

Da due a quattro

Tra le infinite modifiche proposte per la "65" ce n'è stata una molto particolare inventata a Bergamo

Tante modifiche per il Guzzino, abbiamo detto. Ma senz'altro la più straordinaria è quella attuata nel '52 da un tecnico udinese trapiantato a Bergamo, Egidio Azzola: la trasformazione del motore da due a quattro tempi.

Il due tempi, semplice ed economico, aveva motorizzato in poco tempo l'Italia e l'Europa come mai era accaduto prima, ma non era mai stato considerato "serio" dai motociclisti. E in verità i due tempi di una volta, scarsi di potenza, unti, fumosi, difficili da avviare e facili a fermarsi, dal rumore petulante e scoppiettante, problematici da rifornire (allora non erano ancora stati inventati i distributori automatici e la miscela bisognava prepararsela in casa) non erano certo entusiasmanti. Così una trasformazione che poteva fornire qualche cavallo in più alleviando gli utenti dall'incubo delle candele sporche e dal problema della miscela poteva avere buone probabilità di successo.

La trasformazione Azzola, meglio conosciuta commercialmente come "Fagnani-Lubrina Brevetto Azzola", dal nome dei finanziatori, prevedeva l'incremento della cilindrata a 73 cc con l'aumento dell'alesaggio a 45 mm, l'adozione di valvole in testa a bagno d'olio ad aste e bilancieri, e assicurava una potenza di 3,5 CV a 6.500 giri che portavano la velocità massima a circa 70 km/h. Era però piuttosto complessa, in quanto occorreva sostituire cilindro, testa, pistone e carterino della distribuzione primaria. Non solo: era necessario intervenire sul motore, per allargare la sede del cilindro, chiudere il condotto di aspirazione originale sul carter e, per contro, aprire i passaggi di olio dalla camera di manovella al cambio e alla trasmissione primaria. La lubrificazione, infatti, era unica per tutto il propulsore, del tipo a carter secco con doppia pompa a ingranaggi di mandata e recupero. Il

Rendimento - Economia - Durata

OTTERRETE

Trasformando la vostra Guzzi 65 cc. 2 Tempi in 73 cc. a 4 Tempi - valvole in testa a bagno d'olio - pompa ed ingranaggi mandata e recupero.

OMOLOGATA CON ATTO N. 88 DEL 22 - 1 - 1951

Consumo lt. 1,12 per 100 Km Potenza effettiva CV 3,76

Ditta FAGNANI GIULIO S.A.
Bergamo Via Camozzi, 64 - tel. 35-71 neg. - 47-77 uff.

Cercansi concessionari per zone libere
NUOVO PREZZO RIBASSATO



serbatoio del lubrificante era ricavato dalla borsetta degli attrezzi, opportunamente saldata e munita di tappo per il riempimento. Una lavorazione abbastanza complessa, quindi, che richiedeva l'intervento di una officina attrezzata. E difatti la ditta Fagnani vendeva il kit di montaggio a 25.000 lire, oppure provvedeva direttamente all'adattamento, dietro invio del motore alla propria sede, con la spesa complessiva di 32.000 lire. Cifre non da poco per i tempi, specie se rapportate al costo del Guzzino. La modifica, comunque, era abbastanza razionale: il cilindro era in ghisa, la testa in lega leggera con camera di scoppio emisferica, valvole da 22 mm inclinate di 70°, bilancieri registrabili con perni eccentrici, camme rialzate con aste molto corte. La compressione era di 6,5:1, il consumo dichiarato di 1,5 litri/100 km.

• Un Guzzino con la trasformazione Fagnani-Azzola presentato dal bergamasco Antonio Citerio, primo dei privati alla Valli del '61 con una Guzzi 235 e da tempo collezionista di moto da regolarità anni Cinquanta-Sessanta. Sul dorso del serbatoio è applicato un ripostiglio per gli attrezzi, dato che la sede originale è stata trasformata nel serbatoio dell'olio.

