



"MOTO GUZZI,"

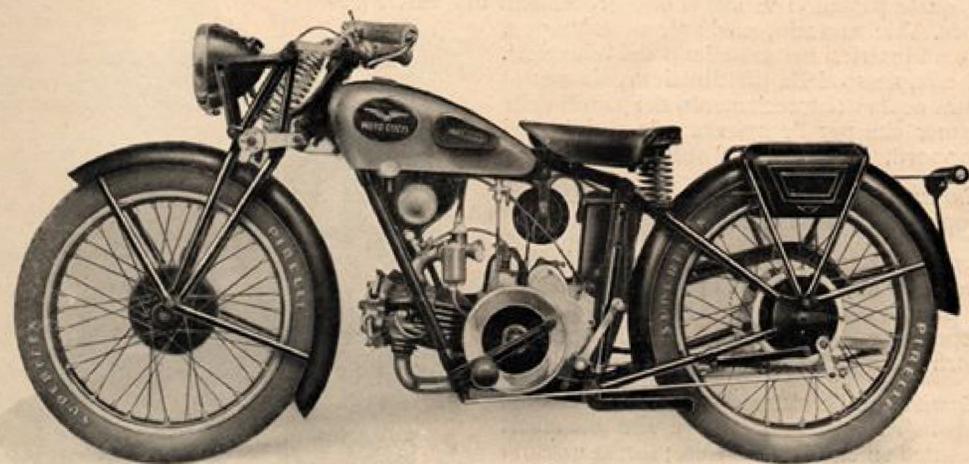
SOCIETÀ ANONIMA

Sede Legale: GENOVA - Via Assarotti, 7 - Telefoni 56.960 - 56.962

Stabilimenti ed Amministrazione: MANDELLO del LARIO (Como) - Telefono 18

Filiale: MILANO - Piazza Lega Lombarda, 3 - Telefono 91-421

Tipo P. 250



Tipo P. 250 - Lato volano

MOTORE

Categ. 250 a 4 tempi - Alesaggio 68 mm. - Corsa 64 mm. - Valvole in testa inclinate a 31° - *Albero a gomito* di acciaio cementato, temperato e rettificato, lavorante su cuscinetti di grande diametro, a sfere dal lato distribuzione e a rulli dal lato volano. L'albero è particolarmente robusto per sopportare con conveniente margine di sicurezza e senza vibrazioni, tutte le sollecitazioni conseguenti agli scoppi, alle forze d'inerzia ed alle velocità di rotazione. E' costruito in due parti, con innesto cilindrico e bloccaggio a bullone.

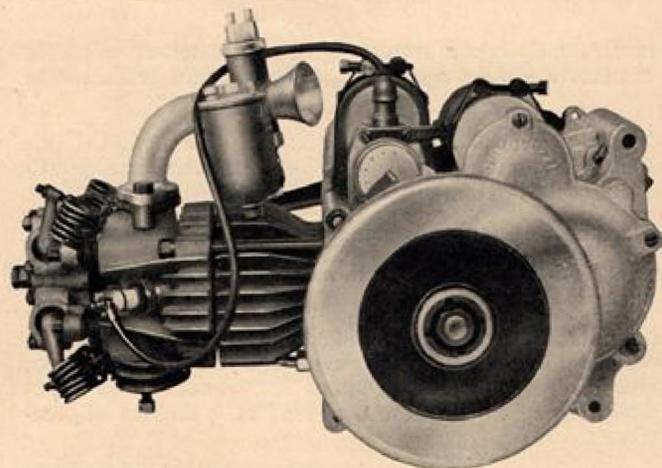
Biella in acciaio al cromo nichel stampata, cementata e rettificata, montata su aghi; ha la sezione a doppio T e la testa in un sol pezzo.

Pistone di buona lega d'alluminio, leggero e robusto, guarnito di tre fasce elastiche rettificata su tutta la superficie e di una fascia al fondo.

Spinotto di grande diametro, di acciaio speciale, cementato, rettificato e fissato col noto sistema di fermi a molla.

Volano esterno, di grande dimensione, in acciaio stampato e completamente lavorato e cromato.

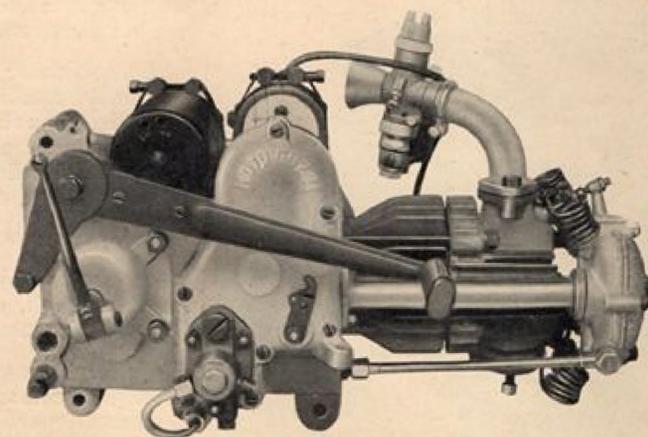
Cilindro e testa fusi in ghisa micromizzata e convenientemente alettati. Il cilindro è fissato ad incastro sia alla base del carter che all'appoggio della testa; è rettificato



Il motore visto dal lato del volano

La *MOTO GUZZI* non accetta responsabilità sia per quelle macchine eventualmente alterate o riparate fuorì 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.



Il motore visto dal lato della distribuzione

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 Società Anonima *MOTO GUZZI*, per le quali valgono le eventuali garanzie delle Case costruttrici.

ALCUNE VITTORIE della *MOTO GUZZI*

- Anno 1924 1° CAMPIONATO D'EUROPA - MONZA - I e II assoluta - Record sul percorso e sul giro.
- 1926 GRAN PREMIO DELLE NAZIONI - MONZA - I e II categ. 250 - Record sul percorso e sul giro.
- 1927 GRAN PREMIO DELLE NAZIONI - MONZA - I, II e III categ. 250 - Record sul percorso e sul giro.
- 1928 GRAN PREMIO DELLE NAZIONI - MONZA - I, II, III, IV e V categ. 250.
- 1929 GRAN PREMIO DELLE NAZIONI - MONZA - I, II e III e giro più veloce cat. 250 (Nuovo Record).
- 1930 GRAN PREMIO DELLE NAZIONI - MONZA - I, II e III e giro più veloce categ. 250.
- 1931 GRAN PREMIO DELLE NAZIONI - MONZA - I, II e III e giro più veloce categ. 250.
- 1931 GRAN PREMIO DI MONZA HANDICAPP - I e II assoluta con moto 250.
- 1923 CIRCUITO DEL LARIO (T. T. d'Italia) - I assoluta - Record sul percorso e sul giro.
- 1924 CIRCUITO DEL LARIO (T. T. d'Italia e I Gran Premio d'Industria) - I e II assoluta - Record 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 categ. 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 - Record sul percorso e sul giro.
- 1927 CIRCUITO DEL LARIO (T. T. d'Italia e IV Gran Premio d'Industria) - II assoluta - I categ. 250, Giri più veloci in categ. 250 e 500.
- 1929 CIRCUITO DEL LARIO (T. T. d'Italia e VI Gran Premio d'Industria) - I, III e IV categ. 250 e giro più veloce.
- 1930 CIRCUITO DEL LARIO (T. T. d'Italia e VII Gran Premio d'Industria) - I, II e III categ. 250.
- 1931 CIRCUITO DEL LARIO (T. T. d'Italia e VIII Gran Premio d'Industria) - I, II, III e giro più veloce categ. 250.

- Anno 1923 GIRO D'ITALIA - I assoluta.
- 1926 GIRO D'ITALIA - I assoluta - II assoluta - III assoluta - Equipe I assoluta.
- 1924 GRAN PREMIO DI GERMANIA (Grunewald) - I categ. 500.
- 1930 GRAN PREMIO DI GERMANIA (Avus) - I categ. 250.
- 1925 GRAN PREMIO SVIZZERO (Klausen) - I categ. 250.
- 1927 GRAN PREMIO SVIZZERO (Ginevra) - I categ. 250 e giro più veloce.
- 1931 GRAN PREMIO SVIZZERO (Lugano) - I categ. 250.
- 1931 GRAN PREMIO SVIZZERO (Berna) - I categ. 250.
- 1932 GRAN PREMIO SVIZZERO (Berna) - I categ. 250 e giro più veloce.
- 1933 GRAN PREMIO SVIZZERO (Berna) - I categ. 250 (Nuovo Record).
- 1924 GRAN PREMIO MOTO CLUB D'ITALIA - I categ. 500.
- 1925 GRAN PREMIO MOTO CLUB D'ITALIA - I assoluta.
- 1926 GRAN PREMIO MOTO CLUB D'ITALIA - I categ. 500.
- 1927 GRAN PREMIO MOTO CLUB D'ITALIA - I e II categ. 250 e giro più veloce.
- 1928 GRAN PREMIO MOTO CLUB D'ITALIA - I, II e III categ. 250.
- 1937 GRAN PREMIO MOTO CLUB D'ITALIA - I, III, IV e V categ. 250 e giro più veloce.
- 1931 GRAN PREMIO MOTO CLUB D'ITALIA (Roma) - I, II, III, IV e giro più veloce categ. 250.
- 1926 GRAN PREMIO REALE DI ROMA - I assoluta.
- 1928 GRAN PREMIO REALE DI ROMA - I, II, III, IV e V categ. 250.
- 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 categ. 250.
- 1932 GRAN PREMIO D'EUROPA (Roma) - I e II categ. 250 e giro più veloce.
- 1933 GRAN PREMIO D'ITALIA (Roma) - I, II, III cat. 250 e giro più veloce - cat. 500 giro più veloce.
- 1931 GRAN PREMIO DI FRANCIA (Montlhery) - I categ. 250.
- 1932 GRAN PREMIO DI FRANCIA (Montlhery) - I categ. 250 e giro più veloce.
- 1932 GRAN PREMIO DI MARSIGLIA - I categ. 250 e giro più veloce.
- 1933 GRAN PREMIO DEL BELGIO (Francorchamps) - I categ. 250 e giro più veloce.
- 1933 GRAN PREMIO DI MORAVIA (Marovska Ostrava) - I categ. 250.
- 1926 DETENTRICE DI N. 31 RECORDS MONDIALI.
- 1926 T. T. INGLESE - Isola di Man - II categ. 250 a 20" dal primo e giro più veloce.
- 1927 T. T. INGLESE - Isola di Man - II categ. 250.
- 1929 T. T. INGLESE - Isola di Man - Categ. 250 - Record sul giro (Nuovo Record).
- 1927 T. T. DI MORAVIA - I assoluta con macchina 250 e giro più veloce.
- 1933 T. T. DI POLONIA (Vilna) - I categ. 250.
- 1933 T. T. DI SPAGNA (Bilbao) - I categ. 250 e giro più veloce.
- 1932 MILANO-ROMA-NAPOLI - Coppa d'Oro Mussolini - I, II assoluta con macchina 500 - III, IV assoluta con macchina 250 - I categ. Sidecar.
- 1924 TARGA FLORIO - I, II, III e IV categ. 500.
- 1929 TARGA FLORIO - I e II categ. 250.
- 1930 TARGA FLORIO - I e II categ. 250.
- 1931 TARGA FLORIO - I, II, III e IV cat. 250 - Nuovo Record sul percorso e sul giro.
- 1932 TARGA FLORIO - I categ. 250.
- 1933 TARGA FLORIO - I categ. 250.
- 1923 CIRCUITO INTERNAZIONALE DI CREMONA - Record sui 10 km. categ. 500.
- 1924 CIRCUITO INTERNAZIONALE DI CREMONA - Record sui 10 km. categ. 500.
- 1924 CONCORSO INTERNAZIONALE DI CONSUMO - I categ. 500.
- 1924 CONCORSO INTERNAZIONALE DI CONSUMO - I e II categ. 500.
- 1925 CONCORSO INTERNAZIONALE DI CONSUMO - I assoluta cat. Moto - I assoluta cat. Sidecar.
- 1926 CONCORSO INTERNAZIONALE DI CONSUMO - I categ. 500 - I categ. 500 Sidecar.
- 1927 CONCORSO INTERNAZIONALE DI CONSUMO - I categ. 500.
- 1928 CONCORSO INTERNAZIONALE DI CONSUMO - I categ. 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.
- 1927 CAMPIONATO ITALIANO ESPERTI - Categ. 250.
- 1928 CAMPIONATO ITALIANO ESPERTI - Categ. 250.
- 1929 CAMPIONATO ITALIANO ESPERTI - Categ. 250.
- 1930 CAMPIONATO ITALIANO ESPERTI - Categ. 250.
- 1931 CAMPIONATO ITALIANO ESPERTI - Categ. 250.
- 1932 CAMPIONATO ITALIANO ESPERTI - Categ. 250.
- 1933 CAMPIONATO ITALIANO ESPERTI - Categ. 250.
- 1930 CAMPIONATO DI ROMANIA
- 1926 RECORD CORSE ITALIANE VINTE.
- 1927 RECORD CORSE ITALIANE VINTE.
- 1928 RECORD CORSE ITALIANE VINTE.
- 1929 RECORD CORSE ITALIANE VINTE.
- 1930 RECORD CORSE ITALIANE VINTE.
- 1931 RECORD CORSE ITALIANE VINTE.
- 1932 RECORD CORSE ITALIANE VINTE.
- 1933 RECORD CORSE ITALIANE VINTE.

e lucidato a specchio; la testa è internamente a forma emisferica, ed è completamente finita di lavorazione in tutte le sue parti.

Valvole e distribuzione: Valvola di scarico in acciaio speciale al cromo-nichel-molibdeno. Valvola di aspirazione in acciaio al cromo-wolframio. Ingranaggi della distribuzione in acciaio al nichel, cementati e temperati. Cames lavorate entrambe in un sol pezzo, cementate, temperate e rettificare nel profilo.

Il comando della valvola è del sistema ad aste e bilancieri. Le valvole sono richiamate nella loro sede da molle a spillo del classico sistema **Guzzi**. Le sezioni di passaggio dei gas e i condotti di ammissione e scarico, sono molto ampi e calcolati in modo da consentire un'ottima resa di potenza.

I bilancieri sono contenuti in un castelletto di alluminio, piazzato sulla testa del motore e fuso in due metà congiunte a mezzo prigionieri, che assicurano la tenuta ermetica dei vapori d'olio che vi circolano; parte di questi, attraverso un canaletto ottenuto di fusione, va a lubrificare il gambo della valvola di ammissione, l'eccesso ritorna nel carter motore.

I bilancieri in acciaio al cromo, cementati, temperati e rettificati, lavorano su robusti ed efficienti supporti. Le aste di comando, tubolari, leggerissime, in acciaio al cromo ad altissima resistenza, sono affiancate e racchiuse in un astuccio tubolare lungo il quale passano i vapori d'olio provenienti dal carter motore. Tale astuccio, mediante premistoppa, va ad inserirsi nel castelletto dei bilancieri. Il complesso della distribuzione, sia per la cura posta nel tracciamento dei profili delle cames che per l'ampiezza e la rigidità dei supporti, risulta di un'ottima silenziosità.

Carburatore: A. M. A. L. comandato a doppia leva dal manubrio.

Lubrificazione: Viene effettuata con il classico sistema **Guzzi** della pompa di mandata e pompa di ricupero, con il serbatoio d'olio separato ed in posizione frontale onde favorire il massimo raffreddamento.

Cambio: Solito sistema **Guzzi** a tre velocità, ad ingranaggi scorrevoli e con gli alberi montati su cuscinetti a sfere; forma un solo blocco con il carter motore. La leva di comando delle marcie è a pedale con selettore; è posta direttamente sul carter. Il cambio è automaticamente lubrificato dal motore. La trasmissione tra motore e cambio è fatta da una coppia di ingranaggi cilindrici di precisione.

Frizione: A 4 dischi di acciaio e 4 di similoro, di grande superficie e durata illimitata, come in tutti gli altri modelli **Guzzi**. La molla della frizione trovasi dal lato pignone catena e quindi la sua registrazione è accessibilissima.

Messa in moto: A pedale.

Accensione: A magnete Bosch.

Impianto elettrico: Miller, 30 Watts, a dinamo separata, comandata da un ingranaggio accoppiato a quello della frizione, solito sistema **Guzzi**. - Claxon Bosch.

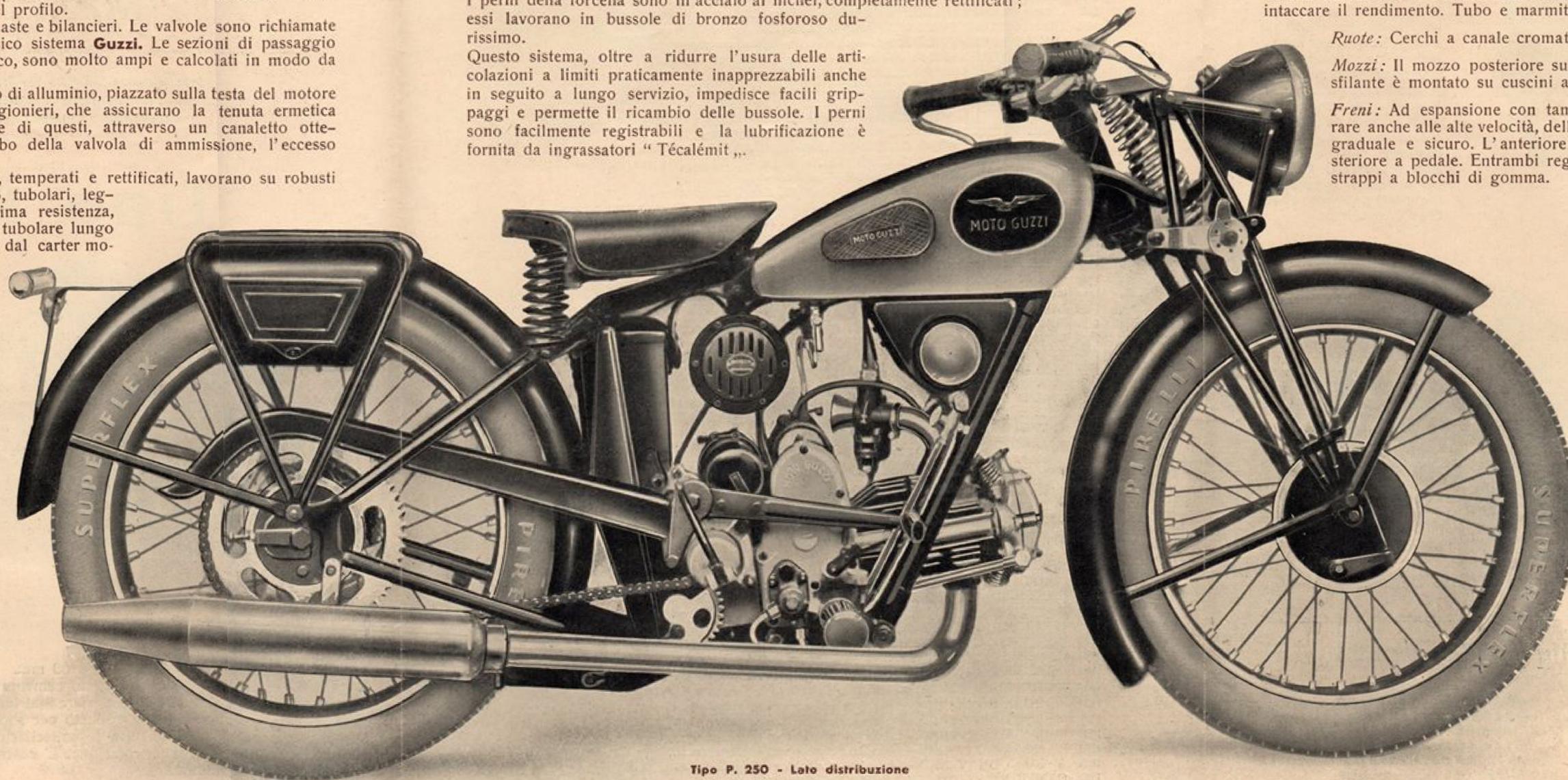
TELAIO

Di struttura molto robusta, a culla doppia ed essenzialmente composto di tre parti smontabili: l'anteriore, la posteriore e la centrale. I tubi sono in acciaio trafilato della migliore qualità; le congiunzioni in ferro stampato. Saldatura a ottone. Il telaio è stato

disegnato in modo da dare alla macchina una perfetta stabilità ed una grandissima resistenza.

Forcella: Tubolare, del tipo a parallelogramma, deformabile, con molla conica centrale, lavorante a compressione, come adottata per i tipi **Guzzi** categoria 500. I perni della forcella sono in acciaio al nichel, completamente rettificati; essi lavorano in bussole di bronzo fosforoso durissimo.

Questo sistema, oltre a ridurre l'usura delle articolazioni a limiti praticamente inapprezzabili anche in seguito a lungo servizio, impedisce facili grip-paggi e permette il ricambio delle bussole. I perni sono facilmente registrabili e la lubrificazione è fornita da ingrassatori "Técalémit",



Tipo P. 250 - Lato distribuzione

Ammortizzatori: A frizione, registrabili a mano in marcia. La forcella è fornita di frenasterzo. — **Cavallo:** Centrale nel classico sistema **Guzzi** in lamiera robusta e facilmente manovrabile. — **Portapacchi:** In tubo robustissimo sistemato al centro della ruota posteriore.

Serbatoio benzina: Capacità circa litri 10; stagnato internamente e cromato all'esterno. E' fornito di riserva. Il gruppo rubinetti benzina è provvisto di un ampio filtro.

Ginocchiere: Sistemate sul serbatoio.

Serbatoio olio: Capacità circa litri 2; sistemato in posizione di massimo raffreddamento e munito di un ampio filtro.

Sella: Di grande dimensione a molle multiple, confortevole e robusta, sistemata in giusta relazione con la posizione del manubrio e dei poggiatesta, consente una guida molto comoda e di grande sicurezza.

Scappamento: Un unico tubo di scarico terminante in una marmitta di dimensioni sufficienti da rendere il motore silenzioso come una **Guzzi** 500 cm.³ e senza per questo intaccare il rendimento. Tubo e marmitta interamente cromati.

Ruote: Cerchi a canale cromati e filettati e pneumatici "Pirelli", 3.00-19.

Mozzi: Il mozzo posteriore su cuscini a sfere, il mozzo anteriore con perno sfilante è montato su cuscini a rulli conici.

Freni: Ad espansione con tamburi a grandissimo diametro, così da assicurare anche alle alte velocità, delle quali è capace la macchina, un arresto rapido, graduale e sicuro. L'anteriore è comandato a mano sul manubrio, ed il posteriore a pedale. Entrambi registrabili. Il mozzo posteriore è munito di parastrappi a blocchi di gomma.

Manubrio: A comandi esterni, di comoda sagomatura, robustissimo, regolabile e fissato alla forcella a mezzo di morsetti. Le calotte di sterzo sono di grandi dimensioni e rettificare nelle gole dopo la tempera.

Trasmissione: A catena unica, marca Renold, dal cambio alla ruota, con buon giunto elastico sulla ruota posteriore e coperta nella parte superiore da un efficace carterino. La catena è lubrificata dalla nebbia d'olio trascinata dall'aria di scarico del carter motore.

Parafanghi: In lamiera di acciaio robusta.

Accessori: Due ampie borsette, sistemate nel portabagagli, contengono la dotazione dei ferri e l'eventuale camera d'aria di scorta.

Finitura: La verniciatura è accuratamente eseguita con sottofondo di antiruggine, una mano di opaco e due di lucido. Serbatoi, parafanghi e borsette sono verniciati alla nitrocellulosa e accuratamente lucidati e filettati.

Cromatura: Tutte le parti lucide sono cromate; la bulloneria e le parti meccaniche sono parkerizzate. — **Appoggiatesta:** In ferro stampato, muniti di manicotto di gomma. — **Interasse:** Metri 1,32. — **Velocità:** Dal passo d'uomo ad oltre 100 Km. all'ora.

PREZZO: L. 4250 per moto completa di impianto elettrico Miller e Claxon Bosch e RESA FRANCA DI OGNI SPESA IN TUTTA ITALIA, presso tutte le sedi dei Concessionari Moto Guzzi.

Tipo 175 — Differisce essenzialmente dal tipo P. 250 per le seguenti caratteristiche:

Cilindro testa e carter motore adattati per l'alesaggio 59.

Cambio di velocità comandato a mano.

Serbatoio cromato senza ginocchiere.

Ruote con mozzi a coni registrabili.

Telaio in tubo acciaio.

Verniciatura: Telaio, parafanghi e ruote in rosso amaranto senza filettature.

Velocità circa 100 Km. all'ora.

PREZZO: L. 3980 per Moto completa di impianto elettrico Miller e Claxon Bosch e RESA FRANCA DI OGNI SPESA IN TUTTA ITALIA presso tutte le sedi dei Concessionari Moto Guzzi.

EXTRA PREZZO per impianto elettrico Bosch 30 Watts L. 135