

V 6 5 L A R I O

appel à tous ceux qui nous envoient des essais sur leur bécanes ? Il y a un point qu'il faudrait développer davantage, c'est le côté "sous". Je sais bien, quand on n'aime on ne compte pas, mais il faudrait nous parler du coût d'entretien, de la casse, des accessoires, des pannes, de l'assurance...

Le choix

J'ai repris la moto depuis 4 ans (je n'ai pas roulé depuis 1963, année où je m'étais fait voler une 125 Terrot) pour circuler dans les embouteillages parisiens avec une 125 CG.

Le virus me prend à 42 ans et je passe les permis A2 et A3. Cela pour vous dire que je préfère à 45 ans les moteurs calmes et silencieux. Entre temps j'ai possédé une Kawa Z 400 J et une R 100 RT.

J'ai cherché une moto plus polyvalente que la 100 RT avec une transmission par cardan, d'une cylindrée inférieure ou égale à 750 cm³. Puis j'ai cherché un concessionnaire capable de ne pas me vendre n'importe quoi et, après plusieurs essais je sortais le 22 avril 85 dans la rue des Laitières avec une Lario neuve au prix de 33 944 F tout compris avec options.

Coup d'œil

C'est une version sport qui n'a rien à voir avec la V65. Petit tête de fourche, déflecteurs d'air sur les cylindres, becquet moteur. L'esthétique est très réussie.

Elle est livrée à l'origine avec une paire de bracelets. Les commandes vont me demander un apprentissage de quelques semaines. La commande des feux de direction se trouve sur la poignée droite et se manœuvre verticalement, en haut pour signaler à droite et en bas pour aller à gauche, tout cela sans altérer la position du poignet qui lui, essaie de maintenir l'ouverture des gaz constante.

Le bouton d'avertisseur ne tombe pas sous le pouce gauche. Au tableau de bord les témoins traditionnels : point mort, charge batterie, pression d'huile, feux de position, de route,

MOTO GUZZI



CE QUE JE PENSE DE MA MOTO (fin)

deux voyants séparés pour les clignotants, un voltmètre (que l'on devrait trouver sur tous les véhicules), un compteur de vitesses avec un totalisateur journalier et surtout un maxi compte tours très utile pendant la période de rodage.

La commande du starter se trouve à côté du cylindre gauche.

En route

Contact, bien vérifier le point mort, car il n'y a pas de sécurité au relais de démarreur, les deux mains sur la poignée de droite, la main droite ouvre très peu les gaz, le pouce gauche appuyé sur le bouton et, le moteur part du premier coup même à froid sans starter (enfin presque à tous les coups).

L'embrayage à sec ne colle pas, la première vitesse s'engage, attention pour embrayer cela ne baigne pas dans l'huile. Pas de chauffe statique, éviter de la faire peiner sans dépasser 2000 tours. Au bout de quelques mètres du départ j'essaie de passer la deuxième vitesse et cela n'est pas évident quand la boîte est froide.

Après quelques kilomètres, les vitesses sont toujours un peu lentes à passer, le pied gauche accompagne

le sélecteur jusqu'au relâchement complet de la poignée gauche. Ce qui est paradoxal, c'est de pouvoir passer les vitesses sans débrayer, en jouant doucement sur la poignée des gaz. Le moteur possède un bon couple, la moto roule à 50 km/h en 5^e vitesse le moteur tourne à ce moment à 2000 t/mn et peut reprendre sa vitesse de rotation normale.

Les reprises ne sont pas foudroyantes par rapport à une turbo, mais permettent quand même des dépassements normaux.

La moto rebondit et cabriole sur les mauvais revêtements, les suspensions sont très rigides. Il n'en reste pas moins que la machine est très maniable et obéit au moindre mouvement des bras ou du corps. Sa tenue de route devient irréprochable dès que le bitume est régulier, on peut lâcher les deux mains, c'est un régal aussi de l'emmener dans les lacets. S'il faut freiner d'urgence dans un virage, il suffit d'appuyer sur la pédale, pas de drible, pas de dérapage, elle s'arrête, le frein intégral moto Guzzi est là.

Béquillage : un point noir, les trois chutes de la moto sont dues à un mauvais béquillage. La béquille latérale est trop en avant et ne s'écarte pas assez de la machine, si je tousse elle tombe. La béquille centrale est un peu dure à déplier, la portée au sol est

insuffisante et la moto s'enfonce si le sol n'est pas assez dur.

L'éclairage : est juste suffisant, une ampoule 40/45 W. Cependant j'aurais préféré un optique rond au lieu d'un rectangulaire qui n'éclaire qu'une ligne horizontale, car dans les virages le faisceau est de travers et je ne vois plus rien.

Consommation, autonomie : la consommation tourne autour de 6 litres ou en-dessous si l'on reste dans les limitations de vitesses. L'on peut s'assurer alors de 300 km d'autonomie en étant passé sur la réserve.

Conclusion : à l'usage c'est effectivement une moto qui peut servir tous les jours et être aussi polyvalente, fort attachante à la conduite sur route, ni trop lourde, ni trop haute, pas bruyante, elle peut convenir à une large clientèle pourvu que cette clientèle s'accommode ou remédie à ses défauts de finition, et ses petites choses mal étudiées lors de sa conception. Il est regrettable aussi que cette moto ne bénéficie que d'une garantie de 6 mois.

Béthmont Gérard, 2, villa de l'Albatros, 91470 Limours. Tél. : (6) 491.07.85.

Fiche technique

MOTEUR

Type : quatre temps bicylindre en V
Alésage-course : 80x64
Cylindrée : 643,4 cc
Rapport volumétrique : 10,3 à 1
Puissance maxi kW/CEE : 60 ch à 7.800 tr/mn
Alimentation : 2 carburateurs PHBH 30 mm
Démarrage : électrique

PUISSANCE ADMINISTRATIVE : 7 CV

CIRCUIT ELECTRIQUE

Batterie : 12 V - 20 Ah
Allumage : • Vis platines
• alternateur 14 V - 20 Ah

Embrayage : à sec simple disque

Boîte : 5 vitesses - taille droite

Transmission secondaire : cardan et couple conique

SUSPENSIONS • A l'avant : fourche télescopique à gaz avec répartiteur de pression diamètre 38 cm.

• A l'arrière : bras oscillant, amortisseurs avec compensateur de pression.

FREINS : Système de freinage intégral breveté :

- A l'avant droit, frein à disque ventilé, étrier fixe à double pistons, commandé par levier à main droite (hydraulique).
- A l'avant gauche et à l'arrière, freins à disques ventilés, hydrauliques à double pistons, commandés par pédale au pied droit.

PNEUMATIQUES : A l'avant 100/90 V16 Phantom

ROUES : A l'arrière : 120/90 V 16 Phantom

POIDS : 172 kg.

CAPACITE

Réservoir carburant : 18 litres.

CONSOMMATION (Normes CUNA) : 5,6 l aux 100 km.

PERFORMANCES

Vitesse maxi : 195 km/h.

