

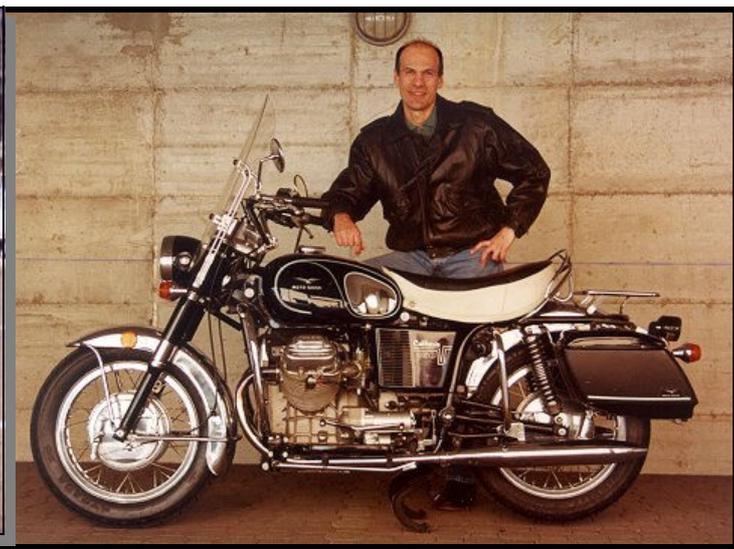
Cilindri Italiani Moto Guzzi V7



Bollettino di contatto per gli appassionati delle Moto Guzzi V7—N° 2Dic. 99 – Gen. 00



GIOSUE IN CORSICA...

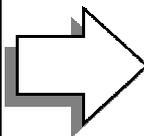


Le nostre moto

La freccia gialla dell'Umbria

Un'altra bella moto, è quella di Stefano Becchetti di Umbertide. E' una V7 Special che il nostro amico si è sistemato come gli diceva il suo cuore guzzista. Ne aveva un'altra Stefano, del 1971 che in un momento di tristezza rivendette. Mai gesto fu tanto maledetto, ed eccolo alla ricerca di una sorella. Siamo nel '95, ed eccola lì; un caro amico gli vende la sua, è del 1969. Ma non finisce qui, questa volta la vuole sua per sempre, modificata per renderla unica. Le storie si ripetono a volte, e come tanti di noi passa l'inverno con un amico aiutante in garage. Strane storie le nostre, con amici e mogli che ci sopportano, pronti a seguirci mentre rincorriamo i pezzi mancanti, portiamo casse di ruggine al cromatore, quando andiamo a rompere le scatole al concessionario di turno. Storie di guzzisti, come Stefano, rincorriamo i nostri sogni e a volte riusciamo ad afferrarli.

Nelle pagine seguenti due belle storie raccontate dai protagonisti Antonio (foto a sinistra) e Marcello (a destra)



La bella di Stefano di Umbertide, il coronamento di mesi di lavoro.



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

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

La Ditta Stucchi risolve i tuoi problemi, grazie al suo ampio magazzino, dove potrai trovare tutti i ricambi e gli accessori per le Guzzi d'epoca, ma anche per i modelli più recenti. Stucchi inoltre progetta e realizza componenti speciali. E poi ricorda, Stucchi dispone di un reparto carrozzeria per il ripristino e la verniciatura delle moto nelle tinte originali.

Spedizioni ricambi in contrassegno in tutta Italia

LE NOSTRE MOTO

STORIA DI UN EX RAGAZZINO E DI UNA GROSSA MOTO, ANZI DUE.

di *Marcello Molteni (Monza)*

Tutto cominciò nella prima metà degli anni '70; mi rivedo ragazzino, col cono gelato da 50 lire che mi cola sulle mani, in sbigottita ammirazione davanti ad una grossa moto tutta lucida, nera e cromata parcheggiata fuori dal bar vicino a casa mia; era una Moto Guzzi V7 California 850, seppi poi, veramente enorme e fantascientifica, un vero spettacolo, abituato com'ero a considerare moto "vere" persino i Ciao e i Garelli 50cc che furoreggiavano tra i ragazzi con un anno o due più di me (beati loro, già quattordicenni).

Rimasi fulminato e imbambolato a guardare quello scintillante monumento meccanico a "rispettosa" distanza (praticamente col naso appiccicato al serbatoio), fino a quando il legittimo proprietario, un omone con barba e capelli rossi che abitava nel quartiere, ci montò sopra, la mise in moto premendo quello strano tasto nero sul manubrio (magia) e, con un rombo fortissimo che mi risuonò dentro, sparì in direzione del centro.

E tutto ricominciò nel '94; dopo essere passato attraverso una serie di moto moderne di varia nazionalità e cubatura, una folgorazione mi si riaccese improvvisamente in testa: possedere ora, da uomo, quella moto che mi aveva così colpito da ragazzino.

Passai al setaccio gli annunci delle occasioni di tutte le riviste di moto che trovavo in edicola, fino a quando, dopo 6 lunghi mesi di ricerca, ebbi: "Vendo Moto Guzzi V7 California 850cc, buone condizioni, ecc. ecc...."

Era lei! Del '73 e di proprietà di un appassionato bresciano con troppe moto nel box e troppo poco spazio e tempo da dedicarvi; logico, una moglie e 3 figli hanno le loro esigenze... Le condizioni generali della moto erano dignitose, anche se le mancavano alcuni particolari mentre altri erano stati modificati o sostituiti con roba non originale; il motore girava bene ma aveva le fusioni impregnate di sporco, la verniciatura del serbatoio era stata ritoccata a mano e alcune cromature si stavano deteriorando, ma per me in quel momento era la più bella e desiderabile di tutte.

Una rapida occhiata ai numeri di serie di telaio e motore (si sa, il rischio di tarocamenti è sempre presente), un breve giro di prova (che paura quei freni a tamburo per chi non ci è abituato), una certa contrattazione sul prezzo fingendo un certo disinteresse e distacco (a cui il venditore non credette neppure per un attimo) e l'affare era fatto; così verso la fine del 1994 la moto era parcheggiata nel mio box.

Prima di guidarla passarono almeno 2 settimane; la guardavo, la mettevo in moto, la guardavo di nuovo mentre ronfava sorniona con quel minimo incredibile, la spegnevo, mi ci sedevo sopra, la confrontavo con le foto originali dei "sacri testi" Moto Guzzi e mi facevo i conti in tasca per le spese di un restauro professionale completo "chiavi in mano"; conclusione: non avevo soldi a sufficienza.

Il fatto è che l'unica maniera in cui riuscivo a concepire quella moto era riportarla esattamente nelle stesse condizioni in cui era uscita dalla fabbrica di Mandello del Lario nel 1973; quindi, sfruttando tutta la documentazione di quel modello che mi ero nel frattempo procurato (comprese le tavole dei ricambi) ed armandomi di pazienza e buona volontà, decisi che il restauro me lo sarei fatto (per quanto possibile) da solo.

Il 1995 fu un anno intenso passato tra ricerche nei mercatini dell'usato ("Quanto ha detto che vuole per quel clacson?"), pellegrinaggi dai ricambisti ("Forse ho ancora una di quelle leve in magazzino"), salassi dal verniciatore professionista ("Le verniciature fatte da me costano di più ma sono eterne"), annunci fatti pubblicare sulle riviste ("Cercasi borse originali per..."), sfruttamento vergognoso di un carissimo amico, titolare di un'officina di lavorazioni meccaniche, per replicare quei particolari veramente introvabili ("Ho bisogno di una staffa esattamente come questa") ed altre cose simili. Ma soprattutto, da quell'anno ebbe inizio il mio pendolarismo a Carate Brianza alla concessionaria/officina/motoclub/ritrovo Moto Guzzi di Bruno (Scola) e del suo meccanico Tiziano ("Il rinvio del tachimetro è andato e questo cilindro sta perdendo il riporto") che sopportano in maniera ghandiana la mia asfissiante presenza, quasi giornaliera, alle loro spalle mentre, per esempio, smontano il motore di un Le Mans o rispondono alle mie domande spesso cretine mentre, magari, registrano le valvole di un California; tutto questo solo perchè per loro ogni Guzzi bicilindrica (specialmente ogni V7) è come una figlia ed il legittimo proprietario è spesso considerato alla stregua di un inevitabile accessorio (della moto, ovviamente).

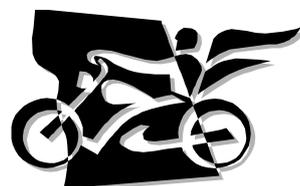
Sì arrivò così all'inizio del 1996 il restauro fu portato a termine; la moto era veramente perfetta, sia a mio parere che a quello di tutta la varia umanità che nel frattempo avevo coinvolto, spesso loro malgrado, in questa mia avventura.

Mi mancava solamente un ultimo obiettivo che avrebbe sproporzionatamente ingigantito il mio (già grande) ego; la sfida definitiva, la madre di tutte le omologazioni: la certificazione ASI con l'inarrivabile targa in ottone lucidato; così feci tutte le pratiche necessarie, corredate dalle indispensabili foto e spedii la richiesta di omologazione.

Qualche mese dopo, il postino mi consegnò un pacchetto; per scaramanzia feci finta che fosse un libro (che non avevo mai ordinato) o qualcosa di simile, ma quando aprii quella scatoletta di cartone e vidi la famosa targa in ottone con inciso il modello della mia moto, l'anno di costruzione e il numero di omologazione, mi sfuggì un risolino talmente ebete che sicuramente il postino nutrì forti dubbi sul pieno possesso delle mie facoltà mentali: probabilmente in quel momento aveva ragione lui.

Ora, quando scendo in box, tolgo il telo alla mia moto e istintivamente mi soffermo quell'attimo a guardarla prima di salirci, mi sembra non sia cambiato poi molto da quel giorno fuori dal bar, nella prima metà degli anni '70.

Beh..., forse un bel po' di capelli in meno, ma col casco in testa non si nota...



Siamo partiti in quattro: io e Paola sulla mia V7 Special del 1970, Marco su di una Kawasaki 1100 da strada del 1991 e Ciccio su di una Kawasaki Ninja 600 del 1999..... Ma che fate, ridete?!! Beh, forse avete ragione, il gruppo è "un po' assortito", ma veniamo al viaggio:

Partiti da Palermo il 14 Agosto 1999 imbarcandoci alle 19 sulla nave arriviamo a Cagliari l'indomani mattina e immediatamente imbocchiamo la SS 131 in direzione Sassari con la ferma intenzione di imbarcarci sul traghetto a S.Teresa di Gallura per Bonifacio nel pomeriggio del 15.

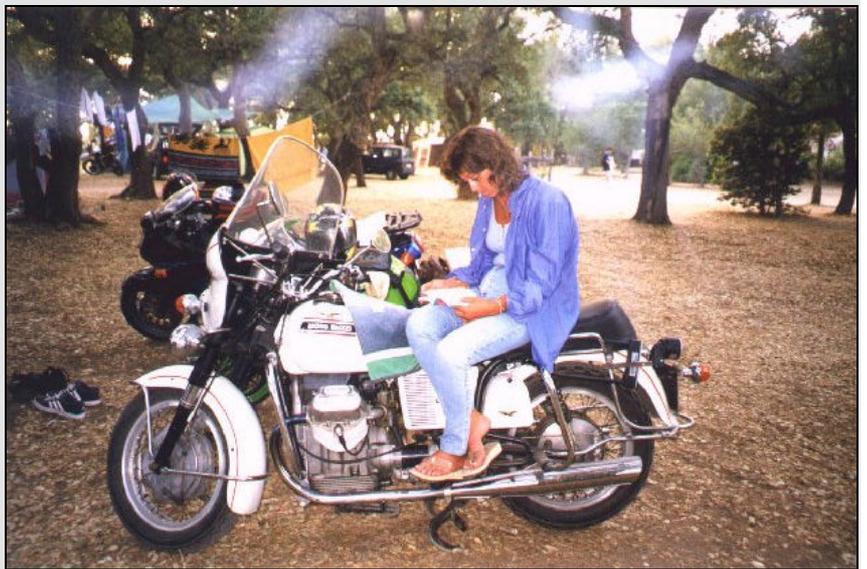
Mi godo lo strano ed affascinante paesaggio della Sardegna ed ogni tanto facciamo alcune soste tra cui quella per il pranzo.

Marco e Ciccio non fanno niente per nascondere la loro ironia nei confronti della mia andatura ma me ne frego: io, la mia donna e la mia V7 siamo nati per viaggiare, correre ci rovinerebbe la vacanza. In realtà il mio contachilometri ha uno strano vezzo che consiste nello scendere repentinamente a 70 quando si superano i 110 e non sono sicuro neanche che quei 110 Km/h, molto traballanti a giudicare dalle notevoli oscillazioni della lancetta, siano del tutto veritieri. Insomma, la velocità non la scelgo controllando il contaKm ma dalle sensazioni che la strada, il paesaggio e le vibrazioni del motore mi danno.

Per arrivare a S.Teresa imbocchiamo l'uscita di Mores dirigendoci verso Oschiri. Da lì continuiamo attraverso la SP 392 verso Tempio Pausania una tortuosa strada immersa nel verde dei monti. Veramente notevole anche se il freno posteriore non blocca più e rimane talvolta leggermente incantato. Giunti in prossimità della nostra meta compriamo un giornale locale per sapere gli orari dei traghetti per Bonifacio e scopriamo di non fare più in tempo per salire sull'ultimo (informazione rivelatasi errata in seguito, perché vi sono traghetti fino alle 20 e forse anche dopo) e decidiamo di pernottare in un campeggio vicino all'Isola dei Gabbiani, a qualche Km da S.Teresa di Gallura.

Dopo avere montato le tende diamo un'occhiata al freno, ristabilendo la frenata con una semplice regolata ma non riuscendo nonostante le lubrificazioni varie ad eliminare il problema della leva che non torna completamente su perché avremmo dovuto aprire il mozzo. Da qui in poi, ogni frenata del mio viaggio prevederà anche il sollevamento del pedale con la punta della scarpa.

Stravolgiamo un po' il nostro (già inesistente) programma fermandoci in Sardegna anche i giorni 16 e 17 per visitare la Gallura. Al ritorno al campeggio, il 17, un altro leggero inconveniente per il V7: si svita il fermo del collettore del cilindro sinistro provocando un "certo" borbottio quattrottempistico guzzistico e di conseguenza le puntuali osservazioni sarcastiche dei miei superstradali compagni di viaggio che mi dicono con uno strano sorriso che adesso la mia moto è diventata una Harley (incompetenti!!). In mezzo a

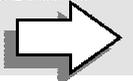


tutto questo Paola, la mia splendida compagna di viaggio non fa una piega e continua a tenere alto il morale della truppa con la sua presenza e spiritosaggine, prendendoci in giro tutti in una maniera adorabile.

Finalmente la mattina di martedì 18 smontiamo le tende, carichiamo i bagagli e partiamo alla volta di Bonifacio in quel di Corsica non senza rimpianto per le seadas mangiate la sera prima al bar del campeggio.

Un'ora di nave circa separa S. Teresa da Bonifacio. Una volta arrivati, decidiamo di proseguire verso Nord lungo la costa Ovest, sbalorditi da ciò che appare ai nostri occhi: una costa stupenda sulla sinistra e un paesaggio ondulato caratterizzato da una bellissima e stranissima tonalità di verde sulla destra. Il tutto immerso in un profumo che non ci abbandonerà mai durante la nostra permanenza. Nel pomeriggio arriviamo a Propriano e mettiamo le tende in un campeggio immenso, la cui estensione si perde in mezzo ad una foresta che risale tutta una montagna, decidiamo comunque, di mettere le tende in un posto meno isolato e, soprattutto, vicino ai bagni ed al bar. Nei giorni che seguono uniamo il mare alle escursioni al castello di Cucuruzzu ed a Filitosa, due insediamenti preistorici, il primo dentro una specie di foresta incantata (tipo fiaba), il secondo impressionante perché con un minimo di immaginazione pare di vedere i primitivi con la clava degli accampamenti preistorici presenti nel sussidiario delle elementari. Paola si diverte ma i miei compagni di viaggio mostrano i primi segni di stanchezza nel seguire i ritmi della mia moto, la quale nei curvoni delle strade di montagna non mi permette certo prestazioni da cronoscalata. Forse se fossi più robusto fisicamente riuscirei ad imporre le traiettorie volute con una maggiore sicurezza, ma così non mi va di rischiare, soprattutto con Paola dietro. Eppure, a volte, visto il tipo di guida dei Corsi, mi piacerebbe non averli a due centimetri dalla targa quando entro in una curva, ma tant'è..... Il V7 è questo: dà delle sensazioni forti e pacate al tempo stesso e non scenderesti mai dalla sua groppa ma ha il suo carattere e va capito ed assecondato e poi perché correre quando sei in vacanza?? Un'altra cosa: la benzina rossa della Corsica deve avere un numero di ottani troppo basso per la "nostra", costringendomi nelle salite a non accelerare troppo per evitare di battere in testa e rovinare la guida delle valvole; è consigliabile usare un additivo per aumentare il numero di ottani.

Il 21 mattina partiamo alla volta di Calvi decidendo di seguire la strada costiera piuttosto che la "superstrada". La sfacchinata di quel giorno è inenarrabile ma è un percorso mozzafiato per la bellezza dei panorami e dei luoghi. Difficile descrivere il mare colore argento nel porto di Ajaccio verso le 13, ed ancora più difficile descrivere il colore delle Calanche più tardi. La strada è sempre più tortuosa man mano che ci avviciniamo a Calvi. A proposito, nelle curve molto strette con il fondo un po' sconnesso ho l'impressione che il bufalo possa prendersi le sue rivincite o almeno andare alla pari delle stradali jap.



Arriviamo con il buio e ci accampiamo in uno splendido campeggio.

Il 22 è dedicato al mare sulla spiaggia di Calvi (quella di Propriano però ci è sembrata migliore). La sera visitiamo la cittadella di Calvi, ultima roccaforte della Repubblica di Genova in Corsica, decisamente suggestiva.

Il 23 facciamo un bel giro: visita al caratteristico paese di Sant'Antonino con pranzo e partenza alla volta di St. Florent dove arriviamo tardissimo, verso le 18,30, dopo avere percorso una strada con il fondo quasi impossibile. A questo punto decidiamo comunque di andare a Bastia e ceniamo nel vecchio porto, godendoci le sue luci, i suoi spettacoli improvvisati e quell'aria retrò che, sono sicuro, è piaciuta anche alla mia moto. Una curiosità: in questa città la gente parla un dialetto molto simile al siciliano. Perfetto!!

Il ritorno a Calvi, di notte, con la sola maglietta addosso attraverso zone montagnose conclude una giornata un po' sballata nell'organizzazione dei tempi e delle tappe.

Il giorno dopo si parte alla volta di Porto Vecchio, con sosta a Ponte Leccia per il pranzo e proseguimento per la bella (come tutto, del resto) cittadina di Corte con relativa (veloce, purtroppo) visita. Arrivati a Porto Vecchio ci rendiamo conto subito che nei giorni della permanenza in quel luogo le zanzare ci avrebbero divorati, ma tant'è, ormai la scelta era stata fatta, fino al 27 saremmo rimasti in quel campeggio.

Il 25 la sorpresa: il motorino d'avviamento del V7 non ne vuole sapere più di girare (l'elettrauto mi dirà successivamente che era l'elettromagnete a non funzionare più ed a dovere essere sostituito), da questo momento la partenza sarà solo a spinta (facile vista la sua leggerezza proverbiale). Zanzare e spinte a parte, da segnalare due belle spiaggette (niente a che vedere con la Sardegna, comunque): La Palombaggia e, poco più a sud, Santa Giulia. La città di Porto Vecchio è ricca di locali e negozi e la sera è molto frequentata.

Il 27 mattina si parte alla volta di Bonifacio, destinazione Sardegna. La giornata è molto calda e non nascondo la fatica provata nell'attraversare la Sardegna da Nord a Sud, stavolta via Olbia e Nuoro. Il bufalo non perde occasione nelle salite di esprimermi il suo disappunto per la benzina corsa ma ci porta a Cagliari dove arriviamo alle 16. Qualche ora di suspense a causa della nave troppo piena (a quanto pare non avevano dove metterci, ci credete? Io no!) e poi l'agognato imbarco e la partenza per Palermo. Al mattino, appena scaricati i bagagli, vado dal mio meccanico e gli lascio "l'eroica".

Me ne vado ma le dedico un'occhiata di ringraziamento per il bellissimo viaggio insieme, ho la netta sensazione che anche lei mi ringrazi. No, è solo un'impressione, non può essere vero, le moto non hanno sentimenti.

Che strano, però.

Invitiamo i moto club a farci pervenire i programmi dei loro prossimi raduni.

In questo numero segnaliamo :

Il chopper e custom show

che si terrà alla fiera di Padova i prossimi 14-15-16 Gennaio 2000

E la 33^a Befana

Benefica

*Il 6 Gennaio – ore 09:00
P. le G. Cesare (Fiera di Milano)*



Gli amici di Beura organizzano tutti gli anni un bel raduno.



Allegato a questo numero troverete le occasioni del mercatino. Sul prossimo numero di Cilindri Italiani inizieremo invece una serie di articoli sulla storia delle V7, inoltre ci sarà un'intervista al mitico Scola, un uomo che ha visto nascere la V7. Naturalmente ci saranno le foto e storie delle vostre moto, vi invito quindi a spedire il tutto a uno dei recapiti che trovate in questo numero.

Vi ricordo l'indirizzo E-Mail al quale inviare il vostro materiale: codexx@libero.it

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

Mercatino

Cerco- Cambio a cinque marce usato in buono stato. Tel. 0339- 3606518 (Massimiliano)

Cerco- Motore completo di cambio per 850 GT oppure moto completa anche senza documenti. Tel 075- 94132-97 (Stefano, ore ufficio)

Cerco- camme e tiranti per tamburo a 4 ganasce V7 Sport. Tel. 039- 2027023 (Marcello)

Cerco- manopole a botticella bianco nere per V7 Special, e maniglie laterali anche da cromareTel. 0522-888442 (Stefano)

Vendo- cerchio anteriore completo di raggi, mozzo e cuscinetti, perfetto per V7 700 o Special. Originale Borrani record 3x18. Tel 0522-888442 (Stefano)

Vendo- tamburo anteriore per V7 700 o Special- e sel-lone per california 850 completo di maniglione cromato con imbottitura ribassata. Tel . 039- 2027023 (Marcello)

Vendo- V7 700 del 1969 conservato con accessori originali, gomme nuove e documenti regolari. Tel. 0373-74109 (Giuseppe)

Invitiamo tutti gli appassionati a farci pervenire liste ricambi in proprio possesso che sarebbero disposti a cedere. Molti di noi sono alla disperata ricerca di pezzi mancanti.

**Buon 2000
In sella alle Moto Guzzi**



Cilindri Italiani

Cerca creativi che l'aiutino a rifarsi il look.

Il logo in particolare vorrebbe cambiato, creandone uno più accattivante, in modo da poter in futuro stampare adesivi e toppe.

Se hai delle idee mettile su carta o su file e spediscili.

Mercatino

Cerco- Cambio a cinque marce usato in buono stato. Tel. 0339- 3606518 (Massimiliano)

Cerco- Motore completo di cambio per 850 GT oppure moto completa anche senza documenti. Tel 075- 94132-97 (Stefano, ore ufficio)

Cerco- camme e tiranti per tamburo a 4 ganasce V7 Sport. Tel. 039- 2027023 (Marcello)

Cerco- manopole a botticella bianco nere per V7 Special, e maniglie laterali anche da cromareTel. 0522-888442 (Stefano)

Vendo- cerchio anteriore completo di raggi, mozzo e cuscinetti, perfetto per V7 700 o Special. Originale Borrani record 3x18. Tel 0522-888442 (Stefano)

Vendo- tamburo anteriore per V7 700 o Special- e sel-lone per california 850 completo di maniglione cromato con imbottitura ribassata. Tel . 039- 2027023 (Marcello)

Vendo- V7 700 del 1969 conservato con accessori originali, gomme nuove e documenti regolari. Tel. 0373-74109 (Giuseppe)

Invitiamo tutti gli appassionati a farci pervenire liste ricambi in proprio possesso che sarebbero disposti a cedere. Molti di noi sono alla disperata ricerca di pezzi mancanti.

**Buon 2000
In sella alle Moto Guzzi**



Cilindri Italiani

Cerca creativi che l'aiutino a rifarsi il look.

Il logo in particolare vorrebbe cambiato, creandone uno più accattivante, in modo da poter in futuro stampare adesivi e toppe.

Se hai delle idee mettile su carta o su file e spediscili.