

Le motociclette di serie per i velocisti

Il modello G. T. C. Guzzi

Il Trofeo dei Gruppi Fascisti ha dato luogo ad una serie di rivelazioni sulle macchine di serie. Giovani piloti, e sconosciuti che non avevano mai preso parte a competizioni, hanno saputo tener testa a campioni di gran fama, il che significa che le macchine costruite dai nostri industriali per le competizioni delle motociclette di serie posseggono tutte le doti necessarie perchè qualsiasi guidatore possa da esse spremere tutta la potenza e tutta la velocità fornita dal possente motore.

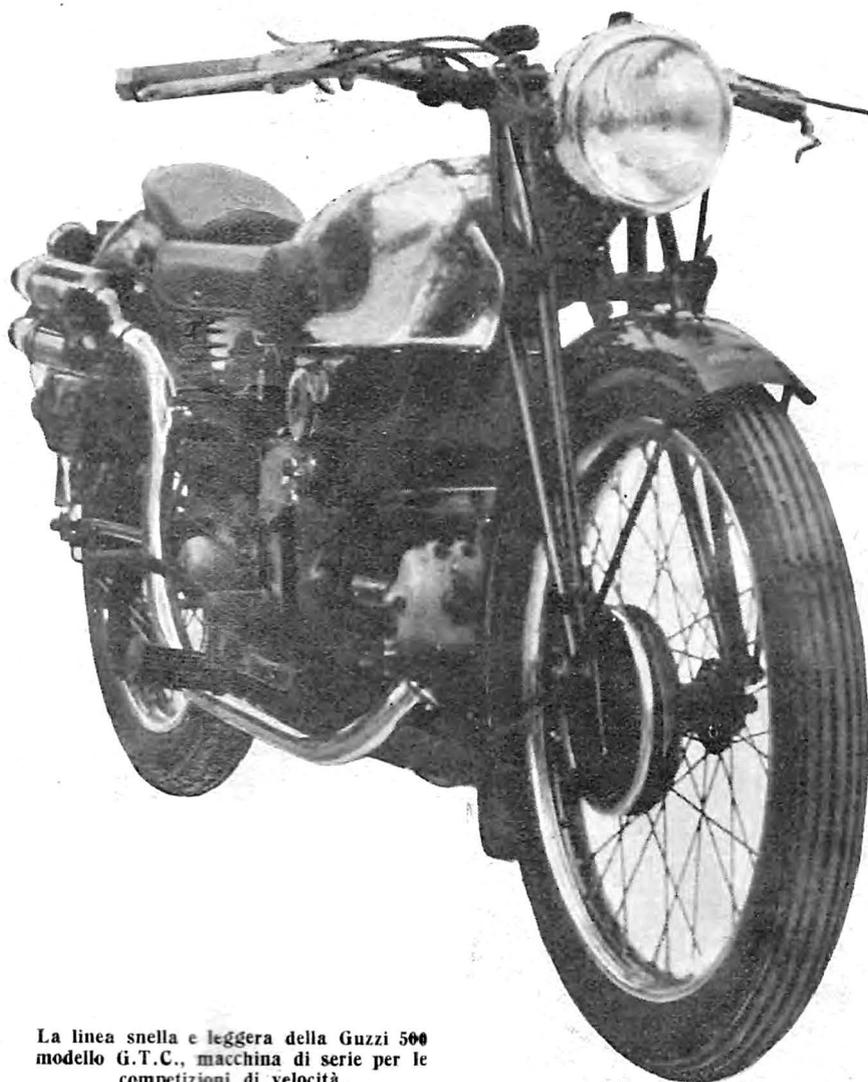
E' certo che la stabilità delle macchine attuali è in gran parte dovuta all'adozione della sospensione elastica posteriore, che migliorando l'aderenza della ruota motrice riduce, per non dire addirittura che elimina, l'eventualità d'imbarcate conferendo al pilota la massima disinvoltura anche alle più elevate velocità, ed è d'altra parte certo che la sospensione elastica migliorando il confort di guida permette una maggior padronanza del mezzo meccanico eliminando quella stanchezza che alla distanza si è sempre rivelata fra le cause più frequenti d'incidenti. Inoltre, come ognuno sa, le macchine moderne e quelle per le competizioni sono, naturalmente, le modernissime, hanno comandi d'immediata azione collocati nelle posizioni più razionali ed intuitive, siano essi quelli del freno, come quelli della frizione, del cambio di velocità e del gas. Tali disposizioni dei comandi facilitando grandemente le manovre, pongono i guidatori nelle migliori condizioni per sfruttare a fondo le possibilità delle loro macchine, senza forzarle più del necessario in modo da ottenerne i più brillanti risultati.

Il posto d'onore, volendo compiere una rassegna di queste macchine, compete senza tema di smentir-

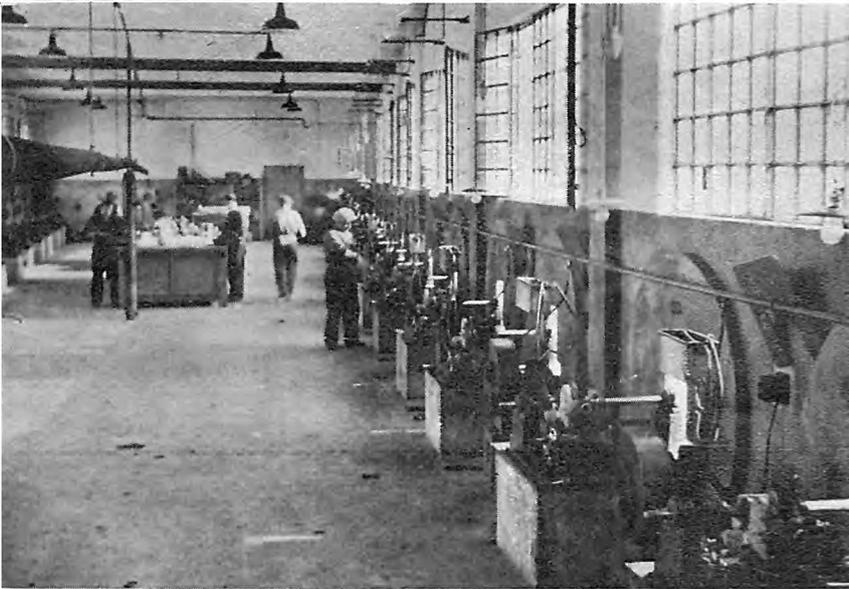
ta, alla Guzzi modello C la macchina che uscita dalle grandi officine di Mandello lo scorso anno ha saputo imporsi immediatamente nella Milano-Taranto vincendo la sua categoria col sempre giovane Prini alla media oraria di 96.514 sui 1283 chilometri del severissimo percorso. Derivata dal modello W a telaio elastico, che già aveva saputo crearsi fama di macchina velocissima e stabile oltre ogni esigenza, la nuova

creatura di Mandello non poteva compiere un collaudo più severo e più dimostrativo di quello compiuto alla nostra colossale gara di fondo.

Anche domenica a Monza sulla pista, non certamente in perfette condizioni, dell'Autodromo, le Guzzi C hanno dimostrato di possedere al più alto grado le qualità caratteristiche dei prodotti della classica marca. Giovani giudicatori alle prime



La linea snella e leggera della Guzzi 500 modello G.T.C., macchina di serie per le competizioni di velocità.



L'imponenza della nuova sala prova motori con 31 banchi.

armi, fidando nelle qualità della loro macchina hanno saputo tener testa ai campioni coprendo distanze notevoli a medie assai elevate. Gambigliani, ad esempio, ha saputo coprire 140 Km. alla media oraria di 135,966 e si trattava d'un licenziato di terza categoria, mentre che Pagani rispettivamente sul giro più veloce e sul percorso totale di 154 Km. ha toccato le velocità massime di 142,970 e 141,325.

La tesi da noi sostenuta, che cioè le motociclette di serie mettono i giovani in grado di competere sopra un piede assai prossimo alla parità con gli assi s'è dunque confermata anche domenica, dato che, nes-

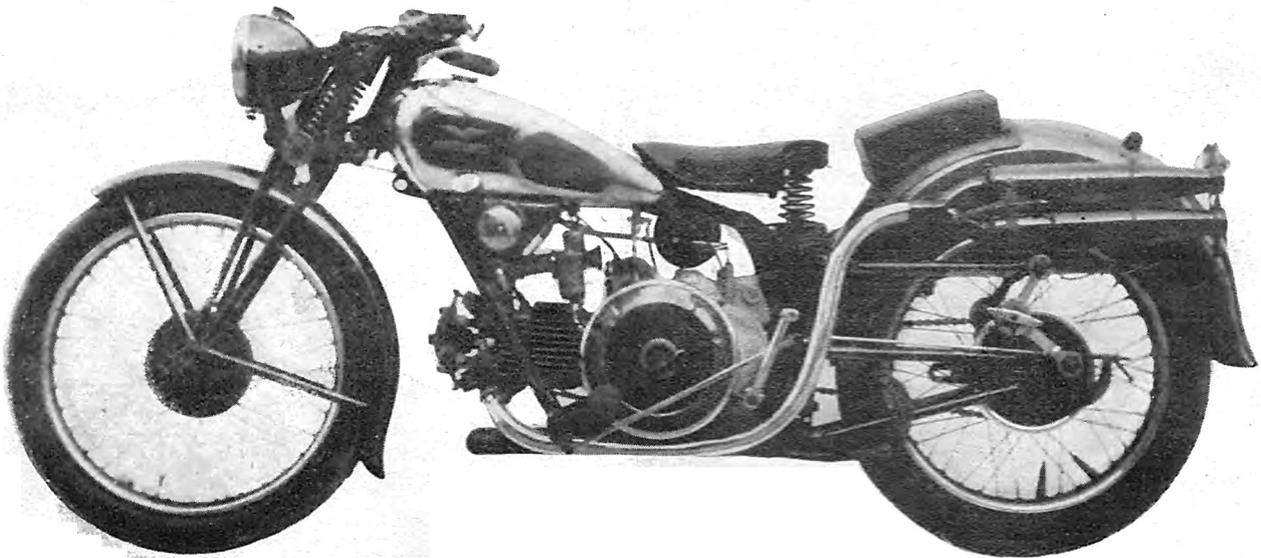
suno può negarlo, Pagani è da annoverarsi fra i nostri più bravi specialisti della pista monzese.

Come abbiamo detto la Moto Guzzi modello C, anzi GTC perchè si vende esclusivamente con la sospensione elastica integrale caratterizzata nei modelli di 500 cmc. dalla sigla GT, è frutto di ulteriori modificazioni al precedente modello W, caratterizzato da un diagramma di distribuzione spinto e da un rapporto di compressione più elevato dei modelli normali a valvole in testa, i diffusissimi V ben noti alla clientela turistica della grande marca di Mandello.

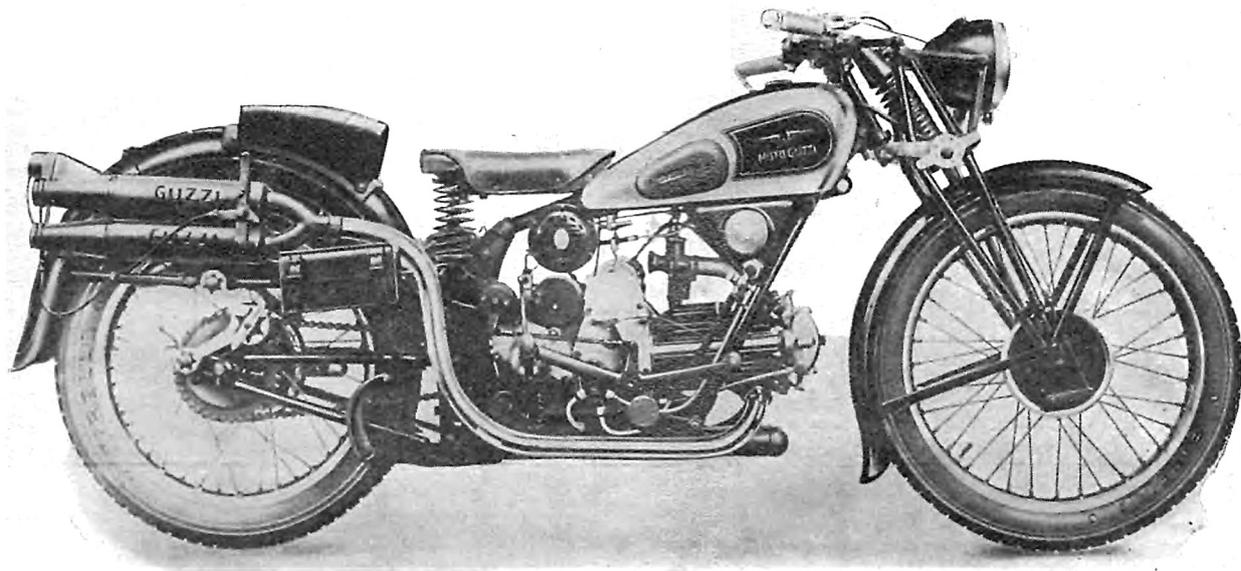
Il modello C beneficiando, come

tutti i modelli Guzzi d'un rapporto corsa-alesaggio inferiore all'unità, ha potuto realizzare con facilità una elevata velocità angolare del motore senza che la resistenza degli organi venga menomamente compromessa. Per la stessa ragione anche il riempimento della cilindrata è favorito, giacchè le valvole possono avere dei diametri maggiori a tutto vantaggio della potenza agli elevati regimi. Con un rapporto di compressione adatto all'uso dei supercarburanti del commercio, questo modello può raggiungere una velocità superiore ai 150 orari, senza che, in virtù del perfetto raffreddamento della testa si verificino dannosi fenomeni di autoaccensione.

La caratteristica del perfetto raffreddamento è una delle qualità basilari della produzione Guzzi, dovuta in gran parte alla disposizione orizzontale del motore che permette una piena esposizione della testata, con tutti gli organi annessi, dalla candela alle valvole, alla corrente d'aria prodotta dal moto d'avanzamento. Ma il segreto della fenomenale tenuta e durata di tutti i motori Guzzi è soprattutto costituito dalla minore velocità lineare del pistone dovuta al già citato rapporto corsa-alesaggio inferiore all'unità, sapientemente integrato da una lubrificazione che pone in circolazione una quantità enorme di olio, al quale viene affidato il compito di sottrarre calore alle parti del motore. Infatti, dato il senso di rotazione



Il modello G.T.C. 500 della Guzzi visto dal lato del volano.



Il modello G.T.C. 500 della Guzzi visto dal lato della distribuzione.

del motore, contrario alla direzione di marcia, l'olio posto in circolazione dalla pompa di mandata viene proiettato nella parte superiore del cilindro e quindi tutto il cilindro e gli organi a moto alterno vengono lubrificati da una continua pioggia di olio che adempie nel modo migliore alla sua funzione di sottrarre calore, dopo di che il lubrificante stesso viene dalla pompa di ricupero rimandato al serbatoio apposito, anch'esso sistemato nella parte anteriore dove beneficia della corrente d'aria fornita dalla traslazione per raffreddarsi rapidamente nelle migliori condizioni.

Tali sono le ragioni di quella tenuta che ogni motociclista riconosce alla Guzzi come qualità essenziale. Ad essa si deve aggiun-

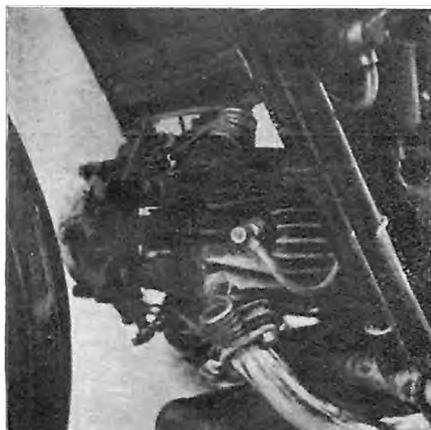
re la perfezione della trasmissione primaria ottenuta a mezzo del sistema motore-cambio in blocco unico, che, data la assoluta precisione delle lavorazioni non può dar luogo ad inconvenienti d'alcun genere.

Com'è noto nel sistema di trasmissione primaria è inserita la frizione a dischi metallici, quanto di più duraturo e perfetto possa essere realizzato in questo campo, inoltre il sistema totale di trasmissione porta una unica catena, riducendo al minimo le cause d'inconvenienti di tale sistema.

Un'altra causa di inconvenienti è tolta nella Guzzi coll'adozione di due sorgenti distinte di energia elettrica: il magnete per l'accensione e la dinamo per l'illuminazione, apparecchi entrambi comandati a me-

zo di ingranaggi e quindi di funzionamento assolutamente sicuro e privo d'ogni possibilità di sregolazioni.

Queste caratteristiche tecniche sono comuni a tutti i modelli della produzione Guzzi ed infatti la C non si stacca dallo schema fondamentale. Se non fossero i caratteristici tubi di scarico rialzati terminanti con doppie marmitte, allo scopo di permettere una silenziosa evacuazione dei gas di scarico senza contropressioni dannose all'elevato rendimento del motore, e rialzati per permettere le più forti inclinazioni nelle curve prese a grandissima velocità, la Guzzi modello C non si distinguerebbe esteriormente dalle altre macchine di 500 a valvole in testa, costruite a Mandello.



L'allettatura della testa e la posizione della candela danno assoluta certezza di raffreddamento.



Il carburatore, i condotti ed i filtri della benzina, gli organi dell'impianto elettrico sono sempre a portata di mano nella Guzzi C.



Il motore della Guzzi C con gli organi di comando della distribuzione completamente racchiusi.

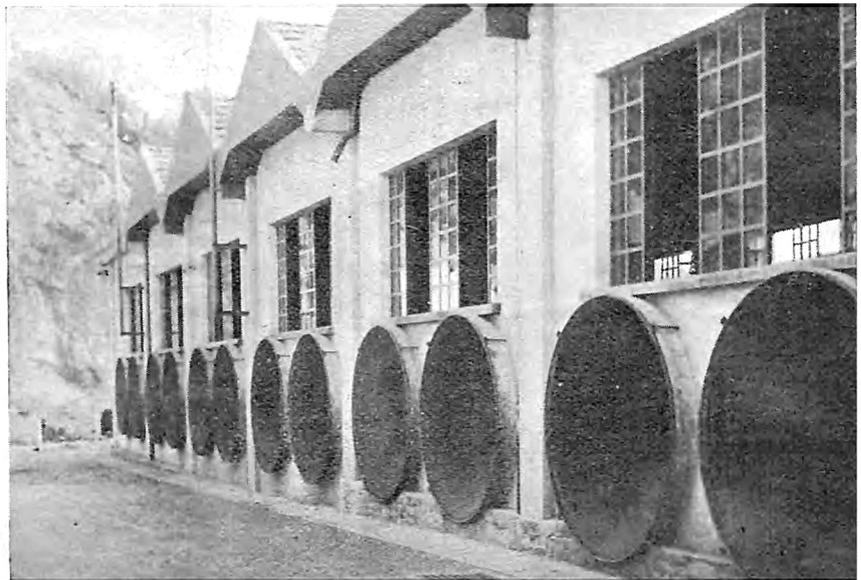


Dovunque sorgono nuovi capannoni: eccone uno a due piani, conquistato, si può dire, alla montagna.

Però l'osservatore attento troverebbe che il serbatoio del carburante ha una capacità di 17 litri, superiore quindi di 5 litri al normale ed il serbatoio dell'olio con i suoi 3 litri è di mezzo litro superiore al normale. Inoltre le gomme in conformità all'impiego specificamente velocistico del modello hanno le seguenti misure: 3×20 alla ruota anteriore e $3,50 \times 19$ a quella posteriore, mentre gli altri modelli hanno gomme di 19 sezione 3,50 dietro e 3,25 davanti.

La sospensione elastica posteriore, quella che permette di sfruttare a fondo la potenza del motore su qualunque terreno ed a qualsiasi velocità è in tutto e per tutto uguale agli altri modelli Guzzi. Pioniera della sospensione elastica integrale, la marca di Mandello ha da anni raggiunto la perfezione in questo campo ed il suo sistema rimane immutato anche nei dettagli tant'è la dolcezza di marcia consentita dal-

l'originale soluzione e la magnifica tenuta di strada anche sui terreni più infidi. Ne sono testimonianza pal-



La sala prova motori è all'estremità sud dello stabilimento a ridosso della montagna e l'inevitabile frastuono non molesta più nessuno.

mare i successi riportati in tutti i generi di manifestazioni sportive, dalla prodigiosa ed estremamente impegnativa Milano-Taranto, ai brevi circuiti di velocità su percorsi stracciadini, dalla odierna riunione sull'autodromo di Monza alle gare di regolarità; altra autorevole testimonianza, l'adozione dei modelli elastici nell'equipaggiamento dei nostri corpi armati, il cui impiego ha culminato nella grande impresa che ha dato all'Italia fascista il suo Impero.

Questo modello C, tanto ricercato dai giovani sportivi che rimpiazzano con esso, e vantaggiosamente, le un tempo famose motociclette d'importazione, ha un sicuro avvenire. Soltanto con tali tipi di macchine si potrà alimentare la passione dei nostri velocisti fornendo a loro il mezzo di combattere belle gare a tutto vantaggio della propaganda motociclistica. Anche sotto questo aspetto, i dirigenti della *Moto Guzzi*, sempre all'avanguardia della tecnica, si sono resi benemeriti del motociclismo italiano



MAGNADYNE

lo Stradivario della radio