RUOTE STORICHE
MOTO GUZZI

NUOVO

Condor - Dondolino - Guzzi 500 Lodola
Cardellino - Zigolo - Airone - Galletto
Dingo - V7 e V7 Special - 850 GT - V35
V50 e tanto altro...

La storia, l'evoluzione dei modelli da strada e da pista, le gare, i prototipi delle due ruote di Mandello del Lario

I MODELLI LEGGENDARI

Uno schema vincente

Infaticabili e confortevoli

Per quanto riguarda i modelli da gran turismo, dopo la V 7 Special è stata la volta della 850 GT, prodotta dal 1972 al 1974, dotata dello stesso telaio, ma del nuovo cambio a cinque marce. Il motore di 844 cm³ (83 x 78 mm) era accreditato di 51 cavalli a 6000 giri/min.
La successiva 850 T aveva il nuovo telaio e il freno anteriore a disco singolo, mentre la 850 T3, presentata alla fine del 1975, disponeva di tre dischi e di una potenza portata a 59 cavalli a 6800 giri/min. Nel 1980 è stata la volta della T4, munita di cilindri con canna integrale e riporto Nigusil. La potenza veniva indicata in ben 68 cavalli a 7000 giri/min.
La successiva T5 (1983) aveva entrambe le ruote da 16 pollici e cilindri e teste con nuove alettature, di forma squadrata.
Da diverso tempo parallelamente alla serie di 850 cm³ veniva prodotta quella con motore di 949 cm³. La V 1000 GS e la 1000 SP, entrate in commercio nel 1978, disponevano di 64 cavalli a 6200 giri/min. Alla fine del 1984 è stata presentata la 1000 SP II, con ruota anteriore da 16 pollici e nel 1988 è stata la volta della SP III, con la quale la ruota anteriore tornava a 18". La Mille GT è apparsa nel 1987. In una categoria a sé stante rientra la V 1000 I-Convert, presentata nel 1975, in

Il motore della 1000 SP, una moto particolarmente adatta ai lunghi viaggi, erogava 64 cavalli a 6200 giri/min e abbinava un alesaggio di 88 mm con una corsa di 78 mm. La velocità massima di questo modello era di 180 km/h

L'850 T5, entrata in produzione nel 1983, è stata una robusta e affidabile bicilindrica destinata tanto al gran turismo quanto all'uso di tutti giorni. Era dotata di ruote da 16 pollici e disponeva di 67 cavalli a 7000 giri/min

La V 1000 Idroconvert è stata unica in quanto dotata di cambio semiautomatico con convertitore di coppia idraulico, realizzato con uno schema tipicamente automobilistico. Una tappa importante, e una ulteriore dimostrazione della creatività della casa lombarda

quanto dotata di cambio automatico e di convertitore di coppia idraulico. Prodotta fino quasi alla metà degli anni Ottanta, questa moto aveva il motore di 949 cm³, con canne riportate in ghisa, e disponeva di 61 cavalli a 6500 giri/min. La serie delle grosse bicilindriche "american style", o customeggianti che dir si voglia è cominciata nel 1971 con la V7 California, inizialmente dotata di motore di 757 cm³ e di cambio a quattro marce e in seguito munita del motore di 844 cm³ e di cambio a cinque rapporti. La California II è apparsa nel 1982; aveva il motore di 949 cm³ e disponeva di 65 cavalli a 6750 giri/min. Nel 1987 è stata presentata la California III, con potenza portata a 67 cavalli. **RS**

La California II, apparsa nel 1981, ha ripreso in chiave più moderna l'interessante formula della grossa bicilindrica americaneggiante (intermedia tra una GT e una custom) portata al successo dalla prima versione

V35 CUSTOM (1982 – 1987) - La declinazione custom della V35 era dedicata ai "vorrei ma non posso", quelli che sognavano la California e la sua interpretazione italiana del tema cruiser, ma non potevano permettersela per costi e prestazioni. La V35 era adatta ai neopatenti e godeva di agevolazioni fiscali

nti Agip

Gli anni Ottanta

Sono gli anni di Ronald Reagan e dei capelli cotonati, delle facce truccate dei Duran Duran e dei corsetti di Madonna. L'estetica non sempre va al passo col gusto ma conta, e sotto la gestione De Tomaso le Guzzi smettono di vestire la loro classica sobrietà per osare un po' di più dal punto di vista del design: insomma, una volta trovata la sostanza, quel bicilindrico a V che è già per tutti il segno distintivo delle moto di Mandello (e infatti i 4 cilindri della metà degli anni Settanta hanno vita breve), tocca giocare con la forma

Le custom all'italiana

Sotto la gestione De Tomaso il V90 viene declinato anche nelle cilindrate più piccole, V35 dal 1977 e V50 dal 1980, e l'americanismo imperante trova presto incarnazione nelle versioni Custom e Florida. È un modo per ridare vigore a un'industria della moto italiana in crisi, schiacciata dall'invasione delle giapponesi, e tocca provare a conquistare i giovani, con una cilindrata detassata e adatta ai neopatentati. In questi anni la California fa sognare ma i suoi 1.000 cm³ sono inavvicinabili per tanti, e allora ecco la V35 C (1982-1987), C come Custom e – perché no? - anche come California, tanto è simile la conformazione a goccia del serbatoio e immancabili sono la sella bassa e le pedane avanzate.

E si continua a investire su questa strada con la più originale versione Florida, sia per l'economica V35 (1986-1992) sia per la più ricca sorella maggiore V65 (1986-1994), con parabrezza e borse di serie: a modo suo inventa un po' il custom all'italiana, col serbatoio ancora più affusolato e pedane meno avanzate che rendono queste American Guzzi molto più guidabili delle yankee vere e quasi paradossalmente più sportiveggianti. A dimostrazione del fatto che il filone non si sia ancora esaurito, le custom Guzzi sono ancora a listino oggi: oltre all'intramontabile California, si può dire che persino la V35 esista ancora, anche se di fatto nei primi anni Novanta ha acquisito il nome Nevada, pian piano ha perso la storica sigla e la cilindrata è stata portata a 750 cm³.
E anche se questa è storia di oggi, per la Guzzi il passato non è mai troppo lontano: infatti è proprio da questa "serie piccola" degli anni Ottanta che è nato il motore settemmezzo che, innovazioni a parte, è in gamma ancora oggi e di cui non abbiamo ancora finito di parlare.
È d'obbligo però, in tema di American Guzzi, una parentesi sulla California, una moto che probabilmente, se fosse stato solo per noi Italiani, non sarebbe mai nata sotto la stella fortunata che il destino le ha poi riservato: alla faccia di Harley-Davidson, BMW e costruttori giapponesi, ha infatti vinto nel 1971 la gara d'appalto per la fornitura delle moto in forze nientemeno che alla Polizia di Los Angeles.
Così, quando De Tomaso rimette mano alla custom regina di famiglia, la California è già da oltre 10 anni a scorrazzare in casa della rivale per eccellenza, l'Harley-Davidson, e lo fa a modo suo, sia per caratteristiche costruttive sia per doti di guida.
Gli anni Ottanta, però, sono importanti per lei, un po' perché guadagna il motore "testa quadra" (dalla forma dei coperchi delle valvole) e soprattutto perché si emancipa dall'originario V7 e diventa finalmente un modello autonomo.
È anche per questo che l'unica versione della California II (1981-1987), col motore da 948,8 cm³, è ancora oggi molto ricercata dagli appassionati, persino più della California III (1987-1993), più cruiser e declinata in diverse varianti, con o senza carena, con alimentazione a carburatori o a iniezione elettronica e dal 1991 già con il catalizzatore allo scarico. **RS**

MOTO GUZZI CALIFORNIA III (1987 - 1993) - Dopo la V7 del 1971, in forze persino alla Polizia di Los Angeles, la California si emancipa e diventa un modello a sè. Anzi, l'ammiraglia di tutta la gamma Guzzi. La terza generazione arriva nel 1987, in diverse versioni