

Guzzi V85TT: Aventura't amb estil

Guzzi estrena una Classic Trail lògica i amb tota la tradició de la marca



La Guzzi V85TT pot ser la trail que molts estàveu esperant | CS infomotor

Tothom s'apunta al Trail i cada vegada serà més difícil trobar una fórmula que aconsegueixi l'afecte del gran públic. Guzzi ho torna a intentar, després de l'aparició de la Stelvio el 2007, sense gaire èxit, els de Mandello del Lario tornen a intentar-ho, aquest cop amb un Model la V85TT que ha despertat molt d'interès des de la seva presentació com a concepte en EICMA 2017. La veritat és que encara que associem a Guzzi a l'asfalt, la marca té una llarga tradició en offroad, ja en 1939 va participar en els sis dies d'enduro i molts recordem encara la participació de Claudio Torri al Dakar de 1985 amb la V65TT Baja.

Em pogut provar la nova Guzzi V85TT en la seva presentació a la premsa i en aquesta breu presa de contacte, poc més d'una hora sobre la moto, la neu i el fred ens vàren acompanyar tota la jornada, ens sembla que d'entrada aquesta Classic Trail, com la defineix Guzzi, compta amb dos grans actius.

1- La seva estètica, que amb un estil elegant i sobri però esportiu alhora, beu de la font de la tradició de Moto Guzzi el que imprimeix a la V85TT, un halo d'autenticitat. És una Guzzi, i es reconeix com a tal a la primera.

2- Es tracta d'una moto molt lògica, amb tot el necessari per viatjar, confort, autonomia, motor més que suficient, equipament i amb l'afegit de la transmissió per cardan.



L'atractiu del V85TT és innegable Foto: CS infomotor

Encara que la seva imatge i sobretot la seva arquitectura de motor sigui la típica d'Guzzi la V85 TT és una moto completament nova, de dalt a baix, i és la punta de llança de nous models que arribessin en el futur amb aquesta base motriu.

El nou motor bicilíndric a noranta graus de 853 centímetres cúbics entrega 80 cavalls a 7.750 voltes i 80 Newtons de bat a 5.000. En el seu interior tot és nou, els pistons, l'admissió, les vàlvules de titani, les culates, el carter semi-sec, la línia d'escapament. Només així s'explica que un motor refrigerat per aire arribi a una potència específica de gairebé 100 cavalls per litre. Només amb arrencar-gaudirem d'un lleu balanceig lateral propi del motor a V. Però en marxa, aquestes vibracions són imperceptibles, és ara un motor molt més refinat. Potser els Guzzistas de tota la vida el trobin a faltar, la resta de la humanitat ho agraïm.

La transmissió final com hem avançat és per cardan, el que converteix la V85TT en l'única moto de la seva categoria en equipar-lo. També ha estat completament redissenyat i ofereix un funcionament impecable, sense cap mena de brusquedats. Òbviament equipar una transmissió cardan sempre és una bona idea en una moto de tall turístic pel seu poc manteniment i fiabilitat.



La V85TT és plena de detalls. L'àguila de Guzzi ens obre camí Foto: CS infomotor

Un xassís multitubular d'acer amb fixacions d'alumini, completament nou, va muntat sobre el motor, en aquestes versions bicolor va pintat de vermell i de negre a les de color sòlid.

Les llandes són de 19 polzades davant i 17 darrere i munten pneumàtics amb càmera en mesura 110/80 davant i 150/70 darrere.

La Forquilla telescòpica hidràulica invertida, de 41 mil·límetres de diàmetre aquesta signada per Kayaba, és regulable en la precàrrega del moll i en l'extensió de l'hidràulic. Darrere comptem amb un Basculant de doble braç en alumini amb ancoratge lateral del mono-amortidor en el costat dret, és regulable en la precàrrega del moll i en l'extensió de l'hidràulic.

Per frenar la V85TT disposem d'un Doble disc flotant de 320 mil·límetres, pinça Brembo d'ancoratge radial i 4 pistons contraposats en l'eix davanter i darrere amb un sol Disc de 260 mossegat per una pinça flotant de 2 pistons.

La V85 TT combina a la perfecció la tradició amb elements tecnològics moderns, com la il·luminació LED, sobre el doble far davanter destaca el DRL que dibuixa clarament la silueta de la cèlebre àguila de Moto Guzzi, o la instrumentació digital. Un quadre d'instruments molt complet i llegible amb facilitat que ofereix opcionalment la possibilitat de connexió via bluetooth amb el mòbil i així comptar amb funcionalitats com el navegador, el telèfon o el reproductor de música.



Motor i bastidor és tot nou i a l'última en tecnologia Foto: CS infomotor

En la seva dotació electrònica, heretada de les seves cosines les Aprila Tuono o RSV4 disposa de 3 tres modes de conducció: Road, Rain i Off-Road. Cadascun d'ells disposa de diferents ajustaments d'accelerador, ABS i control de tracció. Equipar els diferents modes de conducció ha estat possible gràcies a l'adopció d'un accelerador electrònic d'última generació. Un altre equipament molt interessant per als devora-quilòmetres, el control de creuer de sèrie en la V85TT, en canvi els punys calefactables són opcionals.

Les noves pinyes, destaquen pel seu estilitzat disseny, això és possible per l'eliminació dels cables, gràcies a l'ús d'avançades i sofisticades centraletes tipus CAN-BUS, heretades també de l'experiència en competició d'Aprilia.

Sense cap classe de carenat, la V85 TT té en el seu lloc un parabrisa de plexiglàs fumats i protectors de mans, així la protecció davant les inclemències meteorològiques i el fred està mínimament assegurat.

L'escultural dipòsit d'aquesta Guzzi té 23 litres de capacitat i la marca homologa consums de 5 litres, així que hauria de ser possible superar els 400 quilòmetres d'una tirada amb ella. El seient està a 830 mil·límetres del sòl però a través de les seves diverses configuracions i opcions Guzzi assegura que la V85TT accessible per a tots els pilots amb talles entre 1,60 i 1,90.

En marxa !

Només engegar el motor de la V85TT marca territori Guzzi, amb aquests moviments de vaivé en accelerar en parat tan distintiu dels seus bicilíndrics en V a 90°. Ara bé, a la que guanyes velocitat, al contrari que a les Guzzi anteriors, aquestes vibracions desapareixen per complet i el motor gira amb la finor pròpia d'un motor de cilindres en paral·lel.

La dinàmica de la moto sorprèn, és una moto molt fàcil de conduir, molt suau, progressiva de reaccions amb un motor que a partir de les 3.500 voltes comença a empènyer amb energia fins passades les 7.000 rpm. El cardan té un funcionament molt suau també. Tot i buscar-li les pessigo lles amb reduccions brusques no he notat ni un rebot estrany ni cap bloqueig a la transmissió.

La frenada és notable i permet una dosificació quasi perfecta. Quan circulem en el mode Off-Road, l'ABS queda desconnectat per a la roda del darrere però per als més avesats hi ha la possibilitat de desconnectar l'ABS completament. Les suspensions també treuen una bona nota. Transmeten molt bé al manillar el que passa sota les rodes i s'empassen sense dificultats les irregularitats dels terres més trencats.

La posició de conducció és molt còmode fins i tot quan ens posem a peu dret a les pistes. Tenim el confort garantit per molts quilòmetres que ens posem al davant.

El pes d'aquesta clàssic trail és de 208 quilos en sec, 229 amb el seu dipòsit ple al 90% i tots els fluids. La moto ja està als concessionaris en les seves dues versions: negra, normal per 10.990 euros, i la més atractiva bicolor per 11.190 euros. A més de la decoració canvien els pneumàtics, que són Metzeler Tourance en el primer cas i Michelin Anakeeen el segon. Hi ha molts accessoris disponibles i alguns "packs": cavallet central, maletes, pantalla més alta, suspensions Öhlins pels més Off-Roaders, etc ... Tot a punt per començar una aventura amb estil.