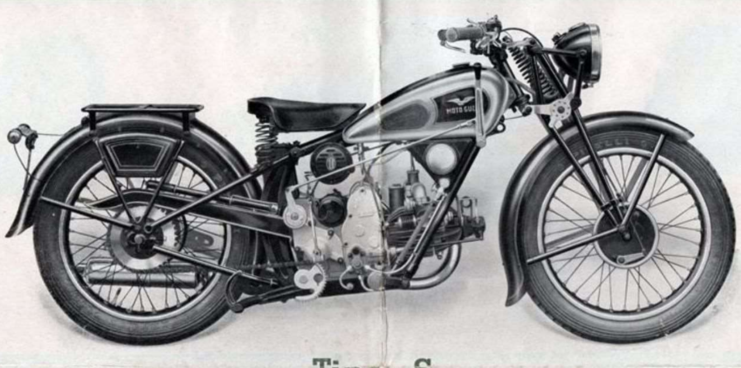
1935 MODELLI "GUZZI" 1935

"MOTO GUZZI"

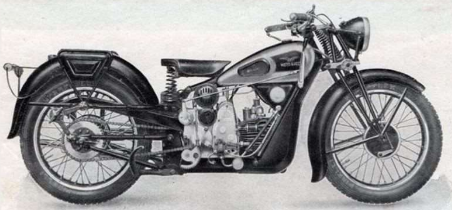


"MOTO GUZZI"

Tipo S.

Alesaggio mm. 88 - corsa mm. 82 - cilindrata cm.³ 499 - testa del cilindro smontabile - valvola di ammissione laterale e di scarico in testa - cambio a quattro velocità comandato a mano con selettore - frizione a dischi metallici - accensione a magnete - carburatore Amal - catena 5/8 × 1/4 - gomme Pirelli: anteriore 3,25-19, posteriore 3,50-19 - serbatoi: benzina litri 12, olio litri 2,5 - freni ad espansione sulle due ruote - velocità km. 105.

(Con comando a pedale extra prezzo L. 50) PREZZO L. 5.550,—



Tipo G. T. S.

Alesaggio mm. 88 - corsa mm. 82 - cilindrata cm.³ 499 - testa del cilindro smontabile - valvola di ammissione laterale e di scarico in testa - cambio a quattro velocità comandato a mano con selettore - frizione a dischi metallici - 1ª accensione a magnete - carburatore Amal - catena 5/8 × 1/4 - gomme Pirelli: anteriore 3,25-19, posteriore 3,50-19 - serbatoi: benzina litri 12, olio litri 2,5 - freni ad espansione sulle due ruote - velocità km. 100. - Il telaio è sospeso elasticamente anche posteriormente, col sistema brevettato Moto Guzzi che assicura una incomparabile dolcezza di marcia anche su strade a fondo irregolare.

(Con comando a pedale extra prezzo L. 50). PREZZO L. 6.500,—

FIN dal suo primo apparire, nell'immediato dopoguerra, la « MOTO GUZZI » concepita, disegnata e costruita non secondo la tradizione, ma seguendo unicamente i concetti di logica, di razionalità e di praticità, costituì un'autentica novità rivoluzionaria nel campo tecnico e costruttivo. :-:

Ancora oggi, le soluzioni fondamentali che distinsero allora la « MOTO GUZZI », e la differenziarono da tutto il resto della produzione motociclistica mondiale, restano identiche ed immutate. :-:

Cilindrc orizzontale, sistema di lubrificazione, blocco motore, per non accennare che alle più caratteristiche ed originali soluzioni della « MOTO GUZZI », apparvero allora, si mantennero sempre, e restano oggi in tutta la produzione « MOTO GUZZI », da turismo e da corsa, consacrate da innumerevoli successi sportivi e dalla universale e completa soddisfazione di una sempre crescente clientela. :-:

Il cilindro orizzontale è la particolarità più tipica delle « MOTO GUZZI »: quella che più da lontano la distingue, insieme con il minimo numero di giri con cui il suo motore può mantenersi in marcia regolare, e che è nella « MOTO GUZZI » leggendario. :-:

La posizione orizzontale del cilindro permette il migliore raffreddamento di quella parte del cilindro che più ne abbisogna, e cioè della testa, che, grazie a tale posizione orizzontale del cilindro, l'aria fresca può investire direttamente ed uniformemente. :-:

Il problema del raffreddamento nel motore della motocicletta è fondamentale, e grande è la difficoltà di risolverlo in maniera soddisfacente per la necessità di conciliare le esigenze di servizio di un veicolo che deve funzionare in diversissime condizioni di clima, di ambiente e di lavoro, pur continuando a mantenersi economico, semplice e maneggevole. :-:

Allo scopo di mantenere un buon raffreddamento del motore, ed oltre alla posizione orizzontale del cilindro, la « MOTO GUZZI » ha adottato uno speciale ed originalissimo sistema di lubrificazione grazie al quale il difficile compito viene impeccabilmente raggiunto. :-:

Nella « MOTO GUZZI », infatti, l'olio, oltre alla consueta funzione di lubrificante, ha anche il compito importantissimo di raffreddare il motore, compiendo l'ufficio dell'acqua nei motori a circolazione d'acqua. Sono oltre 60 litri di olio che, a mezzo di due apposite pompe, durante ogni ora di marcia, passano dal serbatoio al motore e dal motore al serbatoio. Una pompa aspira l'olio dal serbatoio e lo inietta nell'albero motore dalla parte della distribuzione. L'olio percorre quindi i condotti interni del collo d'oca ed esce da un foro praticato in esso sotto la testa di biella. Dopo avere lubrificato quest'ultima, l'olio esce ai lati di questa e, per forza centrifuga, viene proiettato sullo spinotto, sul pistone e sulle pareti del cilindro, nonchè sugli ingranaggi del cambio, lubrificando e raffreddando questi organi. L'olio sovrabbondante, mediante apposita fascia elastica applicata al pistone, viene ricacciato nel carter e si raccoglie nel fondo di questo. Da qui, mediante la seconda pompa, l'olio viene aspirato e spinto nel serbatoio, il quale, essendo posto sul davanti della macchina ed essendo investito in pieno dalla corrente d'aria, compie l'ufficio del radiatore nei motori a circolazione d'acqua. :-:

Inoltre, il senso di rotazione del motore, contrario alla direzione di marcia, e contrario a quella che è la norma comune, combinato con la disposizione orizzontale del cilindro, favorisce la perfetta lubrificazione del cilindro stesso, poichè le goccioline d'olio vengono, per forza centrifuga, proiettate sulla parte superiore del cilindro, donde, per gravità, l'olio scende a lubrificarne la parte inferiore. :-:

La logica soluzione del blocco unico motore-frizione-cambio adottata dalla « MOTO GUZZI » esige assoluta precisione di lavorazione: essa sola può dare organica compattezza all'assieme del motore-frizione-cambio ed assicurare una trasmissione precisa. :-:

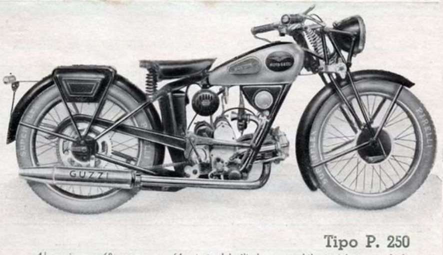
La soluzione motore-frizione-cambio in blocco unico, costituisce una delle più salienti caratteristiche della « MOTO GUZZI », e fu magistralmente risolta fin dal primo esemplare: da allora non fu mai modificata avendo sempre dati risultati soddisfacenti sotto ogni punto di vista. :-:

Inoltre la « MOTO GUZZI » per prima nel mondo adottò motori con cilindri a corsa inferiore dell'alesaggio, soluzione che permette basse velocità lineari del pistone. :-:

La « MOTO GUZZI » è stata la prima motocicletta del mondo che abbia adottato le molle di richiamo delle valvole a forma di spillo, che lavorano in condizioni termiche ideali e consentono una minor lunghezza del gambo di valvola. :-:

La « MOTO GUZZI » per prima nel mondo adottò la distribuzione ad asse a cames in testa. Queste soluzioni sono state largamente seguite dalla tecnica motoristica di tutto il mondo. La « MOTO GUZZI » ha fatto scuola. :-:

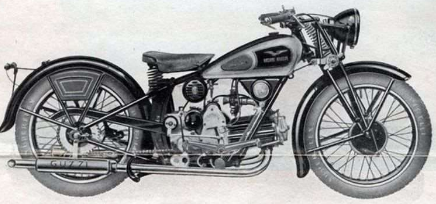
La « MOTO GUZZI » è la tipica motocicletta italianissima, inconfondibile, originalissima, antitradizionale, araldo della genialità e del lavoro italiano in tutti i mercati del mondo! :-:



Tipo P. 250

Alesaggio mm. 68 - corsa mm. 64 - testa del cilindro smontabile, emisferica - valvole ambedue in testa, inclinate - cambio a tre velocità, comandato a pedale - frizione a dischi metallici - accensione a magnete - carburatore Amal - catena 1/2 × 3/16 - gomme Pirelli 3,00-19 - serbatoi: benzina litri 10, olio litri 2 - freni ad espansione sulle due ruote - velocità km. 105.

PREZZO L. 4.250,—



Tipo V.

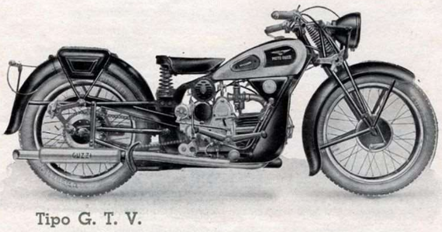
Alesaggio mm. 88 - corsa mm. 82 - cilindrata cm.³ 499 - testa del cilindro smontabile, emisferica - valvole ambedue in testa, inclinate - cambio a quattro velocità comandato a pedale - frizione a dischi metallici - accensione a magnete - carburatore Amal catena 5/8 × 1/4 - gomme Pirelli: anteriore 3,25-19, posteriore 3,50-19 - serbatoi: benzina litri 12, olio litri 2,5 - freni ad espansione sulle due ruote - velocità km. 130.

PREZZO L. 6.000,—

Tipo P. E. 250

Alesaggio mm. 68 - corsa mm. 64 - testa del cilindro smontabile, emisferica - valvole ambedue in testa, inclinate - cambio a tre velocità - comandato a pedale - frizione a dischi metallici - accensione a magnete - carburatore Amal - catena 1/2 × 3/16 - gomme Pirelli 3,00-19 - serbatoi: benzina litri 10, olio litri 2 - freni ad espansione sulle due ruote - velocità km. 100. - Il telaio è sospeso elasticamente anche posteriormente, col sistema brevettato Moto Guzzi che assicura una incomparabile dolcezza di marcia anche su strade a fondo irregolare.

PREZZO L. 4.980,—



Tipo G. T. V.

Alesaggio mm. 88 - corsa mm. 82 - cilindrata cm.³ 499 - testa del cilindro smontabile, emisferica - valvole ambedue in testa, inclinate - cambio a quattro velocità, comandato a pedale - frizione a dischi metallici - accensione a magnete - carburatore Amal - catena 5/8 × 1/4 - gomme Pirelli: anteriore 3,25-19, posteriore 3,50-19 - serbatoi: benzina litri 12, olio litri 2,5 - freni ad espansione sulle due ruote - velocità km. 120. - Il telaio è sospeso elasticamente anche posteriormente, col sistema brevettato Moto Guzzi che assicura una incomparabile dolcezza di marcia anche su strade a fondo irregolare.

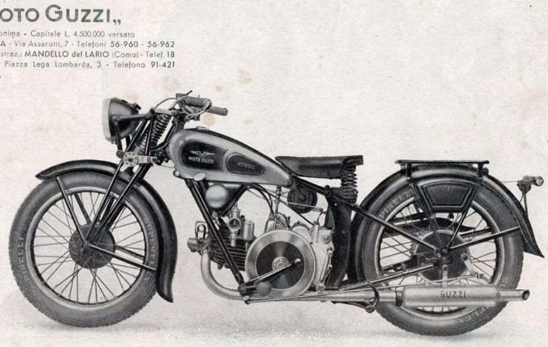
PREZZO L. 6.950,—

Tipo SPORT 15

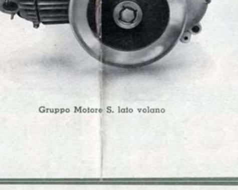
Alesaggio mm. 88 - corsa mm. 82 - cilindrata cm.³ 499 - testa del cilindro smontabile - valvola di ammissione laterale e di scarico in testa - cambio a tre velocità - frizione a dischi metallici - accensione a magnete - carburatore Amal - catena 5/8 × 1/4 - gomme Pirelli 3,50-19 - serbatoi: benzina litri 11, olio litri 3 - freni ad espansione sulle due ruote - velocità km. 100.

PREZZO L. 5.250,—

"MOTO GUZZI"
Società Anonima - Capitale L. 4.500.000 versato
Sede Legale: GENOVA - Via Assarotti, 7 - Telefoni 56-960 - 56-962
Stabilimenti ed Amministraz.: MANDELLO del LARIO (Como) - Telef. 18
Filiale: MILANO - Piazza Lega Lombarda, 3 - Telefono 91-421



Tipo S.



Gruppo Motore S. lato volano

Tipo 175

Alesaggio mm. 59 - corsa mm. 63 - cilindrata cm.³ 174 - testa del cilindro smontabile, emisferica - valvole ambedue in testa, inclinate - cambio a tre velocità - frizione a dischi metallici - accensione a magnete - carburatore Amal - catena 1/2 × 3/16 - gomme Pirelli 3,00-19 - serbatoi: benzina litri 10, olio litri 2 - freni ad espansione sulle due ruote - velocità km. 100.

PREZZO L. 3.980,—

"MOTO GUZZI"

La "MOTO GUZZI" PRATICA I SEGUENTI PREZZI e le SEGUENTI CONDIZIONI di PAGAMENTO:

	TIPO	Contanti	Pagamento a Rate	12 mesi	18 mesi	Premi Assicurazione 12 mesi	Premi Assicurazione 18 mesi
MOTOCICLETTE	SPORT 15	5.250,—	Quota in contanti Quote mensile in effetti	1.330,— 340,—	1.360,— 230,—	160,—	240,—
	S	5.550,—	Quota in contanti Quote mensile in effetti	1.400,— 360,—	1.410,— 245,—	167,—	250,—
	V	6.000,—	Quota in contanti Quote mensile in effetti	1.660,— 375,—	1.775,— 260,—	180,—	270,—
	G. T. S.	6.500,—	Quota in contanti Quote mensile in effetti	2.010,— 390,—	2.020,— 265,—	195,—	293,—
	G. T. V.	6.950,—	Quota in contanti Quote mensile in effetti	2.345,— 400,—	2.385,— 270,—	210,—	315,—
	P. 250	4.250,—	Quota in contanti Quote mensile in effetti	1.195,— 265,—	1.210,— 180,—	160,—	240,—
	P. E. 250	4.980,—	Quota in contanti Quote mensile in effetti	1.235,— 325,—	1.260,— 220,—	160,—	240,—
	175	3.980,—	Quota in contanti Quote mensile in effetti	1.155,— 245,—	1.190,— 165,—	160,—	240,—
	Carrozzino	1.450,—	Quota in contanti Quote mensile in effetti	585,— 75,—	605,— 50,—	44,—	66,—
VEICOLI da TRASPORTO	Motochassis	6.950,—	Quota in contanti Quote mensile in effetti	2.630,— 375,—	2.640,— 255,—	210,—	315,—
	Motocarro	7.200,—	Quota in contanti Quote mensile in effetti	2.710,— 390,—	2.720,— 265,—	216,—	324,—
	Motofurgone	7.400,—	Quota in contanti Quote mensile in effetti	2.795,— 400,—	2.835,— 270,—	222,—	333,—

Prezzi per Motocicli e Veicoli completi di impianto ELETTRICO MILLER, 30 Watt, a dinamo separata e CLAXON BOSCH. Extra per impianto BOSCH a dinamo separata, con regolatore di tensione, azionata da ingranaggi, completo di CLAXON: L. 135.

OSSERVAZIONI: 1) I prezzi suesposti, per le Motociclette, si intendono per merce resa franca di trasporto e di imballo presso tutti i Concessionari italiani della « MOTO GUZZI », e per il Carrozzino ed i Veicoli da trasporto, per merce franca Stabilimenti Mandello del Lario (Como). 2) Gli importi dell'Assicurazione e degli eventuali extra, cambiamenti, ecc., si devono corrispondere in contanti col primo versamento.

GARANZIA. — La garanzia consiste nell'impegno della « MOTO GUZZI » di riparare o sostituire nei propri Stabilimenti, entro un periodo di SEI MESI dalla vendita, quei pezzi che risultassero eventualmente difettosi per materiale o lavorazione e resi franchi di porto e dogana ai suoi Stabilimenti di Mandello del Lario. Sono escluse da tale garanzia quelle parti non costruite dalla Soc. An. « MOTO GUZZI », per le quali valgono le eventuali garanzie delle Case costruttrici. La garanzia per i Veicoli da Trasporto è subordinata alla naturale condizione che il Veicolo non sia stato, durante l'uso, caricato oltre la portata concessa, e ciò ad esclusivo giudizio della « MOTO GUZZI ». La « MOTO GUZZI » non accetta responsabilità sia per quelle macchine eventualmente alterate e riparate fuori dei suoi Stabilimenti come per quelle sulle quali siano stati montati pezzi non originali della Casa. In nessun caso il Compratore potrà richiedere risoluzione del contratto o risarcimento di danni.

RISERVA. — La Società Anonima « MOTO GUZZI » si riserva il diritto di apportare variazioni tecniche e di fornimento, senza preavviso, anche per ordini in corso.

GOMME PIRELLI

MOTOCARRO

Il motore è lo stesso della motocicletta Sport 15 - la trasmissione è a catena e differenziale - un freno ad espansione sulla ruota anteriore, uno a nastro sulla scatola del differenziale - gomme Pirelli: anteriore 3,50-19, posteriori 4,00-19 - Portata quintali 5 - velocità a pieno carico km. 60, salita fino al 15 % - consumo litri uno ogni 18 km. - Può essere consegnato anche con cassone chiuso, cioè Motofurgone, come anche può essere fornito il solo Motochassis. - Tassa circolazione come una motocicletta.

PREZZI: Motocarro L. 7.200,— - Motofurgone L. 7.400,— - Motochassis L. 6.950,—.

Gruppo Motore S. lato volano

www.…ow.it

MOTO GUZZI
MODELLI 1936 - XIV

FIN dal suo primo apparire, nell'immediato dopo guerra, la « MOTO GUZZI » concepita, disegnata e costruita non secondo la tradizione, ma seguendo unicamente i concetti di logica, di razionalità e di praticità, costituì un'autentica novità rivoluzionaria nel campo tecnico e costruttivo.

Ancora oggi, le soluzioni fondamentali che distinsero allora la « MOTO GUZZI », e la differenziarono da tutto il resto della produzione motociclistica mondiale, restano identiche ed immutate.

Cilindro orizzontale, sistema di lubrificazione, blocco motore, per non accennare che alle più caratteristiche ed originali soluzioni della « MOTO GUZZI », apparvero allora, si mantennero sempre, e restano oggi in tutta la produzione « MOTO GUZZI », da turismo e da corsa, consacrate da innumerevoli successi sportivi e dalla universale e completa soddisfazione di una sempre crescente clientela.

Il cilindro orizzontale è la particolarità più tipica della « MOTO GUZZI »: quella che più da lontano la distingue, insieme con il minimo numero di giri con cui il suo motore può mantenersi in marcia regolare, e che è nella « MOTO GUZZI » leggendario.

La posizione orizzontale del cilindro permette il migliore raffreddamento di quel'a parte del cilindro che più ne abbisogna, e cioè della testa, che, grazie a tale posizione orizzontale del cilindro, l'aria fresca può investire direttamente ed uniformemente.

Il problema del raffreddamento nel motore della motocicletta è fondamentale, e grande è la difficoltà di risolverlo in maniera soddisfacente per la necessità di conciliare le esigenze di servizio di un veicolo che deve funzionare in diversissime condizioni di clima, di ambiente e di lavoro, pur continuando a mantenersi economico, semplice e maneggevole.

Allo scopo di mantenere un buon raffreddamento del motore, ed oltre alla posizione orizzontale del cilindro, la « MOTO GUZZI » ha adottato uno speciale ed originalissimo sistema di lubrificazione grazie al quale il difficile compito viene impeccabilmente raggiunto.

Nella « MOTO GUZZI », infatti, l'olio, oltre alla consueta funzione di lubrificante, ha anche il compito importantissimo di raffreddare il motore, compiendo l'ufficio dell'acqua nei motori a circolazione d'acqua. Sono oltre 60 litri di olio che, a mezzo di due apposite pompe, durante ogni ora di marcia, passano dal serbatoio al motore e dal motore al serbatoio. Una pompa aspira l'olio dal serbatoio e lo inietta nell'albero motore dalla parte della distribuzione. L'olio percorre quindi i condotti interni del collo d'oca ed esce da un foro praticato in esso sotto la testa di biella. Dopo aver lubrificato quest'ultima, l'olio esce ai lati di questa e, per forza centrifuga, viene proiettato sullo spinotto, sul pistone e sulle pareti del cilindro, nonchè sugli ingranaggi del cambio, lubrificando e raffreddando questi organi. L'olio sovrabbondante, mediante apposita fascia elastica applicata al pistone, viene ricacciato nel carter e si raccoglie nel fondo di questo. Da qui, mediante la seconda pompa, l'olio viene aspirato e spinto nel serbatoio, il quale, essendo posto sul davanti della macchina ed essendo investito in pieno dalla corrente d'aria, compie l'ufficio del radiatore nei motori a circolazione d'acqua.

Inoltre, il senso di rotazione del motore, contrario alla direzione di marcia, e contrario a quella che è la norma comune, combinato con la disposizione orizzontale del cilindro, favorisce la perfetta lubrificazione del cilindro stesso, poichè le goccioline d'olio vengono, per forza centrifuga, proiettate sulla parte superiore del cilindro, donde, per gravità, l'olio scende a lubrificarne la parte inferiore.

La logica soluzione del blocco unico motore-frizione-cambio adottata dalla « MOTO GUZZI » esige assoluta precisione di lavorazione: essa sola può dare organica compattezza all'assieme del motore-frizione-cambio ed assicurare una trasmissione precisa.

La soluzione motore-frizione-cambio in blocco unico, costituisce una delle più salienti caratteristiche della « MOTO GUZZI », e fu magistralmente risolta fin dal primo esemplare: da allora non fu mai modificata avendo sempre dato risultati soddisfacenti sotto ogni punto di vista.

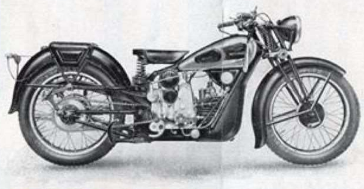
Inoltre la « MOTO GUZZI » per prima nel mondo adottò motori con cilindri a corsa inferiore dell'alesaggio, soluzione che permette basse velocità lineari del pistone.

La « MOTO GUZZI » è stata la prima motocicletta del mondo che abbia adottato le molle di richiamo delle valvole a forma di spillo, che lavorano in condizioni termiche ideali e consentono una minor lunghezza del gambo di valvola.

La « MOTO GUZZI » per prima nel mondo adottò la distribuzione ad asse a camme in testa. Queste soluzioni sono state largamente seguite dalla tecnica motoristica di tutto il mondo.

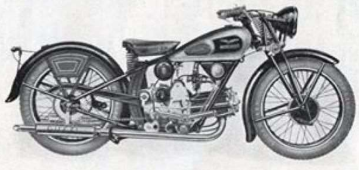
La « MOTO GUZZI » ha fatto scuola.

La « MOTO GUZZI » è la tipica motocicletta italianissima, inconfondibile, originalissima, antitradizionale, araldo della genialità e del lavoro italiano in tutti i mercati del mondo!



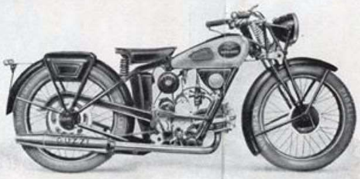
Tipo G. T. S. Alesaggio mm. 88 - corsa mm. 82 - cilindrata cm. 499 - testa del cilindro smontabile - valvola di ammissione laterale e di scarico in testa - cambio a quattro velocità comandato a mano con selettore - Frizione a dischi metallici - accensione a magnete - carburatore Amal - catena 5/8 × 1/4 - gomme Pirelli: anteriore 3,25-19, posteriore 3,50-19 - serbatoi: benzina litri 12, olio litri 2,5 - freni ad espansione sulle due ruote - velocità km. 100 - Il telaio è sospeso elasticamente anche posteriormente, col sistema brevettato Moto Guzzi che assicura una incomparabile dolcezza di marcia anche su strade a fondo irregolare.

PREZZO L. 6.800



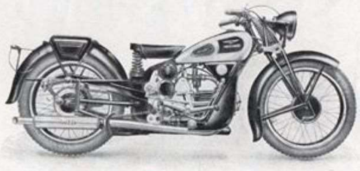
Tipo V. Alesaggio mm. 88 - corsa mm. 82 - cilindrata cm. 499 - testa del cilindro smontabile, emisferica - valvole ambedue in testa, inclinate - cambio a quattro velocità comandato a pedale - frizione a dischi metallici - accensione a magnete - carburatore Amal - catena 5/8 × 1/4 gomme Pirelli: anteriore 3,25-19, posteriore 3,50-19 - serbatoi: benzina litri 12, olio litri 2,5 - freni ad espansione sulle due ruote - velocità km. 130.

PREZZO L. 6.300



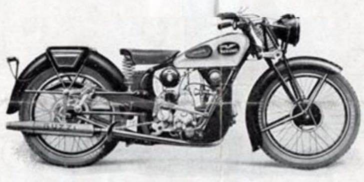
Tipo P. 250 Alesaggio mm. 68 - corsa mm. 64 - testa del cilindro smontabile, emisferica - valvole ambedue in testa, inclinate - cambio a tre velocità, comandato a pedale - frizione a dischi metallici - accensione a magnete - carburatore Amal - catena 1/2 × 3/16 gomme Pirelli 3,00-19 - serbatoi: benzina litri 10, olio litri 2 - freni ad espansione sulle due ruote - velocità km. 105.

PREZZO L. 4.550



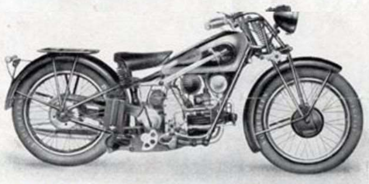
Tipo G. T. V. Alesaggio mm. 88 - corsa mm. 82 - cilindrata cm. 499 - testa del cilindro smontabile, emisferica - valvole ambedue in testa, inclinate - cambio a quattro velocità, comandato a pedale - frizione a dischi metallici - accensione a magnete - carburatore Amal - catena 5/8 × 1/4 - gomme Pirelli: anteriore 3,25-19, posteriore 3,50-19 - serbatoi: benzina litri 12, olio litri 2,5 - freni ad espansione sulle due ruote - velocità km. 120. - Il telaio è sospeso elasticamente anche posteriormente, col sistema brevettato Moto Guzzi che assicura una incomparabile dolcezza di marcia anche su strade a fondo irregolare.

PREZZO L. 7.200



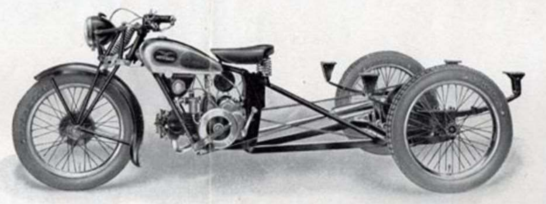
Tipo P. E. 250 Alesaggio mm. 68 - corsa mm. 64 - testa del cilindro smontabile, emisferica - valvole ambedue in testa, inclinate - cambio a tre velocità comandato a pedale - frizione a dischi metallici - accensione a magnete - carburatore Amal - catena 1/2 × 3/16 - gomme Pirelli 3,00-19 - serbatoi: benzina litri 10, olio litri 2 freni ad espansione sulle due ruote - velocità km. 100. - Il telaio è sospeso elasticamente anche posteriormente, col sistema brevettato Moto Guzzi che assicura una incomparabile dolcezza di marcia anche su strade a fondo irregolare.

PREZZO L. 5.250



Tipo Sport 15 Alesaggio mm. 88 - corsa mm. 82 - cilindrata cm. 499 - testa del cilindro smontabile - valvola di ammissione laterale e di scarico in testa - cambio a tre velocità - frizione a dischi metallici - accensione a magnete - carburatore Amal - catena 5/8 × 1/4 - gomme Pirelli 3,50-19 - serbatoi: benzina litri 11, olio litri 3 - freni ad espansione sulle due ruote - velocità km. 100.

PREZZO L. 5.600



Mototelaio P. 250

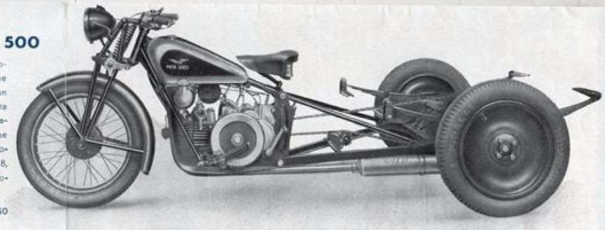
Il motore è lo stesso della motocicletta tipo P. 250 - la trasmissione è a catena e differenziale - un freno ad espansione sulla ruota anteriore, uno a nastro sulla scatola del differenziale - Gomme Pirelli: anteriore 3,50-19, posteriori 3,50-19 - Portata Q.li 2,5, velocità a pieno carico chilometri 60, salite fino a 15 %.

PREZZO: Mototelaio L. 5.950

Mototelaio cc. 500

Il motore è lo stesso della motocicletta tipo S. - la trasmissione è a catena e differenziale - un freno ad espansione sulla ruota anteriore, uno a nastro sulla scatola del differenziale - Gomme Pirelli: anteriore 3,50-19, posteriori 4,00-17 - Portata Q.li 8, velocità a pieno carico chilometri 60, salite fino a 15 %.

PREZZO: Mototelaio L. 6.950



Premiato al PRIMO CONCORSO NAZIONALE DEI MOTOFURGONI
MILANO - Gennaio 1936 - Anno XIV

TRIONFATRICE al T. T. INGLESE 1935 - XIII

ALCUNE VITTORIE DELLA "MOTO GUZZI"

1 assoluta categoria 500 e giro più veloce (Nuovi primati sul percorso e sul giro) — **1935 - T. T. INGLESE - ISOLA DI MAN** — 1 categoria 250 e giro più veloce (Nuovo primato)

1924 I° CAMPIONATO D'EUROPA - MONZA — I e II *assoluta - Primati sul percorso e sul giro.*
1926 GRAN PREMIO DELLE NAZIONI - MONZA — I e II *categoria 250 - Primati sul percorso e sul giro.*
1927 GRAN PREMIO DELLE NAZIONI - MONZA — I, II e III *categoria 250 - Primati sul percorso e sul giro.*
1928 GRAN PREMIO DELLE NAZIONI - MONZA — I, II, III, IV *e* V *categoria 250.*
1929 GRAN PREMIO DELLE NAZIONI - MONZA — I, II *e* III *e giro più veloce categoria 250 (Nuovo Primato).*
1930 GRAN PREMIO DELLE NAZIONI - MONZA — I, II *e* III *e giro più veloce cat. 250.*
1931 GRAN PREMIO DELLE NAZIONI - MONZA — I, II *e* III *e giro più veloce cat. 250.*
1931 GRAN PREMIO DI MONZA HANDICAPP — I *e* II *assoluta con moto 250.*
1935 GRAN PREMIO DI MONZA — I, II, III *cat. 500* - I *cat. 250 e giro più veloce.*
1923 CIRCUITO DEL LARIO *(T. T. d'Italia)* — I *assoluta - Primati sul percorso e sul giro.*
1924 CIRCUITO DEL LARIO *(T. T. d'Italia e I Gran Premio d'Industria)* - I *e* II *assoluta - Primato sul percorso e sul giro.*
1925 CIRCUITO DEL LARIO *(T. T. d'Italia e II Gran Premio d'Industria)* — I *assoluta -* III, IV *e* V *categoria 500 - Giro più veloce.*
1926 CIRCUITO DEL LARIO *(T. T. d'Italia e III Gran Premio d'Industria)* — I *assoluta con macchina 500 -* II *assoluta con macchina 250 - Primati sul percorso e sul giro.*
1927 CIRCUITO DEL LARIO *(T. T. d'Italia e IV Gran Premio d'Industria)* — II *assoluta -* I *categoria 250. Giri più veloci in categoria 250 e 500.*
1929 CIRCUITO DEL LARIO *(T. T. d'Italia e VI Gran Premio d'Industria)* — I, III *e* IV *categoria 250 e giro più veloce.*
1930 CIRCUITO DEL LARIO *(T. T. d'Italia e VII Gran Premio d'Industria)* — I, II *e* III *categoria 250.*
1931 CIRCUITO DEL LARIO *(T. T. d'Italia e VIII Gran Premio d'Industria)* — I, II, III *e giro più veloce categoria 250.*
1934 CIRCUITO DEL LARIO *(T. T. d'Italia)* I, II *categoria 250 - Nuovi Primati sul percorso e sul giro.*
1935 CIRCUITO DEL LARIO *(T. T. d'Italia)* — I, II, III *cat. 250 e* II *assoluta - Giro più veloce cat. 500 e 250.*
1923 GIRO D'ITALIA — I *assoluta.*
1926 GIRO D'ITALIA — I *assoluta -* II *assoluta -* III *assoluta - Squadra* I *assoluta.*
1924 GRAN PREMIO DI GERMANIA *(Grunewald)* — I *categoria 500.*
1930 GRAN PREMIO DI GERMANIA *(Avus)* — I *categoria 250.*
1926 GRAN PREMIO SVIZZERO *(Klausen)* — I *categoria 250.*

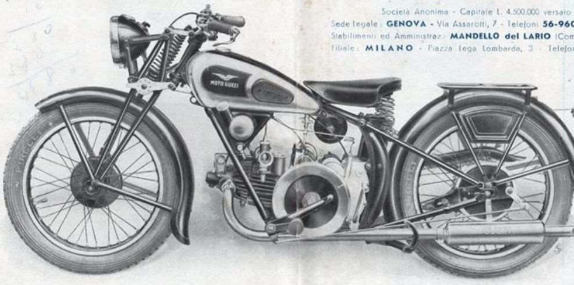
ANNO 1927 GRAN PREMIO SVIZZERO *(Ginevra)* — I *categoria 250 e giro più veloce.*
» 1930 GRAN PREMIO SVIZZERO *(Lugano)* — I *categoria 250.*
» 1931 GRAN PREMIO SVIZZERO *(Berna)* — I *categoria 250.*
» 1932 GRAN PREMIO SVIZZERO *(Berna)* — I *categoria 250 e giro più veloce.*
» 1933 GRAN PREMIO SVIZZERO *(Berna)* — I *categoria 250 (Nuovo Primato).*
» 1934 GRAN PREMIO SVIZZERO *(Berna)* — I *categoria 250.*
» 1924 GRAN PREMIO MOTO CLUB D'ITALIA — I *categoria 500.*
» 1925 GRAN PREMIO MOTO CLUB D'ITALIA — I *assoluta.*
» 1926 GRAN PREMIO MOTO CLUB D'ITALIA — I *categoria 500.*
» 1927 GRAN PREMIO MOTO CLUB D'ITALIA — I *e* II *categoria 250 e giro più veloce.*
» 1928 GRAN PREMIO MOTO CLUB D'ITALIA — I, II *e* III *categoria 250.*
» 1930 GRAN PREMIO MOTO CLUB D'ITALIA — I, III, IV *e* V *categoria 250 e giro più veloce.*
» 1931 GRAN PREMIO MOTO CLUB D'ITALIA *(Roma)* — I, II, III, IV *e giro più veloce categoria 250.*
» 1928 GRAN PREMIO REALE DI ROMA — I, II, III, IV *e* V *categoria 250.*
» 1926 GRAN PREMIO REALE DI ROMA — I *assoluta.*
» 1930 GRAN PREMIO REALE DI ROMA — I, II, III, IV *e* V *categ. 250 e giro più veloce.*
» 1931 GRAN PREMIO REALE DI ROMA — I, II, III, IV *e giro più veloce categoria 250.*
» 1932 GRAN PREMIO D'EUROPA *(Roma)* — I *e* II *categoria 250 e giro più veloce.*
» 1933 GRAN PREMIO D'ITALIA *(Roma)* — I, II, III *categoria 250 e giro più veloce - categoria 500 giro più veloce.*
» 1934 GRAN PREMIO D'ITALIA E TROFEO INTERNAZIONALE VELOCITÀ *(Roma)* — - I, II *e* VI *categoria 500* — I, II, III, IV *categoria 250 - Nuovi Primati sul percorso e sul giro.*
» 1931 GRAN PREMIO DI FRANCIA *(Montlhery)* — I *categoria 250.*
» 1932 GRAN PREMIO DI FRANCIA *(Montlhery)* — I *categoria 250 e giro più veloce.*
» 1932 GRAN PREMIO DI MARSIGLIA — I *categoria 250 e giro più veloce.*
» 1933 GRAN PREMIO DEL BELGIO *(Francorchamps)* I *categoria 250 e giro più veloce.*
» 1933 GRAN PREMIO DI MORAVIA *(Moravska Ostrava)* — I *categoria 250.*
» 1934 GRAN PREMIO DI BARCELLONA *(Spagna)* — I *assoluta con macchina 500 -* I *e* II *categoria 250 - Nuovi Primati.*
» 1926 DETENTRICE DI N. 31 PRIMATI MONDIALI.
» 1926 T. T. INGLESE - ISOLA DI MAN — II *categoria 250 a 20" dal primo e giro più veloce. - Nuovo Primato.*
» 1927 T. T. INGLESE - ISOLA DI MAN — II *categoria 250.*
» 1929 T. T. INGLESE - ISOLA DI MAN — *Categ. 250 - Primato sul giro. (Nuovo Primato).*
» 1927 T. T. DI MORAVIA — I *assoluta con macchina 250 e giro più veloce.*
» 1933 T. T. DI POLONIA *(Vilna)* — I *categoria 250.*
» 1933 T. T. DI SPAGNA *(Bilbao)* — I *categoria 250 e giro più veloce.*

ANNO 1932 MILANO-ROMA-NAPOLI - COPPA D'ORO MUSSOLINI — I, II *assoluta con m[…]china 500 -* III IV *assoluta con macchina 250 -* I *categoria Sidecar.*
» 1934 MILANO-ROMA-NAPOLI - III COPPA MUSSOLINI — I *assoluta con macchina […] -* I, II, III, IV *categ. 250 - Nuovi Primati.*
» 1935 MILANO-ROMA-NAPOLI - IV COPPA MUSSOLINI — I, II, III *categoria 500 -* I, […] *categoria 250.*
» 1924 TARGA FLORIO — I, II, III *e* IV *categoria 500.*
» 1929 TARGA FLORIO — I *e* II *categoria 250.*
» 1930 TARGA FLORIO — I *e* II *categoria 250.*
» 1931 TARGA FLORIO — I, II, III *e* IV *categoria 250 - Nuovi Primati sul perco[…] e sul giro.*
» 1932 TARGA FLORIO — I *categoria 250.*
» 1933 TARGA FLORIO — I *categoria 250.*
» 1934 GRAN PREMIO ACERBO *(Pescara)* — I *e* II *assoluta con macchina 500.*
» 1935 COPPA ACERBO — I, III *cat. 250 e giro più veloce - Categ. 500, giro più velo[…]*
» 1935 COPPA DEL MARE — I, II, III *cat. 500 e giro più veloce -* I, II, III *cat. 250 e gi[…] più veloce.*
» 1923 CIRCUITO INTERNAZIONALE DI CREMONA — *Primato sui 10 km. categ. 5[…]*
» 1924 CIRCUITO INTERNAZIONALE DI CREMONA — *Primato sui 10 km. categ. 5[…]*
» 1923 CONCORSO INTERNAZIONALE DI CONSUMO — I *categoria 500.*
» 1924 CONCORSO INTERNAZIONALE DI CONSUMO — I *e* II *categoria 500.*
» 1925 CONCORSO INTERNAZIONALE DI CONSUMO — I *assoluta categ. Moto[…]* I *assoluta categ. Sidecar.*
» 1926 CONCORSO INTERNAZIONALE DI CONSUMO — I *categoria 500 -* I *ca[…]goria 500 Sidecar.*
» 1927 CONCORSO INTERNAZIONALE DI CONSUMO — I *categoria 500.*
» 1928 CONCORSO INTERNAZIONALE DI CONSUMO — I *categoria 500.*
» 1933 RADUNO DEI CENTAURI *(Roma)* — I *assoluta per numero di partecipanti.*
» 1930 I^a ROSA D'INVERNO — I *assoluta per numero di partecipanti.*
» 1931 II^a ROSA D'INVERNO — I *assoluta per numero di partecipanti.*
» 1932 III^a ROSA D'INVERNO — I *assoluta per numero di partecipanti.*
» 1933 IV^a ROSA D'INVERNO — I *assoluta per numero di partecipanti.*
» 1934 V^a ROSA D'INVERNO — I *assoluta per numero di partecipanti.*
» 1935 VI^a ROSA D'INVERNO — I *assoluta per numero di partecipanti.*
» 1927 - 1928 - 1929 - 1930 - 1931 - 1932 - 1933 CAMPIONATO ITALIANO ESPERTI *Categoria 250.*
» 1934 CAMPIONATO ITALIANO PRIMA CATEGORIA — *Categoria 500.*
» 1935 CAMPIONATO ITALIANO — *Categoria 250 e 500.*
» 1930 CAMPIONATO DI ROMANIA.
» 1926 - 1927 - 1928 - 1929 - 1930 - 1931 - 1932 - 1933 - 1934 - 1935 PRIMATO CORSE ITALIANE VINTE.

GIRARDI & MARCATO
PADOVA

"MOTO GUZZI„

Società Anonima - Capitale L. 4.500.000 versato
Sede legale: **GENOVA** - Via Assarotti, 7 - Telefoni **56-960 - 56-962**
Stabilimenti ed Amministraz.: **MANDELLO del LARIO** (Como) Telef. **18**
Filiale: **MILANO** - Piazza Lega Lombarda, 3 - Telefono **91-421**



Tipo S. Alesaggio mm. 88 - corsa mm. 82 - cilindrata cm. 499 - testa del cilindro smontabile - valvola di ammissione laterale e di scarico in testa - cambio a quattro velocità comandato a mano con selettore - frizione a dischi metallici - accensione a magnete - carburatore Amal - catena 5/8 × 1/4 - gomme Pirelli: anteriore 3,25-19, posteriore 3,50-19 - serbatoi: benzina litri 12, olio litri 2,5 - freni ad espansione sulle due ruote - velocità km. 100 - cambio a mano o a pedale.

PREZZO L. 5.900

La " **MOTO GUZZI** „ PRATICA I SEGUENTI PREZZI e le SEGUENTI CONDIZIONI di PAGAMENTO:

	TIPO	Contanti	Pagamento a Rate	12 mesi	18 mesi	Premio Assicurazione 12 mesi	Premio Assicurazione 18 mesi
MOTOCICLETTE	Sport 15	5.600,—	Quota in contanti Quota mensile in effetti	1.490,— 360,—	1.685,— 235,—	168,—	252,—
	S	5.900,—	Quota in contanti Quota mensile in effetti	1.675,— 370,—	1.810,— 245,—	177,—	266,—
	V	6.300,—	Quota in contanti Quota mensile in effetti	1.845,— 390,—	2.045,— 255,—	189,—	284,—
	P. 250	4.550,—	Quota in contanti Quota mensile in effetti	1.350,— 280,—	1.470,— 185,—	160,—	240,—
	P. E. 250	5.250,—	Quota in contanti Quota mensile in effetti	1.365,— 340,—	1.495,— 225,—	160,—	240,—
	G. T. S.	6.800,—	Quota in contanti Quota mensile in effetti	2.230,— 400,—	2.370,— 265,—	204,—	306,—
	G. T. V.	7.200,—	Quota in contanti Quota mensile in effetti	2.515,— 410,—	2.610,— 275,—	216,—	[illegible]
Carrozzino		1.500,—	Quota in contanti Quota mensile in effetti	585,— 80,—	665,— 50,—	[illegible]	78,—
Mototelaio 500		6.950,—	Quota in contanti Quota mensile in effetti	2.265,— 410,—	2.445,— [illegible]	[illegible]	315,—
Mototelaio 250 (allo stesso prezzo il 175)		5.950,—	Quota in contanti Quota mensile in effetti	1.725,— 370,—	[illegible] [illegible]	179,—	268,—

Prezzi per Motocicli e Veicoli completi di impianto elettrico, 30 Watts, a dinamo separata e tromba elettrica

GARANZIA. — La garanzia consiste nell'impegno della « MOTO GUZZI » di riparare o sostituire nei propri Stabilimenti, entro un periodo di SEI MESI dalla vendita, quei pezzi che risultassero eventualmente difettosi per materiale e lavorazione e resi franchi di porto e dogana ai suoi Stabilimenti di Mandello del Lario. Sono esclese da tale garanzia quelle parti non costruite dalla Soc. An. « MOTO GUZZI », per le quali valgono le eventuali garanzie delle Case costruttrici. La garanzia per i Veicoli da trasporto è subordinata alla naturale condizione che il Veicolo non sia stato, durante l'uso, caricato oltre la portata concessa, e ciò ad esclusivo giudizio della « MOTO GUZZI ».

La « MOTO GUZZI » non accetta responsabilità sia per quelle macchine eventualmente alterate o riparate fuori dai suoi Stabilimenti come per quelle sulle quali siano stati montati pezzi non originali della Casa. In nessun caso il compratore potrà richiedere risoluzione del contratto o risarcimento di danni.

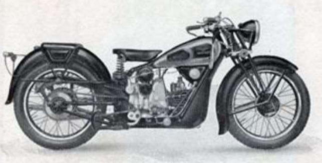
RISERVA. — La Società Anonima « MOTO GUZZI » si riserva il diritto di apportare variazioni tecniche o di finimento, senza preavviso, anche per ordini in corso.

GOMME PIRELLI

CASA EDITRICE G. STEFANONI - LECCO - 1-936 - 75.000

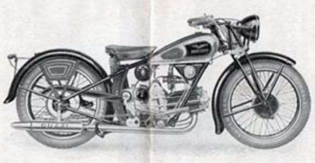
www.[illegible]

MOTO GUZZI
MODELLI 1937 - XV



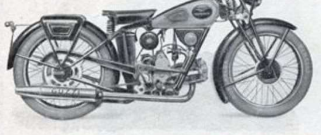
Tipo G. T. S. Alesaggio mm. 88 - corsa mm. 82 - cilindrata cm. 499 - testa del cilindro smontabile - valvola di ammissione laterale e di scarico in testa - cambio a quattro velocità comandato a mano o a pedale - frizione a dischi metallici - accensione a magnete - catena 5/8 × 1/4 - gomme Pirelli: anteriore 3,25-19, posteriore 3,50-19 - serbatoi: benzina litri 12, olio litri 2,5 - freni ad espansione sulle due ruote - velocità km. 100. - Il telaio è sospeso elasticamente anche posteriormente, col sistema brevettato Moto Guzzi che assicura una incomparabile dolcezza di marcia anche su strade a fondo irregolare.

PREZZO L. 7.450



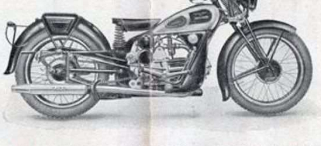
Tipo V. Alesaggio mm. 88 - corsa mm. 82 - cilindrata cm. 499 - testa del cilindro smontabile, emisferica - valvole ambedue in testa, inclinate - cambio a quattro velocità comandato a pedale - frizione a dischi metallici - accensione a magnete - catena 5/8 × 1/4 - gomme Pirelli: anteriore 3,25-19, posteriore 3,50-19 - serbatoi: benzina litri 12, olio litri 2,5 freni ad espansione sulle due ruote - velocità km. 130.

PREZZO L. 6.950



Tipo P. 250 Alesaggio mm. 68 - corsa mm. 64 - testa del cilindro smontabile, emisferica - valvole ambedue in testa, inclinate - cambio a tre velocità, comandato a pedale - frizione a dischi metallici - accensione a magnete - catena 1/2 × 3/16 - gomme Pirelli 3,00-19 - serbatoi: benzina litri 10, olio litri 2 - freni ad espansione sulle due ruote - velocità km. 105.

PREZZO L. 4.900



Tipo G. T. V. Alesaggio mm. 88 - corsa mm. 82 - cilindrata cm. 499 - testa del cilindro smontabile, emisferica - valvole ambedue in testa, inclinate - cambio a quattro velocità, comandato a pedale - frizione a dischi metallici - accensione a magnete - catena 5/8 × 1/4 - gomme Pirelli: anteriore 3,25-19, posteriore 3,50-19 - serbatoi: benzina litri 12, olio litri 2,5 - freni ad espansione sulle due ruote - velocità km. 120. - Il telaio è sospeso elasticamente anche posteriormente, col sistema brevettato Moto Guzzi che assicura una incomparabile dolcezza di marcia anche su strade a fondo irregolare

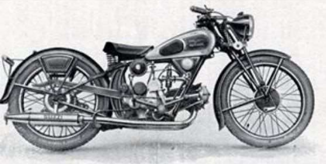
PREZZO L. 7.900

Tipo P. E. 250 Alesaggio mm. 68 - corsa mm. 64 - testa del cilindro smontabile, emisferica - valvole ambedue in testa, inclinate - cambio a tre velocità comandato a pedale - frizione a dischi metallici - accensione a magnete - catena 1/2 × 3/16 - gomme Pirelli 3,00-19 - serbatoi: benzina litri 10, olio litri 2 - freni ad espansione sulle due ruote - velocità km. 100 - Il telaio è sospeso elasticamente anche posteriormente, col sistema brevettato Moto Guzzi che assicura una incomparabile dolcezza di marcia anche su strade a fondo irregolare.

PREZZO L. 5.650

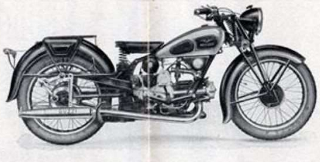
Tipo Sport 15 Alesaggio mm. 88 - corsa mm. 82 - cilindrata cm. 499 - testa del cilindro smontabile - valvola di ammissione laterale e di scarico in testa - cambio a tre velocità frizione a dischi metallici - accensione a magnete - catena 5/8 × 1/4 - gomme Pirelli 3,50-19 - serbatoi: benzina litri 11, olio litri 3 - freni ad espansione sulle due ruote - velocità km 100

PREZZO L. 6.250



Tipo W Alesaggio mm. 88 - corsa mm. 82 - cilindrata cm. 499 - testa del cilindro smontabile, emisferica - valvole ambedue in testa, inclinate - cambio a quattro velocità, comando a pedale - frizione a dischi metallici - accensione a magnete - catena 5/8 × 1/4 - gomme Pirelli: anteriore 3,00 × 20 rigata, posteriore 3,25 × 20 - serbatoi: benzina litri 12, olio litri 2,5 - freni ad espansione sulle due ruote - velocità km. 140.

PREZZO L. 7.900



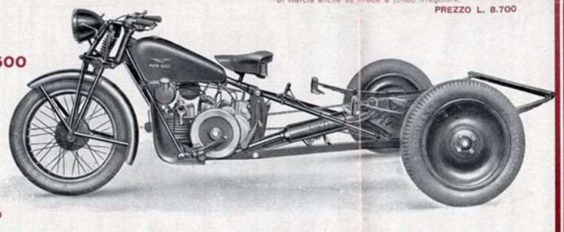
Tipo G. T. W Alesaggio mm. 88 - corsa mm. 82 - cilindrata cm. 499 - testa del cilindro smontabile, emisferica - valvole ambedue in testa, inclinate - cambio a quattro velocità, comando a pedale - frizione a dischi metallici - accensione a magnete - catena 5/8 × 1/4 - gomme Pirelli: anteriore 3,25-19 rigata, posteriore 3,50-19 serbatoi: benzina litri 12, olio litri 2,5 - freni ad espansione sulle due ruote velocità km. 140. - Il telaio è sospeso elasticamente anche posteriormente, col sistema brevettato Moto Guzzi che assicura una incomparabile dolcezza di marcia anche su strade a fondo irregolare.

PREZZO L. 8.700

Mototelaio cc. 500

Il motore è lo stesso della motocicletta tipo S. - la trasmissione è a catena e differenziale - un freno ad espansione sulla ruota anteriore, uno a nastro sulla scatola del differenziale - Gomme Pirelli: anteriore 3,50-19, posteriori 4,00-17 - Portata Q.li 8, velocità a pieno carico chilometri 60, salite fino a 15 %.

PREZZO: Mototelaio L. 7.600



Premiato al PRIMO CONCORSO NAZIONALE DEI MOTOFURGONI
MILANO - Gennaio 1936 - Anno XIV

FIN dal suo primo apparire, nell'immediato dopo guerra, la « MOTO GUZZI » concepita, disegnata e costruita non secondo la tradizione, ma seguendo unicamente i concetti di logica, di razionalità e di praticità, costituì un'autentica novità rivoluzionaria nel campo tecnico e costruttivo.

Ancora oggi, le soluzioni fondamentali che distinsero allora la « MOTO GUZZI », e la differenziarono da tutto il resto della produzione motociclistica mondiale, restano identiche ed immutate.

Cilindro orizzontale, sistema di lubrificazione, blocco motore, per non accennare che alle più caratteristiche ed originali soluzioni della « MOTO GUZZI », apparvero allora, si mantennero sempre, e restano oggi in tutta la produzione « MOTO GUZZI », da turismo e da corsa, consacrate da innumerevoli successi sportivi e dalla universale e completa soddisfazione di una sempre crescente clientela.

Il cilindro orizzontale è la particolarità più tipica della « MOTO GUZZI »: quella che più da lontano la distingue, insieme con il minimo numero di giri con cui il suo motore può mantenersi in marcia regolare, e che è nella « MOTO GUZZI » leggendario.

La posizione orizzontale del cilindro permette il migliore raffreddamento di quella parte del cilindro che più ne abbisogna, e cioè della testa, che, grazie a tale posizione orizzontale del cilindro, l'aria fresca può investire direttamente ed uniformemente.

Il problema del raffreddamento nel motore della motocicletta è fondamentale, e grande è la difficoltà di risolverlo in maniera soddisfacente per la necessità di conciliare le esigenze di servizio di un veicolo che deve funzionare in diversissime condizioni di clima, di ambiente e di lavoro, pur continuando a mantenersi economico, semplice e maneggevole.

Allo scopo di mantenere un buon raffreddamento del motore, ed oltre alla posizione orizzontale del cilindro, la « MOTO GUZZI » ha adottato uno speciale ed originalissimo sistema di lubrificazione grazie al quale il difficile compito viene impeccabilmente raggiunto.

Nella « MOTO GUZZI », infatti, l'olio, oltre alla consueta funzione di lubrificante, ha anche il compito importantissimo di raffreddare il motore, compiendo l'ufficio dell'acqua nei motori a circolazione d'acqua. Sono oltre 60 litri di olio, che a mezzo di due apposite pompe, durante ogni ora di marcia, passano dal serbatoio al motore e dal motore al serbatoio. Una pompa aspira l'olio dal serbatoio e lo inietta nell'albero motore dalla parte della distribuzione. L'olio percorre quindi i condotti interni del collo d'oca ed esce da un foro praticato in esso sotto la testa di biella. Dopo aver lubrificato quest'ultima, l'olio esce ai lati di questa e, per forza centrifuga, viene proiettato sullo spinotto, sul pistone e sulle pareti del cilindro, nonchè sugli ingranaggi del cambio, lubrificando e raffreddando questi organi. L'olio sovrabbondante, mediante apposita fascia elastica applicata al pistone, viene ricacciato nel carter e si raccoglie nel fondo di questo. Da qui, mediante la seconda pompa, l'olio viene aspirato e spinto nel serbatoio, il quale, essendo posto sul davanti della macchina ed essendo investito in pieno dalla corrente d'aria, compie l'ufficio del radiatore nei motori a circolazione d'acqua.

Inoltre, il senso di rotazione del motore, contrario alla direzione di marcia, e contrario a quella che è la norma comune, combinato con la disposizione orizzontale del cilindro, favorisce la perfetta lubrificazione del cilindro stesso, poichè le goccioline d'olio vengono, per forza centrifuga, proiettate sulla parte superiore del cilindro, donde per gravità, l'olio scende a lubrificarne la parte inferiore.

La logica soluzione del blocco unico motore-frizione-cambio adottata dalla « MOTO GUZZI » esige assoluta precisione di lavorazione: essa sola può dare organica compattezza all'assieme del motore-frizione-cambio ed assicurare una trasmissione precisa.

La soluzione motore-frizione-cambio in blocco unico, costituisce una delle più salienti caratteristiche della « MOTO GUZZI », e fu magistralmente risolta fin dal primo esemplare: da allora non fu mai modificata avendo sempre dato risultati soddisfacenti sotto ogni punto di vista.

Inoltre la « MOTO GUZZI » per prima nel mondo adottò motori con cilindri a corsa inferiore dell'alesaggio, soluzione che permette basse velocità lineari del pistone.

La « MOTO GUZZI » è stata la prima motocicletta del mondo che abbia adottato le molle di richiamo delle valvole a forma di spillo, che lavorano in condizioni termiche ideali e consentono una minor lunghezza del gambo di valvola.

La « MOTO GUZZI » per prima nel mondo adottò la distribuzione ad asse a camme in testa. Queste soluzioni sono state largamente seguite dalla tecnica motoristica di tutto il mondo.

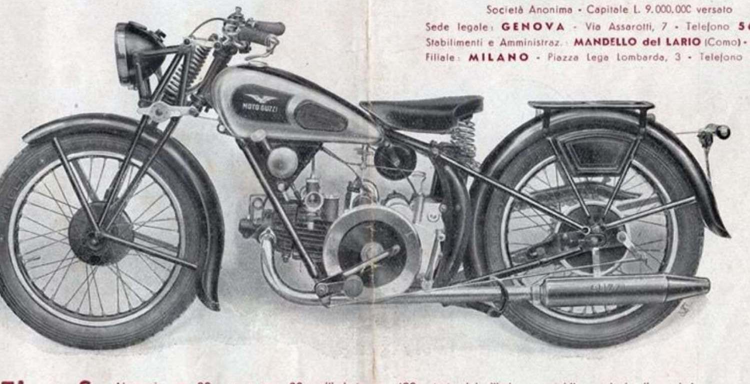
La « MOTO GUZZI » ha fatto scuola.

La « MOTO GUZZI » è la tipica motocicletta italianissima, inconfondibile, originalissima, antitradizionale, araldo della genialialità e del lavoro italiano in tutti i mercati del mondo!

Creatrice del Telaio Elastico a molle elicoidali

"MOTO GUZZI,,

Società Anonima - Capitale L. 9.000.000 versato
Sede legale: **GENOVA** - Via Assarotti, 7 - Telefono **56-962**
Stabilimenti e Amministraz.: **MANDELLO del LARIO** (Como) - Telef. **18**
Filiale: **MILANO** - Piazza Lega Lombarda, 3 - Telefono **91-421**



Tipo S. Alesaggio mm. 88 - corsa mm. 82 - cilindrata cm. 499 - testa del cilindro smontabile - valvola di ammissione laterale e di scarico in testa - cambio a quattro velocità comandato a mano o a pedale - frizione a dischi metallici accensione a magnete - catena 5/8 × 1/4 - gomme Pirelli: anteriore 3,25-19, posteriore 3,50-19 - serbatoi: benzina litri 12, olio litri 2,5 freni ad espansione sulle due ruote - velocità km. 105.

PREZZO L. 6.500

130

La " **MOTO GUZZI** ,, PRATICA I SEGUENTI PREZZI e le SEGUENTI CONDIZIONI di PAGAMENTO:

	TIPO	Contanti	Pagamento a Rate	12 mesi	18 mesi	Premio Assicurazione 12 mesi	Premio Assicurazione 18 mesi
MOTOCICLETTE	Sport 15	6.250,—	Quota in contanti Quota mensile in effetti	2.140,— 360,—	2.335,— 235,—	160,—	240,—
	S	6.500,—	Quota in contanti Quota mensile in effetti	2.275,— 370,—	2.410,— 245,—	165,—	247,—
	V	6.950,—	Quota in contanti Quota mensile in effetti	2.495,— 390,—	2.695,— 255,—	175,—	262,—
	P. 250	4.900,—	Quota in contanti Quota mensile in effetti	1.700,— 280,—	1.820,— 185,—	135,—	202,—
	P. E. 250	5.650,—	Quota in contanti Quota mensile in effetti	1.765,— 340,—	1.895,— 225,—	145,—	267,—
	G. T. S.	7.450,—	Quota in contanti Quota mensile in effetti	2.880,— 400,—	3.020,— 265,—	187,—	280,—
	G. T. V.	7.900,—	Quota in contanti Quota mensile in effetti	3.215,— 410,—	3.310,— 275,—	200,—	300,—
	175	4.650,—	Quota in contanti Quota mensile in effetti	1.450,— 280,—	1.570,— 185,—	132,—	198,—
	W	7.900,—	Questo tipo è venduto esclusivamente per pagamento totale a contanti				
	G. T. W	8.700,—	Questo tipo è venduto esclusivamente per pagamento totale a contanti				
	G. T. C.	9.000,—	Questo tipo è venduto esclusivamente per pagamento totale a contanti				
Carrozzino		1.650,—	Quota in contanti Quota mensile in effetti	735,— 80,—	815,— 50,—	42,—	63,—
Mototelaio 500		7.600,—	Quota in contanti Quota mensile in effetti	2.915,— 410,—	3.095,— 270,—	190,—	285,—

GARANZIA. — La garanzia consiste nell'impegno della « MOTO GUZZI » di riparare o sostituire nei propri Stabilimenti, entro un periodo di SEI MESI dalla vendita, quei pezzi che risultassero eventualmente difettosi per materiale o lavorazione e resi franchi di porto e dogana ai suoi Stabilimenti di Mandello del Lario. Sono escluse da tale garanzia quelle parti non costruite dalla Soc. An. « MOTO GUZZI », per le quali valgono le eventuali garanzie delle Case costruttrici. La garanzia per i Veicoli da Trasporto è subordinata alla naturale condizione che il Veicolo non sia stato, durante l'uso, caricato oltre la portata concessa, e ciò ad esclusivo giudizio della « MOTO GUZZI ».
La « MOTO GUZZI » non accetta responsabilità sia per quelle macchine eventualmente alterate o riparate fuori dai suoi Stabilimenti come per quelle sulle quali siano stati montati pezzi non originali della Casa. In nessun caso il compratore potrà richiedere risoluzione del contratto o risarcimento dei danni.

OSSERVAZIONI: 1) I prezzi esposti, per le Motociclette, si intendono per merce resa franca di trasporto e di imballo presso tutti i Concessionari italiani della « MOTO GUZZI », e per il Carrozzino ed i Veicoli da Trasporto, per merce franca Stabilimenti Mandello del Lario (Como).
2) Gli importi dell'Assicurazione e degli eventuali extra, contachilometri, ecc. si devono corrispondere in contanti col primo versamento.

RISERVA. — La Soc. Anon. « MOTO GUZZI » si riserva il diritto di apportare variazioni tecniche o di finimento, senza preavviso, anche per ordini in corso.

Prezzi per Motocicli e Veicoli completi di impianto elettrico, 30 Watts a dinamo separata e tromba elettrica

GOMME PIRELLI

CASA EDIT. G. STEFANONI - LECCO - 1-937 - 100.000

Mod.

130

La " **MOTO GUZZI** ,, PRATICA I SEGUENTI PREZZI e le SEGUENTI CONDIZIONI di PAGAMENTO:

	TIPO	Contanti	Pagamento a Rate	12 mesi	18 mesi	Premio Assicurazione 12 mesi	Premio Assicurazione 18 mesi
MOTOCICLETTE	Sport 15	6.250,—	Quota in contanti Quota mensile in effetti	2.140,— 360,—	2.335,— 235,—	160,—	240,—
	S	6.500,—	Quota in contanti Quota mensile in effetti	2.275,— 370,—	2.410,— 245,—	165,—	247,—
	V	6.950,—	Quota in contanti Quota mensile in effetti	2.495,— 390,—	2.695,— 255,—	175,—	262,—
	P. 250	4.900,—	Quota in contanti Quota mensile in effetti	1.700,— 280,—	1.820,— 185,—	135,—	202,—
	P. E. 250	5.650,—	Quota in contanti Quota mensile in effetti	1.765,— 340,—	1.895,— 225,—	145,—	267,—
	G. T. S.	7.450,—	Quota in contanti Quota mensile in effetti	2.880,— 400,—	3.020,— 265,—	187,—	280,—
	G. T. V.	7.900,—	Quota in contanti Quota mensile in effetti	3.215,— 410,—	3.310,— 275,—	200,—	300,—
	175	4.650,—	Quota in contanti Quota mensile in effetti	1.450,— 280,—	1.570,— 185,—	132,—	198,—
	W	7.900,—	Questo tipo è venduto esclusivamente per pagamento totale a contanti				
	G. T. W	8.700,—	Questo tipo è venduto esclusivamente per pagamento totale a contanti				
	G. T. C.	9.000,—	Questo tipo è venduto esclusivamente per pagamento totale a contanti				
Carrozzino		1.650,—	Quota in contanti Quota mensile in effetti	735,— 80,—	815,— 50,—	42,—	63,—
Mototelaio 500		7.600,—	Quota in contanti Quota mensile in effetti	2.915,— 410,—	3.095,— 270,—	190,—	285,—

GARANZIA. — La garanzia consiste nell'impegno della « MOTO GUZZI » di riparare o sostituire nei propri Stabilimenti, entro un periodo di SEI MESI dalla vendita, quei pezzi che risultassero eventualmente difettosi per materiale o lavorazione e resi franchi di porto e dogana ai suoi Stabilimenti di Mandello del Lario. Sono escluse da tale garanzia quelle parti non costruite dalla Soc. An. « MOTO GUZZI », per le quali valgono le eventuali garanzie delle Case costruttrici. La garanzia per i Veicoli da Trasporto è subordinata alla naturale condizione che il Veicolo non sia stato, durante l'uso, caricato oltre la portata concessa, e ciò ad esclusivo giudizio della « MOTO GUZZI ».
La « MOTO GUZZI » non accetta responsabilità sia per quelle macchine eventualmente alterate o riparate fuori dai suoi Stabilimenti come per quelle sulle quali siano stati montati pezzi non originali della Casa. In nessun caso il compratore potrà richiedere risoluzione del contratto o risarcimento dei danni.

OSSERVAZIONI: 1) I prezzi esposti, per le Motociclette, si intendono per merce resa franca di trasporto e di imballo presso tutti i Concessionari italiani della « MOTO GUZZI », e per il Carrozzino ed i Veicoli da Trasporto, per merce franca Stabilimenti Mandello del Lario (Como).
2) Gli importi dell'Assicurazione e degli eventuali extra, contachilometri, ecc. si devono corrispondere in contanti col primo versamento.

RISERVA. — La Soc. Anon. « MOTO GUZZI » si riserva il diritto di apportare variazioni tecniche o di finimento, senza preavviso, anche per ordini in corso.

Prezzi per Motocicli e Veicoli completi di impianto elettrico, 30 Watts a dinamo separata e tromba elettrica

GOMME PIRELLI

CASA EDIT. G. STEFANONI - LECCO - 1-937 - 100.000

Mod.

ALCUNE VITTORIE DELLA "MOTO GUZZI,,

1 assoluta categoria 500 e giro più veloce (Nuovi primati sul percorso e sul giro) — **1935 - T. T. INGLESE - ISOLA DI MAN** — 1 categoria 250 e giro più veloce (Nuovo primato)

- Anno 1924 **I° Campionato d'Europa - Monza** — *1 e 2 assoluta - Primati sul percorso e sul giro.*
- » 1926 **Gran Premio delle Nazioni - Monza** — *1 e 2 categoria 250 - Primati sul percorso e sul giro.*
- » 1927 **Gran Premio delle Nazioni - Monza** — *1, 2 e 3 categ. 250 - Primati sul percorso e sul giro.*
- » 1928 **Gran Premio delle Nazioni - Monza** — *1, 2, 3, 4 e 5 categoria 250.*
- » 1929 **Gran Premio delle Nazioni - Monza** — *1, 2 e 3 e giro più veloce categ. 250 - Nuovo Primato.*
- » 1930 **Gran Premio delle Nazioni - Monza** — *1, 2 e 3 e giro più veloce categoria 250.*
- » 1931 **Gran Premio delle Nazioni - Monza** — *1, 2 e 3 e giro più veloce categoria 250.*
- » » **Gran Premio di Monza Handicapp** — *1 e 2 assoluta con moto 250.*
- » 1935 **Gran Premio di Monza** — *1, 2 e 3 categoria 500 - 1 categoria 250 e giro più veloce.*
- » 1923 **Circuito del Lario** *(T. T. d'Italia)* — *1 assoluta - Primati sul percorso e sul giro.*
- » 1924 **Circuito del Lario** *(T. T. d'Italia e 1 Gran Premio d'Industria) - 1 e 2 assoluta - Primato sul percorso e sul giro.*
- » 1925 **Circuito del Lario** *(T. T. d'Italia e 2 Gran Premio d'Industria) — 1 assoluta 3, 4 e 5 categoria 250 - Giro più veloce.*
- » 1926 **Circuito del Lario** *(T. T. d'Italia e 3 Gran Premio d'Industria) — 1 assoluta con macchina 500 - 2 assoluta con macchina 250 - Primati sul percorso e sul giro.*
- » 1927 **Circuito del Lario** *(T. T. d'Italia e 4 Gran Premio d'Industria) — 2 assoluta - 1 categ. 250. Giri più veloci in categoria 250 e 500.*
- » 1929 **Circuito del Lario** *(T. T. d'Italia e 6 Gran Premio d'Industria) — 1, 3 e 4 categoria 250 e giro più veloce.*
- » 1930 **Circuito del Lario** *(T. T. d'Italia e 7 Gran Premio d'Industria) — 1, 2 e 3 categoria 250.*
- » 1931 **Circuito del Lario** *(T. T. d'Italia e 8 Gran Premio d'Industria) — 1, 2 e 3 e giro più veloce categoria 250.*
- » 1934 **Circuito del Lario** *(T. T. d'Italia) — 1, 2 categ. 250 - Nuovi Primati sul percorso e sul giro.*
- » 1935 **Circuito del Lario** *(T. T. d'Italia) — 1, 2, 3 cat. 250 e 2 assoluta - Giro più veloce cat. 500 e 250.*
- » 1923 **Giro d'Italia** — *1 assoluta.*
- » 1926 **Giro d'Italia** — *1 assoluta - 2 assoluta - 3 assoluta - Squadra 1 assoluta.*
- » 1924 **Gran Premio di Germania** *(Grunewald) — 1 categoria 500.*
- » 1930 **Gran Premio di Germania** *(Avus) — 1 categoria 250.*
- » 1926 **Gran Premio Svizzero** *(Klausen) — 1 categoria 250.*
- » 1927 **Gran Premio Svizzero** *(Ginevra) — 1 categoria 250 e giro più veloce.*
- » 1930 **Gran Premio Svizzero** *(Lugano) — 1 categoria 250.*
- » 1931 **Gran Premio Svizzero** *(Berna) — 1 categoria 250.*
- » 1932 **Gran Premio Svizzero** *(Berna) — 1 categoria 250 e giro più veloce.*
- » 1933 **Gran Premio Svizzero** *(Berna) — 1 categoria 250 - Nuovo Primato.*
- Anno 1934 **Gran Premio Svizzero** *(Berna) — 1 categoria 250.*
- » 1936 **Gran Premio Svizzero** *(Berna) — 1 categoria 250.*
- » 1924 **Gran Premio Moto Club d'Italia** — *1 categoria 500.*
- » 1925 **Gran Premio Moto Club d'Italia** — *1 assoluta.*
- » 1926 **Gran Premio Moto Club d'Italia** — *1 categoria 500.*
- » 1927 **Gran Premio Moto Club d'Italia** — *1 e 2 categoria 250 e giro più veloce.*
- » 1928 **Gran Premio Moto Club d'Italia** — *1, 2 e 3 categoria 250.*
- » 1930 **Gran Premio Moto Club d'Italia** — *1, 3, 4 e 5 categoria 250 e giro più veloce.*
- » 1931 **Gran Premio Moto Club d'Italia** *(Roma) — 1, 2, 3, 4 e giro più veloce categoria 250.*
- » 1928 **Gran Premio Reale di Roma** — *1, 2, 3, 4 e 5 categoria 250.*
- » 1929 **Gran Premio Reale di Roma** — *1 assoluta.*
- » 1930 **Gran Premio Reale di Roma** — *1, 2, 3, 4 e 5 categoria 250 e giro più veloce.*
- » 1931 **Gran Premio Reale di Roma** — *1, 2, 3, 4 e giro più veloce categoria 250.*
- » 1932 **Gran Premio d'Europa** *(Roma) — 1 e 2 categoria 250 e giro più veloce.*
- » 1933 **Gran Premio d'Italia** *(Roma) — 1, 2, 3 categ. 250 e giro più veloce - categ. 500 giro più veloce.*
- » 1934 **Gran Premio d'Italia e Trofeo Internazionale Velocità** *(Roma) — 1, 2 e 6 categoria 500 1, 2, 3, 4 categoria 250 - Nuovi Primati sul percorso e sul giro.*
- » 1931 **Gran Premio di Francia** *(Montlhery) — 1 categoria 250.*
- » 1932 **Gran Premio di Francia** *(Montlhery) — 1 categoria 250 e giro più veloce.*
- » » **Gran Premio di Marsiglia** — *1 categoria 250 e giro più veloce.*
- » 1933 **Gran Premio del Belgio** *(Francorchamps) — 1 categoria 250 e giro più veloce.*
- » » **Gran Premio di Moravia** *(Moravska Ostrava) — 1 categoria 250.*
- » 1934 **Gran Premio di Barcellona** *(Spagna) — 1 assoluta con macchina 500 - 1 e 2 categoria 250. Nuovi Primati.*
- » 1926 **Detentrice di N. 31 Primati Mondiali.**
- » » **T. T. Inglese - Isola di Man** — *2 categ. a 20" dal primo e giro più veloce - Nuovo Primato.*
- » 1927 **T. T. Inglese - Isola di Man** — *2 categoria 250.*
- » 1929 **T. T. Inglese - Isola di Man** — *Categoria 250 - Primato sul giro - Nuovo Primato.*
- » 1927 **T. T. di Moravia** — *1 assoluta con macchina 250 e giro più veloce.*
- » 1933 **T. T. di Polonia** *(Vilna) — 1 categoria 250.*
- » » **T. T. di Spagna** *(Bilbao) — 1 categoria 250 e giro più veloce.*
- » 1932 **Milano-Roma-Napoli - Coppa d'Oro Mussolini** — *1, 2 assoluta con macchina 500 - 3, 4 assoluta con macchina 250 - 1 categoria Sidecar.*
- » 1934 **Milano-Roma-Napoli - III Coppa Mussolini** — *1 assoluta con macchina 500 - 1, 2, 3, 4 categoria 250 - Nuovi Primati.*
- Anno 1935 **Milano-Roma-Napoli - IV Coppa Mussolini** — *1, 2, 3 categoria 500 - 1, 2 categoria 250.*
- » 1936 **Milano-Roma-Napoli - V Coppa Mussolini** — *1 categoria 250 - 1 categoria 500 - 1 categoria Motocarrozzini 1 categoria Sport.*
- » » **Trofeo Internazionale della Velocità e Gran Premio d'Italia** — *1, 2 categoria 250 - 1, 2 categoria 500.*
- » 1924 **Targa Florio** — *1, 2, 3 e 4 categoria 500.*
- » 1929 **Targa Florio** — *1 e 2 categoria 250.*
- » 1930 **Targa Florio** — *1 e 2 categoria 250.*
- » 1931 **Targa Florio** — *1, 2, 3 e 4 categoria 250 - Nuovi Primati sul percorso e sul giro.*
- » 1932 **Targa Florio** — *1 categoria 250.*
- » 1933 **Targa Florio** — *1 categoria 250.*
- » 1934 **Gran Premio Acerbo** *(Pescara) — 1 e 2 assoluta con macchina 500.*
- » 1935 **Coppa Acerbo** — *1, 3 categoria 250 e giro più veloce - Categoria 500, giro più veloce.*
- » » **Coppa del Mare** — *1, 2, 3 categoria 500 e giro più veloce - 1, 2, 3 categ. 250 e giro più veloce.*
- » 1923 **Circuito Internazionale di Cremona** — *Primato sui 10 km. categoria 500.*
- » 1924 **Circuito Internazionale di Cremona** — *Primato sui 10 km. categoria 500.*
- » 1923 **Concorso Internazionale di Consumo** — *1 categoria 500.*
- » 1924 **Concorso Internazionale di Consumo** — *1 e 2 categoria 500.*
- » 1925 **Concorso Internazionale di Consumo** — *1 assoluta categ. Moto - 1 assoluta categ. Sidecar.*
- » 1926 **Concorso Internazionale di Consumo** — *1 categoria 500 - 1 categoria 500 Sidecar.*
- » 1927 **Concorso Internazionale di Consumo** — *1 categoria 500.*
- » 1928 **Concorso Internazionale di Consumo** — *1 categoria 500.*
- » 1933 **Raduno dei Centauri** *(Roma) — 1 assoluta per numero di partecipanti.*
- » 1930 **I Rosa d'Inverno** — *1 assoluta per numero di partecipanti.*
- » 1931 **II Rosa d'Inverno** — *1 assoluta per numero di partecipanti.*
- » 1932 **III Rosa d'Inverno** — *1 assoluta per numero di partecipanti.*
- » 1933 **IV Rosa d'Inverno** — *1 assoluta per numero di partecipanti.*
- » 1934 **V Rosa d'Inverno** — *1 assoluta per numero di partecipanti.*
- » 1935 **VI Rosa d'Inverno** — *1 assoluta per numero di partecipanti.*
- » 1927 - 1928 - 1929 - 1930 - 1931 - 1932 - 1933 **Campionato Italiano Esperti** — *Categoria 250.*
- » 1934 **Campionato Italiano Prima Categoria** — *Categoria 500.*
- » 1935 **Campionato Italiano** — *Categoria 250 e 500.*
- » 1930 **Campionato di Romania.**
- » 1926 - 1927 - 1928 - 1929 - 1930 - 1931 - 1932 - 1933 - 1934 - 1935 **Primato Corse Italiane vinte.**

www.motorow.it

MOTO GUZZI

Concessionario Esclusivo
Agenzia FARAGLIA
ROMA - Via Velletri 16 - 22

O. TENNI su "GUZZI„ - Vincitore Cat. Lightweight

Tourist Trophy Inglese
Isola di Man - 1937 XV

MODELLI 1938 - XVI

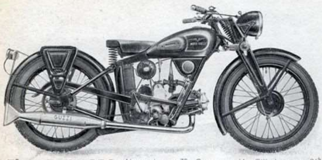
"MOTO GUZZI„

Società Anonima - Capitale L. 9.000.000 versato
Sede legale: **GENOVA** - Via Assarotti, 7 - Telefono **56-962**
Stabilimenti e Amministraz.: **MANDELLO del LARIO** (Como) - Telef. **18**
Filiale: **MILANO** - Piazza Lega Lombarda, 3 - Telefono **91-421**

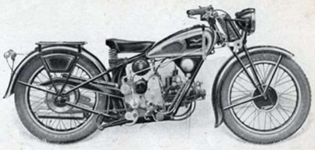
VINCITRICE AL T. T. INGLESE
ANNO 1935-XIII - ANNO 1937-XV
TREDICI VOLTE CAMPIONE D'ITALIA

GOMME PIRELLI

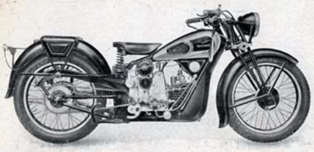
MOTO GUZZI



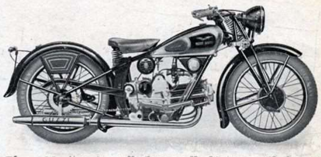
Tipo P. L. 250 Alesaggio mm. 70 - Corsa mm. 64 - Cilindrata cm. 247 Testa del cilindro smontabile, emisferica - Valvole ambedue in testa, inclinate - Cambio a 3 velocità comandato a mano con settore a tacche o a pedale con preselettore - Frizione a dischi metallici - Accensione a magnete - Catena 1/2 × 3/16 Gomme Pirelli 3,00 × 19 - Serbatoi: benzina litri 10 ½, olio litri 2 ½ - Freni ad espansione sulle due ruote - Velocità Km. 100.
PREZZO L. 4.550



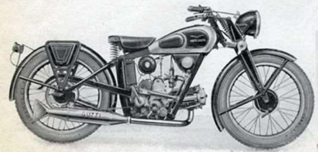
Tipo S. Alesaggio mm. 88 - Corsa mm. 82 - Cilindrata cm. 499 - Testa del cilindro smontabile - Valvola di ammissione laterale e di scarico in testa - Cambio a 4 velocità comandato a mano o a pedale - Frizione a dischi metallici - Accensione a magnete - Catene 5/8 × 1/4 - Gomme Pirelli: anteriore 3,25 × 19, posteriore 3,50 × 19 - Serbatoi: benzina litri 12, olio litri 2 ½ - Freni ad espansione sulle due ruote - Velocità Km. 105.
PREZZO L. 6.700



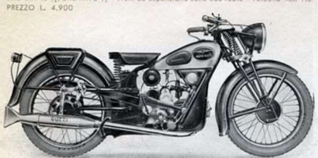
Tipo G. T. S. Alesaggio mm. 88 - Corsa mm. 82 - Cilindrata cm. 499 Testa del cilindro smontabile - Valvola di ammissione laterale e di scarico in testa - Cambio a 4 velocità comandato a mano o a pedale Frizione a dischi metallici - Accensione a magnete - Catena 5/8 × 1/4 - Gomme Pirelli: anteriore 3,25 × 19, posteriore 3,50 × 19 - Serbatoi: benzina litri 12, olio litri 2 ½ Freni ad espansione sulle due ruote - Velocità Km. 100 - Il telaio è sospeso elasticamente anche posteriormente, col sistema brevettato Moto Guzzi che assicura una incomparabile dolcezza di marcia anche su strade a fondo irregolare.
PREZZO L. 7.700



Tipo V. Alesaggio mm. 88 - Corsa mm. 82 - Cilindrata cm. 499 - Testa del cilindro smontabile, emisferica - Valvole ambedue in testa, inclinate Cambio a 4 velocità, comandato a pedale - Frizione a dischi metallici - Accensione a magnete - Catena 5/8 × 1/4 - Gomme Pirelli: anteriore 3,25 × 19, posteriore 3,50 × 19 - Serbatoi: benzina litri 12, olio litri 2 ½ - Freni ad espansione sulle due ruote - Velocità Km. 130.
PREZZO L. 7.250



Tipo P. L. S. 250 Alesaggio mm. 70 - Corsa mm. 64 - Cilindrata cm. 247 - Testa del cilindro smontabile, emisferica - Valvole ambedue in testa, inclinate - Cambio a 3 velocità comandato a mano con settore a tacche o a pedale con preselettore - Frizione a dischi metallici - Accensione a magnete - Catena 1/2 × 3/16 - Gomme Pirelli 3,00 × 19 - Serbatoi: benzina litri 10 ½, olio litri 2 ½ - Freni ad espansione sulle due ruote - Velocità Km. 110.
PREZZO L. 4.900



Tipo P. E. 250 Alesaggio mm. 70 - Corsa mm. 64 - Cilindrata cm. 247 Testa del cilindro smontabile, emisferica - Valvole ambedue in testa, inclinate - Cambio a 3 velocità comandato a mano con settore a tacche o a pedale con preselettore - Frizione a dischi metallici - Accensione a magnete - Catena 1/2 × 3/16 - Gomme Pirelli 3,00 × 19 - Serbatoi: benzina litri 10 ½, olio litri 2 ½ - Freni ad espansione sulle due ruote - Velocità Km. 100 - Il telaio è sospeso elasticamente anche posteriormente, col sistema brevettato Moto Guzzi che assicura una incomparabile dolcezza di marcia anche su strade a fondo irregolare.
PREZZO L. 5.700

Tipo Sport 15 Alesaggio mm. 88 - Corsa mm. 82 - Cilindrata cm. 499 Testa del cilindro smontabile - Valvola di ammissione laterale e di scarico in testa - Cambio a 3 velocità comandato a mano - Frizione a dischi metallici - Accensione a magnete - Catena 5/8 × 1/4 - Gomme Pirelli 3,50 × 19 - Serbatoi: benzina litri 11, olio litri 3 - Freni ad espansione sulle due ruote - Velocità Km. 100.
PREZZO L. 6.700

Fin dal suo primo apparire, nell'immediato dopo guerra, la «MOTO GUZZI» concepita, disegnata e costruita non secondo la tradizione, ma seguendo unicamente i concetti di logica, di razionalità e di praticità, costituì un'autentica novità rivoluzionaria nel campo tecnico e costruttivo.

Ancora oggi, le soluzioni fondamentali che distinsero allora la «MOTO GUZZI», e la differenziarono da tutto il resto della produzione motociclistica mondiale, restano identiche ed immutate.

Cilindro orizzontale, sistema di lubrificazione, blocco motore, per non accennare che alle più caratteristiche ed originali soluzioni della «MOTO GUZZI», apparvero allora, si mantennero sempre e restano oggi in tutta la produzione «MOTO GUZZI», da turismo e da corsa, consacrate da innumerevoli successi sportivi e dalla universale e completa soddisfazione di una sempre crescente clientela

Il cilindro orizzontale è la particolarità più tipica della «MOTO GUZZI»: quella che più da lontano la distingue, insieme con il minimo numero di giri con cui il suo motore può mantenersi in marcia regolare, e che è nella «MOTO GUZZI» leggendario.

La posizione orizzontale del cilindro permette il migliore raffreddamento di quella parte che più ne abbisogna, e cioè della testa, che, grazie a tale posizione orizzontale, l'aria fresca investe direttamente ed uniformemente.

Il problema del raffreddamento nel motore della motocicletta è fondamentale e grande è la difficoltà di risolverlo in maniera soddisfacente per la necessità di conciliare le esigenze di servizio di un veicolo che deve funzionare in diversissime condizioni di clima, di ambiente e di lavoro, pur continuando a mantenersi economico, semplice e maneggevole.

Allo scopo di mantenere un buon raffreddamento del motore, ed oltre alla posizione orizzontale del cilindro, la «MOTO GUZZI» ha adottato uno speciale ed originalissimo sistema di lubrificazione grazie al quale il difficile compito viene impeccabilmente raggiunto.

Nella «MOTO GUZZI», infatti, l'olio, oltre alla consueta funzione di lubrificante, ha anche il compito importantissimo di raffreddare il motore, compiendo l'ufficio dell'acqua nei motori a circolazione d'acqua. Sono oltre 60 litri di olio che, a mezzo di due apposite pompe, durante ogni ora di marcia, passano dal serbatoio al motore e dal motore al serbatoio. Una pompa aspira l'olio dal serbatoio e lo inietta nell'albero motore dalla parte della distribuzione. L'olio percorre quindi i condotti dell'albero a gomito ed esce da un foro praticato in esso sotto la testa di biella. Dopo aver lubrificato quest'ultima, l'olio esce ai lati di questa e, per forza centrifuga, viene proiettato sullo spinotto, sul pistone e sulle pareti del cilindro, nonchè sugli ingranaggi del cambio, lubrificando e raffreddando questi organi. L'olio sovrabbondante, mediante apposita fascia elastica applicata al pistone, viene ricacciato nel carter e si raccoglie nel fondo di questo. Da qui, mediante la seconda pompa, l'olio viene aspirato e spinto nel serbatoio, il quale, essendo posto sul davanti della macchina ed essendo investito in pieno dalla corrente d'aria, compie l'ufficio del radiatore nei motori a circolazione d'acqua.

Inoltre, il senso di rotazione del motore, contrario alla direzione di marcia, e contrario a quella che è la norma comune, combinato con la disposizione orizzontale del cilindro, favorisce la perfetta lubrificazione del cilindro stesso, poichè le goccioline d'olio vengono, per forza centrifuga, proiettate sulla parte superiore del cilindro, donde, per gravità, l'olio scende a lubrificarne la parte inferiore.

La logica soluzione del blocco unico motore-frizione-cambio adottata dalla «MOTO GUZZI» esige assoluta precisione di lavorazione: essa sola può dare organica compattezza all'assieme del motore-frizione-cambio ed assicurare una trasmissione precisa.

La soluzione motore-frizione-cambio in blocco unico, costituisce una delle più salienti caratteristiche della «MOTO GUZZI», e fu magistralmente risolta fin dal suo primo esemplare: da allora non fu mai modificata avendo sempre dato risultati soddisfacenti sotto ogni punto di vista.

Inoltre la «MOTO GUZZI» per prima nel mondo adottò motori con cilindri a corsa inferiore dell'alesaggio, soluzione che permette basse velocità lineari del pistone.

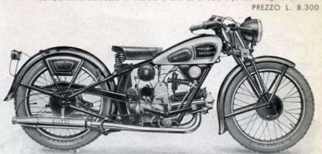
La «MOTO GUZZI» è stata la prima motocicletta del mondo che abbia adottato le molle di richiamo delle valvole a forma di spillo, che lavorano in condizioni termiche ideali e consentono una minor lunghezza del gambo di valvola.

La «MOTO GUZZI» per prima nel mondo adottò la distribuzione ad asse a camme in testa. Queste soluzioni sono state largamente seguite dalla tecnica motoristica di tutto il mondo.

La «MOTO GUZZI» ha fatto scuola.

La «MOTO GUZZI» è la tipica motocicletta italianissima, inconfondibile, originalissima, antitradizionale, araldo della genialità e del lavoro italiano in tutti i mercati del mondo!

Tipo G. T. V. Alesaggio mm. 88 - Corsa mm. 82 - Cilindrata cm. 499 Testa del cilindro smontabile, emisferica - Valvole ambedue in testa, inclinate - Cambio a 4 velocità, comandato a pedale - Frizione a dischi metallici - Accensione a magnete - Catena 5/8 × 1/4 - Gomme Pirelli: anteriore 3,25 × 19, posteriore 3,50 × 19 - Serbatoi: benzina litri 12, olio litri 2 ½ - Freni ad espansione sulle due ruote - Velocità Km. 130 - Il telaio è sospeso elasticamente anche posteriormente, col sistema brevettato Moto Guzzi che assicura una incomparabile dolcezza di marcia anche su strade a fondo irregolare.
PREZZO L. 8.300

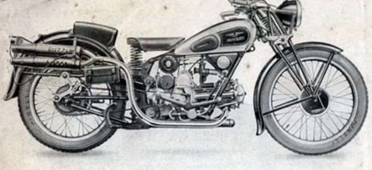


Tipo W. Alesaggio mm. 88 - Corsa mm. 82 - Cilindrata cm. 499 - Testa del cilindro smontabile, emisferica - Valvole ambedue in testa, inclinate Cambio a 4 velocità comandato a pedale - Frizione a dischi metallici - Accensione a magnete - Catena 5/8 × 1/4 - Gomme Pirelli: anteriore 3,00 × 20 rigata, posteriore 3,25 × 20 - Serbatoi: benzina litri 12, olio litri 2 ½ - Freni ad espansione sulle due ruote - Velocità Km. 140.
PREZZO L. 8.200

Tipo G. T. W. Alesaggio mm. 88 - Corsa mm. 82 - Cilindrata cm. 499 Testa del cilindro smontabile, emisferica - Valvole ambedue in testa, inclinate - Cambio a 4 velocità, comandato a pedale - Frizione a dischi metallici - Accensione a magnete - Catena 5/8 × 1/4 - Gomme Pirelli: anteriore 3,25 × 19 rigata, posteriore 3,50 × 19 - Serbatoi: benzina litri 12, olio litri 2 ½ Freni ad espansione sulle due ruote - Velocità Km. 140 - Il telaio è sospeso elasticamente anche posteriormente, col sistema brevettato Moto Guzzi che assicura una incomparabile dolcezza di marcia anche su strade a fondo irregolare.
PREZZO L. 9.250

CREATRICE DEL TELAIO ELASTICO A MOLLE ELICOIDALI

DC2
250

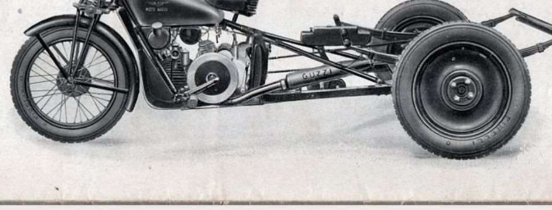


Tipo G. T. C. Alesaggio mm. 88 - Corsa mm. 82 - Cilindrata cm. 499 - Testa del cilindro smontabile, emisferica - Valvole ambedue in testa, inclinate - Cambio a 4 velocità, comandato a pedale - Frizione a dischi metallici - Accensione a magnete - Catena 5/8 × 1/4 Gomme Pirelli: anteriore 3,00 × 20, posteriore 3,50 × 19 - Serbatoi: benzina litri 17, olio litri 3 - Freni ad espansione sulle due ruote Velocità Km. 150 - Il telaio è sospeso elasticamente anche posteriormente, col sistema brevettato Moto Guzzi che assicura una incomparabile dolcezza di marcia anche su strade a fondo irregolare.

PREZZO L. 9.900

Mototelaio cc. 500

Alesaggio mm. 88 - Corsa mm. 82 Cilindrata cm. 499 - Testa del cilindro smontabile - Valvola di ammissione laterale e di scarico in testa - Cambio a 3 velocità in avanti e retromarcia oppure 4 velocità in avanti - La trasmissione è a catena e differenziale - Un freno ad espansione sulla ruota anteriore, uno a nastro sulla scatola del differenziale - Dispositivo che permette di mantenere frenato il veicolo - Serbatoi: benzina litri 17, olio litri 3 - Gomme Pirelli: anteriore 3,50 × 19, posteriori 4,00 × 17 - Portata Q.li 8 - Velocità a pieno carico Km. 60, salite circa fino al 15 %.
PREZZO L. 8.300



La "MOTO GUZZI„ pratica i seguenti prezzi e le seguenti condizioni di vendita:

	TIPO	Contanti	Pagamento a Rate	12 mesi	18 mesi	Premio Assicurazione 12 mesi	Premio Assicurazione 18 mesi
MOTOCICLETTE	S	6.700,–	Quota in contanti Quota mensile in effetti	2.590,– 360,–	2.785,– 235,–	168,–	252,–
	Sport 15	6.700,–	Quota in contanti Quota mensile in effetti	2.590,– 360,–	2.785,– 235,–	168,–	252,–
	V	7.250,–	Quota in contanti Quota mensile in effetti	2.800,– 390,–	3.000,– 255,–	182,–	273,–
	P. L. 250	4.550,–	Quota in contanti Quota mensile in effetti	1.300,– 285,–	1.470,– 185,–	130,–	195,–
	P. L. S. 250	4.900,–	Quota in contanti Quota mensile in effetti	1.650,– 285,–	1.820,– 185,–	135,–	202,–
	P. E. 250	5.700,–	Quota in contanti Quota mensile in effetti	1.815,– 340,–	1.945,– 225,–	144,–	216,–
	G. T. S.	7.700,–	Quota in contanti Quota mensile in effetti	3.130,– 400,–	3.270,– 265,–	194,–	291,–
	G. T. V.	8.300,–	Quota in contanti Quota mensile in effetti	3.615,– 410,–	3.795,– 270,–	208,–	312,–
	W	8.200,–	Questo tipo è venduto esclusivamente per pagamento totale a contanti				
	G. T. W.	9.250,–	Questo tipo è venduto esclusivamente per pagamento totale a contanti				
	G. T. C.	9.900,–	Questo tipo è venduto esclusivamente per pagamento totale a contanti				
Carrozzino		1.800,–	Quota in contanti Quota mensile in effetti	885,– 80,–	965,– 50,–	45,–	67,–
Mototelaio 500		8.300,–	Quota in contanti Quota mensile in effetti	3.615,– 410,–	3.795,– 270,–	208,–	312,–

Prezzi per Motocicli e Veicoli completi di impianto elettrico 30 Watts a dinamo separata e tromba elettrica

GARANZIA. — La garanzia consiste nell'impegno della «MOTO GUZZI» di riparare o sostituire nei propri Stabilimenti, entro un periodo di SEI MESI dalla vendita, quei pezzi che risultassero eventualmente difettosi per materiale e lavorazione e resi franchi di porto e dogana ai suoi Stabilimenti di Mandello del Lario. Sono escluse da tale garanzia quelle parti non costruite dalla Soc. An. «MOTO GUZZI», per le quali valgono le eventuali garanzie delle Case costruttrici. La garanzia per i Veicoli da Trasporto è subordinata alla naturale condizione che il Veicolo non sia stato, durante l'uso, caricato oltre la portata concessa, e ciò ad esclusivo giudizio della «MOTO GUZZI».

Per il tipo G. T. C., a causa dell'eccezionale potenza da esso sviluppata, e dello sforzo anormale cui generalmente si assoggetta tale macchina in corsa, la Casa non assume garanzia sulla durata del materiale mantenendo come il solito quella sulla scrupolosa esattezza di lavorazione.

La «MOTO GUZZI» non accetta responsabilità sia per quelle macchine eventualmente alterate o riparate fuori dai suoi Stabilimenti come per quelle sulle quali siano stati montati pezzi non originali della Casa. In nessun caso il compratore potrà richiedere risoluzione del contratto o risarcimento dei danni.

OSSERVAZIONI: 1) I prezzi esposti, per le Motociclette, si intendono per merce resa franca di trasporto e di imballo presso tutti i Concessionari italiani della «MOTO GUZZI», e per il Carrozzino ed i Veicoli da Trasporto, per merce franca Stabilimenti Mandello del Lario (Como).
2) Gli importi dell'Assicurazione e degli eventuali extra, contachilometri, ecc. si devono corrispondere in contanti col primo versamento.

RISERVA. — La Soc. Anon. «MOTO GUZZI» si riserva il diritto di apportare variazioni tecniche o di finimento, senza preavviso, anche per ordini in corso.

Autorizzata la distribuzione in tutti i Comuni del Regno ai sensi dell'art. 113 Legge P. S. e 217 relativo Regolam. dall'onor. Ufficio P. S. di Lecco in data 15-2-1938 - Casa Edit. GUIDO STEFANONI già Corti - LECCO - 2-938 XVI

GOMME PIRELLI