

Fahrbericht Moto Guzzi V7 II Stone: Kompakt und charaktervoll

Von Jens Riedel

V 7 - dieser Begriff ist Musik in den Ohren älterer Motorradfans. Und selbst viele Menschen, die nichts mit motorisierten Zweirädern am Hut haben, haben schon einmal eine gesehen: als Poli-zeimaschine in älteren amerikanischen Spielfilmen. Vor knapp zehn Jahren beschwor Moto Guzzi mit dem Retro-Bike V7 (nun zusammengeschrieben) die eigene legendäre Vergangenheit wieder herauf. Das gelang so gut, dass das Modell mittlerweile als V7 II einem umfassenden Up-date unterzogen wurde.

Den Einstieg nicht nur in die V7-Welt, sondern in die Welt von Moto Guzzi überhaupt bildet die Stone. Puristen mögen über die Gussräder des Basismodells die Nase rümpfen, aber die sind nun einmal kostengünstiger als bespeichte Felgen, wie sie die übrigen Modelle der Baureihe tragen - die (Speciale und Racer) sind dann auch mindestens 700 Euro teurer.

Während der Urahn Ende der 1960er-Jahre gerne als „Büffel“ tituliert wurde, ist die Nachfolge-rin im heutigen Umfeld eine sehr zierliche Erscheinung. Für eine 700er baut die Guzzi sehr schmal, niedrig und kurz. Die traditionell quer eingebaute V2-Motor mit den nach außen und am Tank vorbei aufragenden Zylindern ist einer der Grundpfeiler des außerordentlich kom-pakten Auftritts. Und er ist - neben der klassischen Erscheinung der V7 - auch einer der Erfolgsgaranten. Hier darf sich ein Motorrad noch schütteln und mechanisch aus dem Nähkästchen plaudern. Wer im Stand bei Leerlauf Gas gibt, den „boxen“ die Kolben förmlich ein Stück zur Seite - dagegen ist ein heutiger Reihenzweizylinder ein charakterloses Wesen. So darf sich bei der V7 ebenso genussvoll auch dem betörenden Klang der Auspuffanlage hingeeben werden.

Der Zusatz II steht nicht nur für die Zugabe von ABS und Traktionskontrolle im Rahmen der Modellpflege, sondern auch für eine leichte Neupositionierung des 90-Grad-V2. Das Triebwerk wurde nicht nur einen Zentimeter tiefer gesetzt, sondern auch noch um vier

Grad nach vorne gekippt, so dass mehr Druck auf dem Vorderrad lastet. Dazu spendierten die Ingenieure aus Mandello ihrem Bestseller auch gleich noch ein neues Sechs-Gang-Getriebe sowie ABS und Traktionskontrolle. Hinweis auf die letzten beiden Maßnahmen finden sich in Form von zwei separat untergebrachten gelben Kontrollleuchten, die bei aller mo-derner Technik für die sie stehen, wunderbar nostalgisch aussehen. Klassisch schlicht und elegant präsentieren sich auch die Ziffern der beiden analogen Rundinstrumente mit jeweils einem kleinen Display. Die sechs Kontrollleuchten für Blinker, Fernlicht und anderes sind auch am Tage hervorragend zu erkennen.

Nicht ganz so auf die feine italienische Art, sondern recht rustikal gestaltet sind Brems- und Schalthebel. Der Funktionsweise tut das natürlich keinen Abbruch. Die Bremsen sind feinfühlig dosierbar, und die Gänge lassen sich tadellos einlegen. Beim Herunterschalten muss mit leichten, aber berechenbaren Reaktionen des Kardantriebs gerechnet werden. Dafür überrascht der luftgekühlte (!) Motor im Schiebetrieb mit einer Laufruhe, die man ihm gar nicht zugetraut hätte.

Die alles in allem zierliche Bauweise macht sich bezahlt: Für ein Motorrad der 48-PS-Klasse entwickelt die Guzzi V7 ungewöhnlich viel Punch in den unteren Gängen. Das fühlt sich nach deutlich mehr als 35 kW an. Begleitet wird der spielerisch leichte Ritt auf der V7 von Good Vibrations. Bei knapp über 4000 Umdrehungen in der Minute, wenn im letzten Gang gutes Landesstraßentempo von knapp 110 km/h erreicht ist, wird die kleinste Guzzi dann mit einem Mal kurzfristig überraschend ruhig. Bis Tempo 130 lässt es sich dann auch gut auf der Stone aushalten, ehe der Winddruck dem Fahrspaß mit dem Naked Bike deutlich Grenzen setzt. Jenseits von 5500 Touren mischt sich dann ein leicht sportlich-blecherner Ton dazu, wobei sich der V2 immer noch drehfreudig zeigt, um dann bei etwa 7100 U/min. ebenso unerwartet wie unmissverständlich den Drehzahlbegrenzer ins Spiel zu bringen. Nur hier zeigt sich, dass die V7 eben doch „nur“ in der 48-PS-Liga spielt.

Fazit: Die Moto Guzzi V7 II ist nicht nur eine Maschine für Retro-Bike-Fans, sondern kann auch jene Einsteiger überaus glücklich machen, für die zum Motorradfahren nicht zuletzt auch ein charaktvoller Motor gehört. Den Kardan gibt es dann gewissermaßen als Zugabe noch oben-drein. (ampnet/jri)

Daten Moto Guzzi V7 II Stone

Motor: 90-Grad-V2-Viertakter, 744 ccm, luftgekühlt
Leistung: 35 kW / 48 PS bei 6250 U/min

Max. Drehmoment: 59 Nm bei 3000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h

Beschleunigung 0 - 100 km/h: k.A.

Getriebe: sechs Gänge

Antrieb: Kardan

Tankinhalt: 21 Liter

Sitzhöhe: 790 mm

Gewicht: 198 kg (fahrbereit)

Zuladung: 203 kg

Bereifung: 100/90 R 18 (vorne), 130/80 R 17 (hinten)

Preis: 8490 Euro

Bilder zum Artikel



Moto Guzzi V7 II Stone.



Moto Guzzi V7 II Stone.



Moto Guzzi V7 II Stone.



Moto Guzzi V7 II Stone.



Moto Guzzi V7 II Stone.



Moto Guzzi V7 II Stone.
