

První italský superbike se vrací

MOTO GUZZI V7

Označení V7 má v historii italské značky Moto Guzzi zvláštní místo. Stejnomený model totiž před více než 40 lety zahájil až dosud trvající éru typické architektury motorů – podélně uložených dvouválců do V.

Novinka je poctou původnímu modelu, a to je důvod, proč vyhlíží jako pečlivě zrenovovaný veteránský klasik. Věrnost původnímu vzoru samozřejmě není stoprocentní – na V7 najdeme kotoučové brzdy, které se u sériových strojů objevily poprvé až po jejím prvním zrodu, nádrž je plastová, motor řídí vstřikování a na budících najdeme digitální okénka. Ale celkový dojem je silně autentický.

Zajímavé je, že tvůrce tohoto neo-retro stroje dobu konce šedesátých let pamatovat nemůže: designér Luca Scopel je starý 36 let. To však nebrání v udělení vysoké známky za stylovou čistotu, a to jak za celkové linie, tak za práci s detailem. Chromové rámečky budíků Veglia, ráfky s drátěným výpletem, ušlechtilé klenuté delší pedály, sedlo s bílým nápisem vzadu, přední i zadní světla a řada dalších chromovaných prvků, včetně dvojice klaksonů, vše je pojednáno s velkým citem a respektem.

Silné zážitky se slabým motorem

Za všemi těmito příznivými vizuálními dojmy se ale tlačí neodbytné obavy, jak bude nová V7 jezdit. Nabídnout dnes zákazníkům s vážnou tváří třičtvrtělitru s necelými 50 koňmi, kdy je výkon sta koní považován za průměrný, vyžaduje jistou dávku odvahy.

Více než 1000 najetých kilometrů potvrdilo, že jízdní vlastnosti V7 2008 archaické nejsou. Ovládání je snadné a V7 lze doporučit jako nekomplikovanou motorku i začátečníkům nebo slabšímu pohlaví. Brzdy jsou účinné a přiměřené dynamice stroje, převodovka pracuje jemně. Po usednutí překvapí poměrně tuhé sedlo, ke kterému se po absolvování prvních desítek kilometrů přidává i tužší standardní naladění dvojice zadních tlumičů Sachs, respektive jejich pružin. Předpětí pružení je ale nastavitelné, a tak lze situaci řešit.



Proti všem očekáváním se ukazuje, že 48 koní může i zkušenému soudobému jezci poskytnout krásné zážitky. Především na klikatých silničkách, v zalesněném údolí podhorské říčky, kde se vystoupilá válce V7 chladí nejlépe.

Ale úplně klidně se nová V7 dá používat i jako každodenní motorka na cesty do práce – manipulace je snadná, řízení nenáročné, dynamika na město dostatečná.

Černá verze na dohled

Jaké neduhy má V7? Prokouknete je hned: krátké stopky jinak dost hezkých zrcátek, takže pohledem do nich kontrolujete napůl své lokty, a ne vozovku za sebou. Výkon sice postačuje na většinu běžných situací, předjíždění kamionu je však třeba plánovat s rozmyslem a trpělivě vyčkávat, až se objeví půlkilometrová rovinka.

Jízda se spolujezdcem dynamice zpravidla nepřidá. Novou V7 Classic to zpomalí zhruba o 20 km/h, ale pořád jede svižně a zároveň v rámci možností bezpečně.

Cena lehce nad dvouset tisícovou hranicí není sice vysoká, poměřováno kritériem cena/výkon ale najdete v sortimentech ostatních výrobců spoustu strojů (jestli to nebudou všechny), které V7 strčí do kapsy. Pokud k V7

Technické údaje

Moto Guzzi V7 Classic

Motor dvouválec do V, 744 cm ³
Výkon 35 kW/48 k při 6800 ot./min
Točivý moment 54 Nm při 3600 ot./min
Max. rychlost 170 km/h
Hmotnost 182 kg (suchá)
Cena 209 000 Kč

přistupujete s kalkulačkou v ruce, nejste pro ni ten pravý.

Příplatek za styl a atmosféru starých dobrých časů, kdy motorky nebyly ještě uječené plastové rakety, ale dunící kusy železa, pochopí spíše ten, kdo si vzpomene na klasické tvary otcovy motorky, na kterou ho coby malého kluka poprvé vysadili na nádrž.

Na druhou stranu, srovnáme-li peníze za dnešní V7 s nemnoha přímými konkurenty, nestojí si vůbec špatně. Triumph chce za svého Boneville Black 221 000 korun, Ducati za model Sport 1000 S dokonce téměř o 100 tisíc víc. ■

RADEK NAVRÁTIL

Foto: Moto Guzzi