

Offina Francione Francesco & Figlio
Accessori per Auto e Moto
MATERA
Corso Umberto I. N.º 27



LA NUOVA
MOTO GUZZI
175

GOMME PIRELLI

www.rpw.it



"MOTO GUZZI,"

SOCIETÀ ANONIMA

Sede Legale: GENOVA - Via Assarotti, 7 - Telefoni 56-960 - 56-962

Stabilimenti ed Amministrazione: MANDELLO del LARIO (Como) - Telefono 18

Filiale: MILANO - Piazza Lega Lombarda, 3 - Telefono 91-421

La **Motoleggera Guzzi 175** è una macchina di classe, dal motore geniale, saldo e generoso, dal telaio studiato per la massima stabilità, resistenza e durata. Tutte le originali soluzioni tecniche, che nei precedenti modelli resero famosa la casa **Guzzi**, integrate dalla vasta esperienza di tanti anni di fecondo lavoro, hanno creato questa motoleggera che Voi, o Motociclisti, giudicherete certamente degnissima del nome che porta.

MOTORE

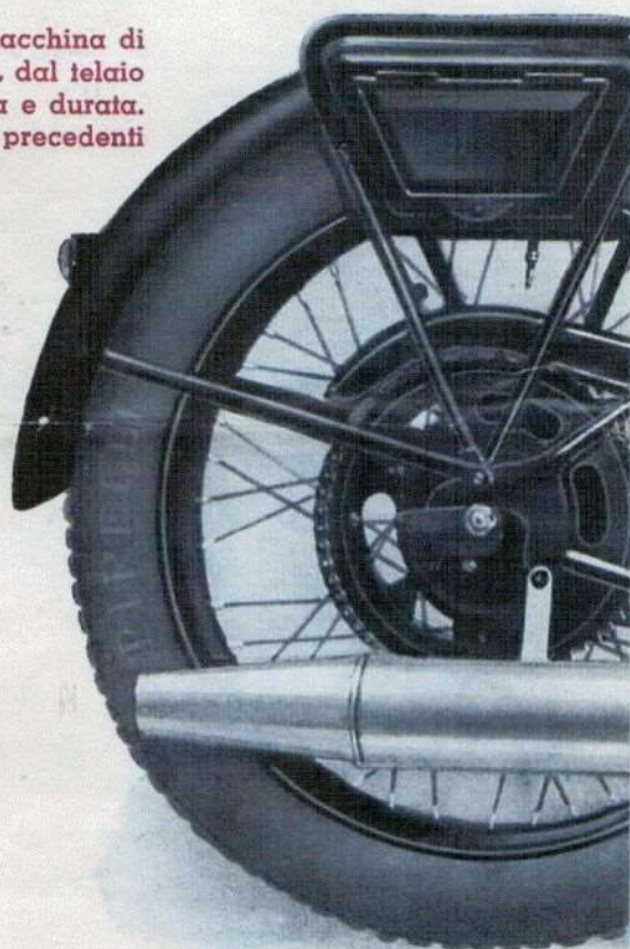
Categ. 175 a 4 tempi - Alesaggio 59 mm. - Corsa 63,7 mm. - Valvole in testa inclinate a 31° - *Albero a gomito* di acciaio cementato, temperato e rettificato, lavorante su cuscinetti di grande diametro, a sfere dal lato distribuzione e a rulli dal lato volante. L'albero è particolarmente robusto per sopportare con conveniente margine di sicurezza e senza vibrazioni, tutte le sollecitazioni conseguenti agli scoppi, alle forze di inerzia ed alle velocità di rotazione. E' costruito in due parti, con innesto cilindrico e bloccaggio a bullone.

Biella in acciaio al cromo nichel stampata, cementata e rettificata, montata su aghi; ha la sezione a doppio T e la testa in un sol pezzo.

Pistone di buona lega d'alluminio, leggero e robusto, guarnito di due fasce elastiche rettificate su tutta la superficie e di una fascia raschiaolio.

Spinotto di grande diametro, di acciaio speciale, cementato, rettificato e fissato col noto sistema di fermi a molla.

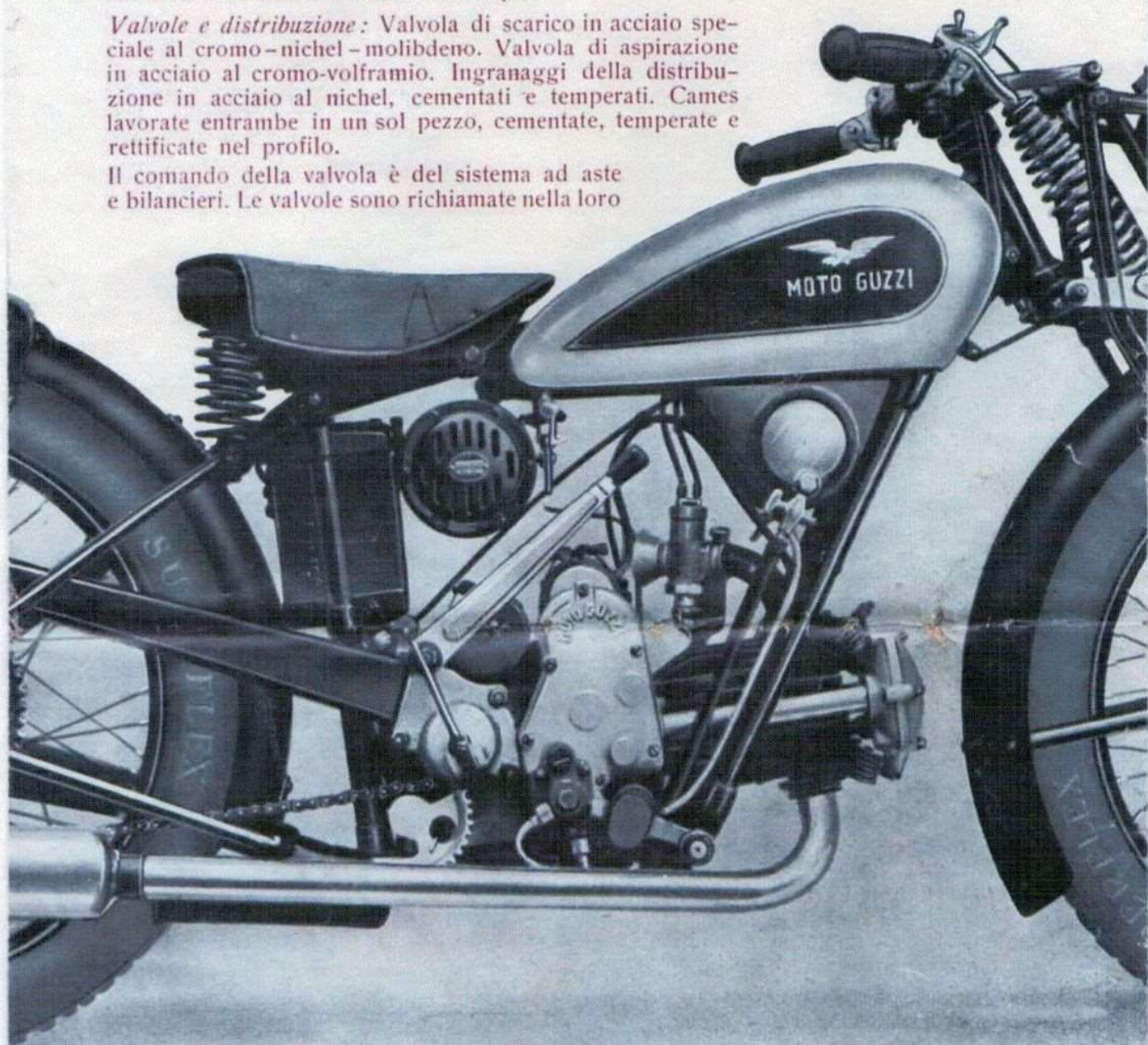
Volante esterno, di grande dimensione, in acciaio stampato e completamente lavorato e cromato.



Cilindro e testa fusi in ghisa nicromizzata e convenientemente alettati. Il cilindro è fissato ad incastro sia alla base del carter che all'appoggio della testa; è rettificato e lucidato a specchio; la testa è internamente a forma emisferica, ed è completamente finita di lavorazione in tutte le sue parti.

Valvole e distribuzione: Valvola di scarico in acciaio speciale al cromo-nichel-molibdenu. Valvola di aspirazione in acciaio al cromo-volframio. Ingranaggi della distribuzione in acciaio al nichel, cementati e temperati. Cames lavorate entrambe in un sol pezzo, cementate, temperate e rettificate nel profilo.

Il comando della valvola è del sistema ad aste e bilancieri. Le valvole sono richiamate nella loro



Motoleggera Guzzi vista dal lato distribuzione.

sede da molle a spillo del classico sistema **Guzzi**. Le sezioni di passaggio dei gas e i condotti di ammissione e scarico, sono molto ampi e calcolati in modo da consentire un'ottima resa di potenza.

I bilancieri sono contenuti in un castelletto di alluminio, piazzato sulla testa del motore e fuso in due metà congiunte a mezzo prigionieri, che assicurano la tenuta ermetica dei vapori d'olio che vi circolano; l'eccesso di questi, attraverso un canaletto ottenuto di fusione, va a lubrificare il gambo della valvola di ammissione.

I bilancieri in acciaio al cromo, cementati, temperati e rettificati, lavorano su doppi supporti giranti su aghi. Le aste di comando, tubolari, leggerissime, in acciaio al cromo ad altissima resistenza, sono affiancate e racchiuse in un astuccio tubolare lungo il quale passano i vapori d'olio provenienti dal carter motore. Tale astuccio, mediante premistoppa, va ad inserirsi nel castelletto dei bilancieri.

Il complesso della distribuzione, sia per la cura posta nel tracciamento dei profili delle cames che per l'ampiezza e la rigidità dei supporti, risulta di un'ottima silenziosità.

Carburatore: A. M. A. L. 28 mm. di diametro, comandato a doppia leva dal manubrio.

Lubrificazione: Viene effettuata con il classico sistema **Guzzi** della pompa di mandata e pompa di ricupero, con il serbatoio d'olio separato ed in posizione frontale onde favorire il massimo raffreddamento.

Cambio: Solito sistema **Guzzi** a tre velocità, ad ingranaggi scorrevoli e con gli alberi montati su cuscinetti a sfere; forma un solo blocco con il carter motore. La leva di comando delle marce è a mano; è posta direttamente sul carter e si può anche molto facilmente trasformare in leva a pedale. Il settore è interno, con innesti a scatto. Il cambio è automaticamente lubrificato dal motore. La trasmissione tra motore e cambio è fatta da una coppia di ingranaggi cilindrici di precisione.

Frizione: A 4 dischi di acciaio e 4 di similoro, di grande superficie e durata illimitata, come in tutti gli altri modelli **Guzzi**. La molla della frizione trovasi dal lato pignone catena e quindi la sua registrazione è accessibilissima.

Messa in moto: A pedale.

Accensione: A magnete Bosch.

Impianto elettrico: Miller, 30 Watts, a dinamo separata, comandata da un ingranaggio accoppiato a quello della frizione, solito sistema **Guzzi**. - Claxon Bosch.

TELAIO

Di struttura molto robusta, a culla doppia ed essenzialmente composto di tre parti smontabili: l'anteriore, la posteriore e la centrale. I tubi sono in acciaio trafilato della migliore qualità; le congiunzioni in ferro stampato. Saldatura a ot-

tone. Il telaio è stato disegnato in modo da dare alla macchina una perfetta stabilità ed una grandissima resistenza.

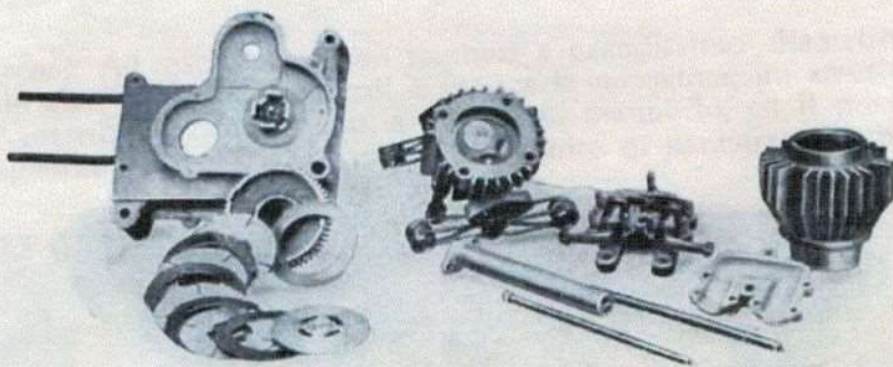
Forcella: Tubolare, del tipo a parallelogramma, deformabile, con molla conica centrale, lavorante a compressione, come adottata per i tipi **Guzzi** categoria 500.

I perni della forcella sono in acciaio al nichel,

GOMME PIRELLI



www.rpw.it



Particolare del carter della trasmissione e frizione a dischi metallici. Il cilindro e la scatola dei bilancieri smontati nei loro vari elementi.

completamente rettificati; essi lavorano in bussole di bronzo fosforoso durissimo. Questo sistema, oltre a ridurre l'usura delle articolazioni a limiti palesemente inapprezzabili anche in seguito a lungo servizio, impedisce facili grip-paggi e permette il ricambio delle bussole. I perni sono facilmente registrabili e la lubrifi-

cazione è fornita da ingrassatori "Técalémit",.

Ammortizzatori: A frizione, registrabili a mano in marcia. La forcella è fornita di frenasterzo.

Cavalletto: Centrale nel classico sistema **Guzzi** in lamiera robusta e facilmente manovrabile.

Portapacchi: Sistemato al centro della ruota posteriore in tubo robustissimo.

Serbatoio benzina: Capacità circa litri 10; stagnato internamente e cromato all'esterno. E' fornito di riserva. Il gruppo rubinetti benzina è provvisto di un ampio filtro.

Serbatoio olio: Capacità circa litri 2; sistemato in posizione di massimo raffreddamento e munito di un ampio filtro.

Sella: Grande dimensione a molle multiple, confortevole e robusta, siste-

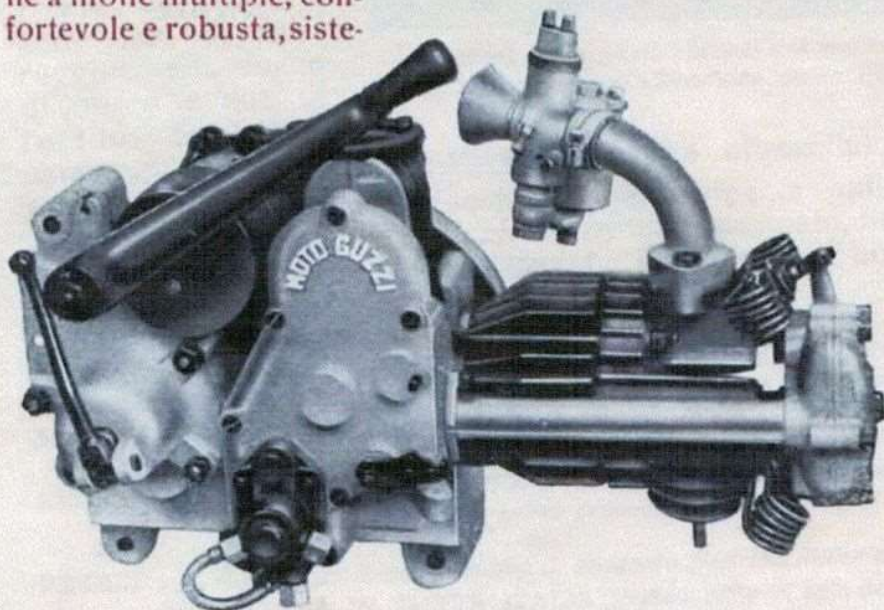


Il motore visto dal lato del volano.

mata in giusta relazione con la posizione del manubrio e dei poggiapiedi, consente una guida molto comoda e di grande sicurezza.

Scappamento: Un unico tubo di scarico terminante in una marmitta di dimensioni sufficienti da rendere il motore silenzioso come una **Guzzi** cat. 500 cm. e senza per questo intaccare il rendimento. Tubo e marmitta interamente cromati.

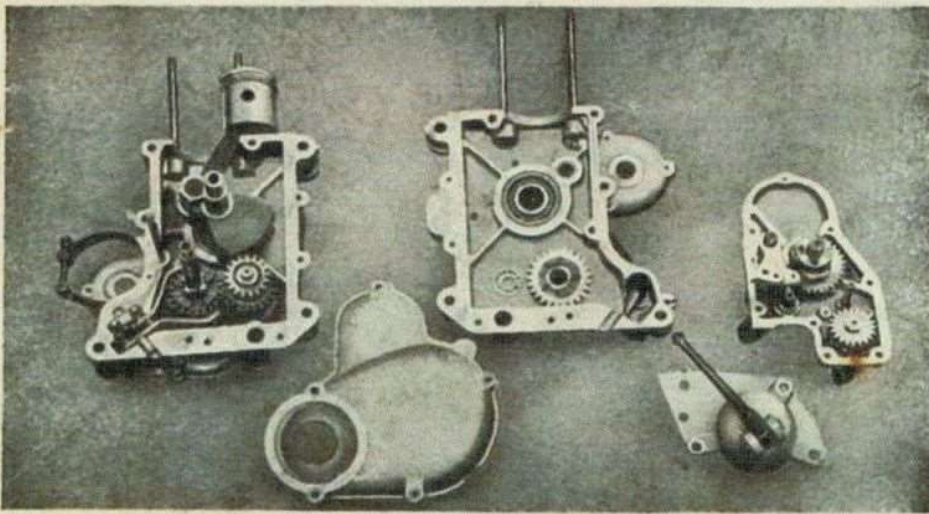
Ruote: Cerchi a canale e pneumatici "Pirelli" 25 x 3.00.



Il motore visto dal lato della distribuzione.

www.wolfe.it

Freni: Ad espansione con tamburi a grandissimo diametro, così da assicurare anche alle alte velocità delle quali è capace la macchina, un arresto rapido, graduale e sicuro. L'anteriore è comandato a mano sul manubrio, ed il posteriore a pedale. Entrambi registrabili. Il mozzo posteriore è munito di parastrappi a blocchi di gomma.



Il carter completamente aperto mostrante gli organi del motore, quelli del cambio ed a destra la scatola della distribuzione.

Manubrio: A comandi esterni, di comoda sagomatura, robustissimo, regolabile e fissato alla forcella a mezzo di morsetti. Le calotte di sterzo sono di grandi dimensioni e rettificata nelle gole dopo la tempera.

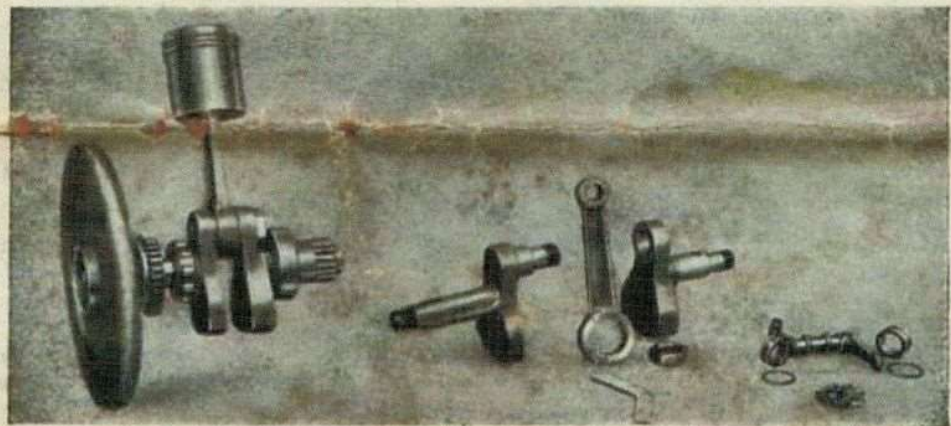
Trasmissione: A catena unica, marca Renold, dal cambio alla ruota; con buon giunto elastico sulla ruota posteriore e coperta nella parte superiore da un efficace carterino. La catena è lubrificata dalla nebbia d'olio trascinata dall'aria di scarico del carter motore.

Parafanghi: In lamiera di acciaio robusta.

Accessori: Due ampie borsette sistemate nel portabagagli, contengono la trousses dei ferri e l'eventuale camera d'aria di scorta.

Finitura: La verniciatura è accuratamente eseguita con sottofondo di anti-ruggine, una mano di opaco e due di lucido. Serbatoi, parafanghi e borsette sono verniciati alla nitrocellulosa e accuratamente lucidati.

Cromatura: Tutte le parti lucide sono cromate; la bulloneria e le parti meccaniche sono parkerizzate. - **Appoggiapiedi:** In ferro stampato, muniti di manicotto di gomma. - **Interasse:** Metri 1,32. - **Velocità:** Dal passo d'uomo a circa 100 Km. all'ora.



Dettagli delle parti rotanti del motore: al centro l'albero smontato ed a destra un bilanciere della distribuzione con i rulli ad ago.

GARANZIA. - La garanzia consiste nell'impegno della **MOTO GUZZI** di riparare o sostituire nei propri stabilimenti, entro un periodo di **SEI MESI** dalla vendita, quei pezzi che risultassero eventualmente difettosi per materiale e lavorazione e resi franchi di porto e dogana ai suoi stabilimenti di Mandello del Lario. - Sono escluse da tale garanzia quelle parti non costruite dalla Società Anonima **MOTO GUZZI**, per le quali valgono le eventuali garanzie delle Case costruttrici.

RISERVA. - La Società Anonima **MOTO GUZZI** si riserva il diritto di apportare variazioni tecniche o di finimento, senza preavviso, anche per ordini in corso.

PREZZO: L. 4,250 per Moto completa di impianto elettrico Miller e Claxon Bosch e **RESA FRANCA** DI OGNI SPESA IN TUTTA ITALIA presso tutte le sedi dei Concessionari **Moto Guzzi**.

Extra prezzo per impianto elettrico Bosch 30 Watts L. 150

www.rpw.it