

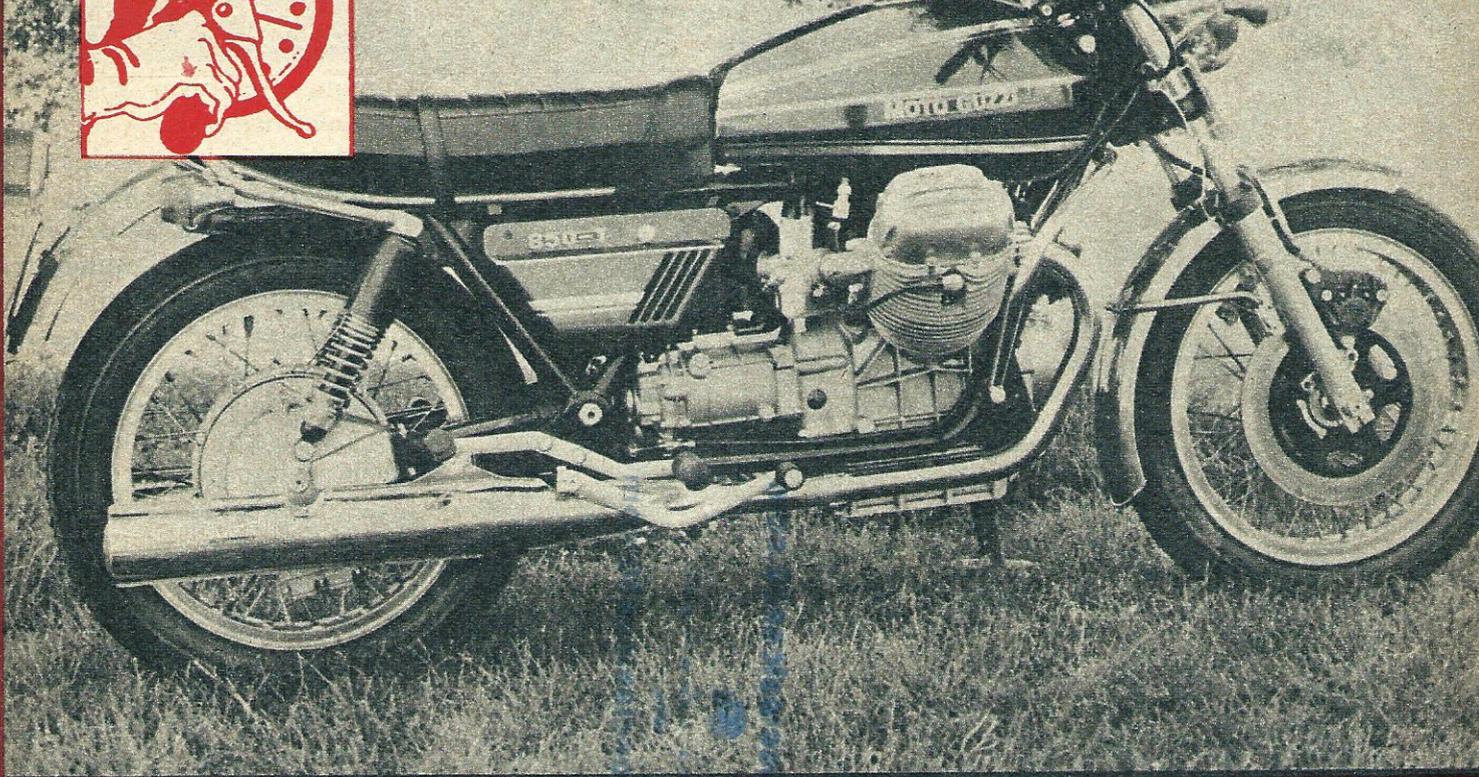
LA PRUEBA DE MOTOCICLISMO



www.motosclasicas80.com

motos clasicas

info@motosclasicas80.com



MOTO GUZZI 850-T

LA Moto Guzzi 850-T, presentada en el reciente Salón de Milán, es la consecuencia directa de todos los esfuerzos realizados en Mandello desde el nacimiento de la primera V-7.

Baste pensar que el cuadro es el mismo que el de la 750 Sport y que el motor es prácticamente el de aquella con algunas modificaciones para adaptarlo al uso turístico.

De todas formas, es la parte estética la que ha sido más rejuvenecida, abandonando casi

por completo las líneas redondeadas y adoptando accesorios de nivel estético y funcional más adecuados al tipo de moto y respondiendo a criterios de unificación.

La horquilla con los tubos al descubierto, el freno de disco, el depósito y las carcasas laterales de nuevo diseño, los guardabarros menos envolventes, el nuevo grupo óptico anterior y posterior con intermitentes son elementos que además de aligerar y dar un aspecto más dinámico a la moto, la hacen más

joven y más de acuerdo con el «styling» moderno.

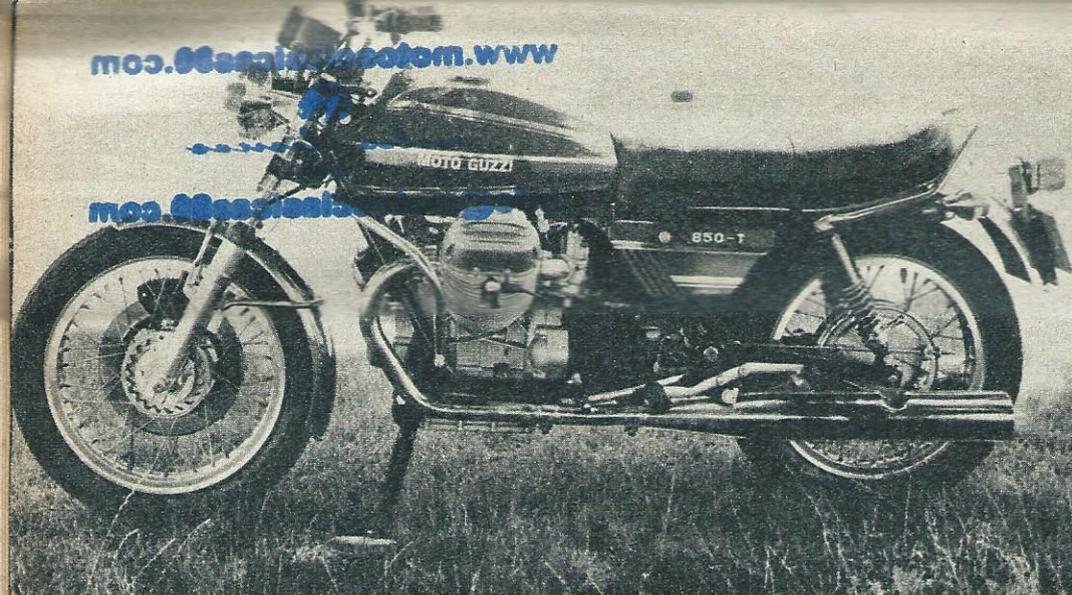
Con las modificaciones del manillar, del sillín y de los estribos puestos ahora más bajos y adelantados, la posición de conducción es de las mejores que pueden encontrarse en una gran turismo.

El único defectillo en cuanto a confort de marcha, son las vibraciones que se pueden notar a varios regímenes en los reposapiés posteriores.

Los mandos eléctricos puestos en el manillar son, por fin, modernos y de buen diseño

www.motosclasicas80.com

motosclasicas80.com



MOTO GUZZI 850-T

(aunque quizá con aristas demasiado vivas), pero no siempre están al alcance de la mano en el momento de la necesidad. De todas formas, esto último puede ser falta de familiaridad con la moto.

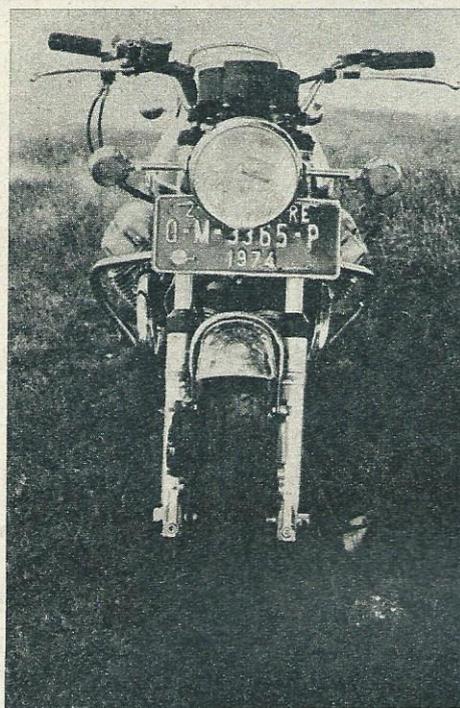
Aunque el cuentavueeltas presenta una notable inercia en el momento de cambiar de velocidad, la instrumentación es suficientemente precisa.

La potencia del claxon doble, el faro eficaz tanto a gran velocidad como en pésimas condiciones de visibilidad, el «stop» de grandes dimensiones, que ahora también se acciona con la palanca del freno delantero, los intermitentes montados como equipo de serie y el freno anterior, de disco potente y progresivo, son elementos que constituyen a aumentar la seguridad de marcha, característica esta última que en nuestra opinión debería ser tenida muy en cuenta al adquirir un vehículo de este peso y prestaciones.

Antes de analizar el motor y el cambio, hagamos una puntualización.

Evidentemente, con esta 850-T se ha querido poner a punto una moto para aquellos que, aunque atraídos por el refinamiento, por el confort y por la elegancia de una gran turismo, no saben renunciar a las dotes de potencia, velocidad y estabilidad de una moto deportiva.

Esta ambivalencia, muy válida hasta cuando fue proyectada la moto, topa hoy desdichadamente no tanto con las restricciones de carburante cuanto con



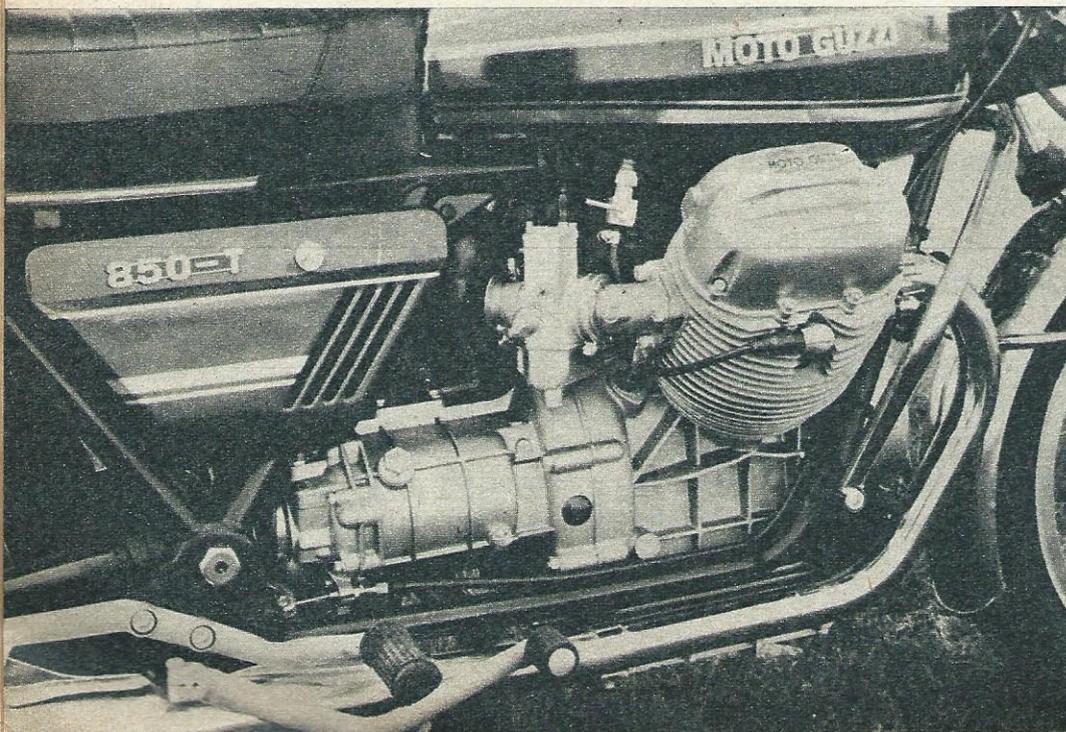
Línea extremadamente característica de la nueva Moto Guzzi 850-T.

www.motosclasicas80.com



Info@motosclasicas80.com

El motor es el de la Sport, más adecuado al uso turístico.

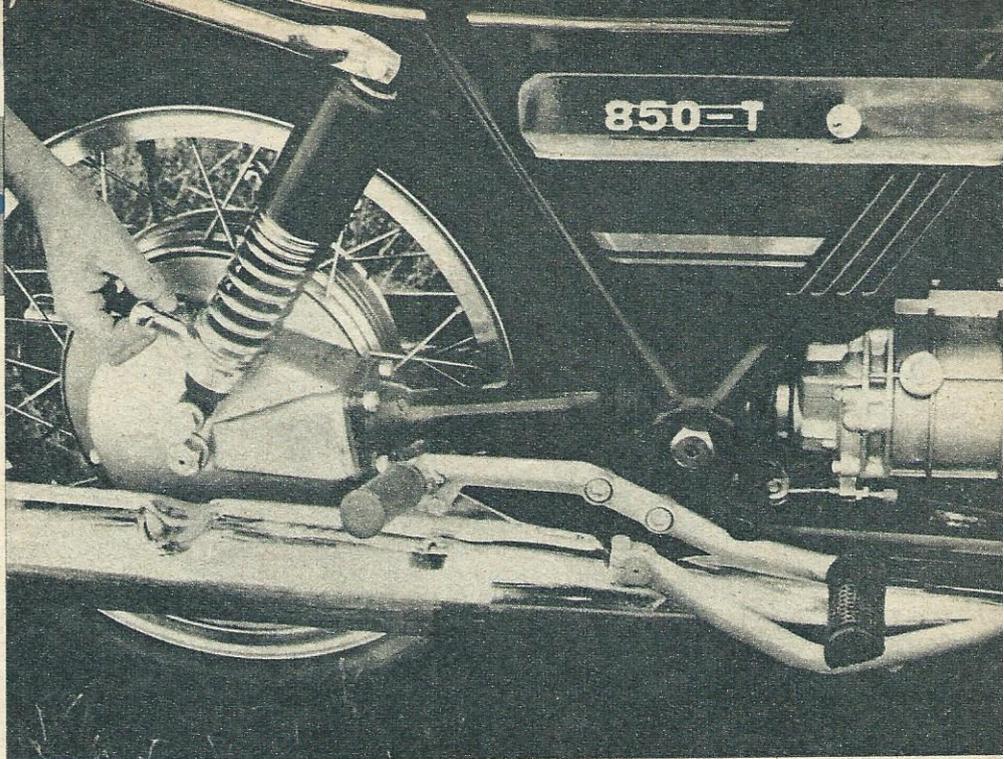


los límites de velocidad que, para decirlo de alguna manera, frenan las largas piernas de esta «grande routière».

Como habíamos señalado, el motor es el de la Sport «civilizado» para hacerlo más adecuado a un uso turístico. De la Sport conserva el alternador frontal en vez de la dínamo accionada por correa, de la 850-GT, el carter profundamente aleteado, los carburadores con difusor de 30 milímetros y el doble ruptor en el circuito de encendido. Evidentemente, se diferencia de aquella en la cilindrada, con un aumento del diámetro, que pasa de 82,5 a 83 milímetros, y de la carrera, de 70 a 78. Por otra parte, el árbol de levas es menos «rabiOSO», la relación de compresión se ha reducido, de 9,8 a 9,5, y el cambio con engranajes de dientes rectos tiene relaciones totales de transmisión más cortas.

También hay que hacer notar la adopción de un dispositivo amortiguador de los cambios bruscos de tracción en el cubo trasero, para reducir la rumorosidad del enclavamiento de las marchas y el tirón en la rueda motriz que se puede notar en la 850-GT al acelerar o al empezar a subir una cuesta.

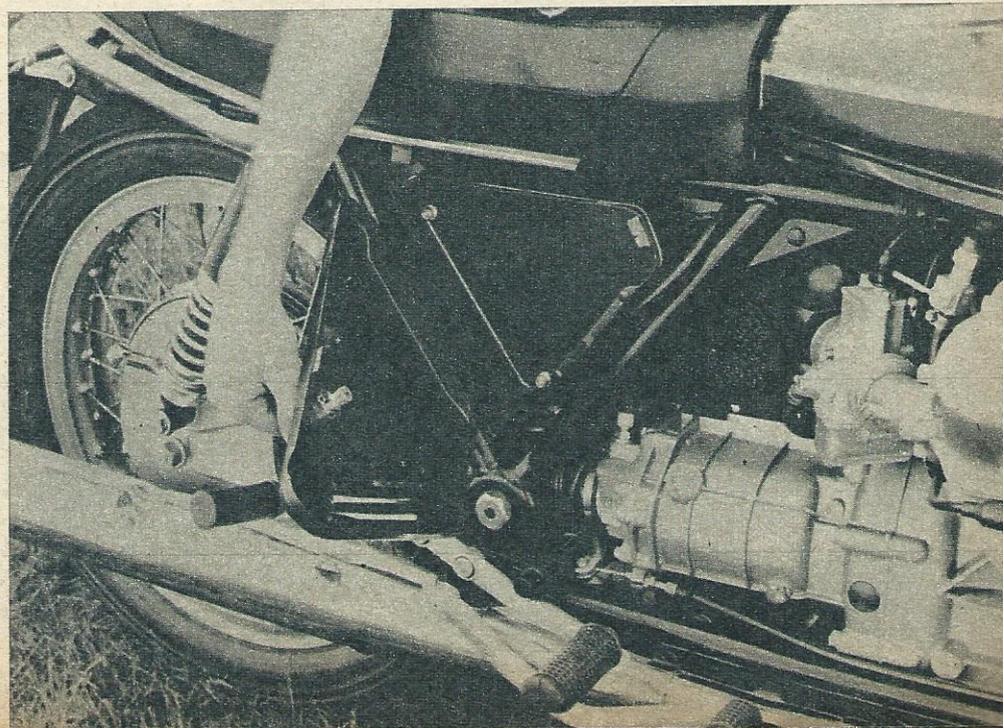
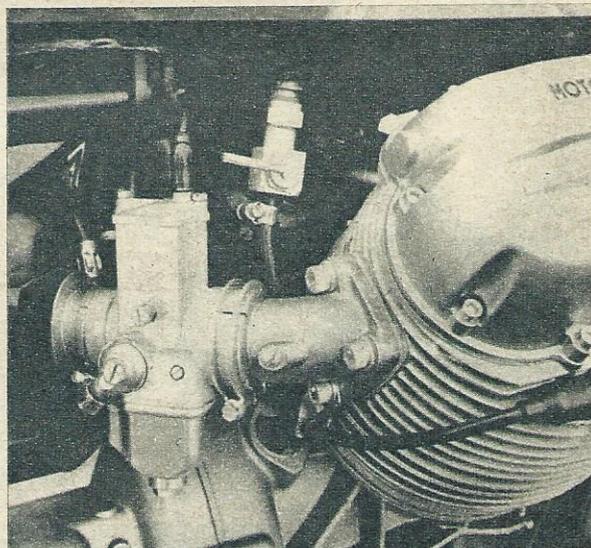
El arranque del motor cuando está frío requiere utilizar los estranguladores de aire accionados con una palanca y situados a la altura de los carburadores, cuyo accionamiento no es excesivamente cómodo. El arranque de este gran bicilíndrico requiere un gran esfuer-



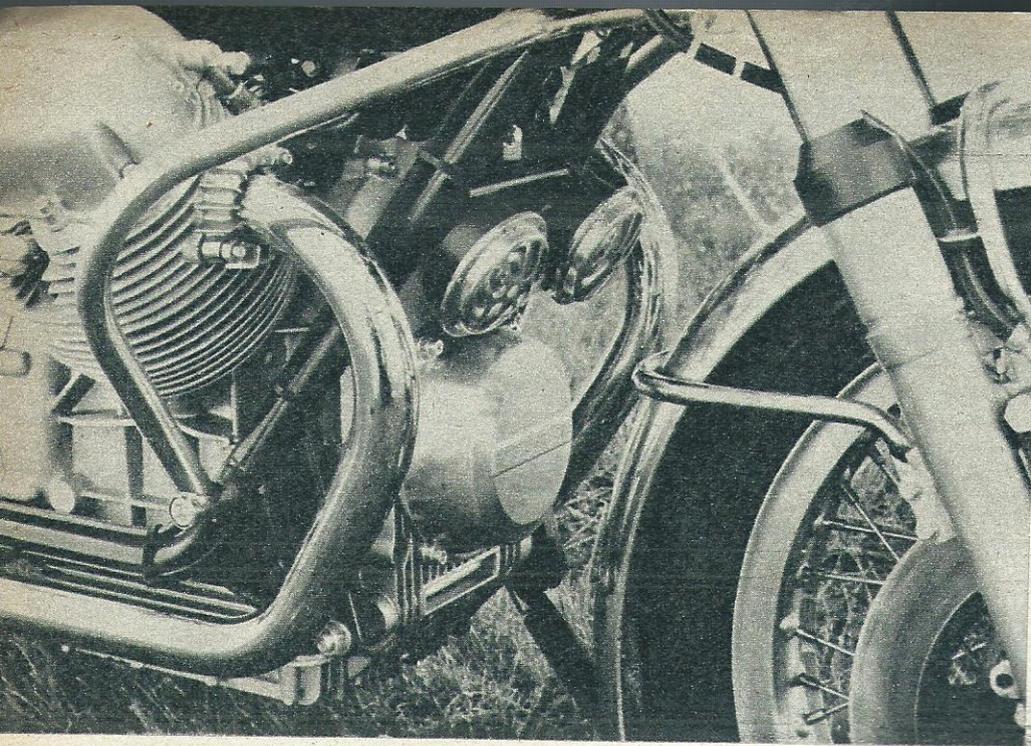
Una maneta cromada regula la amortiguación, con cuatro diferentes posiciones.

La alimentación se consigue a través de dos Dell'Orto VHB-29. Por cierto que, el estrangulador derecho no es muy cómodo de accionar.

Dos cofres, uno a cada lado, permiten llevar en ellos un buen número de herramientas y accesorios.



MOTO GUZZI 850-T



zo por parte de la batería y del motor de puesta en marcha, por lo que da la impresión de un arranque más bien penoso; sin embargo, con el motor algo tibio, este problema no se da.

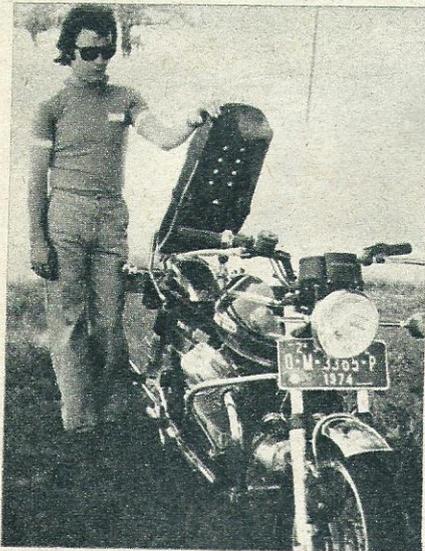
Dados los silenciosos algo ruidosos y la cilindrada unitaria de casi 422 c. c., el rumor de aspiración es muy acentuado y característico de todas las bicilíndricas Moto Guzzi, a causa de que las explosiones en este motor no son equidistantes.

El famoso par de vuelco, debido a la disposición longitudinal del cigüeñal del motor, que se deja sentir cuando se acelera a moto parada con el cambio en punto muerto, desaparece prácticamente cuando la moto está en marcha, no notándose ni en recta ni en curva.

A causa de que la primera es más bien larga, para hacer una salida brillante hay que hacer patinar un poco el embrague, manteniendo el motor a un régimen suficientemente alto.

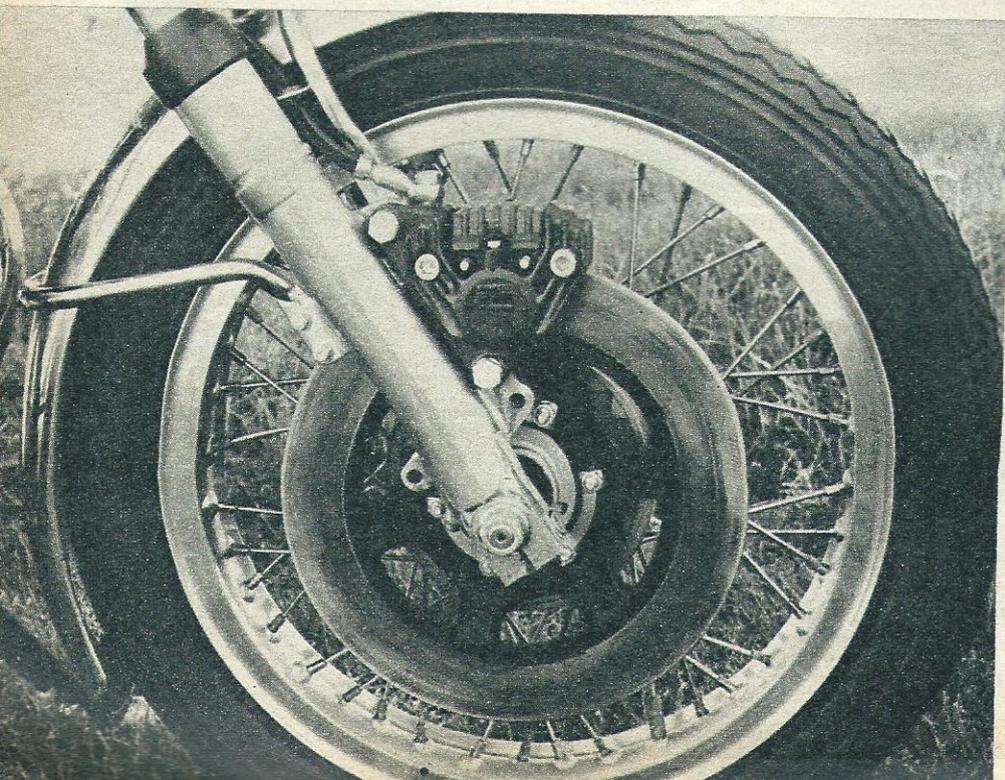
Ya en marcha, y a pesar del aludido amortiguador de transmisión, es muy conveniente hacer buen uso del embrague para evitar que la barra de transmisión, muy rígida, transmita a la rueda posterior los tirones de un cambio demasiado brusco, que podrían hacer patinar la rueda trasera.

Por encima de las 2.500 revoluciones por minuto, el motor acelera suficientemente bien, siendo a partir de las 4.000 revoluciones por minuto cuando muestra toda la sangre que lleva dentro, notándose una progresión uniforme y francamen-



Una pequeña palanquita en el lateral derecho permite levantar el asiento, bajo el cual se encuentra alojada la batería.

Freno de disco delantero, Brembo.



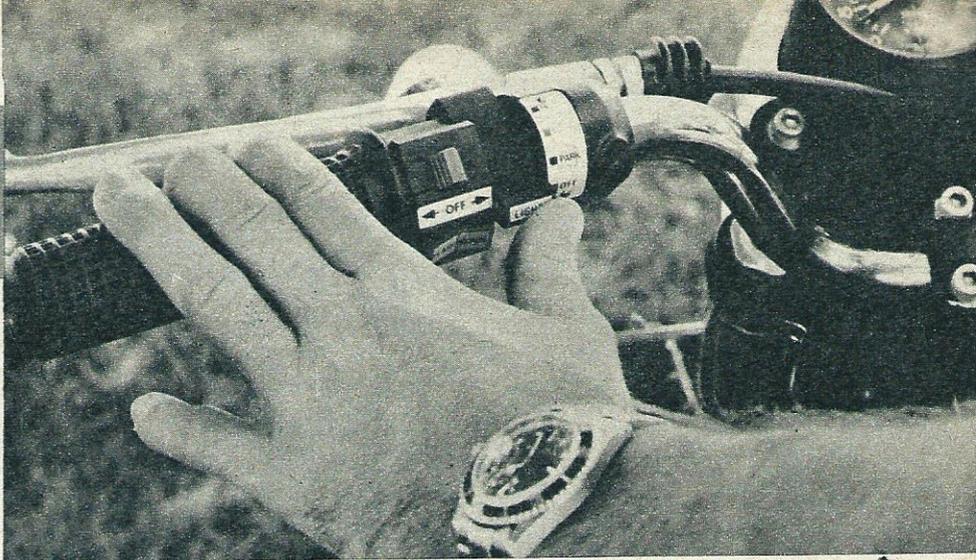
te creciente hasta las 7.000 revoluciones por minuto.

Según las medidas que hemos efectuado, se recorre el primer cuarto de milla (400 metros) en 14" 5/10, al final de los cuales la velocidad era justamente de 150 kilómetros por hora, marchando en cuarta. La caída de régimen entre las distintas marchas es, aproximadamente, 2.100 revoluciones por minuto entre primera y segunda; 1.700 revoluciones por minuto, entre segunda y tercera; 1.200 revoluciones entre tercera y cuarta, y 950 revoluciones por minuto al cambiar de cuarta a quinta.

El cambio, menos rumoroso gracias al amortiguador de transmisión, ha sido mejorado respecto al de la 850-GT, pero con todos los reenvíos que ha habido que introducir para llevar la palanca de mando al lado izquierdo, ya no se siente en el pie la entrada de las distintas velocidades... De todas formas, en las marchas cortas, aún se nota alguna vez el clásico «clac» de la marcha cuando entra, ruido que los «guzzistas» conocen suficientemente bien.

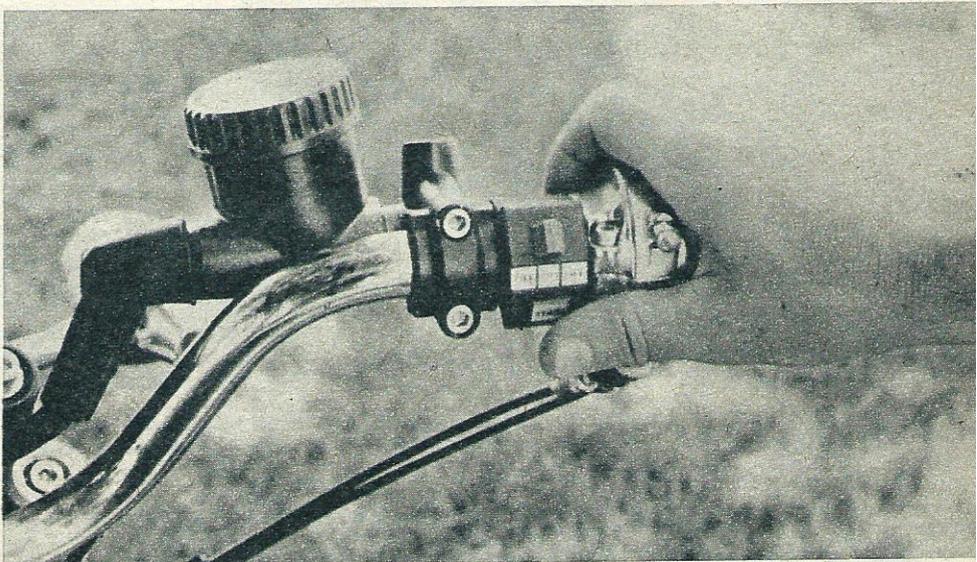
En resumen, se puede decir que aunque ha sido mejorado, el cambio no ha sufrido las mismas mejoras que el resto de la moto, a pesar de lo cual no se puede decir que el cambio no sea adecuado para el uso al que se destina la 850-T.

Con las marchas demasiado largas, que hace muy poco tiempo estaban justificadas por la posibilidad de circular en autopista a 150 kilómetros por ho-

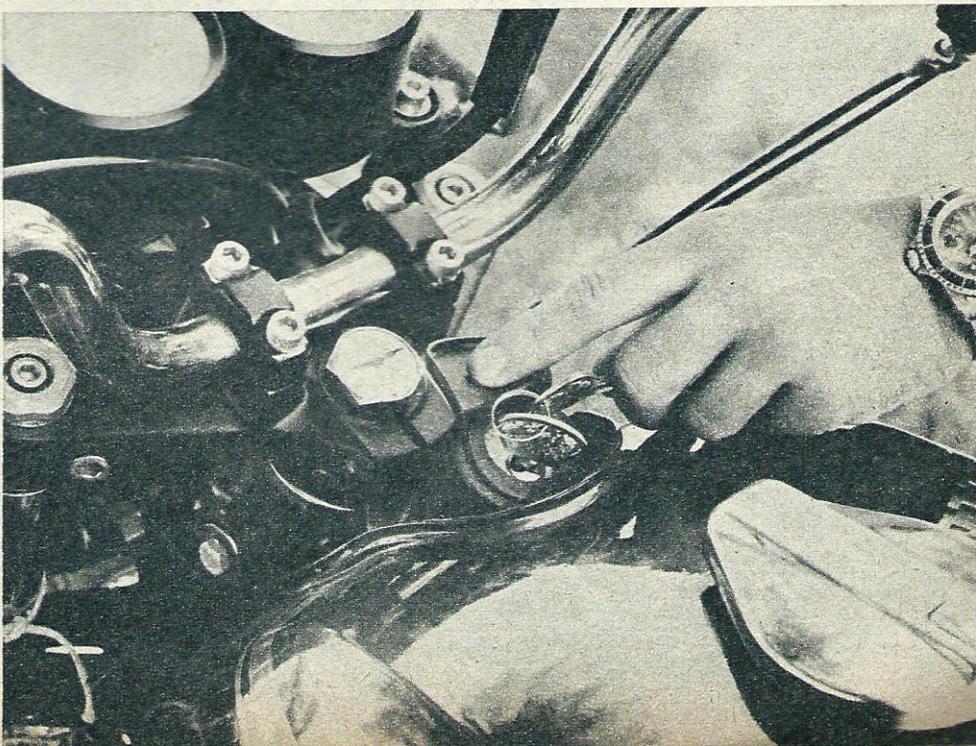


Modernos mandos de luces (claxon, intermitentes y ráfagas), en el puño izquierdo.

En el derecho vemos los mandos de arranque y pare.



La llave de contacto, con cerradura antirrobo, va situada en la parte anterior del depósito. Una tapa de goma cubre la cerradura cuando se quita la llave, evitando de esta forma la entrada de polvo y agua.



MOTO GUZZI 850-T

ra con el motor a bajo régimen, hoy, dadas las limitaciones de velocidad, hacen que el piloto se sienta a disgusto.

Lo que sigue siendo muy de apreciar es el cuadro tomado de la Sport: es una auténtica roca, impecable en cuanto a estabilidad y manejabilidad, dispuesto a perdonar los errores de conducción del motorista más desprevenido e indiferente a la situación de la carretera.

A la buena estabilidad colaboran los amortiguadores traseros regulables y la nueva horquilla.

El freno delantero de disco hace olvidar rápidamente las deficiencias del anterior tipo de tambor. Suficientemente suave de accionamiento, es un poco perezoso a baja velocidad; sólo después de frenadas marchando a buen tren, se dejan sentir fenómenos de emulsión del líquido hidráulico, los cuales causan una reducción momentánea del recorrido útil de la palanca.

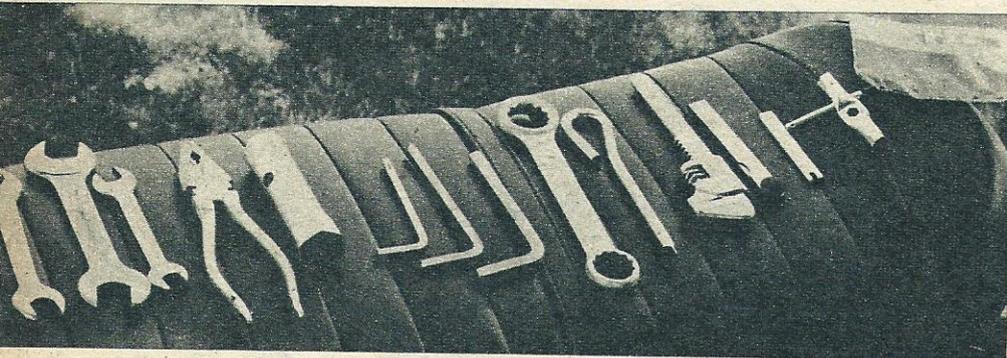
El freno posterior de doble leva es incluso demasiado potente, tanto que es necesario usarlo con cuidado para no bloquear la rueda trasera.

De los dos neumáticos Pirelli, el mejor es precisamente el posterior, puesto que el anterior, rayado, no es muy de fiar en firmes deslizantes, dando lugar a un movimiento serpenteante cuando se frena violentamente.

El consumo es óptimo: ocho litros por cien kilómetros en un uso mixto entre deportivo y turístico.



Angel Nieto encontró la 850-T extraordinariamente estable. Entre los defectos, él nos señaló los frenos traseros como demasiado potentes y la posibilidad de darse con las rodillas en los cilindros en una frenada brusca.



Completo juego de herramientas, dotación de este nuevo producto Guzzi.

Tablero de instrumentación, con velocímetro, cuentavueeltas y los chivatos de aceite, contacto y punto muerto.



CARACTERÍSTICAS TECNICAS

Motor: 2 cilindros, 4 tiempos.

Cilindrada: 844,05 centímetros cúbicos.

Diámetro por carrera: 83 × 78 mm.

Compresión: 9,2.

Carburadores: 2 Dell'Orto tipo VHB 29-C.

Potencia: 68,5 CV. a 7.000 r. p. m.

Puesta en marcha: Eléctrica.

Encendido: Por distribuidor.

Instalación eléctrica: Batería 12 V con alternador.

Embrague: De 2 discos en seco.

Cambio: 5 velocidades.

Transmisión: Primaria, por engranajes; secundaria, por eje cardan.

Bastidor: De doble cuña descomponible.

Suspensión: Telehidráulica.

Frenos: Delantero de disco. Posterior 2 zapatas con doble leva.

Neumáticos: Delantero 3,50-18; posterior 4,10-18.

Consumo: 6,2 litros por 100 kilómetros.

Capacidad depósito: 25 litros.

Peso: 216 kilogramos.

Velocidad máxima: 195 km/h., aproximadamente.

Aceleración: 13" 7 sobre 400 metros.

