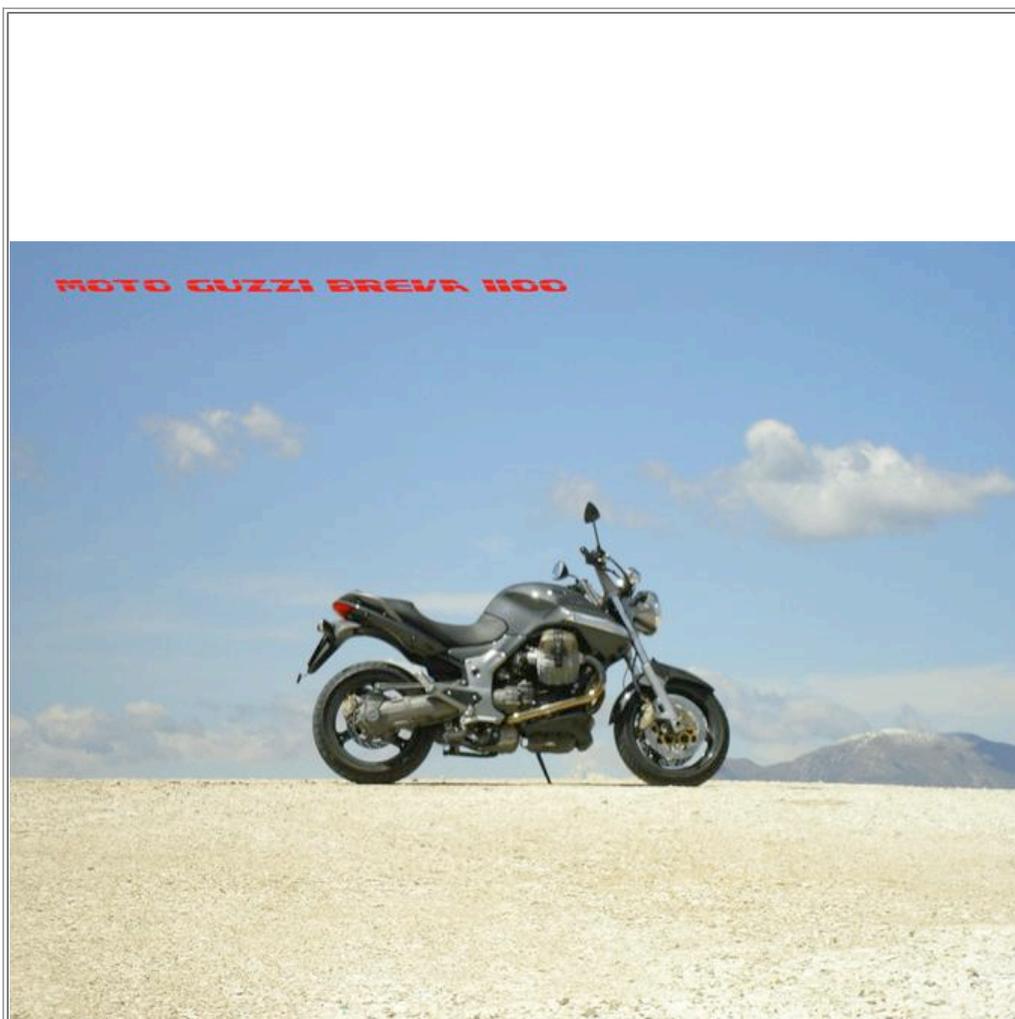


TEST MOTOITALICHE

[HOME](#)[AMICI](#)[ANNUNCI](#)[MOTOEVENTI](#)[LINK](#)

LA PROVA DEL MESE

BREVA MA INTENSA!!



Necessariamente l'articolo deve iniziare con i dovuti ringraziamenti di MOTOITALICHE a chi ha reso possibile questa prova.

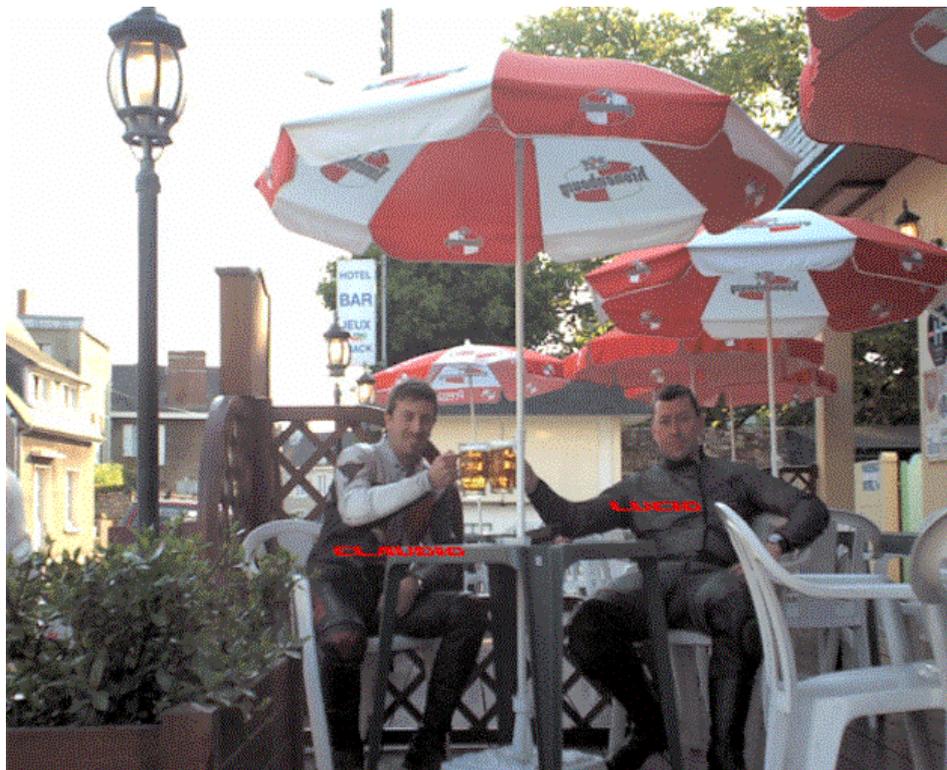
Non sappiamo bene quale attimo di follia possa aver causato in lui, l'idea di affidarci una moto di preserie, ma soprattutto quante notti abbia passato insonne pensando a cosa stavamo combinando!!!!

Speriamo che questo sia il primo di altri articoli che potremo pubblicare, naturalmente non aspettatevi prove a livello giornalistico, in quanto nessuno di noi (tester??) ha gran dimestichezza con la penna e non abbiamo un caporedattore che corregga i nostri strafalcioni, quindi abbiate pazienza e noi con la nostra passione cercheremo di trasmettere qualcosa di buono.

Per completare questa introduzione,
presentiamo la redazione e test team
di

MOTOITALICHE:

Claudio in arte *DESMOSZANO*
e Lucio in arte *DUKATI30*



ORA BANDO ALLE CIANCE E VIA CON IL TEST!!

IL MEZZO MECCANICO



La nostra avventura inizia con il viaggio verso Mandello del Lario, dove

ritireremo la tanto agognata Brevia!

Durante il viaggio pensiamo a quante volte abbiamo visto le varie anteprime sui giornali, a quante volte abbiamo potuto ammirarla nei saloni prima Milano ed Ultimo a Monaco, ora finalmente potremo guardarla con calma, valutandola in ogni suo centimetro e soprattutto provarla!

In poco più di 3 ore siamo a Mandello, entrando in Guzzi troviamo un'atmosfera che sembra di altri tempi e palpiano di persona la storia che il Marchio Guzzi porta con se.

Facciamo una visita allo stabilimento e non possiamo non fermarci a vedere alcuni dei posti più ricchi di storia, e cioè la galleria del vento.



Mentre facciamo la nostra “brevia” visita, iniziamo realmente a renderci conto, di quanta passione è stata profusa in tutti questi anni per mantenere vivo questo nobile marchio, e quanta tecnologia ed innovazione siano nel patrimonio genetico di questa azienda!

Sbrigate le dovute formalità, entriamo nella linea di produzione e si presenta ai nostri occhi una schiera di fiammanti Brevia pronte per l'invio nelle concessionarie. Qui prendiamo il primo contatto con la nostra moto.

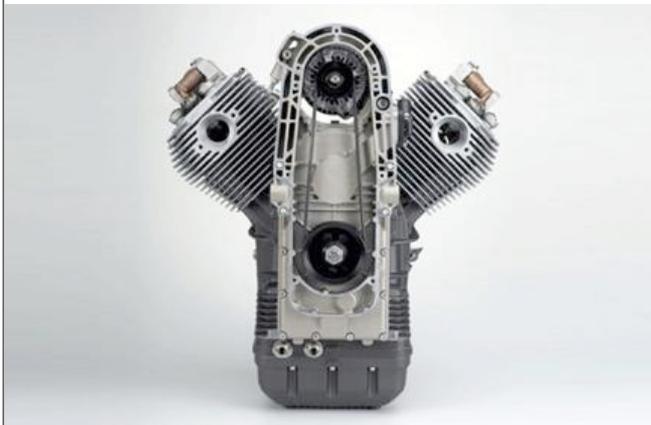


E' di un bel grigio metallizzato, lucida che sembra dirci dai sali fammi fare un giro!!
Notiamo subito lo stile differente dalle classiche

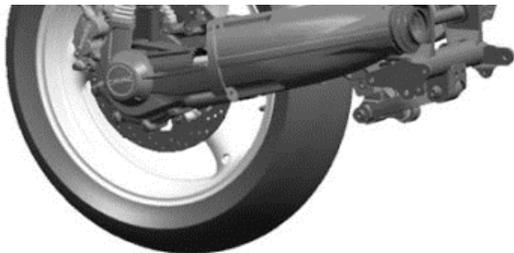


alle quali eravamo abituati. Immediatamente ci rendiamo conto che è stata profusa grande attenzione nella progettazione e nella scelta dei materiali. La moto è ben fatta, decisamente buoni gli accoppiamenti delle plastiche considerando che è una preserie (cosa non di scarso rilievo), bello il motore, anche se la scritta MotoGuzzi sulle teste ci manca! Belle le pompe dei freni, con le leve regolabili, e veramente ben fatta la strumentazione di cui parleremo più tardi.

Ad uno sguardo attento, la moto richiama molto la rivale teutonica, ma pensandoci bene dobbiamo ricordarci che la Breva è la naturale discendente di moto quali il Centauro ed il V11, dalle quali ha preso alcuni spunti e concetti, che con le dovute migliorie, hanno portato alla moto di oggi! Quindi non ce la sentiamo proprio di parlare di somiglianze! (qualcuno di voi ha per caso presente l'alfa 147 e la bmw serie 1??? Ndr) L'anima della moto è tipicamente Guzzi, con in bella vista il motore a V di 90°, rivisto però in molte delle sue parti quali l'alternatore che abbandona la classica collocazione in asse con l'albero motore, spostandosi tra i due cilindri. In questo modo la massa complessiva è più compatta, perdendo ben 4 cm in lunghezza. Nuove le bielle più leggere di circa il 10% quindi minori forze di inerzia e minori vibrazioni. Nuova anche la parte accensione con l'adozione della doppia candela che migliora la combustione quindi i consumi e le emissioni.



Nuovo il cambio ora finalmente a sei marce e novità assoluta il



cardano

CARC e cioè (Cardano reattivo compatto) che risolve tutti i vecchi Inconvenienti tipici del cardano, e cioè l'effetto di sollevamento e l'effetto giroscopico in fase di accelerazione e decelerazione.

Il telaio è il classico tubolare in acciaio con il motore appeso

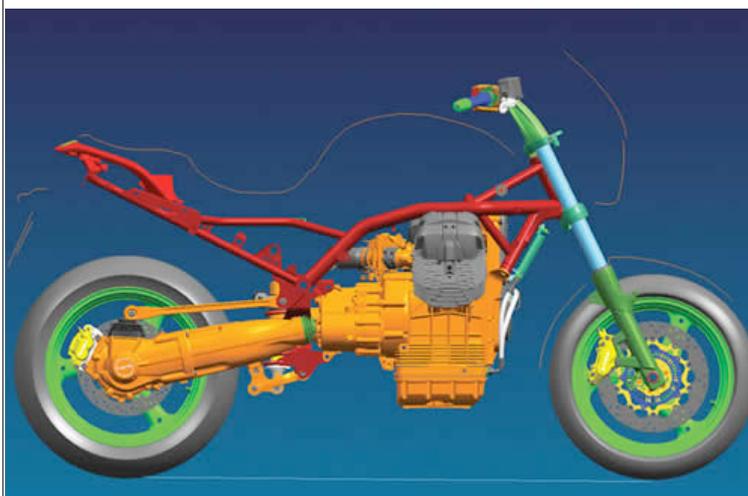
a sbalzo, l'inclinazione del canotto di sterzo è di 25,50°.

La moto presenta un'interasse di circa 1.490 mm, la forcella anteriore è una convenzionale da 45 mm regolabile nel precario molla, la sospensione posteriore è collegata ad un Monobraccio con leveraggio progressivo, ed è un monoammortizzatore regolabile in estensione e con manopola ergonomica per la regolazione del precario molto facile da raggiungere.

Al freno anteriore troviamo un doppio disco flottante in acciaio inox, Ø 320 mm, pinze a 4 pistoncini contrapposti.

Al posteriore troviamo un disco fisso in acciaio inox, Ø 282 mm, pinza flottante a 2 pistoncini paralleli.

Le ruote sono in lega di alluminio a tre razze, con canale anteriore anteriore 3,50 x 17" e pneumatico 120-70/17" e posteriore 5,50 x 17" pneumatico 180-55/17".



SALIAMO IN SELLA



Una volta saliti sulla moto, ci si trova immediatamente a proprio agio,

il ponte di comando è molto bello, i comandi sono di ultima generazione.

La strumentazione offre più di quanto si possa desiderare, spie, contagiri, contachilometri, indicatore carburante ed un display lcd con le informazioni di consumo istantaneo e medio, velocità massima raggiunta, media etc etc.

il tutto comandabile dal comando sul manubrio sinistro.

La posizione delle gambe è comoda e le pedane ben conformate, danno un appoggio comodo e sicuro anche senza stivali da moto.

Per quanto riguarda il passeggero, nel nostro caso abbiamo utilizzato una tester

d'eccezione, la nostra *SVALVOLINA* che totalmente ignara della sorte alla quale la stavamo mandando incontro, ha accettato di farsi portare in giro come cavia per un giorno (beata incoscienza)!!

questultima ha apprezzato molto la seduta comoda della sella, ed il posizionamento dei due maniglioni, buona la posizione delle gambe.

La comodità è confutata dal fatto che dopo 550 km dietro a DESMOSZANO non ha chiesto i danni alla redazione!!!



Accendiamo il quadro e dopo un coreografico test avviamo il motore, il rumore è cupo e preciso il minimo circa 1000 giri è perfetto e la tonalità

di scarico è tipica da Guzzone anche se molto civile (vedi necessita omologazione euro 3).

Accelerando da fermi la coppia di rovesciamento del volano è appena percettibile, le vibrazioni al manubrio inesistenti!!

Salutiamo tutti ingraniamo la prima e ci dirigiamo verso Verona, la strada che porta da Mandello all'autostrada è un primo test molto importante,

è trafficatissima e attraversa innumerevoli paesi costringendo ad un utilizzo intenso di frizione freni e cambio.

La frizione è modulabile e morbida all'azionamento, il cambio è all'inizio quasi sconcertante, le sei marce sembrano venire risucchiate da sole

dal motore con una precisione da far invidia a tante altre moto, chi ha un Guzzi può capire il nostro benevolo stupore.

L'impianto frenante è ottimamente dimensionato per la moto, richiede pochissimo sforzo per l'azionamento risultando sempre potente e ben

modulabile.

La moto ha un anteriore leggero e preciso, già da ferma risulta equilibratissima e facile da maneggiare, nelle manovre poi appena in movimento

denota una maneggevolezza ed una facilità di guida sorprendente.

Una volta in autostrada viaggiamo nel flusso a velocità codice, la moto è comoda e non si hanno vibrazione ne al manubrio ne sulle pedane, questo per chi vuole fare tanta strada non è una cosa da poco.

Nei sorpassi basta accarezzare l'acceleratore e la velocità codice diventa rapidamente un ricordo e ci si porta ad una velocità di svariati punti in

meno sulla patente che per ovvie ragioni (arresto) ometteremo nella prova!!

La scarsa protezione aerodinamica si fa sentire alle alte velocità, ma infondo la moto è una "nuda", quindi per chi desidera effettuare lunghe

percorrenze ad elevata velocità è sicuramente consigliabile l'adozione del parabrezza disponibile tra gli accessori.

Arrivati a destinazione notiamo con molta soddisfazione che il viaggio non ci ha stancato, anzi vorremmo fare altri km ma il programma del giorno successivo prevede svariati chilometri su strade di tutti i tipi.

Come sopra riportato, abbiamo cercato di fare con la moto in prova, quello che faremmo tutti i giorni con la nostra normalmente!

Giusto come dato informativo abbiamo percorso quasi 4000 km in 9 giorni su Autostrade, statali, città e strade di montagna, con e senza passeggero.

In città la moto è comoda, le sospensioni copiano tranquillamente i classici trabocchetti quali tombini buche etc etc.

Nel traffico anche nelle ore più calde, il calore delle sovrastrutture della moto non da mai fastidio.



Sulle strade di montagna è dove ci siamo divertiti di

più in assoluto.

La moto ha un ottimo bilanciamento, la ciclistica permette andature dal turismo sino allo sportivo!



Grazie all'ottima tenuta delle coperture e l'efficacia del gruppo moto-telaio non è difficile arrivare a toccare con il cavalletto.



All'uscita dalle curve specie a bassa velocità il motore dà il meglio di se, la coppia del bicilindrico toglie d'impaccio da qualsiasi curva e tornante, e se usato con un poco di malizia da piloti esperti sulle strade tortuose può dar filo da torcere a molte sportive!!!!



Bisogna però sempre ricordarsi che la BREVA non è nata come moto per smanettoni, ma è una moto eclettica che non disdegna la guida sportiva, basta sempre non esagerare ed usare la testa così da evitare spiacevoli inconvenienti come questi:



Scherzi a parte, la Brevia è generalmente una moto facile da guidare, adatta tanto al neofita che decide di passare dallo scuterone ad una

moto, tanto al più smaliziato che vuole una moto con cui portare comodamente un passeggero, oppure fare un viaggio o il classico giro senza tornare necessariamente a casa con i punti patente azzerati.

Nella così detta andatura tranquilla o turistica, permette di viaggiare in sesta marcia a soli 50 km/h e di riprendere senza strappi accentuati.

Nei cambi di direzione risulta generalmente rapida e molto sincera, la guida in generale non è mai impegnativa, questo permette di godersi il Panorama, che crediamo alla fine sia la cosa più bella da fare andando in moto.

Oramai l'orientamento della maggior parte delle case costruttrici, sembra la ricerca esasperata delle prestazioni.

Potenze dell'ordine dei 150 cavalli sono normali, come le velocità prossime ai trecento chilometri orari.

Tutto ciò si scontra però, con i sempre più frequenti e puntigliosi controlli delle forze di polizia, e le precarie condizioni del manto stradale che spesso non permette di sfruttare le maximoto ora a disposizione.

La Brevia non cerca prestazioni di riferimento, i suoi 86 cavalli per un peso di circa 230 kg a secco uniti ad una coppia di 83 Nm sono

quanto serve per ritornare a fare i motociclisti normali e non i piloti race replica!

Non vogliamo sembrare di parte, anche perché vi garantiamo che cerchiamo la massima trasparenza, ma con la Brevia ci siamo veramente divertiti e siamo certi che chi l'acquisterà sarà sicuramente contento, e come noi fiero di un ritrovato marchio italiano al quale

facciamo i nostri migliori auguri di tanti successi.



Per coloro che volessero entrare a far parte del Test team di motoitaliche mandate una vostra prova corredata di foto all'indirizzo mail sottostante e per noi sarà un piacere pubblicarla



&ref=&sr=sr1680x1050:cd32:lgit-it:jey:cky:tz2:ctna:hpna" width=1 height=1>