



Bollettino di
contatto per gli
appassionati
delle
Moto Guzzi V7
N° 4 Aprile 20-
00



Quelle V7 in congedo

Due racconti di appassionati alle prese con il ripristino di V7 ex militari. Gianmarco e la sua tormentata storia, a pagina 4 ci introduce nel mare della burocrazia Italiana. Massimiliano invece ci racconta della sua avventura per trasformare una bella V7. All'interno di questo numero tante altre curiosità, e la seconda puntata della storia della V7

“Prima... e dopo la cura” di Massimiliano - Fermo (AP)

le nostre moto

Non so perché, ma la passione per la V7 è stata sempre presente in me. La prima volta che montai su di un motorino, avevo cinque anni, e già allora sognavo che fosse una Moto Guzzi. Il sogno si avvererà nel 1988, ancora minorenni, proprio con una V7 della POLSTRADA.

La vidi per caso, mentre transitavo con il mio vespa sulla SS 216; era appoggiata su di una cassetta di legno, perché sprovvista di cavalletto, aveva ancora i colori della polizia: blue-bianco fluorescente, le cromature in parte integre erano pomice. Rimasi lì a lungo, mentre la osservavo, con la mente fantasticavo e quanto mi sarebbe costata? E chi era il proprietario? Ma la preoccupazione maggiore era: parlarla? Scoperto, grazie ad un amico chi fosse il proprietario, decisi di acquistare i pochi risparmi guadagnati con i lavoretti estivi.



L'unico vero problema ora era come intestarmela, visto la minore età, allora non potevo nemmeno guidarla! Ma la grande occasione non doveva scappare, anche perché il signore che me la vendette, non voleva nemmeno.

Continua da pag. 1



Continua a pag. 4



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

La Moto Guzzi siamo noi... 2

Bruno ci scrive dalla Svizzera a proposito dell'articolo apparso sullo scorso numero

Ho ricevuto ieri il bollettino "Cilindri Italiani" per cui vi ringrazio!

Naturalmente l'ho letto subito con molto interesse e devo dire che condivido totalmente il tuo punto di vista relativo alla politica adottata in seno alla direzione della Moto Guzzi negli ultimi anni.

Da grande appassionato di auto e moto d'epoca (posiedo tre auto d'epoca e nove motociclette) credo che sia un male che affligge un po' tutta l'industria europea dei motori, e non solo dei motori.

Ho guidato per anni moto giapponesi iniziando con Yamaha FJ 1200, passando per Suzuki GSX 1100R, Honda Gold Wing, Pan European e devo riconoscere che sono perfette, nel senso che non mi hanno mai dato problemi di alcun genere.

Mi piace paragonarle ad una donna che ti dice sempre di sí, finisce per stufarti!

Ho comprato la mia prima Guzzi quasi dieci anni fa, una 750 S3 del 1976. E' stato un acquisto istintivo! Vista da un concessionario Guzzi di Como. Dimenticata in un angolo, un po' giù di giri ma tutta originale e completa. Il prezzo era buono per cui una settimana piú tardi era già in Svizzera.

Ho passato un intero inverno a farle un Face-Lifting (non un restauro) e quando finalmente ho potuto immatricolarla e guidarla la prima volta ho capito!!

Ho capito che le sensazioni valgono molto piú dei cavalli e delle prestazioni sulla carta e ho capito che in determinate situazioni e su particolari percorsi i miei amici in sella alle ben piú potenti orientali si sono trovati in difficoltà.

Ma non sono tanto le prestazioni che hanno importanza guidando una Guzzi quanto le sensazioni. Mi rendo conto che sarebbe ora di aggiornare un po' il discorso a Mandello ma non sembra esserci la volontà, la finanza ha le sue regole e fin che si può si succhia, la storia ce lo insegna.

In fondo ciò che rende ancora affascinante una Moto Guzzi dei giorni nostri, credo di averti già detto di possedere anche una California 1100 di recente costruzione, é ciò che si portano ancora dentro il bagaglio cromosomico ereditato dalle famose e all'epoca innovative V7.

Sono gli uomini con le loro passioni, ambizioni, convinzioni che costruiscono le moto. Uomini, per i quali il denaro assume un valore di secondo piano, sono riusciti a piantare radici profonde che hanno dato vita ad alberi d'alto fusto come la Moto Guzzi. Quegli uomini non ci sono piú e coloro che si occupano di quest'albero da ormai parecchi anni pensano di poterne mangiare i frutti senza prendersene cura.

E' venuta a mancare la cosa piú importante: l'amore e l'orgoglio di lavorare per una casa che ha segnato in maniera indelebile la storia della motocicletta.

Qualcuno ha detto che gli eroi per diventare eroi devono morire giovani forse un fondo di verità c'è. Staremo a vedere.

Noi intanto continuiamo ad usare e ad amare le nostre Guzzi poi si vedrà. Pensa a quante giapponesi sono state costruite dopo le nostre Guzzi e sono già sparite dalla faccia della terra.

Ciao e grazie ancora.

E LA V7 DIVENTA "SPECIAL"

2ª parte

Di Marcello Molteni

Nel 1969 la Moto Guzzi decise di aggiornare la V7 700 cc, in produzione da circa due anni, per renderla piú performante; questa decisione pare fu dovuta in parte alle pressioni degli importatori stranieri, soprattutto quelli americani dove le prime V7 stavano facendosi notare nel (potenziale) ricchissimo mercato statunitense.

L'unica vera modifica tecnica fu l'aumento di cilindrata a 757 cc, ottenuta portando l'alesaggio da 80 a 83 mm e lasciando inalterata la corsa, ciò consentì l'incremento della potenza a 45 CV; il cambio era lo stesso a quattro marce dalla V7 700 cc, ma migliorato negli innesti.

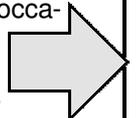
Inoltre si adottò un nuovo serbatoio piú capiente e una strumentazione piú completa e moderna che ora comprendeva anche il contagiri.

Nonostante fosse sostanzialmente una V7 migliorata, la nuova versione, battezzata V7 Special, apparve come una moto completamente nuova, grazie anche ad un'azzeccata verniciatura bianco/nera con filetti rossi e con zone cromate sul serbatoio, molto elegante e di efficace impatto estetico.

La risposta del pubblico fu positiva, e il successo fu immediato; molti motociclisti europei la preferirono per prestazioni, maneggevolezza e affidabilità alle altre marche che in quel periodo la facevano da padrone nella relativamente giovane categoria delle moto da turismo di grossa cilindrata (moto pesanti, come venivano chiamate allora).

Negli Stati Uniti, dove venne commercializzata col nome di Ambassador e con differenti verniciature, fu un analogo successo e, cosa che molti ignorano, fu la moto che seppe spezzare il monopolio della Harley Davidson sia in seno a parecchie delle esigenti forze di polizia americane (come vedremo piú dettagliatamente in un'altra occasione) che nella normale utenza motociclistica, la quale non potè fare a meno di paragonarle positivamente rispetto alla contemporanea produzione motociclistica "Made in USA".

La produzione della V7 Special durò fino al 1971, con un costante successo di vendite e si può affermare



che è stato il modello più classico della serie V7, quello che probabilmente ancora oggi richiama alla mente il marchio Moto Guzzi riferito a quegli anni.

Nella foto della pagina a fianco, un'immagine un po' inconsueta della V7 Special; si tratta di una delle gare di regolarità del 1969 per moto di serie, dove la Moto Guzzi decise di partecipare non tanto per competere per la vittoria, quanto per testare la moto in condizioni più spinte, prima di partire con la produzione di serie; il pilota era Raimondo Riva.

Telaio dell' 850 GT. Occhio ai facili entusiasmi.

L'elenco dei numeri di telaio pubblicato sul numero scorso, ha innescato tra gli appassionati una naturale curiosità.

Luigi di Ivrea ad esempio ci scrive perché non ha trovato sulla sua V7 special (sidecar !) il numeretto magico, il numero di telaio ricordiamo che si trova sulla pipa della forcella, solo lì, ed in particolare sul lato destro (guardando in posizione di marcia). La combinazione è poi sempre accompagnata dalla dicitura dell'omologazione.

Ma è anche sorto un altro problema: pare che molti 850 GT si trovino sul telaio la combinazione del 850 California (VP + cinque cifre) e non la naturale VP due cifre due lettere (es. VP 86 AC). Dopo una indagine, mi sono reso conto che la cosa è abbastanza diffusa, anche all'ultimo mercatino di Novegro un venditore mi faceva notare che la sua 850 aveva i numeri della serie California. Per ora delle 3 che viste ho constatato che sono tutte del '72, cioè del primo anno di produzione di questo modello, ma anche del modello California che era la stessa moto allestita come tutti sappiamo. Facile immaginare che in quegli anni, prevedendo una forte richiesta di California in Guzzi avessero cominciato a montare quel tipo di telaio, ma che in un determinato momento della produzione ci fu una forte richiesta del nuovo 850 GT, veloce cambio di allestimento ed il gioco era fatto, la California era diventata GT ma con il telaio marcato male. Nessuno poteva prevedere che in futuro il modello California sarebbe stato così ricercato, e così valutato dal mercato.

Quindi ci sono telai mescolati che fanno la fortuna di venditori senza vergogna, o semplicemente ignari; attenzione quindi ai facili entusiasmi, contattate la Guzzi (Sig.na Gabriella) che vi darà o meno la conferma, e chiarirvi se la vostra 850 è effettivamente un raro modello California.

Due domande all'esperto

Rubrica realizzata in collaborazione con **Scola Bruno**

- 1 Il basamento delle V7 è stato più volte aggiornato, è noto che i più vecchi (quelli senza nervature) presentano problemi di incrinature, porosità che diventano vere e proprie crepe. E' possibile risolvere in modo definitivo questo problema?

I primi basamenti della V7 700 avevano dei problemi di rotture dovuti a diversi motivi, primi fra tutte le vibrazioni e la distensione delle fibre del materiale nel tempo; per ovviare a quest'inconveniente, sono state fatte diverse modifiche successive, aggiungendo delle nervature orizzontali e verticali sul basamento stesso. Fino ad arrivare alla configurazione definitiva dei modelli V7 sport e GT 850, che non hanno più dato problemi.

Nel caso di rotture o incrinature del basamento si può tentare di ripararlo mediante saldatura a TIG, che deve essere fatta sia sul lato esterno sia su quello interno; c'è in ogni modo da far notare che la saldatura su alluminio è molto critica, se non è fatta a regola d'arte da saldatori molto capaci, può non dare garanzie di tenuta nel tempo, soprattutto se sottoposta a vibrazioni come nel caso del motore Guzzi. Il mio consiglio è di cambiare il basamento, se si trova il ricambio; infatti, soprattutto per la prima serie V7 700, la reperibilità è difficile.

- 2 Molti appassionati lamentano un fastidioso impuntamento del motorino durante l'avviamento, soprattutto a freddo. Quale la causa? Anticipo, motorino o cosa?

Questo problema è dovuto a diversi fattori, quali l'ampereaggio relativamente basso delle batterie, la notevole massa trascinata dal motorino d'avviamento, la tecnologia costruttiva e lo stato d'efficienza dei motorini stessi, mediamente molto vecchi e quindi non perfetti. Inoltre c'è da considerare il rapporto di compressione; più questo è alto, più il motorino fa fatica ad avere lo spunto necessario.

Questa rubrica si ripeterà sui prossimi numeri di Cilindri Italiani, quindi se avete due quesiti che vi tormentano fatevi avanti. Le risposte del nostro Esperto saranno utili a tutti quanti. Potete inviare le domande via e-mail oppure più semplicemente telefonando al 0522-888442



CONCESSIONARIO MOTO GUZZI
SCOLA BRUNO
ELABORAZIONE KIT DI TRASFORMAZIONE
MOTO GUZZI
CENTRO RICAMBI E ASSISTENZA
GIMOTO  **DRIVER MOTUL**
VIA MILANO, 12 - 20040 CARATE BRIANZA (MI)
TEL. 0362/901655



Una V7 da salvare

Le incredibili vicissitudini di un appassionato Sardo alla prese con una V7 da immatricolare meritano la nostra attenzione.

Abbiamo tentato con tutti i nostri limiti di consigliare l'amico, tutti coloro che hanno qualche altra dritta contattino Cilindri Italiani (non siamo più riusciti a metterci in contatto con lui, quindi non possiamo inserire i suoi recapiti).

Provvederemo a pubblicare il materiale sul prossimo numero, oppure sarà tutto spedito privatamente al destinatario

ho saputo del vostro club da un vecchio numero di Biker's Life ed ho deciso di scrivervi subito per chiedervi una possibile soluzione per un problema che ho da anni: come immatricolare il mio V7.

Nel settembre del 1997 acquistai questo V7 da un privato che lo acquistò da un'impresa che ormai non esiste più. La moto apparteneva al parco moto della polizia di Cagliari ed era stata venduta in blocco con altre moto a suddetta azienda quindi rivenduta durante un'asta pubblica. Mi fu promesso che i documenti di vendita erano tutti in regola ed io dovevo solo immatricolarla a mio nome dopo un semplice collaudo. Durante i mesi seguenti iniziai un lavoro estenuante ma molto gratificante: la moto fu completamente smontata e portata alla lamiera, eliminai dal telaio le saldature troppo evidenti dandogli una linea più armoniosa, sabbiai il motore e lo verniciai, costruii il manubrio, la gondola portafari, le selle ed altri piccoli particolari, modificai un serbatoio di un Ercole, adattai vari pezzi aftermarket e dopo una personale verniciatura che non mi soddisfavà, la affidai alle cure di "GD design" (vedi Freeway n.64 pag.2) che la abbellirono con un doppio colore con stripes dorate (tutta la moto può essere riproposta comunque con borse, serbatoio, paragambe, sellone, parabrezza nel giro di un'ora, per gli amanti del disegno originale). Con nuovi scarichi, trasmissione e batteria cominciai a girarci nell'ottobre '98 di nascosto, perché nel frattempo si scopre che il telaio non ha il numero di omologazione ed i documenti in mio possesso non valgono nulla! Dopo numerose richieste agli uffici competenti, spiegazioni del vecchio proprietario, delucidazioni di vari appassionati ed ingegneri della motorizzazione civile, consigli di polizia, carabinieri, vigili, l'ipotesi più verosimile è questa: la polizia cambiò il telaio a questa moto senza stampigliare il vecchio numero, non preoccupandosi quindi di un eventuale problema in cui mi sono trovato dentro sino al collo. L'unica dicitura che compare sul canotto di sterzo è questa: moto guzzi* * dgm 14978 om. Nel frattempo per non restare a piedi, ho comprato uno sportster h-d col quale giro in continuazione e che mi soddisfa pienamente, ma vedere ogni mattina il mio guzzi sotto un tendone di plastica è una botta al cuore. Complessivamente ho speso qualcosa come sei milioni ma i soldi vanno e vengono, ciò che non tornerà sono quei tredici mesi passati a costruirla ed a sognare di guidarla. L'harley è sempre stata un mio desiderio e l'ho realizzato, ma il mio V7 è un pezzo della mia vita! Preciso che le stesse persone che mi dicono che non possono farci niente mi chiedono ugualmente di acquistarla: evidentemente un modo esiste ma tanto io non la venderò mai. A quanto pare legalmente è impossibile (i documenti del lotto di vendita della polizia sono introvabili perché l'impresa non esiste più, e all'archivio della polizia non trovano niente) ma anche cercare un telaio vecchio e stampigliarlo in casa non è facile, e rischierei pure l'arresto! L'immatricolazione dal nuovo non è possibile, perché mi dicono che la moto virtualmente non esiste! Cosa posso fare? E' possibile che il numero del motore corrisponda a quello del telaio (il mio è vs*008670*), come mi è stato suggerito? E' possibile che la moto guzzi interpellata dall'aci non possa aiutarmi? Confido in una vostra risposta, anche solo per scambiare quattro righe, in ogni caso vorrei aderire alle vostre future iniziative.

Distinti saluti

**Non gettare questi fogli.
Una volta letti passali ad un
altro appassionato, oppure
dagli i recapiti di
Cilindri Italiani al quale inviare
articoli, foto, domande,
annunci... riguardanti
il meraviglioso mondo
delle Guzzi V7.
O semplicemente per
richiedere gratuitamente
il bollettino.**

**Cilindri Italiani
C/o Codeluppi Stefano
Via D. da Canossa, 4
42020 Quattro Castella (RE)
Tel. 0522-888442
E-mail codexx@libero.it**

**Il prossimo numero di Cilindri
Italiani Uscirà a fine Aprile**

**L'Ass. Guzzisti Italia Centrale
Ci comunica che il suo prossimo raduno
si terrà l'08-09 Luglio 2000 in
Piazza Duomo ad Orvieto (TR)
Allegato a questo numero di Cilindri
Italiani la lettera di presentazione
dell'associazione.
Telefona per maggiori informazioni.**

meno tanti soldi.

Grazie sempre a questo amico, il quale si intestò la moto, riuscii finalmente a portarmela via.

Trascorsi un'estate intera a lucidarla e facendoci qualche giretto, visto l'handicap dell'età, ma la foga di farci un vero viaggio era così forte, che nel novembre dell'89 decisi di partirci per Pisa!

Viaggio indimenticabile, sotto ogni aspetto, data l'età (solo 16 anni) da galera! Ed il freddo (valico Colfiorito con la neve). La svolta però avvenne nel '90, quando, dopo aver messo in croce un amico carrozzaio, decisi di restaurarla con i colori originali della V7 special.

Anche in questo caso il grande amore per questa moto, mi diede il coraggio per smontarla personalmente, in ogni sua parte. Così mentre il telaio era in verniciatura, io ripristinai l'impianto elettrico, aggiungendo le frecce, e i classici fendinebbia, mi fidai della grande esperienza del meccanico Guzzi di Macerata.

Il bello fu quando dovetti rimontarla, il carrozzaio impaurito dai numerosi pezzi, leve e viti varie, mi sfrattò dall'officina, abbandonandomi nell'impresa. Nel Mio garage, io e quel santo del mio amico (sempre proprietario sulla carta) improvvisammo un'officina, trasferendoci lì per un pomeriggio e una notte intera, per far sì che il giorno seguente, oramai senza forze, riuscissimo a vedere la splendida V7 con il vestito della special.

Nel corso degli anni molte sono state le modifiche, oggi è in sostanza una California, ma da allora nemmeno un segno sulla vernice, solo qualche problema meccanico, con la rottura del basamento e della copia conica, ma questi erano problemi d'età ed una volta risolti non ricordo di essere mai rimasto a piedi. Tanti viaggi con la mitica mi rendono gelosissimo nei suoi confronti, odiato dagli amici per questo mio difetto, sopportato dalla mia ragazza.

Oggi la mitica è sempre più bella: una vecchia signora che quando esce tutti si girano, persino i più scettici per le moto Italiane, come per incanto dicono: "E' bellissima".

Mercatino

- *Cerco basamento per V7 special in buono stato. Tel. 0347-7971870 (Mario) MI
- *Cerco bauletti originali per V7 850 GT California. Tel. 0932-869621 ore pasti (Andrea) RG
- *Cerco contachilometri funzionante per V7 special. Tel. (Antonio) PA
- *Cerco forcella completa di ruota e freni a disco per V7 850 California 1, eventuale cambio con doppio tamburo, inoltre cerco serbatoio per le Mans 2 in buone condizioni Tel. 0474-412054 e-mail baumi@dnet.it (Christoph) BZ
- *Cerco leva con bracciale porta leva frizione per V7 700 del '68 (leva liscia senza impronte), cerco coperchio testa 1° tipo con prigionieri lunghi per V7 700 del '68,+ le 4 viti lunghe, cerco leva e bracciale porta leva frizione per 850 GT (articolo comune in quasi tutte le V7), inoltre cerco fianchetti copribatteria larghi per v7 850 GT California (quelli con le feritoie) Tel. 085-815224 e-mail eziocapo@katamail.com (Ezio) CH
- *Cerco manopole a botticella bianco-nere. Tel 0522-888442 (Stefano) RE

- *Vendo 850 GT del 1974 rimesso in ordine, già predisposto per eventuale aggancio sidecar (annotazione sul libretto di motocarrozzeria) lire 7.500.000 Tel. 0347-6095208 e-mail lmmf@libero.it (Mauro) PS
- *Dispongo dei seguenti ricambi che cedo o scambio: dinamo, regolatore, sinterogeno completo, carterino copricinghia, manubrio per California T3, albero a camme, pompa olio completa, bicchierini porta aste, ruota anteriore per special completa mai montata (Borrani record originale) già raggiata, marmitte Lanfranconi tagliate tipo ultimi California 1. Il materiale è di recupero ma in buone condizioni. 0522-888442 (Stefano) RE
- *Vendo carrozino per sidecar marca Java usato una sola estate, adatto per V7 a lire 850.000. Tel 0474-412054 (Christoph) BZ
- *Vendo 850 GT molto bello £ 5.000.000 trattabili. Tel. 0348-4106551-0347-4861461 Paolo o Antonio (Milano)

Per inviare i tuoi annunci usa pure uno dei recapiti che trovi su questo numero del bollettino.

Questo numero di Cilindri Italiani è stato spedito a domicilio di circa 90 appassionati (70 dei quali possessori dei modelli V7) 200 copie in grigio saranno diffuse presso i raduni o da Stucchi ricambi.

Tutte le copie quindi sono mirate. SI CERCANO NUOVI SPONSOR PER CONTINUARE QUESTA AVVENTURA (concessionari, cromatori, venditori, che trattano il mondo Guzzi si facciano avanti) POCA SPESA PER UN BUON RISULTATO
tel. 0522-888442 0522-887497

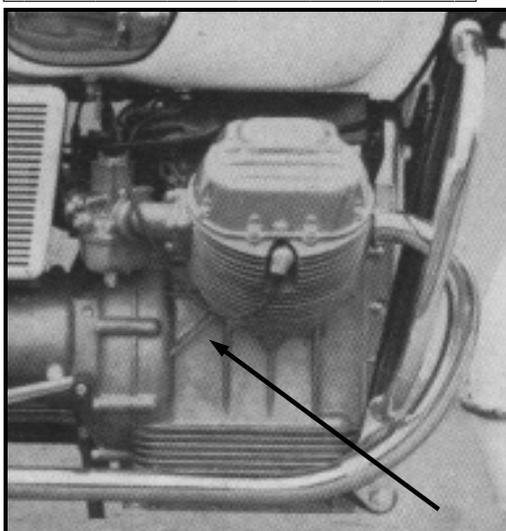
Una cosa che non deve mai mancare è la collaborazione degli appassionati senza la quale questo notiziario morirebbe

-Sinterogeni a spasso nella rete- Moto Guzzi in Internet

Anche internet pare invaso dalla passione Guzzi, decine di siti ufficiali o semplici pagine personali trattano del mondo Guzzi. Pare impossibile che la casa stia attraversando un così brutto momento. Quella che segue è la presentazione della più interessante novità della rete sulle Guzzi. Diego di Cremona è uno dei promotori, nonché curatori della lista alla quale ogni giorno tanti appassionati si allacciano. Vorrei ricordare che nella home page del sito c'è la pubblicità a cilindri italiani, grazie alla quale tanti vusettisti e non solo si sono messi in contatto con me.

"Il MGVFC (Moto Guzzi Virtual Fan Club) è una comunità virtuale nata a metà settembre dello scorso anno, la cui sede è su internet all'indirizzo <http://mgvfc.freeweb.org> (essendo virtuale...) e che ruota attorno alla mailing list italiana "I guzzisti" dove si discute indovinate un pò di cosa... avete indovinato! di Moto Guzzi.

L'iscrizione è gratuita (come quasi tutto su internet) e non comporta nessun impegno, unici requisiti: possedere una (o più) Moto Guzzi (ma può bastare anche solo la passione o la voglia di possederne una) e un collegamento a internet. Secondo me è un piacevole appuntamento e un modo per conoscere nuovi motociclisti estimatori del bicilindrico di Mandello."



La freccia indica la prima modifica subita dal basamento. Il rinforzo che dal 1969 cerca di alleviare alle croniche debolezze del corpo V7. Poi arriverà l'850 GT

Un appuntamento da segnare sul calendario

Cilindri Italiani organizza:

"Il Giorno delle Dinamo"

2° Raduno Nazionale Guzzi V7

A Campogalliano (MO) il 03-04 Settembre 2000

(data provvisoria)

Nell'ambito del raduno Guzzi organizzato dal Guzzi Club

Campo dei Galli

Aperto alle Guzzi di tutte le epoche

E a tutte le altre marche.