

V7 700, 750 special, 750 sport

Moto Guzzi V7 , 750 special, 750 sport

Verhaal over de V7 uit de 'Auto Motor Klassiek' nr. 6 1988

BOUWJAREN: 1971, 1972, 1973

De Buffel

De Moto Guzzi V7 Twin

In the year sixtie four, sixtie four, the cops were crying out for more; zullen de werknemers bij Moto Guzzi concern in Mandello del Lano gezongen hebben. De Italiaanse verkeerspolitie had andere motoren nodig. Snellere motoren dan de tot dan toe in gebruik zijnde 500 cc grote Moto Guzzi Falcone en 300 cc grote Gilera. Moto Guzzi kreeg de opdracht een machine te ontwerpen en te bouwen, speciaal voor de verkeerspolitie. En inderdaad, in 1964 kwam het Guzzi concern met een nieuwe fiets op de proppen. De Moto GUZZI V7.

De Moto Guzzi V7 was de eerste motor met dwarsgeplaatste V-twin die de Moto Guzzi fabriek in haar hele bestaan tot dan toe geproduceerd had. De V, dat mag duidelijk zijn, staat voor de dwarsgeplaatste cilinders in V-vorm, die in een hoek van 90 graden ten opzichte van elkaar staan. De '7' staat voor de gezamenlijke cilinderinhoud. die precies 703,7 cc bedroeg voor het eerste model.

De Moto Guzzi 700 V7 werd voor het eerst in 1965 aan het Italiaanse motorminnende publiek voorgesteld. De Twin zou echter niet voor 1967 te koop zijn.

Moto Guzzi 700 V7

De testende pers was lovend, de eerste ritten dolenthousiast over deze nieuwe creatie uit het huis van Moto Guzzi. Men sprak over een zeer goede handelbaarheid van de machine. De wegligging bleek uitermate goed en de motor kon (ook in de bochten) zonder moeite platgelegd worden.

Ook weggkomen vormde geen probleem, de koppeling ging opvallend zacht en soepel, evenals het schakelen. Als een van de grote nadelen werd de grote slag van het forse schakelpedaal genoemd. De voet moest bij het schakelen van de voetsteunen worden genomen. Om maar eens bij het schakelen te blijven, als minder problematisch maar niet minder hinderlijk werd het luide tikken bij het schakelen ervaren.

De 700 V7 blijkt een echte toermotor te zijn, probleemloos en comfortabel. Niet geschikt voor topprestaties, maar gemaakt om met flinke snelheid een flink aantal kilometers zonder problemen af te leggen. Enkele exemplaren, gebouwd tussen begin 1960 en begin 1970, functioneerden echter wat minder probleemloos. De krukas had namelijk de neiging te breken en kon natuurlijk ook niet nalaten om werkelijk doormidden te breken. Een slordigheidje van de fabriek. Oorzaak van dit kwalijke euvel was namelijk dat de krukpenen een te scherpe afrondingsstraal hadden.

Andere zwakke punten van de 700 V7 lagen in de uitlaatbevestiging en het elektrische systeem. Door de ondeugdelijke uitlaatbevestiging had de uitlaatbocht de sterke neiging om na verloop van tijd te scheuren, niet dat dat catastrofale gevolgen had. maar toch. De elektrische startmotor blijkt bij de vorst, die ons kikkerlandje regelmatig teistert, nogal wat moeilijkheden te geven. Ook de ontsteking bleek niet helemaal zonder problemen te zijn. Bij nat weer wilde er nog wel eens wat water in de verdeler komen. Niet alleen de verdelerkap was niet waterproof, maar ook de bougiesdoppen. Geen onoverkoombaar probleem in ieder geval.

De krachtbron

De 704 cc metende krachtbron heeft z'n cilinders in een V vorm en is dwars geplaatst. Net als bij een boxermotor heeft ook de V-twin het voordeel dat de motor goed uit te balanceren is. beter dan bij een staande twin. Gevolg hiervan is dan ook dat de Moto Guzzi over vrijwel het hele toerenbereik mooi trillingsvrij loopt. Een bijkomend voordeel van deze bouwwijze ten opzichte van de staande twin is ongetwijfeld de betere koeling, waarbij de rijkelijk van koelribben voorziene lichtmetalen cilinders bij de Guzzi ook een steentje bijdragen. Samen met het vrij lage specifieke vermogen van 62.5 pk en de hardverchromde cilinderwand zorgt dit voor een hoge betrouwbaarheid van de krachtbron.

Groot nadeel van de hardverchromde cilinderwand is, dat bij de onvermijdbare slijtage, de bussen niet gehoord konden worden. Waren de bussen versleten, dan kon je gelijk compleet nieuwe cilinders aanschaffen.

De boring van elk van de cilinders bedraagt 80 mm, de motor is over kwadratisch, dat wil zeggen dat de boring groter is dan de slag. En... u raadt het al, de slag is kleiner dan de boring; 10 mm kleiner om precies te zijn. De motor levert zijn topvermogen bij 6.200 tpm, 44 pk volgens DIN norm en 50 pk volgens de minder reële maar een stuk leuker aandoende SAE norm. De SAE norm werd dan ook speciaal door de fabrieken vermeld en de DIN norm maar achterwege gelaten. Van de 44 pk aan de krukas wordt door de Guzzi 34 pk aan het achterwiel gegeven. Het maximale koppel van 6 kgm heeft de motor bij een toerental van om en nabij de 3.500 toeren. De motor heeft tussen de 3.000 en 5.500 toeren een vrijwel vlak koppel verloop. Het blijkt zelfs mogelijk om van een zeer lage snelheid (rond 40 km/u) in de hoogste

versnelling zonder rukken of stoten tot topsnelheid op te trekken. De motor kan in de laagste versnelling een helling van ruim 45 graden nemen.

Gevoed worden de cilinders door twee 29 mm Dell Orto's van het type SS, die op hun beurt weer het nodige mengsel uit de 20 liter grote benzinetank en via het papieren luchtfilter halen, dat in een plat luchtfilterhuis direct achter de carburateurs gemonteerd zit.

De in- en uitlaatklep zitten onder een hoek van 70 graden en hebben een diameter van respectievelijk 38.6 en 34.6 mm. De distributie geschiedt via een ketting voor aan de krukas. De onderliggende nokkenas bediend door middel van stoterstangen de tuimelaars. De krukas zelf is uit een stuk gesmeed en is glijgelagerd. Voor het tandwiel van de distributieketting zit nog een poelie, die via een V-snaar de 300 Watt dynamo aandrijft. De dynamo vond een plaatsje tussen de beide cilinders.

Voor het soepele verloop van de motorwerkzaamheden zorgt de tandwielpompe, die zijn olie betreft uit het 3 liter grote carterreservoir. Valt de oliedruk in het carter beneden een bepaald punt, dan gaat er een, in het koplamphuis gemonteerd, rood lampje branden. Om rampen met nog rampzaligere gevolgen te voorkomen dient u ook hier voor rood te stoppen.

Interne en externe transmissie

Ongetwijfeld hebben de technici, die de Guzzi hebben ontworpen, een slechte conditie hebben gehad. Of was het niet de afschuw voor het aantrappen van de 0.7 liter die de doorslag heeft gegeven voor het achterwege laten van de kickstarter? De Guzzi was 'slechts' voorzien van een elektrische starter. Een startmotor die direct aan een starterkrans van het koppelingshuis geplaatst is. Nu zullen de Italianen hier wel niet zo veel last van hebben, maar tijdens de koudere dagen in de Noordelijke landen kan het wei eens zijn dat de startmotor niet genoeg vermogen levert om het geheel aan de praat te krijgen. Een min-puntje? En daar komt nog eens bij dat de startmotor bij de bovengenoemde koude dagen ook nog eens pertinent weigert enig geluid van zich te geven. Vermoeiend resultaat kan zijn dat de vette twin aange'pusht' moet worden.

De 44 DIN pk aan de krukas worden via de enkelvoudige droge plaatkoppeling en een overbrenging naar de versnellingsbak geleid. De constructie van de koppeling is vrijwel gelijk aan de constructie van een autokoppeling. De primaire overbrengingsverhouding (overbrengingsverhouding tussen koppeling en versnellingsbak) is 1:1.352. De interne verhoudingen van de eerste tot de vierde versnelling zijn respectievelijk 1.812. 1.250. 0.956 en 0.730:1. De eindoverbrenging, van versnellingsbak tot achterwiel, geschiedt door een cardanas (ondergebracht in de rechtersvorkpoot). Die externe (cardanas) overbrengingsverhouding bedraagt 1:4.625.

Elektrisch systeem

Het zo langzamerhand kostbare superbenzineluchtmengsel wordt ontstoken door twee i4 mm Bosch bougies, warmtegraad 225-240. De ontsteking is voorzien van een automatische vervroeging met een bereik van 10 tot 38 graden. De verdeler heeft zijn plaats gevonden op een makkelijk bereikbare plaats, naast de rechtercilinder. Hij wordt aangedreven via een wormvertanding direct vanuit de krukas.

De Guzzi dient origineel voorzien te zijn van een 12 V accu met een capaciteit van 32 Ah. dezelfde accu zult u ook terugvinden in uw klassieke Fiat 1100. De normale versie heeft een koplamp van 150 mm doorsnede, onze oosterburen vonden dit echter rijkelijk onderschat voor een machine met die zich met die snelheid kan voortplaatsen en stelden 200 mm als norm voor de Duitse import-machines. De verlichting in de donkere momenten van het o zo zware leven levert de 35.35 Watt duplolaamp

Moto Guzzi Special

De laatste 700 V7 rolde in 1969 van de band, het verhaal is echter nog lang niet ten einde, want het kan voorkomen dat u een V7 tegenkomt, een 700 cc versie, van het bouwjaar 1976! Wil van Gent, de importeur van de Moto Guzzi V7-twins in Nederland, verzocht de fabriek een speciale serie van 100 stuks te maken op basis van de politie-uitvoering. Belangrijk verschil met de 60-er jaren versie is echter het verstevigde carter en cardanas die ook op de in 1972 geïntroduceerde Sport zat. Optisch was de machine wel gelijk aan de in 1966 geïntroduceerde V7.

Eind 1968 werd in Italië al begonnen met het ontwerpen van een volgende V7-twin. Het prototype werd onder de naam 'Ambassador' aan uitgebreide tests ontworpen en resulteerde uiteindelijk in 1969 in de introductie van een nieuwe machine. Het kindje moest een naam hebben, en om het verband naar de V7 maar te blijven leggen zou de nieuwe twin als Moto Guzzi V7 Special door het leven gaan. Behalve uiterlijke, naar de mode aangepaste, veranderingen werd de motor technisch ook hier en daar aangepast. Testresultaten wezen acceleratietijden uit van rond 14.5 seconden op de 400 meter. Topsnelheden bleken in de eerste versnelling rond de 60 km/u te liggen, in de tweede versnelling zo'n 100 km/u. in de derde versnelling een kleine 140 km/u en de top in de vierde versnelling bleek rond de 170 km/u tot 180 km/u te liggen. De Special had qua topsnelheid misschien slechts een kleine vooruitgang geboekt, het vermogen bleek echter wel een behoorlijke vooruitgang te hebben gemaakt. Aan de krukas heeft de Special een vermogen van 53 DIN pk en 60 SAE pk bij 6.500 tpm waarvan uiteindelijk 37 DIN pk aan het achterwiel beschikbaar zijn. Het maximale koppel van 6.6 kgm de Special werd bereikt rondom de 5.500 tpm.

Motorisch gedeelte

De boring werd opgehoogd tot 83 mm. Samen met de gehandhaafde slag van 70 mm kwam de cilinderinhoud op 757.4 cc. De cilinderconstructie werd eveneens aangehouden; lichtmetalen huis, rijkelijk voorzien van koelribben en hardverchromde zuigerloopbanen. Ook de constructie van de krukas zoals die in de 700 V7 toegepast werd bleek prima te voldoen en werd dan ook niet veranderd. Evenals bij de 700 V7 is de krukas gelagerd door drie ruim bemeten glijlagers, die gesmeerd worden door een tandwieloliepomp met een drukcapaciteit van 3.8-4.2 kg/cm². De in- en uitlaatkleppen werden iets groter en de klepvering werd wat stugger gemaakt door binnen de normale klepveren nog extra klepveren te monteren.

De carburatie werd wel veranderd. Niet langer was de Guzzi voorzien van twee Dell'Orto's SS I 29 A, maar werden vervangen door twee Dell'Orto's VHB 29 CD of VHB 29 CS met concentrische vlotterkamer en vierkante mengkamer.

Rijwielgedeelte en transmissie

Ook het rijwielgedeelte werd op enkele punten gewijzigd, meer met het oog op het eventuele zijspangebruik. Zo werd het balhoofd versterkt en de balhoofdhoek veranderd, zodat de wielbasis werd vergroot van 1435 mm bij de 700 V7 tot 1470 mm bij de Special. Ook werd het frame op enkele punten verstevigd.

De versnellingsbak kan, opnieuw met het oog op zijspangebruik, met linkse of rechtse voetschakeling uitgerust zijn. Iets waarbij bij de 700 V7 geen rekening mee was gehouden terwijl de Guzzi speciaal voor het leger en de verkeerspolitie ontworpen werd.

De verhoging van het vermogen ten opzichte van de 700 V7 maakte het noodzakelijk de interne en externe overbrengingsverhouding ook iets te wijzigen. De externe overbrengingsverhouding bedroeg nu 1:4.375.

Moto Guzzi 750 cc Sport

De productie van de Special werd eind 1972 gestopt. Begin 1971 werd voor het eerst de 750 cc Moto Guzzi sport gezien tijdens de 500 km race van Monza, waar de GUZZI als derde in het totale klassement naar boven kwam en als eerste Italiaanse machine. De uiteindelijke officiële introductie liet echter op zich wachten tot 1 oktober van dat jaar. Al aan het begin van de productie van de Sport was de vraag naar deze fiets zo groot dat de fabriek het qua productie niet bij kon benen. Daarom werd de Guzzi zonder veel ophef geïntroduceerd, zodat de vraag voorlopig niet nog verder boven het hoofd zou groeien. Het publiek werd vooreerst nog niet van informatie voorzien en zelfs de dealers moesten nog gissen naar de technische gegevens van de motor.

Ook op deze motor waren de reacties van de internationale motorpers weer razend enthousiast. De motor draaide volgens die jongens mooi soepel en rustig stationair. Topsnelheden lagen in de eerste versnelling rond de 75 km/u, in z'n twee rond de 110 km/u. De drie voerde de motor naar een 150 km/u, de vierde versnelling wist een snelheid van 180 km/u uit de motor te halen en de absolute top bedroeg bijna 210 km/u. Acceleratietijden op de 400 meter bleken rond de 13 seconden te liggen.

Helemaal stil bleek de motor niet te zijn; de kleptrein en de stoterstangen maakten behoorlijk wat geluid. Een kwaal die ook regelmatig bij de Guzzi Sport bleek op te duiken was het gaan lekken van de ringen in de voorvork en ook de startmotor bleek weer een probleem op zich te zijn. Dit keer vormde de kracht van de motor de oorzaak van het probleem. De startmotor bleek niet opgewassen te zijn tegen de motor.

Motor

De cilinderinhoud van de Sport werd ten opzichte van de Special verlaagd tot 748.3 cc. De verkleining van de cilinderinhoud werd bereikt door het verkleinen van de boring van 83 mm tot 82.5 mm, opnieuw bleef de slag dezelfde. Waarom de cilinderinhoud nu een paar cc verkleinen zult u zich afvragen. De oorzaak hiervoor was te vinden in de sport. De motor met een cilinderinhoud van meer dan 750 cc valt niet meer in de 750 cc klasse. En inderdaad, 758 cc is nog steeds meer dan 750 cc. Het is misschien wel interessant om te weten dat speciaal voor de 24-uurs Bol d'Or in Frankrijk (de limiet voor de zware klasse was daar 1000 cc) een aparte versie werd gemaakt van de Sport. De boring bleef gelijk aan die van de Special, terwijl de slag werd opgevoerd tot 78 mm. Resultaat was een machine met een cilinderinhoud van 842 cc.

De motor levert zijn maximale vermogen van 70 DIN pk bij 7000 tpm. De compressieverhouding is opgehoogd van 9.2:1 bij de vorige V-twins tot 9.8:1 bij de Sport.

Carburatie geschiedt ditmaal door twee concentrische Dell'Orto's VHB 30 30 mm carburateurs, evenals bij de Special voorzien van acceleratiepomp.

Rijwielgedeelte en transmissie

Het rijklaar gewicht van de machine kon omlaag worden gebracht naar 236 kg. De tankinhoud werd weer op het originele niveau gebracht (20 liter).

Als schoeisel had de Sport twee Michelin banden, die speciaal voor de Sport werden ontwikkeld en getest onder de meest barre omstandigheden door Michelin. De wielbasis bleef gelijk aan die van de Special, namelijk 1470 mm.

Koppeling geschiedt door de dubbele droge plaatkoppeling, weer van het automobieltipe. Primaire overbrengingsverhouding bedraagt bij de Sport 1:1.375 en is dus dezelfde als die bij de Special. Ook de overbrengingsverhouding van de cardanas bleef ongewijzigd. Als extra echter was een hogere gearing leverbaar, die de

overbrengingsverhouding in het cardan omlaag bracht naar 1:4.111.

De versnellingsbak telde niet langer, zoals bij de 700 cc V7 en de Special 4 versnellingen, maar vijf versnellingen. De overbrengingsverhoudingen van de Sport bedragen dan respectievelijk 1.800. 1.263. 0.954. 0.791 en 0.680:1.

Elektrisch systeem

Het elektrisch systeem van de Sport onderging ook een wijziging. De wisselstroomdynamo werd verplaatst naar de voorkant van de motor op de krukas en de capaciteit werd gereduceerd tot 182 Watt.

Prijzen

De Moto Guzzi V7 kostte indertijd rond de vier en een half duizend gulden. Op dit moment zal de prijs voor een origineel exemplaar in zeer goede staat wel achtduizend gulden bedragen. Voor een exemplaar in redelijke staat zult u zo'n vier à vijf duizend gulden op een of andere manier tevoorschijn moeten toveren. Tja, en een goed restaureerbaar exemplaar kan altijd nog rond de tweeduizend gulden opbrengen.

Voor de Special betaalde u indertijd al een dikke vijf-en-een-halfduizend gulden. De huidige prijzen liggen dan ook zo'n duizend gulden hoger dan die van de 700 V7. Voor een mooi en origineel exemplaar zo'n acht en een half tot negenduizend gulden terwijl voor een mooi gerestaureerd exemplaar een zeven tot acht mille neergeteld zal moeten worden. Voor een redelijk exemplaar zult u in de buurt van de zesduizend Nederlandse munteenheden (gulden natuurlijk) op tafel moeten leggen. Een goed te restaureren exemplaar zal hier dan ook rond de drieduizend gulden liggen.

De Moto Guzzi Sport lag in prijs destijds al een stuk hoger, namelijk op ruim achtduizend gulden. Op dit moment zult u echter de richtprijzen aan kunnen houden die u voor de 700 V7 ook zou betalen. Waarschijnlijk omdat de Sport toch wel een vrij recente motor is met een stuk minder klassieke lijnen.

Het blijft natuurlijk nog altijd wat de gek er voor geeft, maar bovenstaande prijzen kunnen de gek als richtlijn dienen.

TECHNISCHE GEGEVENS

MOTO GUZZI 700 V7

MOTOR : Tweecilinder verlakt, cilinders in dwarsgeplaatste V-vorm onder een hoek van 90 graden. Boring x Slag: 80 x 70 mm. Cilinderinhoud 703.7 cc. Vermogen 50 SAE pk. 44 DIN pk bij 6.200 tpm. Hard verchromde zuigerloopbanen. Beide drijfstangen op gemeenschappelijke pen. Wet-sump smering, inhoud carter 3 liter. Uit een stuk gesmede krukas, glijgelagerd. Carburatie door 2 Dell'Orto's, gemeenschappelijk papieren luchtfilter.

ONTSTEKING EN KLEPTIMING: Accu ontsteking met automatische vervroeging (10-38 graden). Kleptiming inlaatklep: open bij 24 graden voor BDP, sluiten bij 58 graden na ODP. Kleptiming uitlaatklep: open bij 58 graden na ODP, sluiten bij 22 graden na BDP. Klepspel bij controle timing 0.5 mm. Normale klepspel inlaat: 0.15 mm. Normale klepspel uitlaat: 0.25 mm.

ELEKTRISCHE INSTALLATIE: Elektrische installatie 12 V, accu 12 V 32 Ah. dynamo 300 Watt. Diameter koplamp 150 mm. met 35/35 Watt Duplolump.

TRANSMISSIE: Enkelvoudige droge plaatkoppeling. Primaire overbrenging 1:1.352. Vier versnellingen, interne verhoudingen 1:1.812, 1.250, 0.956, 0.730. Secundaire transmissie door middel van cardanas, verhouding 1:4.625.

RIJWIELGEDEELTE: Dubbel wiegframe, met versterkte ruggegraat. Hydraulisch gedempte voorvork en hydraulisch gedempte achterveerelementen. Voorrem two-leading-shoe, achterrem door enkele nok bediend. Achter- en voorremnaaf 220 x 40. Banden voor- en achter Pirelli 4.00 x 18. Wielbasis 1435 mm, grondspeling 15 cm, rijklaar gewicht 245 kg. Maximale lengte x breedte 205 x 75 mm. Inhoud benzinetank 20 liter.

BOUWJAREN: 1966, 1967, 1968, 1969, 1976.

MOTO GUZZI 750 SPECIAL

MOTOR: Tweecilinder viertact, cilinders in dwarsgeplaatste V-vorm onder een hoek van 90 graden. Boring x Slag: 83 x 70 mm. Cilinderinhoud 757.4 cc. Vermogen 60 SAE pk. 53 DIN pk bij 6.200 tpm. Hard verchromde zuigerloopbanen. Beide drijfstangen op gemeenschappelijke pen. Wet-sump smering, carterinhoud 3 liter. Tandwieloliepomp met drukcapaciteit van 3.8 tot 4.2 kg/cm². Uit een stuk gesmede krukas, glijgelagerd. Carburatie door 2 Dell'Orto's van het type VHB 29 CD en CS, gemeenschappelijk papieren luchtfilter.

ONTSTEKING EN KLEPTIMING: Accu-bobine ontsteking met automatische vervroeging (10-38 graden). Kleptiming inlaatklep: open bij 24 graden voor BDP, sluiten bij 58 graden na ODP. Kleptiming uitlaatklep: open bij 58 graden na ODP, sluiten bij 22 graden na BDP. Klepspel bij controle timing 0.5 mm. Normale klepspel inlaat: 0.15 mm. Normale klepspel uitlaat: 0.25 mm.

ELEKTRISCHE INSTALLATIE: Elektrische installatie 12 V, accu 12V 32 Ah. Dynamo 300 Watt Marelli. Diameter koplamp 168 mm. 45/40 Watt Duplolamp.

TRANSMISSIE: Dubbel uitgevoerde droge koppeling. Primaire overbrenging 1:1.375. Vier versnellingen. interne verhoudingen 1:2.230. 1.333, 0.954.0.750. Secundaire transmissie 1:4.375.

RIJWIELGEDEELTE: Dubbel wiegframe. met versterkte ruggegraat. Hydraulisch gedempte voorvork en scharnierende achtervork, op gewicht instelbaar, hydraulisch gedempt. Voorrem two-leading-shoe, achterrem door enkele nok bediend. Achter- en voorremnaaf 240 x 40. 18-inch lichtmetalen velgen. Banden 4.00 x 18. Wielbasis 1470 mm. grondspeling 15 cm, rijklaar gewicht 250 kg. Inhoud benzinetank 23 liter.

BOUWJAREN: 1969, 1970, 1971, 1972.

MOTO GUZZI 750 SPORT

MOTOR: Tweecilinder tweetact, cilinders in dwarsgeplaatste V-vorm onder een hoek van 90 graden. Boring x Slag: 82.5 x 70 mm. Cilinderinhoud 748.3 cc. Vermogen 70 DIN pk bij 7000 tpm. Hard verchromde zuigerloopbanen. Beide drijfstangen op een krukpen. Wet-sump smering. inhoud carter 3 liter. Tandwieloliepomp. Uit een stuk gesmede krukas, glijgelagerd. Carburatie door 2 Dell'Orto's van het type VHB 30 met luchtfilter.

ONTSTEKING: accu/bobine ontsteking.

ELEKTRISCHE INSTALLATIE: Elektrische installatie 12 V, accu 12 V 32 Ah. wisselstroomdynamo 182 Watt. Koplamp met duplolamp van 40/45 Watt.

TRANSMISSIE: Tweevoudige droge plaatkoppeling. Startmotor 0.4 pk. Primaire eindoverbrenging 1:1.375. Vijf versnellingen, interne verhoudingen 1:1.800, 1.263. 0.954. 0.791. 0.680. Secundaire transmissie door middel van cardanas, verhouding 1:4.375 (of als extra 1:4.111).

RIJWIELGEDEELTE: Dubbel wiegframe met demontabele onderbuizen. Hydraulisch gedempte voorvork. Achterveerelementen instelbaar. hydraulisch en scharnierend. Voorrem dubbel uitgevoerd, achterrem dubbele nokken maar een ankerplaat. Naven 220 x 40. Banden voor en achter Michelin. Voor 3.25 x 18, achter 3.50 x 18. Wielbasis 1470 mm, grondspeling 15 cm. Rijklaar gewicht 236 kg. Totale lengte 2165 mm.