

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

Sono suoi pregi:

- il grande rendimento del motore;*
- la forma elegantissima di tutto l'insieme;*
- la robustezza e la stabilità di marcia;*
- i materiali di prim'ordine e l'accurata lavorazione.*



CARATTERISTICHE

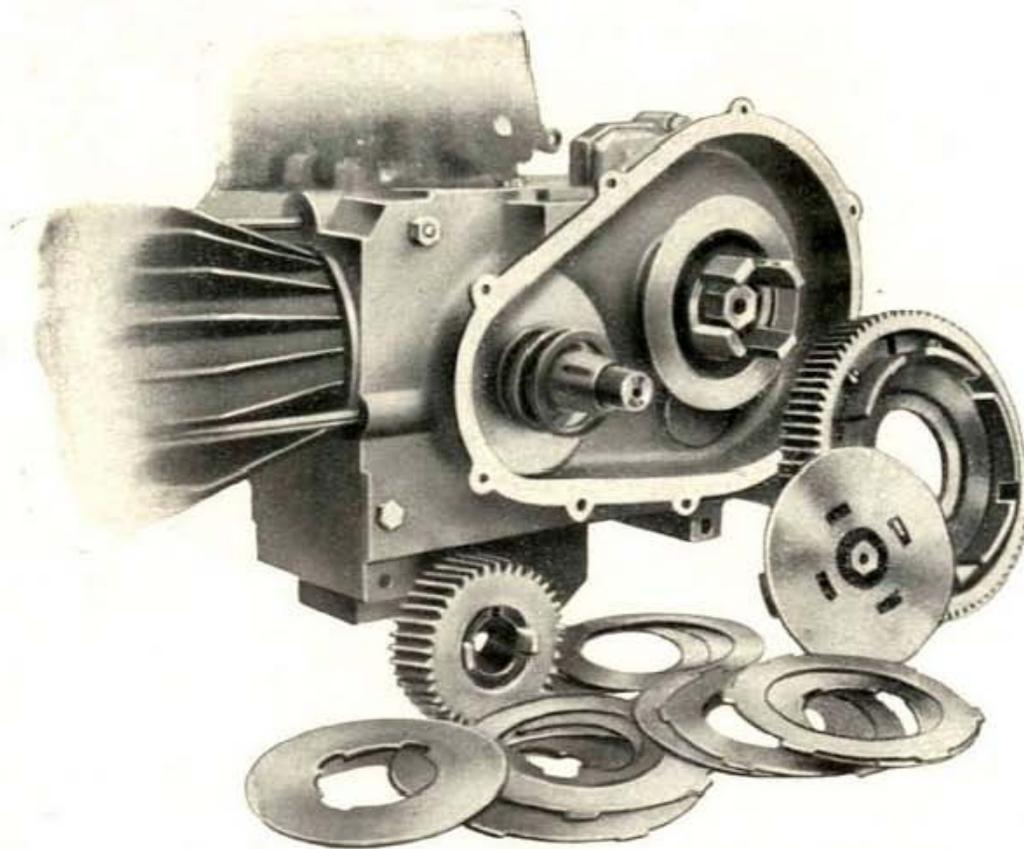
TIPO SPORT

PARTE MOTORE

Cilindro: Orizzontale - Alesaggio mm. 88 - Corsa mm. 82 - Cilindrata cm.³ 499 - Raffreddamento ad aria - Testa del cilindro riportata, facilmente smontabile, si da permettere la completa manutenzione interna.

Valvole di grande diametro per favorire il massimo afflusso dei gas: quella d'aspirazione laterale e quella di scarico in testa, comandate meccanicamente, stampate in acciaio cromo volframo, resistentissime alle alte temperature. Degna di particolare menzione è l'esistenza di un apparecchio, il quale, anche nel caso che la valvola di scarico si rompa, garantisce la perfetta incolumità del pistone, cilindro e testina.

Grazie a tale dispositivo, la MOTO GUZZI possiede tutti i vantaggi delle Moto a valvole in testa, avendone eliminati tutti gli inconvenienti. La superficie radiante delle alette, giudiziosamente distribuite, la posizione del cilindro,



investito di testa dall'aria ed il sistema speciale di lubrificazione, che contribuisce ad assicurare un ottimo raffreddamento, mantengono il motore a giusta temperatura ed in piena efficienza su qualunque salita.

Cambio di velocità: A train baladeur - 3 velocità - ingranaggi robustissimi - rigidità perfetta ed allineamento sempre esatto di tutti i meccanismi di trasmissione.

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

Carter: Motore, cambio, frizione sono rinchiusi nello stesso carter.

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

Accensione: Magnete Bosch, blindato.

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

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

Pistone: Di buona lega d'alluminio leggero e robusto, guarnito di fascie elastiche rettificata su tutta la superficie.

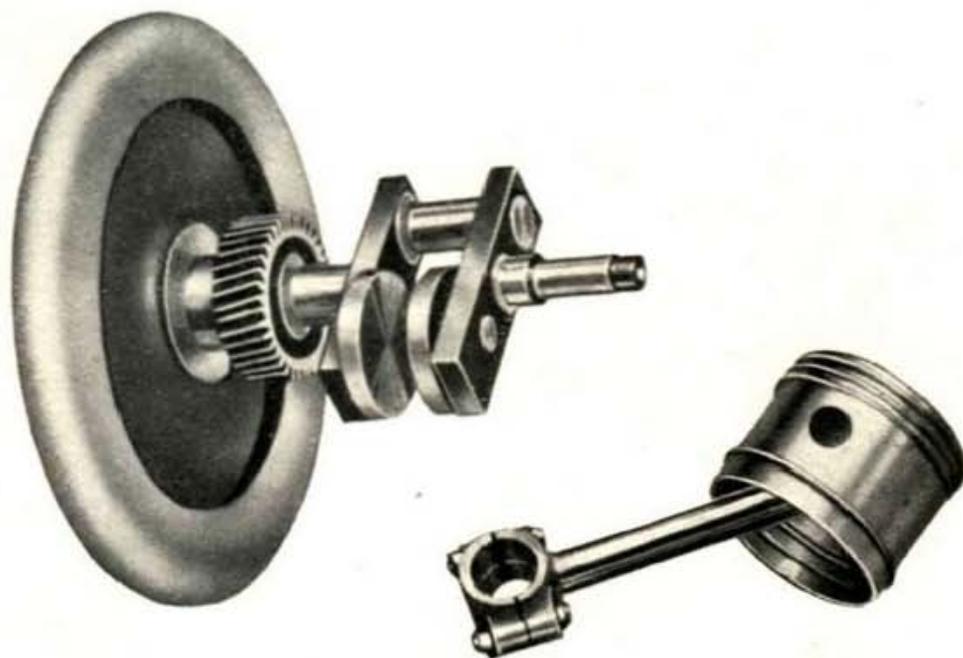
Carburatore: A. M. A. C. comandato dal manubrio.

Lubrificazione: Completamente automatica a circolazione forzata.

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

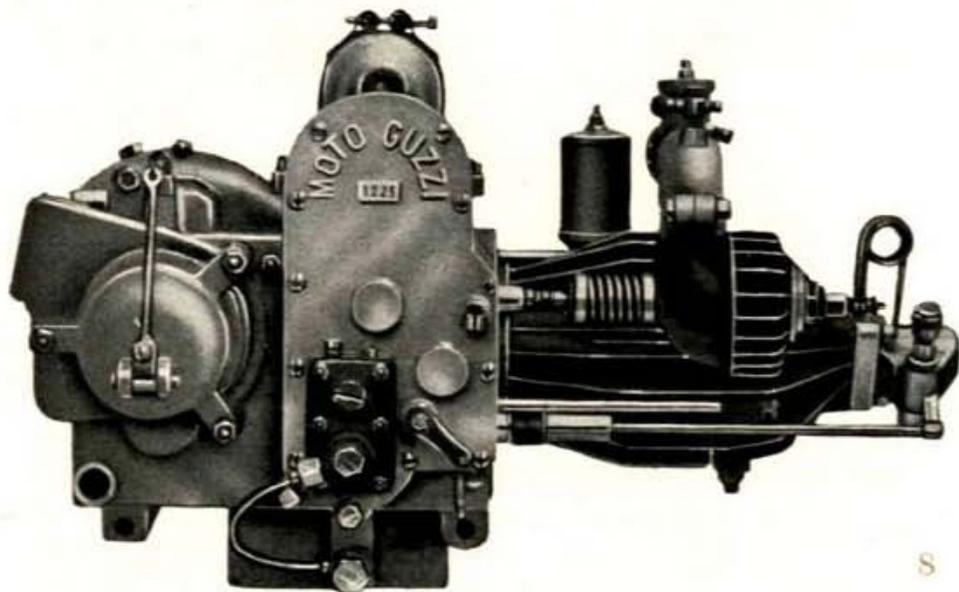
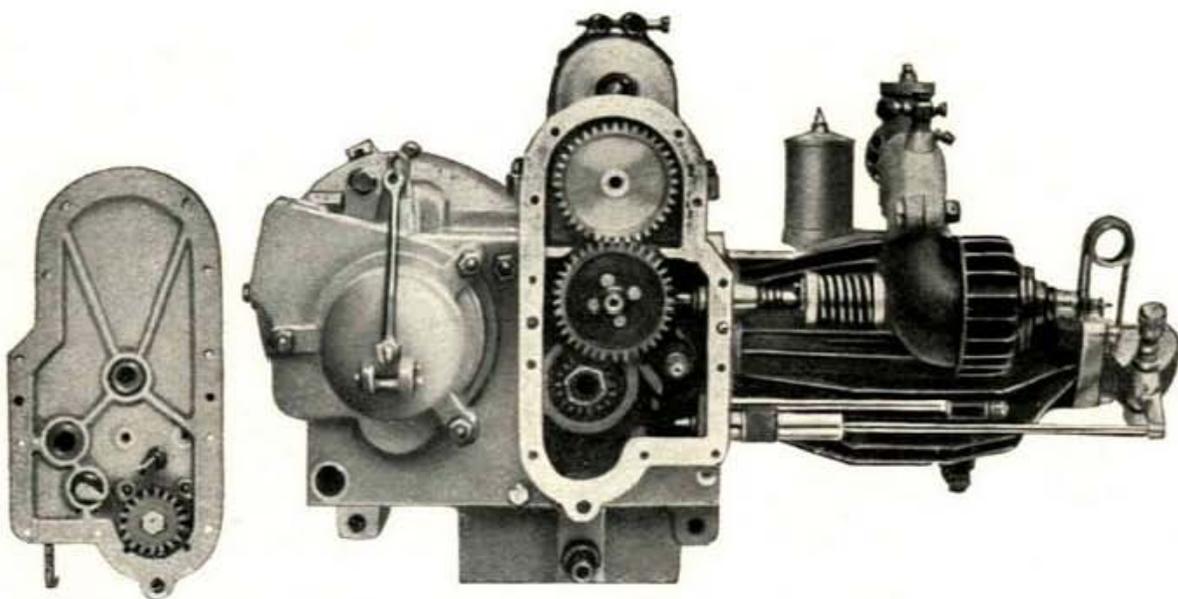
Volante: Esterno - in acciaio stampato e con buon dispositivo per eliminare le proiezioni dell'olio.

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



PARTE TELAIO

Telaio: Di forma originale ed elegante, extra basso, costruito in tubi d'acciaio senza saldatura, sopra mascherine di precisione e robustissimo. La ruota posteriore è istantaneamente smontata; così pure il gruppo motore in blocco. Reagisce ottimamente contro le accidentalità del terreno e porta la sella in posizione bassissima. Il centro di gravità della Moto risulta straordinariamente basso: questo significa ottimo equilibrio, facilità di manovra e conforto di marcia.



Forcella: Elastica - efficiente - robusta.

Trasmissione: A catena unica dal cambio alla ruota con buon giunto elastico sulla ruota posteriore. Catena Renold $5/8'' \times 1/4''$.

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

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

Pneumatici: Pirelli Cord speciali 700×80 .

Sella: Brooks o Terry a scelta della Casa.

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

Cassetta porta utensili: Robusta, in lamiera stampata e guarnita di ginocchiere in gomma.

Verniciatura: Quattro mani di verde con sottofondo di antiruggine.

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

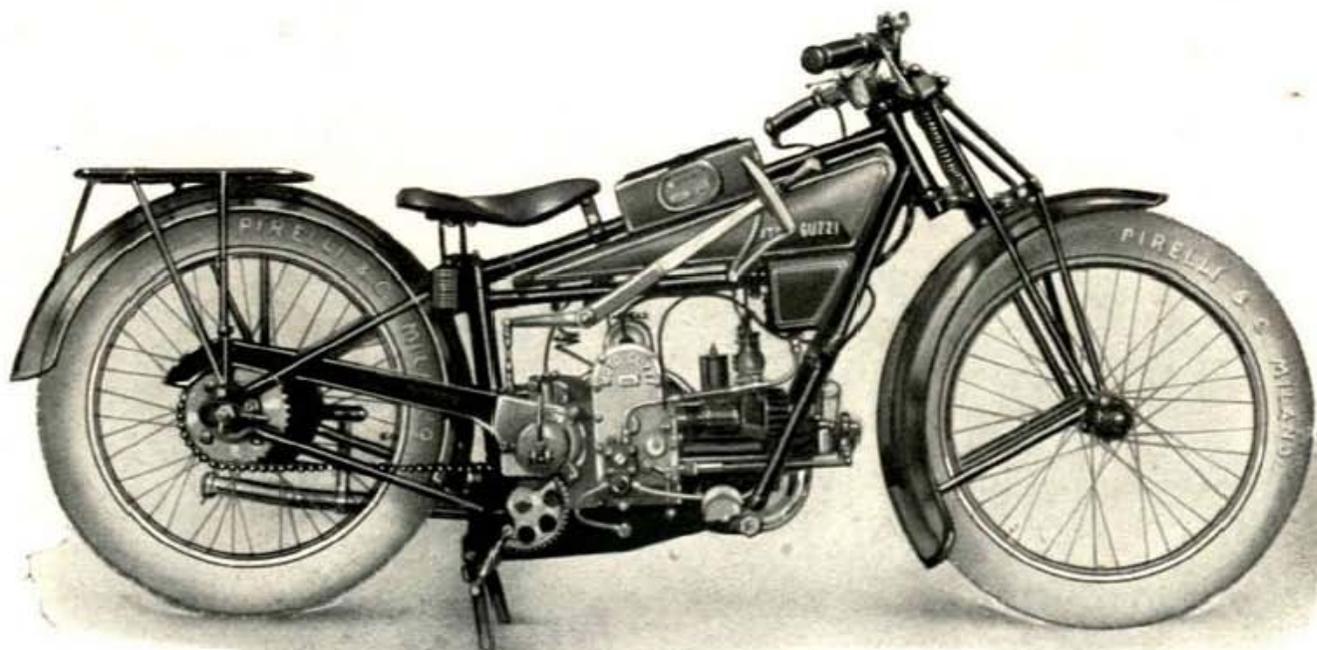
Misure: Lunghezza fra i centri delle ruote metri 1,410; lunghezza totale metri 2,180.

Altezza dell'attacco della sella da terra cm. 58; altezza del punto più basso della Moto da terra cm. 11.

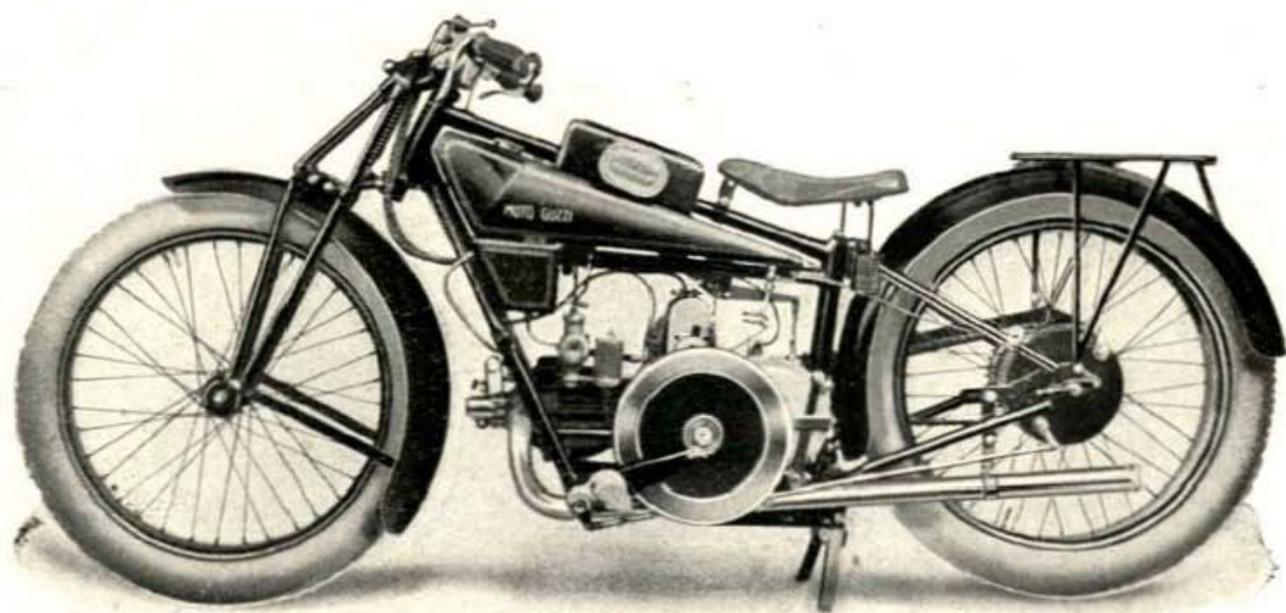
Velocità: Dal passo d'uomo a 100 Km. all'ora.

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

PREZZO: L. 8750. — Franca in tutta Italia.



TIPO SPORT - lato distribuzione.



TIPO SPORT - lato volante.



TIPO SPORT con impianto dinamo magnete Bosch e pedane paragambe.



TIPO SPORT con carrozzino

busta, l'imbottitura di pelle nera di speciale scelta, la verniciatura accurata e tutte le altre particolarità di finimento, conferiscono al carrozzino quella solidità ed eleganza che è richiesta dalla classe della Moto.

PREZZO : L. 2600. — Franco in tutta Italia.

CARROZZINO PER TIPO SPORT

Il tipo Sport è adattatissimo per il traino del carrozzino che la Casa costruisce in forti serie nel solo modello illustrato.

Lo chassis è di tubo d'acciaio di primissima qualità, unito da congiunzioni pure in acciaio, con ottimo molleggio.

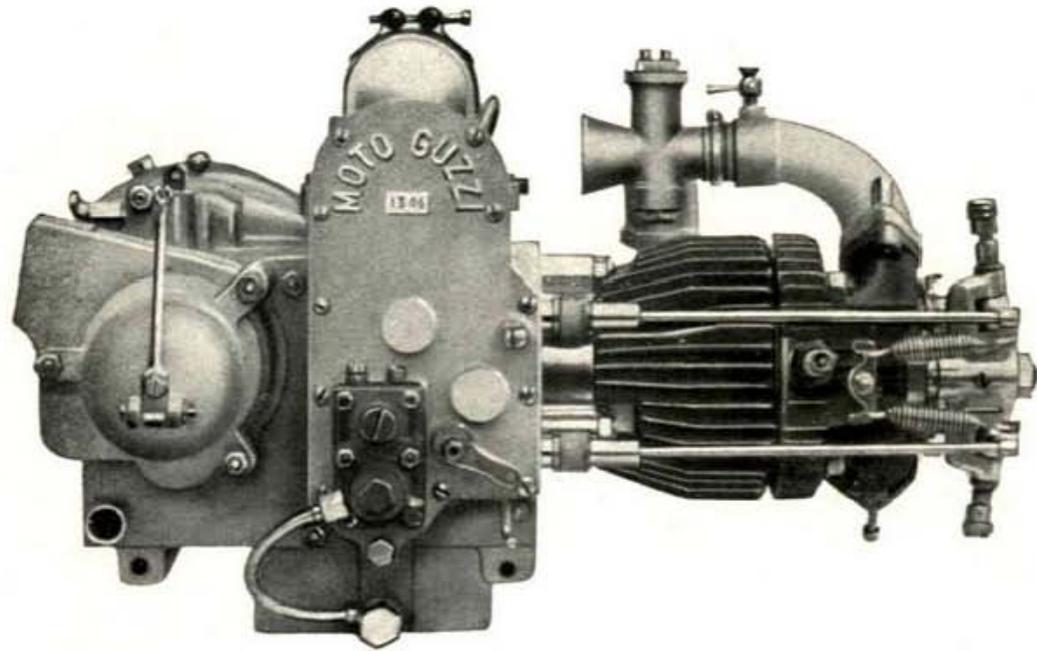
L'unione di esso alla Moto è solidamente ottenuta mediante quattro attacchi registrabili, il posteriore dei quali è a giunto sferico.

La scocca in lamiera metallica ro-

TIPO CORSA 2 V.

Differisce essenzialmente dal tipo Sport nelle seguenti caratteristiche:

Cilindro: Alette di raffreddamento di maggior superficie.



Testa del cilindro: Due grandi valvole ambedue in testa, comandate da aste e bilancieri.

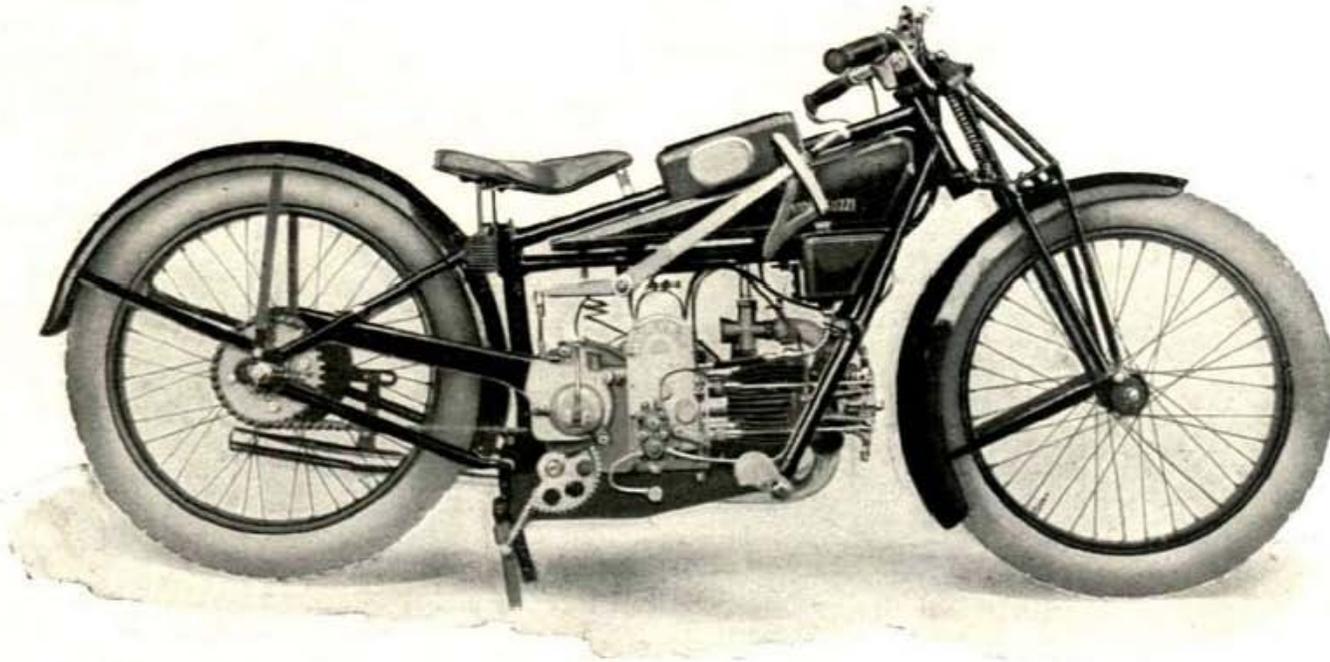
Cambio di velocità: Uguale a quello del tipo Sport, salvo leggera variante nei rapporti di trasmissione.

Carburatore: A. M. A. C. tipo Corsa.

Serbatoi: Rinforzati. Il serbatoio della benzina ha la capacità di litri 11, quello dell'olio di litri 3,2.

Velocità: Dal passo d'uomo a 120 Km. all'ora.

PREZZO: L. 9450. — Franca in tutta Italia.



TIPO CORSA 2 V. - lato distribuzione.

Il comando dalle cames alle valvole è trasmesso da bilancieri con viti di regolaggio indipendenti per ciascuna valvola.

Cambio di velocità : Come nel tipo Corsa 2 V.

Forcella : Elastica con ammortizzatori.

Freni : Uno potente ad espansione sulla ruota posteriore, ed uno a cerchietto su quella anteriore.

Serbatoio : Come nel tipo Corsa 2 V.

TIPO CORSA 4 V. Campionato d'Europa

Differisce essenzialmente dal tipo Sport nelle seguenti caratteristiche :

Cilindro : Alette di raffreddamento di grandissima superficie.

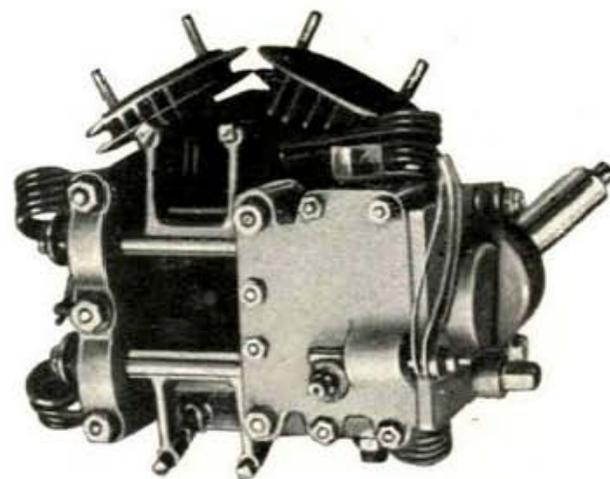
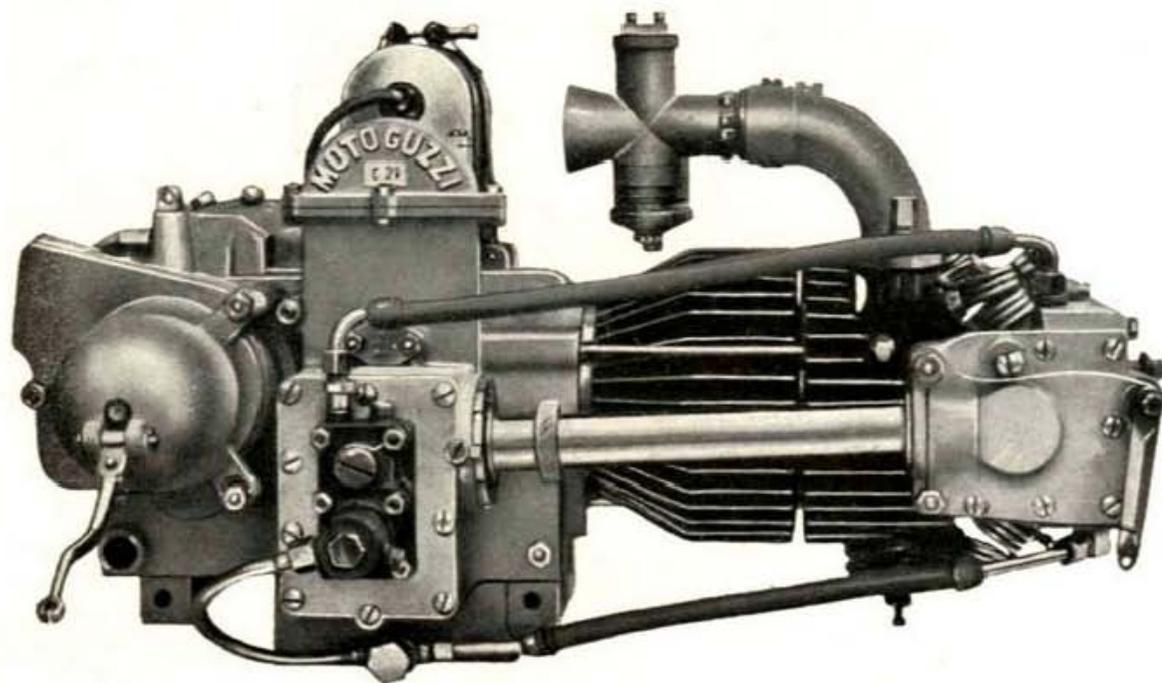
Testa del cilindro : Quattro valvole in testa, comandate da asse a cames pure in testa, racchiuso in apposita scatola d'alluminio. L'asse a cames è azionato da due coppie di pignoni conici e da un albero intermedio a giunto scorrevole, onde permettere il facile smontaggio dell'assieme.

Verniciatura: Quattro mani di rosso, con sottofondo di antiruggine.
Velocità: 140 Km. all'ora.

PREZZO: L. 12300. — Franca in tutta Italia.

MATERIALE E LAVORAZIONE

La scelta dei materiali, i loro trattamenti termici di ricottura, cementazione e tempera, la lavorazione accuratissima eseguita secondo i dettami della moderna tecnica d'officina, sono stati oggetto di studi particolari e

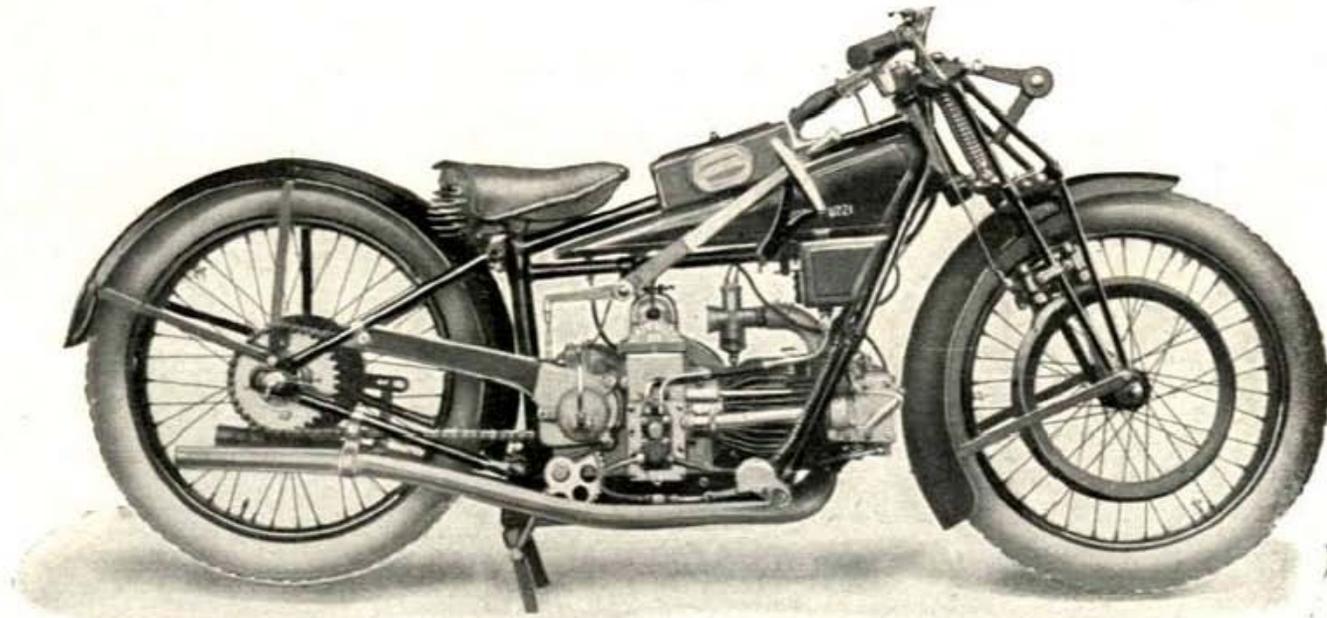


danno affidamento che ogni singolo pezzo della MOTO GUZZI risulta perfettamente adatto al proprio lavoro.

GARANZIA

La garanzia consiste nel nostro impegno di riparare o sostituire nei nostri stabilimenti entro un periodo di *sei mesi* dalla vendita, quei pezzi che risultassero eventualmente difettosi per materiale e lavorazione e resici franchi di porto e di dogana nei nostri stabilimenti di Mandello. Sono escluse da tale garanzia quelle parti non costruite da noi, per le quali vale la garanzia delle casi costruttrici.

Per il solo tipo 4 V. Campionato d'Europa, 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.



TIPO CORSA 4 V. Campionato d'Europa - lato distribuzione.

Non accettiamo responsabilità per quelle Moto eventualmente alterate o riparate fuori dei nostri stabilimenti. In nessun caso il Compratore potrà richiedere risoluzione del contratto o risarcimento di danni.

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

Stampato coi tipi della
TIPOGRAFIA EDITRICE **GIUSEPPE CORTI**
di BERETTA, STEFANONI & C.
LECCO - 1925