

Vorstellung Moto Guzzi V7/V9: Die Qual der Wahl

Von Jens Riedel

Die Zeichen bei Moto Guzzi stehen auf V. Während die V7 ihr zweites umfangreiches Update erhält, bereichert seit vergangenem Jahr die V9 die Modellpalette und wurde bereits leicht überarbeitet. In beiden Fällen bekommt der Käufer nicht nur mindestens zwei Modellvarianten geboten, sondern wird auch vor keine leichte Entscheidung gestellt. Und das betrifft nicht nur die Wahl zwischen V9 Roamer und V9 Bobber oder V7 Stone, V7 Racers und V7 Special, sondern auch zwischen V7 und V9 generell.

2008 gelang Moto Guzzi mit der Neuauflage der V7 ein erfolgreicher Zeitsprung. Dass auch zehn Jahre später das Modell immer noch im Programm und mittlerweile zum Typ III mutiert ist, spricht für die damalige Entscheidung. Nachdem erst vor drei Jahren der Motor weiter nach vorne und unten gelegt sowie die Fußrasten neu positioniert worden sind, kommt zum 50-jährigen Jubiläum der Ur-V7 und zur Euro-4-Umstellung der Motor der V9 mit reduziertem Hubraum in den Doppelschleifenrahmen. Die Leistung steigt moderat von 35 kW / 48 PS auf 38 kW / 52 PS (eine A2-Umrüstung auf 46 PS ist möglich). Die V7 erhielt eine neue Kupplung und eine kürzere Übersetzung für den ersten und den letzten Gang. Für ein noch agileres Handling wurde der Steuerkopf steiler gestellt, ein Zentimeter mehr Radstand erhöhen die Stabilität. Die Sitzhöhe wurde auf 77 Zentimeter gesenkt, und der Beifahrer erhielt ergonomisch besser platzierte Soziusrasten. Dazu kommen weitere Verfeinerungen, etwa der hinteren Bremspumpe.

Den Einstieg bildet die etwas puristischere Stone mit einfachem Tacho ohne Drehzahlmesser. Im klassischen Kleid mit Chromzierrat, Speichenrädern, Öhlins-Federbeinen und zwei analogen Rundinstrumenten kommt die Special daher, während die Racer den Café Racer im Modellprogramm gibt. Exklusiv fürs Jubiläumsjahr wurde die 50 Anniversario aufgelegt. Das Sondermodell mit verchromtem 21-Liter-Tank, brauner gesteppter Echt-Leder-Sitzbank und polierten Aluminiumfelgen ist auf 1000 Exemplare limitiert.

Da Erfolg bekanntlich hungrig macht, folgte im vergangenen Jahr die – ebenfalls luftgekühlte – V9, dieses Mal ohne direktes historisches Vorbild. Und so darf sich die neue Modellreihe auch optisch etwas moderner präsentieren. Neben dem Softchopper Roamer traute sich die Marke aus Mandello hier auch erstmals an das trendige Thema Bobber (to bob = stutzen). Beide Modelle erhielten für dieses Jahr ebenfalls anders positionierte Fußrasten und eine geänderte Sitzbank, um den Komfort zu erhöhen. Der vordere 19 Zöller der Roamer (to roam = wandern, streunen, umherstreifen) will mit Druck und Zug am Lenker geführt werden, folgt dann aber willig dem eingeschlagenen Weg. Die Bobber verlangt aufgrund ihres üppigen Vorderreifens der Dimension 130/90 im 16-Zoll-Format mit ihrem hochgelegten Dragbar-Lenker eine noch beherztere Hand, bietet aber gegenüber dem Schwestermodell auch eine fahraktivere Haltung für den geforderten Körpereinsatz. Weitere Unterscheidungsmerkmale: Sitzbank und hinterer Kotflügel sind „gebobbt“, Kennzeichenträger und Rückleuchten entsprechend etwas höhergelegt.

Die Betonung beim Markennamen liegt im V-Fall auf dem ersten Wort – und so spürt der Fahrer stets den 850 Kubikzentimeter großen V2 vor den Knien, der hier wir dort vibrieren und Lastwechselreaktionen zeigen darf. Moto eben. Die Sitzposition fällt nach dem Update spürbar locker und entspannt aus. Etwas gewöhnungsbedürftig ist auf den ersten Kilometern allerdings der Abstandshalter an der rechten Fußraste, der den Stiefel leicht nach außen drückt, und auf der linken Seite könnte der Schalthebel gerne etwas mehr Angriffsfläche bieten.

Die Modellbezeichnungen V7 und V9 suggerieren einen größeren Anstand als er tatsächlich vorhanden ist – was die Wahl nicht einfacher macht. Sowohl beim Gewicht als auch bei der Leistung – es sind nur ein, zwei Kilogramm und drei PS – zeigen sich eher geringe Unterschiede. Das größere Modell spielt mit 109 Kubikzentimetern mehr Hubraum ein klares Drehmomentplus über ein längeres Plateau aus, das sich in der Praxis stärker bemerkbar macht als es der Papierwert suggeriert (60 Nm zu 65 Nm). Im Gegenzug erweist sich der etwas kleinere Motor als etwas drehfreudiger und dennoch laufruhiger, zudem schaltet sich das Getriebe weicher und hat die V7 einen Handlingvorteil. Sie ist das agilere und sportlichere Motorrad, während die V9 deutlich gelassener zur Sache geht und ihre Kraft souveräner ausspielt, was sich auch im etwas sparsamerem Umgang mit dem teuren Nass niederschlägt.

Egal, für welche V-Guzzi man sich entscheidet: Charakter zeigen sie alle und Emotionen weckt der luftgekühlte (!) Motor in jedem Fall. So ist es wohl auch kein Zufall, dass der Markenname bei der Guzzi nicht auf dem Tank, sondern stolz auf dem Zylinderkopf prangt. (ampnet/jri)

Daten Moto Guzzi V7 Stone

Motor: 90-Grad-V2, 744 ccm, luftgekühlt
Leistung: 38 kW / 52 PS bei 6200 U/min
Max. Drehmoment: 60 Nm bei 4900 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 170 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h: k.A.
Getriebe: sechs Gänge
Antrieb: Kardan
Tankinhalt: 21 Liter
Sitzhöhe: 770 mm
Gewicht: 209 kg (fahrbereit)
Normverbrauch: 6,0 l/100 km
CO₂-Emissionen: 128 g/km
Bereifung: 100/90 R 18 (vorne), 130/80 R 17 (hinten)
Preis: 8850 Euro (zzgl. NK)

Daten Moto Guzzi V9 Roamer

Motor: 90-Grad-V2, 853 ccm, luftgekühlt
Leistung: 40 kW / 55 PS bei 6250 U/min
Max. Drehmoment: 65 Nm bei 5500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 170 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h: k.A.
Getriebe: sechs Gänge
Antrieb: Kardan
Tankinhalt: 15 Liter
Sitzhöhe: 785 mm
Gewicht: 210 kg (fahrbereit)
Normverbrauch: 5,0 l/100 km
CO₂-Emissionen: 114 g/km
Bereifung: 100/90 R 19 (vorne), 150/80 R 16 (hinten)
Preis: 9990 Euro (zzgl. NK)

Bilder zum Artikel



Moto Guzzi V9 Roamer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Wolfgang Spankowski



Moto Guzzi V9 Roamer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Wolfgang Spankowski



Moto Guzzi V9 Roamer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Wolfgang Spankowski



Moto Guzzi V9 Roamer.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Moto Guzzi V9 Roamer.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Moto Guzzi V9 Roamer.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Moto Guzzi V9 Roamer.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Moto Guzzi V9 Bobber.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Wolfgang Spankowski



Moto Guzzi V9 Bobber.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Wolfgang Spankowski



Moto Guzzi V7 III Stone.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Wolfgang Spankowski



Moto Guzzi V7 III Stone.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Wolfgang Spankowski



Moto Guzzi V9 Bobber.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Moto Guzzi V9 Bobber.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Moto Guzzi V9 Bobber.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Moto Guzzi V9 Bobber.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Moto Guzzi V9.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Moto Guzzi V7 III Special.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Wolfgang Spankowski



Moto Guzzi V7 III Special.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Wolfgang Spankowski



Moto Guzzi V7 III Special.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Wolfgang Spankowski



Moto Guzzi V7 III Special.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Wolfgang Spankowski



Moto Guzzi V7 III Special.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Moto Guzzi V7 III Special.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Moto Guzzi V7 III Special.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Moto Guzzi V7 III Special.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Moto Guzzi V7 III Stone.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Wolfgang Spankowski



Moto Guzzi V7 III Stone.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Wolfgang Spankowski



Moto Guzzi V7 III Stone.

Foto: Auto-Medienportal.Net
