

Moto Guzzi



CLUB ITALIA

Cilindri Italiani

Bollettino di
contatto per gli
appassionati
delle
Moto Guzzi V7
N° 14
Novembre
2001

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

Il giorno delle dinamo 2001

Anche per quest'anno archiviamo il giorno delle dinamo, il nostro raduno nazionale.

Per il 2° anno consecutivo ci siamo ritrovati ospiti nel raduno di Campogalliano, magistralmente organizzato dal Guzzi Club Campo dei Galli. Il venerdì precedente tutto era pronto ma guarda caso proprio quel giorno segnava la fine dell'estate: nubifragi e pioggia battente su tutto il nord e centro Italia, che proseguiva anche il sabato. La beffa era che ai laghetti, sede del meeting, non pioveva anzi a tratti c'era pure il sole, ma a 10 km la tormenta. Siamo stati per 3 giorni nell'occhio della perturbazione !!

E' inevitabile che le presenze in assoluto siano diminuite, ma magia le v7 erano più dell'anno passato, ne abbiamo registrate 49. Tanto di cappello a questi eroi che da Roma alla Svizzera, da Siracusa a Pescara hanno affrontato il brutto tempo per esserci.



"La Bellamotomia !"

Francesco non manca mai ai nostri raduni, ha ridato vita ad un vecchio 850 e adesso si presenta con tutta la sua simpatia. (pag. 3)



Un ringraziamento a tutti ed in particolare alla Stucchi ricambi che senza battere ciglio ci ha fornito l'omaggio (graditissimo) esclusivo per i presenti in sella alle v7: coppia puntine e condensatore, mai così utili considerato il tempo. All'Orion che con alcuni buoni benzina ci ha permesso di premiare i provenienti da maggiore distanza, ed agli amici del Campo dei Galli che con l'organizzazione ha permesso a tutti noi di trascorrere alcuni giorni in compagnia di musica, cibo, e turismo.

Speriamo nel prossimo anno, quando con una più capillare pubblicità vorremmo sfondare il muro delle 100 v7, obiettivo che pare oramai alla nostra portata.

Iniziate a prepararvi amici, ne vale la pena !

Guzzi day 2001: 80° anniversario.

Di Codeluppi Stefano (a pag. 2)

Mandello è sempre Mandello anche se ci ritorni per l'ennesima volta. Quest'anno cadeva l'80° anniversario e le Guzzi presenti affollavano il bellissimo paesino del lago di Como.

Piove, ed anche qui la tradizione è rispettata, perché poi la Guzzi insista ad organiz

Le nostre moto

**ORION
PETROLI**

Cilindri Italiani
Ringrazia
ORION PETROLI

LI
(gestore degli
impianti TA-
MOIL in Emilia)
Per la sponso-
rizzazione
nell'ultimo radu-
no V7

"Il giorno delle
dinamo 2001"




Stucchi Luigi s.r.l.
RICAMBI E ACCESSORI MOTO

**Stucchi comunica a tutti i vusettisti che sono pronte le
replie delle manopole per v7 (a botticella bianco-nera)**

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

CONCESSIONARIA UNICA PER IL TRENTINO


MOTO GUZZI TRINCO UGO s.n.c.

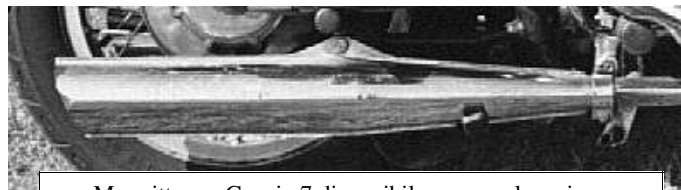
Moto Guzzi nuove in pronta consegna ed usate
Abbiamo inoltre disponibilità di:

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

Marino Setti

*Specializzato in marmitte per moto
d'epoca*



Marmitta per Guzzi v7 disponibile con omologazione

Via Cantone, 43 Reggiolo (RE) tel. 0522-973433
cell. 0328-2169179 www.motostoricheitaliane.com

... continua da pag. 1

zare il raduno a fine settembre nessuno lo sa!

Non importa, la magia resta, siamo sempre ansiosi di scoprire le novità, ispezionando la fabbrica, cercando i segnali del rilancio, che cominciano ad intravedersi.

Il paese è in festa ed i commercianti si organizzano per farti mangiare e dormire, ma per campeggiare nel parco con vista lago, vale la pena di prendere un giorno di ferie ed esserci già del venerdì. Tanti stranieri che con le loro Guzzi, perlopiù trasformate e abbellite con tanti accessori colorano le vie di Mandello.

Entrare da uno dei tanti ricambisti del paese è un terno al lotto, orde di compratori di cilindri e marmitte ti fanno stare in fila, e tu che magari devi comprare una lampadina ci stai, così solo per chiacchierare con amici che forse non rivedrai più.

C'era perfino un meccanico - concessionario che veniva da Tokio, fotografato come un panda rarissimo con la sua California con tanto di targa e bandierina Giapponese. Gli Americani che non mancano mai, i club di tutto il mondo e tanti vecchi amici. Tante le v7 anche straniere e tante le foto in cui le nostre sono protagoniste, il Francese che ti dice che ne sta restaurando una e poi ti fa vedere il tesserino della polizia doltr'Alpe. L'amico Timmer, Olandese che grazie al nostro club ha finalmente finito di verniciare la sua special. Insomma una festa, umida, ma sempre festa anche il sabato quando il nostro club si è ritrovato nella Club House del Guzzi Club Mandello, ove abbiamo potuto conoscere nuovi amici appassionati delle nostre moto.

E la Guzzi ? Beh , si stanno dando da fare anche se penso sia giunto il momento di dare fiducia ai suoi club, a Mandello non c'era un servizio d'ordine e l'iscrizione al raduno era una chimera in fondo ad una coda di almeno 300 motociclisti. Bastava un altro punto iscrizioni affidato ad un club locale, per snellire il tutto.

Pare non si rendano conto delle enormi potenzialità che la marca possiede, i concessionari sono diventati timorosi ed i club sospettosi, basterebbe una spinta, un appoggio per vedere il nascere di iniziative che renderebbero gloria alla Moto Guzzi. Si sente la necessità di un coordinamento dei Guzzi Club affidato ad una persona che gira in moto (Stefano del Guzzi club Mandello ?), i manager restino pure a far di conto, che gestisca il settore raduni ed iniziative con un proprio budget (basterebbero una cinquantina di milioni) che valuti le cose da fare con concessionari e Guzzi Club Italiani, per l'estero si dovrebbe fare la stessa cosa. Diciamo che se la Guzzi capirà questa cosa si faranno maturare tante piccole esperienze ed una nuova pagina sarà stata girata, una pagina importante che significa pubblicità sul campo, tra gli appassionati.

Perché nel frattempo che nuovi modelli siano partoriti in quel di Mandello occorre creare l'aspettativa, il mito va rafforzato, l'Harley in questo modo riesce a vendere anche i bidoni dell'immondizia ed i tubi del riscaldamento. !



Le foto in prima pag. ed in questa sono state scattate al nostro raduno di settembre a Campogalliano

Motociclista? No, Guzzista? No Gtista di Francesco Milioni (Roma)

Ecco la storia di un GT trattato veramente male.

Un Dingo 50 cross, un KTM100, un Tornado 650, sono state le mie moto prima di arrivare ad avere una vera moto. Me la presentò un amico che non se la comprò perché troppo vecchia, preferì un T non so che numero (peggio per lui), l'incontro avvenne in un magazzino del concessionario dove teneva le moto invendibili.

Era messa di spalle così che la prima cosa che vidi fu il sedere, tondissimo con due Stucchi bianche che lo incorniciavano, e le sue freccette un po' calate, poi lentamente, i neon del magazzino dopo vari sfarfallii si accesero mentre io ero arrivato alla sua sinistra,,, rossa con quel neo cromato sulla fronte (il serbatoio) e le sue pocce turgide come cilindri, era sicuramente la moto più bella del mondo.

Il concessionario deve averlo capito subito che me ne ero innamorato, unmilione duecentomila mi ha chiesto e unmilione duecentomila l'ho pagata.

Un mese dopo siamo partiti per Istanbul, si è comportata benissimo, l'anno dopo in Europa del nord e a Parigi si è accorta di essere senza olio e si sono accartocciati i pistoni, pago il viaggio ad un amico furgonato e me la recupera, compro un altro di un Gt sfranto e sostituisco il motore, è stato uno sbaglio, non la amavo più, non mi fidavo più, non era più la stessa, così la lasciai sola in garage a lungo, poi la ripresi e lei grippò e io la lasciai al freddo e al gelo per tre anni.

Stava lì davanti casa la vedevo tutti i giorni ma non la toccavo neanche, ed ha sopportato neve, incendi e sole, ma sapevamo tutte e due di essere uniti da un amore profondo.

Cambiai città, da Viterbo venni a Roma, invivibile senza moto e pensai di cambiarla, volevo un blasonato BMW. Credo che a questo punto intervenne Carlo, il Guzzi, che fece in modo di non portare a termine l'insano gesto.

Comprai pistoni valvole e cilindri nuovi, tornai a Viterbo cambiai batteria corde del gas, olio, e con tutti i cilindri grippati andammo a Formia da amici esperti meccanici, e durante il trasferimento il nostro amore è rinato, anzi il mio perché in lei non era mai morto.

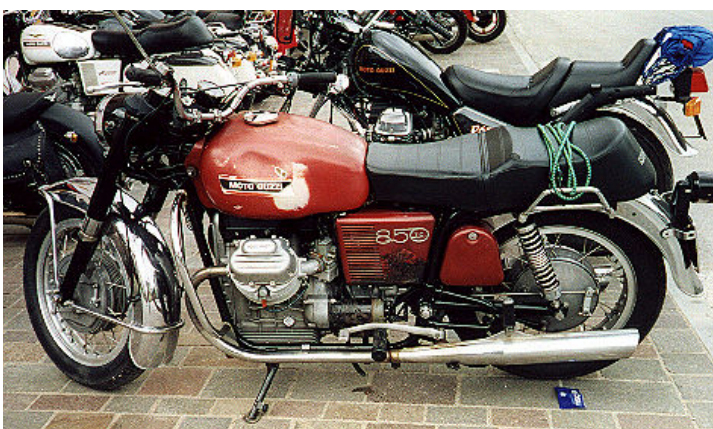
Con l'idea di cambiare solo le pocce, finimmo per andare a recuperare il vecchio motore che giaceva dopo varie cannibalizzazioni da un meccanico, e sradicate le piante che ci erano cresciute dentro ci accorgemmo che era decisamente diverso dal secondo, pompa più potente, distribuzione con catena invece che a cascata di ingranaggi. Durò parecchio mesi l'operazione, tipo un pezzo a domenica, ma alla fine, messa un po' di benzina, il motorino di avviamento ha fatto tre giri scarsi e il suo rombo ha riempito i cieli di Formia.

Al collaudo si riscontrava un solo piccolo difetto: dopo 30 Km si spegneva e non ne voleva sapere più nulla di partire. Ci sono voluti due mesi ricontrollando tutto dico tutto per scoprire che nel rimontare il tappo della benzina avevo chiuso il passaggio dell'aria. Ma la carrozzeria no, restauro conservativo, anche per ricordarmi ,con le ammaccature sul serbatoio, di levare il bloccasterzo e il cavalletto (tutte e due contemporaneamente, si era stata una nottataccia) prima di partire e poi le venticinquenni come nuove o non si sono divertite o si sono fatte il lifting, due possibilità che non coincidono con il mio stile di vita, e poi perché è donna e come le mamme non sono meno belle quando invecchiano.

Da 15 anni viviamo insieme e spero che molte nuvole passeranno sopra le mie spalle e molti chilometri passeranno sotto le mie palle e i suoi pneumatici. Posso fare dei ringraziamenti?

A mio babbo (ex poliziotto per poter andare in moto) che all'età di 12 anni mentre camminavamo per il corso di Viterbo si fermò e mi spigò quanto era bella e fatta bene un V7Sport che era lì parcheggiata, ad i miei amici vere braccia levate all'officina e alle loro mogli che hanno sopportato il rapimento dei loro mariti e a me, ai miei cani che tristemente rientrano nella cuccia quando mi vedono uscire di casa con il casco, a tutti gli scuteristi che non tolgono vecchie Guzzi dal mercato, e alla mamma (da giovane era una lambrettista che si cimentava in gimcane) che mischiandosi con il babbo hanno creato un guzzista, e a Carlo.

(Per contatti Francesco tel. 06-53272252 E-mail bellamotomia@hotmail.it)



Tecnica:

La magica scintilla. Bobina e Spinterogeno.

Tutti sanno pressappoco che per fare andare un motore occorre una scintilla che faccia scoppiare la miscela aria – benzina nel cilindro, ma forse non tutti comprendono come sono concepiti e costruiti quei congegni misteriosi che la producono, spesso racchiusi in cilindri isolati che sono montati sulle nostre moto.

Vediamo di fare chiarezza partendo dalla BOBINA.

Montata sotto il serbatoio delle v7, la bobina è un congegno che eleva i 12 volt della batteria ad una tensione molto superiore (10.000-12.000 volt). Il principio è semplice. Se avviciniamo due cavi di rame tra loro ed interrompiamo il flusso di corrente che ne attraversa uno, nello stesso istante la corrente viene indotta nell'altro. Nella bobina i due cavi sono costituiti da avvolgimenti formati da filo di rame avvolto attorno ad un nucleo di lamierino di ferro dolce. Il primo avvolgimento, detto primario, ha diverse centinaia di spire. Quello secondario, di solito situato sotto o sopra il primario, ne ha parecchie migliaia.

Quando la corrente che proviene dalla batteria attraversa l'avvolgimento primario, crea attorno ad esso un campo magnetico. Se annulliamo, cioè facciamo sparire questo campo magnetico, interrompendo l'afflusso di corrente, questa verrà automaticamente indotta all'avvolgimento secondario. Il valore della tensione che viene così prodotta è determinato tra l'altro dalla differenza di valore tra le spire dei due avvolgimenti. Per esempio, a parte altre considerazioni di carattere elettromagnetico, se l'avvolgimento secondario ha mille volte più spire di quello primario, i 12 volt che arrivano all'avvolgimento primario diventano 12.000 in quello secondario.

La bobina non funziona automaticamente: nell'impianto deve esserci un interruttore che interrompa il flusso della corrente nell'avvolgimento primario. Questa funzione spetta ai contatti dello SPINTEROGENO.

Quando i contatti sono chiusi, la corrente può passare dalla batteria all'avvolgimento primario; quando vengono aperti, il circuito si interrompe, la corrente non passa più nell'avvolgimento, e il campo magnetico tende ad annullarsi. In questo stesso istante, nell'avvolgimento secondario viene indotta una corrente ad alta tensione che ritorna allo spinterogeno (nel caso delle nostre moto) ed attraverso la spazzola rotante viene distribuita dai cavi della calotta alle candele dei due cilindri.

Quando la chiavetta dell'accensione viene girata fino al primo scatto, la corrente che viene dalla batteria, arriva ai contatti, passando per l'avvolgimento primario.

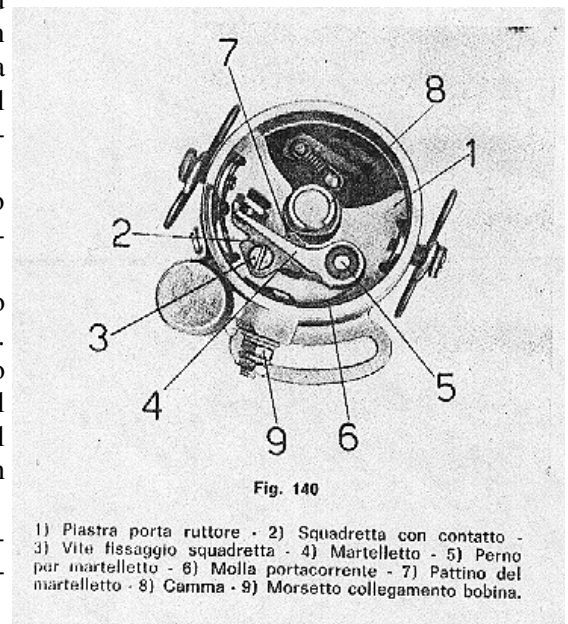
Con il pulsante, o con un ulteriore giro di chiave il motorino d'avviamento si mette in moto, facendo così girare il motore. L'albero a camme, collegato allo spinterogeno tramite l'alberino che si può vedere togliendo la calotta dello spinterogeno, fa poi il resto, facendo aprire e chiudere i contatti in base alla fase del motore, interrompendo alternativamente il collegamento con l'avvolgimento primario.

Ogni volta che nell'avvolgimento primario della bobina si interrompe la corrente, ne viene indotta una ad alta tensione sul secondario.

Il semplice funzionamento non deve però fare trascurare una buona manutenzione, in quanto ad esempio è determinante la distanza dei contatti dello spinterogeno, degli elettrodi delle candele e di tutta la cavetteria necessari a questo importante processo. C'è poi un consumo di queste parti, lo spinterogeno è il più soggetto essendo sottoposto a passaggi di corrente e quindi fenomeni di auto-induzione, quel fenomeno cioè in cui i contatti nel momento dell'apertura tendono a produrre una scintilla che rovina con il tempo le platinature delle superfici, formando una specie di cratere minuscolo che non è altro che il passaggio di materiale da una parte all'altra. Lo scintillio viene attutito dal condensatore che è composto da striscioline di carta metallizzata arrotolate ed isolate che sono racchiuse nel cilindretto posto poi all'esterno dello spinterogeno, come una spugna assorbe la corrente in eccesso, ma anche lui si consuma ed i segnali sono la moto che va a strattoni fino a quando non partirà più.

La calotta e la spazzola dello spinterogeno vanno poi sempre controllate, per evitare che la bachelite di cui sono composte si crepi facendo passare umidità che scaricherebbe corrente in modo dannoso.

Insomma un procedimento semplice ed efficace che fino all'avvento delle accensioni elettroniche ha fatto funzionare tutti i motori a benzina, avendo difetti ma anche il pregio di essere sempre riparabile, anche in situazioni di emergenza.



Modifiche e personalizzazioni.

-Una nuova accensione

L'avevamo anticipato sul numero scorso. Gli amici del Guzzi Club Aquile Daune di Foggia nella persona di Valter Bordo (tel. e fax 0881-714352) ci segnalano un buon rimedio per evitare la fastidiosa panne causate da bobina e spinterogeno. Modifica antica, già fatta a suo tempo da molti meccanici, è quella di sostituire la bobina originale con quella a doppia uscita della FIAT Panda 30. La modifica è possibile solo nei motori con solo una coppia di puntine, quindi non nel v7 sport.

La bobina in questione ha due uscite, che si collegano direttamente sulle candele; viene quindi eliminata la calotta e la spazzola dello spinterogeno. Addirittura c'è un coperchietto sempre della panda che sostituisce la calotta. In pratica quando i contatti si aprono la corrente viene indotta su entrambe le uscite e partono due scintille contemporaneamente.

Chiaramente solo uno dei cilindri (quello in compressione in quel momento) ne usufruisce, lasciando l'altro senza scoppio: si tratta del classico processo della corrente a perdere.

E' garantita una buona scintilla e vengono eliminati i problemi dovuti all'umidità, in quanto la nuova bobina (facilmente reperibile da un demolitore per 20-30.000 lire) si trova riparata sotto il serbatoio e lo spinterogeno non distribuisce più la corrente, diventando un semplice interruttore.

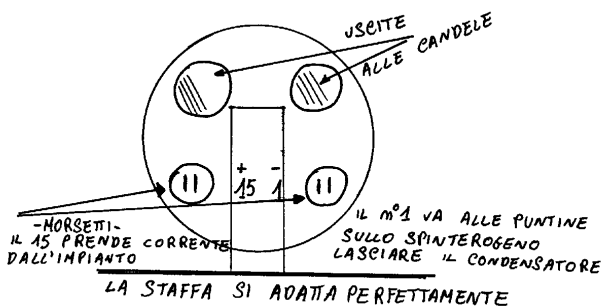
Lo schemino lo potete trovare qui sotto, abbiamo chiesto ad alcuni esperti un parere su questa modifica ed abbiamo avuto 3 autorevoli pareri.

Guareschi di Parma (tel. 0521-774149): " cari amici arrivate tardi ! Sono anni che si sperimenta sul guzzi v7, ma io penso che sia meglio lasciare tutto così com'è, adesso poi che ci sono nuove bobine che non danno problemi, evitando anche che si danneggino molto le puntine, è naturale che si rispetti l'originalità".

Ragni di Reggio (0522-551173) " si... si può fare, (mi dice penseroso, so benissimo che ama le cose originali) ma non penso che porti poi così tanti vantaggi ".

Scola di Milano (tel. 0362-901655) " si è fattibile, io stesso consigliai all'epoca del reparto esperienze modifiche del genere, che poi ho sviluppato per conto mio, come il mio albero a camme più performante o le testate, ma in Guzzi in quel periodo non si poteva sbagliare e si preferì la soluzione senza problemi"

Insomma tanti pareri, il mio se può contare è per lasciare tutto così, anche se a volte mi trastullo con la nuova bobina (che ho già recuperato) la Moto di Valter (v7 700) partiva da freddo come un orologio e a Foggia girano tutti così. Di sicuro è una soluzione di poca spesa e penso di buona resa, l'unico mio dubbio sono quelle due scintille di cui una inutile che scocca in un cilindro che non ne ha bisogno.



Mentre stiamo completando l'impaginazione ci è giunta la notizia che il nostro Segretario Marco ha subito un incidente con la sua 850 GT.

Per alcuni mesi sarà a casa con la spalla ingessata, sicuramente pensando alla sua amata v7.

Siamo sicuri che molti di voi gli faranno sentire la solidarietà guzzista che si attiva in questi frangenti.

Una telefonata o un SMS gli farà sicuramente piacere. Tel. 347-7598407.

Forza Marco non mollare !!

Toppa d'oro 2001

Per ringraziare tutti gli amici più affezionati, i vusettisti più incalliti che ci hanno aiutato a far crescere il club delle Moto Guzzi v7, CILINDRI ITALIANI ha prodotto una serie speciale del suo logo (solo 30 pezzi): una toppa con ricamo oro su fondo nero. Alcuni di questi amici l'hanno già ricevuta personalmente, gli altri l'avranno trovata allegata a questo numero del notiziario. Ogni anno il direttivo del club conferirà questo riconoscimento simbolico a chi si distinguerà per passione ed impegno.

Non è nostra intenzione discriminare i soci, ma ci pare giusto premiare con un piccolo oggetto chi ha speso tempo, soldi e passione; dandoci fiducia, e permettendo la costituzione del club.

Piccolo notiziario

Nuovo sito. Stiamo lavorando per creare un nuovo sito internet del club, cui dedicheremo più tempo e che cercheremo di tenere aggiornato il più possibile. Ci vorrà un po' di tempo ma speriamo di essere attivi già durante l'inverno. Per il momento rimane il solito sito www.oldwoogies.com/v7.htm

La mail non cambia e cioè: motoguzziv7club@katamail.com. parlando sempre di internet, gli amici di www.moto-guzzi.it ci stanno pubblicando i notiziari man mano che escono, ed anche questo n 14 è disponibile per tutti coloro che non lo ricevono a casa consultando le pagine di questo bel sito.

Tante foto dell'ultimo Guzzi day. Sono disponibili consultando la home page dell'amico Timmer vusettista Olandese l'indirizzo è: <http://motoguzzi.itgo.com>

Le magliette di Nico Cardano. Che avevamo prodotto per questa stagione sono state vendute, ne rimangono ancora una certa quantità, purtroppo solo nella taglia XL chi volesse ordinare la maglia tenga presente questo particolare ed anche il prezzo speciale di lire 20.000 + 3.000 per la spedizione. In Euro farebbero.... !!!! (beh fatevi un po' i conti). Allegare alla richiesta i francobolli o lire.

L'Associazione Guzzisti Italia Centrale. L'avevamo già presentata su uno dei primi bollettini, ma ricordiamo volentieri che questa associazione con sede ad Orvieto ha scopi nobili:

Non solo organizza ogni anno un bel raduno Guzzi nella sua città, ma destina parecchi soldi a scopi benefici, aiutando in particolare i bambini vittime di violenze quotidiane. Un plauso a questi amici che invitano tutti: Guzzisti e non. ad iscriversi all'associazione. (club compresi)

Per informazioni telefonate al presidente, il Cav. Attilio Scarponi 0763-340003 fax 0763-394490 A.G.I.C. via dei Gonzaga, 11- 05018 Orvieto.

Rinnovo iscrizioni al club per l'anno 2002

Cari amici,

In questo numero avete trovato il modulo per rinnovare l'iscrizione al nostro club. E' necessario per tutti ricompilarlo e rispedirlo a noi. Anche per i concessionari ed i motoclubs che fino ad ora ricevevano il notiziario senza dover fare nulla devono adeguarsi. Vogliamo evitare in questo modo di spedire notiziari e volantini inutili che ci causano perdite economiche. Chiaramente chi non riceverà il prossimo numero di Cilindri Italiani perché non ha adempiuto a questa formalità, potrà rifare l'iscrizione anche in seguito, questo avvertimento è per segnalare agli affezionati che per non perdere il numero di gennaio occorre rispondere subito.

Avrete anche notato che abbiamo inserito la possibilità di fornire un contributo volontario, nessuno è obbligato ma speriamo di ricevere un po' di francobolli o lire in modo da stare un po' tranquilli con le finanze. Chi ha cose da comunicare, foto da inviare o semplicemente qualche meccanico da indicare agli altri appassionati utilizzi pure il retro del foglio di iscrizione.

Saluti a tutti e preparatevi per la stagione 2002 che ci vedrà ancora in sella alle nostre v7.

Mercatino

Vendo Ambassador 750 ottime condizioni a veri appassionati lire 10 milioni tel. 045-7925342 (VR)

Vendo v7 700 tra le prime prodotte tenuto maniacalmente con tutti i pezzi originali, motore 850 montato lire 10 milioni. Tel. 333-7951874 Marco mail. Marcoborroni@libero.it (CN)

Vendo Ambassador 750 modificata ma veramente a posto solo 16.000 km prezzo da concordare Paolo tel. 02-95330450 (sera)

Vendo Motori completi revisionati da lire 1.5 a 2 milioni per v7 700 tel. 363-382457

Vendo Idroconvert radiata ma tutta originale 337-599517 Carlo (RE)

Vendo vari pezzi per v7 special quali cruscotto con orologi, cardano completo e cilindri e pistoni a posto con pochi km. Ed altro. Vincenzo tel. 349-4562128- 0824-49421 (BN)

Cerco Urgentemente motore per v7 750, tel. 340-3856563. Luigi (TO).