

Una genesi lunga, dove è partita turistica, in ricordo della mitica V7 Ambassador,

1969/70
V7 Ambassador, la versione per l'America della V7 Special.

Novembre 2000
Tanto retrò e qualcosa di Harley, come la voleva Ivano Beggio.

Dicembre 2000
L'alternativa più "BMW", col fianchetto separato. Sarà lei a ispirare anche la 750.



La trasformista
Ecco, dal primo disegno, il lungo e meditato parto della Brevia. Nata con una forte dominante orizzontale, ha acquisito via via dinamismo assumendo slancio sull'anteriore. Il risultato finale è quello di di una turistica sportiveggiante.

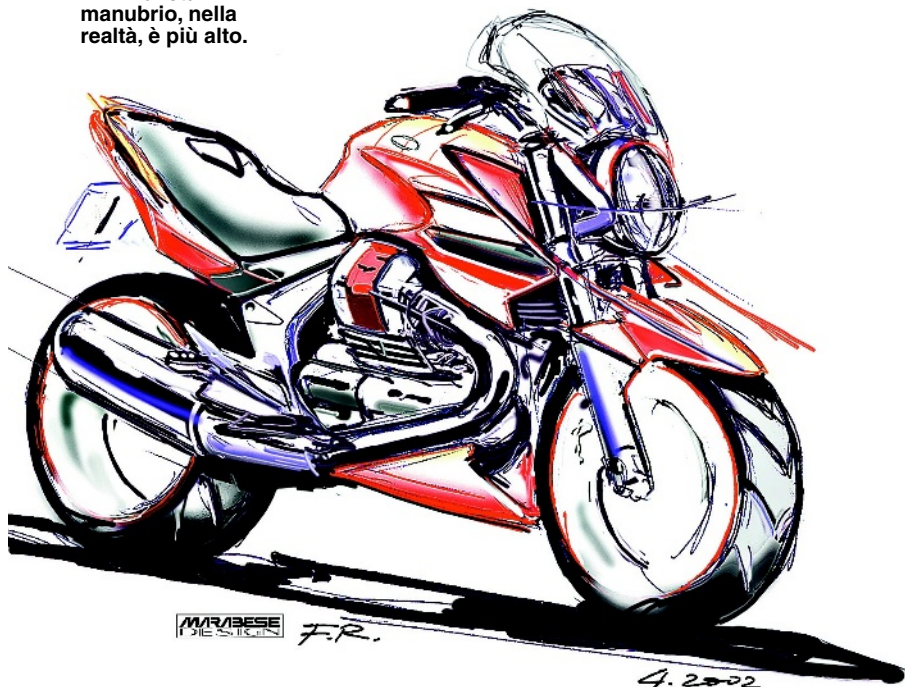
Inca..ata
Ecco disegnati, ed estremizzati, i concetti della Brevia 1100: serbatoio muscoloso e spiovente, parafango anteriore che esalta questo slancio, e un codino più minimalista. Il manubrio, nella realtà, è più alto.

sovrasterzanti né sottosterzanti. Si va dentro con naturalezza e viene spontaneo forzare. Come succede in sella a una enduro stradale, per intenderci, dove si ha tanta leva (il manubrio) su cui contare. La forcella, pur non regolabile idraulicamente, incassa bene le asperità e non è troppo cedevole: ottimo compromesso. Il posteriore è più secco, ma molto fa l'imbottitura della sella, sul duro, che trasmette immediatezza. Nel complesso, la capacità assorbente è buona e il confort non è niente male. Sul veloce non ci sono sorprese e le uniche reazioni arrivano dal cardano quando si è in forte accelerazione. I manubri si alleggeriscono il giusto e si va via di passo spedito senza problemi: è una nuda versatile, insomma, e non una naked 0-100 km/h e basta. La frenata è ottima all'anteriore (anche se va rodato a dovere perché da nuova non morde) e buona al posteriore. Discorso motore: è dolcissimo in basso, siamo addirittura scesi sotto i mille giri senza innescare strappi, si mantiene elettrico a metà dove però mostra poca forza e poi arriva la sostanza in lungo, verso i 7.000 giri. A nostro giudizio, per il tipo di moto, manca quella secchiata di coppia nei transitori che si trasforma per chi guida in rassodante piacere. È un peccato, perché con una ciclistica così sana ci sarebbe da godere davvero. In alto poi c'è sostanza, ma che senso ha andare a cercarla fino là? La risposta di questo motore un po' "liquido" a metà regime si chiama Euro 3. In buona sostanza, per rientrare nelle severe normative antinquinamento, il povero V twin è stato soffocato all'inverosimile. E poi non può scaricare a dovere perché lo scarico catalizzato è uno solo e non due (dove si mettono poi le borse?). Insomma, parecchi CV

Tutto intorno a te

Di nero ha solo l'auto. Una BMW serie 5 che l'ha folgorato per quel faro anteriore così particolare. Rodolfo Frascoli, classe '66 e matita della Marabese Design (presidente è Luciano Marabese, che ha disegnato per Guzzi la Centauro e la V11), non è di nero vestito come tutti i designer. E in più, in moto ci va davvero. Per Guzzi ha già fatto la Brevia 750, la Griso e questa 1.100. Assieme a Franco Frison, responsabile del design Aprilia e da tre anni a testa bassa anche su Guzzi, ha partorito ciò che ora tocchiamo con mano. Il primo bozzetto è datato novembre 2000 (fine progetto gennaio 2003). E ora ci raccontano la loro Brevia: "Inizialmente c'erano due filoni da seguire: uno doveva essere una sorta di Harley all'europea, un po' classic, che ricordava la Ambassador e la V7 Special, e l'altro invece più sportivo e chiamato Aquila in codice. Il primo avrebbe soddisfatto lo zoccolo duro, ma già esistente, di Moto Guzzi e quindi proprio per questo venne scartato. Il secondo era a rischio perché, con il nostro motore e la nostra trasmissione, avremmo rischiato di creare illusioni in fatto di prestazioni. Così abbiamo optato per una via di mezzo, più vicina al classic, ma in modo

moderno e tecnologico, con un pizzico di sport per quanto concerne la guida. Una curiosità: ogni volta che il nostro collaudatore Caio Pellizzon usciva per provarla si alzava di un tot il motore. Così, dalla linea orizzontale iniziale, che ricordava la mitica V7, si è via via cabrato il motore in avanti per ottenere vantaggi nella guida. Ma non solo, grazie allo spostamento dell'alternatore fra i cilindri e al cambio più compatto, abbiamo spostato il motore in avanti per ottenere una migliore distribuzione dei pesi e per non avere più il problema di contatto delle ginocchia con le teste. Nel frattempo nasceva anche la Brevia 750, figlia dello stesso pensiero... Quindi, decisa la direzione, abbiamo detto a metà strada tra Classic e Sport, si sono fatte diverse ipotesi. La prima era quella di una moto molto comoda, bassa e carenata, con una dominante orizzontale molto forte. Poi l'abbiamo alzata dietro, resa più muscolosa al centro, nella zona serbatoio e sportivizzata". Ma cosa vuol dire disegnare una moto attorno al motore Guzzi? È un vincolo o uno stimolo? "La seconda che hai detto... Tutto parte da lì, da quel cuore che, nel caso di Guzzi, è tutto. Non devi occultarlo ma, al contrario, valorizzarlo. Nella BMW è fuori dalla moto, qui è



MARABESE DESIGN F.R.

4.2002

per arrivare al concetto più sportivo di oggi. Ha cambiato pelle in corso d'opera

Aprile 2002

Dopo la pausa per la 750, ecco la svolta definitiva per la 1.100. Fu giudicata troppo "leggera".



Aprile 2002

Ecco quote e meccanica quasi definitivi. E' ancora un po' statica.



Maggio 2002

Il disegno che ha ispirato la maquette definitiva. Qui il faro è fisso allo sterzo.



dentro. Ed è una bellissima sfida. Per disegnare una Guzzi devi capirla, amarla, perché non è una moto qualsiasi. Per una sportiva il suo bicilindrico può rappresentare un limite, ma su una moto di questo tipo è un valore aggiunto. E noi lo abbiamo compattato, alzato,

il fanale, così profondo per dare corpo nella vista laterale. Fateci caso: vista di fronte la Brevia sembra molto più aggressiva della realtà, per poi cambiare molto nella vista laterale secca". Quella più difficile? Sicuramente il serbatoio, che

è stato pensato all'origine del progetto, come parte integrante della moto e non come accessorio aggiunto (in stile BMW, per intenderci, ndr). Quindi supporti robusti, facili da usare e poco invasivi. Altra cosa, per esempio, il foderò della forcella: si

Sembrano due moto davvero diverse...

"Sì. Mentre tutto il resto del volume della moto ha un perché, dentro al codino ci sarebbe stata solo "aria": che senso avrebbe farlo grande quindi?".

Avete lavorato in galleria del vento?

"Sì, molto. E questa è una nuda dove, in sella, hai il busto protetto perché sei dentro la moto e non sopra. La grossa strumentazione, poi, funge un po' da cupolino. C'è un'altra cosa importante da dire: abbiamo voluto usare alluminio dove potevamo usare plastica (maniglie posteriori, supporto faro e altro ancora...) per aumentare quel senso di solidità che una Guzzi deve avere".

Il particolare che è stato più rifatto?

"I coperchi delle valvole. Lì ti puoi davvero sbizzarrire. Ci siamo divertiti a fare di tutto. Abbiamo lavorato molto anche per la strumentazione, che come impunt doveva essere grossa (in ricordo di quello della V7) e riutilizzabile con svariati modelli futuri".

Le rinunce?

"Il faro allo Xenon. Volevamo metterlo, ma per problemi di omologazione abbiamo dovuto rinunciare. Il vetro deve essere obbligatoriamente pulito da un tergitristallo e ci deve essere un sistema autolivellante che ne regoli automaticamente l'orientamento. Questi sono due vincoli che ne impediscono l'utilizzo su una moto. Peccato...".



Guzzi inside
Rodolfo Frascoli, a sinistra, e Franco Frison, ovvero gli artefici del design della Brevia 1100.

ruotato in avanti e inserito in una ciclistica "umana", vale a dire con quote in linea con la più moderna concorrenza. In più, abbiamo per la prima volta dotato una Guzzi di un sistema progressivo posteriore".

La parte più facile da disegnare?

"Quella centrale. Il raccordo piastre-fianchi- motore. Anche

in origine l'avevamo pensato con un piccolo vano integrato superiormente. Poi, per motivi di spazio della cassa filtro e per non diminuire la capienza per la benzina, è stato abbandonato. Ma tutta la moto è stato un parto lungo e meditato. Questa non è una moto che viene da un colpo di genio, da uno schizzo unico. Il discorso borse, per esempio,

integrata al parafango con un grosso rialzo per migliorare la penetrazione dell'aria. Ha una sagoma particolare, che abbiamo chiesto alla Marzocchi e che ha comportato la realizzazione di uno nuovo stampo e solo per noi".

E della parte posteriore così affilata e spiovente? E' voluto il contrasto con l'anteriore?