

mensile per i 5.000.000 di motociclisti

MOTOCICLISMO



PROVE SU STRADA:

Moto Guzzi «Galletto»

Peripoli «Giulietta GR»



Come truccare

le Garelli «Junior»



Seconda bordata

di novità italiane



La Moto Guzzi

700 bicilindrica



Anatomia del

cambio di velocità

numero 3

marzo 1965

anno 51

fascicolo 2065

lire 250



PREZZO DI VENDITA
 Anno 1965 - 12 numeri
 Lire 1.200,00
 Copia singola
 Lire 100,00
 Abbonamento
 6 mesi Lire 600,00
 12 mesi Lire 1.100,00
 Abbonamento
 all'estero Lire 1.200,00



Il ciclomotore in due aspetti di utenza diametralmente opposti: quella sportiva, per i giovanissimi appassionati, e quella turistico-utilitaria. Il ciclomotore si presta oggi — grazie alle sue numerosissime varianti — a qualsiasi necessità d'impiego.

Direttore

Arturo Coerezza

Redazione

Carlo Perelli, Carlo Gabardi Brocchi, ing. Ezio Furio Farinelli, Mario Colombo

Impaginazione

Romano Pacchierini

Collaboratori

Nello Biondi, Ermanno Cafferata, De Deo Ceccarelli, Luigi Cecchini, Mimma Cluffi, ing. Ugo De Carla, Giovanni Diamantini, Toribio Gentilucci, Manfredo Giannotti, Silvio Giacinto, Franco Manto, Roberto Patrignani, Bizio Pignacca, Silvio Varetto.

Fotografi

Adriano Accorsi, Walter Bernaguzzi, Glaucio Bonetti, Publifera, Tiziano Ortolani, Fippo Terreni.

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

© Copyright by EDISPORT Milano

mensile per i 5.000.000 di motociclisti

MOTOCICLISMO



RIVISTA MENSILE - ANNO 51 - N. 3 (Fascicolo 2065) - MARZO 1965

SOMMARIO

- 9 Motocolloqui
- 19 Potenziare lo sport
- 20 Si può sanare l'industria motociclistica? (F.M.)
- 22 Prove su strada: Moto Guzzi « Galletto » 200 e Peripoli « Giulietta GR » 50
- 37 Anatomia del cambio di velocità (Carlo Gabardi Brocchi)
- 45 Seconda bordata di novità italiane (A.C.)
- 52 La Moto Guzzi 700 bicilindrica (Carlo Perelli)
- 54 Come truccare le Garelli « Junior » 50
- 61 I giapponesi all'attacco anche nelle grosse cilindrata
- 62 Un motore a due tempi senza bielle (Ezio Furio Farinelli)
- 65 Storia delle A.J.S. da competizione (Bizio Pignacca)
- 74 Il congresso della F.M.I. a Bologna (Argo)
- 79 La scuderia del M.C. Reggiano
- 80 Calendario e notizie sportive
- 82 Cose viste e sentite presso le Case (Roberto Patrignani)
- 88 Guglielmo Sandri, un campione d'altri tempi (De Deo Ceccarelli)
- 94 Moto-Modellismo (Mario Colombo)
- 99 Notizie varie
- 101 Karting: Un letto da 170 all'ora (Luigi Cecchini)
- 104 Moda: Tutto per la primavera
- 109 Risponde il tecnico
- 112 Sorrisi a tutto gas
- 127 I consigli del medico (M.C.)

ABBONAMENTI

	Italia		Estero	
	Lire	Lire	Lst.	U.S.A. \$
Annuale	2.500	3.000	218.0	8.—
Semestrale	1.300	2.600	1.10.0	4.20
Copia singola	250	500	5/10 d.	80 cents
Copia arretrata	500	750	8/7 d.	1.20

Conto Corrente Postale N. 3/8412 intestato alla Edisport Milano (219)
 Per ogni spedizione contro assegno inviare L. 200 per spese postali
 Per cambio d'indirizzo: L. 100
 Distribuzione per l'Italia: SO.D.I.P. s.r.l. - Milano
 Spedizione in Abbonamento postale Gruppo III
 Autorizzazione del Tribunale di Milano 24 luglio 1948 N. 724 del Registro
 Stampe, Stab. Pol. G. Colombi S.p.A. - Milano - Via Bertani, 8 - Printed in Italy

SENSAZIONALE!



Scattate di sorpresa sulle strade di «quel ramo del lago di Como», queste foto ci mostrano in gustosa anteprima una delle più sensazionali realizzazioni dell'industria italiana: la Moto Guzzi bicilindrica 700 cc, contraddistinta dalla sigla «V7» (dove V sta a indicare la disposizione dei cilindri, e 7 la cilindrata in forma abbreviata).

Per la verità già da parecchio tempo circolavano indiscrezioni abbastanza attendibili su questa macchina, ma finora nessun «estraneo» era riuscito ad esaminarla e tanto meno a fotografarla.

La «V7» è destinata prevalentemente alle Forze Armate e in particolar modo alla Polizia della Strada; trattandosi perciò, in certo qual senso, di un veicolo militare, i dirigenti della Casa di Mandello preferiscono mantenere almeno per il momento un particolare riserbo sulle sue caratteristiche e prestazioni, nonchè a proteggerla gelosamente dall'obbiettivo indiscreto dei fotografi.

Ma, come abbiám detto, siamo riusciti a «farcela» appostandoci pazientemente sul lungolago, vicino allo stabilimento di Mandello, incoraggiati anche dall'intensificarsi delle «uscite», segno che la macchina è ormai prossima alla conclusione dei collaudi su strada.

Esaminando le foto qui pubblicate, si possono fare alcune interessanti constatazioni sulle caratteristiche della «V7». La sua linea è prettamente turistica, piuttosto imponente; i due cilindri sono disposti a V frontale e quindi con albero motore a rotazione trasversale rispetto al senso di marcia. Il cambio è in blocco e comandato a bilanciere sul lato destro; frizione monodisco di grande diametro (tipo auto); trasmissione finale ad albero

La Moto Guzzi 700 bicilindrica

La Moto Guzzi 700 cc. bicilindrica in prova sul lungolago nelle vicinanze della fabbrica. Il rumore dello scarico è piacevole e contenuto. La macchina è dotata di sella monoposto, (con molleggio « a ponte »), portapacchi e due borsette laterali abbastanza spaziose. Nella foto a destra, si nota il tappo di riempimento del carter, sotto il cilindro, vicino al motorino d'avviamento.



lavorante nel braccio destro del forcellone oscillante; accensione a spinterogeno, con dinamo nel V dei cilindri azionata a cinghia con puleggia sul prolungamento anteriore dell'albero motore; lubrificazione con olio nel carter; avviamento elettrico con motorino a sinistra del carter (ben visibile nella foto, vicino al pedale del freno posteriore).

Telaio in tubi con struttura a doppia culla continua, sospensioni teleidrauliche, freni a tamburo centrale, quello anteriore a doppia camma, cavalletto centrale con « stampella » laterale a sinistra, manubrio molto largo e rialzato, strumentazione raggruppata in un cruscotto di lega leggera sulla testa di forcella.

Per completare il quadro, ecco qualche altro dato pescato qua e là ma sempre da fonti attendibili. Di-

stribuzione a due valvole in testa inclinate comandate da aste e bilancieri, albero delle camme sotto il V dei cilindri; alimentazione con due carburatori verso la mezzeria della macchina (per non farli interferire con le ginocchia del guidatore) e integrati da un filtro d'aria posto in una grossa scatola quadrangolare davanti alla batteria da 12 Volt, sotto la sella. Angolo dei cilindri 90°, cambio a quattro marce.

La potenza dovrebbe aggirarsi sui 40-45 CV al regime di 6000 giri/minuto, peso a vuoto sui 220 Kg, velocità oltre 170 km/h. Data l'architettura del motore, la posizione di guida risulta un po' arretrata.

Si tratta dunque di una vera e propria « gran turismo », non molto spinta, di evidente robustezza e che perciò non dovrebbe richiedere molta manutenzione, grazie anche alla

trasmissione finale ad albero. E' facile prevedere che desterà il più vivo interesse, in particolar modo fra i « motopesantisti » di tutto il mondo, e costituisce indubbiamente un coraggioso tentativo della Moto Guzzi di affermarsi anche tra le grosse cilindrate, specialmente sui mercati stranieri, finora quasi completamente monopolizzati dai modelli della produzione inglese.

Non si sa ancora quando verrà iniziata la produzione in serie, specie per la versione « civile » in quanto quest'ultima è condizionata in gran parte agli impegni delle commesse governative. Ma da come stanno le cose, il lancio sul mercato dovrebbe essere abbastanza prossimo. E naturalmente ci ripromettiamo di farne una prova su strada al più presto possibile.

CARLO PERELLI