



Bollettino di
contatto per gli
appassionati
delle
Moto Guzzi V7
N° 6
Luglio 2000

Tiratura di questo
numero:
150 copie colore
150 copie b/n



Ecco alcune foto della mitica V7 Desert



Le nostre moto
Una V7 pronta per il DESERTO
Di Tommi Tribus e Christoph Baumgartner
(Bolzano)

Dopo 13 anni di fedeltà la moto aveva bisogno di qualche intervento. Doveva essere una cosa da poco, ma poi, una volta iniziati a smontarla, una cosa tirava l'altra finché ci siamo accorti che non era rimasto intoccato neanche un bullone. Naturalmente il restauro non si è limitato solo sull'esterno come purtroppo succede troppe volte.

Alla fine però, il motore finito lascia dimenticare presto ogni fatica (sia olio di gomito che anche dolori nel portafoglio) (vedi foto). Per quanto riguarda il telaio e la carrozzeria, ogni modifica è stata prima studiata sul grezzo, poi ottimizzata in posizione e forma per garantire la massima funzionalità ed estetica senza compromessi.

La verniciatura non ha dato particolari problemi, tranne magari la scelta della tonalità giusta, che ci ha visti impegnati qualche notte e qualche cassa di birra....

Infine, dopo l'assemblaggio carrozzeria ed il "matrimonio" (tra motore e telaio) toccava all'impianto elettrico. Anche quello naturalmente fatto tutto nuovo e "su misura". certo che ogni tanto ci dovevamo occupare anche di tutte le cose "verdi" che giravano in officina !!! (vedi foto a lato) Tanti particolari come manubrio, maniglie, sella, copertura serbatoio ecc. sono stati fatti a mano dal proprietario in persona (a prima vista uno non si rende conto di quante ore ci vogliono.....)

Ed eccoci, dopo un anno intero di lavoro, birre, pizze a domicilio, notti corte, tanta passione per quei "pezzi di ferro", il risultato finale. (vedi foto sotto)

Quindi, se un giorno incontrate per caso Tommi in sella alla sua desert, non meravigliatevi dei moscherini sui suoi denti.....

-Tommi mi ha inviato parecchie foto, chi desidera averle può inviare una richiesta via e-mail a Cilindri Italiani, verranno inviate via Computer.



Stucchi Luigi s.r.l.
RICAMBI E ACCESSORI MOTO

Via per Maggiana, 24/b
Mandello del Lario (LC)
tel. 0341-731344 fax 0341-733801

Nel 1967, primo anno di commercializzazione della V7 700cc, gli intraprendenti distributori della Moto Guzzi in USA (in particolar modo i fratelli Joe e Mike Berliner) intuirono le enormi potenzialità di vendita di questa moto se solo fossero riusciti a penetrare nelle forze di polizia statunitensi, ed in particolare in quella di Los Angeles (LAPD); questa polizia aveva il parco automezzi più numeroso di tutti gli Stati Uniti ed era di "tendenza" in quanto di solito ciò che veniva adottato da loro, dopo aver superato le severissime specifiche, era di seguito acquisito ad occhi chiusi anche da decine di altri corpi di polizia o governativi.

Dopo varie vicissitudini ed asfissianti insistenze e pressioni, nel gennaio 1968 i Berliner riuscirono a strappare ai responsabili della motorizzazione LAPD perlomeno la disponibilità a provare senza impegno un paio di V7; queste due moto opportunamente riverniciate ed accessoriate vennero vendute a LAPD al costo simbolico di un dollaro ciascuna, in quanto la legge americana proibiva la donazione di qualsiasi bene a enti governativi.

Nei mesi seguenti i poliziotti di Los Angeles provarono queste moto rimanendo positivamente colpiti dalle prestazioni e dalla maneggevolezza delle Guzzi rispetto alle Harley a cui erano abituati e l'unico appunto fu mosso alla mancanza di potenza del motore da 700cc, che non permetteva un'accelerazione di rilievo. I meccanici della polizia, dal canto loro, si dimostrarono addirittura entusiasti dalla semplicità costruttiva della moto italiana, che permetteva una facile e veloce manutenzione sia ordinaria che straordinaria.

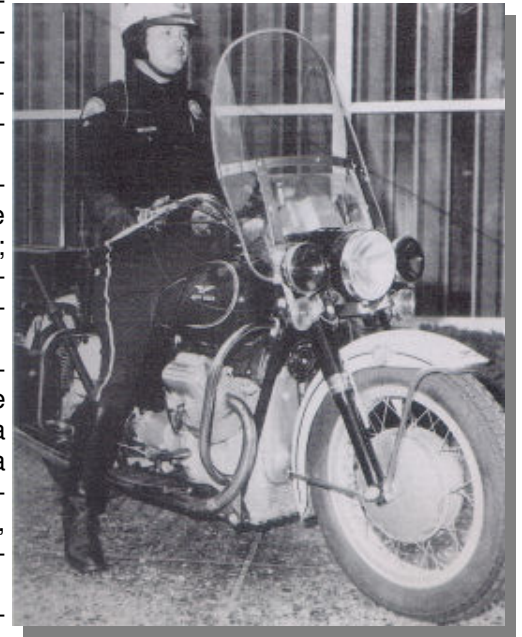
Dopo questi pareri lusinghieri, LAPD decise di ammettere la Moto Guzzi nella ristrettissima lista delle case costruttrici che avrebbero partecipato alla seduta dei test ufficiali del novembre 1968 per la scelta di nuove moto per l'anno seguente; a questi test la Moto Guzzi si presentò con una V7 completa di tutti gli accessori richiesti (parabrezza, borse, luci, sirena, radio ecc.) e con cilindrata maggiorata a 750cc per migliorare accelerazione e velocità.

Le specifiche LAPD erano durissime e svariavano dalle prestazioni velocistiche, alla frenata, all'ergonomia del guidatore, ma la V7 le superò tutte brillantemente ed i Berliner si aggiudicarono di conseguenza la prima, storica commessa di 10 moto di una casa motociclistica straniera da parte della forza di polizia più famosa al mondo. LAPD era intenzionata ad affiancare le nuove Guzzi al parco Harley già esistente, con la conseguenza che un poliziotto si sarebbe potuto trovare a guidare il giorno prima una Guzzi ed il giorno dopo un'Harley e viceversa; per evitare disagi in questo senso il sergente Scotty Henderson, venne spedito a Mandello per affiancare i tecnici Moto Guzzi nella realizzazione di queste prime 10 moto in modo da renderle "intercambiabili", almeno a livello di guida, con le Harley (cambio a bilanciere a sinistra, cavalletto lungo, comandi ecc.).

Nel 1969 LAPD ricevette queste moto e le affidò a poliziotti piuttosto giovani, in quanto gli anziani non volevano separarsi dalle loro Harley; questo, paradossalmente, non fece altro che giovare ulteriormente all'immagine delle Guzzi, in quanto i 10 poliziotti di questa squadra dimostrarono oltremodo con la loro esuberanza la superiorità dei loro mezzi, soprannominati "Goose" (Oca) per la difficoltà degli americani a pronunciare correttamente il nome "Guzzi" (soprannome usato ancora oggi in USA, dove le Moto Guzzi vengono famigliarmente chiamate in questo modo).

In poco tempo fu evidente a tutti la bontà del mezzo e nel giro di un paio di anni, LAPD ne aveva già ordinate a centinaia; questi ordini furono affiancati e seguiti dal preventivato (e sperato) effetto di emulazione da parte di decine di altre forze di polizia e governative sia in USA che nel resto del mondo.

La fornitura Moto Guzzi di V7 alle forze di polizia USA proseguì ininterrotta, anche con l'aumento di cilindrata a 850cc, sino alla fine della produzione nel 1975, e proseguì persino oltre con l'adozione dei modelli 850T, 850T3 e 1000 Idro-Convert, ma dovette ben presto farsi da parte per l'entrata in scena della modernissima Kawasaki 900cc 4 cilindri, che sbaragliò la concorrenza, ma non riuscì ad offuscare le sensazioni positive che le "Goose" seppero trasmettere ai poliziotti USA che le portarono in servizio in quegli anni veramente formidabili per il nostro marchio.



**Le precedenti puntate della storia V7 le potrete trovare e scaricare all'indirizzo web: www.oldwoogies.com/v7.htm
Troverete altri articoli comparsi sul bollettino e fotografie. Vi ricordo che sono sempre disponibili le toppe di Cilindri Italiani (lire 10.000 cad.) e da questo mese i vecchi numeri arretrati che stamperò a richiesta.**

**Cilindri Italiani c/o Codeluppi Stefano via Donizone da Canossa, 4 – 42020 Quattro Castella (RE)
Telefono 0522-888442 cellulare 0347– 2487407 e-mail: codexx@libero.it**

Pignolerie di Antonio Montanarini (Milano)

Ciao a tutti.

Sono Antonio, uno degli ultimi arrivati tra di Voi (dopo una telefonata da alcuni mesi ricevo il V7 CILINDRI ITALIANI) mi sento molto gratificato e vi ringrazio.

Spero presto di potermi unire a Voi in occasione di qualche raduno a distanze non impossibili da Milano.

Sul bollettino n. 5 ho letto con interesse l'elenco degli "abbinamenti e colori".

Il mio GIOIELLONE è un V7 SPECIAL classe 1970, che ritengo essere uno dei più originali circolanti sul globo terrestre.

Percorrenza originaria km. 22.000 - 3 proprietari, di cui il primo per 2 mesi, il secondo fino al 1972 ed il terzo, il mio amico Gianni fino al 1998.

Tornando ai predetti abbinamenti e colori, relativamente al V7 SPECIAL sono in grado di fare alcune precisazioni, essendo il GIOIELLONE tutto originale eccetto il serbatoio che ho fatto riverniciare (per poter procedere con la omologazione ASI) dal sig. Antonio Stucchi lo scorso anno in quanto al momento del ritiro della moto nel 1970 il proprietario, unitamente al concessionario sig. Galli di Desio, fecero cambiare direttamente a Mandello, previa elargizione di mancia al magazziniere, il serbatoio originale con quello del modello ambassador color rorro ciliegia metallizzato (quanto sopra mi è stato confermato sia dal primo proprietario che dal sig. Galli, ora ottimo restauratore di Moto Guzzi, che si ricordava perfettamente della moto e del particolare del serbatoio).

Sia il filetto rosso dei due parafanghi, sia la scritta V7 Special sui fianchetti copribatteria, sia i filetti rosso e nero sulle borsette porta attrezzi, non sono decalcomanie, ma in origine erano stampate sulla verniciatura bianca con il sistema serigrafico.

Il mio GIOIELLONE ne è la testimonianza vivente.

E' pur vero che non è più possibile, in sede di eventuale restauro utilizzare tale sistema, e pertanto l'ottimo sig. Stucchi ha rimediato facendo preparare delle decalco il più possibile vicine all'originale.

Mi permetto di inviare a parte alcune foto attuali del GIOIELLONE (quelle utilizzate per l'omologazione ASI che è in corso) unitamente a quella che lo ritrae con il serbatoio acquisito alla nascita.

Scusandomi per la pignoleria Vi saluto cordialmente, ed a presto.



Due Domande all'esperto

Rubrica in collaborazione con scola Bruno

Questa volta ho potuto intervistare personalmente Scola, avendolo trovato al raduno Guzzi di Rapallo dello scorso 28 Maggio. Il mio contatto, nonché inviato speciale Marcello era presente, e mi ha lasciato aggredire di domande il mitico preparatore milanese.

- Parliamo di coppia conica. In che modo accertarsi della sua efficienza, magari prima di acquistare una vecchia V7 ?

Un primo approccio con gli organi di trasmissione secondari, si può avere guardando semplicemente il chilometraggio, la coppia conica può sopportare onestamente diverse decine di migliaia di chilometri. Ma mi rendo conto che non sempre è possibile stabilire quanta strada ha percorso effettivamente una moto, quindi io agisco così: metto la moto sul cavalletto centrale dopo averla scaldata facendo un giretto (in particolare devono essere a temperatura gli organi all'interno della scatola del cardano) con la moto avviata comincio ad accelerare, cambiando le marce come se stessi effettivamente viaggiando; arrivato all'ultima marcia ad un buon numero di giri, tiro la frizione e cerco la folle tra la terza e la quarta (o quarta e quinta) poi spengo il motore, l'inerzia con la quale girerà la ruota e quindi gli organi di trasmissione mi evidenzierà il reale rumore degli stessi, avendo il motore spento sarà facile sentire il trascinarsi della coppia conica, e del giunto. Qui entra in gioco l'esperienza che può determinare se questo rumore è normale o presenta problemi, che possono toccare non solo la coppia conica, ma cuscinetti, giunto e ganasce posteriori.

- Lei consiglia di affidarsi ad un esperto ?

Diciamo che è più sensato non speculare sulla coppia conica, in quanto è un organo importante in particolare per la sicurezza personale, evitare di accoppiare pignoni e corone usate che non hanno già lavorato assieme, spessorare adeguatamente questi organi garantisce molti chilometri in sicurezza, io consiglio il nuovo, monto quelle rifatte da Stucchi che alla lunga fanno risparmiare tempo e soldi. Una coppia conica nuova è una spesa che si farà una volta, non c'è paragone con la manutenzione di una moto con catena.

Importare una V7 dalla Confederazione Elvetica

Un mio carissimo amico di nazionalità Svizzera mi aveva detto di essere entrato in possesso di una V7 della polizia elvetica nel 1991 e per motivi di salute di non essere più in grado di usarla. Certe volte l'amicizia costringe le persone a fare cose molto strane, una di queste è stata quella di accettare di importarla in Italia. Non parliamo del prezzo di acquisto perché tra amici queste cose non si dicono, ma parliamo di cosa è successo con questa operazione.

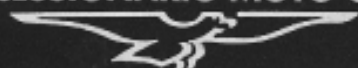
La Svizzera come tutti sanno è un paese extra CEE. Tra i paesi extra CEE, la Svizzera ha con l'Italia un trattato che regola l'export, ma occorre pazienza perché esiste sempre la dogana italiana. Di buon mattino, con un mio amico spedizioniere partiamo con un furgone dall'Italia, arriviamo in Svizzera e caricata la moto ci dirigiamo verso Ponte-Chiasso dove avevamo precedentemente preso accordi con uno sdoganatore italiano, per avere la conferma che la documentazione richiesta fosse sufficiente chiamiamo lo sdoganatore che ci dice che l'atto di vendita deve essere autenticato dal consolato di Lugano. Il consolato di Lugano esegue queste autentiche due pomeriggi la settimana, per fortuna che quel pomeriggio è buono. Alle 16.00 ottengo il visto (a pagamento per le marche consolari) e arrivo in dogana. La dogana Svizzera mi dice che ormai è tardi e che bisogna tornare domani con tutta la documentazione: Fotocopia del libretto, atto di vendita con relativo visto, atto di avvenuto radiazione dalla Svizzera e possibilità di esportazione, documentazione provante che il modello in oggetto è immatricolabile in Italia cioè: certificato di omologazione e certificato di origine.

Alle 8.30 del giorno seguente arrivo nuovamente alla dogana Svizzera con tutta la documentazione. Dopo un'ora e mezzo viene fatta la bolla doganale, documento fondamentale per poter accedere alla dogana (zona franca). In coda con altri 10 camion passiamo il confine ed arriviamo in territorio italiano e con gran sospiro penso che tutto si concluderà in breve tempo, dopo 3 ore ottengo la bolla doganale italiana. La moto è importata!

Arrivato nella mia città con tutta la documentazione e con la moto sono pronto all'immatricolazione. Per poter immatricolare la moto occorre presentare la documentazione precedente e ricevere l'invito a presentarsi al collaudo. Faccio l'istanza di immatricolazione ed allego tutta la documentazione in copia. Dopo un mese di attesa, inizio a sollecitare la pratica e mi viene detti che manca l'autentica di un documento! Quale? (visto che avevo perso un giorno per andare in consolato!!!). E' l'autentica del libretto e del foglio di radiazione, in quanto essendo la Confederazione Elvetica un paese extra CEE, le firme sul documento non sono valide. Ritorno in Svizzera un pomeriggio e con molta pazienza e con l'esperienza precedente ed un po' di sorpresa scopro che le firme del mio libretto sono depositate in consolato italiano che con le solite marche consolari mi esegue l'autentica. Ritorno alla motorizzazione e dopo 5 giorni riesco a sbloccare le pratiche ed ottengo una prenotazione entro 30 giorni per il collaudo. Chiedo al mio amico spedizioniere se mi presta il furgone per quel giorno, ma non può, allora lo noleggio all'AVIS con l'offerta 98000 lire per 5 ore. Il collaudo è molto severo ti controllano: gomme, specchietti, silenziatore, n° telaio e ti fanno provare la frenata. La moto è a posto. Devo in settimana richiedere il foglio di via. Ottenutolo entro 60 giorni posso ritirare il libretto. Con il libretto vado al PRA per la registrazione e mi dicono che servono dei documenti tra cui l'atto di vendita! Tutto da capo....

Giacomo

CONCESSIONARIO MOTO GUZZI



SCOLA BRUNO

ELABORAZIONE KIT DI TRASFORMAZIONE

MOTO GUZZI

CENTRO RICAMBI E ASSISTENZA

GIMOTO  **DRIVER MOTUL**

VIA MILANO, 12 - 20040 CARATE BRIANZA (MI)
TEL. 0362/901655

Una bella 700 è quella di Giuliano Carrenzio di Milano. Il colore è grigio argento. Di recente ha partecipato al Giro dell'Umbria.



Reportage da Mandello

Commenti dopo l'acquisto della Guzzi da parte dell'Aprilia
di Michele Ratti Valmadrera (LC)

Carissimi amici vusettisti e non, ma soprattutto GUZZISTI: l'aria che tira a Mandello è molto buona, tutti sono molto contenti dell'acquisto della Guzzi da parte dell'Aprilia. Questo almeno per questa prima fase iniziale!

Comunque le premesse sono molto buone, sembra che le intenzioni di Beggio siano serie e che le prospettive anche per il territorio mandellese siano rosee.

Beggio è già venuto a far visita all'azienda, fin dal giorno dopo la firma del contratto e ora ci sono già alcuni suoi uomini in giro per i locali Guzzi. Ufficialmente dal 1 maggio la Guzzi sarà proprietà dell'Aprilia e già dal 2 ci sarà un movimento maggiore di persone provenienti dagli stabilimenti bolognesi; bisognerà aspettare però un po' più a lungo per vedere come si mettono le cose, per verificare se le aspettative non verranno deluse, se gli accordi e le promesse verranno rispettate e soprattutto per osservare quali prospettive effettivamente realizzabili ha la realtà Guzzi nell'area di Mandello.

Le discussioni ed i pareri della gente, degli appassionati, di coloro che lavorano all'interno della nostra benamata Aquila non si fanno però attendere: tutti molto positivi, ovviamente! In primis il nostro sostenitore e sponsor Stucchi, che frenando gli entusiasmi e i giudizi facili ed affrettati lascia però trapelare una piena soddisfazione per l'operazione compiuta da Beggio. "Certo uno non spende 135 miliardi per poi far fallire un'azienda!" commenta, aggiungendo: "...e poi le conoscenze e le capacità ci sono...". In supporto interviene anche la sorella: "Si vede cosa ha fatto l'Aprilia in campo agonistico negli ultimi anni: è da poco che è entrata e già conta successi di rilievo!" L'idea di Beggio è di rilanciare fortemente la Guzzi anche nelle gare, portandola in Superbike entro il 2001, questo è quanto ci svela il Sig. Antonio, per ora però starà a vedere...

Qualche dubbio nasce da chi ci lavora alla Guzzi... "forse potrebbero trasferire i reparti amministrativo e marketing, per accorparli a quelli Aprilia già collaudati ed affermati", anche se Beggio ha ribadito la sua volontà di mantenere le due realtà separate. "Non dovrebbero esserci invece problemi per la sezione motori, nei reparti costruttivi e di assemblaggio e per l'area progettazione", dove si spera si possa trovare un nuovo slancio per ridare dinamicità all'azienda grazie alle conoscenze ed all'esperienza dei due marchi.

Per i Mandellesi la notizia è stata una festa, come togliere un dente dolorante, una spina nel fianco: "Credo che sia stata la cosa giusta, l'Aprilia sa il fatto suo" ed ancora "l'Aprilia è un

grande marchio, che ha dato prova delle sue capacità; riuscirà anche con la Guzzi!"

Certo è che ora a capo dell'Aquila c'è una persona fisica, non un'insieme di persone o degli enti finanziari e questo è una garanzia per il futuro, Beggio è un riferimento certo su cui si può contare ma su cui ci si può anche rivalere (se sarà necessario...).

Noi non vogliamo correre troppo, anche se l'idea di vedere la gloriosa Aquila volare alta e fiera certo ci eccita e ci affascina; quindi concordiamo con il Sig. Stucchi che conclude dicendo: "L'Aprilia era ed è sicuramente il partner migliore (Beggio è da circa 10 anni che è interessato all'acquisto della Guzzi), anche come settori di mercato coperti, ma aspettiamo ancora qualche settimana, perché di parole sulla Guzzi in questi ultimi tempi se ne sono dette tante!!"



Nuova rubrica di Cilindri Italiani

Dal prossimo numero ci occuperemo di meccanici. Non solamente concessionari Guzzi, ma di tutti coloro che si occupano delle nostre moto con passione.

Aspetto le vostre segnalazioni, ed in particolare Dove si trova l'officina, le dimensioni e la locazione della stessa, i giorni e gli orari di apertura, il numero di telefono e tutte le note che riterrete opportune. Basterà una telefonata o meglio una lettera a Cilindri Italiani, per pubblicizzare tanti bravi meccanici che non storcono il naso quando si tratta di mettere mano ai nostri vecchi motori.

UN VALIDO AIUTO PER TUTTI QUANTI NOI



Mercatino

VENDO MOTO GUZZI V7 ANNO COSTRUZIONE 1965 CIVILE IMMATRICOLATA 1967 OTTIMO STATO PERFETTAMENTE FUNZIONANTE E MARCIANTE DOCUMENTAZIONE IN REGOLA TARGA ORIGINALE PREZZO NON TRATTABILE L. 15.000.000 NO PERDITEMPO. PER INFORMAZIONI TELEFONARE AL NUMERO: . 0339/8415295

Vendo V7 700 ex polizia, freno anteriore a doppia ganascia del special, freno posteriore a doppia camma del sport, motore 750 completamente rifatto nuovo, ottimizzato in varie parti, carter sabbaiato a vetro, coperchi lucidati a specchio, marmitte "fishtail oldstyle" (HD) prolunga con connettore, poggia piedi tipo Ambassador ma con cambio a destra(!), cavalletto laterale California, borse in pelle su telaio in alluminio tipo Ambassador, sella W+W (accessori HD), serbatoio v7 special sigillato internamente, manubrio cali3 export, fari supplementari ant. e post.+ staffa +freccie artigianali, impianto elettrico tutto nuovo, ottimizzato, (con sceda disegnata!), antifurto incorporato, telaio verniciato a polvere, carrozzeria verniciata a 3 colori, para gambe, aquila parafango, ombrellini fari, vasto assortimento di attrezzi di bordo, tuta anti pioggia, casco, occhiali climax, sidecar ancora da verniciare, montare e collaudare, restauro fotodocumentato, naturalmente tutti documenti in regola, iscritta al registro storico (permette l'assicurazione d'epoca)

chi mi fa una offerta adeguata??' baumi@dnet.it Bolzano
Vendesi ricambi per V7, possiedo parecchi ricambi per v7 di provenienza militare che vendo a buon prezzo, provate a telefonare o fate visita al mio banco al prossimo grande mercatino di Imola in Settembre. Cerreti Valero (0575-898393) Arezzo

Vendo una delle mie V7 special, (1969 rimessa a nuovo già 9000 km percorsi senza un problema -1970 conservata con targa, bolli a posto, gomme nuove 1000 km di prova già fatti, un gioiello ritrovato in una stalla) 0347-2487407 Stefano RE
Cerco bauletti per V7 California. Mario (091-325341) Palermo

mariomuscolino@neomedia.it

Cercasi per Moto Guzzi V7 Special le seguenti parti: 1) motorino di avviamento 2) sella originale ben tenuta 3) forche anteriori 4) filtro aria + collettore prego mettersi in contatto con guido 0347/2694554 oppure contiguideo@tiscalinet.it

Cerco cambio a cinque marce per 850 gt. 0339-3606518 Massimiliano. Ascoli

Cerco specchi, paracilindri, paragambe, marmitta DX e manuale, anche fotocopiato, per manutenzione V7 special + manuale per Guzzi T4. (0341-582135) Miki. Lecco

Il prossimo bollettino uscirà dopo Agosto e verrà consegnato a mano agli intervenuti al "GIORNO DELLE DINAMO" naturalmente sarà spedito anche a tutti gli altri.

Per i tuoi annunci, scritti o per richiedere le toppe e gli arretrati (toppe lire 10.000 cad.- arretrati lire 2000 cad.) quindi, tieni presente che il termine per l'invio è il 16 Agosto.



Questa in alto è la moto che Baumi di Bolzano vuole vendere.

GUZZI FRIENDS

PRESENTANO

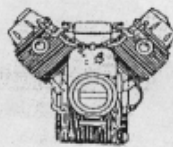
9° RITROVO INTERNAZIONALE

21-22-23 LUGLIO 2000

BEURA (DOMODOSSOLA) VB

Campo sportivo

BIRRA GRIGLIA PIZZA CUCINA LIVE MUSIC FREE CAMPING AND SURPRISE !!

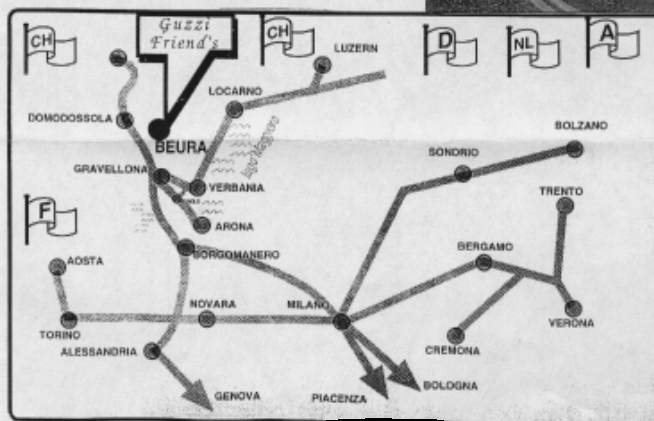


INFO

0324/88126

0335/251765

FAX 0324/88666



Ricorda che il 2-3 Settembre
Ci ritroviamo tutti a Campogalliano (MO)
Per il raduno delle V7

IL GIORNO DELLE DINAMO



Per informazioni contatta Cilindri Italiani