



N° 22
Marzo
2003

Cilindri Italiani



Dopo i viaggi in Corsica ed in Portogallo di cui ho già parlato in precedenti bollettini del nostro club, stavolta il V7 Special (annata 1970) ha trasportato me, Paola ed i bagagli lungo la Croazia e la Slovenia in un viaggio di due settimane e 2550 Km, 1100 dei quali sul suolo italiano a causa del tragitto andata e ritorno Napoli-Ancona. Il traghetto Palermo Napoli ha provveduto, inoltre, a farmi evitare la noiosissima ed interminabile autostrada da Palermo a Napoli e ritorno. Diversamente dalle altre volte, mi trovavo a partire con una moto perfetta, grazie alla sostituzione di cilindri e pistoni ed al rifacimento delle sedi valvole con altre più adatte a sopportare la nuova benzina verde. Ho detto perfetta? Sbagliavo. Non dimentichiamoci che si tratta pur sempre di un V7, una moto che ha sempre un problema ma che ti riporta sempre a casa! La sua fama, infatti, non si è smentita, cosicché, un'ora prima della partenza, la cinghia della dinamo ha cominciato a fare un rumoraccio, avvertibile soprattutto a motore freddo. Non potevo fare niente, a quel punto, e quindi ci siamo imbarcati lo stesso sulla nave per Napoli. In effetti, la cinghia finirà in mille pezzi nei pressi di Roma, ma fortunatamente solo quando mancavano appena 170 km all'imbarco sulla nave che da Napoli ci ha riportato a Palermo. Eccoci, dunque, a tirare i 130 km/h (eravamo un po' in ritardo) a fari spenti (fuorilegge) in maniera da non scaricare una batteria ormai priva dell'apporto della dinamo. Siamo così arrivati del tutto tranquillamente a Napoli per imbarcarci. Inutile ricordare che all'indomani la moto è partita al primo colpo. Altro problema, verificatosi a metà viaggio circa, tra Zagabria e Lubiana, la rottura di uno dei due fili del freno anteriore (un quattro ganasce non

In questo Numero:

- Un nuovo stupendo viaggio di Antonio e Paola con la v7 Special (pagine 1-3-4)
- Il calendario raduni ufficiali Guzzi per il 2003 (pag. 5)
- Il nuovo direttivo del club (pag. 2) e altro ancora...



originale), ma in ogni caso si poteva frenare lo stesso con le rimanenti due ganasce. Questa volta ad accompagnarci c'erano i nostri amici Saro e Daniela su Yamaha TDM 850. Passiamo, adesso, al racconto del viaggio. Sapete come si fa ad arrivare al porto di Napoli alle 5,30 del mattino? E' sufficiente che un imbecille faccia una telefonata anonima per avvertire della presenza di una bomba a bordo della nave. Ancora assonati, col buio, da Napoli ci avviamo verso Ancona e, dopo esserci fermati a vedere l'infinito lungomare di Pescara, giungiamo ad Ancona così da imbarcarci la sera stessa sulla nave per Spalato. Al momento del



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

Mandello del Lario (LC) tel. 0341-731344



Da noi puoi trovare tutto ciò che occorre per la tua Guzzi. 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 mail: stucchisrl@libero.it
Spedizioni ricambi in contrassegno in tutta Italia

Nuovo direttivo per il club

Il 28 febbraio scorso si è conclusa la consultazione dei soci per il rinnovo delle cariche del club. Come abbiamo già ricordato la partecipazione è stata soddisfacente ben 102 iscritti hanno risposto votando con l'apposito modulo (sotto i risultati). Il nuovo direttivo ha già cominciato il lavoro elaborando i volantini delle prossime manifestazioni del v7 club, prima tra tutte il classico ritrovo dal concessionario Trinco che ogni anno riscuote un buon successo (vedi volantino sotto). Antonio Giosué il nostro web master, tiene aggiornato il sito che adesso si presenta più leggibile e carico di informazioni, tra le quali il mercatino v7 che appare più immediato. Abbiamo cercato di elaborare un elenco di amici che fossero veramente interessati a reggere le sorti del sodalizio con la passione che necessita in questi casi, quasi ad ognuno è stata affidata una particolare mansione in modo da diluire il lavoro e le responsabilità. Rimangono comunque i numeri (telefono e mail) del club per ogni richiesta che vorrete fare, dalle consulenze tecniche alle semplici informazioni per i raduni, provvederemo noi a smistarvi alla persona più informata riguardo alle vostre domande.

Cercheremo di colmare le tante lacune che ancora ci affliggono, sperando in concreti aiuti dalla Guzzi che dovrebbe darci più informazioni, schede tecniche sulle nostre moto ecc...

Le iscrizioni procedono altrettanto bene, abbiamo staccato la tessera n° 82 e siamo quindi oltre la metà dei rinnovi (a tal proposito chi avesse trovato in questa pagina l'adesivo che sollecita l'iscrizione per l'anno 2003 provveda al rinnovo). Buone nuove anche da parte degli sponsor, a cui si aggiunge la Concessionaria Honycars di Tolentino (MC) quest'anno poi, i versamenti da questi amici sono quasi tutti nelle nostre casse già da Febbraio quindi iniziamo la stagione più tranquillamente dal lato finanziario. Una gratificazione in più per il lavoro sin qui svolto.

I numeri della votazione:

Aventi diritto: 141 Schede pervenute: 102

Modifiche allo statuto:

Favorevoli: 100
Contrari: 2
Astenuti: 0

Nuovo direttivo:

Favorevoli: 99
Contrari: 0
Astenuti: 3

Il nuovo direttivo è così ora composto:

Stefano Codeluppi (presidente) Marco Sarti (vice presidente) Annalia Rapalli (tesoriere) Antonio Giosué (consigliere addetto sito Internet) Marco Ragni (consigliere) Massimiliano Scipioni (consigliere) Giovanni Largo (consigliere)



TRINCO UGO MC
di Trinco Alessandro e Alberto



MOTO GUZZI

*40 anni Moto Guzzi
ti invita:*

Domenica 25 Maggio 2003

'3^a Festa dei Guzzisti'

Una giornata da passare in sella alla tua Moto Guzzi

Dalle ore 09:30
Ritrovo presso la Concessionaria
Moto Guzzi Trinco (Via Halbherr, 27
Rovereto - Trento)
Rinfresco offerto a tutti gli intervenuti
Alle ore 12:00
Partenza per un ristorante locale ove si
svolgerà il pranzo.
(ricordiamo a tutti i motociclisti il rispetto delle
norme per la circolazione stradale)



Visita il sito www.trinco.it

Non essendo un classico raduno motociclistico,
è necessario dare la propria adesione e prenotarsi per il pranzo (il costo è di ... €)
entro il 22 maggio 2003. Ai seguenti recapiti: 0464-430479 333-2130231
(Alessandro e Alberto) E-mail: officinatrinco@dnnet.it

TUTTI I MOTOCICLISTI SONO INVITATI !



Moto Guzzi
Cilindri Italiani

Il club italiano per le Moto Guzzi v7
Info 0522-888442
E-mail: motoguzzi700@iol.it
<http://diglander.iol.it/cilindriitaliani>

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 - email: officinatrinco@dnnet.it



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

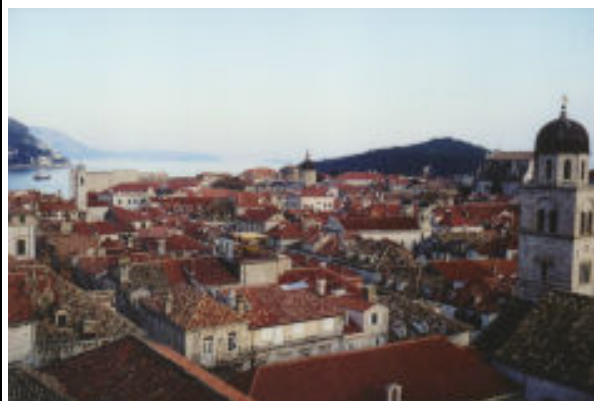


visto della polizia italiana Saro fa una strana faccia: non aveva con se la carta di identità! Nessun problema, decidiamo di visitare i dintorni di Ancona nei due giorni di attesa prima che il Comune di Ancona gli rifacesse la carta dietro presentazione della denuncia di smarrimento.

Così visitiamo, oltre ad Ancona, il santuario di Loreto, poi Recanati per la casa di Giacomo Leopardi ed infine Chiaravalle e la sua abbazia. La serenità e la bellezza della campagna marchigiana si è aspramente scontrata con quello che avremo incontrato dopo: il paesaggio incolto, aspro e pietroso della campagna croata. Ci imbarchiamo per Spalato la sera del 16 agosto. L'indomani, sulla strada che da Spalato ci porta verso Trogir, ci sorprende lo stato d'abbandono del paesaggio pur se delimitato da un bel mare azzurro.

A Trogir troviamo alloggio presso una casa privata (in Croazia è facilissimo trovare alloggio presso abitazioni) e trascorriamo il pomeriggio a visitare questa piccola città il cui centro storico è un vero dedalo di stradine, cortili, loggiati, chiese, palazzi con facciate in stile veneziano e piazzette, tutto perfettamente conservato. Il 18 agosto, percorrendo la strada che ci porterà a Zara, non rinunciamo a fermarci a Šibenick, attratti dal fascino di una magnifica fortezza a strapiombo sul mare. In questi luoghi il mare ha prodotto dei veri e propri fiordi che s'incuneano nella terra ferma tanto da sembrare talvolta dei fiumi, inoltre l'orizzonte è costantemente definito da migliaia di isole e isolette spesso sovrapposte l'una all'altra; è capitato di vedere minuscole isole con un monastero, una casa o un faro! Proprio a Zara cominciamo a vedere le tracce della guerra nei prospetti mitragliati dei palazzi, e nei tetti sfondati dell'estrema periferia. Visitandone la cittadella troviamo chiese, facciate d'antichi palazzi e splendide piazze, poi il foro romano con le colonne adagate al suolo e chiese ricavate da antichi templi romani: un tesoro inestimabile salvatosi miracolosamente! Ci spingiamo, poi, a curiosare nell'unica chiesina serba di rito ortodosso: veramente particolare l'enorme pannello in oro e mosaico di stile bizantino che separavano la zona destinata ai fedeli da quella in cui si celebrava il rito. La sera un ristorante ci accoglie con un gran barbecue dove cuoce un agnello sullo spiedo.

Ripartiamo il giorno dopo con destinazione Plitvice. Giungiamo nel primo pomeriggio dopo un percorso costellato da rovine e distruzioni. Ne visitiamo il parco, le cui strutture sono state ricostruite dopo la fine del conflitto serbo-croato. Il colore verde-azzurro e la trasparenza dell'acqua stupiscono come la gran quantità di pesci che si affollano sotto le passerelle di legno. In questo parco ci sono tanti laghi e la-



Veduta di Dubrovnik, simbolo della devastazione nella recente guerra fratricida. Un luogo ancora bellissimo che sta rinascendo

ghetti che, dall'alto, riversano le loro acque, con tante cascate, l'uno nell'altro, fino a formare dei grandi laghi navigabili, i vari laghetti sono attraversabili con ponti-passerelle di legno, cosicché si cammina ...sull'acqua! E' un luogo spettacolare. Il 20 agosto siamo di nuovo in moto, passando da Karlovac ci fermiamo per fotografare un museo all'aperto realizzato in un luogo devastato dai bombardamenti, tra le caserme distrutte troneggiavano minacciosi cannoni, mortai e altre armi pesanti. Zagabria ci accoglie in un giorno di sole, al primo sguardo la grande Piazza Tito c'esprime l'indole monumentale di questa città che ritroviamo negli edifici, nelle strade, nelle fontane. Il nostro alberghetto si trova piuttosto lontano dal centro storico e questo ci costringe ad usare il tram elettrico (n° 11), che alla fine si rivela un modo delizioso per osservare comodamente la città e i suoi dignitosi abitanti. Le

stradine del centro sono, in parte, occupate da caffè all'aperto la cui atmosfera d'altri tempi rilassa ed invita all'esercizio dell'arte del pensare. Il 22 agosto, nonostante il tempo ancora incerto, siamo già in moto (ci mancava molto!) e dopo pochi chilometri siamo alla frontiera con la Slovenia. Il freddo comincia a farsi sentire. La Slovenia appare molto diversa: boschi, ordinate piantagioni di granturco e cassette col tetto spiovente e balconcini di legno, traboccanti di fiori e poi gli immancabili campanili a bulbo o a cono. Sembra di essere in Austria! Veniamo colti dalla pioggia e facciamo in tempo a rifugiarci sotto la tettoia di un'antica fattoria. Un'ora dopo, cessata la pioggia, proseguiamo per Lubiana dove arriviamo nel primo pomeriggio. Lubiana si sviluppa sulle rive del fiume Ljubljanca, collegate da ponti ro-



Predjama con il suo castello

mantici e le facciate ottocentesche dei palazzi e le piazze ornate di aiuole fiorite o statue, armonizzano con le stradine e le palazzine dai colori vivaci, spesso ornate da stucchi. Un vero gioiello. Ripartiamo il 24 agosto per l'Istria, fermandoci qualche ora all'affascinante castello di Predjama, dove troviamo fortunatamente (l'indomani si sarebbe svolto un torneo cavalleresco) vari personaggi in costume. Il V7 riscuote molto successo anche in questo luogo, dove uno scultore rimane folgorato dalla nostra moto. Verso le 17,30 arriviamo a Capodistria ed in un pomeriggio visitiamo il centro storico. Il mattino dopo arriviamo al canale di Lim, un bellissimo fiordo dal quale ripartiamo alla volta di Fiume e la sera stessa c'imbarchiamo sulla nave per Dubrovnik per una traversata molto panoramica. Eccoci così a Dubrovnik nel primo pomeriggio del 26 agosto. Dopo la visita sulle mura fortificate che circondano la città vecchia, per due giorni continuiamo a visitare le strade lastricate, le viuzze e il porticciolo dove i bambini pescano e poi le arcate, le colonne, i capitelli, le piazze con le fontane, le chiese, le trifore, i campanili e le piccole scalinate che conducono verso misteriosi cortili. Un occhio attento può, però, accorgersi ancora dei segni lasciati dai pesantissimi bombardamenti del 1991. Il 28 agosto partiamo per Spalato. La strada è bellissima, costeggia per lunghi tratti il mare, le rocce rosa a strapiombo e paesini abbarbicati sui monti o distesi su spiagge, oltre che lunghe lingue di terra tra due fiordi. Purtroppo la pioggia (e che pioggia!) ci coglie ancora: dobbiamo pernottare a Makarska. Il mattino dopo, arrivati a Spalato, visitiamo la villa di Diocleziano. E' sera quando c'imbarchiamo per Ancona, l'indomani siamo in moto in direzione Napoli. Dopo l'ennesimo diluvio dalle parti di Pescara arriviamo a Napoli per imbarcarci, ma stavolta..... niente allarme-bomba!

Grazie Paola e grazie V7.

(Sono disponibili ulteriori fotografie ed informazioni su questo viaggio all'indirizzo web: <http://www.mclink.it/personal/MI1956/croazia/viaggio.htm>)

Documentazione v7

Alcuni soci hanno risposto all'appello del club per la raccolta della documentazione sulle nostre moto.

Ringraziamo in particolare Carlo di Bologna che di buona lena si è messo a scannerizzare le centinaia di pagine che compongono i manuali di officina delle nostre moto, il tutto è stato messo su CD - ROM (formato PDF). Con un semplice clic (come si sul dire) adesso è possibile visionare o stampare l'intero manuale, siamo i primi ad avere una cosa simile, forse nemmeno la Guzzi la possiede. Il CD è disponibile per tutti i soci, ma vorremmo distribuirlo gratuitamente come gadget al nostro raduno di settembre, quindi speriamo di vedervi tutti lì, nel frattempo scannerizzeremo il manuale o la variante per il v7 Sport, unico mancante, (chi ci vuole aiutare contatti il club) e lo metteremo nello stesso CD per avere la raccolta completa. Altri ringraziamenti anche a Rossi Paolo ed al solito Alessandro Trinco che ci hanno inviato foto o dischetti con documenti utilissimi.

La foto a fianco ad esempio è tratta dalla collezione Trinco e rappresenta la pubblicità Guzzi su di un giornale americano del 1967.

**the
GUZZI
V-7
wasn't built
for
everybody**

It was built only for those who want the ultimate in styling, performance and craftsmanship, all carefully blended into a vehicle so safe, so reliable, so smooth that it has won the praise of the world's foremost experts.

Specifications of the Guzzi motorcycle include the following: 700cc V twin, air-cooled, OHV engine, C.R. 9 to 1, light-alloy hemispherical heads, alloy barrels with bored aluminum chest tubes, steel con-rods, with anti-friction bearings, 1000 cc wet sump bearings (as used in all PWS Race Cars), wet sump lubrication, gear type of pressure pump, dual De Vito 25mm carburetors, 50 H.P. BHP at 5800 RPM, gearless, semi-efficiency starting two-up to 4th gear from 35 to over 100 mph. Battery powered 12 Volt 20AH, optional electric starter, 6" x 6" 147V headlight, Fog-light, fuel-injected gearbox, semi-automatic 14-tooth dry clutch with rubber-drive.

Shaft drive with dual bearings to the rear wheel. Telescopic fork with two-way hydraulic damping, reflexive arm rear suspension with hydraulically damped 3-way adjustable shock absorbers. Duplex 160-cc front and rear. Large diameter twin leading shoe front brake. Single 16" rear. 6 1/2 gallon fuel tank, dual-seat with chrome hand rail, safety bars, center and side stand dual exhausts, and Borelli Car type speedo instrument, oil pressure gauge, neutral indicator and charge indicator. Suggested retail price: FOB NY, \$4900 completely assembled.

The V7 is now available under the 1200 Dept 145 to 1500 (over 100) and the 1200 V7 150.

**PREMIER
MOTOR CORPORATION**
P.O. BOX 25, LEONIA, NEW JERSEY



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)
Conto Corrente 34835348 (intestato a Codeluppi Stefano)
<http://digilander.iol.it/cilindritaliani> E-mail motoguzziv7club@katamail.com



 <p><i>HonyCars</i></p>	<h2>Honycars "mette in moto la passione"</h2> <p>Tantissime occasioni da cogliere al volo: Es. Moto Usate California EV 80° Frau (2002) V11 Le Mans colore Rosso (2002 mod. '01) Nevada Club colore Perla (2001) Permuta usato con usato. Dilazioni di pagamento. Honycars concretizza i tuoi sogni !</p>	<p>Concessionario</p>  <p>MOTO GUZZI</p>  <p>GHEZZI.BRIAN</p> <p><i>e tante altre Marche dal custom al fuoristrada</i></p>
<p>Viale G. Matteotti, 39 - Tolentino (MC) Tel. 0733-973955 Fax 0733-962802 Vieni a Trovarci, anche sul Web www.honycars.it info@honycars.it</p>		

Visitate il nostro sito
<http://digilander.iol.it/cilindritaliani>
 nuovi servizi e
 novità vi aspettano

Attenzione:
 Saremmo interessati di organizzare un motorduno di v7 con data da stabilire a Castiglione del lago in provincia di Perugia, lungo le rive del Trasimeno visitando i borghi più affascinanti di questa splendida terra che racchiude in se molte tradizioni e paesini bellissimi.
 Il pranzo, verrà effettuato in un ristorante tipico della zona. Per ulteriori informazioni chiamare Eraldo Ciarini allo 075/953400 oppure 333-6681000
 Della Giovanpaola Danilo allo 075/9652433
 Aspettiamo con ansia vostre notizie
 Eraldo e Danilo

La foto curiosa

Questa foto ci è giunta via mail (computer) con la richiesta di consigli finali, in quanto la moto era già virtualmente nel garage dell'amico. La presenza del freno a disco posteriore poteva creargli dei problemi in fase di restauro e ci veniva richiesta la disponibilità sul mercato dell'usato di cerchi con tamburo originali. A prima vista, ci eravamo cascati anche noi, pareva proprio un



California Misteriosa.

California 850 GT, forse tratti in inganno da una delle immagini che ritraeva il disco posteriore, ci siamo soffermati a guardare il retrotreno. Ma osservando bene si nota: la presenza del cardano moderno, e più avanti di tutto il motore forse un mille (manca la dinamo). Probabilmente un Idroconvert, considerando il cambio che pare proprio quello automatico. Un po' grossa per passare per moto d'epoca quasi originale. La moto non è stata acquistata, come poi abbiamo saputo, venivano richiesti 4000 Euro. E' più facile di quanto si creda imbattersi in oggetti simili, attenzione.