



Bollettino di
contatto per gli
appassionati
delle
Moto Guzzi V7
N° 5 Maggio
Giugno 2000



Quello che vedete qui sopra è il logo definitivo di Cilindri Italiani. Sono state prodotte delle toppe da cucire al giubbotto. Costano 10.000 (che aiuteranno il bollettino) e si possono richiedere inviando la cifra con assegno non trasferibile intestato a Code-luppi Stefano, oppure in francobolli da 650 o 450.

Non dimenticate di mettere il mittente, vi saranno inviate con l'uscita del prossimo numero (le misure sono 8 per 10 cm).

Altra data da segnare sul calendario

Domenica 14 Maggio Si va al mare (Rimini)

Un pranzo in compagnia con le V7

E' necessario telefonare per dare l'adesione

entro Mercoledì 10 Ai numeri:

0541-679305 delle 20.00 alle 20:30

(Giancarlo- Rimini)

0522-888442 (Stefano- Reggio E.)



Prossimamente su queste pagine !

No ragazzi non c'è uno specchio ! Erano le due belle V7 Sport in vendita al mercatino di Reggio Emilia di Tiziano Dintino di Chieti. Ha promesso di farci conoscere i segreti di questa bella creatura Guzzi, lui ne ha già restaurate ben 4. (per la cronaca, la prima è stata ven-



Stucchi Luigi s.r.l.

RICAMBI E ACCESSORI MOTO

A pagina 3, in collaborazione con Stucchi Antonio, la tabella con i colori originali delle V7

Rock 'n' roll V7

Questa volta è i turno di Marco di Correggio (RE). Da poche settimane ha terminato la sua V7, dopo i mesi invernali in cui l'850 GT del '72 acquistato un paio di anni fa, è stato oggetto di mille cure. Quanta pazienza deve aver portato Grazia, la moglie di Marco; vedendo il marito in perenne movimento, ma adesso anche lei è orgogliosa, ne siamo sicuri.

Il Risultato è magnifico,



Le nostre moto

grazie soprattutto al bravo Ragni Marco (meccanico in quel di Reggio Emilia) che con la solita pignoleria, à smontato e rimontato le centinaia di pezzetti della V7. Marco si è "limitato" a cercare i pezzi mancanti o da sostituire, portandoli poi in giro per le provincie di Modena e Reggio a ricevere le necessarie cure. La cromatura ad esempio è opera di : Vandelli Cromatura di Modena (059-310647) che finito con il ferro, ha cromato anche quasi tutto l'alluminio presente con ottimi risultati.

I pezzi poi sono stati recuperati da amici, dal mitico Stucchi o ai mercatini. Insomma un lavoro enorme che pareva non finire mai, come del resto le spese che lievitavano paurosamente !

La passione di Marco è grande, come del resto Marco stesso, un ome "buono come il pane" fan accanito di Cilindri Italiani (è lui che mi sprona quando mi passa la voglia) con un'altra passione il Rock anni '50-'60. Ma torniamo alla moto, vera regina delle strade della provincia, alcuni particolari sono notevoli, come la stupenda sella fatta dalle esperte mani di Mauro del Wild Hog di Reggio (la base è una sella di nuovo Falcone, ricoperta di cuoio cucito a mano). Ma la cosa più importante è che ora la sua V7 si accende come uno stereo; cavolo, dopo aver rifatto tutto il motore !

Una curiosità: "i bicchierini porta aste valvole erano rovinati e nuovi costano 110.000 l'uno ! Ma li abbiamo presi usati in buono stato a 50.000 tutti e quattro". Fino a pochi giorni fa mancavano solo quelle dannate pedane del California, per cui prendevamo tutti bonariamente in giro il Marco, ma alla faccia nostra, ora sono state trovate anche quelle e la V7 è pronta a portare Marco e la sua Grazia in giro per il mondo.



Quando si pensa ad una Moto Guzzi V7 non si è certo inclini a vederla sotto un aspetto sportivo o prestazionale; ciò non toglie che, nelle mani di buoni preparatori, il bufalo di Mandello può ottenere risultati impensabili, come successe nel 1969 quando la Moto Guzzi decise di provare a migliorare alcuni record mondiali delle categorie 750 e 1000cc.

L'intento della dirigenza era di ottenere un benefico ritorno d'immagine che avrebbe sicuramente giovato alle vendite della V7 Special la cui produzione era appena partita; l'incarico di preparare queste moto da record venne affidato a Lino Tonti, valente progettista di telai e già costruttore di un'interessante moto da corsa la Linto 500cc.

Furono approntate diverse moto su base V7 Special sia in configurazione tradizionale che side-car e con due cilindrate leggermente differenziate, rispettivamente 739 e 757cc, per rientrare nelle categorie 750 e 1000cc.

Le moto furono letteralmente spogliate di tutto il superfluo ed anche di altro, praticamente rimasero solo telaio, motore, forcelle e ruote; quindi vennero dotate di serbatoi in alluminio dalla capienza di 29 litri, piccoli sellini con codino integrato e carenature in vetroresina (tutto costruito per l'occasione) oltre a seminanubri, leve, pedane ecc. di derivazione sportiva; il peso finale a secco fu così portato a 158kg.

Le principali modifiche tecniche, oltre alla variazione delle cilindrate ed a un'accuratissima messa a punto del motore, furono il cambio di rapportatura alla coppia finale, l'utilizzo di carburatori da 38mm e di un impianto di scarico da competizione; la potenza così ottenuta, per entrambe le cilindrate, era di 68CV a 6500 giri.

I tentativi si svolsero sull'anello di velocità dell'autodromo di Monza in due sedute, nel giugno e nell'ottobre 1969 ed i piloti che si alternarono alla guida furono Bertarelli, Vittorio Brambilla, Mandracci, Alberto Pagani, Patrignani, Tenconi, Trabalzini e Venturi.

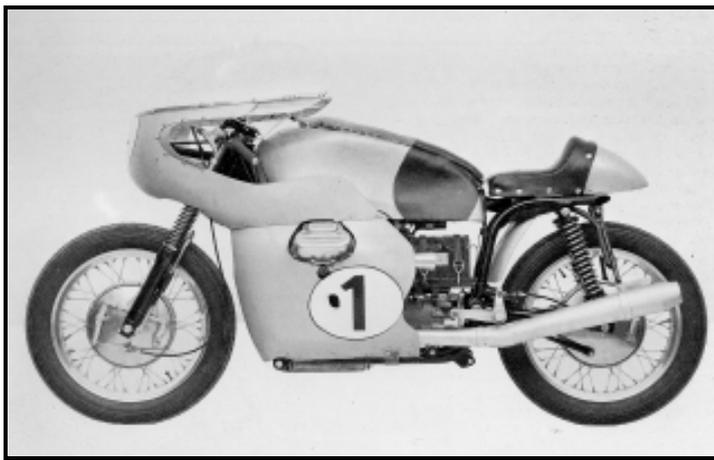
Nella seduta di giugno non tutto andò per il verso giusto e si manifestarono alcuni inconvenienti tecnici, il più grave dei quali fu il rapidissimo deterioramento dei pneumatici, quando non addirittura la loro distruzione, dovuto alle altissime velocità ed alla fortissima compressione cui erano sottoposti nella percorrenza delle due curve sopraelevate; questi inconvenienti vanificarono alcuni dei tentativi, che però vennero ripetuti in ottobre quando finalmente tutti i record vennero battuti, grazie soprattutto all'abilità dei preparatori del reparto esperienze dalla Moto Guzzi ed alla eccezionale resistenza dei piloti sottoposti a turni di guida massacranti sempre col gas completamente aperto.

I risultati più significativi furono i 100 km alla media di 218.5 km/h, l'ora a 217 km/h e i 1000 km a 206 km/h.

Per la Moto Guzzi il conseguimento di questi record fu effettivamente importante a livello di immagine, ma ancora di più perché, sull'onda dell'euforia conseguente, la dirigenza decise finalmente di dare il via al progetto di una moto sportiva di serie basata sul motore V7.

Il progetto venne naturalmente affidato a Lino Tonti, che ricevette delle specifiche per la nuova moto tanto semplici quanto ardue: 750cc, 5 marce, 200 kg di peso massimo, 200 km/h di velocità.

Tonti non si fece spaventare e si mise immediatamente al lavoro; due anni più tardi vide la luce la fantastica V7 Sport, degna figlia di quei record.



Due domande all'esperto

Rubrica in collaborazione con Scola Bruno

1- *gli appassionati hanno letto su riviste di settore che è possibile montare l'accensione elettronica anche sulle nostre V7. In cosa consiste l'intervento meccanico? La spesa vale i reali vantaggi?*

- Purtroppo le accensioni elettroniche Dyna (che devono essere abbinare a nuove bobine e pipette schermate) che noi montiamo normalmente sulle Moto Guzzi delle serie successive, non sono compatibili con le V7, poiché gli spinterogeni sono differenti e non compatibili fra di loro. Finora non ci è arrivata nessuna richiesta di un intervento di questo tipo sulla V7 e onestamente non saprei neppure valutare un costo, in quanto per adattare le Dyna bisognerebbe probabilmente adattare in qualche modo lo spinterogeno, e non è detto che in ogni caso l'operazione sia fattibile.

2- *La benzina verde creerà problemi alle nostre vecchiette?*

- La benzina verde non porterà alcun problema alle V7; solo se la verde che verrà effettivamente posta in commercio fosse troppo bassa di ottani, occorrerebbe una regolazione dell'anticipo, ma niente altro.

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

“Come mamma Guzzi l’ha fatta”

Gli abbinamenti dei colori originali in collaborazione con la ditta STUCCHI S.r.L.

Proponiamo le tinte originali per le nostre V7, per coloro che intendono riportare la moto nelle condizioni d’origine. Grazie all’esperienza della ditta Stucchi la tabella che segue è un valido aiuto per riconoscere la propria moto, va anche sottolineato che esistono varianti che non sono presenti in tabella per via dell’esiguo numero di mezzi prodotti, quindi consigliamo agli interessati di rivolgersi direttamente all’esperto per fugare i proprio dubbi (tel.0341-731344).

V7 700 (1967)

Serbatoio verniciato colore rosso Guzzi – Specchiature cromate – Filetto nero eseguito a mano libera che divide il colere rosso dalle specchiature - Decalco bianche

Parafango anteriore verniciato colere grigio chiaro metallizzato – Decalco bianca

Parafango posteriore verniciato colere grigio chiaro metallizzato – Decalco bianca

Borsette porta attrezzi verniciate colere grigio chiaro metallizzato

Copri accumulatori verniciati colore grigio chiaro metallizzato – Decalco rossa

Filetto nero eseguito a mano libera larghezza 2 mm

V7 700 (1968)

Serbatoio verniciato colore bianco – Specchiature cromate – Filetto nero eseguito a mano libera che divide il colore bianco dalla specchiatura – Filetto nero parte inferiore eseguito a mano libera larghezza 2 mm – Filetto rosso Guzzi parallelo a quello nero larghezza 4 mm

Parafango anteriore bianco – Filetto nero eseguito a mano libera larghezza 2 mm – Filetto rosso larghezza 4 mm

Parafango posteriore bianco – Filetti neri e rossi

Decalco V7 700 prespaziata colore nero

V7 Special (1969)

Serbatoio bianco – specchiature cromate – filetto nero che divide il colere bianco con la specchiatura – parte superiore serbatoio mascheratura rettangolare colere nero lucido – filetto rosso larghezza 4 mm eseguito a mano libera – orecchie attacco serbatoio decalco colore nero-rosso con aquila sovrastante colore oro

Telaio colore nero lucido – parafanghi ant. e post. Colore bianco con filetto autoadesivo colore rosso – aquila colore oro parte anteriore parafango ant. e parte posteriore parafango post.

Copri accumulatore colore bianco con orecchia che lo ancora al telaio colore nero lucido– decalco autoadesiva v7 special, filetto rosso autoadesivo.

Borsette porta attrezzi colore bianco con decalco rosso– nera.

Ambassador (1970) solo per mercato estero

Serbatoio colore rosso ciliegia – specchiatura cromata – filetto bianco che separa la parte cromata dal colore rosso – motivo ornamentale eseguito a mano libera filetto bianco – decalco aquila bianca

Parafango anteriore/posteriore colore bianco con filetto nero eseguito a mano libera– copriaccumulatore colore rosso ciliegia – filetto bianco larghezza 4 mm – filetto nero larghezza 4 mm – decalco bianca

Borsette porta attrezzi colore rosso ciliegia con filetto bianco – nero

850 GT (1972)

Verniciature di diverse tonalità : rosso perlato, verde metallizzato, marrone metallizzato, nero lucido, rosso salmone

Decalco bianca sul serbatoio autoadesiva – copri accumulatore decalco bianca – scritta 850 GT – cassette porta attrezzi filetti bianchi autoadesivi – parafanghi cromati

850 GT California (1974)

Serbatoio verniciato nero lucido – specchiature cromate – filetto bianco eseguito a mano libera che divide il colore dalla specchiatura ornamentale – aquila bianca (modello con serbatoio senza cromature con decalco nero bianca)

Copri accumulatore nero lucido – decalco autoadesiva con scritta California – borsette porta attrezzi colore nero lucido con filetto bianco adesivo

Parafanghi cromati – borse verniciate nero opaco con aquila piccola bianca nel riquadro, filetto bianco nella parte inferiore della borsa adesivo – Filetto bianco sulla parte superiore larghezza 4 mm parte interna – filetto bianco 2 mm sulla parte superiore esterna

Commercializzata anche con le stesse caratteristiche eccetto i parafanghi ant./post. Verniciati di bianco con filetto nero eseguito a mano libera sulla parte interna larghezza 2 mm – parte esterna larghezza 4 mm.

Il sito di Cilindri Italiani all’indirizzo web: www.oldwoogies.com/v7.htm

Grazie all’amico Angelo (www.oldwoogies.com)

Dalla V7 alla V11 di Marco Borroni (Cuneo)

Mi chiamo Marco ho 28 anni e da quando guido moto (50 e 125 a parte) ho avuto sempre Moto Guzzi, oltre ad un'intramontabile vespa 150 e ad una fugace apparizione di un Kawa z 900.

E' lodevole la tua iniziativa di occuparti della gloriosa V7 madre di tutti i bicilindrici mandelliani. Sono attualmente possessore di un California T3 850 e di un V7 700. (sono passato per le Mans, Sp 1000, ho fatto uno special da una V50 polizia e altro). Non svolgo attività commerciali legate alle moto, investo solo il mio modesto reddito di studente e il mio tempo libero in tale hobby.

Sono decisamente maniacale nel documentarmi, fotografare, ricercare tutto ciò che riguarda la moto, soprattutto italiane e frequento altri monomaniaci come me. Sono però un eterno insoddisfatto dopo un anno, massimo due cambio mezzo e ricomincio una nuova avventura! La mia V7 ha una storia veramente unica: si tratta di un 700 civile del gennaio 1967, consegnata dalla Guzzi a Dolza di Torino nel novembre/dic. Del 1966 (documentazione Guzzi). Numero di telaio è il vs 25 aa di vs 00 aa quindi mi è stato confermato che si tratta del 25° esemplare prodotto, sei a conoscenza di esemplari più vecchi ancora circolanti?.

L'ho comperata da un amico guzzista (assai originale) che dopo 12 anni di onorato servizio si era stufato della sua immortalità. Suddetto amico è un meccanico di auto con il pallino delle Moto Guzzi che, in una sua ottica di vita particolarissima, usa estate ed inverno con percorrenze di 30/35.000 KM annui ed anche più. Prima di lui l'hanno posseduta altre due persone e ho saputo che uno di loro ha avuto un incidente in Romania nel 1970/71 e rimettendo a nuovo il mezzo decise di darle il look della "nuova" uscita V7 special. Il mio amico è decisamente poco normale e con manutenzioni personali ha percorso circa 300.000 Km (forse anche più); da buon pasticciere è intervenuto sull'estetica riempendola di orpelli e di accessori originali dell'epoca con una verniciatura ormai pessima era comunque il centro dell'attenzione ai raduni : uno strano mix.

Passato ad un California 1100 ie mi vendette la moto, che utilizzai così per un anno per passare ad un restauro totale l'inverno seguente (prezzo di vendita 6.500.000 £).

Ho deciso di effettuare personalmente la direzione e buona parte del lavoro:

^ Smontaggio integrale del mezzo

^ ripristino di tutte le parti in vetroresina borse, parabrezza

^ verniciatura (carrozzeria di un amico amante e possessore di molte Guzzi) con colori originali (specifiche guzzi) argento e rosso.

^ acquisto motore 850, 5 marce (visto l'usuale crepa sul carter del 700 per altro funzionantissimo) e trasporto in auto da Claudio Guareschi a Parma (dove risiedo per studio) che si è occupato (ottimamente come sempre e salatamente) del ripristino integrale dell'unità motrice.

^ acquisto da Canepari di Modena di molto materiale e pellegrinaggio (in senso fisico non telefonicamente) per la ricerca delle decalcomanie originali e di minuzie varie, (Francone MI, Cocconcetti RE, Dolza TO, Ferrari NO, Beppe TO ed altri).

^ Supervisione e supporto tecnico del caro amico Alessio titolare della concessionaria Varrone di Cuneo (mia città di residenza abituale).

^ rifacimento integrale impianto elettrico, luci, batteria, relé protettivi, frecce con cablaggio acquistato da Agostini a Mandello, staffa acciaio lucidato per fari supplementari realizzata da artigiano.

^ fase finale montaggio di tutto costo complessivo circa 15.000.000£ (compreso acquisto iniziale ma senza conteggiare molti fattori causa arresto coronarico). La moto è un pezzo unico, pur non corrispondendo all'originale non ha nessuna modifica irreversibile e possiedo l'intero motore originale, gira molto bene ed ho partecipato con essa a due edizioni del Moto Guzzi day più molti altri raduni (totale KM 3000 circa). Proprio perché sono eterno incontentabile finita l'opera mi sono stufato della paciosità del mezzo e voglio tornare ad una sportiva da pieghe e scintille (insulti di amici e familiari e opere di persuasione a profusione, ma non ce la faccio più a farmi sfilare dai jap). Questa è la testimonianza della mia avventura, non ti racconto degli sguardi libidinosi all'estero, delle foto, dei commenti. Chiaramente esigo che la moto vada in mano a gente che capisca e ami una bandiera del motociclismo italiano altrimenti me la tengo.....capirai che sforzo!!!! Chiunque volesse chiarimenti sul restauro, consigli etc sono sempre uno dei vostri (forse non più fedele come un tempo....). Mi farebbe piacere scambiare opinioni con altri sul mondo Guzzi, e desidererei restare informato in merito alle iniziative. Saluti e complimenti Marco



Ps. chiunque fosse interessato all'acquisto mi contatti tranquillamente anche solo per una chiacchierata. Richiedi 12.500.000 £ (di meno ci smeno troppo!!!!) 0171-214667 0521-232985 e-mail marcoborroni@libero.it

Mercatino

Cerco *Manubrio per California 850 GT – Giovanni (BO) (rivolgersi a Cilindri Italiani)

*Maniglie passeggero per V7 Special e portapacchi tipo California – Stefano (RE) tel. 0347-2487407

*Cambio a cinque marce e tamburo a 4 ganasce – Stefano (PG) tel. 075-9413297

*Cruscotto con contachilometri per 700, quello in alluminio lucido – Angelo (AN) (e-mail del sito a pag. 3 oppure rivolgersi a Cilindri Italiani)

*Cambio 5 marce originale anche da riparare per V7 Sport telaio rosso – 0330-275737-081-551034(NA)

*Bauletti originali per V7 850 Gt California – tel. 0932-869621 Andrea (RG)

*Bauletti originali per V7 850 GT California – Luca (MI) tel. 0348-5847916 (pecchio@libero.it)

*Coperchi valvole per V7 700 prima serie con i 4 bulloni lunghi, e marmitte originali a sigaro con omologazione. Ezio (CH) Tel.085-815224 (eziocapo@katamail.com)

*Cardano e coppia conica (7/33 o 8/33) per T4, manettino aria + vetro faro + specchietti + paramotore e paragambe per V7 special, borse laterali + specchietti per SP 1000. Michele (LC) mic.ra@tiscalinet.it

Scambio

*Cilindri per V7 sport con cilindri per V7 Special – 0360-505986 (Roma)

N.B per gli annunci è indispensabile fornire il n° di telefono oltre all'e-mail (per chiarimenti e info 0522-888442)



Una V7 da salvare (2)

Ricordate il nostro amico da Oristano che sullo scorso numero ci presentò il suo problema ? Ebbene dopo un po' di tempo si è rifatto vivo per ringraziare cilindri italiani (che poi siamo tutti noi). Cosa più importante ci segnala i propri dati per eventuali contatti, il problema per il suo V7 rimane e gradirebbe i consigli, ma anche la solidarietà di tutti noi. Quindi fatevi vivi, anche per un saluto con:

Gianmarco Soru Via Marceddi, 71

09098 Terralba (Oristano)

Tel. 0349-6081573 - 078-381717 (casa)

Questi dati cadono a fagiolo anche per sollevare un altro problema :

I DATI PERSONALI. Sapete quanto si è discusso di privacy, e la cosa comincia a preoccuparmi, per via della quantità di indirizzi che aumenta nelle mie mani.

Tranquilli, non cederò i dati a nessuna ditta o simile, ma vorrei avere il vostro consenso per poterli cedere a singoli appassionati che mi telefonano per domandami: "chi possiede una V7 dalle mie parti ?", oppure: "di chi era la moto nella foto ?" ecc. Dunque nulla di invadente. Solo appassionati che prendendo alla lettera il bollettino si vogliono mettere "in contatto".

Chi avesse problemi mi contatti personalmente, per comunicarmi la propria indisponibilità; e io non passerò indirizzo e numero di telefono a nessuno.

Tornando al nostro amico Sardo gli vorrei passare un'informazione: "sull'ultimo numero di Mostra Scambio c'è un tizio che vende telaio con numero di targa per V7 Special". Potrebbe fare al caso tuo, prova a sentire il telefono è : 0339-8710019 oppure 050- 32435. Con il telaio e la targa puoi richiedere l'estratto cronologico al PRA e con quello andare al collaudo, naturalmente dopo aver cambiato il telaio della tua sconosciuta V7. Buona Fortuna



Guzzi- Woods e Parodi nel '35 al TT vittorioso

La Guzzi torna a sorridere

L'Aprilia si aggiudica un pezzo di storia

La notizia è rimbalzata su tutti i giornali Italiani a metà Aprile, guzzisti incalliti alla caccia di informazioni hanno preso d'assalto le edicole per saperne di più. Io almeno mi sono comportato così. Dopo anni di lacrime e sangue sembrano arrivati i soldi veri, non quelli del "Monopoli", per risanare la nostra amata Guzzi. L'Aprilia dell'Ingegnere Beggio, per 135 miliardi à vinto la corsa su altre agguerrite case, a cui il nostro marchio faceva gola. Ora le ipotesi si sprecano, poche cose sono uscite dalle conferenze stampa, a parte iperboliche cifre e progetti.

Ma da anni siamo abituati a questo, ora penso occorranza i fatti, e sono convinto che la casa di Noale, forte del suo nome e dei suoi bilanci, non tarderà a farsi sentire.

Per ora, ha incamerato un marchio storico (almeno siamo rimasti in Italia !) e con il tam-tam delle riviste di settore nei prossimi mesi usufruirà di un consistente ritorno di immagine, che non guasta (come una vittoria nel mondiale).

I concessionari sono già stati chiamati a riunioni serrate ove altre cose sono trapelate, nuove direttive e naturalmente una bella pulizia a livello dirigenziale.

La fabbrica rimarrà a Mandello, e la cosa fa piacere a tutti quanti: clienti-appassionati, sindacati e comune. Le prospettive insomma sono ottime, per un serio rilancio. Non aspettiamoci novità immediate, per alcuni mesi assisteremo al risanamento societario, ma sono certo che non tarderemo a vedere nuovi modelli, o almeno ad un aumento delle vendite.

Se l'Aprilia vuole aggredire il mercato delle gran turismo, cruiser, ora ha un'arma potente che rimessa in funzione darà ottimi frutti. Insomma stiamo a guardare, cosa saprà inventare il Beggio che in pochi anni ha portato ai massimi livelli mondiali una piccola fabbrichetta.

Sicuramente vi starete chiedendo: "perché se sono così fiducioso ho sbattuto in quinta pagina la notizia dell'anno ?".

Sarà il mio solito pessimismo latente, ma non volevo scimmiettare le grandi riviste, che dopo anni di dileggio ora diventeranno tutte Guzziste.

Saluti speranzosi

Stefano

Per gli annunci del mercatino tieni presente che la prossima uscita del bollettino è prevista per fine Giugno 2000

Invia quindi i tuoi annunci, o le storie sulla tua V7 per tempo ai seguenti recapiti:

Cilindri Italiani

C/o Codeluppi Stefano

Via D. da Canossa, 4 - 42020

Quattro Castella (RE)

E-mail: codexx@libero.it Tel. 0522-888442

Cell. 0347-2487407

Notizie dal mondo dei motori d'epoca e migliaia di occasioni

Anno 4 n° 3 Aprile 2000

Lire 5.000



NONSOLOMOTO di Luigi Paparo, concessionario Guzzi di Venturina di Livorno tel . 0565-852754

Ci comunica che ha parecchi ricambi V7 nuovi dell'epoca o usati in buono stato. Gli interessati si informino !

Raduni Guzzi in Italia 2000

Per motivi di spazio limitiamo l'elenco dei raduni a quelli che si terranno in Italia. L'elenco è comunque parziale e verrà aggiornato sui prossimi numeri di Cilindri Italiani

RICORDIAMO CHE E' SEMPRE CONSIGLIATO INFORMARSI PRIMA DI PARTIRE PER EVITARE IL BIDONE

MAGGIO

14 Maggio Località Monza (MI) 6° "MOTO GUZZI RACING DAY"

Organizzatore Ercole Maffezzini Motor Bike Guzzi Club Via Volta 249 20030 Senago MI
Telefono02 99056094 Fax02 99056094

27-28 Maggio Località Buscate (MI) 3° MOTORADUNO INT. MOTO GUZZI

Organizzatore Conc. Cassani Bruno in coll. Moto Club "Europa"/Buscate Via Novara 20 20081 Abbiategrasso MI Telefono02 94966979 Fax02 94966979

27-28 Maggio Località Rapallo (GE) 1° RADUNO INT. MOTO GUZZI

Conc. Stagi Pierluigi Via Molteni 5/R 16151 Genova Sampierdarena in coll. Moto Club "Olivari" di Rapallo Telefono010 6457393 Fax010 6457393

27-28 Maggio Località Genova 3° MOTORADUNO INT. MOTO GUZZI

Organizzatore Ferrari Michele Moto Guzzi Club Genova 1999 Gold Eagles Group
Telefono010 6530569 / 0347 0642611 Fax010 6530569

GIUGNO

10-11 Giugno Località S.Benedetto del Tronto (AP) 20° RADUNO INT. MOTO GUZZI Organizzatore Gianfranco Ranalli Chiara Simonelli Via Silvio Pellico 198 63039 S.Benedetto del Tronto (AP) Telefono-0735 86967 Fax0735 789187

17-18 Giugno Località Castel Del Monte (BA) 2° MOTORADUNO NAZ. "CASTEL DEL MONTE" Organizzatore Raffaele Matarrese Moto Guzzi Club Andria Via G. Poli, 107 70031 Andria BA
Telefono0883 541872 Fax0883 541872

24-25 Giugno Località Piombino (LI) 3° RADUNO INT.LE MOTO GUZZI CITTA' DI PIOMBINO

Organizzatore Luigi Paparo Conc. Nonsolomoto Di L. Paparo Via Indipendenza 40 57029 Venturina LI
Telefono0565 852754 Fax0565 852754

LUGLIO

1-2 Luglio Località Empoli (FI) 2° MOTORALLY D.O.C. DELL'APPENNINO

Organizzazione Roberto Zingoni Conc. Motosport di Zingoni R. & C. Snc + Moto Club Giuzzi Empoli Via Livornese, 180 50053 Empoli FI Telefono0571 80314 Fax0571 80314

1-2 Luglio Località Massa (MS) 20° RADUNO INTERNAZIONALE MOTO GUZZI

Organizzazione Guglielmo Aldovardi Conc. Casa del Motociclo di Aldovardi G. Via Venturini 5 54100 Massa Telefono0585 41191 Fax0585 41191

8-9 Luglio Località Tropea (VV) 2° MOTORADUNO MOTO GUZZI

Organizzatore Conc. Ditta Vincenzo Crea Via T. Gulli, 8 89127 Reggio Calabria
Telefono0965 892822 Fax0965 892822

8-9 Luglio Località Terni 1° MOTORADUNO NAZIONALE MOTO GUZZI

Organizzatore Massimo Mansueti M.C. Guzzi Terni c/o M.C. I Draghi Via F. Rismondo 27 05100 Terni
Telefono0744 404380 / 0330 88 38 52 Fax0744 484426

15-16 Luglio Località Forli' 7° NIGHT & DAY GUZZI

Organizzatore Paolo Zaniboni P. Art. Div. Spettacoli in coll. Conc. Ricci Elide V.Le Matteotti 43 47100 Forli' Telefono0543 27262 / 0336 903230 / 0543 721452 Fax0543 27702

21-22-23 Luglio Località Pescara 3° MOTO GUZZI DAY INTERNAZIONALE

Organizzatore Pio Di Francesco Moto Club Aquile D'Abruzzo c/o Di Francesco Auto e Moto Srl Via Verrotti 230 65015 Montesilvano (PE) Telefono085 834772 Fax085 4450733

21-22-23 Luglio Località Beura-Domodossola (VB) 8° RADUNO INT. MOTO GUZZI

Organizzatore Romolo Manini Associazione "Guzzi Friends" Telefono0324 88126 / 0335 251765 Fax0324 88666

SETTEMBRE

Data2-3 Settembre Località L'Aquila 3° MOTORADUNO INT.LE MOTO GUZZI "INCONTRO DELLE DUE AQUILE"

Organizzatore Guzzi Club L'Aquila c/o Rossi Antonio C.So Federico Ii, 50 67100 L'Aquila Telefono 0862 22252 Fax0862 22252

2-3 Settembre Località Campogalliano (Mo) 4° RADUNO INTERNAZIONALE MOTO GUZZI Organizzatore Ferruccio Bellesia Moto Club "Campo Dei Galli" Via Pio La Torre, 1 41011 Campogalliano (MO)

"Il giorno delle dimano" 2° Raduno nazionale Moto Guzzi V7 per info: Cilindri Italiani

0347-2487407 - e-mail codexx@libero.it