

MOTO GUZZI SUPERKAMPANJ!!!

GRISO 1100

It's love at first sight.
Then second. Third. Fourth.



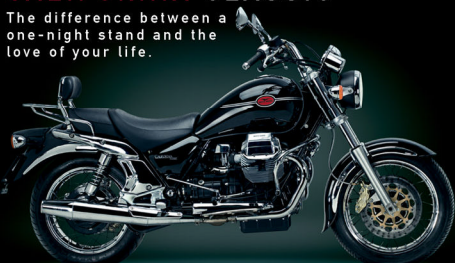
BREVA 1100

She always chooses the
longest route to your heart.



CALIFORNIA CLASSIC

The difference between a
one-night stand and the
love of your life.



Griso 850 (2006)

före 119.999,- nu 99.995,-

Griso 1100 (2006)

före 139.999,- nu 114.995,-

California Classic 1100 (2006)

före 144.999,- nu 119.995,-

California Touring 1100 (2006)

före 154.999,- nu 124.995,-

Breda 750 (2006)

före 84.999,- nu 69.995,-

Breda 850 (2006)

före 104.999,- nu 89.995,-

Breda 1100 (2006)

före 122.999,- nu 99.995,-

Breda 1100 ABS (2006)

före 126.999,- nu 109.995,-



AN IMPORTANT STORY

STOCKHOLM, JÄRFÄLLA guzzi center & mc service 084-456010 ELDSBERGA marcussens mc 035-46485

SLITE wannerdahls motor 0498-220234 OXELÖSUND ab tejby 0155-30263

TOMELILLA berrinoma 041-7511287 ALINGSÅS biscaya motor 0322-630124

HAMMARÖ hojgaraget i karlstad 054-513320 FRUFÄLLAN erdmann motor 0334-302222

ARBOGA italia bike center 0589-13830 UMEÅ nordimotor 090-773663 VÄXJÖ oves motor 047-024660

www.motoguzzi.se



MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA MOTO GUZZIKLUBBEN



Nummer 1

2008





CIAO!!!!

RELAZIO DA QUARTIERE GENERALE

Var hälsade i Guzziriket Sverige!

Nu är det inte långt kvar innan vi kan njuta vår stora last & lust, at last...

Ofattbart egentligen att den mörka kalla årshalvan sprungit undan så snabbt! Kanske beror det på att det varit full snurr kring vår frejdiga klubb hela vintern.

Vill här och nu passa på att tacka er alla som bidragit till att driva undan det stora mörkret.

Kolla vad vi tillsammans hunnit med sen´ senast:

Vi har vänt på varje sten och jagat rätt på så gott som samtliga Guzziägare i landet. Kan ni fatta och förstå att det knappt fattas ett par fulla händer för att vi skall passera tvåusenstrecket?!

Flitiga arbetsmyror har kontaktat de cirka fjortonhundra av dessa som inte är medlemmar i vår fina klubb. Främst för att knyta kontakter och berätta att vi finns, men naturligtvis också med en förhoppning om att detta skall få dem att komma på bättre tankar...

Vi gjorde ett utskick av decembernumret av *Giornale*, vilket landade som en fin liten hjulklapp på hallmattan hos mottagarna dagarna innan jul. De allra flitigaste d.o:na ägnade dessutom många timmar till att ringa upp de O-anslutna i sitt distrikt för en ännu mer personlig kontakt. Det kan jag avslöja är makalöst trevliga och lärorika samtal! Min spontana fundering: "Är Guzziägare en speciell sorts trevliga människor?" För min del rörde det sig om etthundratvå samtal, några få av dessa är ännu inte gjorda.

Efter utskicket har glädjande många tacksamma och trevliga människor från när och fjärran hört av sig till mig och andra för att tacka för initiativet och den trevliga läsningen. Tackar därför också alla er för detta bidrag till mörkerbortjagandet...

Resultatet av vår gemensamt utsträckta hand är i dagsläget ca 60 nya- och nygamla medlemmar. Kulish! Dessutom har jag en bestämd känsla av att det

Ni kanske undrar varför vi måste ha så många inloggningar på olika ställen på nätet?

Exempelvis måste du ha inloggning på:

ModellRegistret

Forumet

Kalendern (för dom som tilldelats rättigheter att uppdatera den)

För forumet och för kalendern är det för att stänga "skräpet" ute och för ModellRegistret är det för att i viss mån göra det exklusivt för medlemmar. I gästboken måste du varje gång du postar något fylla i en kod som du ser en bild av, även detta är för att stänga ute "skräp".

Har ni problem med något eller idéer som rör allt detta, tveka inte att skicka mig ett mail på IT@guzziclub.nu!

Lite siffror:

Hemsidan har gått från ca:50 unika besökare/dag till ca:100 senaste månaden.

Forumet har ca:150 medlemmar

Ca:40 medlemmar har fått tillgång till ModellRegistret (kom igen, fler är vi ju!)

Ca:90 medlemmar har svarat på medlemsundersökningen (samma här, kom igen!)

Jag vet inte om ni uppfattat det men jag brinner verkligen för det här med elektronisk kommunikation. Jag tycker det är ett överträffat sätt att skapa kontakter, alla möjliga typer av kontakter, korta, långa, personliga, ytliga eller helt enkelt någon att slänga käft med på forumet för en kväll. Själv har mycket goda erfarenheter av alla dessa typer.

Min strävan kommer alltid att vara att nå ut till så många medlemmar som möjligt. Om detta betyder att jag anses vara påträngande och jobbig så får jag väl ta det för det är ju ända med goda avsikter ☺

Med vänlig hälsning

//Tobbe J

IT-spalten.

Jag har, av Tina, blivit tilldelad en liten spalt i tidningen för att tala om mitt nyvunna ansvar i klubben, nämligen IT-sidan.

Vad finns det då att säga om den, undrar vän av ordning?

Jo, en hel del om du frågar mig ☺

Vad har hänt sedan jag tillträdde på DO-mötet i höstas?

Efter sommaren tog vi fram en medlemsundersökning som jag hoppats ni svarat på.

Under senare delen av hösten jobbade jag hårt tillsammans med Nicke med det som blev "ModellRegistret". Ni har väl tittat in där?

I december jobbade jag och Nicke fram en ny look på hemsidan (www.guzziclub.nu). Denna lades ut på natten mot julafton.

Hemsidan har sedan utökats med en "Kalender" och en "Gästbok", där jag utnyttjar tjänster på andra ställen på nätet.

Forumet (som är samma som tidigare) har varit och är under översyn vad gäller SPAM och annats skräp och har förbättrats något.

Vi tog även fram en Guzzi väggkalmanacka tillsammans med Distriktsombuden.

Vad kommer att hända på IT-sidan framöver?

Högst sannolikt kommer det att finnas äldre nummer av Giornale i PDF-format på hemsidan på lite sikt.

Kjelle vill ha lite hjälp med uppfräschning av medlemsregistrets utseende och funktioner.

ModellRegistret kommer att uppdateras med hjälp av era synpunkter och er kunskap

Kanske kommer vi att bygga in delar av medlemsinformationen på hemsidan.

Jag har nosat reda på ca:350 mailadresser med beröring till klubben så ni kan förvänta er lite SPAMmande från klubben, snart ☺

Det finns också lite tankar om att översätta delar av hemsidan till engelsk version.

Om intresse finns så kan vi lägga upp mail-listor för olika grupper, t.ex skulle varje distrikt kunna ha en egen lista där man själv anmäler sig och via vilken man kan nå samtliga medlemmar i listan.

I övrigt är jag väldigt lyhörd för åsikter och förbättringsförslag från er!

kommer fler, när vintern väl jagats väck och ner i en säck.

Jag hoppas att ni uppmärksammat att vi fått en helt ny hemsida. Även denna dök upp som en liten överraskande julklapp på självaftonsmorgon. Hoppas också att ni förstår att vår förträffliga It-snickare har arbetat hårt i natt-lampans sken för att kunna åstadkomma detta. Nu befarar jag dessvärre att enda sättet att stoppa honom är med en vässad träpåle på klassiskt Transylvanskt vis...

Ni har väl heller inte missat att exklusivt för oss medlemmar finns numer ett faktaspäckat och helt unikt modellregister att tillgå på hemsidan. I detta kan man bl.a. se hur många av varje modell som finns i landet, men inte nog med det, man kan även se på vilka orter de finns! Spännande och säkerligen rätt överraskande fakta för den som vill finna modellfränder i sitt grannskap... Nu är vi ändå ödmjuka och erkänner att det finns både fel och luckor i registret, varför vi vänder oss till de verkliga experterna – ja, just ni gott folk! Vem är väl större experter än ni på just era modeller? Hjälpt oss att öka sanningsgraden i vårt unika modellregister. Skynda er att delta i vår "felrättartävling" som ni kan läsa mer om på hemsidan. Ni har mycket goda chanser att vinna den ursnygga klubbkalendern för 08-året. Passa på innan stora delar av året runnit undan...

Vi kan ändå slå oss för bröstet och utan blygsel hävda att vi faktiskt har världens bästa och mest faktafyllda hemsida för Guzzister, och då har vi ännu bara börjat...

Nu måste jag bara passa på att ta tillfället i akt och uppmana er som aldrig låter er stämma höras på vårt forum: Gör det, basta!! Var inte blyga, vi vill ta del av era tankar och känslor.

Slutligen vill jag tacka vår duktiga arbetsstyrka, med Roffe, Micke, Anna-Karin, Tina och Manfred i spetsen som såg till att vår välbesökta mässmonter höll hög klass. Även i montern fick jag bekräftat att Guzzister är synnerligen trevliga människor.

Mässan som sådan då? Tja, rörig och tröttande för en viddernas man, och med ett alldeles för litet inslag av de vackraste motorcyklarna... ja, ni vet vilka jag tänker på...

Ha en ljuv vår, ciao / Nicke

Organisazione

KONTAKTMAN:

Moto Guzzi Club of Sweden
c/o Nicklas Johansson
Dahlsög 6, 982 32 Gällivare
Tfn: 0970-14546
Mobil: 070-5353218
E-post: presidente@guzziclub.nu

KONTAKTMAN, VICE:

Leif Öhman
Mobil: 070-7771211
E-post: presidente2@guzziclub.nu

KASSÖR:

Kjell Pettersson, Åkersberga
Tfn: 08-54065084
Pg: 92 11 67-3
E-post: kassor@guzziclub.nu

MATERIALFÖRVALTARE:

Magnus De la Gardie, Eskilstuna
Tel: 016-51 52 42
Mobil: 0707675920
E-post: klubbshop@guzziclub.nu

GIORNALE:

Redaktion:
Tina Karlsson
Blåkullag 27 D 254 57 Helsingborg
Tel: 042-228794 Mobil:
0705528794
E-post: gior nale@guzziclub.nu

MEDLEMSREGISTER:

Kjell Pettersson, Åkersberga
Tfn: 08-54065084
E-post: medlem@guzziclub.nu

UTLANDSSAMARBETE:

Tina Karlsson, Helsingborg
Tel: 042-22 87 94
E-post: utland@guzziclub.nu

NORDENSAMARBETE

Stefan Drugge, Stockholm
Tel: 08-7922828
Mobil: 0705660615
E-posten: norden@guzziclub.nu

IT-ANSVARIG:

Torbjörn Johansson
Tfn: 0707351360
E-post: IT@guzziclub.nu

HEMSIDA:

<http://www.guzziclub.nu>

FÖRSÄKRINGSANSVARIG:

Jan Ekström, Arboga
Tel: 0589-138 30



Kjelle och Roffe på mässan i Göteborg

Distrikt 13

Norrländ

Ciao Nguzzistas!

Läget här i norr är normalt, till skillnad från resten av riket.

D.v.s. vi har ca en meter snö som vi just precis avnjuter i gnistrande sol. Inte en enda utslagen knapp eller spirande primör så långt ögat kan nå. Efter att ha besökt Uppsala & Malmö under julhelgen & Göteborg under Mc-mässan kan jag ånyo hävda att jag bor på precis rätt ställe och på rätt sida av polcirkeln, där fyra väl definierade årstider är precis det min kropp behöver. Distriktsväner, jag sympatiserar med de alla, vars enda möjlighet att uppleva fyra årstider är på den lokala pizzerian, men då åtminstone tröstade av det vackra Italienska språket...

Nåväl, nu när nästkommande årstid ligger i röret kan vi snart gripa oss an en mycket efterlängtnad, stimulerande och av oss all djupt efterlängtnad aktivitet. Om vi tittar tillbaka på vintern som varit, har jag ägnat delar av den till att ringa runt till de 102 icke anslutna, men ändå synnerligen trevliga Guzziåkare som bebör vårt stora distrikt.

Myyycket trevliga och stimulerande samtal har det blivit, förhoppningsvis leder det också till att vi blir ett gäng fler näsor i medlemskaran här i norr. Jag hoppas att ni alla har uppmärksammat det stora reportaget om förra sommarens Italienträff här i Gällivare, som *Mc-nytt* efter många försök äntligen fick med i sitt februarinummer. (Om inte finns den kanhända fortfarande i en butik nära dig...) Det är i så fall tredje gången gillt, eftersom de utlovat artikeln vid två tidigare tillfällen. Kanske är det så att vi är ett extra smaskigt lockbete för att kränga tidningar? Verkar nästan så, nåväl den som väntar på något gott o.s.v.

Om ni nu tänker "varför var inte jag där" när ni läser artikeln, så är det en bra utgångspunkt inför sommaren, eftersom ni då bjuds en ny chans. Mellan den 1:a och 4:e augusti går årets version, Ngzz05 av stapeln i Gällivare, då kan just ni vara en viktig del av gemyten...

Läs mer om träffen i nästa nummer av *Giornale*, eller i tråden för träffen på vår eminenta hemsidas forum (eller ingång via nätkalendern). Leta lite under Norrlandsfliken så hittar ni både smått och gott.

Avslutar med att uppmana er, gott folk i norr, att visa resten av GuzziSverige att fördomar inte håller – Låt oss vara det pratsammaste distriktet, skriv lite fler inlägg i vårt fina nätforum, snälla söta...

Ciao distitti tredieci / Ne

denna vår.

Om någon av er medlemmar har nåt kul på gång så dra er inte för att ringa eller maila!

Som vanligt vill jag rekommendera några arrangemang.

Gökottan i Lingbo blir i år fredagen den 9 maj. Vi samlas där runt kl. sju på kvällen.

Mc-kortegen i Gävle blir den 3 maj. Som vanligt blir det samling vid Lantmäteriets parkering och avfärd klockan 11.

I övrigt så rekommenderar jag Smc Gävleborgs grundkurser (fd. avrostningar) på Flygstaden i Söderhamn. Mer info om evenemang i länet finns på:

www.svmc.se.

Ha det så bra så syns vi på vägarna i sommar!

Tomas

tobergs@telia.com

070-3207001

Distrikt 12

Dalarna

Hej alla guzzifränder.

Mycket har hänt sen sist tidningen kom ut.

Dels så har jag suttit i telefon under flertal av mina lediga timmar i December och detta för att försöka få flera ickemedlemmar i vårt distrikt att ta steget in i klubben.

Många roliga och givande samtal har förts med folk i hela distriktet , förhoppningsvis så har det väckt en del själar som knappt vetat om att vi finns och vad vi gör.

Skriv gärna på vårt forum som finns på vår hemsida www.guzziclub.nu Där kan man ställa frågor , "tjåla" om allt som faller en in och svara på andra medlemmars undran och tankar.

Dessutom så hittar ni ett helt fantastiskt modellregister som enbart är tillgängligt för oss guzzifanatikern.

Som en del utav känner till så har även mc-mässan i Göteborg ägt rum , kanske inte den mest givande sett med guzziögon , endast offrodaren Stelvio ställdes ut som nyhet.

Men som distriktare och även vicepresident så var alla medlemskontakter som skedde på mässan riktigt trevliga.

Synd att inte fler från mitt distrikt dök upp , men ni har chans bättra på erat deltagande då vi både kommer att ha vårträff och 1:a Majträff i Skokloster.

Väl mötta alla i distriktet , snart är det vår och guzzimorret slipper åter ut på varma asfaltsvägar.

Ha dé //GuzziKungen

Distriktsombud

1. SKÅNE

Cecila Johansson, Blentarp

Tel: 0416-130 71

Mobil: 070 9561871

E-post: do1@guzziclub.nu

2. HALLAND

Hans Länsisyrjä, Varberg

Tel: 0340 679630

Mobil:

E-post: do3@guzziclub.nu

3. SMÅLAND

Tommy Granfeldt, Lenhovda

Tel: 0474-48570

Mobil: 070 6981006

E-post: do3@guzziclub.nu

4. VÄSTRA GÖTALAND

Rolf Nilsson, Lidköping

Tel: 0510-120 88

Mobil: 070 6409049

E-post: do4@guzziclub.nu

5. GÖTEBORG & BOHUSLÄN TF

Mikael Nordström

Tel: 051016311

E-post: do5@guzziclub.nu

6. ÖSTERGÖTLAND

Kenneth Nyberg, Finspång

Tel: 0122-166 56

E-post: do6@guzziclub.nu

7. GOTLAND

Ingår i Stockholm & Uppland

tillsvidare

8. VÄRMLAND

Vakant

9. MÄLARDALEN

Magnus De la Gardie, Eskilstuna

Tel: 016 515242

Mobil: 070 7675920

E-post: dp9@guzziclub.nu

10. STOCKHOLM & UPPLAND

Stefan Drugge

Tel.: 08-7922828

Mobil: 070 5660615

E-post: do10@guzziclub.nu

11. GÄSTRIKLAND

Thomas Bergström, Gävle

Tel: 026 160135

Mobil: 070 3207001

E-post: do11@guzziclub.nu

12. DALARNA

Leif Öhman, Grängesberg

Tel: 0240-22227

Mobil: 070 7771211

E-post: do12@guzziclub.nu

13. NORRLAND

Niklas Johansson, Gällivare

Tel: 0970-145 46

Mobil: 070 5353218

E-post: do13@guzziclub.nu

Moto Guzzi Giornale

Presstopp 2008

Giornale # 1: 1 februari

Giornale # 2: 1 Maj

Giornale # 3: 1 September

Giornale # 4: 15 November

La Parala al Rettrice

Så var det då dags för nr 1 av Giornale, som i år kommer med fyra nummer. Vässa pennorna nu ordentligt så ni kan skicka in riktigt mycket bidrag. Hittills i år har vi redan klarat av mc mässan "På 2 Hjul" i Göteborg. Läs mer om den på annat ställe i i tidningen.

Var vårträffen ska var blev bestämt under mässan. Det blir i Bankeryd på Vätterbygdens mcklubbs camping (där Tändsticksträffen brukar vara).

Lite skvaller vill jag också komma med. Il Presidente ska bli pappa igen i juni, (Dags för sidvagn Nicke??) så sätt fart på stickorna tjejer och killar. Själv flyttar jag till skogs i maj, tillbaka till rötterna (nästan iaf). Borstetorp gamla skola utanför Orrefors. Stället har goda förutsättningar för en träff så småningom.

I detta nummer har vi också exklusivt kåseri av Ingegerd Johansson, författare till bland annat den bra boken "Den sista resan" som funnits till försäljning i vår monter på mässan.

Jag hoppas att ni till nästa nummer av Giornale skickar in mycket tips på trevliga, häftiga och mysiga vägar att köra, fikaställen att pausa på, resmål att köra till.

Tina

Distrikt 7 + 10

Gotland + Stockholm & Uppland

I Guzzidistrikt nr 10 som omfattar Stockholms län, Uppsala län och Gotlands län finns 235 privatregistrerade Moto Guzzi samt ca 30 Guzzi registrerade på företag.

Av privatägarna till Guzzi var 97 st medlemmar 2007-09-27.

Jag hoppas att flera kommer att hitta till den Svenska Moto Guzziklubben som jag upplever full av energi med många bra idéer om hur vi skall kunna göra klubben tillgänglig för så många som möjligt av Guzziägarna, på många olika sätt, och att många känner sig delaktig i klubben både i stort eller smått. Redan nu har vi en mycket fint uppdaterad hemsidan som är riktig kul och lätt att navigera i, måste ses.

Jag har precis kommit hem från MC-mässan i Göteborg där Guzziklubben hade en fin och mycket välbesökt monter med Mikael Nordströms vackra California som många besökare tittade beundrande på.

Jag hälsade även på generalagenten Itagos Moto Guzzi monter och fick se den senaste Guzzin, Stelvio, den såg välbyggd ut och väckte stort intresse.

Ja nu händer det ju inte så mycket på MC-fronten förrän det blir lite varmare i luften och torrare på vägen, men vi kör vidare med att träffas på restaurang AKKURAT 2:a tisdagen i månaden klockan 1830 över en pilsner eller en "liten och klen". Jag skriver på hemsidan veckan innan så att ni inte missar dessa unika möten de, kommer aldrig tillbaka. Det jag försöker reda ut så snart som möjligt är var vi skall ha höstträffen 29-31 aug 2008, har tittat på några ställen men av olika skäl har de inte passat.

Stefan

Distrikt 11

Gästrikland

Hej alla medlemmar i distrikt 11!

Nu börjar säsongen närma sig så smått. När detta skrivs i början av februari så har det fortfarande inte kommit så mycket snö här. Så det ser bra ut med säsongstart i slutet av mars!

Mc-mässan har varit och det var trevligt att vara i Göteborg några dagar. Jag vill tacka Roffe och Micke m. fl. för ett bra arrangemang kring våran klubbmonter. Även träffmiddagen på restaurang Bamboo var mycket trevlig.

När det gäller ev. åkningar framåt våren så har jag inte planerat något speciellt. Uppslutningen tidigare år har inte varit så värst stor så det får ligga på "is"

Distrikt 6

Östergötland

Hej på er!

Här kommer årets första rapport från Östergötland.

Har just smält intrycken från vinterträffen och MC-mässan. Träffen var väldigt trevlig med både gamla kända och nyare ansikten. Kul med mongoliska restaurangen!

I förra numret av Giornale efterlyste jag åsikter om "Norge" och det fick jag bl.a. telefonledes av en nöjd ägare i Norrköping som tyckte att det är en fantastisk trevlig och bra motorcykel. I Guzzimontern på mässan så pratade jag med en "Thomas" som senare visade sig vara chefen för Guzziimporten till Norden; Thomas Bodilsen Therkelsen. Han kunde faktiskt skaka fram en röd - 07:a från Danmark till ett vettigt pris så med tanke på det så blev även mässan lyckad för min del.

Nu återstår bara att invänta våren och alla sköna turer som säsongen har att bjuda på. (Och att "Norgen" ska komma hem förstås!)

Kör lugnt!

Kenneth

Distrikt 9

Mälardalen

Hej mälardalningar

Äntligen har det kommit snö så man slipper att stå och vela om man ska ta en tur eller inte.

Vi var på mc-mässan i Göteborg i helgen och då fick man ju en massa inspiration.

Roffe och Micke med familj hade hand om våran monter och det gjorde dom med bravur.

Roffe ringde mig i söndags och berättade om hur det hade varit och han sa att han va trött.

Men det ska man va efter hårt slit och goda gärningar. Annars har vintern Men det ska man va efter hårt slit och goda gärningar. Annars har vintern lugnt så nu väntar vi på bara våren, semester och dyligt. Vårträffen såg jag att den skulle bli vid Vättern västra strand och då hoppas jag att det kommer lite fler från mitt distrikt än vad det brukar va.

Vi hörs o syns

Magnus



23 - 25 Maj 2008

Vätterbygdens Mc-klubbs camping

Bankeryd

Det är camping som gäller eftersom stugorna är uthyrda till annat.

Träffpris: 300:- då ingår camping, frukost lördag och söndag samt middag på lördagskvällen.

Träffprogrammet är inte klart för tillfället men mer information kommer på hemsidan.

Hej här kommer en vädjan från kassören!

Detta nr av Giornale kan vara det sista ni får på ett tag så, kolla nu noga att ni betalt medlemsavgiften för 2008, den är 200:- för enskild, och 50:- för familjemedlem . Detta nr går ut till alla som betalt medlemsavgiften 2007 o 2008.

Postgiro nr 921167-3 och ange ert medlemsnr.

TACK.

**Hälsningar eder nya kassör och medlemsregistrator.
Kjelle Pettersson**

ringde till Anna och frågade om vinterträffen? Anna svarade ja det går väl bra! Det fixar vi nog. Rolf tittade på Micke igen jaha sa han då. Då är det bara höstrträffen kvar då. Så vi tar vinterträffen då. På vägen hem pratade vi om vinterträffen. 2hjul och montern hur vi skulle göra med det. Dagen därpå så ringde Roffe till Astoria och bokade tolv rum åt oss och de andra i klubben. Det räcker nog sa vi men de måste anmäla sig i tid så vi kan boka fler i så fall. Sedan pratade vi om restaurangen då sa Anna restaurang Bamboo. Roffe ringde och kollade att det var ok. Micke och jag pratade om vilken hoj vi tar till mässan. Då sa Micke vi tar min special så klart. Ja de gör vi sa Roffe. Vi ringde, mejlade och beställde lite mer crom till specialen det retar alltid någon sa vi. Så det var bara att börja putsa! Många timmar gick det åt att putsa om ni bara visste det är nog tur att ni inte vet det. Sedan lånade vi släpkärran av min kusin från hans jobb vi frågade vad kostar det? vet ej sa han. Vi började packa in alla grejorna och motorcykeln då allt var klart började färden mot mässan i Göteborg. När vi kom fram var det köer ända ut på gatan näa sa vi och gick in och rekade. Ringde efter Tina var är ni? Vid montern sa hon. Sedan rullade det på in med alla sakerna gör de' gör de' sa vi och började bygga. Roffe och Tina skulle köra bort bilen och kärran till parkeringen trängt och felkörning blev det. Till slut var allt färdigbyggt i montern. Nu slutar vi för i dag sa vi och att ta sig till båten med bil och kärra i all trafik och spöregn var inte lätt. Till slut var vi framme skönt. Upp tidigt på torsdagsmorgon kl 06.00 åt frukost vid montern kl 08,00 och kl 09,00 pressvisning sedan var det full rulle från kl 10,00-20,00 med tre pers lagom med folk Fredag upp kl 06,00 på mässan kl 08,00 Anna kom ca 08,30 och tittade på allt som vi gjort kl 09,00 öppnade mässan folket kom fullrulle. Stockholmarna kom ca 12,00 och sedan droppade en efter en av medlemmarna in däremellan kom folk och pratade om sina mc, reservdelar finns det nya delar att få tag på fram och pratade om sina mc, reservdelar finns det nya delar att få tag på fram öppnade mässan folket kom (ca 32000 pers) vi sålde mycket av våra kläder, dekaler och vi fick ca 10-15 nya medlemmar på den dagen. På lördagskvällen ca 20,00 gick medlemmarna och åt en god middag på rest Bamboo. Söndagen upp kl 06,00 på mässan kl 08,00 mässan öppnade kl 09,00-17,00 ca kl 16,30 började folket att plocka ihop sina grejer det blev rena kaoset både inne och ute man fick ju inte lasta ut sina grejer i inlastningen då för det kom båtar som skulle in på ny mässa. Roffe och Anna-Karin blev dåliga i magen på hemresan men det gick bra ändå. När vi kom hem ca kl 21,50 plockade vi in alla grejorna som vi hade med oss. Nu ser vi fram emot en ny träff som vi kan åka på.

Tack till alla som hjälpte oss i montern.

MVH DO4 & DO5 Roffe och Micke

dan kom Guzzi in i mitt liv. För närvarande finns det två Guzzi i garaget, en Brevia V1100 -05 och en Dingo Sport 49 cc -65. Dingen körs på några mopedrallyn varje sommar.

Just nu finns det inte så mycket att berätta från hojåkandet. Det har varit lugnt för egen del inom det området i några månader nu. Det senaste som hänt är ett besök på MC-mässan i Göteborg. Självklart inkluderade detta ett besök i klubbmontern. Där träffade jag vice presidenten och berättade om mina funderingar på att ta vid efter Lars som DO för distrikt 2. Det var uppmanande så det känns motiverat att ta "jobbet" som DO2.

Då det gäller lokala träffar under året har jag inte hunnit fundera på så mycket ännu, men det finns en tradition att samla lokala Guzziåkare vid det årliga Humperallyt i Abild den första Maj. Det är en god tradition som det inte finns anledning att ändra på.

Hälsar **Hans**

Distrikt 3

Småland

Hej Guzzivänner!

Inte så mycket att rapportera, men som de flesta väl förstått har möjligheterna till sammankomster hos återförsäljare i Småland kraftigt minskat pga Oves Motors konkurs. Växjö försvann ju först, och därefter både Vetlanda och Olofström. Tråkigt!..

I gott sällskap besöktes mc-mässan i Göteborg, där framförallt Guzzis och Guzziklubbens monter besöktes. Kul att den nya Stelvion visades. Såg läcker ut, och priset verkade rimligt. Till er som hört av er till mig under min sjukskrivning efter vurpan, vill jag rikta ett hjärtligt tack! Alltid roligt att höra från er, oavsett om ni kommer från Småland eller Norge!.. (Riktat till Elin och Tor!).

Det börjar ju närma sig säsong så sakteliga. Har funderat över något utflyktsmål att träffas på. Tankarna ligger på Aboda Klint, nära Grönskåra. Mycket vackert, med möjlighet till fika. Återkommer med tider. För övrigt är ni medlemmar välkomna hem till mig för fika eller pratstund. Kan ju inte garantera att jag är hemma, men ring gärna innan eventuellt besök.

Ha det Gott!

Eder **Tommy**

Distrikt 4 och 5

Västra Götaland och Göteborg & Bohuslän

Vi var på domöte i Herrefallet och pratade om träffarna -08. Vinterträff? Vem tar det? Rolf småviskade till Micke vad tror du om det? Han svarade inte. Rolf

Träffar 2008

- | | |
|-----------------|--|
| 1 maj | Italienträff i Skokloster |
| 23-25 maj | Vårträff i Bankeryd, se inbjudan på annan plats i tidningen |
| 30 maj - 1 juni | Italiensk vårträff och Norska Moto Guzzi-klubbens 25-årsjubileum |
| 1 - 4 augusti | NGzz05 i Gällivare |
| 8 - 10 augusti | Guzzirally i Rokua, Finland |
| 5 - 7 september | Norska Moto Guzziklubbens höstträff |



Mer information finns på hemsidans kalender.

Celebert besök i monter på Söndagen

På mc-mässan sista dag fick vår monter fint besök av före detta tävlingsföraren Rolf Gülich som blir 96 år i februari i år. Han tävlade med en Moto Guzzi 1933, på en 250cc SS hade han för sig att det var. På frågan om han hade "parkerat" för gott, kom svaret "Om fan far i mig vet man aldrig vad gubben gör!!"



Gästboken signeras under överseende av Micke.

Glada minner och många minnen att dela med sig av hade Rolf Gülich när han besökte klubbens monter på mc mässan



Rapport från distriktsombuden

Distrikt 1

Skåne

Hej Guzzikompisar!

Hoppas vintern varit god emot er. Här i Skåne har i alla fall vintern till dags datum varit mild och ovanligt varm, lite blåsig bara. Snart är det tillräckligt varmt för en Guzzitur, såg faktiskt en hoj ute i går men tycker nog själv att det verkade lite svalt.....

I maj är det dags för Nordenhamnträffen igen, det är till pingsten- 9 -12 .Du får absolut inte missa den! För den som vill sova inne så ligger träffen precis brevid vandrarhemmet i Nordenhamn. Vill du hänga på så hör av dig till mig, det blir någon form av samåkning i år också.

Den 17 maj är det dags för Skånes eget våråk. Vi samlas på Bilprovningen på Gunnesbo i Lund kl .13.00 för en gemensam tur. Vi stannar och fikar på vägen. Som brukligt är blir det grillfest hemma hos oss på kvällen. Vi fixar maten och du ger oss 40 kr. Vill du dricka starkt tar du själv med det. (sova kan du göra antingen i tält i vår trädgård eller på vandrarhemmet knappt 1km bort) Vi vill gärna veta om du vill vara med och grilla senast helgen innan så vi vet hur många grisar som ska sätta livet till. Är det något du inte tål- säg till så fixar vi något .

I juli tänkte vi sätta kosan mot Luxemburg och Moseldalen. Har du några bra tips så blir vi glada om vi får dela dem.

Stanna gärna på en kopp fika när du har vägarna förbi Blentarp- vi har alltid öppet hus för Guzziåkare(och andra..)

Guzzihälsningar **Cilla** och **Stefan**

Distrikt 2

Halland

Hej alla Guzziåkare,

Detta blir premiär för mig att skriva rapport från distriktet. Jag heter Hans Länsisyrjä och har blivit erbjuden att ta uppgiften som DO för distrikt 2 – Halland när Lars efter nio år som DO väljer att lämna över ansvaret. Tack Lars för dina insatser för klubben, framför allt här Halland!

Här kommer en kort presentation av mig själv. Jag är 57 år och bor i Varberg. Har haft MC-kort sedan jag var 16. Olika motorcyklar har funnits till och från. Det började med en Husquarna mod 282 Silverpil 175 cc. Föst för åtta år se-

HjulKul

Japp, nu har det varit mc-mässa igen med klubbmonter o grappa, trevliga medlemmar och annat löst folk.

Tyvärr var väl inte placeringen av klubbmontern den bästa, men våra montergeneraler och damer gjorde sitt yttersta för att vi skulle trivas.

Sedvanlig middag, fast på Bamboo istället, kul med något nytt. Där blev

Benneth o jag avtackade på ett ypperligt sätt av den nye il Presidente.

Snart är det vår så att vi kan träffas igen på diverse träffar landet runt.

Ride You Guzzi Safe

Keijo Göteborg



MOTO GUZZI GIORNALE

POSTMÄSSUM

Jag vet inte om det finns något sådant ord som postmässum, men jag uppfann det häromdagen. En bekant, som inte har förstått tjuvningen med motorcyklar, frågade varför jag såg så trött ut. Då svarade jag att det handlade om postmässum. Alltså, att jag hade varit på årets MC-mässa och nu befann mig i det mentala baksmällestadium som inträder när det där roliga man såg fram emot redan är över.

Årets mässa i Göteborg var verkligen rolig! Det är lika kul varje år att möta gamla och nya vänner och bekanta, att tjöta – som det heter på göteborgska – umgås och glömma grådasket utanför. I år var det väldigt många gamla bekanta, med betoning på gamla alltså.

Flera gånger kom jag på mig själv med att tänka – herregud, lever han än, vad gammal han har blivit!

Antagligen tänkte han precis likadant om mig. När jag provade en jacka i en monter blev det diskussion om varför det finns så lite off roadkläder i damstorlek. Expediten sa då att det håller på att ändra sig och bli större utbud på damsidan. Då råkade jag nämna att jag hade börjat köra cykel 1970 och då var vi väldigt få tjejer. Jösses, då föddes jag, sa hon då.

Inom loppet av två timmar pratade jag pension med tre olika personer, det är alltså bara att inse – vi är de grå pantrarna. Men jag vägrar att gå med i seniorföreningen!

Guzziklubbens monter var som vanligt trevligast på mässan, med glada gulskjortade entusiaster, smarrigt godis och bra grejer att köpa. Det var verkligen slående en skillnad på stämningen i de olika märkesklubbarnas montrar (jag nämner inga namn, men det såg väldigt stillsamt ut hos de mörkblåtröjade).

Vår kompis Lars, som egentligen äger den Guzzi Le Man, i nedplockat tillstånd, som är mitt alibi för att vara med i klubben, berättade med



MOTO GUZZI GIORNALE

glad röst häromdagen att han hade blivit kontaktad av Guzziklubben och att han tänkte bli medlem igen. Något liknande gav Janne Leek uttryck för, när vi träffades i Motorradmontern. Det verkar som om den som en gång varit Guzziägare förblir detta i själ och hjärta även om det faktiska fordonet inte längre finns. Själva var jag lite orolig att jag skulle bli utslängd ur klubbmontern eftersom jag har råkat köpa en GS 650. Men Guzzivänner är ett förlåtande släkte – tack för det.

Renoveringen av Le Mans:en går oerhört sakta, men det är liksom själva på-öngen. Kanske handlar det om att få en ursäkt för att gå och drälla i garaget utan att ha dåligt samvete. Vi är ju så himla inriktade på att "leverera" idag. Att allt vi gör ska vara nyttigt och lönsamt. Just därför är det så skönt att bara vara, i den där väl ingångna, nedfläckade overallen. Det tillståndet är det näst bästa. Det bästa har vi framför oss, säsongen är nära!

Ingegerd Johansson

Performance Bikes i juli 1988 angående LM Mk 5

Artikeln döpt till "Iron Fist" med tanke på Guzzis hårda trottelfjädrar
"User friendly? Hardly, but in an increasingly sanitised world this bike could be the only way to keep your animal instincts alive."
Användarvänlig? Knappast, men i en alltmer tillrättalagd värld kanske den här hojen är enda sättet att hålla dina djuriska instinkter vid liv!

"Japanese motors start good and gradually fade away. Guzzi's couldn't be more different. They just mature with age."
Japanska motorer är bra när dom är nya för att se'n gradvis blekna bort. Guzzi's kan inte vara mer annorlunda. Dom bara mognar med åren.

BIKE:s Hojkatalog 1993

Skrivet om 1000S:

Samtliga tre bromsskivor har flytande upphängning och.....
 Det är väl ungefär den enda eftergiften åt moderna tider som konstruktören av 1000S nedlät sig till. Det här är grov mekanik av allra bästa slag, en motorcykel för den som vill att en motorcykel ska bestå av precis så många delar att den går; Ta bort en skruv och det går inte att köra med den. Den som letar efter färd dator, cigarettändare och framgaffel med 73 inställningsmöjligheter får leta någon annanstans. Den som vill köra Motorcykel med stort M har hamnat rätt.

Citat insända av Hasse Wiström



ITALIENSK SUPERBIKE

GUZZI V7 SPORT

versus

LAVERDA SF-C

Tekniska data

<p>MOTO GUZZI V7 SPORT</p> <p>Motor: 2-cylindrig 4-takts 50° V-motor, stötslänger</p> <p>Borrning: 82,5 mm</p> <p>Slaglängd: 70,2 mm</p> <p>Slagvolym: 748,4 cc</p> <p>Kompression: 9,8:1</p> <p>Effekt/varvtal: 70 hk SAE/7.000 v/min.</p> <p>Kraftöverföring: 5-vaxlad, kardax</p> <p>Utsämlingsförhållanden:</p> <table border="0" style="font-size: small;"> <tr><td>1:an: 10,28</td></tr> <tr><td>2:an: 7,591</td></tr> <tr><td>3:an: 5,739</td></tr> <tr><td>4:an: 4,758</td></tr> <tr><td>5:an: 4,09</td></tr> </table> <p>Rum: Demonterbar vaggfram</p> <p>Framgaffel: Moto-Guzzi</p> <p>Fjäder/dämpare: Konl bakt</p> <p>Tankvolym: 20 liter</p> <p>Hjulbas: 1.500 mm</p> <p>Bredd: 630 mm</p> <p>Markfrigång: 180 mm</p> <p>Sadelhöjd: 770 mm</p> <p>Däck, fram: 3.25-18 Michelin bak: 3.50-18 Michelin</p> <p>Bromsar, fram: 220 mm, 4 backar, 2 bromsöckar 220 mm, 2 backar</p> <p>Vikt: 206 kg</p> <p>Elsystem: 12 V batteri, 180 W växelströmgenerator. Självstart med knapp eller nyckel. Förberett för blinkers.</p> <p>Pris "på gatan": 15.368,-</p> <p>Generalagent: AB Kurt Gråhn Motor Sveavägen 21 391 00 Motala</p>	1:an: 10,28	2:an: 7,591	3:an: 5,739	4:an: 4,758	5:an: 4,09	<p>LAVERDA 750 SFC</p> <p>2-cylindrig 4-taktsmotor med överliggande kam</p> <p>80 mm</p> <p>74 mm</p> <p>743,9 cc</p> <p>9,6:1</p> <p>Anges ej</p> <p>5-vaxlad, kedjefdrift</p> <p>Öppen typ, motorn bärande del</p> <p>Ceriani</p> <p>Ceriani</p> <p>24 liter</p> <p>1.470 mm</p> <p>550 mm</p> <p>190 mm</p> <p>790 mm</p> <p>3.60-18 Dunlop TT100 4.10-18 Dunlop TT100</p> <p>230 mm, dubbla bromsöckar 230 mm, dubbla bromsöckar</p> <p>205 kg</p> <p>12 V batteri Bosch, 150 W generator, 0,93 hk Nippon Denso startmotor</p> <p>17.430,-</p> <p>Motor AB Lalle Westin Box 410 731 06 Uppsala</p>
1:an: 10,28						
2:an: 7,591						
3:an: 5,739						
4:an: 4,758						
5:an: 4,09						

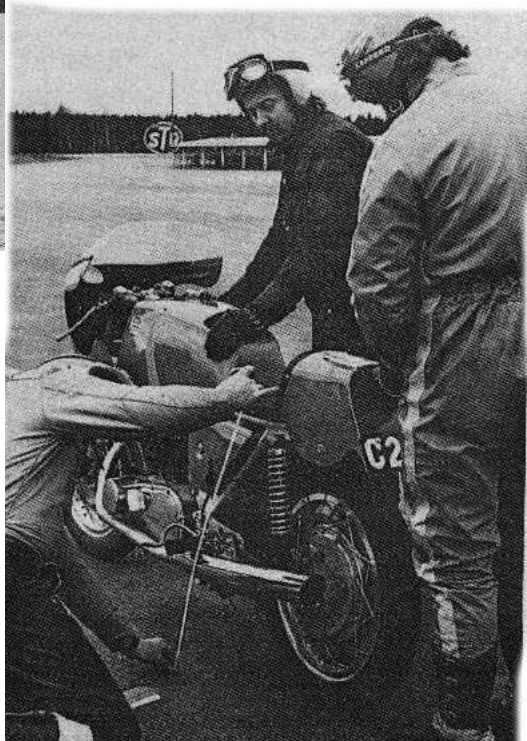
PRESTANDA

Färdhållanden: Toppfarterna klockade på en 200 meters "speed trap", vindförhållanden, motvind, farten fortfarande ökande under provet. Förarens klädsel: Racinglätt av skinn, föraren liggande "platt på tanken". Scabbaste notering, varv/min, översatt till km/tim. enl. uppgiven utväxling, uppmätt i slutet av 900 meters sträcka med lätt motvind.	Toppfart på växlar vid: 1:an 88 2:an 117,3 3:an 158 4:an 170 5:an (vid 6.300 v/min.) 170 Toppfart, snitt av flera körningar 170 km/tim. Bästa notering: 170 km/tim.	GUZZI V7 Sport 7.200 v/min. 7000 v/min. 88 73 117,3 98 158 135 170 160 170 178 (vid 6.400 v/min.) 170 km/tim. 178 km/tim.
1/4 engelsk mila (402 meter) med stående start 0-300 meter 14,1 0-200 meter 11,8 0-100 meter 9,0 0-50 meter 5,5 Toppfart vid slutet av 1/4 mila med stående start 158 km/tim Tre varv på Scandinavian Raceway med flygande start 6.34.5	LAVERDA SF-C 14,1 13,8 11,8 11,8 9,0 9,0 6,0 6,0 164 km/tim 6.34.8	

appellerar till en bredare kundkrets, för den är inte bara snyggare gjord, utan har en segare och mindre kritisk motorkaraktär, som gör den mera lämplig för vardagsbruk än Laverdan.

Men, för att vara rättvis mot Laverda SFC, måste man tänka på att den tillverkas i litet antal för ett så speciellt ändamål som sportmaskinstävlingar. Och i sådana är elegant finish, bekväm fjädring och fint detaljarbete av underordnad betydelse jämfört med förmågan att göra snabba varvtider.

Det faktum att Guzzin visade sig precis lika snabb på Anderstorp kan vara en fråga om speciella omständigheter, men det är ändå viktigt. När man sedan också tar med prisskillnaden i beräkningen kan jag inte tänka mig att det behövs så mycket flera argument för att hålla på Guzzin som inte bara den mest civiliserade av maskinerna, utan också allmänt sett mest tilldragande.



Hur jag blev med Guzzi!

Den här historien tar sin början på senhösten 1971 och föregicks av massor av längtan och förhoppningar inför den stora dagen som jag och min kompis skulle få grensla våra nya hojjar. Lagen om 125cc hade börjat gälla och tämligen omgående hade alla Silverpilar hamnat på långtidsparkering i lador och garage. Nu var snacket mest om huruvida Hondans 4-taktare kunde mäta sig i acc mot Yamahas hypersnabba AS2. Givetvis hade den inget att hämta emot den, men en 4-taktare hade ett bra mycket häftigare ljud än 2-taktaren, det var alla överens om. Till saken hör att min bästa kompis ett år äldre bror körde en Puch M125. En ganska snygg maskin tyckte vi och faktiskt inte så där jättevänlig. Det var en 1970 års modell som han hade köpt begagnad av en kille i Gällivare som då ”bytt upp sig” till en ...ja just det Honda CB 125. I timmar kunde vi bokstavligen talat ligga med fötterna uppefter sovrumsväggen och bara surra om detta med att kunna få köra sin alldeles egna hoj och den totala frihet som det skulle medföra. Vi hade sparat varenda spänn vi hade kommit över i nära nog tre år. De sista 200 riksdalerna ramlade in tack vare en försäljning av mopeden, en Husqvarna från 64 med 2-växlat Flintamoto. Vilket skit alltså.....två växlar ...50cc . 30km eller som bäst 40 i svagt nedförslut och platt över tanken!!!!

På den tiden fanns inte så där värst många MC-firmor att handla av och i synnerhet inte var vi bodde, 20 mil norr om polcirkeln. En firma som många emellertid pratade om och som skulle vara vettiga att göra affär med var MC-Janssons i Falun. Jonny hette den ena brodern Jansson och några av de maskiner som rullade på gatorna uppe i Malmfälten kom ifrån deras affär.

Jodå.....visst hade de 125:or på lager och inte minst då två sprillans Puch M125:or. Oj tänkte vi, två stycken, en åt oss var, helt perfekt. Det gick några dagar för det var ungefär den tid det tog att övertala mina föräldrar om hur vettigt det var att jag skulle bli ägare till just precis denna motorcykel och ingen annan. Med darriga fingrar slog jag så telefonnumret till bröderna Janssons MC-firma på Ingarvet i Falun.....Jo...det gällde den där Puch 125:an som vi hade pratat om sa jag med försök att dölja den mest uppenbara köplussten. Tjahaa!.säger Jonny Jansson.....den är tyvärr såld. Snacka om mörker....hela mitt upplägg och drömmar gick i krasch i och med detta så bryska konstaterande. Såld sa jag lite halvdumt...vem har köpt den då harklade jag ur mig? Jo den har vi sålt till Barkman i Gällivare. Vilken lättnad som for igenom min tonårskropp...helt plötsligt var det ljus och solsken igen..livet lekte. Naturligtvis hade de sålt den ena av de två Pucharna till Gällivare för den hade så klart min kompis redan hunnit köpa före mig. Näääää sa jag, inte den Puchen som han köpte utan den andra av de två maskinerna ville jag naturligtvis ha. Tjahaa säger då försäljare Jansson igen...du förstår den är tyvärr såld!!!!

ag fattade noll och frågade då igen vem som hade köpt den och fick ånyo till svar att den hade Barkman i Gällivare köpt. Nattsvart igen och jag förstod varken ut eller in. Efter en stunds frågande och med samma svar ytterligare några gånger så förstod jag att min kompis äldre bror även han hade köpt sig en ny Puch M125 ,alltså precis just den som jag skulle ha.. Något inbyte för hans del var det inte tal eftersom han hade hittat en annan köpsugen fjunig tonåring i Gällivare som snabbare än kvickt hade köpt hans beggade Puch. Men jag då!!! sa jag desperat till Jonny Jansson.....vad ska jag ha då?????

Jonny var tyst en sekund och sa plötsligt att de hade en Stornello 125:a som de hade sålt på en Lördag och kraschad 12 timmar senare. 19 mil på mätaren och reparerad med absolut nya delar. Cykeln var som ny! Vad är en Stornello!!!! var allt jag kunde säga. Stornello är en Moto-guzzi förklarade Jonny Jansson vänviltigt..kanske den allra bästa av alla 125:or som fanns att få tag på. Italiensk hoj med mycke stil och temperament fort-satte han och i denna sekund bestämde jag mig för att



LA COMMISSIONE MOTO D'EROGA

bli Guzziägare. Bära eller brista, kunde man köra Puch 125:a så visst kunde man komma farandes med en Guzzi tänkte jag.....faktiskt lite fränt att vara först med någonting för en gång skull. Priset var 3.995:- som ny men min hade alltså redan varit på vägen och därtill kvaddad så jag skulle få den för 3.250:-...Kanon tänkte jag. Då hade jag pengar över till både transport upp hit och till det mesta av körkortet som jag precis skulle börja med.

Den 23:e December 1972 kunde jag så lyfta ner min Stornello från lastbilsflaket och provstarta den för första gången. Precis som Jonny Jansson hade sagt så var den absolut som ny, inte ett skrapmärke någonstans och jag var helnöjd med mitt köp.

Denna Guzzi blev min ögonsten de närmaste två åren med bl.a en touringresa till Danmark och på hemvägen en sväng förbi Scandinavian Raceway i Anderstorp där Kenta Andersson körde skjortan av de flesta och därtill med gip-

orna på de kortaste sträckorna sämre än Guzzins.

Mot slutet på testkörningen hade de hårda påfrestningarna på Laverdans koppling under prestandaproven resulterat i att kopplingshandtagets frigång var borta. Vi justerade mekanismen som påverkar kopplingen, men trots det blev den allt trögare och svårare att arbeta med.

Guzzins koppling hade å sin sida ungefär samma egenheter som BMW:s i att motorvarvet måste vara anpassat till farten för att man ska få en ren och tyst växling. Det var nödvändigt att sänka motorvarvet en hel del innan man växlade upp, annars åtföljdes växlingen av ett ljudligt "klonk".

Vid prestandaproven tryckte vi in växlarerna så snabbt som möjligt medan varvtalet var på nedgång, och den manövern resulterade i ett märkbart sug framåt när nästa högre växel gick in. Men under vanlig landsvägskörning gjorde vi alltid en liten paus före växling, och gav lite mellangas vid varje nedväxling. Men det ska framhållas, att tekniken inte är så kritisk som när det gäller att växla ljudlöst med en BMW. Och inte heller var smällarna vid växling lika ljudliga.

Växlingarna med Laverdan gick däremot mjukt och ljudlöst hela tiden, med precisa lägen. Växellådan tillhör det bästa på den maskinen.

Start: Ögonblicklig respektive konditionskrävande

Kallstart efter en natt klarades av mycket lättare med Guzzin. När man tryckt ned kallstartspjällen på Guzzin, startade den på första vridningen av startnyckeln, eller vid första tryckningen på startknappen bredvid gashandtaget. Laverdan var betydligt besvärligare att starta och behövde ibland springas igång. Men när Laverdan väl kommit upp i temperatur gick den igång vid första tryck på startknappen.

Ytbehandlingen på Guzzin var utan diskussion den bättre, och det är svårt att hitta något att klaga på. Guzzins ram hade en uppseendeväckande röd lack, som kontrasterade mot en lika uppseendeväckande grön tank. Allt detaljarbete var mycket vackert utfört, och ett fint exempel på det var frostlackeringen på övre gaffelkronan och instrumenten.

Laverdan verkade grövre bearbetad med ojämnare svetsar och mindre fines i detaljarbetet. Avgasrören i matt silver hade readn missfärgats och börjat rosta, medan Guzzins avgasrör var tjockt förkromade och fortfarande oklanderligt blanka, med undantag för lite ljusblått närmast avgasportarna.

Bränsletanken i ljus orange på Laverdan var av glasfiberarmerad plast jämfört med ståltank för Guzzin, och Laverdans kåpa och sadel hade också utförts i plast. Laverdans härstamning från tävlingsbanan hade resulterat i en till utseendet primitiv han/hon-kontakt för tändningen, medan guzzin hade en normal tändningsnyckel. Fördelen med Laverdans arrangemang är, att den omöjliga kan vibrera till avstängt läge under en tävling.

Som sammanfattning bör sägas, att Moto Guzzi V7 Sport är en maskin som

mot gasen under inbromsning. Så om man ska använda den för mera seriöst tävlingsbruk, lär det bli nödvändigt att montera effektivare bromsband.

Effektiv Laverda-broms

I jämförelse med detta var Laverdas frambroms mycket effektiv, hade mera brett och kändes inte så "degig" som Guzzins. Trycket på handtag och pedal är ungefär samma för båda maskinerna, men den lite obekväma körställningen på Laverdan gjorde det lite jobbigare att använda fotbromsen på den.

När den lämnar fabriken, har Guzzin växelpedal till höger och broms till vänster, men för att följa svensk lag utför generalagenten ett ombyte. Eftersom ombyggnaden var att anse som prototyp, bör man väl inte rikta för skarp kritik mot att en svetsfog brast i axeln till växelns hävarm på väg till Anderstorp. Man har försäkrat mig om att det inte komma att kunna hända på senare exemplar.

Av de båda maskinerna var Guzzin mekaniskt tystast, trots att cylindrarna sticker ut i luftströmmen och kunde förväntas avge ljud lättare än Laverdan, som har cylindrarna gömda under tanken. Guzzin hade också ett tystare avgasljud, kanskehjälp av den "ojämna" tändningsrytmen. Därför gick det att accelerera hårdare på växlarna utan att väcka olämplig uppmärksamhet. Laverdan hade en högre ljudnivå, men tonen gick mera i moll. I tätbebyggda områden fick man visa viss återhållsamhet med accelerationer för att inte uppträda störande.

En lömsk tank...

Körställningen på Guzzin var en mycket lyckad kompromiss för stadskörning och snabb landsvägsåkning, medan den hopkrupna positionen på Laverdan var idealisk på bana men mindre lyckad under andra förhållanden. Den extra stora tanken på Laverdan var så hög i bakändan, att gupp i vägen kunde resultera i en rejäl smäll i magen på föraren. Guzzins tank är lite mjukare i profilen för att passa förarens knän. Och den mjukare fjädningen sörjde för att föraren satt stadigt i sadeln.

...och lite konstiga kopplingar

Reglagen på Guzzin var lätthanterligare än Laverdans. Guzzins kopplingshandtag och gashandtag gick silkesmjukt, medan Laverdan hade en ovanligt tung koppling och en kraftigare retur fjäder för gasen än vad jag egentligen gillar. Kopplingen på Laverdan tog också långt ifrån så mjukt som Guzzins. Särskilt jobbigt var det vid accelerationsproven från stående start, när man skulle få kopplingen att ta jämt med mellan 5000 och 6000 på varvräknaren. Till slut släppte jag kopplingen helt vid 6000 v/min, varvid Laverdan antingen dog direkt eller också stack iväg med framhjulet i luften, för att sedan tappa andan när bakhjulet fått grepp ordentligt. Därför blev också accelerationssiff-

sat ben vill jag minnas. Jormo Saarinen var en annan bejublad stjärna som sedemera körde ihjäl sig i ett annat lopp. Vid två tillfällen pressade jag denna lilla Guzzi till bristningsgränsen. 7.400 varv var max vad som rekommenderades men som sagt vid två tillfällen drog jag den på femte växeln till dess att den fladdrande varvräknarnålen började stabilisera sig runt 11.000 varv. Motorn ändrade helt ljud över 9000 varv. Det formligen sjöng om den och lät som en skenade symaskin. Vi räknade ut att den då toppade ganska precis 140 blås och i och med det visste jag att det inte fanns en enda 125 som tog mig i topphastighet... Jag var Kung!!!

Efter denna bryska behandling skulle man kunna tro att Guzzin hade lämnat denna värld relativt omgående, men si den lever fortfarande och fungerar minst lika bra som den gjorde för 35 år sedan. Nuvarande ägare sedan 25 år är Åsa Krigsman i Koskullskulle och hon totalvägrar att göra sig av med den. Numera är den konverterad till 160cc och omlackerad svart och röd. AXJ 347 eller W1117 som den hette på den tiden då jag var lycklig och stolt ägare till den.

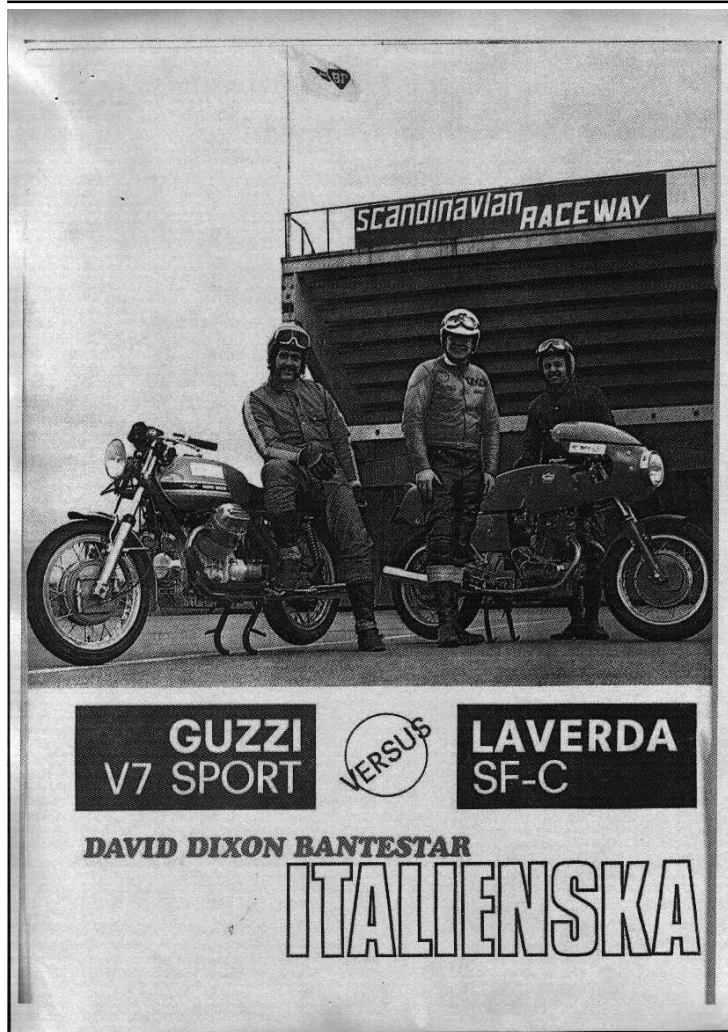
Johnny Häll Malmberget

På de följande sidorna kommer en artikel hämtad ur Mc Sport nr 5 1972.

Har en tidningsartikel som handlar om en test av ITALIENSKA SUPERBIKES. Tror du att det skulle intressera / passa läsarna i medlemstidningen? Vet ej hur och om det är tillåtet att "planka av" och publicera en tidningsartikel. Artikeln fick delvis mej att köpa en GUZZI när mina andra mc tycktes bli lite för "lätta eller slöa". Artikeln är gammal 1972 och behandlar GUZZI V7 SPORT och LAVERDA SF-C Alltså RIKTIGA KLASSIKER! Hälsningar
Jan Österberg

Jag har scannat in artikeln så kvaliteten är sådär. Jag har även av utrymmesskäl uteslutet några bilder. Red.

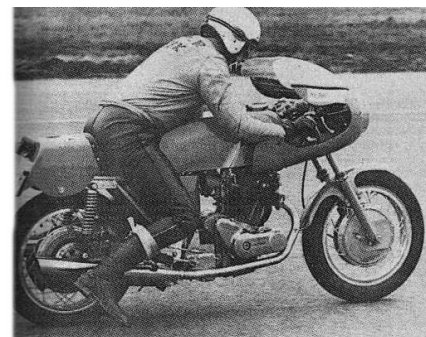




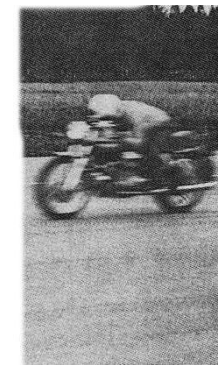
En testdag på Scandinavian Raceway är ett ganska drygt arbete. En sådan där börjar ofta tidigt i ottan och håller på till kanske mörkrets inbrott innan alla detaljer är avklarade. Under testdagen med Moto Guzzi V7 Sport och Laverda SF-c fick vår testförare David Dixon god assistans med service denna gång från Grahns Motor och lelles. De två firmarepresentanterna på bilden är till vänster Bertil Bersbo från Grahns, Motala och till höger Per Björklund, Lelle's MC-Center i Munkedal. Mannen i mitten identifieras lätt som David Dixon.

måste anses mycket tung även för en 750:a, kändes inte så jobbig att köra. Guzzin verkade emellertid alltid ovanligt stabil, medan Laverdans stabilitet var fullt acceptabel, men inte i klass med Guzzins. Guzzins styrning har mera känsla än Laverdans, särskilt på slingrig grusväg, men det var jobbigare att lägga över från lutning åt ena hållet till det andra än med Laverdan. Det märktes särskilt i den långa, snabba högerkurvan före depån på Anderstorp, med bromsningen och ändringen av riktning omedelbart efteråt in i den skarpa hårnålen runt depåområdets hörn. Medan Laverdan kändes tämligen stadig under denna manöver, ville Guzzin gärna svaja. Detta kunde emellertid lika gärna skrivas på den mjuka fjädringens konto som på någon inbyggd instabilitet i ramkonstruktionen. I de snabba böjarna på Anderstorp och på landsväg gav Guzzin nämligen ett starkt intryck av extrem stabilitet. Med triangulära Dunlop racingdäck fram och bak, i stället för de Michelin som är standard, var Guzzin inte särskilt väl rustad för grusväg. Laverdan verkade få bättre väggrepp med sina Dunlop TT 100 däck. Men som kompensation för detta hjälpte Guzzins mjukare fjädring hjulen att hålla lite bättre kontakt med ojämna vägbana, och maskinen hade mindre tendens att hoppa omkring.

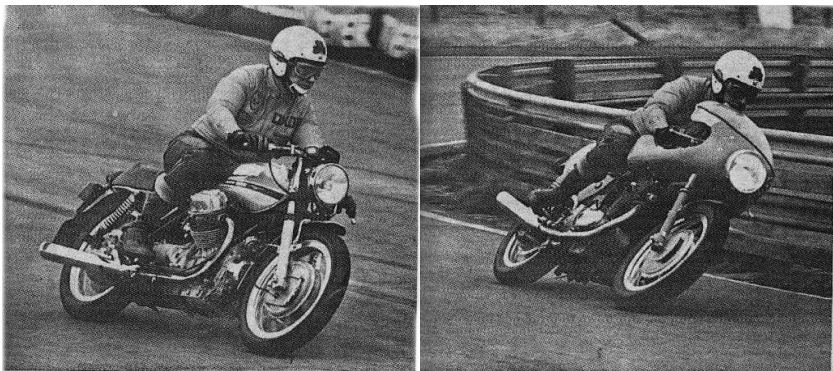
Trots att den är försedd med de mest imponerande trumbromsar jag har sett på en standardmaskin, imponerade inte Guzzin när det gällde bromsförmåga. Den dubbelnockade frambromsen med fyra backar saknade "bett". Visserligen får frambromsen anses tillräcklig för vanlig landsvägsbruk, men det gick att trycka in bromshandtaget hela vägen tills det bottnade



Varje testresultat är ett genomsnitt om i regel tre olika försök på samma distans, som Dixon företar med varje maskin. På detta sätt undviks att något litet mankemang t ex drar ned totalresultatet. Detta är således ett genomsnittresultat - men ofta är det förvånande jämna värden som Dixon uppmäter. Här är vår testförare på väg ut på en av kortdistanserna med Laverdan.



Ovan: Guzzi V7 Sport visade sig hela tiden aningen snabbare av de två cyklarna som utgör testobjekt denna gång. Här susar David Dixon fram på snabbaste raksträckan i Anderstorp med Guzzin.



David Dixon bantestar Guzzi V7 Sport och Laverda SF-C på Scandinavian Raceway. Tre varv så hårt som möjligt med vardera maskinen. Intrycket var olika. Guzzin kändes fortfarande som "snabb touring" och Laverdan mera som en "racer". Men slutresultatet blev förbluffande - tre tiondelar skiljde det endast på de båda maskinerna, och detta till guzzins fördel!

grusvägar. Laverdan började ge användbart drag vid omkring 3500 v/min.

Seg Guzzi

I branta backar kunde man knappast märka att farten sjönk med Guzzin, medan Laverdan tappade ork mera märkbart. Guzzintog sig över vissa lutningar utan nedväxling, medan Laverdan fodrade en lägre växel. Karaktäristiskt för Guzzin är den ojämna tomgången. Maskinen skakar lätt fransida till sida. Vid ett snabbt gaspådrag rycker den till märkbart på grund av motorns vridmoment. Men när varvtalet går upp försvinner skakningarna undan för undan för att helt jämnas ut vid 4500 v/min. Men ett så högt varv som 5500 gick motorn underbart jämnt, medan Laverdan vid samma varvtal vibrerade i obekväma grad. Laverdans vibrationer började märkas på allvar kring 5000 v/min, kändes mest från sadelns bakre del, och blev obehagliga över längre perioder.

Därigenom sattes gränsen för den högsta bekväma marschfarten med Laverdan vid 4500 v/min. Detta motsvarade 122 km/tim - vilket man måste räkna ut, eftersom SFC:n huvudsakligen är avsedd för tävling och inte utrustas med hastighetsmätare. Bekväma marschfart med Guzzin befanns vid prov på Scandinavian Raceway vara kring 4400 v/min och 128 km/tim. Det fanns alltid krafter till hands, så med mera gaspådrag gick den utan vidare upp till 6000 på femman, vilket gör 180 km/tim. Också vid det varvet gick motorn så jämnt, att den påminde om en BMW.

Två tungviktare

Av de två maskinerna är det Guzzin som känns tyngst. Den ser inte bara tung och massiv ut, utan känns också så vid lägre fart. Laverdan, som otvivelaktigt

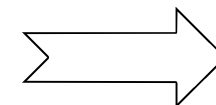
De italienska bidragen till supercykelhaussen är kanske inte lika revolutionerande som de japanska, men de är inte desto mindre intressanta, för italienarna har alltid haft rykte om sig att kunna göra sunda konstruktioner. Och de har tillverkat stora maskiner långt innan japanerna började. Med tanke på det måste Moto Guzzis och Laverdas svar på den japanska anstormningen anses ge upphov till mycket intressanta jämförelser.

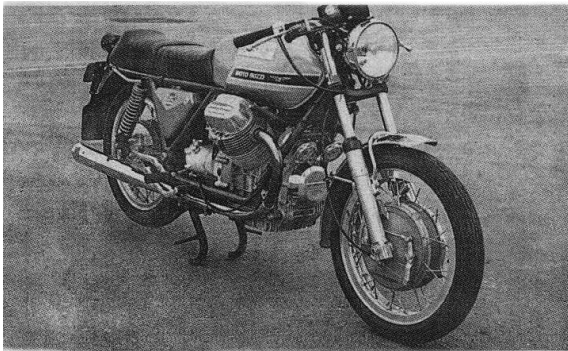


David Dixon startar på "stående kvartsmilen" med till vänster Moto Guzzi V7 Sport och till höger Laverda SF-C. Maskinerna har olika ursprung, Guzzin är en direktutveckling av den lugna tungviktiga långfärdsmaskinen V7 som i sin tur är en utveckling av en polismaskin. Laverdan däremot är byggd för sportmaskinstävlingar, alltså redan från början avsedd som genuin produktionsracer. Den har sin styrka i de på kontinenten förekommande 24-timmarsloppen, av vilka åtskilliga vunnits med Laverdamaskiner.

SUPERBIKES

Vänd!





Guzzi V7 Sport -den känns inte som en racer, men den går mycket fort i alla fall, konstaterade David Dixon. Bantesten över tre varv runt Scandinavian Raceway gav bl a ett förbluffande resultat, vilket våra prestandasiffror längre fram i reportaget visar. Guzzi V7 Sport finns visserligen i fabriksutförande för såväl sportmaskintävlingar som F750, men exemplaret här ovan är en vanlig seriemaskin, avsedd för

snabba landsvägsturer för "vanliga förare"

ITALIENSK SUPERBIKE

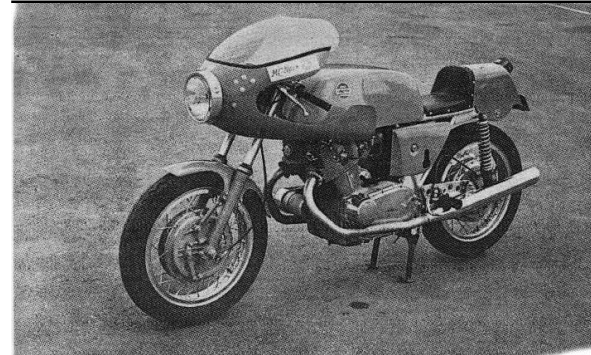
Maskinerna har lite olika ursprung: Moto Guzzi V7 Sport är en direkt utveckling av den lugna, tungviktiga långfärdsmaskinen V7, som i sin tur är en utveckling av en modell som konstruerats för polisens räkning. Laverda SFC, däremot, har utvecklats från Laverdas mera ordinära touringmaskin. Följaktligen är det Moto Guzzi som tvingats göra de mest omfattande ändringarna för att få fram sin supercykel. Hur de båda fabrikena lyckats framgå på ett utmärkt sätt av prestandasiffrorna.

Guzzis V7 Sport är i serieproduktion, medan Laverda SFC tillverkas i begränsad omfattning med en första "sats" om 200 ex. Den SFC jag haft tillfälle att provköra lär vara det enda exemplaret som förmodligen kommer att importeras till Sverige. Priset - som är så mycket högre än Guzzins - gör det tämligen ointressant att ta in modellen.

Laverda för bana

Det är inte bara därför som SFC:n är en unik maskin på svensk botten. Den är också avsedd som en fullblodig produktionsracer för sportmaskinslopp, med få om några eftergifter för landsvägsbruk. Den kommer komplett med halvkåpa och racingsadel, clip-on-styre och tillbakaflyttade fotpinnar, som ger rätt körställning för racing. Guzzin, däremot, är avsedd som vanlig sportmaskin, men med möjligheter för tävlingsbruk som baktanke.

Maskinernas olika karaktär visade sig tydligast vid prestandaproven på Scandinavian Raceway. Medan Laverdan kändes alldeles "rätt" för tävlingsbanan, uppförde sig Guzzin som vanliga sportmaskiner brukar göra när de kommer på en tävlingsbana, dvs den tillät inte en korrekt hopkrupen körställning på rakorna och kändes inte som en racer - vilket Laverdan gjorde. Men när vi kollade varvtiderna fick vi en överraskning. Medan det verkade gå ordentligt fort på Laverdan, var Guzzin aningen snabbare! Orsaken till överraskningen var



Laverda SF-C, en komplett maskin för bankörning i sportmaskinklassen. Maskinen levereras komplett med halvkåpa och racingsadel, tillbakaflyttade fotpinnar som ger en perfekt körställning för racing - osv. Men den är i första hand för 24-timmarslopp som cykeln är byggd. Exemplaret här ovan är det enda som importerats hit. En intressant bekantskap

med tanke på Laverdas faktiskt stora framgångar i långdistanslopp på kontinenten.

V-twinmotorns utmärkta prestanda utan tecken på ansträngning - något som också gör Guzzin till en härlig, lättkörd och snabb sportmaskin för vardagsbruk.

V-twinmotorn har alltid varit känd för att vara smidig, vibrationsfri med ojämn rytm och brukar ge ett tåligare intryck än sin parallelltvåcylindriga medtävlare. På Anderstorp yttrade sig detta i att vi inte märkte att Guzzin bevisligen stack iväg mellan kurvorna minst lika fort som Laverdan, men med mindre ansträngning. Det var t ex nödvändigt att varva Laverdan ordentligt för att motorn skulle ge sitt bästa, medan Guzzin inte behövde drivas så hårt. Även om båda maskinerna är femväxlade, kunde jag växla mindre med Guzzin och ändå accelerera lika snabbt som med Laverdan.

Guzzi för landsväg!

Ute på landsväg var skillnaden mellan de två ännu mer markerad, och här var Guzzin verkligen i sitt esse. Dragkraften över ett mycket brett varvtalsområde gör den härlig att köra under nästan alla förhållanden. Detta, och den tämligen ordinära körställningen, gjorde den till ett betydligt mera praktiskt alternativ än Laverdan med dess hopkrupna körställning. Lägg till detta att Guzzin har en mjuk fjädring och därför är bekvämare, jämfört med den hårda Laverdan, så förstår ni att det rör sig om maskiner som är olika i praktiskt taget varje avseende.

Men när det gäller ren prestanda, både acceleration, toppfart och varvtider, är skillnaden inte så stor. Laverdan har ett litet övertag i acceleration och användbar toppfart. Det tog längre tid för Guzzin att varva ut på Anderstorpsrakan, medan Laverdan reellt tidigt nådde sin maxfart. Guzzins högsta växel är mera av en överväxel än Laverdans, som växelsläppte lägre för att ge bättre acceleration i högfartsområdet.

I andra ändan på fartsdkalan gav Guzzins sega motor användbar effekt från strax under 3000 v/min, vilket gjorde den utomordentligt lämplig för slingriga