

Moto Guzzi NEVADA 750



Nevada? Ma che, la Guzzi? Provate a dire in giro che avete preso in considerazione l'acquisto di una Nevada 750. Pare non la conosca nessuno. Invece, statistiche della Motorizzazione alla mano, è la seconda



custom più venduta in Italia a un soffio dalla Yamaha Drag Star.

Certo, malgrado il nome, non fa molto America, con le sue pedane arretrate e le dimensioni compatte, ma ha suscitato l'interesse di almeno 1.104 persone che, nel corso del 2001, hanno optato per questo modello. Eppure, andando a spulciare fra gli annunci dei giornali che trattano moto d'occasione, di Nevada quasi non se ne trovano. Segno che chi ne ha una, se la tiene.

Ma che ci troveranno mai in una moto così? Questi i pensieri durante la presentazione alla stampa della Nevada "model year" 2002. Grafici positivi sull'andamento delle vendite, fatturato in crescita, numero di concessionari in aumento. Insomma, la Guzzi se la cava. I numeri non sono certo da capogiro, ma l'incremento c'è e, se le cose vanno come devono andare, le prospettive per l'aquila di Mandello non sono cattive.

Detto questo, torniamo alla Nevada per scoprire se il fatturato in crescita ha fatto bene alla moto. Dunque, è nuovo l'impianto frenante, con un bel discone Brembo da 320 mm. lavorato da una pinza "Serie Oro" dello stesso costruttore e completato dal tubo rivestito in treccia metallica. Sono nuovi i coperchi delle testate, i comandi a pedale (migliorati nella funzionalità, ma ancora



un poco rozzi esteticamente), la forcella (ora una buona Marzocchi da 40 mm. di diametro), il manubrio (più bello e comodo), la strumentazione (assai piacevole e con gli indicatori dal fondo nero), il faro anteriore (più grande e luminoso), la colorazione di telaio ed elementi strutturali (ora è tutto nero omogeneo), il rivestimento della sella (più resistente e gradevole al tatto). Insomma, la Nevada ha fatto un significativo passo in avanti per quel che concerne la componentistica. Nella strumentazione compare il pulsante delle quattro frecce d'emergenza, che, in effetti, pare un poco posticcio. Funziona, per carità, ma sembra proprio trovarsi lì per caso e chiedersi "cosa ci faccio qui?".

Viene offerta in due versioni, che si differenziano per la dotazione e le colorazioni. Esistono, quindi, una Nevada Base e una Nevada Club, che, in più, ha paramotore, sellone unico, schienalino e portapacchi.

La Club costa 6.970 euro, la Base 6.450, meno di un maxi scooter.

Non fa molto America, dicevamo. Infatti, rispetto alle "americane" (anche le americane che vengono dal Giappone), questa è una moto che si guida come una moto. Le gambe sono distese, ma non tanto da non avere comunque una posizione che consente di "sentire" la moto, i freni frenano, le sospensioni non sono cedevoli e l'angolo di piega è più che notevole per una cruiser.

La Nevada, superato lo sconcerto della coppia di rovesciamento, è molto amichevole anche da ferma. In sella, le manovre sono facili grazie al peso contenuto, al buon angolo di sterzo, all'interasse compatto e alla ridotta altezza della sella. La coppia di rovesciamento si sente solo accelerando a moto ferma. In pratica, a ogni colpo di gas, si avverte una leggera spinta verso destra. Si tratta della forza generata dalla rotazione di una parte della trasmissione che non incide in alcun modo sulla guida, ma che sorprende alla prima esperienza con una moto con trasmissione cardanica.

Raggiunta la temperatura di esercizio la Nevada va, con una buona erogazione già piena subito dopo i 2.000 giri al minuto. A differenza delle custom tradizionali, si apprezza sul misto, quando c'è da fare affidamento sul motore e sulle caratteristiche di guida. L'appoggio in curva è solido e la percorrenza, anche a velocità sostenuta, è sempre coerente. Il tutto si traduce in una grande sensazione di sicurezza. Insomma, una moto piacevole da guidare, buona per chi comincia, per chi cerca un mezzo non impegnativo, per chi vuol fare del turismo.

Impossibile nascondere la soddisfazione quando dalla platea dei giornalisti si è alzata la domanda "è una moto adatta al pubblico femminile?". Ha risposto il direttore generale, Roberto Brovazzo: "Non esiste la moto da donna. La Nevada è femminile per il peso, l'altezza della sella, la maneggevolezza, l'erogazione, ma - a ben guardare - sono caratteristiche che possono andare bene anche agli uomini".

Il quadro della "amichevolezza" della Nevada è completato dalla presenza della stampella laterale e della utile maniglia estraibile di buon aiuto nell'issare la moto sul cavalletto centrale.

Insomma, la sostanza c'è. Qualche finitura non è all'altezza della migliore concorrenza, ma si tratta pur sempre di una custom, sulla quale può addirittura essere piacevole smanettare, modificare, allestire.

Come per le altre Guzzi, c'è da fare un poco di rodaggio prima di ottenere il massimo da ogni componente. Ma non è male cominciare una duratura amicizia con calma, scoprendosi reciprocamente senza fretta. Si può fare tanta strada insieme ed ecco perché ci sono così poche Nevada di seconda mano sui giornali.