



MOTO GUZZI

SOCIETÀ ANONIMA **MOTO GUZZI**

STABILIMENTI E AMMINISTRAZIONE:
MANDELLO TONZANICO (COMO)

SEDE LEGALE: GENOVA - VIA CARLO ALBERTO, 3-6

:: MOTO GUZZI ::

VINCITRICE ASSOLUTA

— DEL —

GIRO D'ITALIA 1923

Vincitrice assoluta del TOURIST TROPHY D'ITALIA 1923.

LA MOTO GUZZI (Brevetto N. 495-197), spiccatamente originale sì nel telaio che nel motore, è quanto di meglio abbia finora creato la meccanica in armonia alle moderne esigenze motociclistiche.

Sono suoi pregi :

*Il grande rendimento del motore ;
La forma elegantissima di tutto l'assieme ;
La robustezza e la stabilità di marcia ;
I materiali di prim'ordine e l'accurata lavorazione.*

CARATTERISTICHE :

PARTE MOTORE.

Cilindro : Orizzontale — Alesaggio mm. 88 — Corsa mm. 82 — Cilindrata cm.³ 499 — Raffreddamento ad aria — Valvole di grande diametro per favorire il massimo afflusso dei gas : quella d'aspirazione laterale e quella di scarico in testa ; comandate meccanicamente, stampate in acciaio cromo volframio resistentissime alle alte temperature.

Testa del cilindro riportata, facilmente smontabile sì da permettere la completa manutenzione interna. Degna di particolare menzione è l'esistenza di un apparecchio, il quale, anche nel caso che la valvola di scarico si rompa garantisce la perfetta incolumità del pistone, cilindro e testina. Grazie a tale dispositivo la Moto Guzzi vanta tutti i vantaggi delle Moto a valvole in testa, avendone eliminati tutti gli inconvenienti.

www.rpworld.it

La superficie radiante delle alette, giudiziosamente distribuite, la posizione del cilindro, investito di testa dall'aria ed il sistema speciale di lubrificazione, che contribuisce ad assicurare un ottimo raffreddamento, mantengono il motore a giusta temperatura ed in piena efficienza su qualunque salita.

Cambio di velocità: A train baladeur — Tre velocità — ingranaggi robustissimi — rigidità perfetta e allineamento sempre esatto di tutti i meccanismi di trasmissione.

Frizione: A dischi metallici di grande diametro — innesto dolce, graduale e di grande efficienza.

Carter: Motore, cambio, frizione sono rinchiusi nello stesso carter. Oltre alla grande rigidità e compattezza dell'assieme si è pure conseguito con tale dispositivo il prezioso vantaggio di poter eliminare la solita catena che va dal motore al cambio e la sua continua regolazione. La trasmissione dal motore al cambio è fatta da una coppia di ingranaggi elicoidali di precisione in acciaio al nichel.

Accensione: Magnete Bosch o Marelli, blindato a doppia scintilla e due candele razionalmente sistemate nell'unica camera di scoppio. Il sistema della doppia accensione conferisce al motore sicurezza e rendimento.

Albero a gomito: Di acciaio nichel in un sol pezzo, lavorante su un cuscinetto a sfere e uno a rulli di grande diametro e forato per la lubrificazione della testa di biella.

Biella: Di acciaio nichel, di forma tubolare, leggera e resistente, guarnita di cuscinetti di bronzo rivestiti di speciale metallo bianco antifrizione.

Pistone: Di buona lega d'alluminio leggero e robusto, guarnito con cinque fascie elastiche delle quali quattro sono due a due accoppiate nella stessa cava sì da garantire perfetta tenuta; la quinta agisce da sola per la tenuta dell'olio.

Carburatore: A. M. A. C. comandato dal manubrio.

Lubrificazione: Completamente automatica a circolazione forzata. Una pompa ad ingranaggi azionata dall'albero motore, aspira l'olio dal serbatoio (capacità circa litri 2,5) e lo distribuisce, attraverso l'albero a gomito forato, a tutte le parti da lubrificare. La portata di detta pompa è grandissima in modo da assicurare un'abbondante lubrificazione ed un giusto raffreddamento. L'olio cade infine nel sottocarter, di lì viene aspirato da un'altra pompa, montata sullo stesso albero della prima e rimandato nel serbatoio, *dove si raffredda*. Una apposita spia permette il controllo della circolazione dell'olio. Con questo sistema la lubrificazione riesce perfetta, perchè viene sempre immessa nel motore una grande quantità di olio freddo. Il motociclista poi, non ha altra preoccupazione che quella di rifornire il serbatoio dell'olio. Si raccomanda di pulire il filtro dell'olio, ogni 700 km. circa di marcia e di usare buon olio fluido d'inverno e denso d'estate. Consumo: un litro d'olio ogni 300 km.

Volante: Esterno — in acciaio stampato e con buon dispositivo per eliminare le proiezioni dell'olio.

Messa in moto: A pedale ed a settore dentato. L'albero del settore appoggia su lunghi supporti.

PARTE TELAIO.

Telaio: Di forma originale ed elegante, extra basso, costruito in tubi d'acciaio senza saldatura, sopra maschere di precisione e robustissimo. La ruota posteriore è istantaneamente smontata, così pure il gruppo motore in blocco. Reagisce ottimamente contro le accidentalità del terreno; è uno dei più corti fin'ora esistenti e porta la sella in posizione bassissima (attacco a cm. 62 da terra). Il centro di gravità della moto risulta straordinariamente basso: questo significa ottimo equilibrio, facilità di manovra e conforto di marcia.

Forcella : Elastica-efficiente-robusta.

Trasmissione : A catena *unica* dal cambio alla ruota con buon giunto elastico sulla ruota posteriore. Catena Renault 5/8" X 1/4".

Freni : Due potenti freni manovrati a mano e a pedale.

Mozzi : Il mozzo posteriore su cuscini a sfere tipo automobile; il suo perno è smontabile e permette con tutta facilità il cambio del pneumatico senza toccare nè la catena nè il tamburo del freno.

Pneumatici : Dunlop da 26" $\times$ 3" $\times$ 2 1/2.

Sella : Brooks originale.

Serbatoi : Il serbatoio benzina ha la capacità di circa litri 10 — quello dell'olio di litri 2,5. Sono completamente divisi, facenti ciascuno corpo a sè.

Verniciatura : Quattro mani di verde con sottofondo di antiruggine.

Nichelatura : Tutte le parti nichelate sono state ramate in precedenza.

Misure : Lunghezza fra i centri delle ruote m. 1,350; lunghezza totale m. 2.

Altezza dell'attacco della sella da terra cm. 62; altezza del punto più basso della Moto da terra cm. 12.

Velocità : Dal passo d'uomo a 90 km. all'ora.

Accessibilità : Il gruppo motore si smonta in blocco dal telaio, togliendo da posto due soli bulloni; la testa del cilindro ed il cilindro vengono rapidamente smontati togliendo 3 dadi. Tutte le parti in generale presentano la massima accessibilità.

Materiale e lavorazione : La scelta dei materiali, i loro trattamenti termici di ricottura, cementazione e tempera, la lavorazione accuratissima eseguita secondo i dettami della moderna tecnica d'officina sono stati oggetto di studi particolari e danno perciò affidamento che ogni singolo pezzo della Moto Guzzi risulta perfettamente adatto al proprio lavoro.

www.rpw.it

Garanzia: La garanzia consiste nel nostro impegno di riparare o sostituire nei nostri stabilimenti, entro un periodo di tre mesi dalla vendita, quei pezzi che si venissero eventualmente a trovare difettosi per materiale e lavorazione e resici franchi di porto e di dogana nei nostri stabilimenti di Mandello. Sono escluse da tale garanzia quelle parti non costruite da noi per le quali vale la garanzia delle case costruttrici. Non accettiamo responsabilità per quelle Moto eventualmente alterate o riparate fuori dai nostri stabilimenti.

In nessun caso il compratore potrà richiedere risoluzione di contratto o risarcimento di danni.

Ci riserviamo sempre il diritto di apportare alla Moto, senza preavviso, anche per ordini in corso, quelle modifiche che credessimo opportune per soddisfare esigenze tecniche o commerciali.

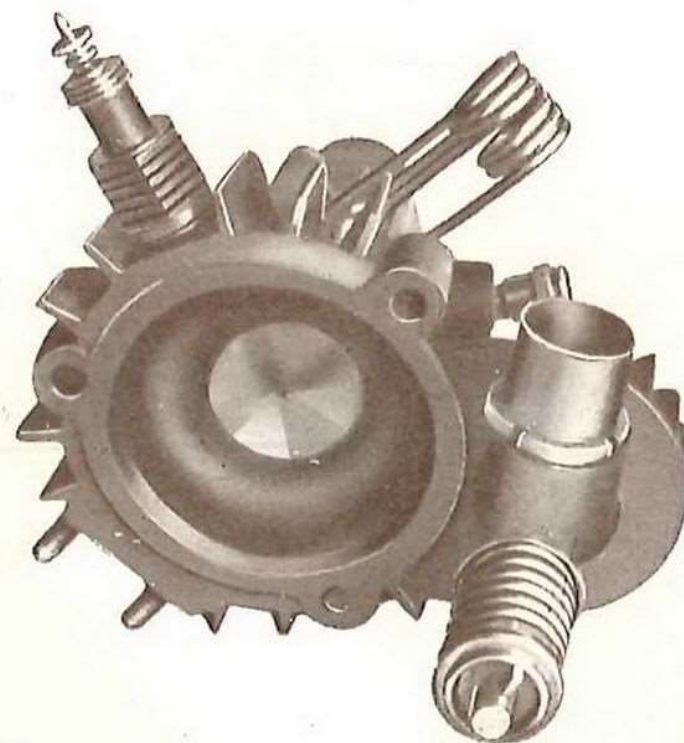
Per ogni eventuale controversia è competente il Foro di Genova.

Ogni ordine implica piena accettazione di queste condizioni.

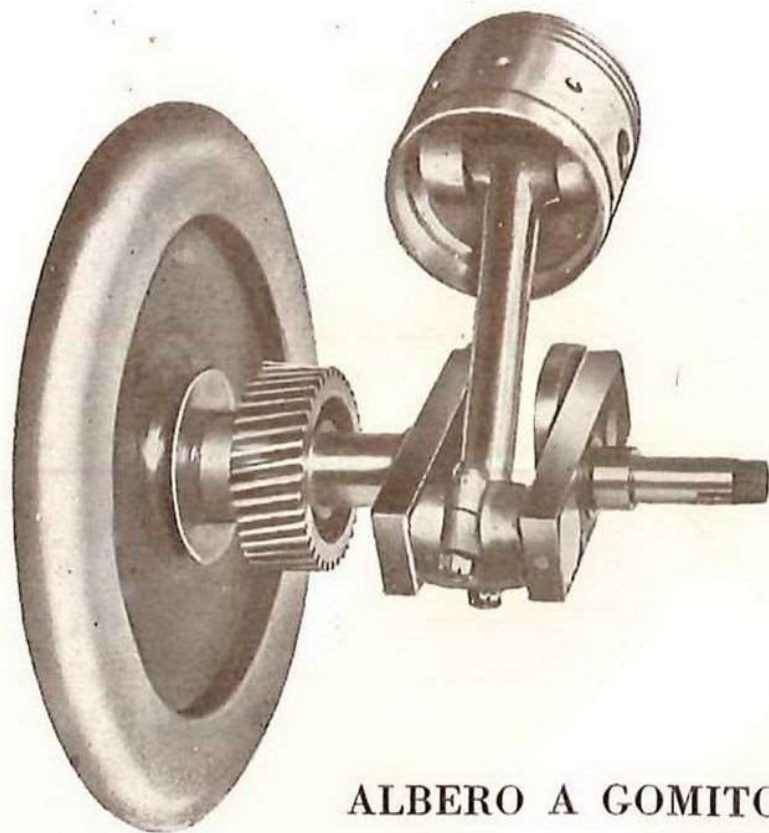




CILINDRO



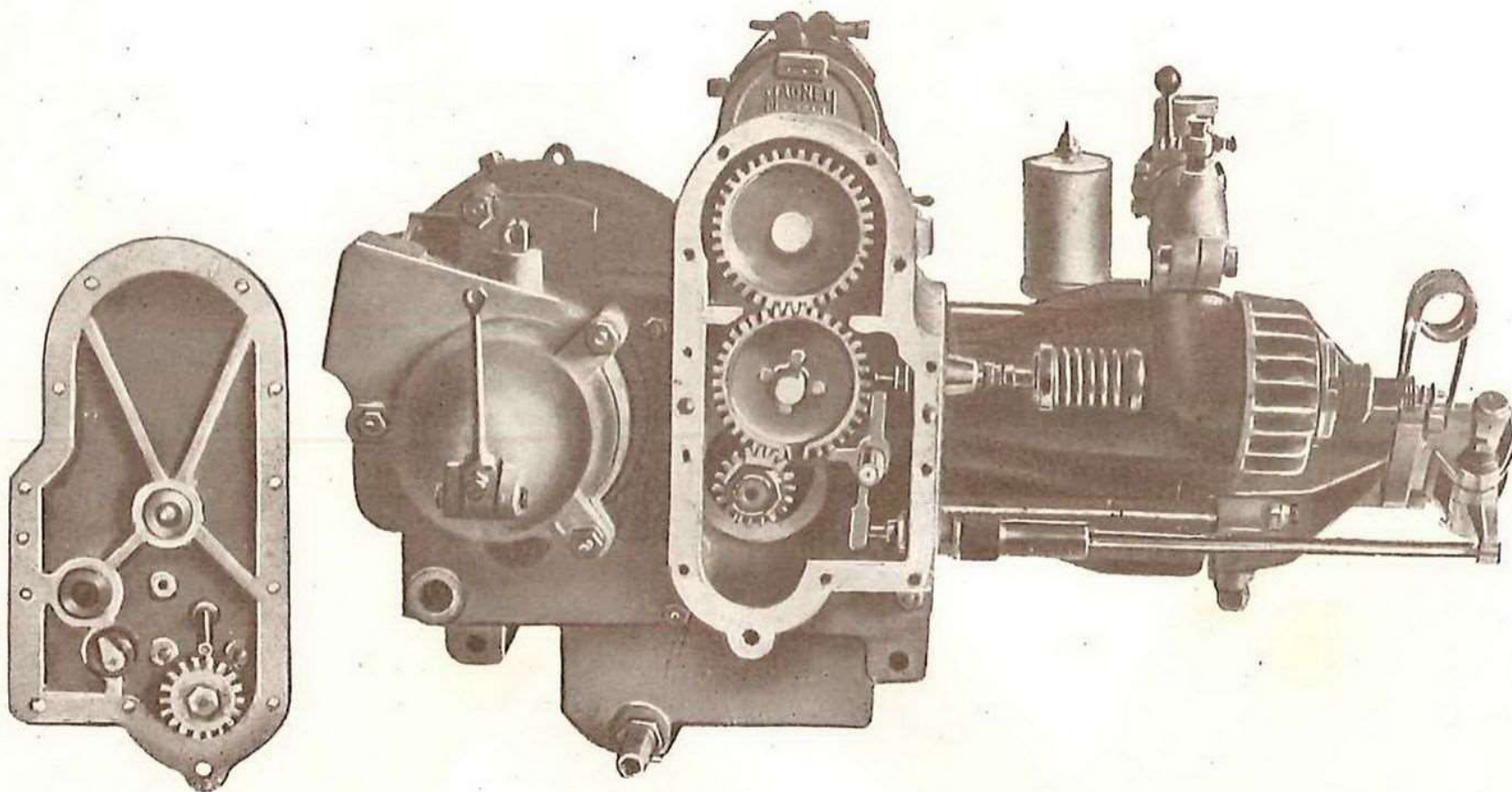
TESTA



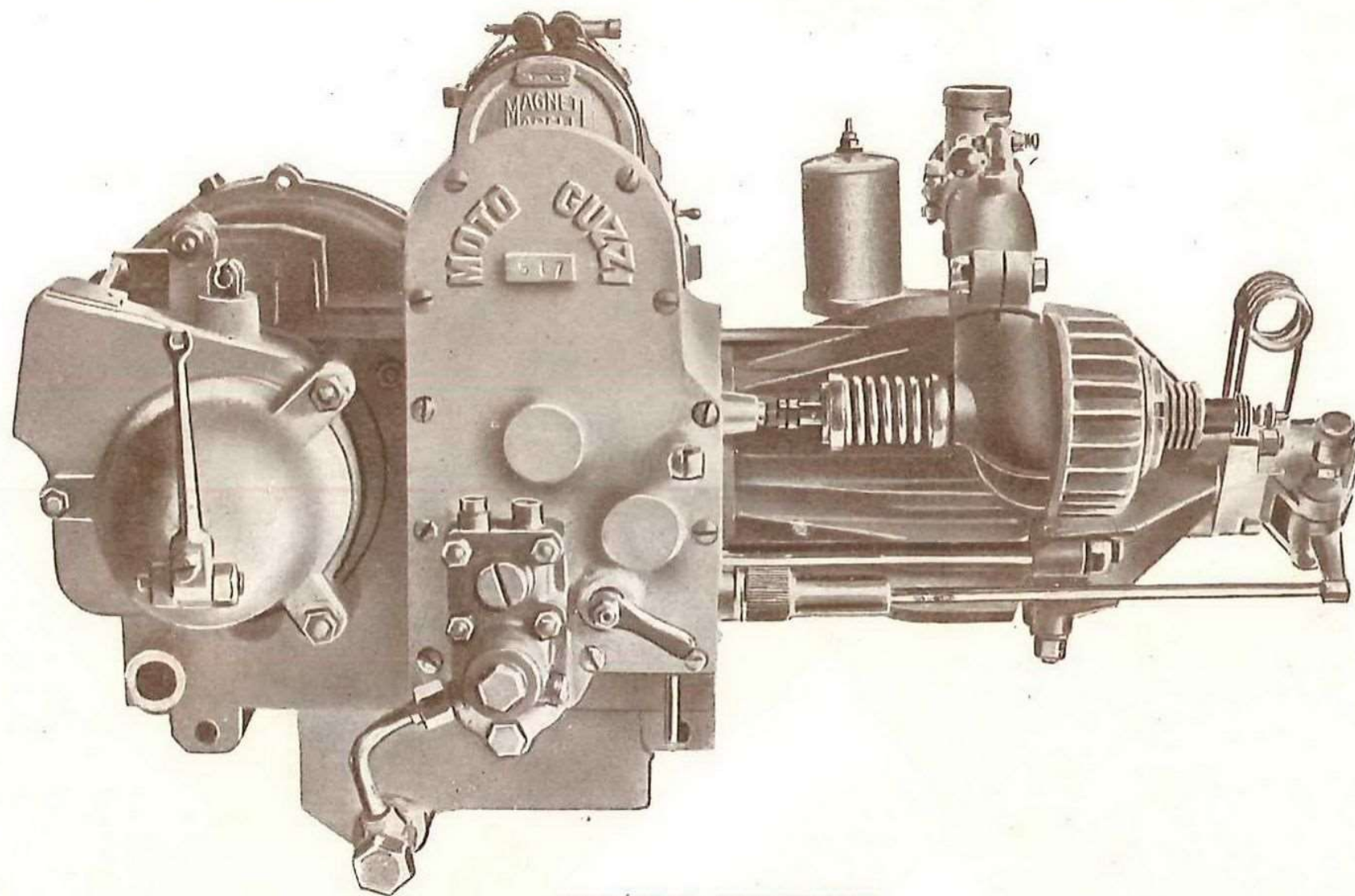
ALBERO A GOMITO



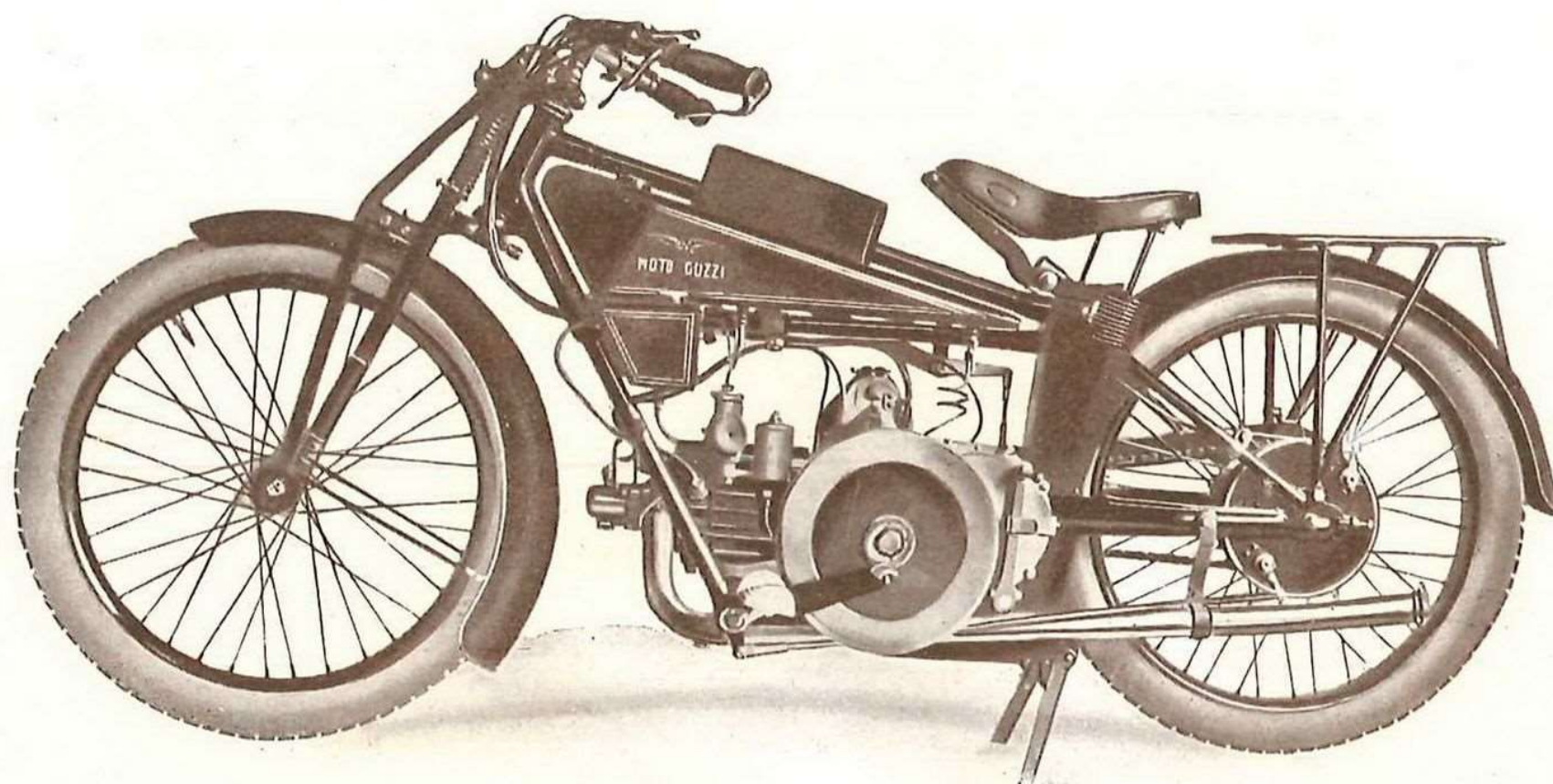
BIELLA E PISTONE



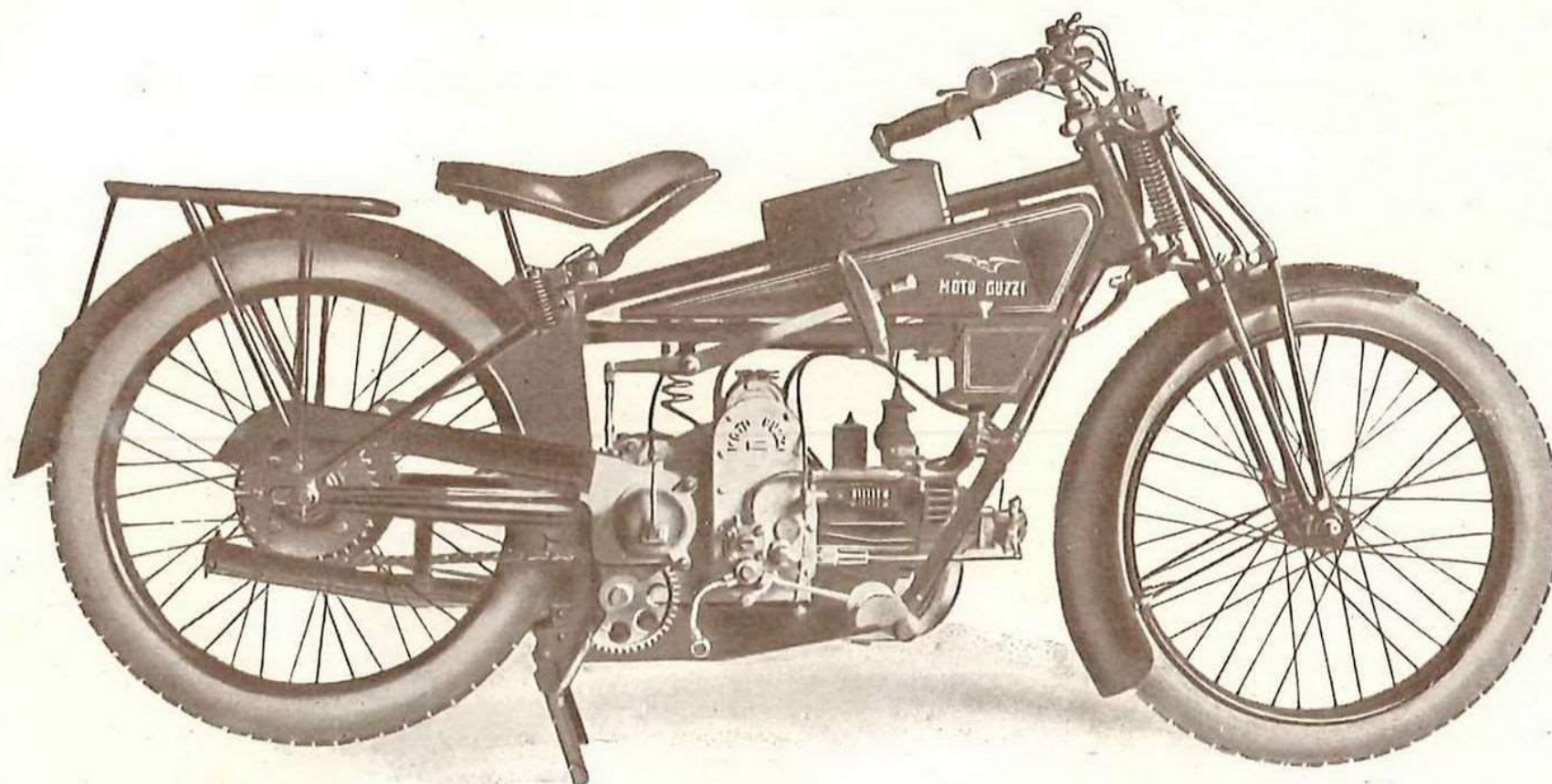
GRUPPO MOTORE CON VISTA DELLA DISTRIBUZIONE



GRUPPO MOTORE



MOTO GUZZI 3 1/2 - 5 HP - LATO VOLANTE



MOTO GUZZI 3 $\frac{1}{2}$ - 5 HP - LATO DISTRIBUZIONE

OFFICINE DELL' ISTITUTO ITALIANO
D' ARTI GRAFICHE :: :: BERGAMO

