

MOTO CICLISMO

d'Epoca

SPORT

- Phil Read e le sue Yamaha TD2-TD3 250
- Sidecar: Helmut Fath
- Grandi campioni: Renzo Pasolini

ANNI CINQUANTA

- Storia della Frisoni

GUIDA ALL'ACQUISTO

- Montesa Cota 247 T

STRADALI

- Kawasaki Z 650



MOTO GUZZI V 50
Innovazione e tradizione

Un buon mezzo litro

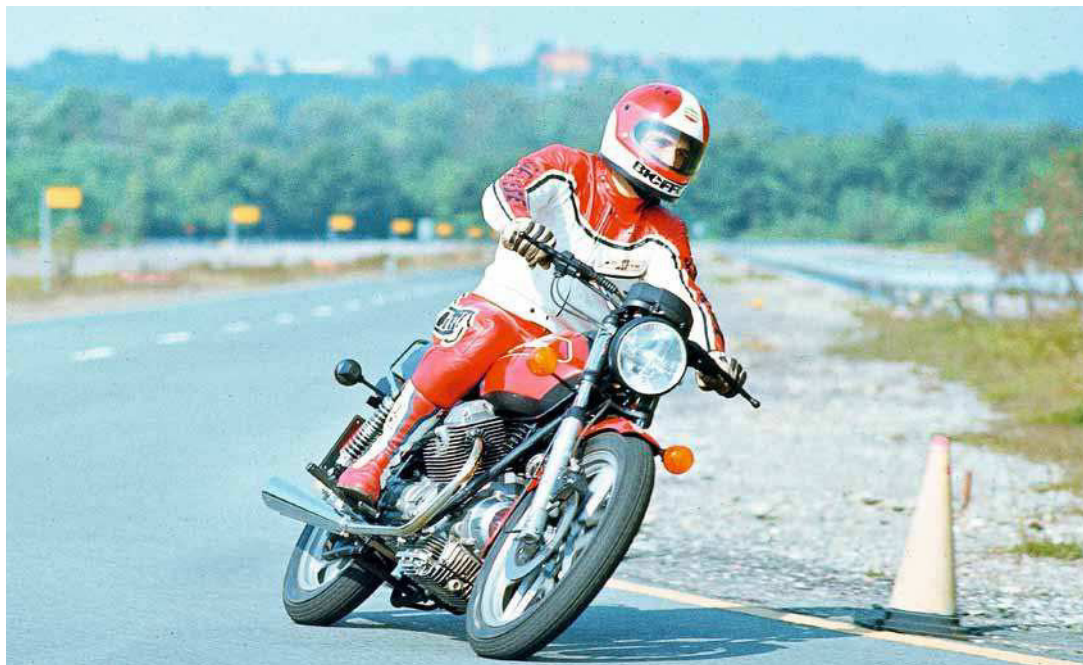
La 500 è il modello più equilibrato della "serie piccola" dei bicilindrici che la Moto Guzzi costruì tra la fine degli anni Settanta e la metà del decennio successivo, capostipite della famiglia, perchè la prima ad essere progettata, e da cui poi deriveranno le versioni di minore e maggiore cilindrata. Prodotta in tre serie successive, per quanto riguarda il modello da turismo, ed in diverse altre versioni, per accontentare le mutanti richieste del mercato, svela caratteristiche che furono d'avanguardia ed una spiccata personalità

di Vittorio Crippa, foto di Gianluca Bucci e Archivio Motociclismo

● Sobria, sicura ed amichevole. Queste le prerogative che ad un sommario esame vengono in mente tornando agli anni in cui la Moto Guzzi V 50 era una presenza diffusa sulle nostre strade. Una moto "intelligente", come la definì *Motociclismo* al suo apparire, impressione confermata poi dalla completa prova su strada. Restò in produzione per oltre otto anni, dal 1977 al 1985, raccogliendo un buon successo di vendite, e creandosi la fama di motocicletta robusta ed economica, facile da guidare e da tenere a punto, versatile in città e nel turismo, anche a lungo raggio. Dopo la prima versione, base o turismo (in effetti un nome vero e proprio, oltre a V 50, la Guzzi non lo diede mai a questo modello), arrivarono interpretazioni sportive, la V 50 Monza, e Custom, la V 50 C. E poi le versioni per Polizia, Carabinieri, Esercito e dipendenze comunali. Insomma una Moto Guzzi fedele al suo nome ed alla sua tradizione, innovativa, personale e... molto "umana" anche nei suoi difetti. Perchè difetti, va detto subito, la V 50 ne conobbe più d'uno, e mai, purtroppo, seriamente risolti. Le versioni base della V 50, quelle di cui vogliamo occupar-





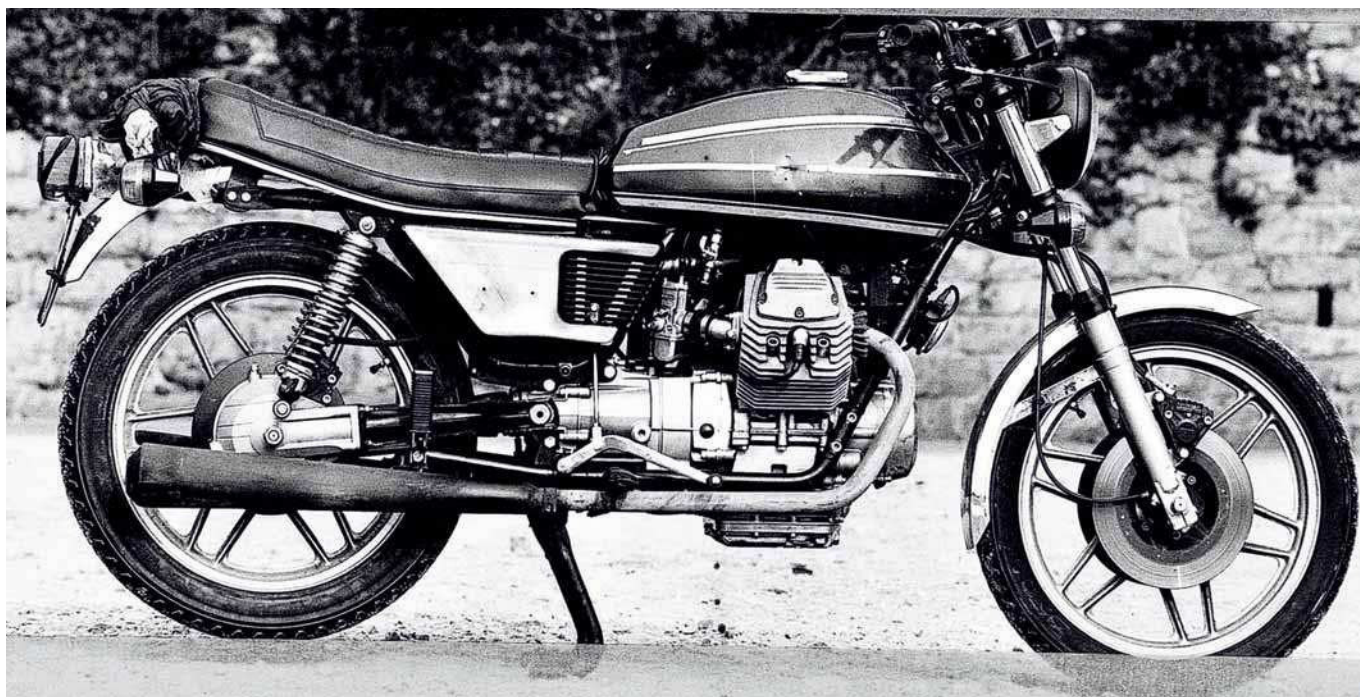


Nel 1977, quando viene messa in vendita, la V 50 costa 2.349.000 lire. A titolo di confronto, tra le concorrenti per cilindrata e tipologia, abbiamo la Laverda 500 bicilindrica a 2.497.500, la Ducati 500 GTL 2.092.500, la Benelli LS 500 2.511.000, la Honda CB500 Four a 2.444.750, mentre la CB 500 Twin viene 1.983.050, e la Yamaha XS 500 bicilindrica 2.176.200. C'è poi la Suzuki GT 500 bicilindrica con motore a 2 tempi a 1.829.250. La mezzo litro della Moto Guzzi si mette in evidenza non solo per l'estetica ma per le qualità di guida (specie sul misto) e per un motore affidabile, di buone prestazioni e bassi consumi di benzina.

ci in questo servizio, non trascurando comunque le altre che trattiamo in appositi spazi, furono tre, che si susseguirono nel tempo, ed ognuna di esse con una priorità. La V 50 del 1977 è la prima, quella che fa conoscere ed apprezzare il modello. Segue la V 50 II, resa più elegante e con alcune migliorie tecniche, secondo noi la migliore

da un punto di vista qualitativo. Infine la V 50 III, esteticamente la più bella, ma anche quella che più delle altre due soffrì le economie di produzione introdotte nei primi anni Ottanta, e che ne fecero scadere un poco la qualità. Addentriamoci quindi nella storia di questo modello. Verso la metà degli anni Settanta, la Moto Guzzi ha

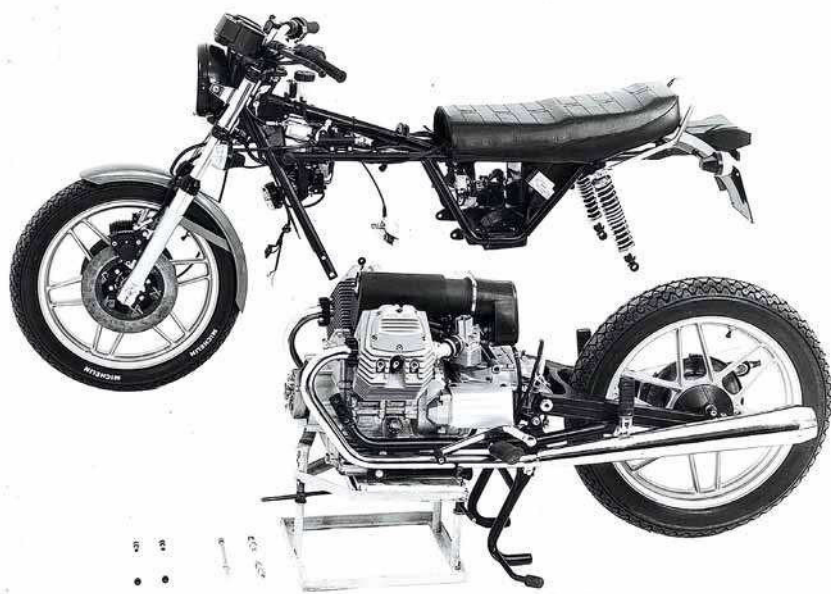
Il prototipo



Dopo l'insuccesso delle quattro cilindri in linea, De Tomaso si convince che la Moto Guzzi deve puntare sui bicilindrici a V anche nelle medie cilindrata e affida il compito al progettista Lino Tonti. Nella foto il prototipo sorpreso da *Motociclismo* nel 1976. Il serbatoio della benzina è quello di una 850 T, fianchetti e sella provengono dalla 350/400 GTS a quattro cilindri, così come i parafanghi cromati.



superato il periodo più difficile della sua già lunga vita. Le grosse bicilindriche a V ottengono un successo mondiale grazie alle prerogative di robustezza, potenza e personalità. Da 850 o da 1000, le grosse bicilindriche lariane accontentano sia il turista che lo sportivo, e la individualità tecnica del loro motore rende queste moto una scelta particolare, ben delineata rispetto a chi, invece, si orienta sulle quattro cilindri giapponesi, macchine già perfette, ma tutte piuttosto simili tra loro. Se tuttavia la Moto Guzzi non teme confronti nel segmento delle grosse cilindrata, la sua presenza è francamente sotto tono quando si cerchi qualcosa di più leggero e meno impegnativo, sia come costi che come prerogative. Parliamo chiaramente delle medie cilindrata, che in Italia, alla metà degli anni Settanta, costituiscono una ricca fetta di mercato, come ben sanno la Moto Morini, che ottiene un buon successo con la splendida 3 ½, la Honda, con l'affascinante CB400 SS quattro cilindri, la Suzuki e la Kawasaki, con le grintose 380 e 400 tricilindriche a due tempi, ed in tono... minore, la Ducati, con la GTL, e la Laverda con la 500 bicilindrica. La Moto Guzzi ha invece "ereditato" dalla Benelli una quattro cilindri di 350 cc, rapidamente salita a 400 (quando guadagna anche il freno a disco anteriore), la GTS, che porta più critiche che meriti alla Casa di Mandello. Prima di tutto perché, è storia nota, è un clone... mal riuscito delle analoghe Honda CB350/500 Four, e poi perché a conti fatti è una Benelli, costruita a Pesaro, marcata Moto Guzzi, e consegnata ai concessionari della Casa dell'Aquila col non facile compito di venderla (tra l'altro a caro prezzo). Comun-



que la si guardi, un prodotto non all'altezza del nome e della tradizione della più importante e storica Casa motociclistica italiana. Ma le quattro cilindri "ibride" 350/400 non sono in realtà, per la Moto Guzzi, che modelli di transizione, in attesa che dia i suoi frutti un progetto "seminato" ancora nel 1972. Chi ha avuto la fortuna di visitare il museo della Moto Guzzi a Mandello, non avrà potuto far a meno di notare una strana motocicletta, in realtà un prototipo, che da lontano può essere scambiata per una V7 Sport, tanto sono di questa il colore verde chiaro metallizzato, la lunga sella ed il manubrio basso. Guardando bene però ci si accorge che il motore non è il poderoso 750 della V7 Sport, ma, pur conser-

In alto, esemplare di pre-serie della V 50, in colore blu (mai utilizzato in produzione). Sopra, il telaio è "cucito" addosso al motore senza la minima perdita di spazio. Subito davanti ai cilindri la culla ha un'interruzione "allacciata" da due bulloni. In questo punto infatti il telaio può essere aperto per togliere agevolmente il motore, semplificando le operazioni di grossa manutenzione. Il telaio è quindi scomponibile ed è una delle migliori qualità di questa moto.



La seconda serie, introdotta nel 1979, presenta qualche nuovo dettaglio estetico e si rende disponibile, oltre che in rosso, anche in azzurro. A Mandello sono intervenuti pure sul motore: condotti di ammissione lavorati e lucidati, canne cilindri trattate al Nikasil, coppa dell'olio più grande. Quest'ultima viene adottata per diminuire la pressione nel carter che sulla prima versione genera perdite dallo sfiato, trasudamenti dalle guarnizioni e, in alcuni casi, il riempimento di olio del filtro dell'aria perché il tubo di riciclaggio vapori va nella scatola del filtro. Nella foto sopra, il tester di *Motociclismo* alla Pista Pirelli per le prove di accelerazione e velocità. In tuta nera il collaudatore della Moto Guzzi, Franco Cereda.



vandone lo schema, ha i due cilindri notevolmente più piccoli, ed il motore è unito al gruppo trasmissione (questo lo stesso della V7 Sport), tramite una flangia, evidentemente provvisoria. Questo prototipo di 500 cc, costruito appunto nel 1972, rappresenta il "germe" della futura V 50, e delle sue derivate, e testimonia come alla Moto Guzzi l'esigenza di entrare nel segmento delle medie cilindrato con un prodotto che ne seguisse la filosofia ed il carattere era ben radicato nella mente dei progettisti, Lino Tonti col fedelissimo Umberto Todero. Purtroppo entrambi questi autorevoli testimoni della storia della Moto Guzzi sono scomparsi ormai da qualche anno, ed i particolari sugli studi e sui pregi/difetti di questa moto-prototipo non li sapremo mai. C'è però da constatare come il progetto venne poi in realtà del tutto abbandonato, in quanto la futura V 50 non ne conserverà che lo schema di base del motore. Quindi, forse, qualcosa non andava,

fossero problemi tecnici, costruttivi o di industrializzazione, o anche solamente di costi. È infatti nel 1976 che i primi prototipi della definitiva V 50 vengono fotografati sulle strade intorno a Mandello da *Motociclismo*. Dalle foto si nota che telaio e motore sono già praticamente quelli che entreranno in produzione, mentre il serbatoio, in attesa che i designer giungano a deliberare la linea definitiva, è preso da una 850 T, la sella e i fianchetti provengono invece da una 350/400 GTS. Sul numero di *Motociclismo* di ottobre del 1976, ecco poi la presentazione tecnico-estetica delle nuove moto, a seguito della conferenza stampa tenuta da De Tomaso. "Verrà costruita anche dall'Innocenti la nuova Moto Guzzi 350-500 bicilindrica", questo il titolo del pezzo da cui si ricavano importanti notizie ed immagini che svelano del tutto le imminenti medie di Mandello. Per quei pochi che non lo sapessero, l'Innocenti entra nella storia della Moto Guzzi grazie (... o per colpa, a seconda dei pareri), di Alejandro de Tomaso, che gradualmente nei primi anni Settanta diventa il padrone assoluto di un gruppo auto-motociclistico che comprende, in aggiunta alla Moto Guzzi, anche la Benelli/MotoBi, l'Innocenti, la Maserati, la De Tomaso Automobili e la Carrozzeria Ghia, oltre a nomi minori anche della nautica. Concentrandosi però sulla V 50, veniamo a scoprirne i segreti leggendo il pezzo a firma Carlo Perelli. "Durante la presentazione alla stampa italiana, Alejandro de Tomaso ha precisato che nel 1977 la Moto Guzzi dovrebbe costruire 10-12.000 unità di questa nuova moto (V 35 e V 50), mentre l'anno successivo l'Innocenti dovrebbe arrivare a 70.000 pezzi. Fedeli alle tradizioni della Casa, le nuove V 50 si pre-



sentano con una spiccata personalità tecnico-estetica. Contenute le dimensioni d'ingombro (passo 1,40 m), il peso (circa 152 kg), e il consumo (24 km/l). Forcella e ruote in lega leggera sono di produzione Moto Guzzi. Naturalmente il sistema frenante è quello integrale. Velocità circa 170 km/h. Per facilitare la produzione, molte parti in lega leggera sono state disegnate

in modo da non richiedere lavorazioni dopo la pressofusione. Il motore ultraquadrato (74x57 mm) è stato disegnato ex-novo anche per contenerne il dimensionamento e facilitarne la produzione. Esso conserva la classica impostazione dei bicilindrici a V di Mandello, ma ha il carter tagliato orizzontalmente, l'accensione elettronica, le valvole parallele e le teste piatte con le

Tra la fine del 1979 e i primi mesi del 1980, le linee di montaggio dei motori sono trasferite all'Innocenti. Nel 1981 arriva la terza serie con un deciso restyling che riprende l'estetica della V 35 II uscita l'anno prima. Tre i colori disponibili: rosso, marrone e argento.

Come riconoscerle

Partendo dalla ruota anteriore, ecco le principali differenze tra le tre successive versioni della V 50.

Parafango anteriore

Sulle prime due serie il parafango è in metallo ed ha una staffa di sostegno sull'arco posteriore. Sulla V 50 III è in plastica senza sostegno e di forma più elegante.

Verniciature

Per le V 50 prima serie solo rosso Guzzi, per la V 50 II rosso Guzzi e azzurro metallizzato con filetti decorativi, entrambe con il dorso del serbatoio in nero opaco. La V 50 III disponibile in rosso Guzzi, marrone e argento metallizzato con serbatoio in tinta unita e strisce decorative. Il forcellone è nero solo sulla prima serie, poi è in argento alluminio.

Serbatoio benzina

Per le prime due serie tappo a pressione integrato in sovrastruttura in plastica nera con chiusura a chiave (lo stesso della SP 1000). Sull'ultima serie il serbatoio ha uno sportellino in metallo chiuso da serratura e incernierato indietro con normale tappo cromato a baionetta. La capacità non cambia (18 l).

Cruscotto

Il cruscotto ha la stessa forma sulle tre versioni, ma le spie cambiano. Sulla prima serie sono piccole, poco più che fessure poco visibili al sole e mancano quelle delle frecce. Sulla seconda serie sono più grandi e ci sono due spie destra e sinistra per le frecce. Sulla terza serie sono ancora più grandi ed è presente anche la spia rossa che segnala problemi all'impianto frenante, assente sulle altre due precedenti versioni. Gli strumenti non cambiano.

Sella

Stessa sella per le prime due versioni, nuova forma con la parte

posteriore rialzata sulla terza serie. La sella è sempre incernierata indietro, e sulla V 50 III assicurata da serratura.

Faro e fanale posteriore

Il faro mantiene le stesse misure sulle tre serie, ma sulla seconda e terza ha la cornice cromata. Il fanale posteriore è lo stesso con doppia lampada, ma sulla terza serie è integrato in uno zoccolo in plastica che fa parte del parafango.

Frecce

Rotonde in nero opaco sulla prima, rotonde cromate sulla II, rettangolari cromate sulla III. Idem le staffe di sostegno, che sulla V 50 III presenta sul davanti la scritta Moto Guzzi.

Marmitte

Sempre cromate. Sulle prime due serie hanno un piccolo controcono finale, mentre sulla III c'è un fondello nero finale.

Freni

Sempre impianto di frenatura integrale con dischi forati e pinze Brembo a doppio pistoncino. Sulla terza serie le pinze anteriori sono montate dietro al foderò della forcella, mentre sulle prime due serie sono anteriori. Il serbatoio dell'olio della pompa del freno anteriore singolo (indipendente dalla frenatura integrale) è celato sotto alla struttura in plastica nera che fa da tappo al serbatoio sulle prime due serie. Sulla terza è nella posizione tradizionale a fianco della manopola destra.

Sospensioni

Stesse sospensioni idropneumatiche con forcella Moto Guzzi e ammortizzatori Sebac per le prime due V 50. Sulla V 50 III è aggiunta la componente pneumatica alla forcella Moto Guzzi, mentre gli ammortizzatori sono Paioli, anch'essi a gas (aria compressa).

Altre versioni

V50 Monza

Mentre è in vendita la V 50 II, la Moto Guzzi presenta, al Motor Show di Bologna del dicembre 1980, la versione sportiva della sua 500. La moto è praticamente un remake della già ben nota, e molto gradita, V 35 Imola. Stessa carrozzeria e stessa ciclistica (però le sospensioni sono oleopneumatiche, come poi saranno sulla V 50 III), mentre il motore è quello della V 50 II rivisto in numerosi particolari come già spiegato nel testo a proposito della V 50 III, sulla quale verrà montato senza modifiche. La moto è offerta, oltre che nel rosso disponibile anche per l'Imola, nei nuovi colori azzurro e grigio metallizzati, con strisce decorative e catarifrangenti sul cupolino e sullo spoiler della sella, giusto per cercare di diversificare due moto altrimenti indistinguibili se non dalla scritta sulle fiancatine. Se questa forte analogia col modello di minor cilindrata può infastidire chi, acquistando una 500 vorrebbe qualcosa di più, regala alla V 50 Monza una maneggevolezza ed una leggerezza incomparabili. La posizione di guida, col manubrio basso e le pedane arretrate, non



per trasformare la V 50 in una moto... a stelle e strisce. L'operazione non è condotta in economia, ma lo studio per offrire una motocicletta sicura e piacevole è approfondito. La V 50 C, e la analoga V 35 C, vengono presentate al Salone di Milano del novembre 1981 e messe in vendita l'estate dell'anno seguente. Tutta nuova la carrozzeria, con un bel serbatoio a goccia come vuole la moda, un sellone ampio e confortevole per due persone, cromatissimi parafanghi, ed un manubrio alto e largo. Ampia la scelta dei colori: rosso Guzzi, bianco, nero e blu metallizzato, tutte decorate con strisce adesive su serbatoio e fianchetti. La ciclistica è modificata radicalmente. La forcella è la stessa montata sulla V 65, con componente oleo-pneumatica anche per gli ammortizzatori che sono montati capovolti. Il forcellone è allungato di ben 4 cm, ma soprattutto è allargato per ospitare la grossa gomma da 130/90-16". Per ragioni di simmetria con la ruota anteriore, il cerchio ha il piano mezzano del canale asimmetrico rispetto al piano del mozzo, con le razze inclinate verso destra. Il motore è lo stesso della V 50 Monza (ma su qualche esemplare della prima ora possono trovarsi ancora i vecchi carburatori VHB) e ciò garantisce alla V 50 C buone prestazioni (oltre 150 km/h) e notevole elasticità. Nel complesso è una moto gradevole, non esagerata nel look, eppure molto personale, col risultato che il successo non le mancherà. Una curiosità: il "C" che segue la sigla del modello, è da molti interpretato come un'abbreviazione di California, il nome della grossa custom che la Guzzi costruisce già da molti anni con successo, costituendo così un simpatico legame col prestigioso modello di 1.000 cc. Con l'arrivo della V 65, prodotta anch'essa in versione V 65 C, la 500 uscirà di produzione.



è certo comoda per i viaggi, ma chi acquista questa moto sa che è una sportiva purosangue. Nè potrà poi lamentarsi se il passeggero è accolto spartanamente su una piccola porzione di sella dura e con le ginocchia molto piegate a causa degli attacchi per le marmitte più alti rispetto alla V 50 II, oppure perché il montaggio di borse e valige risulta pressochè impossibile. Accettato e compreso tutto questo, non si può che rimanere soddisfatti della Monza: la linea è bella ed equilibrata, curata l'aerodinamica. La posizione in sella è sportivamente... comoda, anche se le pedane non sono abbastanza arretrate ed un po' troppo in alto, costringendo le persone di statura sopra 1,75 ad una flessione notevole e stancante delle ginocchia, mentre la sella è dura e poco imbottita. Il motore spinge bene: la cura ricostituente (valvole maggiorate, migliore lubrificazione dei cilindri e carburatori più grossi) ha portato i suoi benefici. È più potente, ma anche più elastico e "pastoso", anche se permangono irregolarità di carburazione ai medi regimi. Con ciò, le prestazioni sono di tutto rispetto riguardo la cilindrata e la semplice meccanica. *Motociclismo*, nella sua prova del settembre 1981, ottiene 172,980 km/h, un valore definito a livello delle migliori 500. Il comportamento del cupolino, fissato solo allo sterzo, è irreprensibile: nessuna oscillazione neppure alle alte velocità, ed aria deviata dal casco alleggerendo la fatica. Purtroppo vengono altresì denunciati i difetti già riscontrati sulle V 50 precedenti: qualità di certi componenti modesta, soprattutto quelli in plastica e gomma, scarsa resistenza all'usura delle vernici e della finitura in genere, sospensioni dure, qualche trafileggiamento di olio e carburazione non perfetta. Il servizio su questa moto è stato pubblicato sul n° 11-2009.

V50 C

La voglia di moto "all'americana" contagia il nostro mercato all'inizio degli anni Ottanta, un fenomeno che prende il nome di Custom. Tranquille turismo giapponesi vengono customizzate, cioè accessoriate con ampi manubri, linee arrotondate e basse, selloni extra-large e grossa gomma posteriore. È la ricetta che anche la Moto Guzzi segue

Modelli Polizia e Forze Armate

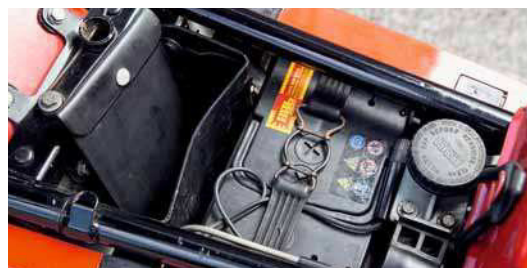
Già dalla prima versione, la V 50 viene costruita anche in apposito allestimento dedicato a Polizia Stradale, Carabinieri e Polizia Municipale. Le versioni seguiranno quelle del modello civile, incorporando di volta in volta le novità motoristiche e ciclistiche apportate. Le V 50 "in divisa" presentano tutti quegli accessori utili al fine di svolgere adeguatamente i compiti cui sono destinate. Colorazione a parte, bianco-celeste per la Polizia Stradale, Blu per i Carabinieri e bianco-nero per la Polizia Municipale, queste V 50 montano la sella monoposto, così da ospitare un portapacchi su cui è fissata la radio, lampeggianti blu, sirena, protettivo cupolino con parabrezza, paracilindri integrati da paragambe, paracolpi posteriori e borse metalliche fisse. Una versione particolare è quella destinata alle Forze Armate della Nato. Si tratta di una V 50 III in cui i particolari cromati (impianto di scarico, manubrio, tubi paracolpi, pedali cambio e freno e minuterie), sono sostituiti da analoghi finiti in nero opaco. La verniciatura è in verde opaco, e sono montati paracilindri anteriori e paracolpi posteriori. Sono inoltre presenti le "luci di guerra", e un dispositivo per avviare la moto anche senza batteria.





Gli ammortizzatori sono sempre stati scadenti e spesso venivano sostituiti con gli efficienti Koni, montati sull'esemplare protagonista del nostro servizio. La V 50 III abbandona l'accensione elettronica (poco progressiva e causa di "buchi" ai bassi regimi) per quella a puntine che assicura miglior erogazione. Per contro le puntine tendono a perdere velocemente la regolazione (anche ogni 1.000-1.500 km) per l'usura della bachelite su cui agisce la camma.

camere di scoppio ricavate nel pistone. Quest'ultima soluzione è stata scelta non solo per motivi di rendimento termodinamico e di resistenza alle sollecitazioni, ma anche per ridurre i tassi d'inquinamento e l'ingombro trasversale, che risulta infatti di soli 40 cm. Compressione 10,8, potenza 45 CV a 7.500 giri, carburatori Dell'Orto da 24 mm, capacità coppa dell'olio 2,25 litri. Per facilitare gli innesti del cambio a 5 marce c'è una riduzione primaria ad ingranaggi elicoidali di 1,75 tra motore e cambio stesso. Il telaio con la culla apribile ed il forcellone infulcrato sul propulsore, facilitano enormemente la separazione tra il telaio stesso ed il gruppo motore-cambio-trasmissione-ruota. Le gomme sono da 3,00-18 e 3,50-18. L'elemento più interessante del retrotreno è il forcellone in lega leggera infulcrato sul coperchio della scatola del cambio, soluzione che aumenta la resistenza alle solle-



Nella dotazione di attrezzi c'è il compasso che serve per comprimere la molla dell'ammortizzatore qualora occorresse smontare la ruota. La chiave di avviamento a testa snodata e quella per il bloccasterzo. A lato la grossa batteria da 20 Ah (a richiesta da 32 Ah).

A confronto con le rivali (1982)

Marca	Ciclo motore	Cilindrata cc	Alesaggio per corsa mm	Numero marce	Potenza CV-giri	Coppia kgm-giri	0-400 m sec	Velocità max km/h	Peso kg	Prezzo lire x 1.000
BMW R 45	4T	473,4	70x61,5x2	5	28,40-7.000	3,11-5.750	16,110	145,0	199,0	3.955
Honda CX500	4T	496,0	78x52x2	5	47,40-9.000	4,21-7.250	13,925	185,0	211,0	4.330
Kawasaki Z 500	4T	497,0	55x52,4x4	6	44,71-8.500	4,00-7.250	13,716	181,7	197,0	4.455
Laverda 500	4T	496,7	61x72x2	6	-	-	13,738	170,2	175,5	4.131
Moto Morini 500	4T	478,6	69x64x2	6	33,53-7.250	3,70-6.000	14,706	164,5	176,5	3.940
Moto Guzzi V 50 III	4T	490,2	74x57x2	5	39,91-7.750	4,08-5.500	14,402	162,0	169,0	3.591
Suzuki GS 500	4T	492	53x55,8x4	6	41,35-9.000	3,42-6.500	14,577	179,3	214,0	4.455

Nota: prestazioni rilevate da Motociclismo. Potenza e coppia riferiti alla ruota.



citazioni trasversali e facilita lo smontaggio del propulsore. Molto pratica anche la sistemazione della pinza sulla scatola della coppia conica: viene così agevolato lo smontaggio della ruota dotata di un generoso parastrappi. Un altro parastrappi è contenuto nel monodisco della frizione a secco". Dopo la presentazione alla stampa, le nuove bicilindriche debuttano in pubblico pochi giorni dopo, al Salone di Colonia in Germania. Le vendite iniziano nei primi mesi del 1977 e, soprattutto la V 35, grazie al prezzo più favorevole, ottiene un ottimo riscontro. In effetti il progetto di Lino Tonti è partito con la classica cilindrata di 500 cc, e solo in un secondo momento si è pensato alla 350, derivata in tutto dalla prima riducendo alesaggio e corsa. Ciò le giova in fatto di robustezza, ma le prestazioni e la messa a punto resteranno sempre un po' imperfette, soprattutto quando confrontate alla sua più diretta concorrente, la Moto Morini 3 1/2. La V 50 invece ha un ottimo rendimento se si pensa che il motore è estremamente semplice, anche per quei tempi. Il raffreddamento ad aria e le teste piatte con la camere di scoppio ricavate nei pistoni sono scelte che favoriscono l'economia costruttiva, e quindi il prezzo di vendita, nonché

La strumentazione cambia poco sulle tre V 50 e gli aggiornamenti riguardano le spie, finalmente ben visibili sulla III. I comandi elettrici, economici, ma funzionali sono in uso anche su altri modelli della Moto Guzzi e della Benelli.

Bene i comandi a pedale, sempre sottopiede e con pedane pieghevoli.

A destra, sulla V 50 III si pone rimedio alla scarsa tenuta del tappo benzina inglobato nello sportello in plastica delle prime versioni che perdeva e si rompeva, come sulla 1000 SP. Lo sportello è ora in metallo con il tappo con innesto a baionetta.



la riduzione dei consumi, ma non sono certo volti ad ottenere esaltanti prestazioni. La distribuzione non prevede raffinati alberi a camme in testa, ma un unico "tranquillo" albero a camme nel "V" dei cilindri, come d'altronde sulle 850/1000, che aziona le due valvole parallele per cilindro, altra concezione mirata alla semplicità costruttiva e di manutenzione, tramite aste e bilancieri. Ciò non toglie comunque l'interesse del mercato verso queste moto, che puntano molto, oltre che sull'economia in generale, sulla praticità e sulla sicurezza. La trasmissione cardanica è infatti priva di manutenzione, a parte naturalmente la sostituzione dell'olio a lunghi intervalli, mentre con il sistema frenante integrale la V 50 raggiunge una capacità frenante decisamente

superiore a quella di qualsiasi altra moto. A proposito della frenatura integrale, costituita da tre dischi in acciaio lavorati da tre pinze Brembo, e dove, come si sa, premendo il pedale entrano in azione simultanea e bilanciata un disco anteriore e il disco posteriore, c'è un aneddoto interessante. Lino Tonti infatti concepì il sistema dopo essere rimasto vittima di un incidente nel quale era rovinosamente caduto in seguito al bloccaggio della ruota anteriore della sua moto. Probabilmente ispirandosi all'automobile, dove premendo il pedale si frenano contemporaneamente le quattro ruote, Tonti ebbe l'intuizione di collegare i freni delle due ruote della moto. Un'idea non del tutto nuova, a dir la verità, se è vero che la Moto Guzzi la adottava già su alcuni mo-

Caratteristiche tecniche

V 50 (1977)

Motore: bicilindrico 4 tempi con cilindri a V di 90° fronte marcia raffreddato ad aria. Alesaggio per corsa 74x52 mm, cilindrata 490,291 cc. Rapporto di compressione 10,8:1. Distribuzione ad aste e bilancieri con asse a camme nel V dei cilindri con comando a catena semplice; diagramma di distribuzione: aspirazione 18°-50°, scarico 53°-15°, gioco di controllo 1 mm; gioco di funzionamento: aspirazione 0,20 mm, scarico 0,25 mm. Potenza max 45 CV a 7.500 giri, coppia max 4,25 kgm a 6.500 giri.

Accensione: elettronica con comando magnetico. Anticipo elettronico in base al numero dei giri del motore. Anticipo max 35° a 5.000/5.500 giri. Candele Marelli CW9 LP oppure Bosch W260 T30, oppure Lodge 2 HLN, distanza tra gli elettrodi 0,6 mm.

Lubrificazione: motore con olio nella sottocoppa del carter, capacità 2,5 litri di olio SAE 10W50, sostituzione ogni 3.000 km. Pompa di mandata tipo Eaton a lobi con spia di insufficiente pressione situata sul cruscotto. Filtri: a rete nella coppa da pulire ogni 15.000 km ed a cartuccia da sostituire ogni 6.000 km. Scatola del cambio contenente 1 litro di olio SAE 90 da sostituire ogni 10.000 km. Scatola della trasmissione posteriore contenente 0,160

litri di olio SAE 90 e 0,010 litri di olio ASO/R da sostituire ogni 10.000 km.

Alimentazione: capacità del serbatoio 16,5 litri di cui 2 di riserva. Carburatori Dell'Orto VHB da 24 mm FD e FS. Valvola del gas 40, polverizzatore 260 AH, getto max 105, getto min 40, getto starter 60, spillo conico E2 alla seconda tacca, galleggiante gr 14, vite minimo aperta di un giro e mezzo.

Avviamento: elettrico con motorino da 12V; a richiesta anche a pedale.

Trasmissioni: primaria ad ingranaggi elicoidali, rapporto 1,642 (denti 14/23). Secondaria ad albero con giunto cardanico e coppia conica, rapporto 3,875 (8/31). Parastrappi in gomma sulla ruota.

Frizione: monodisco a secco con parastrappi.

Cambio: a 5 rapporti con ingranaggi sempre in presa ad innesto frontale. Valore rapporti interni: in prima 2,727 (11/30), in seconda 1,733 (15/26), in terza 1,277 (18/33), in quarta 1,045 (22/23), in quinta 0,909.

Impianto elettrico: generatore alternatore da 14V/20Ah calettato sull'albero motore. Batteria da 12V/20Ah.

Telaio: a doppia culla scomponibile in tubi d'acciaio, forcellone oscillante avvitato sulla scatola del cambio.

Ruote: cerchi in lega leggera, ant WM 2/1,85x18 CP2, post

WM 3/2,15x18 CP2. Pneumatico ant 3,00-18 R oppure 90/90 S 18, post 3,50-18 R. Pressioni di gonfiaggio ant 2 atm, post 2,2 atm a solo e 2,4 atm con passeggero.

Freni: sistema di frenata integrale. Anteriore due dischi da 260 mm, posteriore da 235 mm. Pinze Brembo.

Sospensioni: anteriore forcella idraulica Moto Guzzi, corsa utile 125 mm, posteriore a forcellone con ammortizzatori idraulici regolabili su 5 posizioni, corsa 69 mm.

Dimensioni (in mm) e peso: interasse 1.395, lunghezza, 2.080, larghezza 750, altezza massima 1.035, altezza sella 780. Peso a vuoto 153 kg.

Prestazioni: velocità max 170 km/h, consumo norme CUNA 4 lt/100 km.

Prestazioni rilevate nella prova di Motociclismo 11-1977: velocità max 160,280 km/h, 0-400 m in 14,786 sec con velocità d'uscita di 140,620 km/h. Peso a vuoto 169 kg (78 ant + 91 post). Consumo medio 20 km/lt.

Variante per V 50 II (1979)

Motore: trattamento canne dei cilindri in Nickasil.

Prestazioni rilevate nella prova di Motociclismo 5-1979: potenza max alla ruota 37,63 CV a 7.250 giri, all'albero 42,15, coppia max alla ruota 3,74 kgm a 6.000 giri, all'albero 4,19. Velocità max 164 km/h, 0-400 m in 14,636 sec con d'uscita a 141,732

km/h. Peso a vuoto 170 kg (76 ant + 94 post). Consumi in km/lt: città 16, fuori città 21, medio 20.

Variante per V 50 III (1981)

Motore: rapporto di compressione 10,4:1, potenza max 47 CV a 7.500 giri.

Alimentazione: due carburatori Dell'Orto PHBH 28 da 28 mm, getto max 118, getto min 48, getto avviamento 60, polverizzatore 268 T, valvola del gas 50, spillo conico X6 alla seconda tacca. Capacità serbatoio benzina 16 litri di cui 2 di riserva.

Accensione: a puntine.

Trasmissioni: primaria con rapporto 1,466 (denti 11/22), secondaria rapporto 3,875 (8/33).

Sospensioni: forcella telescopica con ammortizzatori oleopneumatici, steli da 31,74 mm, escursione 125 mm, ammortizzatori oleopneumatici regolabili su tre posizioni, escursione 68 mm.

Dimensioni (in mm) e peso: lunghezza 2.090, interasse 1.420, altezza 1.150, larghezza 700, peso a vuoto 158 kg.

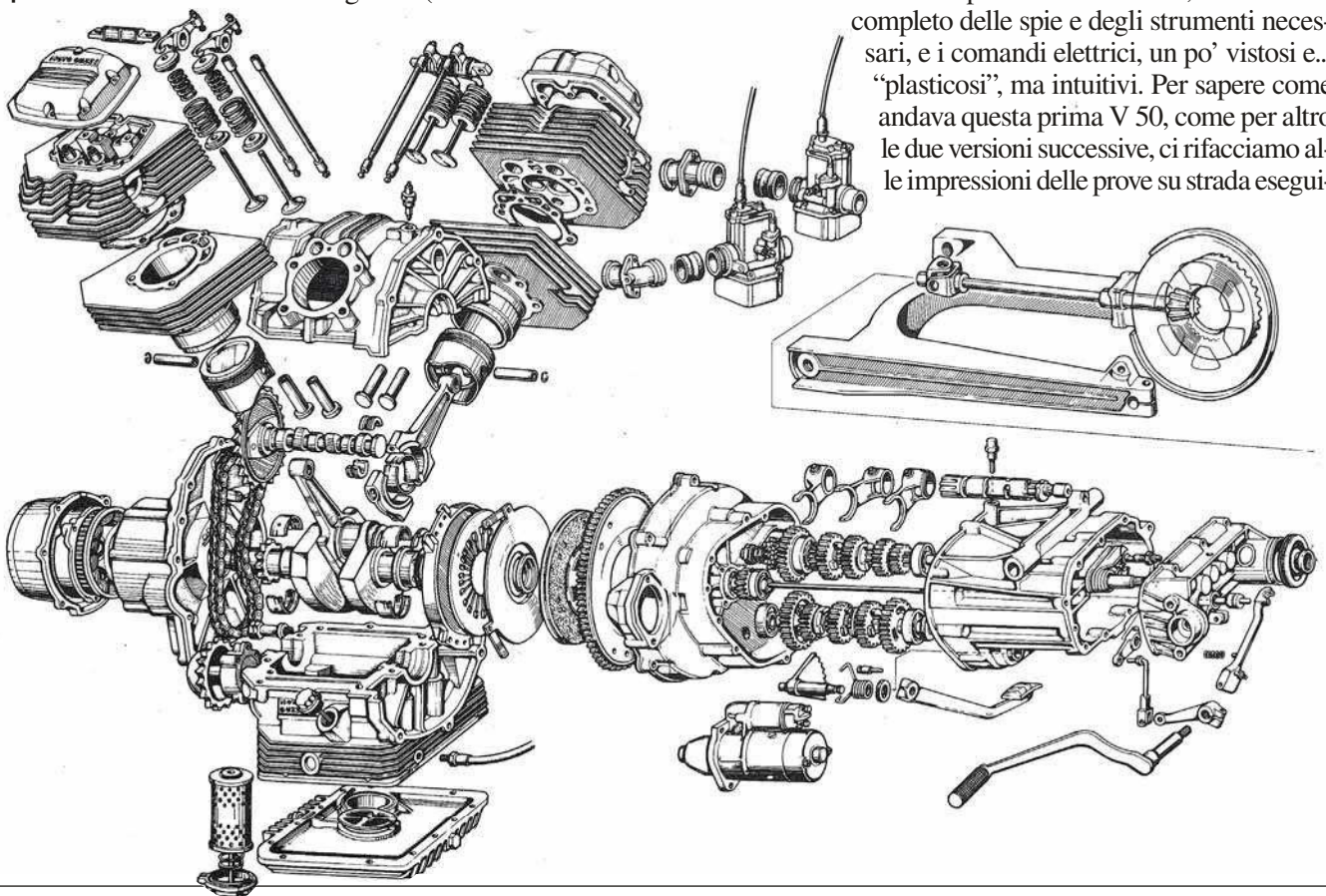
Prestazioni rilevate nella prova di Motociclismo 4-1982: potenza max alla ruota 39,91 CV a 7.750 giri, all'albero 44,65, coppia max alla ruota 4,08 kgm a 5.500 giri, all'albero 4,56. Velocità max 162 km/h, peso a vuoto 169 (76 ant + 93 post) kg, Consumi in km/lt: città 14, fuori città 19, autostradale 18.

Il motore "esploso" fa vedere tutti gli organi interni del motore "serie piccola" progettato da Lino Tonti. Si nota anche il bel forcellone in lega leggera a doppio braccio con quello di destra che contiene l'albero di trasmissione finale. Le differenze sostanziali di questo nuovo motore rispetto ai precedenti bicilindrici a V di Mandello si trovano nella testa, nell'accensione e nel forcellone imperniato sul carter. Gli aggiornamenti riguardano invece la trasmissione primaria, la frizione, la pompa dell'olio, e il carter. Quest'ultimo è tagliato orizzontalmente per semplificarne la produzione e le operazioni di riparazione.

delli degli anni Venti! Ad ogni modo, introducendo un ripartitore, Tonti perfezionò il sistema distribuendo la potenza frenante per il 70 % al disco anteriore sinistro, e per il restante 30% al posteriore, impedendo di fatto il pericoloso bloccaggio della ruota anteriore. Il secondo disco anteriore (destra) svolge una funzione di ausilio nelle frenate più difficili, e non porta comunque al bloccaggio della ruota anteriore. Come è stato negli anni passati per l'ABS, anche il sistema della frenata integrale venne a lungo dibattuto, affermando che un buon motociclista è in grado di frenare meglio senza l'integrale. È però fuori discussione che, sia per inesperienza, sia per situazioni limite, sia per condizioni della strada particolarmente difficili, l'integrale delle V 35/V 50, sebbene semplificato per l'assenza del ripartitore di frenata presente solo sulle grosse, aggiungeva sicurezza alla frenata, con un fattore che le altre moto non potevano allora vantare. Messa in vendita a 2.349.000 lire (500.000 lire in più rispetto alla V 35 a causa dell'IVA del 35% sulle cilindrata oltre 350 cc contro quella del 18% per queste ultime), la V 50 si rivela una moto ben studiata e di soddisfacenti prestazioni, pur nei limiti di un mezzo che non è nato per "bruciare" semafori, nè per elevate medie autostradali. Anche le dimensioni non sono esuberanti, e se ciò consente di contenere il peso nell'ottimo valore di 170 kg reali (anche se la Moto Guzzi si osti-

nerà a dichiarare 152 kg...), non favorisce però l'abitabilità per due persone. La sua robustezza, economia nei consumi, facilità di guida e di manutenzione, possibilità di costruirla in migliaia di esemplari anche grazie al grande impianto della Innocenti di Lambrate, fanno sì che già dall'esordio la Moto Guzzi metta in produzione un modello studiato per Polizia Stradale e Carabinieri, quando per ragioni di servizio non siano richieste le superiori prestazioni della 850 T/T3 già fornita.

La V 50 prima serie è una moto sobria, ma non affrettata nei dettagli: non manca di cromature nei punti strategici, e non è priva di un attento esame stilistico. Lo confermano ad esempio il dorso del serbatoio in nero opaco, che stacca decisamente dal resto della carrozzeria, offerta nel solo... "rosso Benelli". Oppure la pompa del freno a disco anteriore, celata allo sguardo sotto la struttura in plastica nera, per la verità un po' posticcia, che fa anche da tappo del serbatoio, ed i convogliatori di aria visibili sotto al serbatoio davanti ai cilindri, con lo scopo di migliorare il raffreddamento delle teste. O ancora il fanale posteriore, con due lampadine a doppio filamento (stop e posizione), così da non diventare invisibili di notte in caso se ne bruciasse una, e ancora il nitido disegno delle ruote pressofuse in alluminio. E poi due cavalletti, il laterale ed il centrale, comodissimo per la manutenzione, un cruscotto completo delle spie e degli strumenti necessari, e i comandi elettrici, un po' vistosi e... "plasticosi", ma intuitivi. Per sapere come andava questa prima V 50, come per altro le due versioni successive, ci rifacciamo alle impressioni delle prove su strada esegui-



Il motore

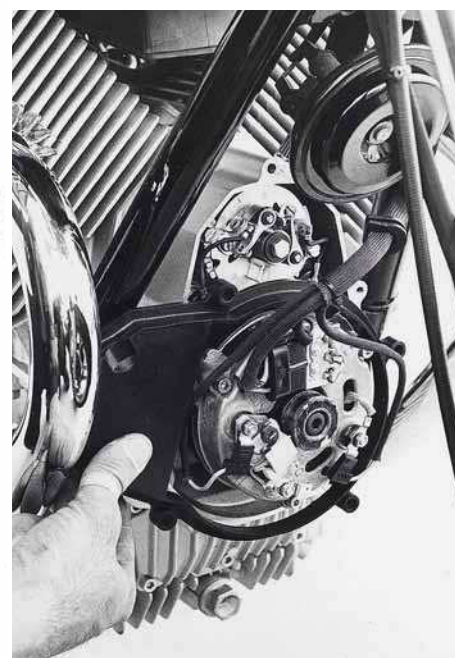
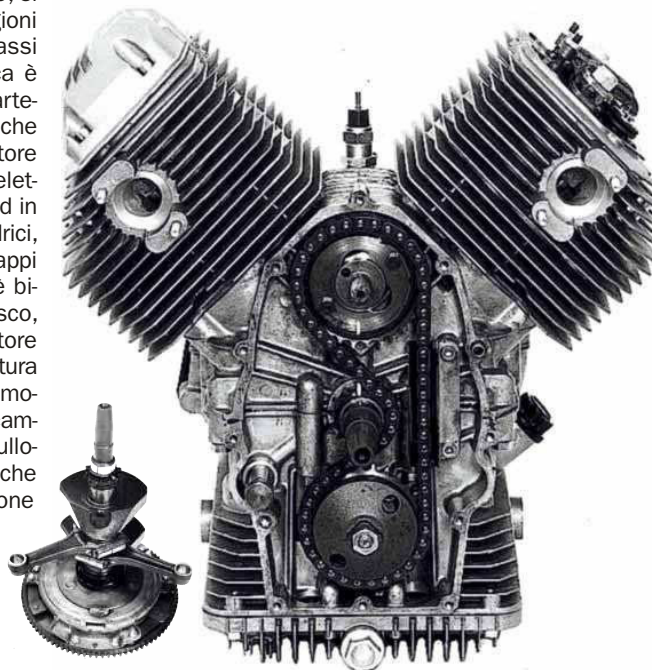
Lino Tonti progetta il motore delle V 35/50 secondo alcune "regole" dettate da De Tomaso, ed ispirandosi alla serie grossa dei bicilindrici di 850/1000. La struttura di base è infatti la stessa, ma sussistono alcune profonde differenze. Inoltre il motore 350/500 nasce già previsto per sopportare aumenti consistenti di cilindrata senza essere ridisegnato nelle sue componenti principali, e per essere industrializzato senza pesanti costi perché è già organizzata la sua costruzione in grande serie alla Innocenti di Milano-Lambrate. Per questo, nella realizzazione si fa ampio uso della pressofusione, così da avere pezzi in quantità elevata già praticamente finiti. Il carter è costituito da due metà (superiore e inferiore) tagliate sul piano orizzontale, mentre sui bicilindrici della serie grossa è un unico tunnel. Differenza è anche che non è possibile smontare le bielle semplicemente accedendo alle loro teste dopo aver tolto la coppa dell'olio come invece sui più grossi bicilindrici. La coppa dell'olio sui motori 350/500 ha un coperchietto che è possibile togliere per sostituire il filtro dell'olio, che manca invece sugli 850/1000, dove la cartuccia filtrante è interna (in seguito però anche su questi si renderà possibile). Anche le teste sono profondamente differenti: piatte del tipo Heron con camera di scoppio ricavata nel cielo del pistone e con le valvole parallele sui piccoli, a cupola con valvole inclinate nei grossi bicilindrici. L'albero a camme resta al centro del "V" dei cilindri, azionato da catena simplex (poi duplex della V 50 III), e comando ad aste e bilancieri. Come i grossi bicilindrici, anche il 500 è V trasversale di 90°, con rapporto alesaggio/corsa superquadro per poter raggiungere elevati regimi di rotazione e ridurre gli ingombri del motore. Si ottengono così i vantaggi di un ottimo raffreddamento ad aria, equiparabili a quelli del boxer ma più contenuto nella larghezza. I cilindri sono in lega leggera, come le teste, ed il trattamento superficiale delle canne è in cromo sulla V 50, in Nikasil sulla V 50 II, ed in Nigusil sulla V 50 III, aumentando così la resistenza all'usura, ma con lo svantaggio di non poter rialesare una canna molto usurata, grippata o ovalizzata, casi in cui va sostituito il cilindro. L'albero motore è monolitico, e non può quindi essere scomposto, per cui le bielle hanno la testa apribile. Come sul motore da 750 cc della V7 Sport, l'alternatore è calettato direttamente sull'asse anteriore dell'albero motore, e non azionato da catene o ingranaggi. Sulle V 50 prima e seconda serie l'accensione è elettronica, ma sulla V 50 III, nonché sulle Monza e C, si passa a quella a puntine per ragioni di economia e migliore tiro ai bassi regimi. Allo sguardo la modifica è evidente per via del doppio cartellino anteriore in plastica nera che copre l'alternatore in basso e il rotore al di sopra, mentre sui motori "elettronici" prima serie è rotondo ed in metallo. Come sui grossi bicilindrici, la frizione è a secco con parastrappi a molla, ma mentre sui primi è bidisco, sui 350/500 è monodisco, sempre integrata nel volano motore che porta sulla periferia la dentatura per il motorino d'avviamento. Il motore si separa dalla scatola del cambio semplicemente svitando i bulloni di giunzione, permettendo anche grossi interventi di manutenzione in tempi contenuti. Il cambio, a 5 marce, è analogo a quello dei grossi bicilindrici, cioè con ingranaggi sempre in presa ed innesti frontali. Rispetto a questi è meno "legnoso" e duro,



ma permane una certa rumorosità di innesto, soprattutto in scallata. Il miglioramento è ottenuto sia grazie alla minor potenza, sia grazie alla maggiore demoltiplicazione del rapporto tra cambio e trasmissione primaria. La trasmissione finale è sempre ad albero cardanico, sulla destra, con la scatola della coppia conica fissata al braccio del forcellone in lega leggera entro cui ruota l'albero cardanico. Il forcellone, su entrambi i lati, è fissato direttamente al cambio, e quindi al motore, tramite due bussole filettate regolabili per la centratura.



In alto, dato il rapporto superquadro di alesaggio e corsa, i cilindri hanno solo quattro alette. La distribuzione è ad aste e bilancieri con due valvole parallele. La camera di scoppio è ricavata nel cielo del pistone. Sotto, la catena della distribuzione (duplex sulla V 50 III) e l'accensione a puntine che dal 1981 ha sostituito quella elettronica.



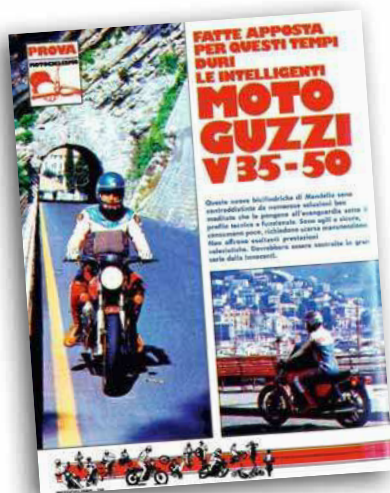
te ai tempi da *Motociclismo*, e che riportiamo, nei punti essenziali, in altra parte dell'articolo. Certo, la V 50 non è una grossa moto: due persone a bordo stanno discretamente, ma non c'è abbondanza di spazio, la sella è rigida sulle lunghe distanze e le sospensioni, già non sovradimensionate, soffrono il carico esuberante. Ciò che comunque si vuole sottolineare ora è che la V 50 nasce bene, senza gravi difetti, se non quelli legati all'impiego di materiali non sempre al vertice come qualità, e che sono destinati, purtroppo, a peggiorare un poco col passare degli anni. Che comunque vedono la V 50 sempre al centro dell'attenzione dei suoi creatori. Nel 1979 arriva infatti la V 50 II che incorpora alcuni miglioramenti al motore rispetto alla prima serie. I cilindri, con le canne cromate sulla V 50, ora ricevono un trattamento

di indurimento superficiale al Nikasil, uno strato in nickel-silicio capace di assicurare minor usura e maggior resistenza. I collettori tra carburatori e cilindri sono lucidati e rifiniti, migliorando la respirazione e il nutrimento del motore. Infine la coppa dell'olio viene ingrandita di 1 cm, assicurando miglior raffreddamento e meno pressione al lubrificante, che non aumenta per questo di quantità. Le prestazioni ringraziano, e la V 50 II diventa più sciolta e un poco più briosa rispetto alla prima serie. Anche esteticamente la nuova versione è più curata. Oltre al nuovo "rosso Imola" (ancor più tendente all'arancio) è disponibile l'azzurro metallizzato con filettature su serbatoio e fiancattine, il cruscotto incorpora spie più visibili, le frecce ed i supporti sono cromate (prima nero opaco), il forcellone è in color grigio allumi-

Le prove di Motociclismo

V 50

Le tre versioni della V 50 sono accolte bene da *Motociclismo*, che non manca di elencarne i pregi, rammaricandosi per i difetti, sempre ben segnalati, che non era impossibile eliminare anche a costi non eccessivi. D'altronde l'affezionata clientela Moto Guzzi avrebbe sopportato un modesto aumento del prezzo pur di avere una moto del tutto soddisfacente e ben riuscita sotto tutti gli aspetti. La prova della V 50, in contemporanea con la V 35, si trova sul numero di



novembre 1977. "Fatte apposte per questi tempi duri le intelligenti Moto Guzzi V 35/V 50" titola l'articolo. "Queste nuove bicilindriche di Mandello sono contraddistinte da numerose soluzioni ben meditate che le pongono all'avanguardia sotto il profilo tecnico e funzionale. Sono agili e sicure, consumano poco, richiedono scarsa manutenzione. Non offrono esaltanti prestazioni velocistiche. Dovrebbero essere costruite in grande serie dalla Innocenti... Appena in sella alla V 50 si ha subito una sensazione di sicurezza totale... il motore si avvia subito senza bisogno di azionare lo starter... la risposta al gas è

pronta e nervosa, accompagnata dal cupo rumore di scarico... la partenza è dolce e pronta... l'inserimento della prima e delle altre marce è molto meno rumoroso rispetto alla V7, con una corsa più breve, ed un innesto più rapido, più dolce e preciso anche nelle marce più alte... il motore frulla che è un piacere, con l'evidente tendenza a voler girare in alto oltre i 5.000 giri, quando inizia a spingere vigorosamente... in ripresa le prestazioni sono più che oneste, se si pensa che la trasmissione cardanica chiede il sacrificio di un maggior assorbimento di potenza. L'elasticità è buona... il motore dà il suo meglio in alto, ed è appunto agli alti regimi che la guida di questa moto diventa nervosa, con il cambio che non fa perdere troppi giri tra una marcia e l'altra... con tre dischi a disposizione e 170 kg di moto e potendo contare sul ripartitore automatico di frenata, è possibile a chiunque ottenere decelerazioni rapidissime in rettilineo ed in curva,

mantenendo inalterata la stabilità. L'unico neo di questo dispositivo è di non poter selezionare la frenata solo sul disco posteriore quando ci si trova su terreni viscidati. La tenuta di strada è all'altezza delle migliori tradizioni di Mandello... la V50 non solo è maneggevole e facile da piegare, ma non accusa mai reazioni anomale sia nelle accelerazioni e decelerazioni, sia quando, già piegati, è necessario intervenire per correggere un'eventuale traiettoria sbagliata... La V 50 è in grado, sul misto aperto, di infastidire la sorella maggiore dal nome altisonante. Purtroppo le sospensioni risentono molto del carico... per non rendere la moto troppo dura nella guida a solo, sono stati scelti degli ammortizzatori a carico variabile che nella marcia in due su terreni sconnessi vanno frequentemente a pacco anche se regolati nella posizione di massimo carico. Grazie ai rapporti piuttosto lunghi, la V 50 denuncia un consumo medio di 20 km/l, anche a 130 km/h di velocità di crociera. Per raggiungere la velocità massima di 160,280 km/h, è quindi necessario sdraiarsi sul serbatoio ed attendere un buon lancio prima che la lancetta del contagiri oltrepassi appena la linea degli 8.000... per concludere, se volessimo desiderare qualcosa di più dalla V 50, avremmo voluto una sella più comoda, un cupolino, ed infine un faro più potente".

V 50 II

Per la V 50 II, prova sul numero di maggio 1979. "Concepita con razionale intelligenza la Moto Guzzi V 50 II. Vanta il telaio scomponibile, la frenatura integrale, il forcellone imperniato al cambio, la trasmissione cardanica. Pesa relativamente poco ed è quindi maneggevole. Accusa ancora deficienze nel molleggio... I miglioramenti apportati con l'attuale seconda serie, elevano la nuova V 50 di un gradino, pur non togliendo il dubbio che vi sia posto per ulteriori ritocchi... cosa manca dunque ancora? Le manca soltanto ciò di cui già dispone. Ci riferiamo in particolare alle sospensioni, ad una maggior cura nell'esecuzione materiale in sede di montaggio, e a quel poco che ancora le manca in fatto di prestazioni... Ad alcune manchevolezze della prima serie (ma non alle più grosse), la Moto Guzzi ha risposto con la recente V50 II che si distingue innanzitutto esteticamente per la più accurata rifinitura di alcuni particolari, nonchè per alcune innovazioni tecniche. Non si tratta certo di aggiornamenti radicali, ma di lievi ritocchi che sul piano pratico si traducono in un moderato incremento delle prestazioni in tutto l'arco di utilizzazione... La macchina è sempre molto ben guidabile e precisa, almeno fin quando le sospensioni fanno il loro dovere... la posizione di guida è molto comoda, e un passeggero trova



La V 50 III è la versione più brillante della mezzo litro di Mandello in accelerazione: dai 14,7 secondi sui 400 m della prima V 50 si scende infatti a 14,4 sec. Migliore anche la ripresa, sempre sui 400 m, con ingresso dalla minor velocità possibile in quinta marcia (circa 25 km/h): 19,7 sec contro 20,4 sec.



Lambretta con macchinari e procedimenti veramente moderni... sono state introdotte numerose modifiche rispetto alla precedente versione... risultato? Quello più apprezzabile è un certo miglioramento delle prestazioni, accompagnato da una maggior resistenza alla fatica. Permangono ovviamente quelle ottime doti come frenata, stabilità, maneggevolezza, semplicità di manutenzione, economia d'esercizio. Ma nonostante alcuni perfezionamenti, le finiture e le qualità di alcuni componenti restano di modesto livello, con l'aggiunta di alcune irritanti particolarità... Ma vediamo nella sua realtà pratica questa nuova realizzazione... il motore viene fatto dalla Innocenti a Milano, il telaio alla Maserati a Modena ed il montaggio alla Benelli di Pesaro. La posizione in sella è sufficientemente naturale: solo le persone più alte potranno trovarsi un po' a disagio per via delle ginocchia che tendono a piegarsi. La guidabilità è paragonabile a quella di una bicicletta dotata di un motore brillante... siamo rimasti nuovamente colpiti dalla sicurezza che il mezzo infonde e dalla facilità con cui si può riprendersi da una sbandata. Anche la frenata integrale, sebbene la ruota posteriore si bloccasse nelle 'inchiodate' più violente, merita ancora una volta ampie lodi. Le prestazioni in velocità massima lasciano un po' delusi (162 km/h), ma bisogna anche dire che il motore sopporta impunemente i trattamenti autostradali a tutta manetta. Inoltre è pronto ed elastico, quindi in ripresa ed accelerazione si difende benissimo... sul misto sa tener testa a moto molto più potenti, offrendo al suo pilota non poche soddisfazioni. Lamentiamo solo una certa durezza delle sospensioni che così incidono sul comfort di marcia, specie se si è in due. Inoltre sarebbe preferibile una sella meglio imbottita e più ampia".

posto in modo naturale e non si stanca anche nel corso di lunghi viaggi perchè le pedane sono poste sufficientemente in basso e non costringono le ginocchia ad angoli troppo acuti... Praticamente scomparsa la coppia di rovesciamento... nessuna vibrazione avvertibile a qualsiasi regime. I tubi di scarico tendono a colorarsi e invariabilmente qualche goccia d'olio segna il posto della moto nel garage... in definitiva non si può dire che la V 50 II sia irreprensibile... invochiamo i costruttori ad apportare quei determinanti ritocchi che possono fare di questa macchina un luminoso esempio di ingegnosa essenzialità e buon senso".

V 50 III

Terza ed ultima, la V 50 III, in consegna dall'estate del 1981, provata sul numero di aprile 1982. *Motociclismo* ripone grande fiducia nella nuova Moto Guzzi, tanto da iniziare la sua prova con le parole: "Ecco la moto giusta per questi tempi ingiusti", confermando le buone impressioni già ricavate nelle precedenti prove su strada, ma allo stesso modo denunciando che la moto "lamenta finiture modeste, scarsa qualità di alcuni componenti e comfort inadeguato". Se i primi due "peccati" possono essere al limite accettati in virtù di un prezzo d'acquisto estremamente concorrenziale (3.591.000 lire, contro i 3.998.000 della BMW R 45, o i 3.940.650 della Moto Morini 500, mentre le giapponesi sono tutte oltre i 4 milioni), non si può però accettare la scomodità, la sensazione di non essere tranquillo e preparato ad un lungo viaggio confidando nella propria motocicletta. "Tutto il blocco motore viene ora costruito nella ex-fabbrica della



nio, anziché in nero, armonizzandosi meglio con le ruote, e staccandosi dal telaio. Infine compare una cornice cromata sul faro. Restano purtroppo alcuni piccoli difetti già segnalati sulla prima serie, e che si dovevano eliminare. Il tappo, con la fatiscente struttura in plastica dotata di serratura, lascia trafilare benzina col pieno, con gli sgradevoli effetti che ne derivano, le sospensioni sono sempre sotto-sono, inficiando sia la stabilità della moto, quanto il comfort di pilota e passeggero, e lo stesso dicasi per la sella. Le vendite si mantengono comunque su buoni livelli.

A due anni di distanza dalla seconda serie la Moto Guzzi rilancia sul tema V 50 presentando la terza serie. Rispetto alle precedenti sono cambiati il parafango anteriore, la sella ed il serbatoio, che però non sono inediti, ma gli stessi già in uso sulla V 35 II uscita nel 1980. Certo l'estetica è ora più gradevole, confortata anche dalle tre colorazioni disponibili, argento e marrone metallizzati, e rosso, tutti con strisce decorative. Il montaggio del serbatoio della V 35 II si spiega anche con lo spostamento del serbatoio dell'olio del freno a disco anteriore sul manubrio, nella classica posizione a fianco della manopola destra, anziché nascosto dietro al canotto di sterzo. Il coperchio in plastica che lo ricopriva, e che fungeva anche da tappo della benzina, spesso criticato per la scarsa tenuta e funzionalità, può quindi essere eliminato in favore dello sportellino metallico con serratura che protegge un tappo della benzina finalmente efficiente. Il disegno differente della sella la rende più slanciata, con la porzione del passeggero rialzata, ma non per questo è più comoda rispetto alla precedente. Anche il parafango posteriore è nuovo nel design: ora incorpora in un guscio di plastica verniciato il fanale posteriore, per altro lo stesso dei modelli precedenti e di tutte le Moto Guzzi-Benelli del momento. Il cruscotto, con grafica ancora rinnovata e spie più grandi, è montato più alto e inclinato. Piccoli ritocchi estetici si notano a livello degli indicatori di direzione, quadrati anziché tondi, con il supporto degli anteriori che incorpora sia gli attacchi del faro sia una piccola mascherina col logo Moto Guzzi, e per le marmitte, che hanno maggior inclinazione verso l'alto. Eliminate le grigliette in plastica nera sotto al serbatoio in funzione di convogliatori dell'aria sulle teste. Dal punto di vista tecnico, la V 50 III ha diverse novità. Iniziando dal motore, che va detto subito, è quello montato sulla sportiva V 50 Monza già in vendita da alcuni mesi. I cilindri hanno il nuovo trattamento in Nigusil (nickel-Guzzi-silicio), un brevetto della Moto Guzzi che assicura ancor più scorrevolezza e durata rispetto al Nikasil della V 50 II. Il cilindro ha inoltre un passaggio



Il motore della V 50 III è quello della sportiva Monza, pertanto beneficia di valvole maggiorate (aspirazione da 32 a 34 mm, scarico da 27 a 30 mm) e di cilindri (con canna al Nigusil) meglio lubrificati. Inoltre sono montati carburatori Dell'Orto più grossi, con diffusore da 28 mm anziché da 24, e del nuovo tipo PHBH in luogo dei vecchi VHB.

L'impianto frenante prevede sempre due dischi anteriori da 260 mm (sulla V 50 III costruiti in modo un po' grezzo dalla Innocenti) e il posteriore da 235 mm, serviti da pinze Brembo. La frenata, come noto, è integrale e la pompa che comanda il disco posteriore e l'anteriore sinistro è montata a fianco della batteria celata dal fianchetto destro.

A proposito di frenata, sulle prime due versioni della V 50 la leva al manubrio (che è quella che aziona il disco anteriore destro) risulta molto dura da azionare per via della complicazione del comando a cavo necessario per raggiungere la pompa che è nascosta sotto il serbatoio sormontata dal barilotto per il liquido idraulico. Sulla V 50 III invece si torna alla soluzione tradizionale con la pompa sul manubrio.

dell'olio supplementare che garantisce migliore lubrificazione e raffreddamento, ed una nuova guarnizione della testa. A sua volta quest'ultima è stata rivista nella distribuzione montando valvole di maggior diametro (da 32 a 34 mm per l'aspirazione e da 27 a 30 mm per lo scarico). Ciò ha consentito l'adozione di carburatori da 28 mm in luogo di quelli da 24, sempre Dell'Orto, ma nel nuovo migliorato modello PHBH, anziché l'ormai sorpassato VHB. La catena che comanda l'albero a camme, trasferendo il moto dall'albero motore, è duplex (prima simplex) ed anche i relativi ingranaggi hanno la doppia dentatura, col tendicatena automatico dalla pista naturalmente più larga. Infine l'accensione, finora elettronica, passa alla convenzionale a doppia coppia di contatti platinati. La modifica, giustificata con la spiegazione da parte della Casa di miglior resa ai bassi regimi e maggior semplicità ed economia di messa a punto, sa invece di escamotage alla ricerca di contenimento dei costi costruttivi.

Anche a livello ciclistico la V50 III riceve interventi di nota. Sia la forcella (realizzata in casa), che gli ammortizzatori (Paioli), oltre alla solita componente meccanica ed idraulica, hanno ora anche quella pneumatica, con la valvolina di regolazione della pressione sulla testa dello stelo ed alla base dell'ammortizzatore. Se la V50 III appare più brillante e accattivante rispetto alle versioni già viste, purtroppo lo scadimento qualitativo che interessa non solo la V 50, ma l'intera produzione Moto Guzzi all'inizio degli anni Ottanta, vanifica in parte gli sforzi messi in atto per offrire un prodotto più valido e rispondente alle critiche ed ai problemi noti del modello.

Vediamone i principali. Le verniciature sono di qualità scadente, con il nero delle leve di freno e frizione che presto sparisce lasciando in vista il colore del metallo, mentre la vernice della carrozzeria, come già sulle versioni passate, tende ad opacizzarsi col sole e, sul serbatoio, nelle zone di contatto con le ginocchia del pilota. Quella del forcellone, forse a causa di lavaggi troppo energici, si sbiadisce, passando dal grigio alluminio al biancastro. La gomma dei manicotti che collegano i collettori fissati ai cilindri con i carburatori si crepa alterando la carburazione. I carburatori stessi si macchiano con aloni di benzina e non sono immuni da sgocciolamenti di carburante che finisce sul carter sporcandolo. Le guarnizioni tra testa e cilindro presentano trafileggi d'olio che sporcano le alette dei cilindri, e/o tra la base dei cilindri ed il carter. Gli ammortizzatori non migliorano affatto il comfort di marcia, e lo stesso la forcella. Anzi, meno si interviene sulla taratura della pressione dell'aria e meglio è. I dischi dei freni, realizzati alla Innocenti, tendono ad un repentino arrugginimento con le pastiglie che si incollano ai dischi se la moto non viene utilizzata per medi periodi.

Insomma, anche la V50 III, che avrebbe senz'altro potuto rappresentare il definitivo sviluppo di una moto nata bene e sempre onesta nel rapporto tra costi e... benefici, per certi aspetti non si eleva che di poco sulle serie precedenti, mentre per altri è un peggioramento. D'altronde la V 50 è avviata a chiudere la carriera: la nuova V 65, presentata nel tardo 1981, e che incorporerà tutti i pregi ed i difetti della V 50, è pronta a sostituirla progressivamente.

"La V 50 ha di bello che non stanca"

"In queste semplici parole, scritte da Roberto Patrignani sul fascicolo di Motociclismo del maggio 1979 dedicato alla prova della V 50 II, è racchiuso il segreto di questa Moto Guzzi. Non stanca perché la posizione di guida è molto naturale sia per il guidatore che per il passeggero, non pesa molto e il motore è perfettamente adeguato alla mole del mezzo e possiede pure una personalità molto spiccata. Infatti fino a 5.000 giri è molto godibile, elastico e pastoso, mentre oltre questo regime sfodera una grinta che si può definire sportiva (ovviamente con riferimento ai parametri dell'epoca ma che appaga anche al giorno d'oggi), coadiuvata da una frenata vigorosa che dona alla moto notevole sicurezza. La guida è molto efficace, sicura e anche divertente soprattutto nei tratti misti e in montagna perché la ciclistica si dimostra sempre all'altezza della situazione regalando belle soddisfazioni al pilota. Questa Moto Guzzi si guida bene anche in caso di pioggia restituendo un ottimo senso di sicurezza all'equipaggio. Inoltre, adottando una guida turistica i consumi di carburante si attestano sui

23/24 km/litro. Con il serbatoio da 16 litri si ottiene così un'autonomia più che sufficiente anche per affrontare giri di una certa importanza. Un'altra caratteristica decisamente piacevole di questa



moto è il sound: basso e profondo, insomma bello pieno senza però essere fastidioso. Anche le vibrazioni sono assolutamente sopportabili e contribuiscono a dare quel 'carattere' così ricercato sui mezzi a due ruote. La manutenzione ordinaria, che è decisamente semplice, la curo personalmente e la mia V 50 III non ha mai accusato (di prassi, dopo queste dichiarazioni incrocio comunque le dita) problemi da quando l'ho portata a casa nell'ormai lontano 2005. Da allora ho fatto circa 45.000 km compiendo anche dei bei viaggi in Francia e in Svizzera. Attualmente ha 34 anni (appena compiuti) e all'attivo quasi 80.000 km, ma l'impressione è che sia una compagna di viaggio instancabile e che voglia farne altrettanti."

La redazione ringrazia per la collaborazione Marco Serazzi di Bergamo che ci ha messo a disposizione la sua V 50 III.