad-Röth, 6949 Hammelbach. Die Fabrik liegt in Mandello del Lario am Comer See (Italien).



Mitte: die Messung des Kompressionsdrucks ergab zu Anfang (oberes Diagramm) und zum Ende des Tests die gleichen Werte! Beim unteren Diagramm wurde die Meßreihenfolge der beiden Zylinder umgedreht.



Außen links: DIN-Leistungskurve des Motors.

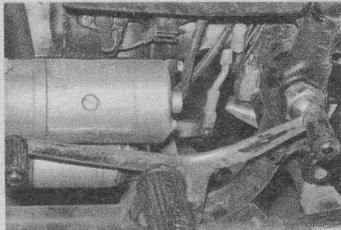
Mitte: Gangdiagramm

Rechts: Beschleunigung. Oben nach dem Nürburgring-Test, unten am Ende des Tests auf nasser Straße. (Fotos und Diagramme: Klacks)

setzen hat. Und trotz größter Kraft war das Vorderrad kaum zum Pfeifen zu bringen. Mit dieser Bremse haben wir uns immer wieder beschäftigt, sie entsprach in ihrer Wirkung nur wenig dem technischen Aufwand, der notwendigen Betätigungskraft und ihrem Gewicht. Da man aber bei Serienmaschinenrennen in der 750 ccm-Werksmaschine doppelte Scheibenbremsen sieht, wird es wohl nicht lange dauern, bis auch die 850er mit einer Scheibenbremse im Vorderrad geliefert werden kann. Die Doppelbremse der 750er war dagegen der Bremse der 850er-Testmaschine überlegen. Die doppelte Duplexbremse der Testmaschine hatte wohl kaum mehr Bremsfläche als die Doppelbremse der früheren 750er, und man hatte an beiden Enden jeder Bremsbacke 35 Millimeter unbelegt gelassen. Bei Regen war Wasser in der Bremse und damit die Wirkung weiter gemindert.

Ausstattung

Der elektrische Drehzahlmesser hat eine ungedämpfte Nadel, die so weit hin und her schaukelt, daß man nur ungenau ablesen kann (zum Glück haben wir noch einen genau gehenden elektrischen Kröber-Drehzahlmesser). Der Tachometer zeigte dagegen ruhig, wenn auch mit elf Prozent Voreilung, an. Die Leerlaufkontrolllampe schaltete ungenau ein und aus, so daß man sich auf das Gefühl im Schaltfuß verließ. Die Leistung der 12 Volt-Lichtmaschine von 300 Watt ist fabelhaft und beileibe nicht überflüssig, auch die 32 Ah-Batterie ist mit dieser Kapazität eine großartige Sache. Alle Teile von Bosch. Nur sollte man nun nach sechs V 7-Jahren endlich die Verteilerkappe wasserfest machen (bei Bosch gibt es Abdeckkappen dafür, die vom alten Mercedes 180 müßte passen). Oder gibt es keine Motorradfahrer mehr, die im Regen fahren? Vielleicht lohnt es sich nicht, nur für im Regen fahrende MOTORRAD-Mitarbeiter da etwas zu unternehmen, „zu kleine Stückzahl“! Tankinhalt 22,3 Liter. Bei einem Verbrauch von fünf bis sieben Litern auf 100 Kilometer ist also ein Radius zwischen 318 und 445 Kilometer möglich. Sehr schön. Der sehr breite Lenker wirkt bei schneller Fahrt wie eine Segelstange! Ein schmalere ist besser und gibt auch optisch etwas mehr her. Auch mit zwei Personen sitzt man auf diesem Motorrad hervorragend. Da ist wirklich Platz für lange Strecken. Auch die Zuladungsmöglichkeit ist überdem Durchschnitt hoch. Die großen Schutzbleche sind guter Schmutzschutz, der Kardantriebschmeißt nicht mit Öl wie eine Kette.



Das Fußschaltgestänge liegt in der Mitte hinter dem Getriebe, man kann den Fußhebel rechts oder links von der Maschine anordnen.

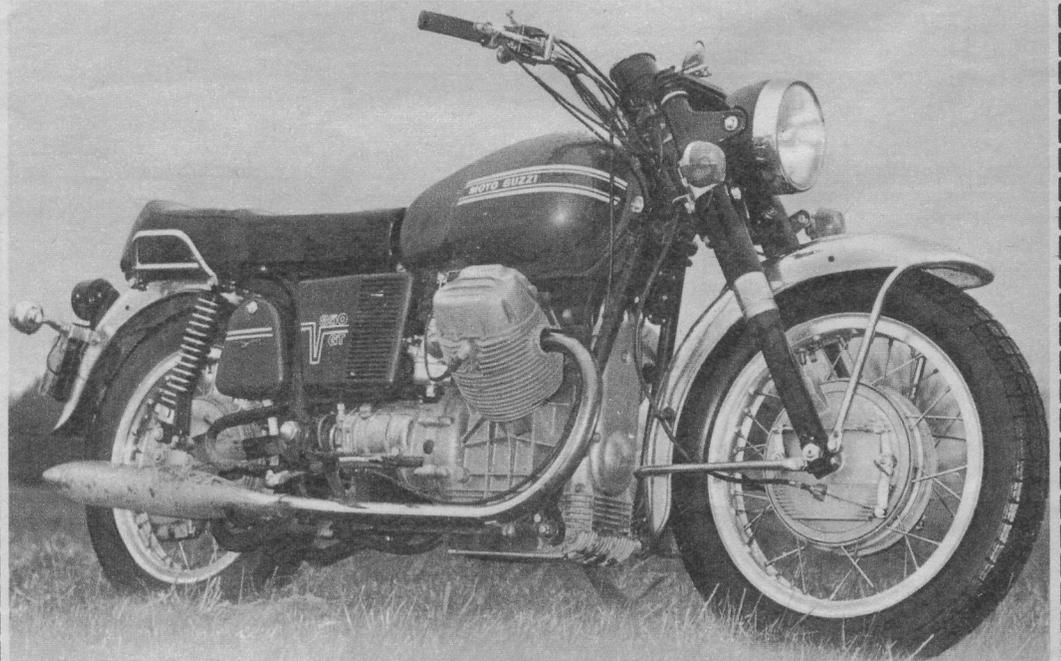
Testkalender

km-Stand
1800

(nach der Nürburgring-Erprobung) Vorderradbremse aufgemacht, ausgestaubt und eingestellt – schlechte Wirkung. Lichtmaschinen-Abdeckung an den Befestigungspunkten eingearbeitet.

Alle Züge geschmiert. Motorölwechsel (Aral HD 30). Getriebeöl-Ablafschraube nachgezogen, war undicht. Zündeneinstellung und Vergasereinstellung kontrolliert. Vergaser gereinigt. Ölstand im Getriebe und im Hinterradantrieb überprüft. Batteriepflege (dest. Wasser nachgefüllt).
2246
Überwurfmutter am linken Auspuffkrümmer festgezogen. Zündung um ca. 3° zurückgenommen, denn bei der vorgeschriebenen Einstellung trat beim Beschleunigen aus niedrigen Drehzahlen starkes Kraftstoffklopfen auf.
2813
3/4 Liter Motoröl nachgefüllt. Ventilspiel eingestellt. Vorderradbremse erneut zerlegt und untersucht, Bremsschlüsselwellen mit Heißlagerfett leicht gefettet.
3505
1/4 Liter Motoröl nachgefüllt. Ventilspiel kontrolliert.

4014
1/2 Liter Motoröl nachgefüllt.
4572
Motoröl-Wechsel.
5170
Lichtmaschine auf der Autobahn vom Motorgehäuse losgeschüttelt. Wieder befestigt.
5312
1/2 Liter Motoröl nachgefüllt.
5400
Reifenwechsel auf dem Hinterrad. Da ein 4.00–18 Metzeler Block C 6 H nicht greifbar, den serienmäßigen Pirelli „Supersport“ montiert. Vorderradbremse wie gehabt untersucht.
5955
1/4 Liter Motoröl nachgefüllt. Zweifadenlampe im Rücklicht ersetzt, da der Stoplichtfaden defekt war.
6443
1/4 Liter Motoröl nachgefüllt.
7024
Motoröl-Wechsel. Ventilspiel kontrolliert. Test-Ende.



Beurteilung

Wie der vorliegende Testkalender zeigt, hat sich die Testmaschine als erfreulich zuverlässig erwiesen. Es gab keinen Ausfall, keine Straßenrand-Bauerei! Die Vergrößerung des Hubraumes und die damit verbundene Senkung der Hubraumleistung hat trotz größeren Drehmomentes und geringfügig größerer Nennleistung doch den Erfolg der Zuverlässigkeit gebracht. Als nachteilig empfanden wir den etwas rauheren Lauf des

Motors unterhalb von 4000 U/min, die geringe Wirkung der Vorderradbremse. (Hoffentlich nur bei unserer Testmaschine, denn in der von uns gefahrenen 750 ccm V 7-Sport-Maschine funktionierte sie gut.) Die serienmäßige Sitzbank, das leichte Lenkerpendeln ab 150 km/h, einige Zubehördetails mit minderer Qualität. Ganz hervorragend sind die Leistung der Lichtmaschine und die große Kapazität der großen Batterie,

der Platz für zwei Personen, die Zulademöglichkeit, die Abstufung des Fünfganggetriebes, der geringe Kraftstoffverbrauch und der 22 Liter-Tank. Sehr gut ist weiterhin die Zugänglichkeit zu allen lebenswichtigen Teilen bei Pflegearbeiten. Eine Reifengröße (4.00–18) für beide Räder, große Schutzbleche. Raufft man sich mit der 850er Guzzi zusammen, dann hat man einen „Roadburner“ im wahren Sinne des Wortes. Die Überwindung großer Entfernungen beginnt ihren Reiz auszuüben. Es ist eine große, schnelle Reisemaschine – so ein Brocken zwischen Harley und BMW. *Klacks*