



Bollettino di
contatto per gli
appassionati
delle
Moto Guzzi V7
N° 7
Settembre 2000

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



Benvenuti Al giorno delle dinamo

2000

La più amata dagli Italiani !

La V7 Special di Luigi Fordi di Mandello ci invita a fare un bilancio delle v7 registrate nell'archivio di Cilindri Italiani.

Sono tante ormai, e coprono quasi tutti i modelli (manca l'Eldorado con il freno a disco !) ma la più amata e diffusa è lei la V7 Special, vero emblema delle v7 con quella sua colorazione unica e riconoscibile. A sentire gli appassionati della mia provincia quando fu posta in vendita suscitò un grosso clamore, e da allora è amata come la "Cuccarini". Sono 43 le moto censite, seguono a diverse lunghezze v7 700 e 850 GT.

Ma torniamo alla nostra foto ove si può vedere il nostro appassionato Mandel- lese premiato ad un raduno proprio della città Lariana, Luigi fa parte del famo- so club intitolato a Carlo Guzzi, che può vantare tra le sue proprietà la mitica GT Norge (nella foto, a sinistra) appartenuta a Giuseppe Guzzi, moto con la quale il fratello "ardito" di Carlo compì veri e propri raid in giro per l'Europa. Viaggi che consentivano il collaudo delle varie modifiche prima che



Continua a pagina 3 ➡

Il sogno di un bambino la moto di Edoardo Tommassini – Bettolle (SI)

Le nostre moto

Edoardo aveva un sogno, riportare agli antichi fasti la v7 di famiglia. Tempo e soldi per far rivivere quella moto protagonista della storia personale, onesta divoratrice di chilometri che con gli anni accusava alcuni acciacchi. Orgoglio del padre, primo utilizzatore di questa 850 GT, (vedi foto a pag.3) per lei ha setacciato mercatini e ricambisti, tanto per gustarsi questo lavoro di restauro, che alla fine risulta eccelso. Edoardo segnala il nome dell'amico meccanico che lo ha assistito da vero appassionato: Mario Martinelli di Camucia di Cortona (AR) 0575-630093. Esperienza e contatti giusti (carrozzeria e cromatore in quel di Firenze) hanno ridato vita giovane al GT. Mancano ora solo le borse del California, ma è questione di giorni perché Stucchi abbia pronte le sospirate repliche (gli attacchi ci sono già) e siamo sicuri che Edoardo sarà tra i primi a richiederle. Certo qualche purista obietterà sul tipo di sella e portapacchi, che erano del modello California, ma noi di Cilindri Italiani non siamo ortodossi come l'ASI, e poi basta vedere le foto "d'epoca" della moto per accorgersi che già papà Tommassini era un "Customizzatore". Ora per le colline Senesi si potrà incontrare Edoardo che come in una favola è ritornato bambino, quando a cavallo di quel grosso giocattolo la terra sembrava così lontana e pareva di volare.



I padri del bicilindrico a V (gestazione e nascita di una leggenda)

Giulio Cesare Carcano

Note introduttive e parte prima

Di Ezio Capocchetti.

Negli anni '30 la Moto Guzzi era una realtà già consolidata, nata dieci anni prima dall'incontro tra due personalità diverse ma complementari. Quella di Carlo Guzzi, uomo dotato di grande intuizione, genialità inventiva e spiccate doti tecniche, e la famiglia di armatori Genovesi Parodi nella persona di Giorgio, conosciuto da Carlo durante il primo conflitto mondiale, appassionato motociclista e dotato di gran capacità imprenditoriale, caratteristica quest'ultima del tutto assente in Carlo Guzzi, così come assente in Parodi qualsiasi velleità tecnica.

Carlo Guzzi aveva basato il progetto della sua moto su un personalissimo schema, con motore monocilindrico orizzontale a quattro tempi e con un grosso volano esterno che, tranne qualche eccezione riservata alle competizioni - che ricorrevano all'asse a camme in testa, alle quattro valvole, o a valvole contrapposte - difese sempre a spada tratta fino ad oltre gli anni '50, quando anche un modello di motociclo carenato, il Galletto, riceveva sotto il suo vestito di lamiera lo stesso motore.

Gli unici strappi ala regola del monocilindrico si ebbero con prototipi di moto da strada a tre cilindri e da corsa a tre e quattro cilindri, ma soprattutto con la bicilindrica da gara riservata ai piloti ufficiali, dotata di motore longitudinale V di 120°.

Nel 1936, in clima di "immobile fermento", si trovò proiettato il giovane ingegner Giulio Cesare Carcano, quando grazie alla sua amicizia con Ulisse Guzzi, figlio di Carlo, fu assunto in azienda, fresco di servizio militare e di studi, nei quali si era brillantemente laureato come il più giovane ingegnere Italiano; si tratta per lui del coronamento di un sogno inseguito fin da bambino, seguendo le leggendarie imprese sportive della Moto Guzzi, quello di potere un giorno contribuire alla nascita dei meravigliosi bolidi Rossi.

I primi lavori commissionati a Carcano riguardavano la fornitura di motocicli all'esercito ed in tale situazione conobbe l'allora Tenente Garbari, mente vulcanica e feconda nella realizzazione di nuove macchine per uso militare, che concepì e commissionò a Carcano il "Mulo Meccanico".

La passione di Carcano erano però i motori da competizione e sotto la sua appassionata e febbrile ricerca di quegli anni videro la luce modelli leggendari come il Condor.

Trascorsa la parentesi bellica, egli si trovò a lavorare per un mercato letteralmente affamato di mezzi di trasporto necessari ad un paese in fase di ricostruzione e divenuto nel frattempo "direttore degli esperimenti e prove" e grazie alla lungimiranza di Carlo Guzzi e di Giorgio Parodi, chiese ed ottenne, nel 1950 che l'azienda costruisse - caso unico nel panorama motociclistico mondiale - una galleria del vento, capace di ospitare moto e motociclista a grandezza naturale in condizioni di velocità di 220-225 Km/h.

Da questo entusiasmante lavoro di ricerca nacquero modelli entrati oramai nella memoria sportiva collettiva, come il "Dondolino" e il "Gambalunga" e soprattutto il più straordinario motore motociclistico da corsa di tutti i tempi, "L'otto cilindri" a V di 90°, distribuzione bialbero e raffreddamento ad acqua, raffinatissimo esempio di perizia ed ardimento tecnico, schema sul quale nessuno osò mai più cimentarsi.

Questa esaltante e frenetica attività, consumata tra tavoli da disegno, sala prove, galleria del vento e campi di gara, cessò forzatamente nel 1957, quando, insieme a Gilera e Mondial, la Guzzi decise il ritiro dall'attività sportiva, in conseguenza della contrazione del mercato dovuta all'apparizione delle prime utilitarie.

Per Carcano questo fatto segnò la fine del sogno meraviglioso iniziato tanti anni prima, appena mitigato dalla sua nomina a "Direttore della progettazione" in casa Guzzi.

Da quel momento tutte le sue energie furono riversate nella realizzazione di macchine di serie ed il primo prodotto del nuovo corso a vedere la luce fu lo "Stornello" modello utilitario di grande successo commerciale....

Continua sul prossimo numero

Cari amici come avrete notato la consueta rubrica sulla storia delle v7 di Marcello Molteni non è presente in questo numero, ripartirà come al solito sul prossimo con una nuova puntata.

Inizia invece la storia degli uomini Guzzi, che progettarono queste grandi moto, se ne occuperà Ezio di Francavilla al Mare (CH) che ci preannuncia tre puntate che sintetizzeranno anni di progetti e passioni umane, che hanno consegnato alla storia uomini e moto.



Carcano (al centro) Cantoni e l'indimenticato Campione Enrico Lorenzetti durante un collaudo a Monza negli anni '50.

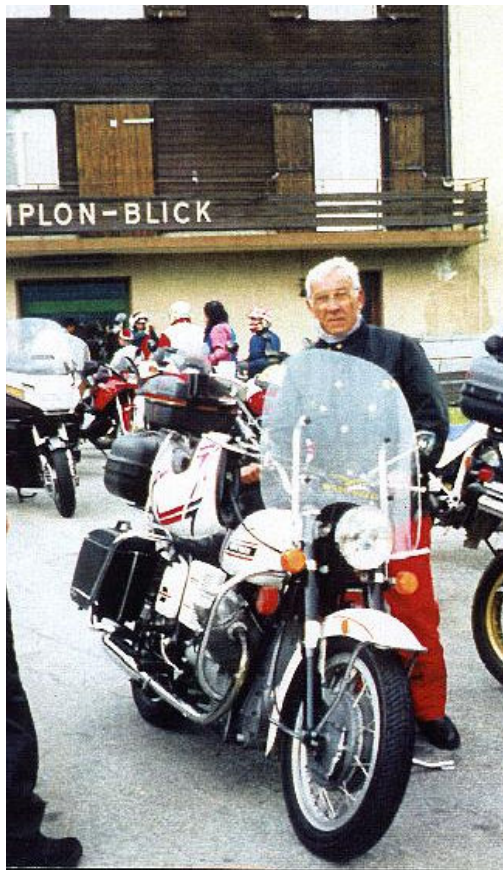
La più amata dagli Italiani (dalla 1^a pag.)

entrassero in produzione.

Migliaia di chilometri a cavallo degli anni '30, quando di mototurismo non se ne parlava ancora. In primo piano direttamente dal museo Guzzi la famosa 8 cilindri, scultura meccanica messa in opera nel '57 quando il ritiro dalle corse era imminente, ed a questa Guzzi toccò la nomina di ultimo bolide del reparto corse di Mandello.

Nulla da dire proprio una bella foto, di quelle da incorniciare, che il nostro Luigi ha voluto condividere con tutti noi.

Un'ultima curiosità, la V7 special in questione monta le borse che faceva Stucchi negli anni '70 e sono un po' più alte di quelle del California, ma ne riprendono forme e stile.



Cari amici che avete già inviato foto e articoli a Cilindri Italiani:
NON DISPERATE

Uno alla volta tutti voi verrete menzionati ed i vostri articoli stampati. Per tutti gli altri un invito a farsi avanti, per continuare così questa bella esperienza.

Per l'anno a venire vi chiedo di firmare i vostri articoli con il numero di telefono, proprio per questo motivo (chiaramente non è obbligatorio) dare la possibilità ad altri vusettisti di contattarvi per farvi i complimenti, o per chiedere informazioni sui colori e gli accessori. Un altro anno quindi, senza tessere, senza pagare nulla (io insisto a non chiedere) ma per questi mesi trascorsi insieme lasciatemi ringraziare alcune persone:

in primo luogo Marco, il mitico Marco mia spalla e supporto, e la mia compagna che mi sopporta, tutti voi che mi aiutate costantemente, anche moralmente con telefonate e consigli, in particolare: Marcello (lo storico- studioso), Scola Bruno (il chirurgo delle v7), Ezio (il chirurgo dei vusettisti che tolto il camice salta sul suo 700), Alessandro (la guardia del corpo !) Sandro (il sindacalista) Stucchi Antonio (lo sponsor - collaboratore) e poi i Siciliani i Sardi, insomma tutti voi che formate la famiglia di Cilindri Italiani.

Per ultimo un grazie alla Moto Guzzi che dopo numerosi tentativi, subito dopo il cambio di gestione, mi ha contattato facendo a tutti noi i complimenti e mettendo le basi per una fruttuosa collaborazione futura.

GRAZIE !

Un anno di Cilindri Italiani

di Codeluppi Stefano

Eccoci qui da bravi "redattori" a commentare un anno di questo bollettino, anomalo come lo sono le nostre motociclette: nuove ma vecchie che girando per l'Italia suscitano sempre sentimenti forti. Tanti le hanno possedute e sognate.

La mia idea era semplice: mettere in comunicazione gli appassionati delle v7, con uno strumento agile ed economico, pochi fogli per presentare le moto, scambiarsi ricambi, sentirsi parte di questo strano mondo di appassionati. Il tutto senza vincoli d'appartenenza a club (vedi ASI) che prima ancora che alla passione guardano a quanti mezzi possiedi, pignolando sulle fascette usate per fermare l'impianto elettrico. Le moto Guzzi ci piacciono tutte, certo ci sarà chi storcerà il naso su modifiche invasive, ma dall'inizio non ho voluto dare patenti d'originalità o altro, e poi io sono come voi: un appassionato che intende usarla questa Guzzi.

Tutto cominciò un anno fa e da allora sono stati stampati 8 numeri (c'è anche lo zero !) semplici e spartani ma pieni di passione Guzzi, per il futuro penso di andare avanti così, sperando di essere gradito e per questo ho bisogno di voi; con le vostre domande, le vostre storie, le foto delle v7 incontrate per la via, e badate non importa essere poeti bastano poche righe una telefonata per mettere assieme un articolo che susciterà la curiosità di altri amici che nel leggerlo mi richiederanno informazioni, si metteranno in contatto con voi. Magari avete un amico nel vostro paese che non conoscete, che come voi passa le ore in garage a lucidare la sua V7.



Amarcord

Ecco le foto dei genitori di **E d o a r d o** (vedi prima pag.) durante una vacanza a Cortina nel 1980

Nella foto di prima pagina il nostro amico nel 1976 a 3 anni



Meccanici D'Italia

Officina Ragni Sergio e Marco s.n.c. (RE)

Nonostante mi siano già giunte segnalazioni di meccanici ed appassionati che riparano con amore le nostre v7, permettetemi di inaugurare questa rubrica segnalandovi un bravo professionista. Ragni Marco, lavora a Reggio Emilia (Via Monti zona Buco del Signore RE- tel. 0522-551173) per anni concessionario con il padre della casa di Mandello, ora si cimenta con perizia su ogni marca di moto. Ma quando vede una vecchia aquila, si gonfia d'orgoglio e l'impegno raddoppia. La struttura di sua proprietà è grande (400 mq) da fare invidia ad un venditore di auto, troverete tante moto, pochi scooter. Si potranno vedere CBR Honda pronte per correre al fianco di un Super Alce militare. E naturalmente tante v7, lui stesso possiede un California di cui inizierà il restauro questo inverno e una v7 sport; per la verità questa in custodia visto che il proprietario non la vuole vendere, ma non ha posto per tenerla.



Insomma si può stare tranquilli, basta una telefonata, si prenota (come nelle officine serie !) e dall'entrata in laboratorio l'attesa sarà minima. Per i lavori grossi, come per tutti i meccanici, Marco consiglia il periodo autunnale –invernale quando sotto la neve matureranno meglio i bicilindrici di Mandello.

nelle foto: in alto Marco alla fine degli anni '60, sotto lo vediamo 2° da destra di fianco al padre (primo da destra) nel corso del gemellaggio del '70 Aereoclub Reggio – Guzzisti Reggiani

Cari amici,

Continuate pure a segnalare il vostro meccanico di fiducia, basta una lettera o una telefonata a Cilindri Italiani. Non dimenticate di preparare le note sui vostri viaggi estivi con le v7, itinerari, foto e aneddoti di una vacanza con le vostre Guzzi. Spedite tutto a :

**Cilindri italiani Via Donizone da Canossa, 4 – 42020 Quattro Castella (RE) tel. 0522-888442– 0347-2487407
e-mail codexx@libero.it**



Via per Maggiana, 247b 23826 Mandello del Lario (Lecco) Italy
Tel 0341– 731344 Fax. 0341– 733801

Cilindri Italiani dopo un anno di collaborazione, ringrazia il signor Stucchi Antonio per la fiducia con la quale à aderito da subito a questa iniziativa "editoriale".

Vi ricordo che da Stucchi, sono pronti tanti nuovi ricambi replicati dagli originali ed il più delle volte migliorati: quali ad esempio la nuova frizione Stucchi per v7, le borse del California con i relativi attacchi.

Spedizioni rapide in tutta Italia

Gli Ultimi Raduni Guzzi Della Stagione 2000

Eccoci alla fine della stagione, ma sono sicuro che ci saranno altri appuntamenti per avere la scusa di andare in giro con il v7. Sotto sono riportati gli ultimi raduni ufficiali Guzzi depurati di mete lontanissime che però danno la misura della passione Guzzi nel mondo. Sul prossimo numero di Cilindri Italiani che uscirà presumibilmente a fine Ottobre, cercheremo di trarre un bilancio di questi appuntamenti a cui abbiamo partecipato (chiaramente non a tutti) raduni che a volte lasciano l'amaro in bocca a volte esaltano. Per stimolare la discussione si può comunque già accennare ad alcuni temi, occorre da parte della Guzzi una seria riflessione sulla gestione dei raduni ufficiali, a volte lasciati all'improvvisazione. Essendo una delle maggiori vetrine per la nostra casa si sente la necessità di un maggiore controllo dei club, controbilanciato da un concreto aiuto anche finanziario. Fatemi sapere cosa ne pensate.

SETTEMBRE

Data 9-10 Settembre Borgomanero (NO)

2° MOTORADUNO INT.LE MOTO GUZZI

Organizzatore Bucci I.M.C. Super Contra c/o "Caffe' Del Borgo" V.le Don Minzoni 6 28021 Borgomanero

Telefono 0336 425555

Data 23-24 Settembre Castegnato (BS)

1° RADUNO "LE AQUILE IN CANTINA"

Organizzatore Luciano Cotelli Ercole Maffezzini Motor Guzzi Fan Club "The Cayman" Piazza Dante 10 25045

Castegnato (BS) in coll. con Motor Bike Guzzi Club Telefono 030 2141365 / 02 99056094

E-mailguzzifan@dracmanet.com URLwww.motocayman.it

OTTOBRE

Data 7-8 Ottobre Madonie (PA)

RADUNO DELLE MADONIE Organizzatore Mario Battistiol Guzzi Club Palermo Via G. Cusmano, 41 90141 Palermo

Telefono 091 334032

Data 21-22 Ottobre Trieste

1° MOTORADUNO CITTA' DI TRIESTE

Organizzatore Gino E Silvano Parlotti Conc. Off. Parlotti Snc di G. e S. Parlotti Via Del Follatoio 7 34148 Trieste

Telefono 040 381 635 Fax 040 381 635



La foto in alto, scattata al Guzzi Day del '99 mostra due belle v7 che dimostrano, se ancora ce ne fosse bisogno, gli innumerevoli stili delle borse laterali. La moto di sinistra monta i bauloni che riprendono lo stile di quelli originali del California, ma sono molto più capienti e venivano forniti anche alla polizia Americana. Quella di sinistra (è la moto di Alessandro già pubblicata su C.I.) monta i classici bauli in lamiera che trovavano impiego diffuso anche sul Nuovo Falcone, accessori richiesti dalle polizie nostrane. Sono comunque accessori d'epoca.

Mercatino

Vendo 750 sport tel. 0536-851667 (sera)

Vendo 850 Gt '72 documenti da sistemare, ferma da un po' di anni, scambio con v7 sport anche radiato per ricambi, oppure vendo lire 5 milioni. Tommaso tel. 051-533260 - 0347-2107249 (BO)

Vendo 850 Gt California, moto in ordine di documenti, motore rifatto di recente ancora da rodare. Lire 7,5 milioni.

Signor Pivetti tel. 0335-5930004 (RE)

Vendo v7 special e 850 le Mans 1 le moto sono in perfetto stato di restauro con accessori d'epoca e documenti a posto.

Luciano 041-448097 (VE)

Per i tuoi annunci usa i soliti recapiti di Cilindri Italiani.

Due domande all'esperto

Rubrica in collaborazione con Scola Bruno

Anche per questa volta ho avuto la possibilità di intervistare Bruno senza il consueto ausilio di Marcello, che funge quasi sempre da intermediario. Ho trovato il nostro saggio al bellissimo raduno di Beura vicino a Domodossola (questo incontro insieme ad altri verrà trattato in un prossimo articolo sui raduni) mentre si "ingozzava" di costine, mescolato ad un numero impressionante di biker sporchi e cattivi (si dice così no ?) ma guzzisti.

Carissimo Scola la domanda del mese riguarda il barilotto di sfiato dei vapori d'olio, quell'affare dall'apparenza così inutile montato sulle v7, con i suoi tubicini di recupero e soprattutto con il tubo che scarica a terra gli eventuali eccessi di deposito olio. Molti amici lamentano fastidiose perdite, che paiono incomprensibili ; infatti anche motori appena rifatti scaricano a terra etti di olio anche a basse velocità. Come mai ?

La causa principale di tali perdite è da imputare molto spesso alle fasce elastiche dei pistoni (segmenti) o da rigature sulla superficie del cilindro assai frequenti sulle vecchie v7. In molti casi la colpa è di particolari rigature che non fanno passare un eccessivo quantitativo di olio nella camera di scoppio, infatti la moto non fuma di scarico, ma che sentono la pressione che vi si crea lasciandola passare in coppa, e quindi causando un eccesso di pressione che si sfoga nel barilotto con le conseguenze che hai accennato.

Ma molte moto hanno cilindri e pistoni nuovi !!

Questo non è così raro quanto pensi, infatti sono capitati pistoni accoppiati a cilindri che davano già problemi dopo poche centinaia di chilometri. Sono residui di lavorazione microscopici che al momento della finitura del cilindro coprono le eventuali rigature, ma che dopo un uso di qualche mese si mostrano provocando l'inconveniente. Diciamo che sarebbe un caso in cui si può invocare la garanzia per farsi sostituire il tutto. C'è da dire che però per rifare una moto non basta cambiare pistoni e cilindri. Tutto il motore va smontato e pulito accuratamente per prima cosa, poi va considerato tutto in modo che si possa viaggiare sicuri per parecchi chilometri. Ad esempio chi mi dice se in quella determinata moto è stato stappato l'albero motore per pulire accuratamente i condotti che portano olio alle bielle ed a tutto il motore ?

La serata poi è continuata parlando di tutto Guzzi, infatti si era formato un capannello di appassionati che tormentavano il povero Bruno che con la cordialità di sempre ha risposto a tutti.

La nostra Privacy di Ezio Capocetti (CH)

Cari amici guzzisti e di Cilindri Italiani,

L'amico Stefano, sollecitato da me e forse da chissà quanti altri, si è spesso trovato nella imbarazzante situazione di dover fronteggiare le richieste di molti di noi (io per primo) che chiedevamo notizie su questa o quella moto, vista brillare sulle pagine della rivista e sui relativi proprietari per consigli, contatti, possesso di identico esemplare e relativo confronto di esperienze, curiosità di sapere come si è fatto a trovarla ed a conservarla nel migliore dei modi, sulle persone che ci hanno lavorato su, oppure per semplice desiderio di porgere complimenti sinceri a chi la possiede.

Certamente il tema privacy è argomento delicato e merita il massimo rispetto e tutela; ma sulle pagine di una rivista che ambisce a pieno titolo, e questo grazie alla smisurata passione di chi ce la propone, a definirsi "Bollettino di contatto" dei Guzzisti, ovvero punto d'incontro tra esperienze, professioni e personalità diverse, mi rimane difficile conservare un'asettica chiusura nei confronti di persone che invece vorrei ascoltare, tediare magari incontrare. La mia professione di chirurgo mi fa spesso aborreire il telefono e proteggere la mia privacy come un bene prezioso, ma sono il primo a rendermi disponibile, presso tutti voi, ad una forzata violazione della stessa, quando il mio interlocutore sia come me appassionato sincero e prodigo, non solo di consigli utili per me, ma anche di interrogativi ai quali io possa dare una risposta.

Avendo io già tediato in un paio di occasioni (grazie Marcello, grazie Sandro di Milano) persone che non solo hanno saputo consigliare, ma anche tendere una sconosciuta mano ad una mano altrettanto ignota che per di più chiedeva qualcosa, mi permetto, sperando di interpretare il desiderio di molti, di domandare a coloro che leggono il bollettino con un minimo di regolarità, la propria disponibilità ad eventuali contatti da parte di altri appassionati, se animati dallo stesso spirito di "squadra" e di rispetto reciproco, comunicandola eventualmente al nostro ispiratore, o con apposita rubrica sul bollettino che Stefano certamente ci metterà a disposizione.

(con nominativi, modalità di contatto e relative moto, che siano o meno già comparse sulle pagine di Cilindri Italiani).

Grazie a tutti.

Ezio Capocetti Via Foro, 47 66024 Francavilla al Mare (CH) tel. 085 815224 0338-147666 eziocono@katamail.com

-Concordo con questa lettera di Ezio (troppi complimenti per il sottoscritto comunque !) fatevi sentire, Ezio ha dimenticato di citare le sue moto. Possiede tre 700 di varie annate (anche una delle prime con carburatori SS) e sta ultimando il restauro di una California.

