## Moto Guzzi History

# MOTO GUZZI

Maaliskuun 15. päivänä 1921 perustettiin Mandello del Larioon "Società Anonima Moto Guzzi" tarkoituksenaan "valmistaa ja myydä moottoripyöriä sekä harjoittaa muuta metalli- ja koneteollisuuteen liittyvää tai siihen yhdistettävää toimintaa".

Yrityksen osakkaina olivat tunnettu genovalainen laivanvarustaja Emanuele Vittorio Parodi, hänen poikansa Giorgio sekä tämän entinen taistelutoveri Italian ilmavoimista ja moottoripyöräilyn harrastaja Carlo Guzzi. Kuten kaikki suuret harrastajat, myöskään Carlo Guzzi ei löytänyt ihanteellista moottoripyörää, joten hän päätti rakentaa sen itse. Tuohon aikaan alan yleiskuva oli tuskin edelläkävijyyttä pidemmällä. Jopa yhden varhaisen pyörän käynnistäminen oli saavutus. Kuljettajat voitelivat moottoria käsipumpulla, millä oli tuhoisat seuraukset vaatetukselle, ja mikä myös vaurioitti suojaamatonta ketjuvetoa. Moottoripyörällä ajaminen oli sankariteko, ja matkalle mukaan otettavien varaosien luettelo käsitti käytännössä lähes kaikki komponentit.

Ensimmäinen moottoripyörän prototyyppi valmistettiin vuonna 1919 Mandello del Larion työpajassa seppä Giorgio Ripamontin avustuksella. Kahden osakkaan sukunimien alkukirjainten mukaan G.P.-nimellä (Guzzi-Parodi) tunnettu pyörä oli 500-kuutioinen yksisylinterinen malli, jossa oli neliventtiilinen sylinterinkansi ja kansiossa kiertelevä nokka-akseli (OHC). Se tuotti 12 hv ja saavutti 100 km/h enimmäisnopeuden. Malli hyödynsi vahvasti lentokonemoottoritekniikkaa, jonka suunnittelija tunsi erittäin hyvin.

Jo valmiiksi vallankumouksellista ja aikaansa reilusti edellä ollutta G.P.-mallia muokattiin useita kertoja, pääasiassa liian korkeiden tuotantokustannusten vuoksi, ennen kuin päädyttiin lopulliseen versioon. Nimi G.P. hylättiin, koska se olisi voitu sekoittaa Giorgio Parodin nimikirjaimiin, ja näin syntyi nimi "Moto Guzzi" yhdessä nykyaikaisen ikonimme kanssa: siivet levällään oleva kotka valittiin logoksi kunnioittamaan kilpa-ajaja Giovanni Ravellia, jonka oli määrä olla kolmas osakas ennen kuin hän sai surmansa lento-onnettomuudessa.

Vuonna 1921 syntyi Normale. Tämä oli ensimmäinen markkinoille tuotu malli, jossa oli 8 hv, 80 km/h enimmäisnopeus ja kulutus 30 km litralla. Normale oli maailman ensimmäinen moottoripyörä, johon asennettiin keskiseisontatuki – ominaisuus, jonka kaikki muut valmistajat myöhemmin ottivat käyttöön.

Vuosisadan alussa nykypäivän hienostuneita mainoskampanjoita ei ollut olemassa, ja ainoa tapa tehdä moottoripyörän suorituskyky tunnetuksi oli osallistua sillä kilpailuihin.

Ja tosiaankin, juuri sen kilpauran debyytti – toinen historiallinen päivämäärä – toi Mandello del Larion yrityksen lopulta kansainväliseen parrasvaloon. Kyseessä oli vaativa Milano–Napoli-ralli. Kaksi Moto Guzzia osallistui siihen, eikä lopullinen sijoitus ollut aivan huikea, sillä ne sijoittuivat sijoille 20 ja 22. Mutta voitto oli aivan kulman takana. Vain 30 päivää myöhemmin, 25. syyskuuta 1921, Moto Guzzi saavutti ensimmäisen voittonsa Targa Floriossa Gino Finzin ajamana. Tämä oli alku poikkeukselliselle ajomenestysten sarjalle, joka jatkui keskeytyksettä vuoteen 1957 asti. Moto Guzzin runsas voittolista, joka jatkui aina yrityksen kilpaurheilusta vetäytymiseen saakka, sisälsi peräti 14 maailmanmestaruutta ja 11 Tourist Trophy -voittoa.

Ensimmäiset voitot auttoivat levittämään sanaa, ja kysyntä kasvoi. Vuonna 1921 valmistettiin 17 "Normale"-moottoripyörää 8500 liiran hintaan. Tähän asti manuaalinen tuotanto muuttui teolliseksi, ja

rakennettiin 300 neliömetrin tehdas, joka työllisti 17 työntekijää.

Vuonna 1923 Moto Guzzi tunnettiin ja sitä ihailtiin kaikkialla, ja 7. syyskuuta 1924 Guido Mentasti riemuitsi C4V-mallilla (alkuperäisen prototyypin kehitysversio) ohittaen kaikki kansainväliset vastustajansa. Moto Guzzi voitti Euroopan mestaruuden.

Vaikutus myyntiin johti tehtaan laajentamiseen, ja vuonna 1924 Mandello del Larion toimitiloista lähti 730 moottoripyörää, mikä oli kaksinkertainen määrä edelliseen vuoteen verrattuna. Laajentuminen muuttui kiihkeäksi. Vuonna 1925 työntekijöitä oli jo yli 300 ja moottoripyöriä valmistettiin yli 1200 kappaletta.

Vuonna 1927 rakennettiin 1000 moottoripyörää. Vuonna 1929 yrityksen pääoma saavutti 4 500 000 liiraa ja moottoripyöriä valmistettiin noin 2500 kappaletta.

Vuonna 1928 syntyi moottoripyöräilyn historian ensimmäinen Grand Tourismo, Guzzi GT. GT:ssä oli takahaarukka ja takajousitus – maailmanlaajuinen ensimmäinen lajissaan. Se tunnettiin nimellä Norge pohjoisen napapiirin rallista, johon Carlo Guzzin veli Giuseppe osallistui seuraavien kuukausien aikana.

Mandello del Larion tehtaalla työskentelevien omistautumista ja intohimoa kuvaa eräs kuvaava seikka: moottoriasentajat allekirjoittivat käsin kootut moottorit sellaisella huolellisuudella, jonka vain aito käsityöläinen voi saavuttaa.

Kilpamenestys kulki käsi kädessä teknologisen innovaation kanssa, ja vuonna 1934 Moto Guzzi oli Italian tärkein moottoripyörätehdas. Vuoden 1935 voittoisassa Tourist Trophyssa – joka oli ensimmäinen ei-englantilainen voitto 24 vuoteen – Stanley Woodsin omistamassa Moto Guzzissa käytettiin takajousitusta, ja pian tämäntyyppinen runko levisi kaikkiin kilpamoottoripyöriin.

Pyörät olivat 250-kuutioinen yksisylinterinen ja 500-kuutioinen kaksisylinterinen uudella 120 asteen V-moottorilla. Se kykeni ylittämään 200 km/h nopeuden ja hallitsi maailman ratoja lähes 20 vuoden ajan.

Historia ja legendat kohtaavat legendaaristen kuljettajien, kuten edellä mainitun Woodsin, sekä Tennin, Ruffon, Lorenzettin, Lomasin ja Anderssonin uroteoissa. 1930-luvulla esiteltiin P 175 ja P 250, jotka olivat koko dynastian edeltäjiä johdannaisineen: P.E., P.L., Egretta ja Ardetta.

Yksityiskuljettajille kehitettiin myös kilpamalleja, kuten Dondolino, Gambalunga, Condor ja Albatros. Teknologinen kehitys jatkui.

Vuonna 1939 esiteltiin Airone 250, jossa oli poljinkäyttöinen nelivaihteinen vaihteisto. Siitä oli tuleva Italian suosituin keskikokoinen moottoripyörä. Ahdetulla moottorilla tehtiin kokeiluja "250 Compressore" -mallilla, joka voitti "Freccia Azzurra" -palkinnon. Palkinto myönnettiin pyörille, joilla oli hallussaan sekä yhden tunnin aikana ajetun matkan että kilometriä tunnissa -huippunopeuden ennätykset samanaikaisesti.

Toinen maailmansota oli lähellä, mutta näissäkin olosuhteissa Moto Guzzin suunnittelijoiden kekseliäisyys ja sopeutumiskyky tulivat esiin heidän suunnitellessaan legendaarisen Trialcen, alkuperäisen kolmipyöräisen ajoneuvon, joka voitiin purkaa ja koota nopeasti ja joka oli suunniteltu pudotettavaksi laskuvarjolla. Alce-sivuvaunuun, jossa oli vetävä pyörä ulkopuolella, asennettiin myös jousituksen vääntösauva estämään kallistumista ja hallinnan menetystä mutkissa.

Sodan jälkeen yleisön maut ja suuntaukset muuttuivat. Moottoripyörä ei ollut enää harvojen valittujen kulkuneuvo, joka oli varattu taitavien asiantuntijakuljettajien eliitille. Siitä tuli jokapäiväiseen käyttöön tarkoitettu kulkuväline, jopa työmatkaliikenteeseen. Tämä käyttötarkoituksen muutos heijastui valmistajien suunnittelustrategiaan, ja he suuntasivat mallinsa kohti ketteriä, vähäitehoisia pyöriä, joiden hankinta ja ylläpito oli edullista. Ajan hengen mukaisesti Moto Guzzi toi markkinoille ensimmäisen kaksitahtisensa, Guzzino 65:n. Kuriositeettina mainittakoon, että inflaation seurauksena alkuperäinen 80 000 liiran hinta kaksinkertaistui nopeasti. Karua ja käytännöllistä mallia myytiin kolmessa vuodessa 50 000 kappaletta, mikä teki uuden Italian ennätyksen. Erittäin pitkäikäisenä se koki uuden nuoruuden 1950-luvulla uudella nimellä Cardellino.

Täsmälleen vuosisadan puolivälissä syntyi kuuluisa Galletto, historian ensimmäinen suuripyöräinen skootteri ja konseptin edeltäjä, josta tuli erittäin suosittu paljon myöhempinä aikoina. Kevyiden moottoripyörien luokkaan tuli sitten Zigolo 98, jota seurasi Lodola 175, viimeinen Carlo Guzzin henkilökohtaisesti suunnittelema projekti vuonna 1956. Pyrkimys olla aikaansa edellä näkyy myös jatkuvassa parhaiden suunnittelu- ja valmistusmenetelmien tutkimuksessa.

Vuonna 1950 Moto Guzzi rakensi ensimmäisenä ja ainoana valmistajana maailmassa ensimmäisen tuulitunnelin 1:1-mittakaavan prototyyppien testaamiseksi, mikä johti aivan ensimmäisen nykyaikaisen katteen kehittämiseen. Tämän uuden ominaisuuden ansiosta pyörät ylittivät 200 km/h nopeuden ja vakiinnuttivat johtoasemansa kaikissa kilpailuissa, olipa kyseessä rata tai maantie. Kilpatiimi oli tiivis ja nerokas, ja siinä työskenteli Umberto Todero ja Enrico Cantonin kaltaisia teknikoita rinta rinnan suunnittelijan kanssa, josta oli pian tuleva legendaarinen. Vain vapaa ajattelija, joka ei pelännyt unelmoida, saattoi ajatella monumentaalisen ja vaikuttavan kahdeksansylinterisen 500-kuutioisen moottorin sovittamista moottoripyörän ahtaaseen runkoon. Mutta Giulio Cesare Carcano ei ilmeisestikään asettanut rajoja mielikuvitukselleen, ja Guzzi 500 Otto Cilindristä (kahdeksansylinterinen) tuli todellisuutta 80 hv:n tehollaan ja 285 km/h enimmäisnopeudellaan. Kukaan ei enää koskaan yrittäisi lähteä näin suuren sylinterimäärän tielle, mikä on selkeä osoitus Moto Guzzin kiistattomasta teknisestä ylivertaisuudesta. Pyörä osoitti välittömästi vahvaa persoonallisuutta ja suurta luonnetta saavuttaen ensimmäiset ratamenestyksensä, ja vain yrityksen vetäytyminen kilpaurheilusta keskeytti tämän ainutlaatuisen pyörän potentiaalisesti poikkeuksellisen uran.

1950-luvun alussa Moto Guzzi oli vakiintunut yritys, jonka tehdasalue kattoi laajan 24 000 m²:n alueen ja työllisti yli 1500 työntekijää. Vuosikymmenen loppuun mennessä Italian moottoripyöräteollisuus alkoi kuitenkin kärsiä. Italian kukoistava talous rohkaisi yhä useampia italialaisia työntekijöitä ostamaan pienten autojen moottoripyörien sijaan. Auton omistaminen ei ollut enää saavuttamaton unelma suorille massoille, sillä Fiat 500 maksoi vain 400 000 liiraa.

Vuonna 1957 kolme johtavaa italialaista valmistajaa – Moto Guzzi, Gilera ja Mondial – päättivät yksimielisesti vetäytyä moottoripyöräkilpailuista. Syyskuun 26. päivänä 1957 Moto Guzzi päätökseen loistavan luvun, jota leimasivat sellaiset saavutukset kuin 14 maailmanmestaruutta ja 11 Tourist Trophy -voittoa.

Moto Guzzin kriisi tuli viralliseksi vuonna 1964. Yrityksen perustajat eivät olleet enää mukana antamassa inspiraatiota. Emanuele Vittorio Parodi oli kuollut sodan aikana, ja hänen poikansa Giorgio oli myös kuollut äkillisesti vuonna 1955. Carlo Guzzi oli vanha ja sairas ja oli vetäytynyt yksityiselämään. Hän kuoli myöhemmin vuonna 1964 75 vuoden ikäisenä. Enrico Parodi, Giorgion veli, joka oli jo toiminut useissa johtotehtävissä yrityksessä, otti ohjat käsiinsä.

Helmikuussa 1967 Moto Guzzi myytiin Seimmille. Pyrkiessään selviytymään kriisistä ja vastaamaan kysynnän muutoksiin Seimm otti käyttöön edullisiin koneisiin perustuvan strategian houkutellakseen markkinoiden halvinta päätä. Tavoite saavutettiin pääasiassa leikkaamalla tuotantokustannuksia. Tuloksena syntyivät Dingo ja Trotter, jotka olivat hyötyajoneuvoja nousevassa mopotuotteiden kategoriassa.

Mopotuotannon rinnalla Giulio Cesare Carcano aloitti kuitenkin ensimmäisen 90 asteen V2-moottorin kehittämisen, moottorin, josta tulisi pian koko Moto Guzzin symboli.

703-kuutioinen Guzzi V7 ilmestyi vuonna 1967. Markkinoiden hyvin vastaanottamaa V7-mallia seurasi pian 750-kuutioinen V7 Special ja myöhemmin legendaarinen V7 Sport, kone, jolla oli poikkeuksellinen tiepito ja houkutteleva moderni muotoilu.

Amerikka rakastui tähän uuteen Guzzi-teknologiaan ja italialaiseen tyyliin, ja pian aloitettiin Special-, California- ja Ambassador-versioiden kehittäminen.

Nämä tehokkaat ja tyylikkäät italialaiset cruiserit vangitsivat amerikkalaisten mielikuvituksen siinä määrin, että niillä oli pääroolit useissa elokuvissa ja mainoksissa. Nämä erittäin menestyneet Guzzit sytyttivät intohimon, joka elää edelleen Yhdysvalloissa. Vuonna 1973 De Tomaso Industries Inc. (D.T.I. Group) osti Moto Guzzin.

De Tomason suorittama yritysosto merkitsi nelisylinteristen mallien sarjan tuotannon alkua, mikä huipentui menestyksekkääseen Guzzi 254 -malliin vuonna 1975. Guzzi-yleisö osoitti kuitenkin selvästi, että perinteet painoivat enemmän kuin uudet ideat, ja yrityksen oli nopeasti palattava kehittämään klassista 90 asteen V2-moottoria, josta oli muodostunut Mandello del Larion symboli. Vielä De Tomason aikakaudella, tehtyään muutamia erikoisia kokeiluja 125-kuutioisten Tuttoturismo- ja Tuttoterreno-mallien muodossa, suunnittelutyö keskittyi yhä enemmän tyyliin, mikä oli osittain ristiriidassa Moto Guzzin konservatiivisen maineen kanssa.

Loistavaa 90 asteen V2-rakennetta sovellettiin pienempiin moottoreihin, ja Guzzi V35 ja V50 tulivat markkinoille tarjoten uuden astinlaudan Moto Guzzille koko 1980-luvun ajan.

Samalla vuosikymmenellä esiteltiin myös "amerikkalainen tyyli" Custom- ja Florida-malleilla sekä osittain katetuilla enduro-malleilla. Tuotanto keskittyi kuitenkin kahteen pääalueeseen, Gran Turismoon ja suorituskykyisiin koneisiin, jotka molemmat olivat tyypillisiä Moto Guzzille, jolla oli maine mukavina pitkän matkan pyörinä ja kilpamenestyksen historia.

Epäilemättä aikakauden tunnetuin Gran Turismo oli California. Myöhemmissä malleissa California varustettiin elektronisella polttoaineen suihkutuksella ja kolmilevyisellä integroidulla jarrujärjestelmällä, jossa oli automaattinen paineenjako. Le Mans, Daytona, Centauro ja Sport 1100 puolestaan ilmensivät Mandello del Larion urheiluperintöä. Kaikki nämä pyörät varustettiin upsidedown-haarukoilla, joissa pyörät oli kiinnitetty liukuputkiin. Tämä haarukkarakenne oli käytännössä sama, jonka Carlo Guzzi oli ottanut käyttöön yli viisikymmentä vuotta aiemmin Airone- ja Astore-malleissa, ja se on vakuuttava esimerkki profeetallisesta näkemyksestä ja innovatiivisesta suunnittelusta, joka on aina ollut Moto Guzzin ydin.

Näiden kahdeksankymmentäluvun koneiden erehtymätön luonne ja tyyli kaikuivat 1990-luvulla uuden Californian, Nevadan ja V11 Sportin myötä. Vuosikymmenenä 1990-luku merkitsi paluuta klassisiin malleihin ja konseptiin, jotka elvytettiin ja mukautettiin nykyajan vaatimuksiin perusteellisen uudelleenmuotoilun ja teknisen päivityksen avulla.

Valitettavasti 1990-luvulla Guzzi kärsi myös koko joukosta organisatorisia ja omistajuuden muutoksia. Vuonna 1988 Fratelli Benelli ja Seimm fuusioituivat luoden Guzzi Benelli Moto (G.B.M. S.p.A.) -yhtiön. Fuusio johti Benellin tehtaan myyntiin ja Innocentin sulkemiseen. Näistä supistuksista huolimatta ryhmän vuoden 1993 tulos oli jälleen tappiollinen, joten seuraavana vuonna De Tomaso Industries Inc luovutti G.B.M. S.p.A.:n valvonnan Finprogettile. Alkuvuodesta 1996 toiminta oli jälleen voitnollista, ikään kuin juhlistamaan Moto Guzzin 75-vuotispäivää. Samana vuonna G.B.M. päätti muuttaa yrityksen nimen takaisin Moto Guzzi S.p.A.:ksi. Finprogetti osti suuren osakkuuden D.T.I.:stä. Sitten kun De Tomaso vetäytyi yrityksestä elokuussa 1996, D.T.I. otti nimekseen Trident Rowan Group Inc (TRG).

Vuoden 1998 loppuun mennessä Mandello del Larion toiminnot olivat Mario Tozzi-Condivin valvonnassa, joka otti toimitusjohtajan roolin. Samaan aikaan aloitettiin neuvottelut teknisistä sopimuksista muiden moottoripyöräyhtiöiden kanssa, ja loppuunmyynti näytti selvältä mahdollisuudelta. Huhtikuun 14. päivänä 2000 allekirjoitettiin sopimus, joka johti siihen, että Aprilia S.p.A. osti Moto Guzzin.

Guzzin kadonneen hengen ja innovaation ja perinteen välisen vaikeasti saavutettavan tasapainon etsintä johti V11 Sport Rosso Mandello -mallin esittelyyn. Pyörä, joka esiteltiin Intermot 2000 -messuilla Münchenissä, oli eksklusiivinen, rajoitetun sarjan moottoripyörä, jossa oli kaikki 80-vuotisen historian ja avantgarde-teknologian viehätys.

Historiallisen Mandello del Lario -yrityksen 80-vuotisjuhla merkitsi malliston uudelleenmäärittelyn aikakautta. Työtä tehtiin rinnakkain sekä ulkonäön että tekniikan parissa mukauttaen pyörät yhä hienostuneempien markkinoiden vaatimuksiin. California-perheen uusia malleja kehitettiin Stonesta California EV Touringiin rikkaine lisävarustevalikoimineen. V11-urheilumallistoon lisättiin myös uusia versioita erilaisilla kokoonpanoilla nakumalleista Café Sport ja Ballabio sport-tourer Le Mansiin ja Le Mans Rosso Corsaan. Ikivihreän Nevadan menestys jatkui. Elektronisen suihkutuksen ansiosta se voitti puolelleen myös naisyleisön sydämet ketteryydellään, helppokäyttöisyydellään ja moderneilla väreillään.

Ketterä Breva 750 i.e., aggressiivinen Griso ja ultra-urheilullinen MGS-01 Corsa ilmentävät Moto Guzzin eri "sieluja". Piaggio-konsernin suorittama Aprilia - Moto Guzzi -konsernin osto allekirjoitettiin ja sinetöitiin 28. ja 30. joulukuuta 2004 välisenä aikana.

Yritysosto loi Euroopan johtavan kaksipyöräisten konsernin: liikevaihto 1,5 miljardia euroa, 24 % osuus Euroopan kaksipyöräisten markkinoista ja 35 % osuus Italian markkinoista, vuotuinen tuotanto yli 600 000 ajoneuvoa, 6 000 työntekijää, 8 tuotantolaitosta maailmanlaajuisesti ja toimintaa yli 50 maassa.

Maaliskuun 3. päivänä 2005 Daniele Bandiera nimitettiin Moto Guzzi SpA:n toimitusjohtajaksi tavoitteenaan johtaa yrityksen elpymistä ja käännettä, ja Tommaso Giocoladelli nimitettiin pääjohtajaksi 15. lokakuuta 2007.

Maaliskuussa 2005 lanseerattiin Breva 1100. Tämä oli erittäin menestynyt italialainen tuote kovasti kilpaillussa "naku"-segmentissä. Griso 1100:n lanseeraus syyskuussa 2005 sai suuren suosion niin henkilökunnalta kuin yleisöltäkin. Tämä kone uhmaa kaikkia yrityksiä luokitella se mihinkään perinteiseen moottoripyöräilytermistöön. Griso 1100 luotiin projektina, joka perustui erittäin yksilöllisiin teknisiin ja tyylillisiin valintoihin. Huhtikuusta 2006 lähtien Breva ja Griso olivat saatavana myös klassisessa Guzzin 850-kuutioisessa muodossa.

Guzzi palasi "Gran Turismo" -luokkaan toukokuussa 2006 Norge 1200 -mallilla tarjoamalla täydellisen suojan, hienostuneen rungon ja uuden 1200-kuutioisen kaksisylinterisen moottorin, jolla voi niellä kilometrejä täydellisessä mukavuudessa vakiovarustelun tason ansiosta, jolle ei ollut vertaa.

Maaliskuussa 2006 Gianfranco Guareschi saavutti historiallisen "tuplan" legendaarisella Daytonan radalla kahdella voitolla Battle of Twins -kilpailussa. Tämä menestys toistui seuraavana vuonna, kun Guareschi voitti jälleen kerran Moto Guzzi MGS-01 -pyörällä. Näiden Atlantin takaisten voittojen seurauksena Moto Guzzin ytimessä oleva peto sai uuden muodon 1200S-mallissa. 1200 Sport lanseerattiin lokakuussa 2006. Se on erittäin hienostunut nakupyörä, jota on rikastettu persoonallisuudella ja muotoilulla rungon ja mukavuuden osalta, ja sen voimanlähteenä on V90° 1200-kuutioisen moottorin uusin kehitysversio. Mandellossa toimiva yritys oli elävämpi kuin koskaan vuonna 2007. Custom-henkinen 940-kuutioinen V2 Bellagio saapui maaliskuussa, kun taas syyskuussa Moto Guzzi lanseerasi Griso 8V -mallin – kehittyneen muodon nakupyörästä 8-venttiilisellä moottorilla, joka tuotti yli 110 hv.

Todiste intohimosta, jonka kaikki Moto Guzzin omistajat jakavat, nähtiin 14.–16. syyskuuta 2007, kun yli 17 000 Guzzi-harrastajaa ympäri Eurooppaa valtasi Mandello del Larion viidenteen GMG "Giornate Mondiali Guzzi" -tapahtumaan.

Myöhemmin vuonna 2008 kauan odotettu Stelvio 1200 4V vie Moto Guzzin suureen enduro-/katupyöräsegmenttiin. 1200-kuutioisena ja yli 100 hv:n tehoisena Guzzi Stelvio luotiin seikkailuja ja unohtumattomia matkoja varten. V7 Classicista on jo nyt suurta innostusta, sillä marraskuussa 2007 Milanon moottoripyöränäyttelyssä paljastamisen jälkeen se valmistautuu ottamaan vastaan kaikki haastajat klassisilla, ajattomilla linjoillaan. Se on todellinen kunnianosoitus Moto Guzzi -tyylin eleganssille.

Mutta tämä on vasta alkua historian uudelle ja jännittävälle luvulle.

---



*Tämä on vain tiedoksi. Teollisuus- ja merkkihistoria perustuu toimitetun asiakirjan käännökseen.*