



N° 17
Maggio
2002

Cilindri Italiani



Le nostre moto

Mamma V7

La moto di Roberto di Ferrara

La moto del nostro amico è la v7 per eccellenza, quella cioè che tutti noi ci immaginiamo quando pensiamo ad una Guzzi (California a parte). Con il classico colore rosso del serbatoio e grigio per le altre parti di carrozzeria, la 700 di Roberto è conservata molto bene, nonché iscritta al registro FMI. L'ha acquistata una decina di anni fa da un amico che era il sesto o settimo proprietario e la teneva in un fienile. La spesa all'epoca era stata di 1,5 milioni, a cui vanno poi aggiunte le spese per una revisione, in primo luogo la sostituzione dei cilindri ed il rifacimento dei freni.

La moto era stata venduta per la prima volta nel '69 da Guido Leoni (ex pilota).

Adesso ha 55.000 km e come ci tiene a dire Roberto: "Nonostante i due figli ed il poco tempo per girare, non la venderò mai!"

Come potete notare il carter della moto ha già il rinforzo in diagonale prima modifica apportata dalla metà del 1969, accessori dedicati come le borse ed il parabrezza, le uniche "pecche" le marmitte che in origine erano a sigaro e le frecce che non vennero montate dalla Guzzi fino al 1972/'73 (ma è salutare per tutti noi averle in dotazione!).



Un'altra bella v7 è quella di Claudio di Bologna
La poco conosciuta -700 ROSSA-

pag. 3



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

**Vuoi riportare la tua V7 nelle condizioni d'origine ?
Il tuo problema è reperire ricambi e accessori ?**

Da noi puoi trovare tutto ciò che ti occorre.

Il nostro catalogo è costantemente aggiornato con nuovi accessori e ricambi perfettamente adattabili alle vecchie e alle nuove Guzzi. Ogni nostro pezzo è garantito, perché costruito secondo le più moderne tecniche, con l'impiego dei migliori materiali oggi disponibili.

Spedizioni ricambi in contrassegno in tutta Italia



CONCESSIONARIA UNICA PER IL TRENTINO

Moto Guzzi nuove in pronta consegna ed usate, ricambi anche per moto d'epoca. Questo mese segnaliamo:

- Serbatoio per 850 GT (usato in buone condizioni)
- Marmitta per Le Mans 1 (nuove e usate)
- Plancia porta strumenti per v7 Special o 850 gt (cod. 13501500)

Consulta il nostro sito per conoscere tante altre offerte www.trinco.it
Via Halbherr, 27 38068 Rovereto (TN) Tel 0464-430479 fax 0464-422509
e-mail: officinatrinco@dnet.it Cell. 333-2130231 (chiedere di Alessandro)

Quadrimestrale
Per noi Guzzisti

Per abbonarsi a
BICILINDRICA
Tel. 055-686649
redazione@motoitaliane.it
www.motoitaliane.it

I nostri incontri

19 Maggio 2^a Festa dei Guzzisti presso la concessionaria Guzzi Trinco a Rovereto (TN) dalle ore 09:30 rinfresco e pranzo (costo 18,08 €) è indispensabile prenotarsi telefonando ad Alessandro ai numeri che vedi qui sopra. Per visualizzare il volantino <http://digilander.iol.it/cilindritaliani>.

23 Giugno Ritrovo al casello autostradale di Rioveggio (A1) alle ore 09:45 poi in giro per le montagne Tosco-Emiliane pranzo e buona compagnia. Prenotazioni telefonando ai nostri numeri.

12-13-14 Luglio nel corso del raduno delle Aquile d'Abruzzo (vedi calendario a pag. 6) incontro vusetisti di Cilindri Italiani per il Centro-Sud Italia. Per informazioni telefonate o mandate una mail.

7-8 Settembre "Il Giorno delle Dinamo 2002" 4^o Raduno nazionale Moto Guzzi V7 nell'ambito del raduno internazionale Moto Guzzi Campo dei Galli a Campogalliano (MO)

Mercatino

Cerco bauletti/cassettini laterali per v7 sport
333-6342498 (RA)

Cerco v7 sport e 850 GT in ottime condizioni per il mio museo 0932-759303 Elio (RG)

Vendo motore 850 in ottimo stato. Luigi (TO)
0125-750305

Vendo sella e contachilometri con cruscotto per 850 californiana. Mario (CO) 031-264244

Vendo Guzzi GTV bitubo del '37 omologato FMI amaranto. 051-6605305 (BO)

Vendo n° 2 v7 700 condizioni buone con documenti a posto ex polizia con ancora i colori dell'arma prezzi onesti. Moreno (TO) 011-4342632

Vendo pompanti originali Sebac per forcelle v7 sport nuovi. Ed altri ricambi trasmissione per v7 700 e 850 gt Stefano (RE) 0522-888442

Vendo v7 700 anno '76 vestita come una special 750 buone condizioni a 2580 Euro. Gianfranco (TE) 328-8276710

Vendo v7 sport '72 cammes Scola + carburatori da 40 mm perfetta a 4130 Euro.

Gianfranco (PU) 0541-912024

Per gli annunci usa i numeri del club.

**Richiedi gli arretrati di Cilindri Italiani
Anche in CD-ROM (telefonare per info)**

Piccolo notiziario

Bobina. Ricordate la modifica proposita dagli amici di Foggia? Ebbene c'è da fare una integrazione grazie all'amico Massimiliano, noto sperimentatore vusetista. Oltre alla bobina dal demolitore va preso anche il cavo che l'alimenta, essendo un filo con una resistenza particolare. La bobina infatti si comporta egregiamente sulle nostre moto ma funziona a bassa tensione e senza il suo cavetto brucia dopo poche centinaia di chilometri.

Massimiliano. Amichevolmente detto il "pazzo" di Pedaso (AP) si rende disponibile per tutti coloro che vogliono apportare modifiche alla loro v7. Infatti lui le ha già provate tutte e vi può fornire informazioni ecc..

Quindi: volete montare il cambio a 5 marce, la moto vi fa un rumorino strano, non sapete come fare per il carico dei bagagli? Niente paura basta telefonare al numero: 338-8887573. Se poi passate per le Marche e rimanete in panne...

Raduni. Ricordiamo a chi volesse partecipare a qualche raduno ufficiale, può contattare il club per sapere se qualche altro amico vuole unirsi a lui per il viaggio.

Sito v7. Stiamo cercando di rifare il sito web, all'indirizzo che trovate a pag. 4, per ora chi volesse trovare le nostre ultime novità consulti www.motoguzzi.it.

Storia del mio Amore (...non è l'unico ma qui è più bello indicarla così...)

Di Claudio Bragaglia (BO)

Per una cronistoria completa del mio amore per le V7 bisogna ritornare indietro di molti anni.....

Fin da piccolo ho sempre avuto la passione per le cose <vecchie> e soprattutto la predilezione andava e va agli oggetti meccanici, spaziando dalle automobili agli orologi dei nonni, alle moto, ai telefoni e qualsiasi altro ammennicolo ormai fuori produzione da tempo; penso che fossi l'unico bambino che collezionava automodellini d'epoca.

Diventato un po' più grande ereditai la Vespa 50 Special di mio fratello (che è ancora in mio possesso) e questa fu il biglietto da visita per il mondo fantastico dei restauri motociclistici.

Allora siccome una parte della mia famiglia viveva a Medicina (Bo) andavo sempre la' (pagavano loro) per fare accomodare il vespino e, guardacaso, il meccanico era, da più generazioni, l'unico concessionario di zona della Moto Guzzi.

Altro caso fortuito volle che proprio lo stesso meccanico fosse un accanito quanto bravo restauratore e che la sua officina fosse sempre piena di 'pezzi' fantastici e più volte mi capitò di assistere a quello strano miracolo per cui veri rottami si trasformavano in fiammanti motociclette e, c'era di tutto, dalle lambrette alleggerite per il deserto, alle Harley Davidson, vespe con faro sul parafango, Guzzi di ogni specie, Morini, Triumph....

Passarono gli anni, mi ritrovai militare, in mezzo a tanta 'merda' (mi si conceda il termine) mi innamorai della Guzzi 500 Nuovo Falcone che avevamo in dotazione.

Una volta rientrato, ripresomi dalla brutta esperienza e messo da parte qualche soldo, andai a parlare con il suddetto 'Artista', gli professai la mia passione e l'altrettanto forte tristezza che albergava nel mio portafogli chiedendogli se per caso aveva o sapeva dove trovare un Nuovo Falcone 500 versione Militare (molto più bello del civile perché aveva la sella singola ed il serbatoio più grosso).

Cominciò con il dirmi che non valeva la pena perché non era proprio una moto a tutti gli effetti, non me la sarei goduta, avrei faticato a viaggiare perché non aveva un motore sufficientemente potente e cominciò a parlarmi della V7.

Io, essendo nato nel '67 di V7 ne avevo visti pochi sulle strade e l'unico ricordo che ho, era di un 850 GT che gironzolava attorno a casa mia e che mi piaceva un casino, con le sue dimensioni, il suo serbatoio ed il suo inconfondibile rumore.

Il 'Maestro' mi indirizzò quindi verso un vicino 'Ferrovecchio' che trattava anche moto militari e, di questa visita, ho un ricordo quasi Felliniano, che rasenta il sogno.....aveva un capannone intero pieno di V7 Militari (saranno state forse un centinaio o più) e di pezzi di ricambio che aveva comprato al chilo ad un asta dell'Esercito (o della polizia, perché erano verdi).

Il problema era che, come spesso succede, era un gran furbone e chiedeva 1500000£ (era il 1989) a scatola chiusa, senza nemmeno provare la moto e con l'onere di reimmatricolarla come civile.

Girai anche altri rottamai della provincia ma la situazione era analoga poiché questi, e l'ho visto con i miei occhi, caricavano dei Tir interi di V7 con destinazione Germania e quindi non erano disposti alla minima trattativa.

Come tutti sapete l'acquisto a scatola chiusa comporta molti rischi in quanto, al di là del valore di mercato che non è alto, i costi di riparazione possono anche diventare molto alti e, per me che allora studiavo ancora, proibitivi, quindi i dubbi erano tanti... ma erano bellissime e l'amore ormai era nato.

Tornai quindi sconsolato dal 'Vate' il quale si ricordò di un V7 700 che aveva restaurato una decina di anni prima e che secondo lui non era più stato usato.

La storia era un po' strana in quanto il proprietario l'aveva comprata nel '78 dalla Polizia e l'aveva fatta restaurare e riverniciata di rosso (Udite Udite!) per la moglie....ovviamente la moglie non l'aveva mai usata e presto la moto cambiò di mano venendo acquistata dal postino del paese, dopodiché erano vari anni che non se ne sapeva più niente.

Rintracciato il postino andai un paio di volte a suonare a casa sua fino a che, tolto il telo che la ricopriva, in fondo ad un garage, la vidi; bellissima, come nuova, con il contachilometri che segnava 2800 km, i filetti bianchi e neri fatti a mano, le borse bianche ed il parabrezza rosso avvolgente..l'amore divenne quindi vera e propria passione.

Il postino non aveva pensato di venderla ma., in effetti, non la usava mai; doveva inoltre comprare per il figlio



sedicenne un 125 che costava sui sei milioni di lire e quindi alla fine si convinse. (mi ricordo del prezzo perché per un 125 mi sembravano veramente tanti).

Rimaneva però un ostacolo, il prezzo; viste le condizioni ed un consulto con il meccanico si stabilì come equo il prezzo di tre milioni che salirono a 3500000 con le gomme, la batteria ed una messa a punto generale.

Per me era una cifra quasi astronomica considerando anche il passaggio di proprietà ma ormai doveva essere mia; riuscii a convincere mio padre, da sempre contrario alle moto, a darmi i soldi che mi mancavano sotto forma di anticipazione sulla 'paghetta' e così divenni il 'proprietario alle stelle' del V7.

A causa del mio debito, quell'estate non feci le vacanze e per molti mesi avevo una moto che potevo usare ben poco in quanto non avevo nemmeno i soldi per la benzina.

Legati all'acquisto ho poi un paio di ricordi un po' buffi, premettendo che è stata la mia prima moto e quindi non avevo ancora esperienza in merito, andai felice come una Pasqua dal mio 'finanziatore' per mostrargliela.... ricordo ancora le bestemmie di mio padre quando fui costretto a chiamarlo in aiuto per metterla sul cavalletto centrale, io non sapevo che bisognasse fare leva sulle punte e mettevo il piede in mezzo alla curva, attaccato al terreno, con il risultato che mancando totalmente l'effetto leva la moto doveva venire alzata di peso...una moto vecchia, che non frena, e non sai nemmeno metterla sul cavalletto! Poi scopersi il trucco.

Mi ricordo inoltre cosa mi disse il postino: è una moto stabilissima una volta partiti...solo un po' pesante da fermi... e fu così che una delle prime sere, nell'uscire, come facevo sempre con il mio vespero, mi affiancai ad un cassonetto dell'immondizia per gettare il sacco della spazzatura senza scendere da cavallo, mi sbilanciai per aprire il coperchio e..PATATRAK la Guzzi cadde in terra rovinosamente sotto suoi buoni 250 kg e per un po' diedi addio al parabrezza! (...tante altre bestemmie...)

Ultimo pensiero romantico riguardo alla mia bella è quello legato al nome dei suoi proprietari, io mi chiamo Claudio ma anche gli altri due precedenti si chiamavano così credo quindi che fosse una moto in un certo senso predestinata e che alla fine abbia raggiunto il Claudio definitivo.

Ora purtroppo gli impegni di lavoro e famiglia mi distolgono un po' da lei, ho meno tempo di usarla e di curarla e lucidarla e quindi comincia, come me d'altronde, ad accusare qualche segno del tempo ma mi accompagnerà sempre. Dall'acquisto sono successe tante cose motociclisticamente parlando, la poverina ha subito vari interventi ma si è sempre ripresa al meglio e sarebbe sempre pronta ad affrontare viaggi bellissimi accompagnandomi, come in passato, nei Paesi Baschi, in Corsica, in Sardegna, sulle Alpi, Dolomiti ed Appennini e ci sono alcune altre avventure simpatiche che se vi interessano vi potrò raccontare.

In ultimo qualche nota su di lei: Inizialmente, studiando la letteratura in materia e non sapendo la data di produzione, rimasi un po' perplesso in quanto sembrava un ibrido strano ed avevo la forte paura che non fosse per niente originale; ha il Carter dell'850 ma carrozzeria e strumentazione del primo V7, doppio freno a tamburo davanti sempre come l'850 con cardano di tipo nuovo ma il cambio a 4 marce?!?!

Scrissi allora alla Guzzi indicando il numero di telaio e questa cortesemente rispose inviandomi tutte le informazioni in suo possesso oltre al libretto di Uso e Manutenzione:

la moto è stata prodotta nel '75 per il ministero degli interni ed è rimasta quindi esteticamente identica al V7 700 originale ma ha usufruito di tutte le innovazioni e migliorie meccaniche introdotte con le serie successive, fatti salvi il cambio e la cilindrata. Se qualcuno di voi possiede il 'Moto Guzzi Bicilindrici a V manuale d'officina' di Mario Colombo penso che si tratti della moto visibile in copertina e poi citata a pagina 16: < una particolare moto costruita in piccola serie (circa 300 esemplari) per la Polizia Stradale e immessa invece sul mercato civile in quanto le era stata preferita la 850T. Si trattava praticamente di una 850GT (e quindi carter motore nervato, dinamo, telaio alto, ruote da 18'', freno anteriore a quattro ganasce) ma con cilindrata di 703.7cc, potenza di 35 cavalli, cambio a quattro marce e cruscotto del primo tipo con il solo contachilometri. Era conosciuta come '700 Rossa' in quanto era verniciata in tale colore. Probabilmente alcune invece furono vendute alla Polizia e così fu per la mia che prodotta nel '75 fu venduta nello stesso anno al Ministero dell'interno e 'ritrovata', dopo il restauro, a Medicina, omologata come civile nel '78 e di un colore rosso fiammante. Ciao, a presto Claudio.

P.S. Per quanti ne avessero bisogno il nome del 'Mago' è:

Dall'Aglio Franco, via Libertà 2 40059 Medicina (BO)
tel:051851110

Club riconosciuto



Cilindri Italiani - Notiziario
A cura del Moto Guzzi V7 Club Italia
Tel. 0522-888442- Fax 0522-245187
E-mail motoguzziv7club@katamail.com
c/o Codeluppi Stefano Via D. da Canossa, 4
42020 Quattro Castella (RE)
<http://digilander.iol.it/cilindritaliani>



Tecnica: diagnostichiamo gli inconvenienti che possono capitare alla nostra v7

Parte seconda: battiti strani dal motore

Sul numero 16 del notiziario abbiamo cercato di riconoscere alcuni difetti di funzionamento dei nostri motori, in particolare quando la moto non parte o si arresta in funzionamento. Qui cercheremo, sempre con tutti i limiti, che possono avere gli appassionati, di dare un "volto" ai battiti che provengono dal motore.

Servirà poi la consulenza dell'esperto meccanico che vi confermi se dal sintomo riconosciuto corrisponde effettivamente il problema agli organi indicati.

Battito albero motore.

Descrizione del battito: questo battito si manifesta con un suono sordo e metallico che aumenta di frequenza con l'aumentare del regime del motore; un eccessivo gioco di spallamento dell'albero, causa un rumore più acuto e secco a intervalli regolari.

Cause

- gioco eccessivo tra cuscinetti di banco e perni dell'albero motore
- eccessivo gioco di spallamento
- perni di banco ovalizzati
- albero motore incrinato
- viti fissaggio volano allentate
- insufficiente lubrificazione degli organi in movimento
- olio troppo fluido
- bassa pressione dell'olio:

Olio non appropriato all'impiego del motore

Olio privo delle sue caratteristiche

Valvolina regolazione pressione difettosa o inceppata

Ingranaggi pompa usurati

Gioco eccessivo tra perni di banco e di biella e cuscinetti relativi

Battito delle bielle

Descrizione del battito: il battito delle bielle è generalmente di intensità maggiore di quello dei cuscinetti di banco dell'albero. E' di solito più evidente con motore al minimo e cambio in folle.

Cause

- allentamento viti di fissaggio cappelli di biella
- gioco eccessivo tra perno e cuscinetti di biella
- perno albero motore ovalizzato
- imperfetta quadratura delle bielle
- insufficiente lubrificazione

Battito dei pistoni

Descrizione battito: il più comune rumore, provocato dagli stantuffi, è il cosiddetto "scappamento" nelle canne dei cilindri. Questo è un battito sordo e soffocato, percepibile specialmente ai bassi regimi di rotazione del motore, e sotto carico.

Cause

- stantuffi usurati o con tracce di ingranamento
- gioco eccessivo tra canne e pistoni
- gioco eccessivo tra perno e sedi nei mozzetti dello stantuffo
- insufficiente lubrificazione
- rottura o usura dei segmenti

Battito perni pistoni

Descrizione del battito: la rumorosità dei perni pistone è caratterizzata da un doppio battito acuto e metallico che è rilevabile al regime minimo.

Cause

- gioco eccessivo tra perno e boccola del piede di biella
- gioco eccessivo tra perno e sedi nei mozzetti dello stantuffo
- gioco eccessivo nell'accoppiamento tra boccola e piede di biella

Battito punterie e rumorosità valvole e bilancieri

Descrizione del battito: questa rumorosità è caratterizzata da un "ticchettio" ad intervalli regolari.

Cause

- gioco eccessivo tra punterie e valvole
- usura degli eccentrici dell'albero a cammes
- molle delle valvole rotte
- gioco eccessivo tra stelo valvola e relativa guida
- gioco eccessivo tra bilanciere e perno bilanciere
- aste comando bilancieri deformate
- allentamento od usura vite registro gioco valvole e bilancieri
- usura eccessiva dello stelo valvola nella superficie di contatto con il bilanciere

Battito in testa

Descrizione del battito: il battito in testa rispetto agli altri battiti, è caratteristico quindi facilmente individuabile poiché si avverte in fase di accelerazione sia con motore a vuoto che sotto carico.

Tale battito ha un suono prettamente metallico e acuto, e può sentirsi a qualsiasi regime del motore.

Cause

- anticipo accensione eccessivo
- distribuzione fuori fase (in anticipo)
- presenza di incrostazioni all'interno della camera di scoppio
- carburante a basso numero di ottano
- miscela troppo povera (poca benzina e troppa aria)

Molti battiti qui descritti compaiono spesso associati tra loro quindi ci vuole un orecchio molto allenato.

CALENDARIO RADUNI MOTO GUZZI ITALIA ANNO 2002

Data	Raduno	Località	Organizzatore	Telefono	Telefax
11 maggio	Guzzi Club DoloMitico	Piazza Duomo - Bressanone (Zona Industriale)	Guzzi Club DoloMitico (Rienzner Werner)	335-7569598 - (Rienzner Werner)	-
25 / 26 maggio	12° Raduno Internazionale del Galletto	Chiavenna (SO)	Moto Club Chiavenna	0343-33496 (Bernardo Martinucci)	0343-36000
25 / 26 maggio	3° Raduno Moto Guzzi Internazionale di Rapallo	Rapallo (GE)	Stagi Pierluigi & C. Snc	010-6457393	010-6457393
25 / 26 maggio	Raduno Moto Guzzi Monte Argentario	Monte Argentario (GR)	Moto Guzzi Bellini & Bucci Snc Guzzisti Maremmani	0564 28533	0564 28533
26 maggio	6° Raduno Nazionale	Benevento	Guzzi Club Benevento	0824-50267	0824-50267
1 / 2 giugno	Moto Guzzi Racing Day	Motodromo di Casteletto di Branduzzo (PV)	Motor Bike Guzzi Club	02 -99056094	02-99056094
8 / 9 giugno	XXI Motoraduno Internazionale Moto Guzzi	San Benedetto del Tronto (AP)	Simonelli Chiara	0735-86967	0735-789187
16 giugno	Raduno Moto Guzzi	Massa (MS)	Casa Del Motociclo	0585 41191	0585 41191
22 / 23 giugno	6° Raduno Internazionale Moto Guzzi (3° Concentrazione Moto Guzzi SPIII Sig. Stratta: 335-5882166)	Venturina (LI) 22-06-02 Piombino (LI) 23-06-02	Moto Guzzi Club "Aquila Etrusche" c/o Nonsolomoto di Luigi Paparo	0565-852754	0565-857785
29 / 30 giugno	4° Motoraduno Nazionale "Castel del Monte" Trofeo Città di Andria	Andria (BA)	Moto Guzzi Andria Club	0883 541872	0883 54187-2
29 / 30 giugno	III Motorally Guzzi dell'Appennino Tosco Emiliano	Empoli (FI)	Guzzi Club Motosport Zingani Empoli	0571 80314	0571 80314
6 / 7 luglio	4° Raduno Moto Guzzi Tropea	Tropea (VV)	Ditta Crea Vincenzo Moto Guzzi Club Tropea	0965 892822	0965 89282-2
13 / 14 luglio	5° Motoraduno A.G.I.C.	Piazza Duomo - Orvieto (TR)	A.G.I.C. di Orvieto (TR)	076-3340003 076-3342316	076-3394490
12 / 13 / 14 luglio	V° Guzzi Day Aquile D'Abruzzo in Festa	Montesilvano (PE) Lungomare ex Stella Maris	Moto Club Aquile d'Abruzzo	085-834772	085-4450733
7 / 8 settembre	6° Motoraduno Moto Guzzi	Campogalliano (MO)	Guzzi Club Campo dei Galli (Ferruccio Bellesia)	338-8545905	-
7 / 8 settembre	4° Raduno Nazionale Moto Guzzi V7 "Il giorno delle dinamo 2002"	Campogalliano (MO)	Moto Guzzi V7 club Italia Cilindri Italiani (Stefano Codeluppi)	0522-888442	0522-245187