

Exclusiva



Guzzi V-65 TT

Toma de contacto

Cambio de terreno

Hace ya un par de años que fue presentada en los salones, desde entonces ha ido sufriendo cambios, pero sin ver nunca la luz. Hoy, por fin, Moto Guzzi entra en el mundo del fuera carretera, con esta V-65 TT, testigo de un hecho histórico para la fábrica italiana, y con la que hemos tenido oportunidad de rodar.

LAS grandes Trail cuatro tiempos se están poniendo de moda, las carreras tipo París-Dakar cada vez son más numerosas y tienen más participantes y seguidores, por ello las fábricas de motos, siempre ansiosas de captar clientela, se están apresurando a lanzar modelos que se adecúan, más o me-

nos a este tipo de carreras. El grupo De Tomaso no ha querido quedarse atrás, y con esta TT da la réplica a otras grandes fábricas que ya lanzaron sus «corre caminos».

Esta moto pertenece al grupo de aquellas inspiradas en los grandes rallyes, pero destinadas a hacer las delicias de





www.motoclasicas80.com

motoclasicas

info@motoclasicas80.com



La nueva Guzzi V65 TT pronto estará en las tiendas de la red Guzzi-España. Una trail atractiva, muy «japonesa» y con un motor que sorprende por su docilidad y potencia en bajos.



los que gustan de poder rodar rápido por caminos de tierra, y hacer algunos pinitos en terrenos accidentados, sin intenciones de querer ganar la «Baja», o algo por el estilo.

Mochila al hombro y a viajar

Cuando me ofrecieron la posibilidad de ensayar esta moto, como hombre totalmente amante del fuera carretera, me mostraba algo receloso ante «aquel invento de carretera, al que habían puesto suspensiones largas».

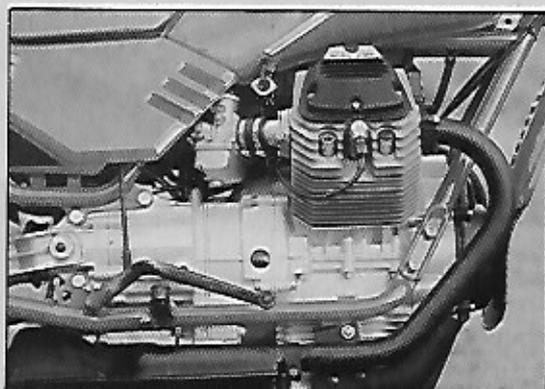
Pero la verdad es, que toda mi desconfianza, se tornó por una sensación muy grata en cuanto vi la moto; en primer lugar porque era mucho más bonita que lo que parecía en las fotos que había visto de los salones; y en segundo lugar porque una vez sobre ella me sentía realmente cómodo y, casi sin querer, en esos momentos, la imaginación vuela con dirección al desierto.

Lo primero que se nota es que, una de dos, o el asiento está muy bajo, o los reposapiés están muy altos, pero el caso es que las rodillas quedan muy altas. Las dos cosas son verdad, los reposapiés están colocados al estilo carretera y, por otra parte, el asiento es un auténtico sofá, que permite llegar muy bien al suelo para poder controlar a esta super enduro de 171 Kgs. Por cierto que los reposapiés van cubiertos con unas gomas para rodar por carretera, pero que conviene quitarlas al entrar en el campo, si no quieres que se te escapen continuamente los pies. La posición de conducción es realmente cómoda, aunque al ir sentado un poco bajo, es más difícil controlar la dirección en zonas bacheadas. Es sorprendente lo manejable que resulta, a pesar de la apariencia de gigante que tiene, y resulta sencillo ir «enchufado» con ella por campo, tan sólo tienes que prestar cierta atención con la dirección cuando vas de pie, ya que puede bailar y darte un buen susto si no vas bien sujeto al manillar.

Las suspensiones son Marzocchi; delante una horquilla del estilo de las antiguas Pa-zi de cross, pero con gran diámetro de barra; y detrás dos amortiguadores de gas, en lugar de un monoamortiguador, tal y como se está imponiendo hoy en



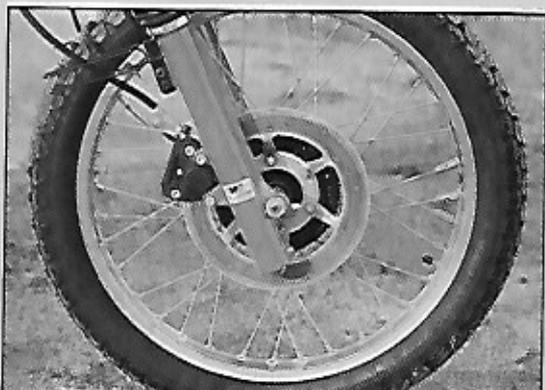
Depósito tipo Enduro, con muy buen acabado de pintura y tapón con cierre a llave.



Motor de la Serie V-65 de dos vueltas y 47 CV.



Portabultos trasero montado en serie.



Disco y pinza Brembo, y horquilla Marzocchi.

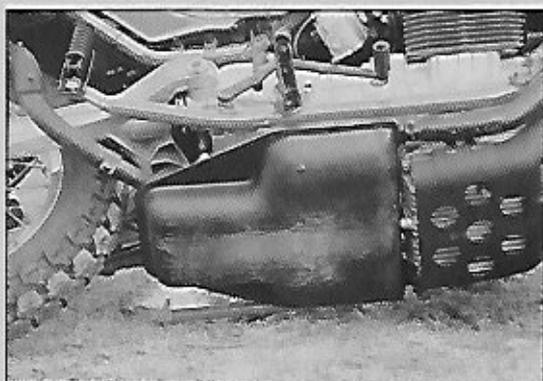
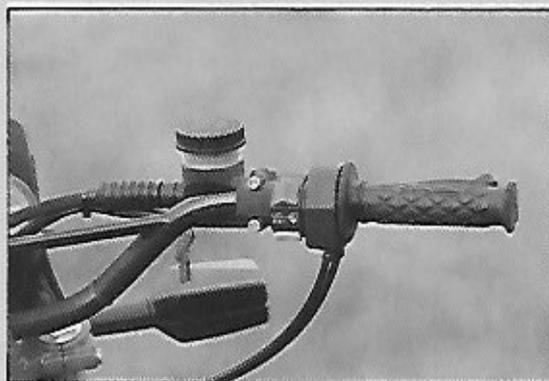
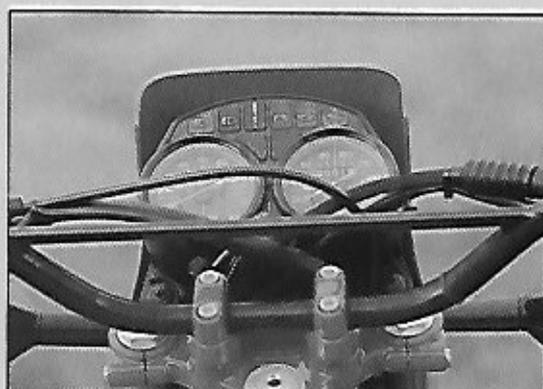
Pinza trasera montada flotante.



Suave transmisión por cardán y amortiguadores Marzocchi-gas.



Guzzi V-65 TT



Los mandos y conmutadores son heredados de las últimas series V-65. Los escapes confluyen debajo en una gran caja silenciadora, responsable del buen funcionamiento de este bicilindrico.

cilindros. Gracias a este motor, la V-65 se convierte en una moto muy ágil y divertida de conducir. Es muy suave y, sobre todo, recupera muy bien, gracias a unos bajos excelentes. En este apartado, si cierras los ojos podrás decir que llevas debajo un monocilíndrico 4T japonés. Tiene mucho tirón, pero suave, se nota la actuación del cardán, y es difícil ponerla en una rueda, salvo con un esfuerzo tremendo. Para un profano de la carretera como yo, era inimaginable que un motor así fuese tan dócil y fácil de llevar por campo.

A diferencia de la BMW, es muy difícil dar con los cilindros en el suelo en caso de caída, además en el reglaje de taqués, que es la única operación de mantenimiento que precisa este motor, no es necesario inclinar la moto para que no se salga el aceite. En cuanto a acabado, siguiendo el estilo italiano, está muy logrado. Los puños son muy adherentes. En el lado negativo está la pata de cabra, que se recoge automáticamente en cuanto levantas la moto, lo que supone que, tarde o temprano, alguna vez se te caerá al suelo al ir a apoyarla. Además, no tiene caballete. La V-65 TT, puede ser una moto muy vendible para gente que gusta de una Superbike de uso mixto, muy ligera y rápida, ahora que esto está de moda. Tan sólo debemos esperar a conocer el precio al que se venderá en nuestro país, donde la V-65 TT, que ya se está homologando, buscará dentro de muy poco un hueco en un mercado, en el que le auguramos un excelente recibimiento. □

M. ROJO

Fotos: C. Boet



¡¡ TE VAS A CAER DE ESPALDAS, CUANDO VENGAS Y VEAS NUESTRAS OFERTAS EN ACCESORIOS Y EN CASCOS!!

La Boutique de la Moto
LBOM

Recambios, 448 09 42

Mejía Lequerica, 16 Teléfono 447 00 39 28004 MADRID

día. Los neumáticos ecológicos (en este caso Pirelli), que montan todas las grandes trail actualmente, son realmente desastrosos en campo, y sólo la mente de algún sádico ecologista, puede pensar que se puede rodar al límite de velocidad sin acabar comiendo tierra. Sin embargo, en asfalto ofrecen un buen agarre, mucho mejor desde luego que el de unos neumáticos de tacos, y sin grandes pretensiones pueden salvar la papeleta en el campo.

El chasis es el clásico de Guzzi, muy similar al de la Lario, todo a base de tubos rectos, autoportante, pudiéndose desmontar las barras que van por debajo del motor. La única diferencia notable es la colocación de la pipa de la dirección, que lógicamente va más alta. Este chasis demostró ser muy noble en montaña, no haciendo extraños, incluso cuando las suspensiones trabajaban al máximo.

Los frenos son de disco, uno en cada rueda y están firmados por Brembo, siendo el trasero flotante.

El motor es el clásico bicilíndrico en «V» de Guzzi, con varillas y balancines, y árbol de levas en la «uve» que forman los

Ficha técnica

Motor: V2 (90°), 4 tiempos, 4 válvulas refrigerado por aire.
Cilindrada: 649 cc. (80 x 64 mm.)
Potencia: 46 CV a 6900 r.p.m.
Carburadores: 2 Dell'Orto PHBH 30 mm.
Encendido: Platinos.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Monodisco en seco.
Suspensión delantera: Horquilla oleoneumática Marzocchi.
Suspensión trasera: 2 amortiguadores Marzocchi de gas.
Freno delantero: 1 disco 260 mm. Ø.
Freno trasero: 1 disco 260 mm. Ø.
Ruedas: 3,00 x 21 y 4,00 x 18.
Llantas: Akront.
Peso: 171 Kgs.
Capacidad depósito: 13 litros. Reserva 2,5 litros.
Longitud máxima: 2.200 mm.
Distancia entre ejes: 1.480 mm.
Altura asiento: 680 mm.