

MOTO CICLISMO

d'Epoca

Anni Trenta

- BMW R 11 750

1967, nasce un mito

- Moto Guzzi V7

Fuoristrada

- Fantic Motor Caballero
Cross Strada 100

Guida all'acquisto

- Gilera Saturno Sport 500
1952-1958

- Sport
- Gilberto Parlotti
 - Bianchi Cross 400

- Tecnica
- Nascita e storia
dei cerchi in lega



V-Max 1200
il dragster della Yamaha

Editoriale

Scoop “assistito” della V7

“Tu piazzati lì dietro il muretto in riva al lago.” - mi aveva consigliato un caro amico che lavorava in Moto Guzzi - “E lì vedrai passare tutti i giorni la V7 guidata da Pino Radice, incaricato dell’“accumulo chilometri”. Può anche darsi che il nostro uomo si fermi al bar lì vicino per un caffè. Così potrai fotografare la moto da fermo e in movimento. Ma cerca di non farti notare, altrimenti son rogne!”

Solo oggi rivelo, a tanti anni di distanza, il retroscena “confidenziale” che mi aveva consentito uno dei più bei scoop del mio lavoro. Su *Motociclismo* di marzo 1965 usciranno infatti le prime fotografie e i primi dati della

V7, allora all’inizio di collaudi particolarmente severi. In prospettiva c’era infatti la fornitura della nuova moto a vari corpi militari, dando così ossigeno all’azienda, entrata in crisi per il calo di mercato.

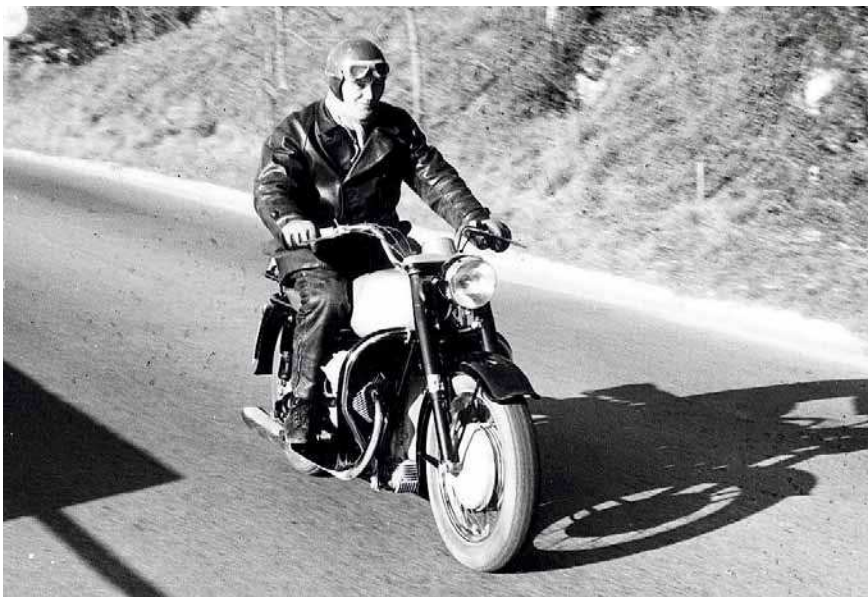
Naturalmente da Mandello arriveranno tuoni e fulmini per quanto pubblicato, ma ormai cosa fatta “*capo aveva*”.

Di questa moto così diversa dalle tradizioni tecniche della fabbrica circolavano già indiscrezioni varie perché la progettazione era cominciata nell’estate 1963. Ma nessuno l’aveva ancora vista e tanto meno fotografata. Infatti in Moto Guzzi tutti tacevano e vigilavano che non “scappasse” nulla perché volevano fare una presentazione in grande stile al Salone di Milano verso la fine dell’anno. Con le anticipazioni sulle pagine di *Motociclismo*, mi sentivo come se avessi vinto una gara perché i concorrenti alla caccia della V7 non mancavano e poi il soggetto era particolarmente importante.

Avevo infatti il presentimento che questa nuova espressione della creatività Moto Guzzi fosse destinata a perpetuarsi nel tempo, a scrivere tante pagine di storia. Che oggi è ben lungi dall’essere terminata.

Come racconta e dimostra il dossier che abbiamo dedicato su questo numero al cinquantesimo traguardo della V7, grande protagonista passata, presente e futura della scena mondiale.

Carlo Perrelli



• Un passaggio sul lungolago del collaudatore che dopo essersi fermato per un caffè (come previsto dall’“informatore”) avrebbe poi invertito la marcia, consentendo così di essere fotografato in marcia su entrambi i lati. Meglio di così! Sulla moto semplicemente appoggiata al muro durante la sosta, un comune impermeabile. Non si sa mai che cambi il tempo...



50° Moto Guzzi V7

La favola



di Mandello

Cinquant'anni fa iniziava la produzione della V7, la prima con il motore bicilindrico a V di 90° diventato nel tempo il simbolo della Casa di Mandello. Progettata da Carcano, il responsabile tecnico delle Moto Guzzi da GP, e poi sviluppata da Tonti per dar vita alla Special e alla Sport. Una sigla diventata leggenda e che da 10 anni ha un'erede, arrivata oggi alla terza generazione

di Alberto Pasi, foto Archivio Motociclismo





• Primi mesi del 1965. Il nostro Perelli sorprende il prototipo della V7. Come si può notare la configurazione non è molto distante da quella definitiva, fatta eccezione per alcuni particolari come la sella monoposto, il faro, gli ammortizzatori posteriori, i parafranghi e la batteria a vista. Le fotografie rappresentano un documento storico eccezionale perché immortalano la nascita di una moto destinata a fare la grande storia.

◆ Affascinante ed imponente, del tutto insolita nella sua configurazione estetica e tecnica. Così deve essere apparsa la V7 700, novità assoluta esposta nello stand della Moto Guzzi, ai visitatori del 39° Salone di Milano nel novembre 1965 ed entrata in produzione nel 1967. Il primo capitolo di una lunga storia che dura ancora oggi e che, al pari di quella del Falcone, è l'essenza stessa della grande fabbrica di Mandello del Lario. La genesi della V7 è qualcosa di fantastico, segna un capitolo fondamentale nella storia del motociclismo e rappresenta una svolta decisiva per la Moto Guzzi. Sono passati 50 anni da quando

le prime V7 sono entrate nei concessionari, e forse nessuno all'epoca poteva immaginare che quella moto con i cilindri a V trasversali potesse dar vita a tanti successivi modelli diventando un emblema nel mondo, importante tanto quanto il boxer della BMW o il V longitudinale dell'Harley-Davidson.

Da allora il bicilindrico a V non è mai stato abbandonato dagli uomini di Mandello, è diventato il "marchio di fabbrica" ed è stato montato su una infinità di modelli di gran successo, apprezzati ovunque e capaci di assicurare la fedeltà e l'amore verso la Moto Guzzi. Un motore versatile



e robusto, che ha equipaggiato le gran turismo come le sportive, le naked come le custom. Una ricorrenza nella ricorrenza è data poi dal fatto che alla fine del 2007 la V7 rinasceva, non come replica, ma come moto nuova, fedele alla tradizione, ma capace di guardare al futuro. Un modello che dopo 10 anni e tanti azzeccati allestimenti e sviluppi porta con orgoglio l'antica sigla e non è un caso che sia diventata negli ultimi tempi la Moto Guzzi più venduta.

Quindi celebriamo i 50 anni della nascita della V7 perché la storia, se fate attenzione... la potete ascoltare ogni volta che avviate un bicilindrico di Mandello, di qualunque età. Adesso è il momento di tornare indietro nel tempo...

La V7 viene concepita in un momento molto difficile per la Moto Guzzi, e in generale per tutta l'industria motociclistica italiana. Il mercato della moto è in grave difficoltà, la produzione va a picco e la più grande Casa italiana è sull'orlo della chiusura. La V7 arriva un po' per caso e un po' per necessità e il papà è Giulio Cesare Carcano, il magico progettista delle Moto Guzzi che hanno stravinto fino a qualche anno prima nel Motomondiale.

Carcano ricordava così gli anni precedenti e i momenti che portarono alla V7. *“Dopo il ritiro dal Mondiale nel 1957 ho continuato ad occuparmi della sperimentazione. Carlo Guzzi ormai si disinteressava della progettazione e i Parodi mi lasciavano la massima autonomia. Così per divertimento ho iniziato ad interessarmi alle quattro ruote. Prima, col permesso dei superiori, ho elaborato un motore BMW R 75, portandolo da 26 a 45 CV. Visto il risultato ci ho poi costruito attorno una monoposto. Poi, ho progettato un motore bicilindrico a V di 90° da montare sulla mia FIAT 500. Perché l'ho fatto? Mi piaceva tanto quella vetturina, ma il suo motore era fiacco. Col mio bicilindrico da 35 CV filava a 135-140 km/h, lasciando tutti di stucco. La Moto Guzzi lo propose anche alla FIAT, ma purtroppo non se ne fece niente. Non è vero, come si dice, che quel motore andò a finire prima sul Mulo Meccanico 3x3, poi sulla V7. Il Mulo Meccanico non l'ho progettato io, ma Antonio Micucci, mentre la paternità della V7 è mia, ma con una motorizzazione che non aveva nulla in comune con quella della vetturina, salvo l'architettura frontale dei cilindri e l'angolazione a 90°. Se la 350 GP ultraleggera è stata la mia favorita tra le moto da corsa, la V7 è quella che mi ha dato maggior soddisfazione, proponendo uno schema che ancor oggi rappresenta il pilastro della produzione di Mandello.”*

Come qualcuno ricorda, la V7 viene progettata

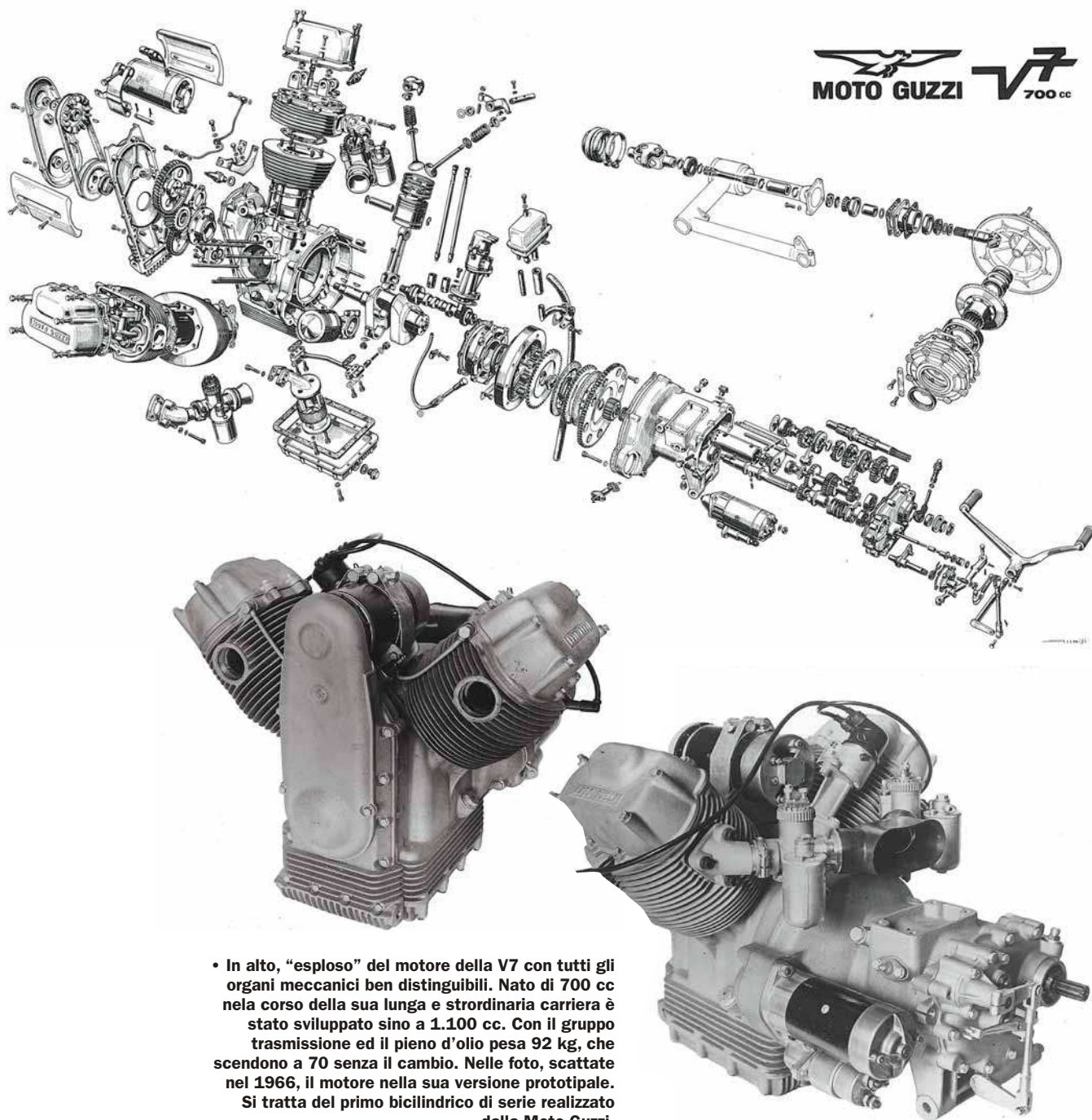


Sopra, novembre del 1965: al Salone di Milano debutta la V7 in versione civile. *Motociclismo* anticipa l'avvenimento presentando la prima foto ufficiale del modello. Nei padiglioni della Fiera, la moto viene però esposta con un nuovo parafango anteriore e nell'abbinamento cromatico grigio/argento come nella foto qui sotto. In basso, Carcano, il papà della V7, a colloquio con Bill Lomas durante le prove del Gran Premio delle Nazioni a Monza del 9 settembre 1956. Dietro Lomas, si scorge Todero.



per partecipare ad un concorso indetto dalle Forze Armate all'inizio del 1964. Una opportunità di grande importanza che poteva dare ossigeno alle casse dell'azienda, in forte crisi per via del crollo generalizzato delle immatricolazioni. Il concorso è aperto a tutte le Case e nasce dal fatto che ormai Esercito, Carabinieri, Finanza e Polizia hanno la necessità di sostituire il vecchio Falcone 500. Umberto Todero, che con Cantoni, Carcano e Micucci costituiva l'asse tecnico della Moto Guzzi, ricordava come l'ingegner Carcano iniziò a lavorare a testa bassa non appena ricevuto l'incarico, facendo tesoro dei motori che

abbiamo citato prima. *“Per quanto riguarda il motore - disse - le scelte di Carcano furono dettate dalla massima semplicità e robustezza con la possibilità del minor numero di interventi di manutenzione. Fu scelto il bicilindrico a V di 90° per il raffreddamento e la bilanciatura, l'utilizzo di bronzine al posto dei cuscinetti a sfere per la silenziosità, la coppa dell'olio nel motore ed il circuito di lubrificazione ad alta pressione di 4 atm, infine l'utilizzo di componenti già pronti dell'industria automobilistica, come lo spinterogeno ed il motorino d'avviamento a relè della Fiat, l'impianto elettrico a 12V e la frizione a*



• In alto, “esploso” del motore della V7 con tutti gli organi meccanici ben distinguibili. Nato di 700 cc nella corso della sua lunga e straordinaria carriera è stato sviluppato sino a 1.100 cc. Con il gruppo trasmissione ed il pieno d'olio pesa 92 kg, che scendono a 70 senza il cambio. Nelle foto, scattate nel 1966, il motore nella sua versione prototipale. Si tratta del primo bicilindrico di serie realizzato dalla Moto Guzzi.

secco. La nuova moto doveva rispondere a diversi compiti: scorta Presidenziale, mezzo per le pattuglie della Polizia Stradale, dei Carabinieri e della Finanza, lasciando aperta la possibilità di una produzione civile.”

Bruno Scola, una vita al Reparto esperienze di Mandello, aggiunge che “I 703 cc trovavano la loro spiegazione con l’esigenza di usare misure ‘tonde’ di alesaggio e corsa, che sono difatti di 80x70 mm. In questo modo era più facile ed economico reperire sul mercato i segmenti originali e quelli per le successive riparazioni. Curiosamente i condotti di aspirazione delle prime teste misuravano addirittura 40 mm e bisognava strozzarli con delle riduzioni in lamiera per portarli a 30. Quasi subito però si è rifatta la fusione con condotti già da 30 mm.”

Al concorso si iscrivono nomi importanti della nostra industria: MV Agusta con una versione militarizzata della 600 quattro cilindri, Gilera con la bicilindrica 500 dell’ing. Salmaggi, Benelli e Ducati con appositi prototipi.

Scola ricorda così quei momenti: “Sono entrato in fabbrica nel 1962 e quasi subito sono passato alle dipendenze di Albieri, un valido caporeparto addetto all’officina riparazioni. Qui venivano rigenerate le moto che arrivavano dall’Esercito, per la maggior parte i Falcone, e qui ho imparato a fare tutto, dai motori alla ciclistica. Sembrava che Albieri mi facesse un esame continuo, ma poi ho capito che voleva darmi una formazione completa. La nascita della V7 la ricordo bene. Da subito ne è stata preparata una dipinta in grigio, oltre a quelle con la livrea militare, se-



• Sopra, nel 1966 *Motociclismo* riesce ad effettuare un test in anteprima mondiale con la V7, ancora in versione non definitiva. Sotto, la prima serie, in produzione dal 1967. Una possente gran turismo capace di imporsi subito all’attenzione degli appassionati, facendo tremare... la BMW. L’esemplare fotografato è quello esposto al Museo della Casa di Mandello.





• Sopra, due immagini della prima V7 militare in veste di prototipo, equipaggiata di tutto punto. A fianco, pattuglia della Polizia Stradale schierata con le V7. Sotto, un poliziotto di Atlanta (USA) in sella alla V7 e due a L'Avana (Cuba). La bicilindrica di Mandello fu molto apprezzata all'estero sia dalle Forze dell'Ordine sia come moto di rappresentanza.

gno che i dirigenti avevano già pensato di farne anche una versione civile. I prototipi venivano approntati in una sala vicino al reparto montaggio e verniciatura. La Moto Guzzi aveva un rapporto molto propositivo con le Forze Armate. Gli esperti inviati dall'Esercito apprezzavano e si interessavano al nostro lavoro, ma ovviamente non interferivano con la progettazione. In fabbrica quel piccolo reparto costruito apposta per la V7 era sotto gli occhi di tutti, ma gli operai ne

sapevano poco. Comunque tutti in fabbrica intuivano che bolliva in pentola qualcosa di grosso e non si poteva che esserne contenti, visto il brutto momento con le vendite a picco".

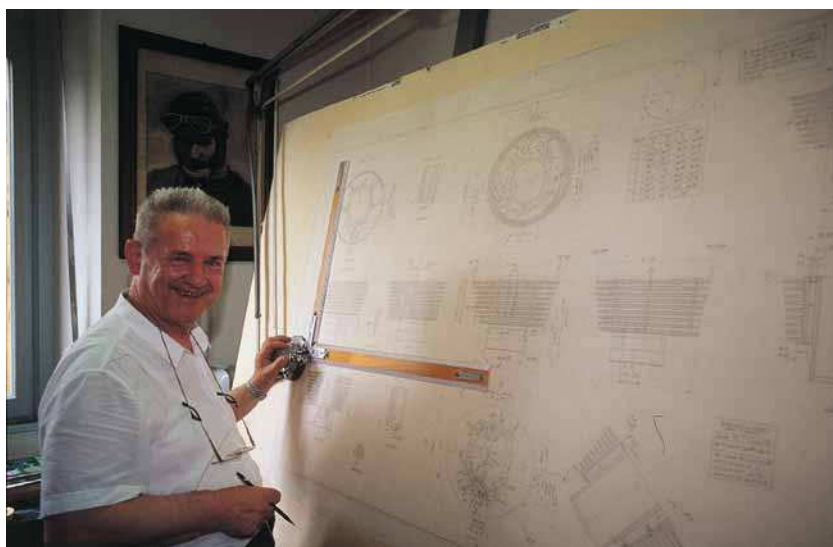
Per Todero, che nel 1964 era Capo Disegnatore, "Le prove decisive furono svolte sia su strada che in officina. Le prime in una vasta pineta nei pressi di Fiumicino: dopo aver chiuso le strade, tutte le moto subirono test di velocità, ripresa ed accelerazione, maneggevolezza, rumorosità





• A sinistra, un esemplare di V7 del 1968, anno della sua massima produzione con 1.844 esemplari costruiti. Quell'anno cambia la colorazione: dal rosso si passa al bianco con filettatura in nero/rosso fatta a mano. Sotto, affascinante il cruscotto lucidato a specchio che accoglie il tachimetro di origine automobilistica, così come è il sistema di avviamento che si effettua girando la chiave verso destra. Le manopole sono a botticella (funzionali per assorbire le vibrazioni). Il tappo del serbatoio è ad apertura rapida. Sotto, Umberto Todero, il tecnico che per 66 anni ha lavorato per la Moto Guzzi. È scomparso a 82 anni il 28 febbraio 2005.

e consumo. Già da questi primi confronti uscimmo vincenti, ma ciò che fece pendere l'ago della bilancia decisamente a nostro favore furono i test d'officina. In pratica ogni giorno, e per diversi giorni, le moto venivano portate nell'officina riparazioni della Scuola di Polizia di Roma, vicino alla Stazione Termini, dove si verificava l'accessibilità meccanica in termini di facilità e rapidità d'intervento. Per esempio un giorno si registravano le valvole: nel nostro caso, grazie alle teste ben esposte con i coperchi fissati da poche viti, l'operazione richiedeva pochi minuti, mentre per la MV bisognava smontare il motore dal telaio! Un'altra volta erano di turno le puntine dell'accensione. Anche qui con la nostra moto nessun problema perché lo spinterogeno sporge dietro al cilindro destro inclinato di 45° ed il coperchio si smonta in un secondo, e potrei citare ancora la facilità di intervento sul motorino d'avviamento, fissato solo da due bulloni, sull'indotto e sulla regolazione della dinamo, sul cambio che si stacca dal motore ed infine sulla regolazione della catena... che noi non avevamo! Questo perché la V7 era nata con l'intendimento di soddisfare le richieste dei militari, e non era una moto civile adattata. Oltretutto noi portammo due esemplari completamente attrezzati di carenatura protettiva, radio, sirena e lampeggiante. Proprio per alimentare in ogni momento senza problemi questi accessori elettrici che non compaiono normalmente, e che assorbono molto - la sola radio a quei tempi mangiava 2,5 Ah -, la nostra bicilindrica aveva una potentissima dinamo da 300 W e l'impianto elettrico da 12 V. Soprattutto la dinamo forniva





• Le foto si riferiscono sempre ad una V7 del 1968, quando oltre ai colori e all'adozione di nuovi carburatori viene montata una diversa e più confortevole sella. Sulla destra dall'alto, il tamburo anteriore da 220 mm a doppia camma, montato anche al retrotreno. Le classiche marmitte a sigaro, le borsette porta ferri e i fianchetti che celano batteria e filtro dell'aria.

una potente carica già a bassissimo numero di giri, così il guidatore non doveva preoccuparsi di restare con la batteria a terra quando per esigenze di servizio avesse dovuto usare molto la radio o gli altri accessori elettrici senza poter percorrere tanto strada ad andatura sostenuta per far girare la dinamo e quindi ricaricare la batteria”.

La V7 supera insomma l'esame a pieni voti e con il punteggio più alto, ma ciò non basta ancora. Nell'imminenza del servizio di staffetta al Giro Ciclistico d'Italia, la Polizia chiede due moto da affidare ad un gruppo di agenti con esperienze e “sensibilità” di guida differenti. “Ci restituirono le V7 - disse Todero - dopo un bel po' di tempo e con oltre 31.000 km, senza neppure aver

cambiato l'olio. Ma allo smontaggio i motori si rivelarono in eccellenti condizioni”. La Moto Guzzi si aggiudica il concorso e si garantisce importanti entrate di liquidità.

A Mandello comunque non si fermano nello sviluppo. La V7 è nata bene e lo dimostrano le prove che i collaudatori della Casa eseguono sulle strade della circolazione quotidiana. “Partivamo da Mandello - ci racconta Bruno Scola - ed andavano su e giù dallo Stelvio: una scorpacciata di tornanti, curve, salite e discese. Con qualsiasi tempo ed a qualsiasi ora della giornata. Quando la moto tornava in fabbrica nell'apposito reparto, veniva attentamente esaminata per scoprire anche il minimo problema. E spesso si provavano soluzioni nuove che poi

V7 da corsa

La nascita della V7 e la nuova gestione della SEIMM portano anche ad un ritorno alle competizioni, vivamente atteso dagli appassionati dopo il ritiro dal Mondiale nel 1957, e che dà nuovamente lustro all'immagine sportiva della Moto Guzzi, promuovendo al tempo stesso il nuovo motore della V7. Il suggerimento per il grande ritorno in pista lo si deve a Dore Leto di Priolo, Presidente della Federazione Motociclistica Italiana e felice possessore di una V7 preparata direttamente in Moto Guzzi. Impressionato dalle prestazioni della moto, Leto di Priolo convince nel 1969 l'ingegner Lino Tonti a dare l'assalto ad alcuni record mondiali di velocità sull'anello sopraelevato della pista di Monza. L'operazione record si svolge in due sessioni diverse e vede coinvolti i piloti Mandracci, Brambilla, Tenconi, Pagani, Venturi, Bertarelli, Trabalzini, Dal Toe e il giornalista e addetto stampa della Moto Guzzi, Roberto Patrignani. Nel mese di giugno si va all'assalto dei record sulle brevi distanze delle classi 750 e 1.000 cc, mentre a ottobre si provano quelli sulle lunghe distanze e nella categoria sidecar.

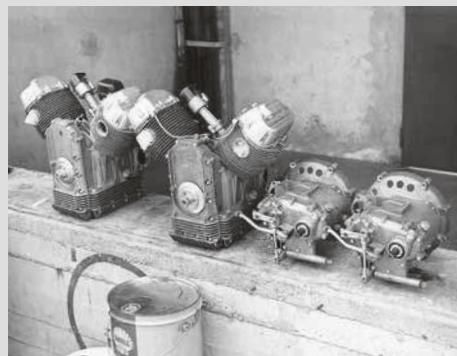
Le moto sono due V7, modificate nelle sospensioni, dotate di serbatoio da 29 litri e carenatura in vetroresina. I motori - uno di 739,3 cc (alesaggio per corsa 82x70 mm) per la classe 750 e uno di 757,5 cc (83x70 mm) per la classe 1.000, hanno la compressione portata a 9,6:1, diverso asse a camme, montano carburatori Dell'Orto SSI da 38 mm a vaschetta separata e un impianto di scarico 2 in 2 libero. La potenza è di 68 CV a 6.500 giri per entrambi i bicilindrici. Il cambio a 4 marce è standard, mentre viene modificato il rapporto della coppia conica finale. Il peso a vuoto è di appena 158 kg. Fra i numerosi record mondiali conquistati - 19 in totale - spiccano quello dell'ora (217,040 km/h), quello sui 100 km (a 218,426 km/h di media) e quello sui 1.000 km (205,932 km/h di media).

La partecipazione al Bol d'Or sul circuito di Le Mans è invece del biennio 1971-1972. La Moto Guzzi vi prende parte con la nuova V7 Sport e due equipaggi. Nel 1971 le moto sono rallentate da problemi ai carburatori Dell'Orto a doppia vaschetta, che però non impediscono a Brambilla e Mandracci di chiudere in terza posizione dopo essere stati brevemente al comando. Nel 1972 invece si sfiora il successo, guidando quasi interamente la corsa. Prima con i fratelli Brambilla (fuori gioco per una caduta di Vittorio) e poi con Mandracci e Riva, in testa per 16 ore prima che un problema al selettore del cambio li costringa a una lunga sosta che, complice anche una doppia scivolata di Mandracci impegnato in un'impossibile rimonta nelle ultime ore di gara, li relega al quarto posto finale. Le moto portate a Le Mans

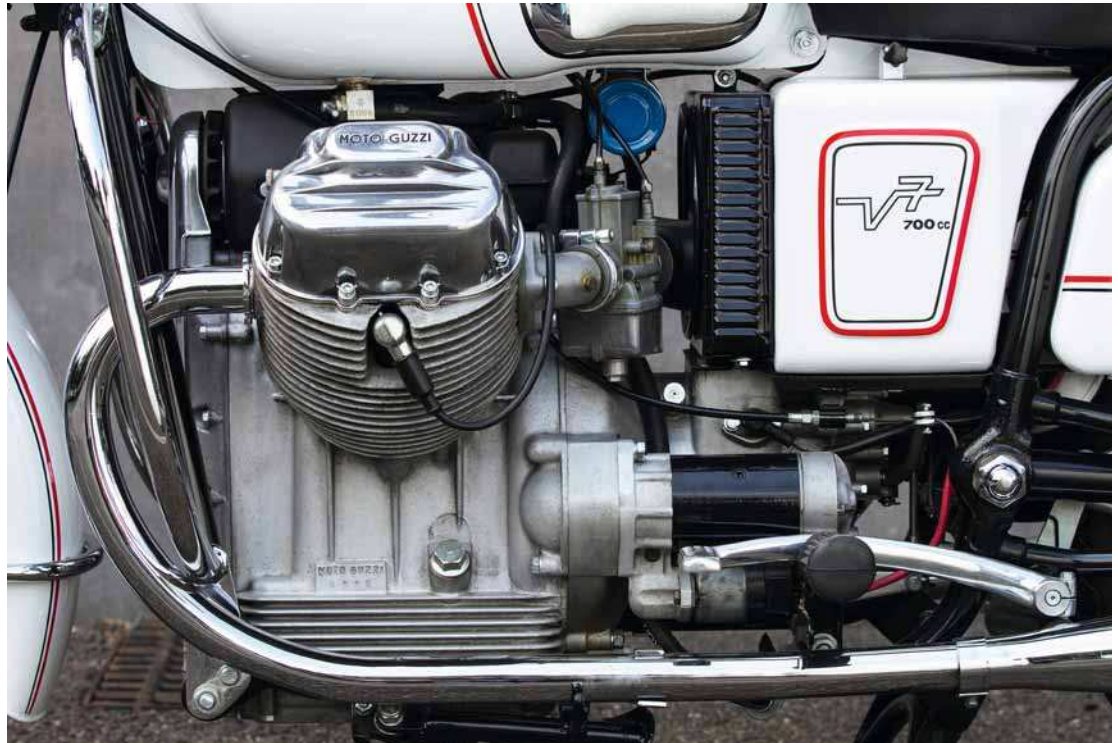


sono le stesse che nel mese di aprile avevano disputato con poca fortuna la prima edizione della 200 Miglia di Imola - con Brambilla, Findlay (in sella a una terza moto) e Mandracci, finiti rispettivamente in ottava, decima e undicesima posizione - ma utilizzano motori portati a 850 cc aumentando l'alesaggio e possono essere considerate come i prototipi della futura 850 Le Mans. Con l'arrivo di De Tomaso l'attività sportiva sarà annullata, assieme ai progetti già avviati per le nuove stagioni di corse.

Gualtiero Repossi



• In alto, a caccia di record sulla pista di Monza nel 1969 con due V7 preparate da Lino Tonti. Sul muretto del box i motori e i cambi di scorta. A fianco, la Moto Guzzi partecipa con successo anche a gare per Derivate di serie con la V7 Sport. Qui Vittorio Brambilla alla 500 km di Vallelunga del 1971.



• Sotto, il bellissimo gruppo termico con il coperchio delle punterie lucidato. Si notano il carburatore Dell'Orto VHB da 29 mm (montato dal 1968 al posto del tipo SSI o degli Amal Concentric) e lo spinterogeno. Sulla destra i comandi a pedale: la leva del freno è sulla sinistra, quella del cambio è del tipo a bilanciere ed è a destra.

erano scartate o approvate". Naturalmente, in questa fase di evoluzione non mancano i problemi di gioventù.

“Soprattutto perdite di olio - dice Scola - dovute alle imperfette fusioni in terra del carter motore e della scatola del cambio. La fusione in terra rispetto a quella in conchiglia è meno precisa ed il pezzo ha maggior spessore perché è proprio la terra che fa da stampo, quindi ha una superficie ruvida. Nella fusione in conchiglia invece si versa l'alluminio fuso in uno stampo più preciso e lavorato e poi si applica una pressione così che il materiale penetra bene ovunque. È chiaro che la fusione in conchiglia, per il costo dello stampo, si utilizza quando il prodotto è definitivo. Altre perdite di olio venivano dalla flangia del volano per le oscillazioni dell'albero motore in seguito

ai colpi alterni dei pistoni. Qualche debolezza del telaio è stata risolta saldando piccoli fazzoletti di lamiera nei punti deboli. Nessun problema invece dai cilindri, ben raffreddati e da subito a canna cromata, e che non hanno dato problemi anche dopo molte migliaia di chilometri. Venendo alla trasmissione ad albero c'è da dire che Carcano riteneva che le catene allora in produzione non potessero reggere a lungo la potenza del motore che, inizialmente fissata a 35 CV, era poi salita a più di 40. Poi l'aveva scelta per l'assenza di regolazioni, proprio come volevano i militari, ed anche per distinguersi dalla maggior parte delle motociclette di grossa cilindrata allora in vendita.”

Motociclismo è la prima rivista a svelare la nuova moto, grazie a Carlo Perelli e alle sue fotografie



V7 Special 750

L'eredità tecnica di Carcano viene presa da Lino Tonti che nel 1967 entra in Moto Guzzi dopo aver lavorato per Benelli, Aermacchi, Bianchi e Gilera. È lui che si occupa dello sviluppo della V7 e della sua erede, la V7 Special del 1969. Rispetto alla V7 presenta diverse modifiche, soprattutto al motore che viene aumentato di cilindrata (per esigenze commerciali) a 757,4 cc con le misure vitali che diventano di 83x70 mm. Le valvole sono più grandi (aspirazione da 38,6 a 41 mm, scarico da 34,6 a 36 mm) e la potenza aumenta da 50 CV SAE a 6.300 giri a 60 CV SAE a 6.500 giri. Il rapporto finale viene accorciato per migliorare l'accelerazione, mentre il telaio è reso più rigido nella zona del canotto di sterzo. Cambia anche l'interasse, da 1.445 a 1.470 mm. Dal punto di vista estetico, la finitura è simile, ma più raffinata, a quella della V7 del 1968: colore bianco di base con il dorso del serbatoio in nero, filetti rossi. La capienza del serbatoio passa da 20 a 22,5 litri. L'equipaggiamento è più ricco ed efficiente: nuova è la strumentazione con tachimetro e contagiri, mentre



Sapete "tenere" i 180 per 12 ore?



Ecco la moto per voi

GUZZI V7 SPECIAL: un motore veloce più a lungo. L'abbiamo provato a Monza: 2124 chilometri a 436 metri in 12 ore. E alla fine, era pronta a ricominciare di nuovo.

Una Guzzi V7 Special, che potete avere anche voi. Un motore con una tale riserva di potenza, che corre, corre per ore e ore, a una "già in tre ore il colla".

MOTO GUZZI

motori veloci più a lungo

il motorino d'avviamento si aziona con un classico pulsante anziché girando la chiave. Inoltre ci sono nuovi blocchetti elettrici. La velocità massima dichiarata è di 185 km/h. La V7 Special esce di scena nel 1972 per lasciar spazio alla nuova 850 GT e i numeri di produzione indicano quanto sia stata una motocicletta di successo: 10.666 esemplari di cui 4.584 esportati negli Stati Uniti. Per quanto riguarda le prestazioni effettive, *Motociclismo* ebbe l'opportunità di provare un esemplare perfetto nel 1981 e di sottoporlo agli "esami" del banco

dinamometrico e della Pista Pirelli che, nel 1969 ai tempi della prima prova su strada, la rivista non disponeva ancora. Vediamo dunque i risultati: potenza max alla ruota 43,75 CV a 6.500 giri (55,12 CV all'albero), coppia max alla ruota 5,05 kgm a 5.250 giri (5,90 kgm all'albero), velocità max 172,0 km/h, accelerazione 0-400 metri in 16,203 sec con velocità di uscita a 119,310 km/h, consumo urbano 15 km/l, consumo extra-urbano 18 km/l, consumo max 11,5. Peso a vuoto 235 kg (115 anteriore + 120 posteriore).



• L'inconfondibile V7 Special, in produzione nel 1969. Per la sua pubblicità la Casa di Mandello sfruttò i record di Monza con lo slogan "Sapete 'tenere' i 180 per 12 ore?" riportando di aver percorso 2.154 km e 636 metri in quel lasso di tempo. Nella foto qui sopra, un esemplare "vestito" con accessori dell'epoca, come le borse personalizzate, che si potevano acquistare dai concessionari Moto Guzzi.

che ritraggono il collaudatore Radice sulla Statale lungo il lago di Como in sella al prototipo "civile". Lo "scoop" è pubblicato sul fascicolo del marzo 1965 e il titolo "Sensazionale" dice già tutto.

La V7 farà poi il suo debutto internazionale al Salone di Milano alla fine del 1965, suscitando grande ammirazione anche per i dati dichiarati: 230 kg di peso, 50 CV di potenza, 165-170 km/h di velocità massima. Per un primo test bisogna attendere ancora qualche mese, finché *Motocicli-*



• Inconfondibili anche le viste fronte e retro della V7 con i cilindri ben in evidenza e ottimamente raffreddati. All'epoca la moto appariva "enorme", ma vista oggi ha dimensioni da media cilindrata, tanto da essere appena più lunga della attuale V7 (2.230 mm contro 2.185 mm). Per contro l'antenata pesa quasi 40 kg in più! Nell'altra pagina la V7 del 1968: indicatori di direzione e trombe acustiche erano accessori aftermarket.

smo si accorda con i dirigenti della Moto Guzzi e si stabilisce un appuntamento per la mattina del 25 maggio 1966.

Osservando le fotografie pubblicate sul fascicolo di luglio, si capisce che l'esemplare del test è ancora un prototipo. Sul motore si notano molte parti fuse in terra la cui superficie è grezza. Diversi poi alcuni particolari di fusione come la flangia sulla scatola del cambio sotto al tappo di carico olio - che sarà poi eliminata - e le due corte nervature longitudinali sotto ai cilindri (tre e più lunghe sul modello in produzione). "L'albero motore era equilibrato solo staticamente - dice Scola in merito a quest'ultimo aspetto - per cui era fonte di vibrazioni notevoli che incrinavano il carter nella zona di imbocco delle canne dei cilindri. E inoltre il volano di 8 kg non veniva equilibrato".

La lunga sella e il cruscotto (satinato mentre poi verrà lucidato) non sono ancora quelli definitivi, così come il colore del serbatoio, grigio alluminio con ovali cromati sui lati, che sarà abbandonato in favore del rosso vivo, fermo restando il grigio metallizzato per parafanghi e fianchetti e borsette laterali, ed il nero per telaio e forcellone. L'aspetto imponente della V7 è reso brillante da varie cromature che interessano i tubi di scari-

co e le marmitte a sigaro con il compensatore, i tubi paracolpi, il manubrio, il supporto per il parafango anteriore, gli ammortizzatori a molla scoperta.

La ciclistica, al contrario del motore, non riserva grosse sorprese per l'epoca: il telaio è a doppia culla continua in tubi d'acciaio, i freni sono a tamburo centrale, doppia camma all'anteriore, a camma semplice al posteriore. Le sospensioni sono adeguate alla mole e alle prestazioni del mezzo, con la massiccia forcella idraulica e gli ammortizzatori regolabili su tre posizioni. Riportiamo allora qualche nota di quella breve prova. "Prima delizia, l'avviamento elettrico. Si chiude l'aria col pratico manettino a destra del manubrio, si cicchetta moderatamente, si infila la chiave nel cruscotto, la si gira a destra con la mano sinistra mentre con l'altra si regola l'apertura della manopola del gas e alè, il motore è già lì che sussulta pian piano, al minimo... Altra favorevole impressione appena ci si mette in marcia, la sorprendente maneggevolezza... Ottima la stabilità ad alta velocità... la frizione è graduale, stacca benissimo ed è tanto dolce da azionare che sembra quella di una 125! Il cambio è preciso, richiede una modesta pressione sulla leva ma non è sempre silenzioso... L'accelerazione non sarà forse pari a quella delle più potenti bicilindriche inglesi, ma ce n'è sicuramente abbastanza per divertirsi. Anche la velocità massima non è particolarmente impressionante (170 km/h in condizioni ideali) comunque può essere mantenuta finché si vuole perché il motore - ottimamente raffreddato - non dà alcun segno di cedimento e inoltre - grazie al suo equilibrio ciclico rispetto ai bicilindrici inglesi - vibra assai meno. Eccezionale la frenatura: basta una carezza ed il bestione abbassa leggermente il muso...".

I primi esemplari (87, di cui 57 subito spediti negli USA) sono assemblati alla fine del 1966, mentre la produzione vera e propria inizia nel 1967. "Dal momento in cui la catena di montaggio ha iniziato a girare a pieno regime - ricorda Scola - si costruivano 7/8 moto al giorno. I telai entravano in catena con già montati alcuni particolari come i cavi dell'impianto elettrico ed il motore arrivava completo, pronto e collaudato dalla Sala Motori. Per finire una V7 non ci volevano più di 3 ore".

Nel primo anno si montano esattamente 1.031 esemplari, molti dei quali (813) sono inviati negli USA (incluso anche il 1968 sono 1.464 le V7 esportate negli Stati Uniti dove viene soprannominata "Bufalo", ma anche "Goose" - oca - storpiando il nome Guzzi). Sul fascicolo di settembre 1967 di *Motociclismo* è pubblicata la prova su strada della V7 definitiva.

Caratteristiche tecniche V7 (1967)

Motore: bicilindrico 4 tempi V frontale di 90°, teste in lega leggera con sedi valvole riportate, cilindri in lega leggera con canne cromate, basamento in lega leggera. Alesaggio per corsa 80x70 mm, cilindrata 703,717 cc, rapporto di compressione 9:1, potenza 50 CV SAE a 6.300 giri, coppia max 5 kgm a 5.000 giri. Distribuzione ad aste e bilancieri con asse a camme nella V dei cilindri comandato da ingranaggi elicoidali. Valvole inclinate a 70°, ø valvola aspirazione 38,6 mm, ø valvola scarico 34,6 mm. Diagramma di distribuzione: aspirazione apre 24° pPMS e chiude 58° dPMS; scarico apre 58° pPMI e chiude 22° dPMS. Gioco di distribuzione per messa in fase 0,5 mm, gioco di funzionamento a freddo: aspirazione 0,1 mm, scarico 0,2 mm.

Accensione: a batteria spinterogeno con distributore Marelli S123A sulla destra comandato dall'albero a camme. Anticipo a masse centrifughe, iniziale 10°, anticipo automa-

tico 28°, anticipo totale max 38°. Distanza tra i contatti 0,42/0,48 mm. Bobina Marelli BE200D. Candela grado termico 225 scala Bosch, distanza tra gli elettrodi 0,6 mm.

Lubrificazione: a carter umido, 3 kg di olio SAE 20W40 nella sottocoppa del carter, pompa di mandata ad ingranaggi comandata dall'albero motore con coppia di ingranaggi elicoidali, valvola di regolazione pressione (Atm 2,5/3) con spia di insufficiente pressione sul cruscotto; filtro a rete nel basamento motore.

Alimentazione: due carburatori Dell'Orto SSI 29 (D e DS) con filtro aria comune a cartuccia. Diffusore diametro 29 mm, pulverizzatore 265, valvola del gas 100, getto max 120, getto min 55, spillo conico M14 alla terza tacca dall'alto, galleggiante 14 gr, vite minimo aperta ¾ di giro. Capacità serbatoio carburante 22 litri di cui 3 di riserva.

Avviamento: elettrico con motorino Marelli MT40H 12V-0,7 CV con innesto a comando

elettromagnetico azionato dalla chiave sul cruscotto.

Frizione: bidisco a secco sul volano motore, con parastrappi.

Cambio: a 4 rapporti in cascata con ingranaggi sempre in presa ed innesti a manicotti scorrevoli con denti frontali comandato con selettore a bilanciere a pedale sulla destra. Rapporti interni: 1,81 (16/29) in prima, 1,25 (20/25) in seconda, 0,95 (23/22) in terza, 0,73 (26/19) in quarta.

Trasmissione: primaria ad ingranaggi a denti dritti tra albero frizione e primario del cambio, rapporto 1,35 (17/23); finale ad albero con doppio giunto cardanico omocinetico e coppia conica elicoidale posteriore, rapporto 4,62 (8/37). Rapporti totali di trasmissione: 11,33 in prima, 7,81 in seconda, 5,97 in terza, 4,56 in quarta.

Telaio: a doppia culla continua in tubi d'acciaio.

Sospensioni: anteriore forcella telescopica con ammortizzatori idraulici incorporati con 160 cc di olio per stelo,

cambio forcellone oscillante con ammortizzatori telescopici idraulici regolabili su tre posizioni.

Ruote: a raggi con cerchi in lega leggera 3.00x18 con pneumatici 4.00-18; pressioni: ant 1,5 Atm, post 1,8 Atm (2 con passeggero).

Freni: a tamburo centrale, anteriore e posteriore a doppia camma con ceppi autoavvolgenti, dimensioni utili 220x40 mm.

Impianto elettrico: dinamo Marelli DN62N 12V-300W, batteria 12V/32Ah; regolatore Marelli IR50B. Faro anteriore diametro 150 mm con lampada 12V-45/40W e posizione 12V-5W; fanale posteriore con lampada posizione e stop 12V-5/20W; lampade spia 12V-3W.

Dimensioni (in mm) e peso: lunghezza 2.230, interasse 1.445, larghezza 795, altezza 1.050, luce a terra 150. Peso a secco 230 kg circa.

Prestazioni: velocità max nelle varie marce: km/h 66/96/120/170 circa; consumo (CUNA) 6,5 litri/100 km.



Oltre a rimarcare il beneficio dell'avviamento elettrico, che all'epoca avevano solo la BMW e la MV Agusta, della V7 meravigliano il grande comfort, anche se si guida un po' arretrati per via dei cilindri sporgenti, la stabilità dovuta anche al baricentro basso, e l'incredibile elasticità di marcia "grazie all'appropriato diagramma di distribuzione ed al volano di generose dimensioni. Si può viaggiare a meno di 25 km/h in quarta e poi riprendere senza il minimo strappo".

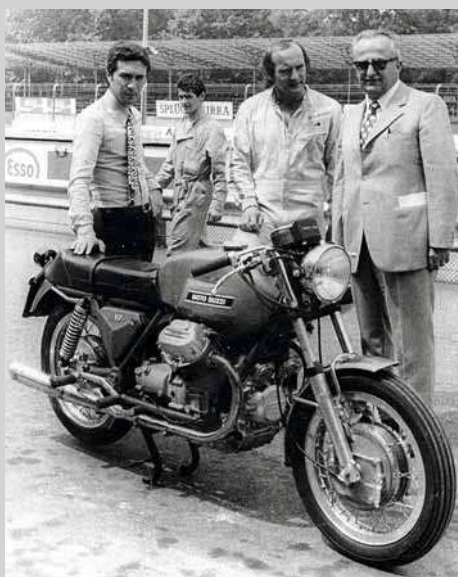
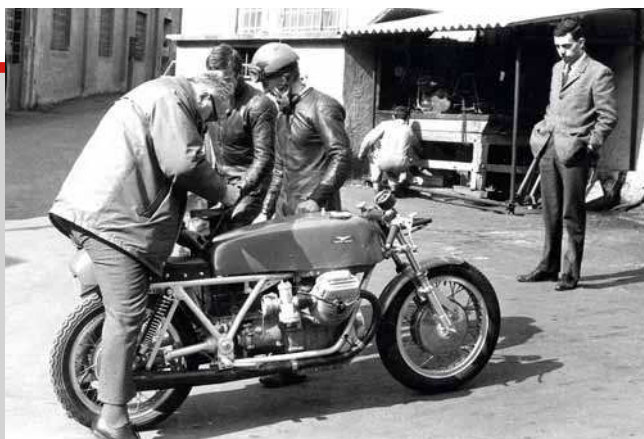
Altri pregi rilevati da *Motociclismo* sono l'assenza di trafilaggi di olio, le vibrazioni quasi assenti, la rumorosità di scarico contenuta e con un "borbottio" personale, la facile e limitata manutenzione. Naturalmente la nuova Moto Guzzi mostra qualche aspetto criticabile. Uno di questi riguarda la coppia di rovesciamento dovuta alla trasmissione ad albero che si fa sentire accelerando da fermo e a bassa andatura. Anche al cambio viene mosso qualche appunto perché è rumoroso e lento negli innesti e non sfugge la trasmissione posteriore rigida che tende a bloccare la ruota nelle scalate violente. Scola spiega la causa: "Il cambio è così perché gli alberi girano veloci ri-

petto alla trasmissione primaria che conta una bassa riduzione con i giri dell'albero motore. È lo stesso per tutti i motori a rotazione trasversale comunque. In più qui abbiamo dei leveraggi abbastanza lunghi a complicare la situazione". Tornando alla prova, le prestazioni sono soddisfacenti, in linea con le aspettative di una maxi con vocazione da gran turismo. I 100 km/h si raggiungono in poco più di 6 secondi, la velocità massima è di 170 km/h, ma ci vuole un buon lancio e bisogna abbassarsi sul serbatoio. Questo perché è stata scelta una rapportatura lunga per il cambio in modo da garantire un'alta velocità di crociera ad un basso numero di giri, altro elemento a favore dell'affidabilità. Dove la V7 700 brilla è nella maneggevolezza: girare in città nel traffico è poco impegnativo, e il motore non soffre certo i più bassi regimi, così come la guida risulta estremamente piacevole sui tracciati da misto-stretto.

Per quanto riguarda la versione militare, la V7 viene prodotta con specifici allestimenti per soddisfare le esigenze dei vari Corpi in cui deve operare. Per la Polizia Stradale la V7 è un simbolo

V7 Sport 750

L'entusiasmo per i record di velocità ottenuti a Monza nel 1969 è la "miccia" che porterà alla nascita della leggendaria V7 Sport del 1971. Il Direttore Generale della Moto Guzzi, Romolo de Stefani, decide dopo i risultati ottenuti in pista di costruire una moto sportiva e affida all'entusiasta Tonti il nuovo progetto. In due settimane il tecnico termina il progetto di massima della motocicletta rispettando i tre parametri imposti da de Stefani (200 km/h, 200 kg, 5 marce). Nonostante l'azienda viva dei momenti di tensione sindacale, Tonti si procura un motore vuoto, svariati metri di tubo e si rifugia nello scantinato di casa dove realizza il famoso telaio della V7 Sport, una struttura a doppia culla scomponibile in acciaio al cromo-molibdeno in grado di avvolgere il motore riducendo al minimo gli ingombri. L'interasse è lo stesso della Special, cambia però l'ingombro in altezza ed aumenta la luce a terra perché viene eliminata la dinamo collocata al centro della V dei cilindri (sostituita da un alternatore montato davanti all'albero motore) e il motore viene così montato più in alto di 5,5 cm e inclinato di 2,5°. La cilindrata scende da 757 cc a 748,4 cc grazie ad una diminuzione dell'alesaggio (da 83 a 82,5 mm) per rientrare nei limiti della categoria 750, segno che



• Sopra, Lino Tonti interviene sul prototipo V7 Sport in allestimento corsa. Con il casco, il collaudatore Pierantonio Piazzalunga, osserva la scena Abramo Rollo, Direttore del Reparto esperienze. A lato, Roberto Patrignani, Mike Hailwood e Tonti posano con la V7 Sport usata dal campione inglese in occasione di un test sulla pista di Monza.



destinato a durare per oltre un decennio: dipinta in verde chiaro con fregi bianchi, è equipaggiata di radio, lampeggianti, sirena, borse laterali, sella monoposto, paragambe ed un grosso cupolino con parabrezza che protegge gli agenti durante il servizio invernale. La versione destinata ai Carabinieri è identica, ma è verniciata nel classico blu scuro. Per i Corazzieri, il reparto di scorta al Presidente della Repubblica, sono allestite delle V7 speciali: le cromature sono estese a parti verniciate sulle altre V7 (bauletti portattrezzi), ci sono tubi paracolpi più grossi, speciale portapacchi conformato ad U, tre fari anteriori, paragambe più grandi e pedali di comando modificati, borse differenti ed una finitura accurata a distinguere questa raffinata versione, prodotta in circa 40 esemplari. Anche la Guardia di Finanza riceve le sue V7, assai simili a quella della Polizia, e sono numerosi gli Stati esteri che decidono di dotarsi della grossa Moto Guzzi, sia per compiti di rappresentanza sia di normale servizio di pattugliamento sulle strade.

Famosissimo il caso americano del Dipartimento della Polizia di Los Angeles in California, che

affianca le V7 alle Harley-Davidson già in servizio. E proprio il gradimento della moto italiana, prima a Los Angeles, poi a San Francisco e ad Atlanta (anche qui è impiegata dalla locale Polizia stradale) e via via in altre città degli USA, che farà da trampolino di lancio per il successo che le V7 e derivate otterranno negli anni a venire sul mercato statunitense. La carriera "in divisa" della V7 è lunga, tanto che gli ultimi esemplari con motore 703 cc sono montati nel 1977, ed ha carattere internazionale: viene infatti "arruolata"

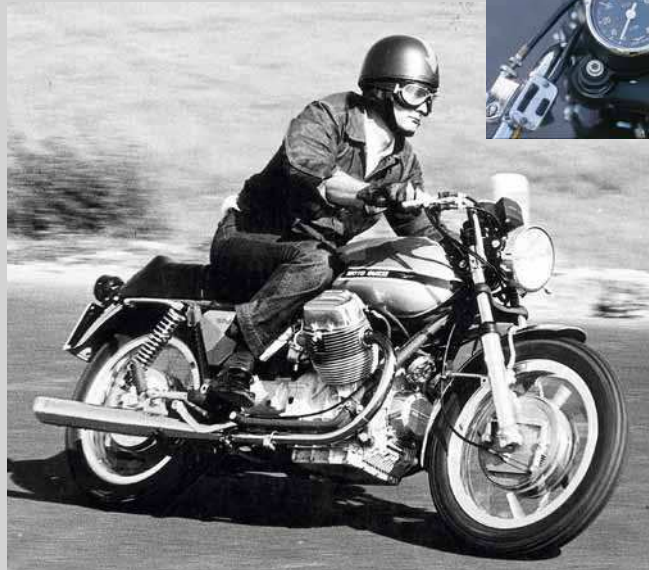


• In Guzzi dal 1967, Tonti raccoglie l'eredità tecnica di Carcano e sviluppa la V7. Tra le sue creazioni V7 Special, V7 Sport, 850 Le Mans, I-Convert, 254. Fu sempre lui a progettare, assieme alla Brembo, il sistema di frenatura integrale. Nella sua carriera ha anche realizzato per conto suo interessanti prototipi, anche di scooter. È scomparso a 81 anni l'8 giugno 2002. In basso, la V7 Sport "telaio nero" del 1972-'73, la strumentazione e il manubrio regolabile in altezza ed inclinazione.

Tonti vuole impegnare la nuova moto nelle competizioni. Cambia il diagramma della distribuzione e al posto dei Dell'Orto VHB 29 sono montati quelli da 30 mm, poi aumenta il rapporto di compressione a 9,8: 1 e varia anche l'anticipo. Inoltre, riesce a modificare il cambio inserendo la quinta marcia. I primi collaudi si svolgono nel 1970 con 2 prototipi e, per verificare il comportamento del nuovo telaio vengono effettuate delle sessioni di prova a Monza utilizzando ancora i motori V7 dei record. La nuova moto gira più veloce di 6 secondi al giro rispetto alle V7 utilizzate nel 1969. In Guzzi sono così orgogliosi del telaio che pensano di verniciarlo in un bel rosso vivo per metterlo in mostra il più possibile. I primi 150 esemplari (con il telaio in rosso) vengono montati direttamente al

Reparto esperienze e sono messi in vendita nel 1972, poi inizia la produzione in serie vera e propria. Il successo è immediato. Tra le novità ci sono una nuova forcella, i semimanubri regolabili in altezza ed inclinazione, l'ammortizzatore di sterzo a frizione regolabile, gli ammortizzatori posteriori regolabili su 3 posizioni di molla. E il motore viene dichiarato per 70 CV SAE, 20 in più della V7! La versione successiva compare sempre nel 1972 e ha qualche modifica di dettaglio: il telaio viene verniciato in nero e il motore è migliorato in alcuni particolari, come il motorino di avviamento, dato che sulla

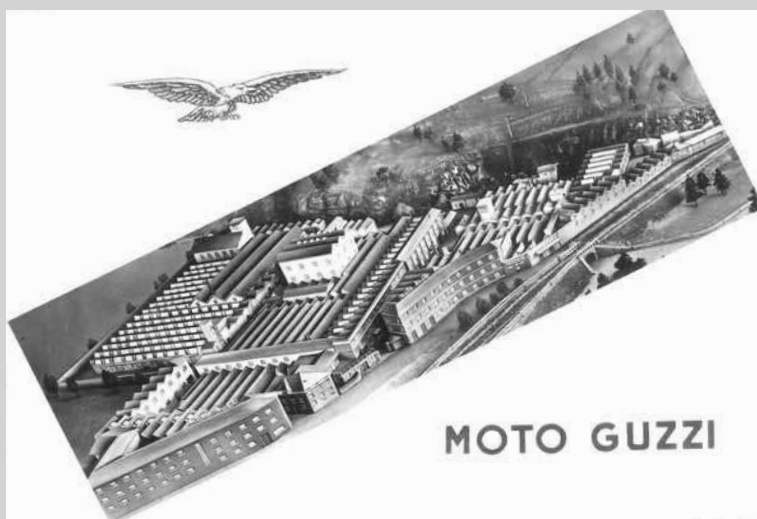
prima serie ha dato qualche problema di affidabilità. La scatola del cambio, dapprima fusa in terra, passa alla fusione in conchiglia e viene rinforzata con delle nervature esterne. In tutto ne sono state prodotte 3.691. Dalla storica V7 Sport sono poi derivate tutte le grosse sportive costruite dalla Moto Guzzi nel corso degli anni Settanta. Moto che, soprattutto con la serie Le Mans, hanno segnato la storia delle più belle sportive all'italiana.



Dall'abisso alla resurrezione

La V7, come abbiamo detto nel pezzo principale di questo dossier, nasce in un periodo molto difficile per la Moto Guzzi che è a un... passo dal chiudere. La crisi, che riguarda tutto il mercato della moto, inizia a metà degli anni Cinquanta, generata dal "boom economico" e prosegue inarrestabile di pari passo con la diffusione delle auto utilitarie in Italia. In questo periodo è la FIAT - con le 500 e 600 - a condizionare gli investimenti industriali nel campo della motorizzazione. Nel 1964 il "boom" svanisce: la riduzione del denaro circolante e la conseguente stretta creditizia fanno salire il costo della lira del 10%. Crollano i consumi, rallenta lo sviluppo e l'industria automobilistica, che proprio nel 1964 ha festeggiato il sorpasso ai danni delle moto nel circolante italiano, smette di trainare l'economia. Il rallentamento del settore auto è tuttavia poca cosa se paragonato alla brusca frenata di cui è protagonista il settore moto. L'industria motociclistica non solo è incapace di contrastare lo strapotere delle auto, ma per vari motivi non riesce nemmeno ad arginare la crisi. Uno di questi è l'entrata in vigore

del Nuovo Codice della Strada del 1959, che reintroduce la patente per tutti i motocicli targati (prima fino a 125 cc ne erano esenti), stabilendo al tempo stesso l'obbligo di assicurazione e il divieto di circolazione in autostrada per quelle di cilindrata inferiore a 150 cc nonché l'aumento della tassa di circolazione. Non è tutto: oltre alle auto le moto devono fare i conti con il successo degli scooter Piaggio e Innocenti, che si appropriano d'importanti quote di mercato. Nel 1964, la Moto Guzzi tocca il punto più basso della storica gestione Guzzi-Parodi. Dopo la morte dei due fondatori (Giorgio Parodi nel 1955, Carlo Guzzi il 3 novembre del 1964, anche se ormai da tempo aveva abbandonato qualsiasi incarico in azienda) a dirigere la Casa di Mandello c'è Enrico Parodi, fratello di Giorgio, entrato in azienda nel 1942. Enrico tenta investimenti extra-settore nel periodo sbagliato e finanzia poco e male proprio quando è invece necessario il massimo impegno manageriale. I suoi errori hanno conseguenze non solo per i bilanci della Moto Guzzi, ma rischiano addirittura di mandare all'aria l'impero della famiglia Parodi, che ha interessi in campo navale, immobiliare ed energetico. Nonostante possa contare su tecnici validissimi, maestranze qualificate e una rete di vendita eccellente, la Moto Guzzi di questo periodo non ha un programma che tenga conto delle mutate dinamiche del mercato e di una eventuale espansione internazionale. L'introduzione dello Stornello 125 (1960) e del Dingo 50 (1963) non bastano a portare in conti in pareggio. A peggiorare la situazione si devono registrare il surplus di manodopera (nel 1961 lavorano in azienda quasi 1.500 persone) rispetto all'effettiva produttività dello stabilimento e la



presenza di macchinari troppo vecchi nei reparti. Nell'estate del 1964 una parte dei lavoratori viene messa in cassa integrazione, si registra anche uno sciopero - forse il primo alla Moto Guzzi - che vede i dipendenti occupare la fabbrica per alcuni giorni e proseguire poi le agitazioni sindacali per una settimana fino all'arrivo delle Forze dell'Ordine, che entrano addirittura in fabbrica in tenuta anti sommosa. L'anno si chiude con una produzione di 14.462 motocicli targati, quasi il 50% in meno di quanto registrato nel 1960. Il solo Dingo 50 non può bastare a risollevarla la situazione: dopo una "fiammata" di 16.375 esemplari prodotti nel 1964, anche questo ciclomotore risente delle difficoltà dell'azienda e scivola a 10.240 l'anno dopo e nel 1966 sprofonda a 6.100 esemplari, proprio nel momento in cui i 50 cc si vendono benissimo. Nonostante tutto questo si va avanti col progetto e lo sviluppo della V7. La situazione diventa infine insostenibile: il 25 febbraio del 1966 la più grande Casa motociclistica italiana finisce in amministrazione controllata! La gestione dell'azienda passa a un comitato di direzione guidato da Arnaldo Marcantonio, un fiduciario dell'IMI. Al momento del suo insediamento, la produzione a Mandello del Lario può contare sulle novità presentate pochi mesi prima al Salone di Milano: il Dingo 50, nelle nuove versioni Cross e Super, la "replica" dello Stornello Regularità 125, ma soprattutto l'attesa versione civile della V7 che affianca quella militare. L'amministrazione controllata dura circa un anno, durante il quale

viene ridotto il personale a tutti i livelli: quello tecnico, l'amministrativo, il Reparto esperienze, lo sperimentale, le linee di produzione e il magazzino. Fra i licenziati figura anche l'ingegner Giulio Cesare Carcano, geniale progettista della 500 V8 GP e anima dell'Ufficio tecnico assieme a Enrico Cantoni e Umberto Toderò, ritenuto troppo estroso e creativo, ma soprattutto troppo costoso per le mutate esigenze dell'azienda. Dopo il "giro di vite" l'IMI costituisce il 1° febbraio del 1967 la società di gestione SEIMM (Società Esercizio Industrie Moto Meccaniche) alla quale viene dato in affitto per due anni lo stabilimento assieme alla gestione di tutto il materiale in giacenza (moto, ricambi e materie prime). Al termine di questo periodo la SEIMM potrà esercitare un'opzione di acquisto e diventare così proprietaria. Presidente e Direttore generale della nuova società sono nominati, rispettivamente, Luciano Francolini e Romolo de Stefani che, dopo essersi assicurati la collaborazione di tecnici e quadri dirigenziali provenienti da altre aziende motociclistiche - come l'ingegner Lino Tonti, che aveva lavorato

anche in Albania, Ghana, Turchia, Sudafrica, Svizzera, Finlandia, Cuba.

La V7 "civile" nei suoi quattro anni di vita subisce poche modifiche fino alla fine del 1969, quando lascia il testimone alla sua evoluzione, la V7 Special 750. Dal 1968 i carburatori Dell'Orto SSI da 29 mm a vaschetta separata sono sostituiti dai più moderni VHB con va-

schetta incorporata, più efficienti e semplici da mettere a punto. "Su diverse serie - dice Scola - inviate sia in Inghilterra sia in Germania al posto dei carburatori Dell'Orto SSI venivano montati gli Amal Monobloc con la vaschetta integrata. Ma si andava un po' a fasi alterne e non c'era una regola assoluta perché anche sulle V7 italiane potevano trovarsi gli Amal.

alla Bianchi con de Stefani e che viene assunto come Direttore tecnico, l'ingegner Michele Bianchi, a capo della Direzione commerciale, e l'ingegner Giorgio Araldi (proveniente dall'Ufficio tecnico dell'Innocenti) - intervengono sulla produzione che viene calibrata in funzione della crisi del mercato (6.753 nel 1966 e 3.698 l'anno dopo). Modelli storici nati negli anni Cinquanta, come il Galletto, la Lodola e lo Zigolo, sono già usciti di produzione e tutti gli sforzi si concentrano su quanto si pensa possa essere appetibile alla clientela: i 50 cc, come il Trotter e il Dingo, il 125 Stornello, la maxi V7. Si guarda con maggior interesse anche ai mercati esteri, dove la Moto Guzzi è sempre stata presente fin dal dopoguerra attraverso le sue filiali (in Europa le più importanti sono quelle inglese e francese, in seguito sarà quella tedesca). Sono avviati dei proficui contatti con la Berliner Motor Corporation di New York - fondata dai fratelli Joseph e Michael Berliner, dal 1958 importatrice della Ducati negli USA e delle inglesi Norton e Matchless - che diventa il riferimento anche della Moto Guzzi negli USA. Sarà grazie a loro che arriverà la richiesta per la V7 studiata per partecipare a un bando per la fornitura di moto alla Polizia in alcuni Stati americani, cui faranno seguito le versioni Eldorado, California e Ambassador. Far quadrare i bilanci in rosso è comunque impresa difficile. La gestione dell'azienda è complicata e Francolini alla fine del 1968 lascia, sostituito dal nuovo Presidente Donato Cattaneo. Nell'estate 1969 la SEIMM annuncia di aver acquistato per una cifra di poco superiore ai 3 miliardi di lire la Moto Guzzi: *"Negli ultimi due anni la tradizionale produzione è stata aggiornata ed affiancata da nuovi prodotti, che stanno incontrando favorevole accoglienza in tutto il mondo. In conseguenza di questi importanti risultati iniziali e delle ancora più importanti prospettive future, è derivata la decisione di acquisto"*. L'evento coincide con un notevole ampliamento della gamma e con il cambio della ragione sociale in SEIMM-Moto Guzzi e debutta la V7 Special. A partire dal Salone di Milano del novembre 1969, vengono esposte e progressivamente messe in produzione molte novità: le nuove versioni del Trotter, del Dingo 50 e dello Stornello 125-160, il Nuovo Falcone 500 (civile e militare), il prototipo del bicilindrico Ghez 50. Tutti, ad eccezione del Ghez, entreranno in produzione nel giro di un anno o poco più, trasmettendo al pubblico e agli addetti ai lavori l'immagine di un'azienda molto dinamica, capace di risollevarsi velocemente dalla crisi, giusto alla vigilia del boom che vivrà il settore delle due ruote motorizzate in Italia nei primi anni Settanta. Nel 1972 la SEIMM ritiene di aver completato il suo lavoro. Dopo aver iniziato il mandato in una situazione di reale emergenza, è riuscita in tempi brevi a rilanciare completamente l'azienda, che ora si presenta come un complesso industriale al



passo con i tempi e con bilanci e prodotti in regola. A questo punto la Moto Guzzi viene messa in vendita e il 21 dicembre 1972 viene acquistata dall'imprenditore italo-argentino Alejandro De Tomaso. Operai e dipendenti, in tutto circa 1.200 persone, sapevano che la gestione della SEIMM sarebbe finita, ma non si aspettavano una conclusione così veloce dell'affare. La notizia arriva in fabbrica come un fulmine a ciel sereno da Mosca. A darla in anteprima agli uomini del Reparto esperienze è il collaudatore Pierantonio Piazzalunga, in URSS assieme a Romolo De Stefani che sta trattando un contratto per vendere, e in un secondo tempo costruire su licenza in un nuovo stabilimento, la V7. La delegazione Moto Guzzi rientra in Italia e ad attenderla c'è il nuovo corso dell'imprenditore argentino, che non darà seguito ai contatti con l'URSS perché *"non vuole fare affari con i comunisti"*. Che l'azienda finita in mano ad Alejandro De Tomaso sia sana è opinione diffusa, al punto che l'editoriale di *Motociclismo* firmato da Arturo Coerezza nel luglio del 1973 si apre così: *"La cessione della Moto Guzzi alla*

De Tomaso avvenuta di recente, ha colto di sorpresa i nostri ambienti che ne sono rimasti vivamente impressionati e forse anche un po' allarmati, abbandonandosi alle più disparate congetture sulle cause che l'hanno motivata. Sorpresa tanto più spiegabile, in quanto era noto che già da qualche anno la Moto Guzzi aveva risanato la sua struttura economica e si era tempestivamente inserita anche nel settore delle grosse cilindrato, con notevole successo sia sul mercato interno che all'estero". Dopo l'acquisto, De Tomaso finisce al centro dell'attenzione: conferenze stampa, interviste, dichiarazioni bellicose nei confronti della concorrenza, l'imprenditore è un fiume in piena che tiene banco per più di un decennio con le sue spregiudicate strategie industriali - specialmente in campo automobilistico con Innocenti e Maserati - in Italia e all'estero. Pur tra alti e bassi, la Moto Guzzi saprà rafforzare la propria immagine tra le maxi moto, continuando a tener alto l'emblema della V7.

Gualtiero Repposi

Quando però la Dell'Orto è uscita con i VHB a vaschetta centrale, si è standardizzato l'uso di questi."

Cambia la forma dei coperchi delle punterie che acquistano delle piccole alette, l'ampio sellone è modificato e arriva il colore bianco in sostituzione della livrea bicolore rosso/grigio. La V7 Special 750, come detto, manda in pensione la

V7 "civile" dopo circa un anno in cui i due modelli sono offerti contemporaneamente e fanno bella mostra di sé fianco a fianco presso le tante concessionarie della Moto Guzzi. La "mamma" di tutte le bicilindriche di Mandello esce di scena (in tutto è costruita in 6.674 esemplari), e lo fa lasciando una preziosa eredità che oggi è la bandiera di una grande azienda.

• In alto, lo Stornello 125, nato durante la crisi, ma poi risultato vincente nelle versioni aggiornate ai tempi del risanamento della Casa di Mandello.

La nuova generazione: V7 III 750

Per festeggiare i 50 anni dalla nascita della prima V7, la Moto Guzzi ha introdotto la nuova V7 III, presentata al Salone di Milano 2016. La terza generazione, che quest'anno festeggia i 10 anni (la prima era battezzata V7 Classic), ha il compito di confermarsi come il modello più venduto della Moto Guzzi grazie alle sue doti estetiche e di guida che, probabilmente ancor più che in passato, sapranno conquistare il cuore dei motociclisti di ogni età, attirando anche l'utenza femminile.

Come lo è stato per V7 II rispetto alla primogenita V7, anche per V7 III il rinnovamento è così importante da meritarsi di portare avanti la numerazione progressiva con i simboli romani, che sin dagli anni Settanta distingue i modelli più famosi e longevi, come Le Mans, le California e le "piccole" V 35 e V 50. La V7 III è disponibile nei tre classici allestimenti Stone, Special e Racer, rivisti per accentuare la loro personalità e per offrire una maggiore differenziazione tra loro. Come "moda" impone, anche la V7 III ha la sua versione dark, la Stone, contraddistinta dalle grafiche total black, affiancata alla Special che invece esalta per l'abbondanza delle cromature, più in linea con il design della progenitrice. La Racer invece è la versione più grintosa, una "special" di serie che esprime bene l'anima sportiva della Moto Guzzi. Per il compleanno della V7 non poteva poi mancare la versione celebrativa, battezzata Anniversario: un modello molto personalizzato nell'estetica che sarà prodotto in serie numerata e limitata a soli 750 esemplari. A livello tecnico vediamo come è stata aggiornata la V7 III.

Ciclistica

Il telaio è sempre il doppio culla scomponibile con la zona del canotto sterzo rivista e rinforzata per migliorare maneggevolezza e stabilità. Inoltre tutta la struttura ha beneficiato di un'operazione di cura e finitura dei particolari, comprese le saldature e la verniciatura. Ci sono nuovi ammortizzatori Kayaba regolabili nel precarico molla, montati con maggiore inclinazione, che garantiscono una risposta più progressiva e controllata, anche col passeggero. Quest'ultimo beneficia di una posizione in sella più comoda, dal momento che le pedane sono ora più basse e avanzate. La sella è appena più bassa (770 mm da terra) e ci sono nuove pedane in alluminio. Completa il rinnovamento ciclistico la nuova pompa del freno a disco posteriore con serbatoio integrato, che garantisce più prontezza e modulabilità nell'azione. La V7 III dispone inoltre di impianto ABS e di un nuovo MGCT (Moto Guzzi Controllo Trazione) regolabile e disinseribile.

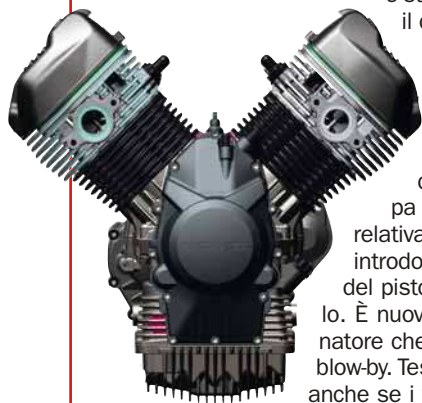
Motore

È stato oggetto di molte cure. Il basamento adotta una nuova coppa dell'olio e un albero motore che è stato sottoposto ad una differente equilibratura per avere anche minori inerzie e quindi restituire più vivacità e un adeguato freno motore. Il sistema di lubrificazione presente all'interno del basamento è studiato per meglio smaltire il calore e ridurre gli assorbimenti di potenza a vantaggio sia delle prestazioni sia dei consumi di benzina. Il condotto di aspirazione della pompa dell'olio è nuovo, così come la relativa valvola di by-pass e sono stati introdotti getti olio di raffreddamento del pistone, dotati di valvola di controllo. È nuovo anche il coperchio dell'alternatore che ora integra l'uscita dei gas di blow-by. Teste, pistoni e cilindri sono nuovi, anche se i valori di alesaggio e corsa non

sono cambiati (80x74 mm). La distribuzione è sempre ad aste e bilancieri ma le 2 valvole per cilindro sono ora inclinate per migliorare la combustione. L'alimentazione è affidata a un sistema d'iniezione elettronica monocorpo Marelli, gestito da una nuova centralina. Differente è anche l'impianto di scarico, con collettori a doppio tubo che migliorano l'isolamento termico. La presenza nelle teste dell'ingresso del sistema di aria ausiliaria, abbinato al catalizzatore trivalente e alla doppia sonda Lambda, permettono di rispettare la normativa antinquinamento Euro 4.

Aumenta la potenza massima da 48 a 52 CV a 6.200 giri, mentre la coppia massima si attesta a 6,1 kgm a 4.900 giri. È disponibile la versione depotenziata, in linea con le limitazioni della patente A2. Per quanto riguarda la trasmissione troviamo una frizione monodisco a secco più robusta e con un minor il carico sulla leva al manubrio, a vantaggio della modulabilità. Il cambio a sei marce introdotto su V7 II rimane invariato, ma beneficia di una differente rapportatura della prima e della sesta marcia.

SPECIAL (8.490 € f.c.)





RACER (10.990 € f.c.)



STONE (7.990 € f.c.)

ANNIVERSARIO (11090 € f.c.)

