

ESSAI

BUZZI V65

LARIO:

C'est une fille!



Krajska nous signale

Le père Charles, toujours en avance sur ses petits camarades, nous signale qu'il a mis au point un allumage électronique pour la nouvelle V 65 Lario. Cet allumage, qui se compose d'un plateau à deux capteurs et de deux bobines électroniques logés sous la selle, conserve l'avance mécanique et les bobines d'origine. Si vous êtes assez nombreux à être intéressés, une petite série sera produite afin de pouvoir descendre le prix à 1 500 F. Pour le moment, compter environ 1 800 F.

Krajska propose également sous peu un carénage-ité de lurcha prenant appui sur la colonne de direction ; un montage qui aurait dû être réalisé d'origine car il améliore la tenue de cap à haute vitesse.

Richez toujours cette bonne adresse : Krajska, 8, rue des Laitières, 94300 Vincennes ; tél. : 374.51.00.



La V 65 Lario se situe dans la grande ligne des autres modèles sportifs de la marque. Dans cette optique la ligne est particulièrement réussie. Très petite et compacte grâce à ses deux roues de 16 poires, les dessins du carénage et de l'habillement se conjuguent harmonieusement pour donner à la Lario ce charme bien typé des productions italiennes.

En action, malgré ou plutôt à cause des roues de 16", la Lario déçoit un peu. Elle ne gagne même pas en maniabilité ce qu'elle perd en tenue de cap.

LA GRANDE FAMILLE

Du pare-brise de la California au carénage intégral de la SP, en passant par les tétines de la T.T., les cinq 650 cm³ Guzzi répondent à tous les besoins. Il manquait une petite Le Mans, la V 65 Lario vient y pourvoir.



Tout dans les mensurations : petite, menue, mignonne, la Lario est la petite dernière, donc la plus chouchoutée ; la plus jolie, il faut le reconnaître. Une robe de star, deux culasses bien remplies, un zeste de style et un nom de baptême font la différence : c'est une affaire qui roule. On a testé la belle afin de savoir si, sous la robe, il y a le feu.

Le Mans, Monza, Imola, je ne vous ferai pas l'injure de vous demander où ça se trouve... Ces circuits prestigieux évoquent également quelques appellations Moto-Guzzi. Il était logique que la Lario, qui voudrait être perçue comme la moyenne cylindrée de prestige de la gamme, soit logée à la même enseigne. Lario : un nom particulièrement cher à Guzzi puisque la marque y remporta quinze victoires durant les grandes années. Ainsi est née la V 65 Lario, dernier maillon (pour le moment du moins car il faut reconnaître que les Italiens quand ils tiennent un moteur, ils ne le lâchent plus) d'une chaîne débutée en 1977 à partir des V-twin de la Monza 500. Modeller une sportive à partir du V-twin culbuté, c'était un peu osé. Aussi, pour ce faire, Guzzi n'a pas hésité à revoir entièrement la présentation et travailler sur le moteur. Avec de surcroît quelques choix techniques qui la démarquent nettement de ses sœurs qui doivent faire la queue à la Lario apparaît en effet comme l'enfant chéri de ses créateurs.

Au pays de la Ferrari

Il fallait du rouge bien sûr, un rouge étincelant qui rappelle les célèbres carrosseries de Modène. Que les timides se rassurent, Guzzi a prévu au catalogue un blanc à peine plus discret. La Lario est belle et il faut que ça se voit. Les lignes sont courbes, à la Pininfarina ; on a quelque peu laissé de côté les formes anguleuses de la Le Mans et de la Monza, seul le carénage conserve un dessin bien particulier à Guzzi. On remarque des cigariants intégrés sur celui-ci, un bas de carénage masquant les nervures du carter inférieur, deux spoilers aérodynamiques en aval du carénage (l'un de fourche et un dossier qui encadre le feu arrière). Le résultat, s'il fait quelques concessions au modernisme, ne détruit pas pour autant le côté traditionnel qui souligne le charme des produits italiens. C'est donc une réussite. Comme Lavardo avec sa RGS, Guzzi a su rendre cette Lario attrayante et moderne d'allure sans effacer le style propre à la marque. Les fidèles du V-twin face à la route acceptent sans doute le nouveau-né sans trop de réticences.

Le constructeur ne s'est pas contenté d'habiller la belle. La Lario reçoit en effet une paire de roues de 16 pouces, une concession à la mode sans doute... Nous verrons si ce choix est fondé. Cela a d'ores et déjà l'avantage de le rendre très compacte : le gabarit de la Lario est comparable à celui de la V 50 Monza, et même de la V 35 Imola qui n'est déjà pas grosse pour une 350. Deuxième conséquence, cela permet à Guzzi d'annoncer 172 kg à sec ce qui, convenez-en, est plutôt intéressant pour la cylindrée. Le cadre a été restructuré au niveau de la colonne de direction ; le reste n'évolue pas.

Sauf côté poste de pilotage où trône un magnifique compte-tours Vesgla, flanqué de part et d'autre d'un indicateur de charge de batterie et d'un compteur gradué jusqu'à 240 km/h, bigre ! Le V-twin aurait-il avalé ses culbus ?

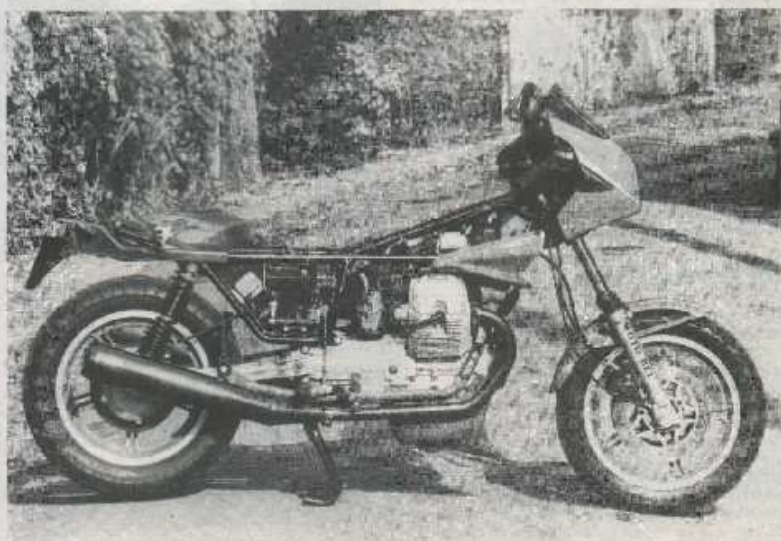
Tout est dans la culasse

Non, les fameux culbuteurs actionnés par des tiges à travers les cylindres sont toujours présents (quoiqu'un est presque un défi !). Pour viterner le bicylindre, rien de tel qu'une bonne culasse à quatre soupapes par cylindre. Cela nous en fait huit en tout... voilà que je radote... actionnées simultanément au moyen de (quatre) basculeurs en Y. C'est tout simple, ça peut pas lui faire de mal et cela justifie, sur le papier du moins, ses prétentions sportives. La puissance passe de 51 à 59 ch. Pour un taux de compression qui grimpe à 10,3/1. Le couple maxi (5,8 mkg) se déplace vers le haut pour s'insérer à 6-800 tr/mn, à 1 200 tr/mn seulement du régime de puissance maxi. Nouveaux carburateurs de 30 mm et nouvel accord admission-échappement grâce à un boîtier de filtre à air plus volumineux et de nouveaux silencieux répondant aux dernières normes C.C.L. en matière de niveau sonore.

Terminons cette revue des troupes par l'embrayage, dont le monodisque à sec utilise de nouveaux matériaux en fibre composite, cela entre autres afin de gagner du poids. L'évolution est donc pondérée côté mécatronique, Guzzi se faisant depuis de nombreuses années l'apôtre de la simplicité.

Le sacerdoce

Ouvrir les deux robinets d'essence, tirer sur la manette du starter placée derrière le cylindre gauche, actionner une fois le poignée des gaz (bien que cela ne serve à rien sur ce modèle : il n'y a pas de pompe de reprise aux carburateurs), appuyer sur le démarreur ; voilà un rite commun à tous les possesseurs de « Le Mans ». Le twin calé à 90° s'ébranle, répliquant la moto de gauche à droite au rythme des coups de gaz : le couple de renversement est en effet déjà bien perceptible avec le 550 cm³. Les guidons-bracelets très étroits procurent une position très sportive, une position qui vous ramène quelques années en arrière ; rappelez-vous l'âge d'or des « bracelets », le début des sixties.



Amortisseurs simple effet à l'arrière réglables en précharge ; nouvelle fourche sans réglages à l'avant qui intègre un système antilongée (Guzzi ne livre pas de détails sur ce nouveau système). Sur la Lario, le cadre a été largement modifié à la colonne de direction afin d'améliorer la rigidité. Le carénage-tête de fourche est solide de la direction ; une mauvaise chose.

Comme ça n'est pas terrible pour les poignets ; j'en modifie tout de suite l'écartement mais la marge de manœuvre est très réduite, du fait de la présence du carénage. Cette opération n'est pas des plus commodes, les vis de serrage étant quasi-inaccessibles sans démonter le carénage ; mais comme ce dernier sert de repère pour l'écartement, il faut faire avec. Nous rentrons ici dans les aspects pratiques, chapitre où la Lario ne brille guère. Côté moteur, ça va, pour le reste, il y a de nombreux détails à revoir. Pas d'antivol sur le boîtier de contact, un starter qui mettrait la main gauche la pochette ne reste pas en position ouverte, des caches latéraux pénibles à déposer, des commandes idiots (le mot n'est pas trop fort), des guidons qui butent contre les extrémités des déflecteurs d'air... mais surtout ces téquilles dangereuses (la machine est toujours en équilibre précaire que ce soit sur la centrale ou la latérale), ce qui se fait de pire en la matière. D'autant que la Lario malgré un poids avantageux n'est pas pesante au décollage sur la centrale. Je n'ai jamais vu une moto qui cherche autant à se coucher à l'arrêt ; avis !

On enchaine sur la finition, très inégale. Pour le bloc-moteur, toujours aucun reproche, la fondrie des pièces étant de qualité. Mais on fera la grimace devant les bouts de tôle qui font office de pédale de frein et de sélecteur, devant le coup de meule négligé sur le beau bras oscillant (pour le passage du repose-pied passager gauche), devant le feu arrière qui prend l'eau, devant le plastique de la planche de bord qui fait vulgaire sur une aussi noble machine (les rétros et les cigariants arrière ne sont guère mieux), devant les pinces plastique et les collets en caoutchouc des caches latéraux très fragiles, devant la tige qui réunit ces deux caches et qui trahit la vitesse à laquelle on a étudié leur fixation... Bref, beaucoup de choses inacceptables, étonnantes de la part de Guzzi. Heureusement tout n'est pas négatif : on relève une serrure de selle bien étudiée, de belles poignées au guidon, des poignées de bécquillage élégamment percées (ces dernières font office de poignées de maintien pour le passager), un intelligent capot de d'acier enroulé, etc.

Il n'en reste pas moins que les Italiens nous avaient

notables a mieux par le passé. Il s'en blâment cependant que Guzzi soit conscient de certaines faiblesses : ainsi, les prochaines machines recevront des plans métalliques pour le centrage des caches par exemple. Si l'on veut imposer dans l'esprit de la clientèle une image de machine de prestige, il serait heureux de soigner les détails.

Fidèle à lui-même

Le V-twin n'apporte aucune surprise. Qu'il soit à deux ou quatre soupapes par cylindre, l'âme de ce brave moteur semble se fier de la manière dont on le tourne. Peu ou pas de super, une petite quantité suffira. Entendez par là que sans être le moins du monde déçu, la classe à quatre soupapes n'apporte rien de fondamentalement différent à la conduite. Que vous vous, on ne se rabat pas lorsqu'on est un vétouin culotté : buie d'accord, mais revenant certainement pas. Ou bien alors celui-ci est bridé, musclé par des petits carburateurs et ses échappements sages. Certains n'hésitent pas à pointer pour cette explication. Les futurs possesseurs de V 65 Lario connaîtront la réponse en cherchant de ce côté-là pour commencer. De toute façon, on ne sort pas de la tradition Guzzi : un fidèle acquiert la Guzzi pour plusieurs années et la fait évoluer au fil des ans, lui recommandant une seconde jeunesse périodiquement. Ça fait partie de l'esprit des amateurs de belle mécanique (notamment italienne) que de faire un cadeau à sa belle d'une paire de pistons, d'un volant allégé ou de magnéto-chaînes. Cont. pour ne citer que ceux-là. C'est comme si les reproches n'attaquaient pas les mécaniques qui possèdent une âme.

Mais pour en revenir à ce quatre-soupapes, il ne fera pas l'unanimité. D'une part, parce que la plage d'utilisation s'est déplacée vers le haut sans que l'on y trouve un agrément particulier ou supplémentaire : elle s'en trouve même réduite. D'autre part, on enregistre une vibration sonore très désagréable à basse vitesse, amplifiée par le carénage et la carrosserie, et de 5 900 à 7 000 tr/min et plus : cela dépend de la vitesse. En ville, c'est insupportable ; sur route, la vitesse et les bruits aérodynamiques allant de pair ont tendance à éliminer cette fréquence sonore. Reste que ça vibre encore et les rétroviseurs comme les poignées se trébuchent bien. Pour le reste, la boîte est toujours un peu lente, le sélecteur et la pignone d'embrayage assez fermes. Sur route, un couple volontiers la transmission et on profite du peu d'entretien que réclame le cardan. Mais en ville, l'angle des guidons et ce levier ferme vous chagrineront le soir. En moto que la commande de sélection, malgré plusieurs renvois, conserve cependant un jeu pratiquement nul. En résumé, le moteur de la Lario a bien du mal à se faire d'un caractère sportif. Le twin V 65 convient parfaitement pour une moyenne cylindrée à vocation routière. Pour le sport, c'est autre chose.

Oh l'erreur !

Pour mieux se démarquer des autres V 65, la Lario adopte deux roues de seize pouces. La gueule de la machine y gagne, c'est sûr, mais que l'on m'explique ce que l'on gagne par ailleurs sur une italienne, qui conserve un empotement élevé et une chasse relativement importante. On y gagne que la légèreté tenue de route. Moto Guzzi se casse la figure. Oh, rien de dramatique mais un recul, ne serait-ce que petit, prend tout de suite une autre importance auprès des connaisseurs. Ces derniers seront certainement déçus car cette moto qui s'annonçait sportive n'est pas un modèle du genre au chapitre tenue de cap, que ce soit en ligne droite ou en courbe. Et la maniabilité n'y est même pas, au contraire : à l'origine toujours la mauvaise combinaison roue de seize/empattement long.

J'ai ma petite idée sur le sujet : vous en faites ce que vous voulez ! La roue de seize amortie, c'est

bien connu, les réactions sur le « train » avant, sur la direction autrement dit, tandis qu'elle amène un pilotage plus pointu, même si celui-ci est plus efficace sur certaines machines, en certaines circonstances (voilà de préférence) et en corrélation avec certains pneumatiques adaptés. Ce n'est pas tout. Les japonais (pas toutes) acceptent bien cette roue à l'avant, parce que cette roue fait partie d'un tout. Ce tout englobe de nombreux paramètres, dont la prépondérance sur l'avant, l'angle de chasse, l'empattement, la répartition des masses, le débatement des suspensions, le rapport d'amortissement... etc., mais surtout la faculté que possède le cadre de se déformer dans une certaine mesure, cette propriété annulant et amoindrissant certaines réactions indésirables. Bref, un cadre doit jouer avec une roue de seize, toute la moto doit jouer même s'il n'amortit ce que lui fait digérer la roue avant, là où les contraintes sont les plus grandes. Le cadre de la Guzzi, lui, est hyper-rigide, les suspensions sont hyper-rigides et les débatement très limités ; rien qui laisse apparaître que la partie-cycle ait été étudiée en fonction d'une roue, et à fortiori de deux roues de seize pouces. Sur la Lario la roue avant digère donc rapidement les irrégularités et les réactions brutes à l'ensemble de la partie-cycle qui lui fait ce qu'elle en peut, puisqu'elle n'est pas conçue pour ce genre de travail. En résumé, et pour simplifier, la roue de seize ne convient pas aux machines italiennes et ne peut convenir tant que de nombreuses caractéristiques n'évoluent pas dans un sens déterminé. Plutôt que de suivre les japonais sur des simples aspects commerciaux et sur des terrains vauzeux, Guzzi aurait mieux fait de s'en tenir à des bases reconnues et qui ont fait sa réputation. C'est un avis personnel je le répète : fin de la parenthèse.

Les suspensions sont fermes comme à l'habitude. Les lombaires ne me contrediront pas. Pourtant, la selle a fait des progrès et, sur son revêtement, une bonne distance est envisageable. A ce propos, le dossier de presse signale que la fourche de 35 mm intègre une suspension aérodynamique avec répartiteur d'air. Pour ma part, je n'ai trouvé ni valves, ni raccord d'équilibrage sur la machine mise à ma disposition. Même chose pour l'arrière où l'on trouve des Koni simple effet réglables en trois positions, mais toujours pas d'assistance pneumatique. Remarque que, l'assistance pneumatique, on s'en moque un peu. On préférerait plutôt des débatement un peu plus importants, le confort y gagnerait beaucoup. 125 mm à l'avant et 75 seulement à l'arrière, c'est désormais devenu insuffisant sur une machine qui n'a pas la prétention d'aller sur un circuit tous les jours. Vous vous consolerez avec les freins puissants, efficaces. Avec un peu d'habitude on arrive à doser correctement la pédale et le levier, n'oublions pas que l'on retrouve comme sur toutes les Guzzi le système intégral. Ce système qui est un facteur de sécurité supplémentaire en utilisation routière n'est cependant pas parfait en usage sportif. Mais comme la Lario n'est pas une vraie sportive, il serait injuste de s'en plaindre.

Et les chronos alors ?

Ça va, ça va, on y arrive. Je vous précise tout de suite que sur ce genre de machine il faut essayer, avant de dénigrer à la simple lecture des chiffres. La Lario est une machine qui s'apprécie au fil des kilomètres et non pas poignée des gaz dans le coin. Mais cela ne nous empêche pas de faire quelques comparaisons.

En vitesse de pointe, c'est très honorable : 187,2 couché. Elle profite d'un faible poids et d'une bonne pénétration dans l'air. C'est déjà moins brillant en position assise (172 km/h) et c'est un peu lymphatique en accélérations (13''94 aux 400 m D.A.) mais surtout en reprises : 13''85 de 60 à 130 sur le dernier rapport. A titre indicatif, la VT 500 Honda avait réalisé 9''20 lors de ce même test et couvrit le

400 m en 13''68. La Lario se fait également battre par sa concurrente la plus directe, la Ducati 800 Pantah malgré un rapport poids-puissance à l'avantage de la Guzzi. En janvier 82 il y a trois ans donc, une Pantah valait 138,6 km/h à Montlhéry et 12''77 aux 400 m. Il est à craindre qu'avec la 850 SL, ces différences soient encore plus significatives. Bref, notre V-twin n'est pas le monstre du siècle, mais on lui parle dans la mesure où sa conception commence sérieusement à dater. Les amoureux du V-twin Guzzi lui pardonnent volontiers, mais les autres attention peut être un nouveau moteur, plus moderne, Ducati a bien réussi cette transition avec l'arrivée du moteur Pantah, pourquoi pas Guzzi ?

Le budget

On arrive enfin au point fort de cette Lario, un prix canon. 28 750 F, c'est très concurrentiel face à la Ducati. D'autant qu'il ne faut pas négliger l'aspect entretien où elle se montre d'une modestie exemplaire. Oublions déjà la transmission secondaire pour relever une consommation ultra-raisonnable, même en usage intensif. Cela nous met le prix kilométrique à un niveau très acceptable. Ne pas négliger non plus que dans le prix d'achat est inclus un contrat assistance courant sur douze mois qui prend en charge les frais de dépannage et de rapatriement en cas d'immobilisation de la machine. La formule est séduisante. Enfin, on peut remarquer que si le prix des italiennes est loin d'avoir subi la même progression que le tarif des japonaises, les pièces détachées dans le même temps sont loin d'être données. Le transport Mandello-Paris serait-il plus coûteux que Tokyo-Paris ? Je me suis laissé dire cependant que certains connaissent quelques bonnes adresses.



Carter monobloc pour le cardan supportant l'axe de roue et l'amortisseur droit. Le disque arrière de 235 mm de diamètre est intelligemment protégé par un capot en plastique.

Le bras oscillant fait office de carter d'arbre de cardan. La pédale de frein actionne le maître-cylindre par l'intermédiaire d'une biellette réglable. Notez la petite taille des carburateurs Dell'Orto qui permettent de débrancher le gicleur principal sans dégager le corps du carbu.

LA TECHNIQUE

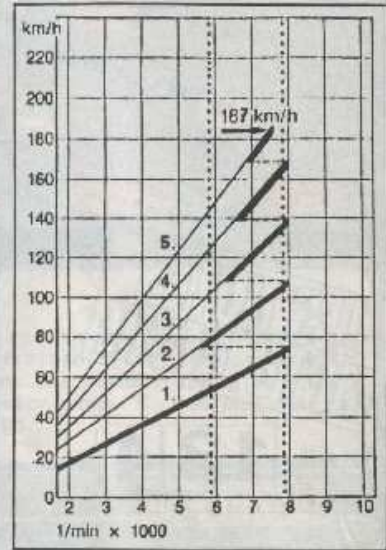
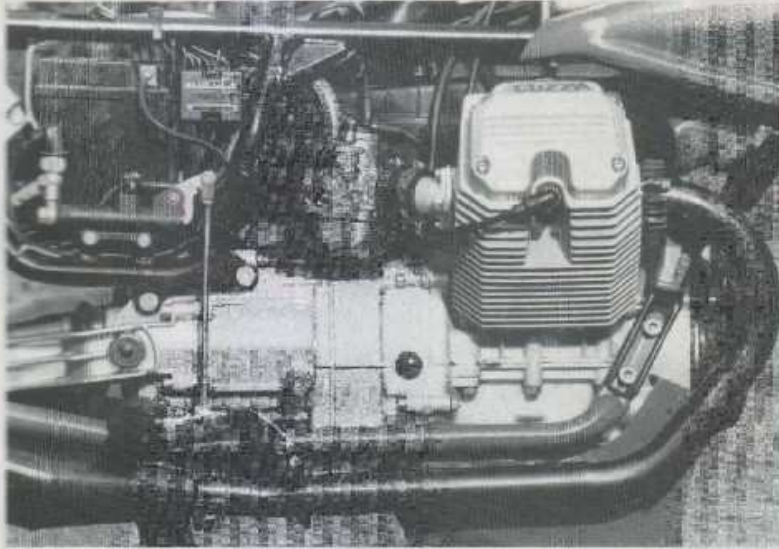
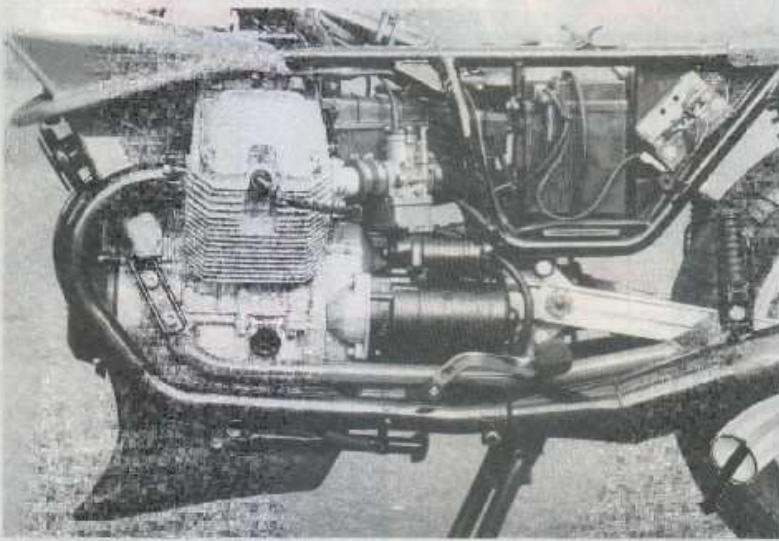


Diagramme des vitesses en fonction du régime et du rapport engagé. Les traits gras matérialisent la chute de régime enregistrée au passage du rapport supérieur : 2 400 tr/mn de 1 en 2, 1 800 de 2 en 3, 1 500 de 3 en 4 et 1 200 de 4 en 5. Un petit creux donc au passage de la seconde, puisque la relance s'effectue à 1 000 tr/mn en dessous du couple maxi (6 800 tr/mn).

Moteur côté démarreur. Appréciez le bras oscillant nervuré qui vient s'articuler directement sur le carter de boîte de vitesses. L'allumage est situé à l'avant, entre les deux coudes d'échappement. Très accessible mais réclamant un entonnoir coudé, l'orifice de remplissage d'huile sous le cylindre...



La culasse à quatre soupapes en tête, vue de l'intérieur. L'arbre à cames déplace les tiges de culbuteurs qui viennent « culbuter » les queues de soupapes par le biais de simples basculeurs en Y.



Tableau de bord entièrement nouveau. De part et d'autre du compte-tours, les indicateurs de clignotants, un indicateur de charge de batterie et un compteur incluant un totalisateur journalier. Dessous, une batterie de voyants : éclairage, phare, point mort, batterie, huile et niveau de fluide pour les freins.



Vue de dessous, avec les culbuteurs nervurés de part et d'autre. Le réglage du jeu aux soupapes s'effectue très simplement grâce à un système à vis et contre-écrou. La position de l'anti-parasite laisserait penser que la bougie est latérale ; en fait l'implantation est centrale, grâce à une bougie très compacte.

MOTO-GUZZI

V65 Lario

28 750 F.

T.T.C. clés en main

Garantie : 6 mois ou 10000 km pièces et m.o.
+ contrat assistance intégrale durant un an
Coloris : rouge ou blanc
Disponibilité : immédiate
Importateur : SICEM, 11, rue de Normandie
92600 Asnières.

FACE A LA CONCURRENCE

Modèle	Cylindres	Cylindrée	Puissance	Couple	Transmission secondaire	Poids à sec	Vitesse maxi crachin	Vitesse maxi assis	400 m D.A.	Consommation moyenne	Prix
Guzzi V 65 Lario	2	643	59 ch à 7 800 tr/min	5,8 mkg à 6 600 tr/min	cardan	172	187,2	180,3	13"94	5,7	28 750 F
Ducati 650 SL	2	650	55 ch à 8 400 tr/min	5,6 mkg à 5 900 tr/min	chaîne	188	198,8	189,5	12"77	7,8	36 500 F
Honda VT 500 E	2	490	50 ch à 9 000 tr/min	4,6 mkg à 7 000 tr/min	cardan	177	180,3	171	13"66	6,2	24 681 F
BMW R 65 LS	2	650	50 ch à 7 250 tr/min	5,3 mkg à 6 500 tr/min	cardan	185	181,7	165,3	13"80	6,7	30 236 F
Honda CX 650 E	2	673	64 ch à 8 900 tr/min	6,2 mkg à 6 500 tr/min	cardan	210	183,9	178,8	13"23	5,7	28 517 F

* Les chronos de la Ducati SL appartiennent en fait à la 600 Panthèr

**LES NOTES
MOTO REVUE**

13 | 4

Présentation	14,3
Esthétique	17
Équipement	14
Finition	12
Ville	11
Agrément moteur	8
Transmissions	12
Maniabilité	13
Aspects pratiques	11
Route	11,8
Agrément moteur	13
Confort	8
Duo	9
Consommation	17
Sport	14
Performances	14
Tenue de route	13
Freinage	15
Coût	16

**PRIX DES
PIECES**



Piston complet n.d.
Filtre à huile 35,27 F
Embiellage 2 630,89 F
Embrayage (disque) 387,78 F

Culasse 2 258,84 F
Chaîne distribution 325,87 F
Jeu piauquettes 132,41 F
Fourche complète 5 580,69 F
Paire amortisseurs 1 336,95 F
Roue avant 2 551,17 F
Garde boue avant 465,05 F
Selle 958,89 F
Réservoir 2 657,47 F
Cable de gaz 68,46 F
Maitre cylindre AV 916,83 F
Lever embayage 305,62 F
Clignotant AV 204,62 F
1/2 guidon 219,23 F
Silencieux 843,45 F
Optique 558,06 F
Carénage 2 086,10 F
Sélecteur 243,15 F

FICHE TECHNIQUE

Moteur	
Type	bicylindre en V à 90° face à la route 4 temps, refroidi par air
Distribution	4 soupapes par cylindre, actionnées par culbuteurs et basculeurs
Cylindrée	643,4 cm ³
Alésage x course	80 x 64 mm
Rapport volumétrique	10,3 à 1
Puissance maxi	59 ch (43,4 kw) à 7 800 tr/min
Couple maxi	5,8 mkg (56,8 Nm) à 6 600 tr/min
Régime maxi	8 000 tr/min
Vitesse linéaire du piston	16,84 m/s à 7 800 tr/min
Alimentation	2 Dell'Orto PHPB Ø 30 mm
Lubrification	sous pression, par pompe
Mise en route	démarrateur électrique
Transmissions	
Transmission primaire	par engrenages à taille droite : rapport : 1,315
Embrayage	à sec, simple disque
Boîte de vit.	à 5 rapports
1 ^{er}	2,36 38,1 %
2 ^e	1,64 54,9 %
3 ^e	1,27 70,9 %
4 ^e	1,05 85,7 %
5 ^e	0,90 100 %
Transmission secondaire	par arbre, cardan et couple conique rapport : 3,875
Équipement électrique	
Générateur	alternateur 14 V - 280 W
Batterie	12 V Ah
Allumage	vis platinees type batterie-bobines
Projecteur	12 V 40/45 W

Partie-cycle

Cadre	double berceau tubulaire ouvert
Direction	sur roulements à billes
Chasse	99 mm ; angle : 62°
Suspension AV	fourche télehydraulique Ø 38 mm ; pontet de rigidification ; débattement : 125 mm
Suspension AR	fourche oscillante ; amortisseurs Koni réglables en dureté (3 positions) ; débattement : 75 mm
Frein	système de freinage intégral : à l'AV droit, simple disque Ø 270 mm ; étrier Brembo double piston commandé par levier à main ; à l'AR gauche et à l'AR, simples disques hydrauliques de Ø 270 mm et Ø 235 mm, étriers double pistons commandés au pied droit
Roues	en alliage à branches AV : MT 2,15 x 16 ; AR : MT 2,50 x 16
Pneus	Pirelli Phantom AV : 100/90 V 18 AR : 120/90 V 16

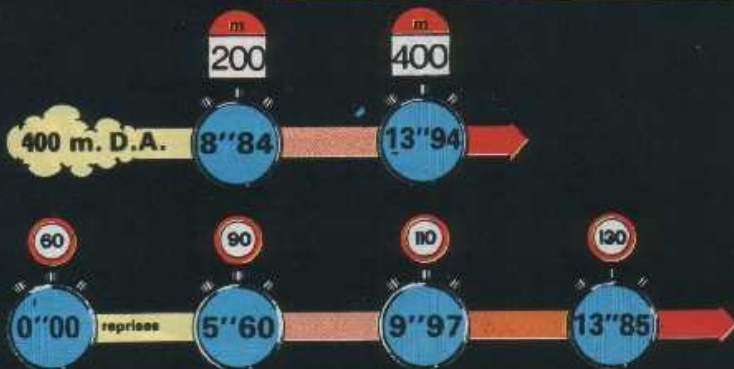
Capacités

Essence	18 l
Carter moteur	2 l (SAE 20 W/60)
Carter de pont	0,9 l (SAE 80)

Dimensions et poids

Longueur	2 070 mm
Largueur	840 mm
Haut. de selle	780 mm
Empattement	1 455 mm
Garde au sol	130 mm
Poids à sec	172 kg
Répartition des masses	AV : 46,8 % AR : 53,2 %
Rapport poids-puissance	2,9 kg/ch

PERFORMANCES A MONTLHERY



Routier non effectué

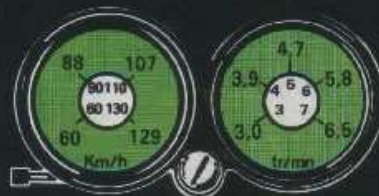
Conditions

Temps : beau et sec ; vent : pratiquement nul (1,5 m/s) ; température : 10° ; Kilométrage : 3 175 km ; pressions des pneus : 2,4 kg pour l'AV, 2,8 kg pour l'AR ; suspensions : Koni au plus mou ; pilote : 1,77 m et 70 kg.

BANC



CONSOMMATION



Observations

Bonnes valeurs dans l'ensemble, sauf en accélérations et en reprises. La V 65 Lario décolle lentement sur le 1^{er} rapport ; quant aux reprises, le couple moteur dont la valeur maxi est située trop haut (6 600 tr/mn) est un peu inopérant à bas régimes. On note que le compteur est très juste, de 60 à 180 km/h. Enfin la consommation est très raisonnable puisqu'en usage intensif, nous n'avons pu dépasser 8 l au cent.



Pour



Esthétique
Prix
Consommation
Entretien

CONCLUSION

Elle promettait trop pour pouvoir tenir toutes ses promesses. La V 65 Lario est une superbe machine que l'on aurait souhaité plus achevée. Il est regrettable que Moto-Guzzi se soit fait piéger en imitant les Japonais là où il n'y avait pas de raison de le faire. Si cela est souhaitable pour des produits entièrement nouveaux, il faut convenir que cette démarche ne profite pas vraiment aux produits issus d'une tradition et limités quant à leur évolution. Sans même parler des performances, Guzzi aurait pu construire autour du V-twin une partie-cycle plus brillante, conscients que, côté moteur, on arrive à un stade ultime de développement. La Lario n'est pas une mauvaise moto, c'est juste une petite déception par rapport à ce qu'elle aurait pu être. Reste que, telle quelle, c'est une indéniable réussite esthétique et que l'achat comme l'entretien de cette belle marginale est à la portée de nombreuses bourses. Une machine à découvrir avec le temps.



Contre

Agrément moteur
Confort
Maniabilité
Tenue de cap