

*Mosso veloce //*  
All'estero, soprattutto  
in Germania, le Moto  
Guzzi degli anni Settanta  
e Ottanta sono un oggetto  
di culto. Da venerare, ma  
soprattutto da spingere  
forte, incuranti del peso  
e delle vibrazioni.

## FERRO DA CORSA

Non c'è un etto di plastica sulla Moto Guzzi del tedesco Axel Budde, che ha esaltato lo spirito sportivo della sua Le Mans 4 trasformandola in un proiettile di acciaio e alluminio. Sparato direttamente dagli anni Ottanta



*Basalunga //*  
 In questa pagina.  
 Un perfetto esempio di  
 come applicare la filosofia  
 café racer alle Moto Guzzi.  
 Nella pagina accanto.  
 La linea affilata della Le  
 Mans dopo la cura Budde.

La Guzzi Le Mans di Axel Budde ha il senso della storia. Emana un fascino profondo, che va oltre la superficie liscia e lucida dell'alluminio lucidato. L'estetica è café racer, punto. Ma qui c'è di più. La Le Mans ricostruita ad Amburgo riporta ai raduni della vecchia Moto Guzzi di Mandello del Lario: si tenevano verso la metà di settembre, ad anni alterni ed erano un momento di identità spirituale dove si capivano tante cose. Per esempio, il tenace attacco alle bicilindriche a V grosse come vagoni, obsolete con il cardano, le aste e i bilancieri, ma vibranti di passione. Il piatto forte del raduno era servito nei giardinetti municipali, in riva al Lario, dove si accampavano i tenaci guzzisti olandesi e tedeschi, che trangugiavano

come nulla fosse migliaia di chilometri per far respirare l'aria di casa ai carburatori delle loro bicilindriche. La Moto Guzzi metteva a disposizione persino la mensa aziendale: per cinquemila lire, i guzzisti potevano condividere la pasta al ragù, l'arrostito nel piatto di plastica e il Tavernello con gli stessi uomini che avevano costruito le loro moto. Momenti di rara empatia motociclistica.

Quelle Guzzi erano diverse, maschie, come se soltanto la distanza geografica e l'esotismo permettessero di esprimere davvero l'essenza sportiva e la generosità delle varie V7, GT 850 e Le Mans. Riconoscerle era facile: basse e lunghe, con il codino a siluro e il sottosella liberato dal peso visuale della batteria, traslata sotto il cambio

anche per abbassare il baricentro. Pochi fronzoli, al limite dell'approssimazione. Tedescone tutta sostanza. La Guzzi café racer di Axel Budde è l'espressione pura di quella filosofia di ferro. Sfreccia come una spranga con le ruote a raggi, annunciata dal tuono ovattato delle marmitte Lafranconi prima serie. L'amburghese in tuta nera due pezzi e occhiali la padroneggia con sicurezza e la necessaria decisione. Dimostra di avere una certa familiarità con la guida acrobatica, una deformazione professionale del suo vero lavoro: Budde è specialista in riprese televisive e cinematografiche in movimento. «Non ho guidato altro che Guzzi Le Mans» dice sicuro. «La prima arrivò a 18 anni, fresco di patente. Era una Le Mans 4, lo stesso modello di questa».



## NUMERI MOTO GUZZI LE MANS BUDDÉ

> **MOTORE:** due cilindri a V di 90° quattro tempi, raffreddato ad aria. Alesaggio e corsa 92x80 mm, cilindrata 1.064 cc.

> **DISTRIBUZIONE:** ad aste e bilancieri e quattro valvole. Due carburatori Dell'Orto da 40 mm.

> **TRASMISSIONE:** primaria a ingranaggi a denti dritti, finale ad albero, frizione Sachs bidisco a secco con comando meccanico, cinque marce.

> **TELAIO:** doppia culla in tubi d'acciaio; forcellone tradizionale.

> **SOSPENSIONI:** forcella telescopica da 40 mm, non regolabile. Posteriore coppia di Öhlins regolabili.

> **FRENI E GOMME:** bidisco Brembo, pinze a quattro pistoncini. Posteriore a disco Brembo, pinza a due pistoncini. Cerchi a raggi Akront a 2.5-18" e 3.00-18", pneumatici Bridgestone Battlax BT 45.

> **MISURE:** peso a secco 188 chili, lunghezza 2.200 mm, altezza sella 800 mm, serbatoio 26 litri.

> **PRESTAZIONI DICHIARATE:** potenza 91 cv. Coppia 120 Nm a 4.000 giri.

> **COMPONENTI SPECIALI:** serbatoio in alluminio, comandi arretrati LSL, fanale Lucas Supersport, scarichi Lafranconi Le Mans 1, strumentazione Motospezial.



### Via tutto //

In questa pagina, in senso orario. La strumentazione minimalista; lo sguardo deciso sotto gli occhiali Aviator; i comandi del freno alleggeriti. Nella pagina a fianco. Adattare la maxitarga tedesca e il codino è stata l'impresa più difficile.



La sua special non potrebbe essere più distante dal modello originale, che seguiva pedissequamente il gusto dello sport turismo dei suoi tempi. Presentata nel 1985, la 1000 ricalcava l'estetica squadrata e un po' goffa della V65 Lario. Quindi tanta plastica, ruota anteriore da 16 (allora andava di moda così), cupolino con il cruscotto automobilistico. C'era persino il puntale aerodinamico. La forza della Le Mans sta nel motore, dalla coppia vigorosa e in grado di superare senza troppo sforzo i duecento chilometri orari. Buddé è ripartito proprio da lì, dopo aver smembrato la sua Le Mans 4 fino al basamento: «Ho una piccola officina dove sbrigo le piccole cose da solo, altrimenti sfrutto le macchine utensili che mi mettono a disposizione gli amici. Di solito mi arrangio combinando i pezzi come in un puzzle: del motore bicilindrico originale restano solo i carter».

Il gruppo termico è stato prelevato da una più moderna Sport 1100, con i pistoni ad alta

compressione. Guzzi vintage significa tanta roba. Anche troppa: ecco perché l'albero a gomiti è stato alleggerito nelle mannaie e riequilibrato, con sostituzione dei cuscinetti. Perché le *good vibrations* di Mandello restano tali solo quando non provocano formicolio ai polsi. Il telaio a doppia culla continua è stato alleggerito e ripulito dagli attacchi che non servivano più, quindi dotato di avantreno con steli maggiorati a 40 millimetri e molle progressive. L'ammortizzatore di sterzo LSL è indispensabile nel garantire una certa stabilità di marcia quando il gioco si fa duro. In corsa, per esempio: Buddé guida la sua Le Mans dal lunedì al venerdì nel traffico di Amburgo, ma nei weekend si sfoga sulle piste tedesche nelle corse per moto d'epoca, dove il livello di competitività è alto. «Quando mi vedono passare sdraiato sul serbatoio, con le braccia distese e i piedi indietro, restano meravigliati: "Come fai a guidare così quel bestione?" mi chiedono. Invece è abbastanza

comoda anche per un viaggio: mi basta una borsa da serbatoio per arrivare in Italia. È affidabile e con un po' di coraggio puoi dare filo da torcere alle supersportive». Sulle nostre strade sarebbe considerata troppo lenta, in Germania no: «La nostra è una terra che ha sempre portato molto rispetto alle Guzzi. Qui ci si affeziona di più alle moto con l'anima». E se non si arriva a coglierne l'essenza, ci si arrende davanti all'impeccabile estetica. Il serbatoio in alluminio è stato battuto e saldato a mano, il codino è ben proporzionato. La raffinata satinatura è stata ottenuta applicando a una smerigliatrice le pagliette verdi da stoviglie: un trucco da vero appassionato, più che da meccanico. Anche se Buddé ha solo 34 anni e di quei vecchi raduni di Mandello ha soltanto sentito parlare. La passione non ha età.