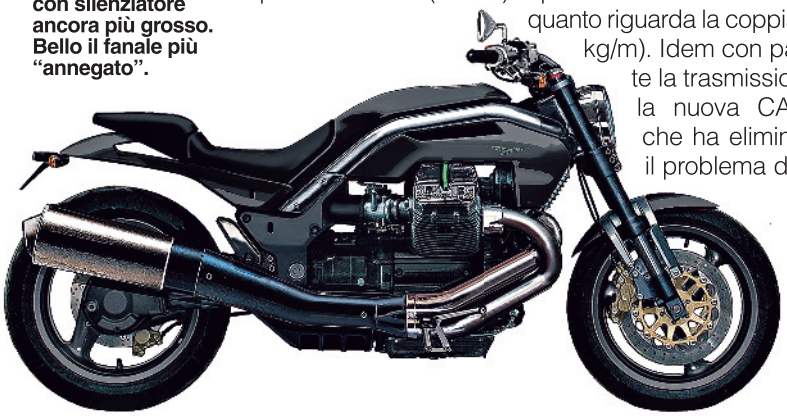
Esagerata
Questo è il primo bozzetto: qualche spigolo in più, scarico rettilineo e tutto a vista, con silenziatore ancora più grosso. Bello il fanale più "annegato".



abbondantemente scritto nel test della Breva (Motociclismo di aprile 2005). Si tratta di un bicilindrico che vanta ben 80 codici nuovi su 170, dotato di iniezione elettronica e rispondente alla normativa Euro 3. E' più potente del 2% (88 CV) rispetto a Breva e del 3% per quanto riguarda la coppia (9 kg/m). Idem con patate la trasmissione, la nuova CARC che ha eliminato il problema della coppia di rovesciamento. Oltretutto il forcellone monolitico, ottenuto per pressofusione, contribuisce ad abbellire non poco il retrotreno di Griso e Breva rispetto alle Guzzi precedenti.

Parliamo di design. Ha avuto molta importanza in questo progetto, tant'è che il centro stile Guzzi, che si è avvalso della Marabese Design, ha imposto inderogabili ordini: il telaio enorme, e lontano dal motore, che funge da elemento estetico, lo scarico gigante e un codino appena accennato. Griso, fin dall'inizio, doveva colpire. E così è stato. Sin dalla prima maquette l'ufficio progettazione ha avuto il non facile compito di far sposare forme e volumi atipici con la necessaria funzionalità. Il risultato è sotto ai nostri occhi: Griso è una moto che cattura per originalità ma, soprattutto, colpisce perché è ben rifinita. Telaio, teste e supporto del parafango anteriore sono verniciati dello stesso colore e con lo stesso metodo (a liquido). I riser sono

Fuori dal coro

Rodolfo Frascoli (a sinistra) e Luciano Marabese, della Marabese Design, sono "la matita" della Griso. A Frascoli chiediamo: cosa rappresenta questa moto?

"Griso è la dimostrazione che Moto Guzzi può permettersi di osare ed innovare, affiancando a moto 'ragionate' e collocate in categorie precise (come nel caso della Breva 1100), altre più istintive, coraggiose e fuori dagli schemi. La difficoltà che si incontra nel definire cosa sia la Griso è il suo piu' grande pregio".

Questa moto stupisce, perché?

"Stupisce e turba: è un buon inizio! Non riesci a collocarla in nessuna delle categorie esistenti, questo crea un sano disorientamento".

Ma il motore?

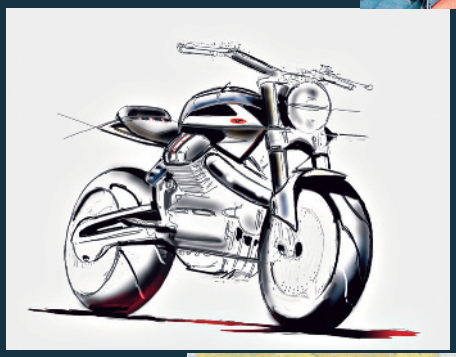
"Ritengo questo motore una inesauribile fonte di ispirazione e non un vincolo. Alcuni lay-out, di partenza, appaiono piatti e freddi, ti frenano la mente tanto che sembra di disegnare su un foglio di carta vetrata ,dove la matita si spunta di continuo. Col bicilindrico Guzzi questo non succederà mai, complice l'enorme coinvolgimento emotivo che un marchio così importante procura. Probabilmente è per queste ragioni che il primo tratto di penna sullo schizzo di partenza (a destra) è stato proprio il cilindro, poi i tubi del telaio e, a seguire, scaricone e carrozzeria".

La maggior difficoltà che hai avuto nel disegnarla?

"Dove mettere il radiatore dell'olio: veramente un rebus trovarne una posizione esteticamente accettabile a causa dei collettori di scarico dall'andamento cosi' particolare e 'prepotente'. La collocazione laterale è stato un colpo di genio di Luciano: riempe a meraviglia e funziona anche molto bene'".

Vedendola ora, in veste definitiva, avete dovuto fare rinunce?

"Tutti sanno che il prototipo era nato col motore a 4 valvole, molto muscoloso e con maggiori ingombri. Ma, vista la riuscita del trapianto e considerato quanto va bene il 2 valvole, non c'è spazio per rimpianti. Così diciamo 'arrivederci e grazie' al 4 valvole ed anche alla gomma posteriore da 200, tanto bella ed esagerata esteticamente quanto rovinosa per l'agilità. La Griso non deve stare in garage .



Penne d'autore Rodolfo Frascoli e Luciano Marabese, della Marabese Design. Di loro, Guzzi si è avvalsa per lo stile della Griso.

Il telaio è distante dal motore: perché?

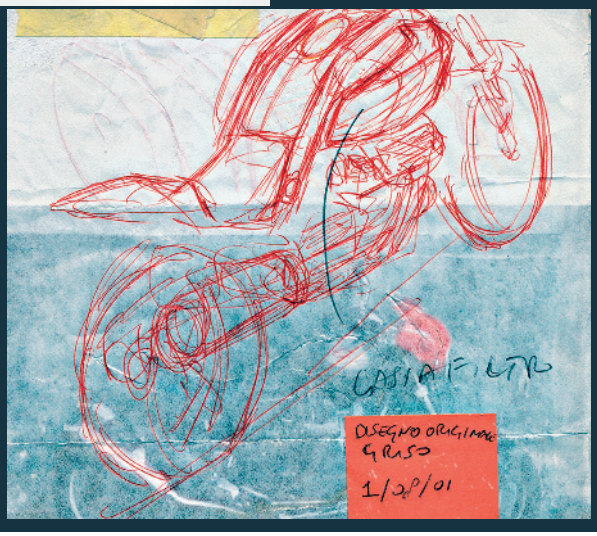
"Davvero distante in alcune zone, in altre molto piu' stressato. Questo per creare una parte centrale della moto il più possibile leggera e dinamica. Il risultato è una piccola rivoluzione rispetto alle abituali disposizioni delle masse col serbatoio che quasi sparisce nella vista laterale".

A che cosa ti sei ispirato in questo progetto?

"A una California speciale pensata dai managers Moto Guzzi. Aveva un motore quattro valvole, sella cortissima, cupolino e manubrio dritti. Davvero ignorantissima e aggressiva, anche da guidare".

Il faro è piccino. È voluto o l'hai immaginata con uno più grosso?

"Piccino, ma compatto in senso trasversale: questa sua peculiarità ha determinato la scelta. Il fanale Breva 1100 non va bene perché crea troppo volume lì davanti".

Cosa avresti voluto fare o avere che non è stato concesso?

"Solo dettagli, tipo una strumentazione piu' compatta e un fanale anteriore ancora piu' schiacciato sul cannotto di sterzo, quasi sottomesso dalla forcella".