



BORDATA DI RECORDS DELLA GUZZI V7

Era per lo meno da una decina d'anni che una Casa motociclistica non effettuava un'«operazione record» così massiccia come quella brillantemente condotta dalla Moto Guzzi il 30 e il 31 ottobre sulla pista d'alta velocità di Monza.

La Casa di Mandello, che evidentemente non aveva saziato il proprio appetito di records coi sei incamerati alla fine dello scorso mese di giugno sempre a Monza, ne ha infatti conquistato altri sette nelle classi 750 e 1000 delle moto «sciolte» e otto nella categoria sidecar 750 e 1000, quindi il bottino è stato complessivamente di quindici primati, tutti di considerevole valore.

Le macchine utilizzate erano praticamente le stesse dei records di giugno, e cioè di stretta derivazione dalle «V7» di serie ma considerevolmente alleggerite (185 kg) e dotate di un voluminoso serbatoio da 30 litri, di una carenatura a delfino e di un ammortizzatore idraulico di sterzo.

Per i records della 1000 i motori conservano le stesse dimensioni di alesaggio e corsa della «V7 Special» (83 x 70 x 2 = 757,5 cc.) mentre per rientrare nel limite della 750 la cilindrata era stata ridotta a 739,3 cc. mediante un maggior riporto di cromo sulla canna dei cilindri con conseguente diminuzione dell'alesaggio a 82 mm, ferma restando la corsa di 70 mm.

In testata: i meccanici «aggrediscono» la macchina durante una sosta: chi provvede al rifornimento di benzina e di olio, chi pulisce il cupolino, chi cambia la ruota posteriore, tutto in silenzio, alla svelta, con attenzione e precisione. La riuscita dei tentativi dipende moltissimo anche da questo. A fianco, una impressionante visione della sopraelevata, con la vegetazione che la fiancheggia già tinta dagli splendidi colori autunnali, mentre è in azione il sidecar.

Sempre con lo stesso rapporto di compressione (9,6:1), la potenza era stata leggermente aumentata (da 65 a 68 CV) grazie ad alcuni ritocchi ai condotti, agli organi della distribuzione ed anche al collegamento dei due tubi di scarico nelle vicinanze della ruota posteriore, proprio come sulla «V7» di serie.

La maggior potenza disponibile rendeva così possibile un ulteriore allungamento dei rapporti di trasmissione, ma poiché questo non poteva più essere conseguito agendo sulla coppia conica alla ruota posteriore (già modificata per i records precedenti), si «operava» opportunamente sull'ingranaggeria della trasmissione primaria. La velocità massima (238 kmh) veniva raggiunta sempre al regime di 6900 giri ma come ha precisato il tecnico Tonti, che abbiamo ritrovato col solito entusiasmo al comando delle operazioni, i motori potevano girare a lungo anche sul piede dei 7000 senza particolari timori.

All'alimentazione provvedevano ancora due Dell'Orto da 38 mm e il consumo è risultato di pochissimo inferiore ai 10 litri ogni 100 km.

Dopo la sconcertante esperienza dei records precedenti, i pneumatici questa volta erano i Dunlop «Racing» da 3.25-18 ant. e 3.50-18 post. che venivano cambiati ogni tre ore l'anteriore e ogni due ore il posteriore. In tal modo, alla fine dell'operazione l'asfalto e il cemento monzese avevano «mangiato» circa venticinque gomme, senza contare la dozzina consumatesi nelle prove.

Il 30 ottobre la macchina della 750, guidata da Pagani, Brambilla e Bertarelli, incamerava i records dei 1000 km e delle sei ore ad oltre 200 di media. Unico guaio, la rottura di un bilancere, sostituito in appena sette minuti!

Nella stessa giornata scendeva in pista anche la macchina della 1000 che alla guida di Mandracci, Patrignani e Trabalzini, conquistava i nuovi records dei 1000 km, delle sei ore e delle dodici ore. Il calo velocistico tra il primo record e gli altri due era causato da noie alla trasmissione primaria poco prima della sesta ora (che obbligavano alla sostituzione di tutto il complesso trasmissione primaria cambio, effettuata in soli 40 minuti) nonché dalla nebbia e dal buio che imponevano un rallentamento alla marcia durante le ultime quattro ore: i tentativi terminavano infatti alle 21.45.

Il giorno seguente i più brillanti risultati li conseguiva Alberto Pagani che sulla 1000 «aggiornava» i limiti sui 100 km e sull'ora a quasi 220 kmh, pur o-





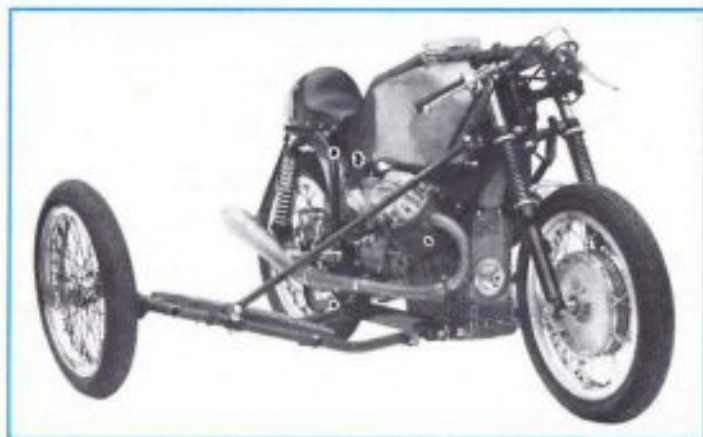
Sopra: Vittorio Brambilla sta fermandosi per far rifornimento e sostituire la ruota posteriore. A fianco: un passaggio di Alberto Pagani sul rettilineo dei box. Entrambi sono alla guida della macchina per la classe 1000.

stacolato anch'egli dalla nebbia e dal buio nell'ultima fase della sua magnifica prestazione.

Nello stesso giorno entravano in scena i sidecar. Dopo aver unito la «terza ruota» alla macchina sciolta (utilizzando il complesso realizzato per i records di Cavanna con la Moto Guzzi 250 nel lontano 1952!) era dapprima la volta di Vittorio Brambilla che sulla 750 realizzava i nuovi primati sui 10 km, sui 100 km e sull'ora a velocità assai prossime ai 200 kmh malgrado il pessimo stato delle «sopraelevate» che influisce ancora più negativamente sulla guida del sidecar.

Salito sulla macchina della 1000 cc., lo





Sopra: le «V7» protagoniste dei riusciti tentativi viste senza la carenatura. Sotto: Vittorio Brambilla sta partendo col sidecar 1000.



TEMPI E MEDIE DEI RECORDS MOTO GUZZI

MOTO SCIOLTE

Classe 750 cc (Bertarelli, Brambilla, Pagani)

1.000 km in ore 4.57'19"2 media kmh 202,447 (r.p. Catlin-B.M.W. 1981 in ore 5.37'12"2 kmh 177,890).

6 ore: media kmh 203,073 (r.p. Catlin-B.M.W. 1981 media kmh 177,036).

Classe 1.000 cc

100 km (Pagani) in 27'28" media kmh 218,426 (r.p. Tenconi-Moto Guzzi 26/6/1969 in 28'45"4 kmh 208,647).

Un'ora (Pagani) media kmh 217,040 (r.p. Tenconi-Moto Guzzi 26/6/1969 kmh 209,759).

1.000 km (Mandracci, Pagani, Patrignani, Trabalzini) in ore 4.51'21"4 media kmh 205,032 (r.j. Heat Vincent HFD 1952 in ore 6.10'19"8 kmh 162,020).

6 ore: media kmh 178,033 (r.p. Heat e altri-Vincent HRD 1952 media kmh 161,862).

12 ore: media kmh 179,553 (r.p. non esisteva).

SIDECAR

Classe 750 cc (Vittorio Brambilla)

10 km in 3'16"4 media kmh 163,299 (r.p. Oliver-Norton 1950 in 3'54" kmh 153,848).

100 km in 31'12"5 media kmh 192,256 (r.p. Oliver-Norton 1949 in 36'54" kmh 162,612).

Un'ora: media kmh 192,256 (r.p. Oliver-Norton 1950 kmh 156,200).

Classe 1.000 cc

10 km (Brambilla) in 3'13"5 media kmh 186,046 (r.p. Pope - Pope Spec. 1952 in 3'31" kmh 170,616).

100 km (Brambilla) in 32'12"8 media kmh 186,258 (r.p. Temple-O.E.C. 1926 in 41'35"44 kmh 144,263).

Un'ora (Brambilla) media kmh 186,082 (r.p. Temple-O.E.C. 1926 media kmh 143,680).

6 ore (Auerbacher, Brambilla, Dal Toè) media kmh 144,073 (r.p. Waterman-Coventry Eagle 1926 media kmh 114,650).

1.000 km in ore 6.56'27"4 media kmh 140,004 (r.p. non esisteva).

stesso Brambilla (il più «duro» di tutti in questa operazione record) faceva suoi i primati dei 10 km, dei 100 km e dell'ora; quindi alternandosi con Dal Toè e col tedesco Auerbacher proseguiva alla conquista delle sei ore e dei 1000 km. La velocità conseguita in quest'ultima serie di tentativi, pur notevoli, sono state condizionate da tre fattori negativi e cioè la rottura (per ben tre volte) degli attacchi del sidecar, duramente provati dalle «sopraelevate», nonché la nebbia e l'oscurità che hanno nuovamente ostacolato la marcia sul finale.

La Casa di Mandello, con le «operazioni» di giugno e di ottobre, ha così conquistato 19 records con la «V7»; altri sette primati già li deteneva con macchine varie e perciò il suo patrimonio si eleva alla bella cifra di 26 che le consente di fregiarsi nuovamente dell'ambito titolo di detentrici del «primato dei primati».

Carlo Perelli