



MOTO GUZZI 850 KAFFEEMASCHINE LE VOGLIAMO COSÌ

Sono giorni di celebrazione e relativo ottimismo per Moto Guzzi, che ha spento 90 candeline alle sue recenti Giornate Mondiali. I motivi per festeggiare però sono più d'uno: il rinnovo della storica fabbrica di Mandello del Lario, l'annuncio di 40 milioni di euro per nuovi investimenti, il successo commerciale della Stelvio 4 valvole, l'arrivo di un nuovo motore bicilindrico e delle novità all'Eicma (l'Esposizione Internazionale del Ciclo e Motociclo) di Milano. C'erano anche da festeggiare i 40 anni di una delle Moto Guzzi più emblematiche, la California, che per l'occasione è stata presentata nell'allestimento speciale del 90° Anniversario. Com'è? Così così: con la verniciatura rutilante e l'abbondanza di cromature ricorda un po' le macchine da espresso di una volta, quelle con la bolla di plexiglass per le tazzine. Nonostante le finiture di lusso si poteva magari pensare a qualcosa di più Riders, tipo le Guzzi vintage costruite da Axel Budde. Questo tedesco di Amburgo l'avevate già conosciuto circa un anno fa nella prova special di Riders 34. **Un dilettante di talento che da un rudere di California è capace di tirar fuori una cafe racer di razza** con il leggendario V-twin teste tonde e il telaio rosso, omaggio alla V7 Sport. Budde, che nella vita normale fa l'operatore video, da poco ha deciso di rendere le Guzzi il suo lavoro aprendo

l'officina Kaffeemaschine, un gioco di parole tedesco per definire le moto da bar. Questa T3 è stata venduta a un cliente inglese, John Purser, per una cifra imprecisata ma forse vicina ai 20mila euro, moto compresa. **La vera 90° Anniversario dovrebbe essere come la sua, perché è realizzata con grande cura ed evoca tutto il magnetismo delle Moto Guzzi che hanno fatto epoca.** Il bello è che una volta questa era una 850 T3 tipo polizia municipale, una vecchia signora da due quintali con il manubrio alto e le borse rigide. Budde l'ha messa a dieta stretta. Dei duecento chili di peso ne sono stati tolti 20, di cui tre solo dal telaio in tubi. Il motore è stato potenziato secondo le specifiche Le Mans 850 e portato a 76 cavalli con accensione elettronica e carburatori da 36. Anche la forcella è stata prelevata da una Le Mans 3 e aggiornata nei componenti, pur mantenendo l'aspetto esteriore tradizionale. Cosa non si farebbe per lo stile? Le parti speciali sono state costruite o modificate al banco d'officina, persino quelle aftermarket come il comando del gas Tommaselli, o la mini strumentazione Motogadget. Per guidare una bella cafe racer le triple cromature e gli effetti speciali non servono. Il vero difetto delle Kaffeemaschine è che non fanno anche il caffè espresso. Però restano il miglior pretesto possibile per andare a prenderlo al bar. (ps)