



N° 16  
Marzo  
2002

# Cilindri Italiani



*Le nostre moto*

## Un restauro a regola d'arte



La v7 Sport di Antonio ha subito un trattamento di riguardo e ve la presentiamo in questo numero a pagina 3.

La parte più difficile a detta del suo nuovo proprietario (e non dubitiamo, viste altre esperienze) è stata la parte burocratica. Reimmatricolare una vecchia moto non è cosa semplice, le norme sono sempre più intricate e selettive. Il risultato finale comunque è appagante, ecco la moto qui a lato con alcune personalizzazioni degne di un "vecchio" ragazzo smanettone degli anni '70.

## "Ma che bella tutina !!!"

Una sorpresa per l'amico Papo, creatore del logo delle nostre magliette (il mitico Nico Cardano) in posa dietro alla sua nuova creatura una v7 Sport acquistata da poco.



**Stucchi Ricambi**  
Via per Maggiana, 24/b  
Mandello del Lario (LC)  
**Tel. 0341- 731344**  
**Fax 0341- 733801**

**Vuoi riportare la tua V7 nelle condizioni d'origine ?  
Il tuo problema è reperire ricambi e accessori ?**

Da noi puoi trovare tutto ciò che ti occorre.

Il nostro catalogo è costantemente aggiornato con nuovi accessori e ricambi perfettamente adattabili alle vecchie e alle nuove Guzzi. Ogni nostro pezzo è garantito, perché costruito secondo le più moderne tecniche, con l'impiego dei migliori materiali oggi disponibili.

**Spedizioni ricambi in contrassegno in tutta Italia**



**Trinco Ugo**  
S.n.c.



## CONCESSIONARIA UNICA PER IL TRENTINO

Moto Guzzi nuove in pronta consegna ed usate, ricambi anche per moto d'epoca. Questo mese segnaliamo:

- Motorino d'avviamento per Guzzi v7 (revisionato)
- Cerchio completo anteriore per v7 700 o Special (nuovo)
- Plancia porta strumenti per v7 Special o 850 gt (cod. 13501500)

Consulta il nostro sito per conoscere tante altre offerte [www.trinco.it](http://www.trinco.it)  
Via Halbherr, 27 38068 Rovereto (TN) Tel 0464-430479 fax 0464-422509  
e-mail: [officinatrinco@dnet.it](mailto:officinatrinco@dnet.it) Cell. 0333-2130231 (chiedere di Alessandro)

## Bolli e burocrazia

di Stefano Codeluppi

Per noi appassionati di veicoli d'epoca lo scontro con la burocrazia pare inevitabile, già in questo numero Antonio ci parla delle sue vicissitudini per reimmatricolare lo Sport radiato. Le maglie delle leggi e delle novità da loro comportate sono sempre più strette: collaudi, benzine e bolli ecc.

Con i bolli credevamo di essere a posto, il famoso disegno di legge Guarino-Pistone è stato approvato,

ed inserito nella legge 342/00 appro-

vata in data 21-11-2000 che tratta di materie fiscali. Come molti di voi sanno, questo provvedimento agevola la conservazione dei veicoli storici, almeno dovrebbe, perché in molti casi parte del famoso articolo 63 è stato largamente disatteso.

In primo luogo i passaggi di proprietà; per i mezzi con più di 30 anni sulle spalle dovevano essere decurtati arrivando alle simboliche 50.000 lire, ma purtroppo si paga ancora sulle 400 mila, ci saranno sicuramente tensioni tra i vari enti (PRA, Motorizzazione e Ministero) su chi debba accollarsi lo sconto.

I veicoli d'interesse storico con più di venti anni, che dovevano essere identificati dagli organi competenti in particolare FMI e ASI, sta decollando (vedi tabellina FMI in fondo) senza però aver lasciato sul campo malumori e scontri di corporazione. Lo sport, e la California come tutte le v7 special dovrebbero da quest'anno pagare solo le 20.000 lire (ora in Euro) per circolare.

E poi ci sono i bolli, tutti sapevamo che dall'anno 2001 i veicoli che avessero compiuto il 30° anno d'età potevano circolare pagando la simbolica cifra di 20.000 lire, oppure anche non pagare se non uscivano mai dal garage. Così è stato; per i più fortunati che hanno la moto con il vecchio libretto, non ci sono stati problemi, infatti, l'ACI usa gli archivi del PRA e digitando la targa esce il bollo dovuto, oppure avviene la stessa cosa presso le ricevitorie della Lottomatica. Ma per coloro (come me) che hanno la loro bella reimmatricolata e



**Domenica 19 Maggio 2002**

**Festa dei Guzzisti**

**Dalle ore 09:30**

**Ritrovo presso la concessionaria Trinco di Rovereto (TN).**

**Rinfresco di benvenuto**

**Ore 11:30**

**Partenza per un breve giro che ci porterà al ristorante.**

**Partecipate !!**

quindi con il complementare nuovo, ciò non avviene.

Per l'anno passato ho provveduto al versamento compilando il bollettino intestato alla mia regione, ma quest'anno credevo che i problemi di computer fossero stati risolti (così aveva detto l'impiegato nel gennaio 2001 quando non usciva la mia targa) invece, sorpresa, la mia moto risulta del '98 (data della revisione per reimmatricolazione) a Roma non sanno quindi distinguere tra nuovo e rinnovato. Pericolo quindi di multe in arrivo.

Ma la Legge parla chiaro, è il primo anno quello che conta. Non volendo rischiare, chiarendo subito la posizione della mia moto (anche per dare risposte più esaurienti a quanti mi telefonano) mi sono recato al PRA della mia provincia.

Come avevo previsto la mia moto del '69 è esente, perché fa fede la prima immatricolazione a prescindere che sia stata reimmatricolata, ma bisogna dimostrarlo con documenti alla mano, serve il certificato d'origine che si richiede alla Guzzi, o altra omologazione, oppure occorre far vedere il libretto, anche il nuovo ove nel riquadro in alto a sinistra compare il primo anno d'immatricolazione sopra il nuovo.

Nessuna domanda preventiva si può fare per evitare spiacevoli sorprese future, che a detta dell'impiegata si concretizzeranno, bisogna quindi tenere copie di tutto anche in

Continua a pag. 4



## V7 sport il mito ( storia di una resurrezione ) di Antonio Riccardi (PV)

Quella che vi voglio raccontare è la storia di come ho trovato ed in seguito restaurato un V7 Sport del 1972. Devo premettere che il mio attaccamento alla mitica Aquila inizia nel 1988 con l'acquisto di un T5; la moto mi soddisfa ma il sogno nel cassetto è il California 3 che nel 1990 compero al posto del T5. Dopo qualche anno di uso intenso capisco che di Aquila nel box ne manca una ovvero la sportiva. Le ricerche iniziano per reperire un LM 1 e partono dal mitico concessionario e amico Bruno Cassani di Abbiategrasso. Le speranze di reperirne una in buone condizioni ad un costo accettabile sono poche, ed è allora che il buon Bruno mi mette la pulce nell'orecchio per un possibile V7 Sport. Ero già al corrente di che pasta fosse la moto, ma la possibilità di averne una non mi era mai passata per il cervelletto. Dopo vari pellegrinaggi in officina, riesco a convincere il mitico per visionare la moto che per fortuna era una di quelle appartenenti alla sua collezione. Il giorno è arrivato: ci rechiamo nel nascondiglio dove sono ricoverate le moto. Vicino ad un V7 telaio rosso, coperta con il telo Guzzi, dorme Lei. Il cuore inizia a battere sempre più forte; Bruno scopre la moto: si tratta di un modello del 1972 con varie modifiche alla carrozzeria e radiata al PRA. Ci accordiamo sul prezzo e la compero. Portata la moto a casa riscontro le seguenti modifiche: parafango anteriore in vetroresina, freni a disco sulla ruota anteriore, gruppo sella parafango posteriore di un LM2, manubrio alto con sostituzione della piastra superiore, pedane arretrate, tromboncini allo scarico liberi, e puntale sotto alla coppa. La riguardo bene e mi dico: le Naked esistevano 25 anni fa. All'inizio penso ad un restauro totale mantenendo i freni a disco, le pedane e il manubrio alto. Inizia allora la caccia per la documentazione relativa al restauro: manuali, foto e tutto quello che riguarda il V7 Sport. Durante la ricerca mi imbatto in diverse foto che ritraggono la moto in gare per le derivate di serie in voga negli anni

70 ed è allora che prendo la decisione: la moto dovrà essere come una di quelle preparate ai tempi, senza nessuna concessione e parti fuori tempo. Mi reco nuovamente da Bruno (circa 2/3 volte a settimana) ed espongo la mia idea; mi sorride e mi rincuora dicendomi che conserva tutti i pezzi originali per il restauro. Portata la moto a casa inizia lo smontaggio, avendo cura di catalogare tutte le parti da sostituire in quanto usurate, o non idonee al progetto. Il telaio viene controllato alla dima da uno specialista ed in seguito provvedo ad eliminare piccole scorie di saldatura antiestetiche. Terminato il lavoro, il telaio e le parti da verniciare in nero vengono consegnate alla ditta Gambolò di Milano (piastre forcella e coperchi punterie in nero raggrinzante). Smonto in tutte le sue parti la ruota posteriore, recupero dal buon Bruno il cerchio anteriore, i raggi inox e i nipples in ottone con relativo freno completo (i cerchi dello Sport sono



dei Borrani Cross con bordo maggiorato rispetto ai normali V7, i nipples saranno cromati). Potendo utilizzare la pulitrice sul posto di lavoro, lucido a specchio i cerchi, i leveraggi dei freni e la parte piatta dei tamburi. Questi ultimi verranno, in seguito, fatti sabbare. Rimonto i cerchi, sostituendo i cuscinetti della ruota anteriore e li riconsegno al solito Bruno per la tiratura dei raggi e per il montaggio delle gomme. Raggruppate le parti da far cromare, provvedo con la solita pulitrice e tanta pazienza ad eliminare il velo di ruggine formatosi col tempo. Con la pulitrice provvedo a lucidare tutti i componenti in alluminio o in inox (gambali forcella, supporto strumenti, raggi, leve al manubrio, parafango anteriore e posteriore, e parte del motorino di avviamento). Avendo in fotocopia il manuale d'officina, ho provveduto a recuperare tutta la bulloneria mal concia (8.8). La stessa, tramite il tornio del lavoro, è stata forata assialmente e alleggerita conicamente sull'esagono di testa; in seguito, in base alle varie esigenze, è stata o cromata o nichelata opaco. Per la viteria da 6 mm, che riguarda la telaistica con relativi accessori, ho optato per l'inox, sempre con la testa a esagono svasata e dadi autobloccanti inox.

Nel frattempo il telaio con relativi accessori è tornato, inizio la sequenza di assemblamento sia seguendo il manuale, sia i consigli del Bruno. L'impianto elettrico è rimasto originale, avendo cura di migliorare la qualità del cablaggio con l'aggiunta dell'impianto frecce. Ora che la parte telaistica è finita, mando il serbatoio da Stucchi (colore verde e trattamento antiruggine), la strumentazione da un ex tecnico Veglia e la sella da un artigiano locale per il rifacimento della copertura (sella del S - S3). A mancare all'appello è il motore; provvedo personalmente allo smontaggio rilevando una sola anomalia cronica nei V7 in genere, ossia cilindro (nel mio caso il destro) con cromatura rovinata. Le parti interne vengono lavate con cura e riposte in cassette della frutta in attesa di essere rimontate. I carter motore, cambio e coppia conica con teste e cilindri nuovi (Gilardoni) vengono mandati alla sabbatura e successivamente lavati con cura. Alle parti motore (albero motore, bielle-bilancieri - ingranaggi distribuzione) riservo un trattamento particolare, da sempre in uso nelle gare: lucidatura a specchio con verifica dei pesi per bielle e bilancieri. Le teste le lavoro a livello di raccordatura con i relativi collettori di scarico e aspirazione. Il tutto viene riportato dal buon Bruno per un assemblamento come solo lui e altri pochi sanno fare. Recuperato il motore provvedo a montarlo nel telaio, concludendo l'opera di finizione con due marmitte Lanfranconi Mod Competizione e le targhe porta numero rigorosamente in alluminio autocostruite.

Il giorno della prova è arrivato, dopo tanto lavoro e haimè tanti soldi. Dopo alcuni tentativi negativi e alcune regolazioni ai carburatori, la moto si avvia facendo sentire la sua voce possente (mezzo condominio è uscito sui balconi).

Ora non rimane che la parte più brutta del restauro, ossia la reimmatricolazione. Riesumati i vari testi di legge e documenti, comincia il calvario per trovare una MCTC che non chieda il catalizzatore o cose del genere. Dopo varie telefonate per l'Italia (ero già in contatto per portare la moto in Germania tramite il Bruno) parlo con un addetto della motorizzazione di Sondrio, che mi assicura della fattibilità della cosa. Dopo pochi giorni sono sul posto e dopo una breve attesa parlo nientemeno con l'ingegnere capo che mi rassicura sulla cosa, a patto di avere un certificato di **Restauro a regola d'arte** rilasciato da un'officina della provincia. Subito telefono ad un vicino concessionario Guzzi spiegando il problema, ma la risposta è negativa, anche in caso di eventuale gratifica Natalizia (mancano 3 settimane a Natale). Esco dagli uffici sconfortato e anche inc...to, ma percorrendo la strada per alcune centinaia di metri passo davanti ad un concessionario **YAMAHA**. La pazzia mi fa entrare nel negozio, dove la Signora (proprietaria) mi accoglie con cordialità. Espongo il problema che mi assale, la stessa prende il telefono, chiama l'ingegnere (suo conoscente) e nel giro di 10 minuti e senza l'esborso di una lira mi rilascia il certificato lasciandomi incredulo. Dopo una settimana mi ripresento negli uffici, consegno i documenti e nel giro di un attimo la prova è prenotata. Agli inizi di Gennaio 98 mi presento, accompagnato da mio Padre, con la moto sul furgone (a nolo); l'ingegnere senza farmela scaricare controlla N° di telaio – DGM marmitte (preventivamente sostituite con le originali) – misure pneumatici e DGM specchietti retrovisori. Lo stesso poco dopo mi consegna un modulo dicendomi di recarmi agli sportelli; è passata circa 1/2 ora dalle verifiche, mi reco allo sportello dove ancora incredulo mi consegnano la targa nuova di zecca e libretto di circolazione. Nel tornare a casa non mi dimentico della Signora del negozio, omaggiandola così con un piccolo riconoscimento culinario. Il mio racconto è finito e spero non risulti noioso ad eventuali lettori. Uso spesso lo Sport (a già passato a pieni voti nel 2001 la revisione) il quale mi ripaga con bellissime soddisfazioni sia di guida, che personali. Se mi permettete vorrei darvi dei consigli su come gestire un restauro: scegliete il più possibilmente con documenti, non abbiate fretta nella tempistica del restauro, affidatevi ad eventuali specialisti di provata bravura, non eseguite lavorazioni sopra le vostre possibilità e abbiate già in mente e sulla carta il risultato finale. Per chi volesse contattarmi per scambio d'informazioni può farlo tramite il club, oppure alla mia e-mail [ricca.antonio@tiscali.it](mailto:ricca.antonio@tiscali.it)  
Ciao a tutti da Antonio



..continua da pag.2

previsione di una possibile vendita futura.

Altra cosa spiacevole è che bisogna fare i bolli manualmente con il bollettino apposito intestato alla regione di residenza, specificando bene nelle causali sul retro i dati del mezzo, e della legge che agevola il veicolo.

Tabella FMI dei Motocicli Guzzi con più di 20 anni esenti (pagano cioè 20.000 £-10,33 €).

<b>MOTO GUZZI</b>	<b>125</b>	<b>STORNELLO TURISMO – REGOLARITÀ</b>	<b>1971-81</b>
"	<b>160</b>	<b>STORNELLO</b>	<b>1971-75</b>
"	<b>500</b>	<b>NUOVO FALCONE</b>	<b>1971-76</b>
"	<b>750</b>	<b>V7 SPECIAL – SPORT - S - S3</b>	<b>1972-76</b>
"	<b>850</b>	<b>CALIFORNIA – GT – T 3/4/5</b>	<b>1972-82</b>
"	<b>1000</b>	<b>SP – CALIFORNIA</b>	<b>1978-82</b>

(la tabella è stata scaricata dal sito della FMI, prima di pagare conviene informarsi per avere conferma, telefonando al PRA)

## I nostri prossimi incontri

**Domenica 14 Aprile** Zocca (MO) ritrovo a Maranello nel parcheggio del museo Ferrari alle ore 09:45  
Ore 10:15 partenza per un giro sull'appennino Modenese. Ore 12:00 a pranzo nel paese di Zocca (MO)

**Domenica 23 Giugno** S. Benedetto Val di Sambro (BO) ritrovo al casello di Rioveglio (BO) alle ore 09:45

Seguirà un giretto 30-40 km sull'appennino (Passo della Futa e della Raticosa) per poi andare a pranzare in un ristorante della zona. (Questi appuntamenti non sono veri raduni, ma solo una scusa per stare in

compagnia. E' necessario telefonare ai numeri del club per dare l'adesione, in modo da poter prenotare i ristoranti. Per coloro che intendono arrivare da lontano è consigliabile telefonare con un buon anticipo, per poter dar modo a chi gestisce la gita di trovare un buon albergo.

Cilindri Italiani – Notiziario

Club riconosciuto

A cura del Moto Guzzi V7 Club Italia  
Tel. 0522-888442– Fax 0522-245187  
E-mail [motoguzziv7club@katamail.com](mailto:motoguzziv7club@katamail.com)  
c/o Codeluppi Stefano Via D. da Canossa, 4  
42020 Quattro Castella (RE)  
<http://digilander.iol.it/cilindritaliani>



## **Tecnica: diagnosticliamo gli inconvenienti che possono capitare alla nostra v7**

Parte prima: il motore non si avvia - il motore si ferma

Quante volte vi sarà capitato di avere piccoli problemi con la vostra Guzzi: la moto non parte, perde potenza, batte stranamente mentre viaggia, oppure avete ritrovato un mezzo fermo da anni che borbotta stranamente.

Non vogliamo certo sostituirci agli esperti concessionari, ma almeno vorremmo capire di cosa si tratta e magari, se il problema è minimo, anche intervenire. Sul prossimo numero di maggio la seconda parte.

Abbiamo cercato di rendere più chiaro possibile questo vadevecum, magari ripetendoci anche, ad ogni difetto è associato un sintomo e poi sottolineiamo la parte da controllare (accensione, alimentazione ecc.).

### **Il motore non si avvia**

Sintomi: il motore all'atto dell'avviamento non gira

Luci cruscotto spente con chiave in posizione di marcia

- Batteria inefficiente
- Commutatore difettoso
- Cavi ossidati o allentati

Luci cruscotto accese normalmente all'atto dell'avviamento

- Motorino inefficiente
- Interruttore difettoso (contatti interrotti)

Luci cruscotto si spengono all'atto dell'avviamento

- Motore bloccato
- Motorino in corto circuito
- Batteria scarica
- Morsetti dei cavi allentati od ossidati



Sintomi: il motore all'avviamento gira a stento

Le luci del cruscotto si attenuano notevolmente all'avviamento

- Batteria parzialmente scarica
- Morsetti cavi ossidati o allentati
- Motorino difettoso (indotto raschia all'interno)

Sintomi: il motore all'atto dell'avviamento gira ma non parte

Alta tensione (A.T.) normale al terminale della calotta

Alimentazione

- Insufficiente afflusso di carburante
- Errato livello del carburante nella vaschetta del carburatore
- Impurità o acqua nel carburatore
- Dispositivo d'avviamento a freddo non funzionante
- Ingolfamento carburatore (valvola a spillo usurata o inceppata, galleggiante forato)

Accensione

- Calotta del distributore d'accensione incrinata (piccole crepe all'interno)
- Umidità nell'impianto A.T. (calotta, cavi A.T., ecc.)
- Spazzola rotante incrinata o carbonizzata
- Candele sporche o usurate
- Carboncino centrale calotta rotto o inceppato
- Accensione fuori fase

Distribuzione

- Distribuzione fuori fase
- Ingranaggi con denti rotti o catena allentata
- Punterie male registrate (puntano)

Alta tensione manca dalla bobina (lato calotta)

## Accensione

- Bobina inefficiente
- Cavo A.T. della bobina, interrotto o a massa
- Puntine platinatate inefficienti
- Condensatore inefficiente
- Manca la bassa tensione alla bobina
- Cavo bassa tensione al distributore interrotto
- Alberino distributore non gira

## Il motore si arresta

### Sintomi: il motore si arresta subito dopo l'avviamento

#### Accensione

- Commutatore accensione difettoso – per v7 700 con accensione a chiave (dopo la fase d'avviamento si spengono le luci del cruscotto)

#### Alimentazione

- Acqua o impurità nel carburatore
- Aria nel circuito d'alimentazione (poco carburante)

### Sintomi: il motore non tiene il minimo

#### Accensione

- Anticipo d'accensione anormale
- Puntine platinatate sregolate o inefficienti
- Candele sporche o elettrodi consumati

#### Alimentazione

- Getto del minimo intasato
- Registrazione del minimo irregolare
- Trafilamenti aria attraverso il collettore d'aspirazione
- Filtro aria o marmitte intasate
- Ingolfamento carburatore
- Acqua o impurità nel carburatore

#### Distribuzione

- Gioco punterie irregolare
- Valvole motore bruciate o deformate
- Problemi agli ingranaggi o alla catena di distribuzione

#### Altre cause

- Motore surriscaldato

### Sintomi: il motore si arresta in accelerazione

#### Alimentazione

- Getto del massimo intasato
- Eccessivi trafileamenti d'aria nei condotti d'aspirazione
- Mandata del combustibile inefficiente

### Sintomi: il motore si arresta in funzionamento

Questo inconveniente non è diagnosticato in quanto molteplici possono essere le cause che lo determinano. Accensione, alimentazione, distribuzione, rotture d'organi del motore (lubrificazione, manovellismo, ecc.) una volta fermi si consiglia di riprovare a partire se la fermata è stata improvvisa durante la marcia, occorre individuare il difetto. Attenzione in particolare a rotture dovute ad improvvisi gripaggi che potrebbero provocare danni seri (anche al conducente). Non trascurate mai i difetti impossibili tipo: foro di sfiato del tappo serbatoio ostruito, rubinetti e tubi benzina ostruiti, vitina di registro carburazione allentata o mancante e poi occhio ai fusibili alloggiati nel fanale.

Ritrovare una bicilindrica Guzzi nel garage di qualche amico non è poi così difficile.

“Una vecchia Guzzi ferma da anni ti fa venir voglia di risentirla in moto“.

Attenzione però, a volte non basta una batteria nuova e una pulitina alle candele.

Il motore potrebbe essere bloccato, oppure potrebbe esservi acqua di condensa nel serbatoio. Potreste fare più danni che altro.

Quindi non lasciatevi prendere dalla smania, concedete qualche ora in più alla bella addormentata, controllate in particolare le parti dello spinnerogeno, cambiate l'olio, pulite serbatoio e carburatori.

Sicuramente, anche tossendo, la nostra amica si risveglierà.

