

NUOVI MODELLI

Cat. 121/126.



MOTOLEGGERA

175

cmc.

CIRCOLA SENZA TARGA
E SENZA PATENTE

MOTOCICLO

350

cmc.

LA PIU' ADATTA AL TRAINO
DEL SIDE CAR



FABBRICA

ITALIANA

MOTOCICLI-MOTOLEGGERE ING. SEILING

MILANO

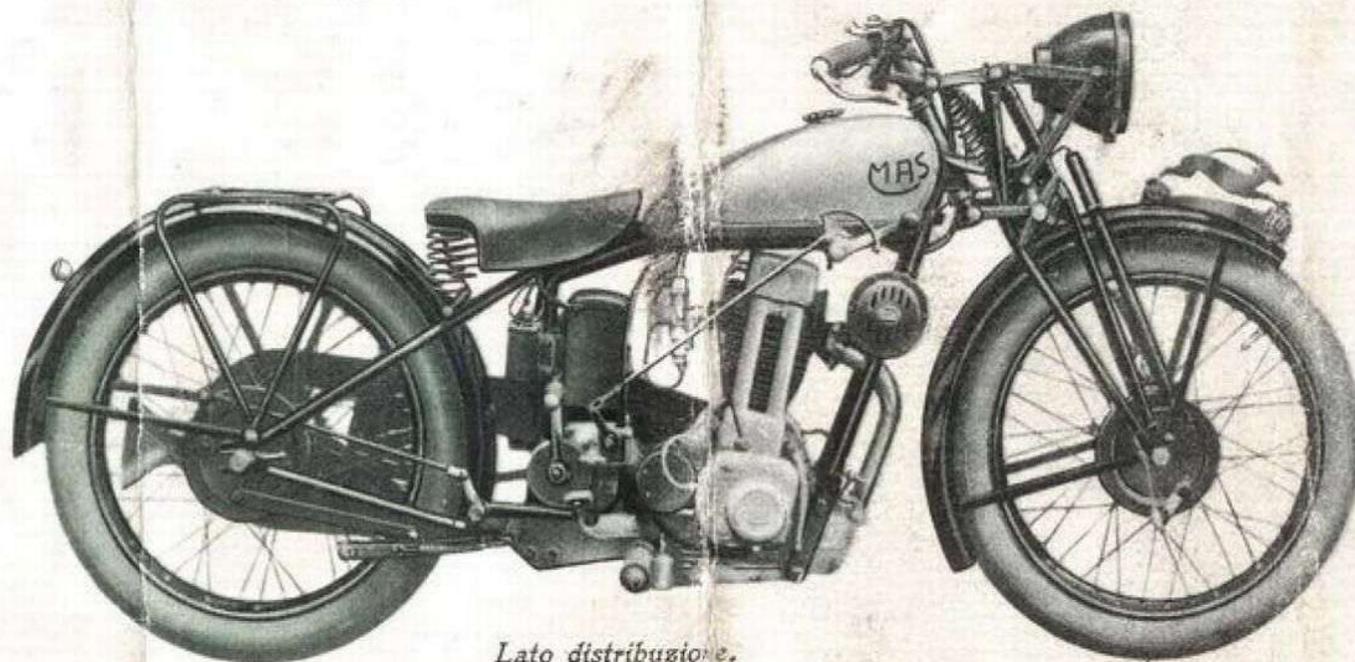
www.pw.org

MOTOLEGGERA Modello 121

CIRCOLA SENZA TARGA

CIRCOLA SENZA PATENTE

MOTORE a 4 tempi: 60 x 61,5 — cmc. 173,8 — PNEUMATICI Michelin ballon 25 x 3,
VELOCITÀ 75/80 km. orari; supera con due persone qualsiasi salita.
ACCESSORI: vengono forniti: una pinza universale, un voltavite, una serie chiavi fisse,
una chiave tubolare per la candela, una pompa per pneumatici.
GARANZIA mesi sei.



Lato distribuzione.

LA MACCHINA VIENE FORNITA COMPLETA DI IMPIANTO ELETTRICO BOSCH.

Per i prezzi e condizioni rateali vedi listino a parte.

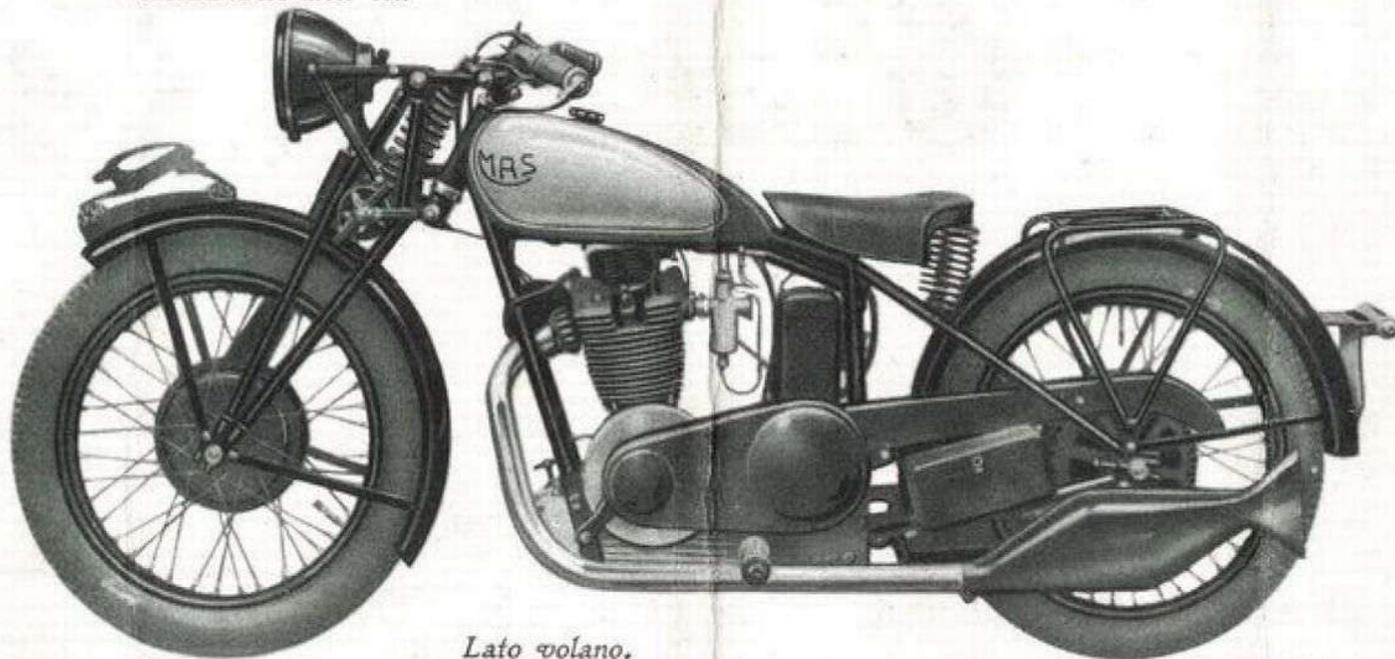
www.rpw.it

MOTO Modello 126

LA MIGLIORE 350 DA GRAN TURISMO
E SPORT

LA PIU' ADATTA AL TRAINO
DEL SIDE CAR

MOTORE a 4 tempi: 85 x 61,5 — cmc. 348 — PNEUMATICI Michelin ballon 26 x 3,25
VELOCITÀ 100/105 km. orari; specialmente adatta per il side-car.
ACCESSORI: vengono forniti: una pinza universale, un voltavite, una serie chiavi fisse, una
chiave tubolare per la candela, una pompa per pneumatici.
GARANZIA mesi sei.



Lato volante.

LA MACCHINA VIENE FORNITA COMPLETA DI IMPIANTO ELETTRICO BOSCH.

Per prezzi e condizioni rateali vedi listino a parte.

www.rpw.it

CONDIZIONI GENERALI DI VENDITA.

Gli ordini sono validi e verranno accettati solo se accompagnati da un terzo dell'importo; la rimanenza deve venir pagata alla consegna delle macchine salvo accordi speciali. Per le vendite a rate il primo versamento deve corrispondere alla quota in contanti.

Le spedizioni sono fatte a totale ed unico rischio e pericolo del committente o destinatario, anche se eseguite in porto franco.

Salvo indicazione speciale, le spedizioni vengono eseguite a piccola velocità; le spedizioni contro assegno soltanto a grande velocità.

Le spese per bolli fattura, collaudo, eventuali soprattasse stabilite per legge, ecc. sono sempre a carico dell'acquirente.

Ci riserviamo la facoltà di variare la costruzione delle nostre macchine per opportune modifiche o perfezionamenti.

Tutte le nostre macchine sono garantite per sei mesi dalla data di uscita dal nostro stabilimento per il loro perfetto funzionamento, conformemente alle condizioni contenute nel certificato di garanzia che accompagna ogni macchina. Questa garanzia è limitata alla riparazione gratis del pezzo riconosciuto difettoso od al suo cambio, purchè reso franco di ogni spesa al nostro domicilio in Milano. Verranno fatturate tutte le spese di smontaggio e montaggio che si rendessero necessarie per la verifica o per la riparazione del pezzo. Sono esclusi da garanzia i guasti od i difetti risultanti dal naturale deperimento della macchina, da uso anormale, da trascuratezza, ed infine da caso fortuito, e preveniamo la Clientela che le gomme, selle, impianti elettrici, carburatori, magneti, catene e tutti quegli organi non costruiti nelle nostre officine non sono da noi garantiti e per essi vale l'eventuale garanzia che le singole case fabbricanti concedono. L'esercizio della garanzia va richiesto ed avrà esecuzione unicamente presso l'agente ove venne ordinata la macchina.

Sola autorità giudiziaria competente, per qualsiasi controversia, è quella di Milano.

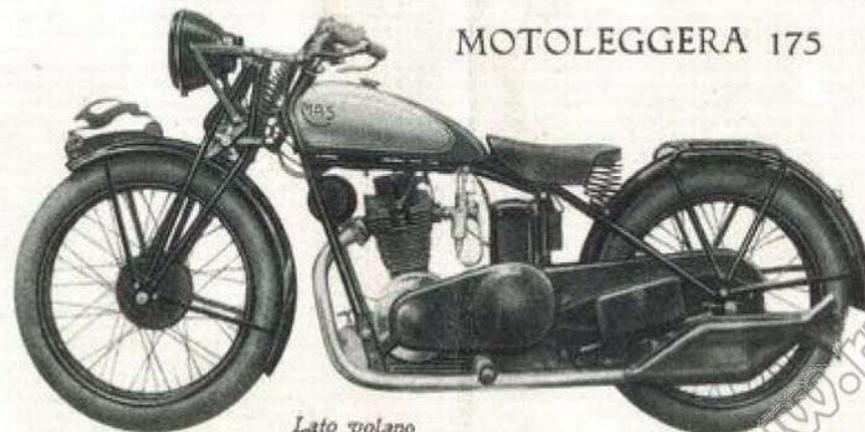
MOTO 350



Lato distribuzione.



MOTOLEGGERA 175



Lato volante

INTRODUZIONE

La produzione Mas, entrando nel decimo anno di vita, presenta due nuovi modelli, frutto di questa decennale esperienza e di quella volontà di sempre progredire e continuamente migliorare che ha incessantemente animato i nostri tecnici, e che hanno portato il nome Mas a quella reputazione ormai universalmente riconosciuta.

Il classico e famoso modello 109 L (motoleggera) esiste, salvo lievi modifiche di dettaglio e di linea, dal 1927; trattasi di un modello che ha dato le maggiori soddisfazioni alla Clientela ed al costruttore. Tutte le maggiori gare, specialmente quelle a lungo e lunghissimo percorso (24 Ore / 6 giorni Nazionali ed Internazionali) furono stravinte con questo modello di motoleggera.

I nuovi modelli derivano quindi direttamente da questa classica costruzione e pur presentandosi esteticamente e tecnicamente ben diversi dai precedenti, mantengono alcune caratteristiche, specialmente nel motore, che furono e sono tuttora ottimissime sotto ogni rapporto e quindi non migliorabili o perfezionabili. Insomma la NUOVA MAS pur presentandosi completamente differente dalla precedente produzione, mantiene inalterate le meravigliose caratteristiche che tanto distinsero questa produzione: ed a queste ben note caratteristiche fondamentali, se ne aggiungono adesso quelle dettagliatamente descritte in appresso e che fanno della NUOVA MAS un prodotto veramente PERFETTO, MODERNISSIMO, di MINIMO PREZZO, di MINIMO COSTO DI ESERCIZIO e di piena fiducia per i nuovi e vecchi Clienti.

La NUOVA MAS segna realmente un progresso nella produzione motociclistica: progresso tecnico ed economico.

Tecnico, perchè il nuovo motore ed il nuovo telaio sono ideati e costruiti secondo le più moderne vedute e per le più severe esigenze di una clientela che moltissimo chiede alle minime cilindrata. Il nuovo motore di una semplicità esemplare e di una linea impeccabile, è frutto di lunghissime prove che datano da oltre un anno. La semplicità del carter, la forma ed ampia capacità della coppa per l'olio, il piazzamento della dinamo, della pompa per l'olio e dell'interruttore, formano un complesso di caratteristiche interessantissime e tali da rendere la NUOVA MAS qualche cosa di veramente MODERNO e PERFETTO.

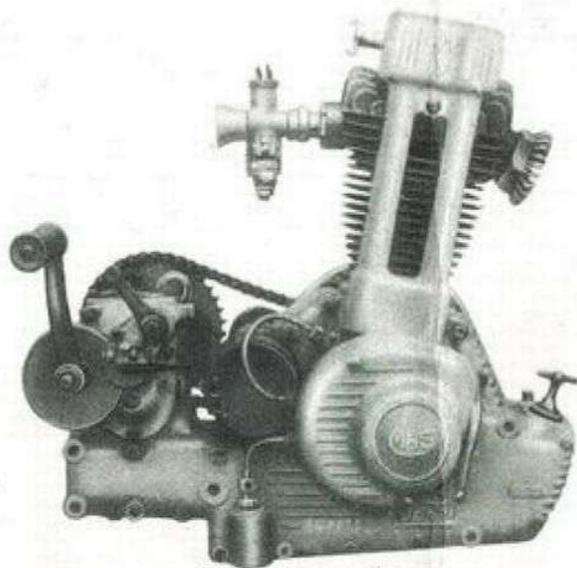
Anche il telaio è stato opportunamente modificato per accogliere e completare il nuovo motore, in maniera da formare un complesso realmente insuperabile.

Economicamente la NUOVA MAS si presenta ad un prezzo veramente conveniente; certamente insuperabile se si tiene conto della modernità e della perfezione costruttiva di ogni dettaglio della nuova macchina, che sarà modernissima anche fra qualche anno e quindi sempre ed ovunque ottimamente realizzabile.

Tutti conoscono la durata e la generosità della produzione Mas, nei suoi più diffusi modelli. La NUOVA MAS non è meno dei precedenti, ma farà anzi del tutto per sempre più degnamente affermarsi sui mercati motociclistici, nazionali ed esteri.

La MAS è sempre stata la macchina veramente di FIDUCIA.

DESCRIZIONE



Gruppo motore - cambio visto dal lato distribuzione.

MOTORE / Di disegno completamente nuovo, monocilindrico, 4 tempi con cilindro inclinato in avanti di 10°. Il carter, di forma elegantissima e con ampie e numerose alettature, fa anche da serbatoio per l'olio e da basamento per il cambio di velocità. Ne risulta quindi un insieme veramente compatto, di linea impeccabilmente moderna con una semplicità esemplare.

- Le valvole sono piazzate in testa, verticalmente con comando di bilancieri ed astine. / La testa facilmente smontabile, è stata completamente ridisegnata con nuova alettatura che assicura con larghissimo margine un raffreddamento veramente efficace ed uniforme. / Il pistone è in lega speciale di alluminio. La testa di biella

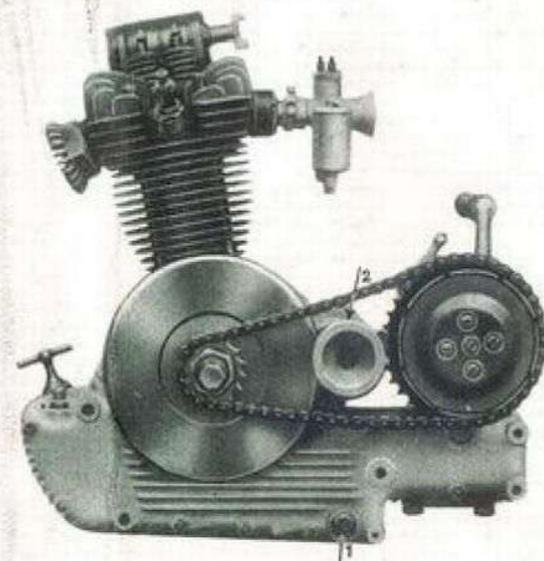
lavora su una serie di 18 rulli 5 x 15. L'albero motore poggia da una parte su un cuscinetto a doppio giro di sfere e dall'altra parte su bronzina lunghissima che serve anche per la mandata dell'olio alla testa di biella. / La distribuzione avviene mediante due cames comandate da un ingranaggio centrale. Apposite canalizzazioni assicurano alle cames ed alle punterie una lubrificazione regolare e costante. / Astine e bilancieri sono protetti da una custodia di alluminio facilmente smontabile.

LUBRIFICAZIONE / Questa avviene come sui motori delle automobili. L'olio è contenuto nella coppa sottostante al carter; una pompa ad ingranaggi manda l'olio, sotto pressione, attraverso l'albero motore alla testa di biella; l'olio esce fra i rulli e viene spruzzato sulle pareti del cilindro e sugli altri organi interni al motore, per poi ricadere nella coppa sottostante. Il sistema, universalmente adottato sui motori d'automobile, è di una grande semplicità, perchè una sola pompa ad ingranaggi e quindi di durata infinita e di una sicurezza assoluta, assicura una mandata continua ed abbondante di olio; per il ricupero non occorre una seconda pompa, perchè il ricupero avviene per naturale caduta dell'olio uscente con pressione dalla testa di biella. /

La coppa contiene circa kg. 1.800 di olio, quantità veramente enorme nei confronti di moltissimi motori di automobile, che con cilindrata di 2 e 3 litri contengono solamente ed al massimo 4 o 5 kg. di olio. Quindi l'olio viene sfruttato al minimo e nelle migliori condizioni, mantenendo sempre una temperatura bassissima.



Testa di cilindro.



Gruppo motore - cambio visto dal lato volano.
1) Tappo per scarico olio. - 2) Dinamo.



Cilindro.



Carter-motore visto aperto.

- 1) Tappo per l'olio con i segni del livello. - 2) Filtro per l'olio.
- 3) Alloggiamento per la dinamo. - 4) basamento per il cambio di velocità.

per l'olio sono rinchiusi e protetti da un coperchio in alluminio, facilmente smontabile. La batteria e la bobina sono piazzate in posizione centralissima, sotto la sella, quindi al riparo dalle intemperie e dalle maggiori oscillazioni della macchina.

Il faro, a tre luci, è fissato alla forcella mediante quattro piattine triangolate, in maniera solidissima ed elegante. Il faro è munito di spia luminosa indicante la carica della dinamo, con chiavetta per il disinnesto completo di ogni circuito; asportata la chiavetta, nessuno può mettere in moto il motore, nè comandare la fanaleria od il claxon.

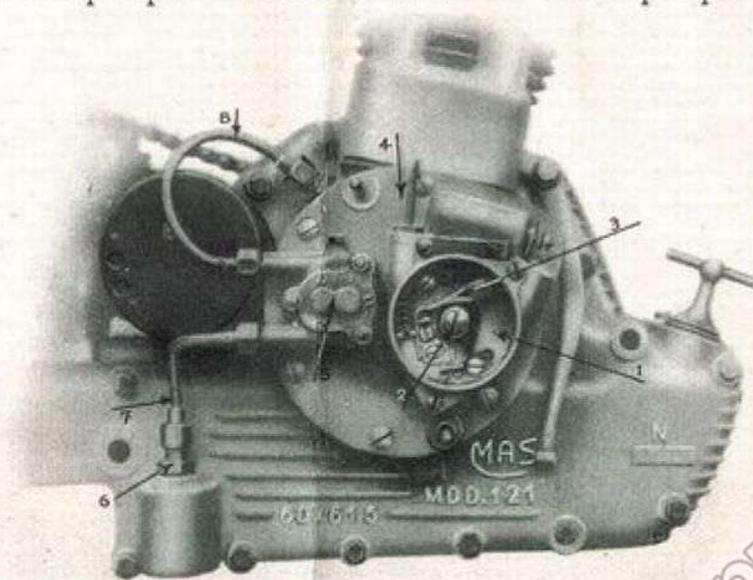
Tutte le macchine vengono fornite complete di fanaleria elettrica.

CAMBIO DI VELOCITA' / Il cambio di velocità, a tre rapporti e folle e con messa in moto, è piazzato sul prolungamento del carter motore e precisamente sopra la parte formante serbatoio per l'olio. Esso è spostabile per regolare la tensione della catena primaria. Il comando delle marce avviene mediante leva situata di fianco al serbatoio, lato destro. La **FRIZIONE** è a secco, dolcissima, con parastrappi; a due dischi sulla motoleggera, a tre dischi sulla moto.

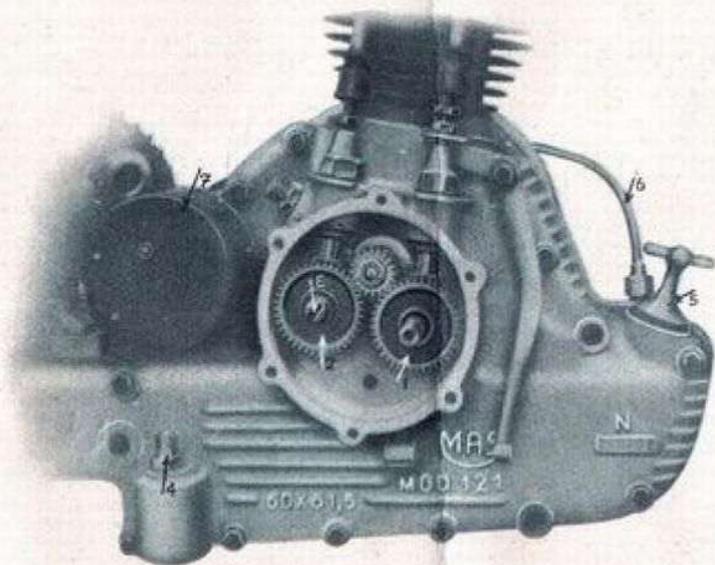
Il consumo di olio non supera i 125 gr. per ogni 100 km. L'olio, prima di arrivare alla pompa, passa attraverso un filtro che trattiene tutte le impurità. Per il rifornimento è previsto un comodo ed ampio tappo piazzato anteriormente sul carter; il tappo è munito di una astina graduata con le indicazioni di livello minimo, medio e massimo.

ACCENSIONE. / Avviene, secondo i più moderni e pratici dettami della tecnica, mediante dinamo e spinterogeno di marca Bosch. La dinamo, 6 volts, è munita di regolatore di tensione, in maniera da poter assicurare l'accensione alla candela del motore ed occorrendo la luce ai fari, anche senza batteria o con batteria scarica. Chiunque comprende i grandissimi vantaggi di una simile applicazione, che permette la partenza immediata del motore anche con batteria eventualmente scarica o guasta. / La dinamo è piazzata in posizione veramente ottima, dietro al cilindro con alloggiamento ricavato di fusione nel carter; essa è quindi realmente protetta da ogni azione del tempo e dell'acqua.

Il comando della dinamo avviene come sui più moderni motori d'automobile, che non richiede alcuna manutenzione, mentre assicura la massima durata a tutti gli organi della dinamo stessa. / Il ruttore, munito di anticipo mobile, è piazzato sul coperchio della scatola distribuzione, accanto alla pompa dell'olio. Sia il ruttore come la pompa



- 1) Ruttore. - 2) Eccentrico per comando puntine. - 3) Martelletto con puntine. - 4) Comando anticipo. - 5) Pompa per l'olio. - 6) Filtro per l'olio. - 7) Tubazione di mandata alla pompa. - 8) Tubazione di uscita dalla pompa e mandata al motore.



1) Game scarico. - 2) Game aspirazione. - 3) Innesco per comando pompa olio. - 4) Filtro per l'olio. - 5) Tappo per l'olio. - 6) Decompressore. - 7) Dinamo.

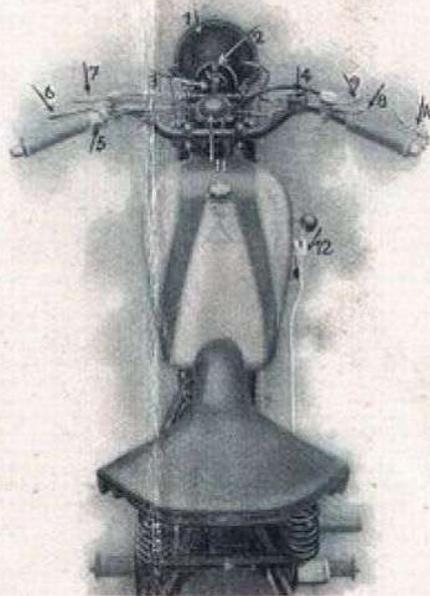
✓ I PARAFANGHI sono di nuovo disegno, con robusti attacchi al telaio. ✓ Il PORTAPACCHI è appositamente costruito per servizio a tandem e pertanto robustissimo. Le RUOTE sono munite di cerchio a canale per pneumatici Michelin Ballon. ✓ I FRENI sono ad espansione interna, l'anteriore comandato a mano, il posteriore a pedale con regolazione prontissima.

SERBATOIO / Il serbatoio è di nuovo disegno, stampato in lamiera robustissima e con saldature autogene. Esso è interamente CROMATO con filettature in bleu ed oro. La capacità è di circa 12 litri.

Tappo per l'olio. - a) Livello massimo. - b) Livello medio. - c) Livello minimo.

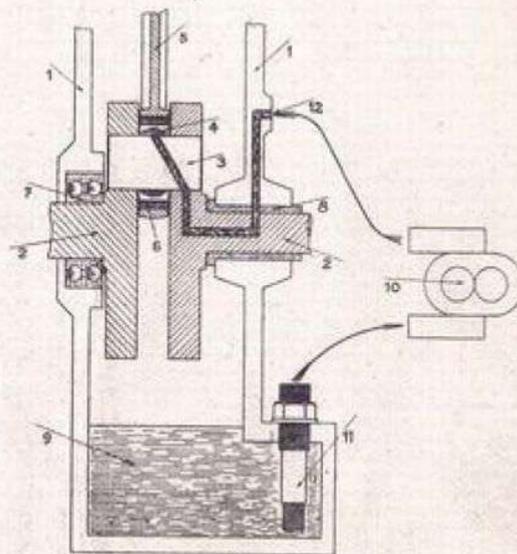
TRASMISSIONE / Avviene mediante catena $1\frac{1}{2}'' \times 5/16''$ esuberantemente robusta anche per il traino del side-car; il parastrappi trovasi sulla frizione ed è molto efficace.

TELAIO / Il telaio è stato completamente ridisegnato. La parte anteriore è a due tubi, racchiudenti in basso la parte anteriore del motore. La culla posteriore è a tubi dritti terminanti in una pipa di speciale forma, che sostiene anche il cavalletto. La sella è stata opportunamente abbassata. La FORCELLA ELASTICA è costruita interamente in tubi di acciaio (e non in lamiera stampata); essa è munita di una molla centrale, con ammortizzatori regolabili a mano e con FRENASTERZO.



Veduta dall'alto.

1) Faro. - 2) Spia luminosa indicante la carica della dinamo. - 3) Chiavetta di distacco. - 4) Comando per l'antiabbagliante. - 5) Botone per il claxon. - 6) Leva frizione. - 7) Comando anticipo. - 8) Comando gas. - 9) Comando aria. - 10) Freno anteriore. - 11) Frena sterzo. - 12) Settore a leva cambio velocità.



Dettaglio del sistema di lubrificazione.

1) Carter motore. - 2) Albero motore. - 3) Asse di accoppiamento. - 4) Rulli. - 5) Biella. - 6) Bussola per testa di biella. - 7) Cuscinetto a doppio giro di sfere lato volano. - 8) Bronzina con entrata olio lato distribuzione. - 9) Serbatoio olio. - 10) Pompa per l'olio. - 11) Filtro e presa per l'olio. - 12) Entrata olio al motore.

CONSUMO. / Il Consumo di benzina è quanto mai ridotto; in condizioni normali un litro di benzina dovrebbe bastare per un minimo di 40 km. con la 175 e di 30 km. con la 350.

Le descrizioni ed illustrazioni del presente catalogo si intendono a semplice titolo indicativo e non impegnativo; ci riserviamo perciò il diritto - ferme restando le caratteristiche essenziali dei tipi qui descritti ed illustrati - di apportare alle macchine, in qualunque momento e senza pubblico avviso, le eventuali modifiche di organi, dettagli e forniture di accessori, che la ns. casa ritenesse convenienti al miglioramento della macchina o per qualsiasi esigenza di carattere costruttivo o commerciale.