



Cilindri Italiani Moto Guzzi V7



Bollettino di contatto per gli appassionati delle Moto Guzzi V7- N° 0 Sett. 1999

**Il bicilindrico Guzzi
un motore entrato nella
leggenda
si appresta a valicare
indenne
il millennio**

Sono passati più di trent'anni dal concepimento di quello splendido motore a V, ed ancora le sue doti incantano i motociclisti di mezzo mondo. Sono decine le evoluzioni dal modello base che culmineranno quest'anno con la bella V 11, sicuramente non sarà l'ultima versione del più Italiano dei motori.

Esattamente 30 anni fa, sulla pista di Monza, la Moto Guzzi stabiliva primati a mani basse, con motori V7 di serie elaborati quel tanto da consentirne prestazioni esaltanti. Per noi, appassionati delle prime V7, questo anniversario non può che riempirci di orgoglio. Ed è anche per questo motivo che vogliamo celebrare l'evento con questa pubblicazione fatta da guzzisti per i guzzisti. Con il vostro contributo potremo avere uno strumento agile, fuori dagli schemi commerciali delle riviste di settore, che potrà incentivare sempre più la passione per le Guzzi ed in particolare per quei primi motori che ancora rombono per le strade del mondo.

Questo primo numero del bollettino è solo



Sopra dietro al groviglio di meccanici, la V7 elaborata che nel 1969 a Monza ottenne i record

Il motore era lo stesso delle moto di serie, elaborato per l'occasione.

un assaggio di ciò che potrà diventare con il vostro aiuto. La prima diffusione avverrà per il Guzzi day a Mandello dove sicuramente si vedranno tutti i modelli trattati da queste pagine, dalle prime V7 700 alle Special, 850 GT, California 750 e 850, Ambassador ed Eldorado insomma quegli splendidi motori riconoscibili dalla dinamo, che ancora fanno sognare, oltre a chi li guida, tutti coloro che su di essi hanno trascorso gli anni più belli della loro vita.



Basta poco per rendere unica una V7



← Le nostre moto

Ivano di Casamarchese (PV) è stato tra i primi a rispondere al mio appello per riunire gli appassionati delle V7. Meriterebbe quindi più spazio la sua moto. Mi scuso con lui ma spero che queste foto rendano giustizia ad un lavoro fatto con passione. Bello il colore, e le piccole modifiche che non stravolgono la linea della sua 700 (a proposito non mi hai raggugliato sulle modifiche al motore, il basamento sembra quello del' 850). La moto è stata battezzata: " The Loner" e come dice Ivano riprendendo Neil Young,
FATEGLI STRADA !

Molti amici mi hanno telefonato e scritto, invito tutti a non fermarsi, fatemi sapere quali lavori di restauro e modifiche avete apportato alle vostre V7, tutti noi appassionati potremo imparare nuove tecniche, e trovare la soluzione a problemi meccanici.

Guzzisti controcorrente

■ Credo non vi possa essere titolo migliore per inaugurare questo notiziario dedicato alle mitiche V7 della Moto Guzzi.

■ Come un fiume che scende a valle trascinando con se tronchi e bagnanti, il mercato delle motociclette sia a livello mondiale che Italiano spinge in determinati segmenti. I vari uffici marketing delle case si prodigano per far nascere nei cervelli dei consumatori il desiderio di custom, di enduro, di scuteroni e via dicendo. Il popolo delle due ruote da più parti fotografato come intelligente, maturo, attento alla qualità ecc.... si smentisce ogni qual volta cambia il proprio mezzo per passare al modello successivo (uguale al precedente !) con le nuove colorazioni e qualche CV in più.

■ Dopo quanto scritto capirete per quale motivo siamo controcorrente.

■ Ci ostiniamo a viaggiare con motociclette con almeno 25 anni d'età, e non possiamo neanche considerarci veri e propri cultori di veicoli d'epoca, amiamo fare viaggiare le nostre nonne, ci piace trasformarle, ripararle (altra cosa controcorrente), insomma ci piace la Moto Guzzi e magari in garage ne abbiamo pure altre 2 o 3 più recenti.

■ Cara vecchia Guzzi, non possiamo affermare che sia "alla moda" in questo momento, anche se continua a fare moto bellissime, si sta tirando fuori da un periodo di crisi e ristrutturazione e siamo sicuri che ci riuscirà, ma purtroppo avrà di fronte la scelta:

■ la legge dei grandi numeri, e quindi seguire anche lei la corrente del mercato, oppure la strada fatta di moto di qualità, rispettando la sua grande storia.

■ Dimenticavo di presentarmi, mi chiamo Stefano e come voi sono un appassionato di V7, la trovo una moto fantastica ed ancora godibilissima. Tutto è cominciato mentre davanti al mio nuovo pentium 3 spento, stavo leggendo l'ultima prova, dell'ultimo missile giapponese, nella solita rivista di settore che mi delude ma che compro ugualmente; ero reduce dall'ultimo raduno organizzato con il mio gruppo Guzzi di Reggio (le Teste Quadre) dove avevo avuto l'idea di far incontrare alcuni appassionati di V7, il passo è stato breve, ho acceso il mio missile cibernetico ed ho cominciato a fare le prove per stampare questo notiziario.

■ Più controcorrente di così si muore.

■ Un notiziario dedicato ad alcuni particolari vecchi modelli di moto di una casa Italiana non alla moda, in più senza essere supportato da nessun registro storico o club. O sono pazzo oppure ho una gran fiducia nei miei amici guzzisti. Se l'idea vi piace fatemelo sapere e cosa più importante aiutatemi in questo mio intento, mandatemi le foto delle vostre V7 (le moto con la dinamo per intenderci) con le storie ad esse collegate, sul loro recupero sulle modifiche, sul restauro, sui problemi meccanici e come li avete risolti. ■ Avete pezzi di ricambio che vi sono avanzati ? Fate



Ivano di Pavia e la sua V7 in una bella immagine

■ un annuncio su queste pagine, non garantisco diffusioni esagerate, ma fin che potrò invierò il bollettino a casa vostra e di coloro che mi faranno pervenire il loro indirizzo gratuitamente (magari se l'idea funziona mi darò da fare per trovare uno sponsor) e naturalmente se vi viene la voglia d'organizzare incontri dedicati alle nostre moto, fatelo tramite queste pagine, la notizia si diffonderà.

■ Insomma ragazzi aspetto vostre notizie, alcuni mi hanno già contattato e li ringrazio, non saremo giornalisti ma in moto ci andiamo davvero e lanciamo da queste pagine una preghiera alla nostra amata casa madre: "Cara Moto Guzzi siamo tutti con te. Siamo sicuri che tornerai grande, ma ti preghiamo monta sul nostro Bufalo, assieme vinceremo la corrente".

■ **Stefano C.**

Annunci.

Cerco

*V7 700 del 1968- cerco coppia conica in buono stato tel. 0872-713234 Paolo

*V7 Special - cerco motore e ricambi vari, anche moto completa da usare per ricambi. Tel 0522- 888442 Stefano

Vendo

*V7 Special - vendo cupolino originale .tel. 0522-951181 Massimo

*850 GT del 1973 a posto con documenti regolari vendo £ 8.700.000 tratt. Tel 030-995293

*V7 Special - vendo una cinquantina di raggi per cerchi. Tel. 0522-888442

Quelle V7 con le ali

Trent'anni fa a Monza la Guzzi strabiliava con un bottino di primati

Immaginiamo per un momento di essere lì anche noi. Aggrappati alla rete, mentre il tramonto si avvicina, osserviamo il trascorrere dei minuti sui volti stanchi di piloti e meccanici, che da ore stanno assistendo un motore che vuole infrangere le barriere del tempo.

Sarebbe troppo bello rivivere quei momenti mentre nel buio più nero compare una sagoma inconfondibile che fa scattare i cronometri dei commissari. "Record"! I nuovi motori V7 strabiliano i motociclisti di tutto il mondo.

Bei tempi andati, dirà qualcuno, anni in cui le case per dimostrare il loro valore non avevano la sola scelta delle corse. Si correva anche contro se stessi, contro i limiti di velocità, durata, resistenza fisica e dei motori.

Le moto da record in quei giorni erano le V7, con modifiche che oggi le farebbero quasi rientrare tra le moto di serie.

Alleggerite a 185 Kg, serbatoio maggiorato a 30 l, aggiunta di un ammortizzatore di sterzo. La potenza risultava aumentata di 3 CV SAE (da 65 a 68) con alcune accorgenze classiche: lucidatura dei condotti e degli organi di distribuzione. I rapporti alla coppia conica già modificati per i precedenti record, (già a Giugno dello stesso anno la Guzzi con la V7 aveva stabilito 6 nuovi primati) imponevano un ritocco anche degli accoppiamenti della primaria.

I carburatori erano due dell'Orto da 38 mm con coni d'aspirazione.

La cilindrata, per rientrare nella categoria 750 cc, veniva diminuita agendo semplicemente sullo spessore del cromo del cilindro, la corsa del pistone risultava come sulle moto di serie.

Pare incredibile che tali semplici modifiche avessero reso una normale V7 capace di raggiungere i 240 Km orari sempre a 6500 giri.

I piloti che si alternarono quei giorni sulla 750 erano Pagani, Brambilla, Bertarelli. L'unico

guaiò nella prova di quella macchina fu la rottura di un bilanciante, sostituito in corsa con una sosta di soli 7 minuti, onore e gloria a uomini con i "cosiddetti".

Sulla V7 maggiorata a 1000 cc, montarono Mandracci, Patrignani, Trabalzini conquistando altri record di durata e velocità.

I tentativi nella prima giornata terminarono alle 22.00 con la nebbia che andava a braccetto con l'oscurità (le moto erano senza fanale!).

Nella giornata seguente, altri primati che così diventano 19 in totale, sono fatti registrare dai sidecar montati da Pagani e Brambilla.

Sono passati tanti anni, ma da quelle nebbiose giornate d'Ottobre spunta ancora un gran motore ed il coraggio d'uomini che riuscirono a superarsi, il nostro orgoglio di guzzisti ci fa urlare di gioia nei nostri sogni, che ci vedono aggrappati a quella recinzione di Monza.



Una delle Guzzi utilizzate per i record del 1969 - Sotto la tabella con i risultati

I dati per questo articolo sono tratti da Motociclismo n° 12/69

MOTO SIDECAR

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. 1961 in ore 5.37'12"2 kmh 177,890).
6 ore: media kmh 203,073 (r.p. Catlin-B.M.W. 1961 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 205,932 (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 183,299 (r.p. Oliver-Norton 1950 in 3'54" kmh 153,846).
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 192,258 (r.p. Oliver-Norton 1950 kmh 158,200).

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 143,880).
6 ore (Auerbacher, Brambilla, Dal Toe) 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).

gioca grosso

GUZZI V7
Una potenza da dominare



Pubblicità del 1969, un pezzo da collezione

Le dinamo di Vezzano 29-30 Maggio 1999

Il raduno delle V7 tenutosi a Vezzano sul Crostolo il 29-30 Maggio scorsi ha registrato la presenza di una quindicina di belle moto. V7 Special in particolare, ma anche alcune 850 GT e 700 hanno parcheggiato all'interno della piazza del raduno Guzzi, aperto anche alle altre moto della casa di Mandello.

La cosa che più ha sorpreso gli organizzatori è stata l'età dei centauri intervenuti con le V7, giovani che viaggiano in puro stile anni 60/70, esperti dei loro motori, autori delle principali modifiche apportate alle proprie Guzzi. Per tutta la giornata di Domenica si è verificato ciò che gli organizzatori speravano: scambi di indirizzi e commenti sui problemi per il reperimento di questo o quel pezzo originale. Dispiace il fatto che molti amici non hanno saputo in tempo di questa iniziativa, dai commenti raccolti successivamente si è calcolato che le presenze di V7 potevano essere perlomeno una cinquantina.

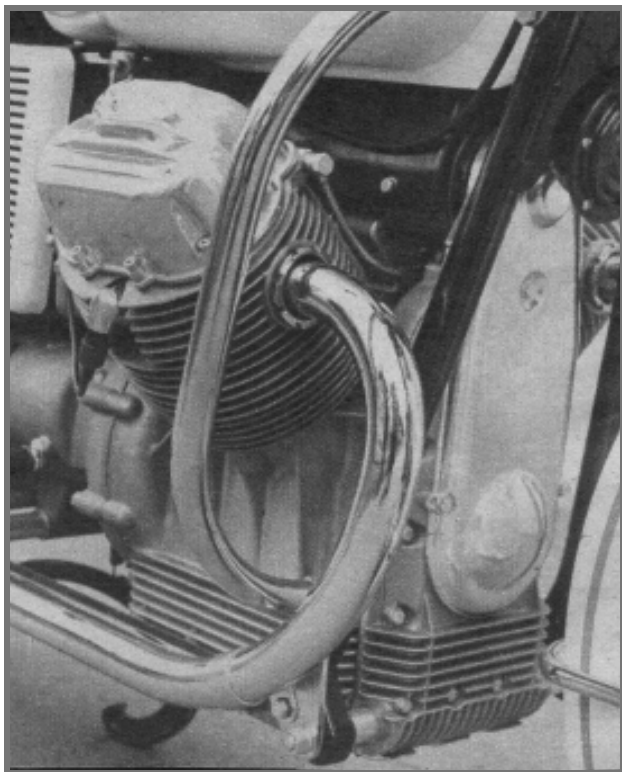
Lo sforzo organizzativo non è stato un gran che, visto che il raduno si teneva all'interno del più collaudato raduno delle Teste Quadre. Per questo motivo a Reggio sperano di essere copiati, in modo che anche nei futuri raduni Guzzi d'altri paesi si tengano incontri simili. Il successo sarà garantito anche da questo bollettino che ne comunicherà notizia ai diretti interessati. Per il prossimo anno le teste quadre stanno decidendo se organizzare un incontro esclusivo, in altre parole interamente dedicato alle V7, un party o simile, per ottimizzare gli sforzi ottenendo però una bella iniziativa.

In ogni modo vi faremo sapere.

Attenzione !

Questo numero del bollettino verrà diffuso nei prossimi raduni Guzzi in bianco e nero.

Diversamente dalle copie inviate a casa che hanno la prima pagina a colori.



*Dal 24 al 26 Settembre 1999
Si terrà a Mandello del Lario
Il Guzzi Day organizzato dalla casa madre.*

Un evento da non perdere !

Questo notiziario è dedicato agli appassionati dei modelli V7 della Moto Guzzi, le Dinamo di Mandello !
Per ricevere questi fogli a casa, per informazioni, per invio di materiale scritto, fotografico,
per proposte di sponsorizzazione, per raduni ecc.

Contattare : Codeluppi Stefano via Donizzone da Canossa, 4 - 42020 Quattro Castella (RE) Tel. 0522- 888442