

la rivista internazionale per tutti i motociclisti

MOTOCICLISMO



PROVE SU STRADA:

Moto Guzzi "V7" 700

Garelli

"Junior Special" 50



Storia delle Suzuki G. P.



Alla vigilia del
G. P. delle Nazioni



Tutte le gare
di mezza estate
in Italia e all'estero



Il Rally di Mosca

numero 9

settembre 1967

anno 53

fascicolo 2095

lire 250





Parolini e Agostini, i due validissimi alfieri dello sport motociclistico italiano che si presentano al nostro pubblico in occasione del G.P. delle Nazioni, due sosterranno ruoli estremamente impegnativi.

Direttore

Arturo Coerezza



Redazione

Carlo Perelli, Mario Colombo, Ing. Ezio Furio Farinelli



Impaginazione

Romano Pacchiarini



Collaboratori

Nello Biondi, De Deo Ceccarelli, Luigi Cecchini, Franco Colucci, Ing. Ugo De Carla, Giovanni Diamantini, Torribio Gentilucci, Manfredi Giamotti, Silvio Giacotto, Franco Merito, Roberto Patrignani, Brizio Pignacca, Silvio Varetto.



Fotografi

Adriano Accorsi, Walter Bernagozzi, Glauco Bonetti, Tiziano Ortolani, Volker Rauch, Remo Segrè, Pippo Terreni.



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

© Copyright by EDISPORT Milano

SOMMARIO

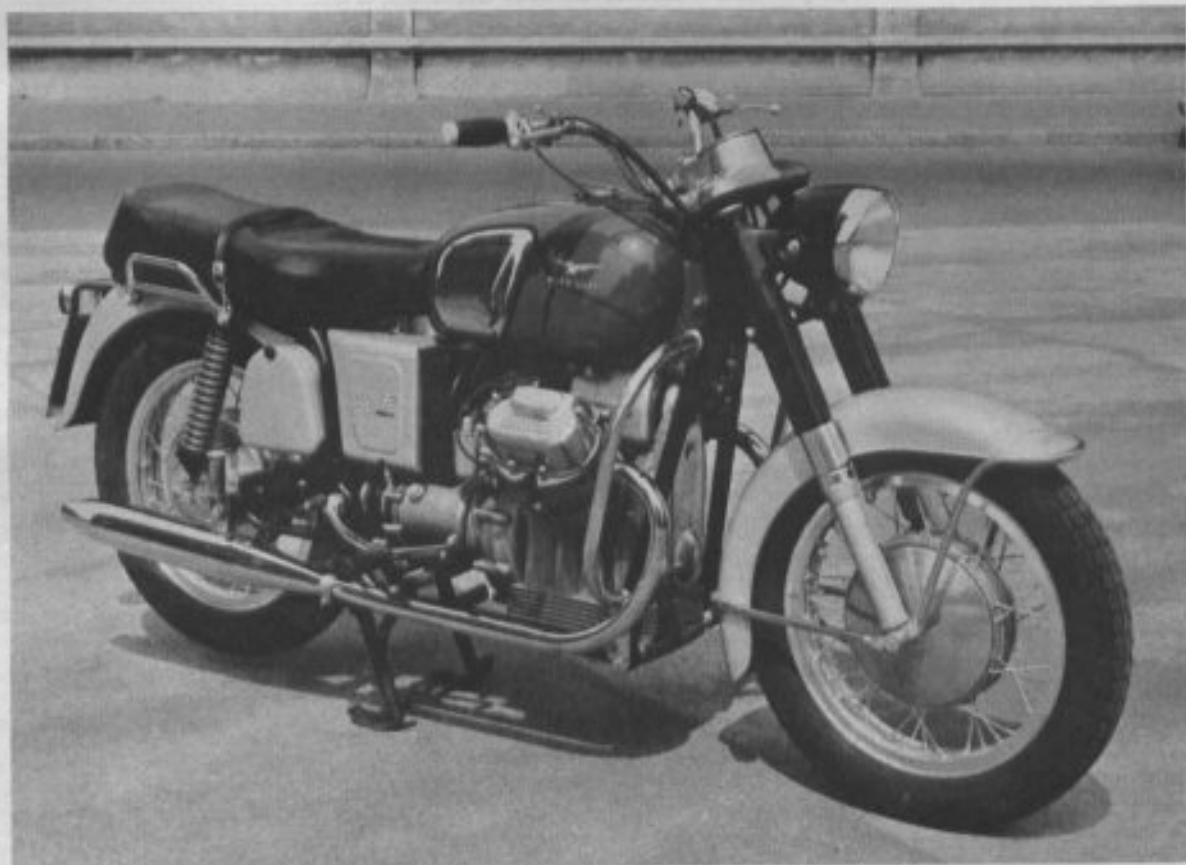
- 20 Motocolloqui
- 33 Per una nuova formula dei campionati mondiali (Arturo Coerezza)
- 34 Prove su strada: Moto Guzzi « V 7 » 700 e Garelli « Junior Special » 50
- 50 Storia delle Suzuki da competizione (Brizio Pignacca)
- 56 Alla vigilia del G.P. delle Nazioni
- 68 I Gran Premi mondiali di mezza estate
- 76 Il circuito di Camerino per gli juniores
- 78 Le gare di cross nazionali e internazionali
- 84 Terremotate le tabelle dei records mondiali
- 99 Il Rally di Mosca (Carlo Perelli)
- 101 Notizie varie
- 104 Moda: il primo è un tailleur pantalone
- 107 Risponde il tecnico

ABBONAMENTI

	Italia		Estero	
	Lire	Lire	Int.	U.S.A. \$
Annuale	2.500	5.000	2.18.0	8,—
Semestrale	1.300	2.600	1.10.0	4.20
Copia singola	250	500	5/10 d.	80 centes
Copia arretrata	500	750	8/7 d.	1.20

Conto Corrente Postale N. 3/8412 intestato alla Edisport Milano (219)
 Per ogni richiesta di copie arretrate, inviare l'importo anticipato, anche in francobolli di piccolo taglio
 Per cambio d'indirizzo: L. 100
 Distribuzione per l'Italia: SO.DI.P. s.r.l. - Milano
 Spedizione in Abbonamento postale Gruppo III
 Autorizzazione del Tribunale di Milano 24 luglio 1948 N. 724 del Registro
 Stampatore: Poligrafico G. Colombi S.p.A. - Milano-Pero - Printed in Italy

MOTO GUZZI «V7» 700



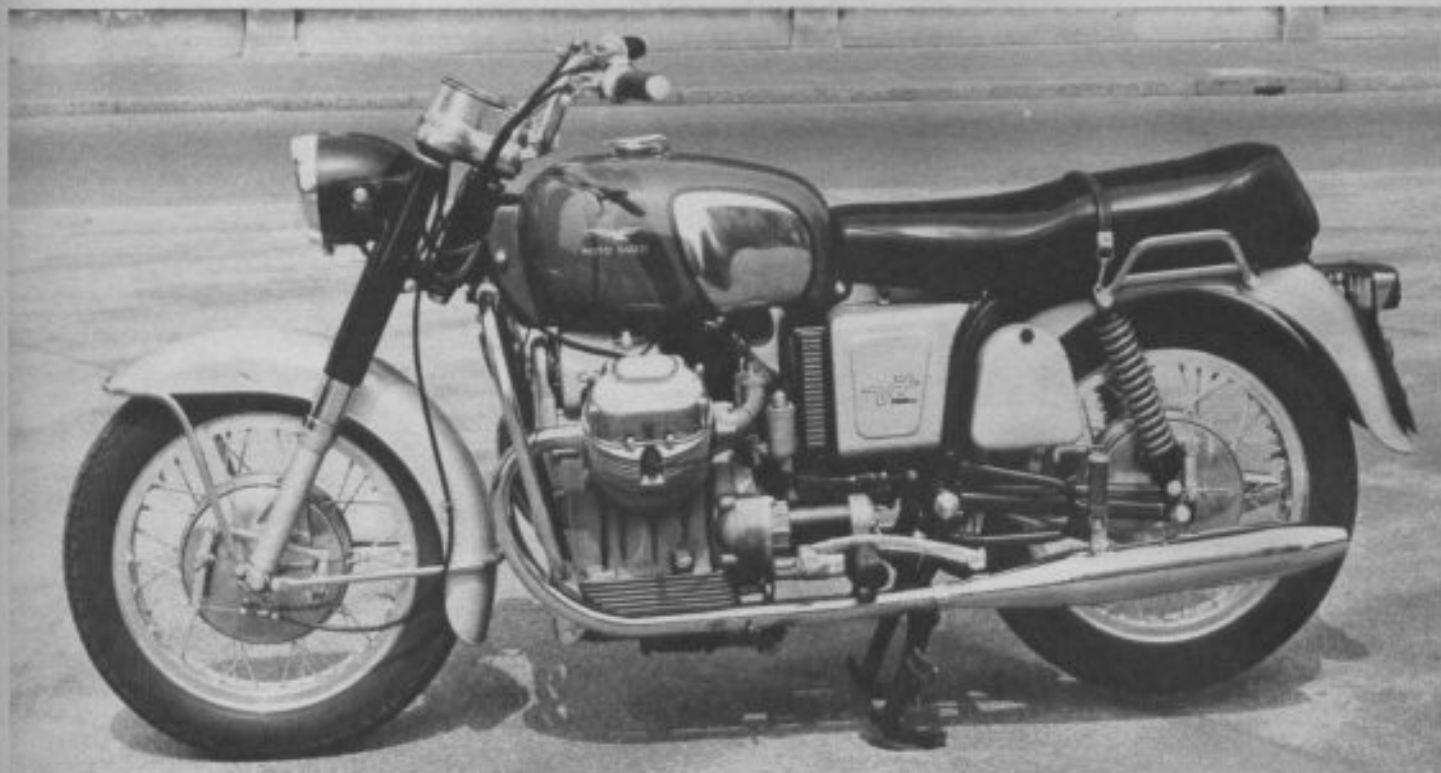
MOTOCICLISMO
PROVE
SU
STRADA
MOTOCICLISMO

L'imponente e inconfondibile aspetto della Moto Guzzi «V7»: è la più prestigiosa «gran turismo» uscita dagli stabilimenti di Mandello nel corso della loro lunga storia.

La Moto Guzzi «V7» è ormai ben nota agli appassionati e particolarmente ai lettori della nostra rivista che, dopo averne date le prime «sicure» anticipazioni tecniche e fotografiche sin dal marzo del '65, ne ha seguito l'evoluzione fino alla versione definitiva approntata la scorsa primavera.

Questa poderosissima macchina — la più grossa e potente immessa sul mercato dalla Guzzi nei suoi più che 45 anni di vita — è giunta al traguardo dell'utenza dopo molti anni di studi, prove e collaudi da parte dei valentissimi esperti di Mandello e degli specialisti della Polizia Stradale, interessata per i propri servizi ad una moto pesante di modernissima concezione.

La presentazione ufficiale ne venne fatta, come si ricorderà, al Moto Salone di Milano del 1965 e qualche mese appresso si diede il via alla produzione di serie. Gli impazienti motociclisti italiani hanno dovuto attendere ancora per qualche tempo, poiché dapprima si sono dovute avviare alcune sostanziosissime forniture per i mercati esteri, in particolare l'America, ma finalmente il «bufalo» o la «bomba di Mandello», come la «V7» è stata appropriatamente definita



La vista frontale è caratterizzata dalla sporgenza dei due cilindri, che risultano così ottimamente esposti al vento della corsa. Rispetto al complesso dell'avantreno (si osservi il supporto-paraurti del para-fango) il faro risulta un po' piccolo.

Le notevoli dimensioni del sellone e la sagoma del manubrio risaltano chiaramente dalla vista posteriore. Si notino le molle scoperte, cromate, della sospensione posteriore. Bene intonata la linea del fanale posteriore.





Il manubrio, con le leve arcuate in lega leggera e sfera di sicurezza, fissate a bracciale e quindi regolabili a volontà. Sulla destra il manettino dell'aria, a sinistra i comandi delle luci (interruttore sotto, deviatore abbagliante-anabbagliante sopra) e del clacson. La scatoletta è un po' troppo rivolta in alto. Le manopole sono a botticella, tipo che non gode molto le nostre simpatie. Si osservi anche il tipico aspetto della « V 7 » dall'alto, con le teste dei cilindri che sporgono dal serbatoio.



Il cruscotto sulla testa di forcella. Lo strumento circolare, illuminato di notte, racchiude il tachimetro (tarato fino a 180 Km ora) il kontakm e nel settore inferiore le quattro spie luminose per le luci, la dynamo, il folle nel cambio e l'insufficiente pressione olio. La chiave sottostante può assumere quattro posizioni: centro, tutto spento (estraibile); a destra prima scatto, impianto in tensione (posizione normale di marcia); a destra secondo scatto, avviamento del motore (con ritorno a molla sul primo scatto); a sinistra, solo luci (posizione di parcheggio notturno).

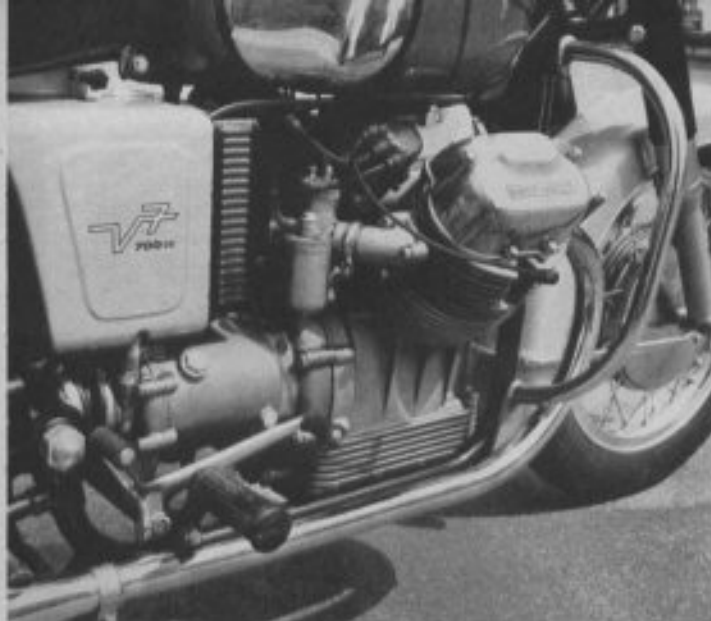
dalla stampa straniera, è stata finalmente consegnata anche agli utenti di casa nostra. Abbiamo potuto così effettuarne, con tutto nostro agio, una prova su strada, che viene a completare ed arricchire le nostre precedenti impressioni.

ESTETICA E FINITURA

L'aspetto è decisamente imponente, e indubbiamente originale per via della disposizione a V trasversale dei cilindri e della foggia del carter motore, di pretto stampo automobilistico. Si ha pure una netta impressione di potenza e di robustezza, impressione confermata del resto dall'esame dei vari particolari, tutti generosamente dimensionati, e dal peso complessivo. La linea non è molto nitida, specialmente nella parte centrale dove non esiste praticamente un « buco » tra i vari organi del motore (e che pensiamo si possa facilmente correggere spostando qualcosa, come la bobina dell'accensione) ma è tale comunque da colpire sia gli appassionati che i profani: e possiamo garantirvelo noi che ad ogni sosta eravamo subito circondati da un nugolo di curiosi, quand'anche non venivamo addirittura invitati a fermarci apposta.

Ben proporzionate le ruote, con i grossi freni a tamburo centrale, i cerchi in lega leggera e le gomme da 4", così come il sellone e la scatola della batteria; un po' piccolo, invece, risulta il faro, che pensiamo avrebbe guadagnato se fos-





A SINISTRA, il pedale del cambio a bilancere. Richiede di spostare il piede anche un po' verso l'interno. Al di sopra è visibile la presa di moto del kontakm, all'uscita del cambio. Si osservi pure la disposizione del carburatore destro e del distributore d'accensione. A DESTRA, il pedale del freno posteriore, in lega leggera. E' sistemato un po' alto, comunque si può regolare, entro certi limiti. Il motorino di avviamento è completamente corazzato, e non vi è quindi pericolo che eventuali vapori di benzina entrino in contatto con il collettore. Si noti il grosso dado dello snodo del forcellone, nonché il registro per il cavo della frizione.

se stato carenato in tutt'uno con il quadretto della strumentazione.

Ottimi i parafanghi, avvolgenti e ben protettivi, senza appesantire la linea. I paracolpi laterali, robusti e razionali, accentuano ulteriormente l'imponenza della moto. Finiremo col dire che la macchina può sembrare piuttosto sviluppata in lunghezza, ma è più che altro un'impressione, poiché il passo (mt. 1,44) è pressochè uguale a quello delle motopesanti straniere, e di 6 cm inferiore a quello del vecchio « Falcone ».

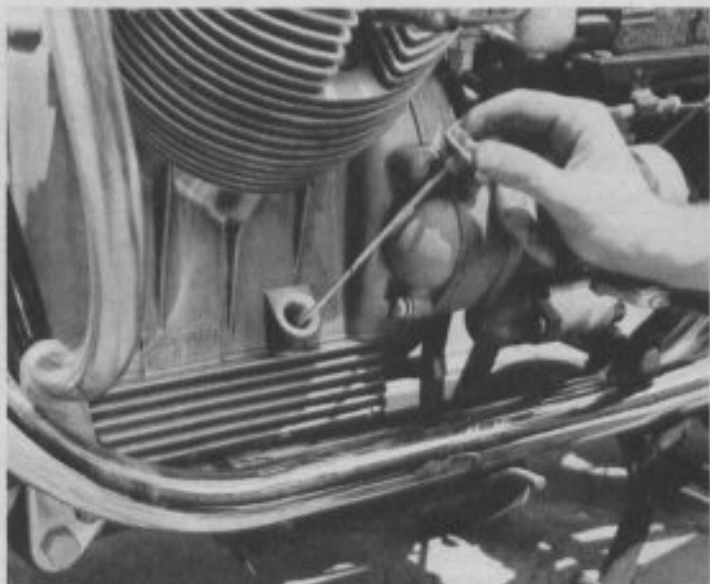
La finitura è ben curata: il telaio è in nero, parafanghi, borse dei ferri (anch'esse un po' piccoline) e coperchi della batteria sono in color argento; il serbatoio rosso con pannelli cromati. I freni ed i coperchi delle teste cilindri, in alluminio, sono lucidati. Particolarmente ricca, per una moto, la strumentazione: il quadro del tachimetro-kontakm racchiude anche le spie delle luci, della dinamo, del folle del cambio (molto utile con l'avviamento elettrico) e dell'insufficiente

pressione dell'olio. Certo, se ci fosse anche il contagiri...

DISPOSIZIONE E FUNZIONALITA' COMANDI

Sono ben illustrati come al solito nelle nostre fotografie. Le leve sul manubrio — con sfera di sicurezza — sono di facile impugnatura; il freno anteriore è di azionamento dolce e leggero; un certo sforzo è richiesto invece per la frizione, ma d'altra parte vi sono di mezzo pur sempre 50 CV. La scatoletta dei comandi elettrici, sulla sinistra, è rivolta un po' troppo in alto e non risulta quindi molto « sottodito ». Ottima la chiave per l'avviamento, identica a quella montata correntemente sulla maggior parte delle moderne vetture. I pedali del freno posteriore e del cambio risultano leggermente alti rispetto alle pedane, e quindi bisogna spostare il piede per azionarli. Un po' nascosti i rubinetti della benzina, uno per lato (uno dei due, naturalmente, funge da riserva); molto comodi i comandi accessori dei carburatori (aria e cicchetti).

A SINISTRA, i rubinetti della benzina — uno per parte — sono posti piuttosto avanti e non sono agevolmente raggiungibili. A DESTRA, il tappo per l'olio del motore, posto sulla sinistra in posizione accessibile, è munito di astina per il livello, con le tacche per il minimo ed il massimo.





A SINISTRA, una delle due borse per gli attrezzi, in lamiera con chiusura a vite, di discreta capacità complessiva ma esteticamente un po' piccole in rapporto alla macchina. A DESTRA, la gruccia di appoggio laterale, a base larga, con piolo di azionamento e tampone in gomma di arresto in posizione di riposo.

Il cavalletto centrale, ben studiato nella forma e nel piazzamento, permette di sollevare i 230 kg della moto con sforzo quasi irrisorio, meglio che per certi ciclomotori; per le brevi soste c'è la stampella laterale, a base larga affinché non affondi nel terreno. E' però scomoda da far rientrare stando in sella, e soprattutto non ritorna automaticamente raddrizzando la moto, per cui occorre fare attenzione a non partire lasciandola abbassata.

Il sollevamento della « V 7 » sul cavalletto centrale è facilissimo: dopo di averlo abbassato agendo sull'apposita sporgenza si preme col piede sull'estremità sinistra, afferrando contemporaneamente il maniglione posteriore.

POSIZIONE DI GUIDA E COMFORT

La particolare architettura del motore obbliga il guidatore a stare piuttosto arretrato, ma comunque la posizione risulta perfettamente eretta, a braccia rilassate, grazie all'ampio manubrio, largo e rivolto all'indietro. E' una positura che permette di digerirsi tranquillamente ore e ore di marcia senza affaticare il pilota, come deve essere per una vera « gran turismo ». Non è però molto adatta per le velocità più elevate, diciamo oltre i 130-140, quando per contrastare la pressione dell'aria è indispensabile potersi piegare leggermente in avanti, a meno di disporre di una qualche carenatura.

Il comfort di marcia è sui migliori standard desiderabili per una motocicletta; contribuisce a ciò, oltre alla posizione di guida, il sellone ampio e soffice, di dimensioni tali da accogliere anche il passeggero senza reciproci sacrifici; e naturalmente il lavoro delle sospensioni teleidrauliche, la posteriore regolabile ruotando la ghiera alla base degli astucci. La forcella anteriore, a fondo corsa, « tampona » con un piccolo colpo.

MOTORE

E' stato progettato e realizzato per fornire ottime prestazioni sì, ma soprattutto una lunga durata, tenuta allo sforzo e facilità di condotta. E' infatti capace di notevoli prestazioni, dato che fornisce pur sempre 50 CV, ma alle quali unisce una elasticità incredibile, grazie all'appropriato diagramma di distribuzione ed al volano di generose dimensioni (secondo le buone tradizioni Guzzi): si può effettivamente viaggiare a meno di 25 km/h in quarta e poi riprendere senza il minimo strappo. Ciò rende la guida più riposante, per la minor necessità di usare del cambio, specialmente circolando in città od in mezzo al traffico più intenso, e anche questa è una caratteristica peculiare per una macchina da gran turismo.

L'ottima equilibratura tipica dei motori a V, unitamente





La ruota anteriore con il cerchio in lega leggera ed il grosso tamburo del freno a doppia camma e ganasce flottanti. Il perno del mozzo è sfilabile. Oltre al registro per il cavo del freno, si osservano anche qui i sopporti cromati del parafrangente.



La ruota posteriore ed il relativo freno, comandato a bacchetta rigida. Gli elementi della sospensione si regolano ruotando la ghiera inferiore munita di naselli. Anche il perno posteriore è sfilabile e la ruota si smonta lasciando naturalmente in sito il complesso della trasmissione. È visibile il piolo per azionare il cavalletto.



ad un regime di rotazione non eccessivo (6300 giri), fa sì che le vibrazioni siano praticamente assenti, avvertibili solo andando in fuori giri con le marce basse, fuori giri che, fra parentesi, il motore digerisce facilmente.

L'avviamento con il motorino elettrico — anch'esso tipo auto — è facile e pronto; per le partenze da freddo è bene chiudere l'aria e dare un po' di cicchetto.

Non si è creduto opportuno conservare il pedale per la messa in moto, date le generose dimensioni dell'impianto elettrico, ma almeno per scaramanzia avremmo preferito vederlo applicato.

Non vi sono apprezzabili trafile di olio; la rumorosità di scarico è ben contenuta, specie al minimo, pur essendo di tono pieno. Stante la posizione dei cilindri, un eventuale gioco eccessivo alla punterie è immediatamente avvertibile.

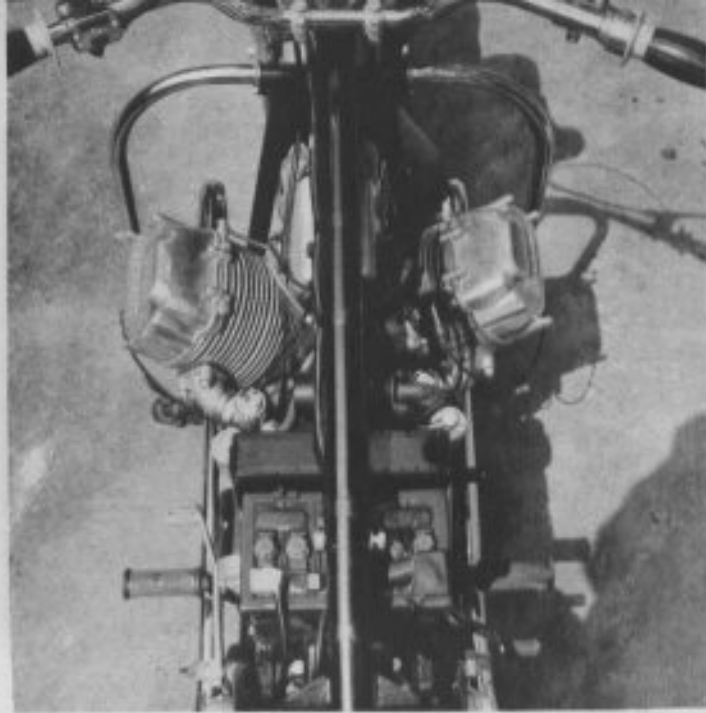
Il minimo è basso e regolare, anche se per via della particolare architettura del motore a V gli scoppi non si succedono a intervalli regolari creando una certa impressione di « zoppicamento ».

FRIZIONE E CAMBIO

Come si riscontra nei motori ad asse longitudinale e con trasmissione ad albero, frizione e cambio si comportano in maniera un po' differente dal solito e non sempre rendono possibili quei cambi di marcia rapidissimi che sono una peculiarità della guida sportiva. Intanto la mancanza, o quasi, della riduzione dovuta alla trasmissione primaria (qui abbiamo appena una coppia di ingranaggi con rapporto 1 : 1,3) fa sì che il cambio giri sempre piuttosto allegramente, aumentando le difficoltà dell'innesto; e poi l'assenza della catena finale e della frizione a dischi multipli rende la tra-

La scatola della coppia conica posteriore, solidale col braccio destro del forcellone oscillante, entro il quale scorre l'albero di trasmissione. È visibile il tappo di controllo del livello olio e sopra (dietro la molla) quello di riempimento. Si osservi anche uno dei maniglioni di sollevamento.





La dinamo, come appare dopo tolti i carterini di protezione. Sopra la stessa, fissato al telaio, è visibile il rinvio sdoppiante per il comando dei carburatori: anteriormente entrano i due cavi (gas e aria) provenienti dal manubrio, posteriormente ne escono quattro, diretti due a due ai carburatori. Dietro la dinamo, il polmoncino dello sfiatatoio olio del motore, sul quale è fissato il quadrivio dei tubi per la benzina. Tra la dinamo e la parte anteriore del cilindro si vede il bulbo del segnalatore insufficiente pressione olio. A DESTRA, la sistemazione e le dimensioni della batteria a 12 V. Davanti ad essa è visibile il filtro dei carburatori, con cartuccia incorporata, e la bobina d'accensione, disposta trasversalmente al telaio. Tra la batteria ed il parafango posteriore è alloggiato il relais. In questa foto si può osservare anche la sfasatura tra i cilindri (il sinistro è più arretrato) dovuta al tipo di imbiellaggio e la sistemazione dello spinterogeno.

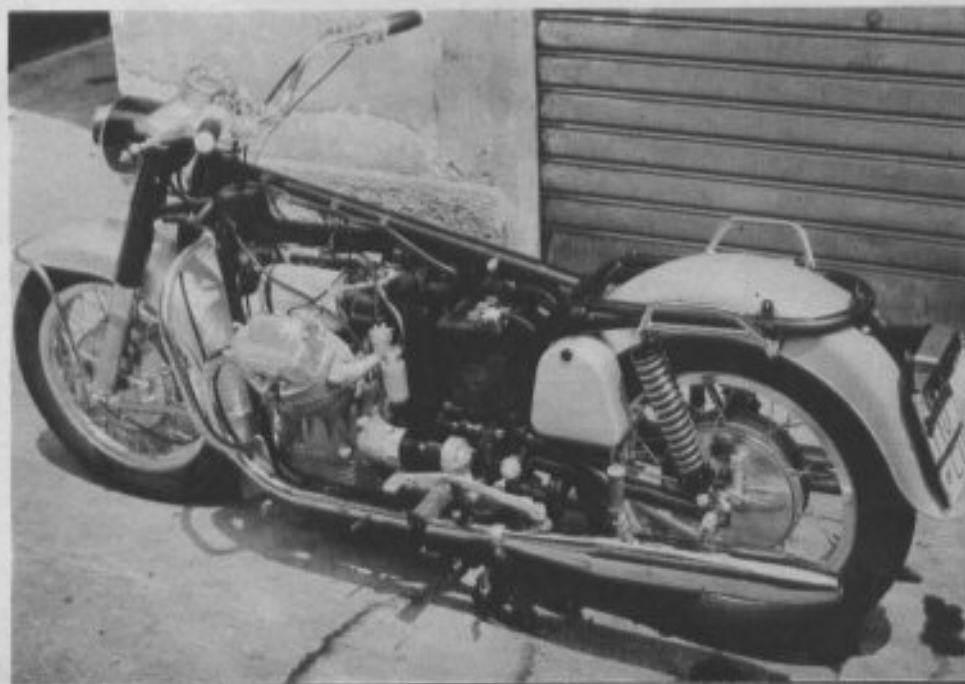
missione più rigida, obbligando così a far «slittare» per un attimo la frizione prima di dare gas, nè più nè meno, del resto, di come accade in automobile. Ma, ripetiamo, questa non è una macchina da guida con piglio sportivo, e quindi su certe pecche si può anche sorvolare. A parte ciò, diremo che l'innesto dei vari rapporti è sempre preciso, anche se accompagnato da un sensibile «clic clic»; la frizione, come già accennato, richiede un certo sforzo per essere azionata, ma è di funzionamento dolce e progressivo, e sopporta bene tutti i cavalli che deve trasmettere.

Le prime tre marce sono regolarmente distanziate fra loro, e tutto sommato un po' corte, anche se a guardare le rispettive velocità massime ottenibili non si direbbe; tra ter-

za e quarta vi è un distacco abbastanza sensibile. Ciò porta ad avere una terza adattissima per i sorpassi o sul misto, ma una volta innestata la quarta occorre un certo tempo per riprendere i giri ed arrivare alla velocità massima.

ACCELERAZIONE E VELOCITA' MASSIMA

I 100 Km/h da fermo si raggiungono in poco più di 6 secondi e mezzo, tempo ragguardevolissimo e tale da incutere rispetto a qualsiasi «quattroruote», anche se è leggermente superiore a quanto ottenibile con altre motociclette decisamente sportive. Qui gioca il peso della macchina e l'inerzia del volano che infrena nei primi attimi ma, ripe-



La possente struttura del telaio a doppia culla continua. Non sono stati previsti gli attacchi per il sidecar, e ciò dispiacerà a molti motopesantisti stranieri.

tiamo, non siamo di fronte ad una moto costruita con intendimenti corsaioli. Se il motore non è ben caldo è meglio accelerare tenendo parzialmente chiusa l'aria, altrimenti i carburatori tendono a « soffocare ».

La velocità massima di 170 Km/h si raggiunge dopo un certo lancio, a cagione dello stacco tra la terza e la quarta marcia, come già detto prima, ed abbassandosi in modo da assumere una posizione aerodinamicamente vantaggiosa. Da rilevare che, grazie all'ottimo raffreddamento del blocco motore (oltretutto, abbondantemente lubrificato) si può marciare a tutto gas fin che volete, sempre che ve la sentiate!

Veramente entusiasmante la marcia in salita, dove contano particolarmente tutte le caratteristiche di questo motore, potenza, tiro ai bassi regimi e tenuta allo sforzo: curve permettendolo, si potrebbe affrontare qualsiasi carrozzabile in quarta.

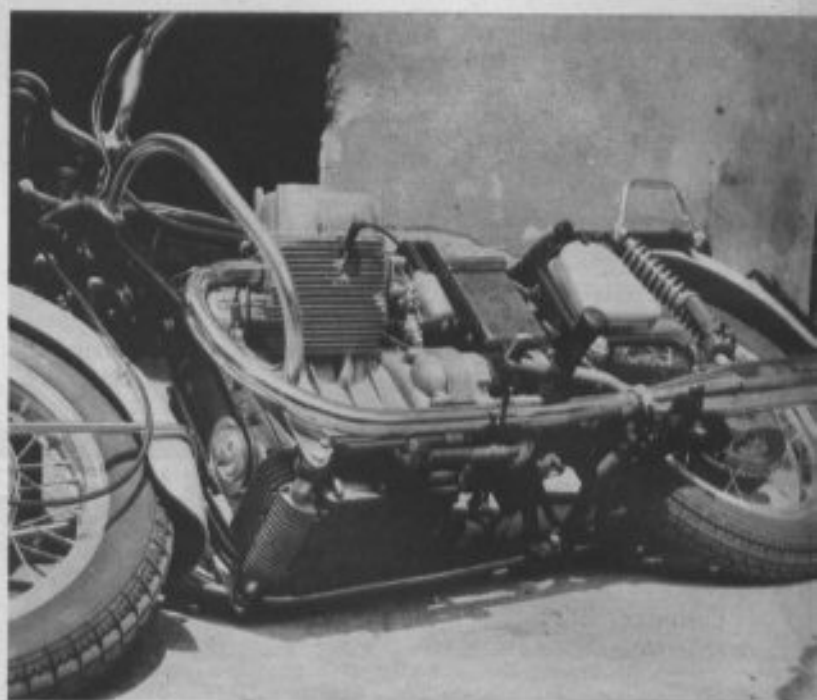
FRENATA

Anteriormente abbiamo un freno a doppia camma veramente ottimo e non solo esteticamente, capace di assolvere al suo compito in modo egregio e di arrivare fino al bloccaggio; il freno posteriore è a camma semplice, più che sufficiente alla bisogna. In complesso il capitolo frenatura si può definire all'altezza della situazione e delle caratteristiche della macchina.

STABILITA' E MANEGGEVOLEZZA

Eccellente la stabilità in rettilineo, anche su strade dal

La Guzzi « V 7 » consente una posizione di guida eretta e naturale, adattissima per il gran turismo, ed offre una buona abitabilità anche all'eventuale passeggero.



La grossa coppa dell'olio, abbondantemente alestata. Si intravede anche la cinghia di comando della dinamo, normalmente racchiusa da un coperchio in lega leggera lucidata. I due silenziatori sono comunicanti fra loro per mezzo di un tubo. Dietro la coppa sbocca il tubo di sfogo dell'olio, in posizione invero non molto felice.

fondo sconnesso, che la « V-7 » affronta senza fare una piega (è il caso di dirlo), e non potrebbe diversamente data anche la mole; anche il vento laterale non disturba in modo eccessivo. In curva, il largo e solidissimo telaio a doppia cul- la compie ottimamente il suo dovere, e così pure le sospensioni, per cui anche qui siamo a posto. Occorre naturalmente una certa attenzione nell'impostare la traiettoria alle alte velocità, ma è possibile correggere abbastanza facilmente (almeno entro certi limiti) eventuali errori con manovre di emergenza: è insomma una macchina che sa perdonare gli sbagli!

Lo sterzo è preciso, e non si alleggerisce all'aumentare della velocità; certo che con una macchina capace di elevate prestazioni sarebbe utile avere il frenasterzo, o meglio un ammortizzatore idraulico.

L'effetto della famosa coppia di rovesciamento, tipica dei motori ad asse longitudinale, si avverte solo da fermo e col motore in folle, con la macchina che oscilla lievemente dalla verticale verso destra, o marciando al minimo (sempre quando si accelera) e non dà quindi eccessivo fastidio, o disturbi di guida. Scalando le marce, è notevole l'effetto frenante del motore, che può arrivare al bloccaggio delle ruote anche su strada asciutta; ma a ciò è facile rimediare con una energica « sgassata » prima di innestare il rapporto più corto (cosa da non scordare quando piovesse!).

La maneggevolezza è sorprendente per un bestione del genere: indubbiamente non è quella di una motoleggera, ma appena le ruote si muovono si riesce a « dribblare » tra gli ostacoli con grande facilità, per cui la marcia in città

non presenta problemi, e ciò anche per la grande elasticità ed il tiro al minimo del motore. Unico neo, la sella un po' alta, che rende difficoltoso il lavoro... di piedi, non certo elegante, ma utile in tante situazioni.

CONSUMO

In una macchina di notevoli prestazioni, e che non sempre si possono sfruttare in pieno, il consumo nell'uso corrente varia ovviamente entro limiti piuttosto ampi. Viaggiando ad andatura moderata (sui 90 - 100 Km/h), ed evitando frequenti brusche accelerazioni si arrivano a percorrere fino

a 22 + 23 Km con un litro; avvicinandosi alle massime velocità si scende sugli 11 + 12 Km. Per un uso medio, città-campagna e sfruttando le possibilità del motore senza strafare, si può considerare normale una percorrenza di 15 Km con un litro, naturalmente di «super». E' una delle poche volte, quindi, in cui si possa dire che le famose «norme CUNA» trovino effettiva rispondenza nella pratica normale e in certi casi siano addirittura superiori alla realtà.

IMPIANTO ELETTRICO

Alimentato da una dinamo a 12 V di ben 300 W è il più potente, riteniamo, mai montato su una motocicletta. La

LE CARATTERISTICHE TECNICHE

MOTORE: bicilindrico a 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. Alésaggio e corsa mm 80 x 70 x 2 = cc 703,717.

Compressione 8:1.

Potenza max CV 50 SAE a 6300 giri/min.

Coppia max. 5 Kgm a 5000 giri circa.

Albero motore in acciaio, rotazione longitudinale, bottone di manovella unico per le due bielle. Cuscinetti di banco e di biella Isot, in lega di alluminio e stagno. Bielle in acciaio. Pistoni in lega leggera, a cupola, con due anelli di tenuta, un anello raschiaolio sopra lo spinotto e altro raschiaolio sotto lo spinotto.

Distribuzione ad aste e bilancieri con asse a camme nel V dei cilindri comandato mediante coppia di ingranaggi elicoidali. Valvole inclinate a 70°, aspir. diam. 38,6 mm; scarico diam. 34,6 mm.

Diagramma di distribuzione: aspiraz. apre 24° prima PMS e chiude 58° dopo PMI - scarico apre 58° prima PMI e chiude 22° dopo PMS.

Gioco distribuzione per messa in fase: mm 0,5. Gioco di funzionamento: aspiraz. mm 0,1 - scarico mm. 0,2.

ACCENSIONE: a batteria-spinterogeno, con distributore Marelli «S 123 A» sulla destra, comandato dall'albero a camme; anticipo iniziale 10° - anticipo automatico a masse centrifughe 25° - anticipo totale max. 38° - distanza tra i contatti mm 0,42 - 0,48. Candele gr. termico 225 scala Bosch; distanza tra gli elettrodi mm 0,8. Bobina Marelli «Be 200 D».

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 2,5 - 3) con segnalatore insuff. press. sul cruscotto; filtro a rete nel basamento motore. Capacità coppa Kg. 3 olio Multigrade 25/40. Sostituz. ogni 3000 Km. Cambio: quantità Kg. 0,750 circa olio 90 W. Sostituz. ogni 10.000 Km.

Coppia conica posteriore: in bagno d'olio; quantità Kg. 0,300 circa olio 90 W. Sostituz. ogni 10.000 Km.

ALIMENTAZIONE: supercarburante, capacità serbatoio lt. 22 di cui riserva litri 3 circa.

CARBURATORI: due Dell'Orto 29 S.S.I. (D destro e DS sinistro), con filtro aria comune, a cartuccia. Diffusore diam. mm 25, polverizz. 255, valvola gas 100, getto max. 120, getto min. 55, spillo conico M14 alla 3a tacca dall'alto, gallegg. gr. 14, vite minimo aperta 3/4 di giro.

AVVIAMENTO: elettrico con motorino Marelli «MT 40 H» 12 V - 0,7 CV, con innesto a comando elettromagnetico tele-

comandato da chiave sul cruscotto. Corona dentata fissata al volano motore.

FRIZIONE: a due dischi a secco, sul volano motore, con parastrappi.

CAMBIO: a quattro rapporti in cascata con ingranaggi sempre in presa ed innesti a manicotti scorrevoli con denti frontali, comandato con selettore e pedale a bilanciera, sulla destra. Alberi montati su cuscinetti. Rapporti interni: 1:1,81 (16/29) - 1:1,25 (20/25) - 1:0,95 (23/22) - 1:0,73 (26/19).

TRASMISSIONI: Tra albero frizione e primario cambio, ad ingranaggi diritti, rapp. 1:1,35 (17/23) - tra cambio e ruota posteriore, ad albero con doppio giunto cardanico omocinetico e coppia conica elicoidale posteriore, rapp. 1:4,62 (8/37).

Rapporti totali di trasmissione: 1:11,33 - 1:7,81 - 1:5,97 - 1:4,58.

TELAIO: a doppia culla continua in tubi.

SOSPENSIONI: forcella anteriore telescopica con ammortizzatori idraulici incorporati; co 160 olio «Shell Tellux 33» per braccio; cambio ogni 20.000 Km.

Forcellone posteriore oscillante (con albero di trasmissione nel braccio destro) con elementi idrotelescopici ai lati della ruota posteriore con molle scoperte, regolabili su tre posizioni.

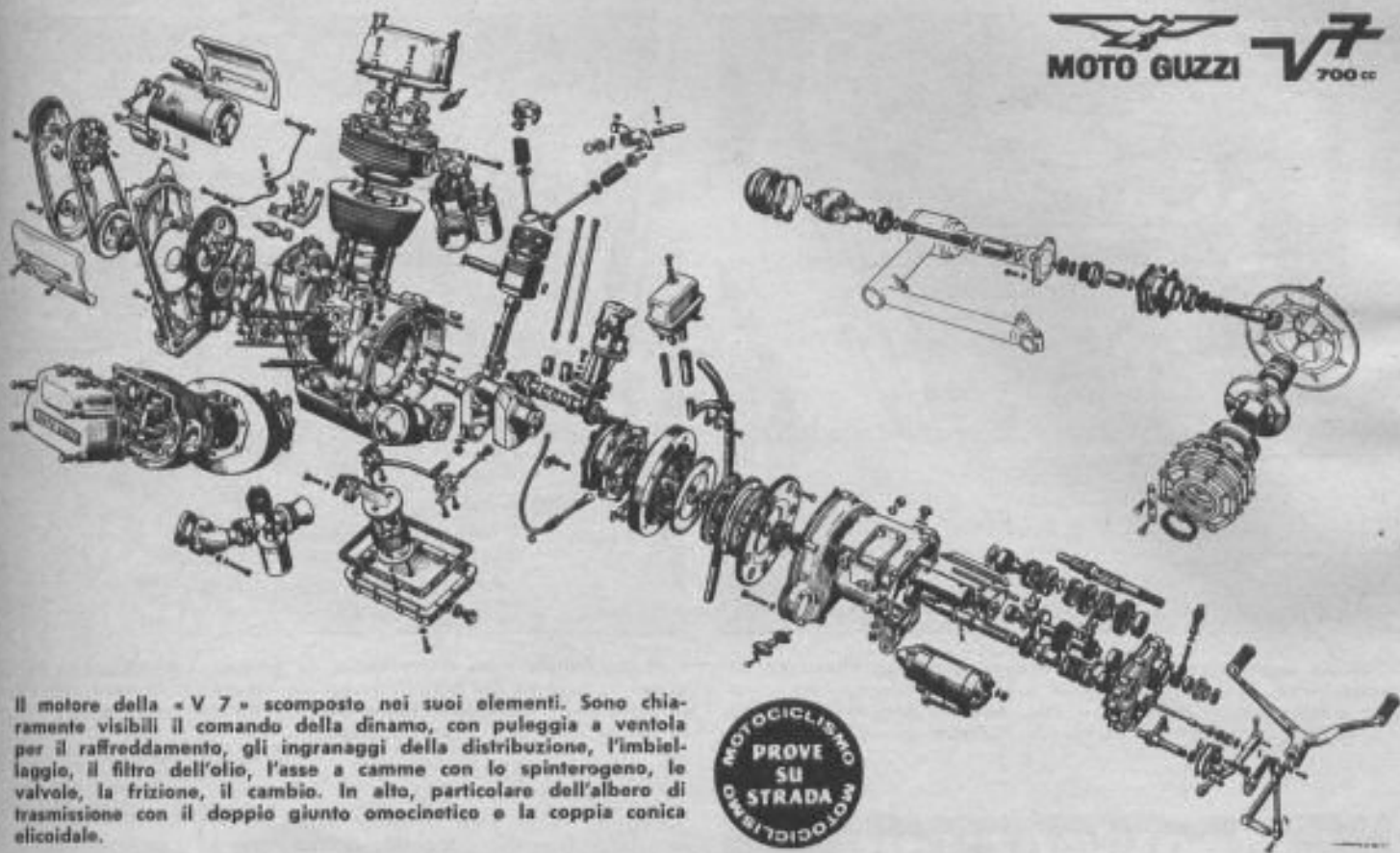
RUOTE E PNEUMATICI: Cerchi in lega leggera 18 x 3, con pneumatici 4.00-18 scolpiti (alta visio.). Pressioni: anter. atm. 1,5 - poster., atm. 1,8 a solo 2 col passeggero.

FRENI: a tamburo centrale in lega leggera, l'anteriore a doppia camera con cappellicci autoavvolgenti, dimensioni utili mm 220 x 40 ant. e poster. Mozzì con perno sfilabile.

IMPIANTO ELETTRICO: dinamo Marelli «DH 62 H», 12 V - 300 W; batteria 12 V 32 A/h; Regolatore Marelli «IR 50 B»; motorino avviamento Marelli «MT 40 H»; furo anteriore da 150 mm con lampada 12 V-45/40 W e posizione 12 V-5 W a alluro; fanale poster. con lampada sferica posiz. e stop 12 V-5/30 W; lampade spia luci, dinamo, folla, olio e illuminaz. quadro 12 V-3 W sferiche; avvisatore acustico 12 V.

DIMENSIONI E PESO: lunghezza mt 2,230; passo mt 1,445; larghezza mt 0,785; altezza mt 1,050; altezza minima da terra mt 0,150; peso Kg 230 circa (a secco).

PRESTAZIONI (norme CUNA): velocità max. nelle varie marce: Km/h 86, 98, 120, 170 ca. Pendenze superabili: 60%, 54%, 23%, 14%. Consumo lt. 0,5 per 100 Km.

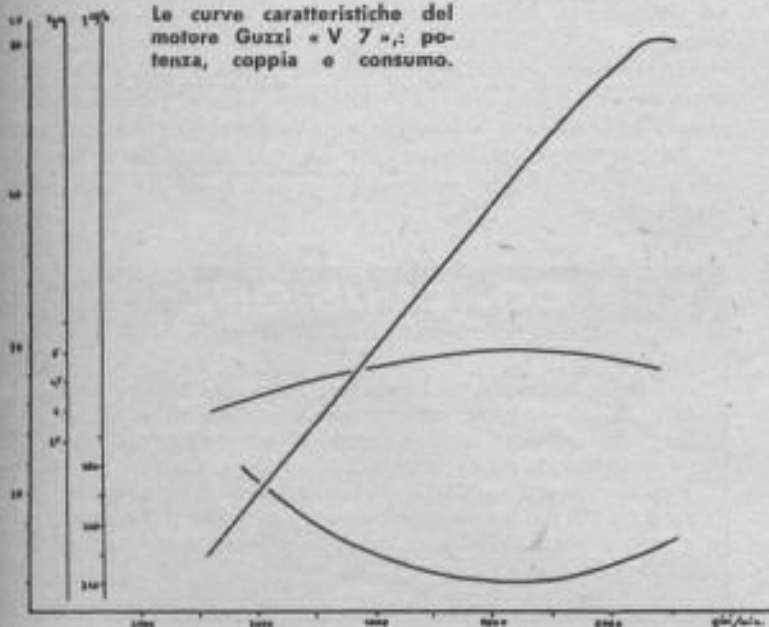


Il motore della «V 7» scomposto nei suoi elementi. Sono chiaramente visibili il comando della dinamo, con puleggia a ventola per il raffreddamento, gli ingranaggi della distribuzione, l'imbiellaggio, il filtro dell'olio, l'asse a camme con lo spinterogeno, le valvole, la frizione, il cambio. In alto, particolare dell'albero di trasmissione con il doppio giunto omocinetico e la coppia conica elicoidale.

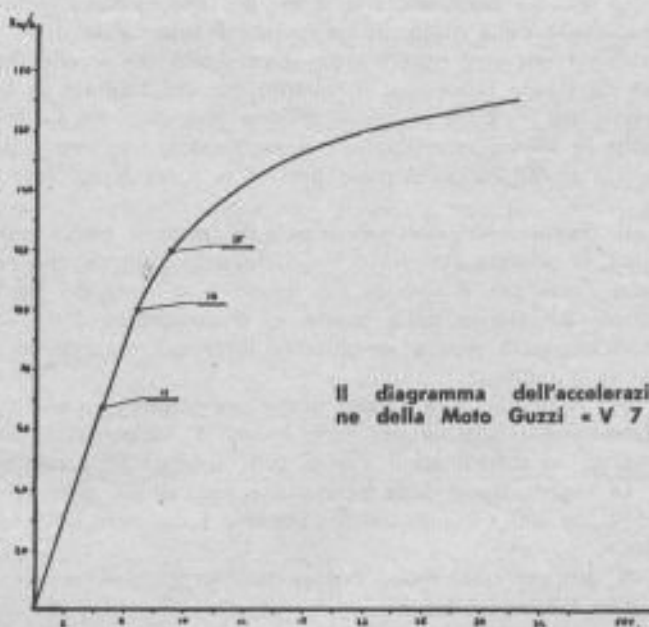
batteria è da 32 A/h. Con una simile disponibilità di corrente, riscontrabile su autovetture di media potenza (1100 e simili, per intenderci), l'avviamento con il motorino — comandato da teleruttore elettromagnetico — è pronto e sicuro in ogni circostanza, anche nel caso di frequentissimi

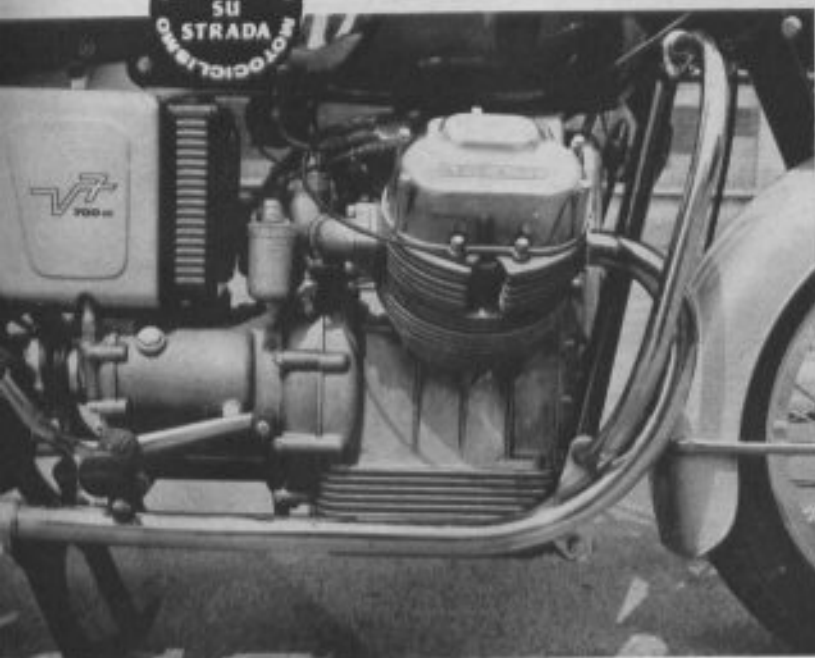
avviamenti successivi, come accade nell'uso cittadino. Anche l'illuminazione (nel faro vi è una lampada da 45/40 W) è buona, superiore al normale standard motociclistico. Il clacson non è particolarmente potente, e andrebbe integrato con delle trombe, che d'altronde l'impianto sopporta benissimo.

Le curve caratteristiche del motore Guzzi «V 7»: potenza, coppia e consumo.

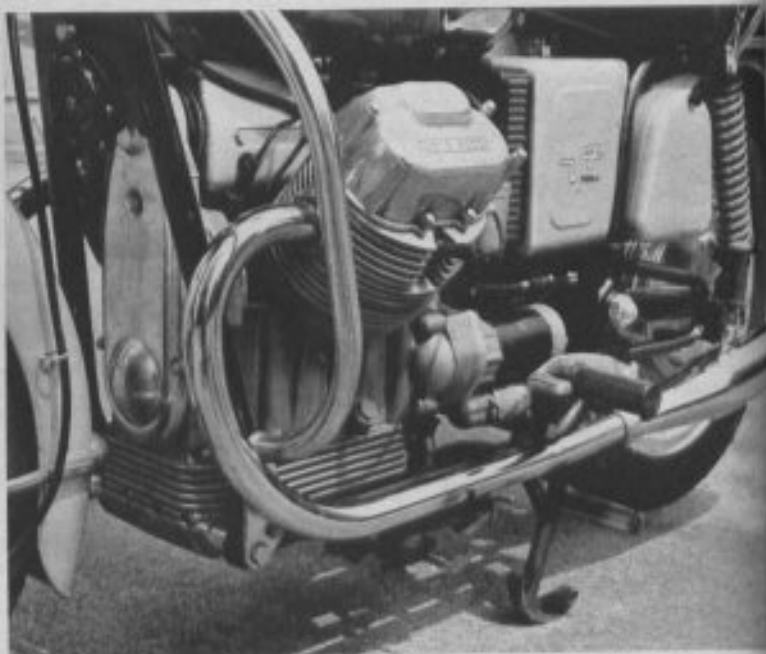


Il diagramma dell'accelerazione della Moto Guzzi «V 7».





Il blocco motore-cambio visto da destra, di linea prettamente automobilistica. Sulla parte superiore della scatola del cambio è visibile il tappo per il rifornimento olio. Seminascolato dalla leva ant. del pedale del cambio si intravede il tappo di controllo livello.



Il blocco motore visto di tre quarti da sinistra. I cilindri sono ottimamente protetti dai tubi paracolpi. Le candele sono bene esposte al vento della corsa. Sulla parte frontale, il carterino della cinghietta per la dinamo e, sopra, il clacson.

Manutenzione

DOTAZIONE ATTREZZI

La dotazione attrezzi è discreta, e superiore alla media corrente: comprende pinza e chiave inglese, tre chiavi a tubo per le misure 8-9, 10-14, 19-21-22, due chiavi piatte da 10-11 e 17-19, una chiave a brugola del 5, cacciavite, chiave per punterie, chiave a occhio da 27 mm.

La piccola manutenzione è un po' impegnativa data la complessità della moto, in compenso è resa facile dalla accessibilità dei vari organi; solo il controllo del livello della batteria risulta laborioso, in quanto occorre togliere la batteria stessa, oppure levare il sellone (svitando tre bulloni). Anche le viti di regolazione dei carburatori (minimo e passaggio) si raggiungono male perchè si trovano sul lato interno.

Il rifornimento del lubrificante al motore (nella sottocoppa) si effettua attraverso un dado sulla sinistra, che reca anche l'asta per il livello; sul fondo vi è il tappo per lo scarico. All'interno della coppa vi è un grosso filtro, che viene smontato solo a lunghissimi intervalli (quando si revisiona il motore).

Per il cambio e la coppia posteriore si impiega olio SAE 90; entrambi i due gruppi sono muniti di tappi per il rifornimento, lo scarico ed il livello, tutti abbastanza accessibili.

La registrazione delle punterie è facilissima, data la disposizione dei cilindri: basta smontare i coperchi sulle due teste.

Il gruppo rottore-distributore dell'accensione, o spinterogeno che dir si voglia, anch'esso di pretto stampo auto-

mobilitico, si trova sulla destra, in posizione facilmente accessibile; normali difficoltà, quindi, per la sua ispezione e regolazione.

I cavi del freno anteriore e della frizione sono muniti di tenditori alle due estremità, facilmente azionabili; il freno posteriore è comandato a bacchetta, con pomolo regolabile a mano sul portaceppi.

Per immettere l'olio nei gambi della forcella anteriore occorre smontare il cruscottino con la strumentazione; per lo scarico vi sono due vitine accanto ai morsetti per il perno della ruota. Non vi sono punti da ingrassare con la siringa.

La tensione della cinghia per la dinamo, dopo tolto il coperchio di protezione, si regola con l'usuale sistema degli spessori per variare la gola della puleggia sull'albero motore.

La pulizia, specialmente per chi desideri la moto sempre a specchio in ogni angolo, è piuttosto laboriosa; di pramatica il getto di nafta.

CONCLUSIONE

Veloce, robusta, confortevole, con un motore ben raffreddato, potente ed elastico, e dotata di soluzioni tecniche ed accessori — come l'avviamento elettrico — moderni, pratiche e signorili, la Moto Guzzi « V 7 » è destinata agli amanti del vero turismo di lungo corso ed a quanti desiderano una motocicletta che li distingua e che si stacchi nettamente dagli schemi e dai canoni consueti.