

**Bisogna combattere l'idea che per andare in moto occorra un abbigliamento speciale, talvolta buffo e spesso scomodo.**

**In città si deve usare la motocicletta senza variare l'abbigliamento consueto. In caso di pioggia basta l'impermeabile.**



# L'Ardetta

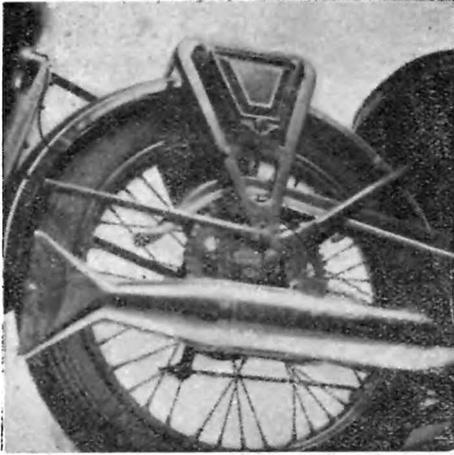
Dobbiamo alla squisita cortesia dei dirigenti la *Moto Guzzi* il piacere d'una lunga ed esauriente prova della nuova piccola «Ardetta», la 250 economica che tanti desideri ha acceso nella folla dei visitatori della XX Esposizione del Motociclo. Abbiamo avuta la macchina a nostra disposizione tutta una settimana e prima d'ogni altra considerazione ci si permetta di esprimere il nostro schietto parere di vecchi consumati motociclisti: l'«Ardetta» è una motocicletta d'impiego universale, in grado cioè di appagare tutte le esigenze di qualsiasi categoria di motociclisti. Essa infatti costa solamente 3,50 lire ed è quindi da annoverarsi fra le meno care del mercato; consuma pochissimo giacchè la Casa dice 35 chilometri con un litro e noi ne abbiamo compiuti do-

menica scorsa 170, esattamente misurati, con soli 4,5 litri di benzina arrivando quindi a 38 km. per litro, senza marciare ad andatura economica e con una macchina assolutamente nuova, quindi non nelle migliori condizioni di rendimento; viene garantita dalla Casa (notoriamente seria e precisa in tutti i dati di prestazione della macchina) per una velocità di 100 km. orari ed abbiamo controllati noi personalmente, durante le prove fatte a suo tempo da collaudatori, dei chilometri coperti in 33" corrispondenti alla media di 109 orari su strada piana asfaltata; infine questa minuscola macchina del peso poco superiore ai 100 kg. ha una tale maneggevolezza, un tal brio di motore ed una così perfetta stabilità da permettere le più elevate medie di marcia su qualsiasi percorso, co-

me abbiamo agevolmente potuto controllare di persona.

Tutte queste qualità che compendiano magnificamente le prestazioni turistiche della macchina, si completano poi con le mirabili doti d'impiego utilitario e cittadino dell'«Ardetta» che sembra creata apposta, con la sua silenziosità assoluta, con la disposizione razionale, istintiva, diremmo quasi, di tutti i suoi comandi per la circolazione nel più intenso traffico d'una città come Milano, dove, nelle vie del centro, tra pedoni e ciclisti indisciplinati e veicoli d'ogni genere, c'è da marciare sempre coi freni, il cambio ed il gas in manovra.

Ripetiamo ancora dunque che l'«Ardetta» è una motocicletta d'impiego universale ed insistiamo su questa nostra definizione in quanto che essa, nei con-



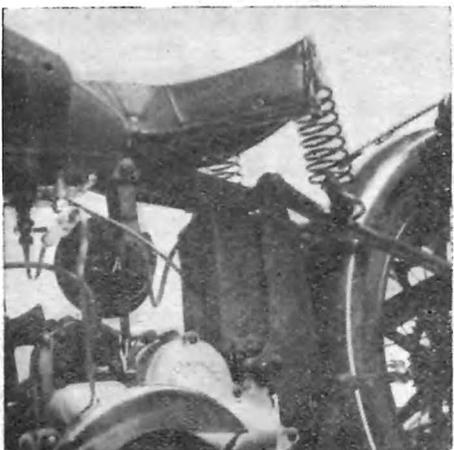
Il silenziatore ad unica posizione ed il portapacchi con le scatole dei ferri.

fronti delle motociclette utilitarie, è in grado di fornire le migliori soddisfazioni anche al turista ed allo sportivo che non sia uno dei tanti sfegatati apostoli (più a parole che a fatti) della velocità per la velocità.

Ci è spiaciuto nel rendere la macchina, tanto gentilmente messa a nostra disposizione, che la stagione non ci abbia reso possibile uno di quei grandi viaggi che sono la passione di tutti i motociclisti come noi, dove alle lunghe tirate in pianura, fa da complemento una bella scalata alpina... ma non è detto che non ci sia dato di portare l'« Ardetta » allo Stelvio quando sarà sparita la neve!

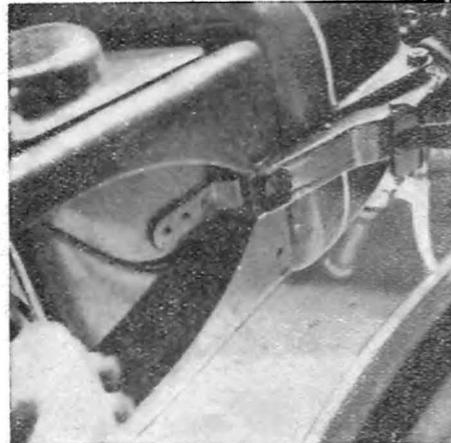
Già nel primo fascicolo dedicato alla XX Esposizione del Motociclo abbiamo data, con le prime illustrazioni, una breve descrizione della nuova « Ardetta ». Ora che abbiamo potuto conoscerne tutti i dettagli ne parleremo con la larghezza che è doverosa per una macchina che si rivolge ad una tanto vasta schiera di clienti.

Questa nuova Guzzi deriva dalla conoscitissima 250 che la Casa di Mandello ha posto in commercio qualche anno addietro in sostituzione del model-



Dettaglio dell'attacco del serbatoio e degli elementi posteriori in lamiera completanti il telaio.

lo 175 che era stato creato sul finire del 1932. Della sua progenitrice, l'« Ardetta » conserva il gruppo motore-cambio, piccolo gioiello di tecnica e perfezione motociclistica, mentre che la parte telaristica è stata tutta rifatta secondo concetti modernissimi con impiego prevalente di lamiera stampata. Come ognuno sa, tale costruzione è più econo-



Dettaglio del collegamento anteriore in lamiera fra la pipa di sterzo e la culla del motore.

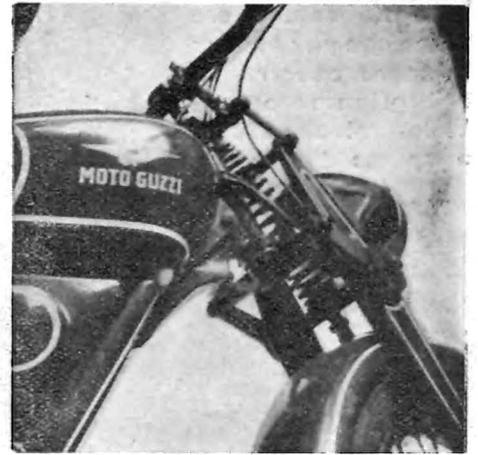
mica (parliamo di produzione in grande serie, s'intende) di quella in tubi pur presentando circa uguale resistenza, mentre, si può dire anzi, che la rigidità ne risulta migliorata. Inoltre il peso totale del telaio risulta notevolmente inferiore, a tutto vantaggio quindi del rapporto potenza peso del quale è nota l'importanza.

Dalla serie di fotografie che abbiamo personalmente eseguite tentando di ren-



Il collegamento del telaio sotto la sella; si noti la sistemazione della batteria.

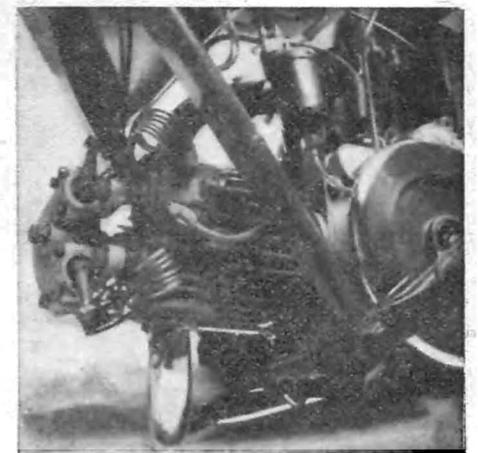
dere chiaramente visibili molti dettagli del nuovo telaio, si possono individuare le particolarità costruttive di questa ossatura semplice leggera e monolitica. Il collegamento fra la pipa di sterzo e quella sottostante alla sella è ottenuto mediante una trave a scatola in lamiera stampata, dalla quale si dipartono ante-



Dettaglio della pipa dello sterzo e dell'attacco anteriore del serbatoio.

riormente i due elementi che scendono ad abbracciare il motore e la sottostante culla. Questi due elementi presentano sezione ad U stretto che li fa sembrare, ad un osservatore superficiale, veri tubi, con effetto estetico assai piacevole e con una rigidità laterale innegabilmente superiore a quella ottenibile con elementi stampati di sezione diversa. In questo dettaglio si rivela una delle caratteristiche di tutta la produzione che non abbandona mai d'improvviso le soluzioni classiche, ma preferisce invece farle adottare alla clientela con un processo di lenta e sicura persuasione che impedisce pericolosi salti nell'incertezza.

La parte posteriore del telaio è ancora in elementi tubolari per quanto riguarda le due forcelle e si completa con le due piastre in lamiera stampata che scendono da sotto la sella a completare la triangolazione. Questa soluzione è oramai da anni entrata nella costruzione di tutti i modelli Guzzi ed ha dimostrato i suoi vantaggi sia riguardo la rigidità del treno posteriore, quanto per la sistemazione della batteria degli accumulatori posti nella parte più centrale e riparata della macchina, in mo-



Gli elementi anteriori del telaio, con il loro profilo a U sembrano costruiti in tubi.

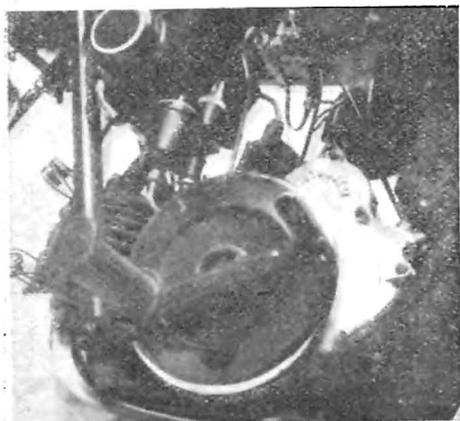


La presentazione dell'« Ardetta », la nuova piccola Guzzi, alla Rosa d'Inverno. Una lunga teoria di macchine sfila in piazza del Duomo a Milano, fra l'ammirazione della folla. L'imponente colonna è « comandata » dal dott. Ulisse Guzzi figlio del valoroso costruttore di Mandello.

do da sottrarla a tutte le ingiurie della strada, alle scosse, ecc.

Il telaio di questa macchina è chiuso al disotto da due piastre che formano la culla sulla quale è fissato il gruppo motore-cambio. Anche il cavalletto centrale è in lamiera, le due estremità poggianti al suolo hanno grande superficie con forma ad eccentrico di modo che il sollevamento della macchina è di una semplicità estrema, senza sforzo alcuno, mentre l'appoggio largo e molto ampio assicura la stabilità della macchina su qualunque terreno.

La forcella elastica anteriore è del noto modello Guzzi in lamiera stampata che ha già fatto le sue prove. Un



La comoda posizione del pedale del freno posteriore, alla portata del tallone sinistro.

complesso leggero e robusto di eccellente aspetto estetico che completa mirabilmente la macchina contribuendo col suo perfetto funzionamento a rendere ottimo il conforto del guidatore ed eccellente la tenuta di strada. Il gruppo di guida è integrato dal frenasterzo e da ammortizzatori regolabili a mano durante la marcia ed il manubrio è montato con morsetti in modo da poterne regolare la posizione.

Su tali manubri i comandi sono fissati assai razionalmente e per le lunghe leve del freno anteriore e della frizione si è fatto ricorso alla lamiera stampata ottenendo la massima robustezza accoppiata ad una leggerezza notevole.

Per quanto riguarda le ruote esse sono gommate con pneumatici *Pirelli* 19 per 3, la misura classica per le motociclette di media cilindrata. I freni hanno tamburi rigidissimi in modo da assicurare il massimo effetto frenante. Nel tamburo del freno anteriore può essere agevolmente collocato il comando del contachilometri, essendo già praticata l'apposita apertura nel piatto portaceppi. Il freno posteriore è comandato mediante lunga leva rigidissima che si aziona col tallone sinistro senza dover togliere il piede dalla staffa.

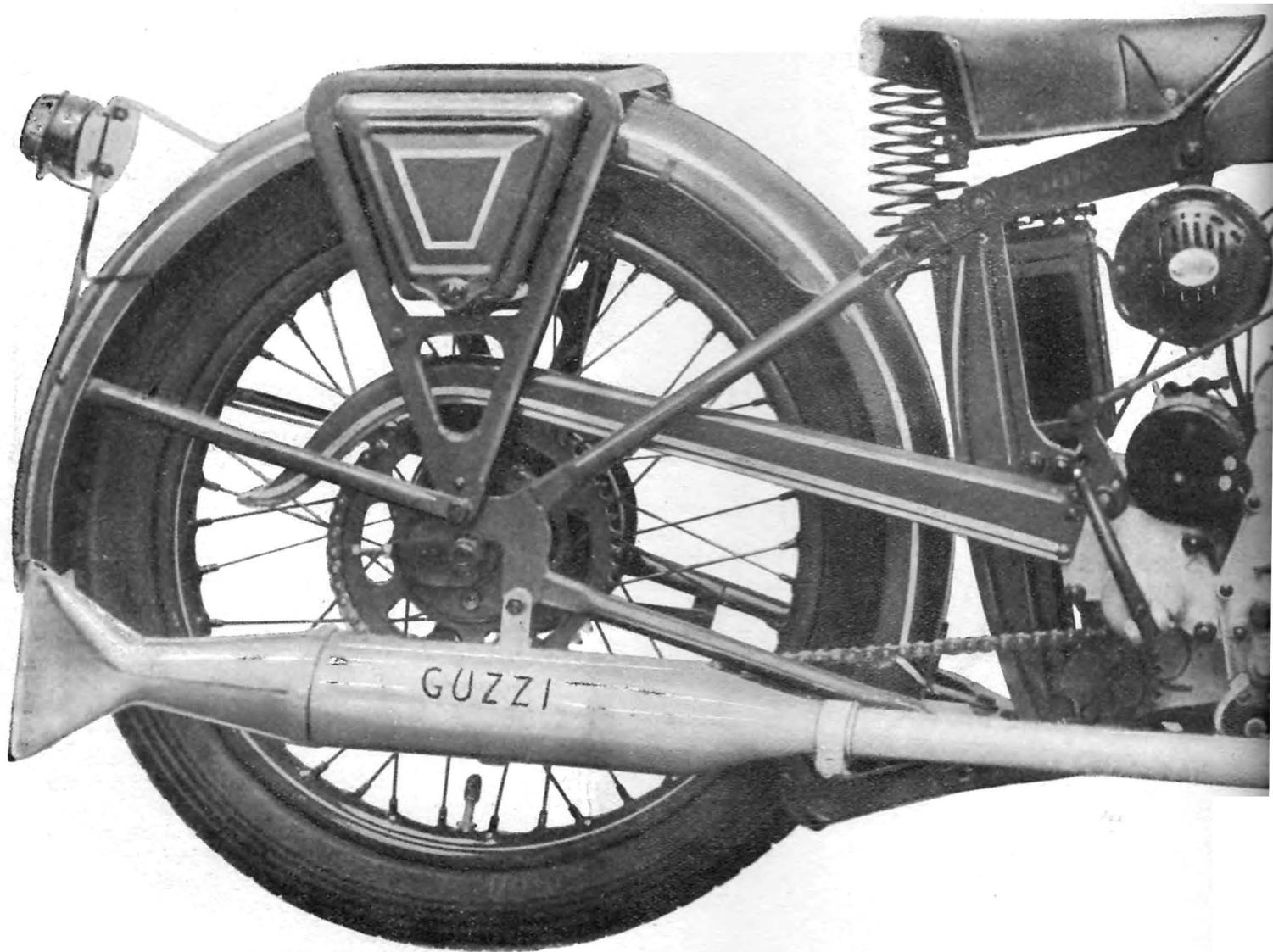
I parafanghi hanno una sezione larga tanto da proteggere in modo completo il guidatore da ogni proiezione

sollevata dalle ruote. Al parafango posteriore è fissato il portabagagli in lamiera stampata, adatto a sopportare anche il peso dell'eventuale passeggero; su di esso sono fissate due ampie scatole in lamiera per contenere gli accessori. Una efficace protezione è collocata sulla parte superiore della catena di trasmissione ed un silenziatore terminante a coda di pesce consente alla macchina una marcia priva di ogni rumorosità senza che il motore risenta dannose contropressioni, pur non facendo ricorso al dispositivo città-campagna che, specialmente in una mac-



Pedale del cambio e pompa dell'olio, protetta dal tubo di scarico nell'« Ardetta ».

**L'Ardetta è la macchina d'impiego universale. Costa 3950 lire ed è oggi uno dei tipici esponenti della "motocicletta per il popolo".**



china usata anche per servizi utilitari, può dar luogo a... sorprese.

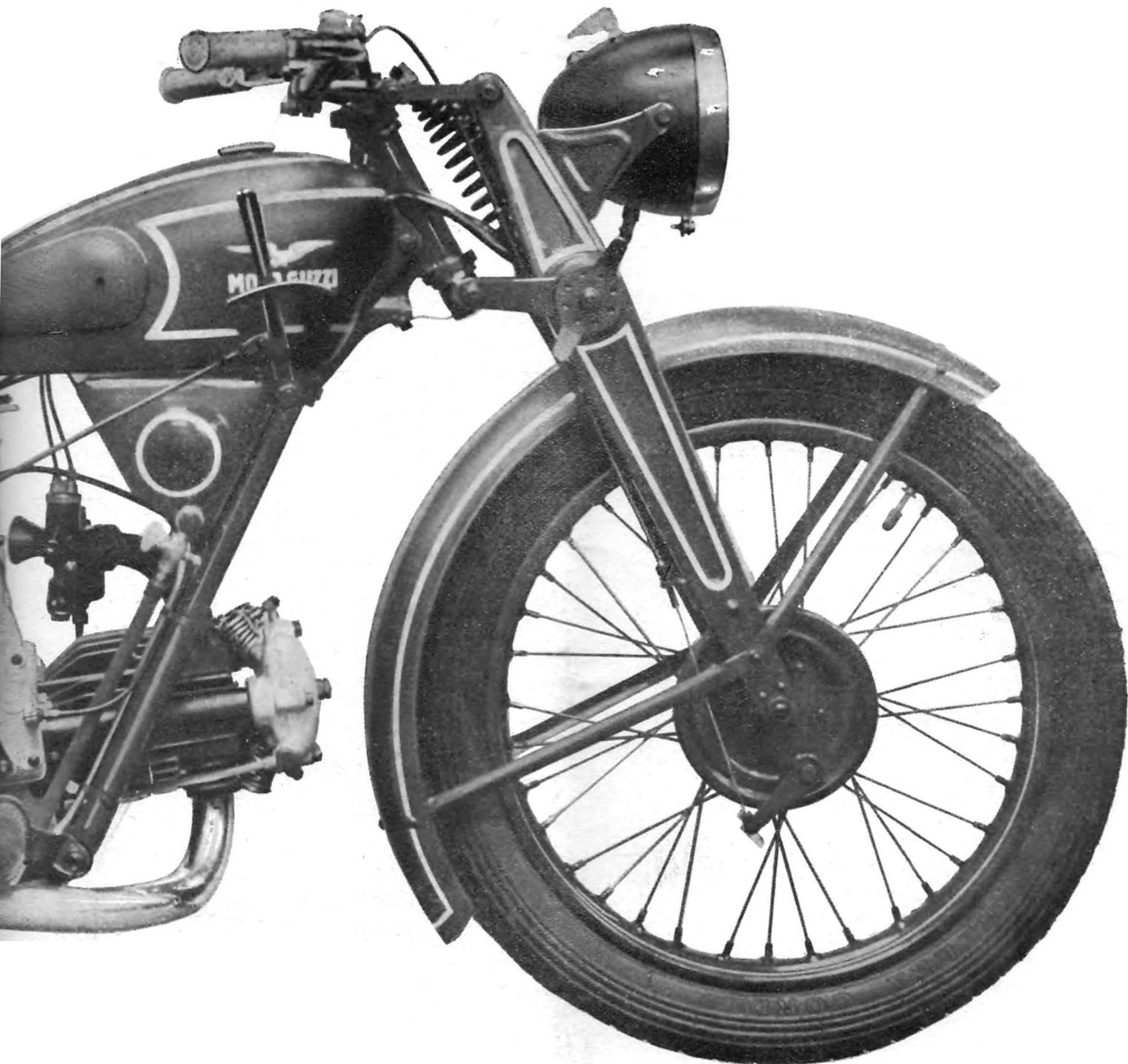
Per finire la descrizione della parte non motrice diremo che i serbatoi sono piazzati come in tutte le *Guzzi* cioè quello dell'olio sottostante a quello della benzina. La loro capacità è tale che un pieno di carburante serve per oltre 400 chilometri, mentre quello dell'olio, data la capacità di 2 litri, si traduce in una autonomia grandissima perchè il consumo di lubrificante è insignificante. Il serbatoio della benzina è fissato al telaio a mezzo di orecchiette e bulloncini, tanto anteriormente che posteriormente il che facilita il montaggio e

rende più facile le verifiche. In quanto ai rubinetti essi sono sempre due, dei quali uno di riserva, provvisti di doppi filtri. La verniciatura è d'un simpaticissimo colore grigio con filetti bianchi che fa spiccare assai la macchina anche fra una massa di consorelle, il che piace sempre al suo possessore.

Il motore della « Ardetta » è il classico ottimo motore della *Guzzi PL* derivato come abbiamo già detto dal precedente e dal 175. E' un prodotto tipico in tutti i suoi dettagli, dal sistema di lubrificazione al cambio di velocità in blocco, dalla formula quadra, alla trasmissione primaria. Unica varian-

te, in questo modello, l'accensione a spinterogeno invece che a magnete. Questa soluzione è stata adottata per poter praticare una ulteriore riduzione sul prezzo ed a dire il vero nessuno avrà da lamentarsene.

Già nel Numero 3 di quest'anno abbiamo ampiamente descritto l'impianto elettrico *F.R.* che è appunto quello adottato sulla « Ardetta » e non riteniamo il caso di ripetere una dettagliata descrizione. Diremo solo che quest'impianto avendo la sorgente d'energia elettrica, cioè la dinamo, provvista di regolatore di tensione, solleva da ogni timore il motociclista circa l'efficienza

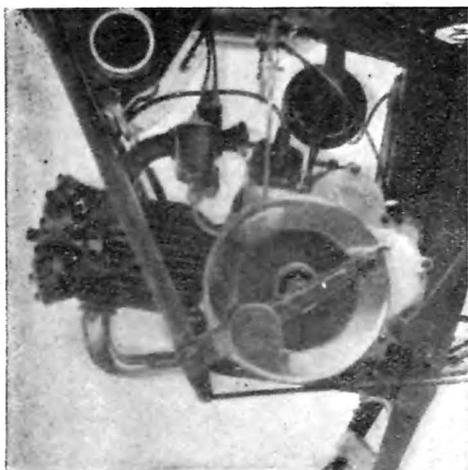


della batteria. E' infatti a tutti noto che l'impianto d'accensione a spinterogeno può essere alimentato anche senza l'interposizione della batteria, quando la dinamo abbia il regolatore di tensione. Cade quindi ogni obiezione circa la possibilità di messa in marcia ed anche d'illuminazione, che sogliono sollevarsi sul conto degli impianti a spinterogeno con dinamo non munita di regolatore. Nell'impianto F.R. speciale per l'« Ardetta », con una bella soluzione tecnica è stato incorporato il rottore con la bobina, ottenendone un apparecchio d'uguale ingombro del magnete. Quest'apparecchio prende il mo-

vimento dalla scatola dove sono gli ingranaggi della distribuzione, di modo che esteriormente il gruppo motore è uguale al precedente fornito del consueto sistema d'accensione.

Il motore ha l'alesaggio di 70 e la corsa di 64 con una cilindrata totale di 247 cmc. cioè dimensioni quanto mai adatte per ottenere un ottimo riempimento del cilindro e contenere nei limiti più tranquillizzanti la velocità lineare del pistone pur raggiungendo regimi di rotazione elevati. Si sentono subito queste caratteristiche eccezionali, inconfondibili, della Guzzi. Il motorino è infatti d'un brio ecceziona-

le in virtù anche dell'alta potenza specifica che è in grado di raggiungere con le sue valvole in testa inclinate e camera di combustione emisferica. Molle di richiamo a doppia pinza, alettatura razionalmente sviluppata sia sulla testa che sul cilindro, pistone leggero, organi a moto alterno anch'essi leggeri, chiusura ermetica delle aste e dei bilancieri di comando delle valvole con lubrificazione costante. Tanto gli ingranaggi della distribuzione, quanto quelli della trasmissione primaria sono ottimamente lubrificati, assieme agli organi rotanti ed agli ingranaggi del cambio di velocità, dalla grande quan-



L'aspetto meccanicamente impeccabile del gruppo motore-cambio dell'Ardetta.

tità d'olio posta in circolazione dalla pompa di mandata. Sono più di 80 litri d'olio ogni ora che la pompa di ricupero ritorna al serbatoio per essere raffreddato e rimandato in circolazione ed è questo, come ognuno sa, uno dei segreti della grande resistenza del motore Guzzi ai più rudi sforzi.

Nel cambio di velocità di questa macchina i tecnici di Mandello hanno ritenuto sufficienti tre rapporti e la pratica dimostra come la soluzione non abbia mai dato luogo ad incompleto sfruttamento della potenza fornita dal motorino, anche perchè il comando a mezzo selettore, sia esso realizzato a mano od a pedale, rende l'operazione tanto agevole che il cambiare diviene istintivo non appena se ne avverte la necessità.

La frizione a dischi metallici in bagno d'olio è la superlativamente dolce frizione caratteristica delle moto Guzzi che non soffre slittamenti od inconvenienti d'altro genere che ne menomino la efficacia. La trasmissione finale è ben lubrificata da uno sfiatatoio che convoglia sulla catena i vapori d'olio che si producono nel carter motore, assicurando così il più elevato rendimento e la miglior durata della trasmissione.

Questa è la macchina che abbiamo definita *d'impiego universale*. In una settimana di prova, noi che da tempo siamo abituati alle grosse cilindrate, abbiamo finito col ricrederci. E' più in-

teressante, più economico, più sicuro, più pratico, l'usare macchine come questa. Ci si diverte di più, si circola con maggior disinvoltura, si spende meno, il che ha una grande importanza, e si ottengono ugualmente delle elevate medie orarie. In salita (ci siamo spinti fino a Brunate approfittando d'una magnifica domenica di sole) la macchina è d'un brio entusiasmante sui tornanti ed in ripresa, in pianura cammina su per giù come le motociclette di doppia cilindrata, che ti passano magari sul rettilineo e le raggiungi alla prima curva od al primo sciame di ciclisti spadroneggianti in mezzo alla strada. In città è una cosa deliziosa, si circola con la stessa agilità di un ciclista aprendo e chiudendo il gas con voluttà per sentire il motorino rispondere con la massima rapidità ed energia ai comandi e quando si arriva ai semafori è un piacere sentire la macchina fermarsi di colpo sotto il tocco del freno mentre che il rapido cambio a pedale permette in un attimo di passare in folle pronti a scattare appena spunta il segnale di via li-

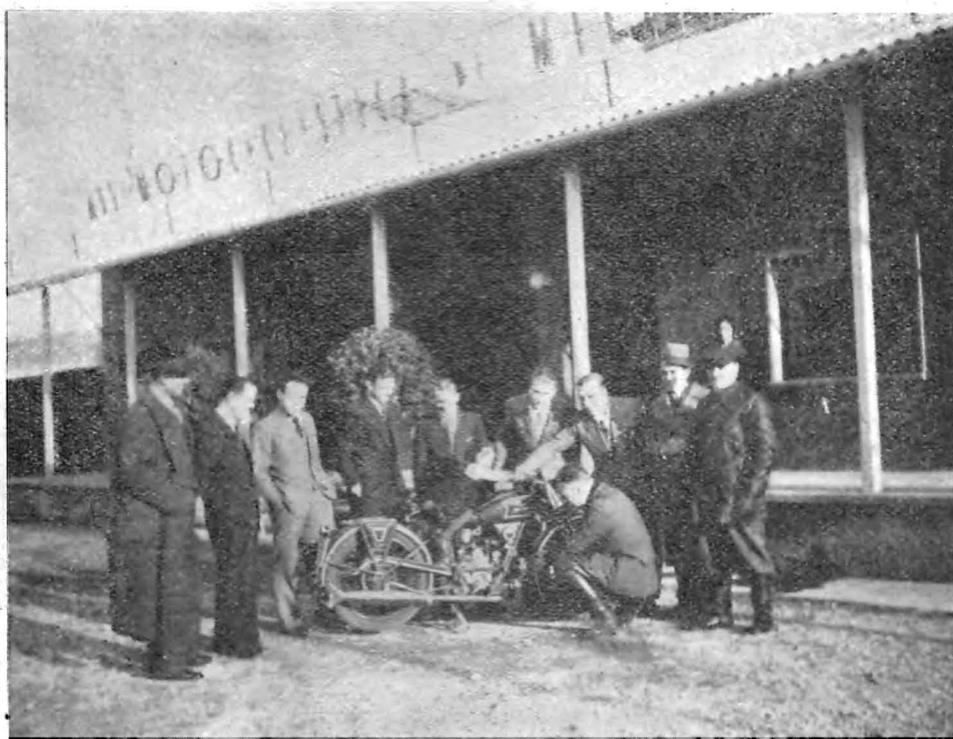


Gli organi di comando delle valvole sono ben chiusi e lubrificati.

bera sgusciando via fulmineamente.

Macchina moderna, per uomini moderni, autarchica sotto tutti gli aspetti, dai materiali impiegati nella costruzione alla esigua quantità di carburante e lubrificante che consuma. Macchina che ci ha lasciato il profondo desiderio d'averne una da usare tutto il giorno...

Ma questo è un'altro discorso.



Abbiamo concluso la domenicale gita alla sede dell'A. M. di Milano, dove l'Ardetta ha trovato degli ammiratori che se ne intendono.

# UN PRODOTTO SUPERIORE PER MOTO SELLA CONTINENTALE

Produzione: "SELLE AQUILA,"