

www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com

Presentación nueva gama Guzzi V-65

La "V" crece...

Hace unos meses, el importador de Guzzi en España, Lezauto, introducía para su homologación la primera de una nueva serie de Guzzi V-65. Ahora la gama completa se halla ya lista para su comercialización. Con la base del motor V-50 «crecido» a 643 c.c., Guzzi ha creado tres nuevos modelos para todos los públicos y todos los gustos. Son la V-65, V-65 SP y V-65 Custom. En esta toma de contacto, las primeras impresiones de la V-65.





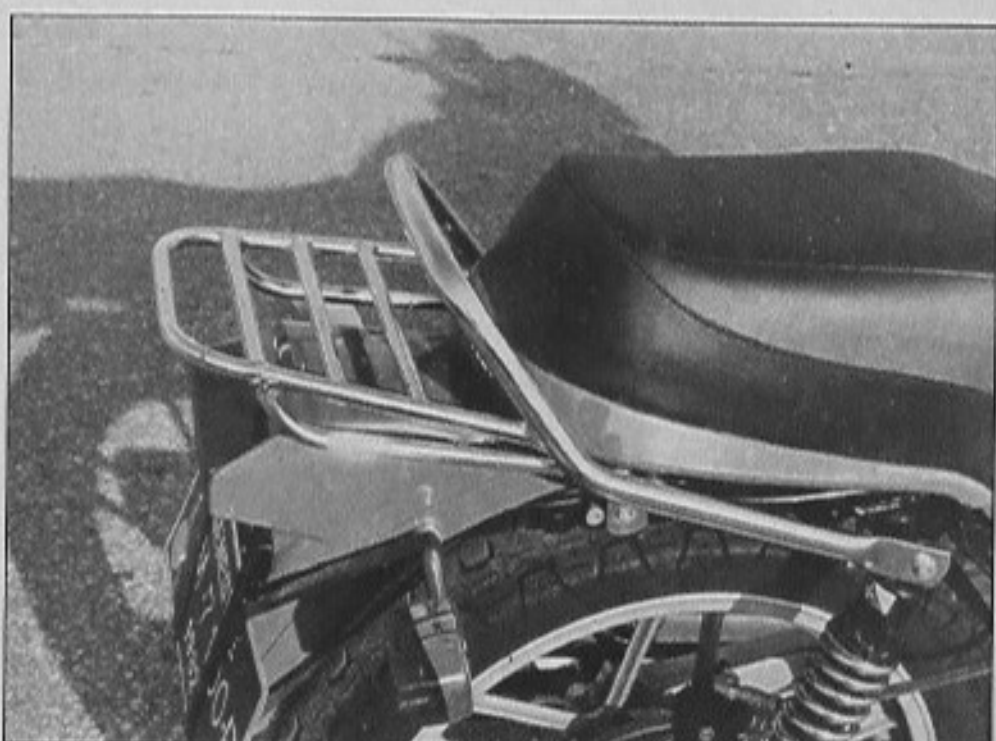
www.motosclasicas80.com


motos clasicas
club

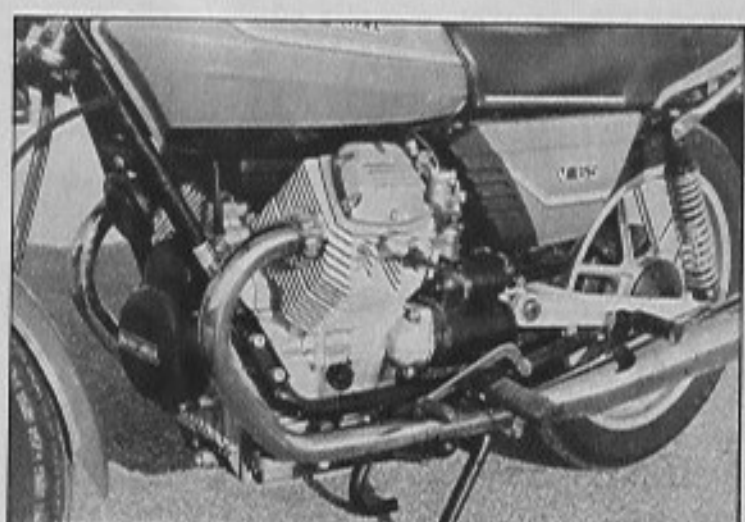
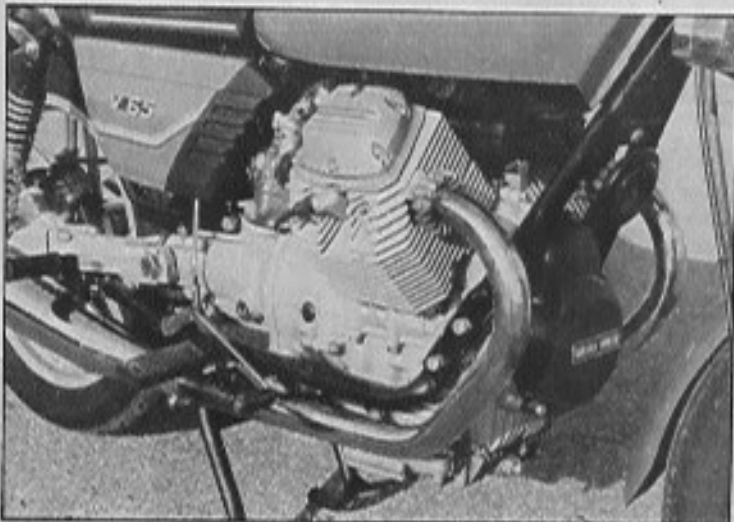
info@motosclasicas80.com



La horquilla es de 35 mm, 3 mm. más que la V-50. Conserva el sistema de frenado integral.



El sillín es nuevo y ahora monta un útil portaequipajes.



En motor de la V-65, derivado del de la V-50, cubica 643,4 c.c. y rinde 52 CV a 7.050. De fuera parece el mismo motor de la 500 c.c., pero tiene diámetro de 80 mm. y carrera de 64 mm. y se han reforzado los cárteres.

DESDE su comercialización inicial hasta el presente, la moto Guzzi V-50, tanto en su versión de turismo como en su versión deportiva, se ha caracterizado por su agilidad y ligereza, pero ha acusado problemas de estabilidad en línea recta (cabeceo) y, en general, se la ha criticado por una falta de potencia máxima.

Su velocidad máxima, que

es de unos ciento setenta Km/h. en el caso de la Monza, se debe más a su poca área frontal y buena penetración aerodinámica que a su potencia. En la Motociclismo Series, José Luis Sangrador ha conseguido cronos impresionantes, pero a base de apurar las frenadas al máximo e ir al límite en las curvas rápidas. La falta de velocidad máxima y repris en comparación con sus riva-

les italianas superdeportivas como la Ducati Pantah y la Laverda Montjuic, ha puesto en segundo plano a la Monza como máquina sport.

Pero la V-50 III, versión turística, tiene una fiel clientela que la considera una gran turismo pequeña... pero, también algo corta de potencia, especialmente cuando el piloto lleva pasajero y equipaje.

La última V-50 llegó con algunas modificaciones en las nervaduras de los cárteres, confirmando rumores y sospechas sobre la existencia en Italia de una versión de mayor cilindrada. Y ahora ha llegado la Guzzi V-65 en tres versiones, V-65, V-65 SP, con carenado y V-65 Chopper. Lógicamente habrá una cuarta versión en el futuro, la versión

deportiva, pero después de las primeras impresiones en el Jarama, parece que Guzzi ha eliminado ya sus dos principales problemas con su pequeña bicilíndrica en V a 90 grados.

La adaptación de barras de horquilla de mayor diámetro parece haber eliminado o, a lo menos, reducido drásticamente la tendencia de cabecear, mientras el aumento en cilindrada y el aumento de diámetro de difusor de los carburadores han conducido a un im-

74x57 mm., y con cubaje de 490 c.c. La nueva 650 (643 c.c.) tiene carrera de 64 mm. y diámetro de 80 mm. y el par motor es de 5,5 mgk. a 6.000 r.p.m. y 7.000 r.p.m.

Sigue siendo, después de las primeras impresiones, una moto con pocos bajos, aunque ya responde bien desde un poco menos de 5.000 r.p.m. en las marchas largas, pero la patada entre 6.000 r.p.m. nos hace pensar que tal vez la velocidad máxima de 185 Km/h.

con suficiente empuje para satisfacer por fin a los que quieren emplearla para llevar pasajero y equipaje en largos viajes.

Las primeras impresiones son favorables, pero falta terminar el rodaje y someter la máquina a las habituales pruebas dinámicas. Las otras dos versiones que llevan este mismo motor tienen caracteres muy distintos, siendo la V-65 SP una Gran Turismo de tamaño compacto y la V-65 Chop-

per una moto diseñada para el mercado americano, que será importada aquí en números reducidos para sondear el mercado.

La V-65 está todavía en proceso de homologación, y el importador todavía no ha establecido el precio definitivo. Dentro de poco os ofreceremos precios, prestaciones y prueba a fondo de la nueva Guzzi V-65.

D. N.

...Y también con carenado o chopper



V-65 SP

Paralelamente a la producción y comercialización de la versión V-65 estándar, Guzzi ha pensado en los más ruteros y, siguiendo su línea SP, que denomina a sus modelos carenados de turismo, ofrece la V-65 SP, que lleva una cúpula tipo Le Mans III, aunque algo más envolvente, con la particularidad de albergar en su interior dos prácticos compartimentos con tapa. Completando la protección dos laterales tipo Le Mans, independientes de la cúpula, pero que sirven de protección a las piernas del piloto.



V-65 Custom

Aparecida en pleno Salón de Milán el año pasado, la versión chopper de la V-65 trata de ponerse al día en la tendencia Custom, de la que ningún fabricante se ha podido sustraer. Ninguna de las características básicas de las series V-65 ha sido alterada con este modelo, únicamente la rueda posterior recibe una llanta de 16 pulgadas como manda la moda en este campo y recibe un neumático «ancho» Pirelli 130/90 H 16 MT 28. El manillar «cuerno de buey» y el asiento de dos niveles completan esta particular versión, que no dudamos tendrá sus seguidores.

portante aumento de la potencia máxima. Se anuncian 52 CV a 7.050, para el mercado español (y 49 CV a 6.900 r.p.m. para el mercado alemán, donde motos de menos de 50 CV pagan impuestos menores).

No se trata solamente de un cambio de cilindros y pistones, sino alteraciones también de carrera. La V-50 era de

anunciada en la publicidad de la marca sea alcanzable.

Lo que sí puedo confirmar es que el peso en seco de verdad no es 165 Kg., sino de 175 Kg., pero aún así, 52 CV y un peso de 175 Kg. darían a la Guzzi una relación peso/potencia ligeramente superior a la de una Pantah o Montjuic.

Y de ser así estamos hablando de una moto turística

Ficha técnica Guzzi V-65

Motor: Bicilíndrico en V a 90 grados. Cuatro tiempos.
Diámetro por carrera: 80x64 mm.
Cilindrada: 643 c.c.
Potencia (según fábrica): 52 CV a 7.050 rpm.
Relación de compresión: 10:1.
Alimentación: 2 carburadores Dell'Orto PHBG 30.
Arranque: Eléctrico.
Cambio: 5 velocidades.
Embrague: Bidisco a seco.
Frenos: Sistema frenada integral. 2 discos delanteros 260 mm. 1 disco posterior 235 mm.
Suspensiones: Anterior, horquilla telescópica a gas. Posterior, amortiguadores hidráulicos a gas.
Depósito: Capacidad 6 litros.
Peso en seco: 175 kg.