

Moto Guzzi

Cilindri Italiani
 CLUB ITALIA

Bollettino di
 contatto per gli
 appassionati
 delle
 Moto Guzzi V7
 N° 10
 Marzo
 2001

Tiratura di questo
 numero:
 200 copie colore
 100 copie b/n



Via per Maggiana, 24/b 23826 Mandello del Lario
 (Lecco) Italy
 Tel 0341- 731344 Fax. 0341- 733801

**Prima di acquistare ricambi usati per la tua Guzzi
 chiedici un preventivo. Da STUCCHI trovi la
 sicurezza nella qualità.**

DESTINAZIONE PORTOGALLO

I nostri viaggi

Un altro stupendo viaggio in sella alla V7

*Questa volta sono due le special che partono dalla sicilia:
 l'oramai mitico Giosué assieme a Nino, entrambi con
 compagne. Un viaggio che ci fa capire perché amiamo le
 nostre vecchie moto.*

Quest'anno eravamo cinque: Io e Paola su V7 Special, Nino e Giusi su un altro V7 Special e la "mascotte" del gruppo, Marco, su Kawasaki ZZR1100. Imbarcate le moto sul traghetto, lasciamo il porto di Palermo il 3 Agosto sera e 20 ore dopo siamo a Genova. Imbocchiamo l'autostrada per Ventimiglia e da Savona ci becca un temporale con tanto di grandine. Passiamo la notte in un B&B a Borgo Verezzi e cogliamo l'occasione per proclamare Marco guzzista ad honorem per la pazienza dimostrata nel reggere i ritmi delle V7. L'indomani, direzione Carcassonne, dribbiamo fortunatamente una serie di temporali ma non possiamo evitare centinaia di Km di vento, a tratti molto violento. Quando arriviamo a Carcassonne sono le 11 di sera. Giriamo tutti gli hotel ma non c'è posto e lo stesso nei campeggi; Finalmente la gendarmerie ci dà il permesso di piantare le tende nel giardino circostante il casello e infine, alle 3,30 si dorme!

Il 6 Agosto ci svegliamo in condizioni pietose, fortunatamente troviamo 2 stanze in albergo e dopo un sonno ristoratore visitiamo la caratteristica cittadella medievale. Nel piazzale antistante l'ingresso qualche persona si ferma ad osservare, tra lo stupito e l'ammirato le nostre Guzzi. Il 7 Agosto, sempre con comodo, ripartiamo alla volta di S. Sebastian. Mentre attraversiamo i Pirenei la moto di Nino sbuffa una manciata d'olio sulla faccia di Marco Kawa: la cuffietta che copre il cardano si e' bucata. Tanti francesi e qualche italiano alla stazione di servizio si sono avvicinati per offrirci il loro aiuto. Alla fine una fasciatura e si prosegue. Arriviamo a S. Sebastian: di sera: l'isola sul mare antistante, illuminata di verde, e' un colpo d'occhio incredibile. Dediciamo l'8 agosto a visitare la città. L'indomani non possiamo fare a meno di notare come l'umidità assorbita nelle precedenti 2 notti di campeggio ha seriamente messo alla prova le nostre ossa. Ripartiamo alla volta di Bilbao. Il paesaggio è un susseguirsi



di prati, boschi, montagne, vallate e fiumi che le attraversano. A Bilbao ci separamo, non senza rammarico, dai simpaticissimi Nino e Giusi. Io, Paola e Marco proseguiamo per Oviedo. Siamo nelle Asturie: verde dappertutto e coste molto simili all'Irlanda. Ci fermiamo in un campeggio dalle parti di Llanes. Le tende sono poste su terrazze a strapiombo su una baia bagnata dall'oceano. Al centro della spiaggia arriva un ruscelletto di acqua freddissima e trasparente. Il mare è di cristallo verde e le onde sono lunghissime: un paradiso! Ad oggi sono 1550 km percorsi.

A malincuore, il 10, lasciamo questo posto dirigendoci verso Porto. Spesso passiamo su ponti lanciati sopra profonde valli boschive. Raggiungiamo la Galizia che già presenta un paesaggio diverso: più povero e dimesso.

E' tardi, abbiamo percorso 400 Km e ci

Continua.



Meccanici d'Italia

Due nuove segnalazioni di buoni meccanici per le nostre vecchie moto, a proposito "ma al sud non ci sono buone officine ?"...attendiamo i vostri consigli.

Di Ivano Tajetti di Milano

Vi invio l'indirizzo di un ottimo meccanico, amico delle V7 e concessionario Guzzi, ha prezzi abbordabili, simpatia, onestà, cosa che purtroppo nelle varie officine Guzzi in Milano, NON HO MAI TROVATO, in Milano spesso la V7 e vista solo come grattacapo e fonte di guadagno con la scusa di pezzi introvabili...

BRUNO CASSANI, VIA NOVARA, 20 - ABBIATEGRASSO 20081 - TEL. 02 94966979 è un signore, con parecchie primavere sulle spalle, con una conoscenza ed esperienza di una vita nel mondo Guzzi, tanto che la Primavera scorsa ha affrontato per la seconda volta Milano Roma e ritorno in sella a un Guzzino 75 in occasione del Giubileo lo stesso percorso affrontato da lui ben CINQUANTA ANNI FA' quando aveva solo 12 anni... L'impresa è stata anche riportata come notizia su vari periodici del settore...

Di Andrea Livi di Prato

Novelli Piero si può trovare in Via casale, 20 a Tobbiana di Prato, è stato meccanico Gilera presso una concessionaria, adesso passa il tempo con i ferri vecchi, quindi anche con "le nostre moto". Con lui abbiamo fatto a pezzi il motore della mia v7 special e vi assicuro che ha fatto un ottimo lavoro, senza pretendere un leasing.

Da 40 anni Concessionari per passione !!

Potrebbe sembrare una ruffianata, ma fidatevi se vi dico che più che uno sponsor Trinco Alessandro è un appassionato. Nel corso di questi mesi abbiamo affinato la nostra conoscenza e quella piccola concessionaria sulle montagne si sta dimostrando una inesauribile fonte di ispirazione: cataloghi, documenti, ricambi; tutti diligentemente conservati e curati dalla passione dei fratelli Trinco che da due generazioni gestiscono il nostro marchio in Trentino. Alberto poi si diletta in elaborazioni spinte, in un sotto tetto dell'officina, ove può trovare posto anche un compressore Volumex, naturalmente su motore Guzzi !! Avremo altre occasione per riparlare, per ora vi ricordiamo il nuovo servizio internet : www.trinco.it Per comunicare e avere informazioni sulle moto in offerta e sui ricambi.

I vulcanici fratelli stanno organizzando con noi di cilindri italiani una bella iniziativa che si svolgerà il prossimo 6 maggio. Una domenica da passare in compagnia:

Dalle ore 10:00 ritrovo presso la concessionaria a Rovereto (TN) rinfresco e partenza (ore 12:00) verso un tipico ristorante locale. Non è un vero raduno quindi è necessario prenotarsi ai numeri della concessionaria, per il pranzo e per avere informazioni dell'ultimo minuto su questo evento. Tutti i Guzzisti sono invitati.

A lato il negozio

CONCESSIONARIA UNICA PER IL TRENTO



MOTO GUZZI TRINCO UGO s.n.c.

Moto Guzzi nuove in pronta consegna ed usate
Abbiamo inoltre disponibilità di:

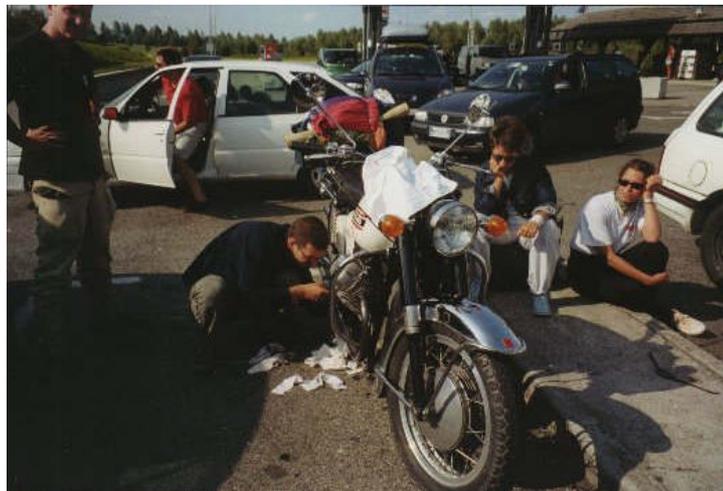
Ricambi nuovi per la serie V7 (originali dell'epoca)
Ricambi usati e nuovi per modelli Guzzi anche d'epoca

Via Halbherr, 27 38068 Rovereto (TN) Tel 0464-430479
fax 0464-422509 e-mail: officinatrinco@dnet.it
(chiedere di Alessandro) Cell. 0333-2130231



fermiamo a Lugo. Dalla banca dove effettuiamo un prelievo osserviamo questa scena: il papà sistema il suo bambino sopra il V7 e la mamma scatta una foto. Potete giurarci, quel bambino è già dei nostri!!.

L'11 Agosto entriamo in Portogallo! C'è un po' di freddo, speriamo che il tempo non peggiori. Alle 10 e un quarto di sera (ora portoghese) siamo nella nostra stanza d'albergo a Porto. Più tardi gironzoliamo un po' e ci sediamo in un ristorante dove possiamo rimpinzarci di deliziose aringhe arrostiti con contorno di cipolle crude e peperoni arrostiti. Il giorno successivo si visita la città. Attraversiamo il centro storico (Patrimonio dell'Unesco) fino ad arrivare al lungofiume Duero (la Ribeira) con le sue bancarelle. E poi strade strette, incredibili salite e scalinate infinite che portano su piccole piazzette con l'immane chiesa barocca. Un vecchio, seduto davanti ad un uscio, accarezza un gatto. C'è una strana magia che ti ipnotizza nei vicoli del centro di Porto. Gli scorci delle stradine sono tanto particolari che rimarresti lì a studiarli per ore.



Di sera andiamo a mangiare qualcosa sul lungofiume e ci godiamo le luci delle insegne delle distillerie riflesse sul Duero.

Il 13 Agosto scendiamo verso Lisbona evitando l'autostrada e raggiungiamo la spiaggia di Mira dove guardiamo le onde infinite dell'oceano. Troppo affollata Mira, proseguiamo per Pedrogao attraverso una riserva naturale molto bella ma dalla strada così dissestata da rischiare di perdere il bagaglio (e Paola). Ci fermiamo a S. Pedro de Moel in un campeggio. Usciti dal ristorante raggiungiamo la spiaggia ed ecco l'oceano di notte: non c'è distacco tra il mare ed il cielo, hanno lo stesso colore e le onde, lunghe ed infinite, pare che nascano dal nulla. L'indomani tentiamo di fare del mare ma le onde di quel giorno ci invitano a prendere il sole senza entrare in acqua. Il 15 Agosto si parte presto per Batalha dove visitiamo la splendida chiesa-mausoleo dei sovrani portoghesi. Da Batalha proseguiamo per Alcobaca per visitarne il grandioso monastero. Da qui, percorrendo una bellissima strada che si inerpica raggiungiamo Fatima. Il 16 Agosto si riparte alla volta di Lisbona. Ci fermiamo ad Obidòs per girarcela un po', facendo naturalmente i conti con le vertigini. Ripartiamo per Lisbona via autostrada. Appaiono i primi mulini a vento e a 20 km da Lisbona cominciano ad arrivare delle folate di vento micidiali che ci accompagneranno fino a Lisbona. Il mio paravento in questi casi diventa una vera e propria "vela". Dopo qualche difficoltà di orientamento arriviamo alla nostra pensione che è già sera. Appena arrivati in città un signore con evidente pronuncia toscana ci ferma e si complimenta con noi. Le Guzzi, dice, non si fermano mai! A dire il vero, la nostra già da Lugo ha cominciato a perdere una buona quantità di olio ad ogni fermata e adesso sta anche perdendo un faro laterale che per questo si presenta fasciato di nastro isolante nero stile racing. Parcheggiamo le moto davanti ad un commissariato di polizia (non si sa mai). Non le toccheremo più nei giorni di permanenza a Lisbona: useremo i tram e le scarpe.

Il 17 Agosto abbiamo girato molto tra le stradine vecchie del quartiere dell'Alfama ed il porto. Sono salite e discese continue, i marciapiedi sono ricoperti da un mosaico come anche a Porto ma qui è più decorato. Le strade ci conducono fino al castello di S. Jorge che domina la città. Li' ascoltiamo una anziana signora: deliziosa e tristissima la melodia del fado.

La giornata del 18 è interamente dedicata alla visita del quartiere di Belem. Giungiamo davanti al magnifico convento di Sao Jeronimo e visitiamo l'annesso Museo della Marina. Da lì raggiungiamo la famosa torre di Belem. Ci godiamo il lungo tramonto mentre camminiamo lungo il fiume Tago per vedere il monumento a Enrico il Conquistatore. La sera scende lenta e chiara tra una moltitudine di piccole nuvole dai mille colori. È la nostra ultima giornata a Lisbona, concordiamo sul fatto che avremmo voluto avere altro tempo a disposizione per godercela e capirla di più.

È il 19 mattina quando andiamo via da Lisbona attraversando l'immenso ponte "25 Aprile", direzione Evora. Il nostro Marco che ormai, oltre che guzzista "ad honorem" è anche nostra balia, recupera i nostri giubbotti dimenticati in una stazione di rifornimento (non ha voluto dirci a che velocità ha percorso il tratto con il suo ZZR 1100). Dormiamo in campeggio e l'indomani mattina visitiamo Evora godendoci le belle strade e le gustose pietanze locali. Ripartiamo per Elvas, ultima tappa portoghese del nostro viaggio ed estrema fortificazione ad est per difendere il Portogallo dalla Spagna. Ci sistemiamo in una stanza, visitiamo il caratteristico paese e prima di andare a dormire ci godiamo i nostri bicchierini di porto in un bar sulla piazza, respirando a pieni polmoni l'ultima aria portoghese prima del gran rientro a tappe forzate. Il 21 mattina imbocchiamo l'autostrada che attraversa il centro della Spagna da Ovest ad Est ed arriviamo in serata ad un motel che si trova 100 km prima di Saragozza, dove pernottiamo. Il 22 proseguiamo verso est, passiamo accanto a Barcellona, risaliamo verso nord e pernottiamo a Figueres. Il 23, dopo aver visitato il museo di Salvador Dalì partiamo per la Francia. Pernottiamo accampandoci in un'area di servizio nei pressi di Aix En Provence. Il 24 pomeriggio arriviamo al porto di Genova avendo avuto anche il tempo di dare uno sguardo a Cape d'Antibe e la sua costa.

Ad ogni fermata il V7 lascia la sua vistosa traccia d'olio ma, alla fine del viaggio, contero' di aver fatto solo 2 rabbocchi da un litro. Concludo con una considerazione: i miei amici sono rimasti sorpresi dal fatto che io abbia deciso di partire con il V7 dato che la mia "scuderia" è fornita anche di un magnifico V10, una moto nuova e divertentissima.

Potrei stare giorni a discutere su questioni come comodità contro velocità oppure reperibilità dei pezzi contro gusto dell'avventura. La verità sui V7, pur non sapendola spiegare bene, alla fine, la conosciamo solo noi che le amiamo e le usiamo.

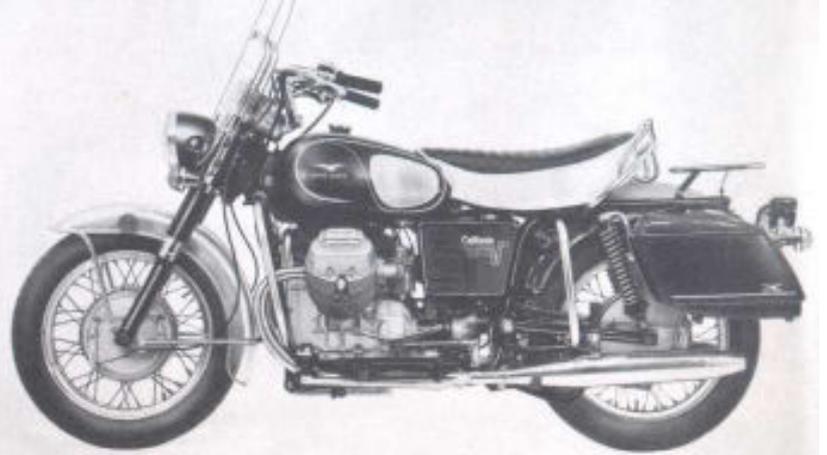
I miei ringraziamenti a Marco (il nostro guzzista su Kawasaki) per la pazienza ed al mio meccanico sig. Curcio per avere tralasciato alcune delle "redditizie" BMW dedicandosi a prepararmi in tempo record la moto per la partenza.

Per motivi di spazio è qui riportato solamente il resoconto di Giosuè. Il paragrafo scritto da Nino verrà inserito nell'articolo che comparirà sul nostro sito internet.

CAPOSTIPITE DI UNA LEGGENDA di *Marcello Molteni*

Sebbene ebbe vita parallela alla sorella GT 850 per quanto riguarda periodi di produzione, tecnica, introduzione di migliorie, persino i numeri di telaio coincidenti, sarebbe limitante considerare la V7 California 850 come la sua semisconosciuta (a quei tempi perlomeno) versione "Yankee"; infatti si può dire che la California esisteva già da diversi anni, se non come nome almeno come filosofia di moto, ed era l'Ambassador 750 destinata ai poliziotti americani, con l'allestimento specifico richiesto dagli esigenti corpi di polizia USA.

La V7 California 850 entrò in produzione nel '72 (anche se nel 1971 furono costruiti degli esemplari con la motorizzazione di 750cc) e rispetto alla GT 850 erano identici il motore, il cambio e la ciclistica, mentre le sovrastrutture e l'estetica erano sostanzialmente differenti, oltre a vantare una ricchissima dotazione d'accessori tutti di serie; praticamente era la trasposizione con poche



Nelle foto: le due principali versioni della California

modifiche della moto dei poliziotti USA

sul mercato civile. La V7 California usciva dalla fabbrica di Mandello con manubrio a corna di bue, parabrezza, cruscotto col solo tachimetro e completo di spie e interruttori di servizio, indicatori di direzione, ammortizzatore di sterzo, chiave d'accensione sotto la sella sul lato sinistro al posto della scatola portaoggetti, sellone mono/biposto nero con fascia bianca completo di maniglione, portapacchi, tubi paramotore anteriori e posteriori, borse laterali apposite in vetroresina, larghe pedane appoggiatepiedi, comando del cambio a sinistra, cavalletto laterale lungo.

Il colore delle verniciature era nero lucido, il serbatoio aveva filetti bianchi eseguiti a mano e zone cromate, mentre tutte le parti metalliche delle sovrastrutture erano cromate o lucidate; tutto questo regalava un impatto visivo altamente spettacolare ma, forse, un po' eccessivo per l'Italia dei primi anni '70, abituata a moto con allestimenti più sobri, e anche per questa ragione nel nostro paese se ne vendettero relativamente poche.



La V7 California fu una moto un po' particolare e conservò alcune delle funzionalità richieste espressamente dai poliziotti USA, come il lampeggio contemporaneo delle quattro frecce e il cavetto con presa da 12V sotto il cruscotto, che serviva ai poliziotti, per esempio, per collegare una lampada durante le ore serali o notturne quando si rendeva necessario consultare della documentazione o stilare verbali.

L'unica modifica introdotta durante la produzione, oltre a quelle comuni alla GT 850 (freni e silenziatori), riguardò lo schema di verniciatura del serbatoio che ad un certo punto diventò uguale a quello del GT con colore nero uniforme e scritta Moto Guzzi con strisce bianche orizzontali adesive.

Purtroppo non c'è una data precisa o un numero di telaio d'introduzione di questa modifica, poiché per un certo periodo la produzione è proceduta parallelamente con entrambi i tipi di serbatoio; l'unica cosa certa è che tutte le California dotate di freno a disco ('74-'75) adottarono il nuovo schema.

In USA le V7 California 850 furono commercializzate col nome di Eldorado Police Special e le uniche differenze degne di nota furono le verniciature, l'adozione del tradizionale sellone biposto del GT 850 e l'utilizzo di accessori di foggia differente, come borse e parabrezza per esempio.

Le domande all'esperto

In collaborazione con Ragni Marco

Con questo numero inizia la nostra collaborazione con un altro esperto per fare luce sui tanti piccoli problemi delle nostre moto. Ma prima di presentare il nuovo meccanico vorrei spendere due parole per salutare colui che fino ad ora ci ha fornito la sua consulenza: Bruno Scola. Non ci sono altri motivi per questo passaggio di testimone, se non la nostra comodità nel reperire le informazioni, il grande Scola è di Milano e fino ad ora abbiamo dovuto valerci di un intermediario (Marcello) che passava il tutto al nostro amico meccanico. Ora ci sarà un maggiore approfondimento e la rubrica si estenderà, sempre per dare più informazioni agli appassionati.

Marco Ragni è di Reggio Emilia, con il padre gestiva una delle storiche concessionarie della città, adesso nella sua grande officina prepara ogni tipo di moto, ha una buona disponibilità di vecchi ricambi, e naturalmente esperienza da vendere.

Marco si è anche reso disponibile a rispondere personalmente alle vostre domande, basterà telefonargli **al numero 0522-551173 (anche fax) nelle giornate di Sabato e Lunedì sempre di mattino.**

- Parliamo di manutenzione spicciola. La primavera si avvicina e tanti appassionati iniziano a fare lavoretti sulle v7, altri si chiedono se continuare a viaggiare con quei piccoli inconvenienti che li hanno accompagnati nella passata stagione. Caro Marco fatti un po' un quadro su come tenere in efficienza, o risvegliare la nostra bella addormentata.

Diciamo subito che per eseguire anche piccoli lavori occorrono alcune peculiarità da parte degli appassionati: innanzi tutto una buona manualità nell'eseguire lavori meccanici, poi uno spazio decente ove farli e naturalmente l'attrezzatura. Consiglierei di non iniziare per niente se una di queste caratteristiche mancasse. In se i lavori di manutenzione non sono difficili; si può iniziare nel controllare le candele che sono uno dei cuori della moto. Una buona candela può durare 10-15000 km a patto che la moto sia a punto. Io consiglio le NGK, in alternativa delle vecchie Boch (vecchia scala termica 225) o Champion che di recente mi hanno dato problemi. Per un uso normale, sulle v7 con la dinamo monto la BP 6 ES, per usi più esasperati ci andrà una candela più fredda. (ad esempio lunghi viaggi d'estate)

L'olio motore poi va sostituito spesso (5-6000 km) e va molto bene un Multigrado 15/45 10/50, consiglio inoltre di smontare e lavare la coppa ogni 15.000 km, in primavera andrebbe benissimo.

Per le puntine, non c'è una vera e propria scadenza, ci sono casi da Guinness dai primati con puntine mai cambiate, basta come già detto utilizzare bene la moto, senza tirate eccessive ed inutili, scaldando bene il motore prima di partire ecc... I nostri spinterogeni sono "nati" bene, un controllo a calotta e spazzola che non devono presentare crepe o bruciature sugli ottoni può bastare. E' chiaro che la fase deve essere a posto, ma nel caso di controlli primaverili con la moto andata a riposo senza problemi, può bastare qualche goccia di olio sul feltrino dell'albero ed al limite una ingrassatina della camma dello spinterogeno con il grasso specifico.

La carburazione è un po' più complicata per i principianti, bisogna ricordarsi di ingrassare la carburazione sul cilindro destro (si guarda da seduti sulla moto) 1/2 giro 3/4 in più dell'altro cilindro. (si agisce svitando la vitina incassata nel corpo del carburatore) Il destro infatti scalda maggiormente perché è più penalizzato nel ricevere lubrificante. Non dimentichiamoci il filtro dell'aria, anche se "rompe" smontare la cassetta che lo contiene, è importantissimo controllarlo e se non è sporco eccessivamente, soffiare con aria compressa, i consumi dipendono anche da lui.

Alla batteria conviene dare una caricatina, chi poi l'ha smontata prima dell'inverno sarà stato prudente.

Per la sicurezza una occhiata ai freni, magari sostituendo i ceppi con quelli ricoperti dal nuovo materiale d'attrito più performante, le vecchie con gli inserti in metallo frenano meno anche se durano di più. Controllare i giochi di forcella e cardano; una forcella con gioco è pericolosa, i cuscinetti devono essere sempre efficienti, qui consiglio un salto dal proprio meccanico. Posso al limite far luce sui sintomi di mal funzionamento che per il giunto si traducono in vibrazioni durante la marcia sulle pedane poggia piedi (in particolare la destra) è possibile svitando la fascetta della cuffietta, inserendo due dita toccando il giunto sentire anomale vibrazioni o scatti, naturalmente facendo girare lentamente la ruota con l'altra mano. Un consiglio per far durare il giunto è quello di tenere sempre in tiro la moto, con la marcia giusta inserita, non viaggiare in quarta o in quinta a bassi giri. La forcella poi si comporta in modo pericoloso se in frenata vibra o scatta, attenzione alle gomme che devono però essere in buone condizioni. Per eliminare l'eccessivo sfondamento dei bracci si potrà cambiare l'olio con uno più duro, e nelle sport sostituire i pompanti originali con quelli della Bitubo.

- E' chiaro che per avere più certezze consigli sempre il meccanico.

Certamente, è buona norma che un tagliando sia eseguito da chi ha l'esperienza, ma parlando di controlli di routine anche l'appassionato può operare. Chiaro che se già nella passata stagione c'erano sospetti su determinati organi del motore occorre l'aiuto di un professionista. Come le perdite di olio dai paraoli del motore, è una leggenda che le v7 debbano perdere, ora con i nuovi materiali (Viton) un motore revisionato non perde più. Le nostre moto in efficienza non hanno nulla da invidiare alle più moderne sorelle, anzi consumano anche meno !

- Cosa ci dici della benzina verde, incubo di molti appassionati.

Aspetterei a lasciarmi la testa, la verde in una vecchia v7 non causerà eccessivi problemi, tieni presente che da anni la rossa assomiglia sempre più alla verde, poi le nostre moto essendo andate per decenni con la vecchia super hanno avuto modo di crearsi come una patina protettiva sulle sedi e guide valvole. Al limite si agirà sull'anticipo, ed in particolare sui vecchi tubi, cosa che consiglio anche ora: sostituire i tubi benzina troppo secchi o di vecchia concezione (quelli trasparenti della cavis). Una buona efficienza del carburatore poi farà il resto, anche ora sono disponibili kit di revisione per i vecchi dell'Orto che danno nuova vita al cuore della moto.

Raduni Guzzi 2000. 2

Pubblichiamo integralmente la replica giunta dal Guzzi Club Aquile Etrusche di Piombino

Egregio signor Codeluppi

Noi crediamo che delle critiche bisogna fare tesoro, perché ci inducano a migliorare, ma ci creda, ci sono critiche e critiche. La sua, per esempio non entra nel merito del raduno, bensì siamo a due o tre giorni prima dell'evento !

Siamo felici che onestamente lei dice che non pretendeva la cena pagata..., ma se c'era una guida, o un amico, o un accompagnatore che lo poteva condurre in un ristorantino tipico fuori mano (citiamo testualmente dal suo articolo), qualche giorno prima era meglio !

Noi siamo d'accordo con lei, ci mancherebbe altro, purtroppo però nei tanti raduni ai quali abbiamo partecipato, nei tanti anni di attività, non ci è mai capitata un'occasione del genere. Forse è il segno dei tempi che cambiano... Cercheremo di adeguarci ! (comunque bastava chiedere ai sigg.ri Paparo, i quali sono sempre molto disponibili con tutti).

Lei gentilmente se vorrà onorarci della sua presenza al ns. prossimo raduno, ce lo faccia sapere per tempo in modo di poterci organizzare al meglio per la sua venuta.

Il direttivo delle Aquile Etrusche

P.S. gradiremmo che pubblicasse questa ns. risposta, alla sua gentile critica, nel suo prossimo bollettino di contatto (o forse "bollettino di guerra").

Le nostre moto



Giulia e la 700

Adelmo Cicconi di Macerata ci invia la foto della sua 700 ex polizia a cavallo della quale siede la figlia.

La moto è stata revisionata, lasciando però i colori del precedente corpo dello stato (un consiglio che diamo spesso)

Per contattare Adelmo: 0733-663364

Mercatino

Vendo V7 750 ambassador '71

Perfettamente restaurata, ed originale. Molto rara, documenti in regola, bollata e assicurata. Compresi nel prezzo: parabrezza, borse rigide e frecce originali. Lire 11 milioni

Nicola (PD) 0335-7269408

Vendo V7 700 buone condizioni, colore nero, da vedere. (NA) 0339-8415295

Vendo Sella, manubrio e bortapacchino originali per v7 California.

Bruno 004191-6464087 (Canton Ticino CH)

Vendo pezzi vari per v7 Gt a parte il motore ed il cardano, tutto, tipo forcella, fanale, serbatoio, parafanghi cromati di recente, sella, orologi, frecce, carena tipo polizia completa ecc...

In blocco lire 2,5 milioni. Armando Bruaux (Belgio) tel. e fax 0032-81-402070. Parlo Italiano

Vendo borse a cartella con portapacchi, accessorio d'epoca + attacchi per parabrezza.

Stefano (RE) 0522-888442

Cilindri Italiani Bollettino ufficiale del Moto Guzzi v7 Club Italia

Via Donizone da Canossa, 4 – 42020 Quattro Castella (RE)

Tel. 0522-888442, Fax 0522-245187,

E-mail codexx@libero.it Sito Internet www.oldwoogies.com/v7.htm