

la rivista internazionale per tutti i motociclisti

MOTOCICLISMO



PROVE SU STRADA:

Moto Guzzi

"V 7 Special" 750

Aermacchi "G.T.S." 350

Motom "121 Cross" 50



Anche a colori
le novità del Salone



Come truccare
l'Aermacchi "Aletta"



La tecnica
del tempo che fu



I records
Italjet
Minarelli
Moto Guzzi

numero 12

dicembre 1969

anno 55

fascicolo 2122

lire 350





la rivista internazionale per tutti i motociclisti

MOTOCICLISMO

RIVISTA MENSILE - Anno 55 - N. 12 (Fascicolo 2122) - DICEMBRE 1969

In copertina: la Minarelli 175 che magistralmente pilotata da Arseno Venturi ha battuto in Inghilterra quattro primati mondiali.

Direttore
Arturo Coerezza

Redattore Capo
Carlo Perelli

Redazione
Mario Colombo,
dott. Ing. Ezio Furio Farinelli

Impaginazione
Romano Pacchiarini

Collaboratori

Nello Biondi, Aldo Canavesio, Franco Calucci, Gaetano Cravedi, Bruno De Prato, Giovanni Diamantini, Toribio Gentiluoci, Giovanni Luraschi, Franco Mento, Gian Paolo Pecoraro, Ezio Pirazzini, Angelo Torriani.

Fotografi

Walter Bernagozzi, Glaucio Bonetti, Silvano Marchino, Tiziano Ortolani, Volker Rauch, Adamo Zilia.

EDISPORT S.p.A.

Direzione - Redazione
Pubblicità e Abbonamenti:
20122 Milano - Corso Italia 8
Tel. 802.163 - 802.164

© Copyright by EDISPORT Milano

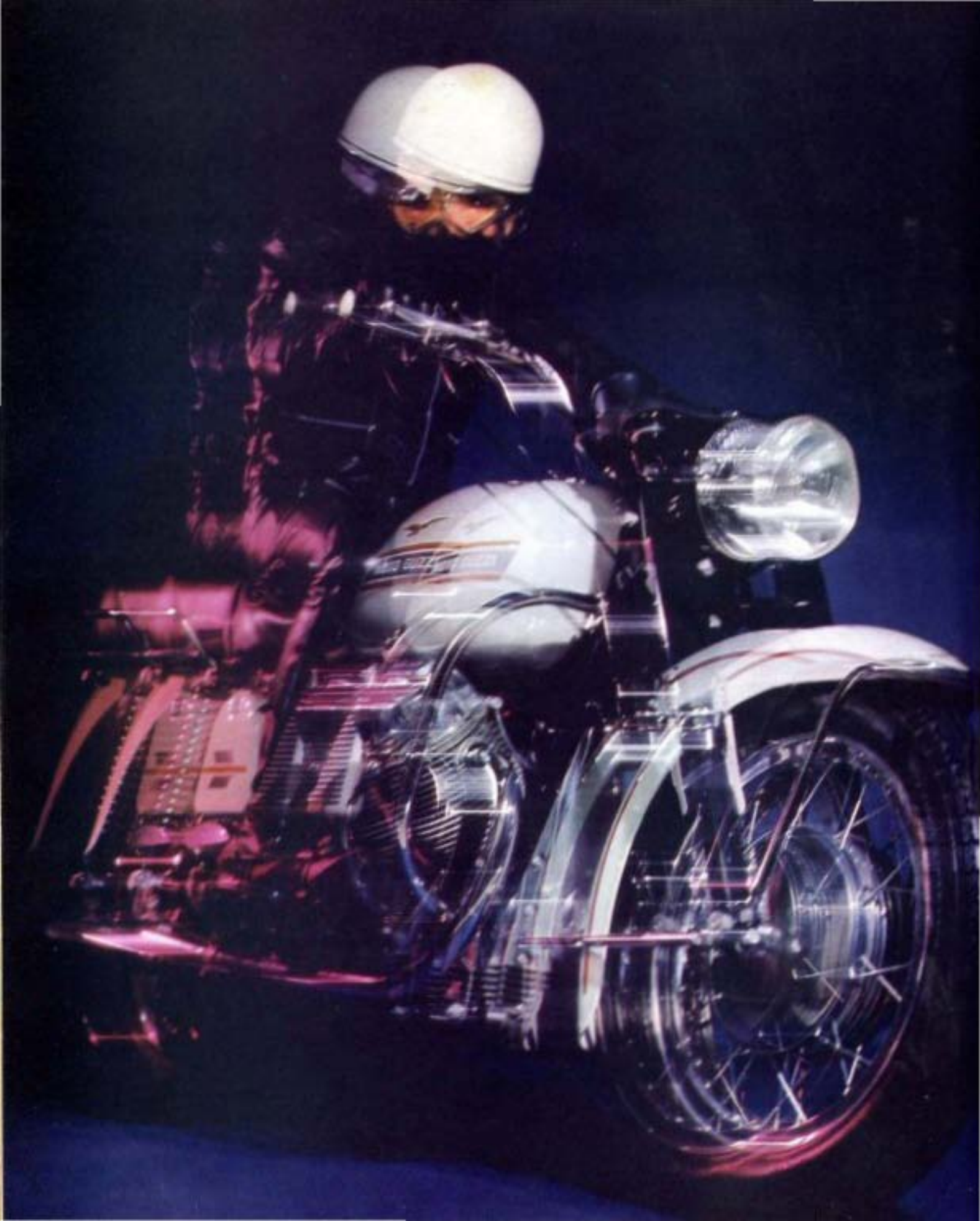
SOMMARIO

Dal Moto-Salone una ventata di ottimismo (A. Coerezza)	57
Il Moto-Salone conferma il boom della moto (C.P.)	58
I records della Moto Guzzi (Carlo Perelli)	74
Impressioni di guida: Moto Guzzi « V7 Special », Aermacchi « G.T.S. » 350 e Motom « 121 Cross » 50	78
La Laverda « 1000 » tre cilindri (Carlo Perelli)	110
Il Salone di Tokyo (J.K.)	114
La vetrina del mese	119
Come truccare l'Aermacchi « Aletta » 125 (Carlo Perelli)	120
I records della Minarelli e della Italjet	124
Il congresso della F.I.M.	128
Le nuove Maico 125 da cross e regolarità	129
Novità da tutto il mondo	132
La tecnica del tempo che fu (Mario Colombo)	135
Le gare di speedway	142
Lo sport in breve	145
Sviluppo e fine della polemica sul campionato della montagna	149
L'accordo Piaggio-Gilera	151
Risponde il tecnico	152

ABBONAMENTI

	ITALIA		ESTERO	
	Lire	Lire	Lst.	U.S.A. \$
Annuale	3.500	7.000	4.14	11,20
Semestrale	1.800	3.600	2,8	5,76
Copia singola	350	700	0,9	1,52
Copia arretrata	600	600	0,11	1,28

Per ogni richiesta di copie arretrate, inviare l'importo a mezzo vaglia o con versamento sul Conto Corrente Postale N. 3/8412 intestato alla Edisport - 20122 Milano.
Per cambio d'indirizzo: L. 100
Distribuzione per l'Italia: Messaggeria Italiana - Milano
Spedizione in Abbonamento postale Gruppo III - Non supera il 70% di pubblicità
Autorizzazione del Tribunale di Milano 24 luglio 1948 N. 724 del Registro Stampa: Poligrafico G. Colombi S.p.A. - 20016 Pero (Milano) - Printed in Italy





MOTO GUZZI

V7 SPECIAL

A due anni di distanza dall'apparizione sul mercato (la presentazione ufficiale risale al Motosalone del 1965, ma le prime consegne in Italia si ebbero nel '67) la V7, la grossa e imponente bicilindrica della Guzzi, è stata affiancata da una versione migliorata stilisticamente, aumentata nella cilindrata e soprattutto ancor più potente, scattante e «grintosa»: la «V7 Special» per l'appunto, che con i suoi 750 cc (anzi, 757 per l'esattezza) e 60 cavalli è ancor più degna dell'appellativo di «bomba» o «bufalo» che i motociclisti stranieri hanno subito affibbiato alla creazione man-delliana.

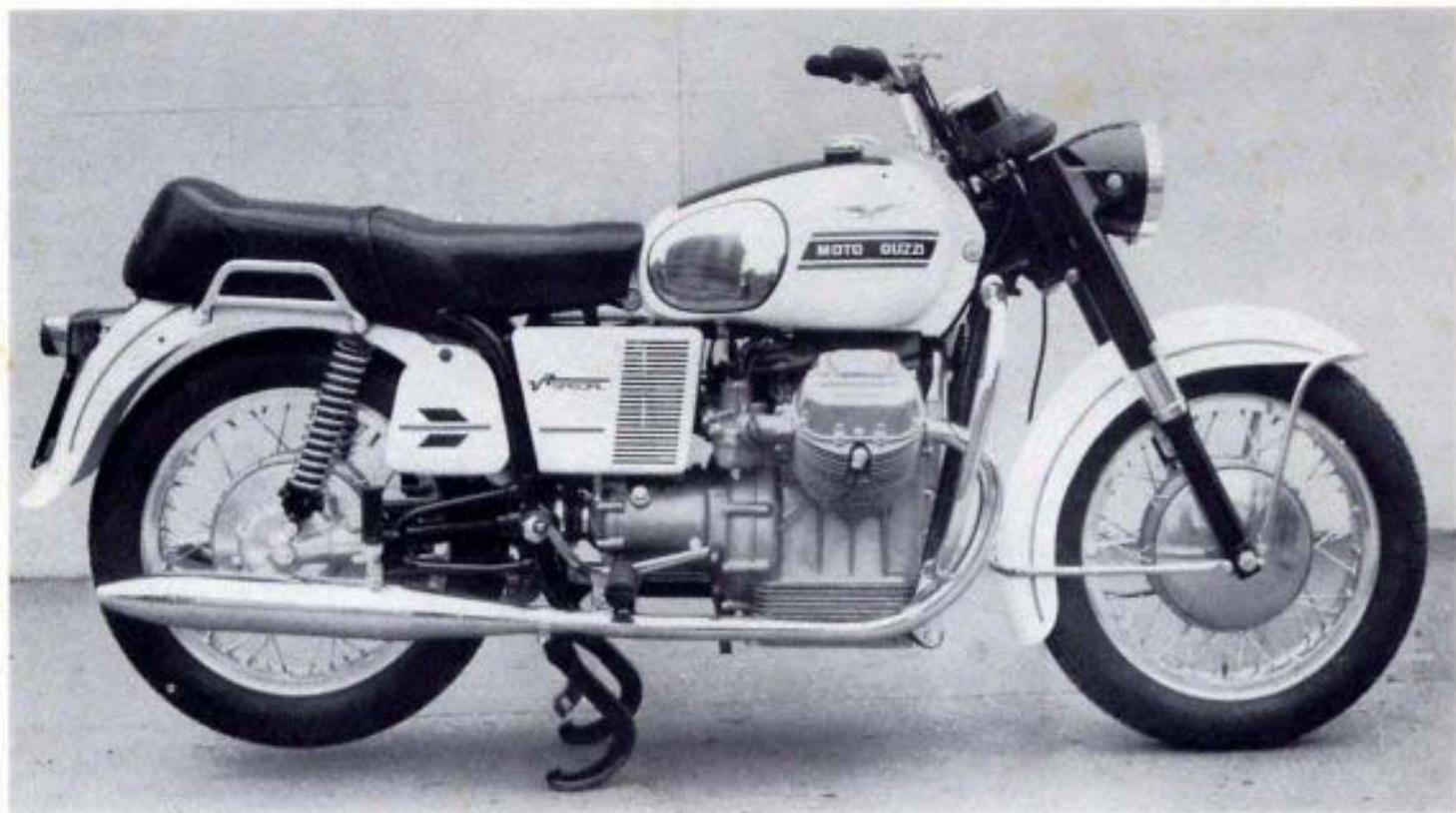
In effetti la «V7» si stacca nettamen-

te — come vedremo anche parlando del comportamento su strada — dalle altre grosse cilindrata attuali, concepite tutte in chiave sportiva, così da sacrificare a volte alle prestazioni di punta il comfort e magari anche la resistenza; qui si è voluto invece fornire all'utente una instancabile divoratrice di chilometri, una macchina capace di assicurare medie ragguardevolissime con un comfort di prim'ordine, un motore insensibile agli sforzi prolungati, in poche parole una vera «gran turismo» in linea coi tempi e con la realtà delle moderne reti autostradali. E non per niente essa è particolarmente apprezzata in quei Paesi — come la Germania — dove i motocicli-

sti vanno in moto per davvero, con qualsiasi tempo (vedi ad esempio i vari «raids» Amburgo-Vienna di cui abbiamo parlato anche noi), e quindi ricercano particolarmente la sicurezza di funzionamento e la comodità.

Vista da vicino, ogni particolare della «V7» si rivela disegnato per soddisfare a queste necessità: dall'architettura del motore a V trasversale che assicura un ottimo raffreddamento e assenza di vibrazioni; alla trasmissione con albero e coppia conica che non richiede le cure necessarie alla catena; alla posizione di guida ed al dimensionamento del sellone, quest'ultimo veramente «fuori serie».





L'imponente vista frontale è caratterizzata dalla sporgenza dei due cilindri e dai tubi paracolpi; da dietro spicca la larghezza del grosso sellone e la sagoma del manubrio. Si notino anche le molle scoperte della sospensione posteriore.

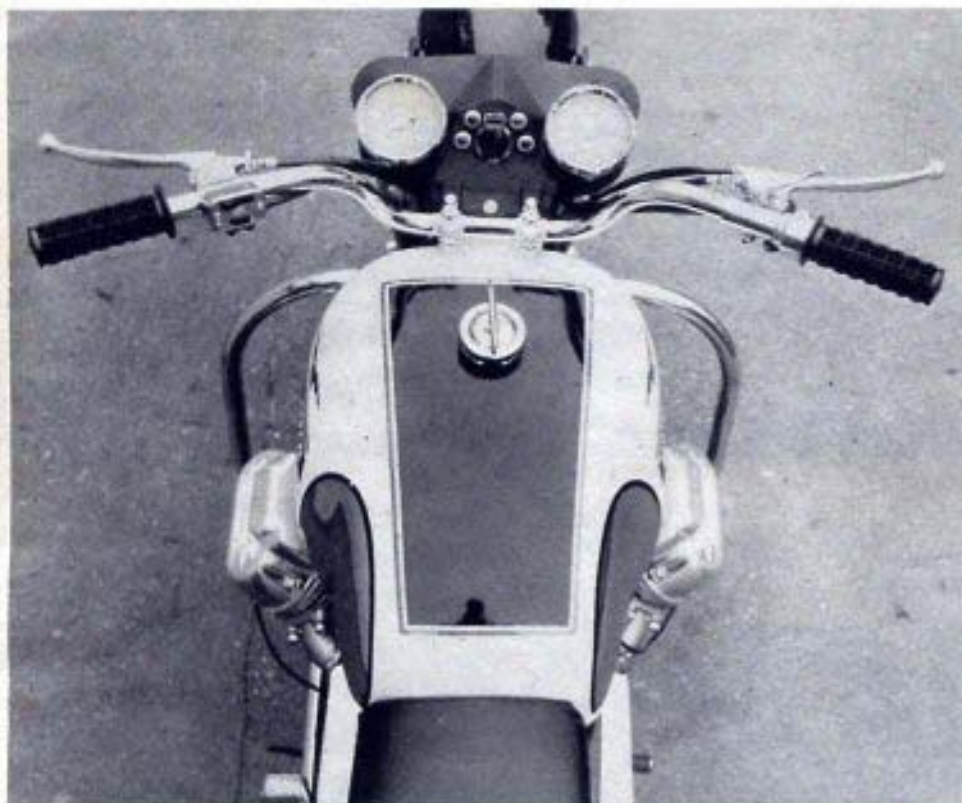
La «V7 Special», evoluzione della grossa bicilindrica della Moto Guzzi, ulteriormente potenziata e migliorata.

Il motore della «V7 Special» (e anche della «V7» normale) è un bicilindrico a V trasversale, come abbiamo detto. Il V tra i cilindri è di 90°, cosicché gli scoppi sono alternativamente distanziati di 270° e di 450°; non si ha quindi regolarità ciclica, ma l'equilibrio delle masse risulta totalmente soddisfacente. Il carter è in lega leggera, così come i cilindri (con le canne cromate a spessore) e le teste.

L'albero motore è in acciaio in un sol pezzo, poggia su due supporti alle estremità, con bronzine, ed ha un unico bottone di manovella sul quale lavorano affiancate, le bielle dei due cilindri, anch'esse con bronzine. Il perno di banco dal lato volano ha un diametro di 54 mm, quello dal lato distribuzione, di 38 mm. Il bottone di manovella ha un diametro di 44 mm.

Le bielle sono in acciaio con sezione a doppio T; l'occhio di biella ha un diametro di 47 mm, cosicché le bronzine, a guscio sottile, risultano avere uno spessore di 1,5 mm. I pistoni sono in lega leggera, con cupola molto pronunciata, ed hanno 3 segmenti di tenuta — di cui 1 torsionale — ed 1 anello raschiaolio. Gli spinotti — su boccole — hanno un diametro di 22 mm.

Per la distribuzione vi è un albero a camme unico al centro del V, coman-

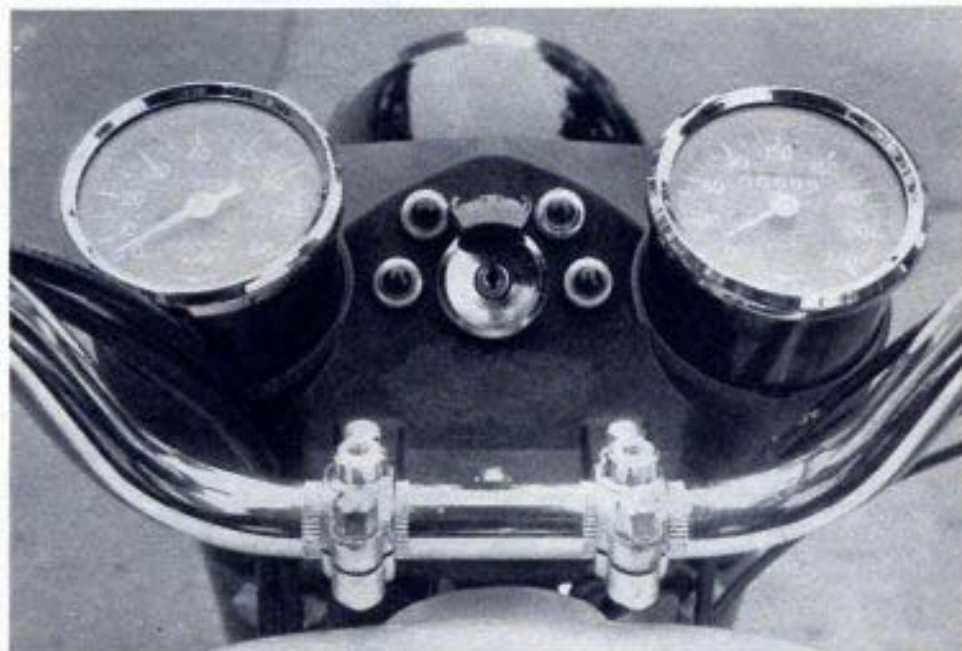


L'ampio manubrio, molto ben conformato, con i relativi comandi. Come si vede, il nuovo serbatoio più panciuto copre di più i cilindri, pur restringendosi nella zona delle ginocchiere.

dato da una coppia di ingranaggi elicoidali; il moto alle valvole è trasmesso con punterie a bicchiere, aste e bilancieri. Le valvole, con gambo di 8 mm, hanno diametro di 41 mm per l'aspirazione e di 38 mm per lo scarico, con angolo della sede di 45°. Le valvole sono inclinate tra loro di 70° e richiamate con 2 molle cilindriche.

L'alimentazione è assicurata da due carburatori Dell'Orto del recente tipo a vaschetta centrale e pompa di ripresa (diametro del diffusore 29 mm) che assicurano alimentazione costante qualunque sia l'assetto della moto ed una accelerazione pronta e senza intoppi. L'accensione è a spinterogeno, con anticipo automatico, camma a due lobi e distributore a spazzola rotante.

La lubrificazione, con olio nel carter, si avvale di una pompa ad ingranaggi di notevole portata e ad alta pressione (4 Atm) che invia il lubrificante direttamente e contemporaneamente ai due supporti di banco; da qui, attraverso canalizzazioni nell'albero motore l'olio ar-



Il pulsante per l'avviamento elettrico, in posizione ben riparata e nel contempo facilmente raggiungibile. Accanto vi è la vite per il serraggio — a braccialetto — della leva del freno — che come si nota sopporta anche la levetta per lo starter. - La scatoletta dei comandi elettrici, alla sinistra del manubrio: deviatore abbagliante-mezza luce sopra, bottone del clacson al centro e interruttore luci a tre posizioni sotto.

Il nuovo cruscotto con contagiri elettronico, contakm, serratura di contatto e spie varie. Si osservi il coperchietto — a tenuta stagna — per coprire la serratura a chiave estratta.



Il tappo della benzina, con serraggio rapido a baionetta, è incernierato posteriormente. Tiene abbastanza bene anche col « pieno »; all'interno del serbatoio vi è un riparo antispiaccquio.

L'antifurto con serratura bloccasterzo, sulla sinistra del canotto, in posizione facilmente raggiungibile. Anche qui abbiamo lo sportellino di professione.

La posizione di guida, comoda e razionale, permette di dominare bene la macchina anche nei momenti più impegnativi.





I rubinetti della benzina, spostati ora nella parte posteriore del serbatoio (sulla «V7» erano davanti) sono un po' sacrificati nella manovra dai vari fili e cavi di comando.

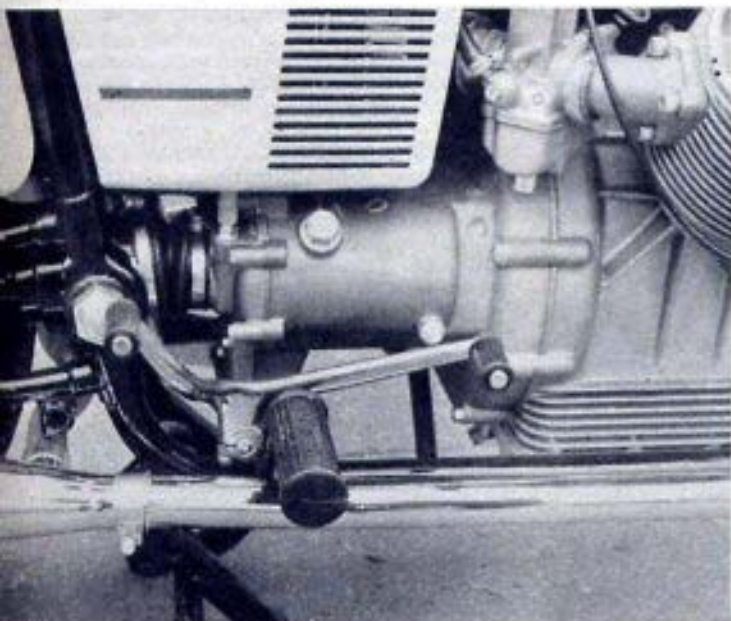
ternati con due dischi conduttori lisci. E' compresa all'interno del volano motore, rinchiusa dalla corona dentata per l'avviamento; la pressione è assicurata da 8 molle ad elica.

Il cambio è in cascata, con ingranaggi sempre in presa a dentatura elicoidale l'albero primario è ad ingranaggi fissi, mentre sul secondario gli ingranaggi sono ad innesti frontali, con manicotti scorrevoli. Il cambio non è coassiale alla frizione, ma riceve il moto dall'albero di quest'ultima — munito di para-

da 30 mm di diametro; superiormente vi è un solo tubo da 46 mm, integrato da una struttura in lamiera. Lo sterzo, lavorante su rulli conici registrabili, è inclinato di 28° sulla verticale (27° sulla «V7»); l'avancorsa è di 88,2 mm.

I bracci di forza della forcella anteriore teleidraulica hanno un diametro di 37,4 mm, i gambali inferiori scorrevoli sono da 45 mm x 2,5 di spessore. I due bracci del forcellone oscillante (anch'esso poggiante su cuscinetti a rulli conici registrabili), hanno un diametro di 38 mm.

Dopo queste brevi dissertazioni tecniche, passiamo all'esame estetico. Logicamente è rimasta l'impronta generale della «V7»: aspetto imponente ed originale per via del motore a V trasver-



Il pedale del cambio, a bilanciere. Nella foto si notano inoltre il soffietto di gomma che copre il giunto dell'albero di trasmissione, la presa di moto del contatt, i tappi per il rifornimento ed il livello dell'olio al cambio, nonché uno dei carburatori a vaschetta centrale. Il pedale del freno posteriore, di appropriata lunghezza, è fuso in lega leggera. La trasmissione avviene con bacchetta rigida.

riva al bottone di manovella. Altri condotti portano direttamente dai supporti di banco all'albero a camme; tubazioni esterne fanno giungere l'olio in pressione ai bilancieri delle valvole. La pressione di funzionamento è regolata con valvolina automatica che scarica nello speciale sfiatatoio a ricupero.

Particolare interessante, le teste di biella sono munite di un canalino che, al momento opportuno, permette l'invio diretto di un getto di olio sotto pressione contro la parete dei cilindri maggiormente sollecitata. La spia della pressione è inserita dopo le tubazioni per i bilancieri, così da segnalare una eventuale perdita in ogni punto del circuito, anche i meno importanti.

La frizione è a secco, di tipo automobilistico, ma comprende due dischi condotti rivestiti di materiale d'attrito al-

strappi a molla elicoidale con escursione di quasi 90° — tramite una coppia di ingranaggi (praticamente, un pignone sull'albero frizione e l'ingranaggio fisso della terza) così da ruotare leggermente più adagio (rapporto 1:1,375) dell'albero motore.

L'albero di trasmissione, scorrente nel braccio destro del forcellone posteriore, è munito di un doppio giunto cardanico (giunto omocinetico) montato sul cuscinetto del braccio oscillante medesimo, e di un manicotto scanalato con funzione di coulisse, all'altra estremità; la coppia conica finale è a dentatura elicoidale «Gleason». La ruota posteriore è a perno sfilabile (come del resto l'anteriore) e la presa di moto avviene con giunto scanalato.

Il telaio è a doppia culla continua, larga sotto il motore 270 mm e con tubi

sale; linea non molto nitida nella parte centrale dove, tra dinamo, carburatori, filtro aria, ecc. non è rimasto praticamente un buco libero; ma con molte indubbe migliorie di dettaglio rispetto alla consorella, ormai di minor cilindrata.

Innanzitutto la verniciatura: telaio e sospensioni sono sempre in nero ma i parafanghi, i coperchi della batteria e le borse attrezzi sono ora in bianco con filettature rosse, un accoppiamento veramente elegante. Il serbatoio è in bianco con dorso superiore nero e ginocchiere cromate, sempre con filetti in rosso. Esso è stato poi anche abbassato superiormente, rastremandolo verso la sella, ed allargato, così da coprire maggiormente i cilindri e diminuirne l'impressione di sporgenza che si aveva prima, specie guardando la moto dall'alto.

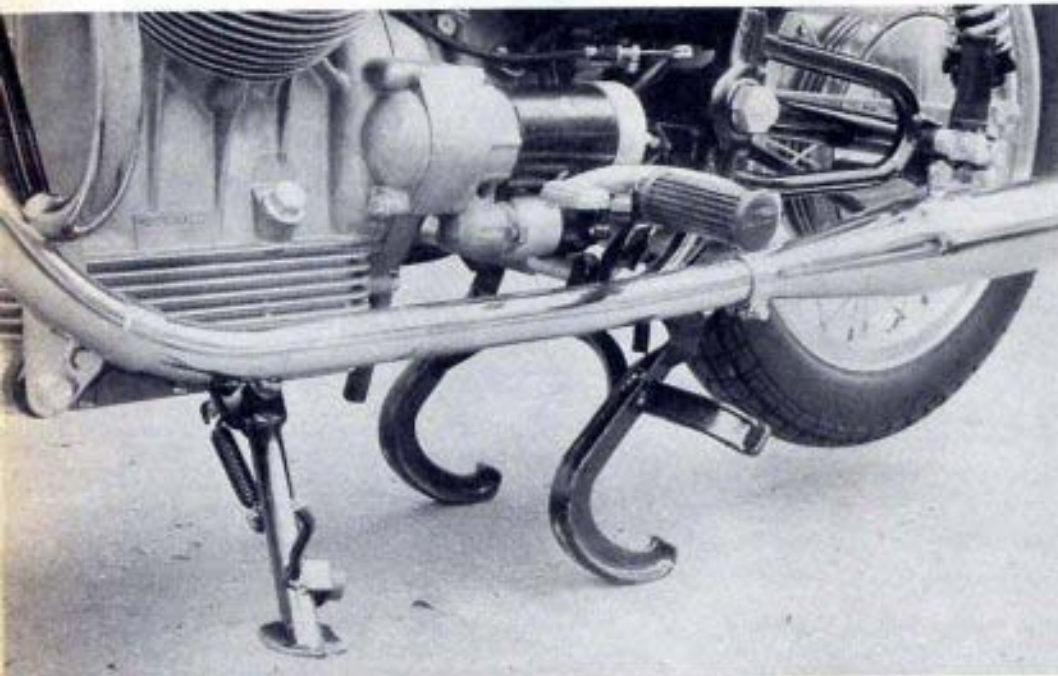
Il faro è stato ingrandito (ora è da



La sospensione posteriore si regola, senza alcuno sforzo, impiegando la chiave data in dotazione.



Il largo e robusto cavalletto centrale e la stampella laterale con tampone di gomma di fondo corsa. Si nota pure la sistemazione del motorino di avviamento, di tipo corazzato, e al disotto di esso il servocomando elettromagnetico dell'innesto.



170 mm, a fascio asimmetrico) e ciò, oltre a migliorare le condizioni di marcia notturna, ha reso più armonica la parte frontale della macchina; le fiancate centrali sono state estese così da coprire anche i fianchi del filtro d'aria. Particolarmente degno di attenzione è il nuovo cruscotto alla testa di forcella, che costituisce oltretutto un bell'esempio di ricca strumentazione: esso infatti comprende il tachimetro-contakm sulla destra, tarato fino ai 240; il contagiri elettronico a sinistra, con indice colorato per il fuori-giri; e al centro, attorno alla serratura di contatto (munita di coperchietto per ripararla dalla pioggia a chiave estratta), la spia delle luci, della dinamo, del folle e della pressione olio. Il quadretto, metallico, è verniciato in nero «raggrinzante».

La finitura è buona: paracolpi laterali cromati, sopporti del parafrangente anteriore in funzione di paraurti, maniglioni cromati per issare la moto sul cavalletto, antifurto a bloccasterzo, soffiante in gomma sul cavo del freno anteriore, fiancate poggianti su tasselli antivibranti, ecc.

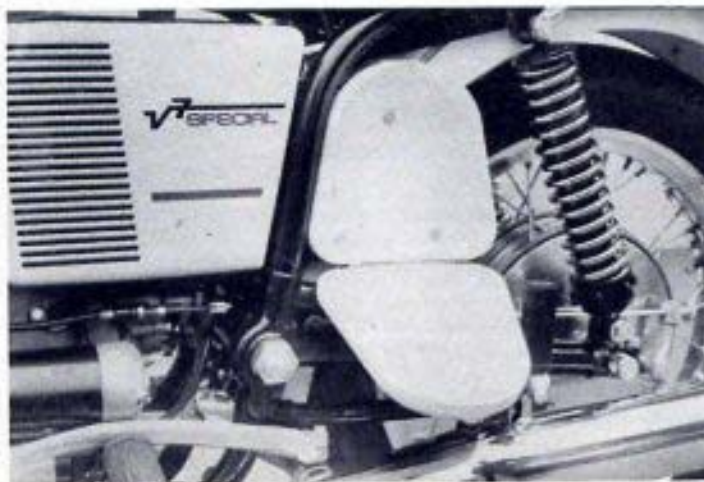
Per quanto riguarda i comandi, buone le leve sul manubrio, in lega leggera e fissate a bracciale, anche se si potrebbe desiderare qualcosa di migliore; moderato lo sforzo per azionare il freno anteriore (almeno in condizioni normali) e piuttosto sensibile anche se non eccessivo (sugli 8 Kg) per la frizione. La manopola del gas (un solo cavo con sdoppiante sotto il serbatoio) non è ad apertura rapida, ma date le caratteristiche del motore, come vedremo, è meglio sia così. Piuttosto scomoda la scatoletta dei comandi elettrici, sulla sinistra (clacson, interruttore e deviatore luci) in quanto fuori tiro... rapido dal pollice che dovrebbe manovrarla.

Per l'avviamento elettrico è stato ora adottato un bottone vicino alla manopola destra (sulla «V7» era comandato dalla chiave di contatto), il che, lasciando libera la mano sinistra, permette di avviare il motore anche con una marcia innestata (ovviamente staccando la frizione). Della strumentazione abbiamo già detto: aggiungeremo che è sempre ben leggibile e razionalmente disposta.

Il serbatoio ha due rubinetti abbastanza facilmente accessibili e collegati ognuno ai due carburatori, cosicché uno viene usato solo per la riserva. I carburatori a vaschetta centrale non hanno l'agitatore ma solo lo starter, comodamente azionabile con una levetta sul manubrio.

Il pedale del cambio è a bilanciere (prima indietro, le altre marce in avanti) e richiede un certo spostamento del piede per essere azionato. I pedali, inoltre, sono piuttosto interni rispetto al poggiatesta, per cui le prime volte riesce difficoltoso rintracciarli con la dovuta rapidità. Richiede inoltre un certo sforzo per l'azionamento, che è sempre accompagnato da un sonoro «clac clac».

Buono invece il pedale del freno — fra l'altro, a posizione regolabile — po-



Una delle due borsette porta attrezzi, in lamiera; non sono molto grandi ma comunque la «V7» è una delle pochissime moto pesanti ad essere fornita.



La dotazione degli attrezzi di bordo, con la loro borsa in tela ed il libretto di uso e manutenzione.

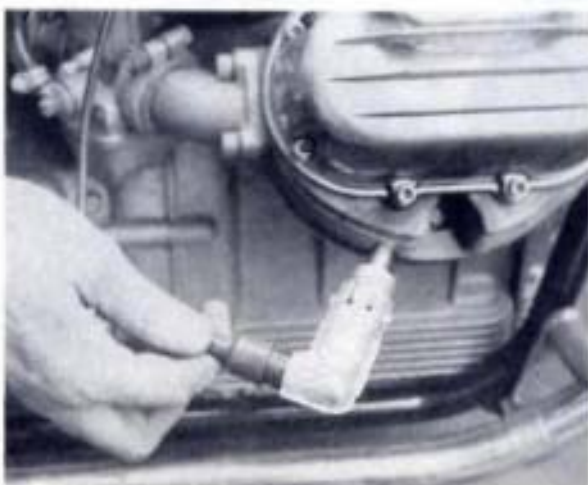
Il tappo per l'olio del motore è munito di asta graduata per il livello.



sto a giusta altezza e distanza dal poggiapiede.

Il cavalletto centrale — giustamente sagomato — si aziona con sforzo relativo, aiutandosi con le apposite maniglie; la stampella laterale è facile da abbassare ma non altrettanto da far rientrare, particolarmente stando in sella. Le borsette laterali, non eccessivamente grandi rispetto alla moto, sono munite di sportello incernierato in basso, con la solita chiusura a pomello avvitabile.

Il comfort di marcia è veramente il pezzo forte della «V7 Special»: le sospensioni assai soffici, il sellone paragonabile ad una poltrona da salotto, la posizione di guida eretta, con le braccia distese e giustamente sistemate, permettono di stare in sella per ore ed ore consecutivamente senza stancarsi e senza indolenzimenti alle parti maggiormen-



La sistemazione della grossa batteria da 32 Ah; davanti ad essa, la scatola con il filtro aria. Le fiancate in lamiera sono montate su supporti antivibranti.

I cappucci per le candele, di tipo impermeabile.



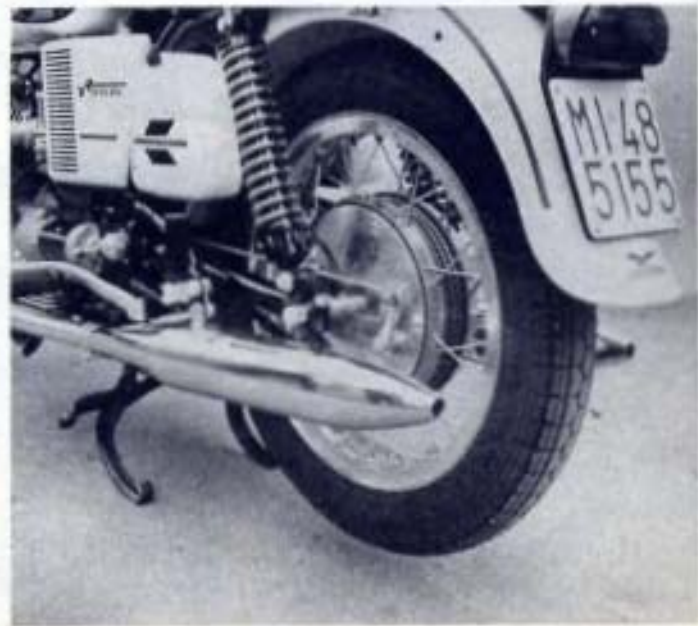
La «V7 Special» è davvero imponente, siamo d'accordo, ma non impressionatevi troppo: la ragazza è piccina piccina...

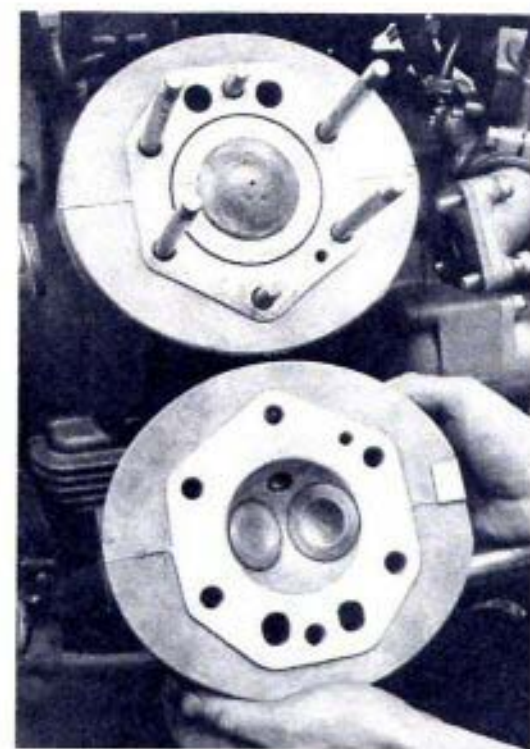
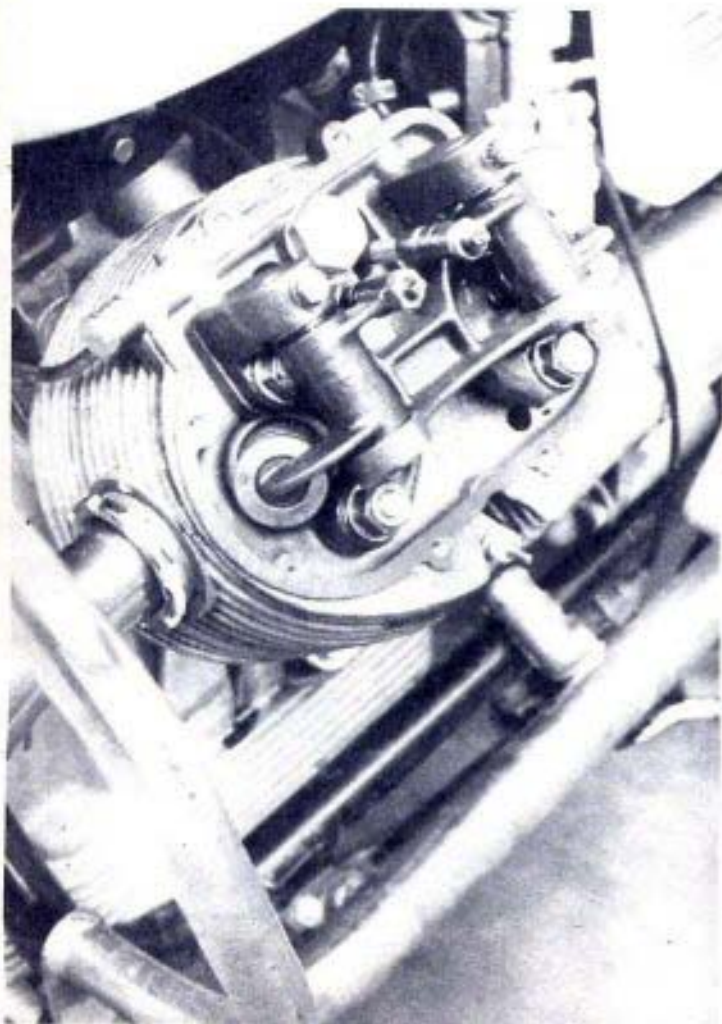
te interessate. Il manubrio è ampio e rialzato ma a braccia diritte e permette quindi di dominare perfettamente la macchina in ogni circostanza, curva o rettilineo che sia, contrariamente a quanto accade con i manubri «a corna di bue», troppo ripiegati all'indietro.

La posizione in sella è un po' arretrata, a causa dell'ingombro dei cilindri, ma la disposizione dei pesi risulta ottima e non si manifestano tendenze... anomale ad ogni velocità. Piuttosto la pressione del vento diventa affaticante alle alte andature, sopra i 150 all'ora, appunto perché si sta in sella piuttosto ritti, e quindi si sente la necessità di una qualche carenatura o riparo del genere.

Pur essendo decisamente pesante (230 Kg a vuoto) la «V7 Special» è una delle moto di grossa cilindrata più maneggevoli che si possano trovare, sia da fermo che in marcia, e ciò evidentemente per la particolare conformazione del motore che dispone di un baricentro piuttosto basso. La sella non è poi eccessivamente alta (appena 79 cm) per cui l'uso cittadino risulta agevole e disinvolto; solo le mani si indolenziscono un po', particolarmente quando sono montate le manopole a botticella che sono confortevoli si ma non offrono una comoda presa alle dita.

Ottima la stabilità in rettilineo ed eccellente in curva: una volta impostata la giusta traiettoria il «bufalo» se ne va via come su un binario senza tentennamenti; solo in curve da «tutta manetta» si manifesta un leggero ondeggiamento, più o meno comune a tutte le macchine, e qui forse accentuato dal particolare disegno delle gomme (con





La cupola dei pistoni è molto accentuata ma non interessa tutto l'alesaggio, per evitare interferenze con le valvole. Si noti anche la conformazione della camera di scoppio, il diametro delle valvole e la posizione della candela.

La robusta conformazione del castello dei bilancieri e le generose dimensioni dei bilancieri stessi.

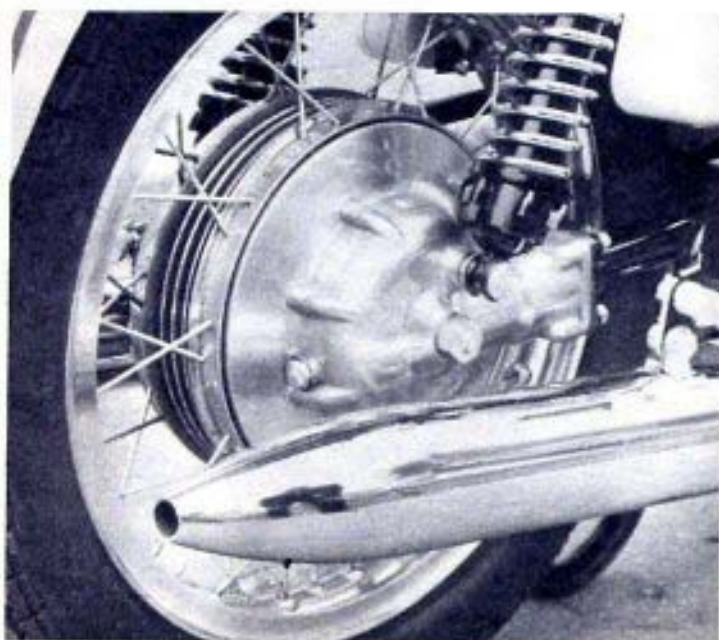
tassellini anche sui fianchi), non certo da alta velocità. Relativamente facile far toccare il cavalletto per terra. Non si manifestano reazioni negative nemmeno nell'impostare curve molto strette, anche se occorre un po' di pratica, e magari aiutare la moto con un colpo di reni, perché le dimensioni sono quelle che sono. Praticamente inavvertibile l'effetto del vento laterale.

Lo sterzo è preciso e non si alleggerisce all'aumentare della velocità; certo che su una macchina di così elevate prestazioni sarebbe desiderabile avere il frenasterzo o meglio ancora un bell'ammortizzatore idraulico.

Il motore della «V7 Special» è pronto all'avviamento in ogni condizione, esente da vibrazioni nel campo di utilizzazione normale (qualche tremolio alle pedane quando si va in fuori-giri), silenziosissimo di scarico (anche troppo, diranno certi appassionati) e un po' meno di meccanica (è facile sentire le punterie se non sono registrate più che bene; tipico poi il fruscio della coppia conica), praticamente privo di trafilaggi d'olio. È leggermente meno elastico di quello della «V7» ma permette pur sempre di riprendere in quarta dai 35 all'ora senza contraccolpi o battiti in testa, il che è un limite veramente ragguardevole.

Il minimo è basso e regolare, anche se per via della particolare successione degli scoppi sembra che il motore zoppi; si avverte una lieve oscillazione trasversale della moto, causato dalla famosa coppia di rovesciamento.

La ripresa è perfettamente progressi-



Il freno anteriore a doppia camma. Si noti il soffietto in gomma all'estremità del cavo e l'anello per la guaina, sul para-fango.

Il freno posteriore, con alettatura circolare (come del resto quello davanti). Il registro del comando è azionabile a mano.

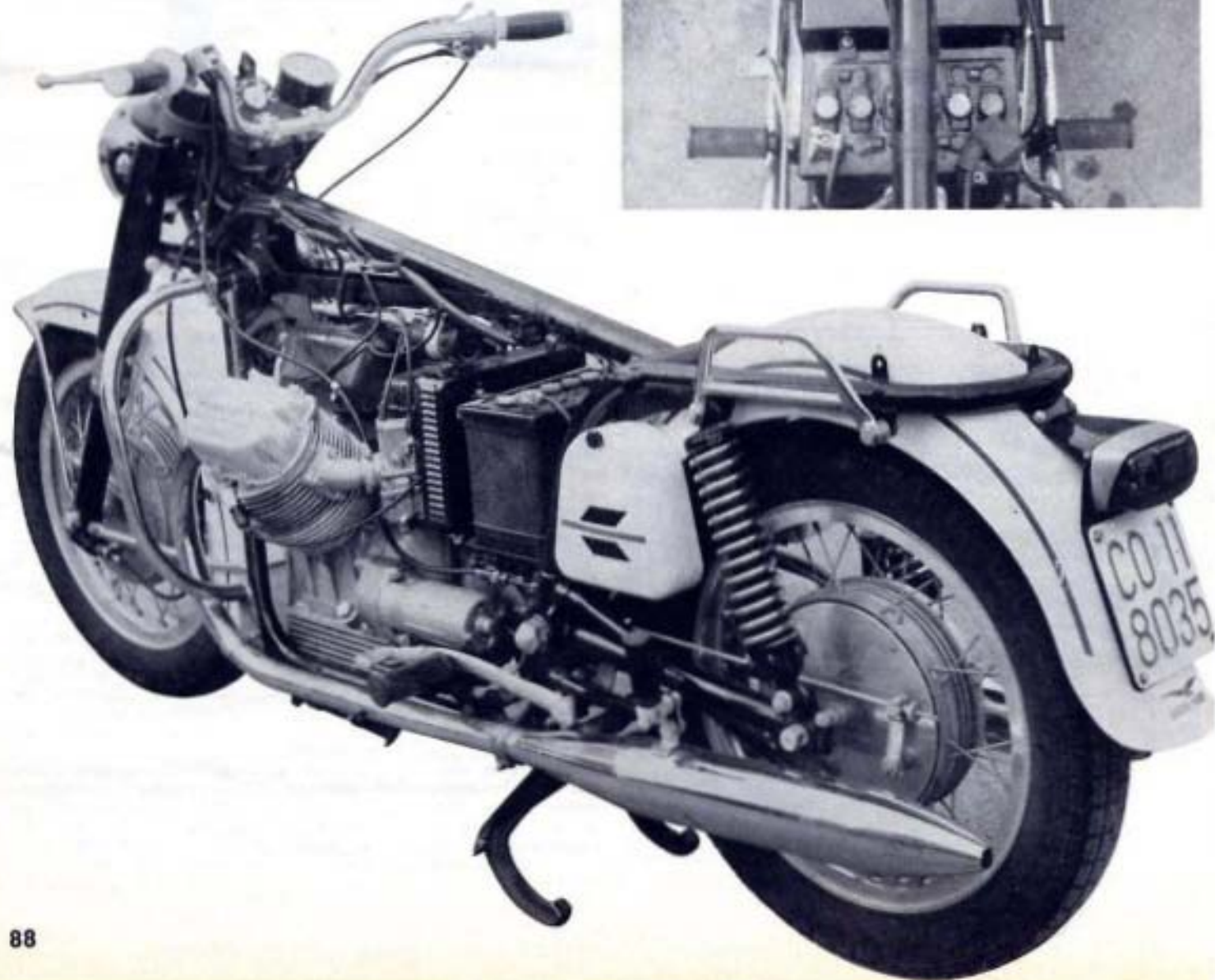
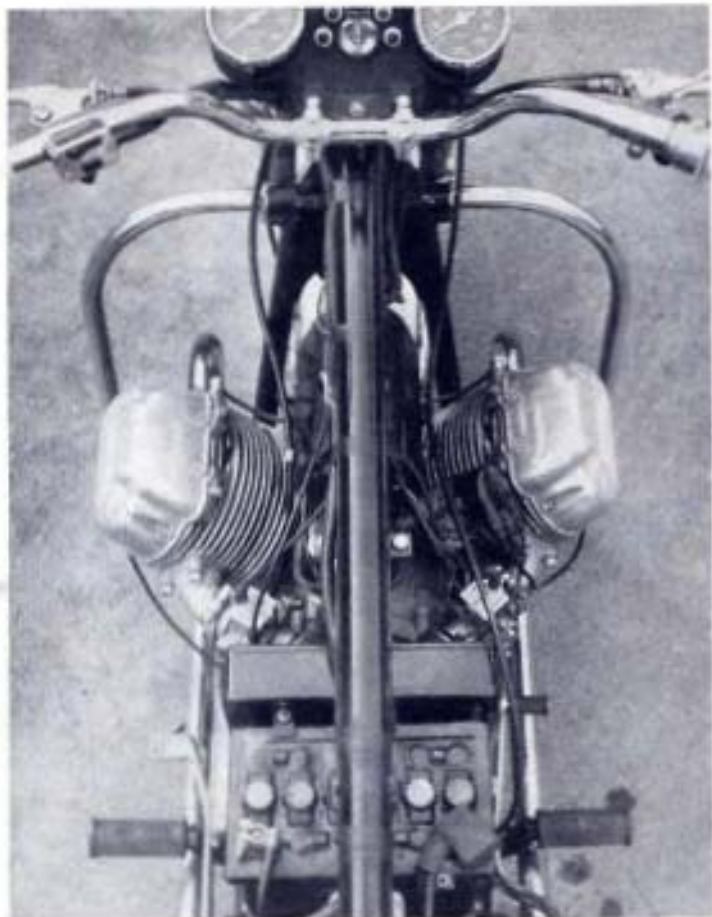
La bella fusione in lega leggera che racchiude la coppia conica della trasmissione finale. È visibile il tappo per controllare il livello del lubrificante.

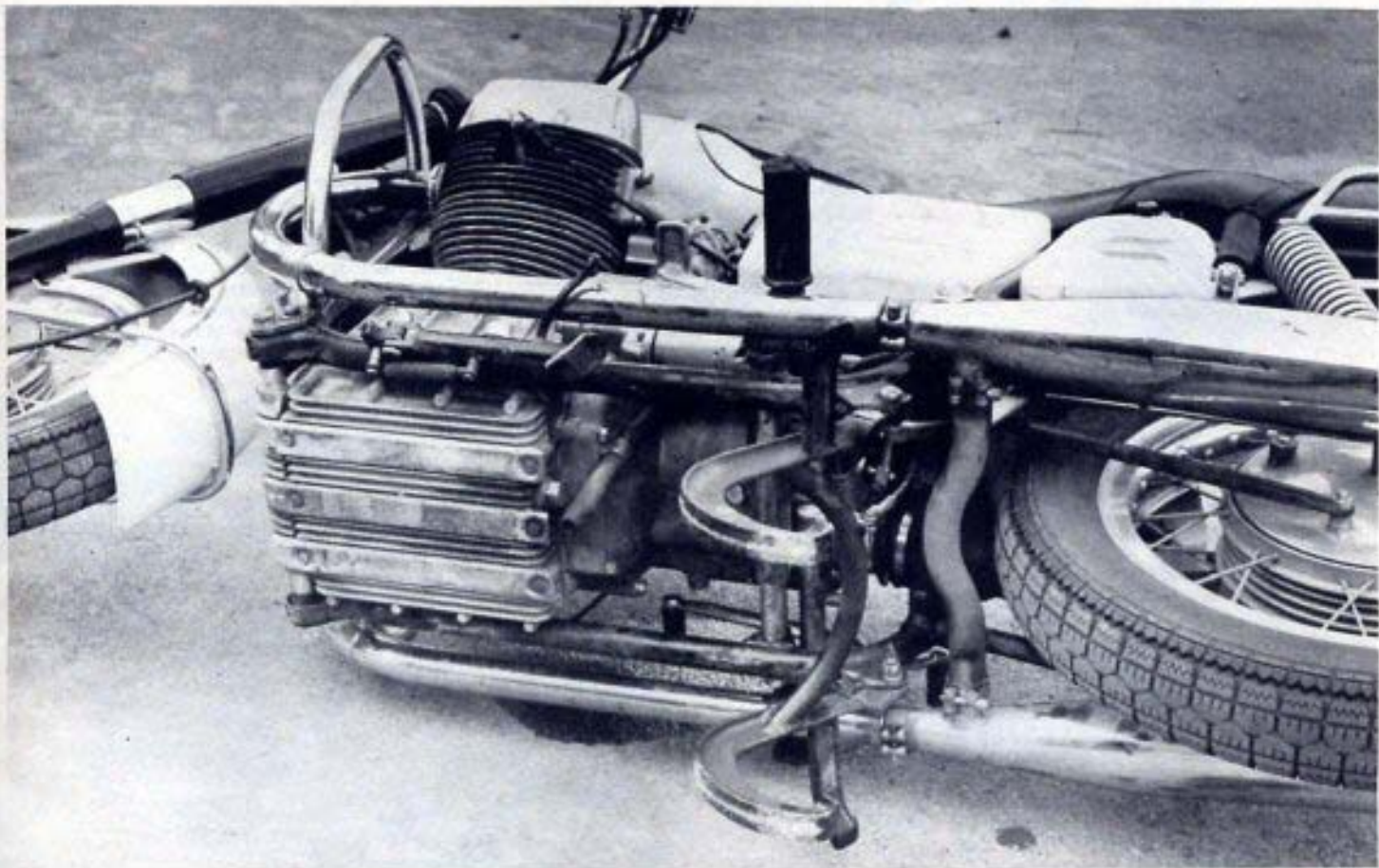
va, senza incertezze o indecisioni dal minimo fino al massimo dei giri, così che in partenza non si avverte quello strattone che ci si aspetterebbe; certo che i cavalli ci sono, e tanti, e non mancano di manifestarsi con brutale impeto non appena la manetta è aperta. Qui poi gioca un ruolo determinante la particolare rigidità della trasmissione ad albero che scarica immediatamente sulla ruota tutta la potenza che passa il motore.

Generalmente, infatti, i vari organi della trasmissione (catene, frizione a dischi multipli, parastrappi vari) assorbono elasticamente la botta prodotta dallo scatenarsi improvviso di tutti gli HP, per cui in motocicletta si possono eseguire cambi di marcia rapidissimi senza quasi tirare la leva della frizione. Sulla «V7 Special» invece questo non succede per cui se, «tirata» al massimo una marcia passate alla successiva mollando di colpo la frizione (e questo si verifica in particolare all'innesto della seconda), vi troverete non solo con la ruota davanti sollevata da terra di un bel pezzo, ma anche con la moto che tende ad avvi-

Oltre alla sistemazione degli organi elettrici e dei carburatori, da questa foto risalta lo sfasamento tra i due cilindri (quello sinistro è più arretrato) dovuto al particolare sistema di imbiellaggio.

La robusta struttura del telaio in tubi a doppia culla, integrato in vari punti da elementi di rinforzo in lamiera stampata.





tarsi verso destra, sempre per effetto della coppia di rovesciamento. Sarete insomma librati in aria come in un rodeo, e capirete perché gli americani la chiamino «bufalo»...

Convieni quindi starsene calmi comportandosi da «gran turista» piuttosto che da «sportivo», lasciar calare un po' il motore e far patinare leggermente la frizione per evitare troppo violente emozioni al vostro impianto cardiaco. Potenza insomma ce n'è da vendere, stabilità e maneggevolezza pure, anche in curva; ma è difficile sfruttarle appieno in «staccata» (perché anche l'effetto frenante del motore è notevole e occorre addolcirlo con delle belle «sgassate» specie su fondo sdruciolevole) e nella ripresa successiva; e tutto sommato si rivela provvidenziale anche la corsa piuttosto lunga della manopola del gas, che evita troppe rapide aperture della farfalla dei carburatori.

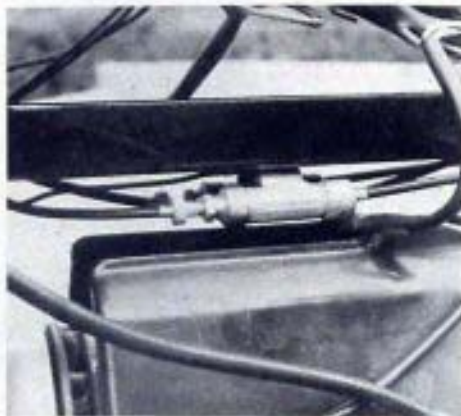
Ad ogni modo, una volta fattaci la mano, le accelerazioni possibili con la «V7 Special» sono di tutto rispetto: i 100 Km/h da fermo si raggiungono in 6 secondi (6,6 per la «V7»), i 130 in 11 secondi, i 160 in 21 secondi. I rapporti del cambio sono stati leggermente variati rispetto alla «V7» ed è stato cambiato anche il rapporto della coppia conica per cui in definitiva abbiamo una

prima piuttosto corta e le altre marce più lunghe che in precedenza. La terza, particolarmente, è diventata assai più veloce, togliendo così quel «vuoto» con la quarta che avevamo riscontrato a suo tempo sulla «V7».

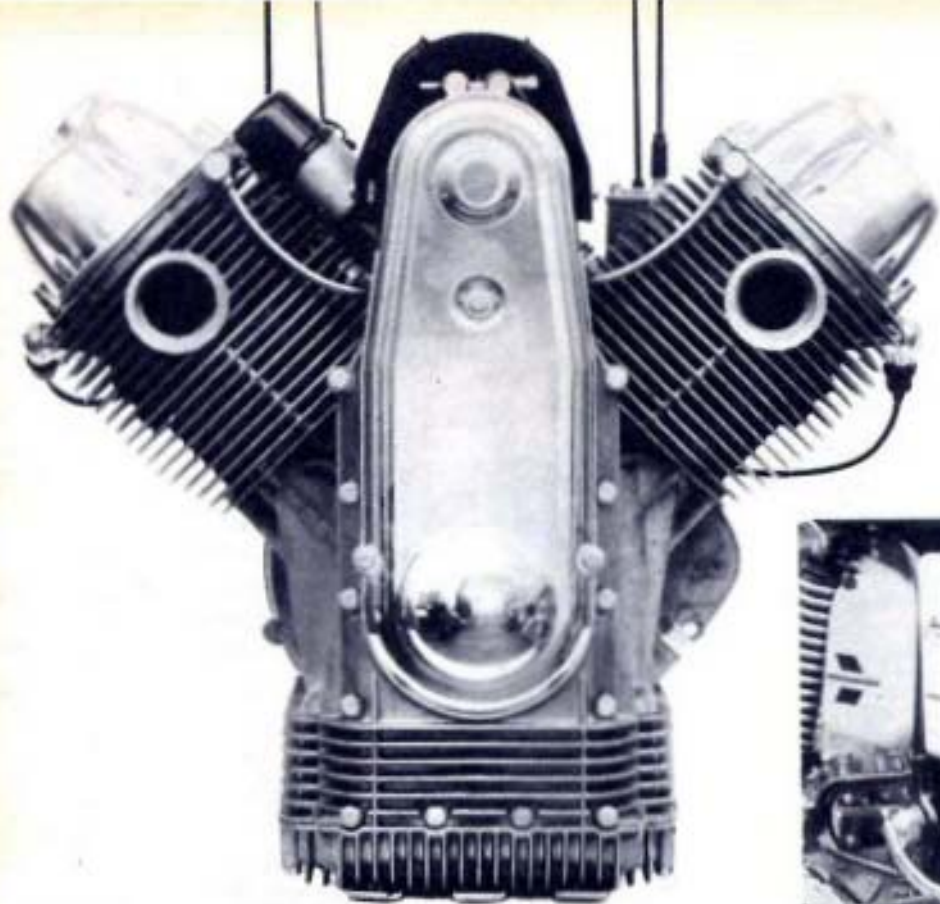
Le varie marce sono ora regolarmente distanziate di una quarantina di Km/h l'una dall'altra e la terza, che in fuorigiri si può tirare fino ai 145, è diventata una marcia veramente fantastica per i sorpassi. Certo che se il cambio fosse a cinque marce sarebbe tanto di guadagnato e oltretutto sarebbero ridotti gli inconvenienti dovuti alla rigidità della trasmissione: ma chissà che alla Guzzi non ci pensino un giorno o l'altro... Ad ogni modo, anche così riteniamo che esso sia migliorabile per quanto riguarda rumorosità e facilità di manovra, che richiede ora un certo sforzo.

Chiuderemo sulla trasmissione dicendo che la frizione ha sempre risposto alle peggiori sollecitazioni senza arrabbiarsi mai e senza accusare cali di rendimento.

La velocità corrispondente al regime di massima potenza (6500 giri) è di 172 Km/h, e si raggiunge abbastanza rapidamente, restando in posizione eretta; abbassandosi poi al massimo e con le solite condizioni accessorie (tuta attillata, ecc.) si riescono a guadagnare anco-



I rinvii per il comando dei carburatori nei quali i due cavi provenienti dal manubrio (gas e starter) si sdoppiano a due a due.



Il motore visto di fronte. Il carterino in alluminio lucidato copre la cinghia di comando della dinamo, posta fra i due cilindri, al centro del V.

Visto di fianco, il blocco motore-cambio rivela una linea prettamente automobilistica. I cilindri sono ottimamente protetti dai tubi paracolpi. Le candele sono ben esposte al vento della corsa. E' visibile anche la sistemazione del clacson.



ra 500 giri, dopo un certo lancio, e quindi a toccare i 185 all'ora.

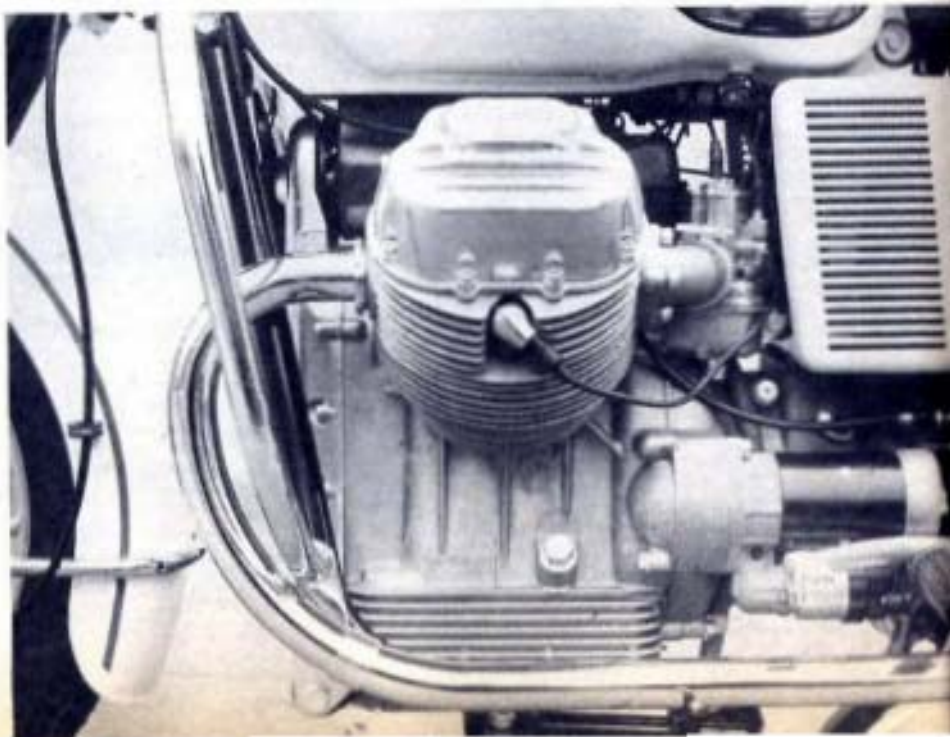
Particolarmente inebriante la marcia in salita: se non fosse per le curve, quasi tutte le normali pendenze delle carrozzabili si possono superare in quarta a molto più di 100 all'ora e di questo va dato merito alla notevole coppia (6 Kgm a 5250 giri) ed alla «piattezza» della sua curva: a 3300 giri è ancora di 5,5 Kgm, e scende solo a 5 Kgm a poco più di 2200 giri (che sarebbero poi circa 53 Km/h in quarta).

I freni sono molto dolci e progressivi e non si inchiodano alle basse velocità; calano un po' alla distanza, però, in quanto un uso intenso provoca un certo «fading». In queste condizioni lo sforzo da esercitare sui comandi, specie per l'anteriore, diventa sensibile.

La «V7» si era dimostrata una fra le motopesanti più parche di benzina, e lo stesso discorso vale anche per la «Special»: viaggiando a velocità economica si riescono a percorrere fino a 18 Km per litro, cioè a dire ancora meno di quanto risulta dalle norme CUNA; avvicinan-

dosi al massimo il consumo sale a 11-12 Km, sempre per litro. Si può tener conto di una media sui 14-15 Km, a cui corrisponde un'autonomia di 310-320 Km. E' da osservare piuttosto che la riserva promessa di 4 litri risulta un po' aleatoria, per cui è bene far subito rifornimento alle prime avvisaglie dell'imminente prosciugamento del serbatoio.

L'impianto elettrico a 12 V, con dinamo da 300 W e batteria da 32 Ah è uno dei più potenti che si siano mai visti su una motocicletta: assicura un numero elevato di avviamenti consecutivi con il motorino, anche d'inverno (però, se ci fosse anche il pedale...) e permette

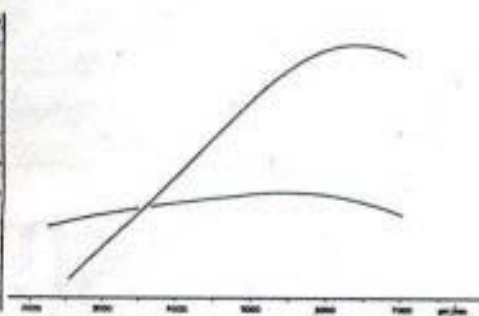


l'installazione di quanti accessori si desiderino. Ottimo il faro, che permette di viaggiare in tutta sicurezza almeno fino ai 120 all'ora (se poi fosse allo jodio sarebbe perfetto); robusto il suono del clacson, che comunque per le alte velocità è bene integrare con un bel paio di trombe.

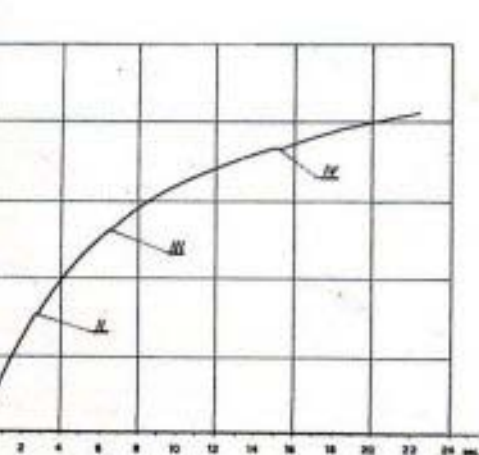
La piccola manutenzione è un po' impegnativa data la complessità della moto, ma in compenso è resa facile dalla accessibilità dei vari organi; solo il controllo della batteria risulta laborioso, in quanto occorre togliere la batteria stessa oppure levare il sellone, fermato con bulloni.

Riassumendo in breve, diremo quindi che la «V7 Special», migliorata esteticamente, potenziata e maggiormente «accessoriata» rispetto alla «V7», è una macchina che si distingue nettamente nell'odierna produzione motopesantistica per le sue caratteristiche di grande comfort, resistenza, silenziosità di marcia e quindi di signorilità; una macchina poi con altre indubbie qualità positive, come la maneggevolezza, l'ottima tenuta di strada, la notevole generosità del motore, che ne fanno una perfetta «gran turismo»; ma che richiede esperienza e sensibilità di guida da chi, contando sulla grande riserva di potenza, volesse impiegarla anche con fini e intendimenti sportivi.

Mario Colombo



Le curve di potenza (SAE) e coppia.



La curva di accelerazione.

CARATTERISTICHE TECNICHE

MOTORE: bicilindrico 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. Alesaggio e corsa mm 83 x 70 x 2 = 757,486 cc. Compressione 9:1.

Potenza max. CV 60 SAE a 6500 giri/min. Coppia max. Kgm 6 a 5250 giri circa.

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

Distribuzione ad aste e bilancieri con asse a camme nel V dei cilindri comandato mediante coppia di ingranaggi elicoidali.

Diagramma di distribuzione: aspirazione apre 24° prima del P.M.S. e chiude 58° dopo il P.M.I.; scarico apre 58° prima del P.M.I. e chiude 22° dopo il P.M.S. (con gioco di mm 0,5).

Gioco di funzionamento, a freddo: aspirazione mm 0,15; scarico mm 0,25.

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 28° - anticipo totale max. 36°. Distanza tra i contatti mm 0,42 - 0,48. Candele grado termico 225 scala Bosch; distanza tra gli elettrodi mm 0,6.

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 3,8 - 4,2) con segnalatore insuff. pressione sul cruscotto; filtro a rete nel basamento motore. Capacità coppa Kg 3 olio Shell Super M.O. 100, sostituzione ogni 3000 Km. Cambio, quantità Kg 0,750 circa olio Shell Spirax 90 E.P., sostituz. ogni 10.000 Km. Coppia conica posteriore, quantità Kg 0,300 circa olio Shell Spirax 90 E.P., sostituz. ogni 10.000 Km.

ALIMENTAZIONE: a caduta, supercarburante, capacità serbatoio lt 22,5 di cui riserva lt 4 circa.

CARBURATORI: due, Dell'Orto VHB 29 CD (destra) e VHB 29 CS (sinistra), con filtro aria comune, a cartuccia. Diffusore mm 29, getto max. 135, getto min. 45, valvola gas 60, polverizzatore 265, spillo conico SV 5 fissato alla 2ª tacca, polverizzatore dello starter 80. Vite regolazione minimo benzina aperta di 1 giro e 3/4 - 2 per carburatore destro, e 1 giro e 1/2 per carburatore sinistro.

AVVIAMENTO: elettrico con motorino 12 V - 0,7 CV, con innesto elettromagnetico telecomandato da pulsante sulla destra del manubrio. Corona dentata fissata al volano motore.

FRIZIONE: a due dischi condotti, a secco, sul volano motore.

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 bilanciere, sulla destra. Alberi montati su cuscinetti. Rapporti interni: 1:2,230 (Z 13/29) in prima, 1:1,333 (18/24) in seconda, 1:0,954 (22/21) in terza, 1:0,750 (24/18) in quarta.

TRASMISSIONI: tra albero frizione e primario cambio, ad ingranaggi diritti e con parastrappi, rapp. 1:1,375 (Z 16/22). Tra cambio e ruota posteriore, ad albero con doppio giunto cardanico omocinetico nel braccio destro del forcellone oscillante e coppia conica elicoidale posteriore, rapp. 1:4,375 (Z 8/35).

Rapporti totali di trasmissione: 1:13,415 in prima, 1:8,018 in seconda, 1:5,738 in terza, 1:4,511 in quarta.

TELAIO: a doppia culla continua in tubi.

SOSPENSIONI: forcella anteriore telescopica con ammortizzatori idraulici incorporati; contenuto cc 160 olio Shell «Tellus 33» per braccio; cambio ogni 20.000 km. Forcellone posteriore oscillante con elementi idrotelescopici ai lati della ruota a molle scoperte, regolabili su tre posizioni.

RUOTE E PNEUMATICI: cerchi in lega leggera 18 x 3, con pneumatici 4.00-18 scolpiti (alta velocità). Pressioni: anter. Atm 1,5; poster. Atm 1,8 a solo e Atm 2 con passeggero. Per impiego ad alta velocità consecutiva, aumentare di Atm 0,2. Circonferenza di rotolam. mt 1,990.

FRENI: a tamburo centrale in lega leggera, l'anteriore a doppia camma con ceppi autoavvolgenti, dimensioni utili diam. 220 mm x 40. Mozzi con perno sfilabile.

IMPIANTO ELETTRICO: a 12 V, con dinamo 300 W; batteria 32 Ah; faro anteriore asimmetrico da 170 mm con lampada bilux 45/40 W e lampada posizione 5 W a siluro; fanale posteriore con lampada bilux (posizione e stop) 5/20 W; lampada spia dinamo, olio, folle, luci 3 W sferiche; lampade illuminazione strumenti 3 W sferiche; evvisatore acustico; motorino avviamento 0,7 CV; 4 fusibili da 25 Ah.

DIMENSIONI E PESO: lunghezza mt 2,24; passo mt 1,47; larghezza (manubrio) mt 0,80; altezza (manubrio) mt 1,07; altezza sella mt 0,79; altezza pedane mt 0,30; altezza minima da terra mt 0,15; peso Kg. 228.

PRESTAZIONI (norme CUNA): velocità massime nelle varie marce al regime di massima potenza (6500 giri/min): 58 - 97 - 135 - 172 Km/h circa. Velocità al regime massimo di 7000 giri/min.: 62 - 104 - 145,5 - 185 Km/h circa. Pendenze superabili: 90% in prima a 47 Km/h, 40% in seconda a 80 Km/h, 20% in terza a 110 Km/h, 8% in quarta a 140 Km/h. Consumo lt 6,5 per 100 Km. Autonomia 345 Km.