

II GIORNO DELLE DINAMO - 2001 3° RADUNO MOTO GUZZI V7



80° anniversario



1-2 Settembre 2001 Campogalliano (MO)

Nell'ambito del **5° raduno Internazionale Moto Guzzi Campo dei Galli**
Aperto alle Guzzi di tutte le epoche ed a tutti i motociclisti

All'interno della splendida cornice dei laghi Curiel di Campogalliano (MO) sarà possibile campeggiare gratuitamente, pranzare e cenare in compagnia, e nella serata di Sabato ascoltare buona musica.

Per l'ospitalità concessa agli appassionati delle Moto Guzzi V7 si ringrazia il

MOTO GUZZI CLUB

CAMPO DEI GALLI ed il Comune di Campogalliano.

Per informazioni contattare:

Stefano- 0522-888442 0347-2487407 e-mail motoguzziv7club@katamail.com

www.oldwoogies.com/v7.htm



In collaborazione con:



Via per Maggiana, 24/b 23826 Mandello
del Lario (Lecco) Italy
Tel 0341- 731344 Fax. 0341- 733801

Moto Guzzi
V7
CLUB ITALIA
Cilindri Italiani

Bollettino di
contatto per gli
appassionati
delle
Moto Guzzi V7
N° 12
Luglio
2001

Tiratura di questo
numero:
200 copie colore
100 copie b/n



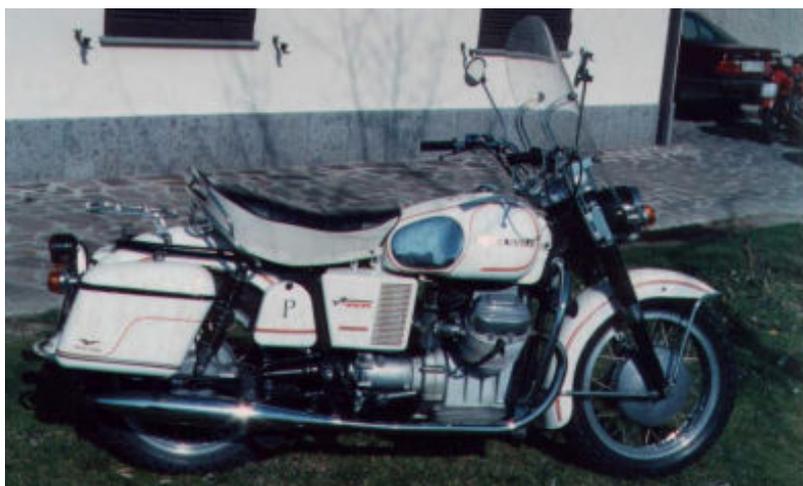
Via per Maggiana, 24/b 23826 Mandello del Lario
(Lecco) Italy
Tel 0341- 731344 Fax. 0341- 733801

**Stucchi ricambi sponsorizza il 3° Raduno nazionale delle v7
IL GIORNO DELLE DINAMO 2001**

California o no ? Di Maurizio Montesi (RI)

Le nostre moto

Vi presento la mia v7. L'ho comprata 2 anni fa da un conoscente che la teneva ferma da oltre 15 anni . Non posso dire di aver effettuato un vero restauro in quanto ho soltanto sostituito le marmitte e riverniciato serbatoio e parafanghi e come potete vedere mi sono permesso qualche piccola licenza (filettature , adesivi sul serbatoio e assenza del riquadro nero sullo stesso non sono proprio ortodossi) contravvenendo peraltro ad un mio fermo principio di salvaguardare in primis l'originalità dei mezzi storici. In ogni caso sono particolari che possono sempre essere facilmente rettificati. Per la parte meccanica è stato necessario solo la pulizia dei carburatori e un pò di rodaggio dopo tanti anni di inutilizzo. Confermo, come molti altri , l'assoluta inadeguatezza dei freni soprattutto l'anteriore. Il vecchio proprietario sostiene d'averla a sua volta acquistata negli anni settanta dal primo acquirente suo amico e ricorda che l'allestimento "california" era originale . Visto che la moto è stata immatricolata nel 1970 non so se è veritiero quanto mi è stato riferito oppure quanto ho trovato scritto sul libro di Colombo "moto guzzi" secondo cui le prime versioni california risalirebbero al 1971. Sarebbe peraltro strano che chi l'ha acquistata nuova dopo poco ha sostituito manubrio, sella, cruscotto ecc. ecc.



In estate sono rimasto in panne, così ò fatto il mio bravo "Rodaggio" a causa del condensatore.

La moto perdeva bruscamente potenza per pochi istanti come se non arrivasse carburante, dopo qualche km il difetto si ripeteva sempre più spesso finché pur a motore acceso in folle appena accennavo a ripartire si spegneva. Di domenica ad agosto tutto diventa difficile e quindi son dovuto tornare il giorno dopo per ripararla . La prima cosa che ho fatto è mettermi di scorta quel benedetto condensatore di 5.000 lire.

Maurizio Montesi

v. G. Marconi 99 02041Casperia (RI)

maumontesi@tiscalinet.it

-Il dubbio del nostro amico si somma ai tanti che le v7 ci inducono. California o no ? I primissimi California di sicuro furono messi in vendita a cavallo del '70-'71 e l'allestimento veniva montato sullo special, il numero di telaio si confonde quindi con quello di questa serie (VM ecc..). Il colore però era nero con i parafanghi bianchi filettati in nero. Questi 750 California sono una preserie sullo slancio dell'allestimento che le polizie americane avevano richiesto dopo i test con le v7. (pedane, sella, manubrio ecc..) Non è da escludere che il vecchio proprietario avesse cambiato gli accessori, si fa anche oggi, come non si può chiarire se al momento dell'acquisto non siano stati richiesti al concessionario manubrio , sella ecc.. Che forse erano già stati prodotti dalla Guzzi. (sulla moto di Maurizio mancano comunque le pedane con i relativi leveraggi e comandi che fanno propendere per questa ipotesi

Piccolo Notiziario

Non ci siamo sbagliati. Non abbiamo invertito le pagine, abbiamo voluto mettere in copertina a colori (per coloro che ricevono il notiziario a casa) il volantino del nostro prossimo raduno perché c'è venuta l'idea che qualcuno di voi potrebbe essere tentato di fotocopiarlo e diffonderlo, per fare in pratica una pubblicità fai da te. Bastano una decina di fotocopie anche in bianco e nero, che potrete dare ad amici guzzisti o lasciare dal vostro concessionario, in modo da avere una capillare informazione del nostro prossimo evento. L'anno scorso eravamo 44 con le v7 quest'anno potremmo essere il doppio se tutto va per il meglio ed anche voi ci aiuterete. (la foto sul volantino si riferisce al raduno v7 organizzato dalla guzzi per il 50° nell'estate del '71).

Il trasloco della Guzzi. Questa è la scusa che i dirigenti della casa accampano per motivare il ritardo della sospirata ufficializzazione del nostro club. Comprendiamo i disagi che la nuova gestione ha dovuto patire in questo anno per riprendere in mano la Guzzi, ma 8 mesi per imbustare e spedire una lettera di conferma ci sembrano francamente troppi. Intanto continuiamo a pazientare sicuri che la conferma ci è già arrivata da tanti amici appassionati.

Revisioni. Sono iniziate e non sono poi quello spauracchio che credevamo, la moto frena anche troppo per i banchi prova e soprattutto le officine autorizzate sembrano disposte a chiudere un occhio su accessori non proprio originali (borse, fendinebbia, frecce ecc.).

I vusettisti Emiliani. Si danno appuntamento in queste serate estive il venerdì presso l'American bar la Terrazza di Castelfranco Emilia (all'uscita del paese in direzione Bologna sulla Via Emilia). Un dopo cena in compagnia in una zona che vede la presenza di molti appassionati chi volesse partecipare chieda prima conferma a Marco che ne è il promotore tel. 347-7598407.

Volantini dei raduni. Continuate pure a mandarci le locandine dei vostri raduni preferiti, se non faremo in tempo a darne notizia sul bollettino inseriremo di sicuro una nota nella rubrica incontri del nostro sito internet.

Il n° 13 di Cilindri Italiani verrà consegnato a mano agli intervenuti al nostro raduno di Campogalliano, e spedito successivamente a tutti gli altri.



Le foto del raduno di Benevento e del pranzo di Rovereto le troverete presto pubblicate sul nostro sito internet

Mercatino

Vendo pistoni e cilindri nuovi per 850 gt prezzo vero affare.

Tel. 338- 8887573 Massimiliano (AP)

Vendo motorino d'avviamento revisionato e teste nuove mai montate per 850 GT. Tel. 0333-2130231

Alessandro (TN)

Attenzione per la ripetizione degli annunci occorre ritelefonare a Cilindri Italiani

Meccanici d'Italia

Raccolgo l'invito sull'ultimo numero del notiziario e vi segnalo 2 meccanici validi per le nostre moto:

1) Curcio Francesco, Via Benedetto Gravina, 78 Palermo Tel.091332854:

attualmente e' un meccanico ufficiale BMW ma a cavallo degli anni '70 lo era della Guzzi. All'epoca ha seguito dei corsi a Mandello sulla riparazione delle nostre amate V7. Era quindi (ed e' tuttora) uno dei punti di riferimento dei Vsettisti palermitani.

2) Battistiol Mario ed il figlio Antonio, Via G. Cusmano, 41 Palermo Tel. 091 334032:

veri appassionati del marchio Guzzi, hanno un'officina autorizzata dalla Casa Madre, oltre ad essere esperti in riparazioni di ammortizzatori e freni anche per autoveicoli. Fanno il loro lavoro su tutte le moto Guzzi con vera passione. Mario Battistiol e' anche presidente del Guzzi Club Palermo.

Ben fatto Antonio ! Gli amici che si troveranno nei guai in Sicilia o i tanti appassionati della tua zona ti saranno grati. Aspettiamo altre vostre comunicazioni sui bravi meccanici per le nostre moto.

Il mese di maggio in sella alla v7

I nostri due incontri: Rovereto (TN) e Benevento di Stefano Codeluppi

Come tutti voi avrete capito questo nostro club nasce e sopravvive grazie alla passione di tanti amici. Pochi soldi ma tante iniziative. Due di questi appassionati, sono i fratelli Trinco concessionari a Rovereto di Trento. Lo scorso 6 maggio ci hanno invitato al pranzo che da tempo stavano organizzando per i loro clienti. Un po' di pubblicità su cilindri italiani, il classico passaparola ed eccoci in direzione Trento.

Una giornata bruttina per il clima (acqua !) ma l'allegria non è mancata una quarantina di amici che hanno potuto godersi il buon cibo e l'ospitalità dei Trinco. Veramente alcune



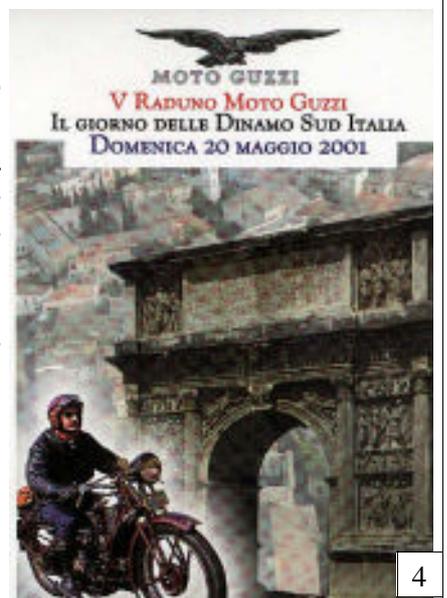
ore spese bene, le v7 erano presenti almeno con 4 esemplari, tra le quali il mitico Francesco arrivato da Roma ! Peccato che i vusettisti locali non abbiano risposto come ci aspettavamo, stessa cosa è capitata a Benevento, quello che potrà forse divenire un appuntamento fisso, è stato disertato da tanti amici in zona, ma le v7 presenti erano almeno una decina. In totale un'ottantina di moto per godere di una bella città del sud, che merita di essere visitata. Il Guzzi club Benevento ci ha ospitati come principi, almeno noi giunti dal nord con 650 km sul groppone, ma la cosa a quanto pare era comune per tutti gli intervenuti, si è mangiato e dormito bene, ed abbiamo avuto l'opportunità di allacciare rapporti con nuovi vusettisti molto appassionati. Forse è il raduno piccolo che stimola a divertirsi e godersi il soggiorno.



Ogni problema trova una soluzione perché in tanti possono aiutarci, Fedele ad esempio c'è venuto a prendere all'ingresso del paese, non so quanti altri organizzatori di grandi eventi o ritenuti tali, avrebbero fatto la stessa cosa. Il viaggio è andato benissimo, poco sole ma almeno non pioveva (almeno all'andata) Personalmente ho dovuto sostituire le puntine a S. Benedetto del Tronto (grazie

Massimiliano) la lampada del faro a Benevento e dulcis in fundo sono rimasto a piedi all'uscita del casello della mia città, tanta era l'acqua presa da Bologna sulla via del ritorno che nello spinterogeno più che contenere le puntine, vi nuotavano i "pesci rossi". Un viaggio così lungo fatto su di una moto di 32 anni commuove, perché ti rendi conto di quanto ancora possano dare le nostre moto, non arrivi con la schiena a pezzi, non ti si svuota il portafoglio per i pieni di benzina (la media è stata di 17 km litro a velocità tra i 110 e 120 e 200 grammi di olio consumati). Insomma facciamole vivere queste creature, conosco amici che diffidano delle v7 per utilizzi quotidiani, le tengono come reliquie costantemente sottoposte a lavori di restauro.

Nuovi appuntamenti ci aspettano non ultimo il nostro Raduno Nazionale che si terrà a Campogalliano, grazie (guarda caso) all'ospitalità di altri amici: il Guzzi club Campo dei Galli.



V7 Sport: “La miglior moto del suo tempo” Intervista a Marco Ragni

Iniziamo questo articolo con una rettifica d’obbligo, sullo scorso numero avevamo dichiarato 72 CV per questo bicilindrico, la passione a volte fa brutti scherzi, non ci eravamo accorti che nelle tabelle dell’epoca la misurazione dei cavalli era ancora ricavata usando la tabella SAE; cioè la moto veniva provata con un assetto non proprio di marcia (senza scarichi e senza filtro aria e naturalmente i cavalli non erano misurati alla ruota ma all’albero) le norme CUNA invece imponevano una misurazione in assetto di marcia, cioè a moto completa di ogni sua parte. Ecco che in questo modo si perdono più di 10 CV, così come lo special che era dato per 60 CV SAE che sarebbero circa 45 CV CUNA. Comunque un bell’incremento di potenza per questa moto che come ci ha detto il nostro meccanico era il meglio per la sportività del suo tempo. L’unica a passare i 200 km orari effettivamente, con ciclistica fatta per queste velocità, certo i freni....

Marco qual è il tuo primo ricordo della v7 sport.

Ho un bel ricordo, quando con mio padre e Bertacchini, allora concessionario a Reggio, ma anche grande ex pilota, andammo a Mandello per ritirare la prima moto. Ero un ragazzino e mi feci tutto il viaggio di ritorno dietro seduto su questa moto che rappresentava un sogno (era il telaio rosso).

Fu un bel passo avanti per la Guzzi.

Non c’era paragone con le versioni v7 precedenti, solo il motore conservava la sua architettura a V, molte modifiche erano state apportate da Tonti, il telaio era una forza in quanto proprio lì si concentrarono le maggiori novità. Ci fu con questa moto anche un ritorno nelle corse da parte della Guzzi che optò



per le gare di durata (Imola, Monza) che apportavano in quegli anni un grosso ritorno d’immagine, eravamo anche freschi di recods con lo special e quegli stessi piloti ottennero buoni piazzamenti in queste gare.

Quali erano le altre modifiche che questa moto presentò rispetto allo special.

Diciamo che con la sport la v7 si lanciava nel futuro, infatti fino alla le Mans 1000 rimarrà pressochè invariata l’architettura delle moto: l’ateratore che alleggeriva il motore, funzionando anche meglio della dinamo, il motore più alto, i carburatori da 30 con camera di scoppio più spinta, il cambio a cinque marce, la forcella, ed in generale lo stile della moto; filante e pulito ancora moderno oggi, quel colore poi....

A proposito, i colori..

Lo sport nasce verde con il telaio rosso, ma per poco, come tutti sanno diverrà nero in seguito. Le differenze si hanno sulle decalco del serbatoio che saranno serigrafate, o addirittura con la scritta Moto Guzzi in rilievo. Ci fu anche verso la fine produzione (’75) un azzurro ed un rosso metallizzato, arriveranno poi gli S con la livrea nera, ma questa è un’altra storia.

I difetti a parte la frenatura quali erano.

La rapportatura del cambio molto lunga, in particolare la prima, in molti all’epoca cambiarono la coppia conica con quella del GT, il motorino d’avviamento che era più piccolo e tendeva a sgranare, le canne dei cilindri che si scromavano facilmente, ma questo è un difetto genetico delle v7, c’erano poi piccole cose come i blocchetti devioluci che erano ancora quelli vecchi, mancava ancora il filtro olio, questa era una politica guzzi che fino al ’75 non lo monterà. La scatola del cardano era quella del GT, più grossa, ma vedremo in seguito che verrà rimontata quella piccola, forse il cliente dava più fiducia a quei 100 grammi di olio in più per un organo che faceva un po’ paura.

Insomma in sostanza una gran moto! Come comportarsi per i lavori di restauro, quanto potremmo spendere.

Si proprio una bella moto, quando le novità la Guzzi le presentava davvero !! Adesso già trovarne una è una fortuna, già restaurate ti sparano cifre esagerate. Comunque è una moto di valore, diciamo che trovarne una da verniciare con motore da rifare non spenderei più di 5-6 milioni in modo da arrivare alla fine con una cifra che viaggia sugli 8-9 milioni. Ma è tutto teorico ognuno ha i suoi limiti di spesa, e la passione a volte fa brutti scherzi. Per i lavori di restauro consiglio di mettere a posto in particolare il motore, l’estetica si può rifare con il tempo, queste moto hanno subito nella maggior parte dei casi utilizzi estremi e vanno rese sicure in primis. Poi si potranno utilizzare ancora con tanta soddisfazione.



Ecco come Cesari di Bologna nel '71 preparava gli special in attesa della sport

CONCESSIONARIA UNICA PER IL TRENTINO

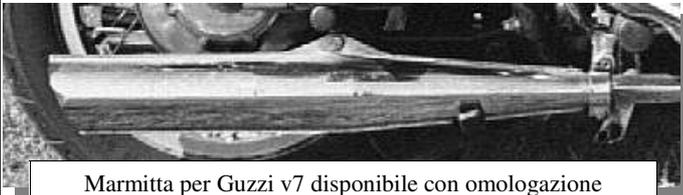

MOTO GUZZI TRINCO UGO s.n.c.

Moto Guzzi nuove in pronta consegna ed usate
Abbiamo inoltre disponibilità di:
Ricambi nuovi per la serie V7 (originali dell'epoca)
Ricambi usati e nuovi per modelli Guzzi anche d'epoca

Via Halbherr, 27 38068 Rovereto (TN) Tel 0464-430479
fax 0464-422509 e-mail: officinatrinco@dnet.it
(chiedere di Alessandro) Cell. 0333-2130231

Marino Setti

*Specializzato in marmitte per moto
d'epoca*



Marmitta per Guzzi v7 disponibile con omologazione

Via Cantone, 43 Reggiolo (RE) tel. 0522-973433
cell. 0328-2169179 www.motostoricheitaliane.com

 
presentano
**MOTORADUNO
AQUILE D'ABRUZZO**
TATTOO RAID

29, 30 Giugno e 1° Luglio 2001
con LIVE MUSIC, CARTRIDGE, BIKER PARTIES, BIKER WEAR, LED GARAGE, CANTIERI AERIALI, SETTE CONTAGGI,
AQUILONE & SCHEMI STANDA... (CBI TITOLI) (PER TUTTI I PASSI) e PIU' DI SERBATE!
c/o Agriturismo "MILAGRO"
C.da Verbonica 27, Città S. Angelo (Pa)
(L. 8012 PER NOVI DINEZ, ENZO)


aperto a tutti i tipi di moto!!!

INFO LINE
Sergione: 0329/4258955
Pino (Pudo Tattoo Studio): 085/4216460

**di francesco
auto & moto**
Special. Moto Guzzi, Abruzzo & Molise

Via Varrati, 230 - 65016 MONTESILVANO - Tel. 085.834772 Fax 085.4450733
sito web: www.difrancescoautomoto.it - e-mail: moto@difrancescoautomoto.it
e-mail: auto@difrancescoautomoto.it

Nuovi gadgets di Cilindri Italiani

Il Moto Guzzi v7 Club Italia si finanzia con contributi volontari, piccole sponsorizzazioni ed in particolare, con la vendita di gadgets, Cilindri Italiani è frutto di queste entrate. Ecco i prezzi dei gadgets che si possono richiedere:

- 1-MAGLIETTA NICO CARDANO lire 25.000
- 2-TOPPA CON RICAMO V7 SPECIAL lire 15.000
(questi due articoli sono stati prodotti con l'aiuto del concessionario Trinco)
- 3- TOPPA LOGO CILINDRI ITALIANI lire 10.000
- 4- PORTACHIAVI IN CUOIO v7 lire 5.000

Sono inoltre disponibili gli arretrati del bollettino a lire 3.000 cadauno (dal numero 0 al numero 11).
La somma si può versare tramite vaglia postale intestato a Codeluppi Stefano Via D. da Canossa, 4 - 42-020 Quattro Castella (RE). Ricordatevi di aggiungere lire 3.000 come contributo per la spedizione e di indicare nello spazio per le note la taglia della maglietta (L- XL- XXL) e gli oggetti desiderati.
E' possibile anche richiedere il materiale in contrassegno, basta telefonare ed il tutto vi sarà inviato con pagamento alla posta. Oppure acquistando direttamente gli oggetti nel corso dei maggiori raduni Guzzi.

Cilindri Italiani Bollettino ufficiale del Moto Guzzi v7 Club Italia

Via Donizone da Canossa, 4 - 42020 Quattro Castella (RE)
Tel. 0522-888442, Fax 0522-245187, cell. 347-2487407

E-mail motoguzziv7club@katamail.com Sito Internet www.oldwoogies.com/v7.htm