

PŘEDSTAVENÍ | Moto Guzzi V7 2012

Tři modely na stejném základu

Nádrž na 22 litrů – ujedete půl tisíce?

Motor má o tři koně víc

Trumfová sedma s novým srdcem



Jeden z nejkrásnějších motocyklů současnosti, Moto Guzzi V7, se pro letošní sezonu dočkal mnoha inovací. Tou nejdůležitější je výrazně přepracovaný a hlavně silnější motor.



Jan Rameš
honzis@cmn.cz

foto: Moto Guzzi

Možná nemá výkony superbiku, možná nemá betonově pevný podvozek, možná vám brzdy nerozmačkají mužství o nádrž. A dost možná je to vé-seedmiče úplně jedno, protože tohle je MORTORKA ve své nejčistší formě.

S větší bandaskou
Stejně jako doposud, i od sezony 2012 budou v nabídce tři různé modely V7. Základní model je označený prostě a jednoduše V7. Z názvu vypadl přídomek Classic a po až

podbízivě líbivé a spíše dívčí (v té bílé perleti) předchozí generaci jde o příjemnou změnu. Tohle je takový minimalista a chuligán ne nepodobný základnímu Triumphu Bonneville či Sportsteru 883 Iron od americké legendy. Bude sice k dostání i v bílé barvě, ale jediná správná na něj bude matná černá, která zvýrazní černé harmoniky na vidlicích a hlavně největší změnu mimo pohonně ústrojí, a sice lité ráfky. Ty ušetří 1440 gramů (!) vpředu a 860 vzadu, což znamená menší rotující a neodpružené hmoty alias méně práce pro pilota i pro odpružení. Už takhle jste s vé-seedmou mávali jak fáborkem na prvního máje, teď už zřejmě svou ovladatelností strčí do kapsy i jízdní kola.

Klesla také provozní hmotnost motorky, a to o nějaká tři kila, na-

vzdory zvýšení objemu nádrže ze 17 na hodně zajímavých 22 litrů – předchozí generace jezdila za čtyři litry a u této nové výrobce slibuje ještě další snížení spotřeby, takže to vypadá, že s lehkou rukou byste mohli dát i 500 kilometrů bez tankování! Bandaska přitom vypadá podobně jako dřív, tak kde je zakopaný pes? V materiálu. Doposud měla V7 nádrž plastovou, ovšem díky novým technologiím tvarování je nyní kovová (jupí), která má při zachování vnějších rozměrů větší vnitřní objem a ještě navíc je lehčí.

Dva fešáci, každý jiný
Druhým modelem – a mým soukromým favoritem – je V7 Special. Z té vám prostě musí jít hlava kolem. Sama Moto Guzzi uvádí, že tahle motorka je nejbližší původní V7 Special od Lina Tontiho (viz boxík), a to nejen díky svému jménu, nýbrž i svým dvoubarevným lakováním a vyplétanými ráfky – ty jsou mimochodem také lehčí než na předchozí generaci. Představte si na téhle motorce kožené brašny a malý plexi štítek a z naháče vhodného do města i na venkov máte rázem cestovní stroj na středně dlouhé výlety.

Poslední model je jediným sportovcem z řady a jmenuje se stejně jako doposud V7 Racer. Chromovaná nádrž s koženým páskem září víc než dřív, na vrchních brýlích pořád najdete číslovanou plaketu – tohle je limitovaná edice (Italové ale schválně neuvádějí, jaký ten limit je, hihi). Sedlo má červené štychování, rám, kyvka i náboje kol jsou také vyvedeny rudě, jako stará V7 Sport. Díly z kartáčovaného provrtávaného hliníku, na vidlicích uchycená a dolů skloněná řídítka, nastavitelné závodní stupačky, plně nastavitelné tlumiče Bitubo vzadu, tohle je prostě masířka a laik by vám nevěřil, že jste si tohle café racera nepostavili doma za dlouhé peníze. Na téhle motorce se jezdí zásadně v černém ohozo, stylové otevřené helmě a v rukavicích pobíých cvočky!

Uvnitř 200 změn
A teď k té nejzásadnější změně, novému motoru. Tedy on není nový, ani vypraný v Perwollu, ale je tak přepracovaný, že – je vlastně nový. Sice svou konstrukcí pořád vychází z podélného dvouválce vytvořeného Linem Tontim v roce 1977, ovšem jen proti své předchozí generaci má více než 200 nových či upravených dílů. Na to, že se celý tenhle dvouválec skládá z nějakých 280 kousků, je to slušná evoluční práce.

Zvenku poznáte inovovaný dvouválec celkem rychle – hrana té válce, dědictví 80. let, jsou nahrazeny zakulacenými, které měly první dvouválec z Mandella, a zcela nové jsou hlavy, kde již nejsou vidět svíčky. Přístup k nim je pečlivě schován pod víky, která zakrývají vždy celou hlavu. O kolik je tohle designově čistší řešení, nemusíme zdůrazňovat.

A má to svůj blahodárný vliv i na chlazení motoru, potažmo jeho výkon. Jak sami Italové uznávají, ten-

hle motor sice všichni milují pro jeho pověstnou spolehlivost, ale doposud postrádal trochu více života ve vysokých otáčkách. Proto se všechno soustředilo na hledání rezerv a nakonec z toho byla zřejmě větší generálka, než konstrukteři vůbec původně zamýšleli. Hlavy totiž nejsou jiné jen zvenku, ale i zevnitř, mají jiné spalovací prostory, malou svíčku více v centru dění a přepracované kanály s větším průměrem. Jiné písty dávají o bodík větší kompresi, ve výfucích jsou dvě lambda sondy, takže každý válec může dostávat optimální krmení podle momentální nálady. Ovšem pozor, vzduchu jde do každého válce stejně, protože nová V7 je vůbec první vstříkovací Guzzinou, která má centrální klapku, od níž vede gumové potrubí ve tvaru písmene Y. Stejně řešení používají třeba nové šestiválce BMW.

Zmínit musíme i upravený mechanismus řazení, změna převodů by teď měla být přesnější, hladší a tišší.

► PŮVODNÍ V7 VZNIKLA JAKO POLICEJNÍ MOTOCYKL

V roce 1961 bylo všechno jinak – frčela masová výroba aut a o motocykly nikdo nezavádlil. V Moto Guzzi hledali nové cesty a vzhledem ke konstruktérským kapacitám se vrhli i na motory do zemědělských povozů a nakonec i do aut. **Giulio Cesare Carcano**, jenž měl na konstrukci dar od boha, vyvinul vzduchem chlazený **dvouválec V90°** určený pro sportovní verzi Fiatu 500, s nímž by malé autíčko frčelo 140 km/h. Motor se líbil, ale výrobní kapacita v Mandellu del Lario nebyla dostatečná, tak z byznysu sešlo. Jenže Carcano neváhal a motor vrazil do **tříkolového terénního vozítka**, jež potom využívaly policejní jednotky v Alpách. V ten samý čas byl vypsan tendr na policejní motocykly, kde byl požadován nájezd 100 000 km a co nejnižší servisní náklady. To byla příležitost pro Carcanův dvouválec a takhle **vznikl prototyp V7**, motocyklu, jenž v sobě spojoval spolehlivost známou z aut, vysoký komfort a mechanickou jednoduchost. Vzbudil zájem dokonce i u zahraničních složek, až v Los Angeles. Moto Guzzi dostala zakázku v roce 1964 a o dva roky později začala masová výroba **V7 pro policii** a zahraniční trhy a v roce 1967 se konečně začala prodávat i doma v Itálii. Motor o objemu 703,3 kubíku měl 40 koní a stroj vážil 230 kilo.

V tomtéž roce do Mandella nastoupil nový konstruktér **Lino Tonti** se zkušenostmi z Mondialu, Bianchi a Gilery, který měl za úkol vytvořit novou generaci velkoobjemových Guzzin. Tehdy všechno do sebe časově zapadlo – nová V7 přišla v době, kdy motocykly začínaly zažívat boom jako reakci na příslušnou konformitu aut, a do toho tenhle talentovaný Lino. Zvětšil **objem na 757 cm³**, výkon stoupl na 45 koní a v roce 1969 z toho byla V7 Special, rychlejší, vychytanější a elegantnější nástupkyně V7. A to už byla jiná písnička. Hned nato přišly cruisery Ambassador (původně pro americký trh) a California (tu představovat netřeba) a vše završilo vrcholné dílo **V7 Sport**. Byly stanoveny tři parametry: 200 km/h, 200 kilo, pět rychlostí, a ty byly splněny. Motor byl přepracován, měl objem 748,3 cm³ a výkon 52 koní, a Tonti jej namontoval do chrommolybdenového rámu, jenž u prvních 200 kusů měl červené lakování. Motocykl debutoval v roce 1971 a hned se zúčastnil vytrvalostního závodu „500 km Monza“, kde dojel třetí s Raimondem Rivou v sedle. To byl začátek mnoha sportovních úspěchů v závodech endurance (vé-seedma jela i 24 hodin Le Mans) a V7 Sport se stala jednou z **nejslavnějších italských sportovních motorek** sedmdesátých let.



Tontiovo vrcholné dílo, V7 Sport z roku 1971

► NOVÁ JE I NEVADA

Do sezony 2012 vstupuje inovovaný i další stroj vybavený stejným motorem, a sice stálice v nabídce Moto Guzzi, model Nevada. Ten patří do rodiny **už od roku 1990** a už tehdy jej Italové chytře nenazvali chopperem či cruiserem, nýbrž **„eurocustomem“**. Vedle znaků typických pro svou kategorii (nízké sedlo 767 mm nad zemí, široká vyšší řídítka, mírně předkopnuté stupačky) totiž svému pilotovi nabízí méně nataženou, a tudíž mnohem přirozenější jízdní pozici, která zaručuje výrazně snadnější ovladatelnost, než jaká je běžná u jiných „trásní“. Svou charakteristikou je vhodná i pro holky či méně zkušené motorkáře a nevdají jí ani město nebo naopak delší cestování.

Nevada 2012 se bude prodávat **ve třech provedeních**. Klasikou je Nevada **Classic** (224 900 Kč), která se pyšní velice pěkným barevným provedením, tmavě zeleným s dvoubarevnou nádrží. Drsnější týpci asi sáhnou po verzi Nevada **Aquila Nera**, pro jejíž koupi bude spíše než třítisícová úspora financí motivací matně černé lakování s historickým zlatým logem M-G. Do třetice je tu Nevada **Anniversario** za stejnou cenu, představená v roce 2010 (tehdy pochopitelně ještě se starým motorem), která vedle tradiční Nevady vypadá výrazně sportovněji – má nízká řídítka, méně košaté sedlo a vůbec hodně připomíná nejdynamičtější cruiser od Guzzi, fešné Bellagio.



„Eurocustom“ Nevada Classic