

la rivista internazionale per tutti i motociclisti

MOTOCICLISMO



PROVE SU STRADA:

Moto Guzzi "V7" 700
Gilera "5V" 124

☆

I "mondiali":
da Hockenheim
a Clermont Ferrand

☆

La "Sei Ore"

☆

Cross mondiale
a Cingoli

☆

I campionati juniores:
cross e velocità

☆

L'abbigliamento
del mototurista

numero 7
luglio 1966
anno 52
fascicolo 2081
lire 250





Numero di abbonamento

Abbonamento n. 12345

Abbonamento n. 12345

Abbonamento n. 12345

Abbonamento n. 12345

Abbonamento n. 12345

Abbonamento n. 12345

Abbonamento n. 12345

Abbonamento n. 12345

Abbonamento n. 12345

Abbonamento n. 12345

Abbonamento n. 12345

Abbonamento n. 12345



Una volatina sullo scooter per portare la ragazza all'aeroporto, ed un arrivederci dopo qualche evoluzione nel cielo per riportarla in città sulle nervose e scattanti due ruote inebrianti quanto e più dell'aeroplano.

Direttore

Arturo Coerezza

Redazione

Carlo Perelli, Mario Colombo,
Ing. Ezio Furio Farinelli

Impaginazione

Romano Pacchiarini

Collaboratori

Nello Biondi, De Deo Ceccarelli, Luigi Cacchini, Franco Colucci, Ing. Ugo De Caria, Giovanni Di Santini, Toribio Gentilucci, Manfredi Giannotti, Silvio Giacotto, Franco Mento, Roberto Patrignani, Brizio Pignacca, Silvio Varetto.

Fotografi

Adriano Accorsi, Walter Bernagozzi, Glaucio Bonetti, Tiziano Ortolani, Volker Rauch, Remo Segrè, Pippo Terrani.

EDISPORT S.p.A.

Direzione e Redazione
Pubblicità e Abbonamenti
Milano - Corso Italia 8
Tel. 802.163 - 802.164

© Copyright by EDISPORT Milano

la rivista internazionale per tutti i motociclisti

MOTOCICLISMO



RIVISTA MENSILE - ANNO 52 N. 6 (Fascicolo 2080) - GIUGNO 1966

SOMMARIO

- 17 Motocolloqui
- 29 Le leggi son... (A. Coerezza)
- 30 E' il nostro momento! (F. M.)
- 32 Prove su strada: Gilera « 5 V » 124 e Moto Guzzi « V 7 » 700 cc.
- 47 La morte di Ferdinando Innocenti
- 48 La F. B. Minarelli « competizione » (Toribio Gentilucci)
- 50 I Gran Premi di Germania e di Francia (Roberto Patrignani)
- 60 Fototecnica delle moto da Gran Premio
- 62 Fra le quinte dei G. P.
- 64 « Sei Ore » incomprese (C. P.)
- 71 Le macchine della « Sei Ore »
- 72 Un'ora di gara dei Cadetti a Imola
- 74 Il cross mondiale a Cingoli (A. C.)
- 78 Altri resoconti di motocross
- 82 Le gare di regolarità
- 88 I circuiti dei juniores
- 93 Calendario sportivo
- 94 Il Campionato della Montagna
- 96 Risultati in breve
- 98 L'abbigliamento per il mototurista
- 102 Notizie varie
- 106 Moda: vacanze al mare
- 110 Risponde il tecnico
- 116 Sorrisi a tutto gas

ABBONAMENTI

	Italia		Estero	
	Lire	Lire	Lit.	U.S.A. \$
Annuale	2.500	5.000	2.180	8,—
Semestrale	1.300	2.600	1.100	4,20
Copia singola	250	500	5/10 d.	80 cents
Copia arretrata	500	750	8/7 d.	1,20

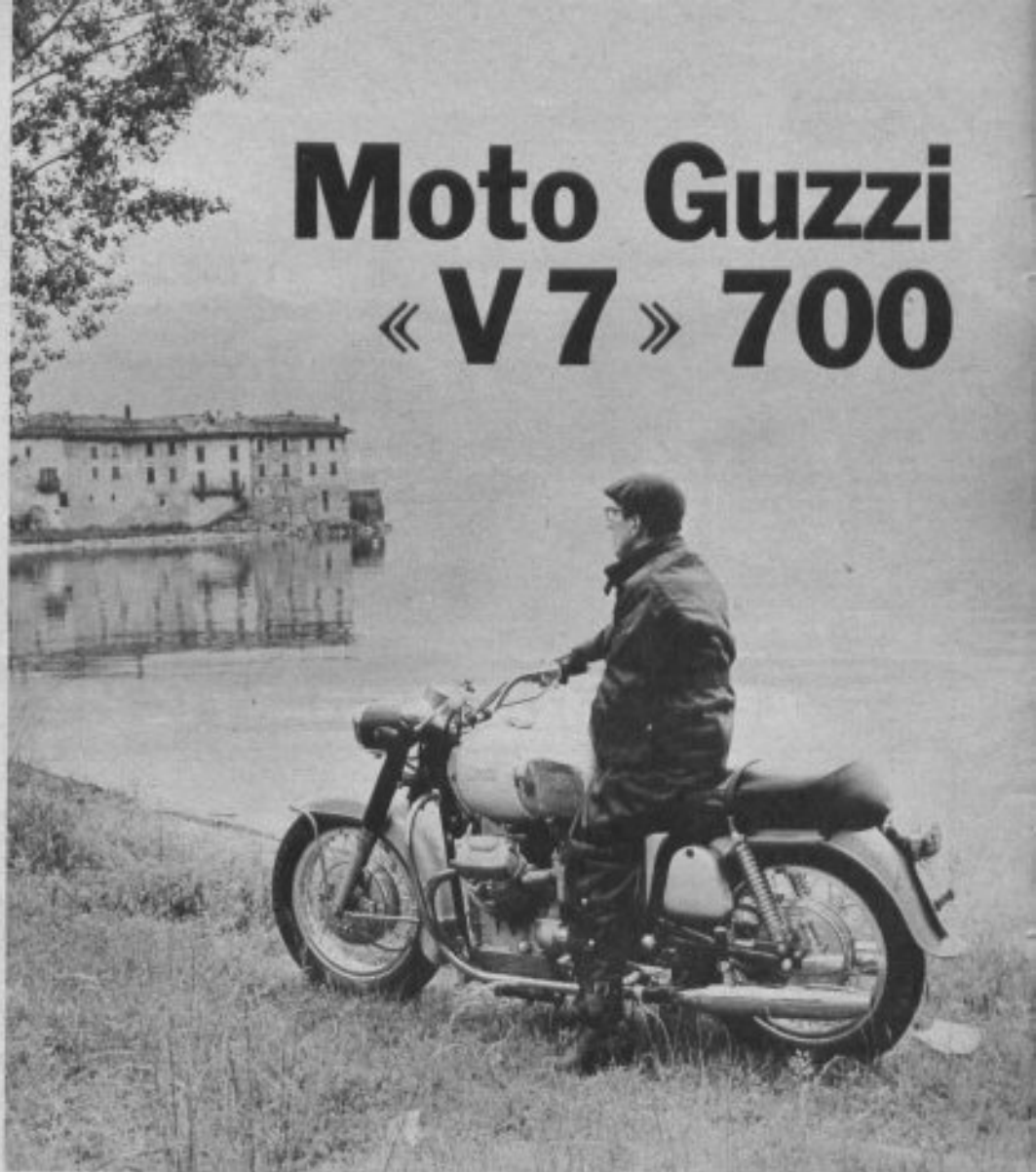
Conto Corrente Postale N. 3/8412 intestato alla Edisport Milano (219)
Per ogni spedizione contro assegno inviare L. 200 per spese postali
Per cambio d'indirizzo: L. 100
Distribuzione per l'Italia: S.O.D.I.P. s.r.l. - Milano
Spedizione in Abbonamento postale Gruppo III
Autorizzazione del Tribunale di Milano 24 luglio 1948 N. 724 del Registro
Stampa: Poligrafico G. Colombi S.p.A. - Milano-Pero - Printed in Italy

IMPRESSIONI DI GUIDA

Giornata memorabile, il 25 maggio: ho il «Barbour» nuovo di trinca, i guanti da corsa appena arrivati dall'Inghilterra, gli stivaletti delle grandi occasioni. Da Mandello mi hanno infatti avvisato che se voglio fare il tanto sospirato giretto sulla «V7», la macchina è a mia disposizione per una giornata! Immaginarsi se mi lascio scappare una occasione così entusiasmante: alla apertura della fabbrica son già lì che intappato di tutto punto scalpito impaziente davanti ai cancelli, tirando moccoli al tempo che non promette niente di buono e cercando di immaginarmi come andrà 'sto bestione del «V7». Diciamolo pure, non sono un fusto e neppure un gran smanettone, quindi la mole della macchina, i 230 chili di peso ed i 50 CV, cui dovrebbero corrispondere 165 + 170 kmh, mi danno un po' da pensare...

Effettivamente la «V7» è di gran lunga la moto più grossa e più potente che sia mai stata costruita dalla Moto Guzzi in 45 anni di fer-

Moto Guzzi «V7» 700



La Moto Guzzi «V7» bicilindrica dal lato della trasmissione finale ad albero: è la più prestigiosa «gran turismo» costruita dalla Moto Guzzi in 45 anni.

A DESTRA: La macchina vista di fronte e da tergo; la disposizione dei cilindri a V frontale di 90° non incide apprezzabilmente sull'ingombro trasversale e consente un eccellente raffreddamento; notare i tubi paracolpi e la larghezza del sellone.

I comandi sul manubrio: le leve sono arcuate, in lega leggera, con sfere di sicurezza, si raggiungono facilmente e si impugnano molto bene. Non troppo a portata di mano, invece, la scatola col commutatore, il deviatore abbagliante-anabbagliante ed il claxon, a sinistra del manubrio: ma si tratta di un particolare che probabilmente verrà rivisto prima della produzione in serie. A destra del manubrio, il manettino dello starter e la manopola del gas ad apertura abbastanza rapida, con vite di regolazione inferiore. Data la sistemazione delle bielle sul bottone di manovella, il cilindro destro è leggermente disassato in avanti rispetto a quello sinistro. Il tappo del serbatoio è ad apertura rapida e tiene bene col pieno.

vida attività; ha un mucchio di originali soluzioni tecniche; e verrà posta in vendita entro l'anno ad un prezzo che per l'Italia si aggirerà sulle 650 + 675.000 lire, quindi già di per se stesso estremamente invitante rispetto a quello delle grosse cilindrate straniere. Comprensibile perciò il vivo interesse con cui è attesa dai motopesantisti di tutto il mondo, per i quali queste note dovrebbero quindi costituire un gustoso... antipasto.

Com'è noto, le origini della «V7» (V sta ad indicare la disposizione dei cilindri, 7 la cilindrata di 700 cc e rotti) sono... poliziesche. Per i servizi di maggior impegno e prestigio la «Stradale» desiderava infatti una grossa cilindrata, moderna e veloce.



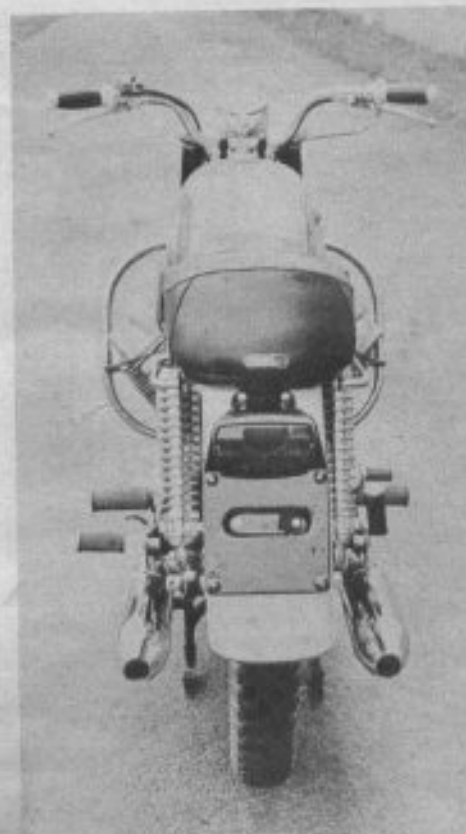
Il tema venne proposto alla Moto Guzzi, che già fornisce alla Polizia della Strada numerosi «Falcone» 500, certo un po' antiquati ma sempre in gamba. E la Moto Guzzi mise sotto pressione la sua formidabile squadra di tecnici, gli stessi che ave-

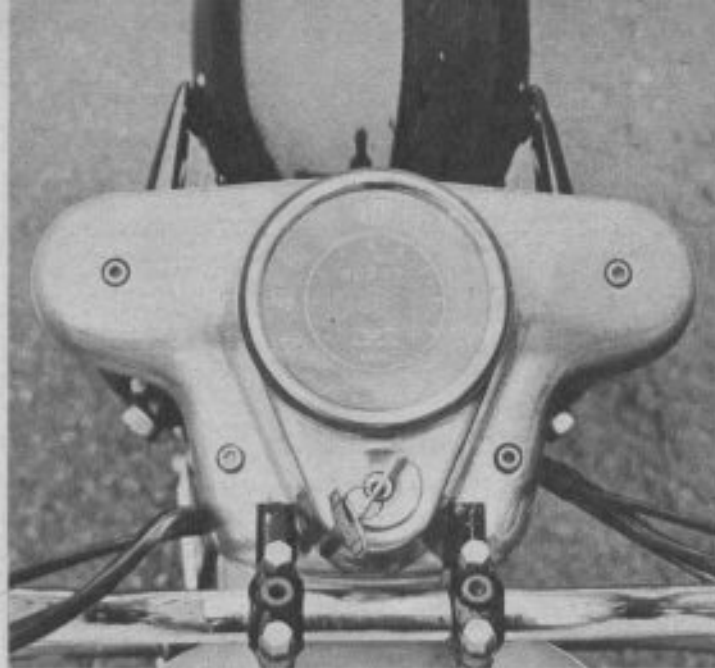
vano realizzato a suo tempo le celeberrime macchine vincitrici nel campionato del mondo, tra cui la 500 «V8», tuttora insuperata, per originalità e validità di concezione, ad oltre dieci anni dalla sua nascita.

Dopo un lungo periodo di studi ed esperienze nacque così la «V7» e fu proprio «Motociclismo» a darne le prime anticipazioni tecniche e fotografiche sul numero di marzo dell'anno scorso.

La pubblicazione, ripresa anche dalle principali riviste straniere, mise in fermento tutti gli appassionati, che poi ebbero occasione di vedere un paio di «V7» al seguito del Giro d'Italia ciclistico, nonché altre «V7» in prova un po' dappertutto, sia coi collaudatori di Mandello (che han fatto tanta di quella strada con queste macchine da aver perso ormai il conto dei chilometri), sia con gli specialisti della «Stradale». Ma la vera esplosione di interesse la si ebbe allo scorso motosalone di Milano, ove la Moto Guzzi presentò com'è noto la versione «civile», ancor più attraente per via di qualche felice ritocco all'estetica.

E sarà proprio quella che s'è vista al motosalone la macchina che





Particolare del cruscotto, scalato fino a 180 kmh ed adeguatamente illuminato di notte. Da sinistra a destra, le quattro spie luminose sono per le luci, la dinamo, il folle e la pressione dell'olio. Dietro, è la chiave d'accensione come sulle auto.

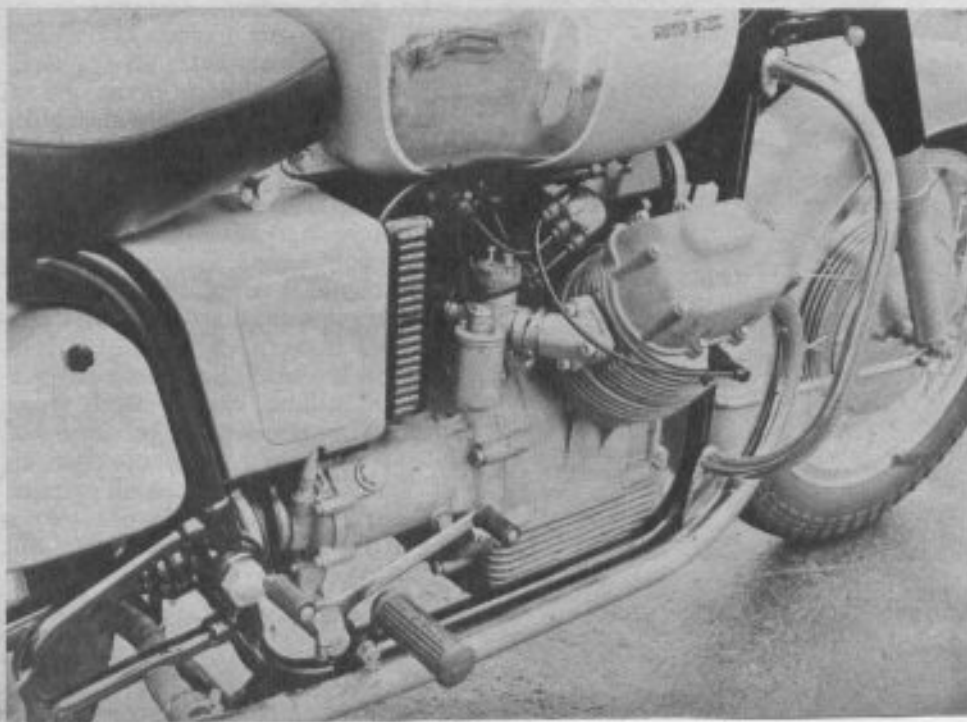
La « V7 » dal lato del motorino d'avviamento; notevole l'impressione di potenza e robustezza.

IMPRESSIONI DI GUIDA

dà pure una netta impressione di potenza e robustezza. È una macchina che sa certamente farsi ammirare tanto dai profani che dagli appassionati. La sua linea non è particolarmente nitida, specialmente quella del blocco motore, e sembra piuttosto sviluppata in lunghezza secondo una vecchia consuetudi-

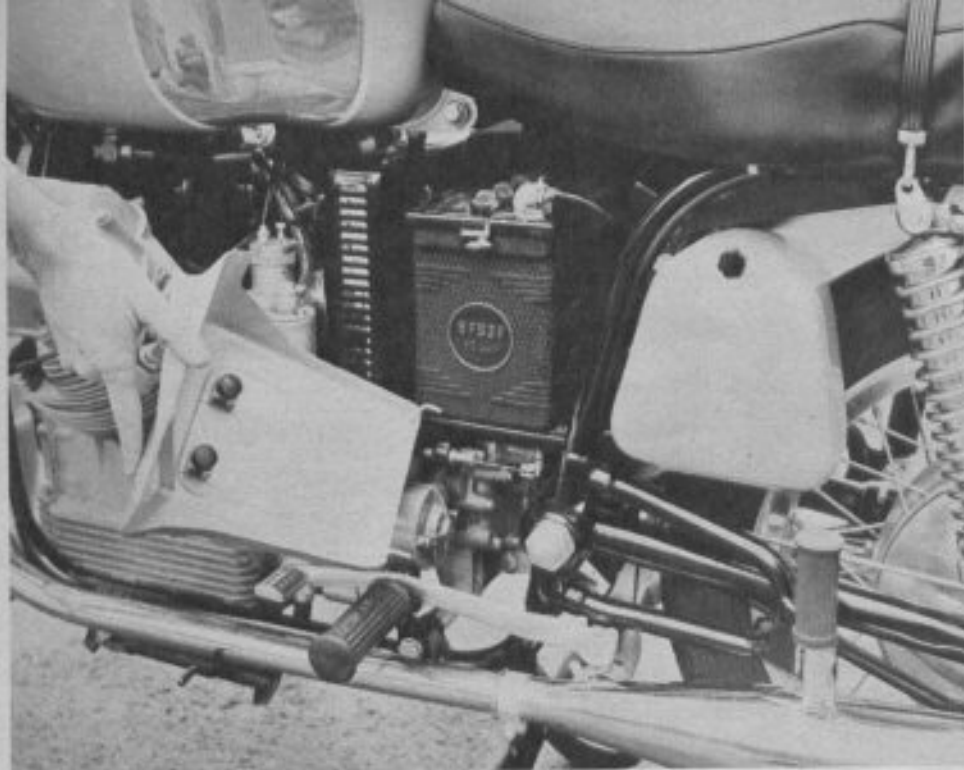
andrà in serie. Qualcuno si lamenta perché tra la presentazione ufficiale e l'inizio delle consegne sta passando troppo tempo. Il fatto è che preparare tutta l'attrezzatura necessaria alla produzione una siffatta moto non è uno scherzetto: pensate soltanto agli utensili, agli stampi, ai modelli per le fusioni, all'organizzazione della catena di montaggio; c'è stato inoltre l'intermezzo del « Trotter », l'altro nuovo modello della Moto Guzzi che, sia pure su un piano del tutto differente, sta ottenendo anch'egli grande successo. Quindi, ancora un po' di pazienza: ne vale certamente la pena.

Imponente ed originale, la « V7 »



ne della Moto Guzzi. Però bisogna subito aggiungere che la purezza di forme non è molto importante per gli appassionati mentre per quanto riguarda la lunghezza dev'essere

Uno scorcio del motore dal lato della trasmissione finale. Notare il distributore d'accensione e relativa bobina raggiungibili con la massima facilità, la presa del contaghiometri sull'albero di trasmissione ed i tappi per il rifornimento ed il controllo livello dell'olio nel cambio (un terzo tappo, inferiormente, serve per lo scarico). Il pedale del cambio, a bilanciere, ha un'escursione di media lunghezza ed obbliga naturalmente a spostare il piede dalla pedana per poterlo azionare. Le marmitte di scarico sono collegate da un tubo per attutire maggiormente gli scoppi ed infatti il rumore, pur essendo « pieno » e gradevole, risulta assai contenuto.



La batteria è rapidamente accessibile togliendo il coperchio sinistro della scatola in lamiera sotto la punta della sella. Il coperchio stesso viene fissato con due gancetti inferiori ed un pomello a vite superiore: reca inoltre due tamponcini di gomma di appoggio alla batteria. Davanti alla scatola della batteria, quella del grosso filtro d'aria.

le molle tutte scoperte; i carter sono sabbati: nella versione di serie forse qualche particolare esterno del motore come i coperchi delle valvole verrà anch'esso lucidato.

Ma è ora di mettersi in sella, e vedere cosa succede. Prima delizia, l'avviamento elettrico. Si chiude la aria col pratico manettino a destra del manubrio, si «cicchetta» moderatamente (le vaschette coi relativi bottoncini sono facilmente a portata di mano), 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 suscita pian piano, al minimo. L'innesto del pignoncino del motore elettrico d'avviamento nella corona dentata della frizione non è del tutto silenzioso (sulle autovetture lo si avverte di meno perchè il motore è racchiuso nella carrozzeria). La «V7» ha lo stesso motorino d'avviamento e la stessa batteria da 12 V della Fiat 1100; nei lunghissimi e severi collaudi cui sono stati sotto-

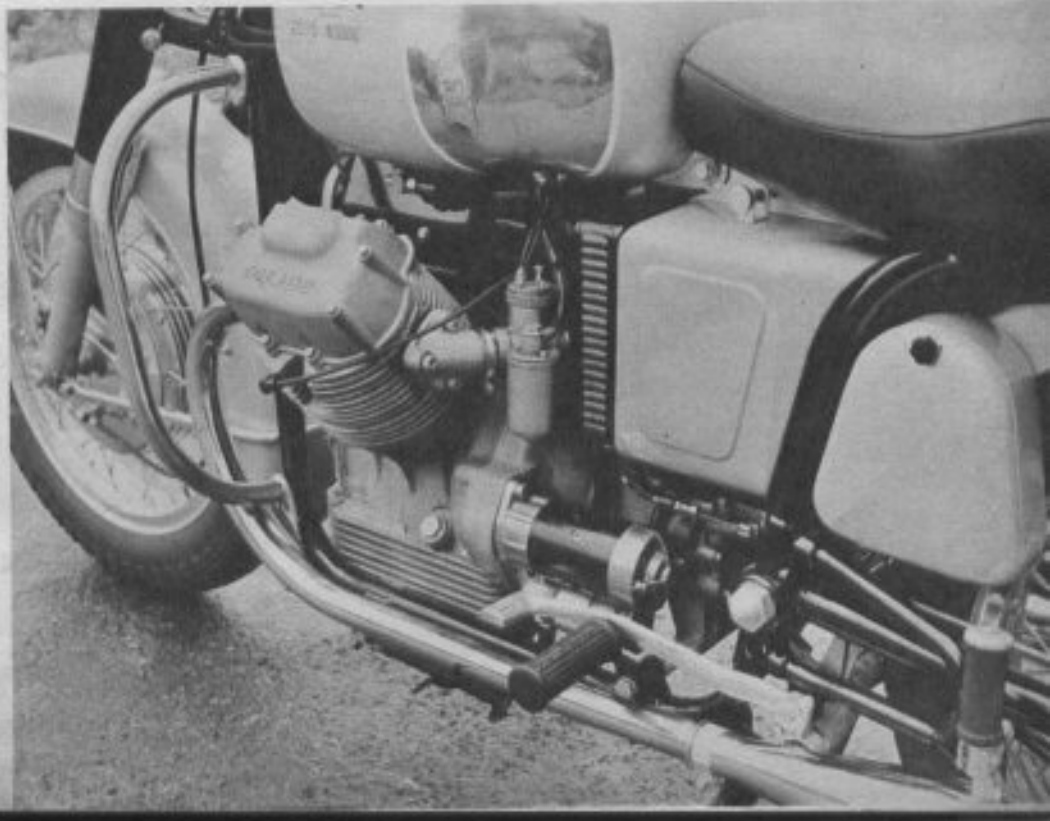
più l'impressione che la sostanza perchè le dimensioni d'interesse, ecc, corrispondono — poco più, poco meno — a quelle delle motopompanti straniere.

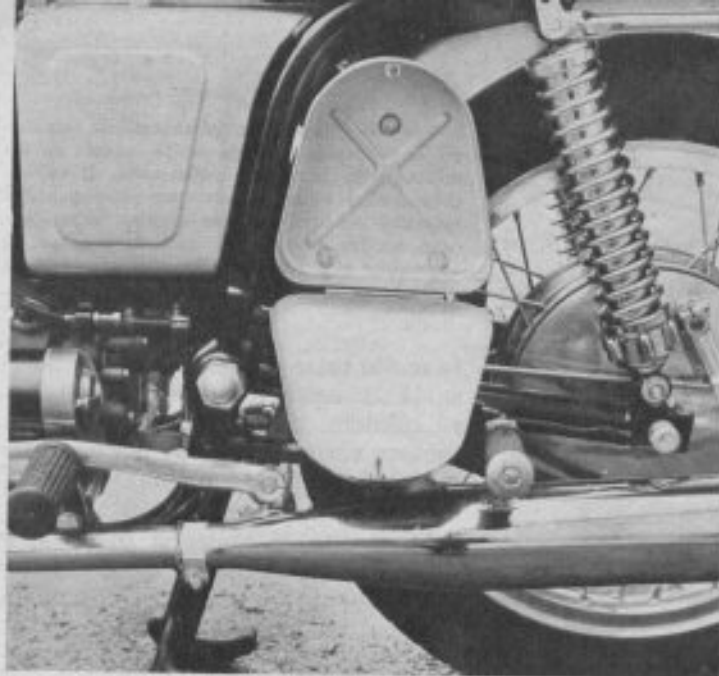
Molto belli i grossi freni, col «doppia camma» anteriore che fa un effetto, ed i robustissimi cerchi in lega leggera che recano le coperture da 4.00-18, il tutto perfettamente intonato alla massiccia linea della macchina. Ben riusciti anche il cruscotto alla testa di forcella, il serbatoio, il sellone e la scatola per la batteria; invece, fatte le debite proporzioni col resto della macchina, il fanale anteriore e le borsette laterali appaiono un po' piccoli. Ottimi i parafranghi, che pur essendo avvolgenti, e quindi protettivi, non appesantiscono la linea. Infine, i robustissimi tubi paracolpi (molto utili in caso di caduta sia per la macchina come per il guidatore) accentua-

no ulteriormente l'imponenza della macchina.

Telaio, fanale e foderi superiori della forcella sono verniciati di nero; parafranghi, foderi inferiori della forcella, scatola della batteria e borsette laterali sono in argento metallizzato; il serbatoio è pure in argento metallizzato, con le svasature cromate. L'abbinamento dei colori è perciò classico e signorile. I mozzi-freno sono in lega leggera lucidata; gli ammortizzatori posteriori sono completamente cromati, con

Il motore dal lato sinistro. Notare la sistemazione del motorino d'avviamento ed il cavo della frizione col relativo registro (la sostituzione del cavo stesso è quindi molto facile). Il pedale del freno posteriore, pur avendo un adeguato braccio di leva, risulta un po' troppo vicino alla pedana ed inoltre anche per la sua posizione in altezza non consente di tenervi sopra il piede durante la marcia. Il tappo di riempimento della coppa è provvisto di un'astina per controllare il livello. Nascosto dal tubo di scarico, il cavalletto laterale, con un piccolo piolo per facilitarne l'abbassamento.





A SINISTRA: Le borsette laterali si aprono verso il basso dopo aver svitato il solito pomello e presentano una discreta capacità. **A DESTRA:** Il poderoso freno anteriore a doppia camma.

posti non hanno mai dato luogo ad alcun inconveniente e perciò non si è ravvisata la necessità della solita leva della messa in moto. Facciamo le corna, ma se un brutto momento capita qualche guaio all'impianto elettrico (statistiche alla mano, sono ancora quelli che danno i maggiori grattacapi) e quindi bisogna partire a spinta, ci vuole Maciste.

Altra favorevole impressione appena ci si mette in movimento, la

sorprendente maneggevolezza. Sembra di non esser neppure in sella ad un bestione di 230 chili tanto ci si può facilmente destreggiare anche a passo d'uomo su ripidi tornanti di montagna, nei zig-zag del traffico cittadino, entro spazi molto ristretti. Di questo bisogna render grazie anche alla prima piuttosto ridotta, all'eccezionale elasticità del motore (25 kmh in quarta) ed all'ampio raggio di sterzo.

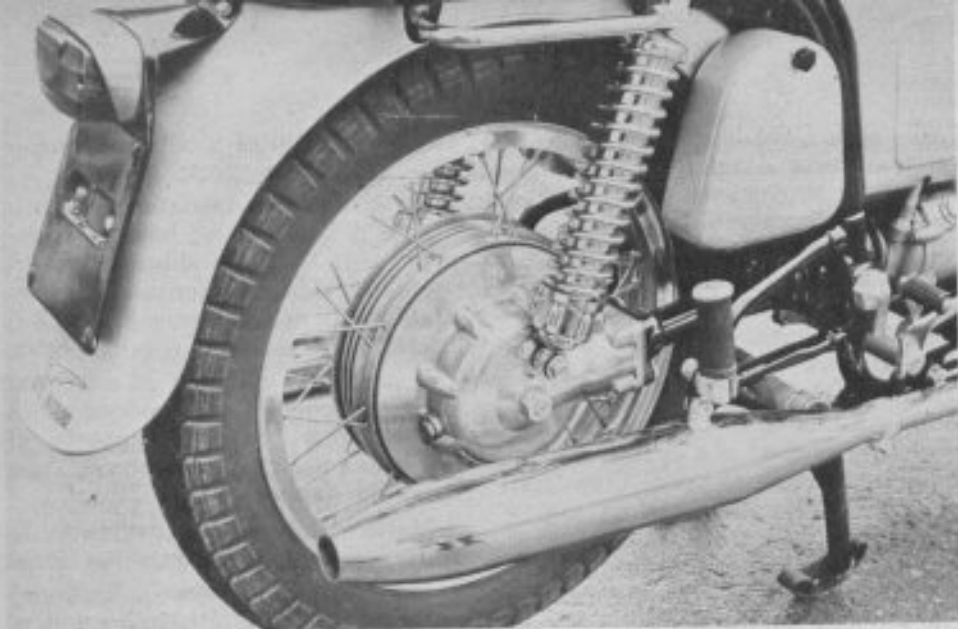
Ottima, d'altra parte, la tenuta di strada ad alta velocità: le gomme sono di grossa sezione, le sospensioni molto efficienti, i pesi distribuiti razionalmente. Tra l'altro, la famosa «coppia di rovesciamento» di cui tanto si parla per i motori a rotazione trasversale e trasmissione ad albero, sulla «V7» si avverte soltanto accelerando in folle, con la macchina che oscilla lievemente dalla verticale verso destra; quindi, una volta in marcia si va via tranquilli ch'è un piacere.

Data l'architettura del motore, la posizione di guida risulta leggermente spostata all'indietro, ma comunque perfettamente naturale; la sella è a circa 80 cm dal suolo, quindi si riesce a poggiare almeno la punta dei piedi a terra anche essendo di piccola e media statura. Il comfort è da pascià: sellone lungo, ampio e morbido, sospensioni ottime (le posteriori regolabili su tre posizioni), gomme di larga sezione.

I comandi son disposti abbastanza bene; certo, sarebbe preferibile poter azionare quelli a pedale senza spostare i piedi dalle pedane. Comunque, in complesso la macchina si controlla agevolmente. Abbondante la «riserva» e facile il sollevamento sul cavalletto data la pre-



Anche senza esser dei fusti, non esiste sproporzione tra macchina e guidatore. Notare anche l'ottimo assetto di guida.



Particolare della sospensione posteriore e dell'alloggiamento nel mozzo per la coppia conica (notare anche il tappo per il lubrificante); la ruota è rapidamente smontabile.

senza di una leva sul cavalletto stesso e di una pratica maniglia a lato del parafango posteriore. Anche per abbassare il cavalletto laterale, nessuna difficoltà.

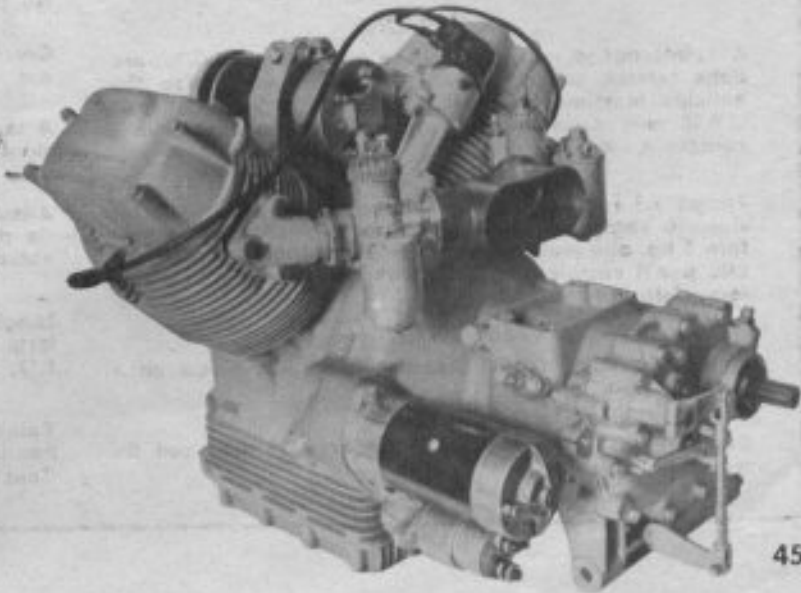
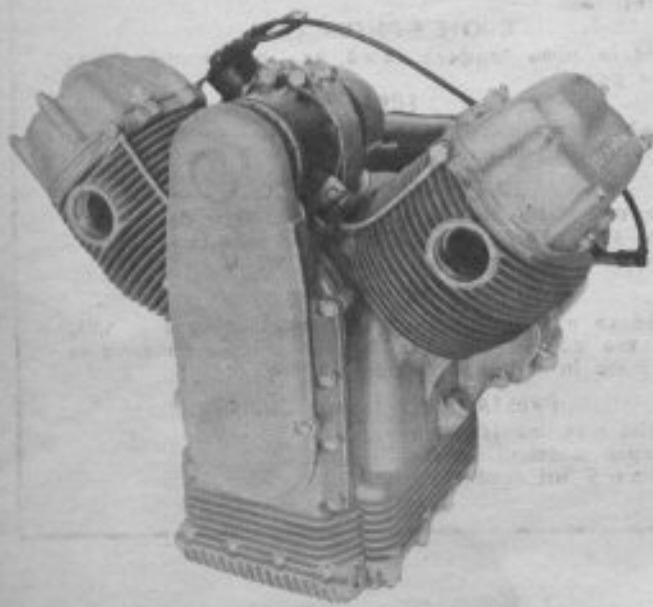
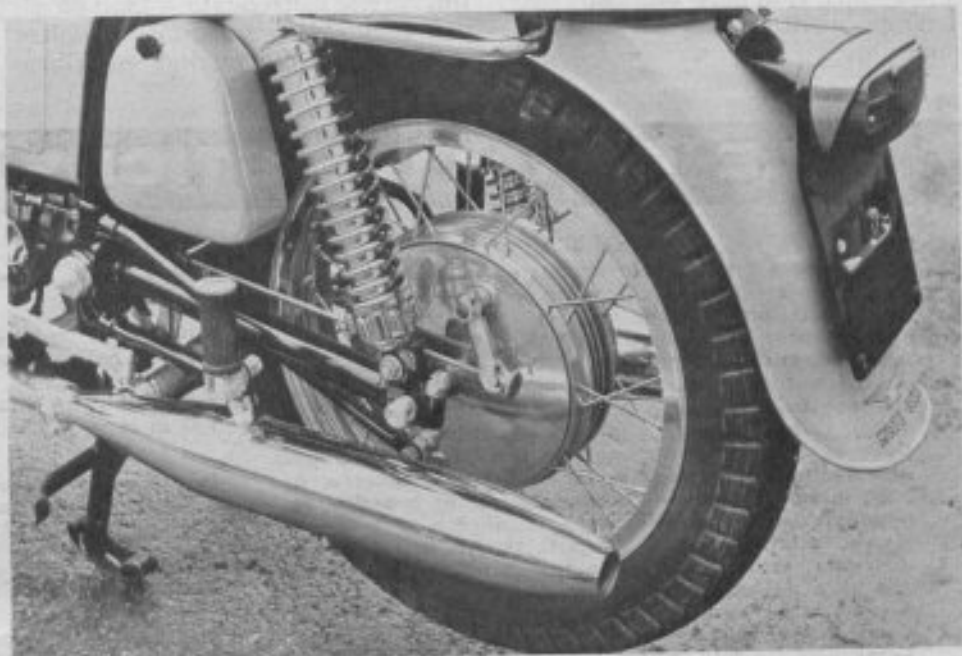
La frizione è graduale, stacca benissimo ed è tanto dolce da azionare che sembra quella di una «centoventicinque»!

Il cambio è preciso, richiede una modesta pressione sulla leva ma non è sempre silenzioso. Infatti la trasmissione primaria ha una mo-

Il freno posteriore, comandato da un tirante metallico, con pomello di registro girabile a mano. Notare il cavalletto centrale, coi piedi arcuati per facilitare il sollevamento e larghi a sufficienza per evitare sprofondamenti sul terreno molle. La leva laterale serve per «trovare» con maggior facilità il cavalletto e per facilitare il sollevamento della moto.

IMPRESSIONI DI GUIDA

Due viste del motore sciolto, che rifornito d'olio pesa 70 kg senza cambio e 92 kg col cambio. Per favorire ulteriormente il raffreddamento e diminuire al tempo stesso il peso, i cilindri sono in lega leggera con camicia cromata. Notare la posizione della dinamo, del distributore, del motorino d'avviamento ed il leveraggio del cambio.



IMPRESSIONI DI GUIDA

desta riduzione (gli alberi del cambio quindi girano piuttosto allegramente) mentre la prima e la seconda sono piuttosto « corte » (non dimentichiamo le origini militari di questa macchina), con un certo « salto » tra l'una e l'altra. E' quindi necessario, specialmente con le marce inferiori, cambiare piuttosto lentamente, altrimenti si ode qualche rumorino.

Il « salto » tra le due marce basse ed una certa « rigidità » nella trasmissione provocano inoltre un accenno al bloccaggio della ruota motrice quando si « scala » piuttosto allegramente. La terza e la quarta invece sono giustamente distanziate e non lasciano avvertire tale inconveniente.

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 (165 kmh; 170 in condizioni ideali) comunque può essere mantenuta finché si vuole perché il motore — ottimamente raffreddato — non dà alcun segno di cedimento ed inoltre — grazie al suo miglior equilibrio

ciclico rispetto ai bicilindrici inglesi — vibra assai meno.

Eccezionale la frenatura, specialmente dell'anteriore; basta una carezza e il bestione abbassa leggermente il muso, rallentando immediatamente senza proteste; anche il posteriore è potente e progressivo.

Il consumo varia da 12 a 25 km/litro a seconda delle condizioni di utilizzazione: dato il rapporto di compressione bisogna naturalmente usare la « super ».

Molto facilitate, infine, tutte le solite operazioni di manutenzione.

Per concludere, un macchinone potente ma trattabilissimo e longevo, particolarmente adatto al gran turismo.

CARLO PERELLI

LE CARATTERISTICHE TECNICHE

MOTORE

Bicilindrico a V frontale di 90°, testa in lega leggera con sedi valvole riportate, cilindri in lega leggera con canne cromate, distribuzione ad aste e bilancieri con valvole inclinate a 70°, diametro valvola aspirazione 30,6 mm, valvola scarico 34,6 mm.

Albero motore a rotazione trasversale al senso di marcia, con unico perno per le due bielle; tramite ingranaggi, l'albero motore comanda superiormente l'albero delle camme ed inferiormente la pompa ad ingranaggi; reca inoltre una puleggia per azionare la dinamo. Albero motore e teste di biella ruotano su bronzine abbondantemente dimensionate e lubrificate.

Pistoni in lega leggera, a cupola sferica, con tre anelli di tenuta sopra il foro per lo spinotto ed un raschiaolio alla base del mantello.

Alesaggio e corsa 80 x 70 x 2 = 705,717 cc.

Compressione 9,2:1.

Potenza 50 CV SAE a 6200 giri.

Coppia massima 4,84 kgm a 4000 giri.

ACCENSIONE

A spinterogeno, col distributore comandato dall'albero delle camme, anticipo fisso 20°, anticipo automatico 28°; anticipo massimo totale 48°; distanza tra i contatti 0,42 - 0,48 mm; candole grado termico 225, distanza tra i contatti 0,6 mm.

LUBRIFICAZIONE

Pompa ad ingranaggi con valvola di regolazione pressione e segnalatore sul cruscotto; capacità coppa motore 5 kg, olio multigrado 20 W 40, cambio ogni 3000 km; olio per il cambio 700 gr. SAE 90; olio per giunto e differenziale 300 gr. SAE 90.

ALIMENTAZIONE

Supercarburante, capacità serbatoio 20 litri di cui circa 5 litri riserva.

CARBURATORE

Due Dellorto 29 SS (diametro diffusore 29 mm) con filtro d'aria comune.

FRIZIONE

A due dischi a secco montata sull'albero motore.

TRASMISSIONI

Primaria ad ingranaggi, rapporto 1:1,352; secondaria ad albero contenuto nel braccio destro del forcellone oscillante, con coppia conica a rapporto 1:4,625. Rapporti totali di trasmissione 11,35 in prima; 7,81 in seconda; 5,97 in terza e 4,54 in quarta.

CAMBIO

In blocco a quattro rapporti comandato da pedale a bilanciere sulla destra. Rapporti interni 1,812 in prima; 1,358 in seconda; 0,956 in terza e 0,730 in quarta.

TELAIO

A doppia culla chiusa in tubi.

SOSPENSIONI

Forcella anteriore teleidraulica; forcellone posteriore oscillante con ammortizzatori teleidraulici regolabili su tre posizioni.

RUOTE E PNEUMATICI

Cerchi in lega leggera 18 x 3 con pneumatici 4,00-18 ant. e post.

FRENI

A tamburo centrale, l'anteriore a doppia camma, dimensioni utili 220 x 40 mm ant. e post.

IMPIANTO ELETTRICO

Alimentato dalla dinamo da 12 V - 300 W e dalla batteria da 12 V - 32 Ah; fero ant. da 150 mm con lampada abbagliante-anabbagliante da 40-35 W.

DIMENSIONI E PESO

Lunghezza m 2,05; interasse m 1,44; larghezza m 1,05; larghezza manubrio m 0,75; altezza minima da terra m 0,15; peso in ordine di marcia 230 kg.

PRESTAZIONI (Norme CUNA)

Velocità massima 170 kmh.
Pendenza massima superabile 50%.
Consumo 5 litri ogni 100 km.