Le A ME gli occhi

Con il logo dell'aquila di Mandello che fiammeggia nel doppio fanale e quel bicilindrico iconico che spunta sotto il serbatoio, capisci subito che è una Guzzi. Ma è tutta nuova, dal motore al telaio, passando per il design, che inaugura un nuovo filone, quello delle Classic Enduro. L'abbiamo guidata per 300 km, scoprendo una ciclistica eccellente, molto stabile e comunicativa, ma anche un motore brioso ed elastico, la cui voce è un invito... all'aftermarket. Arriverà a febbraio a un prezzo che ipotizziamo intorno a 11.500 euro

di Nicolò Codognola - foto Alberto Cervetti

Una Enduro anni Ottanta: è ciò che pensi salendo in sella alla Moto Guzzi V85TT. Perché ha la sella comoda per fare tanta strada senza stancarsi, i fianchi stretti per guidarla bene anche in piedi, il serbatoio capiente per non fermasi troppo spesso, ma ben sagomato per infilarci le ginocchia. Il manubrio è giustamente distanziato e largo, per avere pieno controllo. Il peso non è dichiarato, ma l'impressione è che sia contenuto: spostarla da fermo è facile, con la seduta e il baricentro bassi. E poi c'è tanto sterzo, per fare inversioni in un fazzoletto. Quei cilindroni con l'alettatura fitta fitta che spuntano ai lati del serbatoio ci dicono che siamo nell'ambito delle moto classiche.
Poi però giri la chiave di accensione e ti si illumina davanti una strumentazione che farebbe invidia all'Enterprise del capitano Kirk e che ti fa fare un balzo in avanti di oltre trent'anni in un istante.
C'è tanta tecnologia, in questa V85TT – che, a proposito, sta per Tutto Terreno – ma è integrata in un pacchetto che fa della semplicità il suo punto forte. Semplicità di utilizzo, semplicità di linee, semplicità di concetto. Prima di iniziare a guidare, un breve appunto: non troverete la scheda tecnica, in questo test, perché siamo ancora un po' lontani dal vederla dai concessionari e nulla in merito è stato fatto trapelare.

Compagna di viaggio

Solitamente, quando si tratta di mettere il sedere su una anteprima con parecchi mesi di anticipo rispetto alla commercializzazione (a proposito: la V85TT sarà in vendita a partire dal prossimo febbraio), riusciamo a percorrere poche decine di chilometri, giusto un assaggio, senza mai allontanarci troppo dall'R&D da cui l'abbiamo strappata e sempre sotto l'occhio vigile di chi l'ha realizzata. In questo caso la compagnia attenta di chi ha progettato, disegnato e collaudato la crossover Guzzi è garantita (con noi ci sono il capo progetto Antonio Cappellini, il designer Marco Lambri e il responsabile sviluppo Roberto Calò – di ciascuno c'è un'intervista in questo articolo), ma il test è tutt'altro che breve: circa 300 km da Noale (casa di Aprilia e dove ha sede il reparto Ricerca e Sviluppo moto del Gruppo Piaggio) fino alle vallate tra Veneto e Trentino, in un susseguirsi infinito di tornanti, salendo ai 1.600 m del passo Brocon (TN) e ritorno, passando dalla Valsugana e sulla sua veloce superstrada. Ci siamo pure beccati un nubifragio, per non farci mancare nulla e testare a dovere la moto anche su asfalto allagato. Il responso è scritto sul sorriso che abbiamo dipinto in volto al termine del giro. Dell'ergonomia, adatta a piloti di tutte le stature, abbiamo detto all'inizio. Buono il comfort, determinato da una sella mediamente rigida, ma accogliente, da vibrazio-

LIVREA EVOCATIVA
Rispetto al concept visto a Eicma 2017, la versione definitiva della V85TT propone una livrea con linee oblique (anziché orizzontali) giallo/bianco, che rielabora quella delle Guzzi da enduro degli anni Ottanta. A febbraio la vedremo dai concessionari anche con grafiche monocromatiche.

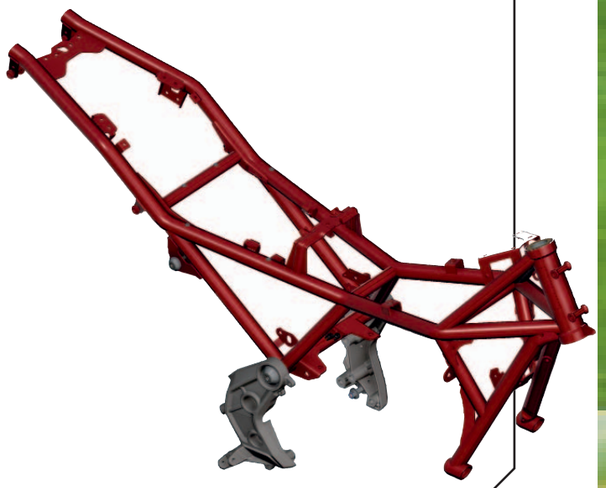
NON MANCA NIENTE
1. La strumentazione digitale è completissima e ben leggibile. In evidenza anche la marcia inserita e il *riding mode* selezionato, oltre al livello carburante, alla temperatura atmosferica. La luminosità è automatica: cambia se si entra in galleria o di notte. Lo sfondo, che ospita le spie di servizio, evoca il design di una bussola. **2-3.** Tutte le funzioni (*cruise control* e *riding mode* inclusi) sono selezionabili con i comandi a manubrio, che hanno il design moderno e pratico delle Moto Guzzi di ultima generazione.

REGOLABILI CON FACILITÀ
4. Il monoammortizzatore è vincolato sul lato destro della moto, in posizione di facile accesso e senza interposizione di leveraggi. Ha serbatoio separato e regolazione del precarico molla su 7 posizioni e dell'idraulica in estensione. **5.** Medesime possibilità di setting sulla forcella a steli rovesciati, ma nel solo stelo destro. Il manubrio è del tipo a doppia sezione.

MARCO LAMBRI – DIRETTORE CENTRO STILE DEL GRUPPO PIAGGIO

"IL MOTORE? VINCOLANTE, MA LA RENDE UNICA E... GUZZI"

Si riconosce come Moto Guzzi anche da lontano: come è possibile?
"Ci sono elementi nello stile Guzzi che si ripetono, evolvendosi, ma che mantengono inalterata l'identità delle moto di Mandello. Come l'orizzontalità dell'impostazione, i tre elementi che costituiscono la base di ogni Moto Guzzi: serbatoio, sella e fiancatine laterali sono sempre ben riconoscibili e formano una specie di croce. Poi, il parafango anteriore alto e la scelta di non utilizzare carenature, sottolineano le origini dello stile che sono quelle delle moto da Regolarità. Abbiamo lavorato nel rispetto della tradizione, ma con un occhio al futuro. Il motore, dal canto suo, ha un'importanza vitale nel design della moto".
Quali difficoltà nel "vestire" una Guzzi da entro-fuoristrada?
"L'architettura del motore a V trasversale di 90° impone delle scelte stilistiche radicali. Non è un elemento che può essere nascosto, perché condiziona l'architettura della moto intera e l'ergonomia. Nella parte bassa del serbatoio, sopra il coperchio delle teste motore, abbiamo disegnato due nicchie, come se fosse stato il bicilindrico ad averle generate. Il motore Guzzi vincola molto ogni scelta, ma rende la moto unica e riconoscibile da qualunque altra".
Il telaio è tutto nuovo: pura scelta tecnica o c'è lo zampino del Centro Stile?
"Sì: ci sono state grandi discussioni con gli ingegneri per disegnare il telaio, si può dire che lo abbiamo fatto a quattro mani. Abbiamo messo in difficoltà i motoristi, perché volevamo qualcosa che – oltre ad essere funzionale – fosse anche bello da vedere. In pratica abbiamo collegato i punti vitali – sterzo, pivot forcellone, attacchi motore – tracciando linee con il percorso più breve, per così dire".
La V85TT può essere considerata la sostituta della Stelvio?
"No, la V85TT può svolgere un 'mestiere' anche simile a quello della Stelvio, ma nella gamma non va a prendere il posto della 1200".
Si può catalogare tra le endurone standard o le grosse adventure?
"Mi chiedo se alcune moto chiamate adventure siano effettivamente delle fuoristrada, o inseguano solo delle mode. Aumentare peso ed ingombri, per una fuoristrada, è una contraddizione in termini, e la V85TT non ha niente in più di quello che serve per intraprendere viaggi di qualunque tipo. Se vogliamo parlare di spirito avventuroso, allora sì, V85 è una adventure".
La V85TT apre la strada a una nuova famiglia di Guzzi con il motore "piccolo"?
"Il motore e la nuova ciclistica rappresentano una base sulla quale evolvere un'intera gamma. Le caratteristiche del telaio costituiscono una piattaforma eccellente per sviluppare altre tipologie di moto. Motore portante, monoammortizzatore e telaio ridisegnato ci consentiranno maggiore libertà e un passo nella direzione di moto più moderne e prestazionali. Non posso anticipare nulla, ma abbiamo già in cantiere altre novità su questa piattaforma".
Naked, scrambler, cruiser?
"Ripeto, non posso sbilanciarmi. Posso solo dire che avrà entrambe le ruote da 17"...".
Torniamo alla V85TT: quali livree sono previste, oltre questa giallo/bianco?
"Anche qui non posso dire troppo. Sappiate che ci saranno due versioni con grafiche evocative ed elaborate - una è questa giallo/bianco, l'altra avrà una base rossa - a cui si affiancheranno altre monocromatiche, per far presa anche su un pubblico più giovane".
Quali riscontri avete avuto dal concept?
"Il riscontro del pubblico è stato molto positivo. La sostanza della moto e le sue potenzialità sono state gradite dal motociclista esperto e dal guzzista affezionato. Ma la V85TT è piaciuta anche ai giovani, che ne hanno apprezzato lo spirito, proprio in funzione del recupero di quei valori classici del mondo della moto e che oggi piacciono tanto".



PRONTA ANCHE PER IL TURISMO
A sinistra, un rendering di una possibile colorazione alternativa. Rimane però il telaio rosso (a destra) disegnato *ex novo* anche in funzione estetica e completato da piastre laterali in alluminio. Nella parte posteriore sono integrati gli attacchi le borse laterali.

UN'AQUILA FULL-LED
I fari sono tutti a LED. L'anteriore è sdoppiato e ha la luce diurna (DLR) a forma di aquila stilizzata; il posteriore, che pure ha due elementi circolari, ha effetto 3D che ricorda dei turbogetto aeronautici.

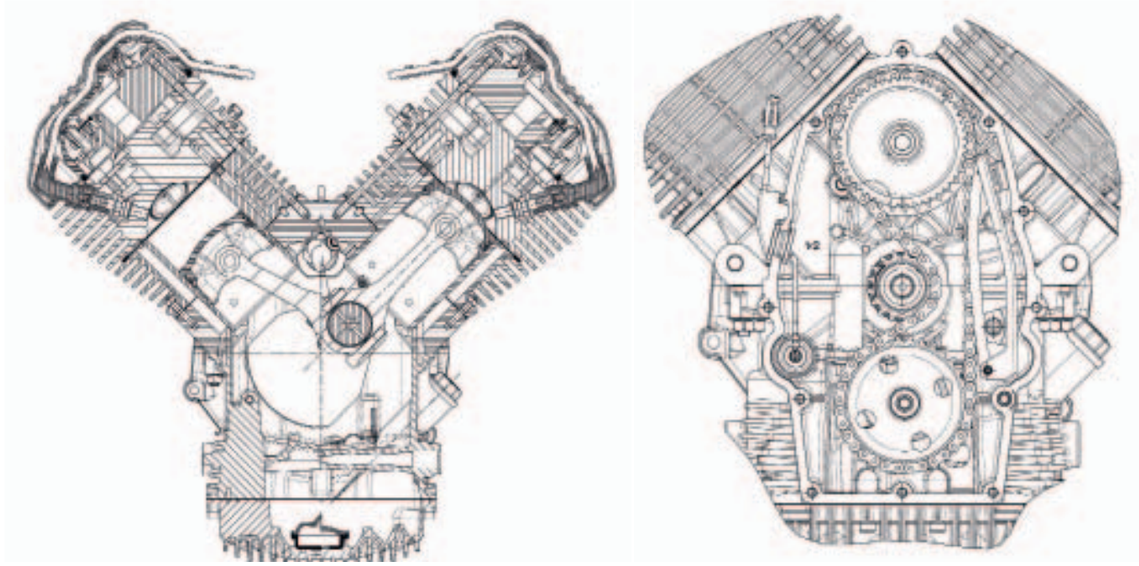
ni mai fastidiose e da una protezione aerodinamica sufficiente. Il parabrezza, che si può spostare in posizione più verticale usando due brugole (auspichiamo l'uso di più pratici pomelli, sulla moto di serie), è piuttosto basso, ma protegge egregiamente il busto. A velocità autostradali – il contagiri, in sesta, indica poco meno di 5.000 giri/min a 130 km/h – il flusso d'aria lambisce le spalle e investe il capo, ma senza generare stancanti turbolenze (anche indossando un casco offroad come il nostro che, giocoforza, fa un po' di "effetto vela"). Merito del plexiglas piccolo, ma studiato in galleria del vento.
Ultima, ma non meno importante nota sul comfort: il motore scalda poco. I due cilindri raffreddati ad aria sono abbastanza distanti dalle gambe per non infastidire il pilota e non ci sono radiatori o ventole che soffiano aria rovente su chi guida. Solo sui piedi, a bassa andatura, si avverte un po' di calore che arriva dai collettori (vicino alle pedane ci sono i catalizzatori), ma nulla di veramente fastidioso.

continua a pag. 78

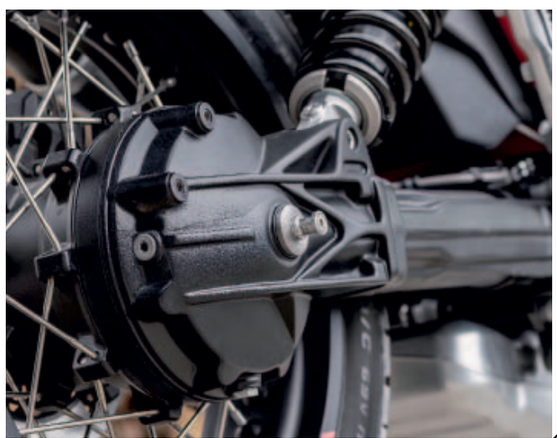
ANTONIO CAPPELLINI - DIRETTORE SVILUPPO PRODOTTO DUE RUOTE DEL GRUPPO PIAGGIO

"CORPO FARFALLATO DA 52 MM E VALVOLE IN TITANIO PER ARRIVARE A 80 CV, FORCELLONE ALLUNGATO DI 70 MM PER LA STABILITÀ"

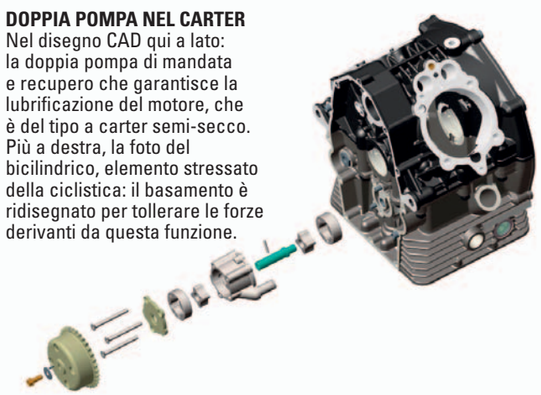
Che cosa cambia in questo V di 90° rispetto ai bicilindrici che equipaggiano V7 III e V9?
"Il motore della V85TT condivide l'architettura e le misure di alesaggio e corsa con la V9, ma l'analogia finisce qui. Deve essere considerato un propulsore tutto nuovo. Tanto per cominciare, la lubrificazione è a carter semi secco e non a carter umido. Ci sono due pompe coassiali invece di una: si usano per la mandata e per recuperare il lubrificante. Nel vecchio motore V7 e V9 tutto l'olio è mandato nella zona superiore delle teste e meno da altre parti. Siamo così sicuri del rendimento di questo sistema semi-secco che non abbiamo nemmeno il radiatore dell'olio. Con la soluzione semi-secco abbiamo anche una camera di manovella dell'albero motore completamente isolata, evitando il possibile assorbimento di potenza che deriva da una soluzione "aperta" dove il pistone deve vincere anche la contropressione all'interno dei carter".
Quali prestazioni ha questo motore?
"Ha 80 CV di potenza massima, mentre il picco di coppia di 80 Nm arriva presto, a soli 3.400 giri/min".
Come avete fatto a spremere 80 CV da un motore che, con la medesima cubatura, arriva ad esprimerne solo 55 sulla V9?
"È stata una bella impresa riuscire a ricavare 100 CV/litro da un motore raffreddato ad aria pur mantenendo la distribuzione ad aste e bilancieri e due sole valvole per cilindro. Ma è molto raffinato. Ad esempio: in aspirazione abbiamo usato valvole in titanio: pesano la metà di analoghe in acciaio e questo ci ha consentito di adottare una geometria dell'apertura delle valvole molto più radicale. Il collettore di aspirazione è uno solo, ma a monte c'è un corpo farfallato di 52 mm di diametro contro i 38 mm di quello della pacifica V9. Inoltre l'acceleratore è Ride-by-wire: la gestione del motore è facilitata e possiamo meglio governare tutta l'erogazione, a cominciare dalle varie mappature e dal sistema di controllo della trazione. E ancora: il V85 ha un nuovo albero motore, bielle più rigide e pure pistoni dal mantello più corto. Abbiamo risparmiato quasi il 30% del peso dell'imbiellaggio. E questo ci ha permesso di tagliare in modo drastico le vibrazioni anche al massimo regime".
Questo motore è stato studiato per crescere di cilindrata?
"No. Non perché non sia strutturato per raggiungere una cubatura anche superiore, ma perché nasce per avere un giusto equilibrio tra prestazioni e leggerezza. Ed è quello che cerchiamo da una moto di questa categoria".
Ormai tutti i vostri concorrenti - persino Harley-Davidson! - utilizzano distribuzione a camme in testa e raffreddamento a liquido. Perché non farlo anche voi?
"Ci abbiamo pensato, quando abbiamo iniziato a ideare la V85. Possiamo farlo e lo faremo, al momento opportuno. Ma per questo modello abbiamo voluto mantenere un'identità classica, quindi abbiamo mantenuto raffreddamento ad aria e distribuzione ad aste e bilancieri".
Come farete con la normativa Euro 5?
"Il motore della V85TT passa la ghigliottina delle emissioni senza problemi. È stato subito OK per l'Euro 4 ed è già pronto per adeguarsi alla ben più restrittiva Euro 5. Dovremo lavorare sui catalizzatori, ma con una potenza di 100 CV/litro non ci sono problemi, anche col raffreddamento ad aria. E poi questo è un motore che consuma pure poco. Ha pochi componenti che vanno ad assorbire la potenza: non ha pompa di raffreddamento, né lunghe catene o cinghie di distribuzione e il sistema ad aste e bilancieri è tra i più parchi nel mangiare la potenza. Quindi consuma poco".
Verrà utilizzato anche per altri modelli?
"Sì: stiamo lavorando su una versione stradale che già oggi si guida molto, molto bene. E poi su altro ancora...".
Il nuovo telaio ha richiesto modifiche sostanziali al motore?
"Sì, il motore ora è elemento strutturale e di irrigidimento dell'intera moto. Per questo abbiamo dovuto riprogettare i carter per renderli più robusti e in grado di sostenere le sollecitazioni che arrivano dalla ciclistica. In questo modo abbiamo ottenuto la medesima precisione e solidità della nostra Stelvio".
E la trasmissione?
"Il cambio è tutto nuovo, con innesti frontali; ci abbiamo lavorato molto per renderlo più fluido e preciso. La frizione è di tipo a secco e c'è una specie di sincronizzatore che elimina il classico 'clonck' quando si mette la prima.
Che cosa vuol dire "una specie" di sincronizzatore...?
"Non posso svelare proprio tutto... (ride, n.d.r.). *Posso dire però che abbiamo messo un parastrappi all'uscita del cambio per via della maggiore potenza e per avere una risposta ancora più morbida della trasmissione finale ad albero. Infine, il cardano è ospitato in un forcellone più lungo di ben 70 mm rispetto a quello della V9, per far lavorare meglio la sospensione posteriore e incrementare la precisione di guida sul veloce".*



SCARICO "CARENATO" E MANTELLO RIBASSATO
Sopra, a sinistra: la sezione del motore della V85TT, con in evidenza albero a gomiti, bielle e pistoni, con mantello ribassato. La cilindrata è di 853 cc. A destra: la sezione del basamento, visto frontalmente. L'ingranaggio centrale (calettato sull'albero motore) attiva tramite una catena l'albero a camme (ingranaggio superiore) e la pompa (ingranaggio inferiore). Nelle foto sotto, a sinistra: la protezione in metallo del carter è di stampo offroad e "nasconde" anche parte dei collettori di scarico, che confluiscono in una camera (catalizzatori e pre-silenziatore) sotto il motore. A destra: la trasmissione finale a cardano è inglobata nel forcellone bibraccio, più lungo di 70 mm rispetto a quello della V9.



DOPPIA POMPA NEL CARTER
Nel disegno CAD qui a lato: la doppia pompa di mandata e recupero che garantisce la lubrificazione del motore, che è del tipo a carter semi-secco. Più a destra, la foto del bicilindrico, elemento stressato della ciclistica: il basamento è ridisegnato per tollerare le forze derivanti da questa funzione.



segue da pag. 75

Avantreno solido e guida "rotonda"

La ciclistica è un piccolo capolavoro. Completamente nuova, si affida ad un telaio in tubi nel quale il motore funge da elemento stressato, a tutto vantaggio della leggerezza e della rigidità. Tra le curve emerge una buona maneggevolezza, ma soprattutto una rassicurante stabilità. L'avantreno è solido e ben piantanto; restituisce un feeling immediato e invoglia a forzare il ritmo. Non è un fulmine nei cambi rapidi di direzione: va indirizzata aiutandosi con il largo manubrio. È neutra, per nulla nervosa, amichevole. Infonde fiducia.
La forcella – a steli rovesciati e regolabile – ha un'ottima scorrevolezza e non affonda troppo nelle frenate più incisive, riducendo il beccheggio. Un po' più sostenuto (almeno per il nostro peso: chi scrive tocca appena i 70 kg) il singolo ammortizzatore posteriore, pure regolabile, montato asimmetrico sul lato destro e privo di link. Nel complesso potremmo definire la V85TT "rotonda" e pastosa in tutto, anche nel motore. Il bicilindrico è molto fluido ed elastico: riprende da 1.500 giri/min senza tentennamenti e allunga con progressione fino al limitatore (circa 7.500 giri/min). Il meglio, questo motore, lo offre ai medi e alti, a partire dai 4.000 giri/min. Tra i tornanti, per guidare di buon passo, si ricorre alle volte al cambio, per tenere il V90 di Mandello nel regime ideale. Durante questo primo test la ricca elettronica è – citiamo testualmente le parole del responsabile dei collaudi – ancora ad uno stadio larvale. Infatti sul nostro esemplare non abbiamo avuto modo di sperimentare il cruise control (che sarà di serie) così come le diverse mappature. Sono tre – Strada, Pioggia e Offroad – e non solo modificano l'erogazione, ma agiscono anche sul setting del controllo di trazione e dell'ABS. Molto naturale e scevro di qualsivoglia effetto on/off il comando del gas Ride-by-wire. Un plauso particolare va alla trasmissione: il cambio è abbastanza preciso e morbido, oltre che silenzioso, ed è accompagnato da una frizione di burro (il comando è a cavo) perfettamente modulabile nello stacco.

ROBERTO CALÒ - RESPONSABILE CENTRO COMPETENZA MOTO

"70.000 CAMBIATE PER GARANTIRE AFFIDABILITÀ"

Come e quando nasce il progetto V85TT?
"Due anni fa, a Eicma 2016, è nata la prima idea di questa moto. Quello che avevamo in testa era un'enduro non banale. Doveva essere qualcosa di nuovo, che mettesse insieme le qualità delle travel enduro con quelle delle moto classiche, ovvero funzionalità e piacere di guida. Erano così le moto da entro-fuoristrada degli anni Ottanta: erano prodotti pratici, ma rappresentavano anche un modo di vivere. Per questo l'abbiamo definita Classic Enduro".
La strumentazione digitale però fa compiere un salto avanti di decenni
"C'è stato un lungo dibattito su come dovesse essere il cruscotto, se con elementi analogici o digitale. Questo sembra di un'altra era, è vero, ma abbiamo voluto privilegiare l'informazione, perché il motociclista moderno vuole questo. La V85TT però rimane nella sostanza una moto che parla il linguaggio della Guzzi, che è fatto di semplicità. La cosa difficile è togliere, non aggiungere. Sarebbe stato facile imbottirla di accessori tecnologici e orpelli inutili. Invece l'abbiamo voluta completa, ma semplice".
Come funzionano le mappe motore?
"In realtà sono dei veri e propri riding mode, perché non modificano solo l'erogazione, ma anche il setting di ABS e controllo di trazione. Se con la modalità Strada si ha una risposta più pronta, con Pioggia si avrà una erogazione più dolce - ma sempre a potenza piena - e il TC sarà più conservativo. Infine con la mappa Offroad il sistema esclude l'ABS sulla ruota posteriore, mentre rende meno invasivo l'anteriore".
Spremendo 80 CV da questo motore, in che modo è garantita l'affidabilità?
"I materiali e le soluzioni tecniche sono all'avanguardia. Stiamo svolgendo test su tre moto di decine di migliaia di km su strada, oltre alle prove al banco, dove il motore è stressato al massimo. Anche la trasmissione è sottoposta a rigorosi e probanti test, che prevedono fino a 70.000 cambiate".
Quale è il target di questa moto?
"C'è grande aspettativa. Le reazioni entusiastiche da parte della comunità dei Guzzisti alla notizia dell'arrivo di V85TT ci confermano che questa nuova moto potrà unire gli appassionati di lungo corso del marchio di Mandello ai giovani che hanno scoperto da poco le moto con l'Aquila attraverso la V7 e ora vogliono una Moto Guzzi con cui uscire dalla città. Inoltre crediamo che la V85TT incontrerà il gradimento di quei motociclisti che in una enduro di media cilindrata cercano carattere ed autenticità".

1

2

3

4

FRENATA GRINTOSA
1. La sella in pezzo unico è abbastanza bassa, nella porzione dedicata al pilota, per poter toccare facilmente terra: è ampia e ben sagomata, ma la vorremmo un po' più rastremata nella zona anteriore. Il solido portapacchi in acciaio integra i maniglioni. **2.** Il terminale di scarico ha forma classica con sezione ovale (per ridurre gli ingombri laterali) ed emette un suono molto civile. Pure troppo. **3.** Il generoso impianto frenante anteriore si avvale di due dischi flottanti da 320 mm abbinati a pinze ad attacco radiale, tutto della Brembo. Pinza flottante a due pistoncini e disco fisso al posteriore. I cerchi a raggi richiedono l'uso di camere d'aria. **4.** Sulle piastre laterali in alluminio su cui è fissato il pivot del forcellone sono vincolate anche le pedane di pilota (con gomma removibile) e passeggero. Le pedaline di freno e cambio sono regolabili con un eccentrico.

Più che una voce tonante, un sussurro

Su asfalto liscio e caldo come su fondo bagnato e irregolare, apprezziamo il comportamento dei freni: adeguatamente potenti e ben dosabili, raramente chiamano in azione il sistema antibloccaggio, grazie anche all'ottimo grip delle gomme. Durante il test abbiamo avuto modo di provare due esemplari di V85TT, l'uno gommato Metzeler Karoo Street (lo vedete in foto), l'altro con il più stradale Metzeler Tourance Next. Entrambi sono candidati per essere montati di serie, mentre proseguono i collaudi. Possibile – vi domanderete – che questa Guzzi non abbia difetti? In effetti, qualcosa c'è: è troppo silenziosa. E non parliamo del cambio, orfano del so-

SOLIDO E LEGGERO
Il serbatoio, capace di contenere 21 litri di carburante, è realizzato in polietilene ad alta densità: si tratta di un polimero leggero e in grado di resistere bene agli urti.

TUTTO TERRENO STORY

DAL DESERTO ALLA STRADA

La storia delle Moto Guzzi bicilindriche inizia negli anni Ottanta - nel periodo d'oro delle enduro - con le V35-65TT, semplici e solide tutto terreno. Con una 650 profondamente elaborata, Claudio Torri partecipò nel 1985 alla Parigi-Dakar (foto a destra: l'attuale livrea della V85TT si ispira proprio a quella moto). Con il passare degli anni arrivarono la carena (NTX 350-650, e poi la 750 usata anche dalle Forze dell'Ordine) e motori big-block (Quota 1000 e 1100). Dopo una breve pausa nell'ambito delle maxienduro, nell'autunno 2007 fa la sua comparsa la Stelvio 1200: motore 8 valvole da 110 CV, trasmissione finale con Cardano Reattivo Compatto e ruota anteriore da 19". Seguirà la versione NTX (nel 2008), con maggiore coppia e (nel 2011) serbatoio da 32 litri, anziché 18.

V65TT - 1985

NTX 650 - 1986

Quota 1100 - 1999

Stelvio 1200 NTX - 2008

MOTOCICLISTI VERI!
Nella foto qui sopra, una pausa durante il test. Insieme al nostro Nicolò Codognola (a sinistra di spalle) e al direttore Federico Aliverti (a destra di spalle), ci hanno seguito lungo l'intero percorso (da sinistra) Mauro Salvador (Performance Engineering Manager), Roberto Calò (Responsabile Centro Competenza Moto), Antonio Cappellini (Direttore Sviluppo Prodotto Due Ruote del Gruppo Piaggio) e Marco Lambri (Direttore Centro Stile del Gruppo Piaggio). Sono tutti appassionatissimi motociclisti e pure ottimi "manici"! Sullo sfondo, si vedono altri esemplari prototipali di V85TT (utilizzati dai nostri accompagnatori d'eccezione e che pure noi abbiamo provato), gommati diversamente da quello in prova.

noro "clonck!" cui ci hanno abituati le bicilindriche di Mandello quando si innesta la prima, né della rumorosità meccanica, ridotta al minimo. È la voce allo scarico che è troppo soffocata. Certo, la futura omologazione Euro 5 sarà molto severa su questo fronte – dovremo arrenderci a moto sempre meno rombanti, sigh! – ma da una Guzzi ti aspetti un timbro ricco, generoso, coinvolgente. Ecco: questo manca.

Fa sognare come le classiche enduro

Le suggestioni epiche delle Parigi-Dakar degli anni Ottanta – la livrea giallo/bianco della V85TT si ispira senza mezzi termini alla V65TT che Claudio Torri utilizzò per correre il raid africano nel 1985 – racchiudono il fascino della scoperta di nuove mete, siano esse in un altro continente o in qualche angolo remoto dello Stivale. E allora ben venga una generosa autonomia: a fine giornata, il computer di bordo segna una media di 19 km/litro pur con una guida decisamente "allegra". Sapendo che la capienza del serbatoio è di 21 litri, c'è da aspettarsi lunghe percorrenze senza soste dal distributore: ottima cosa per una viaggiatrice. Al di là di tutte le considerazioni oggettive, però, la V85TT è proprio bella.
Sarà pure un aggettivo banale, ma come dirlo meglio di così? La versione concept esposta lo scorso anno a Eicma è stata la novità più cliccata dai nostri lettori e, nel nostro sondaggio su motociclismo.it, anche la più desiderata per un possibile acquisto. In redazione piace a tutti, anche a chi solitamente non interessano le moto con meno di 200 CV che non impennano col pensiero. Perché è classica nel look senza sapere di "già visto"; ha l'anima delle enduro dell'epoca d'oro, ma è tecnologicamente al passo con i tempi. È attraente come una scrambler e offre la praticità di una crossover. Una Classic Travel Enduro, insomma. La capostipite di un nuovo filone. Ⓜ

TESTER
Nicolò Codognola (182 cm, 70 kg).

ABBIGLIAMENTO
- Casco LS2 XTRA
- Mascherina Ethen
- Giacca e pantaloni Spidi Globetracker
- Guanti Spidi X4 Coupé
- Stivali Gaerne G.Helium