



Moto Guzzi Nevada.



Una moto tranquila, apta para moverte por ciudad sin dificultades, de bajo mantenimiento, con un buen motor para los que amamos lo clásico y capaz de enfrentarse a la salida de los domingos sin temor a compartir espacio en carreteras reviradas.



6 de abril de 2011.

AMM_SV_04611

MOTO GUZZI NEVADA

Llena de vida urbana.

Prueba: Juan Carlos Toribio.

Fotografía: Juan Manuel Reyes y Juan Carlos Toribio

Una moto tranquila, apta para moverte por ciudad sin dificultades, de bajo mantenimiento, con un buen motor para los que amamos lo clásico y capaz de enfrentarse a la salida de los domingos, sin temor a compartir espacio en carreteras reviradas dejándote en recuerdo un buen sabor de boca.



Pero la Nevada encuentra su espacio natural en la movilidad urbana, con un radio de giro ejemplar, a lo que incorpora una altura contenida de 75 centímetros al suelo desde el asiento, su estrechez, los 184 kg de peso en seco y unos retrovisores de gran superficie.

¡Se mueve fácil... muy fácil en ciudad!.

Su belleza, mezcla de una combinación de colores especialmente atractiva, mantenimiento de líneas clásicas, cromados, recursos tecnológicos tradicionales (doble amortiguador, faro redondo, etc) y sus dos clásicos cilindros que muestran su carta de procedencia, no pasa desapercibida en las exposiciones de terraza para lo que tan solo dispone de caballete lateral.

Pasear con ella es una delicia, cómoda de llevar, con un freno delantero más que suficiente, un bajo consumo y una transmisión por cardan que garantiza un bajo mantenimiento y más limpieza. Solo tendrás que preocuparte, cuando subes en la moto, de los niveles (aceite por varilla) y presiones correctas y del buen funcionamiento del equipo de señalización y alumbrado.

Las revisiones periódicas se establecen cada 7.500 kilómetros.

Con los accesorios de serie, pantalla, maletas de 30 litros y respaldo con parrilla complementamos su ergonomía y capacidad de carga.



El cuadro, dos esferas de exterior cromado, serias, de buena visión y con una pantalla digital (LCD) incorporada a cada una de ellas, nos ofrece la información suficiente. La pantalla del lado derecho nos indica la hora y temperatura del aire en grados C o F según prefieras (extremos de visualización -10 y +60° C), mientras que la pantalla de la izquierda indica el odómetro total y el parcial.

Es posible regular la retroiluminación del cuadro y todos los mandos son fáciles de usar.

Las asas del pasajero, dos barras cromadas y largas una a cada lado, son un buen complemento de seguridad e incluso sirven para colocar las gomas de sujeción de un posible equipaje. No obstante, si el pasajero mide más de 1,80 es mejor que se agarre al conductor, su ubicación le obligará a encorvarse para llegar a ellas.



Para lo que no está pensada.

Alguien podría pensar que la vida no ha sido afortunada con nuestra mente y que posiblemente nos encontremos patológicamente confundidos, pero es obligación conocer su comportamiento dinámico en casos extremos.

Probada en circuito, la Nevada supera ampliamente los 170 km/h pero es incapaz de llegar a los 180 (150 km/h a 6.000 rpm), transmitiendo en curvas rápidas un leve bailoteo posterior que se corrige cediendo en la entrada para abrir un poquito antes, hasta la salida y más.

Estas pruebas en circuito... que nunca hacemos en carretera... desvelan tendencias que muchos usuarios nunca llegarán a conocer. La carretera es un espacio para la convivencia y para disfrutar con respeto.

Pero lejos de la intención del fabricante de crear un producto estrella en deportividad y conocedores de ello, la probamos en carreteras de curvas, dónde trabajando los cambios entre 4.000 rpm y las 6.000 rpm y entrando con los deberes hechos, te retorna a épocas pasadas con

el corazón del ritmo. Mucho más importante para algunos de nosotros que "salir para entrar" y disfrutas de las recuperaciones y el tratamiento del "gas".



Su distancia entre ejes se sitúa en 1.455 mm (según tarjeta de ITV).

Mientras las salidas a carreteras de montaña las lleva más o menos bien, si la expones a viajes largos se vuelve incómoda para los más altos (cuestión de dimensiones).

Motor y suspensiones.

La CM 411 nos sacaba de Castilla la Mancha llevándonos hasta la EX 102. Disfrutábamos el magnífico trazado del Puerto de San Vicente, bajábamos hasta Guadalupe, luego Cañamero, Logrosan, Zorita, Escorial, Miajadas y Mérida. Una ruta magnífica de un valor paisajístico y natural incalculable.

En el apartado suspensiones, GUZZI no se ha quebrado la cabeza con la NEVADA y ha recurrido a fórmulas especialmente tradicionales. La parte de atrás está equipada con dos amortiguadores con disponibilidad de regulación de la precarga del muelle y en la parte delantera una horquilla telescópica hidráulica de 40 mm.

El motor, un bicilíndrico transversal en V a 90°, de cuatro tiempos y 744 cm³ entrega cerca de 50 CV a 6.800 rpm, localizando su par máximo entorno a las 3.600 rpm (48 CV). Suficiente para



moverla sin problemas ni dificultades en adelantamientos, algo a lo que ayuda su tara de 191 kg.

En 4ª a 50 km/h trabajas a 2.400 rpm saliendo sin dificultad, mientras que en 5ª a la misma velocidad estás rozando la raya de las 2.000 rpm y para salir debes tener paciencia con el "gas". Su relación de cambio ideal para la ciudad y vía descongestionada es la 3ª, capaz de contener consumos y de entregarte el beneficio de una capacidad de reacción o acción positiva.



A 4.200 en 5ª circulas a 110 km/h. Máximo legal actual por cuestiones, según el Ministerio del Interior, de riesgo de crisis energética en España.

Las dimensiones de los neumáticos cumplen sobradamente con los objetivos un 100/90-18 delante y un 130/90-16 en la parte posterior.



Consumos.

El consumo medio se situaba en 5,32 L. %, mientras que el máximo y el mínimo se quedaban en 5,60 y 4,96 respectivamente.

Los testigos de reserva, en conducción normal, te avisan cuando has recorrido unos 190 km, aunque al principio tiene dudas dependiendo de la inclinación de la moto, pronto se

estabiliza y te confirma que te quedan unos cuatro litros en el depósito. Podrías hacer en reserva cerca de 60 kilómetros más.

Si te quedas tirado es que eres especialmente despistado. En la pantalla de la esfera izquierda te aparece el TRIP FUEL con valor 0,0 km que se irá incrementando. En la pantalla de la derecha parpadeará el aviso "FUEL". Por último, el testigo amarillo iluminado, reforzará todos los avisos anteriores.

Una vez abierto el tapón de llenado te quedas con él en la mano. Algo incómodo pero con solución.



Conducción nocturna.

Recurriendo a una óptica convencional, un faro redondo, bonito por tradicional y cromado, iluminaba perfectamente la carretera con un comportamiento lógico y sensato en los trazados curvos. Una H-4 de 55 W para la luz de cruce y 60 para la de carretera han demostrado ser suficientes.

No obstante debemos reconocer que aunque en Sistemas de Protección para Motoristas la Junta de Extremadura lo ha hecho bastante mal, especialmente en las instalaciones de 2008/2009, la EX 102 es una carretera llena de referencias visuales nocturnas gracias a un buen trabajo en hitos de arista y ojos de gato y con buena superficie de rodadura.

Conclusiones.

La Nevada, por configuración, formas y aptitudes debe respetarse como una de las grandes en movilidad urbana. Es agradable a la vista, conserva la presencia clásica con el atractivo de formas simples y una combinación de colores que oculta la edad de sus orígenes.

Si querer herir la sensibilidad de nadie, es una motocicleta que se adaptaría estupendamente a una gran mayoría de motoristas si no son muy altos, especialmente mujeres, gracias a su manejabilidad y facilidad de uso.

Perfil de la prueba y resultados básicos	
Itinerario	
Kilómetros totales	881
Kilómetros autovía	340
Kilómetros carretera convencional	360
Kilómetros puerto montaña	160 de 360
Kilómetros urbanos	161
Kilómetros circuito	20
Condiciones climatológicas	
Temperatura máxima	23 ° C
Temperatura mínima	11 ° C
Lluvia	--
Viento	--
Otros	--
Consumos	
Medio	5,32 L.%
Máximo	5,60 L.%
Mínimo	4,96 L.%
Autonomía máxima teórica	263 Km
Aviso reserva	190 Km
Otros datos	
Recorrido máximo un día	390 Km
Conducción nocturna	170 km
Aspectos positivos	
Dimensiones (apta para los más bajos)	
Respuesta elástica de su motor	
Alumbrado	
Retrovisión	
A mejorar	
Dimensiones (incomoda en largos viajes para más de 1,80 m de estatura)	
Precio (8390 € P.V.P)	



MOTO GUZZI NEVADA

FICHA TÉCNICA:



Año fabricación 2010.

Emissiones CO2: 79,201 gr/km.

DIMENSIONES Y MASA

Longitud máxima	2166 mm
Largo máximo (Anniversario)	2210 mm
Anchura máxima	805 mm
Ancho máximo (Anniversario)	800 mm
Altura máxima (puños)	1068 mm. Se excluyen los espejos retrovisores.
Altura del asiento	770 mm
Distancia entre ejes	1467 mm (según ficha fabricante)
Altura libre mínima desde el piso	209 mm
Peso en orden de marcha	191 Kg

MOTOR

Tipo bicilíndrico transversal de V 90°, a cuatro tiempos de 744 cm ³	
Diámetro interior/carrera	80x74 mm (3.14x2.91 in)
Relación de compresión	9,6: 1

Arranque Eléctrico

Nº revoluciones del motor en ralentí 1100 +/- 100 rev/min (rpm)
Juego de válvulas de aspiración 0,10 mm.
Juego de válvulas de escape 0,15 mm
Embrague monodisco en seco con acoplamiento flexible
Sistema de lubricación Sistema a presión regulado por válvulas y bomba trocoidal.
Filtro de aire con cartucho, en seco.
Refrigeración aire

CAMBIO DE VELOCIDADES

Tipo mecánico de 5 relaciones con mando por pedal en el lado izquierdo del motor.

CAPACIDAD

Combustible (incluido reserva) 14 l
Reserva de combustible 4 l
Aceite motor Cambio de aceite y filtro de aceite 1780 cm³
Aceite del cambio de velocidades 1 l
Aceite transmisión 170 cm³
Máxima carga vehículo 180 kg (conductor +pasajero + equipaje)

ALIMENTACIÓN

Tipo inyección electrónica (Weber -Marelli)
Difusor diám. 36 mm
Combustible Gasolina súper sin plomo, con octanaje mínimo 95 (N.O.R.M.) y 85 (N.O.M.M.).

FUEL SYSTEM

Type electronic injection (Weber - Marelli)
Diffuser diam. 36 mm
Fuel Premium unleaded petrol, minimum octane rating of 95 (NORM) and 85 (NOMM)

CHASIS

Tipo Tubular de doble cuna de acero desmontable con alto límite de deformación elástica
Ángulo de inclinación de la dirección 27.5°
Avance 138 mm.

SUSPENSIONES

Delantero horquilla telescópica hidráulica diám. 40 mm. Carrera de 130 mm.
Trasero horquilla trasera oscilante fundida a presión en aleación ligera con 2 amortiguadores regulables en la precarga del muelle. Carrera de 100 mm.

FRENOS

Delantero disco flotante de acero inox diámetro 320 mm. Y pinza de 4 pistones.
Trasero disco de acero inox. diám. 260 mm

LLANTAS DE LAS RUEDAS

Tipo con radios para neumáticos con cámara de aire
Delantero 2,5"x18"
Trasero 3" x 16"

NEUMÁTICOS

Delantera (de serie) METZLER LASERTEC

Delantera (medida) 100/90 V18 MC (56V)

Delantera (presión de inflado) 2,2 bar (220 kPa) (31.90 PSI)

Delantera (presión de inflado) (Anniversario) 2,5 bar (250 kPa) (36.3 PSI)

Delantera (presión de inflado con pasajero) 2,5 bar (250 kPa) (36.3 PSI)

Trasera (de serie) METZLER LASERTEC

Trasero (medida) 130/90 V18 MC (67V)

Trasero (presión de inflado) 2,2 bar (220 kPa) (31.90 PSI)

Trasero (presión de inflado) (Anniversario) 2,5 bar (250 kPa) (33.6 PSI)

Trasero (presión de inflado con pasajero) 2,5 bar (250 kPa) (36.3 PSI)

