



N°30
dicembre
2004

Cilindri Italiani



PERCHÉ NON SIA L'ULTIMO.

Come abbiamo annunciato sullo scorso notiziario, questo che avete tra le mani è l'ultimo di una lunga serie di bollettini. La nostra speranza però è che in questo prossimo 2005 si riorganizzino le forze per riproporre questo nostro strumento di passione e comunicazione tra soci del v7 club.

Le cause che ci impongono questa sospensione sono molteplici e non nascondiamo una certa stasi del nostro sodalizio, servono forze fresche, nuove idee e stimoli da parte di tutti voi.

Buoni segnali già ci giungono, a pagina 3 un primo assaggio di ciò che potrebbe diventare un club Guzzi come il nostro se solo alcuni di voi si animassero di nuove energie. Marco ci Milano pare ben intenzionato a far nascere la sezione Lombarda – Milanese del v7 club e preghiamo tutti i soci della zona di contattarlo.

Riproporremo un sito internet sempre più aggiornato e godibile, e se il tempo e i soldi ce lo consentiranno anche alcuni raduni o gite. Per questo motivo vi invitiamo a re iscrivervi al club, anche se orfani del notiziario; abbiamo prodotto nuovi allettanti gadget che non facciano rimpiangere le paginette che arrivavano per posta Iscrizione che sollecitiamo anche da parte dei tanti che ci visitano via internet, e che per ora sono stati alla porta. Con la nostra tessera è garantita un'assicurazione a prezzi agevolati per moto storiche, ricordiamo l'Helvetia ASS. che in passato è sempre stata disponibile, perché il nostro è un club ufficialmente riconosciuto dalla casa madre e riunisce appassionati di moto storiche (non è mai male ricordarlo, visto che tante compagnie pur avendo polizze ad hoc aggiungono sempre nuove credenziali alla possibile fruizione dei vantaggi per moto d'epoca, tipo iscrizione all'ASI o FMI, e tra varie agenzie della stessa compagnia potrebbero esserci differenze).

La nostra speranza è che come ci siete stati fino ad ora ci siate anche in futuro, attendiamo fiduciosi i vostri moduli di adesione e, non lo nascondiamo, anche qualche tessera con contributo (provvederemmo al più presto in questo caso alla spedizione del materiale che avrete scelto).

In questo che sarà un anno di travaglio e proposte, idee e ripensamenti attendiamo i vostri consigli e fattive collaborazioni, perché quello che avete tra le mani non sia l'ultimo CILINDRI ITALIANI.



Il Moto Guzzi v7 Club anche per quest'anno ha deciso di sostenere con una donazione un'associazione che si occupi di problemi che affliggono in particolare modo i bambini. La lega Fibrosi Cistica è un'organizzazione di genitori, medici, malati ed enti che ricerca e lotta contro un male che colpisce dalla nascita. I nostri piccoli 400 euro non faranno tanto ma sicuramente molto più che l'indifferenza.



Cos'è la Fibrosi Cistica

La fibrosi cistica (o mucoviscidosi) è una malattia genetica, il cui difetto di base consiste nella produzione di una proteina alterata chiamata **CFTR**. Questa proteina provoca una anomalia nelle secrezioni esocrine dell'organismo, con il risultato di una anormale produzione delle stesse, che sono dense e viscosi.

La presenza di queste secrezioni anormali determina un danno progressivo degli organi coinvolti.

Dal punto di vista clinico, la fibrosi cistica è una **malattia cronica**: ciò significa che la persona che ne è affetta ha la malattia per tutta la vita.

www.fibrosicistica.it





Hony Cars

Honycars "mette in moto la passione"

Tantissime occasioni da cogliere al volo:
Guzzi Km 0, usate, ricambi e abbigliamento.
Permuta usato con usato.
Dilazioni di pagamento.

Honycars concretizza i tuoi sogni !

Concessionario



e tante altre
Marche dal custom al fuoristrada



**Buon 2005
a tutti !**

Viale G. Matteotti, 39 - Tolentino (MC) Tel. 0733-973955 Fax 0733-962802
Vieni a Trovarci, anche sul Web www.honycars.it info@honycars.it

Iscrizione 2005

Il modulo che trovate allegato a questo numero serve per la nuova adesione 2005, e come avrete notato ci sono delle novità rispetto agli altri anni.

Non ci sarà per questa annata il nostro periodico, abbiamo perciò pensato di proporre degli utili accessori dedicati per incentivare le adesioni con contributo.

In particolare un comodo **portafogli in pelle stile biker** con catena e 4 tasche (misure 9 per 15 centimetri) di cui una con cerniera, ed una **cintura** sempre in cuoio che misura 130 cm facilmente accorciabile.

Entrambi gli accessori sono personalizzati con il logo Guzzi v7 timbrato direttamente sulla pelle.

Gli articoli sono stati fatti su nostre specifiche da un artigiano romagnolo e speriamo siano di vostro gradimento, per sceglierli basta selezionare il tipo di adesione che trovate sul modulo che comprende anche altre cose tipo la **toppa del club**.

Il denaro accumulato attraverso questo tipo di iscrizioni sostituirà le elargizioni volontarie che fino ad ora ci avete concesso e che ci hanno permesso di sopravvivere economicamente e tra le altre cose anche di fare un po' di beneficenza. Ricordiamo che è sempre possibile come da statuto aderire a costo zero, avendo diritto alla tessera come per tutti gli altri soci. Un'altra novità importante è rappresentata dalla possibilità di comunicare i propri dati personali ad altri soci che ne facessero richiesta, ad esempio per organizzare gite locali o per fondare sezioni cittadine di amici vusettisti, in questo caso è richiesto il vostro consenso barrando la casella apposita.

Invitiamo tutti a compilare i moduli in modo leggibile con i dati della moto completi, per i versamenti occorre un normale bollettino postale. Le spedizioni del materiale inizieranno da gennaio 2005.

A presto



Il logo timbrato sopra agli articoli in pelle

La nostra toppa disponibile ora anche su fondo nero con scritte bianche



V7 100% O ANCHE 100 X 100 (CAMPAGNA SOTTOSCRIZIONI)

Ho telefonato al Presidente di noi tutti (Stefano) e ho saputo una cosa che mi ha molto allarmato/deluso. Siamo in 100! Noi iscritti al club siamo solo 100, ogni anno 10-30 iscritti abbandonano e più o meno altrettanti si iscrivono. Ma siamo un club o una palestra? La sottoscrizione al club non è e non può essere un fatto di voglia o di convenienza, ma un atto di fede e di tutela di certi valori motoristici e umani, questo rappresenta il vusetismo.

E che cosa dire poi del fatto che molti di noi vogliono restare anonimi, non hanno cioè il piacere di condividere con altri il loro tempo, la loro passione comune? Il club non è l'anonima alcolisti, io voglio sapere dove sono gli altri 99, voglio vedere le loro moto, uscire a cena con loro quando sono dalle loro parti, parlare con loro e dividere la nostra passione per il motore.

Se non sbaglia la finalità del club è: scovare e catalogare le nostre moto (ma se restiamo anonimi come si fa?), socializzare significa aumentare gli iscritti e perché non redigere e rendere pubblico l'elenco dei restauratori, accessoristi ed altro? Non c'era anche un progetto di codificare le vernici e tutto il resto in modo da consentire un restauro ottimale?

Persino un club ingessato e formale come il 'Rotary' rende pubblici i nominativi e gli indirizzi dei soci di ogni città e di ogni nazione. Perché la socializzazione e il confronto crea nuovi stimoli e porta al

miglioramento. Chi non desidera apparire, non vuole che altri vedano il motore, non vuole essere disturbato, deve essere arginato con altre forme di iscrizione.

Il piacere di stare in un club non è ricevere periodicamente il giornalino (la spedizione impoverisce le casse già magre del club) che è scaricabilissimo dal sito, ma essere contattato da qualcun altro socio anche solo per scambiare quattro parole.

Per questo spero che siano fondate al più presto sezioni locali del club, (almeno una in ogni regione) e invito tutti a impegnarsi per portare almeno un altro socio per il prossimo anno!

Personalmente mi sto dando da fare per riunire gli aderenti al v7 club o coloro che vi aderiranno della mia zona, sono di Milano, e invito tutti coloro che sono interessati a contattarmi. Stiamo organizzando una cena per fine anno.

Marco Ceriani 348 4412933



CONCESSIONARIA UNICA MOTO GUZZI PER IL TRENINO

Trinco Ugo s.n.c.

" Essere concessionari Moto Guzzi per noi significa condividere la tua stessa passione"



Officina specializzata - Ricambi originali -
Ricambi per moto d'epoca - Vendita nuovo e usato

www.trinco.it - email: officinatrinco@dnet.it



**Nuova
Nevada**

La storia
si rinnova



38068 ROVERETO (TRENTO) - Via Halbherr, 27 - Tel. 0464.430479 - Fax. 0464.422509

Bobina speciale, ho risolto il problema

Vorrei dire la mia su un argomento trattato in passato sulla rivista, e cioè l'eliminazione della spazzola rotante dello spinterogeno e conseguente montaggio di una bobina alta tensione a doppia uscita.

Qualche tempo fa ho avuto problemi di accensione sul mio 850 GT California.

Visto che ne parlavate un gran bene, ho provato a fare la modifica, e ho montato i componenti. Il motore girava, ma era piuttosto legnoso e irregolare, così mi sono messo a ragionare.

Quel tipo di accensione va bene sui bicilindrici che hanno le fasi sfalsate di 360° (Fiat panda 30, Fiat 126 bis, anche i boxer BMW) ma non è "indicata" per un motore come il nostro V90° che ha gli intervalli delle fasi di 270° e 450°.

La differenza è che in un bicilindrico con fasi a 360° la scintilla "a perdere" scocca sempre a fine fase di scarico (senza avere nessuna influenza) mentre nel nostro motore la scintilla a perdere scocca, per un cilindro a metà della fase di scarico (e fin qui tutto bene) ma nell'altro a metà della fase di aspirazione (con la miscela esplosiva che, anche se non si trova nelle condizioni ottimali di combustione, una qualche pre accensione la subisce comunque).

A seguito di questo, ho rimontato i componenti originali (tra l'altro ho scoperto l'origine dei problemi, ossia dei cavi alta tensione in carbonio e silicone, che mi avevano venduto come eccezionali, e che si sono rivelati inadatti ai vecchi impianti).

In conclusione credo che la modifica della bobina a doppia uscita sia da sconsigliare (soprattutto credo che a lungo andare possa provocare danni anche seri al motore).

Saluti a v a tutti

Martino da Roma

Grazie per la puntualizzazione e per la tua sperimentazione sul campo,. E' per questo che nacque il notiziario, amici che proponevano soluzioni per il ripristino delle nostre moto ed altri che le mettevano in opera, magari come fai tu, rilevandone gli errori per evidenziarli ad altri appassionati

Diamo il benvenuto agli ultimi due nuovi soci per il 2004: sono Renato di Genova con la sua nuova e restauratissima Special ed in particolare all'amico che ci fa pervenire il modulo dalla lontana Grecia per la precisione da Xanthi si tratta di Malamas Alexsandridis anche lui con una special un po' più personalizzata.

Abbiamo in questo modo varcato la soglia dei 100 soci e ci auguriamo per questo 2005 di fare altrettanto.



Questi nuovi amici ci hanno contattato utilizzando il comodo strumento del PC attraverso internet hanno scaricato il modulo iscrizione e spedito poi per posta ordinaria i propri dati per l'iscrizione.

Sono sempre pochi rispetto alle migliaia di visite che il nostro sito riceve.

Un vero peccato, nonché limite della forma telematica, si guarda si usano magari i servizi a disposizione (tipo il mercatino) e si spegne il PC senza nemmeno inviare una foto della propria moto.

Vi presento la mia Special

di Codeluppi Stefano

Eccola la mia moto, da oltre 25000 km, una v7 Special del '69 ritrovata grazie ad un amico che ne aveva acquistata una restaurata, questa sarebbe stata "uso ricambi" me la portai a casa io.

Le condizioni erano pessime e mi cimentai nel '97-'98 in un ripristino amatoriale, forte della piccola esperienza di meccanico avuta in tenera età (mio padre aveva un'officina) dall'attrezzatura nonché lo spazio per tenere i pezzi.

Primo problema è proprio questo, i pezzi smontati ti riempiono ogni posticino del garage e quindi avere un laboratorio artigiano aiuta non poco.

Cromature, verniciatura, motore tutto venne da me rifatto o portato a ripristinare (per le cromature è d'obbligo) il risultato non è la perfezione assoluta ma di sicuro effetto.

Come in ogni mia successiva riparazione di v7 mi concentro in particolare sul motore, la moto può essere anche esteticamente con qualche pecca ma i motori non debbono avere difetti, visto che io con le v7 ci vado in giro veramente, in particolare per uso quotidiano e piccoli spostamenti.

Freni e gomme devono essere efficienti ed è il consiglio che do a tutti gli appassionati che telefonano al club, so che invece molti hanno la paranoia dei codici vernice, o del cruscotto raggrinzato; niente di male ma ripeto: prima l'efficienza meccanica.

Sono passati alcuni anni e l'unico errore che mi rimprovero è quello di aver per forza voluto rifare tutto io, la verniciatura non è uno scherzo meglio rivolgersi ad esperti del settore, e tante volte mi chiedo se non era meglio una bella pulita al tutto (carrozzeria e telaio) senza infierire sul tempo che inevitabilmente rovina un poco i mezzi d'epoca. Conservato anche se brutto è meglio del rifatto nuovo, mi pento ad esempio di aver levato un adesivo in cui si faceva riferimento all'ingresso alla 500 miglia di Imola del 1975, storia che occorre conservare.

Con lei ho fatto parecchi km in sicurezza, anche se ci vogliono 100 occhi e non arrivare mai a frenate d'emergenza, percorso ed odiato l'autostrada a medie discrete, sognato tante volte, che non potendo andarci in giro per altri motivi, sollevo il telone sotto cui riposa per un momento, volendo solamente rivederne le linee e colori, sempre comunque pronta a ripartire al primo, forse secondo colpo di pulsante.

La mia in fondo è una storia molto simile a quella di tanti amici che ci hanno scritto in questi anni le loro avventure con le Guzzi v7, con in comune le emozioni che suscitano queste moto uniche, tanto che la

casa madre non riesce più a replicarne l'efficacia comunicativa, che dire di fronte ad una sportivissima MGS01 che verrà presto prodotta, al cospetto del v7 Sport per me non ci sono paragoni, la v7 comunica con la sua semplicità una forza ed un'affidabilità palesi (sarà la mancanza di carbonio !!). Tempo fa ero deciso a venderla per farmi una Guzzi nuova, ma poi visto come stavano andando le cose in fabbrica decisi che era meglio il vecchio e affidabile v7 che una nuova forse incompleta aquila. Non sono un "Talebano" Guzzista che ha il mito che gli offusca gli occhi, ci sono Guzzi che merita il marchio sul serbatoio altre che nella storia della casa di Mandello mi hanno e mi fanno ancora tanto schifo. Quindi questa è la mia moto e se ne comprerò altre, molto probabilmente non sostituiranno mai del tutto la Special.....troppo unica troppo Guzzi.

Per i nuovi amici che hanno appena acquistato una vecchia bicilindrica come la mia posso dare alcuni consigli frutto di questi anni di utilizzo:

- il motorino d'avviamento sarà sempre un problema in



particolare il Marelli più debole a meno di montare batterie da 40 ah

- lubrificate sempre i pernetti che azionano le ganasce dei freni, ed il cavo, i leveraggi dopo un bel giro, magari con la sporcizia accumulata, tendono a bloccarsi un poco e potrebbero rimanere incantati, la ruota gira ma la ganascia toccherebbe un po' surriscaldando il tamburo (oliare con dello svitol o del W40).
- Mi sono accorto che le v7 sono belle senza borse dopo averne provate di ogni tipo, deboli le originali troppo moderne quelle nuove, meglio un bel contenitore termosaldato da 30-40 litri legato sull'eventuale portapacchi.
- Occhio all'impianto elettrico, sta tutto nel fanale e la morsettiera con i fusibili è il punto debole controllate che non ballino e che non siano ossidati periodicamente. Non mettete lampade alogene senza montare anche un relé di sicurezza.
- Quell'affare ferma batteria canonico sulle v7 per me è di una scomodità estrema, ho risolto mettendo una cintura in cuoio con relativa fibbia, oppure un elastico come sulle moderne Guzzi.
- Non si capisce perché ma tra collettore e marmitta c'è un gioco così grande, io metto un anello di metallo fatto fare da un tornitore per far sì che la fascetta stringa prima e meglio.
- La forcella ballerina è caratteristica del v7 non ci sono appigli se non mettere olio giusto tipo DEXTRON oppure aggiungere un 'ammortizzatore di sterzo come per il californiana.
- La perdita di olio è ammessa a meno che divenga un trafilaggio importante anche dal foro sotto la frizione.
- Montare il parabrezza per me ha significato per tanto tempo comodità di guida, ma purtroppo si prende troppa confidenza, con un mezzo che se ne dica è capace di buone velocità, quindi l'ho tolto e le medie per forza di cose (e di vento) mi si sono abbassate per mia tranquillità e sicurezza.



La foto curiosa

All'apparenza questa special non ha nulla di strano, ma vi garantiamo che oltre al fatto che fosse un poco vetusta nell'aspetto aveva un accorgimento degno del più fantasioso artigiano anni '70.

Un complicato sistema elettro-pneumatico di sollevamento della moto sul cavalletto centrale.

Si abbassa il cavalletto normalmente, poi tenendolo fermo con la punta del piede si azionava un pulsante che dava corrente ad un piccolo pistone che imprimeva la forza necessaria alla moto per sollevarsi da sola.

Un geniale sistema per faticare poco in queste manovre !



Cilindri Italiani – Notiziario A cura del Moto Guzzi V7 Club Italia
Tel. 347-2487407– Fax 0522-245187
Casella Postale – 19 – 42020 Montecavolo (RE)
Conto Corrente n° 34835348 (intestato a Codeluppi Stefano – RE)
www.motoguzzi-v7club.it
E-mail stefano.codeluppi@motoguzzi-v7club.it