

Moto Guzzi V7 II Stone, Special e Racer

PREGI ● ABS e motore ai bassi

DIFETTI ● Scarsa agilità nel misto veloce

Prezzo da 8.470 €

PROVA SU STRADA

UNA MARCIA IN PIÙ

V7 seconda generazione: arrivano l'ABS, il controllo di trazione, un nuovo cambio a sei marce e più comfort per il guidatore. Non cambiano i prezzi e il piacere di guida. E' un po' rigida sullo sconnesso e relativamente agile

di Cristina Bacchetti

Foto di Fabrizio Porrozzì



Rileggendo la prova delle V7 2014, troverete tra i difetti riscontrati dal nostro Perfetti la mancanza dell'ABS, una posizione in sella comoda ma con pedane un po' alte e il prezzo elevato, anche se più o meno in linea con la concorrenza. Bene. Per il 2015 la V7 si rinnova colmando proprio queste lacune: primo e più gradito aggiornamento è quello che introduce l'ABS Continental a due canali e un inaspettato sistema di traction control: il MGCT (Moto Guzzi Controllo Trazione), ereditato dalla California 1400 e ovviamente rivisto e semplificato sulla base delle necessità e prestazioni della V7. A Mandello hanno poi lavorato molto sulla posizione di guida: motore riposizionato per dare più spazio alle gambe, pedane più basse ed ecco che una moto già comoda e confortevole diventa

una poltrona dalla quale non si scenderebbe mai. Nuovo il cambio, che si avvale ora di una marcia in più: la spaziatura a 6 marce ha consentito di ravvicinare i primi e gli ultimi due rapporti, evitando cali di potenza e guadagnando in spunto e ripresa; manca solo quella manciata di cavalli che gli appassionati chiedono da tempo, ma probabilmente in Guzzi non intendono snaturare la vocazione di tranquilla viaggiatrice, oltre che pratica cittadina, della V7. Ultimo ma non ultimo, il prezzo: nonostante i tanti upgrade, alcuni anche importanti e dispendiosi, il costo rimane invariato: 8.470 euro per la Stone, 8.870 euro per la Special e 10.220 euro per la bella ma costosa Racer. Una generazione di V7 completamente nuova, quindi, nonostante l'aspetto sia quello di sempre, e dove il "II" dopo la sigla (numerazione romana riservata ai modelli di Mandello) va a sottolineare il completo rinnovamento "sottopelle".



Stone, Special e Racer: nuovi colori, stesso motore

Anche per la generazione II ritroviamo le tre versioni che già ben conosciamo, ma con nuovi colori e livree, fatta eccezione per la Racer (prodotta in serie numerata), che rimane fedele al famoso serbatoio cromato, al telaio rosso e al 7 su cupolino e portanumero. Sella monoposto (ma a richiesta è disponibile anche la bi), rivestita in alcantara e skai marroni, come la cinghia in cuoio che scorre sul serbatoio. La Stone si tinge per il 2015 di nuovi colori: nero, rosso, grigio, giallo, tutti rigorosamente satinati e come lo scorso anno si avvale di cerchi in lega leggera, a differenza delle due sorelle che restano fedeli ai raggi. La Special, contraddistinta dalle fasce a contrasto sul serbatoio, introduce un rosso e un azzurro lucidi, oltre alla classica versione nera con strisce arancio. Nuove livree, ma il cuore non cambia: ad animare le tre versioni ritroviamo il

bicilindrico da 744 cc raffreddato ad aria, che eroga una potenza di 35 kW a 6.200 giri, ovvero 48 cavalli, e conta su una coppia di 60 Nm a 2.800 giri. Numeri bassi per i più smanettoni, ma a nostro avviso proporzionati al genere di moto, sufficienti per l'uso che se ne fa su strada e soprattutto più briosi rispetto al precedente modello, grazie alle modifiche apportate al cambio. Andrea Benedetto, Direttore Sviluppo Prodotto Due Ruote Gruppo Piaggio: «Appena svelata al recentissimo salone di Colonia InterMot 2014, e in coincidenza con il Salone di Milano EICMA, arriva sul mercato la nuova Moto Guzzi V7 II. Come indicato dalla sigla "II" che la contraddistingue - nel pieno rispetto della tradizione Moto Guzzi - questa moto rappresenta una vera evoluzione generazionale rispetto al precedente modello. Benché dal punto di vista dell'estetica mantenga il suo stile inconfondibile e di successo, questa nuovissima generazione di V7 presenta una se-



rie di novità che la cambiano profondamente dal punto di vista dei contenuti tecnici, tanto da poter parlare di seconda generazione di un prodotto che sin dalla sua presentazione ha incontrato i favori di un pubblico che cerca nella motocicletta la gioia nella guida, la semplicità di utilizzo e il piacere di possedere un oggetto che incarna in sé i valori di stile ed eleganza della moto italiana». «Sulla nuova Moto Guzzi V7 II la geometria della meccanica è totalmente variata: il telaio accoglie ora il classico bicilindrico a V di 90° da 750 cc posizionandolo più basso di 10 millimetri e ruotandolo di 4° verso l'anteriore. Il risultato - oltre a migliorare l'estetica della vista laterale della moto - è un baricentro più basso, a tutto vantaggio della piacevolezza nella guida e più spazio per le gambe del pilota. Il comfort cresce grazie anche alle nuove pedane che sono montate 2,5 cm più in basso rispetto al modello precedente.

La moto può così accogliere comodamente piloti di statura sopra la media, pur rimanendo accessibile e facile per uomini e donne di ogni taglia. E' completamente nuovo il cambio, ora a sei marce. Una unità estremamente robusta e affidabile che ha permesso di variare le spazature avvicinando i primi e gli ultimi due rapporti, riducendo così il calo di giri tra una marcia e l'altra. Un cambio che massimizza il confort di marcia grazie anche ad una frizione più morbida e ad innesti facili e precisi». «Moto Guzzi è da sempre tra i marchi più attenti alla sicurezza, sin da quando tra i primi costruttori equipaggiava le sue moto con il doppio disco o inseriva di serie la frenata integrale. Ora nella V7 II introduce l'impianto ABS e il MGCT (Moto Guzzi Controllo Trazione). L'impianto frenante diventa un'eccellenza di categoria grazie al sistema ABS a due canali, a

nuove pompe freno e pastiglie sinterizzate. Il sistema MGCT, che sfrutta l'esperienza Moto Guzzi su California 1400, leggendo lo slittamento differenziale tra le due ruote agisce sul sistema di iniezione tagliando la potenza e risultando un fondamentale aiuto in situazioni di scarsa aderenza. Sempre di più quindi V7 II è una moto trasversale, adatta a guidatori meno esperti grazie ai nuovi sistemi di sicurezza e a motociclisti più maturi che cercano confort e piacere di guida in uno stile senza tempo. La nuova Moto Guzzi V7 II raccoglie l'eredità importante di uno dei modelli di maggior fascino nella straordinaria storia di questo glorioso marchio di motociclette tutte italiane e offre un'esperienza di guida completamente rinnovata per rafforzare ulteriormente la presenza del Marchio dell'Aquila sul mercato.»

La nostra prova: una moto tutta nuova

L'occhio più intenditore noterà subito che la nuova V7 è più lunga, più caricata nella parte anteriore, e soprattutto più... comoda! Il motore, inclinato di 4° verso l'asse anteriore e ribassato di 10 mm rispetto al modello precedente, ha permesso di guadagnare 30 mm di spazio in più per le ginocchia del guidatore; le pedane, abbassate di 25 mm e la seduta che passa da 805 a 790 mm completano la nuova ergonomia in sella; ed è comodo anche il passeggero, sul lungo sellone delle versioni Stone e Special. Ben posizionato il manubrio, alto e largo (il giusto), meno piacevole per i polsi ma assolutamente scenografico quello della Racer: gli stretti semimanubri in stile café racer che la caratterizzano stancano un po' sulle lunghe percorrenze e la rendono un filo





meno manovrabile alle basse velocità, rispetto alle più facili Stone e Special. Giro di chiave, il bicilindrico si avvia borbottando e possiamo subito apprezzare la frizione, più morbida, e il nuovo cambio, molto meno rumoroso rispetto a quello a 5 marce che equipaggiava il precedente modello. La V7, per quanto facile, non è esattamente una entry-level: non offre subito la confidenza di una qualsiasi naked di media cilindrata, ha bisogno di qualche chilometro di rodaggio in sella per mettere a suo agio chi non la conosce, e risulta pesante (nonostante i 190 kg in ordine di marcia non siano poi molti sulla carta), rigida e non agilissima nella guida veloce e nel misto più stretto, dove va maltrattata un po' per potersi godere qualche piega. E' sui percorsi più dolci, fatti di ampi curvoni e saliscendi, che la V7 II sfodera tutto il suo carisma di viaggiatrice

e regala davvero un grande piacere di guida, tipico del marchio dell'aquila. Nessuna vibrazione, un'erogazione fluida e lineare, sospensioni che ben ricalcano le asperità del terreno. Ottimi i Bittubo WMY01, che equipaggiano la Racer, dotati di regolazione del precarico molla in estensione e compressione tramite un pomello a scatti modificabile su dodici click. Impianto frenante pronto e deciso ma modulabile, con l'ABS che va a coadiuvare il lavoro del disco flottante da 320 mm con pinza Brembo a 4 pistoncini; 260 mm per il disco posteriore e una pinza a 2 pistoncini. L'ABS, ormai indispensabile, il controllo di trazione disinseribile - che difficilmente entra in azione -, l'ergonomia rivista e il motore più brioso ai bassi - grazie al nuovo cambio - confermano che questa V7 II è davvero una moto tutta nuova e più piacevole per scorrazzare la domenica fino







al lago, per i piccoli spostamenti in città e, perché no, anche per qualche viaggetto fuori porta, se debitamente allestita. L'introduzione della sesta marcia riduce i già bassi consumi e consente una guida più rilassata nei lunghi tragitti.

Accessori e kit

Moto Guzzi presenterà a EICMA 2014 una gamma di accessori dedicata alla famiglia V7, in contemporanea con il lancio sul mercato della V7 II. I clienti potranno così scegliere tra oltre 60 accessori per personalizzarla e non mancheranno caschi e abbigliamento tecnico o lifestyle. Per i più appassionati della customizzazione, Guzzi propone quattro differenti kit per trasformare la propria V7 in una Cafè Racer, Scrambler, Dark Rider o Heritage. Indubbiamente ottima base per personalizzazioni e special, V7 sarà protagonista al prossimo Salone di Milano anche con quattro versioni uniche realizzate da altrettanti preparatori specializzati. **M**



SCHEDA TECNICA

Moto Guzzi V7 Stone 8.470 Euro

Tempi: 4
Cilindri: 2
Cilindrata: 744 cc
Disposizione cilindri: a V di 90°
Raffreddamento: ad aria
Avviamento: E
Potenza: 48 cv (35 kW) / 6200 giri
Coppia: 6.12 kgm (62 Nm) / 2800 giri
Marce: 5
Freni: D-D
Misure freni: 320-260 mm
Misure cerchi (ant./post.): 18" / 17"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Lunghezza: 2185 mm
Larghezza: 800 mm
Altezza sella: 805 mm
Capacità serbatoio: 17 l
Segmento: Naked

SCHEDA TECNICA

Moto Guzzi V7 Special 8.870 Euro

Tempi: 4
Cilindri: 2
Cilindrata: 744 cc
Disposizione cilindri: a V di 90°
Raffreddamento: ad aria
Avviamento: E
Potenza: 48 cv (35 kW) / 6200 giri
Coppia: 6.12 kgm (60 Nm) / 2800 giri
Marce: 5
Freni: D-D
Misure freni: 320-260 mm
Misure cerchi (ant./post.): 18" / 17"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Peso: 179 kg
Lunghezza: 2185 mm
Larghezza: 800 mm
Altezza sella: 805 mm
Capacità serbatoio: 22 l
Segmento: Naked

SCHEDA TECNICA

Moto Guzzi V7 Racer 10.220 Euro

Tempi: 4
Cilindri: 2
Cilindrata: 744 cc
Disposizione cilindri: a V di 90°
Raffreddamento: ad aria
Avviamento: E
Potenza: 48 cv (35 kW) / 6200 giri
Coppia: 6.12 kgm (60 Nm) / 2800 giri
Marce: 5
Freni: D-D
Misure freni: 320-260 mm
Misure cerchi (ant./post.): 18" / 17"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Peso: 179 kg
Lunghezza: 2185 mm
Larghezza: 800 mm
Altezza sella: 805 mm
Capacità serbatoio: 22 l
Segmento: Naked

ABBIGLIAMENTO

Casco Moto Guzzi
Guanti Spidi Lady
Jeans Spidi Fourios
Scarpe TCX