

LA RIVISTA INTERNAZIONALE PER TUTTI I MOTOCICLISTI

MOTOCICLISMO

PROVE

Moto Guzzi
"GT" 850

✦

Ducati "R/T"
450

✦

Fantic
"Chopper" 50

Il Tourist Trophy
a colori

La contestata
"500 Km"
di Monza

Anatomia
del nuovo motore
F. Morini 125

8

Agosto 1972
anno 58
lire 500



LA BELLISSIMA XXIV VALLI BERGAMASCHE DI REGOLARITA'



MOTOCICLISMO

RIVISTA MENSILE - Anno 58 - N. 8 (F. 2154) - AGOSTO 1972

In copertina:

Tempo d'estate, tempo di mare, ma anche tempo di moto, tempo di scooter che resta il mezzo per rendere più complete le vacanze.



Tiratura e diffusione controllate dallo I.A.D.

Direttore
Arturo Coezza

Vice Direttore
Armando Boscolo

Redattore Capo
Carlo Perelli

Redazione
dott. Ing. Ezio Furio Farinelli
Silvano Piacentini

Impaginazione
Romano Pacchiarini

Collaboratori e corrispondenti

Pino Allievi, Walter Arosio, Giovanni Belli, Nello Biondi, Guido Candelo, Oreste Candelpergher, Nico Careghini, Gastone Cravedi, Giovanni Diamantini, David Dixon, Alberto di Luca, Adalberto Falietta, Giacinto Ferrarini, Pavel Husak, Gian Paolo Pecoraro, Guido Rosani, Tapio Sunell, Valerio Tiozzi-Valerio, Coen Verbourg, Michele Verrini, Mick Woollett, Ruggero Upiello.

Fotografi

Walter Bernagozzi, Stefano Bisconci, Glaucio Bonetti, Guido Borgato, Carlo Brusoni, Giovanni Fanetti, Nello Gamberini, Jan Heese, Silvano Marchino, Nick Nicholls, Tiziano Ortolani.

EDISPORT S.p.A.
Direzione - Redazione
Pubblicità e Abbonamenti:
20122 Milano - Corso Italia 8
Tel. 802.163 - 802.164

© Copyright by EDISPORT Milano

Manoscritti e fotografie non espressamente richiesti non si restituiscono.

SOMMARIO

| | |
|--|-----------|
| Editoriale | 57 |
| Impressioni di guida: Moto Guzzi « GT » 850; Ducati « RT » 450; Fantic « Chopper » 50 | 58 |
| Elenco prove | 91 |
| Campionato mondiale di velocità: Tourist Trophy; G.P. Jugoslavia; G.P. Olanda e G.P. del Belgio - 500 Km - di Monza (Silvano Piacentini) | 92 116 |
| Cross seniores e juniores | 123 |
| Campionato italiano della salita | 135 |
| Il nuovo motore Franco Morini | 138 |
| La Valli Bergamasche (Carlo Perelli e Alberto di Luca) | 142 |
| Personaggi del nostro mondo: Jarno Saarinen (Pino Allievi) | 152 |
| Scarico libero (Pino Allievi) | 158 |
| Campionato juniores di velocità: Spoleto, Treviso e Monza | 160 |
| La vetrina del mese | 163 |
| Notiziario motociclistico | 164 |
| Notiziario sportivo | 166 |
| Consulenza tecnica. Mercato dell'usato. I prezzi delle moto. | 178 |

ABBONAMENTI

| | ITALIA | ESTERO | | |
|-----------------|--------|--------|------|-----------|
| | Lire | Lire | Lst. | U.S.A. \$ |
| Annuale | 5.000 | 8.000 | 5,6 | 15 |
| Semestrale | 2.600 | 4.200 | 2,16 | 8 |
| Copia singola | 500 | 800 | 0,11 | 1 |
| Copia arretrata | 800 | 1.000 | 0,14 | 2 |

Per ogni richiesta di copie arretrate, inviare l'importo a mezzo vaglia o con versamento sul Conto Corrente Postale N. 3/9412 intestato alla Edisport - 20122 Milano

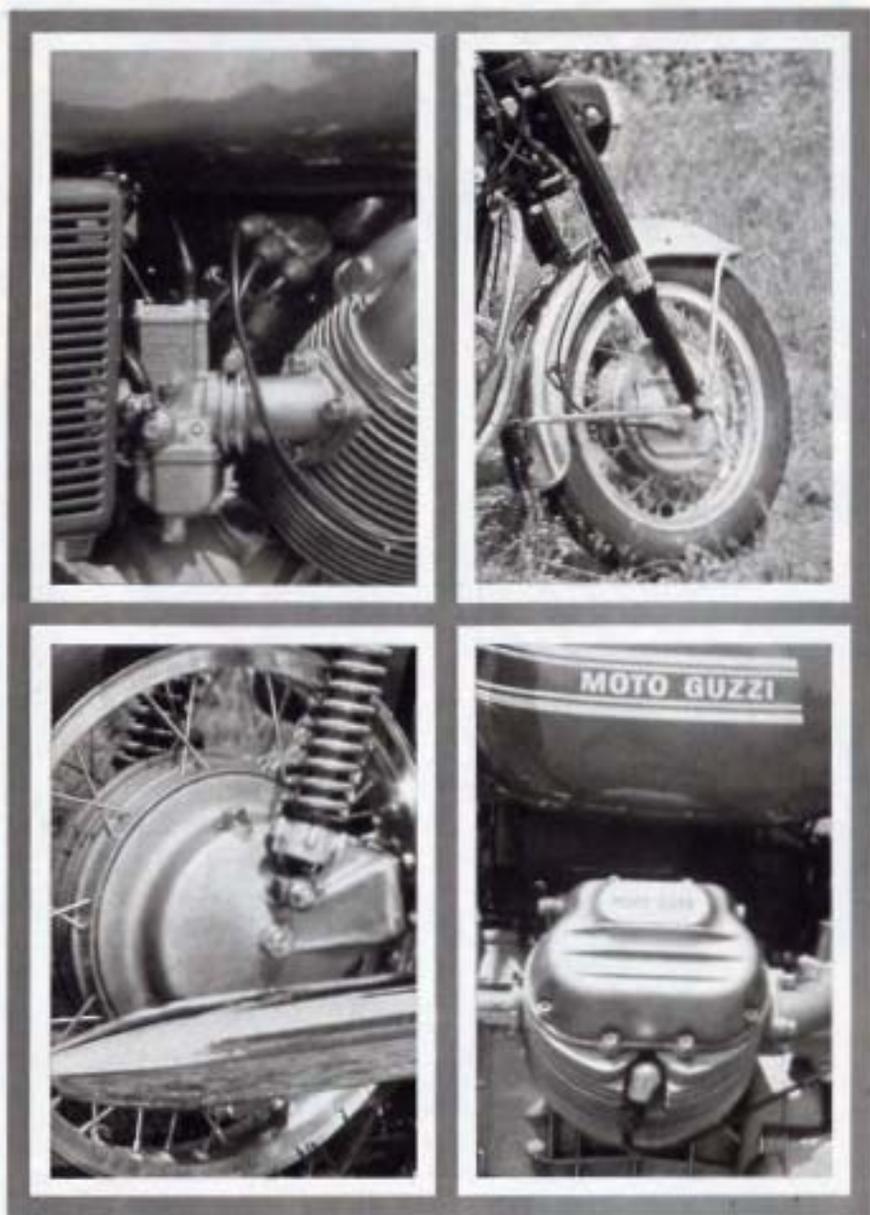
Per cambio d'indirizzo: L. 100

Distribuzione per l'Italia: Messaggerie Italiane - Milano

Spedizione in Abbonamento postale Gruppo III - Non supera il 70% di pubblicità

1 Autorizzazione del Tribunale di Milano 24 luglio 1968 N. 274 del Registro

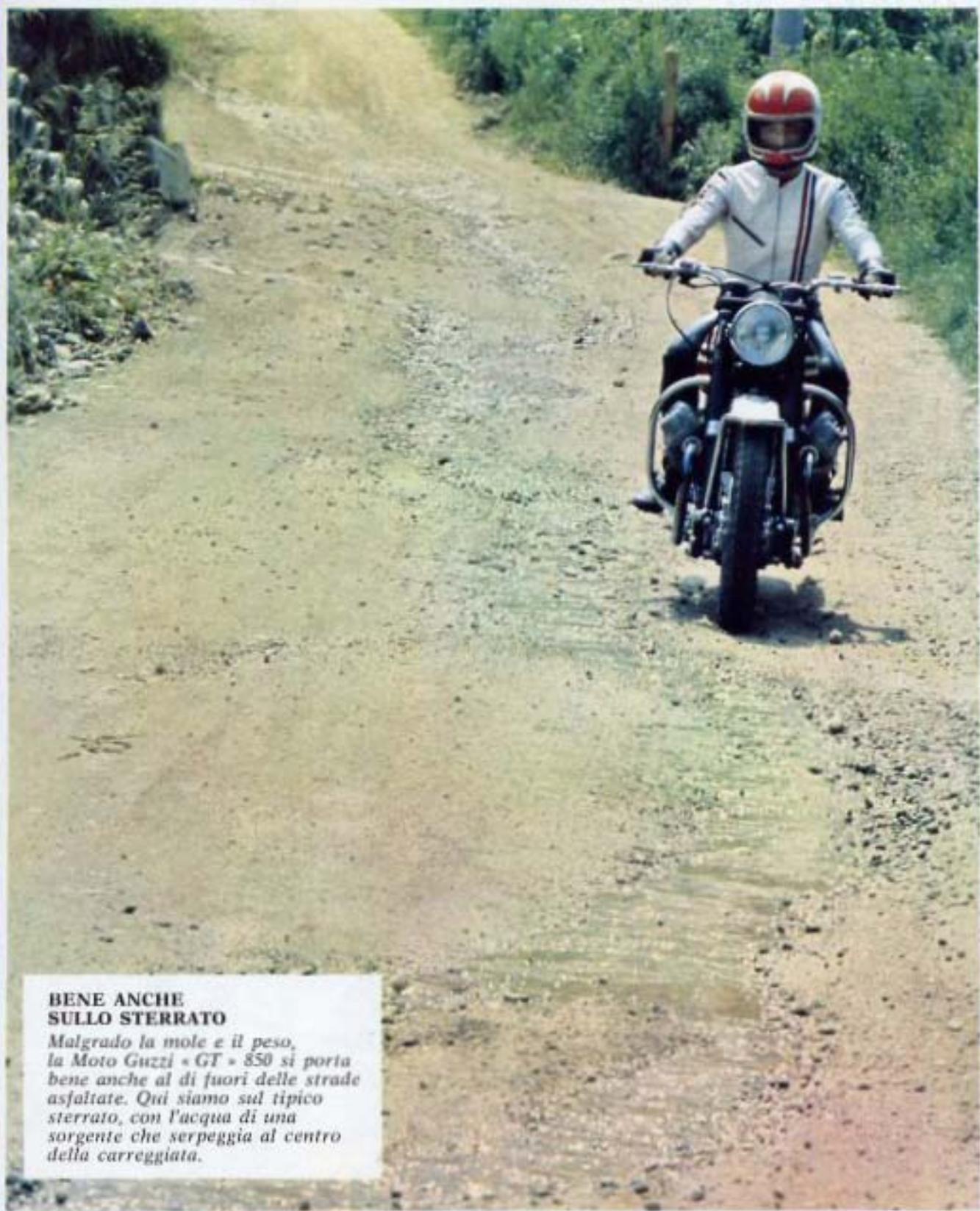
2 Stampa: Rotopress S.p.A. - Sesto S. Giovanni (Milano) - Printed in Italy



*Alcuni fra i più
tipici particolari
della Moto Guzzi
«GT» 850:
i cilindri a V
frontale, la coppia
conica posteriore
e il freno davanti
a quattro ganasce.*

MOTO GUZZI "GT" 850

*E' la più recente versione dell'affermata bicilindrica di Mandello.
L'aumento della cilindrata e l'adozione del cambio a cinque marce l'hanno resa
ancor più potente, elastica e resistente agli sforzi prolungati.
Si distingue anche per la buona finitura, la grande robustezza, il confort, la stabilità,
l'assenza di vibrazioni e il consumo limitato.*



**BENE ANCHE
SULLO STERRATO**

*Malgrado la mole e il peso,
la Moto Guzzi «GT» 850 si porta
bene anche al di fuori delle strade
asfaltate. Qui siamo sul tipico
sterrato, con l'acqua di una
sorgente che serpeggia al centro
della carreggiata.*

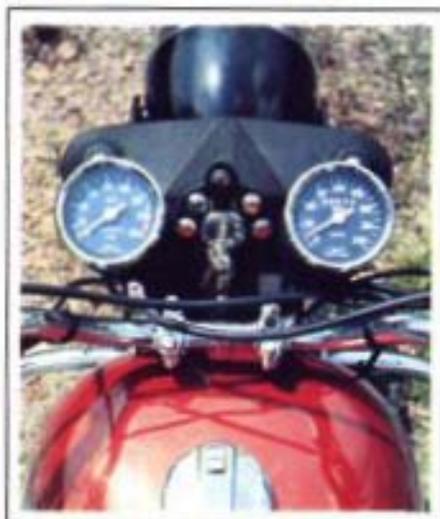
MOTO GUZZI "GT 850



In questa pagina, altre due immagini « montanare » della nostra prova. Nei tornanti la macchina dimostra una buona agilità purtroppo compromessa dai cavalletti e dai tubi di scarico che strisciano sul terreno anche senza inclinare di molto la macchina.



MOTO GUZZI "GT" 850



Ecco raffigurati in questa pagina gli elementi più caratteristici della Moto Guzzi «GT» 850: il motore a V frontale, la completa strumentazione, le scatole per gli attrezzi, la batteria e il filtro d'aria.

Presentata allo scorso Motosalone di Milano, la « GT » 850 costituisce una nuova tappa nel processo evolutivo della grossa bicilindrica mandelliana, nata nel 1965 come « V7 » 700, posta in vendita due anni dopo e sostituita dopo altri due anni con la « V7 Special » 750.

Quest'ultima nata è ovviamente più potente e veloce del precedente modello ma i pochi chilometri orari in più non sono che uno dei pregi secondari della nuova « grande routièr » di Mandello. Quei cento cc sono stati sfruttati soprattutto per rendere ancora più elastico, e robusto il motore, già proverbiale per la sua docilità; ora il cambio è a cinque marce e il fantastico tiro in basso del motore ha permesso di mantenere una prima piuttosto lunga, avvicinando gli altri quattro rapporti, cosicché ora sono scomparsi i « buchi » tra le marce alte che nella « Special » richiedevano lanci decisamente lunghi per raggiungere la velocità massima. Il cambio, pur condizionato dalla trasmissione cardanica, è sensibilmente migliore (detto per inciso: è lo stesso della « Sport ») ed è più breve e preciso d'innesto. La frenata ora è più potente e il telaio — ci pare — più rigido di quello della 750, merito questo anche delle sospensioni. Tutto ciò, come vedremo, si traduce in maggiore sicurezza e piacevolezza di guida, ed ora questa moto, pur non offrendo prestazioni velocistiche molto superiori alla 750, si presta ad una latitudine d'impiego assai ampia, e può permettere, con buoni risultati, anche un uso quasi sportivo.

La 850, anzitutto, è decisamente più bella della « Special » 750; più vivaci i colori (dal rosso al grigio, tutti metallizzati), abbondanza di cromature, buona rifinitura e cura dei particolari. Le foto sono abbastanza eloquenti.

Pochi e sapienti ritocchi estetici hanno impreziosito la linea ormai tradizionale del « Bufalo » di Mandello. Tra questi, il nuovo disegno del sellone, sempre largo e ospitale, ma leggermente abbassato, appena segnato da un lieve scalino. Bello il freno anteriore sabbiato, come pure i coperchi delle due teste. I comandi sono ben disposti; le leve sono di buona qualità e ottime sono — una volta tanto! — le manopole, di gomma morbida e non scivolosa, belle da vedere e da toccare.

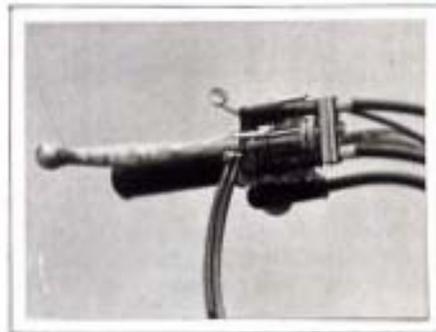
Massiccia, imponente anche se non sgraziata, la 850 poteva guadagnare non poco — pensiamo — dal-



L'imponenza della Guzzi 850 è accentuata nella vista frontale dalla grossa gomma tassellata; notare nella foto da tergo le dimensioni del più che accogliente sellone.



MOTO GUZZI "GT" 850



I comandi sono ben fatti: le manopole sono in morbida gomma antisdrucciolevole e le leve sono sagomate e si azionano agevolmente. Notare il comando a bilanciere del freno anteriore a quattro ganasce, i due cavi del gas, ciascuno dei quali comanda un carburatore, e il dispositivo per l'accensione dello stop.



Il tappo è a scatto e tiene bene anche con il pieno.

Oltre a mettere in evidenza i particolari dell'antifurto a bloccasterzo e del dispositivo di « stop » montato elasticamente, queste foto dimostrano la robustezza del telaio nella zona del cannotto di sterzo.

l'adozione di due marmitte di scarico di disegno diverso, più moderno.

Meccanicamente, oltre al cambio a cinque marce di cui abbiamo già detto, va segnalato l'adozione di una piccola « coppa » sotto la scatola della coppia conica: una specie di « appendice » grazie alla quale — assicurano i tecnici — si evita l'emulsione e il surriscaldamento dell'olio.

L'aumento della cilindrata è stato ottenuto aumentando solo la corsa e lasciando invariato l'alesaggio, soluzione questa che tra gli altri vantaggi, ha pure quello di garantire un miglior raffreddamento.

Gli strumenti e i comandi sono rimasti invariati, come posizione, ri-

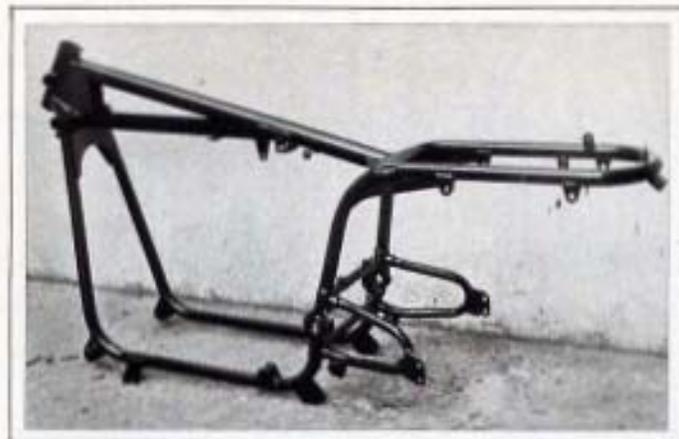
spetto a quelli della 750.

Cosicché montare in sella e prendere confidenza con la 850 è molto facile per chi ha già fatto della strada con la « Special ». Anzi se, all'approccio, c'è qualche sorpresa, questa è solo piacevole. Il motore vanta un minimo da diesel, forse da fermo è più silenzioso del 750, non ha bisogno di molto tempo per scaldarsi e dopo un paio di minuti di funzionamento si può tranquillamente disinserire l'« aria » e ingranare la prima.

Il cambio è un'altra bella sorpresa; è abbastanza morbido, ma soprattutto è preciso e di corsa molto breve. Una volta fatta la mano si riesce, tanto in accelerazione che in

scalata a fare cambi... silenziosi. Un « clac » però ogni tanto ci scappa e non resta che farci l'abitudine. L'innesto è più rumoroso nelle marce basse (prima-seconda, seconda-terza). In ogni caso questo cambio è decisamente migliore di quello della « Special » e permette un'azionamento assai più rapido, quasi sportivo.

Ovviamente, per la solita faccenda del cardano, richiede da parte del pilota un po' di « rodaggio », una certa sensibilità nell'uso della frizione che conviene far leggermente slittare quando si vuol cambiare veloce; così si evitano strappi alla trasmissione e il pericolo di bloccare in scalata (magari sul bagnato o in curva) la ruota posteriore.



Il telaio della 850 GT-V è una robustissima doppia culla chiusa in tubi d'acciaio, rinforzata in vari punti con fazzoletti di lamiera. Notare, sotto il trave centrale, il rinforzo con un trafilato ad «U».



Bello il profilo laterale del sellone e della maniglia per il passeggero. Notare il tampono elastico che fissa posteriormente il serbatoio.



I ferri sono riposti in uno dei due bauletti laterali e costituiscono una dotazione abbastanza completa; tolta una delle due fiancate, si accede all'alloggiamento della grossa batteria di tipo automobilistico.



Per quanto riguarda la « coppia di rovesciamento », quella strana « cosa » di cui corrono leggende che aiutano a fare le curve a destra e ostacoli in quelle a sinistra, o viceversa, c'è da dire che il suo effetto, in pratica, è del tutto trascurabile; si avverte al minimo, o accelerando da fermi, ma in marcia scompare del tutto.

Basta fare il giro della casa con l'850 per rendersi conto delle sue incredibili doti di elasticità. Si può partire in prima al minimo mentre in quinta basta il contagiri attorno ai 1400 per accelerare, anche in due, senza pericoli di battiti in testa. Ciò rende la marcia in città assai piacevole, grazie anche alla totale assenza di vibrazioni, alla grande manegge-

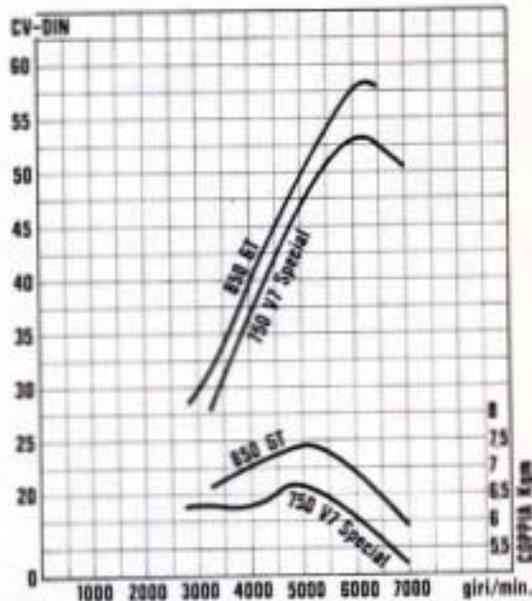
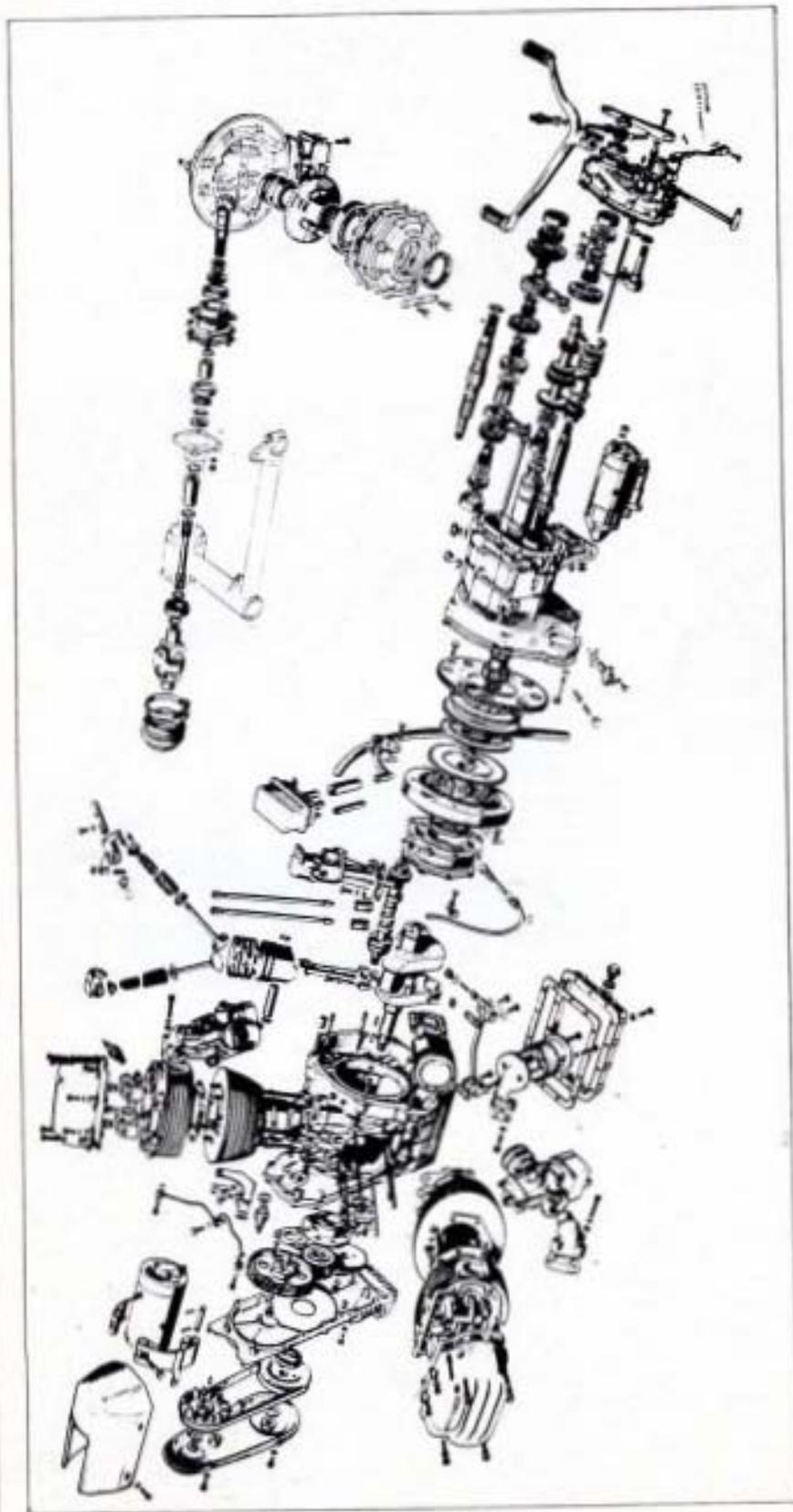
volezza della macchina e all'angolo di sterzo, che è tra i maggiori riscontrati in campo motopesantistico.

Lasciandosi alle spalle la città, il traffico e i fiumi di auto, sulla strada aperta, ecco che la 850 sfoggia, appena le venga richiesto, i cavalli — che non sono pochi — nascosti sotto il placido « flat-flat » cittadino. La ripresa non è prontissima e la potenza si rivela attorno ai 4500-5000 giri; da questa quota, il contagiri sale velocissimo verso i 7000 e facilitato dai buoni rapporti del cambio non ci mette molto a stabilizzarsi nelle vicinanze di questo regime anche quando si è innestata la quinta. Il quarto di miglio si copre in 14"2, e in velocità massima i 185 sono a

portata di mano, mentre per guadagnare un'altra mezza dozzina di chilometri bisogna acquattarsi ed aspettare. In due, in posizione eretta, si toccano i 175 e questo ci pare un dato indicativo per quanti — e saranno molti — vedono in questa moto l'ideale per lunghe sgroppate in coppia.

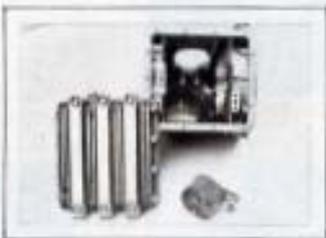
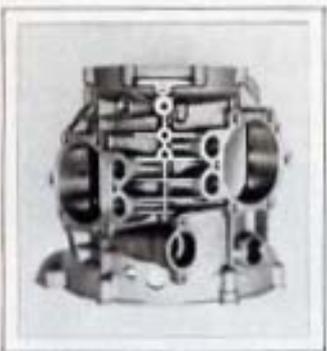
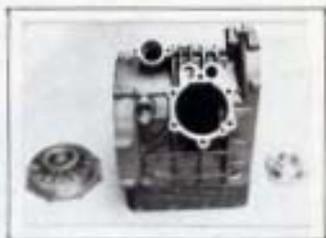
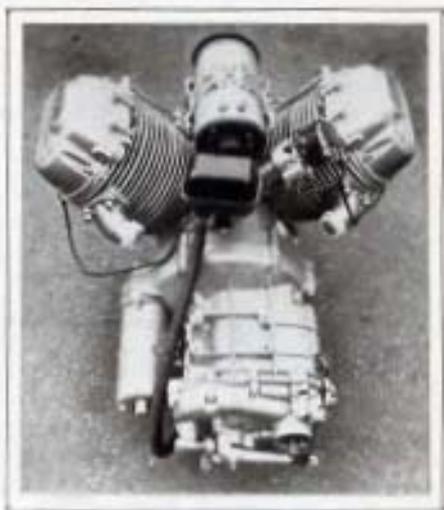
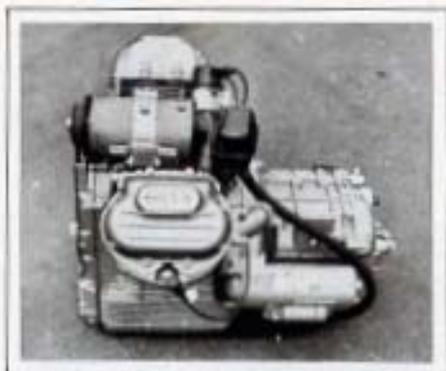
La « GT » 850 è regina dell'autostrada, ma non disdegna i percorsi misti, anche tortuosi, dove ha modo di mettere a frutto le sue doti di maneggevolezza ed elasticità di marcia. In montagna non ha rivali; digerisce i tornanti in seconda; praticamente sarebbe in grado di reggere la quinta su qualsiasi pendenza; in discesa aiuta il freno motore, che è

MOTO GUZZI "GT" 850

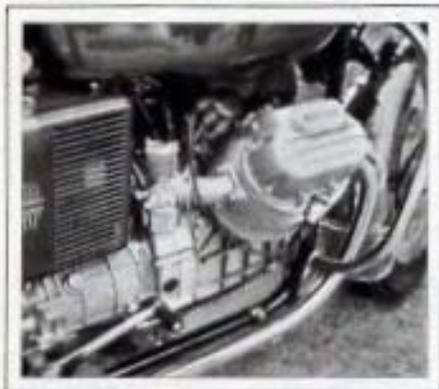


IL MOTORE IN TUTTI I SUOI DETTAGLI

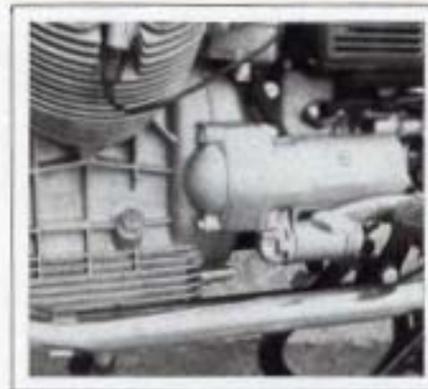
L'interessante motore della Moto Guzzi «GT» 850, di cui mostriamo anche le curve caratteristiche confrontate con quelle della «V7 Special». Da notare il carter monoblocco, la coppa alettata e protetta da strisce metalliche, i cilindri disassati, l'albero motore in un sol pezzo con l'ingranaggeria di comando della pompa dell'olio e della distribuzione, il complesso della frizione e la scatola del cambio.



MOTO GUZZI "GT 850



Comodo da raggiungere il distributore d'accensione col condensatore esterno. Notare il pedale del cambio a bilancere, il tappo in gomma per controllare la fase, il tappo metallico per l'olio nel cambio e l'uscita del tubetto di sfiato.



Ben messo il pedale del freno. Robusti i cavalletti. Si vedono anche il motorino d'avviamento e il tappo per l'olio del carter.



Il freno anteriore è dotato di feritoie di raffreddamento sul tamburo; i piatti portaceppi, per dissipare meglio il calore, sono sabbiati. Notare i contrappesi fissati alla base dei raggi: la bilanciatura della ruote — molto importante quando si marcia forte — per la Guzzi 850 è infatti « di serie ».



La scatola nella quale è alloggiata la coppia conica della ruota posteriore è stata maggiorata mediante l'applicazione di un'« appendice » inferiore: si evita così il surriscaldamento e l'emulsione del lubrificante. Facile da registrare il freno posteriore con comando a bacchetta.



Gli ammortizzatori sono regolabili su tre posizioni di carico mediante la comoda chiave che fa parte della dotazione di serie.

notevolissimo e, ovviamente, il nuovo quattro ganasce anteriore.

Questo freno è lo stesso che viene montato sullo Sport, macchina che pesa una quarantina di chili in meno e sulla quale pur senza fornire un servizio eccezionale, si comporta onorevolmente. Sulla 850 la sua efficienza viene messa a dura prova e in un uso intenso finisce presto per divenire insufficiente; quello posteriore è onesto e, per quello che può, collabora a rallentare i tre quintali abbondanti (compreso il pilota) di questa macchina che può viaggiare a quasi 190 all'ora.

La stabilità è perfetta. Rimediando alla morbidezza delle sospensioni della « Special » 750, è stato eliminato del tutto lo scodinzolamento nei curvoni anche velocissimi, dove, nonostante l'assetto decisamente non sportivo, la 850 è una roccia.

Il piacere della guida è però turbato da cavalletti, pedane e tubi di scarico che minacciano di toccare terra alla più timida delle « pieghe ».

Se non fosse per il continuo pericolo di strisciare ad ogni curva, la « GT » 850 permetterebbe una guida assai veloce e sicura, tanto sul misto strettissimo che nelle curve da affrontare ad alta velocità, e non sarebbe meno adatta ad un uso sportivo di tante macchine di impostazione meno « turistica ».

Non si può non accennare all'instancabilità del motore. A tremila e cinquecento giri si viaggia, in quinta, a quasi cento all'ora e a questa velocità, capita di arrivare a destinazione con le teste dei cilindri appena tiepide. L'eccellente sistema di raffreddamento di cui il bicilindrico di Mandello gode grazie alla sua struttura a « V », rende praticamente impossibili quei guai (dalla gripatura in giù) cui si può andare incontro con un uso esasperato della macchina.

Il consumo della « GT-V » 850, ad andatura allegro-sportivo, è contenuto (a 150 all'ora si aggira sui 13 chilometri con un litro), ma diventa eccezionale se ci si accontenta di viaggiare sui cento all'ora, contemplando il paesaggio e evitando l'uso frequente del cambio (cosa che il motore sopporta benissimo), in queste condizioni è facile sfiorare addirittura i trenta chilometri con un litro, e con 320 lire di super si può andare da Milano a Como. Il serbatoio permette un'autonomia eccezionale (oltre trecento km) ma la riserva è solo di 1 litro.

Adalberto Falletta

CARATTERISTICHE TECNICHE

MOTORE: bicilindrico 4 tempi a V frontale di 90°, teste in lega leggera con sedi valvole riportate, cilindri in lega leggera con canne cromate, basamento in lega leggera. Alesaggio e corsa mm 83 x 78 x 2 = 844,05 cc.

Compressione 9,2 : 1.

Potenza max CV 64 SAE a 6500 giri/min.

Distribuzione ad aste e bilancieri con asse a camme nel V dei cilindri comandato mediante coppia di ingranaggi elicoidali.

Diagramma di distribuzione: aspirazione apre 24° del PMS e chiude 58° dopo il PMI; scarico apre 58° prima del PMI e chiude 22° dopo il PMS (con gioco di mm 0,5).

Gioco di funzionamento, a freddo: aspirazione mm 0,15; scarico mm 0,25.

ACCENSIONE: a batteria-spinterogeno con distributore Marelli « S 123 A » sulla destra, comandato dall'albero a camme; anticipo iniziale 5° - anticipo automatico a masse centrifughe 28° - anticipo totale max 33°. Distanza tra i contatti mm 0,42-0,48. Candele grado termico 225 scala Bosch; distanza elettrodi mm 0,6.

LUBRIFICAZIONE: motore, con olio nella sottocoppa del carter, pompa di mandata ad ingranaggi comandata dall'albero motore con coppia di ingranaggi elicoidali, valvola di regolazione pressione (Atm 3,8-4,2) con segnalatore insuff. pressione sul cruscotto; filtro a rete nel basamento motore. Capacità coppa kg 3 olio Shell Super M.O. 100, sostituisce ogni 3000 km. Cambio, quantità kg 0,750 circa olio Shell Spirax 90 E.P., sostituz. ogni 10.000 km. Coppia conica posteriore, quantità kg 0,300 circa olio Shell Spirax 90 E.P., sostituz. ogni 10.000 km.

ALIMENTAZIONE: a caduta, supercarburante, capacità serbatoio lt. 22,5 di cui riserva lt. 1 circa.

CARBURATORI: due, Dell'Orto VHB 29 CD (destra) e VHB 29 CS (sinistra), con filtro aria comune, a cartuccia. Diffusore mm 29, getto max 135, getto min. 45, valvola gas 60, polverizzatore 265, spillo conico SV 5 fissato alla 2ª tacca, polverizzatore dello starter 80. Vite regolazione minimo benzina aperta di 1 giro e 3/4-2 per carburatore destro, e 1 giro 1/2 per carburatore sinistro.

AVVIAMENTO: elettrico con motore 12 V-0,7 CV, con innesto elettromagnetico telecomandato da pulsante sulla destra del manubrio. Corona dentata fissata al volano motore.

FRIZIONE: a secco sul volano motore.

CAMBIO: a cinque rapporti in cascata con ingranaggi sempre in presa ed innesti a manicotti scorrevoli con denti frontali, comandato con selettore e pedale a bilanciere, sulla destra. Alberi montati su cuscinetti. Rapporti interni: 1:2 (Z 14:28) in prima, 1:1,3 (18:25) in seconda, 1:1,047 (21:22) in terza, 1:0,869 (23:20) in quarta e 1:0,750 in quinta (24:18).

TRASMISSIONI: tra albero frizione e primario cambio, ad ingranaggi diritti e con parastrappi, rapp. 1:2,2235 (17:21). Tra cambio e ruota posteriore, ad albero con doppio giunto cardanico omocinetico nel braccio destro del forcellone oscillante e coppia conica elicoidale posteriore, rapp. 1:11,424. Rapporti totali di trasmissione: 1:4,625 (8:37) in prima, 1:7,928 in seconda, 1:5,980 in terza, 1:4,963 in quarta, 1:4,284 in quinta.

TELAIO: a doppia culla continua in tubi.

SOSPENSIONI: forcella anteriore telescopica con ammortizzatori idraulici incorporati; contenuto cc 160 olio Shell « Tellus 33 » per braccio; cambio ogni 20.000 km. Forcellone posteriore oscillante con elementi idrotelescopici ai lati della ruota a molle scoperte, regolabili su tre posizioni.

RUOTE E PNEUMATICI: cerchi in lega leggera 18 x 3, con pneumatici 4.00-18 scolpiti (alta velocità). Pressioni: ant. atm. 1,5; post. atm. 1,8 a solo e atm. 2 con passeggero. Per impiego ad alta velocità consecutiva, aumentare di atm. 0,2. Circonferenza di rotolam. mt 1,990.

FRENI: a tamburo centrale in lega leggera, l'anteriore a quattro ganasce con doppia camma con ceppi autoavvolgenti, dimensioni utili diam. 220 mm x 40. Mozzi con perno sfilabile.

IMPIANTO ELETTRICO: a 12 V, con dinamo 300 W; batteria 32 Ah; fano anteriore asimmetrico da 170 mm con lampada bilux 45/40 W e lampada posizione 5 W a siluro; fanale posteriore con lampada bilux (posizione e stop) 5/20 W; lampada spia dinamo, olio, folle, luci 3 W sferiche; lampade illuminazione strumenti 3 W sferiche; avvisatore acustico; motorino avviamento 0,7 CV; 4 fusibili da 25 Ah.

DIMENSIONI E PESO: lunghezza mt 2,24; passo mt 1,47; larghezza (manubrio) mt 0,795; altezza (manubrio) mt 1,050; altezza sella mt 0,79; altezza pedane mt 0,30; altezza minima da terra mt 0,15; peso kg 249 in ordine di marcia.

PRESTAZIONI (norme CUNA): velocità massime nelle varie marce al regime massimo di 7000 giri/min.: 67,936 - 99,385 - 131,739 - 164,235-193 kmh circa. Pendenze superabili: 86,5% in prima, 46,6% in seconda, 28,3% in terza, 17,2% in quarta e 8,9% in quinta. Consumo lt 6 per 100 km. Autonomia 310 km.