

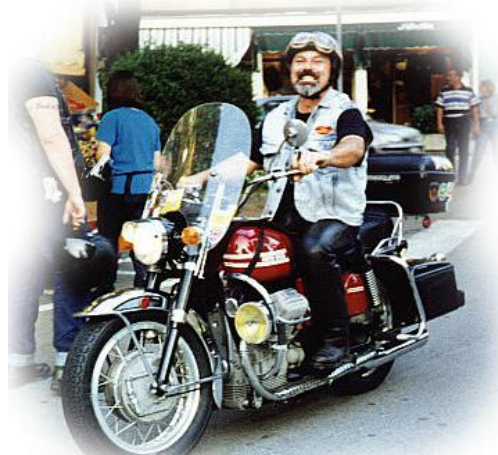
Cilindri Italiani Moto Guzzi V7



Bollettino di contatto per gli appassionati delle Moto Guzzi V7—N° 3 Febbraio 2000

LA MOTO GUZZI SIAMO NOI ! Di Stefano Codeluppi

Una sera d'estate ritornando da un raduno, sotto una pioggia torrenziale, ero fermo ad un semaforo sulla mia borbottante V7 Special. Notai subito che dall'auto a fianco ero osservato con stupore da un gruppo di ragazzi. Mi avranno dato del matto, sicuramente, poi notai che indicavano il motore che impercettibilmente dava segni di vita, ondulando il suo minimo tra lampi e tuoni. Spero che alla fine si siano detti: "però, anche le Guzzi funzionano !".



Giancarlo di Rimini sulla sua 850 GT del '72

In momenti come questo mi sento la Moto Guzzi in persona, io sono la sua pubblicità ambulante. Come tanti da anni un po' "demodé" difendiamo a spada tratta la nostra aquileta con pochi KW, con quei cardani duri, come frizione, cambio e gas. Vorremmo ritornare grandi ma siamo consci che la concorrenza è irraggiungibile, ci basta sapere che nonostante tutto la nostra amata marca continua la sua storia. Tutto potremmo sopportare a patto che la Guzzi sopravviva. Da anni però le nubi sulla fabbrica di Mandello sono sempre più scure, negli ultimi mesi poi si parla sempre più di cessione, vendita, fallimento.

Avvoltoi della finanza e "culi di pietra" di vario genere, si sono avvicinati in questi anni promettendo mari e monti (anche il ritorno in superbike) ma la musica non è mai cambiata, pare che l'assurda logica del mercato ambisca il fallimento per favorire chissà quale miracolosa rinascita.

Non so proprio come andrà a finire, ma so di sicuro di chi sarà la colpa se finisce in malora. Probabilmente fra qualche decennio, incolperanno tutti noi appassionati, assieme ai grandi burattinai della



Le nostre moto L'eterna giovinezza

Non meravigliatevi se vi dico che la moto di Sandro di Milano proviene da uno stok ex polizia. La sella e le borse dove abbondano gli adesivi dei motoraduni non sono proprio d'ordinanza. Ma che importa, tanto chi la giuda dal 1972 non indossa la divisa. Un vero pignolino, il nostro amico; dopo averla acquistata tanti anni fa già riverniciata come la vedete ora, l'ha trattata come una regina la sua 700. Ci tiene a dire che le marmitte sono ancora originali dell'epoca, nonostante le migliaia di chilometri. Sandro infatti è attivissimo nel Moto Club Milano, sodalizio storico di cui fa parte da oltre trent'anni. Purtroppo oggi gli impegni di lavoro (consulente pensionistico e fiscale dei maggiori sindacati cittadini) e qualche acciaccio (ci avviciniamo alla sessantina) hanno ridotto il chilometraggio. Ma si sa, chi la Guzzi l'ha nel cuore non la lascia mai, ed in barba ai dottori la lancia ancora sulle strade con lo spirito di chi non invecchierà mai.



Via per Maggiana, 24/b – Mandello del Lario (LC)
Tel. 0341- 731344 Fax 0341- 733801

**Vuoi riportare la tua V7 nelle condizioni d'origine ?
Ti mancano pezzi introvabili ?**

La Ditta Stucchi risolve i tuoi problemi, grazie al suo ampio magazzino, dove potrai trovare tutti i ricambi e gli accessori per le Guzzi d'epoca, ma anche per i modelli più recenti.

Stucchi inoltre progetta e realizza componenti speciali. E poi ricorda, Stucchi dispone di un reparto carrozzeria per il ripristino e la verniciatura delle moto nelle tinte originali.

Spedizioni ricambi in contrassegno in tutta Italia

finanza e del marketing.

Colpevoli di non aver fatto nulla per salvare un patrimonio di storia, già perché questa è la nostra storia.

Credo che le azioni umane dell'ultimo secolo, anche le più insignificanti, formino lo sfondo del quadro; non è semplice contabilità, e parlando della Guzzi, non è solo un marchio da vendere o comprare.

Purtroppo gli avvenimenti recenti ci insegnano che la teoria è molto diversa dalla realtà: Piaggio, Morini, Benelli, Gilera, dimostrano che negli affari tutto si può distruggere e trasformare, ed è sempre più difficile creare. Sto parlando con il cuore in mano, so che le leggi dei numeri portano anche alla fine della storia, le cose muoiono, come gli stessi protagonisti umani. Ma vorrei ancora sperare nell'impossibile, e scusate se sogno, se non mi accontento di microcip e pressofusioni perfette, se non parlo di ricavi e rendimenti.

Forse perché considero una vecchia moto alla stregua di una statuetta Greca del III° secolo A.C. cioè una cosa che travalca gli aspetti commerciali, inserendosi nella parte più nobile dell'animo umano, la parte irrazionale dove albergano arte, poesia e musica.

Concludo auspicando per quest'anno un vero rilancio della Moto Guzzi, vorrei che ci facessimo sentire tutti assieme per non farci strappare anche questa bella cosa, sensibilizziamo chi di dovere, raduniamoci a primavera sotto gli stabilimenti di Mandello, stiamo vicino a questa vecchia aquila.

Io sono pronto, con il motore acceso. Sempre.

COME E PERCHE' NASCE LA V7?

1^ parte

Di Marcello Molteni

All'inizio degli anni '60 Giulio Cesare Carcano, progettista della Moto Guzzi, comincia ad abbozzare i primi disegni di un nuovo motore di grossa cilindrata, più che altro come personale esercizio tecnico che come reale esigenza produttiva; si tratta di un bicilindrico a V frontemarcia a 90°, potente, robusto e pensato per essere costruito senza costi eccessivi; purtroppo in quegli anni il mercato motociclistico è abbastanza in crisi e non c'è richiesta moto di grossa cilindrata, così il progetto viene accantonato.

Successivamente vengono fatti vari tentativi di utilizzare dei derivati di quel motore per equipaggiare una versione spinta della Fiat 500 ed un trattore a tre ruote per le truppe alpine, ma i tentativi sono destinati a non avere successo, non tanto per le qualità del motore, quanto per motivi di strategie aziendali nel caso della Fiat o di poca versatilità del mezzo sui sentieri ad alta quota per quanto riguarda il trattore.

Ma la grande occasione arriva nel 1964, con il concorso della Polizia Stradale per una nuova motocicletta all'altezza dei tempi che deve essere veloce, robusta, di facile manutenzione ed assicurare una percorrenza di 100.000 km senza interventi principali sulla meccanica.

Carcano si mette subito al lavoro sul motore; dello studio originale e dei prototipi precedenti mantiene solamente l'architettura a V di 90° mentre riprogetta di sana pianta tutto il resto; questo va detto perché ancora oggi molti pensano erroneamente che il motore delle V7 derivi direttamente da quello usato per il trattore per gli alpini.

Anche la parte ciclistica è completamente nuova; il telaio a doppia culla, il forcellone anteriore telescopico, il forcellone posteriore oscillante con albero cardanico incorporato, la coppia conica, i freni a tamburo, ecc. ecc.

La moto che ne deriva è una 703 cc con cambio a 4 rapporti, 250 kg di peso, accreditata di 35 CV e di una velocità massima di 150 km/h e già nel 1965 i prototipi vengono consegnati ai collaudatori della Polizia Stradale per i cicli di test.

Intanto il mercato sta dando segni di ripresa e la sempre maggior richiesta di motocicli di grossa cilindrata spinge la Moto Guzzi a concepire anche una versione civile, più performante, che viene presentata al motosalone di Milano nel novembre 1965; il motore è potenziato a 40 CV per una velocità massima di 165 km/h, mentre l'eliminazione degli accessori militari ha consentito la riduzione del peso a 230 kg.

L'interesse del pubblico è notevole e già nel 1966 iniziano le consegne per la Polizia e i mercati esteri, mentre nel 1967 cominciano le vendite in Italia; gli esemplari di serie differiscono esteticamente dall'esemplare del motosalone solo per alcuni particolari estetici, come la sagoma dei parafanghi, la forma della sella e la colorazione del serbatoio (rosso anziché grigio metallizzato).

Si può ben dire, a posteriori, che il successo che ebbero quelle V7 contribuì in maniera importantissima al rilancio della Moto Guzzi, che da quel momento entrò a pieno diritto nella ristretta cerchia mondiale di costruttori di motociclette di grossa cilindrata.



Il primo prototipo della V7

**Questo notiziario è dedicato agli appassionati dei modelli V7 della Moto Guzzi, le Dinamo di Mandello !
Spedito gratuitamente a chi ne fa richiesta telefonando al n° 0522-888442 (Stefano Codeluppi)
Via Donizone da Canossa, 4 – 42020 Quattro Castella (RE) E-mail : codexx@libero.it**

Aquila solitaria.

Una V7 sulle Alpi la dove solo le aquile osano

di Roberto di Milano

Inizio la mia avventura in solitaria nell'agosto del '98, la moto è una V7 Special.

Da Monza raggiungo la città di Lecco percorrendo la vecchia strada statale che attraversa la Brianza. Da qui seguito per la Valtellina con la SS dello Stelvio, passando per Colico, Morbegno, Sondrio, giunto a Tresenda a pochi chilometri da Tirano lascio la statale per iniziare a salire al passo dell'Aprica e scendere fino ad Edolo per poi risalire a ponte di Legno e attraversare il Gavia.

Passo S. Caterina Valfurva e poi Bormio, dove mi fermo per una breve sosta per fare benzina. Arrivato successivamente in cima allo Stelvio mi fermo a pranzare all'albergo ristorante La Folgore, abituale punto di ritrovo durante il raduno dello Stelvio International.

Dopo pranzo inizio a scendere in direzione Merano e Bolzano, dove prendo la SS del Brennero fino a Chiusa in Val Gardena, ed infine giungo ad Ortizei punto di arrivo del primo giorno.

la Mattina seguente dopo aver fatto il pieno parto per Cortina d'Ampezzo. Attraverso i passi del Sella, Pordoi, Falsarego ed in questo mio assalto alle montagne incrocio molti motociclisti, per lo più stranieri che mi salutano con grande amicizia e approvazione per il mio vecchio bufalo.

Finalmente giungo a Cortina, sono le 10:00 e sono immerso in un traffico caotico (peggio di Milano nelle ore di punta) che mi fa desiderare di fare una sosta seppur breve. Decido quindi di salire verso il passo delle tre Croci per scendere poi nella valle del Cadore, giù fino al Piave.

Verso mezzogiorno arrivo a Longarone, paese ricostruito dopo il disastro del Vaiont, mi fermo mangio un panino, faccio il pieno e riparto dopo un'ora, prossima meta Bassano del Grappa.

Giungo a Bassano verso le 15:30, faccio un giro per il centro e trovo un albergo, guarda caso a poche centinaia di metri dal ponte coperto (il ponte degli alpini). Una meritata doccia e

poi sono alla ricerca di un ristorante, non prima di aver visitato il ponte con l'adiacente museo degli alpini. Torno poi in albergo soddisfatto dopo una stupenda giornata in moto.

Il mattino seguente di buon'ora mi lascio Bassano alle spalle, attraverso la valle del Pasubio e Rovereto, arrivo a Riva del Garda e faccio una sosta per fare delle foto. Il mio viaggio continua poi per Madonna di Campiglio dove sosterò per pranzare. Nel pomeriggio attraverso il passo di Carlo Magno e quello del Tonale, per poi tornare sull'Aprica dove mi fermo per la notte.

Alla mattina del quarto e ultimo giorno decido di tornare a Morbegno per poter salire al passo S. Marco, potrò così arrivare in Val Brembana e a S. Pellegrino Terme per l'ultima sosta prima di ritornare a casa. Alle 13.00 sono arrivati e ripongo la moto in garage.

In questi quattro giorni a girovagare su e giù per le alpi ho percorso poco più di 1200 Km, senza accusare alcun problema meccanico, ma sopra tutto ho potuto visitare luoghi di una bellezza straordinaria e degustare i tipici piatti locali.

Questo racconto di Roby lascia senza fiato. Tappe serrate e assalti ai passi che sfiancherebbero molti di noi. Molto utile per chi deciderà di imitarlo la sua precisa descrizione delle strade percorse. Tanti complimenti a lui e alla sua V7 che non lo ha tradito.



Cari "Vusetisti"

Vorrei prima di tutto ringraziare tutti coloro che mi stanno aiutando nella redazione di questo piccolo notiziario, continuate così, anche in prospettiva di una bella stagione che ci vedrà ancora in giro per l'Italia (quanti itinerari sconosciuti possiamo scambiarc). Il bel paese offre tante possibilità basta conoscerle. Allora avanti con le vostre proposte, inviatemi foto, nomi di ristoranti già "collaudati", ecc.

E non dimenticate di diffondere la novella di Cilindri Italiani, tutti i guzzisti sono ben accetti ma se incontrate qualche V7 non fatevela scappare.

L'obbiettivo è quello di mettere assieme 100 appassionati entro l'anno, e poi si vedrà se formerà un sodalizio, o rimanere così senza vincoli, se non quello dell'amicizia.

Vorrei anche ringraziare il Nostro primo Sponsor, Stucchi di Mandello, che ha creduto da subito in questa iniziativa.

Altri sono i ben accetti, in futuro si vedrà. Per ultima cosa, vi informo della scheda allegata, che rappresenta il calendario delle manifestazioni FMI per moto d'epoca, serve un tesserino ma nei raduni dei gruppi 1 e 2 credo si possa tranquillamente partecipare. Tale scheda è stata scaricata dal sito di **Motociclismo: www.motociclismo.it** e a tal proposito vi segnalo anche nell'ultimo numero di motociclismo d'epoca, si parla di benzina verde, reimmatricolazioni e di V7 Sport.

Salute a tutti.

I numeri di telaio Delle V7

V7 700 (1967-1976)	VS 00 AA
	VS 99 SS
V7 Special (1969-72)	VM 00 AA
	VM 25 EP
850 GT (1972-74)	VP 00 AA
	VP 58 WH
850 GT Cal. (1972-74)	VP 1111
	VP 16230

**Dati tratti dal libro: Moto Guzzi
Di Mario Colombo**

Nel cuore dell'aquila

Abbiamo rivolto alcune domande a Scola Bruno Concessionario e mitico preparatore delle V7

Un altro super esperto di moto guzzi ci onora con la sua presenza. Scola è universalmente riconosciuto come uno dei più dotati preparatori delle bicilindriche di Mandello. I suoi Le Mans preparati, ed i suoi brevetti motoristici lo hanno reso celebre, pochi riescono a trattare lo scorbutico bufalo come sa fare lui.

Scola rappresenta quindi la sportività, la prestazione nell'affidabilità, logico quindi associarlo alle V7 sport, al Daytona o Centauro, chi si aspettava che fosse un patito per le prime V7, le nostre moto, di cui possiede un esemplare unico, una 700 prototipo uscita alla metà degli anni '60 da Mandello, da quel mitico reparto esperienze nel quale ha lavorato per anni a fianco dei grandi progettisti e meccanici che fecero grande la Guzzi. Per anni ha avuto la concessionaria a Lecco ora è a Carate Brianza in provincia di Milano, ove accudisce con amore le Guzzi di tutte le epoche.

Signor Scola, la sua concessionaria è riconosciuta tra le migliori per il ripristino delle vecchie V7, nonché per l'elaborazione di tutti i modelli Guzzi. Quali sono i principali problemi meccanici che affliggono le prime V7?

Non ci sono stati fondamentalmente grossi problemi specifici, a parte quelli dovuti all'usura degli organi dopo parecchie decine di migliaia di chilometri o alle conseguenze di lunghi periodi di inutilizzo.

Se si vuole, si possono segnalare i vari trafilaggi d'olio che avvengono da motore, cambio e coppia conica; inoltre in passato ci sono stati dei problemi riguardanti il rigonfiamento dei dischi della frizione a caldo, con la conseguente difficoltà nello staccare completamente, ma ora con i nuovi materiali d'attrito, questo problema non esiste quasi più.

Naturalmente, ciò non toglie che oltre a questo mi sono capitate anche delle moto con varie rotture gravi di organi interni, ma non è mai stata una cosa generalizzata.

La coppia conica è stato tra i primi organi ad essere modificati dalla Guzzi; che problemi presenta il vecchio tipo?

La modifica apportata alla coppia conica è stato solamente l'alleggerimento della stessa, passando ad una realizzazione in pressofusione; la vecchia coppia conica non ha mai dato problemi particolari, infatti, era usata anche nelle competizioni (dopo modifiche mirate) proprio per la sua robustezza.

Molti appassionati si lamentano della frenata, e la cosa è diventata leggenda; in che modo si possono risolvere questi problemi? Qual è il miglior modo per la registrazione delle ganasce?

Purtroppo la potenza frenante delle V7 è quella che è, e non c'è modo di aumentarla di molto; le uniche cose che di solito faccio per ottenere una buona frenata sono la retifica del tamburo, per togliere ovalizzazioni o irregolarità sulle piste, e l'utilizzo di ganasce con solette in materiale di attrito non dell'epoca, ma di recente realizzazione, più performante.

Naturalmente tutto questo abbinato ad una corretta registrazione dei tiranti, in modo che le ganasce agiscano contemporaneamente.

Quanto può costare il ripristino completo della meccanica di un V7?

La cifra può variare di molto a secondo dello stato iniziale in cui si trovano la moto e gli organi interni, ma orientativamente si può affermare che si va dai quattro agli otto milioni, compresa la mano d'opera che incide parecchio, poiché la moto è smontata completamente e controllata minuziosamente fino all'ultima broncina.

Quali sono i suoi consigli per rendere più performante una vecchia V7?

Di solito propongo ai clienti che vogliono rendere più grintosa la loro V7, l'aumento di cilindrata, per aumentare la coppia in basso, e la sostituzione dell'albero a camme originale con quello studiato da me, modificato nel profilo delle camme, che consente una migliore risposta della moto soprattutto in accelerazione e ripresa e, secondariamente, permette anche un risparmio di carburante.

Lei possiede una V7 che sappiamo essere un po' particolare per la sua storia passata; può brevemente raccontarcela?

E' una delle primissime V7 di serie del 1967 ed è stata usata dal reparto esperienze della Moto Guzzi come prototipo per provare tutte le modifiche e i miglioramenti che avrebbero poi portato alla realizzazione della V7 Special; inoltre era impiegata per le valutazioni e i test dei corpi di polizia sia in Italia sia all'estero (come a Cuba); la uso ancora oggi con gran soddisfazione.

Ed infine signor Scola, può fornirci una sua breve scheda professionale?

Sono stato in Guzzi dal 1962 al 1982; i primi tre anni nel reparto assistenza ed i rimanenti 17 nel reparto esperienze dove ho visto nascere tutti i modelli della Moto Guzzi di quel periodo; inoltre ho lavorato sulle moto da corsa, ed in particolare sulle V7 dei record di Monza del 1969 e sulle successive V7 Sport a Le Mans. Quando la Moto Guzzi smise di correre nel 1973, ho seguito privatamente le corse gestendo il nostro team e iniziando così la mia carriera di preparatore. Nel 1986 divenni concessionario della Moto Guzzi a Lecco e successivamente mi sono trasferito a Carate Brianza dove sono attualmente.

Ringraziamo anche Bruno Scola per le preziose informazioni, lasciamo i suoi dati per eventuali contatti.

Concessionario Moto Guzzi- Scola Bruno
Elaborazione kit di trasformazione Moto Guzzi
Centro ricambi e assistenza
Via Milano, 12 20040 Carate Brianza (MI) Tel. 0362-901655

