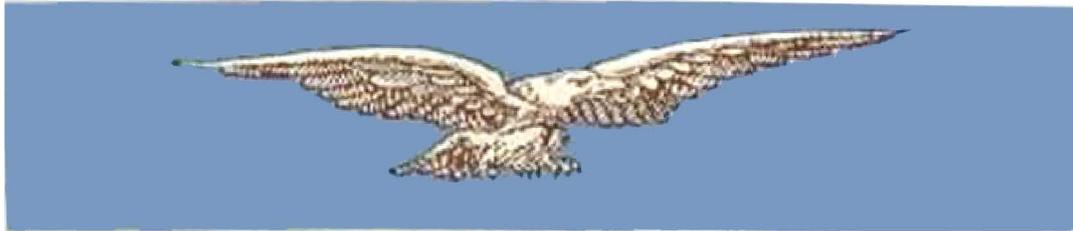


Alla memoria di
EMANUELE V. PARODI
nel trentesimo anno
della Fondazione della
MOTO GUZZI

15 Marzo 1921
15 Marzo 1951



Piloti dell'Arma Azzurra nella prima guerra mondiale, Giorgio Parodi e Giovanni Ravelli, mentre nei cieli della Patria combattevano nel certo auspicio di Vittorio Veneto, ed i voli succedevano ai voli con quella frequenza che, pur appagando l'entusiasmo dei due giovani ufficiali, comprometteva sovente le sorti dei non ancora perfetti motori, ebbero la grata ventura d'entrare in cordiali rapporti con il tecnico motorista Carlo Guzzi il quale parlò ad essi d'un progetto che stava elaborando per una motocicletta dalle caratteristiche ben dissimili da quelle usuali. Disse, quel giovane tecnico, che conformazione e posizione nuovissime intendeva dare al motore ed una struttura particolare al telaio. Amavano l'aviazione i due giovani ufficiali dell'Arma Azzurra, ma nelle loro menti era ben chiaro il presentimento che al tornar della pace l'idea motoristica non avrebbe tardato a far proseliti nel mondo.

Giovanni Ravelli, che allo sport motociclistico già aveva donato i tesori d'un indomito ardore congiunto a non comune bravura, vagheggiò e nutrì l'idea del nuovo cavallo d'acciaio che in Lui avrebbe trovato l'alfiere più ardito e valente. Ma era scritto che alla Patria Egli dovesse far dono della giovane vita, onde il Suo nome andò ad aggiungersi a quello degli Eroi caduti per far libera e grande l'Italia. Avvinti dalla medesima fede, Carlo Guzzi e Giorgio Parodi dettero seguito all'iniziativa e dall'unione delle loro volontà scaturì il primo esemplare ch'ebbe per insegna la sigla «G. P.». Ma, ad esaltazione del nome di chi la macchina aveva ideata, Giorgio Parodi volle che quella prima sigla si trasformasse in **MOTO GUZZI**; e l'aquila dalle ali spiegate, che per lunghi anni aveva fregiato l'uniforme dei due piloti aviatori, anche in memoria del compagno caduto, fu scelta quale simbolo.

GENOVA 3/1/1919

VINCO I
Piacenza

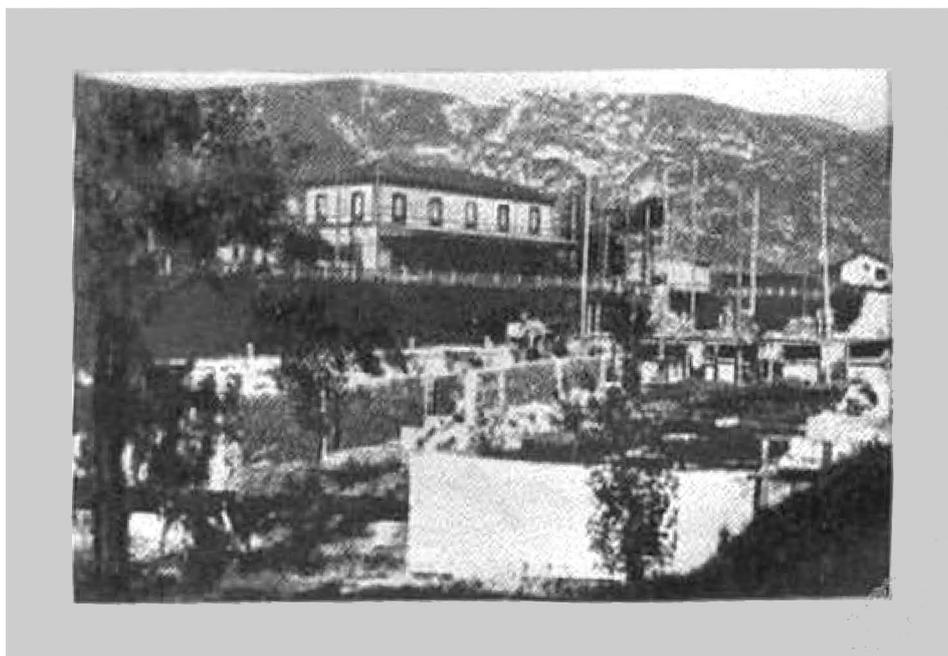


Caro Giorgio,

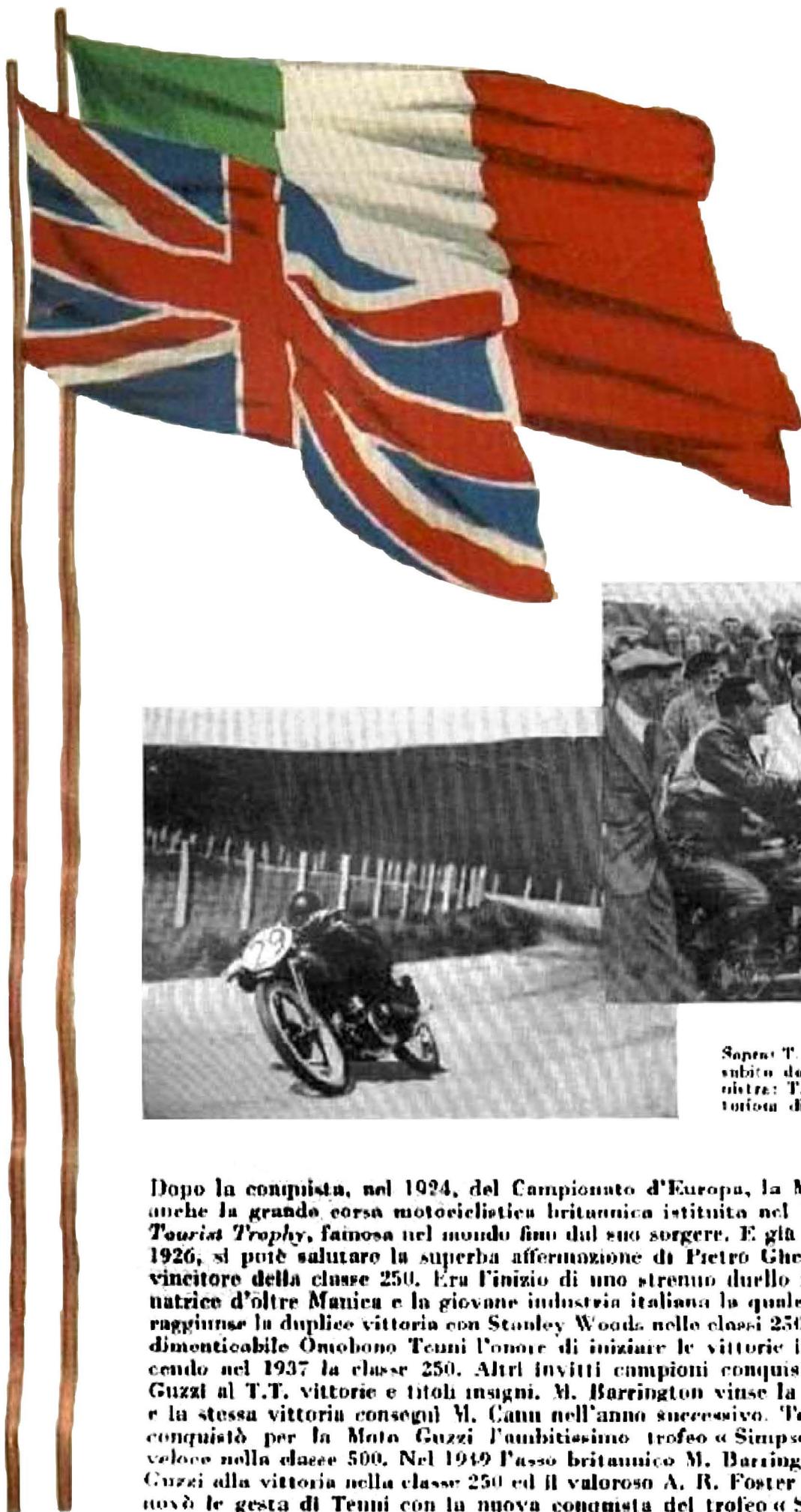
La tua del 30 mi è giunta
sta stamane. Parte fra poco per Roma e ti
devo quindi scrivere affrettatamente.
La risposta che dovrei quindi dare ai tuoi
compagni è che io sono favorevole in massima,
che le 1500 o 2000 lire per le esperienze sono
a tua disposizione, a condizione che la cifra
non sia assolutamente corporeata, ma che mi ri-
servo di esaminare personalmente il progetto,
prima di assicurare il mio appoggio definitivo
per lanciare seriamente il prodotto.
Chè se per fortunata ipotesi esso mi piacesse
sono disposto ad andare molto avanti senza
limitazione di cifre.
Domani mi occuperò del tuo congedo e licenza
e ti scriverò.
Appena ritornato qui (non prima del 9 perchè il
bierno è deve essere a Milano) scriverò anche
a Canepa.

Emmanuel V. Parodi

Lettera inviata da Emanuele V. Parodi al figlio Giorgio e che rappresenta la prima pietra della fondazione della Moto Guzzi.



...Sorge il primo muro della Moto Guzzi.



Sopra: T. T. 1935 - Stanley Woods subito dopo la vittoria. — A sinistra: T. T. 1937 - La corsa vittoriosa di Omobono Tenni.

Dopo la conquista, nel 1924, del Campionato d'Europa, la Moto Guzzi affronta anche la grande corsa motociclistica britannica istituita nel 1907 e denominata *Tourist Trophy*, famosa nel mondo fino dal suo sorgere. E già nella primavera del 1926, si può salutare la superba affermazione di Pietro Ghersi ad un soffio dal vincitore della classe 250. Era l'inizio di uno strenuo duello fra la grande dominatrice d'oltre Manica e la giovane industria italiana la quale, soltanto nel 1935, raggiunse la duplice vittoria con Stanley Woods nelle classi 250 e 500. Toccò all'indimenticabile Omobono Tenni l'onore di iniziare le vittorie italiane al T.T. vincendo nel 1937 la classe 250. Altri invitti campioni conquistarono per la Moto Guzzi al T.T. vittorie e titoli insigni. M. Barrington vinse la classe 250 nel 1947 e la stessa vittoria conseguì M. Cann nell'anno successivo. Tenni, pure nel 1948, conquistò per la Moto Guzzi l'ambizioso trofeo «Simpson» per il giro più veloce nella classe 500. Nel 1949 l'asso britannico M. Barrington riportò la Moto Guzzi alla vittoria nella classe 250 ed il valoroso A. R. Foster nella classe 500 rinnovò le gesta di Tenni con la nuova conquista del trofeo «Simpson».

Il primato dei primati:

64 RECORDS MONDIALI DETENUTI ALLA DA

| TIPO | DATA | LOCALITÀ | GUIDATORI | TEMPO | VELOCITÀ ORARIA |
|-----------------------|----------|------------------|--|------------|-----------------|
| CLASSE 75 cc. | | | | | |
| 10 km. | 14-9-50 | Montlhéry | Alberti, Leoni, Ruffo | 5'34" | km. 108 |
| 50 km. | 14-9-50 | Montlhéry | Alberti, Leoni, Ruffo | 26'30" | km. 113 |
| 100 km. | 14-9-50 | Montlhéry | Alberti, Leoni, Ruffo | 52'50" | km. 111 |
| 500 km. | 14-9-50 | Montlhéry | Alberti, Leoni, Ruffo | 4h. 27' 0" | km. 112 |
| 1000 km. | 14-9-50 | Montlhéry | Alberti, Leoni, Ruffo | 9h. 30' | km. 105,3 |
| 10 Mg. | 14-9-50 | Montlhéry | Alberti, Leoni, Ruffo | 8'47" | km. 110 |
| 50 Mg. | 14-9-50 | Montlhéry | Alberti, Leoni, Ruffo | 42'42" | km. 113 |
| 100 Mg. | 14-9-50 | Montlhéry | Alberti, Leoni, Ruffo | 1h. 24' 3" | km. 115 |
| 500 Mg. | 14-9-50 | Montlhéry | Alberti, Leoni, Ruffo | 7h. 35' 8" | km. 105,9 |
| 1000 Mg. | 14-9-50 | Montlhéry | Alberti, Leoni, Ruffo | 15h. 38' | km. 103 |
| 1 Ora | 14-9-50 | Montlhéry | Alberti, Leoni, Ruffo | — | km. 114 |
| 2 Ore | 14-9-50 | Montlhéry | Alberti, Leoni, Ruffo | — | km. 115 |
| 3 Ore | 14-9-50 | Montlhéry | Alberti, Leoni, Ruffo | — | km. 113 |
| 4 Ore | 14-9-50 | Montlhéry | Alberti, Leoni, Ruffo | — | km. 113 |
| 5 Ore | 14-9-50 | Montlhéry | Alberti, Leoni, Ruffo | — | km. 111,6 |
| 6 Ore | 14-9-50 | Montlhéry | Alberti, Leoni, Ruffo | — | km. 108 |
| 7 Ore | 14-9-50 | Montlhéry | Alberti, Leoni, Ruffo | — | km. 106,7 |
| 8 Ore | 14-9-50 | Montlhéry | Alberti, Leoni, Ruffo | — | km. 105,9 |
| 9 Ore | 14-9-50 | Montlhéry | Alberti, Leoni, Ruffo | — | km. 105,8 |
| 10 Ore | 14-9-50 | Montlhéry | Alberti, Leoni, Ruffo | — | km. 104,9 |
| 11 Ore | 14-9-50 | Montlhéry | Alberti, Leoni, Ruffo | — | km. 104,5 |
| 12 Ore | 14-9-50 | Montlhéry | Alberti, Leoni, Ruffo | — | km. 104,5 |
| CLASSE 100 cc. | | | | | |
| 100 Mg. | 5-11-48 | Monza | Alberti, Leoni, Ruffo | 1h. 53' 4" | km. 85 |
| 2 Ore | 5-11-48 | Monza | Alberti, Leoni, Ruffo | — | km. 85 |
| CLASSE 250 cc. | | | | | |
| 1 km. p.l. | 20-10-39 | Autostr. Brescia | Alberti | 16"9/10 | km. 213 |
| 1 km. p.f. | 20-10-39 | Autostr. Brescia | Sandri | 25"4/10 | km. 142 |
| 5 km. p.l. | 20-10-39 | Autostr. Brescia | Sandri | 1'29"2/10 | km. 202 |
| 1 Mg. p.l. | 20-10-39 | Autostr. Brescia | Alberti | 27"4/10 | km. 212 |
| 1 Mg. p.f. | 20-10-39 | Autostr. Brescia | Sandri | 36"3/10 | km. 160 |
| 5 Mg. p.l. | 20-10-39 | Autostr. Brescia | Sandri | 2'23"8/10 | km. 201 |
| 10 km. | 20-10-39 | Autostr. Brescia | Sandri | 3'9" | km. 191 |
| 50 km. | 21-11-38 | Monza | Tenni | 16'26" | km. 183 |
| 100 km. | 20-11-38 | Monza | Tenni | 33'38" | km. 178 |
| 500 km. | 17-9-50 | Montlhéry | Anderson, G.ni Leoni, G.do Leoni, Ruffo | 3h. 20' | km. 150 |
| 1000 km. | 17-9-50 | Montlhéry | Anderson, G.ni Leoni, G.do Leoni, Ruffo | 6h. 54' | km. 144,9 |

TA DEL 15 MARZO 1951 DALLA MOTO GUZZI

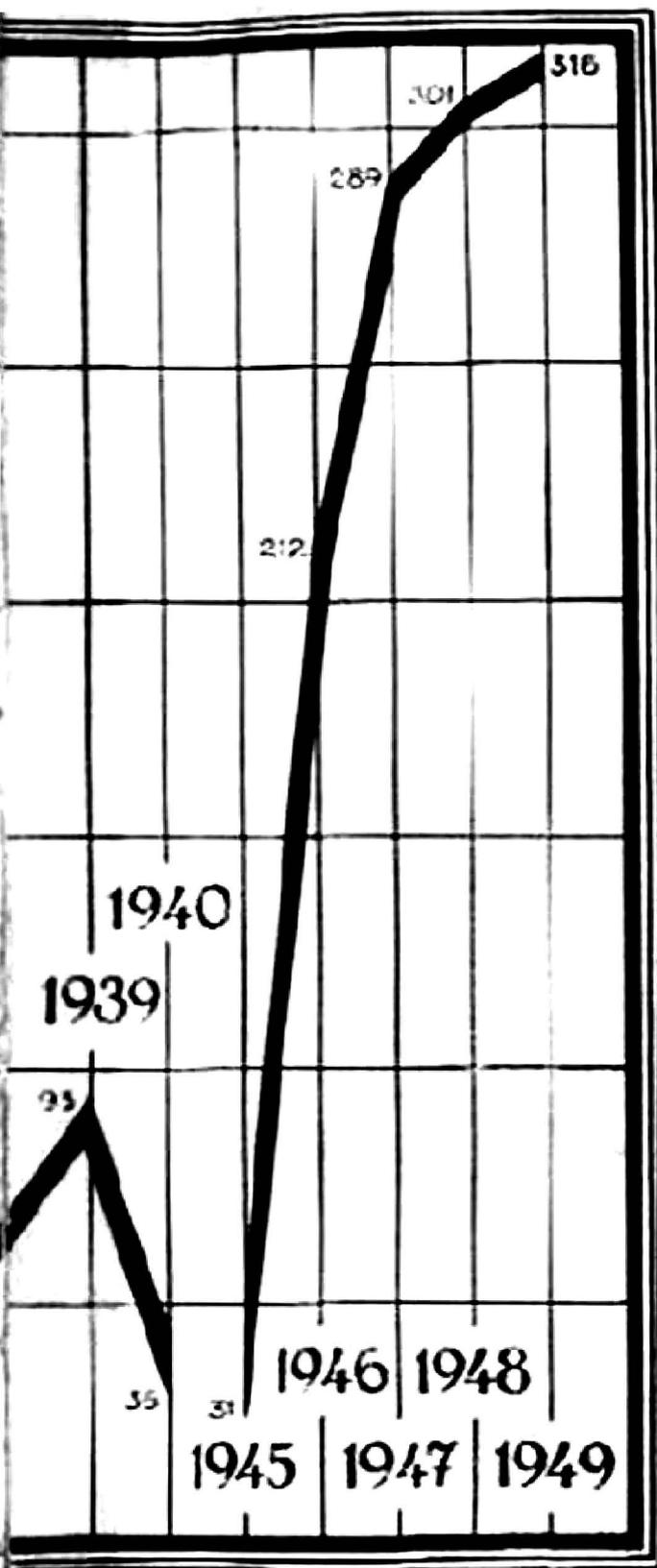
| TIPO | DATA | LOCALITÀ | GUIDATORI | TEMPO | VELOCITÀ OMARIA |
|---------------------------------|----------|------------------|--|-----------|--------------------|
| CLASSE 250 cc. (seguito) | | | | | |
| 10 Mg. | 20-10-39 | Autostr. Brescia | Sandri | 4'57" | km. 195 |
| 50 Mg. | 20-11-38 | Monza | Tenni | 27'10" | km. 178 |
| 100 Mg. | 20-11-38 | Monza | Tenni | 53'40" | km. 180 |
| 500 Mg. | 17- 9-50 | Monthéry | Anderson, G.ni Leoni, G.do Leoni, Ruffo | 5h. 29'8" | km. 146,4 |
| 1 Ora | 20-11-38 | Monza | Tenni | — | km. 180 |
| 2 Ore | 21- 9-50 | Monthéry | Anderson | — | km. 160 |
| 3 Ore | 17- 9-50 | Monthéry | Anderson, G.ni Leoni, G.do Leoni, Ruffo | — | km. 150 |
| 4 Ore | 17- 9-50 | Monthéry | Anderson, G.ni Leoni, G.do Leoni, Ruffo | — | km. 148,5 |
| 5 Ore | 17- 9-50 | Monthéry | Anderson, G.ni Leoni, G.do Leoni, Ruffo | — | km. 148,1 |
| 6 Ore | 17- 9-50 | Monthéry | Anderson, G.ni Leoni, G.do Leoni, Ruffo | — | km. 146,6 |
| 7 Ore | 17- 9-50 | Monthéry | Anderson, G.ni Leoni, G.do Leoni, Ruffo | — | km. 144,9 |
| 8 Ore | 17- 9-50 | Monthéry | Anderson, G.ni Leoni, G.do Leoni, Ruffo | — | km. 141,5 |
| CLASSE 350 cc. | | | | | |
| 1 km. p.l. | 20-10-39 | Autostr. Brescia | Alberti | 16"9/10 | km. 213 |
| 1 km. p.l. | 20-10-39 | Autostr. Brescia | Sandri | 25"4/10 | km. 142 |
| 5 km. p.l. | 20-10-39 | Autostr. Brescia | Sandri | 1'29"2/10 | km. 202 |
| 1 Mg. p.l. | 20-10-39 | Autostr. Brescia | Alberti | 27"4/10 | km. 212 |
| 1 Mg. p.f. | 20-10-39 | Autostr. Brescia | Sandri | 36"3/10 | km. 160 |
| 5 Mg. p.l. | 20-10-39 | Autostr. Brescia | Sandri | 2'23"0/10 | km. 201 |
| 10 km. | 20-10-39 | Autostr. Brescia | Sandri | 3'9" | km. 191 |
| 50 km. | 21-11-38 | Monza | Tenni | 16'26" | km. 103 |
| 100 km. | 20-11-38 | Monza | Tenni | 33'38" | km. 178 |
| 10 Mg. | 20-10-39 | Autostr. Brescia | Sandri | 4'57" | km. 195 |
| 50 Mg. | 20-11-38 | Monza | Tenni | 27'10" | km. 178 |
| 100 Mg. | 20-11-38 | Monza | Tenni | 53'40" | km. 180 |
| 1 Ora | 20-11-38 | Monza | Tenni | — | km. 180 |
| CLASSE SIDECAR 350 cc. | | | | | |
| 1 km. p.l. | 28- 2-48 | Saxon | Cavanna | 20"8/10 | km. 173 |
| 1 km. p.f. | 28- 2-48 | Saxon | Cavanna | 32"2/10 | km. 112 |
| 1 Mg. p.l. | 28- 2-48 | Saxon | Cavanna | 33"7/10 | km. 172 |
| 1 Mg. p.f. | 28- 2-48 | Saxon | Cavanna | 46"9/10 | km. 124 |

VITTORIE DELLA MOTO GUZZI

1922 1924 1926 1928 1930 1932 1934 1936 1938
 1921 1923 1925 1927 1929 1931 1933 1935 1937



È consuetudine della Moto Guzzi di pubblicare ogni anno il « Libro d'Oro » delle proprie vittorie e questo grafico riassume, in semplici cifre, il cammino da essa percorso nel campo dello sport che è campo di aspre e anche cruente battaglie. Tecnici d'alto merito, lavoratori intelligenti proli e solerti, guidatori intrepidi dominano i tesori della loro capacità, volontà e ardimento. Luminoso è il trentennale cammino percorso dalla Moto Guzzi ed innumeri i traguardi raggiunti. Ma dal cuore di chi all'opera è intento per le mete future, giammai usciranno i nomi di quanti sui campi di gara o nel lavoro di officina caddero nell'adempimento dell'alto dovere.

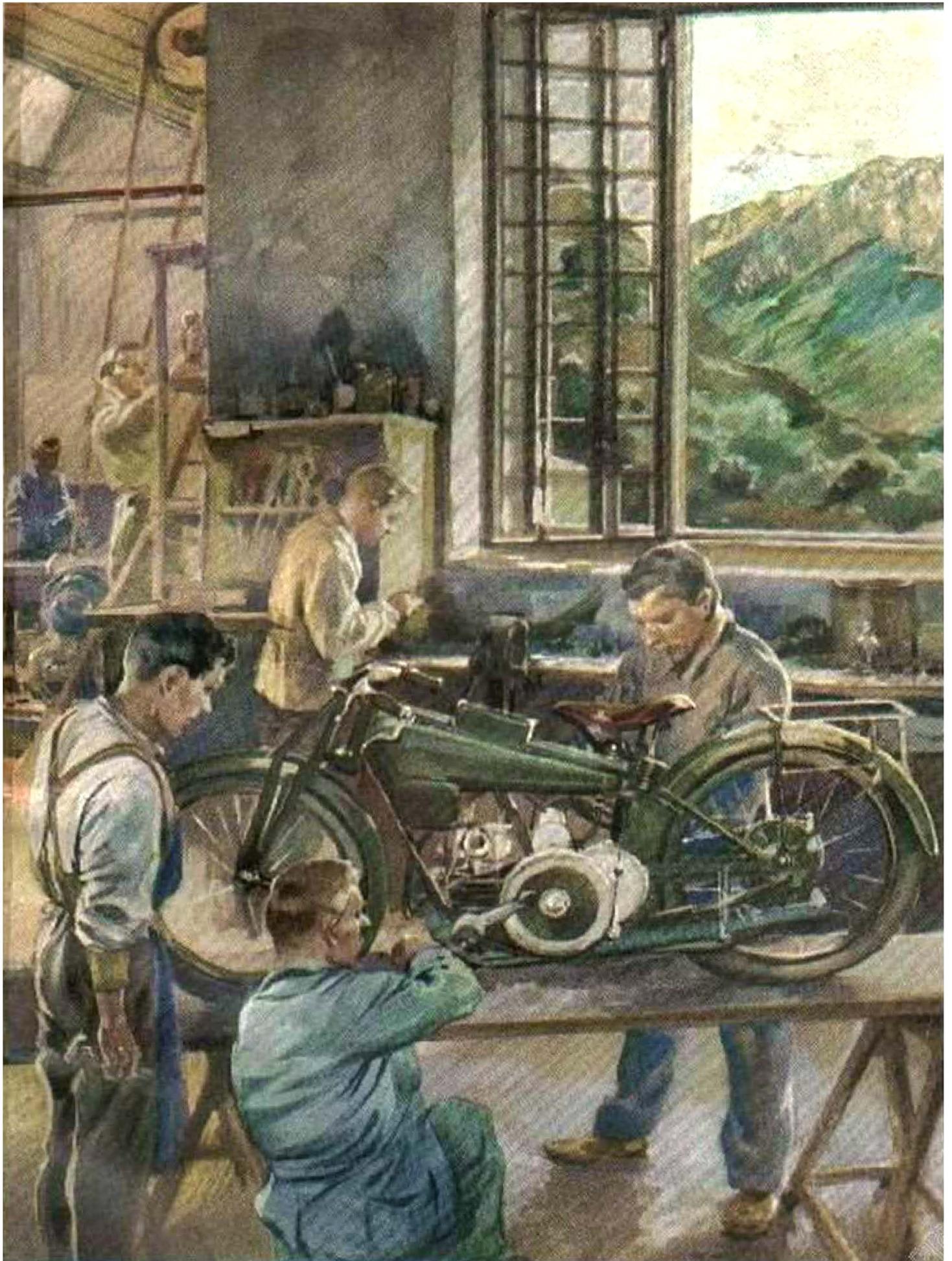


Nello Stadio di Ravenna, in onore di Omobono Tenni, opera del Messina, e della impresa e la superba audacia dell'irrisolto Campione che lasciò alle più acute vittorie tante macchine sprovvisate dal loro tenace ed appassionato del tecnico e delle maestranze della Moto Guzzi.

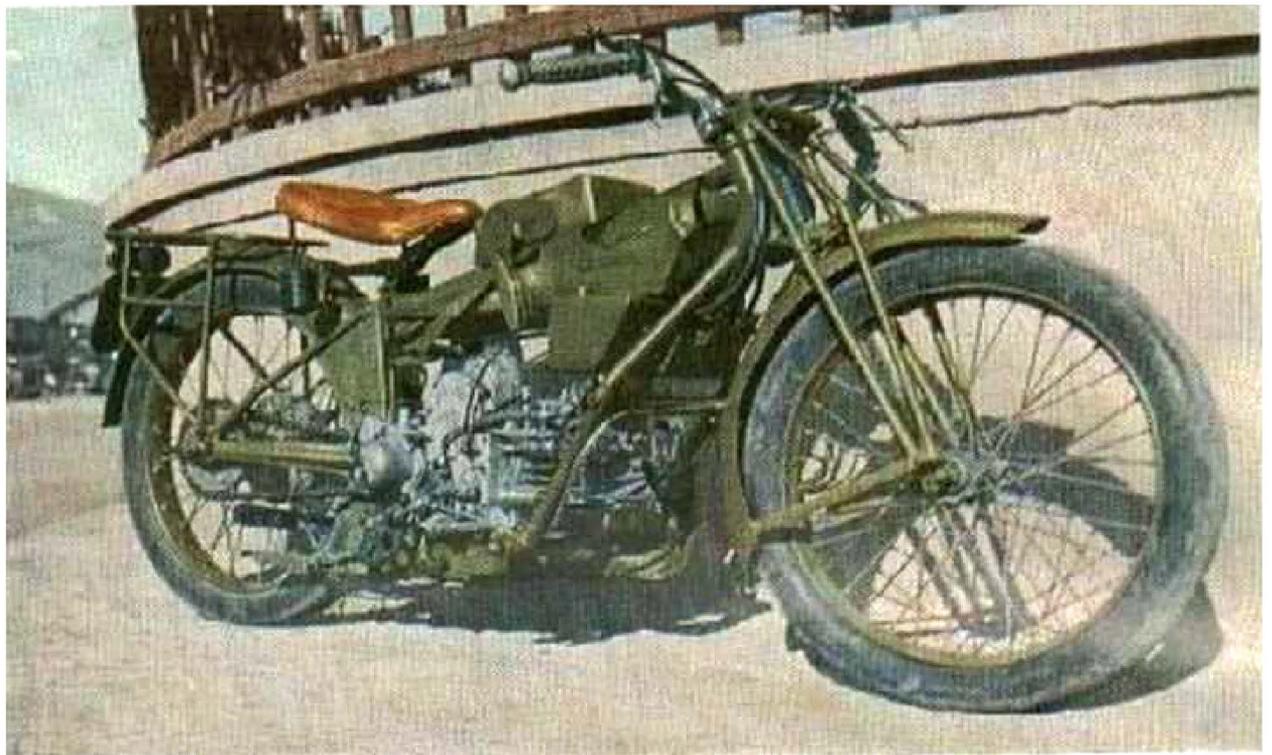


I trofei del Tourist Trophy risaltano fra i tanti conquistati dalla Moto Guzzi.

Sulla pagina a destra: Il diploma del Campionato del Mondo e Bruno Ruffo, campione del mondo 1949, su Moto Guzzi.



Il montaggio prima - Mario Guzzi



La prima Moto Guzzi ed il primo annuncio e alla stampa specializzata.

MOTOCICLISMO

15 Dicembre 1928

LE NUOVE MOTOCICLETTE ITALIANE

LA MOTO GUZZI

La realizzazione della motocicletta confortevole, capace di raggiungere le alte velocità, esige in alcuni suoi organi, come costruiti a favore e l'adattarsi a una resistenza completa dei principi costruttivi.

Se è vero che il comfort semplice l'uso di un motore potente, l'aspetto comune è di questo: questo non risponde alle nuove condizioni e al crescente della potenza e della velocità.

Tale procedimento porta a stabilire una velocità molto rapida, ma estremamente pesante, perché non possiede la buona tenuta della strada di cui è sufficientemente robusto per resistere agli sforzi eccessivi ai quali viene assoggettato e che lo possono privare della tenuta.

Questo esigeva l'impiego di materiali e tanto esigeva, sono i materiali costruttivi da usare, non è raro caso di fatto vedere delle macchine costruite dai nostri ingegneri, che non possiedono la buona tenuta della strada di cui è sufficientemente robusto per resistere agli sforzi eccessivi ai quali viene assoggettato e che lo possono privare della tenuta.

Questo esigeva l'impiego di materiali e tanto esigeva, sono i materiali costruttivi da usare, non è raro caso di fatto vedere delle macchine costruite dai nostri ingegneri, che non possiedono la buona tenuta della strada di cui è sufficientemente robusto per resistere agli sforzi eccessivi ai quali viene assoggettato e che lo possono privare della tenuta.

Questo esigeva l'impiego di materiali e tanto esigeva, sono i materiali costruttivi da usare, non è raro caso di fatto vedere delle macchine costruite dai nostri ingegneri, che non possiedono la buona tenuta della strada di cui è sufficientemente robusto per resistere agli sforzi eccessivi ai quali viene assoggettato e che lo possono privare della tenuta.

Questo esigeva l'impiego di materiali e tanto esigeva, sono i materiali costruttivi da usare, non è raro caso di fatto vedere delle macchine costruite dai nostri ingegneri, che non possiedono la buona tenuta della strada di cui è sufficientemente robusto per resistere agli sforzi eccessivi ai quali viene assoggettato e che lo possono privare della tenuta.

Gli ingegneri Guzzi svilupparono la potenza di 3 CV a 1100 giri al minuto, cilindro orizzontale, 100 cc. La corsa è di 60 mm. La cilindrata è di 1000 cc. La potenza è di 3 CV a 1100 giri al minuto. La cilindrata è di 1000 cc. La corsa è di 60 mm. La cilindrata è di 1000 cc. La potenza è di 3 CV a 1100 giri al minuto.

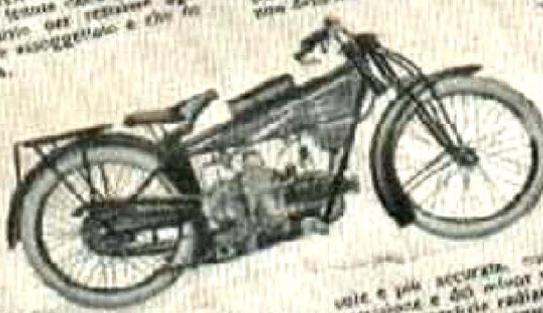
La nuova motocicletta Guzzi sviluppa la potenza di 3 CV a 1100 giri al minuto, cilindro orizzontale, 100 cc. La corsa è di 60 mm. La cilindrata è di 1000 cc. La potenza è di 3 CV a 1100 giri al minuto. La cilindrata è di 1000 cc. La corsa è di 60 mm. La cilindrata è di 1000 cc. La potenza è di 3 CV a 1100 giri al minuto.

La nuova motocicletta Guzzi sviluppa la potenza di 3 CV a 1100 giri al minuto, cilindro orizzontale, 100 cc. La corsa è di 60 mm. La cilindrata è di 1000 cc. La potenza è di 3 CV a 1100 giri al minuto. La cilindrata è di 1000 cc. La corsa è di 60 mm. La cilindrata è di 1000 cc. La potenza è di 3 CV a 1100 giri al minuto.

La nuova motocicletta Guzzi sviluppa la potenza di 3 CV a 1100 giri al minuto, cilindro orizzontale, 100 cc. La corsa è di 60 mm. La cilindrata è di 1000 cc. La potenza è di 3 CV a 1100 giri al minuto. La cilindrata è di 1000 cc. La corsa è di 60 mm. La cilindrata è di 1000 cc. La potenza è di 3 CV a 1100 giri al minuto.

La nuova motocicletta Guzzi sviluppa la potenza di 3 CV a 1100 giri al minuto, cilindro orizzontale, 100 cc. La corsa è di 60 mm. La cilindrata è di 1000 cc. La potenza è di 3 CV a 1100 giri al minuto. La cilindrata è di 1000 cc. La corsa è di 60 mm. La cilindrata è di 1000 cc. La potenza è di 3 CV a 1100 giri al minuto.

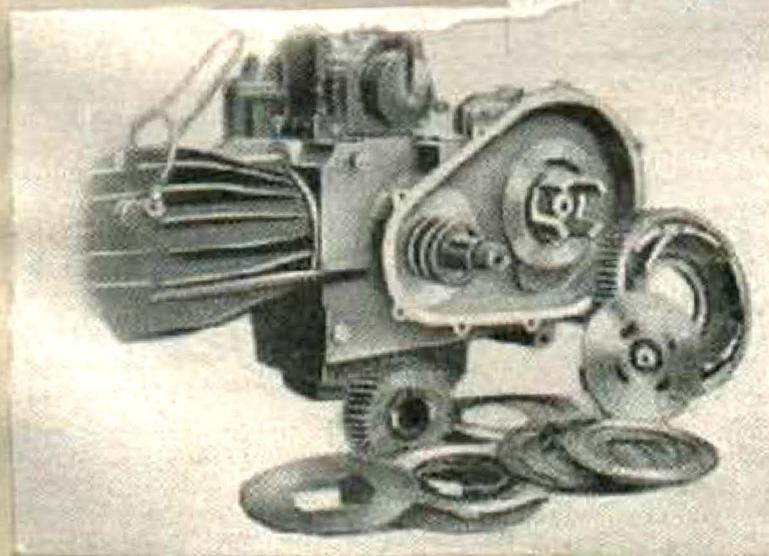
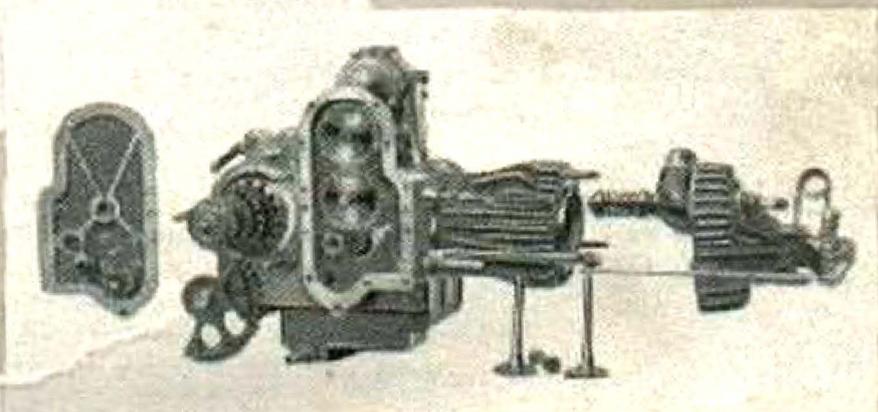
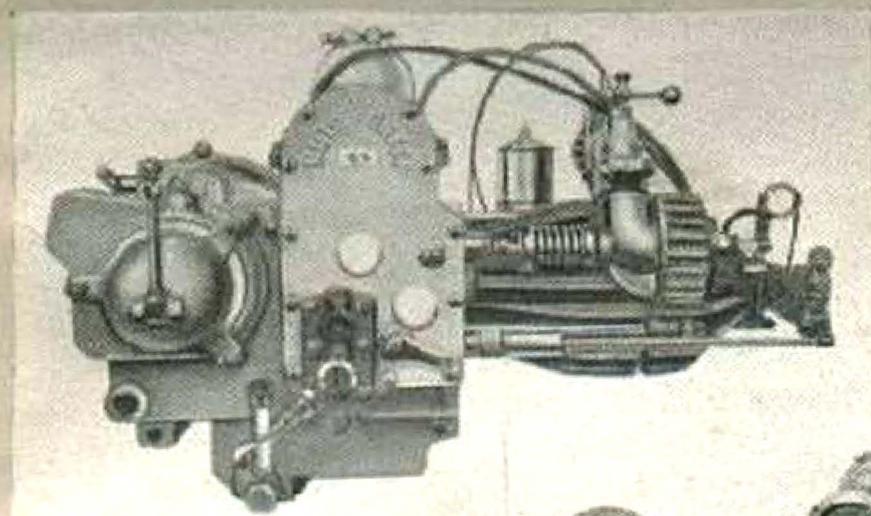
La nuova motocicletta Guzzi sviluppa la potenza di 3 CV a 1100 giri al minuto, cilindro orizzontale, 100 cc. La corsa è di 60 mm. La cilindrata è di 1000 cc. La potenza è di 3 CV a 1100 giri al minuto. La cilindrata è di 1000 cc. La corsa è di 60 mm. La cilindrata è di 1000 cc. La potenza è di 3 CV a 1100 giri al minuto.



La prima Moto Guzzi ed il primo annuncio e alla stampa specializzata.

La prima Moto Guzzi è stata realizzata poco dopo la prima guerra mondiale, seguendo concetti d'avanguardia che si staccavano nettamente da quelli convenzionali della produzione internazionale dell'epoca, già allora abbastanza progredita; essi rappresentavano altrettante nuove conquiste della tecnica motociclistica e, attraverso il collaudo del tempo, dell'uso pratico e delle numerose competizioni sportive dovevano confermarsi pienamente rispondenti ai criteri di logica, razionalità e praticità che li avevano ispirati. Infatti le caratteristiche fondamentali della prima Moto Guzzi, pur coi miglioramenti di dettaglio apportati dal naturale evolversi della tecnica, si ritrovano pressochè inalterati anche nei modelli di attuale produzione di serie e da corsa.

La più tipica caratteristica tecnica della Moto Guzzi è costituita dal cilindro orizzontale, che oltre ad abbassare il baricentro e migliorare la stabilità, risolve egregiamente il problema del raffreddamento del motore. Altre caratteristiche della prima Moto Guzzi e di tutti i successivi modelli, sono il senso inverso della rotazione del motore, che favorisce la lubrificazione; il rapporto quadro o rovesciato fra alesaggio e corsa, che consente di ridurre la velocità lineare del pistone; la trasmissione fra motore e cambio a coppia di ingranaggi; la frizione a dischi multipli; la lubrificazione forzata a mezzo pompa di mandata e ricupero di grande portata; la distribuzione con valvola laterale per l'aspirazione e in testa per lo scarico con l'adozione, per quest'ultima, della molla di richiamo a spillo.



Primo tipo del motore 300 cc, valvole contrapposte; lato della distribuzione; distribuzione a testa smontata; gruppo frizione smontato.



Aldo Finzi e la Moto Guzzi alla partenza della Milano-Napoli del 1921. Nel fondo, Mario Cavellini anch'esso concorrente nella stessa gara con la Moto Guzzi.



Ritaglio d'un giornale dell'epoca col commento sul passaggio di Finzi da Bologna.

Alle 22,06 giunge Cavellini. L'On. Finzi che arriva alle 22,08, è accolto da una vera ovazione che si rinnova al grido di potenti "Evviva,, alla sua partenza. Egli, in una caduta presso Modena, ha guastato il fanale, per cui correrà tutta notte al chiarore della luce lunare. Desto viva curiosità e favorevoli commenti la sua GUZZI, la nuova originale macchina italiana. Un minuto dopo arriva Castagneto e alle 22,10 il bolognese Ruggeri

In basso: La prima vittoria della Moto Guzzi riportata da Gino Finzi nella Targa Florio del 1921.



Iniziata la sua vita, nel 1921, la Moto Guzzi comincia già a legare il proprio nome alle più importanti manifestazioni sportive. Non costruiva ancora modelli da corsa, ma le sue caratteristiche costruttive consentivano di ottenere prestazioni sorprendenti, tali da incoraggiarla a cimentarsi in severe competizioni sportive, con la fiducia di potersi distinguere anche nei diretti confronti con le più celebri marche.

Il debutto sportivo della Moto Guzzi avvenne nella Milano-Napoli del 1921 alla quale parteciparono il gentleman Aldo Finzi, valoroso sportivo quanto autentico dilettante, e Mario Cavellini già abbastanza noto come corridore. Questi si classificava ventesimo ed Aldo Finzi — nonostante un guasto all'impianto di illuminazione — arrivava ventiduesimo; era la prima pubblica dimostrazione delle grandi possibilità anche sportive della nuova macchina e non mancò di destare vasta eco negli ambienti motociclistici e nella stampa. L'esempio di Aldo Finzi veniva seguito, un mese dopo, dal fratello Gino, che con una Moto Guzzi, sempre strettamente di serie, si classificava primo nella famosa Targa Florio, gara molto severa per la tormentata conformazione del percorso e il pessimo stato delle strade. Era la prima vittoria della Moto Guzzi.

I corridori che ambiscono a pilotare la nuova macchina italiana si fanno sempre più numerosi. Mario Cavellini partecipa al Circuito del Piave — gara di gran fondo — e si classifica primo. Nella classica Coppa Ravelli, la più lunga gara europea di resistenza, una squadra della Moto Guzzi affronta l'impresa e la conclude con un chiaro successo: due Moto Guzzi, pilotate dal Conte Marazzani e da Mario Cavellini, si classificano prime a pari merito; in una prova supplementare sul chilometro lanciato, Marazzani stabilisce il miglior tempo della sua categoria alla media oraria di Km. 103,115. Nello stesso anno il conte Marazzani si classifica ottavo nella Milano-Napoli. L'anno appresso, 1923, la Moto Guzzi vince con Guido Mentasti il Giro Motociclistico d'Italia, gara di gran fondo a tappe di Km. 2470, dopo una severissima selezione che decimò i numerosi concorrenti e le macchine sportivamente più quotate.

Sulla più lunga corsa
 di resistenza d'Europa
 LA
III COPPA RAVELLI
 LA MOTO ITALIANA
GUZZI
 si classifica due volte prima SE-ARQUIO
 e si classifica prima MARAZZANI a pari merito con CAVELINI
 e si classifica in COPPA RAVELLI
 nel secondo e ultimo anno della gara
 nel secondo e ultimo anno della gara
Chilometro lanciato.
 si classifica primo MARAZZANI a pari merito con CAVELINI
 nel secondo e ultimo anno della gara
 nel secondo e ultimo anno della gara
 Tel. Av. MOTO GUZZI
 VIALE S. CRISTINA

MOTOCICLISMO

FASI DELLA GRANDE GARA



A sinistra: La squadra dei piloti della Moto Guzzi nel 1923. — In basso: All'arrivo del Giro d'Italia: il vincitore Guido Mentasti fra Carlo Guzzi ed il Conte Alberto Bonacossa. — In alto e in basso a sinistra: pagine pubblicitarie della Moto Guzzi sulla rivista « Motociclismo » dell'epoca.



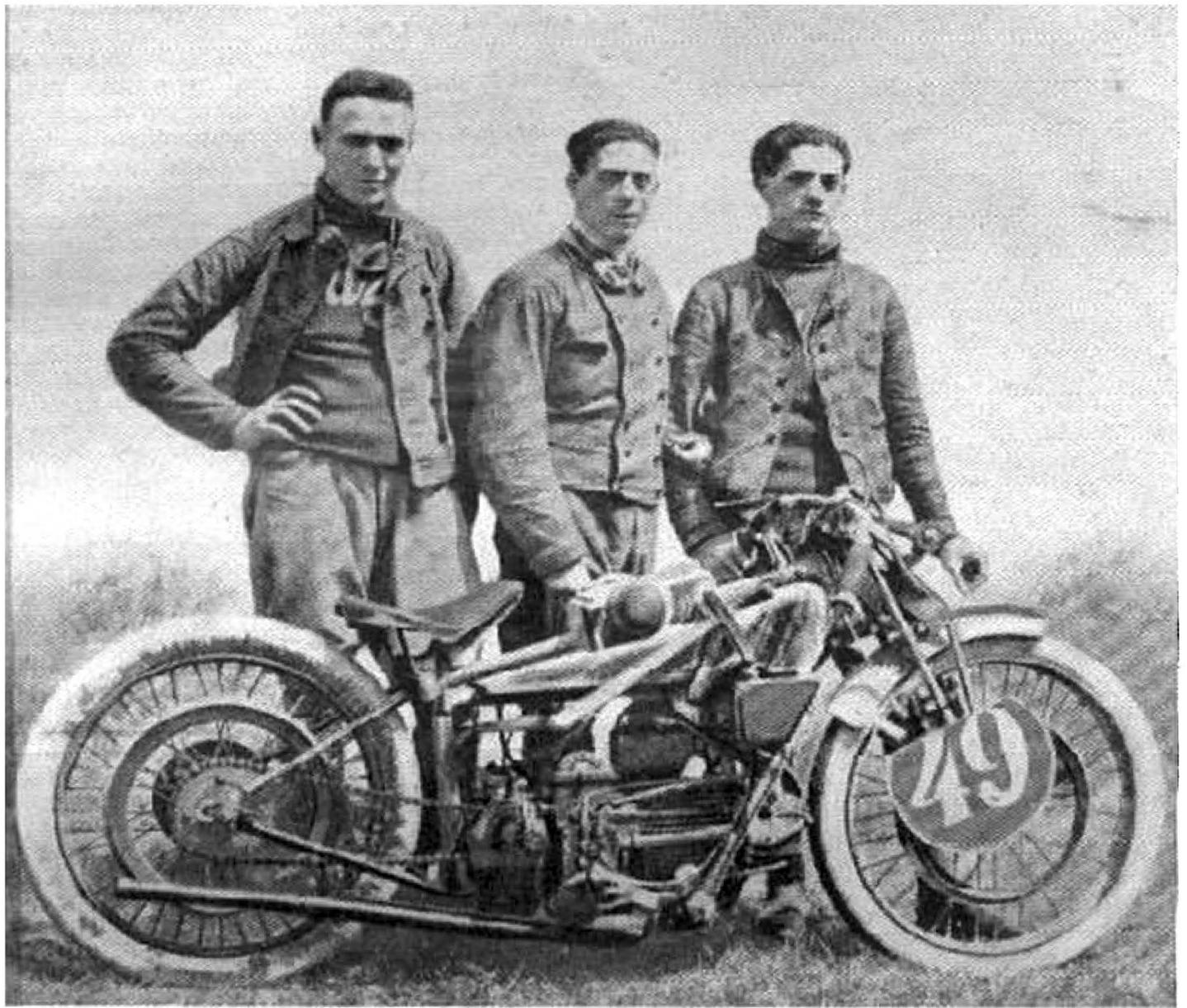
ALLA FIERA CAMPIONARIA DI MILANO
 (PALAZZO DELLA FORTI)
 Stand N. 99
 e rappresent. in
MOTO GUZZI
 con la guida
 di
Guido Mentasti
 PRIMO ASSOLUTO
 IN CLASSIFICA GENERALE
 II° GIRO MOTOCICLISTICO D'ITALIA
 Km. 2470 percorsi alla media
 oraria di oltre Km. 51 orari
 Società Anonima MOTO GUZZI
 VIALE S. CRISTINA 10 MILANO

Il Circuito di Cremona, per i suoi lunghi rettilinei e per il perfetto fondo stradale, era considerato il circuito più veloce di quell'epoca, un autentico banco di prova delle qualità velocistiche delle macchine da corsa che vi potevano infatti sviluppare tutta la potenza dei loro motori. In considerazione di tali caratteristiche gli organizzatori del circuito avevano predisposto il rilevamento ufficiale dei tempi di ogni singolo concorrente, sulla base misurata di dieci chilometri in perfetto rettilineo, il che costituiva un'altra gara inserita nel medesimo circuito. Fu appunto sui dieci chilometri cronometrati che la Moto Guzzi pilotata da Guido Mentasti dimostrò ai tecnici ed agli appassionati le sue straordinarie qualità anche in velocità pura, tanto da far registrare la allora portentosa media oraria di Km. 135,542 con la quale la Moto Guzzi stabiliva ufficialmente il primato mondiale su tale distanza per la classe 500 cc. Prodezza confermata anche dal miglior tempo sul giro più veloce, segnato dallo stesso Mentasti, alla media oraria di Km. 125,265. Con quel memorabile record mondiale sui dieci chilometri, la Moto Guzzi iniziava, anche in questa difficile specialità eminentemente tecnica, la serie delle sue luminose affermazioni che doveva portarla, nello sviluppo della sua attività sportiva, a conquistare maggiore numero di primati mondiali suddivisi nelle diverse classi di cilindrata.

Fu 1912 che...
Circuito di Cremona
 - Guido Mentasti -
 su
MOTO GUZZI
 Record 1.
RECORD DEL MONDO DEI 10 Km. SU STRADA
 a Km. 135,542
 Record 1.1. 1912
 a 125,265
 Su. Ann. MOTO GUZZI - Sede Sociale e Sede Direzione: Milano, Corso
 Sesto Inglese, GENOVA
 Esposizione di MILANO - Via Principe Amedeo, 11
 1912



Mentasti firma il foglio di partenza. Una pagina pubblicitaria dell'epoca.



Da una copertina a colori di «Motociclismo»: la squadra Moto Guzzi vincitrice del Circuito del Lario 1924 e del I. Gran Premio dell'Industria.

Sin qui la Moto Guzzi aveva partecipato e vinto in gare di gran fondo, nelle quali, più della velocità assoluta, valevano le doti di robustezza e resistenza agli sforzi prolungati. Le mancava ancora la vittoria in gare di velocità su circuito chiuso, peraltro non molto numerose a quei tempi. La pur breve esperienza acquisita nella sua precedente attività agonistica le aveva intanto consentito di apportare ai primi modelli di serie alcune modifiche di dettaglio, e nel 1923 nacque così, con il modello a due valvole in testa, la prima Moto Guzzi da corsa. Per il suo debutto, la Moto Guzzi volle scegliere proprio la gara più difficile ed impegnativa, il Circuito del Lario che, per la sua tortuosa conformazione ed i forti dislivelli del percorso, veniva chiamato il Tourist Trophy italiano. Ed alla sua prima partecipazione vi colse subito una clamorosa vittoria che, oltre ad interrompere la serie dei successi stranieri in questa gara, rivelò le sue vaste possibilità anche in gare di velocità su circuito chiuso. L'intensificarsi della attività sportiva aveva imposto frattanto alla Moto Guzzi di creare nuovi modelli adeguati agli accresciuti impegni: ed al motore con due valvole in testa, vincitore del Circuito del Lario 1923, seguì nel 1924 il modello a quattro valvole con albero a camme in testa, soluzione tecnica di avanguardia, derivato dalla primogenita «G.P.». Con queste nuove macchine e con altre del modello precedente, la Moto Guzzi iniziò nel 1924 una numerosa serie di vittorie, e fra le più significative anche quella nella quarta edizione del Circuito del Lario, in cui, dopo aver dominato dal principio alla fine, colse un nuovo netto successo classificandosi prima, seconda e quarta e segnando i nuovi records della corsa. Da allora le vittorie della Moto Guzzi nel Circuito del Lario sia con la 500 cc. sia con la 250 cc., che doveva seguire qualche tempo dopo, si sono ripetute pressochè senza interruzione.

www.motoworld.it



La Moto Guzzi era ormai pronta per affrontare anche i più severi confronti internazionali e l'occasione per dimostrarlo si presentò, nello stesso anno 1924, con la disputa del Primo Campionato motociclistico d'Europa che ebbe per teatro l'autodromo di Monza. La gara era molto severa anche come collaudo tecnico, svolgendosi sulla distanza di 400 chilometri. Dinanzi ad una enorme folla entusiasta, nonostante la strenua difesa delle pur valorose rivali, la gara si concludeva col pieno successo delle macchine di Mandello. La Moto Guzzi si aggiudicava così per la prima volta il titolo di Campione d'Europa, che in effetti equivaleva al Campionato Mondiale. Il Signor Loughborough, Segretario Generale della Federazione Motociclistica Internazionale, esprimeva, con la lettera che è riprodotta nella pagina a fianco, il più vivo compiacimento per la superba e meritata vittoria.

La gara di quattro giorni per una copiosa di chilometri e di salite si è svolta con la rivincita dell'Italia per la seconda e per l'ultima volta.

IL PRIMO CAMPIONATO MOTOCICLISTICO D'EUROPA
sui 400 Km. del Circuito di Milano
È stato vinto dalla Moto

G U Z Z I

1- G. MENTASTI su moto 3,2-4270,
media oraria Km. 130,647

2- E. VISIOLI — 3- P. GHERSI
sui più veloci MENTASTI su 4,2470,
media Km. 110,200

Soc. An. MOTO GUZZI
Stabilimento e Anss. MANDELLO (Como)
Esposizione: MILANO - Via Pietro Amedeo 11
Sede legale: Genova.



Mentasti dopo il suo vittorioso arrivo al Campionato d'Europa. Alla sua destra, Carlo Guzzi, ed alla sua sinistra, il compianto ing. Angelo Parodi che fu sagace Amministratore della Moto Guzzi dal 1921 al 1942 e che ad ogni tappa dare ogni miglior impulso. — A sinistra e in alto: Una pagina pubblicitaria e la copertina di «Motociclismo».

It is with the greatest pleasure that I read my appreciation, not only of the excellent organization of yesterday's Race and the way in which they were carried out but especially of the sporting spirit & enthusiasm shown by our Italian friends.

I should like to take this opportunity of congratulating Signor Guzzi & Menastri on their magnificent victory in the 500cc Race. That their machines, different in many respects to the usually accepted design should not only take the lead practically from the commencement but should maintain & increase it to the finish of the Race speaks volumes for the Italian industry & the skill & skill of the Italian driver.

I leave Milan with the sincerest appreciation of the health & state of the sport & industry of motor cycling in Italy & I only hope that we in England shall have the opportunity next year of reciprocating the welcome you have given to the English competitors.

Milan
9 Sept 1924

T. V. Loughborough
Secretary Automobile Union
Secretary-General T. V. L.

È col più gran piacere che esprimo il mio compiacimento non soltanto per l'eccellente organizzazione delle gare edierne ed il modo col quale esse furono condotte ma specialmente per lo spirito sportivo e l'entusiasmo mostrato dai nostri amici italiani. Sono lieto di cogliere questa opportunità per congratularmi coi Signori Guzzi e Menastri per la loro vittoria nella cat. 500 cc. Quelle tre macchine diverse per molti riguardi dalle linee correntemente adottate, non solo presero praticamente fin dal principio la direzione della corsa ma la mantennero con un crescendo fino alla fine, dimostrando l'importanza dell'industria italiana. Io lascio Milano col più vivo concetto della floridezza dello sport e dell'industria motociclistica in Italia e spero che si possa dare a noi, in Inghilterra, l'opportunità di contraccambiare nel prossimo anno le buone accoglienze che voi avete fatto ai concorrenti Inglesi. — T. V. Loughborough, membro del C. D. Auto Cycle Union e Segretario Generale della F.I.M. c.

Caro Amico della Offola Quercia;

permettetemi un ricordo di trent'anni fa...
L'era una calligrafia mancata e replace, su di una
foglia di carta comune il Legnani & Figli Savio di Genova
mi esprimeva il desiderio di un colloquio.

L'incontro ebbe luogo qualche giorno dopo, all'Hotel
Milano. mi accolsi un signore non tanto alto, modesto
nel vestire, che aveva di primo aspetto definito un'impres-
sionante, se il tratto del viso, la presenza della parola che
denotava chiarezza di giudizio, l'intelligente direzione della con-
versazione ed il fluente ed sincera che si svolgeva, non mi
avevano subito rivelata la spiccata personalità del mio
interlocutore, che seppe poi occupare un posto preminente
nell'industria armatoriale.

Forse altre volte, nella mia vita ebbe, immediatamente
ad industria l'impressione di un sì forte potenziale di
pensiero e di azione; e l'ebbi sempre accostando taluno dei
maggiori capitani d'industria.

Forse egli non era già giovane, trovò istinto il
suo desiderio di notizie sulle motociclette, allora comu-
nemente marchese da giocattoli.

Quando gli ebbi detto qual era la circolazione moto-
ciclistica, la produzione nazionale, l'importazione le prospet-
tive di sviluppo, ecc., mi confidò che un suo figliuolo aveva
in animo di dedicarsi, con un amico, certo Carlo Quercia,
alla produzione di una macchina italiana: da ciò il desi-
derio di documentarsi prima di dare il suo consenso.

Si era nel 1910; la guerra aveva lasciato il merca-
to sprovvisto di macchine; la produzione italiana era
ancora insignificante; quella estera, che fin allora aveva
dominato quasi senza contrasto il mercato italiano, non
aveva ancora ripreso l'importazione. La nostra passione di
motoristi, mortificata dai residui di guerra sui quali
s'era dovuto ripiegare, stava per dar vita alla prima

Esposizione di 115 Condecorazioni, nell'intento di far qualcosa
per incitare il sorgere di un'industria motociclistica italiana,
ma. E fu' questa quale furono le mie risposte ad
l'invocazione del sig. Faroldi. Il figlio ebbe il desiderio
paterno e non un certo belissimo, finalmente.

Fu la buona fortuna dell'altro che oggi è nato a tutti.

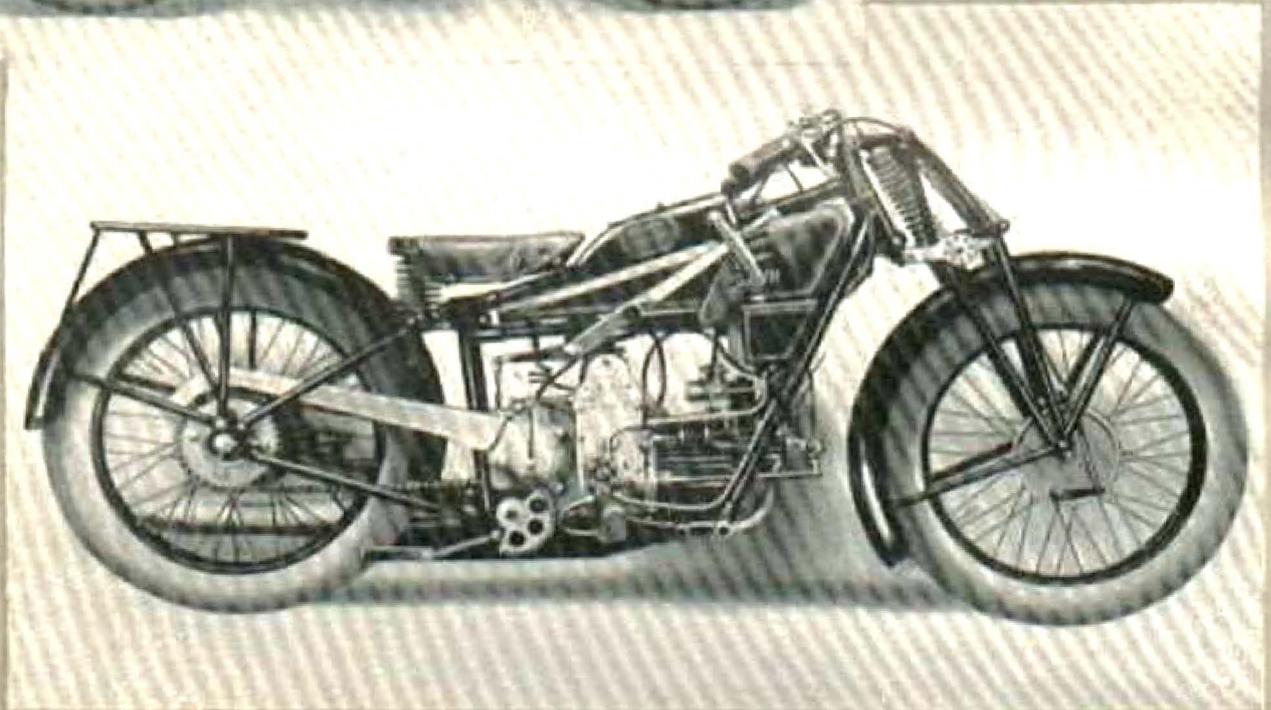
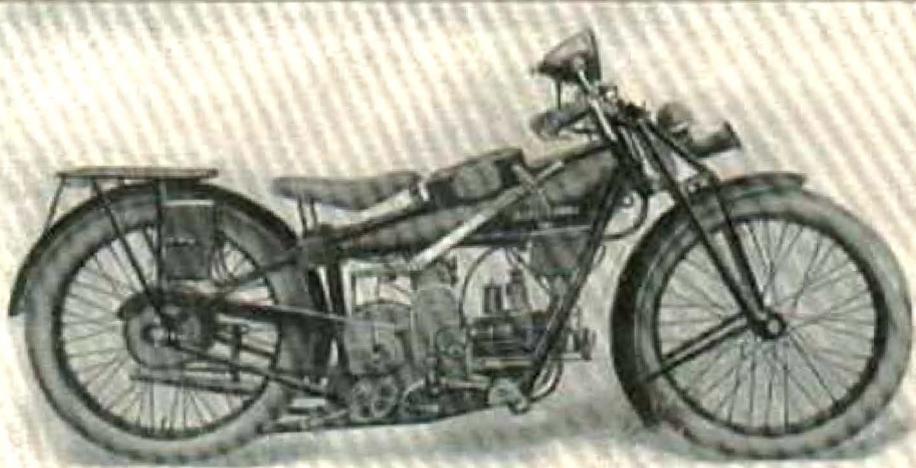
E, questa, una vecchia storia: una storia di trent'anni
fa: non la ricordo per ricordare una qualsiasi paternità,
ma solo perché fu' un'occasione di un successo.

Ma, come me, ha contribuito di un fatto con l'impulso
della Stato Gueri, che tutti le iniziative, tutti i programmi
vi vengono documentati, studiati e realizzati con la stessa cura,
con la stessa prudenza, con la stessa diligenza che avevano indotto
S. T. Faroldi a lasciare il suo "bagnone", ed i grandi interessi che si
erano legati per attingere alla vera fonte della sua esistenza
completamente e della sua grande passione elementare di giustizia nel
"Riservato" del suo figlio, diventando di più una grande
intimità da onore il Padre.

Aggiungo oggi, quando dall'aerea salone della mia favola
intaglio nel rannunciare l'altre sponde del Lario e quella
pianta d'offanella, profeta nella vita curiosa delle acque,
ove s'adagiano le officine della Stato Gueri, offesa d'ordine,
fu' il verde, da un verde diverso, il mio sguardo scorse sulla
morbida pendice che sale a lambire la riva parete della Laguna,
un breve quadrato: un viso, un fianco della sola compagna della
sua vita, poco lungi, dai resti del grande campione d'entusiasti
che scio' a combattersi alla Stato Gueri, ha voluto raggiungere,
e l'estremo rifugio S. T. Faroldi, acrobata genovese, proficando alle
sue del suo mare la calma serena e silente del Lario, appena
notte dall'iso lombardo delle 24 officine e dal mondo d'oro
rate dei motori che ornano, ecc. che tale se gli offre il suo
luminoso, operati a ricario, l'offerta devota ed affidata dell'ope-
ra e dell'incanto dei costruttori.

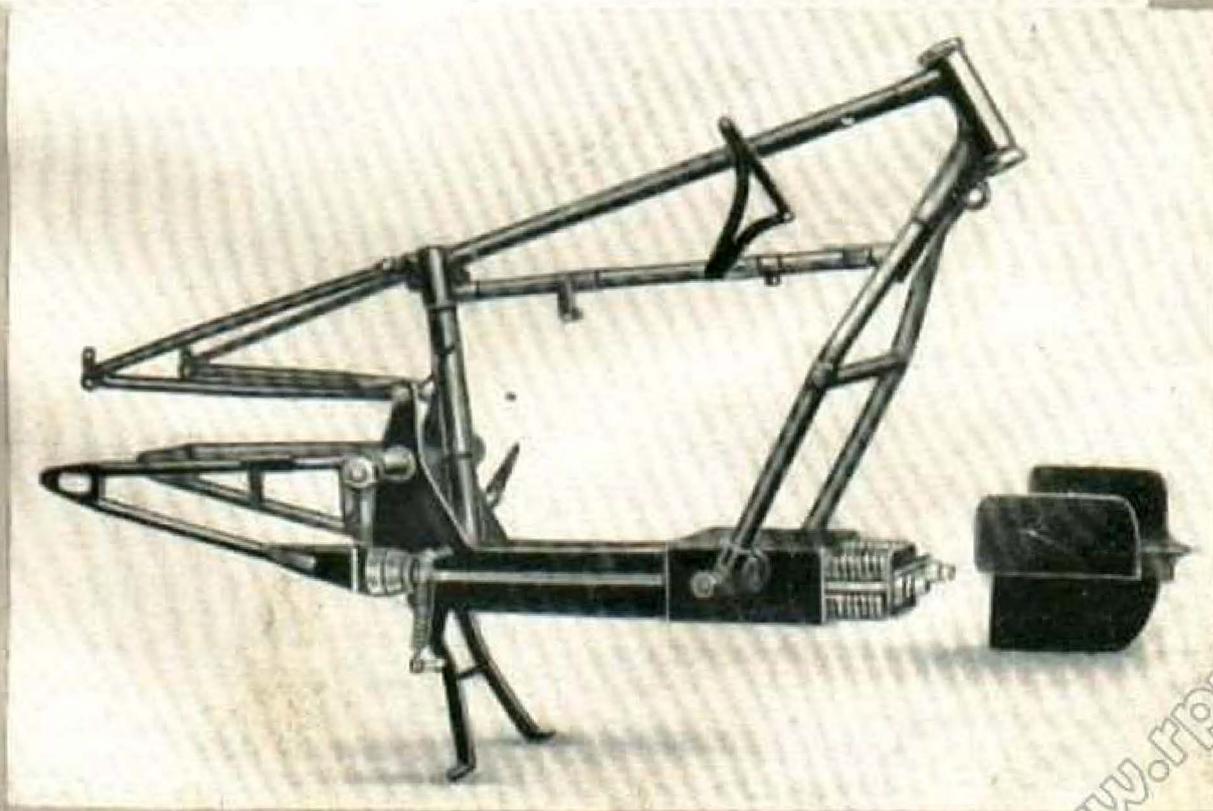
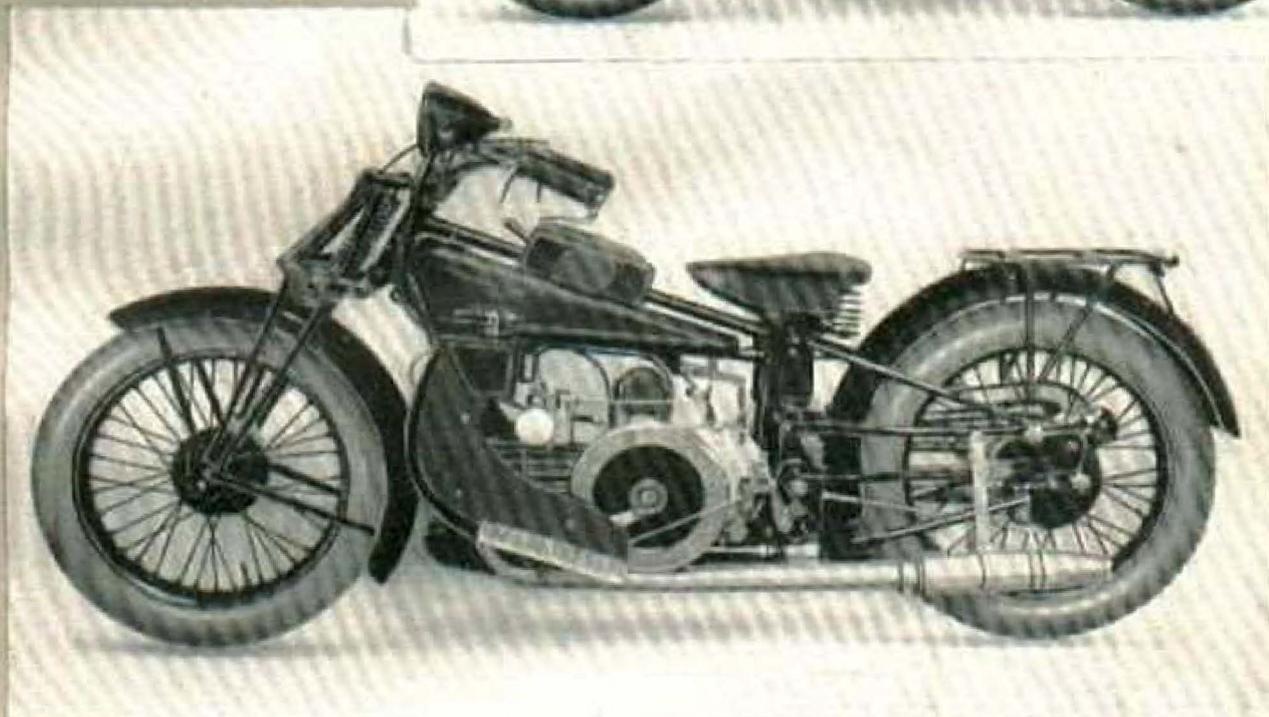
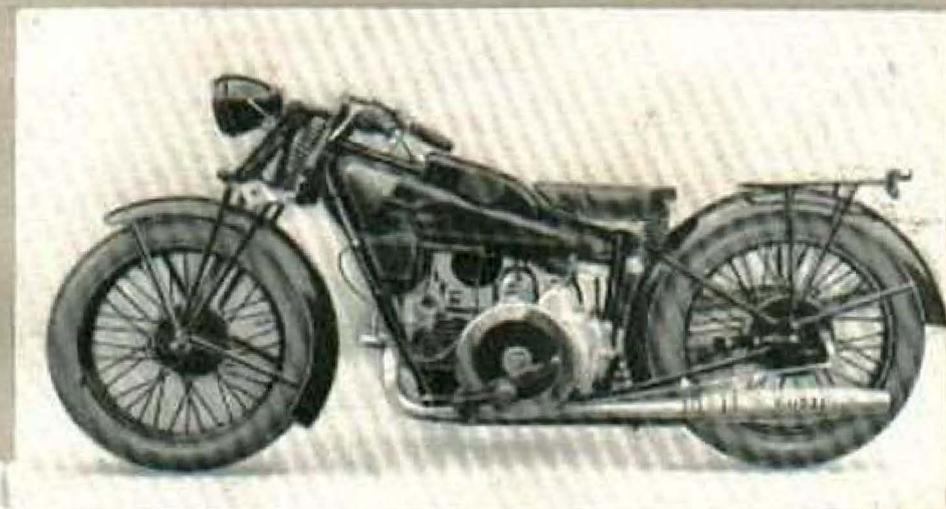
Giuseppe Roberti

Il modello « Sport » (anno 1925) e il modello « Sport 14 » (anno 1928).



L'intensa attività sportiva non aveva distolto la Moto Guzzi dal dedicare le maggiori cure al perfezionamento della produzione di serie. I modelli Moto Guzzi risultavano aggiornati con il progresso della tecnica motociclistica e la produzione annua cominciava a raggiungere livelli quantitativi mai toccati da nessun'altra marca nazionale. Al tipo Sport 1925 seguiva nel 1928 il tipo Sport 14, notevolmente migliorato, pur conservando la struttura e le caratteristiche fondamentali del suo predecessore ed in particolar modo il motore orizzontale con distribuzione a valvole contrapposte. Fra i perfezionamenti apportati meritano di essere ricordati la più ampia alettatura del cilindro, la nuova forma della camera di scoppio, il sistema di illuminazione con dinamo separata dal magnete, il telaio semplificato ed irrobustito con miglior distribuzione delle masse così da aumentarne la stabilità; la nuova forcella anteriore provvista di speciale molleggio e completata da ammortizzatori regolabili. Nello stesso anno 1928, la Moto Guzzi costruiva il modello Gran Turismo e adottava, per la prima volta in Italia, il telaio con sospensione elastica posteriore, che doveva segnare una tappa memorabile nell'evoluzione dei telai, rivoluzionando una tecnica rimasta sino ad allora allo stadio empirico e sperimentale.

Il modello « Sport 14 » modificato e il modello « Gran Turismo » (anno 1928). —
In basso: Particolare del telaio con sospensione elastica posteriore.





Il motociclismo cominciava a trovare pratiche applicazioni anche nel campo dei veicoli per trasporto ed i primi motofurgoncini facevano la loro apparizione fra la diffidenza del pubblico, non era, ora persuaso della loro praticità e delle loro vaste possibilità d'impiego. Si trattava per lo più di motofurgoncini la cui struttura era derivata dal comune triciclo a pedali, con cessione anteriore, e dotati di motori di piccola cilindrata. La Moto Guzzi realizzava la soluzione del problema ispirandosi a criteri di razionalità, robustezza e vasta latitudine d'impiego. Nasceva, così, nel 1929, il primo motocarro della Moto Guzzi con lo stesso motore di 500 cc. a valvole contrapposte, dotato di particolari accorgimenti suggeriti dal nuovo impiego; il telaio portante con cassone di carico posteriore consentiva una maggiore stabilità del veicolo ed una portata sino ad allora ritenuta irrealizzabile in questi tipi di motoveicoli.

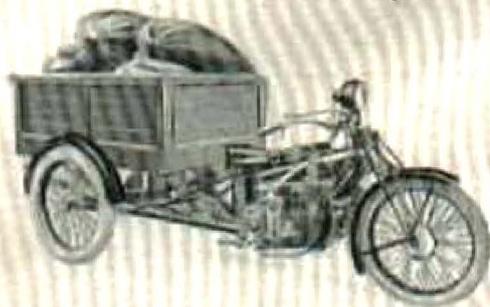


"MOTO GUZZI."

MOTOCICLI, AUTOMOBILI

10121 - 10122 - 10123 - 10124 - 10125 - 10126 - 10127 - 10128 - 10129 - 10130 - 10131 - 10132 - 10133 - 10134 - 10135 - 10136 - 10137 - 10138 - 10139 - 10140 - 10141 - 10142 - 10143 - 10144 - 10145 - 10146 - 10147 - 10148 - 10149 - 10150 - 10151 - 10152 - 10153 - 10154 - 10155 - 10156 - 10157 - 10158 - 10159 - 10160 - 10161 - 10162 - 10163 - 10164 - 10165 - 10166 - 10167 - 10168 - 10169 - 10170 - 10171 - 10172 - 10173 - 10174 - 10175 - 10176 - 10177 - 10178 - 10179 - 10180 - 10181 - 10182 - 10183 - 10184 - 10185 - 10186 - 10187 - 10188 - 10189 - 10190 - 10191 - 10192 - 10193 - 10194 - 10195 - 10196 - 10197 - 10198 - 10199 - 10200

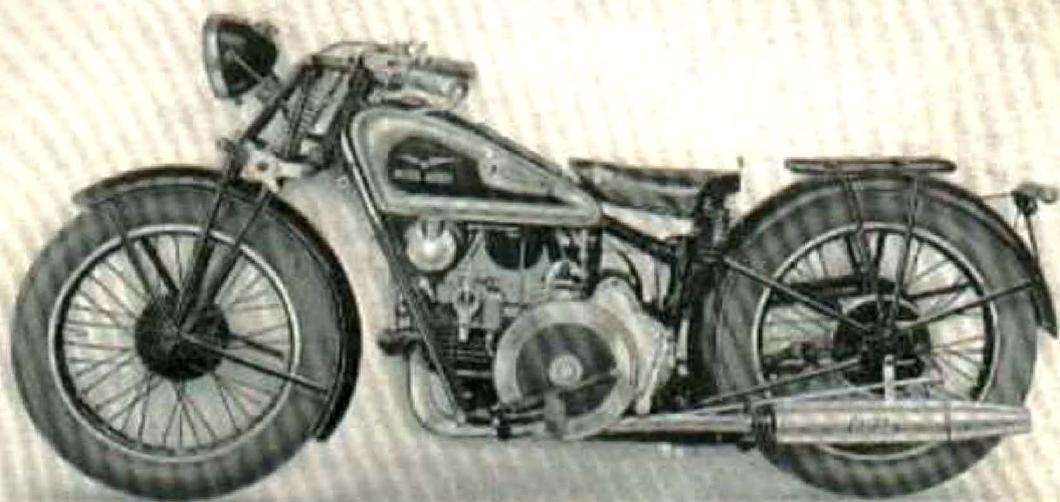
VEICOLI DA TRASPORTO



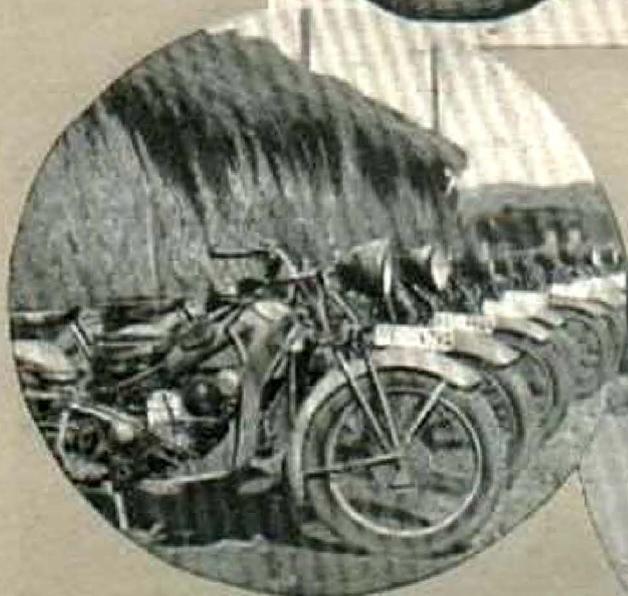
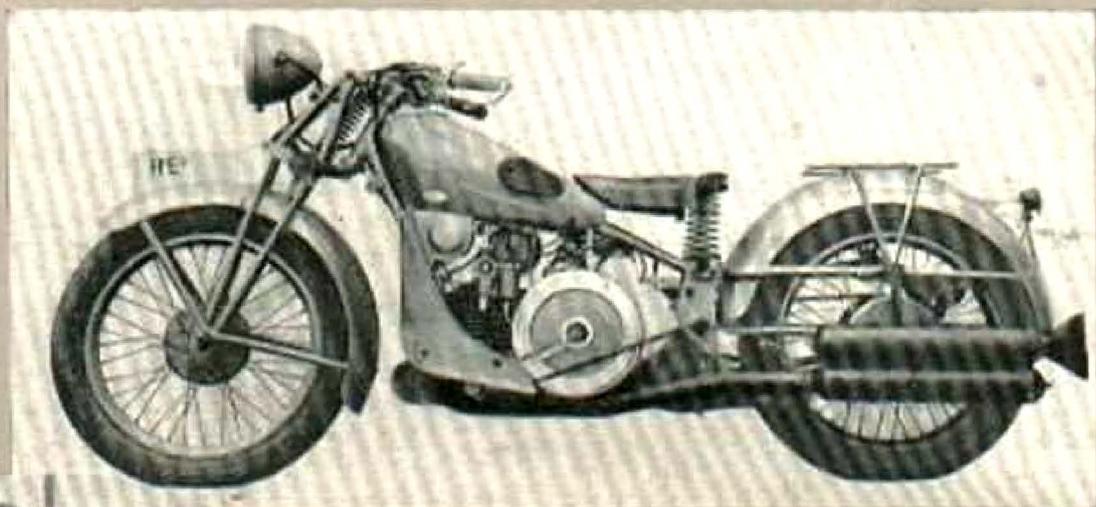
MOTOCARRO

IL NUOVO GUZZI DA TRASPORTO, motore di 500 cc. a valvole contrapposte, è stato studiato apposta per questo tipo di impiego. La sua struttura è stata studiata per resistere a tutti i carichi e per essere maneggevole e stabile. Il suo telaio è stato studiato per essere stabile e sicuro. Il suo motore è stato studiato per essere potente e duraturo. Il suo cassone di carico è stato studiato per essere ampio e comodo. Il suo prezzo è stato studiato per essere basso e conveniente.

www.fpv

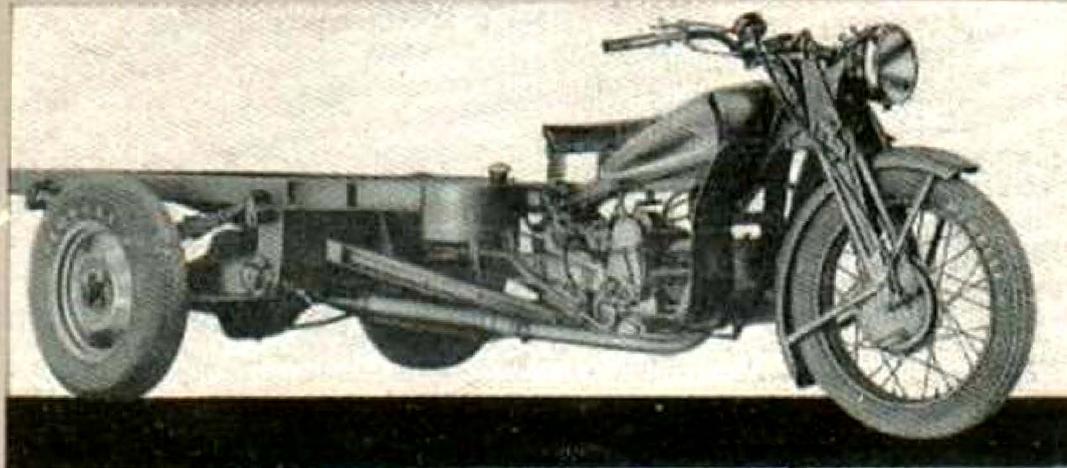


La motocicletta allarga il raggio delle sue prestazioni, e la clientela ricerca macchine di maggior conforto, adatte anche al grande turismo e dotate di grande sicurezza funzionale. La Moto Guzzi, sensibile a tutte le esigenze, arricchisce la gamma dei suoi modelli ed ai nuovi tipi da turismo con motore a valvole contrapposte, affianca quelli più veloci e capaci anche di prestazioni sportive, con motore a due valvole in testa. Uno dei modelli più largamente diffusi in quell'epoca fu lo Sport 15 (anno 1931 - foto in alto) derivato dal modello precedente, ma con motore perfezionato, e di linea migliorata, grazie all'adozione del serbatoio a sella di forma allusolata e di maggior capacità. Con lo stesso motore viene costruito il modello G.T.S. con telaio elastico; e coi motori a due valvole in testa sono i modelli V con telaio rigido e G.T.V. con telaio elastico. A questi quattro modelli di 500 cc. si affiancano i tipi di 250 cc. che ne ripetono le medesime caratteristiche generali; una cilindrata con la quale la Moto Guzzi si afferma anche in campo sportivo con quel suo modello a due valvole ed albero a camme in testa, e dal quale sono derivati gli attuali modelli. Nello stesso periodo, adeguandosi alle tendenze generali orientate verso le piccole cilindrata, la Moto Guzzi completa la gamma delle sue creazioni col modello P 175 cc. (anno 1933 - foto in basso) pure a valvole in testa ed in cui si ritrovano in scala ridotta le stesse ormai classiche prerogative costruttive e funzionali dei modelli di maggior cilindrata.

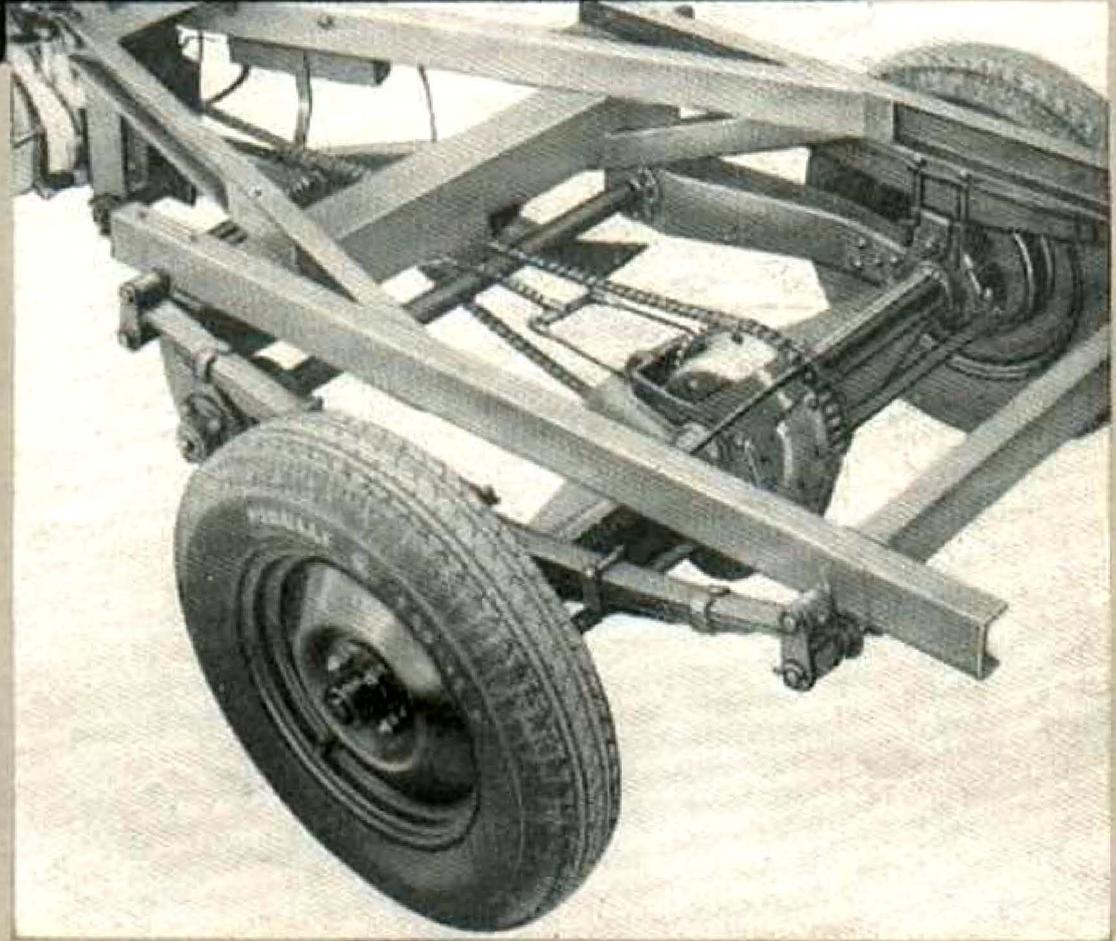


Derivato dal modello G.T.S. nasce nel 1934 il modello G.T. 17 che, dopo aver superato i più severi collaudi su percorsi di «fuori strada» e di motoalpinismo, viene largamente adottato dall'Esercito per gli impieghi più severi ed anche come motomitragliatrice con l'arma montata sul manubrio. Da allora larghissimo è l'impiego della Moto Guzzi nell'Esercito e nei Corpi militarizzati e di Polizia.

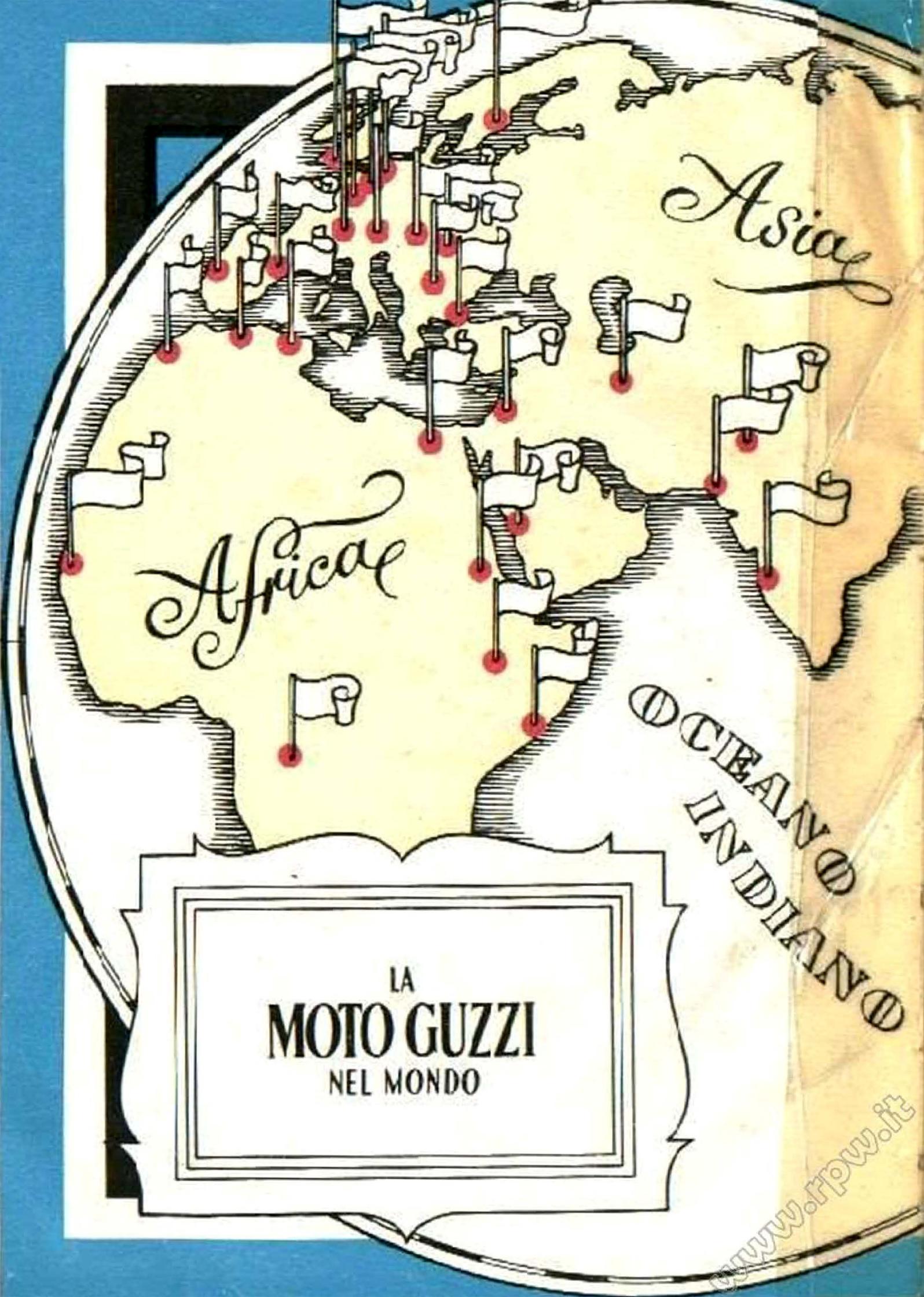




Metotelaio modello «R» (anno 1938). — In basso: Particolare del telaio con ponte differenziale



Nel campo dei trasporti la clientela richiede mezzi di maggior portata, senza la necessità di frequenti manutenzioni e con un costo d'esercizio di assoluta convenienza. La Moto Guzzi abbandona il motocarro di stretta derivazione motociclistica e realizza il tipo R in cui vengono adottati nel telaio i concetti automobilistici. La parte motrice è sempre di tipo motociclistico, ma il motore è costruito appositamente per questo particolare impiego ed il telaio è costituito da elementi in lamiera stampata che offrono i migliori requisiti di robustezza e rigidità anche sotto le sollecitazioni di eventuali, ed in pratica assai frequenti, sovraccarichi. Il motore è di maggiori prestazioni, il cambio è irrobustito e la trasmissione, ancora a catena, è a doppio rinvio; il telaio è dotato di barra stabilizzatrice; la frenatura è sulle tre ruote, quelle posteriori sono a disco con pneumatici di grossa sezione.



Africa

Asia

OCEANO
INDIANO

LA
MOTO GUZZI
NEL MONDO

www.fpw.it





FEDERATION INTERNATIONALE
MOTOCYCLISTE



MOTO GUZZI

CHAMPION DU MONDE
CLASSE 250 CMC.

1949

SEGRETORE
DEI SOCI

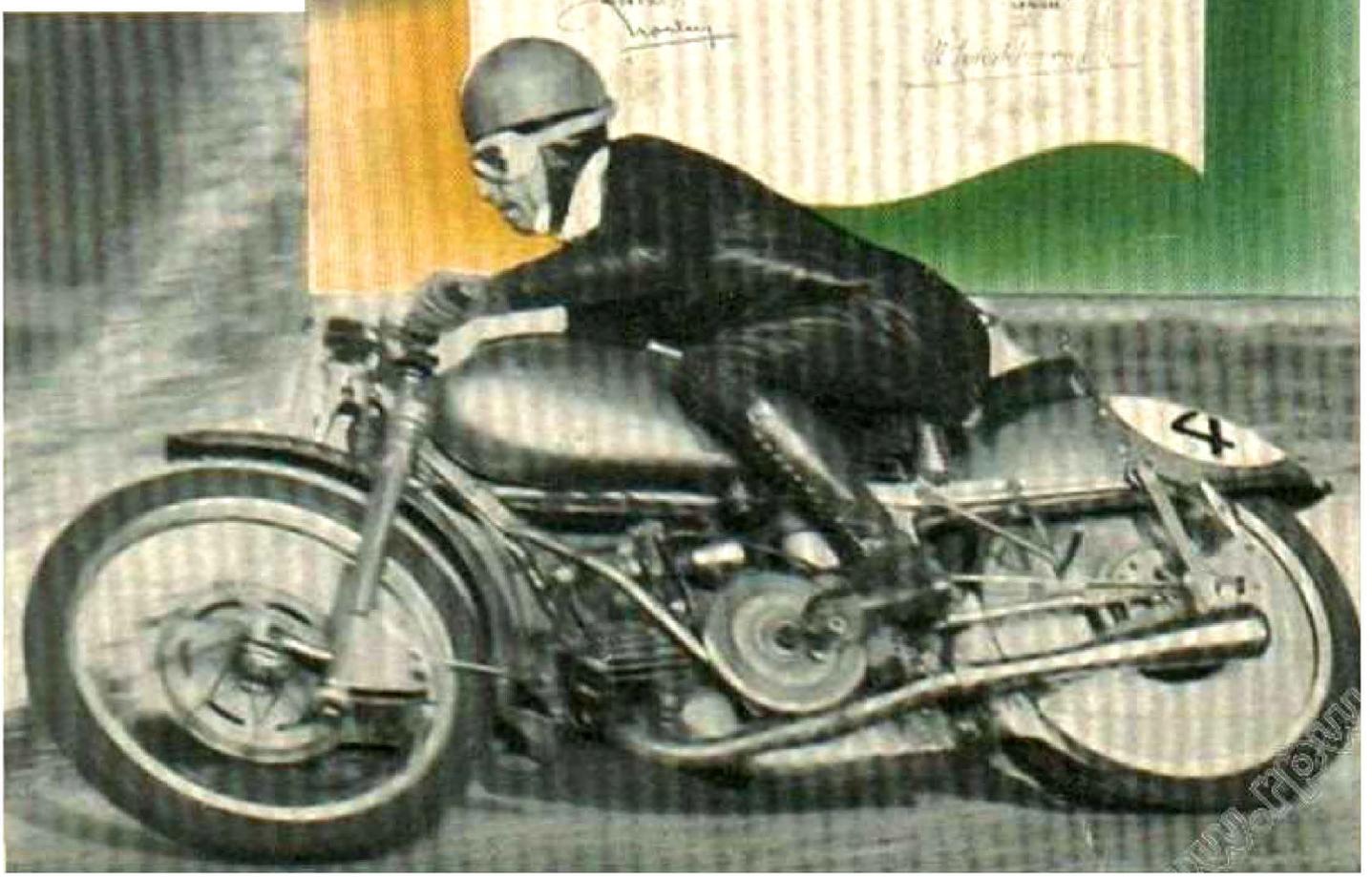
A. S. ...

LE PRESIDENT
DE LA FEDERATION

Montey

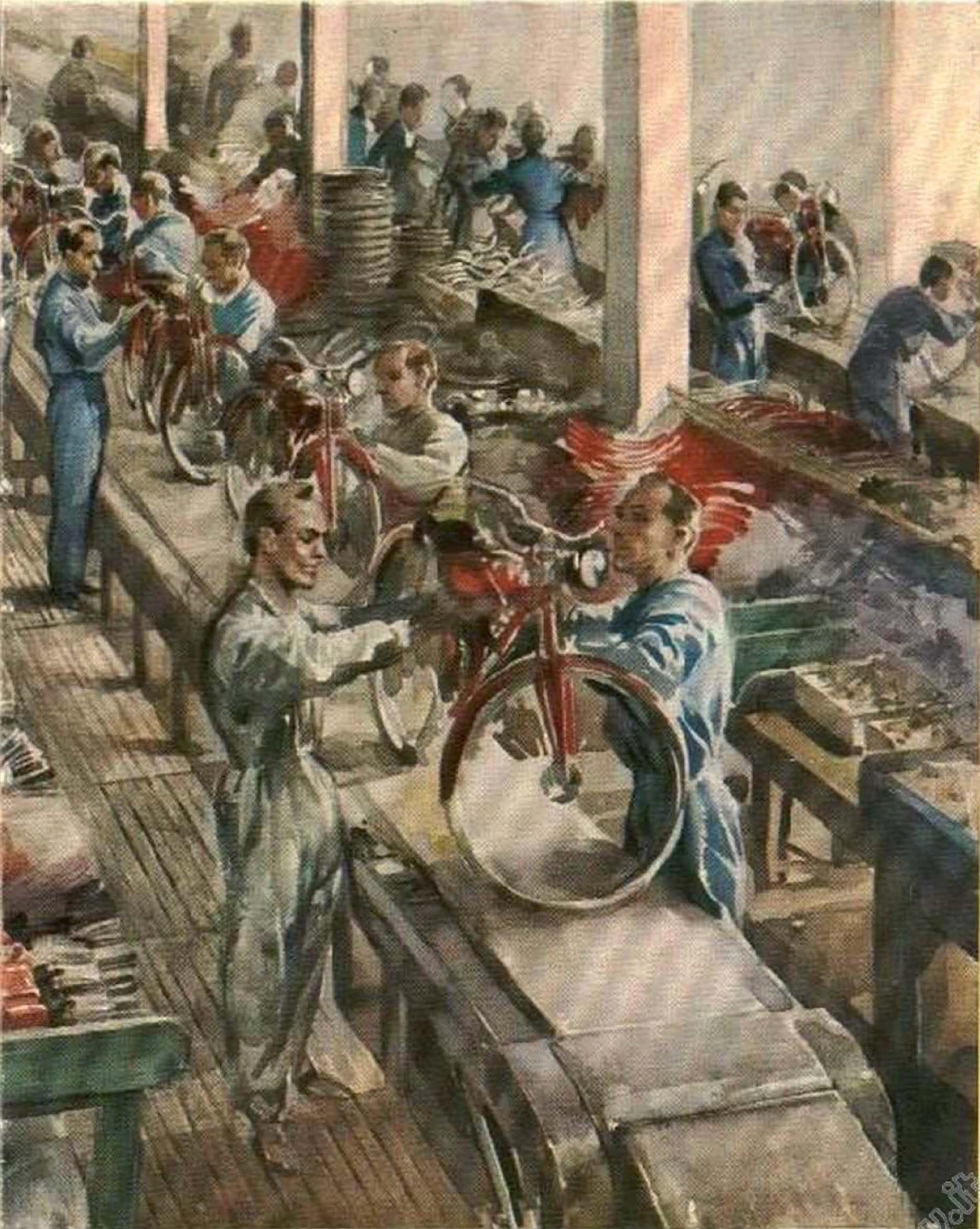
LE SEGRETORE
GENERAL

A. ...



www.fim.com



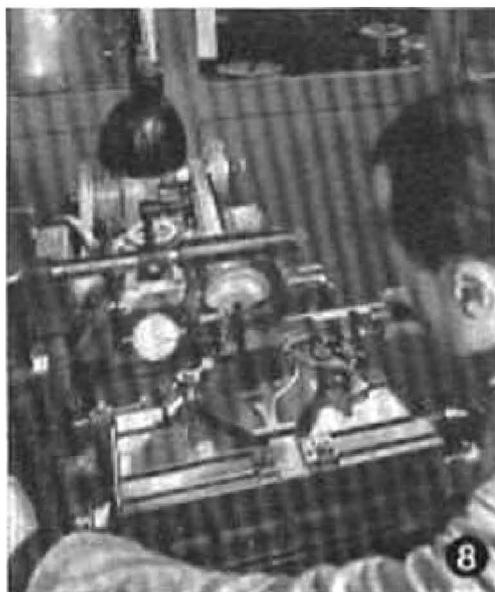


Il montaggio a catena delle motoleggere « 65 » e dei « Galletto ».

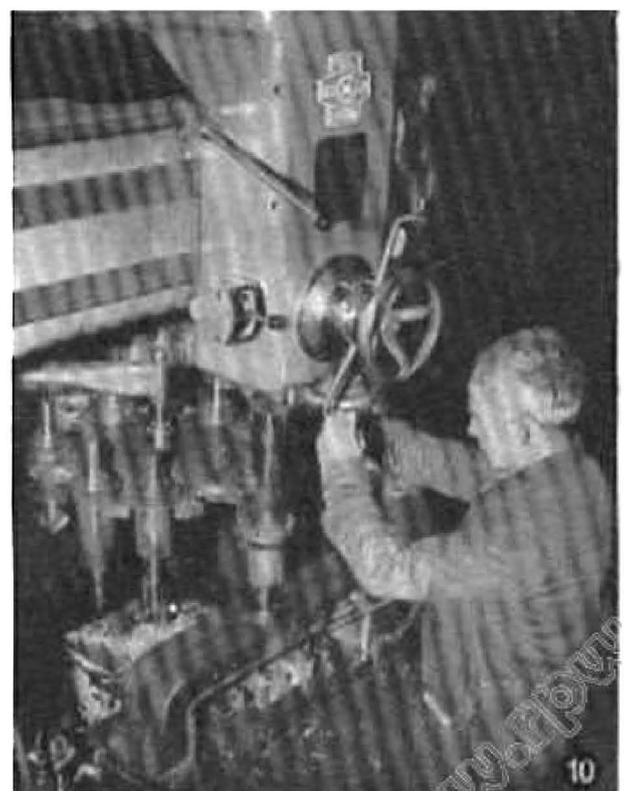


Le lavorazioni vengono eseguite in luminosi ed ampi saloni a temperatura pressochè costante...

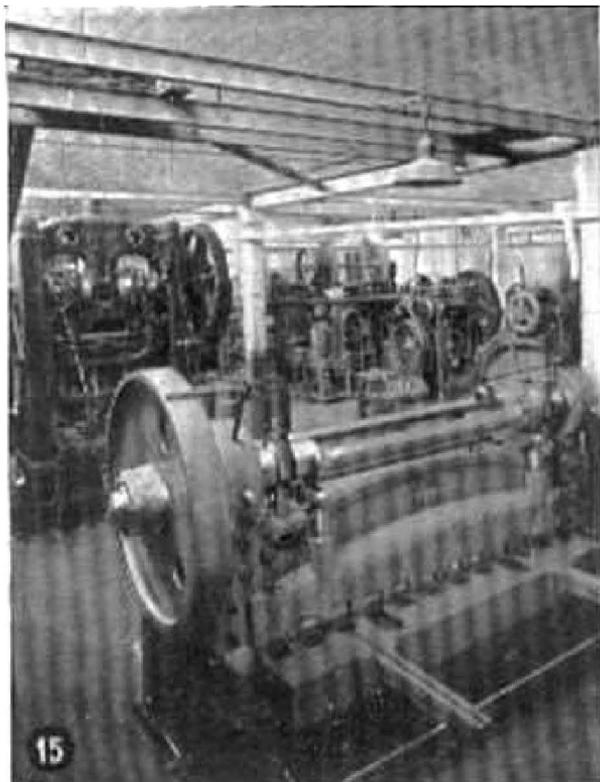
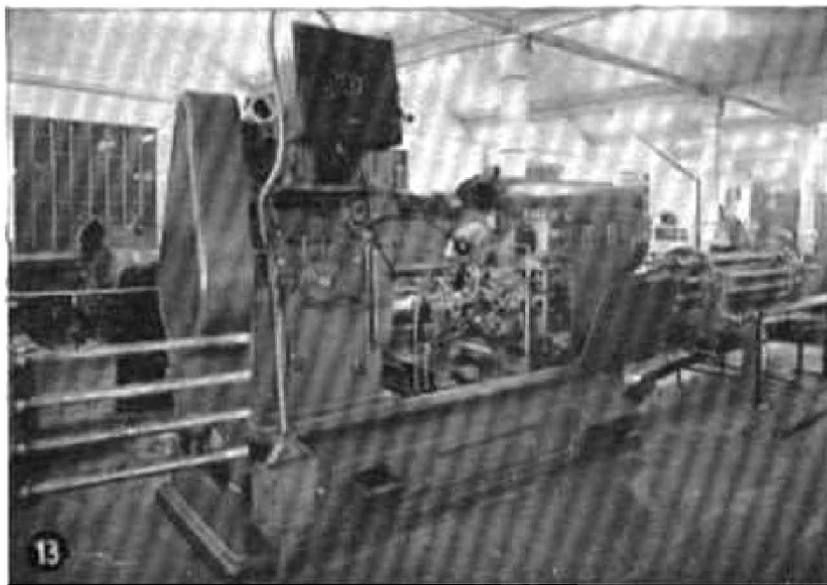
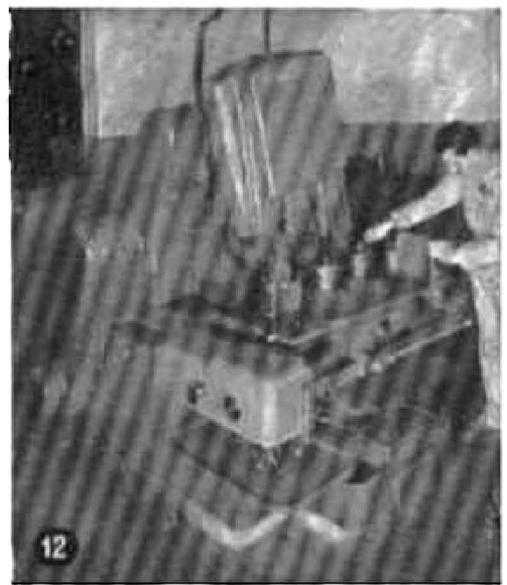
1. Uno dei reparti di lavorazione dei particolari in leghe leggere. — 2. Controllo di materiale in arrivo. — 3. Uno dei reparti di torneria di materiali vari. — 4. Tornio a comandi elettronici. — 5. Una delle macchine di alta precisione che garantisce lavorazione al millesimo di millimetro.



...con macchine ed apparecchi di controllo moderni e di massima precisione.

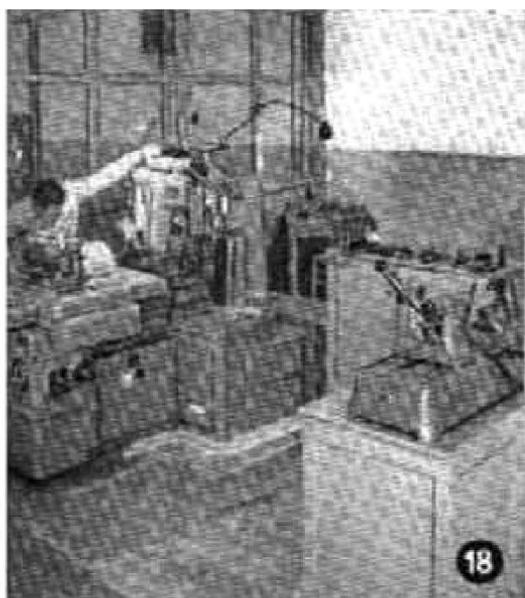


6. Banco micrometrico per controlli vari di massima precisione. — 7. Veduta parziale dell'attrezzatura. — 8. Rettifica e levigatura di calibri a forcella. — 9. Scorcio del reparto dentatura ingranaggi. — 10. Forature multiple con trapano radiale.



Ogni singola operazione è scrupolosamente curata per ottenere una produzione costantemente qualitativa...

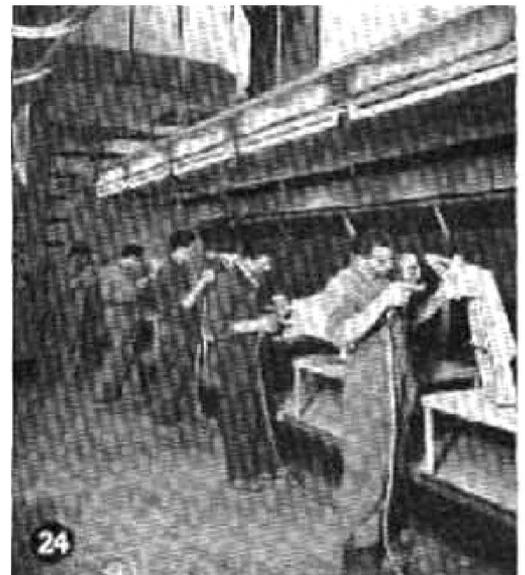
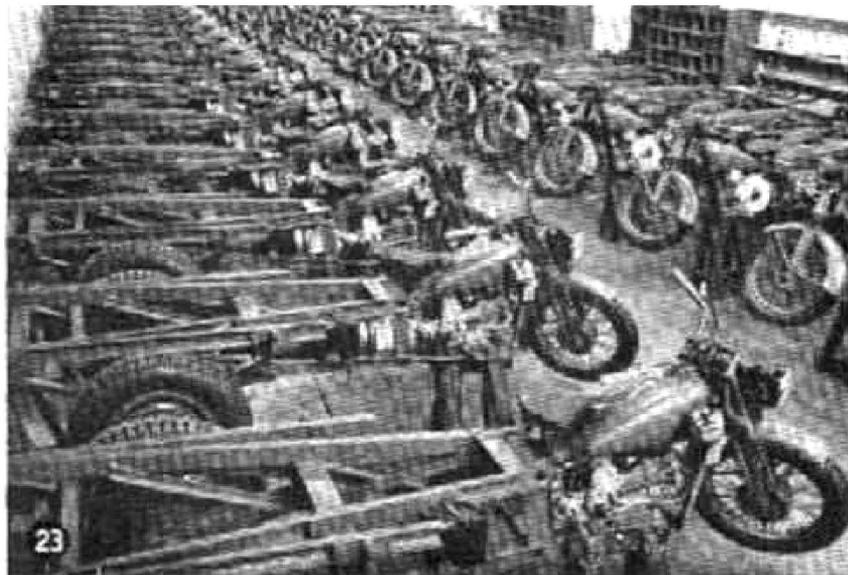
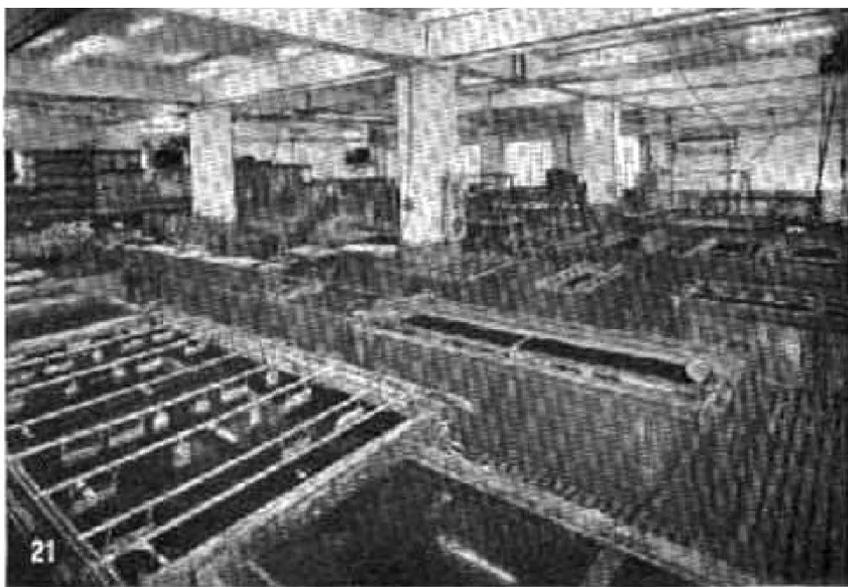
11. Un reparto rettifiche pezzi vari. — 12. Dentatrice generale. — 13. Tornio automatico per la lavorazione contemporanea di 6 barre. — 14. Unità a forare ed alesare mandrini multipli. — 15. Cesoia per taglio lamiera.



...che garantisce, attraverso la perfetta intercambiabilità di ogni pezzo, un sempre più perfezionato ciclo produttivo.



16. Lavatrice per spinotti e superfici piane. — 17. Reparto telaiati. — 18. Rettifica per denti di ingranaggi. — 19. Uno dei reparti di aggiustaggio. — 20. Trapani multipli.



La qualità del prodotto finito viene accertata sia nelle varie fasi di lavorazione...

21. Reparto di galvanoplastico. 22. Levigatrice per cilindri. — 23. Vista parziale del montaggio motocarri. 24. Verniciatura a spruzzo in cabina a cortina d'acqua. 25. Scorcio del montaggio motori.

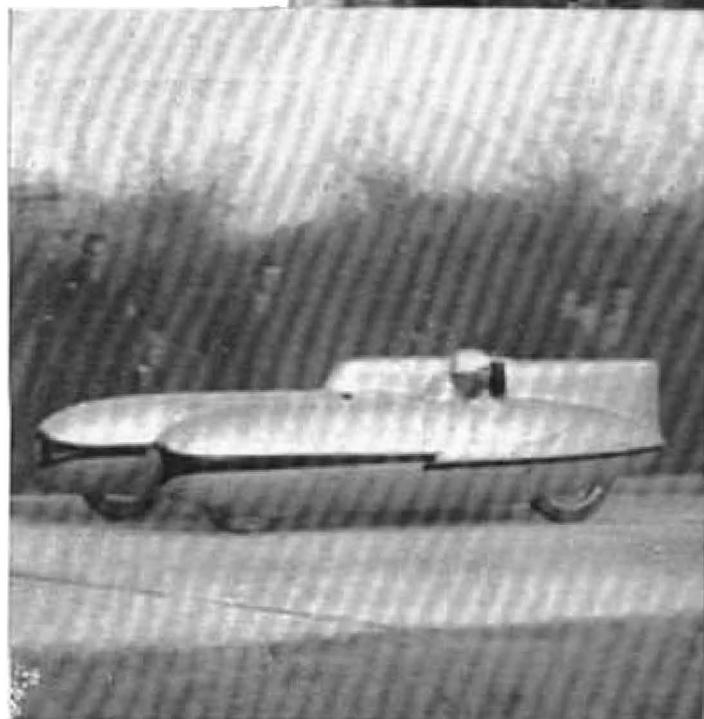


...che nel montaggio, con un razionale sistema di controlli e di collaudi su banco e su strada.

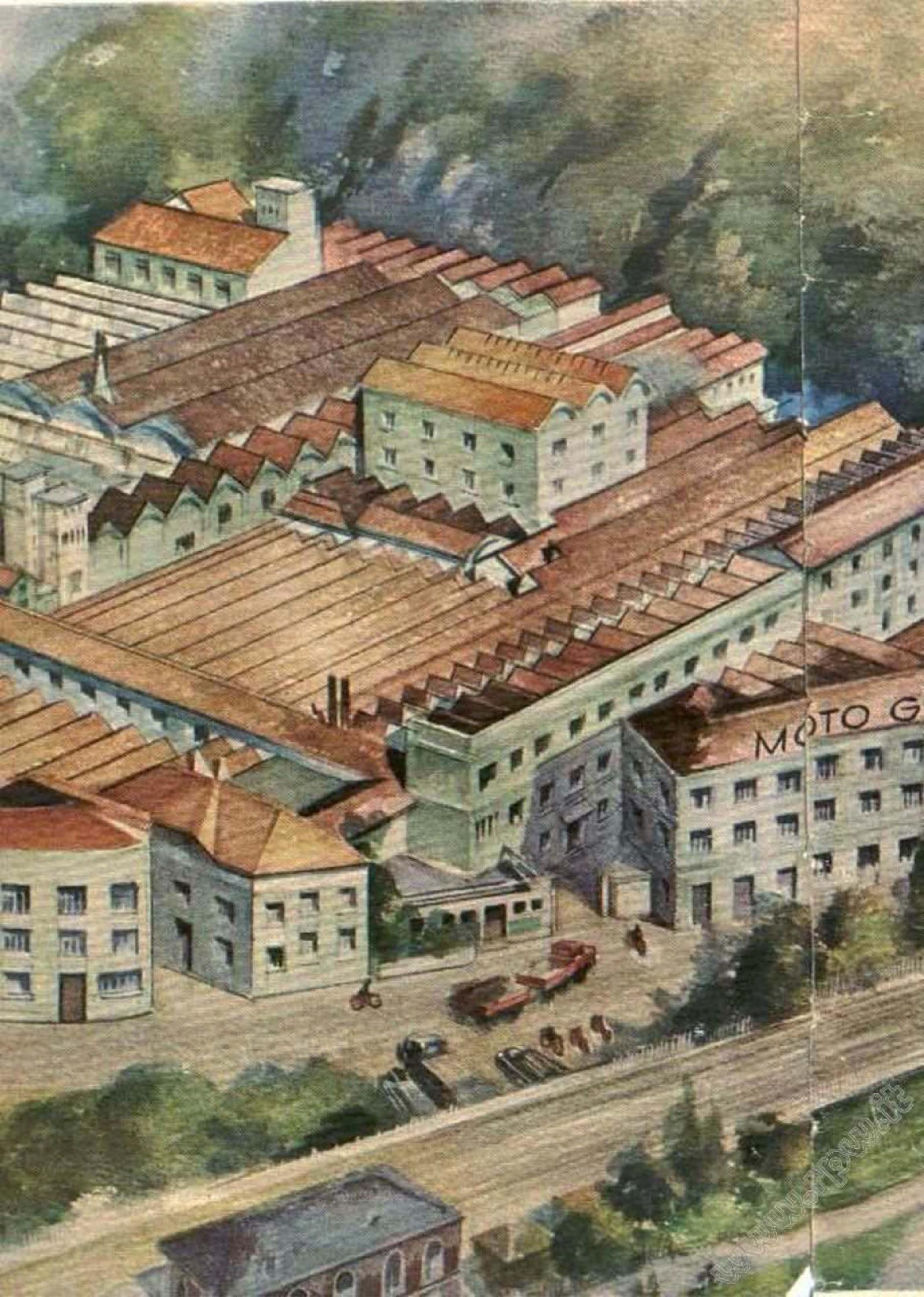
26. Sala prova per motori 65 cc. — 27. Uno dei reparti montaggio. — 28. Il reparto corse. — 29. Una sala di riunioni ed esposizione. — 30. Collaudo fuori strada.



Anche in altri settori sportivi, quali l'automobilismo e la motonautica, i motori Moto Guzzi da corsa sono stati richiesti ed hanno ottenuto brillanti successi. Ricordiamo i records mondiali della vetturessa "Nibbio" del Conte Ing. Giovanni Lurani ottenuti con motori da corsa Moto Guzzi da 500 cc. e da 250 cc. con compressore. Nel 1948 l'Ing. Piero Tarulli con la sua originale vetturessa "Tarf" bisiluro, munita del bicilindrico 500 cc. Moto Guzzi migliora i primati mondiali raggiungendo i 208 Km. orari sul chilometro lanciato. Ricordiamo inoltre il motonauta Gino Alquati che, con motore Moto Guzzi Albatros 250 corsa, poté battere il record del mondo per fuori bordo classe A in un riuscito tentativo effettuato sulle acque dell'Idroscalo di Milano.



In alto: Gino Alquati si appresta a scendere in acqua per conquistare l'importante record mondiale. — Al centro: Il conte Giovanni Lurani e la vetturessa "Nibbio". — In basso: L'ing. Piero Tarulli su "Tarf" in piena velocità.



MOTO G

www.dreamstime.com

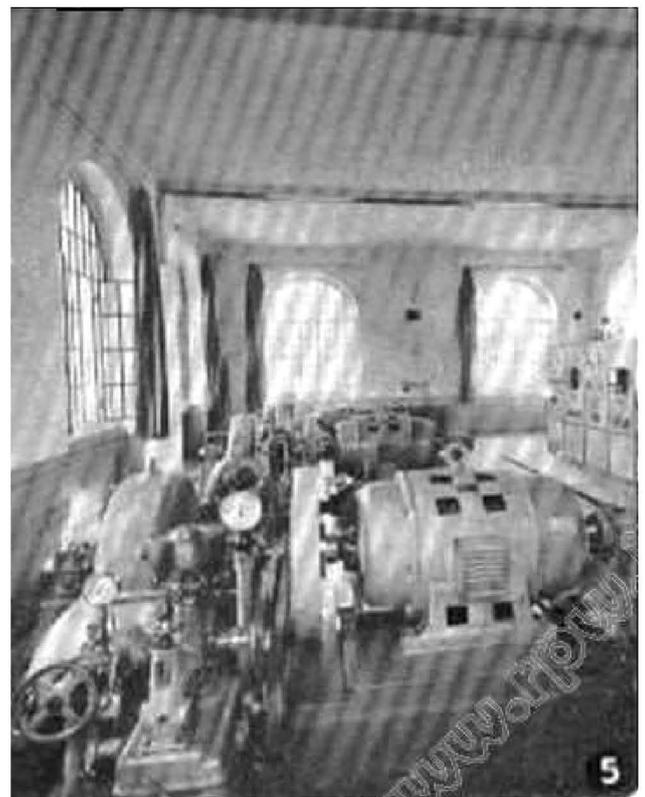


UZZI

www.foto.it



L'energia elettrica necessaria allo Stabilimento Moto Guzzi viene prodotta da due appositi impianti elettrici denominati dello Zerbo e dell'Alta Pioverna. Dai bacini posti a 970 e 953 m. sul livello del mare, l'acqua precipita nelle centrali, una situata in riva al lago e l'altra in Valassina, e ne vengono ricavati complessivamente circa 12 milioni di kWh, interamente assorbiti dallo Stabilimento di Mandello.



1. La Centrale dello Zerbo, in riva al lago. — 2. La condotta forzata dell'impianto dell'Alta Pioverna. — 3. Il bacinio dell'impianto dello Zerbo (m. 970 s.m.). — 4. La centrale dell'Alta Pioverna. — 5. L'interno di una centrale con i gruppi turbina alternatore ed il quadro di manovra.



Per lo studio della forma delle macchine da corsa e della posizione del corridore e per la prova sulla aerodinamicità delle moto, è stato costruito un tunnel a vento nel quale un gruppo di ventilatori a forza centrifuga, azionati da un motore a benzina di 800 HP, aspirano aria provocando un vento della velocità di circa 160 Km. ora. Il complesso è costituito da una galleria in cemento armato, lunga 40 metri.

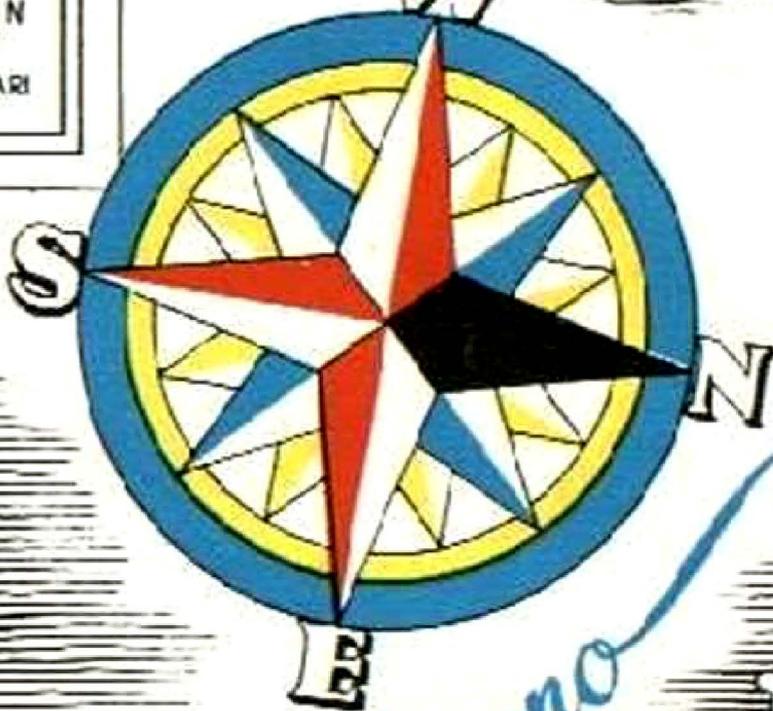


STABILIMENTO
E AMMINISTR
IN MANDELLO

SEDE LEGALE
IN GENOVA

FILIALE IN
MILANO

CONCESSIONARI



Mare Tirreno

Mare Ionio

Mare

Mare Ligure

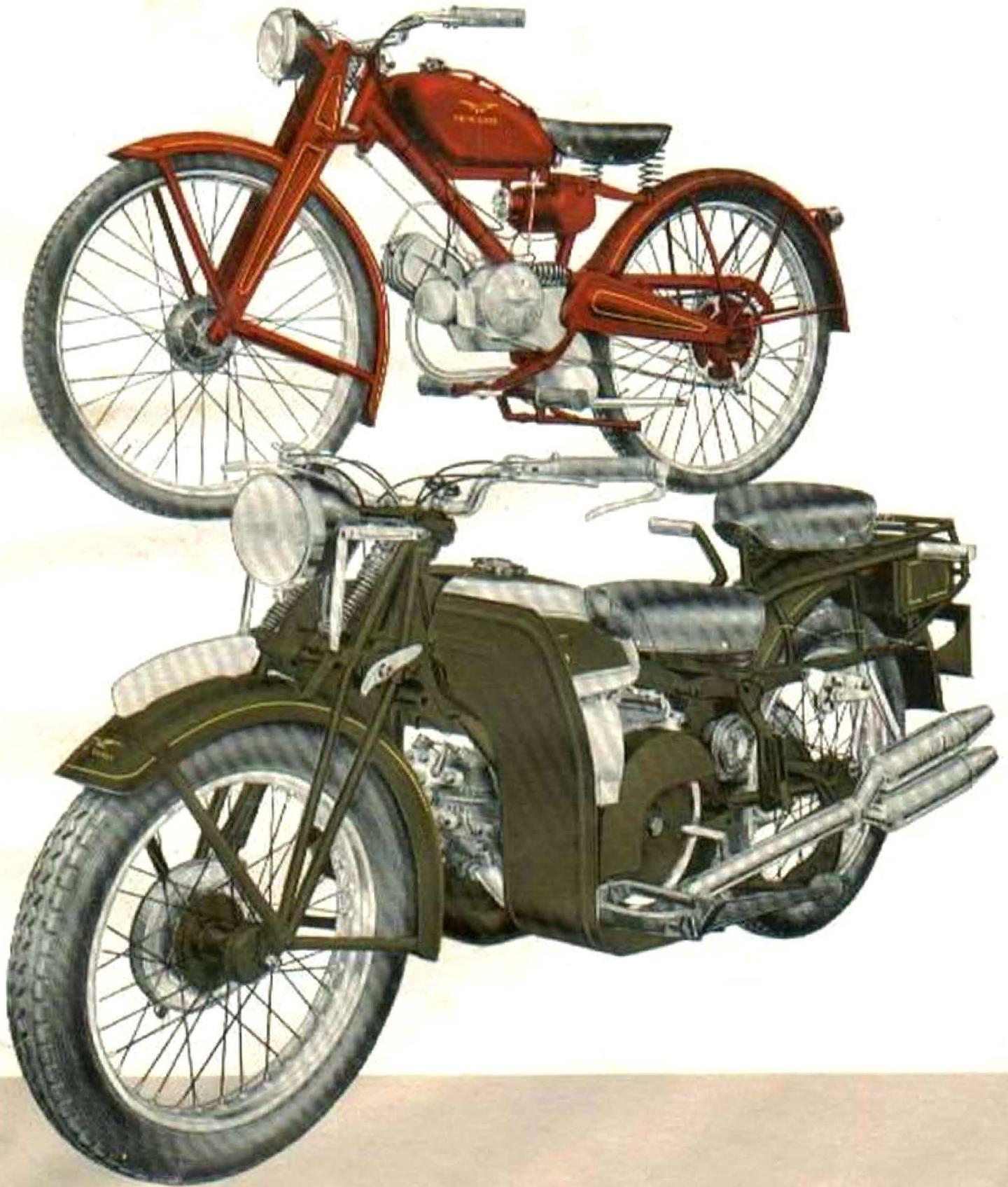
MOTO
GUZZI

Adriatico

CONCESSIONARI
DELLA
MOTO GUZZI
IN ITALIA



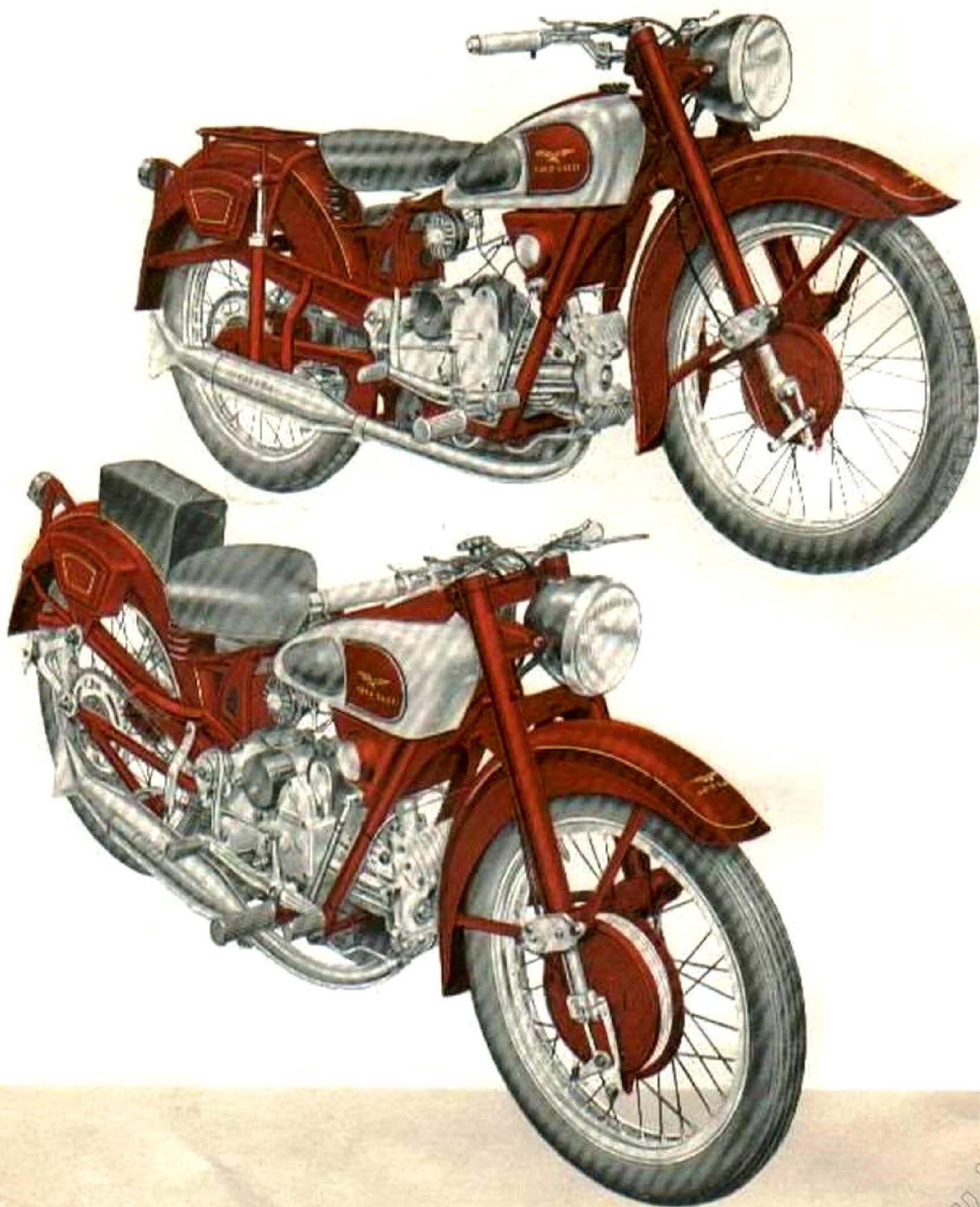
MOTO GUZZI



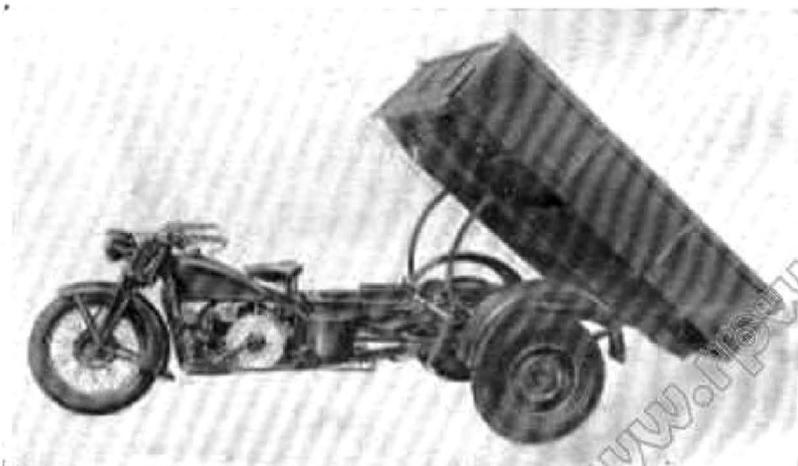
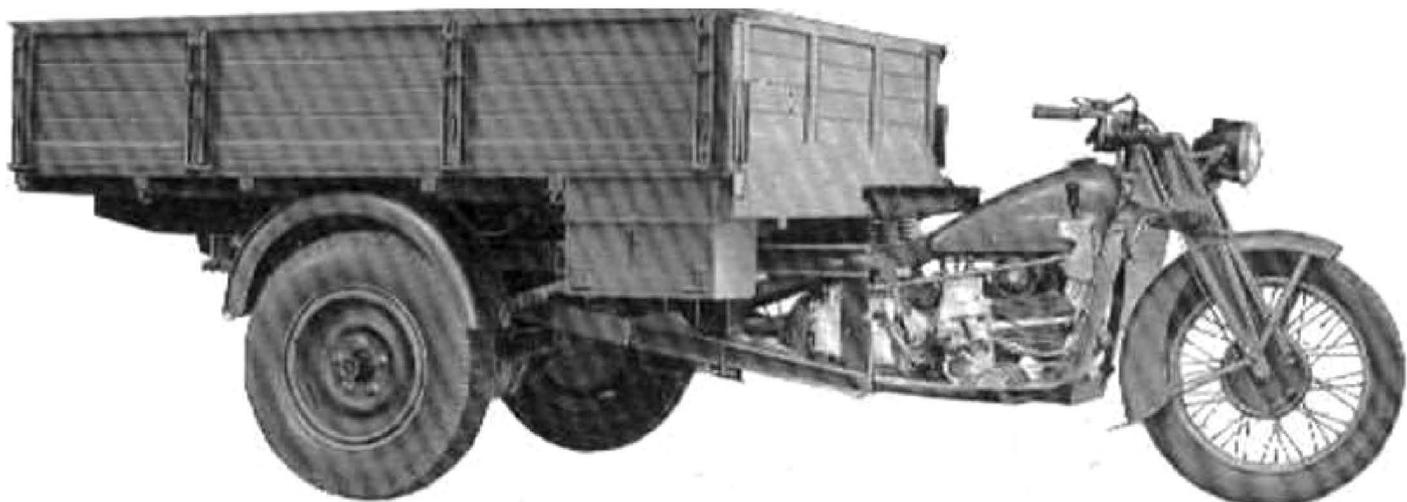
MODELLI D'OGGI

Motoleggera 265" cc.

Motociclo tipo militare
SUPERALCE 500 cc.



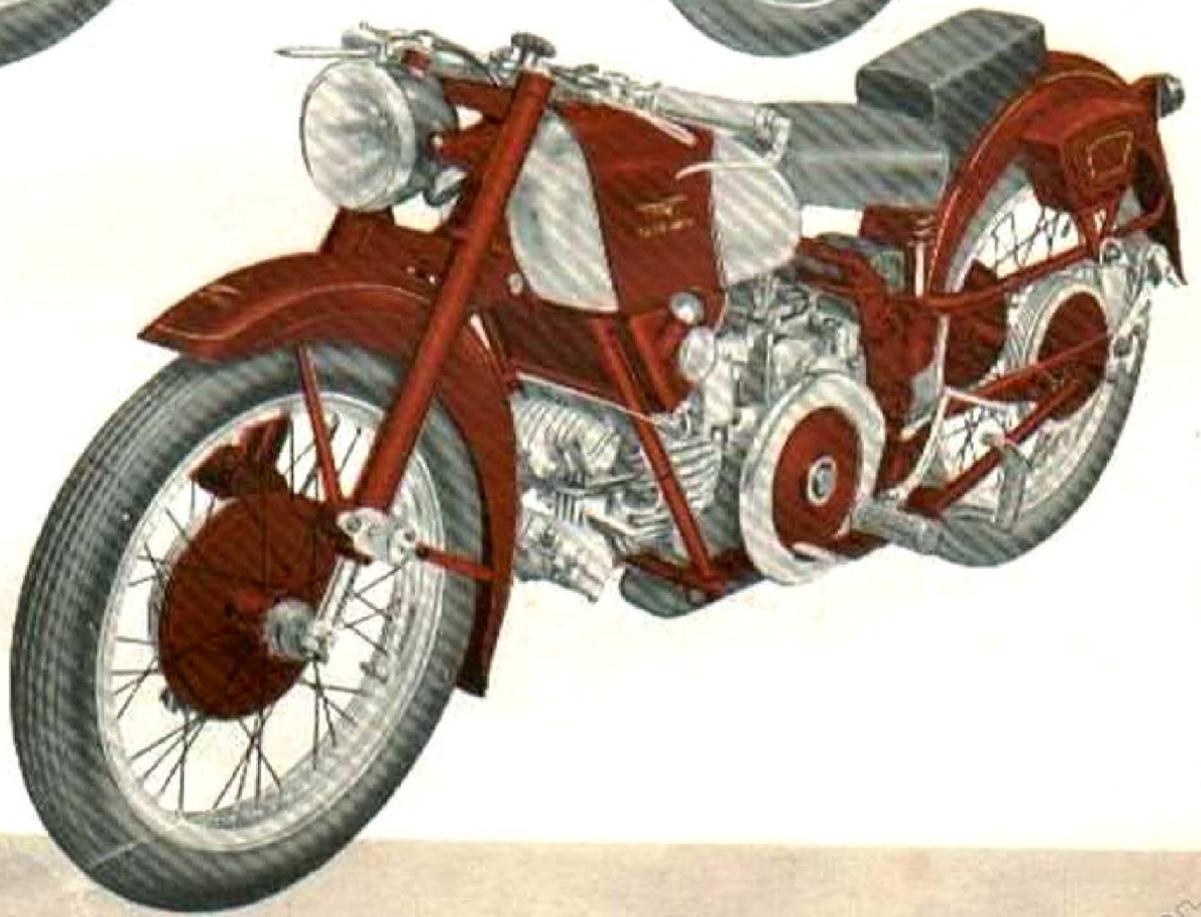
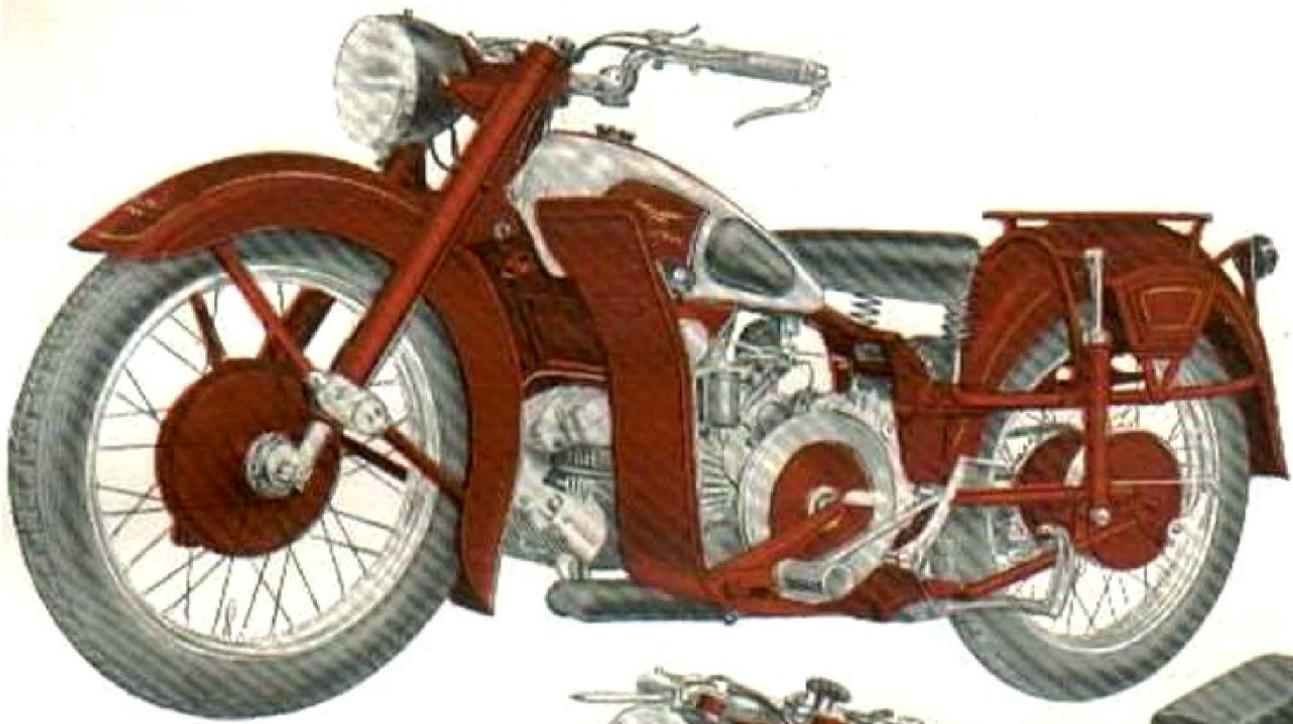
MODELLI D'OGGI
da 250 cc.
AIRONE TURISMO
AIRONE SPORT



MODELLI D'OGGI
Motocarro ERCOLE
da 500 cc.
Portata 15 quintali



MOTO GUZZI



MODELLI D'OGGI

da 500 cc.

A S T O R E

F A L C O N E

MOTOR

SPORT TICINESE

Moto Sport

**Moto
revue**



**MOTORCYCLE
ILLUSTRATION**



L'ultima creazione della Moto Guzzi:
il "GALLETTO" da 160 cc.
che ha richiamato l'attenzione
della stampa di tutta Europa.

**L'ILLUSTRAZIONE
ITALIANA**

**MOTORCYCLE
ILLUSTRATION**

www.motorcycleillustration.it