

Leistungsverweigerer

48 PS reichen nicht, um auf einem Motorrad Spaß zu haben? Die Moto Guzzi V7 II (sprich: Due) tritt den Gegenbeweis an. Der TOURENFAHRER fuhr bereits die kräftig renovierte 2015er-Version.



Zu den Gesetzmäßigkeiten des Motorradmarktes gehört, dass sich ein neues Motorrad in seinem ersten Jahr am besten verkauft und es danach stetig bergab geht. Mal flach, mal steil, aber immer nach unten. Zu den Gesetzmäßigkeiten zählt ebenso, dass es Ausnahmen von der Regel gibt. Die Moto Guzzi V7 ist so eine. Seit 2008 im Handel, hat Mandellos kleinste vor allem in den letzten vier Jahren ihre Käuferzahl beständig nach oben verschoben, von 114 in 2010 auf 392 per September 2014. Außerdem kann sie sich ans Revers heften, die bestverkaufte Guzzi überhaupt zu sein, von 8000 in 2013 am Comer See produzierten Einheiten trugen 4500 das V7-Logo.

Und damit das so bleibt, hat sie für das kommende Jahr in allen drei Versionen, also Stone, Special und Racer, erhebliche Renovierungsarbeiten erhalten, weshalb sie jetzt offiziell als V7 II (Due, also Zwei) firmiert. Dazu zählen in erster Linie das oft geforderte ABS, ein neues

Traktionskontrolle in Serie – wen sie stört, der kann sie abschalten

Getriebe mit nunmehr sechs statt fünf Gängen und der neu positionierte Motor, woraus eine geänderte Sitzposition resultiert.

Beginnen wir mit dem letzten Punkt, demonstriert an der V7

Stone. Sie fungiert als Einstiegsmodell in die Baureihe und ist gleichzeitig das bestverkaufte – 50 Prozent der V7-Zulassungen gehen auf ihr Konto. Die vom Steuerkopf abwärts führenden Unterzüge des Doppelschleifen-Rohrrahmens wurden verlängert, darin sitzt der Motor um vier Grad Richtung Vorderrad geneigt und gleichzeitig 10 mm tiefer. Das Ergebnis werden vor allem langbeinige Fahrer zu schätzen wissen, weil ihre Knie nicht

mehr mit den Ventildeckeln kollidieren. Gleichzeitig befinden sich die Fußrasten 25 mm weiter unten und 5 mm weiter hinten. Im Verein mit der 15 mm flacheren und vor allem weicher

als bisher gepolsterten Sitzbank ergeben sich ein kommoder Hüft- und Kniewinkel und ein sicherer Fuß-Boden-Kontakt. Mit dem breiten Lenker entsteht eine betont aufrechte, klassische Sitzhaltung, gut für den Rücken und die Verkehrsübersicht.

So gebettet, lässt sich das zurückhaltende Wesen der V7 Due in vollen Zügen genießen. Denn wie gehabt reißen die 48 Cavalli zwar keine Bäume aus, stehen aber für eine flottes Vorwärtskommen gut im Futter. Selbst wenn die Ventilbetätigung über Stößelstangen etwas antiquiert wirkt, der Drehfreude des V2 tut das keinen Abbruch. Die Gasannahme gestaltet sich ab etwa 1500 Touren tadellos, ab da traben die Italo-Rösser schön gleichmäßig und doch nachdrücklich an. Natürlich könnte man sich aus manchen Kurven heraus oder beim Überholen das eine oder andere Pferchen mehr wünschen. Dem entspannten Landstraßen-Swing tut das jedoch keinen Abbruch,

vor allem, wenn man den richtigen Gang drin hat, auf diesem Terrain zumeist den dritten oder vierten. Womit wir schon bei der nächsten großen Neuerung wären, dem Sechsganggetriebe. Und es ist – das lässt sich ohne Übertreibung sagen – die beste Schaltbox, die Guzzi je gebaut hat: super leichtgängig, exakt einrastend, kurze Wege. Dazu kommt eine Kupplung mit neuem Hebel und neuem Zug, beides verbessert die Dosierbarkeit und senkt die Bedienkräfte deutlich. An das Schütteln um die Längsachse beim Gasgeben und -schließen gewöhnt man sich schnell, der typisch prötelnde Guzzi-Sound hebt sich in dieser Klasse angenehm von anderen Motorkonzepten ab. Lediglich die harte Reaktion



Bekannt übersichtliches Cockpit mit großen Uhren, Digitalanzeigen und – das ist neu – Warnlampen für ABS und Traktionskontrolle. Über die leicht modifizierte Einbaulage des V2-Motors freuen sich vor allem langbeinige Fahrer, die nun keinen Kniekontakt mit den Zylindern mehr fürchten müssen.



Auf der EICMA präsentierte Moto Guzzi verschiedene Umbau-Kits für die neue V7 II: Cafe Racer (o. l.), Dark Rider (o. r.), Scrambler (u. l.) und Heritage. Die Preise und Liefertermine für die neuen Modelle stehen noch nicht fest.

auf abrupte Gasbefehle aus der Einspritzanlage schüttet etwas Wasser in den Chianti.

Doch davon abgesehen erweist sich die V7 II als unbedingt kompatibel nicht nur für alte Hasen, sondern auch für 48-PS-Neu- und Wiedereinsteiger. Nichts an ihrem Fahrverhalten gibt Rätsel auf. Ihre Handlichkeit ist frappierend, ihre Spurtreue und Zielgenauigkeit in Kurven vom Feinsten, die Lastwechselreaktionen des Kardans halten sich in engen Grenzen, ihre Schräglagenfreiheit ist vollkommen ausreichend. Die mäßig haftfreudigen Pirelli Sport Demon sollten allerdings beim ersten fälligen Reifenwechsel gegen Gummis mit mehr Grip ausgetauscht werden, das wird dem Kurvenvergönnen

nur guttun. Darüber hinaus hat der Wechsel auf neue Zulieferer für Gabel und Federbein im Jahr 2012 den Fahrkomfort erheblich erhöht. Stand bis dahin Härte

Ihre Handlichkeit ist frappierend, die Spurtreue vom Feinsten

im Vordergrund, erfreut sich der V7-Fahrer seither eines ansehnlichen Federungskomforts.

Einen enormen Zugewinn an aktiver Sicherheit bedeutet natürlich das serienmäßige ABS von Continental, mit dem sich das Verzögerungsvermögen der Zwei-Scheiben-Bremsanlage voll auskosten lässt. War die

V7-Bremse bisher schon ein verlässlicher Partner für den Geschwindigkeitsabbau dank guter Dosierbarkeit und klar ertastbarer Druckpunkte, so hat

das vordere Exemplar durch die neuen, aggressiveren Beläge in puncto Bremsleistung nochmal zugelegt. Ob ein Motorrad mit 48 PS unbedingt eine Traktionskontrolle braucht, sei einmal dahingestellt. Aber da die notwendige Elektronik eh vorhanden ist, tut es niemandem weh, wenn man sie integriert. Wen's stört, der kann sie abschalten.

Wie gewohnt erfreut die V7 auch als Due mit einer alltagstauglichen Ausstattung. Die Rückspiegel erlauben den barri-

Technische Daten:

Motor: Leistung 35 kW (48 PS) bei 6250/min, max. Drehmoment 59 Nm bei 3000/min, luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-90°-V-Motor, längs eingebaut, Hubraum 744 cm³, Bohrung x Hub 80 x 74 mm, Verdichtung 10,5:1, zwei Ventile je Zylinder, eine unten liegende Nockenwelle, Stößelstangen, Kipphebel, Nasssumpfschmierung, Zünd-/Einspritzelektronik, Drosselklappen-Ø 38 mm, E-Starter, G-Kat, Einscheiben-Trockenkupplung, Sechsganggetriebe, Kardan
Fahrwerk: Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen mit angeschweißtem Heck, Telegabel vorn, Standrohr-Ø 40 mm, Alu-Kastenschwinge mit zwei direkt angelenkten Federbeinen hinten, Federbasis stufenlos einstellbar, Federweg v./h. 130/111 mm, Lenkkopfwinkel 62,5°, Nachlauf 117 mm, Sitzhöhe 790 mm, Gewicht fahrfertig 198 kg, Zuladung 203 kg, Tankinhalt 21,0 l
Maße/Gewichte: Radstand 1435 mm, Lenkkopfwinkel 62,5°, Nachlauf 117 mm, Sitzhöhe 790 mm, Gewicht fahrfertig 198 kg, Zuladung 203 kg, Tankinhalt 21,0 l
Preis: ca. 8190 Euro inkl. Nk.
Farben: Matt-Rot, Matt-Orange

Fotos: Hersteller, Marco Campelli

erfreien Blick nach hinten, die Instrumente sind gut ablesbar, die Knöpfe zum Durchzappen der Digitalanzeigen (Tages-/Gesamtkilometer, Uhrzeit, Außentemperatur) groß und gut erreichbar, Schalter und Hebel liegen perfekt zur Hand bzw. zu den Fingern und der 21-Liter-Tank erlaubt ordentliche Reichweiten. Die sollte der Guzzisti jedoch allein genießen, für zwei fällt die Sitzbank zu kurz aus.

Rund 8200 Euro will der Guzzi-Händler für die hier vorgestellte Version Stone der V7 II sehen – das sind 200 Euro mehr als bisher, angesichts der vielen Verbesserungen ein gross und en détail ein moderater Aufpreis. Unbezahllbar bleiben dagegen die Genussmomente, die man mit der V7 erleben kann, wenn man sich auf sie einlässt ohne Schräglagenstress oder Beschleunigungshektik. Die Entdeckung der Langsamkeit kann so schön sein, auch ohne Chopper oder Cruiser.

Jürgen Schons