

## V7 Ambassador rijndrukken

Uit 'Motor' 1969, door Ernst Leverkus

Rijndrukken met de MOTO GUZZI 'Ambassador' 750 cc

Er bestaan meerdere aanduidingen voor deze - op basis van de 700 cc V7 met de dwarsgeplaatste 90 graden V-motor gebouwde - nieuwe 750 cc machine van Moto Guzzi. "V 76" of "V 7 Special" of "Ambassador".

De 700 cc V 7 kreeg vele vrienden op het Continent en in Amerika, en met het nieuwe 750 cc model werd de gedachte aan de "Buffel" een flink stuk verder gebracht. De grondgedachte hierbij is: een motor die niet door hoge toerentallen, maar door een groot moment bij een matig aantal omwentelingen per minuut er uitspringt. Vervolgens: door een grote cilinderinhoud bij een bepaald vermogen naar een kleiner litervermogen, en daardoor tot een grotere betrouwbaarheid te komen. En desondanks de handelbaarheid en de vlotte lijn behouden, zodat het solorijden plezier geeft en het zijspanrijden op de tweede plaats komt. Bovendien koos men bij Moto Guzzi voor de betrouwbare en weinig onderhoud vragende cardanaandrijving voor de vermogensoverbrenging naar het achterwiel (ook al vanwege het beschikbare. voor een motorwiel enorme moment van meer dan 6 mkg), en men vond de onderdelen voor de elektrische installatie in bestaande automobielsystemen.

Ongeveer sinds de herfst van 1967 is men bezig geweest met de ontwikkeling van de 750 cc versie van de V-motor, een krachtbron die bedoeld was voor een motorwiel dat grote afstanden overmeesteren kon. In februari 1968 konden wij voor het eerst een van de prototypes met zijspan proberen; de ontwikkeling totdat de motor rijp was voor de productie duurde echter tot nu toe. Maar nu is de "Bom uit Mandello" dan op de markt. Om de rijprestaties te kunnen vergelijken testten wij de machine allereerst op de Nürburgring.

De vermogenskromme toont bij 6500 omwentelingen per minuut 51 DIN pk en 60 SAE pk. Daarbij is zelfs het minste resultaat van meerdere metingen genomen, metingen die tot ongeveer 54 DIN pk of 62 SAE pk kwamen. De 700 cc V 7 motor heeft ter vergelijking 42 DIN pk of 50 SAE pk bij 6250 omw./ min. Een winst dus van 9 DIN ofwel 10 SAE pk's. De verhouding gewicht/ vermogen van de 700 cc V 7 van ongeveer 5,8 kg/pk (bij een droog gewicht van 243 kg) is daardoor bij de 750 cc Ambassador gedaald tot 4,8 kg/pk (bij een nagenoeg gelijk gewicht, 244 kg). Het liter vermogen van 60 pk/liter (703 cc) van de V 7 is bij de nieuwe 750-er gestegen tot 68 pk/liter (752 cc). Daar men zeggen kan dat de betrouwbaarheid kritischer wordt naarmate het litervermogen stijgt - dat heeft de ervaring uitgewezen (we hebben tegenwoordig seriemachines van 120 pk/liter) - moet men ook de nieuwe 750 cc Moto Guzzi theoretisch een enorme betrouwbaarheid toekennen.

De grotere cilinderinhoud werd verkregen door een grotere boring; in plaats van 80 mm heeft de 750 cc motor een boring van 83 mm. De slag van 70 mm bleef behouden en daarmee ook de zuigersnelheid. Bij 6500 toeren is de zuigersnelheid ca. 15,2 m/sec., een schappelijke waarde dus. Als men bedenkt dat bij 3000 toeren reeds 22 pk en - voor alles - 5,4 mkg ter beschikking staan, zal men begrijpen dat men voor het bereiken van een hoog gemiddelde beslist niet alle toeren uit de motor hoeft te halen.

Wat is nu bij deze motor overgebleven van datgene wat ons ook bij een 240 kg zware motor tot geestdrift brengt? Dat is werkelijk vA©! Het is nauwelijks te geloven als het snelheidsdiagram en de klokken de bevestiging ervan niet zouden leveren. Men heeft een beetje aan het rijwielgedeelte van de V 7 "gevijld", toen men voorzag dat men het ook voor de 750-er zou gaan gebruiken. De balhoofdshoek werd veranderd en het balhoofd kreeg een extra dwarsverbinding naar de voorste framebuizen. De machine ligt uitstekend in de bochten en er wordt pas een grens gesteld door jiffy, bok en dempers. De lange wielbasis van 1435 mm (V 7 1445) verhindert op geen enkele manier een werkelijk brutale rijstijl in korte hoeken en in lang getrokken, zeer snelle bochten veegt de machine als op rails platliggend en zonder stuurreacties over de weg. Als men de motor voor het eerst ziet, houdt men een dergelijke handelbaarheid en snelheid niet voor mogelijk.

Laten we nu maar eens op de Nürburgring rondkijken: Bij het vliegveld, van kilometer 4 tot ca. km 4,8 en bij Wippermann bij km 5,5 tot 5,7, waren twee vrij grote bouwwerken waarbij meestal ingehouden moest worden. Tijdens de testritten troffen we zon, weinig wind en een droge baan. De rondetijden werden steeds beter: van 12 min. 55 sec. tot 12 : 10 (dat is gemiddeld 103,6 tot 110,0 km/u), alle hindernissen en vrachtautoverkeer inbegrepen. Trekt men deze hindernissen van de tijden af, dan liggen de rondetijden tussen 11 : 50 en 11 : 20 (tussen 113,1 en 118,2 km/u). Rekening houdend met de hindernissen kwam eenmaal zelfs de verbazingwekkend snelle tijd van 11 : 12 (= 119,5 km/u gemiddeld) op de klokken. Maar de gemiddelde rondetijd is al voldoende: 12 : 10 = 110,0 km/u als gemiddelde is een geweldige tijd voor deze enorme motor.

Dat is dus het mogelijke prestatieniveau op een bochtige en heuvelachtige weg. Onze gemiddelde snelheden op snelwegen tijdens de eerste 2000 testkilometers (200 km in 1 uur en 20 minuten; l : 25,0 tot l : 18,0) liggen tussen 142 km/u en 155 km/u, met twee personen en bagage, wat slechts mogelijk is bij een voortdurend aangehouden snelheid

van tenminste 160 km/u (mogelijk door de grotere tank - dus grotere actieradius - en door het niet noodzakelijk zijn van het bijstellen van een achterketting). In de vierde versnelling komt deze snelheid overeen met ongeveer 6000 omw./min. (zuigersnelheid slechts 14,0 m/sec.).

In vergelijking met de 700 cc V 7 heeft men in de versnellingsbak de eerste en de tweede versnelling en in de achterwielaandrijving de overbrengingsverhouding gewijzigd. Daardoor is de eindoverbrenging bij de 750 cc machine als volgt: I : 13,4-8,0-5,7-4,51. De overbrenging bij het achterwiel veranderde van 8:37 (1:4,625) in 8:35 (1:4,375). De verhoudingen in de versnellingsbak zijn dus I : 2,98-1,77- 1,27-1,0. De sprong tussen de tweede en de derde versnelling is een beetje groter, maar alles bij elkaar liggen de derde en de vierde versnelling iets korter bij elkaar. Het schakelpedaal werd verplaatst naar de linkerkant en heeft geen hakgedeelte meer;  $\odot$  omhoog, de rest naar beneden. Voor zijspanrijders met het zijspan rechts is de plaatsing van het schakelpedaal aan de linkerkant beter.

Het lange rempedaal ligt nu uiteraard rechts. Men kan echter kiezen aan welke kant men de pedalen hebben wil, want door de eenvoudige constructie van de schakelas met de bediening naar de bak in het midden is dit zeer gemakkelijk te veranderen. De voornaamste verdere veranderingen in vergelijking met de 700 cc machine zijn: het instrumentenpaneel in de gegoten afdekkap op de voorvork bevat een snelheidsmeter en een toerenteller. De tankinhoud werd van 20 op 23 liter gebracht. Het luchtfilter en de accu worden door grotere deksels aan het oog onttrokken. De startknop welke eerst gecombineerd was met het contactslot is nu een drukknop op het rechter sturende. Het zadel heeft nu twee steunkanten voor rijder en passagier. Aangezien de 700 cc machine kortgeleden met een Bosch installatie uitgerust werd mag men aannemen dat ook de 750-er binnenkort met Bosch startmotor, dynamo, verdeler enz. gebouwd zal worden. Dynamovermogen zoals voorheen 300 Watt! De elektrische installatie is 12 Volt. Men kan uit de 700 cc motor door het omruilen van de volgende delen de nieuwe 750 cc motor maken: 4 pakkingen, 2 cilinders, 8 rubberringen, 2 zuigers, 8 zuigerveren, 2 acceleratie- pompen (carbureteur).

De 700 cc motor verbaasde ons toentertijd door de geringe trillingen. De vermogenstoename van de 750 cc testmotor merkt men echter ook aan het feit dat hij iets sterker trilt dan de 700 cc uitvoering. Het is te verdragen; het is geen kritiek. Beide motoren reageren sterk op de ontstekingsafstelling.

De nieuwe DellOrto's hebben een rechthoekig huis voor de platte gasschuif en een ringvormige vlotter. Als starthulp is een choke voorzien. Het contactslot heeft nu een afdekkap die men neerklappt na het verwijderen van de contactsleutel. De motor wordt geleverd met 4.00 x 18" Pirelli Supersport banden op beide velgen. Het profiel is goed en de banden hebben ook een goede grip bij nat weer, maar slijten snel. Bij urenlange snelle ritten op de autoweg moet men van tevoren de luchtdruk met meer dan 2,0 atmosfeer verhogen, wat ook voor banden van een ander merk geldt. Bij elke tankpauze graag de banden nakijken: als deze scheurtjes vertonen, of als er profielstukjes uitgevloegen zijn, betekent dat het einde van de rit! Bij alle motoren met zo'n hoog prestatieniveau, met zo'n moment en zulke snelheden moet men aan de banden net zoveel aandacht schenken als aan een lege tank of het oliepeil van de motor. Zonder uitzondering moet men voor de 750 cc Guzzi "high-speed" banden gebruiken, maar geen racebanden omdat de rubbersamenstelling hiervan niet ontwikkeld werd voor normaal gebruik op de weg.

Resum $\odot$  van deze vergelijkende rij-indruk:

Ondanks het gewicht, ondanks het buffelkarakter is de 750 cc Ambassador van Guzzi een verrassend handel- bare machine. Als reismotor voor hele grote tochten biedt de motor bovendien een enorme taaierheid. De V- motor heeft door de overdimensionering van alle details zoveel kwaliteitsreserven zoals dat bij de motoren-fabricage nog lang niet gebruikelijk is. Ook voor de zijspanrijder brengt de machine een nieuwe prikkel. Wij reden de combinatie ook met zijspanoverbrenging en Hollandia zijspan op de Nürburgring, maar daarover later meer. Alles aan deze machtige motor is uiterst boeiend voor die rijders die compactheid prefereren boven een zenuwachtige sprinter.