Moto Guzzi Eldorado **PREGI** ● Motore e finiture **DIFETTI** ● Rumorosità meccanica **Prezzo** 18.990 €

PROVA CRUISER

MOTO GUZZI ELDORADO

Comoda ed elegante, Eldorado risponde a tutti i guzzisti che cercano una versione ancora più evocativa della California. Coccola il pilota ed ha una guida armonica, peccato per le pedane basse

di Edoardo Licciardello
Foto Milagro, Marco Zamponi

Eldorado: una terra mitologica dell'immaginario dei conquistadores spagnoli, che alle leggende dei nativi centro e sudamericani avevano creduto davvero tanto da ritenere reale l'esistenza di una città tutta d'oro. Eldorado, appunto. Un mito legato a filo doppio alla corsa all'oro che ha portato tanti coloni verso la California, fenomeno che in un certo senso riflette l'epoca d'oro di Moto Guzzi, che negli anni settanta fece arrabbiare Harley-Davidson rubandole nientemeno che la fornitura per la polizia stradale. L'arrivo nel "Golden State" americano pose il mattone definitivo nelle fondamenta del mito Guzzi, fondamenta da cui non a caso nacque appunto la California. La nuova Guzzi Eldorado guarda proprio a quel periodo, dalla cui iconografia attinge naturalmente a piene mani. Basta guardare le pedane floorboard, il cambio a bilanciere, i cerchi a raggi, le cromature sui fianchi del serbatoio, ma anche solo il generoso manubrio a corna di bue e, inevitabilmente, gli pneumatici Dunlop whitewall che profumano d'America lontano un chilometro. Pardon, un miglio. Ma non pensate ad una moto vintage, o retrò. Eldorado è una moto che affonda le sue radici nel passato ma declina tutti i concetti di cui sopra in chiave tecnologicamente attuale, per non dire futuribile grazie ad una piattaforma - ormai possiamo chiamarla così senza timori di smentita, visto che conta ormai quattro modelli - pensata guardando molto avanti, quella della California 1400 che ha debuttato solo tre anni fa ad EICMA.

Cosa cambia?

Pochi dettagli tecnici differenziano Eldorado dalle due California, ma come avviene per Audace, anche le piccolezze all'atto pratico determinano grandi differenze. Partiamo da ciò che non varia, ovvero il bicilindrico trasversale a V di 90° Big Block Moto Guzzi da 1.380cc raffreddato ad aria e olio e dotato di gestione elettronica integrata allo stato dell'arte (parente vicinissima di quella sviluppata con Aprilia in Superbike) con acceleratore ride-by-wire, corpo farfallato da 52mm e sistemi di controllo di trazione MGCT a tre strategie d'intervento, gestione multimappa (Turismo, Veloce e Bagnato) e cruise control. Elettronica che si riflette nello spettacolare cruscotto misto analogico/digitale e nel faro anteriore poliellissoidale con illuminazione diurna a LED. La potenza massima si attesta a 96 cavalli a 6.500 giri, con uno (strabordante) valore di coppia pari a 120 Newton/metro a soli 2.750 giri; il tutto potendo vantare già ora l'omologazione Euro-4 ottenuta con un margine del 30%, grazie anche all'uso di iniezione d'aria secondaria e di catalizzatori maggiorati, che la dice lunga in merito all'efficienza di questo propulsore. Completa il quadro il cambio a sei marce con sesta overdrive e finale cardanica a doppio parastrappi con annullamento delle reazioni del retrotreno in accelerazione e rallentamento. La ciclistica conta su un telaio tubolare in acciaio a doppia culla chiusa con sistema di fissaggio del motore elastocinematico per l'isolamento delle vibrazioni basato su tre bielle e due silentbloc, che isolano le vibrazioni senza ripercussioni sulla dinamica di guida e determinano il cambio di ruolo del propulsore che non costituisce più elemento stressato. Il comparto sospensioni fa affidamento su una forcella telescopica a steli tradizionali da 45mm di diametro, non regolabile, e su un doppio ammortizzatore regolabile nel precarico molla. Responsabile delle citate variazioni ciclistiche è principalmente il

nuovo cerchio anteriore da 16 pollici che abbassa baricentro e sella (complice la diversa taratura delle sospensioni) e determina una diminuzione dell'avancorsa da 145 a 144mm (nonostante il cannotto non vari nell'inclinazione) ed un leggero aumento dell'interasse che passa da 1685 a 1695mm. Invariato invece l'impianto frenante, dove troviamo 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 gestito da un ABS a due canali. Il peso si colloca a metà strada fra la Custom e la Touring, con 314kg in ordine di marcia. Naturalmente presente anche su Eldorado (e da quest'anno su tutte le 1400 Moto Guzzi) la predisposizione per la multimedia platform MG-MP che consente di connettere il proprio Smartphone alla gestione elettronica trasformandosi in un computer di bordo capace di duplicare le informazioni del cruscotto oppure diventare una vera e propria acquisizione dati. A fine giro potrete ripercorrere il vostro tragitto con una profondità di dettaglio degna del Mondiale SBK (velocità, angolo di piega, potenza erogata, angoli d'inclinazione e quant'altro) e, mentre guidate, ricevere segnalazione istantanea di una condotta di guida... poco parsimoniosa, del superamento di un determinato regime o di un angolo di piega preimpostato.

Come va

Se Audace sconcerta un po' i guzzisti, sedersi su Eldorado lo farà sentire immediatamente a casa. Non possiamo fare un paragone diretto con la 850 del passato, ma la posizione di guida è naturale e comoda, e offre fin da subito un ottimo controllo della moto. Una volta in sella ci si sente i re del mondo: tutti i comandi sono dove uno si aspetta di trovarli, e il baricentro rasoterra aiuta a prendere confidenza praticamente subito. Ma dove l'Audace fa venire voglia di guidare brillanti, su Eldorado viene naturale subito trotterellare, farsi cullare da sospensioni più morbide e da un motore forse ancora più dolce e pastoso. Sarà che lo scarico standard rende il tono di voce meno brillante ma più elegante e rilassato, sarà che la posizione è molto più comoda e naturale, fatto sta che ci si adagia rapidamente su un'andatura trotterellante e pigra. Un'andatura in cui si inclina la moto più che piegarla, e in cui il cambio viene chiamato in causa di rado, soprattutto grazie ad una coppia taurina capace di estrarvi nei rapporti alti da qualunque curva ad andature poco più che pedonali. Si può scendere a regimi bassissimi, forti del montaggio elastocinematico che isola il motore dal telaio, e godersi la mappa Turismo: se già sull'Audace la Veloce ci era apparsa un po' troppo sgarbata, sulla Eldorado è da considerarsi poco più che un simpatico divertissement. La diversa geometria di sterzo e i cerchi da 16" (con il posteriore che calza una più equilibrata 180/65, che sacrifica qualcosa in termini scenografici rispetto alla 200 di Audace ma rende più fluida la guida) determinano una guida davvero armonica. Sicuramente meno sportiva di quella concessa da Audace ma del resto Eldorado, pur mantenendo le ottime doti dinamiche della famiglia California, non vuole certo esaltare sul misto ma coccolare il pilota andando a passeggio, magari di buon passo ma senza eccessi o pretese di sportività. Qualunque eccesso di entusiasmo, del resto, viene smorzato sul nascere

dalle pedane floorboard che interferiscono con l'asfalto ben prima che la ciclistica si lasci anche solo intimidire dal ritmo sul misto. Un peccato? Un pochino frustrante, magari, ma non un reale problema perché come abbiamo già detto Eldorado è fatta per portarvi in giro comodi, rilassati e sicuri. Per capirci, qui il cruise control, dal funzionamento impeccabile, risulta ancora più utile ed azzeccato. Gli unici reali difetti sono gli stessi riscontrati su Audace, ma se già sulla cugina più atletica si trattava di piccole macchioline che non inficiavano un quadro globale di eccellenza, su Eldorado si sentono ancora meno. La potenza dei freni è la stessa, ma un po' il fatto che... viene meno voglia di correre, un po' che la posizione di guida invita ad usare ben di più il freno posteriore, la necessità di usare entrambi i comandi per fermarsi rapidamente è meno limitante. Anche il comando "maschio" della frizione infastidisce un po' meno. La guida rilassata la chiama in causa un po' meno, e lo scarico di serie sembra determinare una risposta un po' più dolce e regolare "sotto"; insomma, i muscoli della mano sinistra non sembrano altrettanto stressati. La rumorosità di punterie? Quella è identica, ma a regimi più bassi è meno "intrusiva", e la si derubrica più volentieri a "tratto della personalità".

Per chi è Eldorado?

Se Audace punta ad una nicchia un po' ristretta di clienti, Eldorado è sicuramente una moto molto più convenzionale nel grande schema delle cose secondo Moto Guzzi. E' una moto che piacerà sicuramente a chi, non più giovanissimo, ha visto la prima 850GT magari nelle mani del papà o dello zio. Piacerà sicuramente a chi è Guzzista dentro, e a chi si riconosce nell'estetica e nei gusti del cruiserista a metà strada fra Mandello e il West.

MOTO GUZZI
V Eldorado
MOTO GUZZI
brembo

I suoi 18.990 euro non sono sicuramente pochi, in senso assoluto, ma raramente si trova tanta sostanza in una moto di questo segmento. E come abbiamo già detto per Audace, il fatto di poter vantare... i cilindri di traverso rispetto alle altre cruiser è un elemento distintivo che per molti non ha prezzo. Brava Guzzi, l'Aquila sta tornando davvero a volare alto.

ABBIGLIAMENTO

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

SCHEDA TECNICA

Moto Guzzi Eldorado 1400 **18.990 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 21 lt
ABS Si
Pneumatico anteriore 130/90 R 16"
Pneumatico posteriore 180/65 R 16"
Peso a secco 300 Kg