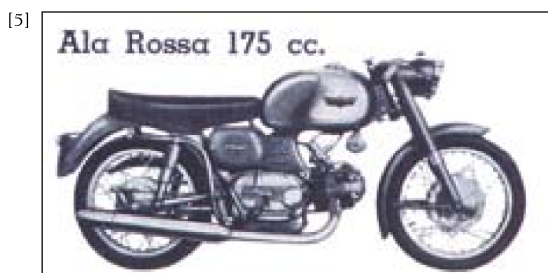


Type-aanduiding	Ala Rossa 175S	Ontstekingsysteem	Contactpunten - bobine - accu
Type motor	Viertakt	Wielbasis (mm)	1270
Cilinderinhoud (cc)	172,4	Remmen (diam voor/achter mm)	180
Boring (mm)	60	Wielmaat (inch)	17
Slag (mm)	61	Bandenmaat (inch)	Voor: 250 x 17 Achter: 300 x 17
Compressieverhouding	9:1	Gewicht (kg)	112
Vermogen (pk)	13	Verbruik (liter per 100 km)	2,9
Toerental (pm)	7500	Snelheid (km/u)	130
Aantal versnellingen	4	Carterinhoud (liter)	2
Overbrengingsverhouding	18.71-11.32-8.21-6.43	Inhoud benzinetank	17
Carburateur	Dell'orto UB22BS2	Kleppendiagram (inlaat/uitlaat)	In: 15-45°. Uit: 55-4°
Koppeling	Natte platenkoppeling	Klepopening (inlaat/uitlaat mm)	0.08-0.12
Elektrische installatie	Gelijkstroom 6V. 45W	Maximale vervroeging (graden)	45-47°



Naast de Ala Bianca 175N werd in 1957 ook nog een Ala Rossa (175S) ontwikkeld (Rode Vleugel) [5].

De S staat, jawel, voor een sportieve uitvoering. Nu valt dat uiterlijk niet eens zo erg op. De spatborden zijn, in ieder geval het achterste, minder diep en er zijn een sportievere buddy en een aangepast stuur gemonteerd (een typisch Italiaans verschijnsel). De belangrijkste verschillen zitten echter verstopt in het blok. De compressieverhouding is niet 7:1 maar 9:1, het vermogen is 13 pk bij 7500 tpm (tegenover de 9.25 pk bij 6750 tpm van de Ala Bianca). Een belangrijk verschil is ook de carburateur. Men ging van de Dell'Orto UA18BS3 naar de UB22BS2. (In feite was de 18 mm carburateur op de Ala Bianca een vreemde kronkel. Op de 175cc Chimera zat reeds een 22 mm carburateur.)

Al deze aanpassingen hadden tot gevolg dat een topsnelheid van 120 km/u haalbaar was (105 km/u bij de Ala Bianca). Het framenummer van de Ala Rossa begint met 110001.



[6]



Tot 1960 behield de Ala Rossa min of meer het uiterlijk van de Bianca. In 1960 werd de lijn echter aangepast aan het toenmalige Ala Verde-model van 1959 [6]. In 1964 kwam er tijdelijk een einde aan de Ala Rossa-geschiedenis na 444 exemplaren (gemaakt tussen 1960 en 1964; productiecijfers van voor 1960 ontbreken helaas).

In 1967 werd er echter weer een Ala Rossa 175GT uitgebracht [7]. Dit duurde slechts 1 jaar met een productie-aantal van 37 exemplaren. Aan de motorspecificaties is te zien dat men voor dit type teruggevallen is op het Ala Bianca-blok. De technische specificaties zijn identiek inclusief de 18 mm carburateur. Kennelijk had men nog wat blokjes ergens op de stelling gevonden?! Bij nadere beschouwing van het motorblok klopt deze veronderstelling. Het blok is namelijk van het oude type met dubbele oliepomp en een nokkenas gelagerd in een bronzen bus. Daarnaast zijn ook de remtrommels nog van de oude maat. Het rijwielgedeelte lijkt sprekend op de Wisconsin (zie hoofdstuk 5, 1961). Toevallig hield de productie van de Wisconsin op in 1967, dus... Het framenummer van deze 175GT begint met 121001.

Het grootste nieuws in 1957 was de verschijning van de Ala d'Oro 175cc (Gouden Vleugel). De snelste 175cc versie. Deze wordt nader besproken in het hoofdstuk 'de viertaktracers'.