



"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

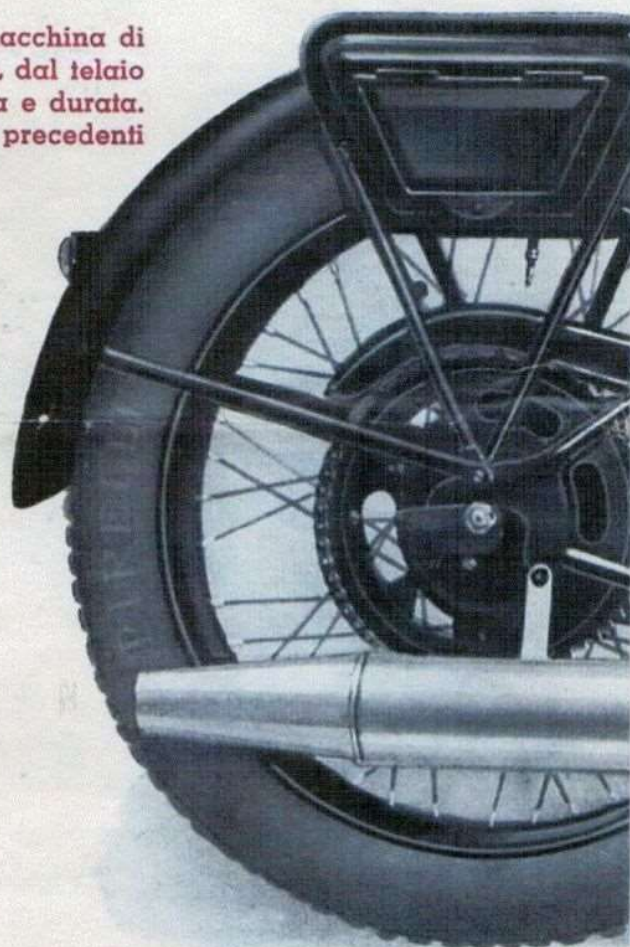
Categ. 175 a 4 tempi - Alesaggio 59 mm. - Corsa 63,7 mm. - Valvole in testa inclinate a 31° - *Albero a gomito* di acciaio cementato, temperato e rettificato, lavorante su cuscinetti di grande diametro, a sfere dal lato distribuzione e a rulli dal lato volante. L'albero è particolarmente robusto per 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.

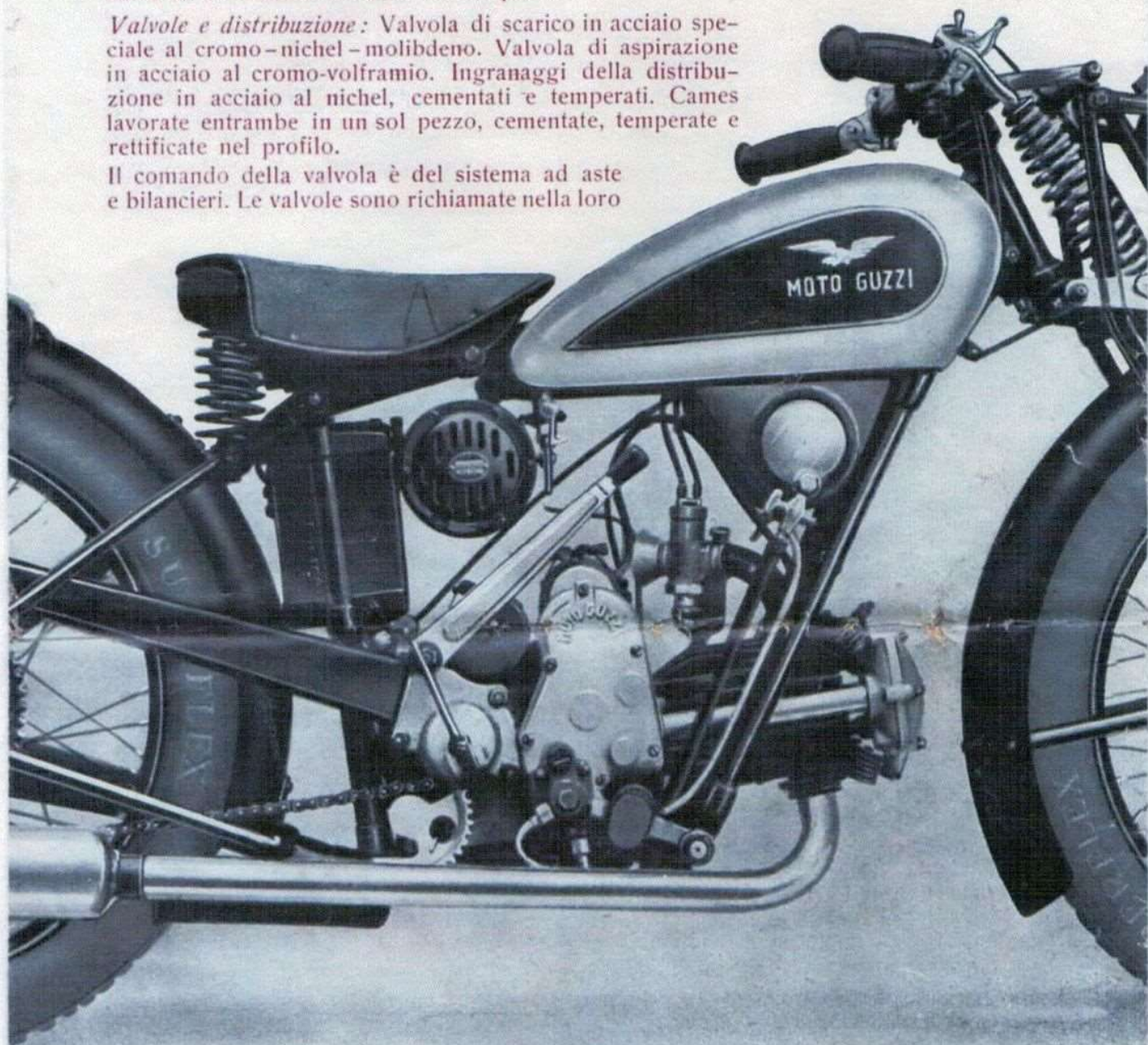
Volante esterno, di grande dimensione, in acciaio stampato e completamente lavorato e cromato.



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