

Moto Guzzi Audace

PREGI ● Motore e finiture

DIFETTI ● Rumorosità meccanica e frenata

Prezzo 18.690 €

PROVA CRUISER

MOTO GUZZI AUDACE

Una muscle-bike cupa e minacciosa sull'affascinante – e prestante – base della California. Più muscolosa e leggera, piacerà a chi vuole distinguersi senza rinunciare alla bella guida. Perfettibile l'impianto frenante

di Edoardo Licciardello
Foto Milagro, Marco Zamponi



A lzi la mano chi fra gli appassionati del genere, vedendo per la prima volta la Moto Guzzi California Custom, non ha pensato che con due ritocchi quello spettacolare motore da 1.400 cc avrebbe potuto spingere – con gusto – una spettacolare cruiser su cui godersi appieno la coppia scoperchiatombini del più recente bicilindrico Made in Mandello. Mamma Guzzi ha pensato bene di ascoltare le richieste dei fan e dare vita, a due anni dal debutto della prima California, ad Audace. Forse non una Sport Cruiser nell'accezione di alcune concorrenti, ma certamente una moto spettacolare nella sua personalità che valorizza la guida dell'ammiraglia di Mandello. Per arrivare al risultato è bastato – se così si può dire – lavorare per sottrazione. Togliere il superfluo e valorizzare

quello che c'è, con poche e mirate concessioni all'estetica: l'Audace (per inciso nome riuscitissimo, moderno e tradizionale al tempo stesso) è una moto minimalista e quasi spartana. Per quanto lo possa essere, naturalmente, una moto spinta dal bicilindrico a V di maggior cubatura mai prodotto in Europa. Ma veniamo a noi: tutto ruota attorno al bicilindrico trasversale a V di 90° Big Block Moto Guzzi da 1.380cc, dotato di distribuzione plurivalvole e raffreddato ad aria e olio. Un propulsore moderno che attinge a piene mani al patrimonio tecnologico sviluppato internamente al Gruppo Piaggio, come dimostra la gestione elettronica integrata con acceleratore ride-by-wire che, agendo su un singolo corpo farfallato da 52mm, si porta in dote i sistemi di controllo di trazione a tre strategie d'intervento, gestione multimappa (Turismo, Veloce e Bagnato) e cruise control. Risultato? 96 cavalli

a 6.500 giri, ma soprattutto 121 Newton metro già a meno della metà di quel regime. Merito del nuovo impianto di scarico a megafono con iniezione d'aria e catalizzatori maggiorati, che con una miglior fluidodinamica aumenta l'efficienza della combustione e regala qualcosa in più agli alti regimi. E l'omologazione Euro-4, tanto per mettersi avanti con il lavoro: Guzzi dichiara un lavoro che li ha portati a passare con successo i test di verifica con addirittura un margine del 30%, grazie anche all'uso di iniezione d'aria secondaria e di catalizzatori maggiorati. La trasmissione conta su un cambio a sei marce con l'ultimo rapporto overdrive, che trasmette la potenza alla ruota posteriore attraverso un sistema cardanico di derivazione CARC privo di manutenzione a doppio parastrappi. La ciclistica si incentra su un telaio tubolare in acciaio a doppia culla chiusa, con sistema di fissaggio del motore

elastocinematico per l'isolamento delle vibrazioni. Una soluzione brevettata da Guzzi basata su tre bielle e due silentbloc, che isolano le vibrazioni senza ripercussioni sulla dinamica di guida. Una soluzione (geniale, questo lo diciamo noi – vederla in funzione è impressionante) che ha comportato una vera e propria rivoluzione in quel di Mandello, dove per la prima volta nei tempi recenti il propulsore non viene più usato come elemento stressato. Rispetto agli altri modelli di California, su Audace vale la pena di segnalare una nuova geometria di sterzo, con l'avancorsa che cala di 10mm (per un valore complessivo di 145) e un comparto sospensioni che fa affidamento su una forcella telescopica a steli tradizionali da 45mm di diametro, non regolabile, e su un nuovo doppio ammortizzatore regolabile in estensione e nel precarico molla con serbatoio remoto per il gas. I lavoratissimi cerchi in lega (con logo



Moto Guzzi) calzano pneumatici 130/70R18 all'anteriore e 200/60R16. Freni all'altezza della situazione, con all'anteriore due dischi flottanti da 320 mm lavorati da pinze radiali Brembo a 4 pistoncini contrapposti e al posteriore un disco singolo da 282mm. Il tutto, naturalmente, gestito da un ABS a due canali che libera la mente da preoccupazioni indebite.

Ma allora cosa cambia?

Fino a qui dunque ci sono poche, misurate differenze con California Custom. Dove l'Audace prende invece nettamente – e visibilmente – le distanze è nelle sovrastrutture. Partiamo da un faro anteriore più snello e leggero, che sovrasta la forcella priva di copristeli a cui è fissato un parafrangente anteriore in fibra di carbonio. La vista laterale è dominata dal puntale sottocoppa che

nasconde il radiatore dell'olio e da fianchetti laterali con un taglio più sfuggente, mentre in zona pedane spicca l'abolizione delle unità floorboard che cedono il posto ad unità convenzionali con selettore del cambio privo di bilanciere definendo quindi una posizione di guida differente anche grazie al manubrio drag-bar. Anche il passeggero deve rinunciare alle lussuose pedane delle altre versioni, accontentandosi – se così si può dire – di poggiapiedi semplicemente di grandi dimensioni e ben rivestite in gomma. Davvero bella la sella in Alcantara con cuciture a vista (non preoccupatevi per le foto, potete aggiungere uno strapuntino per il passeggero), e ci piacciono anche i coperchi valvole opachi e il dettaglio quasi corsaiolo degli ammortizzatori posteriori. Ma se non foste soddisfatti, potete comunque attingere ad un catalogo vastissimo di parti speciali

dedicato ad Audace, come potete notare dalla gallery che vi proponiamo. Vale la pena anche di citare la predisposizione per la debuttante Moto Guzzi Media Platform – anche se l'acronimo MG-MP non ci fa impazzire – variante mandellasse del sistema multimediale già visto su Aprilia Caponord che consente di connettere il proprio Smartphone (Apple o Android, l'app per Windows Phone è in dirittura d'arrivo) alla gestione veicolo. Il telefono diventa quindi un computer di bordo, che può visualizzare tachimetro, contagiri, ma anche potenza e coppia istantanee del motore, angolo di piega in curva, accelerazione longitudinale, consumo di carburante istantaneo e medio, velocità media e voltaggio batteria. Ma soprattutto, a fine giro potrete ripercorrere il vostro tragitto vedendo per ogni punto velocità, angolo di piega, potenza erogata, angoli

d'inclinazione e quant'altro. E non sono da sottovalutare le possibilità di impostare avvertimenti (lampeggia tutta la strumentazione) quando non si guida in maniera economica, si supera un determinato regime o... si piega oltre il limite desiderato.

Alla guida

Sedersi su Audace ha un effetto un po' sconcertante se non si è abituati alla posizione di questo tipo di moto. Il manubrio è avanzato (e con una piega che costringe ad una posizione a gomiti larghi quasi ci fosse una curvatura in avanti) così come le pedane: un insieme che determina una piega quasi a portafoglio del pilota, che sulle prime può lasciare basiti. In realtà non ci vuole molto a prendere confidenza, e pur se non propriamente comodi, in sella ad Audace ci si trova





rapidamente a proprio agio tanto nella guida in città che quando la strada si fa più mossa. Il Big Block Guzzi è pronto all'avviamento, e al minimo vibra tanto... quanto ci si aspetta. Basta però dare un colpetto di gas per far entrare in funzione il sistema elastocinematico che le fa svanire come per miracolo. Alla guida le vibrazioni si percepiscono solo al semaforo o quando si procede a passo d'uomo, magari con la frizione in mano, mentre in tutti gli altri frangenti si annullano completamente. Un altro trucco dei prestigiatori mandellesi è la riduzione della massa: come su tutte le moto ben riuscite (e dal baricentro basso) basta inserire la seconda e il peso sembra dimezzarsi istantaneamente, tanto che con un po' di mestiere ci si trova a destreggiarsi senza grossi problemi fra traffico, curve e tornanti. Dove invece la magia svela un po' la sua natura illusoria è in frenata, dove il pur prestante impianto

Brembo deve lavorare davvero duro per frenare i 299kg di Audace – bisogna abituarti ad utilizzare entrambi i comandi (leva e pedale) e la frenata si fa decisamente più incisiva. Intendiamoci: niente di pericoloso o anche solo deludente, ma data la validità di Audace nella bella guida fa venire voglia di un impianto più sportivo: è molto facile farsi prendere dall'entusiasmo, e con la coppia che si ritrova il muscolosissimo bicilindrico Guzzi le velocità si fanno rapidamente interessanti. Il motore è semplicemente favoloso: l'erogazione è dolce e vigorosa allo stesso tempo, soprattutto con la mappatura Turismo. Come spesso accade, la scelta intermedia si rivela la più azzeccata: la Veloce si rivela gustosa ma un po' troppo sgarbata alla riapertura, mentre la Piovra è da riservare appunto ai fondi viscosi. Usando la Turismo si va via di coppia, potendo sfruttare appieno l'estesissima erogazione del bicilindrico di

Mandello, e anche il freno motore si assesta sul giusto compromesso fra rallentamento e scorrevolezza. Il tutto con il sottofondo di una voce di scarico davvero gustosa, più secca e minacciosa delle sorelle senza mai risultare fastidiosa. Richiede invece un po' d'abitudine il sottofondo di rumorosità meccanica proveniente dalle punterie, che se da un lato fa parte del fascino di un propulsore senza tempo, dall'altro può risultare un po' fastidiosa sulle lunghe percorrenze. Va anche detto che i lunghi tragitti non sono certo il pane quotidiano dell'Audace, che offre il meglio di sé nella bella guida – senza esagerazioni da sportiva pura – e grazie ad una ciclistica ben equilibrata sembra ben più leggera e corta (l'interasse si assesta a 1.685 mm) di quanto non sia in realtà anche sullo stretto. Non arriveremmo certo a scomodare termini come nervosismo,

ma di certo l'Audace si inserisce in curva molto meglio di quanto non si possa sospettare grazie all'adozione del cerchio da 18 pollici e al bel braccio di leva offerto dal largo manubrio drag-bar. Se l'agilità può risultare una piacevole sorpresa, la solidità in percorrenza è invece quasi scontata, tanto che ci si trova presto a desiderare qualche millimetro in più di luce a terra per gustarsi le pieghe che ciclistica e gommatura senza dubbio consentirebbero: così com'è le pedane toccano davvero troppo presto, limitando qualsiasi velleità realmente sportiva. La protezione aerodinamica va ascritta al capitolo "non pervenuta", anche se la posizione di guida rende affrontabili in serenità velocità in linea con il codice della strada – a proposito, bello ma forse un po' macchinoso da utilizzare il comando del cruise control – e non preclude qualche sparata





in linea con il carattere della moto. Belli anche il colpo d'occhio sulla strumentazione e i comandi a manubrio e pedale, tutti piacevoli al tocco. Certo, per la frizione servono muscoli ben allenati e soprattutto nei rallentamenti dalla trasmissione arriva qualche protesta, ma lo schema tecnico impone i suoi compromessi. E anche in questo caso, lo sottolineiamo, parliamo di tratti comuni a questo genere di moto, di cui Audace è quasi sicuramente la rappresentante più efficace nella guida.

Per chi è Audace?

Parliamoci chiaro: l'Audace non è una moto sportiva. Chi sogna (e siamo fra quelli) un ritorno di Guzzi nel campo delle sportive per rinverdire i fasti delle stradali e GP prodotte sul lago di Como dovrà continuare ad aspettare. Ma non è neanche solamente una moto da struscio, buona

per il lungomare o le vie della movida: limitarsi a farcisi belli a passo di parata sarebbe farle un grosso torto. Certo, con la personalità che si ritrova è bravissima a soddisfare il narcisismo del suo possessore, ma credeteci: sarebbe davvero un delitto non portarla, almeno ogni tanto, su strade più mosse e gustose per godersi appieno un motore e una ciclistica moderni ed efficaci, capaci di far divertire ed arrivare in cima... al passo Spluga, tanto per restare in zona, con un gran sorriso sulle labbra. A chi è destinata? Nelle parole di Davide Zanolini (Executive Vice President Marketing & Communication del gruppo Piaggio) Audace è la Guzzi che non c'era. Una moto per i guzzisti, che magari vengono dalla V7 e desiderano qualcosa di più sofisticato o prestante, ma soprattutto per chi guzzista ancora non lo è. A noi piace suggerirla un po' a chiunque cerchi una moto ricca di personalità, efficace nella







modernità delle sue scelte tecniche ma con una buona dose di heritage, come amano dire gli statunitensi, nel suo DNA. Che sia capace di distinguersi ma non deluda quando ci si vuole gustare un po' di bella guida, sempre a patto che le lunghe percorrenze non siano in cima alla lista delle priorità: la posizione di guida ha una sua efficacia sul misto e fa sentire davvero i re del boulevard, ma è quasi agli antipodi del concetto di comodità turistica. Piccola nota dolente, il prezzo: 18.690 euro, a cui ne vanno aggiunti altri 180 circa per la predisposizione MG-MP (e chissà quanti altri se si vuole attingere allo splendido catalogo di parti speciali) non sono esattamente bruscolini, ma va detto che la concorrenza diretta non costa certo meno. Al suo attivo, Audace può vantare una personalità notevole: per chi cerca mezzi del genere, il carattere e la capacità di farsi distinguere in mezzo ad una marea di... americane, possono valere ben più di qualche migliaio di euro. **M**



ABBIGLIAMENTO

Casco GIVI 20.6 Fiber J2
Pantaloni Dainese
Giacca Dainese Stripes Evo
Scarpe Dainese Vera Cruz
Guanti Dainese

SCHEDA TECNICA

Moto Guzzi 1400 Audace 18.690 euro
Cilindrata 1.380 cc
Tempi 4
Cilindri 2
Raffreddamento ad aria/olio
Avviamento elettrico
Alimentazione iniezione
Frizione monodisco
Potenza 96 cv - 71 kw - 6.500 rpm
Coppia 12 kgm - 120 nm - 2.750 rpm
Emissioni Euro 4
Numero marce 6
Capacità serbatoio carburante 20,5 lt
ABS Si
Pneumatico anteriore 130/70 R 18"
Pneumatico posteriore 200/65 R 16"
Peso a secco 300 Kg