



Bollettino di
contatto per gli
appassionati
delle
Moto Guzzi V7
N° 8 Novembre
2000

Consulta il sito:
www.oldwoogies.com/v7.htm

Il nostro raduno 44 V7 a Campogalliano



Lasciamo parlare le immagini. Solo questo ci sentiamo di dire per commentare il nostro ultimo raduno a Campogalliano; purtroppo non ci stiamo tutti sulla paginetta a colori. Eravamo tanti e chi purtroppo non ha potuto esserci, si prepari per i prossimi appuntamenti.

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

Per i tuoi lavori invernali di manutenzione :
STUCCHI RICAMBI - Mandello del Lario
Tel 0341-731344- fax 0341-733801

La V7 GT 850 entrò in produzione nel 1972 con l'arduo compito di sostituire la V7 Special, dopo tre anni di successi di vendita, nel cuore degli appassionati del "bufalo" di Mandello.

Le modifiche tecniche furono importanti e corpose, senz'altro più rilevanti rispetto a quelle che differenziarono la V7 Special dalla V7 700.

La cilindrata fu incrementata a 844 cc, aumentando la corsa da 70 a 78 mm e lasciando inalterato l'alesaggio a 83 mm; ciò permise di raggiungere una potenza di 51 CV a 6000 giri; proprio a causa dell'aumento di potenza e per ovviare definitivamente a problemi già emersi sulla Special, i tecnici della Moto Guzzi irrobustirono il basamento del motore introducendo delle nervature orizzontali che si andavano ad incrociare a quelle verticali già esistenti, mentre la scatola della coppia conica guadagnò una piccola "coppa" inferiore per evitare l'emulsione ed il surriscaldamento dell'olio.

Il freno anteriore era il nuovo tamburo a quattro ganasce, ma la principale e più gradita novità per l'utenza fu l'introduzione del cambio a cinque marce che permise di poter sfruttare meglio la generosità del bicilindrico, oltre a rendere più facile la guida ed eliminare i fastidiosi "buchi" tra le marce alte della Special; questo fu ottenuto mantenendo la prima abbastanza lunga e ravvicinando gli altri quattro rapporti.

Si può dire che, per quanto riguarda il freno ed il cambio, la GT 850 ebbe la fortuna di poter usufruire "di riflesso" di questi componenti visto che, in realtà, furono progettati per equipaggiare la V7 Sport, il gioiello di Mandello in uscita anch'esso quell'anno.

Le modifiche estetiche furono relativamente poche e riguardarono l'adozione di nuove manopole, serbatoio con tappo di chiusura a scatto, sellone leggermente ribassato, parafranghi cromati e vivaci verniciature metallizzate; in Italia le GT 850 vennero commercializzate prevalentemente col colore amaranzo, anche se erano previste versioni (soprattutto per il mercato estero) in altre colorazioni come per esempio azzurro e grigio.

La GT 850, grazie all'aumento di cilindrata e all'adozione del cambio a cinque marce, dimostrò di essere una "Gran Turismo" non solo nel nome; infatti, pur non disdegnando i percorsi misti e guidati dove si trovava a suo agio al pari di moto più attrezzate per la guida sportiva, permetteva lunghissimi e veloci trasferimenti senza sfruttare più di tanto il motore, col guidatore ed il passeggero in posizione confortevole e con un consumo di benzina irrisorio a velocità di crociera, qualità quest'ultima importante già nei primissimi anni '70.

Nel 1974 vennero adottati nuovi silenziatori dalla linea più moderna al posto di quelli a sigaro e soprattutto venne introdotto un significativo miglioramento tecnico con l'adozione di un singolo freno a disco anteriore da 300 mm, che migliorò moltissimo (però in ritardo rispetto alla concorrenza) forse l'unico punto debole dell'intera serie V7, la frenata appunto.

Negli Stati Uniti la GT 850 venne commercializzata col nome di Eldorado, con differenti verniciature e con lo spostamento del comando del cambio a sinistra come già avvenuto in precedenza sulle



Ambassador 750. La produzione terminò nel 1975, anche se furono prodotti ancora alcuni lotti negli anni successivi, ma solo in allestimento militare per soddisfare le ultime commesse di varie forze di Polizia.

- Come nota aggiuntiva sugli allestimenti della GT 850, c'è da segnalare che i primi esemplari prodotti (precisamente dal telaio VP11111 al VP12000), montavano il freno a tamburo anteriore del tipo a due ganasce e, talvolta, il serbatoio con tappo di chiusura a leva o a vite.



Due domande all'esperto

Rubrica in collaborazione con Scola Bruno

- Parliamo di gomme: quali tipi consiglia? E sulle V7 si possono montare pneumatici moderni con la dicitura metrica?

Tutte le V7 montavano di serie pneumatici misura 4" x 18" e questo è quello che è riportato sul libretto di circolazione; purtroppo si sa che non è possibile montare pneumatici differenti da quelli riportati sul libretto anche se, nel caso delle V7, gli pneumatici originali sono identici alla attuale misura metrica 120/90-18. Alcuni proprietari di V7 sono riusciti (dopo trafale burocratiche) a far inserire sul libretto anche quest'ultima misura, ma secondo me non ne vale la pena anche perché alcune marche oggi producono pneumatici molto buoni in misura 4" x 18, con mescola e disegno moderni che consentono l'utilizzo delle nostre moto senza problemi di stabilità in curva e con angoli di piega sicuri e divertenti; per esempio la Pirelli produce il modello Strada MT68-E, mentre la Metzeler ha in listino il ME77.

Per quanto riguarda la misura 120/90-18 consiglio invece i Metzeler ME880.

- Gli ammortizzatori originali sono introvabili; chi li produceva e quali sono i più indicati attualmente in circolazione?

La ditta che produceva gli ammortizzatori per le V7 (ed anche altre serie successive tipo T e Le Mans) era la Sebac, che ora produce solo ammortizzatori di sterzo. Purtroppo ora è veramente difficile reperire ammortizzatori originali e funzionanti, quindi bisogna utilizzare per forza delle alternative come per esempio i Koni (oppure Fac o Marzocchi) che però, va detto, pur funzionando bene differiscono a livello estetico dagli originali.



IN VENDITA



Mercatino

Vendo 850 GT California (foto 2) colore nero moto in ordine di documenti, motore rifatto di recente ancora da rodare. Lire 7,5 milioni.

Tel. 0335-5930004 (RE)

Vendo v7 700 (foto 1) moto rifatta maniacalmente, colore giallo con aerografie, personalizzata ma con tutti i ricambi originali, cambio a 5 marce, veramente affidabile. Lire 10 milioni trattabili. Tel. 010- 3993701 (GE)

Cerco marmitte Lanfranconi, parabrezza e paraborse e staffe borse per V7 850 GT.

Thomas 0347-0745938 (VI)

Cerco V7 Special radiata anche senza targa, oppure ricambi vari Tel. 0125-750305 (TO)

Sera

Vendo 750 Ambassador 1971 moto conservata, rara lire 7 milioni, documenti OK. Tel. 011-4114587 (TO)

Abbiamo provato per voi !!

Nel mese di Agosto un amico ha avuto un incidente al ritorno da un raduno, la cosa si è risolta bene in particolare per la "Vittima", ma anche per il recupero della V7 che aveva l'assicurazione HELVETIA per moto storiche, è bastata telefonare al numero verde ed il recupero del mezzo è stato pronto e gratuito.

3

Un grande appassionato di "Vsettime" di Galli Diego

Lido di Camaiore (LU)

Sono un fanatico guzzista 23enne, possessore di un amatissimo 850-T3, ex-carabinieri, che considero, non me ne vogliono i puristi, una stretta evoluzione della divina V7.

La scelta di tale modello è dettata dal mio personale amore per lo stile 'anni '70', e dall'utilizzo universale che ne faccio: il mio T3 mi accompagna quotidianamente, inverno e estate, pioggia e sole, lavoro e divertimento.

Ma voglio parlarvi d'una V7 particolare che possiedo: un modello Protar, in scala 1/9.

Tale ditta ha rivolto la sua attenzione alcune volte alla Moto Guzzi: dalla ormai introvabile, e bellissima, 8 cilindri, 1/9, all'incredibile 850GT California, in scala leggermente maggiore, in cui tutto funziona, dall'acceleratore, ai freni, al motore coi carter trasparenti che lasciano vedere pistoni con fasce (!!), punterie, cambio. Ma parliamo ora della piccola V7 che ho realizzato.

Nel catalogo Protar si trovano tre variazioni sul tema V7. La Special in livrea bianca, il modello di polizia stradale, in verde \bianco, e quello carabinieri, nell'immane blu violetto dell'Arma, che è poi quello da me posseduto.

Partendo dalla scatola si nota una grafica molto classica, che denota l'età non proprio recente del kit, alcune foto del modello finito la dicono lunga sulla qualità dell'oggetto contenuto.

All'apertura si trovano un libretto d'istruzioni, abbastanza chiaro ma non eccessivamente preciso sulle colorazioni dei particolari. Questo non è un problema, perché non è difficile trovare un originale da esaminare.

Ricordo però che modellismo non significa fare a tutti i costi un oggetto iperrealistico, ma anche riprodurre un gradevole modello fine a se stesso, senza particolari arricchimenti o modifiche ad un kit. Che, in questo caso, risulta essere molto bello e preciso, soprattutto nelle forme, non certo semplici, d'una motocicletta. (bravo Proveni!) Ho scelto di lasciare cromate tutte quelle parti del kit fornite di tale finitura, anche se non totalmente realistiche, quali: cerchioni, coperchi delle valvole, tamburi e coppia conica, notoriamente in color alluminio, in alcuni casi lucidato.

Le sospensioni del modello sono funzionanti, sebbene le posteriori sono così dure da essere inutili, consiglio al limite di cambiare le molle fornite con alcune più morbide.

Bella la sella (da rivestire), con molle funzionanti per i modelli delle Forze dell'Ordine, muniti anche di radio e carenatura, priva purtroppo del dettaglio degli attacchi, ma molto bella nelle forme (il modello Polizia ha anche il disco con lo stemma della PS sulla forca, entrambi i modelli militari sono forniti di borse apribili).

Molte le parti in gomma, tra cui, oltre ai pneumatici, il rivestimento della sella, il collettore del filtro d'aria, i molteplici fascioni di fili elettrici da collegare ai vari componenti e da far passare nel punto giusto, anche per non ostacolare lo sterzo girevole.

Dentro il noto cassetto sottosella si trova la batteria, che presenta, oltre ai morsetti ed ai tappi per l'acido, gli elementi al suo interno, il tutto utile per uno spaccato (come suggerito nelle foto sulla scatola), o per un diorama di officina. Sono molti i pezzi da assemblare con vitine, che non stonano, anzi aggiungono realismo assieme ai prigionieri di ruote e forcellone, in metallo e filettati.

Buoni i carburatori, con le tubazioni della benzina cave e trasparenti, e le simpatiche camicie e teste abbozzate sul gruppo cilindro\testata, utili per il sopraddetto diorama con moto smontata.

Non mi soffermo sul montaggio vero e proprio, per non rubare lo spazio ad altri amici, vi dirò solo che non è semplicissimo, anche per l'architettura della moto e la ricchezza di particolari, nella realtà come nel modello.

Chi ha un po' d'esperienza modellistica potrà fare un ottimo modello purché s'armi di molta pazienza e di tempo per la lavorazione.

Chi vuole avvicinarsi al modellismo potrà prima allenarsi con alcuni kit più semplici, tenendo conto che generalmente la difficoltà è legata al prezzo.

La V7 costa circa 70.000£, la grande 850GT arriva poco sopra le 300.000£.

Dato che molte altre ditte, oltre alla Protar (che deve il nome al fondatore, il pilota Proveni Tarquinio) si sono interessate alle moto, non è difficile reperire modelli eterogenei sia di gusti sia di possibilità esecutive e finanziarie. Sfrutto l'occasione per un appello a coloro che hanno contatti col mondo modellistico: cerco quasi disperatamente il modello Protar 1\9 della Laverda SF750, abbastanza recente di produzione, chiunque voglia aiutarmi mi salverà da un'ossessione!!



Un saluto a tutti da

Diego Galli Via dei Sette Leci, 24 – 55043 Lido di Camaiore Lucca

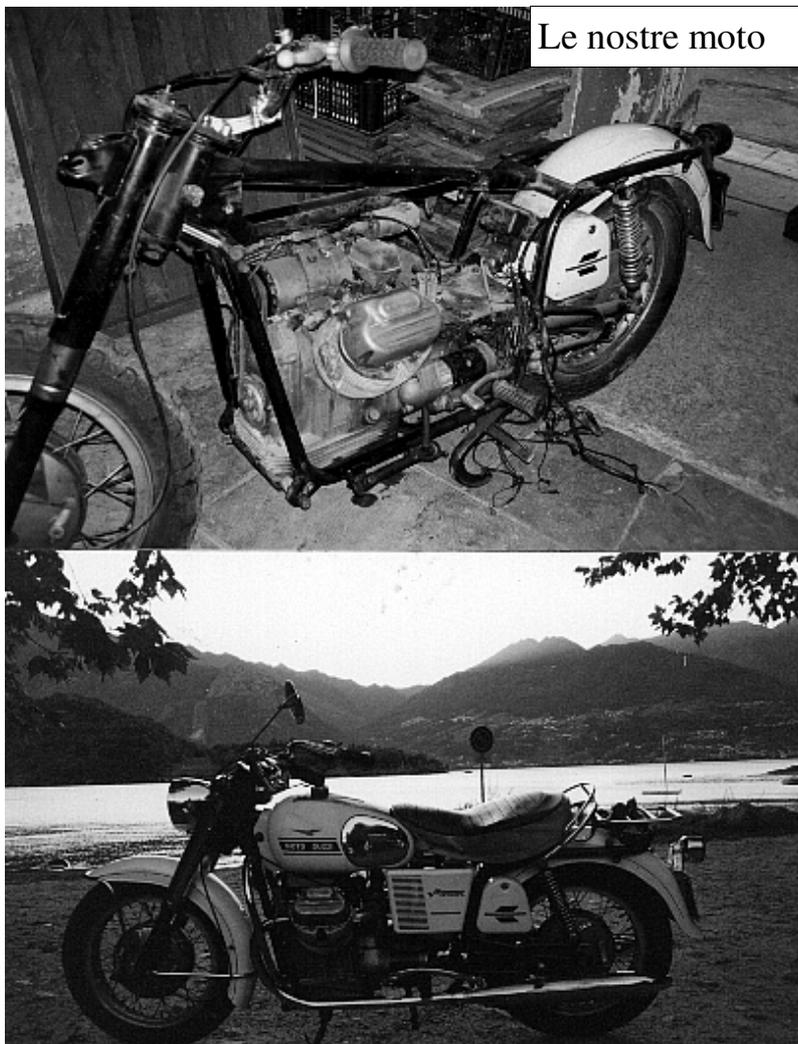
Fronte del Porto

La Moto di Manuel Cavicchini (GE)

Manuel vive a Genova dove lavora come manutentore alle manchine (le gru del porto) mestiere che lo porta a fare turni particolarmente faticosi, ma quando ha un po' di tempo si dedica alla sua V7. Genova per chi la conosce è già di per se una città che mette a dura prova i propri abitanti, per via dei suoi vicoli, della carenza di spazio; Manuel appunto ha il garage lontano da casa ed i lavori sulla sua moto vengono svolti in "strada". La moto è stata ritrovata da lui nello stato in cui la potete vedere in foto, incidentata, smontata, ed "alluvionata" già perché dalle sue parti quando piove un po' più del solito si allagano i vicoli e gli scantinati. Ma lui non ha mollato, anche perché l'ha portata a casa per sole 700.000 con documenti a posto. Tutto il lavoro lo ha svolto lui, comprandosi l'attrezzatura (700.000 lire) e cercando i pezzi mancanti. Totale 4,5 milioni di pezzi e trattamenti. Bella soddisfazione, in particolare dopo la prima uscita quando un vecchietto, vedendolo, ha insistito perché comprasse pure quella che aveva nel suo garage, un altro milione per avere la moto di scorta! Insomma dopo un anno ed un mese dall'acquisto della prima special, Manuel gira ora soddisfatto per l'Italia; come nell'ultima estate quando si è fatto un bel giro all'Elba, per poi risalire nella bassa padana (Mantova) dove ha i nonni, giro classico del lago di Garda e poi di nuovo a Genova. Tutto in solitaria come un novello Brando sul suo vecchio ferro.

Per chi lo volesse contattare: Tel. 010-2471530

Le nostre moto



Sopra due foto della moto di manuel (prima e dopo). L'amico ci segnala anche due bei libri che parlano di moto e di Guzzi:

Il bello del gas- di Marco Pastonesi e Giorgio Terruzzi (Zalig edizioni)

L'uomo che parlava con le moto- di Franco Antonelli (I libri di moto Italiane)

Meccanici d'Italia

Due segnalazioni da Milano

Questa volta accumuliamo due segnalazioni di appassionati-meccanici, ce le fanno due appartenenti a gruppi storici della città Ambrosiana: Sandro del Moto Club Milano e Giuliano del Moto Club Ticino. In pratica questi esperti sono i riparatori ufficiali dei suddetti club (almeno per i Guzzisti).

Firmino Gullini è segnalato da Sandro, ha un officina di circa 200 metri quadri abilissimo nella messa a punto di tutti i modelli Guzzi e Ducati. L'officina si trova in Via 25 Aprile, 76 a Cinisello Balsamo (MI) tel. 02-6128103. Aperto anche il sabato mattina e per lavori urgenti alle volte Firmino è in laboratorio anche dopo cena. Sandro sottolinea i prezzi onesti e l'abilità a reperire vecchi ricambi difficili da trovare. Insomma fa parte della vecchia scuola di riparatori che ci mettono l'anima e tanta passione.

Giuliano si è limitato a fornirci il biglietto da visita del suo specialista, ma non possiamo dubitare della sua buona fede, visto che ci dice che da anni lui ed altri guzzisti del Club Ticino si fanno armeggiare sulla moto da:

Novaresi - Restauro e riparazioni Moto Guzzi Via 25 Aprile, 5 Rivolta d'Adda (CR) tel. 0363-79309

Continuate a segnalarci i vostri esperti. Sono gradite brevi note descrittive dell'officina e tutto quanto può essere utile ad altri appassionati che volessero approfittare della bravura di questi artigiani.

Per comunicare con CILINDRI ITALIANI : 0522-888442- 0347-2487407 codexx@libero.it
Codeluppi Stefano Via Donizone da Canossa, 4 - 42020 Quattro Castella (RE)

Piccolo Notiziario

Collaudi per l'anno 2001. Abbiamo chiesto informazioni all'ACI per saperne di più sui futuri collaudi per le motociclette. Tutto è ancora da definire, come ci immaginavamo. Sotto la risposta giunta via e-mail.

“In relazione alla Sua richiesta, Le confermiamo che dall'anno 2001 diventerà obbligatoria la revisione periodica anche per i motocicli e i ciclomotori. I tempi, i costi e le modalità per effettuare le revisioni - che potranno essere svolte sia presso gli Uffici provinciali della Motorizzazione Civile (ora denominata Dipartimento dei Trasporti Terrestri) sia presso le officine autorizzate dotate delle attrezzature necessarie - non sono ancora stabiliti: interverrà in proposito, verso la fine dell'anno, un apposito decreto del Ministero dei Trasporti.”

ACI - Automobile Club d'Italia

Direzione Sistemi Informativi Ufficio Relazioni con il Pubblico

<http://www.aci.it> info@aci.it

Motociclismo d'Epoca. Ha sul numero di Ottobre un buon servizio sulla V7 Special, in particolare per coloro che vogliono sapere tutto sui volumi che parlano delle nostre moto. Rimane però il rammarico per aver riproposto un vecchio servizio già apparso sulle pagine di Motociclismo nel '96, tra l'altro con le stesse foto. Mi riserverò di scrivere alla rivista, magari facendo appunti sulla moto recensita che ha parecchie pecche rispetto all'originale.

Mostra Scambio. Continua la sua meritoria attività editoriale. E' un giornale "povero", ma ricco di contenuti, e da spazio a tanti club oltre a pubblicare una miriade di annunci gratuiti. Sull'ultimo numero il bravo direttore ci ha "rubato" un articolo (Giacomo Soglio) da noi pubblicato qualche numero fa.

Sponsor. Da questo mese abbiamo un nuovo sponsor, si tratta del concessionario moto Guzzi per la provincia di Trento TRINCO. Oltre a vendere il nuovo ha molti ricambi vecchi ancora imballati in particolare per la serie Le Mans e T. Per le v7 dispone di varie parti e siamo sicuri che molti si informeranno. Speriamo che altri suoi colleghi concessionari lo imitino e possano in futuro apparire sulle nostre pagine.

Abbonamenti a Cilindri Italiani. Si tratta di una conferma per continuare a ricevere gratuitamente il notiziario. Chi è venuto al nostro raduno o ha rispedito compilato il modulo che era allegato al numero 7 avrà questa possibilità.

Fiocco Rosa. In casa Cilindri Italiani. Angelo il padrone del WEB, colui che gestisce il nostro sito ha avuto una bella bimba: Norma. Gli facciamo gli auguri sperando che trovi ancora il tempo per aggiornare il sito delle V7.

Bimestrale. Dopo un anno di uscite estemporanee Cilindri Italiani adotta questa cadenza di stampa. Il prossimo numero quindi sarà nelle case degli appassionati per Gennaio 2001.

Raduni. Tanti appassionati si sono dispiaciuti per non aver potuto presenziare al GIORNO DELLE DINAMO 2000, sono amici del Sud o stranieri, il prossimo anno speriamo di poterci accordare con qualche bel raduno Guzzi del sud Italia per dare la possibilità a tanti vusettisti di incontrarsi.

Documentazione dell'epoca. Stiamo creando un archivio di cataloghi, giornali e articoli che parlano delle nostre moto. Chi fosse in possesso di materiale originale farebbe un bel gesto se lo fotocopiassse e inviassse il tutto a Cilindri Italiani.

Errori. Sul numero scorso abbiamo commesso vari errori di stampa: il vero numero di Ezio Capocchetti è 0338-1476669. Massimiliano di Fermo provincia di Ascoli invece, è stato per due volte chiamato Alessandro (pare comunque che non gli dispiaccia !) Ci scusiamo con loro.

Arretrati. Alcuni di voi hanno richiesto i vecchi numeri del bollettino, ricordiamo che le copie costano 2000 lire cadauna. Una cifra piccola, che purtroppo è doveroso chiedere.

Accessori dedicati alle v7. Stefano Fontana di Reggio Emilia ha ideato delle belle borsette porta attrezzi o documenti che riprendono le forme dei cassettini laterali delle v7. Sono cucite in robusto cuoio e credo siano molto utili (non casca la roba quando apri i baulettoni !). Chi volesse mettersi in contatto con il nostro artigiano: 0347-4639927.

Colori e vernici. Molti appassionati ne richiedono i codici. Da alcuni anni la Lechler ha riprodotto queste tinte. La ditta è di Ponte Chiasso, e speriamo che presto risponda alla nostra richiesta di avere la tabella con i sospirati numeretti.

Prossimamente. Purtroppo questa parola è stata da me più volte usata impropriamente, ad esempio per dare appuntamento per un prossimo articolo sulla V7 Sport o per parlare dei raduni svolti nella stagione. Nel primo caso non ho ancora avuto il conforto di un appassionato che mi aiuti a scrivere in merito alla mitica Sport, nel secondo lo spazio è sempre tiranno e preferisco darlo a tanti di voi che mi fanno pervenire i loro scritti. Speriamo di rifarci "prossimamente" e nel frattempo accettate le mie scuse.



Un'altra foto del nostro raduno che mostra la bella Ambassador in vendita. Una buona occasione.

CONCESSIONARIA UNICA PER IL TRENTO


MOTO GUZZI TRINCO UGO s.n.c.

Moto Guzzi nuove in pronta consegna ed usate
Abbiamo inoltre disponibilità di:

Ricambi nuovi per la serie V7 (originali dell'epoca)
Ricambi usati e nuovi per modelli Guzzi anche d'epoca

Via Halbherr, 27 38068 Rovereto (TN)
Tel 0464-430479 fax 0464-422509 (chiedere di Alessandro)