



N° 21
gennaio
2003

Cilindri Italiani



Operazione Bollino Blu

Forse tutti non ne sono a conoscenza ma con il 2003 inizieranno i controlli dei gas di scarico anche delle due ruote. Quindi oltre al controllo periodico dovremo sottoporre le nostre v7 anche a questa prova. Ma come noi, molti si chiederanno se le nostre vecchie moto avranno problemi a rientrare nei parametri che saranno forniti dal Ministero competente e che rispecchieranno valori della Comunità Europea. Con tutti i nostri limiti (non siamo il centro prove di Quattroruote o Motociclismo e ve ne accorgete più avanti) abbiamo voluto anticipare questa prova con l'aiuto di

Marco Ragni, membro del direttivo come consulente tecnico, titolare di un'affermata officina moto a Reggio Emilia. Ma partiamo con ordine.

La moto provata

Si tratta di un vecchio 850 GT del '73, la scelta è caduta su questa moto in particolare perché è quella che pensavamo potesse avere più problemi; poiché non è subito restaurata di recente, pare che l'ultimo intervento sia della fine degli anni '80, a circa 70.000 Km, quando sicuramente sono stati cambiati cilindri e pistoni. Ora la moto ha 12-5.000 Km e si presenta molto modificata esteticamente e un po' "spompa di Motore".

Le condizioni della prova

Abbiamo utilizzato un'apparecchiatura TECNOTEST mod. 487, cioè un classico apparecchio idoneo per le autovetture, e questo come vedremo ci causerà un inconveniente. La temperatura dell'aria era di 9° (prova svolta il 23/11/2002 alle ore 0-9,30).

Pag. 5 e 6



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

Mandello del Lario (LC) tel. 0341-731344

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.

Stucchi ti ricorda anche il suo famoso reparto

carrozzeria e verniciatura, in cui vecchie lamiere e plastiche tornano a splendere come nuove.

Richiedi preventivi ed informazioni

Stucchi Luigi s.r.l.

Via per Maggiana, 24/b Mandello del Lario (LC)

Tel. 0341-731344 Fax 0341-733801



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

Mandello del Lario (LC) tel. 0341-731344



Piccolo notiziario

Il nuovo sito presto on line. Antonio di Palermo in questi giorni sta riorganizzando il nostro sito Internet. Ci saranno novità tra le quali i vecchi notiziari in formato PDF, annunci del mercatino (a questo proposito inviate i vostri annunci via e-mail al club e saranno pubblicati) e tanto altro ancora.

Sono gradite anche foto, in particolare quelle vecchie che saranno inserite, e documentazione che per dare un po' di privilegio ai soci, sarà messa su dischetto ed inviata a chi ne farà richiesta.

Quindi occhio al sito: <http://digilander.iol.it/cilindritaliani>

Raduni Guzzi 2003. Verranno presto pubblicati (quelli ufficiali promossi dalla Moto Guzzi), ed apriranno la stagione 2003, ma ricordiamo anche a chi volesse dare un particolare appuntamento nella propria regione agli amici appassionati, di comunicarlo al club, che ne farà tutti partecipi. "Basta una data ed un ritrovo per fare un bel giro in compagnia di coloro che come te condividono la tua stessa passione, e magari abitano a due passi da casa tua".

L'iscrizione al club 2003. Invitiamo tutti i vecchi iscritti a rinnovare l'adesione al club compilando l'apposito modulo (si può trovare anche nel nostro sito). Molti lo hanno già fatto approfittando della votazione per il rinnovo delle cariche del club. Sono gradite donazioni, anche se non vogliamo che sia obbligatorio, ognuno dà quello che crede. Ringraziamo tutti i soci che utilizzando il conto corrente ci hanno mandato un contributo, molto utile, visto che a parte qualche amico sponsor e la vendita di gadget non abbiamo altre entrate. La Guzzi non ci dà proprio un bel niente e ci teniamo a farlo sapere.

Collaborare con cilindri Italiani. Come tutti saprete il notiziario e l'attività del club si regge sul volontariato, su quella passione Guzzi che ci fa compiere strane cose, come perdere giorni nella stesura di questi fogli. Articoli e foto sono messe a disposizione da tanti soci che ci aiutano, presentandoci le loro v7, una cosa che risulta molto utile a tanti appassionati che possono risolvere problemi meccanici o di restauro leggendo e quindi informandosi, o meglio contattando gli amici vusettisti. Per questo motivo chiediamo anche il consenso a fornire un numero di telefono al quale appoggiarsi allegato all'articolo che vorrete inviare.

Mercatino

Vendo. Parafanghi anteriori per v7 special o 850 prodotti artigianalmente da esperto battilastra, grezzi da verniciare o cromare. Tel. 035-254610 Stefano (BG)

Cerco. Leva cambio per 850 California, oppure le pedane complete, paramotore con cavalletto lungo. Tel. 348-7002358 Valerio (AP)

Cerco. Manuale officina in lingua Francese per v7 700. E-Mail s.distefano@arcotronics.com

Vendo. California 850 restaurata, perfetta. Tel. 0522-283792 Nicola (RE)

Cerco. Cilindri e pistoni per 850 GT in buone condizioni, scambio con altro materiale v7 o compro Tel. 0522-888442 Stefano (RE)

Vendo. California 850 GT perfetto omologabile ASI. Gennaro (MO) 335-6109512

Vendo Guzzi v7 Special '70 trasformata California con tutti i pezzi originali, restaurata colore giallo, due motori disponibili (750-850). Stefano (PG) 075-9413297 negozio- 075-942393 casa.

Cerco. Marmitte originali per v7 Special in buone condizioni. Tel. 340-7753275 Enrico (BG)

Cerco Crusotto per California completo. E-Mail s.castronuovo@tiscali.it

CONCESSIONARIA UNICA MOTO GUZZI PER IL TRENTINO

Trinco Ugo s.n.c.

" Essere concessionari Moto Guzzi per noi significa condividere la tua stessa passione"



Officina specializzata - Ricambi originali -
Ricambi per moto d'epoca - Vendita nuovo e usato
www.trinco.it - e-mail: officinatrinco@dnnet.it



38068 ROVERETO (TRENTO) - Via Halbherr, 27 - Tel. 0464.430479 - Fax. 0464.422509



DA UDINE A MILANO PER LA V7 di Luca Costanzo (MI)

Ero alla ricerca di una V7 o V7 Special o V7 850 GT e di annunci ne avevo visti parecchi e molti altri mi sono stati consigliati. Alcuni già venduti, altri con dei prezzi stellari e altri invece con prezzi bassissimi ma per moto marce. Un giorno si iscrive nella lista Guzzisti (www.motoguzzi.it) un nuovo Guzzista "Blughost" e avendo letto della mia ricerca mi informa che il suo amico Sergio, proprietario del Concessionario Moto 34 di Udine, sta vendendo un V7 ex carabinieri, restaurato per 6 milioni. Ovviamente mi sono messo subito in contatto, ma con poche speranze visto come mi erano andate le cose fino a quel momento. Mi da il numero di Sergio, lo chiamo e mi trovo al telefono con un vero e proprio "personaggio"! Scusatemi ma non conosco termini che possano essere adatti a lui...comunque e' proprio un personaggio matto come un cavallo, disponibile e simpaticissimo.

Comunque lui mi dice che la moto non e' un V7 ma un V7 850 GT. Per me sinceramente era uguale visto che cercavo una delle due. Restiamo d'accordo che Giorgio, che fa anche il fotografo professionista, il fine settimana sarebbe andato da lui e avrebbe fatto delle foto che mi avrebbe spedito via mail. Ci ho pensato un paio di giorni e chiamo Sergio per dargli la notizia e per fissare il giorno in cui sarei andato a prenderla. Benissimo ora c'era solo da fare le pratiche! Dopo qualche giorno Sergio rintraccia il proprietario della moto e riesce ad inviarmi via fax la copia del libretto della moto...in modo tale da potermi muovere anche



con l'assicurazione. E lì che scopro la fantastica notizia...non si trattava di un 850 GT ma di un V7 700! Sergio si era sbagliato...E' vero che cercavo una delle due ma il V7 l'ho sempre preferito!

Partiamo e dopo un po' chiamo Giorgio per metterci d'accordo su dove incontrarci. Già mi ero dimenticato di dirvi che Giorgio e' venuto da Torino a Udine solo per conoscermi e esserci al ritiro della moto! Ci incontriamo alla stazione di servizio prima dell'uscita di Udine Sud...ci presentiamo e entriamo subito in sintonia. Dopo un po' di strada arriviamo! E lei e' parcheggiata fuori...a dir poco STUPENDA! Sergio non c'è, ma il suo socio...a quel punto la prova della moto scatta di rito. Dopo qualche consiglio di Giorgio ex possessore di un V7 mi metto in sella e decido di partire. Mi e' sembrato come quando sono salito in moto per la prima volta....non ci capivo una mazza. Il cambio a destra e il freno a sinistra...la prima in alto e tutte le altre in basso. Praticamente tutto al contrario...considerando che anziché il freno a disco c'era il freno a tamburo che anche se nuovi non erano utilizzati da tanto. Non e' che mi sentivo proprio sicurissimo. Dopo varie peripezie riesco a partire...il motore gira veramente bene e ogni centimetro di strada mi convince che deve essere mia. Il giro e' brevissimo e quando ritorno in officina c'è Sergio. Come vi ho detto un vero personaggio...oltre che Guzzista, scrittore di ogni cosa dalle canzoni a libri a sceneggiature teatrali, allenatore di calcio, sciupafemmine da paura e soprattutto campione italiano di bestemmia. C'era lì anche il proprietario...e il mio giudizio personale e' che mi sta proprio sulle palle. Un fighettino che non sa nemmeno cos'è la moto...l'ha comprata, l'ha restaurata e nemmeno lui sa perché. Alla fine ci mettiamo d'accordo sul prezzo e quando vado per staccargli l'assegno....porca putt! Mi sono portato dietro il vecchio libretto degli assegni in lire! Ora sono lì senza una lira..o meglio senza un euro!:-) Né io né Laura sappiamo cosa fare. E a questo punto che rimango veramente senza parole! Sergio si offre di prestarmeli. Non sa nemmeno chi sono e sgancia con estrema tranquillità 2000 euro in contanti e un assegno da 1000 euro. Forse per qualcuno di voi sarà normale, ma per me è una cosa incredibile...in una società dove la diffidenza regna sovrana trovare uno che ti fa un favore del genere è straordinario. Bhe insomma alla fine si risolve in questo modo. Per la sera Sergio aveva già prenotato un ristorante dove andare a mangiare specialità Friulane. La mattina dopo è il gran giorno! Porterò a casa Angelo Blu. Giorgio e fa-

miglia ci vengono a recuperare all'albergo e andiamo alla concessionaria di Sergio. Chiacchieriamo un po', ci salutiamo e scattiamo le foto di rito! A quel punto decidiamo di incamminarci. Giorgio ci scorta fino all'ingresso dell'autostrada. Io mi sento veramente come se guidassi per la prima volta. E se mai mi ero lamentato del cambio di Anna (la mia Jackal) ora che ho provato quello del V7, osannerò quello della Jackal a vita!:-) Si parte. Io davanti e Laura in macchina dietro. Questa sì che sarebbe stata una vera prova per il motore di Angelo Blu. In sostanza dopo due anni di inattività ora si sarebbe sparata quasi 500 km. Al primo distributore ci si ferma per fare il pieno. Verde ovviamente!:-) In tutto il viaggio ogni volta che ci si ferma e' un calvario riuscire a trovare la folle...e la moto mi si spegne sistematicamente!:-) Per farla partire bisogna per forza metterla in folle perché la chiave si gira tipo la macchina e quindi non si riesce a tenere la mano sulla frizione. Fatto il pieno si riparte. Viaggiamo ad una velocità che varia tra i 90 e i 110 km/h con qualche punta di 130 km/h nei sorpassi. La moto tiene veramente bene e il motore gira benissimo. Chiunque mi sorpassa si gira a guardare il mio Angelo Blu e anche Laura mi affianca per farmi una foto! Speriamo sia venuta bene. Un piccolo problemino c'è stato dopo circa 200 km quando il conta km smette di funzionare. Sicuramente il cavo. Solo che ora non riesco più a regolarmi per i consumi e lascio a Laura il compito di avvisarmi sui Km. Il viaggio procede benissimo e verso le 13:00 ci fermiamo in un altro autogrill per mangiare qualcosa e fare di nuovo il pieno. Quando scendo mi sembra di avere il morbo di Parkinson (non so se si scrive così). Anche se sono fermo continuo a vibrare come se fossi in moto. In ogni modo è tutto bellissimo anche perché la giornata è stupenda, a parte un po' di vento. Dopo esserci rifocillati ripartiamo e tutto procede liscio. Ad una 50ina di km da casa ci fermiamo in un'aria di servizio e lì mi accorgo che il freno davanti non va più! Sarà il cavetto. Ma cavolo già non frena tantissimo di suo...ora giro con un freno solo!:-) Ma io e il mio Angelo Blu non molliamo. Prendiamo e andiamo avanti....arriviamo al casello. E ci mettiamo in coda. Provate ad immaginare di avanzare a passo d'uomo e fermarvi in continuazione con una moto che non conoscete, che ha i comandi invertiti, che non frena con l'anteriore, non riuscite a mettere la folle e per di più ha perso un po' di carburazione e tende a spegnersi. Una vera e propria prova di nervi!:-) Ma gliel'abbiamo fatta. Paghiamo e via verso casa. Laura sempre dietro a darmi il suo supporto morale e il suo affetto. Arriviamo a casa e porto la moto nel box! Gliel'abbiamo fatta! Chiudo il box e torno a casa con Laura continuando a pensare al week end stupendo e emozionante ho passato. Ho conosciuto delle persone fantastiche e speciali che spero di continuare a frequentare, ho portato a casa una moto fantastica e ho realizzato il mio sogno di avere un V7. Ringrazio Giorgio e Sergio per l'aiuto che mi hanno dato. Ringrazio tantissimo il mio amore Laura per avermi seguito in quest'avventura.



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

La prova

Il problema che ci ha condizionato è che l'apparecchio in questione, come tutti quelli per vetture, anche più moderni, ha una sonda che deve essere infilata nella marmitta di una lunghezza standard che non va bene per le moto, almeno non per le nostre, in quanto è lunga una quarantina di cm e perché la prova sia accurata deve essere infilata tutta nel terminale. Le nostre moto hanno una strozzatura che non permette questo, la Guzzi provata, poi, possiede gli scarichi a sigaro originali ancora più chiusi. Marco si è dato un gran da fare perché non fosse fatica sprecata, infatti, con la sonda infilata per metà si falsa tutto.



Ci vorranno apparecchi appositi, che sono stati e stanno per essere omologati dalle ditte costruttrici in base alle direttive Ministeriali, questi dovranno fornire anche lo scontrino come quelli per le auto da tenere nel libretto. Sicuramente il problema della sonda sarà risolto in quanto anche gli scooter dovranno sottoporsi alla prova. Un altro problema è la tabella dei valori che deve essere ancora pubblicata, Marco afferma che come il solito siamo in ritardo e non si sa ancora nulla, alcune certezze in ogni modo le abbiamo: il valore importante sarà come per le auto la quantità di CO che si misura in % / VOL. anche se le apparecchiature misureranno anche il CO₂ (% / VOL.) e l'HC (ppm / % VOL.). Altro dato importante che si sa, sono i valori che la BMW da sempre, come vuole la buona tradizione Tedesca, fornisce per controllare i propri motori in fase di carburazione, questo dato ci dice che per un modello K 100 (1000 cc) il dato del CO deve rientrare da 2,50 a 3,50, naturalmente la motocicletta non possiede catalizzatore.

Marco è convinto che la maglia di tolleranza sarà molto ampia, per non penalizzare troppo le vecchie moto, chi avrà più problemi saranno le cavalcature a due tempi, ed i nuovi mezzi omologati Euro 1 e Euro 2 che dovranno avere dati corrispondenti alle relative omologazioni.

Il prossimo anno poi cominceranno ad essere immatricolate moto catalizzate, per ora solo gli scooter erano obbligati, la solita BMW come sempre ha anticipato i tempi ma anche la Guzzi metterà sul mercato i nuovi modelli con la speciale marmitta. Quindi ci saranno parecchie categorie con relativi valori a cui fare riferimento, oppure verrà tutto semplificato come per le auto. (in base agli anni di costruzione).

Ma veniamo a noi, come potete vedere dalle foto la prova l'abbiamo effettuata ugualmente, sopperendo al problema della sonda misuratrice allungando lo scarico con un tubo di gomma ben piantato nel foro d'uscita; in questo modo la marmitta era avvertita più lunga dall'apparecchio e il sensore era completamente immerso nei gas di scarico.

Il dato per la nostra moto, che naturalmente era ben calda e con motore al minimo, ha dato come prescrive BMW valori che andavano da 2,50 a 3,50. Direi ottimi per questa vecchia Guzzi, anche se confrontati con una più moderna Le Mans 1000 dell' '86 (la moto di Marco) che è stata provata alla pari con il nostro 850 GT per lei, che è tenuta con molta cura ed ha un motore più fresco, i valori di CO andavano da 2,50 a 2,70. In questa Guzzi poi la sonda entra quasi completamente e la prova è anche più attendibile. Diciamo che abbiamo provato anche una Nevada ma il problema allo scarico si ripresentava e quindi abbiamo desistito.



Certo non possiamo confermarvi al 100 % l'attendibilità della nostra mattinata da collaudatori, ma motivi per essere soddisfatti ci sono e pensiamo che la Guzzi v7 passerà anche questa prova, dopo i collaudi all'impianto frenante. Siamo anche convinti dell'utilità di simili sacrifici; la cosa che scoccia è la mala-informazione che ogni volta si genera in Italia quando iniziative simili prendono il via, nonché la poca serietà che poi riscontriamo sul campo (i centri collaudo della Motorizzazione sono in pratica dei "centri succhiasoldi in cui lavorano strani esseri che si nutrono anche di burocrazia") Sarebbe bello se almeno una volta le nostre aspettative si concretizzassero. Ci azzardiamo comunque a dire che queste norme non sono emanate per danneggiare gli appas-

sionati di vecchi mezzi d'epoca, che sul totale sono un numero esiguo e tra le altre cose molto attento all'efficienza dei propri gioielli, e quindi rispettosi della sicurezza e dell'ambiente, certo lo stimolo a farci cambiare moto o macchina c'è, ma è molto maggiore la spinta che avvertono gli altri milioni d'utenti che non hanno la nostra sensibilità, e spesso girano con auto e moto con gomme al limite e divoratrici d'olio.

Per la cronaca anche la 850 GT in quest'anno subirà un ripristino funzionale che la farà viaggiare per tanti anni ancora.

Vita di club, la votazione.

Con il numero di novembre era allegata la scheda per votare il rinnovo delle cariche del club, ed alcune modifiche allo statuto.

A oggi (07/01/03) ci sono pervenute 90 schede che di fatto rendono valida la votazione avendo superato il quorum (erano 141 gli aventi diritto). La maggioranza si è espressa favorevolmente, accettando le proposte fatte dal direttivo uscente, ma è ancora possibile un ribaltamento. Non nascondiamo la soddisfazione in quanto si sa come queste procedure siano difficili da affrontare ma costituiscono un avvenimento importante nella vita dell'associazione, la maggioranza ha poi deciso di rinnovare l'adesione al club per il 2003 allegando la scheda della propria v7, quindi con questo numero avranno ricevuto la tessera e i nuovi adesivi.

A molti sarà sembrato scontato porre due segni su di un foglietto, ma diciamo anche che in molti altri è scattata la molla della partecipazione, ad esempio motivando il proprio voto, oppure rispondendo in un lampo; facendoci pervenire la scheda. La votazione nel dettaglio la daremo nel prossimo numero, in quanto desideriamo che tutti possano rispedire il modulo (votare per posta è un po' più complicato), magari apponendo suggerimenti, critiche ecc. sul retro. Diamo quindi un termine per continuare nella votazione il **28 febbraio 2003**, siamo sicuri che non ci deluderete.

La foto curiosa

La v7 che sembra una vecchia Indian.

L'abbiamo incontrata nel corso del raduno di Montesilvano (PE) e ci ha lasciati stupiti.

Credevamo di averle viste tutte, con allestimenti fantasiosi e pacchiani, di gusto o moderni, ma questa le batte tutte, è una Special a cui il suo simpatico proprietario ha applicato un cambio a mano (lato serbatoio)



che con un complicato intreccio di leveraggi e tiranti fa rivivere gli anni '30 e non contento, ha finito il lavoro con uno starter a pedale !!

Già, l'avviamento a pedale come una Indian, con tanto di pedivella stile bicicletta, l'ingegnoso sistema permette di dare il contatto al motorino di avviamento invece di premere il pulsante. Ma non sappiamo quante volte lo abbia utilizzato. La moto si presenta poi personalizzata del tutto con un look veramente "old style". Tra le altre cose la moto è in vendita.