



A. FUSI & C.

Società Anonima

MILANO

Via L. Mascheroni N. 27



C. PETRINETTO

Telefono 65-815 Via Nizza, 76

TORINO

MOTO 1931

www.motorcycle.com

Blocco-Motore F. N.

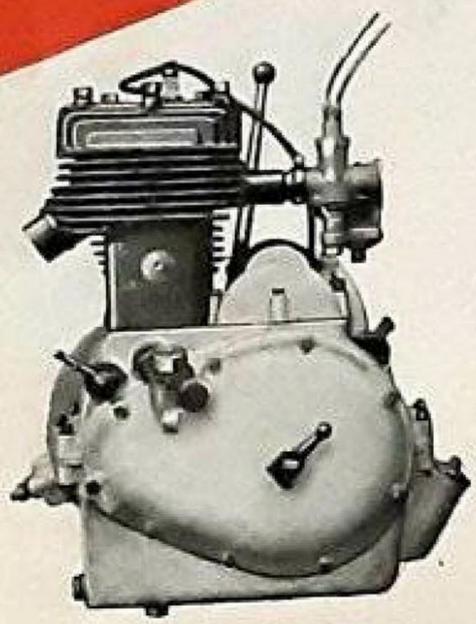
IL BLOCCO MOTORE INTEGRALE

per motociclette, soluzione ideale del collegamento meccanico del motore agli organi di trasmissione, è stato studiato da molti anni dalla F. N. e da essa realizzato fin dal 1923.

La fabbricazione di un buon blocco motore necessita di un attrezzamento speciale e perfezionato, e solo una Casa come la F. N. poteva intraprenderla e riuscire.

I blocchi motore F. N. studiati e costruiti con tutte le cure volute sono particolarmente interessanti per le soluzioni che presentano e la robustezza dei loro organi. Il raffreddamento dei cilindri e delle teste è efficacemente assicurato da numerose e larghe alette opportunamente predisposte per ottenere la massima irradiazione. I pistoni sono in lega di alluminio con segmenti stretti e raschiaoli; spinotti cavi; bielle a portate larghissime garantite per un lungo uso; teste di bielle montate su due serie di rulli.

Collo d'oca perfettamente equilibrato, valvole in acciaio speciale. L'impiego dei cuscinetti a sfere di grossa sezione è stato generalizzato. Tutti gli alberi e assi sono rigorosamente trattati e rettificati. I carter in alluminio fuso in conchiglia sono di ottimo aspetto e perfettamente sani. Tutte le precauzioni di fabbricazione sono prese per assicurare l'ermeticità delle congiunzioni del carter e la pulizia esterna del blocco motore. La lubrificazione è sempre meccanica mediante pompa comandata dal motore nei motori a valvole laterali la pompa è del tipo immerso nel serbatoio dell'olio dei carter, e, nei motori a valvole in testa, la pompa è invece la PILGRIM tanto apprezzata. Nell'uno, come nell'altro caso, viene assicurata una lubrificazione abbondante di tutti gli organi, garanzia di longevità e di buon rendimento del motore.

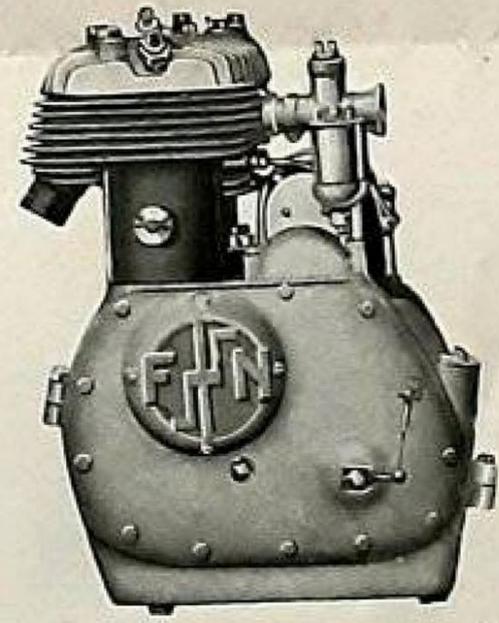


Le punterie delle valvole sono registrabili, tutti gli ingranaggi di collegamento fra motore e cambio sono costruiti con gli acciai più resistenti. La lavorazione degli ingranaggi è particolarmente curata e speciali rettifiche vengono fatte per sopprimere ogni rumore parassitario.

La precisione ottenuta nel realizzare le distanze assiali permette di mantenere costante questa silenziosità, come pure il rendimento elevato di questo sistema di trasmissione.

Le frizioni sono del tipo a dischi metallici multipli in bagno d'olio.

I cambi, a tre velocità, sono composti di sei pignoni di cui quattro sempre in presa; la prima e la terza velocità si innestano per mezzo degli incastri del « balladeur »: il balladeur si innesta pure sul pignone di rimando.



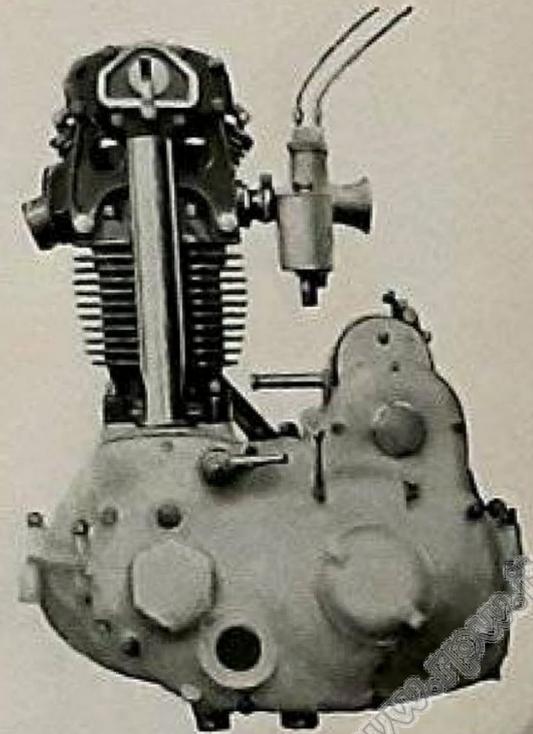
della seconda velocità. Tutti i blocchi motore comportano la messa in marcia per mezzo di kick-starter robusto che attacca direttamente l'albero di rimando del cambio agendo di conseguenza sul motore, per mezzo della frizione e dei pignoni intermediari: la dentatura di questo kick-starter è studiata in modo da garantire il più lungo uso ed un funzionamento impeccabile.

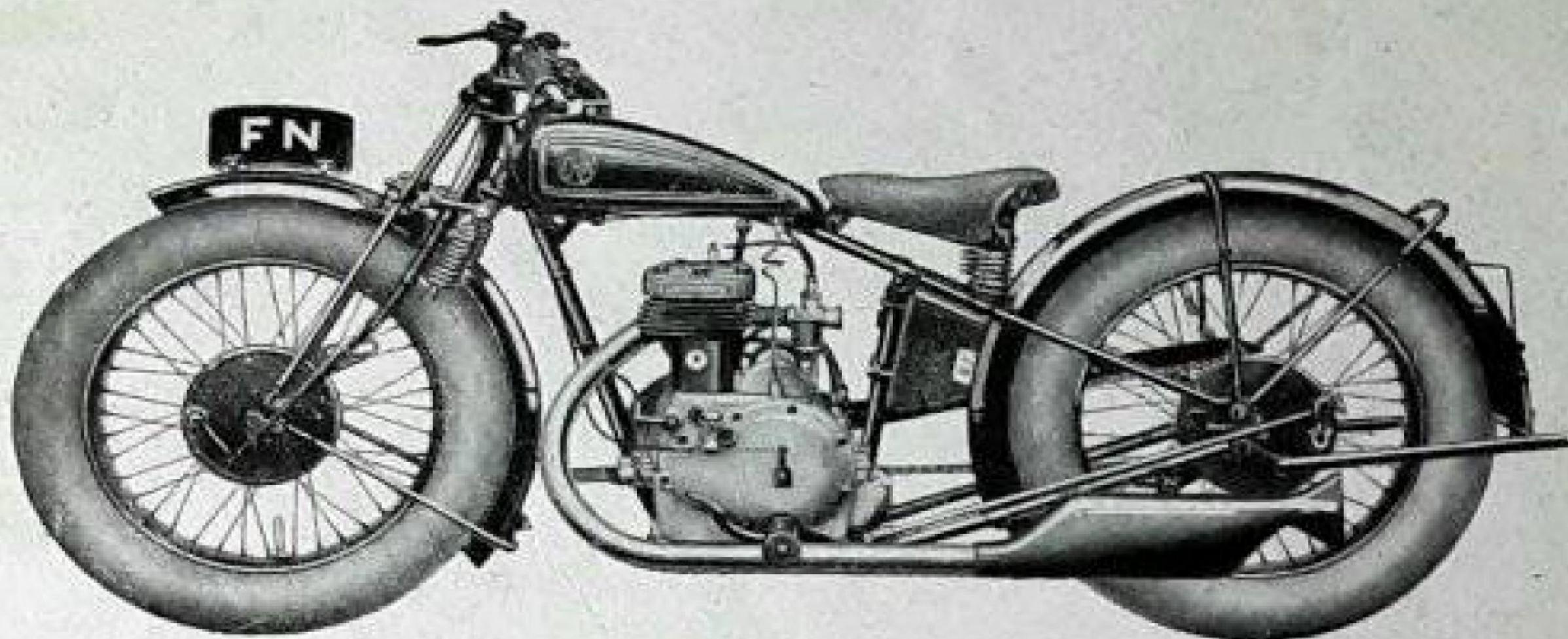
Le tre velocità sono azionate da una leva diretta posta sul lato destro del blocco motore, ciò che evita ogni rimando. Ogni velocità è energeticamente mantenuta nel proprio settore mediante un dispositivo alloggiato nel blocco stesso. I blocchi motore hanno tre punti di fissazione al telaio e la loro parte inferiore costituisce il serbatoio dell'olio.

I blocchi motore F. N. danno al più alto grado i seguenti vantaggi: pulizia dell'insieme e facilità di manutenzione — assenza di vibrazione e di rumori

nella trasmissione primaria — soppressione di ogni registrazione di questa ultima — lubrificazione automatica, con organo unico, del motore, del cambio, della frizione e di tutta la trasmissione primaria.

Raffreddamento intenso dell'olio lubrificante, grazie alla grande superficie offerta dai carter. Pulizia degli organi essendo la più parte di essi interni e racchiusi dai carter. Accessibilità e facilità di smontaggio: un blocco motore può venire interamente aperto in una mezz'ora. Ottimo rendimento confermato dai successi ottenuti in corsa e dai Records del Mondo battuti dalle motociclette F. N. con blocco motore. Durata eccezionale, semplificazione della registrazione e della manutenzione della trasmissione poiché non presentano che una sola catena a corsa lenta (velocità periferica ridotta) e la cui registrazione è delle più accessibili. Trasmissione assolutamente silenziosa. Ogni motociclista esperto saprà apprezzare tali vantaggi.





Modello 350 cc. Standard

BLOCCO MOTORE monocilindrico. — Alesaggio mm. 74, corsa mm. 80,5, cilindrata 346 cc., valvole laterali, testa cilindro riportata, biella a rulli, lubrificazione automatica per mezzo di pompa immersa nell'olio, magnete blindato, carburatore comandato da leve al manubrio, copri-valvole.

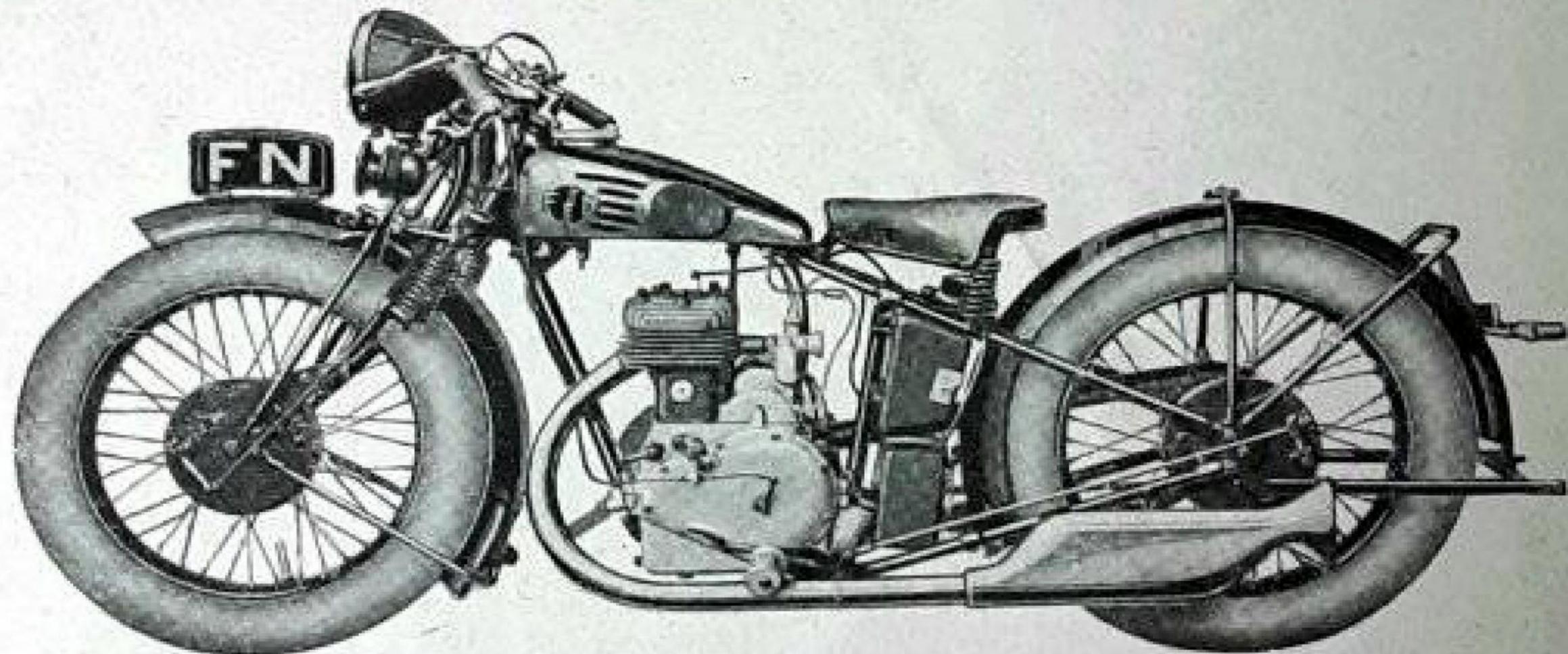
CAMBIO A TRE VELOCITÀ. — Formante un solo blocco col motore, frizione a dischi metallici comandati a mano, kick-starter.

TRASMISSIONE. — Per mezzo di catena unica con copricatena e parastrappi.

TELAIO. — A culla, abbassato, con attacchi per side-car. — **PNEUMATICI**: Ballon 675 x 100. —

FORCELLA: elastica, con freno di direzione. — **2 FRENI** interni potenti, a tamburo. — **MOZZI** su cuscinetti Timken.

DIVERSI. — Poggiapiedi di gomma registrabili. Scatola attrezzi nel telaio. Sella speciale con potenti molle assorbenti ogni urto. Cavalletto posteriore ed anteriore. Serbatoio contenente litri 5 di benzina con tappo speciale rigorosamente ermetico. Serbatoio dell'olio nel carter motore di litri uno e mezzo. Parafanghi piatti, larghi ed efficaci. Rifinitura con doppio smalto nero sopra verniciatura antiruggine e cromatura. Bulloneria, leve e tiranti parkerizza'i. Consumo benzina litri 3, e grammi di olio 250 ogni 100 Km. Velocità: 90 Km. all'ora circa.



Modello 350 cc. Lusso

BLOCCO MOTORE monocilindrico. — Alesaggio mm. 74, corsa mm. 80,5, cilindrata 346 cc., valvole laterali, testa cilindro riportata, biella a rulli, lubrificazione automatica per mezzo di pompa immersa nell'olio, carburatore comandato da leve al manubrio, copri valvole.

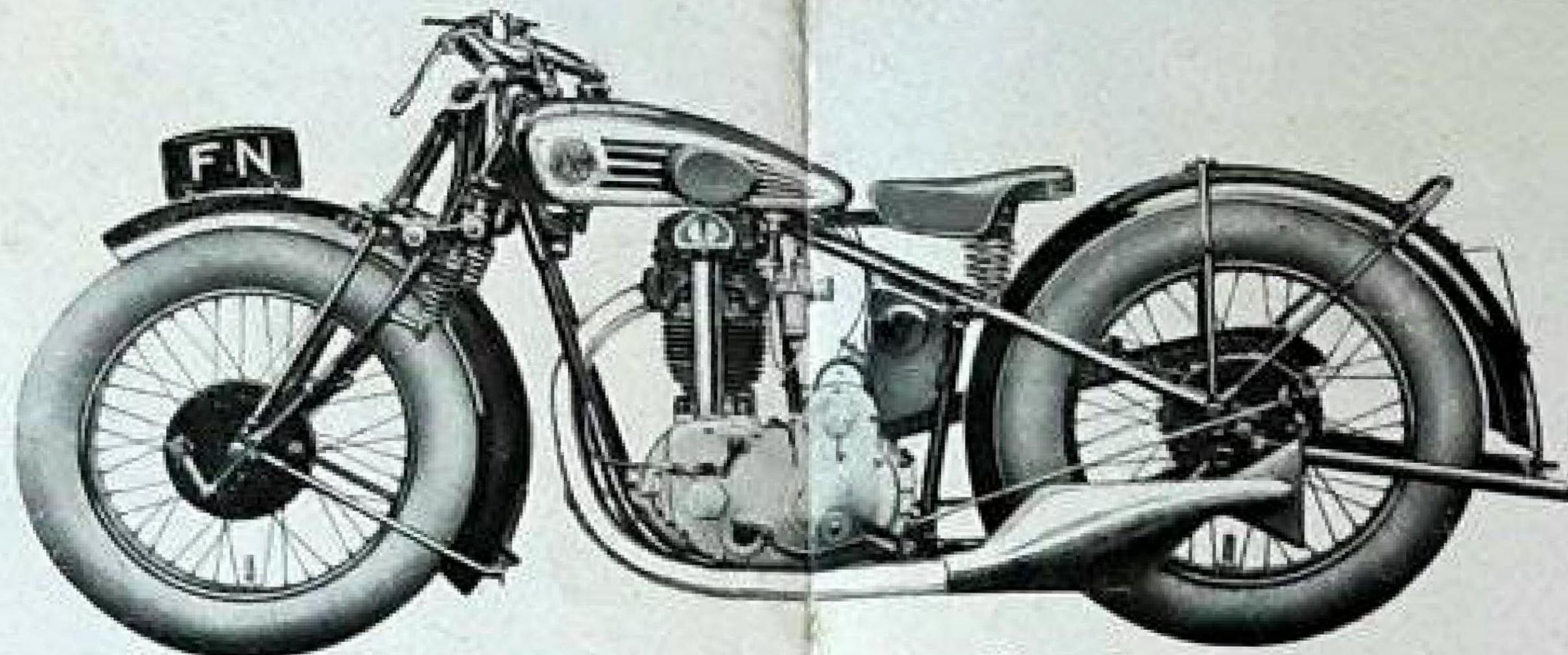
ACCENSIONE. — Mediante batteria e bobina con dinamo.

CAMBIO A TRE VELOCITA'. — Formante un solo blocco col motore, frizione a dischi metallici comandati a mano, kick-starter.

TRASMISSIONE. — Per mezzo di catena unica con copricatena e parastrappi. — **PNEUMATICI:** Ballon 675 x 100. — **TELAIO:** a culla, abbassato con attacchi per side-car. — **FORCELLA:** elastica con freno di direzione. — **DUE FRENI:** interni, potenti a tamburo. — **MOZZI:** su cuscinetti Timken.

IMPIANTO ELETTRICO. — Completo di faro, fanalino posteriore e clacson.

DIVERSI. — Poggia piedi registrabili. — Scatola attrezzi sul telaio. — Sella speciale con potenti molle assorbenti ogni urto. — Cavalletto posteriore ed anteriore. — Serbatoio contenente 8 litri benzina con tappo speciale rigorosamente ermetico. — Ginocchiere. — Serbatoio dell'olio contenente litri 1 e mezzo nel carter motore. — Parafanghi piatti, larghi ed efficaci. — Rifinitura con doppio smalto nero sopra verniciatura antiruggine e cromatura. — Bulloneria, leve e tiranti parkerizzati. — Serbatoio cromato e decorato. — Silenziatore cromato. — Consumo litri 3 benzina e grammi 250 di olio ogni 100 Km. — Velocità 95 Km. all'ora circa.



Modello 500 cc. Sport

BLOCCO MOTORE monocilindrico. — Alesaggio 85 mm., corsa 87 mm., cilindrata 496 cc., valvole in testa, comandate da bilanceri racchiusi in un carter, testa cilindro riportata, biella a rulli, alberi su cuscinetti a sfere, lubrificazione automatica per mezzo di pompa a spia, magnete blindato, carburatore comandato da leve al manubrio.

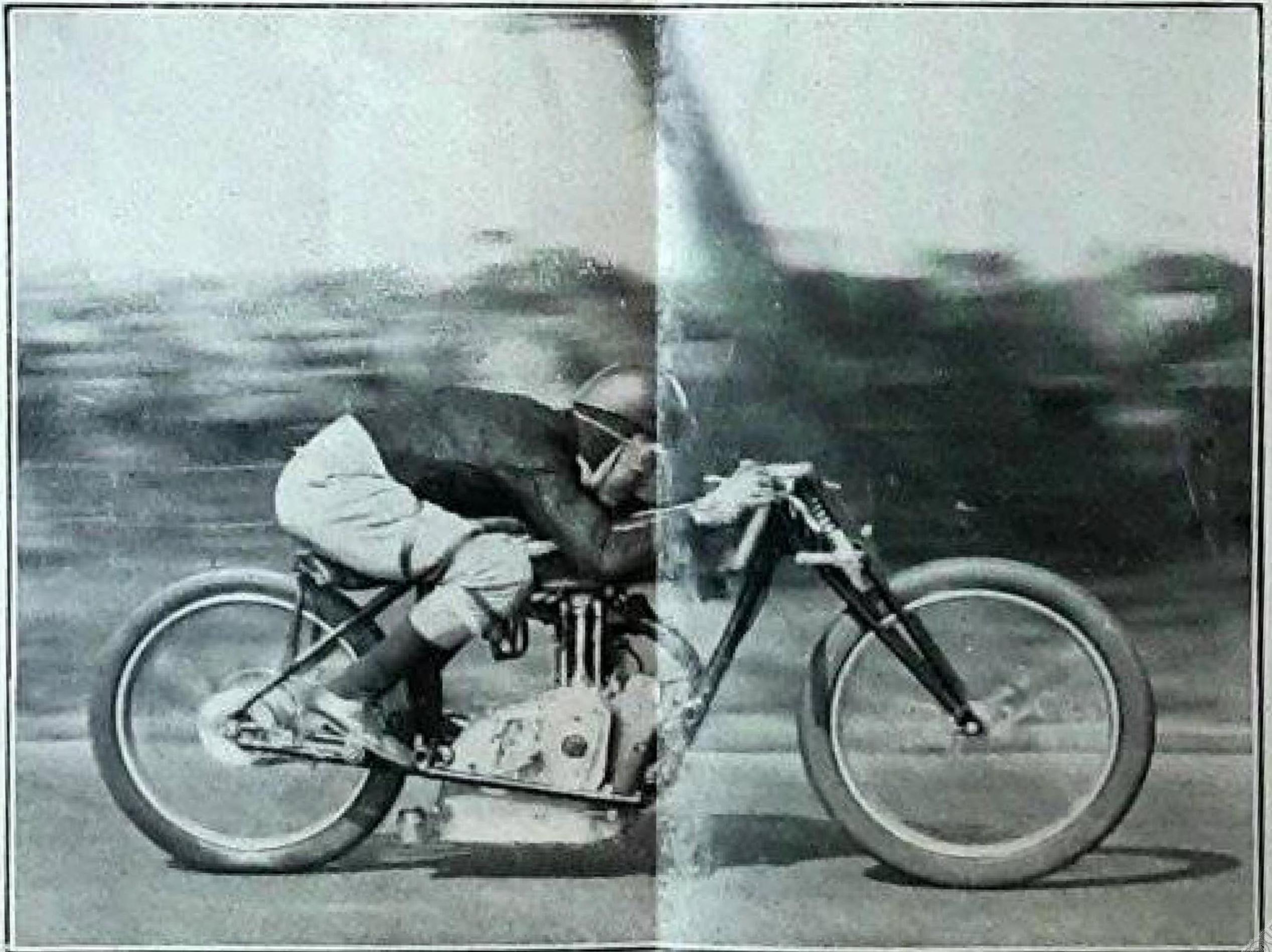
CAMBIO A TRE VELOCITA'. — In blocco col motore, frizione a dischi metallici comandati a mano, kick-starter.

TRASMISSIONE. — Per mezzo di catena unica con copricatena e parastrappi. — **TELAIO**: doppio, a culla, abbassato, con attacchi per side-car. — **PNEUMATICI**: ballon 675 x 100. —

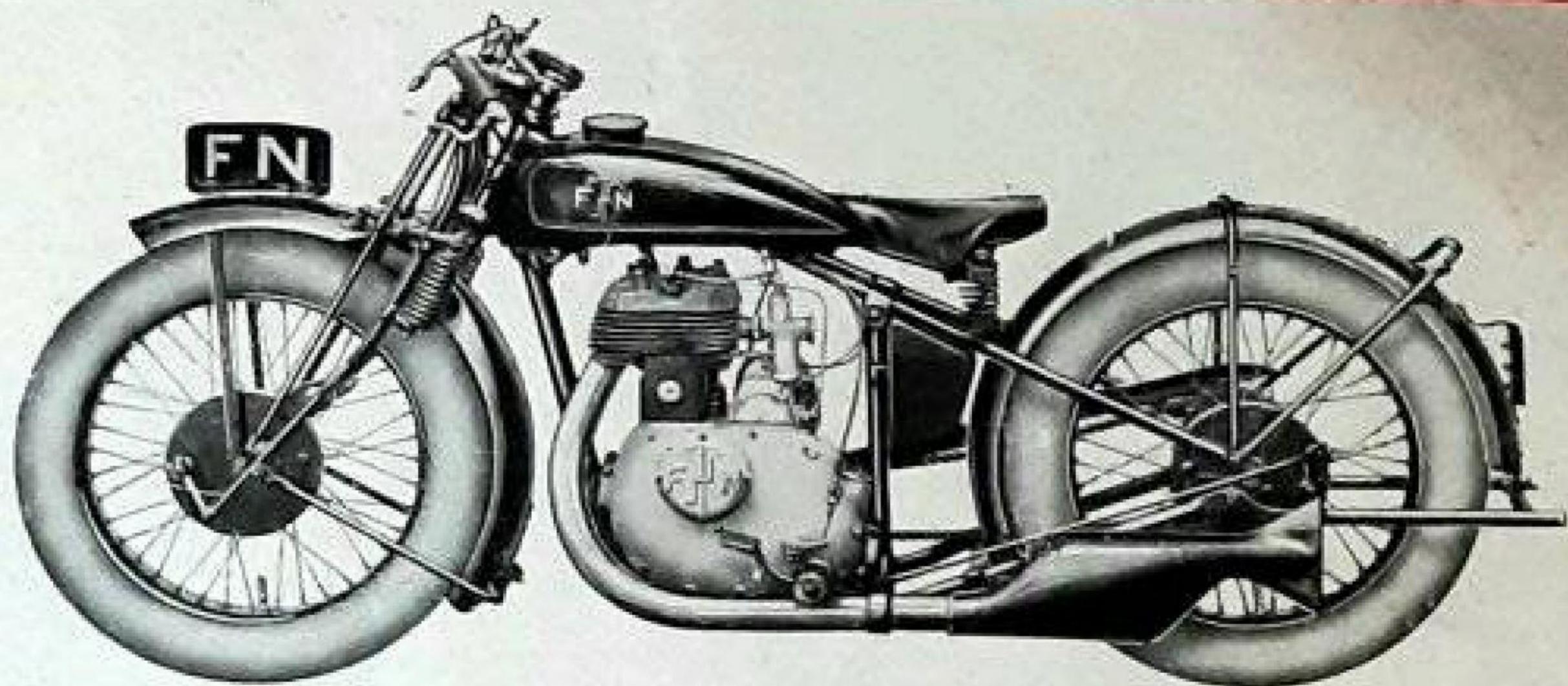
FORCELLA: elastica con ammortizzatore e freno di direzione. — **DUE FRENI**: interni, potenti a tamburo. — **MOZZI**: su cuscinetti Timken.

DIVERSI. — Pogg'a piedi regolabili. — Scatola attrezzi nel telaio. — Sella speciale con molle assorbenti ogni urto. — Cavalletto posteriore ed anteriore. — Serbatoio contenente 10 litri di benzina con largo tappo rigorosamente ermetico. — Ginocchiere. — Serbatoio dell'olio contenente un litro e mezzo nel carter motore. — Parafanghi larghi ed efficaci. — Finitura a doppio smalto nero su vernice antiruggine e cromatura. — Bulloneria, leve e tiranti parkerizzati. — Consumo 5 litri di benzina e 400 grammi di olio ogni 100 Km. — Serbatoio cromato e decorato. — Silenziatore cromato. — Velocità 110 Km. all'ora circa.

Modello specialmente raccomandato per l'uso del side-car.



HANDLEY in velocità



Modello 500 cc. Touriste

BLOCCO MOTORE monocilindrico montato elasticamente sul telaio. — Alesaggio 85 m/m., corsa 87 millimetri, cilindrata 496 cc., valvole laterali, testa cilindro riportata, biella a rulli, lubrificazione automatica sotto pressione a mezzo di pompa immersa, magnete blindato. Carburatore comandato da leve al manubrio, copri valvole.

CAMBIO A TRE VELOCITA'. — Formante un solo blocco col motore, frizione a dischi metallici comandati a mano, kick-starter.

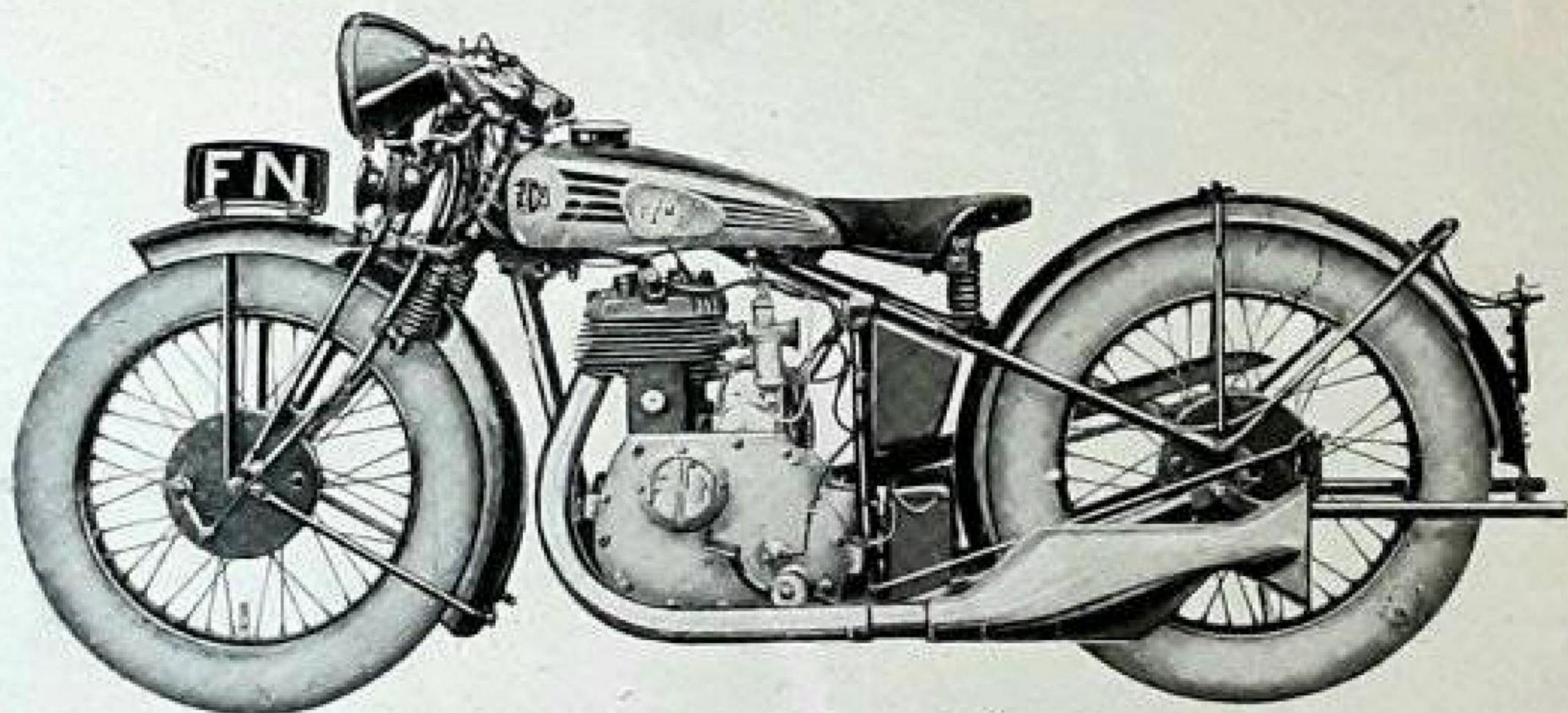
TRASMISSIONE. — Per mezzo di catena unica con copricatena e parastrappi.

TELAIO. — A culla, abbassato, con attacchi per side-car. — **PNEUMATICI**: a canale 27 x 4. —

FORCELLA: elastica, con freno di direzione. — **2 FRENI** interni potenti, a tamburo. — **MOZZI**: su cuscinetti Timken.

DIVERSI. — Poggia piedi registrabili. — Scatola attrezzi sul telaio. — Sella speciale con potenti molle assorbenti ogni urto. — Cavalletto posteriore ed anteriore. — Serbatoio contenente 10 litri di benzina con largo tappo speciale rigorosamente ermetico. — Serbatoio dell'olio nel cárter motore contenente litri uno e mezzo. — Parafanghi piatti, larghi ed efficaci. — Rifinitura con doppio smalto nero sopra antiruggine, e cromatura. — Bulloneria, leve e tiranti parkerizzati. — Consumo: 4 litri benzina e 350 gr. di olio ogni 100 Km. — Velocità 100 Km. all'ora circa.

www.volante.it



Modello 500 cc. Lusso

BLOCCO MOTORE monocilindrico montato elasticamente sul telaio. — Alesaggio 85 mm., corsa 87 millimetri, cilindrata 496 cc., valvole laterali, testa cilindro riportata, biella su rulli, alberi su cuscinetti a sfere, lubrificazione automatica sotto pressione per mezzo di pompa immersa, magnete dinamo, carburatore comandato da leve al manubrio, copri valvole.

CAMBIO A TRE VELOCITA'. — Firmante un solo blocco col motore, frizione a dischi metallici comandati a mano, kick-starter.

TRASMISSIONE. — Per mezzo di catena unica con copricatena e parasrappi. — **TELAIO:** a culla, abbassato, con attacchi per side-car. — **PNEUMATICI** a canale 27x4. — **FORCELLA:** elastica con ammortizzatore e freno di direzione. — **DUE FRENI** interni, potenti a tamburo. — **MOZZI** su cuscinetti Timken.

IMPIANTO ELETTRICO. — 30 Watts a magnete dinamo, completo di faro, fanalino posteriore e clacson.

DIVERSI. — Poggiapiedi larghi e confortevoli. — Scatola attrezzi nel telaio. — Sella speciale con molle assorbenti ogni urto. — Cavalletto anteriore e posteriore. — Serbatoio contenente 10 litri di benzina con largo tappo speciale rigorosamente ermetico. — Ginocchiere. — Serbatoio dell'olio contenente litri 1 e mezzo nel carter motore. — Parafanghi eccezionalmente larghi ed efficaci. — Rifinitura con doppio smalto nero su verniciatura antiruggine e cromatura. — Bulloneria, leve e tiranti parkerizzati. — Serbatoio cromato e decorato. — Silenziatore cromato. —

Velocità 100 Km. all'ora circa.

Modello raccomandato per l'uso del side-car.

Alcuni Records della F. N.

RÉCORDS DEL MONDO DETENUTI DALLA F. N.

SOLO

350 cc. :	5 Km. lanciati	179.604
-	5 miglia lanciate	179.346
-	10 Km. da fermo	168.531
-	10 miglia da fermo	171.985
-	50 Km. da fermo	175.707
-	1500 miglia	105.40
-	2000 Km.	107.41
-	2500 -	105.26
500 cc. :	5 Km. lanciati	192.72
-	5 miglia lanciate	192.61
-	10 Km. da fermo	181.91
-	10 miglia da fermo	184.95
-	50 Km. da fermo	182.02
750 cc. :	5 Km. lanciati	192.72
-	5 miglia lanciate	192.61
-	10 Km. da fermo	181.91
-	10 miglia da fermo	184.95
-	50 Km. da fermo	182.02
1000 cc. :	50 Km. da fermo	182.02

SIDE - CAR

350 cc. :	5 Km. lanciati	150.755
-	5 miglia lanciati	150.738
-	10 Km. da fermo	142.979
-	10 miglia da fermo	145.484
-	50 Km. da fermo	147.785
600 cc. :	5 Km. lanciati	166.666
-	5 miglia lanciate	166.099
-	10 Km. da fermo	155.038
-	10 miglia da fermo	157.860
-	50 Km. da fermo	147.785
-	50 miglia da fermo	144.145
-	100 Km. da fermo	145.791
-	Record dell'ora	145.244

Qualche affermazione della F N nel 1930

SEI GIORNI D'INVERNO (Francia) 1° ex aequo in 350 cc. e 500 cc. Medaglia d'Oro.	GRAN PREMIO LAMPO - (Genova) 1° ex aequo cat. 350 cc.
PARIGI NIZZA (Francia) 1° ex aequo in 350 cc. Coppa Challenge di regolarità.	GIRO DELLE FORTIFICAZIONI (Savona) Due classificati 1° ex aequo cat. 350 cc.
NUERBURRING (Germania) Corsa Internazionale dei 6 Giorni 1° in classifica generale 4 Me- daglie d'Oro.	CHILOMETRO LANCIATO - (La- vagna) 1° cat. 500 cc. sidecar turisti. Me- dia Km 98.092
GIRO DI FRANCIA 1° ex aequo cat. 500 cc.	VII PONTEDECIMO BOCCHET- TA - (Genova) 1° cat. Sidecar - turisti 500 cc.
LIEGI - BORDEAUX - LIEGI 1° ex aequo Coppa Challenge dei Costruttori.	SCALATA MOTTARONE - (Stresa) 4 scalatori scelti cat. 350 cc. valvole laterali
SEI GIORNI INTERNAZIONALI di Grenoble (Francia) 1° ex aequo cat. 500 cc. Medaglia d'Oro.	III GRAN PREMIO SIAP - (Genova) 1° ex aequo cat. 500 cc.
IN ITALIA	COPPA BOCCI - Milano 1° ex aequo 350 cc.
COPPA D'INVERNO 1930 - Milano 3 partiti 3 primi ex aequo cat. 350 cc.	NAPOLI - ROMA - NAPOLI 1° assoluto alla media di Km 71.555
MARCIA G. ANDREANI - Piacenza 1° assoluto e 1° cat. 350 cc.	OTTO EUGANEO - (Padova) 1° ex aequo cat. 350 cc. ex aequo cat. 500 cc.
PRIMO GRAN PREMIO ESSO Genova Due 1° ex aequo cat. 500 cc.	