

TEST MOTOITALICHE

LA PROVA DEL MESE

MOTO GUZZI GRISO ARMA A DOPPIO TAGLIO



ELENCO PROVE

*Moto Guzzi
BREVA 1100
(PDF 1,53 Mb)*

*MV AGUSTA
BRUTALE 910
(PDF 1,79 Mb)*

*DUCATI
MULTISTRADA
620 MONSTER
S2R (PDF 1,52 Mb)*

*Motomorini
Corsaro 1200
(PDF 1,73 Mb)*

*DUCATI PAUL
SMART LE (PDF
2,46 Mb)*

di Claudio Zanoni – foto Tiziano Milani



Se fino ad oggi, per molte persone il marchio di Mandello del Lario era sinonimo di moto da turismo, ebbene da ora in poi dovranno ricredersi, perché l'ultima arma di casa Guzzi è pronta al confronto con i funamboli della strada.

Nata dall'esigenza di creare un prodotto che soddisfi le velleità sportive dei propri clienti affezionati sembra essere stata inventata dopo aver preso una batosta da qualcuno su qualche passo di montagna.

Evidentemente la cosa deve aver turbato il progettista in modo tale da essersi imposto di tornare sul luogo sempre a cavallo della sua amata moto, ma con un telaio pronto ad assecondare ogni suo piccolo movimento, capace così di inserirsi in curva alla pari degli eventuali pretendenti al passo che dovesse incontrare lungo la strada...

Pare ci sia riuscito, con la spettacolare creatura chiamata GRISO.

Rinata dalle ceneri di tempi non troppo lontani, questa nuova Guzzi ci fa captare quale sia il nuovo orientamento della casa di Mandello.

In maggio ci avevano stupiti con la presentazione della Brevia 1100, moto destinata ad un utilizzo prevalentemente turistico, e oggi con questa Griso che fatica a trovare una propria collocazione.

O forse vuoi che abbia aperto un nuovo segmento di settore?

Beh, se così dovesse essere, allora credo sia obbligatorio fare i complimenti a tutti i responsabili del progetto perché, guidarla mi ha dato fantastiche sensazioni e quando la guardo rimango senza respiro.

Ed è proprio guardandola e soprattutto da vicino, che si può apprezzare quanto lo staff tecnico abbia lavorato per raccordare alla perfezione tutti i più piccoli componenti, al fine di rendere pressoché perfetta l'estetica della moto.

La cura dei dettagli, in un design così minimalista è infatti alla base della ricetta, e gli ingredienti usati questa volta si sono amalgamati così bene da coronare con successo l'intero progetto.

Per molti le linee di questa moto e soprattutto il sistema di scarico, risultano essere difficili da digerire, ma dopotutto non è forse stato sempre così quando ci si è presentata innanzi agli occhi una novità fuori dagli schemi?

Osservandola con scrupolo infatti non si capisce se la linea principale è data dal bel telaio in tubi d'acciaio, che sovrasta le teste del motore e corre fin sotto la seduta del pilota; oppure se è il motore a farla da padrone con tutta la sua abbondanza di meccanica che, senza pudore si mostra in ogni suo intimo componente.

E l'impianto di scarico non è forse esagerato in un'epoca dove dopo averci annoiati con gli scarichi sotto il codone, cercano addirittura di nascondersi dentro le pance delle carene?

Ecco allora che la risposta viene naturale:

Questa moto non vuole spartire niente con le altre, se non le strade.

E proprio per questo che rivolgendole lo sguardo ci si rende subito conto che è una moto speciale, nata per chi ha carattere da vendere e per tutti coloro che da una moto vogliono ricevere emozioni che nulla hanno a che fare con cronografi, click vari, e mescoline del piffero.

Ad essere sinceri un po' di click sulle sospensioni, e un paio di gomme molto performanti li sfodera anche questa Moto Guzzi, ma fanno parte del corredo dedicato alla stimolazione dei palati più fini.

Quello che sa offrire la Griso è ben altro, e potremmo semplicemente definirlo come: Inconfondibile Stile Italiano.

LA GRISO AI RAGGI X



Passiamo ora ad analizzare più da vicino come è fatta questa novità.

Il motore è il tradizionale bicilindrico a v che da sempre distingue la Moto Guzzi dalle altre moto, oggi però assume una nuova estetica adottando dei nuovi coperchi valvole, e un nuovo carter dell'olio.

Ma le modifiche ovviamente non riguardano solo l'estetica bensì anche parecchi componenti interni; l'unità che equipaggia la Griso deriva da quella già montata sulla Breva, e il termine non potrebbe essere più appropriato dato che le modifiche hanno interessato il cambio, la rapportatura della marcia finale (ora più corta) e il parastrappi che adesso rende decisamente più dolce la trazione data dal cardano.

Quest'ultimo è dotato dell'innovativo sistema denominato C.A.R.C. (cardano reattivo compatto),



inventato ed applicato per eliminare quel fastidioso sollevamento del posteriore in fase di accelerazione.

Altre modifiche hanno interessato il sistema di aspirazione e di scarico, consentendo di spremere altri due cavallini al motore, e portarlo così alla soglia degli 88cv. e 9 kgm. di coppia.

Il radiatore dell'olio è stato spostato sul lato destro della moto e posizionato sotto il cilindro, bellissima e perfettamente integrata è la presa d'aria, che oltre a svolgere la funzione di convogliatore, bilancia esteticamente i due grossi collettori di scarico che passano sotto al cilindro di sinistra.



Tutte queste modifiche faranno ricredere anche i diffamatori più incalliti, i quali si morderanno la lingua quando dovranno restarsene in scia a quel marmittone..!



PROVA DINAMICA



Inizio con il dirvi che questa volta i rigori dell'inverno hanno influenzato la prova, e che se sono qua a raccontarvi le mie impressioni è solo perché sono stato bravo ad evitare le chiazze di ghiaccio (non segnalate dai commissari di blu vestiti..!).

Credetemi non è una banale scusa, ma i +2° che ho trovato lungo il tragitto, sono stati l'unico momento di tepore nell'arco della giornata.

Come già riferitovi in altre prove effettuate, gli unici strumenti di misurazione che il nostro potente sito internet ha a disposizione, sono i miei glutei; immaginatevi cosa ho indossato per contrastare il clima di quel giorno e mantenere la percettibilità? I soliti pantaloni di pelle ex scamosciata che uso estate e inverno, caldi in estate e freddi in inverno, ma così sensibili alle selle delle moto da farmi diventare un tutt' uno con il mezzo meccanico.

Ritiro la GRISO di mattino presto, e mi accorgo subito che sulle gomme ci sono ancora attaccati gli adesivi e quindi anche la cera che le mantiene fresche e nuove, le strade sono zeppe di sale dove c'è asciutto, e ricche di ghiaccetto nelle zone in ombra.

Valutata la situazione decido di sgranchirmi le ossa andando a zonzo per le campagne, costeggiando i canali, e cercando di gustare quelle poche curve che la pianura sa offrire.

Salgo in sella, e la prima sensazione che ricevo è quella di una seduta accogliente ed allo stesso tempo sportiva, la giusta rigidità delle imbottiture sommata ad una conformazione che lascia liberi di ogni movimento. Gli 80 cm da terra della seduta, calano a circa 75 cm solo con il peso del pilota, e rendono le manovre da fermi più facili, le lunghe leve del manubrio (40 cm dal perno di sterzo) di primo acchito mettono un po' di impaccio, ma se le vostre braccia sono cortine è sufficiente sterzare leggermente meno e tutto torna sotto controllo.

Giro la chiave e il cruscotto, come vuole l'ultima tendenza ci stupisce con effetti speciali, le spie di rigore che si illuminano e lo schermo digitale che ci informa della velocità, chilometri percorsi, consumi, medie orarie, e termometro della temperatura esterna, (brrrr).



Mi immetto su una triste statale piena di scatolette di latta con dentro gente ancora più triste e malinconica. Io invece no, mi sento la gioia che mi pervade, sento che sotto di me c'è un cuore che pulsa e che vuole dimostrarmi di cosa è capace, e io che motociclisticamente parlando sono molto debole a questo tipo di avance, non ho avuto la forza di rifiutare la gentile richiesta e mi sono lanciato alla scoperta di questa nuova Moto Guzzi Griso.

Appena partito appare evidente che questa moto esige un ritmo tutt'altro che turistico.

Il cambio preciso e molto silenzioso, permette di inserire velocemente ed in sequenza tutte le marce rendendo piacevole la guida di tipo sportivo. I comandi al manubrio sono semplici ed intuitivi, le leve del freno e della frizione sono regolabili e consentono di essere adattate in base alle proprie esigenze.

La moto quando in movimento sembra essere molto più leggera di quanto dichiarato dalla casa, ma complici sono anche le coperture di primo equipaggiamento che offrono una conformazione del profilo gomma molto appuntito, rendendo così la scesa in piega molto veloce.

In centro curva la moto è piacevolmente equilibrata e mantiene la traiettoria senza richiedere particolari perizie tecniche di guida.

I freni sono decisamente all'altezza delle prestazioni, anche se con un uso molto sportivo si sente la necessità di maggior mordente soprattutto all'anteriore; a mio parere questa è dovuta al gravoso compito di frenare delle masse non proprio leggere.

Il motore è sempre pronto a dare il meglio di sé qualunque sia il regime di giri, gli oltre 9 kgm di coppia di questo bicilindrico permettono infatti di guidare tranquillamente in sesta poco sotto i 2000 giri, e di riprendere ritmo allungando i giri fino a quasi gli 8000 dove il motore eroga tutta la sua potenza.

Parlando di bicilindrico però, vi ricordo che il meglio lo si può gustare nella transizione tra i 4000 e i 6000.

Per divertirsi nella guida, viene in aiuto il reparto sospensioni che completamente regolabile, permette la personalizzazione dell'assetto.

La casa predilige una taratura leggermente rigida, e sinceramente non ho dovuto cambiare nessun parametro, dato che così impostata migliora la sensibilità tra il pilota e la moto.

Purtroppo la nostra svalvolina, collaudatrice seduta sella posteriore, non ha potuto prendere parte alla prova (o forse non voleva prendere freddo), così non possiamo dirvi quanto comoda sia la postazione per il passeggero, vi diamo però la garanzia che le eventuali passeggere dovranno avvinghiarsi a voi...!

Conducendo a termine la prova ho potuto constatare come, questa nuova Moto Guzzi Griso abbia le carte in regola per confrontarsi con le più note naked stradali in circolazione. Non confondiamo però la potenza motore con la cilindrata, infatti sebbene sia un 1100cc (e la tendenza vorrebbe 250 cv da moto gp), questo motore punta tutto sulla coppia erogata, che messa su strada è a dir poco entusiasmante.



SCHEDA TECNICA

MOTORE

Tipo: bicilindrico a V di 90° - 4 tempi

Raffreddamento: ad aria

Cilindrata: 1.064 cc

Alesaggio e Corsa: 92x80 mm

Rapporto di compressione: 9,8:1

Distribuzione: 2valvole in testa comandate da aste in lega leggera e bilancieri; alzata massima valvola di scarico: 106°P.P.M.S di incrocio

Potenza massima: 64,8 KW (88,1 CV)

Coppia massima: 89 Nm a 6.400 giri/minuto

Alimentazione: iniezione elettronica Weber-Marelli con stepper motor

Avviamento: elettrico

Accensione: elettronica digitale a scarica conduttiva con doppia candela
Impianto di scarico: in acciaio inox, 2 in 1 catalizzato a 3 vie con sonda Lamda
Omologazione: euro 3

TRASMISSIONE

Cambio: 6 marce

Valori rapporti cambio:

1[^] 17/38=1:2,235

2[^] 20/34=1:1,700

3[^] 23/31=1:1,348

4[^] 26/29=1:1,115

5[^] 31/30=1:0,968

6[^] 29/25=1:0,862

Lubrificazione. A sbattimento

Trasmissione primaria: a denti elicoidali, rapporto 24/35=1:1,458

Trasmissione finale: Cardano Reattivo Compatto CA.R.C.: doppio giunto di cardano e coppia conica flottante, rapporto 12744=1:3,667

Frizione: a secco

CICLISTICA

Telaio: tubolare a doppia culla in acciaio ad alto limite di snervamento

Interasse: 1.554 mm

Avancorsa: 108 mm

Inclinazione canotto di sterzo: 26°

Angolo di sterzo: 34°

Sospensione anteriore: forcella rovesciata da 43 mm completamente regolabile (precarico molla e idraulica in compressione ed estensione)

Escursione ruota anteriore: 120 mm

Sospensione posteriore: monobraccio con leveraggio progressivo, monoammortizzatore con serbatoio gas separato completamente regolabile (precarico molla e idraulica in compressione ed estensione)

Escursione ruota posteriore: 110 mm

Freno anteriore: doppio disco flottante in acciaio inox, diam. 320 mm, pinze a 4 pistoncini contrapposti

Freno posteriore: disco fisso in acciaio inox, diam. 282 mm, pinza flottante a 2 pistoncini paralleli

Ruote: a tre razze cave in lega di alluminio fuse a conchiglia

Cerchio anteriore: 3,50"x17

Cerchio posteriore: 5,50"x17

Pneumatico anteriore: 120/70 ZR 17"
Pneumatico posteriore: 180/55 ZR 17"

IMPIANTO ELETTRICO

Tensione impianto: 12 V
Batteria: 12 V - 18 Ah
Alternatore: 12 V – 540 W

DIMENSIONI

Lunghezza: 2.260 mm
Larghezza (al manubrio): 880 mm
Altezza (al cruscotto): 1.070 mm
Altezza sella: 800 mm
Altezza minima da terra: 185 mm
Altezza pedane conducente: 375 mm
Peso a secco: 231 kg
Capacità serbatoio carburante: 17,2 litri
Riserva: 3,4 litri

UN RINGRAZIAMENTO SPECIALE A
FELIX
CONCESSIONARIA UFFICIALE MOTO
GUZZI
PER LA GENTILE CONCESSIONE

