

Moto Guzzi per l'anno XIII

un contributo notevole a quella campagna di volgarizzazione e diffusione della motocicletta che è giusto sia in cima ai pensieri dei nostri industriali.

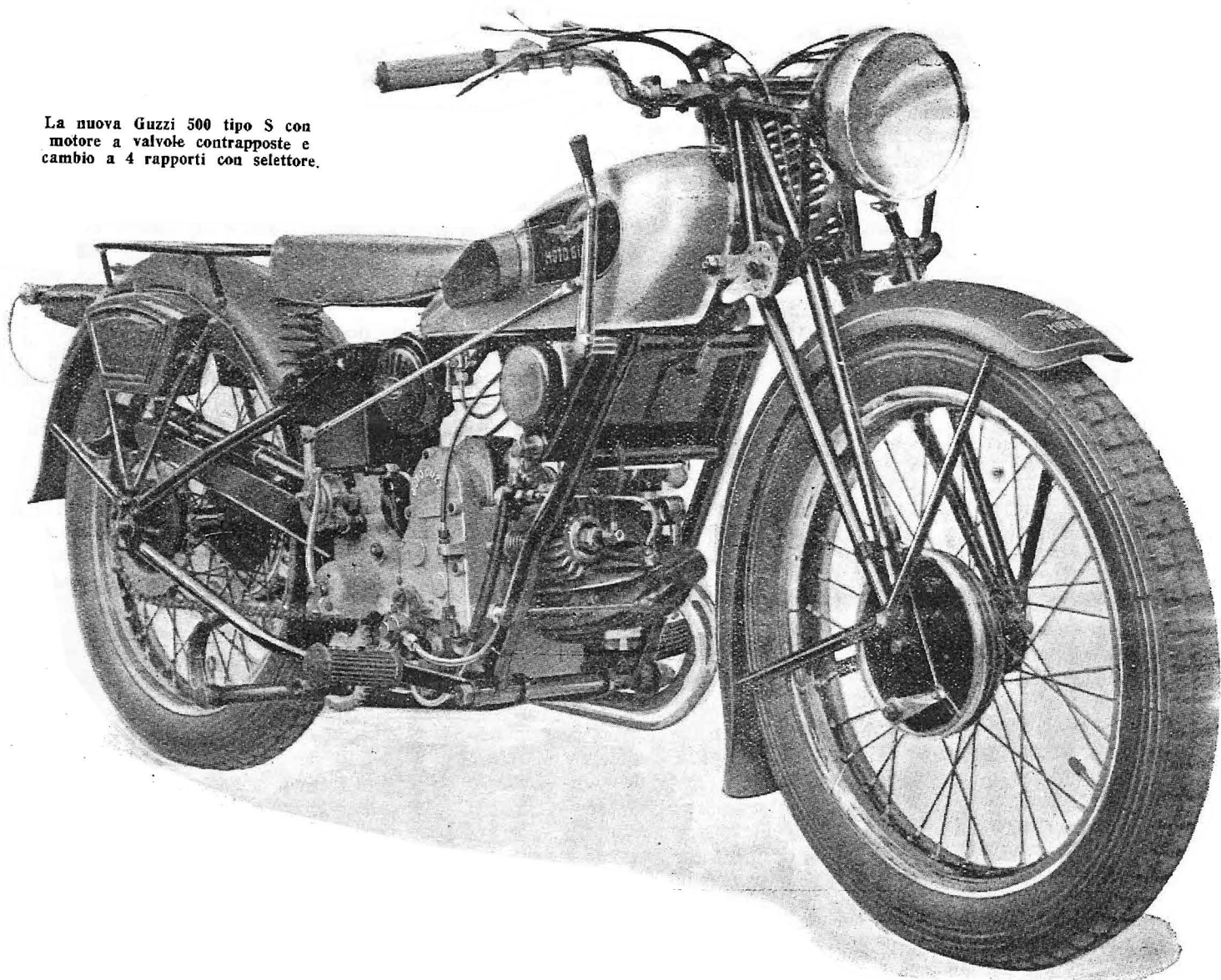
Siamo quindi di fronte ad un ciclo completo di evoluzione motociclistica con tre modelli Sport, S e V; quest'ultimo come ognuno sa uscito all'inizio della stagione 1934 e creato per far fronte alle richieste dei motociclisti più amanti delle alte velocità. Ciclo che si completa con le macchine di piccola cilindrata 175 e 250 cmc. che hanno altri campi d'impiego e possono soltanto affiancare la diffusione delle 500, ma non disturbarla.

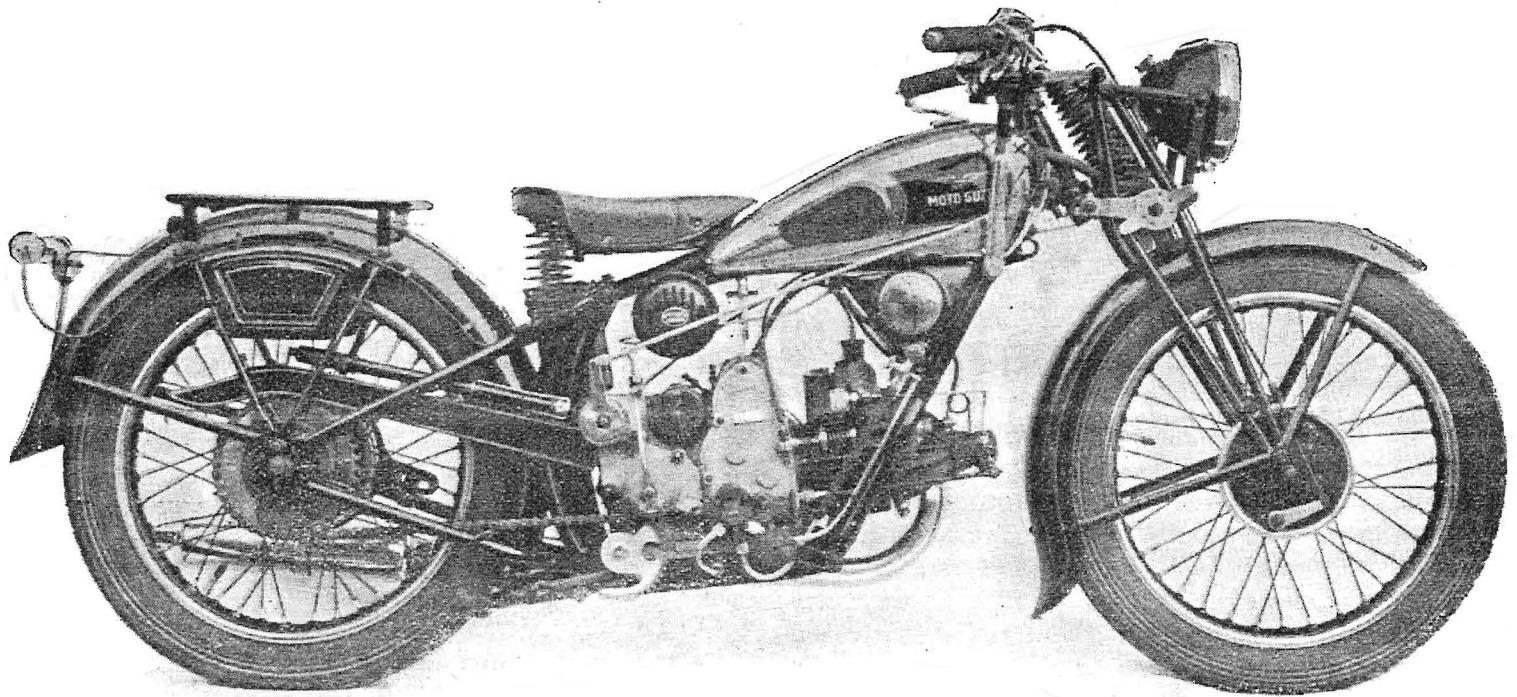
Poste nella loro giusta luce le ragioni per le quali è nata la *Guzzi S*, vediamo, prima di passare ad un esame di tutti i suoi dettagli costruttivi, quale sia la serie dei modelli in catalogo per il 1935.

La serie dei modelli 1935

Cominciamo dalla più piccola: la 175 che ha ancora, ad onta di tutte le facilitazioni ottenute dalle altre cilindrata, una schiera di cultori e di appassionati che la riconoscono macchina ideale per il piccolo turismo, per girare continuamente su strade poco buone od af-

La nuova Guzzi 500 tipo S con motore a valvole contrapposte e cambio a 4 rapporti con selettore.





La Guzzi S nell'edizione a telaio rigido, vista dal lato distribuzione.

follate, per sostituire infine la bicicletta della quale possiede tutti i pregi di leggerezza e maneggevolezza, oltre ad una economia di costo chilometrico veramente ragguardevole.

Dopo la 175 ecco la 250 nelle sue due edizioni a telaio elastico ed a telaio rigido, una macchina d'impiego universale con motore allegro, brillante, eterno, che si presta sia al quotidiano servizio vicinale che al turismo ed allo sport, munita com'è del generoso motorino a valvole in testa, e di cambio di velocità con comando a pedale.

Ed eccoci ora al campo delle grosse cilindrate, fra le 500 che sono state sempre la specialità della Guzzi che in essa ha sempre visto le macchine dalle più grandi possibilità d'impiego. Accanto alla Sport 15, la motocicletta classica della quale abbiamo già tessuto le lodi in precedenza, ecco la V, macchina brillantemente sportiva nell'edizione a telaio rigido ed in quella a telaio elastico e poi la S, novità 1935, anch'essa costruita in due modelli rigido ed elastico.

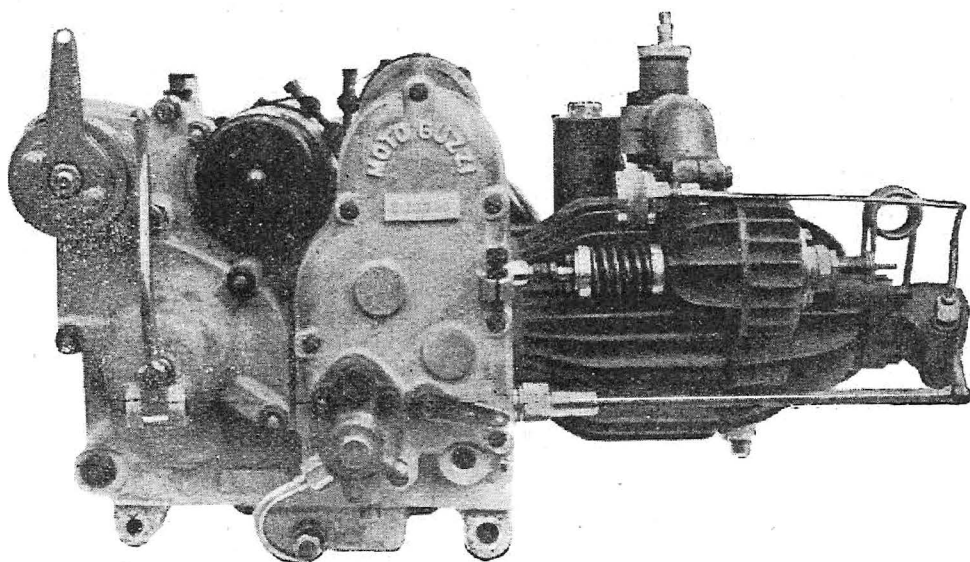
Infine la rassegna si chiude coi i tre diversi veicoli industriali, montati tutti quanti con motore del tipo Sport 15, e precisamente il motochassis, il motocarro ed il motofurgone, tanto diffusi da anni ormai, per le loro grandi qualità di potenza, resistenza agli sforzi, economia di consumo, ecc.

Il nuovo modello S

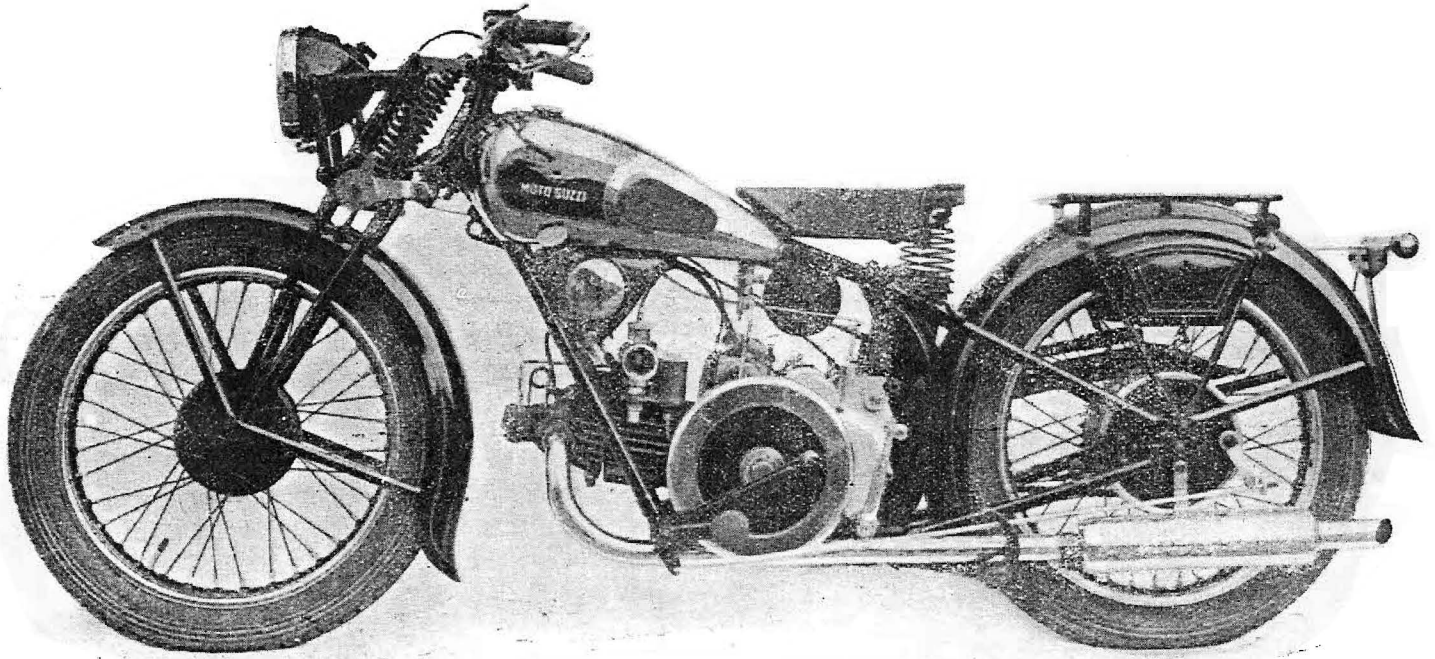
Vediamo ora di procedere ad un esame dettagliato della nuova creazione Guzzi per il 1935, la 500 S che abbiamo già detto rappresenta un connubio tra la Sport 15 e la V.

Il cilindro conserva infatti le caratteristiche della prima con la sua testa staccata, valvola laterale di ammissione e valvola di scarico in testa. Alesaggio 88, corsa 82, compressione moderata per l'uso di benzina normale del commercio, regime massimo di rotazione del motore giri 4000. Un motore di tutta fiducia quindi, com'è nelle tradizioni della Casa, un motore che può girare anni interi senza bisogno di revisioni costose, senza richiedere alcun cambio di pezzi.

Le piccole varianti suggerite dall'esperienza, consistono soprattutto in una minore lunghezza del castello della valvola di scarico, richiesta da necessità d'ingombro del complesso motore-cambio che è stato montato sul telaio della V, nell'adozione d'un'asta tubolare leggerissima per il comando della valvola di scarico, in una incassatura di 4 mm. per la canna del cilindro nel carter, nel montaggio del tubo di ammissione del carburatore lievemente spostato verso l'indietro in modo



Il nuovo blocco motore-cambio a 4 rapporti con selettore della Guzzi S.



La Guzzi S vista dal lato del volante, si presenta con una linea assai elegante.

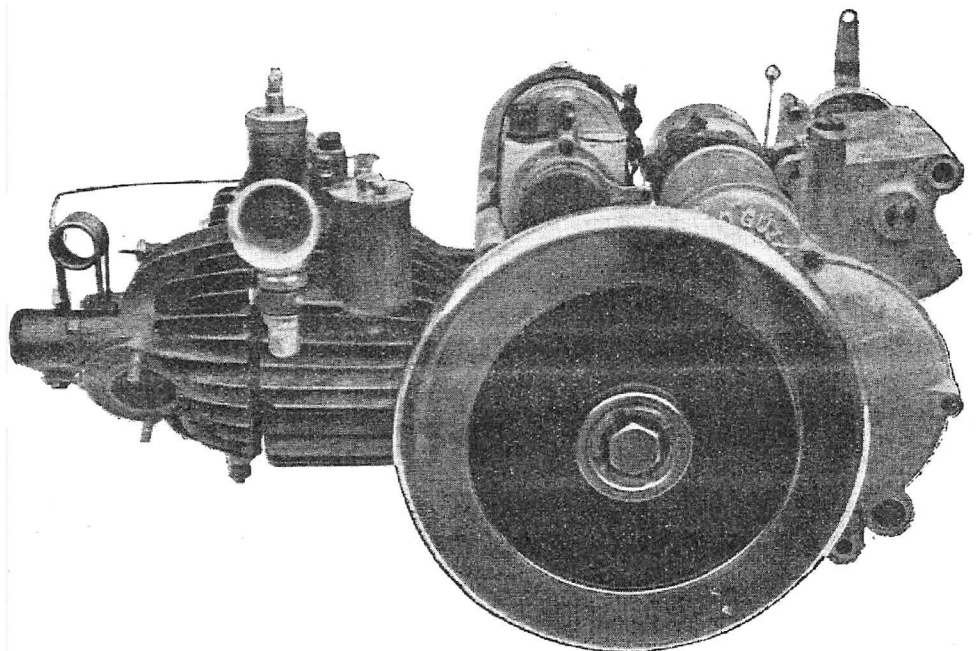
che la bocca della presa d'aria risulti spostata tanto da non venire investita con violenza dalla corrente d'aria provocata dal movimento. Questo dettaglio non appare dalle fotografie che pubblichiamo, ma verrà adottato sui modelli di serie, avendo dato degli ottimi risultati durante esperimenti condotti con la serietà che caratterizza la *Moto Guzzi*.

A queste leggere modifiche che appaiono dall'esterno, sono da aggiungere quelle interne, e precisamente, per la testa del motore una nuova valvola di scarico di 43 mm. di diametro con gambo di 11, più corto di quello della Sport 15 e una nuova linguetta interna alla testa che ha il compito di evitare la caduta della valvola nell'interno del cilindro in seguito ad eventuale rottura. Questa piastrina è di un metallo speciale che non può assolutamente dar luogo ad autoaccensioni, anche perchè è in diretta comunicazione con l'esterno a mezzo della flangia d'attacco e quindi il calore viene disperso con grande facilità. Non deve sembrar strano che allo stato attuale della metallurgia, che ha compiuto progressi giganteschi nella costruzione delle valvole, il costruttore si preoccupi d'una eventuale rottura, perchè prima di tutto se questa dovesse avvenire le conseguenze sarebbero disastrose se non si fosse provveduto a trattenere il fungo affinchè non finisca nell'interno del cilindro, in secondo luogo perchè può accadere, sia pure con grande rarità, che una valvola si rompa per cause dipendenti dal guidatore e cioè per prolungata marcia con accensione ritardata, per miscela eccessivamente magra, per uso di carburante pessimo, per assoluta mancanza di lubrificazione alla guida e

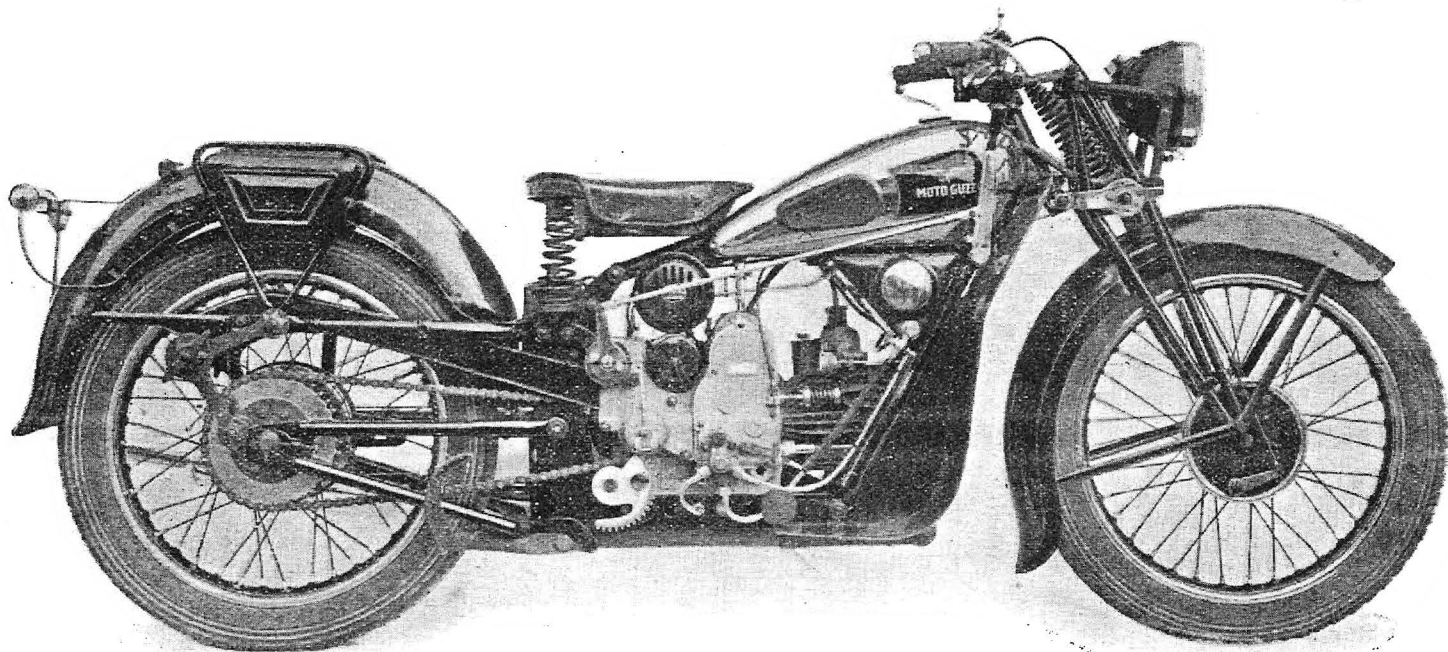
tutti gli altri guai provenienti da assoluta mancanza d'ogni sia pur minima cura da parte del guidatore.

All'interno del motore non sono state apportate grandi modifiche rispetto allo Sport 15, però ritroviamo delle soluzioni già adottate anche nella V, come ad esempio l'albero motore con biella montata su aghi, cuscinetto a sfere dal lato distribuzione ed a rulli dal lato della trasmissione primaria.

Eccoci ora alla parte più interessante di questo nuovo bocco motore-cambio della 500 S, cioè al cambio di velocità. Abbiamo già detto che esso è a 4 rapporti come nel tipo V e fornisce le seguenti demoltiplicazioni finali: 4,66 in presa diretta; 6,15 in terza; 8 in seconda e 11,75 in prima: rapporti che permettono una velocità massima di 105 chilometri orari, elevatissima per una macchina a caratteristiche prettamente



L'aspetto compatto del nuovo motore Guzzi 500 S., ridotto nelle dimensioni totali.



La Guzzi S nell'edizione a telaio elastico, è dotata di paragambe montati in serie.

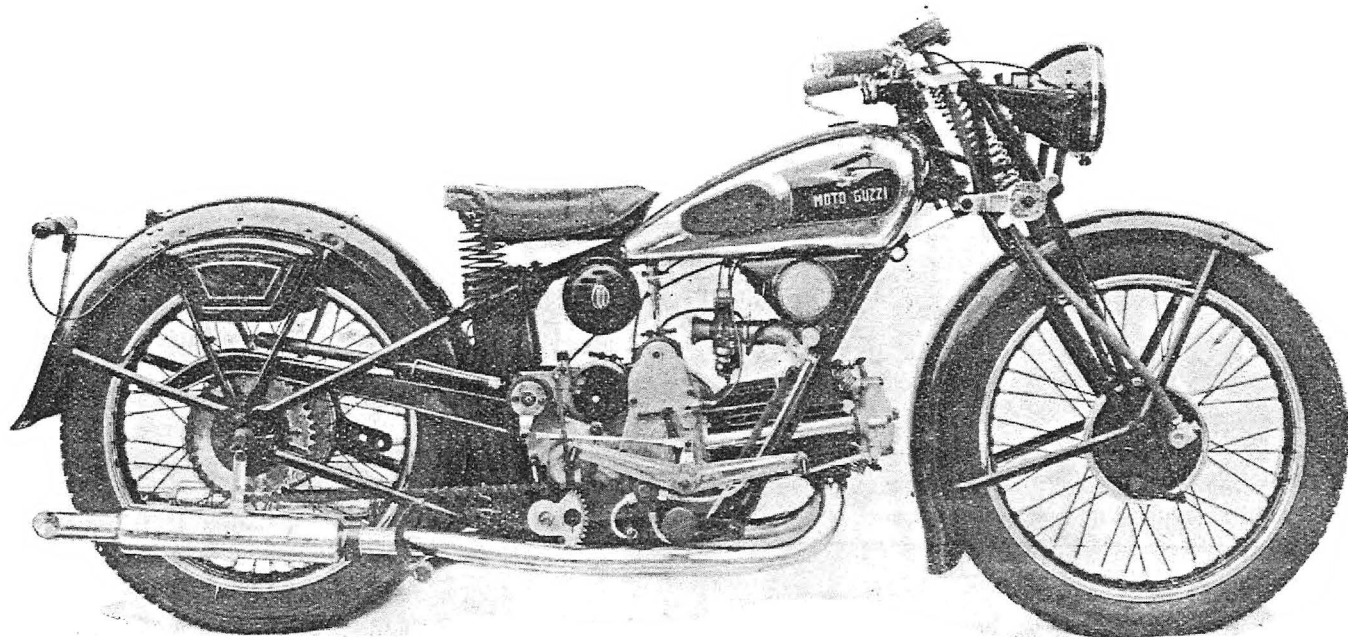
turistiche ma che non mancherà di essere gradita.

Nell'interno della scatola del cambio, che è, anche esternamente, uguale a quello del modello V, è disposto il sistema di selezione degli ingranaggi con denti d'arresto a molla, che integra in modo mirabile il sistema di comando a pedale od a mano, secondo la preferenza dei clienti. E' oramai conosciuto da tutti questo sistema Guzzi che rende estremamente agevole la manovra di variazione dei rapporti ed è lodevolissimo e, come al solito d'avanguardia, l'aver estesi i benefici del selettore anche al comando a mano del cambio. La levetta posta molto in prossimità del manubrio non ha bisogno che di essere spinta in avanti o tirata indietro perchè avvenga la variazione di rapporto, dopo di che, lasciata libera, la leva ritorna al suo solito posto, agevolando così, in modo molto notevole, l'istintiva manovra del cambio, che con l'adozione di quattro variazioni permette di sfruttare in ogni

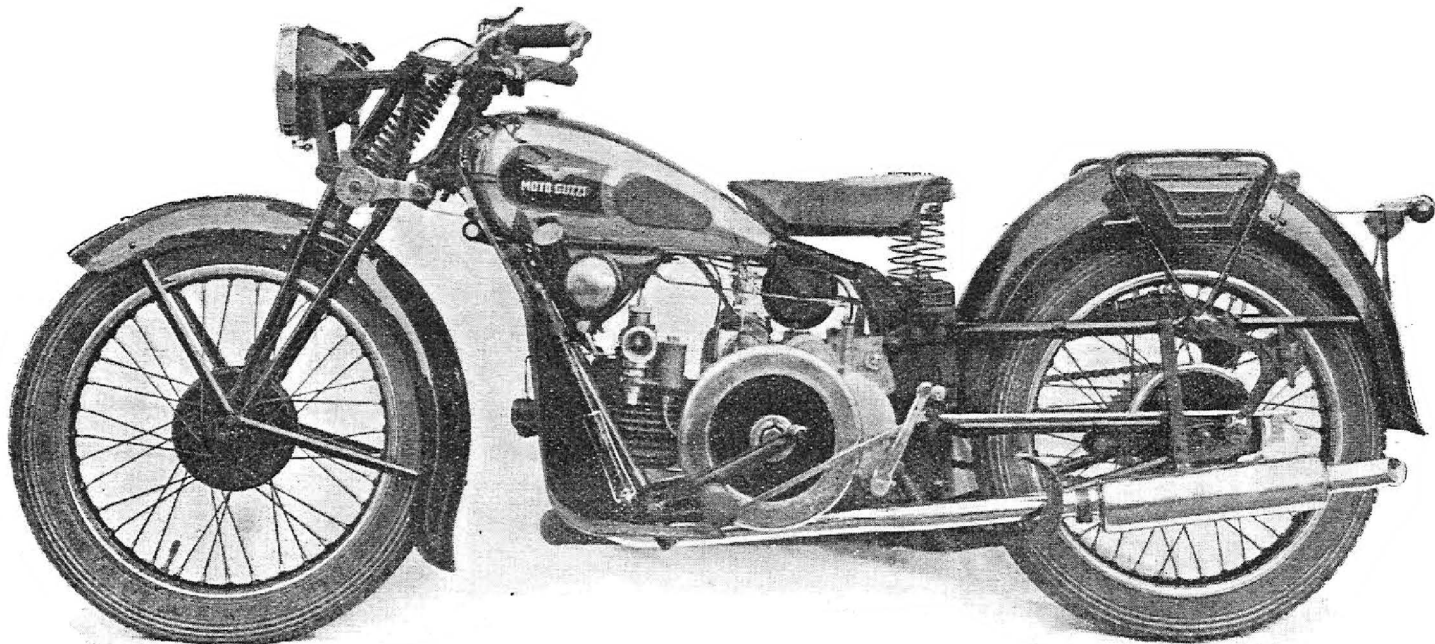
momento le migliori condizioni di rendimento del motore anche se particolarmente elastico.

Il blocco motore-cambio della nuova Guzzi S, ha una lunghezza di 550 mm., il cilindro una inclinazione di 7 gradi rispetto all'orizzontale; il volano esterno è di diametro uguale a quello del modello V, quindi lievemente ridotto rispetto a quello della Sport 15.

Anche il telaio della nuova creazione Guzzi è dissimile assai da quello della Sport 15; esso infatti riproduce fedelmente tutti i particolari di quello adottato sulla V, con una sola differenza sul tubo destro anteriore che ha dovuto essere curvato lievemente in corrispondenza della valvola d'ammissione la quale essendo laterale sporge rispetto alla mezzaria del cilindro. Adottando questo telaio che ha già dato prove di grande robustezza e rigidità, si è potuto contenere il peso della macchina entro 147 chilogrammi per il tipo rigido e 162 per quello elastico.



Il modello V di 500 a valvole in testa, che coll'entusiastico favore incontrato presso le clientele ha ispirato il nuovo modello S.



La Guzzi S a telaio elastico con il nuovo telaio leggero e corto, vista dal lato volante.

Sono cifre ridottissime che danno un'idea della cura posta dai costruttori di Mandello, sia nel disegno che nella scelta dei materiali e permettono di aggiungere che anche nel campo dell'alleggerimento delle macchine, problema che da qualche tempo assilla tutti i costruttori, dopo la corsa allo strapessante, la Guzzi è come sempre al suo posto d'avanguardia.

Potremmo aggiungere ancora una infinità di dettagli su questa nuova S, ma dopo l'esauriente descrizione del modello V, col quale ha tanti punti di contatto e che ha occupato parecchie pagine del Numero 51 dello scorso anno, ci sembrerebbe d'annoiare i lettori e soprattutto di defraudarli d'alcune considerazioni finali, dedicando tutto lo spazio a nostra disposizione alla ripetizione di tanti dati e cifre. Non mancheremo ad ogni modo di dire che serbatoio, manubrio, forcella anteriore, ruote sfilabili, pompa dell'olio, elementi in lamiera del telaio, ecc. sono ancora uguali al V, così come la gommatura con 26 x 3,25 anteriore e 26 x 3,50 posteriore della Pirelli.

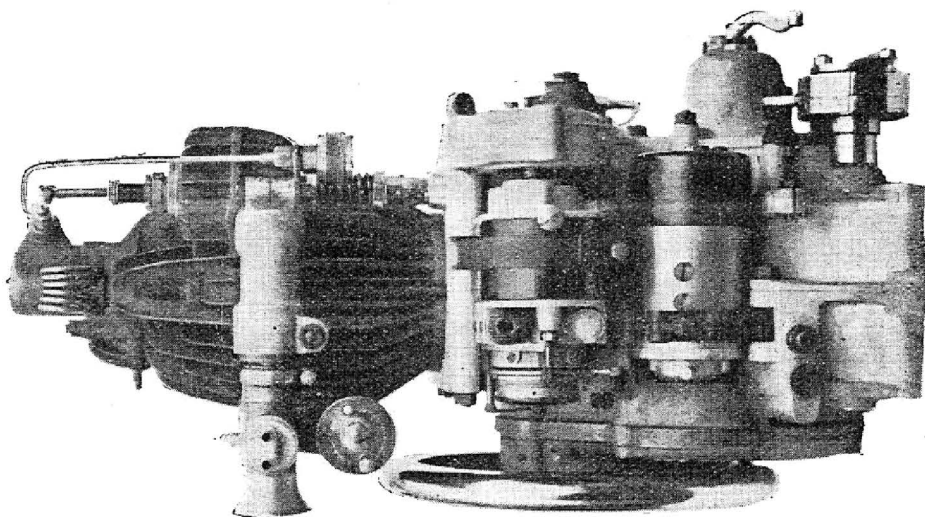
Sempre all'avanguardia

La Moto Guzzi, nata tre lustri or sono ha meravigliato a quel tempo i tecnici per le sue soluzioni meccaniche che la ponevano all'avanguardia della costruzione mondiale. Le corse prima, il favore del pubblico dopo, entrambi questi fattori uniti poi, hanno dimostrato come i tecnici di Mandello, sapessero conservare il loro posto di privilegio, anche di fronte all'incalzare del progresso costruttivo.

Con la recente creazione dei due modelli 250 e 500 V e con l'attuale S, la Guzzi pone in campo internazionale una gamma di modelli che riuniscono, non soltanto tutte le soluzioni più moderne, ma precorrono i tempi, realizzando i voti dei più appassionati cultori della tecnica motociclistica.

Quali sono infatti i capisaldi di questi desideri: motore ad alto rendimento pur con regimi di rotazione e compressioni tranquillanti, cambio in blocco a 4 rapporti con selettore, circolazione d'olio a forte portata che contribuisca al raffreddamento, organi a tenuta ermetica, pesi moderati, sospensione elastica posteriore efficace registrabile a seconda del peso trasportato, protezione del guidatore, ruote smontabili, ecc. ecc.

Ebbene tutti i requisiti delle macchine moderne sono riuniti nella produzione più recente della Guzzi, ma riuniti in modo armonico, definitivo, tale che per anni, come già i modelli precedenti, questa marca possa conservare un posto di predominio, di avanguardia, che è certamente quello che ispira la massima fiducia al compratore il quale compra volentieri la macchina che sarà ancora alla testa del progresso per anni e ne diviene il più valido propagandista.



L'aspetto inconsueto del motore Guzzi visto da sopra. A destra il selettore con l'indicazione delle marce innestate.