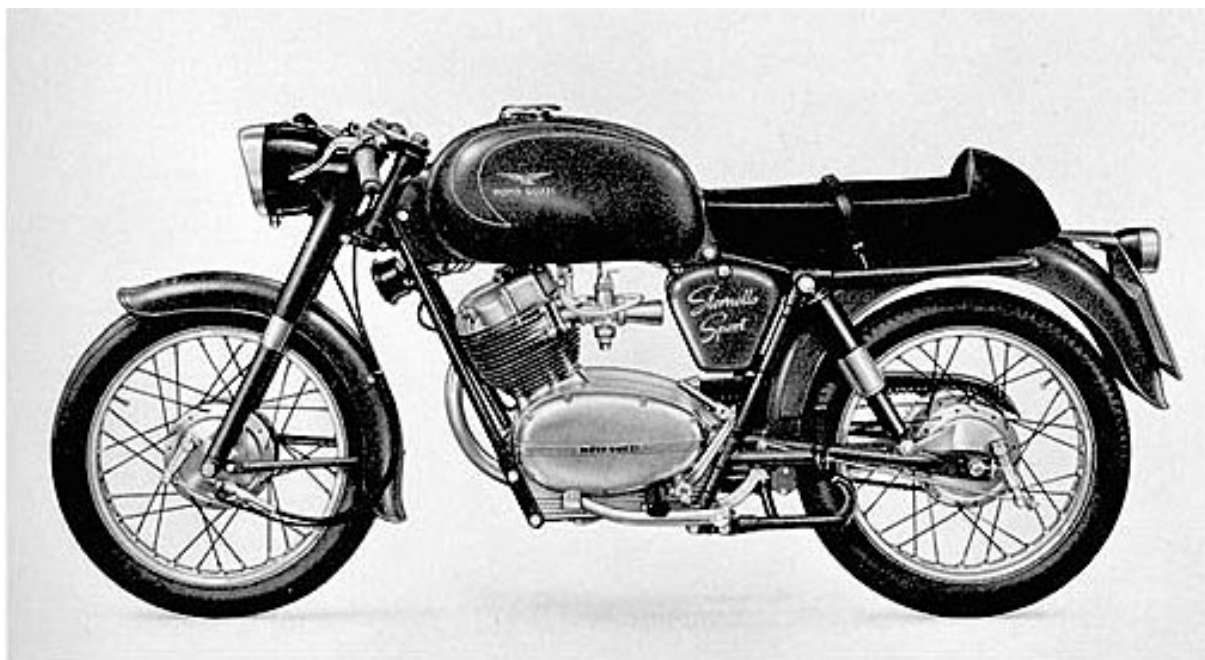


STORNELLO LE MOTO DI SERIE



Stornello Sport

Carlo Morino : L'avevo a 20 anni. Era la mia seconda moto, comprata di ottava mano da un amico. Era il turismo ma montava il manubrio dello Scrambler. Mi sentivo padrone del mondo. Ricordo un padre al mare, a metà degli anni '60: "Mia figlia su quel bolide rosso non ci va"

Orazio Lupis : "Lo stornello? L'amo ancora. Al liceo, ero innamorato della regolarità, e lo Stornello aveva un rumore meraviglioso, vinceva e..... diciamo la verità permetteva di rimorchiare con una discreta facilità."

LE ORIGINI

Quando la Moto Guzzi, assieme alle altre case motociclistiche, decide di abbandonare le corse, l'ing. Carcano, che era stato per molti anni il responsabile del reparto corse, passa alla produzione di serie. L'ing. G. C. Carcano è stato il progettista di due miti dei Guzzisti: il V8, la moto da corsa ad otto cilindri, e in seguito il V7. Il suo primo progetto è lo Stornello.

Lo Stornello viene presentato alla Fiera di Milano nel Dicembre del 1959 e viene venduto a partire dal 1960. In questo periodo l'industria motociclistica mondiale è in crisi profonda. L'accresciuto benessere induce molte persone ad abbandonare le due ruote a favore dell'automobile. La soluzione parve quella di fare concorrenza all'utilitaria producendo modelli ancora più economici.

Lo Stornello è dunque una moto progettata per essere economica, una moto per andare al lavoro, la cui manutenzione sia facile e con un prezzo d'acquisto accessibile. Economica da produrre, economica da comprare e mantenere. Inoltre la cilindrata scelta (125 cc) permette l'uso anche da parte dei sedicenni.

Lo Stornello si presenta quindi con una cilindrata di 125 cc e solo nel 1968 verrà prodotta la versione da 160 cc.

PRESENTAZIONE

Il cilindro è inclinato in avanti di 25° rispetto alla verticale. Il motore ha un alesaggio di 52 mm ed una corsa di 58 mm che danno complessivamente una cilindrata di 123,175 cc, e con un rapporto di compressione di 8:1 sviluppa una potenza di 7 CV a 7200 giri.

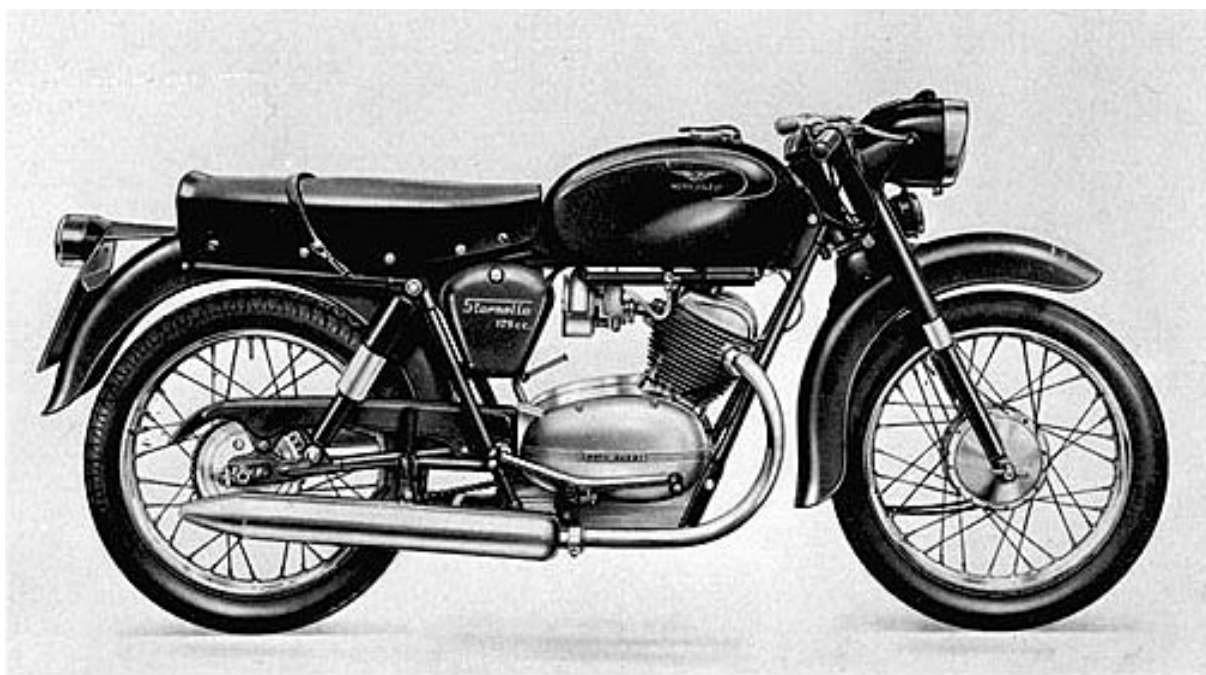
Il telaio è a doppia culla aperta, chiusa dal motore.

La lubrificazione, una novità per la Guzzi, è con olio nel carter e pompa di mandata a ingranaggi, anche questa una scelta per ridurre i costi di produzione.

La forcella è di tipo teleidraulico, come anche la sospensione posteriore. Gli elementi di quest'ultima sono particolarmente inclinati così da consentire una ampia escursione con una corsa modesta.

La moto è particolarmente leggera e, con i suoi 7 CV riesce a raggiungere i 100 km/h.

Inizialmente è disponibile solo il tipo Turismo. Nel 1961 viene presentato il modello Sport, con un motore modificato che eroga 8.5 CV e permette alla moto di raggiungere i 110 km/h. Il motore del modello Sport ha la testa emisferica, valvole inclinate, un maggiore rapporto di compressione (9.8:1 invece di 8:1). Il carburatore è un UB20B, con il classico tromboncino. Il serbatoio è maggiorato e con una capacità di 14.5 al posto dei 12.5 del modello Turismo.



Stornello 125 cc

LE VERSIONI

Nel 1965 escono le nuove versioni :

Regolarità	derivato dalle macchine utilizzate nelle competizioni di questa specialità
Sport America	manubrio molto ampio ed alto. Nero argento oppure nero e rosso
Scrambler America	versione con assetto fuoristrada

La versione **Regolarità**, come detto, viene derivata direttamente dalle macchine usate dalla Moto Guzzi in alcune competizioni di questa specialità, in particolare dalle macchine che avevano vinto la Sei Giorni del 1963 svoltesi in Cecoslovacchia, dove l'Italia vinse montando Lodola e Stornello. Lo Stornello presente a queste competizioni aveva il motore del tipo Sport. Il carburatore maggiorato da 24 mm ed il rapporto di compressione portato a 11.3:1 permettono al motore di erogare 12 CV a 8000 giri/min. La versione posta in commercio presenta caratteristiche meno spinte di quelle delle moto ufficiali di gara. Il modello è commercializzato solo nel 1966.

Per gli altri modelli si tratta più di variazioni negli allestimenti e nelle livree che di modelli realmente nuovi.

Lo **Scrambler America** si presenta esteriormente con alcuni elementi che aspirati al tipo Regolarità: marmitta rialzata, parafango anteriore alto, ammortizzatori posteriori con molle a vista, mentre il serbatoio è quello del modello turismo. Il manubrio, alto, ha una barra trasversale di rinforzo. La sella a due posti è di disegno nuovo. I rapporti sono leggermente più corti.

Lo **Sport America** invece, eccetto la sella, è montato utilizzando elementi dei modelli precedenti. Il manubrio è alto e gli ammortizzatori posteriori anche in questo modello hanno le molle cromate a vista. I colori sono nuovi.

IL STORNELLO 160

Alla fine del 1967 viene aggiunta la nuova versione con il motore da 160 cc ottenuti portando l'alesaggio a 58 mm. Il pistone è di nuova concezione, a tre fasce. Il carburatore invece rimane lo stesso, da 20 mm. Con un rapporto di compressione di 9:1 e con 12,6 CV a 7500 giri, lo Stornello 160 era in grado di raggiungere i 118 km/h. Anche la linea è nuova, in particolar modo nei colori, bianco latte con filetti rossi, la stessa livrea del V7 Sport, che esce nello stesso anno. Nuova la linea del serbatoio e

quella dei fianchetti che hanno ora la serratura posta in avanti. Nello stile del momento hanno una linea più angolata, rispetto a quella tondeggianti tipica delle versioni precedenti. Il manubrio ora è basso, più sportivo. Nuovo anche il disegno dei parafanghi. Il carter ora presenta un rigonfiamento sul lato destro, che serve ad ospitare un alternatore da 60. Viene anche associata una batteria da 17 Ah. Il freno anteriore diviene più potente ed ha ora un diametro di 157 mm. Viene prodotta, insieme alla 125, fino al 1971.

Da questa dati vengono prodotti i modelli a 5 marce.

CARATTERISTICHE TECNICHE

MOTORE

Monocilindrico a 4 tempi, inclinato di 25° in avanti, con valvole in testa ad aste e bilancieri. Il motore è stressato, cioè costituisce una componente del telaio. Il cilindro è in lega leggera, con canna riportata in ghisa speciale; anche la testa è in lega leggera e racchiude gli organi per comando della valvole in bagno d'olio; la camera di scoppio è piatta; il coperchio delle valvole è di ampie dimensioni fissato con sei viti a brucola. Il pistone è un Borgo a testa piatta e fornisce un rapporto di compressione di 8:1, è dotato di quattro fasce elastiche, due di tenuta in alto e due raschiaolio. Nel modello Sport la testa è emisferica ed il rapporto di compressione è di 9,8:1. La corsa è di 55 mm e l'alesaggio di 52 mm per una cilindrata di 123,175 cc. La potenza nel tipo Turismo è di 7 CV a 7000 giri e nel tipo Sport è di 8.5 CV. La potenza fiscale è di 2 CV.

ACCENSIONE

Con volano magnete alternatore (6V - 28 W) di produzione CEV, con bobina di alta tensione esterna. Il manuale precisa che "il veicolo deve viaggiare con la batteria inserita; in caso contrario si verificherebbe in breve tempo l'avaria del raddrizzatore". La candela è posta frontalmente e facilmente accessibile tra i due tubi della doppia culla. Per il Turismo la candela consigliata è la Marelli CW 225 L e per il tipo Sport la Marelli CW 260 L.

DISTRIBUZIONE E VALVOLE

Modello **Turismo** : parallele in testa comandate da aste e bilancieri.

Nel modello **Sport** le valvole sono inclinate.

CARBURATORE

Un Dell'Orto ME18BS montato su un lungo condotto di immissione, con filtro dell'aria e silenziatore tipo SF-1/7, in posizione leggermente spostata a sinistra rispetto al piano longitudinale.

Nel modello **Sport** il carburatore è il Dell'Orto UB20B, con cornetto.

CAMBIO E TRASMISSIONE

Il cambio è a 4 rapporti ed è comandato da bilanciere posto sul lato destro. Frizione a dischi metallici multipli in bagno d'olio, comandata da leva sul manubrio. La trasmissione primaria è, nella tradizione Guzzi, a ingranaggi elicoidali e la secondaria a catena. Gli ingranaggi del cambio sono sempre in presa con innesti frontali:

rapporto 1° velocità	1 : 3,04
rapporto 2° velocità	1 : 1,81
rapporto 3° velocità	1 : 1,29
rapporto 4° velocità	1 : 1

FRENI

A espansione, in lega leggera lucidata, diametro 135 mm; anteriore manuale, il posteriore è comandato da un pedale, posto sulla parte sinistra del motomezzo.

TELAIO

In tubo, a doppia culla aperta, chiusa in basso dal basamento del motore. Passo: m 1.250; ingombro longitudinale: m 1.900, trasversale m 0.6, verticale m 0.95. Altezza minima da terra m 0.16. Peso a vuoto: Turismo kg 88; Sport 92 kg.

RUOTE

A cerchi con raggi, 17" x 2" 1/4. Pneumatici: anteriore 2 1/2 x 17 rigato, posteriore 2.75 - 17 R scolpito

SERBATOIO BENZINA

Nel tipo Turismo 12,5 litri, di cui 2 di riserva e nel tipo Sport di 14.5 l di cui ca. 3 di riserva. Per il Turismo la benzina è la Normale mentre per lo Sport è prevista la Super.

IMPIANTO ELETTRICO E BATTERIA

Il volano magnete alternatore è a 6 Volt e eroga 28W. Il raddrizzatore a diodo è posto nel faro anteriore, dove ha anche sede una chiave che serve per l'avviamento del motore e per inserimento di tutto l'impianto elettrico. Sul fanale trova anche sede il contachilometri. La chiave funziona anche da commutatore delle luci (città - campagna). Il faro è di 130 mm di diametro e la commutazione tra abbaglianti ed anabbaglianti è posta, assieme al pulsante del clacson, sul manubrio. I fari sono forniti dalle

ditte CEV ed Aprilia (sic). Il fanalino posteriore racchiude anche lo "STOP" comandato da un pulsante posto sul pedale del freno. La batteria, da 7 Ah e 6 Volt, è posta sotto la sella tra i fianchetti.

LUBRIFICAZIONE

Forzata con pompa ad ingranaggi, fissata nella parte inferiore del basamento e comandata da una coppia di ingranaggi elicoidali. Il serbatoio dell'olio è nel basamento del motore, che è diviso in due metà verticalmente. La capacità è di 1.5 l. L'uso di una unica pompa è una novità in casa Guzzi. L'olio consigliato è SHELL X 100 SAE 30÷40, da sostituire ogni 2000 chilometri. Contemporaneamente il filtro dell'olio deve essere pulito con della benzina. Nel tipo Sport il serbatoio contiene 1,9 l e vi sono due filtri: uno a retina nel basamento da pulire ad ogni cambio dell'olio ed uno centrifugo sull'albero motore.

SOSPENSIONI

Anteriore a forcella telescopica con ammortizzatori idraulici, posteriore a forcellone oscillante con molle a spirale.

SCARICO

Il tubo di scarico esce frontalmente in posizione leggermente spostata a destra

PRESTAZIONI

Il modello Turismo sviluppa 7 CV a 7000 giri, mentre il tipo Sport sviluppa 8.5 CV a 7000 giri. Il motoveicolo supera le pendenze circa del 31% con una sola persona. Il consumo del carburante (secondo le norme CUNA) è di litri 2.3 per 100 km per il Turismo e di 2,7 per lo Sport. La velocità massima è di km/h 100 per il modello Turismo e di 110 km/h per il modello Sport. La velocità massima consentita nelle varie marce è:

	Turismo	Sport
1° marcia	30.6 km/h	33.0 km/h
2° marcia	51.4	55
3° marcia	72	77
4° marcia	100 ca	110 ca

IDENTIFICAZIONE

Ogni motociclo è contraddistinto da un numero di identificazione uguale per telaio e motore.

Le versioni dello Stornello e i numeri di telaio:

1960-68	Stornello 125 cc	N 00 AA - N 49 NA
1961-68	Stornello Sport 125 cc	T 00 AA - T 99 GZ
1966	Stornello Regolarità 125	-----
1965-69	125 cc Scrambler	-----
1965-69	125 Sport America	-----
1968-69	160 cc (4 marce)	SA 00 AA - SA 35 AS

I DATI TECNICI ESSENZIALI

Modello / annoStornello Turismo / 1960-68
 Motorequattro tempi monocilindrico inclinato: 52 x 58 mm/ 123,175 cc
 Rapporto di compressione 8:1
 Potenza 7 CV a 7200 giri/min
 Testa del cilindro in lega leggera con valvole in bagni d'olio
 Cilindro in lega leggera con canna riportata
 Disposizione valvole in testa parallele
 Comando valvole ad aste e bilancieri
 Accensione a volano magnete alternatore
 Carburatore Dell'Orto ME 18BS
 Lubrificazione con olio nel carter e pompa di mandata a ingranaggi
 Frizione a dischi multipli in bagno d'olio
 Cambio a ingranaggi sempre in presa a 4 velocità con comando a pedale
 Trasmissione primaria a ingranaggi elicoidali, secondaria a catena
 Telaio a doppia culla in tubi con motore stressato

Passo.....	1250 mm
Sospensione anteriore	forcella teleidraulica
Sospensione posteriore.....	forcellone oscillante con ammortizzatori teleidraulici
Ruote	a raggi con cerchi da 17 x 2 1/4
Pneumatici.....	anteriore rigato 2,50 x 17"; posteriore scolpito 2,75 x 17" R
Freni	a espansione; anteriore manuale, posteriore a pedale
Peso	85 kg
Velocità massima	100 km/h
Consumo normale	(norme Cuna) 2,3 litri ogni 100 km
Capacità serbatoio miscela.....	12,5 litri
Capacità lubrificante	1,9 litri

FONTI

Mario Colombo: **MOTO GUZZI. 80 anni di storia**

Mick Walker: **MOTO GUZZI. Illustrated Buyer's Guide**

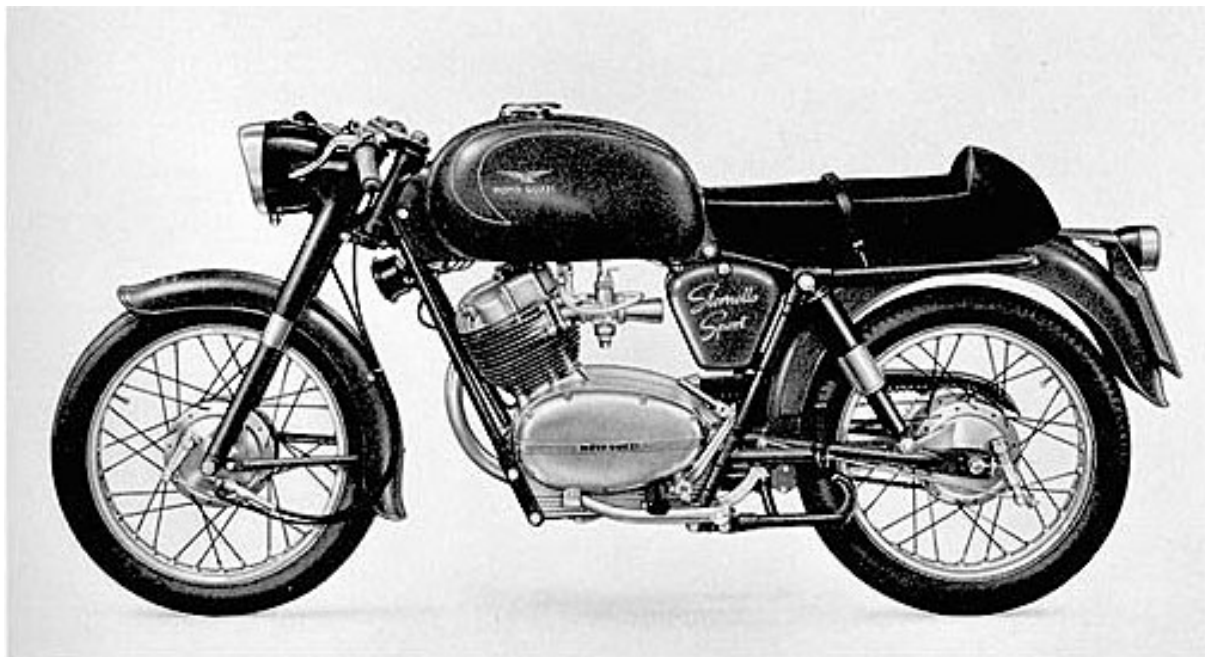
Moto Guzzi Spa: **Stornello 125. Manuale per le operazioni di smontaggio, controllo e montaggio, I edizione, 1961**

Moto Guzzi Spa: **Stornello Sport. Manuale per le operazioni di smontaggio, controllo e montaggio, I edizione, 1962**

 <p>Stornello Regularità</p>	 <p>Stornello Cross</p>	 <p>Stornello Sport America</p>
 <p>Stornello Scrambler America</p>	 <p>Motore primo modello - 1960</p> <p>The original (1960) version of the Stornello engine (later known as the <i>Torino</i>), with parallel overhead valves, flywheel magneto ignition and foot-change 4-speed gearbox.</p>	 <p>Publicità</p>

<http://www.morino.it/guzzi/moto/stornello/stornello.html> [Il sito non è più accessibile]

STORNELLO LA MOTO DE SERIE



Stornello Sport

Carlo Morino : Je l'ai eu quand j'avais 20 ans. C'était ma deuxième moto, achetée d'occasion à un ami. C'était la moto de tourisme mais elle avait le guidon du Scrambler. Je me sentais comme un maître du monde. Je me souviens d'un père au bord de la mer au milieu des années soixante : « *Ma fille n'ira pas sur cette moto de course rouge* ».

Orazio Lupis : Le stornello ? Je l'aime toujours. Quand j'étais au lycée, j'étais amoureux du Regolarità et le Stornello avait un son merveilleux. Soyons honnêtes, il permettait de draguer assez facilement les filles.

LES ORIGINES

Lorsque Moto Guzzi, ainsi que d'autres constructeurs de motos, ont décidé d'abandonner la course, l'ingénieur Carcano, qui avait été responsable du département course pendant de nombreuses années, est passé à la production de masse. G. C. Carcano a été le concepteur de deux mythes des Guzzisti : la V8, la moto de course à huit cylindres, et plus tard la V7.

Le Stornello est présenté au salon de Milan en décembre 1959 et est commercialisé à partir de 1960. À cette époque, l'industrie mondiale de la moto traverse une crise profonde. L'augmentation du pouvoir d'achat a conduit de nombreuses personnes à abandonner le deux-roues au profit de la voiture. La solution semblait être de concurrencer la voiture utilitaire en produisant des modèles encore moins chers.

Le Stornello est donc une moto bon marché à produire, bon marché à acheter et bon marché à entretenir. En outre, la cylindrée choisie (125 cm³) lui permet d'être utilisé par des jeunes de 16 ans.

Ce n'est qu'en 1968 que la version de 160 cc a été produite.

PRÉSENTATION

Le moteur est incliné vers l'avant de 25° par rapport à la verticale. Le moteur avait un alésage de 52 mm et une course de 58 mm, ce qui donnait une cylindrée totale de 123,175 cc, et avec un taux de compression de 8:1, il développait 7 CV à 7.200 tr/min.

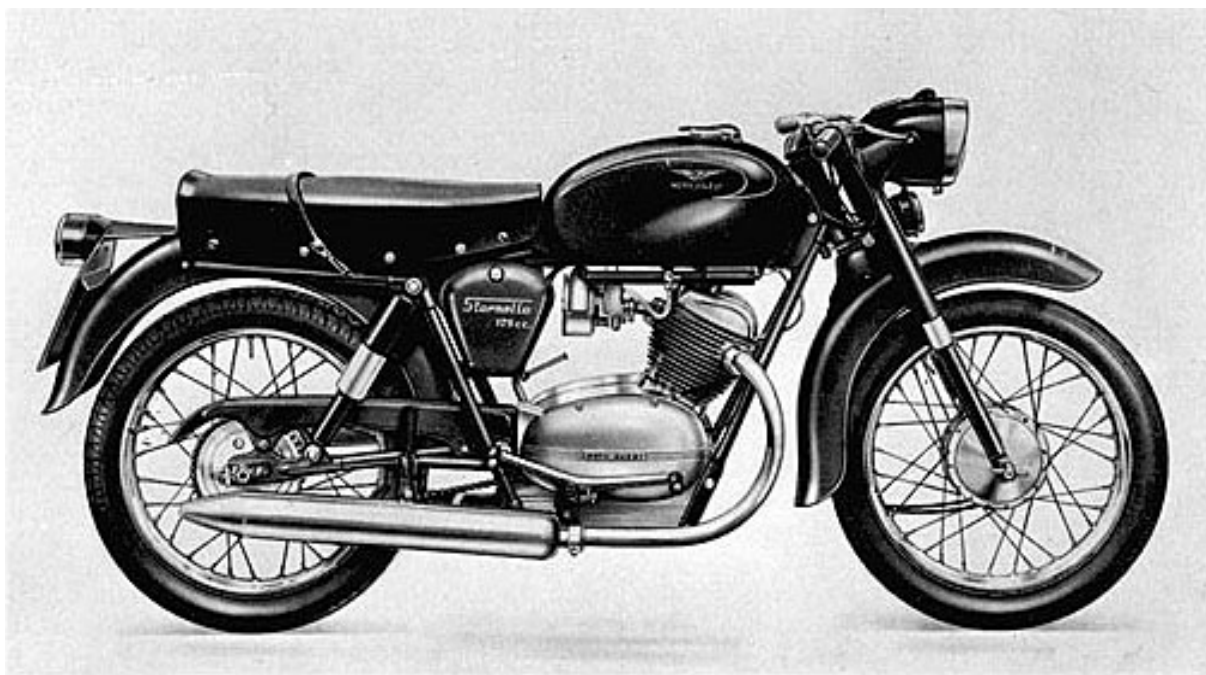
Le châssis est un double berceau ouvert, fermé par le moteur.

La lubrification, une nouveauté pour Guzzi, se fait avec de l'huile dans le carter et une pompe à engrenages, également un choix pour réduire les coûts de production.

La fourche est de type télé-hydraulique, tout comme la suspension arrière. Les éléments de suspension arrière sont spécialement inclinés pour permettre un grand débattement avec une petite course.

La moto est particulièrement légère et peut atteindre 100 km/h.

Au départ, seul la Turismo était disponible. En 1961, le modèle Sport a été introduit, avec un moteur modifié produisant 8,5 CV et permettant à la moto d'atteindre 110 km/h. Le moteur du modèle Sport a une culasse hémisphérique, des soupapes inclinées, un taux de compression plus élevé (9,8:1 au lieu de 8:1). Le carburateur est un UB20B, avec un cornet. Le réservoir de carburant est plus grand et a une capacité de 14,5 L au lieu des 12,5 L du modèle Turismo.



Stornello 125 cc

LES VERSIONS

En 1965, les nouvelles versions sont sorties :

- Régularità découlant des machines utilisées dans les compétitions de cette spécialité.
- Sport America guidon très large et haut. Noir argenté ou noir et rouge
- Scrambler America version tout-terrain

La version **Régularità**, comme mentionné ci-dessus, est directement dérivée des machines utilisées par Moto Guzzi dans certaines compétitions de cette spécialité, en particulier les machines qui ont remporté les Six Jours de 1963 organisés en Tchécoslovaquie, où l'Italie a gagné avec des Lodola et Stornello. Le Stornello présent à ces compétitions avait le moteur de type Sport. Le carburateur surdimensionné de 24 mm et le taux de compression de 11,3:1 permettaient au moteur de produire 12 CV à 8.000 tr/min. La version commercialisée présentait des caractéristiques moins puissantes que les motos de course officielles. Le modèle n'est commercialisé qu'en 1966.

Les autres modèles sont plus une variation dans l'équipement et la carrosserie que de véritables nouveaux modèles.

Le **Scrambler America** se présente extérieurement avec quelques éléments qui viennent du Regularità : silencieux surélevé, garde-boue avant haut, amortisseurs arrière avec ressorts apparents, tandis que le réservoir est celui du modèle Turismo. Le guidon haut est doté d'une barre de renfort transversale. La selle à deux places est de conception nouvelle. Les rapports sont légèrement plus courts.

Le **Sport America**, quant à lui, à l'exception de la selle, est assemblé avec des éléments des modèles précédents. Le guidon est haut et les amortisseurs arrière ont des ressorts chromés visibles. Les couleurs sont nouvelles.

LE STORNELLO 160

À la fin de 1967, la nouvelle version avec le moteur de 160 cc arrive, obtenu en augmentant l'alésage à 58 mm. Le piston est d'une nouvelle conception avec trois segments de piston. Le carburateur de 20 mm est resté le même. Avec un taux de compression de 9:1 et 12,6 CV à 7.500 tr/min, le Stornello 160 était capable d'atteindre 118 km/h.

La ligne est également nouvelle, notamment au niveau des couleurs : blanc avec filet rouge, la même livrée que la V7, qui sort la même année. La ligne du réservoir de carburant et les panneaux latéraux sont également nouveaux, la serrure étant

désormais orientée vers l'avant. Dans le style du moment, ils présentent une ligne plus anguleuse, par rapport à la ligne arrondie typique des versions précédentes.

Le guidon est désormais plus bas et plus sportif. Le design des garde-boues est également nouveau.

Le carter présente désormais un renflement sur le côté droit, qui sert à accueillir un alternateur de 60W. Une batterie de 17 Ah est également ajoutée. Le frein avant devient plus puissant et a désormais un diamètre de 157 mm.

Avec la 125, le 160 est produit jusqu'en 1971.

À partir de cette date, les modèles à 5 vitesses sont produits.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR

Monocylindre à 4 temps, incliné de 25° vers l'avant, avec soupapes en tête et culbuteurs. Le moteur fait partie intégrante du cadre et contribue à sa rigidité.

Le cylindre est en alliage léger, avec une chemise en fonte spéciale ; la culasse est également en alliage léger et contient les éléments de commande des soupapes dans un bain d'huile ; la chambre de combustion est plate ; le cache-culbuteur est large et fixé par six vis CHC.

Le piston est un Borgo à tête plate et offre un taux de compression de 8:1 ; il est équipé de quatre segments : deux joints supérieurs et deux racleurs d'huile.

Dans le modèle Sport, la culasse est hémisphérique et le taux de compression est de 9,8:1.

La course est de 55 mm et l'alésage de 52 mm pour une cylindrée de 123.175 cc.

La puissance de la Turismo est de 7 CV à 7.000 tr/min et celle de la Sport de 8,5 CV. La puissance fiscale est de 2 CV.

ALLUMAGE

Par volant magnétique (6V - 28 W) CEV, avec bobine haute tension externe.

Le manuel précise que « *le véhicule doit être conduit avec la batterie en place ; le non-respect de cette consigne entraînerait rapidement une défaillance du régulateur* ».

La bougie est située à l'avant et facilement accessible entre les deux tubes du double berceau. La bougie recommandée pour la Turismo est la Marelli CW 225 L et la Marelli CW 260 L pour la Sport.

SOUPAPES

Modèle **Turismo** : parallèles en tête, commandées par tige et culbuteurs.

Modèle **Sport** : les soupapes sont inclinées.

CARBURATEUR

Un Dell'Orto ME18BS est monté sur un long conduit d'admission, avec filtre à air de type SF-1/7, dans une position légèrement décalée à gauche du plan longitudinal.

La Sport a un carburateur Dell'Orto UB20B, avec cornet d'admission.

BOÎTE DE VITESSES ET TRANSMISSION

La boîte de vitesses à 4 rapports est commandée par un pédale sur le côté droit.

L'embrayage est à disques métalliques multiples en bain d'huile, commandé par un levier au guidon.

La transmission primaire est, dans la tradition Guzzi, à engrenages hélicoïdaux et la transmission secondaire est à chaîne.

1^{er} rapport 1 : 3,04

2^e rapport 1 : 1,81

3^e rapport 1 : 1,29

4^e rapport 1 : 1

FREINS

À tambour, alliage léger poli, diamètre 135 mm

Avant commandé par levier au guidon, arrière commandé par une pédale sur le côté gauche de la moto.

CADRE

En tube, avec double berceau ouvert, fermé en bas par la base du moteur.

Empattement : 1,250 m

Longueur : 1,900 m

Largeur : 0,60 m

Hauteur : 0,95 m

Garde au sol minimale : 0,16 m

Poids à vide : Tourisme 88 kg ; Sport 92 kg.

ROUES

À rayons, 17" x 2" 1/4.

Pneus : Avant 2 1/2 x 17 rainuré ; Arrière 2.75 x 17 R sculpté

RÉSERVOIR D'ESSENCE

Turismo : 12,5 litres, dont 2 de réserve - Essence Normal

Sport : 14,5 litres, dont environ 3 de réserve - Essence Super.

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Volant magnétique de 6 volts délivrant 28W.

Le redresseur à diodes est situé dans le phare avant, qui abrite également la clé de démarrage. La clé commande aussi les feux (ville - route).

Le phare abrite également le compteur kilométrique.

Le phare a un diamètre de 130 mm et l'interrupteur entre les feux de route et les feux de croisement est situé, avec le bouton de l'avertisseur sonore, sur le guidon.

Les phares sont fournis par CEV et Aprilia. Le feu arrière dispose également de l'ampoule "STOP" commandée par la pédale de frein.

La batterie, de 7 Ah et 6 Volt, est située sous le siège entre les caches latéraux.

LUBRIFICATION

Forcée par une pompe à engrenages, fixée sur le dessous du carter et entraînée par une paire d'engrenages hélicoïdaux.

Le réservoir d'huile se trouve dans le carter du moteur, qui est divisé en deux moitiés verticalement.

La capacité est de 1,5 L.

L'utilisation d'une seule pompe est une nouveauté chez Guzzi.

L'huile recommandée est SHELL X 100 SAE 30/40, à remplacer tous les 2.000 kilomètres. En même temps, le filtre à huile doit être nettoyé avec de l'essence.

Dans le type Sport, le réservoir contient 1,9 L et il y a deux filtres : une crépine dans le carter qui doit être nettoyée à chaque changement d'huile et un filtre centrifuge sur le vilebrequin.

AMORTISSEURS

Fourche avant télescopique hydraulique.

Bras oscillant et amortisseur à ressort en spirale.

ÉCHAPPEMENT

L'échappement sort vers l'avant, légèrement décalé vers la droite.

PERFORMANCES

La Turismo développe 7 CV à 7.000 tr/min, tandis que la Sport développe 8,5 CV à 7.000 tr/min.

La moto franchit des pentes d'environ 31 % avec une seule personne.

La consommation (selon les normes CUNA) est de 2,3 litres aux 100 km pour la Turismo et de 2,7 litres pour la Sport.

La vitesse maximale est de 100 km/h pour la Turismo et de 110 km/h pour la Sport.

La vitesse maximale autorisée dans les différents rapports est :

	Turismo	Sport
1 ^{re}	30,6	33
2 ^e	51,4	55
3 ^e	72	77
4 ^e	100 env.	110 env.

IDENTIFICATION

Chaque moto est identifiée par le même numéro d'identification du châssis et du moteur.

Versions de Stornello et numéros de châssis :

1960-68 Stornello 125 cc N 00 AA - N 49 NA

1961-68	Stornello Sport 125 cc	T 00 AA - T 99 GZ
1966	Stornello Regolarità 125	-----
1965-69	125 cc Scrambler	-----
1965-69	125 Sport America	-----
1968-69	160 cc (4 vitesses)	SA 00 AA - SA 35 AS

DONNÉES TECHNIQUES PRINCIPALES - TURISMO

Modèle / année	Stornello Turismo / 1960-68
Monocylindre 4 temps incliné.....	52 x 58 mm/ 123,175 cc
Taux de compression	8:1
Puissance	7 CV à 7.200 trs/min
Culasse	à bain d'huile, en alliage
Cylindre.....	en alliage léger avec chemise rapportée
Disposition des soupapes	en tête, parallèles
Commande des soupapes	par tiges et culbuteurs
Allumage.....	par volant magnétique
Carburateur.....	Dell'Orto ME 18BS
Lubrification.....	avec huile dans le carter et pompe à engrenages
Embrayage	multidisque à bain d'huile
Boîte de vitesses.....	à 4 rapports avec commande au pied
Transmission	primaire à pignons taille hélicoïdale, secondaire à chaîne
Cadre	double berceau en tube, moteur participant à la rigidité
Empattement	1250 mm
Suspension avant.....	fourche télescopique hydraulique
Suspension arrière	bras oscillant et amortisseurs hydrauliques
Roues.....	à rayons, 17 x 2 1/4
Pneus	Avant rainuré 2,50 x 17"; arrière sculpté 2,75 x 17" R
Freins.....	à tambour ; par levier l'avant, par pédale à l'arrière
Poids.....	85 kg
Vitesse maximale	100 km/h
Consommation (normes CUNA)	2,3 L/100 km
Capacité réservoir d'essence.....	12,5 L
Capacité carter d'huile moteur.....	1,9 L

SOURCES

Mario Colombo: MOTO GUZZI. 80 anni di storia

Mick Walker: MOTO GUZZI. Illustrated Buyer's Guide

Moto Guzzi Spa: Stornello 125. Manuel d'atelier, 1^{re} édition, 1961

Moto Guzzi Spa: Stornello Sport. Manuel d'atelier, 1^{re} édition, 1962



Stornello Regolarità



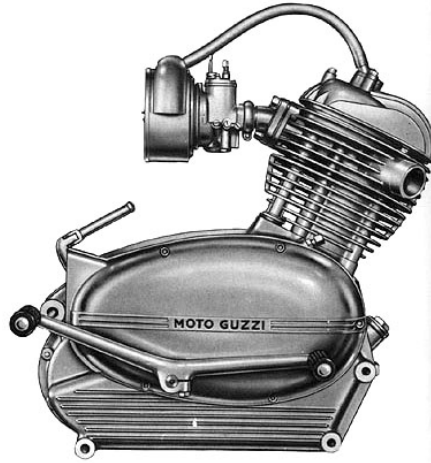
Stornello Cross



Stornello Sport America



Stornello Scrambler America



The original (1960) version of the *Stornello* engine (later known as the *Tarvisino*), with parallel overhead valves, flywheel magneto ignition and foot-change 4-speed gearbox.

Moteur premier modèle - 1960

"45 YEARS BEHIND THE MOTO GUZZI"
using only selected materials

125

MOTO GUZZI

SPORT

\$429. EAST & WEST SPECIFICATION

ENGINE: single cylinder, four stroke
CYLINDER: made of light alloy with special cast iron treatment liner, hardened 257
CYLINDER HEAD: made of light alloy with valve seats in 45 brass
VALVE OPERATION: push rods and rockers
BORES: 52 mm
STROKE: 56 mm
DISPLACEMENT: 125 cc
OUTPUT: 12 HP
COMPRESSION RATIO: 8.6 to 1
LUBRICATION: oil pump in crankcase about 1.5 liter - 5.500 gal. (50A 0.417 imp. gal.)
OIL FILTERS: Screen "50" in crankcase - centrifugal on carburettor
FUEL TANK CAPACITY: 13.5 liter (4.000 gal. U.S.) - 3.400 imp. gal. (including 3 liter reserve 30.750 gal. U.S. - 10.900 imp. gal.)
FUEL CONSUMPTION: 1 liter 2.7 for 100 kms. 80 m.p.h. (50A - 100 m.p.h. not measured according to C.I.R.A. standards)
GEARBOX: 4 speeds, foot operated
IGNITION: flywheel alternator with external I.T.
SUSPENSION: telescopic front fork with hydraulic dampers, rear swinging fork with coil springs in the hydraulic dampers
BRAKES: expanding drum, hand operated, rear foot operated
WHEELS: 17x2 1/4" rim
TYRES: size 2.75x17" (ribbed rear 2.75-17" block tread)
WEIGHT: about 82 kgs (200 lbs)
MAXIMUM SPEED: over 70 m.p.h.

Dealer inquiries invited
PREMIER MOTOR CORPORATION
P.O. BOX 15, LEONIA, NEW JERSEY

Publicité

<http://www.morino.it/guzzi/moto/stornello/stornello.html> [*Le site n'est plus accessible*]

Traduction via www.deepl.com