



MOTO GUZZI

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

15 Marzo 1921
15 Marzo 1951



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

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

GENOVA 3/1/1919

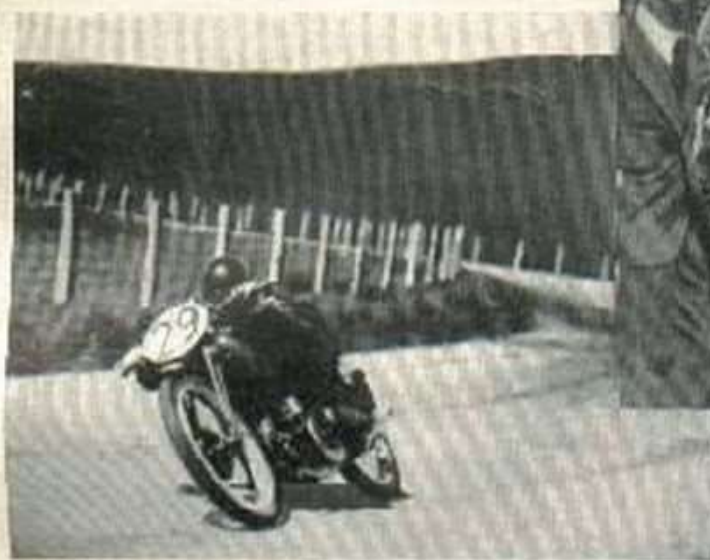
Caro Giorgio ,

La tua del 30 mi è giunta
devo quindi scrivere affrettatamente .
La risposta che dovrete quindi dare ai tuoi
compagni è che io sono favorevole in massima .
che le 1500 o 2000 lire per l'esperimento sono
a tua disposizione , a condizione che la cifra
non sia assolutamente corrisposta , ma che mi ri-
servo di esaminare personalmente il progetto .
prima di assicurare il mio appoggio definitivo
per lanciare seriamente il prodotto .
Chè se per fortunata ipotesi esso mi piacesse
sono disposto ad andare molto avanti senza
limitazione di cifre .
Domani mi occuperò del tuo congedo e licenza
e ti scriverò .
Appena ritornato qui (non prima del 9 perchè il
giorno 8 devo essere a Milano) scriverò anche
a Canepa .

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



...Sorge il primo muro della Moto Guzzi.



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

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

64 RECORDS MONDIALI DETENUTI ALLA DATA

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

TA DEL 15 MARZO 1951 DALLA MOTO GUZZI

TIPO	DATA	LOCALITÀ	GUIDATORI	TEMPO	VELOCITÀ ORARIA
CLASSE 250 cc. (seguito)					
10 Mg.	20-10-39	Autostr. Brescia	Sandri	4'57"	km. 195
50 Mg.	20-11-38	Monza	Tenni	27'10"	km. 178
100 Mg.	20-11-38	Monza	Tenni	53'40"	km. 180
500 Mg.	17- 9-50	Monthéry	Anderson, G.ni Leoni, G.do Leoni, Ruffo	5h. 29'8"	km. 146,4
1 Ora	20-11-38	Monza	Tenni	—	km. 180
2 Ore	21- 9-50	Monthéry	Anderson	—	km. 160
3 Ore	17- 9-50	Monthéry	Anderson, G.ni Leoni, G.do Leoni, Ruffo	—	km. 150
4 Ore	17- 9-50	Monthéry	Anderson, G.ni Leoni, G.do Leoni, Ruffo	—	km. 148,5
5 Ore	17- 9-50	Monthéry	Anderson, G.ni Leoni, G.do Leoni, Ruffo	—	km. 148,1
6 Ore	17- 9-50	Monthéry	Anderson, G.ni Leoni, G.do Leoni, Ruffo	—	km. 146,6
7 Ore	17- 9-50	Monthéry	Anderson, G.ni Leoni, G.do Leoni, Ruffo	—	km. 144,9
8 Ore	17- 9-50	Monthéry	Anderson, G.ni Leoni, G.do Leoni, Ruffo	—	km. 141,5
CLASSE 350 cc.					
1 km. p.l.	20-10-39	Autostr. Brescia	Alberti	16''9/10	km. 213
1 km. p.l.	20-10-39	Autostr. Brescia	Sandri	25''4/10	km. 142
5 km. p.l.	20-10-39	Autostr. Brescia	Sandri	1'29''2/10	km. 202
1 Mg. p.l.	20-10-39	Autostr. Brescia	Alberti	27''4/10	km. 212
1 Mg. p.f.	20-10-39	Autostr. Brescia	Sandri	36''3/10	km. 160
5 Mg. p.l.	20-10-39	Autostr. Brescia	Sandri	2'23''9/10	km. 201
10 km.	20-10-39	Autostr. Brescia	Sandri	3'9"	km. 191
50 km.	24-11-38	Monza	Tenni	16'26"	km. 103
100 km.	20-11-38	Monza	Tenni	33'38"	km. 178
10 Mg.	20-10-39	Autostr. Brescia	Sandri	4'57"	km. 195
50 Mg.	20-11-38	Monza	Tenni	27'10"	km. 178
100 Mg.	20-11-38	Monza	Tenni	53'40"	km. 180
1 Ora	20-11-38	Monza	Tenni	—	km. 180
CLASSE SIDECAR 350 cc.					
1 km. p.l.	28- 2-48	Saxon	Cavanna	20''8/10	km. 173
1 km. p.f.	28- 2-48	Saxon	Cavanna	32''2/10	km. 112
1 Mg. p.l.	28- 2-48	Saxon	Cavanna	33''7/10	km. 172
1 Mg. p.f.	28- 2-48	Saxon	Cavanna	46''9/10	km. 124

VITTORIE DELLA MOTO GUZZI

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

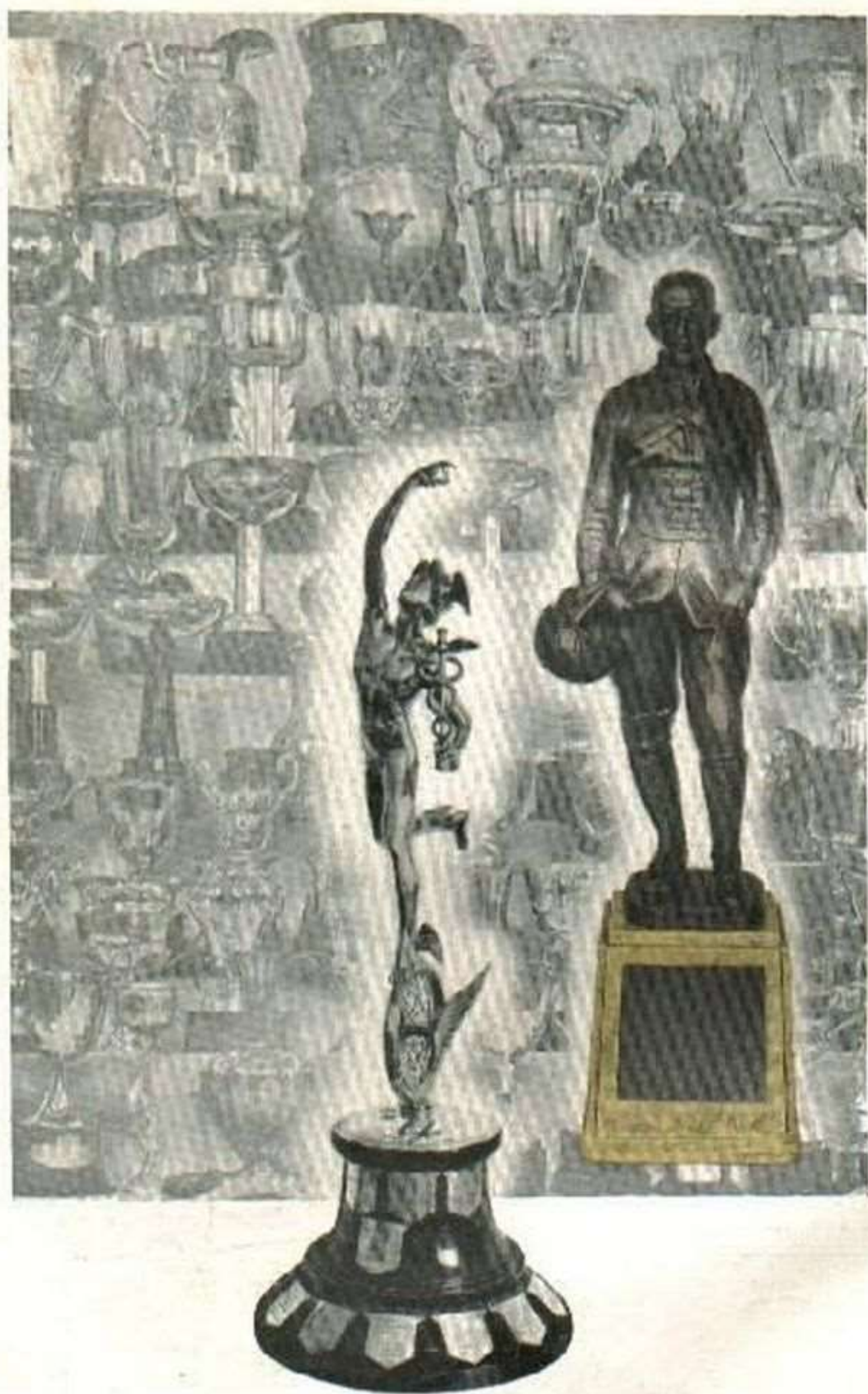


È consuetudine della Moto Guzzi di pubblicare ogni anno il « Libro d'Oro » delle proprie vittorie e questo grafico riassume, in semplici cifre, il cammino da esso percorso nel campo dello sport che è campo di aspre e anche cruente battaglie. Tecnici d'alto merito, lavoratori intelligenti proli e solerti,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



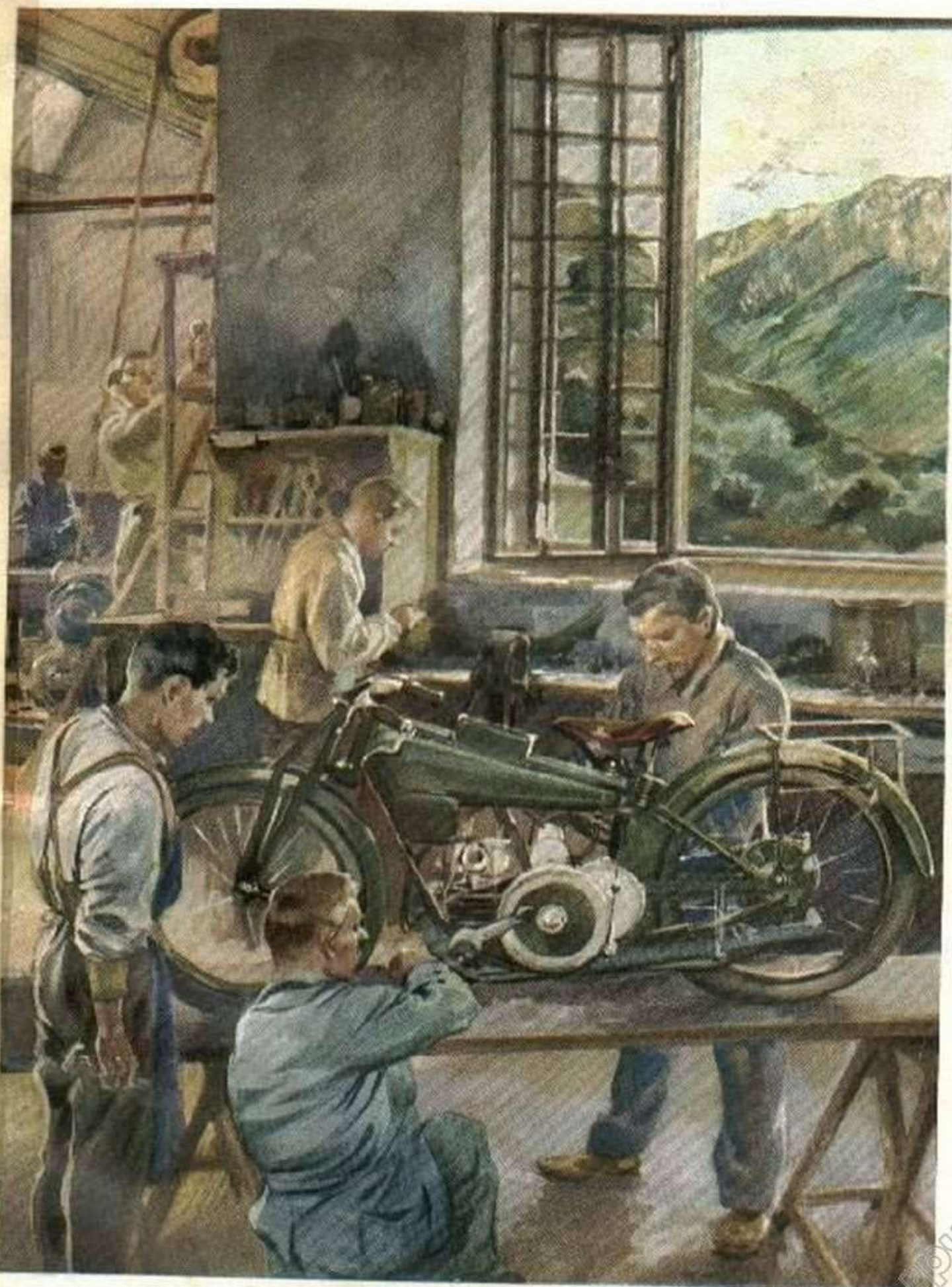
Nello Stadio di Handella, un bronzo di Omobono Tenni, opera del Messina, celebra le imprese e la superba audacia dell'ignota Campione che lasciò alle più volute vittorie tante maschine approssimate dal lavoro tenace ed appassionato del tecnico e delle maestranze della Moto Guzzi.



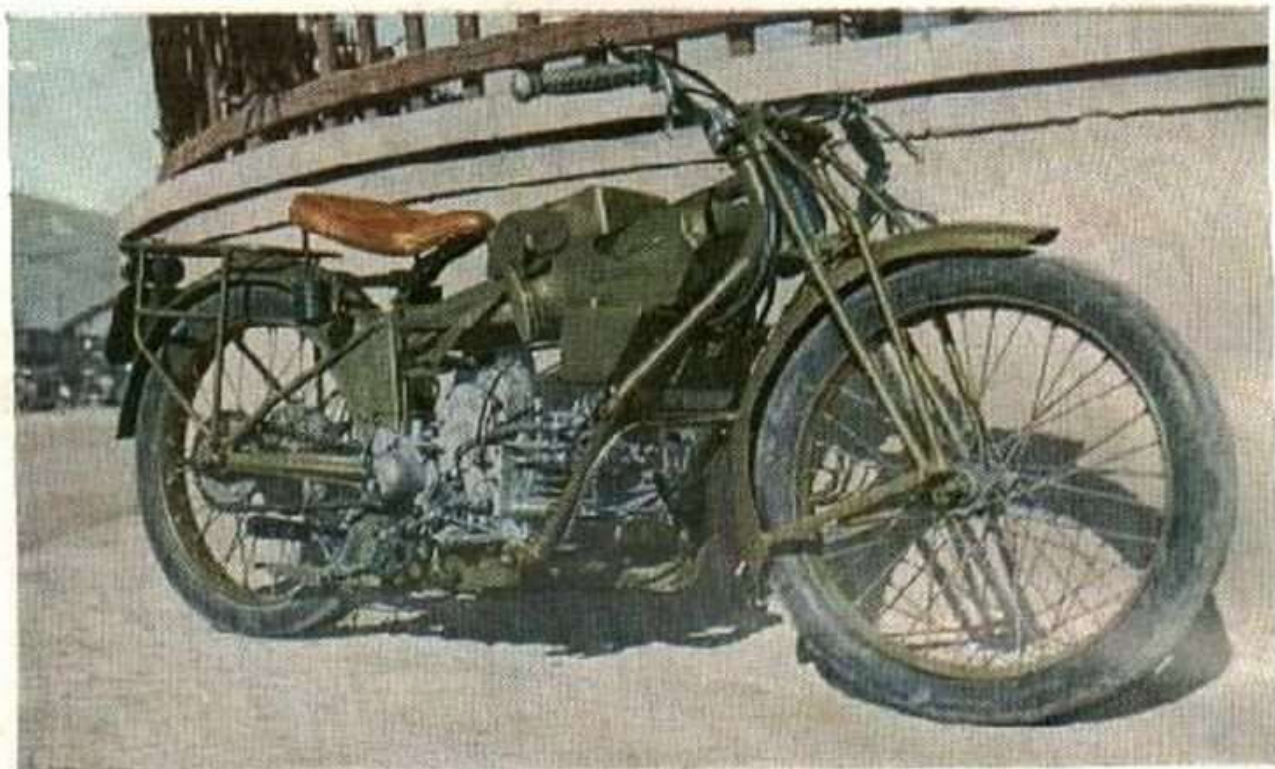


I trofei del Tourist Trophy risaltano fra i tanti conquistati dalla Moto Guzzi.

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



Il montaggio prima « Moto Guzzi »



La prima Moto Guzzi ed il primo annuncio sulla stampa specializzata.

15 Dicembre 1921

MOTOCICLISMO

LE NUOVE MOTOCICLETTE ITALIANE

LA MOTO GUZZI

La realizzazione della motocicletta confortevole, capace di raggiungere le alte velocità, esige lo studio nuovo delle componenti che quali il motore e l'insieme una visione completa dei principi costruttivi.

Se è vero che il comfort implica l'uso di un motore potente, l'ingegnere deve di nuovo questo non riguardare alla parte approssimativa o al semplice accrescimento della potenza e della velocità.

Tale procedimento porta a stabilire una motore molto rapida, ma estremamente pesante, il tutto sufficientemente robusto per resistere agli sforzi eccessivi ai quali viene assoggettato e che non possono provocare la rottura.

Queste ragioni corporee e strutturali sono tanto evidenti, sono tanto trasparenti da molti costruttori non è raro caso di veder vedere delle macchine costruite dal meglio ingegnere, mentre di questi costruttori non si può dire che siano costruttori, ma costruttori di macchine.

La costruzione di una motocicletta deve essere cura di quei che riguarda la sicurezza, la stabilità della macchina, il comfort e la sicurezza del motociclista.

Tutto questo abbiamo voluto che affidare i nostri lettori hanno dovuto apparire per compiere questo compito di precisione che è la Moto Guzzi macchina veramente perfetta, sicura, solida e confortevole.

Da questa sua prima prova alla gara che si è svolta in tutta Italia, la Moto Guzzi ha dato un'ottima prova, sia in quanto alla performance che alla sua bellezza. La moto Guzzi si è dimostrata in un continuo alternarsi di salite e discese, sotto la spinta e la grandine, la moto Guzzi si è dimostrata perfettamente capace di resistere alla corsa con la massima regolarità, senza il minimo intoppo, portando il suo vincitore gelosamente. Ogni cosa alla sua perfezione.

Una macchina che in una prova così seria e dura riesce a superare, non può essere che una macchina perfetta sotto ogni riguardo e nel merito di quella nuova macchina costruita da Guzzi. Il motore è stato studiato e costruito in modo da resistere a tutte le prove di marcia.

Il motore monocilindrico sviluppa la potenza di 3 CV - 5 HP, ha il cilindro orizzontale, alloggiano e viene dell'altezza per far sì che ad ogni metro di giri esso corrisponda una esagerata velocità senza della spinta; l'altezza in relazione alle doppie accensioni, l'altezza in relazione tempo che lo mantenga attivo a fine corsa.

Le valvole sono di grande diametro per facilitare il passaggio del gas; l'angolo di apertura è tale da far sì che il gas si spinga verso la camera della camera di scoppio. Per questo la camera di scoppio è molto alta, che fa la proprietà di non dare mai anche se soggetto ad alta temperatura.

Questa è la disposizione della valvola di scoppio per la disposizione dei due cilindri, che produce un'azione molto potente.

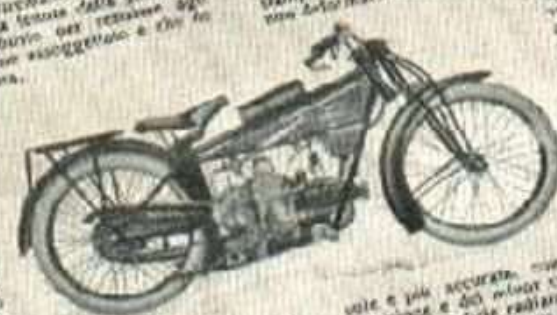
La testa del cilindro è facilmente sostituita per farne la prima lubrificante, e inoltre il suo motore si deve notare che l'angolo di un cilindro a testa superiore riesce più sicuro.

La testa del cilindro è molto precisa e del miglior tipo di lubrificazione. La superficie radiante della testa di lubrificazione è molto alta, che produce un'azione molto potente.

La lubrificazione è la base dell'assistenza leggera e silenziosa. Il fondo è molto alto, che produce un'azione molto potente. I supporti sono elevati dal loro punto di vista, che produce un'azione molto potente. Il tutto è molto sicuro, che produce un'azione molto potente.

La lubrificazione è molto alta, che produce un'azione molto potente. I supporti sono elevati dal loro punto di vista, che produce un'azione molto potente. Il tutto è molto sicuro, che produce un'azione molto potente.

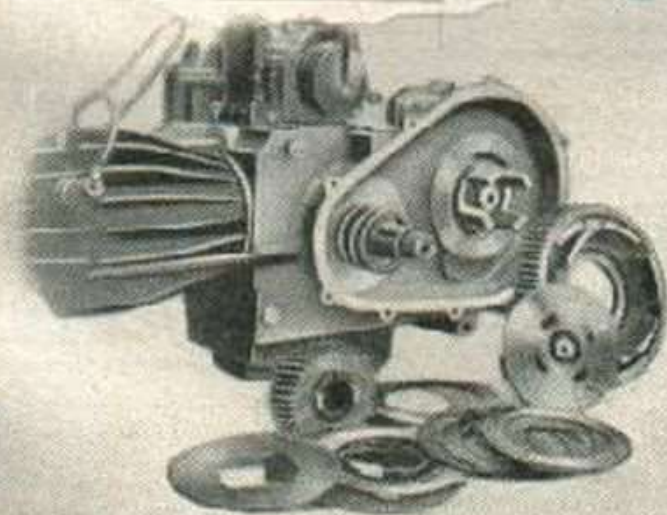
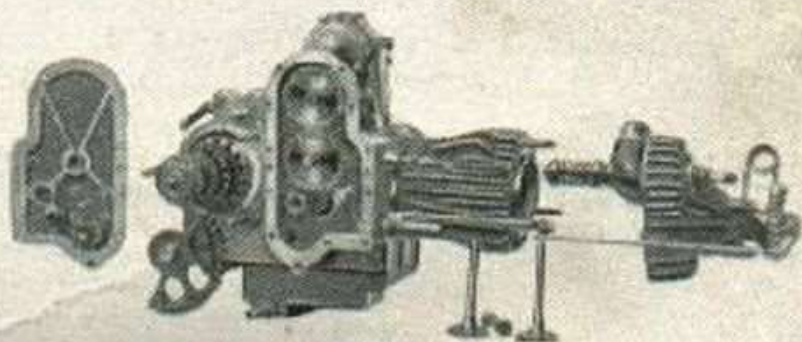
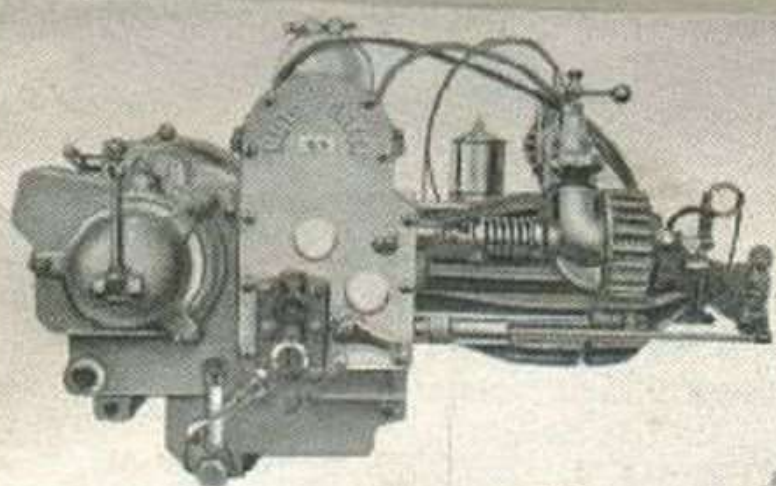
Il motore è molto sicuro, che produce un'azione molto potente. I supporti sono elevati dal loro punto di vista, che produce un'azione molto potente. Il tutto è molto sicuro, che produce un'azione molto potente.



www.rpw.it

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

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



Primo tipo del motore 300 cc. valvole contro-
portate; lato della distribuzione; distributore e
testa smontata; gruppo frizione smontato.



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



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

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

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



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

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

www.italianmotocycling.it

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

Sotto alla meglio...
 al...
III COPPA RAVELLI
 LA MOTO ITALIANA
GUZZI
 di...
 di...
 di...
Chilometro lanciato
 di...
 di...
MOTO GUZZI
VALERI & VERIZZI

MOTOCICLISMO

FASI DELLA GRANDE GARA



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



ALLA FIERA CAMPIONARIA DI MILANO

STANZIAMENTO

Stand N. 99

MOTO GUZZI

Guido Mentasti

PRIMO ASSOLUTO
IN CLASSIFICA GENERALE

II° GIRO MOTOCICLISTICO D'ITALIA

Km. 2470 percorsi alla media
oraria di oltre Km. 51 orari

Società Anonima MOTO GUZZI

SEMPRE AL SERVIZIO DEL MOTOCICLISTA

www.foto.it

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



Per la Moto Guzzi - C. 1929 -

Circuito di Cremona

Guido Mentasti

SU

MOTO GUZZI

categoria 1.

RECORD DEL MONDO DEI 10 Km. SU STRADA

500 cc. - 1929 - 135,542

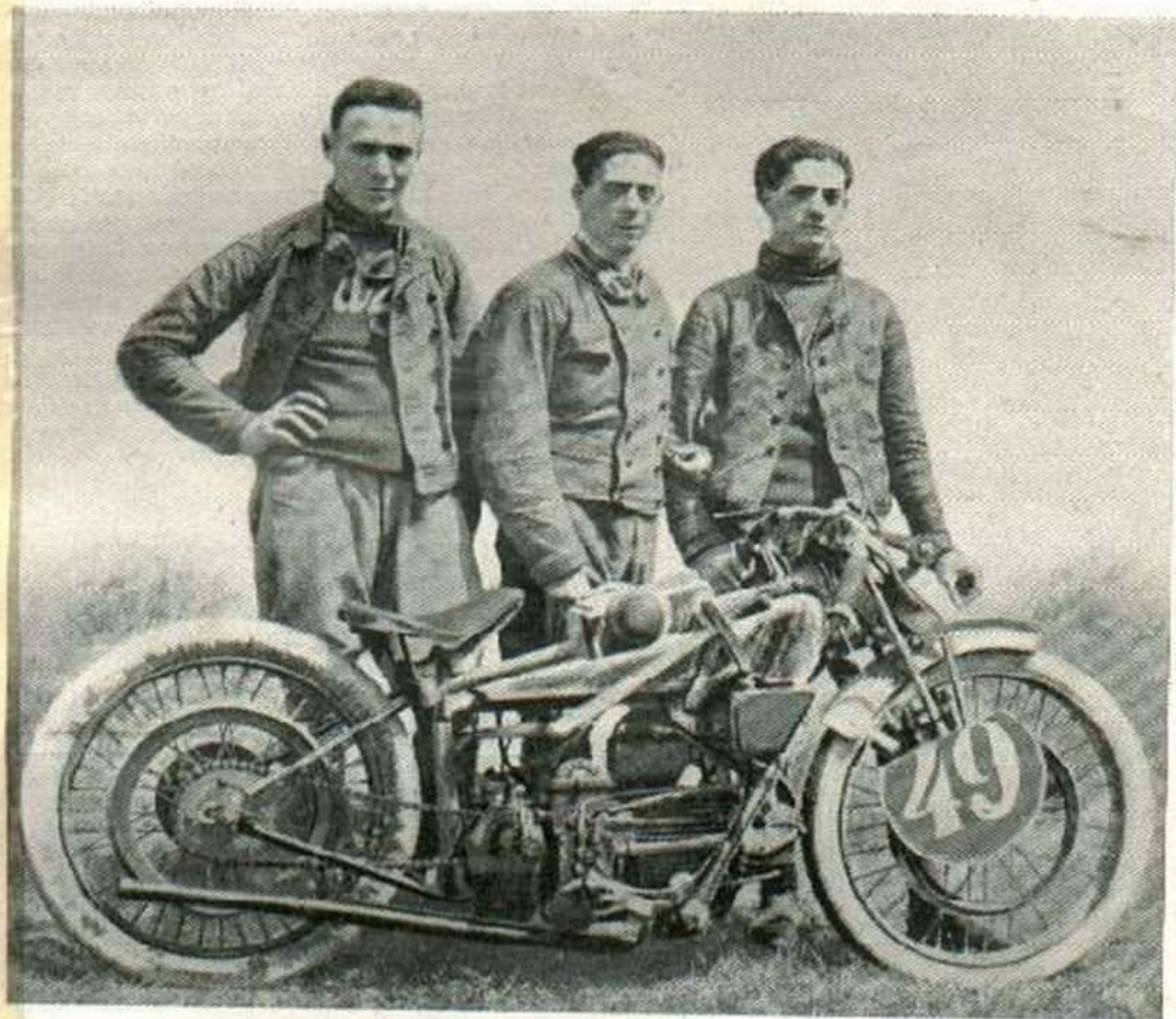
Record 1000 cc. - 1929 - 125,265

MC. ANNO MOTOR GUZZI - SMOLENOVA E SMOLENOVA - NOME: KOTIA
Sede legale: GENOVA

Esposizione di MILANO - Via Principe Amedeo, 11
CANTIERI SMOLENOVA

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

www.fpw.it



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

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

www.motoworld.it

MOTO Veturie Golecos
CLISMO

Lire. 1,50
MILANO 1924
DITTORE RESPONSABILE
GIULIO GAZZONI

MOTO GUZZI

La gara di questa notte, per una copiosa
quantità di spettatori e di curiosi si è
svolta con un interesse d'Italia per le
medesime e per i suoi risultati.

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

La gara di questa notte, per una copiosa
quantità di spettatori e di curiosi si è
svolta con un interesse d'Italia per le
medesime e per i suoi risultati.

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

GUZZI

1- G. MENTASTI in ore 3,3'42" 1/2,
media oraria Km. 130,647

2- E. VISIOLI — 3- P. GHERSI
giro più veloce MENTASTI in 4'54" 1/2,
media Km. 130,200

Soc. An. MOTO GUZZI
Stabilimento e Anni. MANDELLO (Como)
Esposizione, MILANO - Via Po, n. 11
Sede legale: Genova

MOTO GUZZI
CAMPIONATO EUROPEO 1924



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

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

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

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

Milan
3 Sept 1924.

T. V. Loughborough
Secretary, Auto Cycle Union
Secretary-General, F. I. C. U.

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

Esposizione di via Condottario, nell'intento di far qualcosa
per incitare il sorgere di un'industria motociclistica italiana,
ma. Si può dedurre quali furono le mie richieste all'
l'incaricato del sig. Parodi. Il figlio ebbe il consenso
paterno e un... cuore felicemente permesso.

Fu la buona fortuna dell'altro di oggi è nato a tutti.
E, questa, una vecchia storia: una storia di brontolanti
fa: né si la rievoco per rivendicare una qualsiasi paternità,
ma solo perché fu rovesciare la sbarra di un successo.
Chi, come me, ha contribuito di un fatto con l'ingente
della Moto Guzzi, sia che tutti le iniziative, tutti i programmi
vengono documentati, studiati e realizzati con la stessa cura,
con la stessa prudenza, con la stessa diligenza che sovrano indotto
G. T. Parodi a lasciare il suo luogo, ed i grossi interessi che vi
erano legati per attingere alla vera fonte dell'antica, modesta
competenza e della sua grande fragione elementare di giudizio sul
"risolto e l'impresa" del suo figliuolo, dismente di per una grande
industria da onore il Paese.

Amor oggi, quando dall'aereo balcone della mia finestra
indegno ad ammirare l'alta sponda del Lario e quella
pianta di offanella, profeta nella alta curvatura delle acque,
ove s'adagiano le officine della Moto Guzzi appena vestite,
fu il verde, da un verde diverso, il mio sguardo ricerca sulle
marbida pendice che sale a lambire la sudde parete delle Grigine,
un breve quadrato: un espo, un frammento della sola compagnia della
sua vita, poco lungi dai resti del grande campione offento, vi
che ricò ambiti allora alla Moto Guzzi, ha voluto raggiungere,
e l'estremo riposa G. T. Parodi, armatore generoso, profrendo alle
sue del suo mare la calma serena e silente del Lario, appena
rotte dall'eco lontana delle sbuanti officine e dal rombo loro,
rate dei motori che or nascono, eccò che tale si sporse il suo
lavoro, quasi a ricaro, l'offerta devota ed assidua dell'ope-
ra e dell' amore dei continuatori.

Luigi Roberti

Caro amico della Molo Guzzi;

permettete mi un ricordo di trent'anni fa...
fui una calligrafia mancata e regolare, su di un
foglio di carta comune il signor E. T. Taveri di Genova
mi esprimeva il desiderio di un colloquio.

L'incontro ebbe luogo qualche giorno dopo, all'Hotel
Milan. mi accolse un signore non tanto alto, modesto
nel vestire, che avrei di primo ascritto definito indifferen-
te, se il tratto superiore, la presenza della faccia che
denotava chiarezza di spirito, l'intelligente direzione della con-
versazione ed il fluente ed impetuoso che diffondeva, non mi
avessero subito rivelata la spiccata personalità del mio
interlocutore, che dovette poi occupare un posto preminente
nell'industria armatoriale.

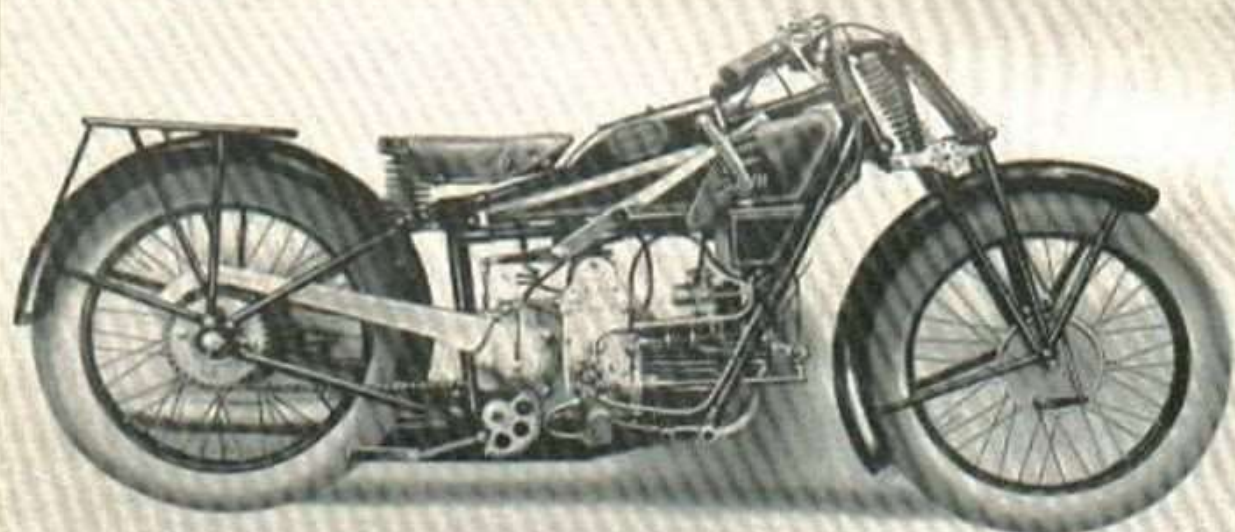
Forse altre volte, nella mia vita ebbi, immediata
ed indistinta l'impressione di un sì forte potenziale di
pensiero e di azione; e l'ebbi sempre accostando saluto dei
maggiori capitani d'industria.

Forse egli non era già giovane, trovava strano il
suo desiderio di notizie sulle motociclette, allora consi-
derate macchine da pericolosi.

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

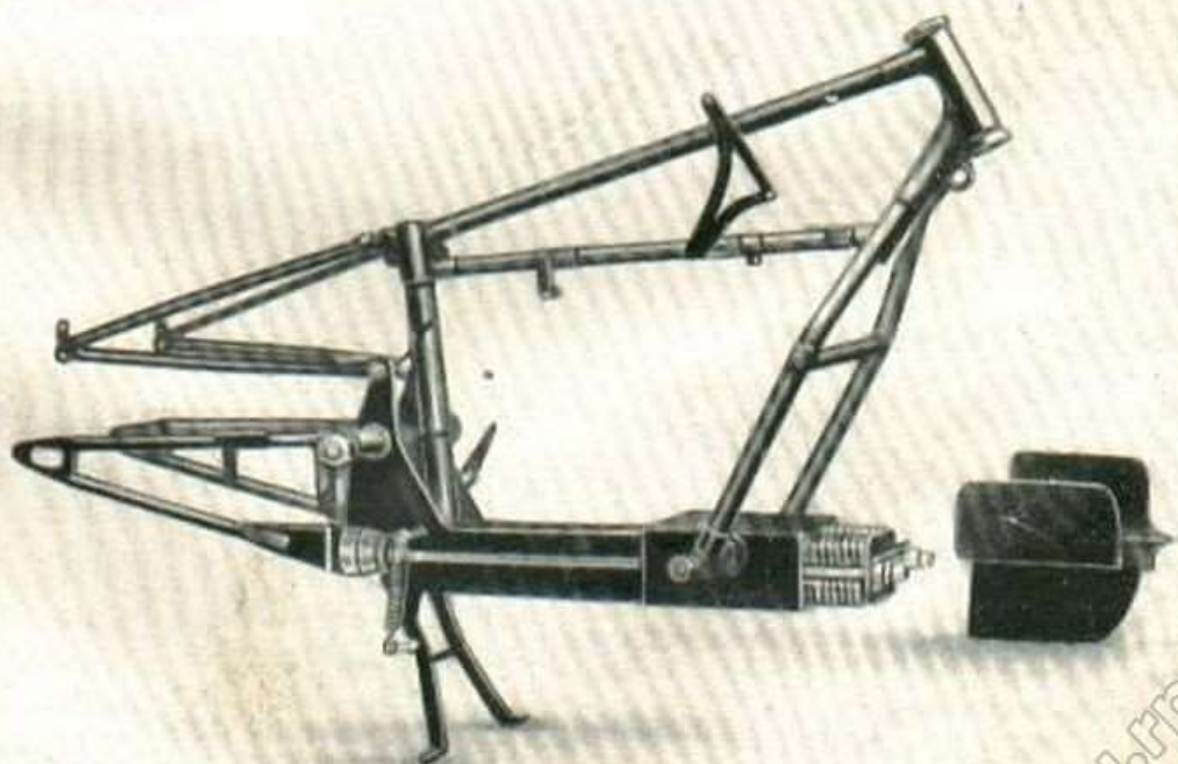
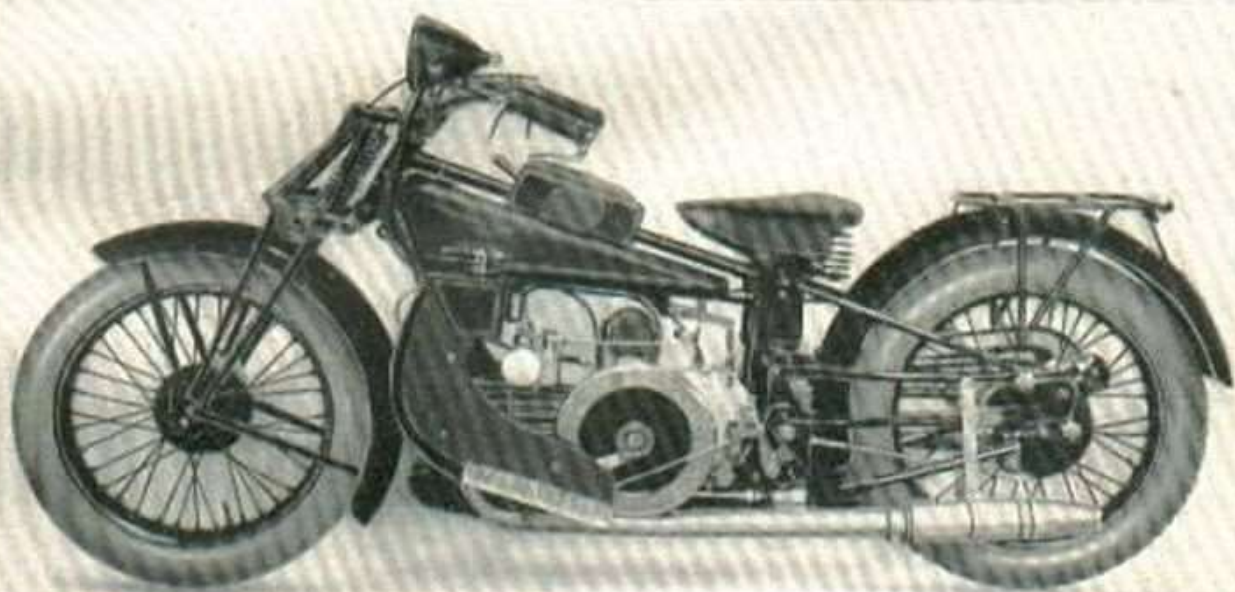
Si era nel 1910; la guerra aveva lasciato il merca-
to spumante di macchine: la produzione italiana era
ancora insignificante, quella estera, che fin allora aveva
dominato quasi senza contrasto il mercato italiano, non
aveva ancora ripreso l'importazione. La nostra passione di
motosciclisti, mortificata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

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




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

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





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


"MOTO GUZZI"

MOTOCICLI
 1000 - 500 - 350 cc. - 1000 - 500 - 350 cc.
 MOTOCARRO - MOTOFURGONE - 500 - 350 cc. - 1000 - 500 cc.
 PIANI - 1000 - 500 - 350 cc. - 1000 - 500 cc.

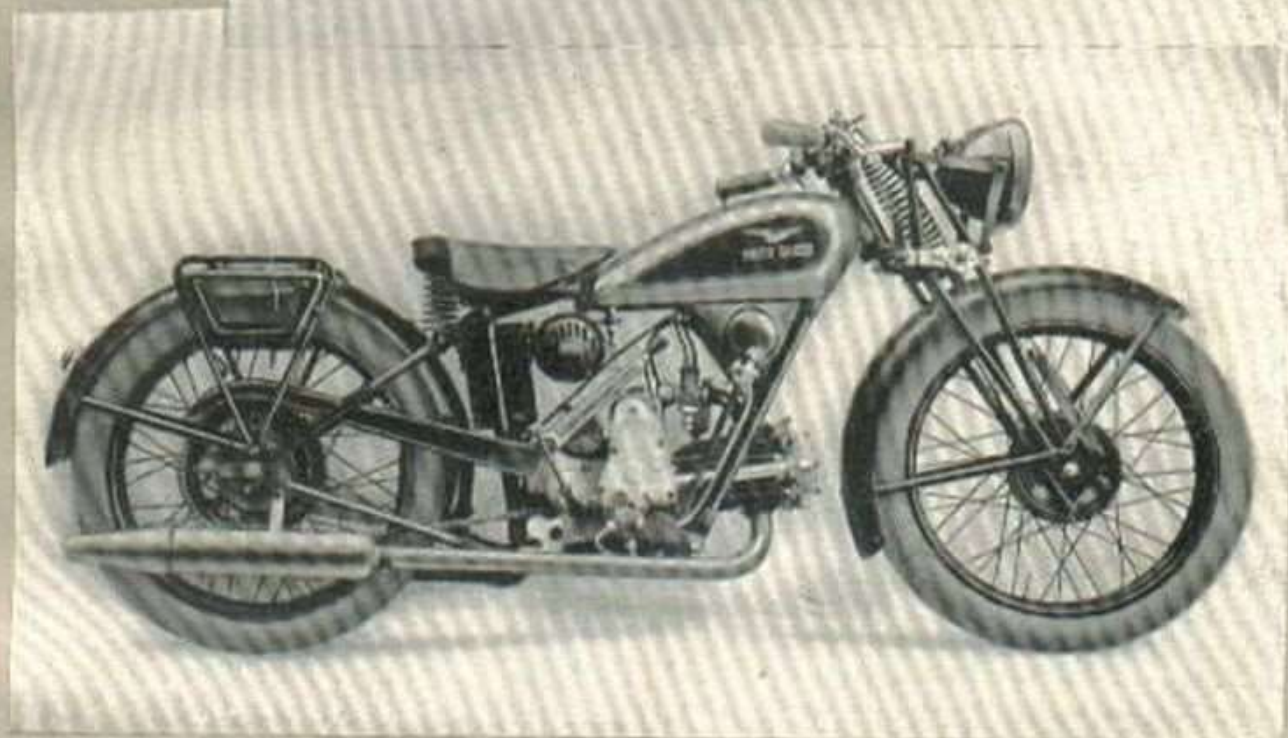
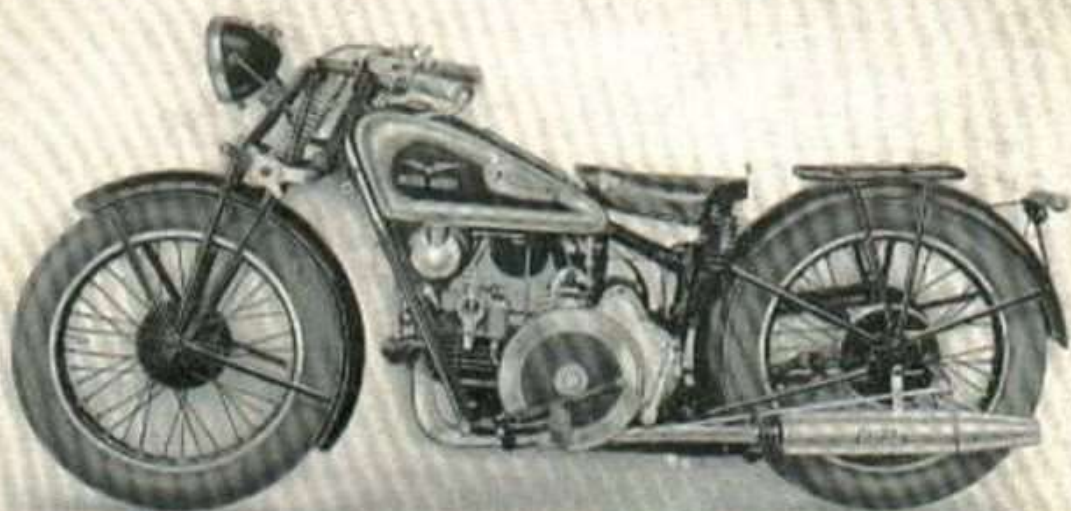
VEICOLI DA TRASPORTO



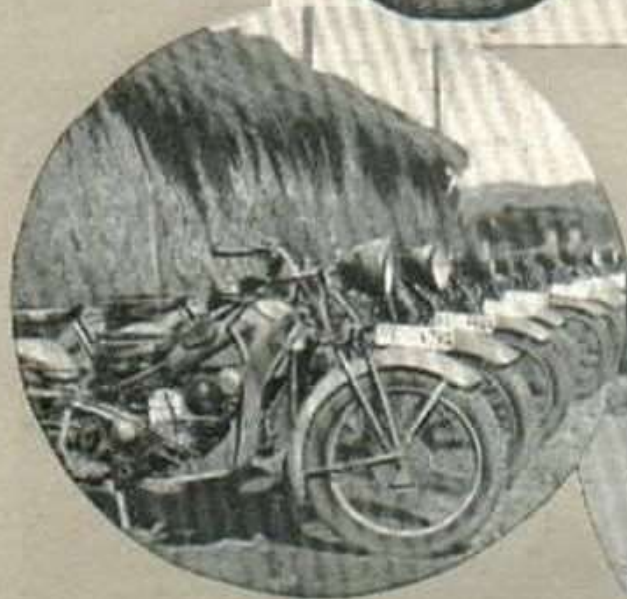
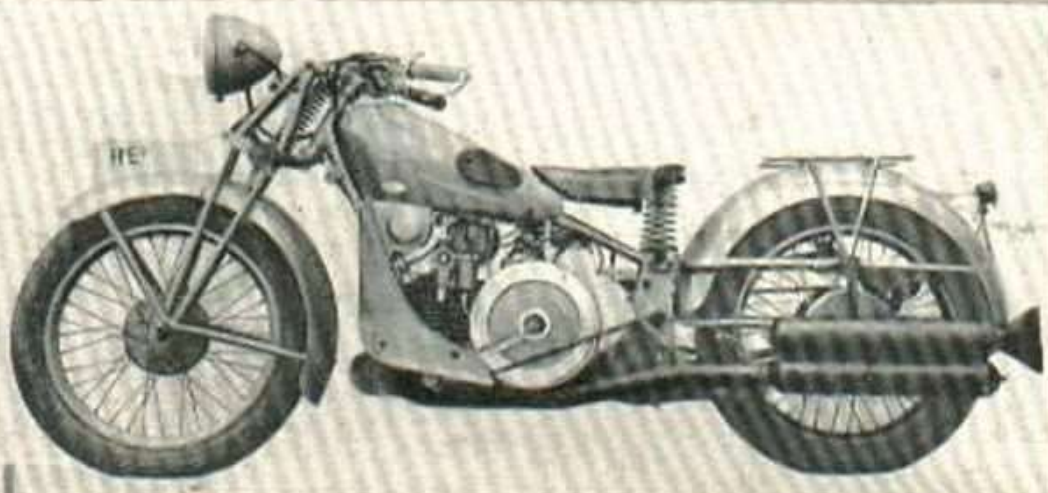
MOTOCARRO

IL MOTOCARRO GUZZI, con il suo motore a valvole contrapposte, è stato studiato per essere robusto e stabile, con una portata di carico superiore a quella di un qualsiasi altro veicolo di questo tipo. È adatto per il trasporto di merci e persone, ed è particolarmente indicato per il trasporto di carichi pesanti e voluminosi.

www.fpw.it

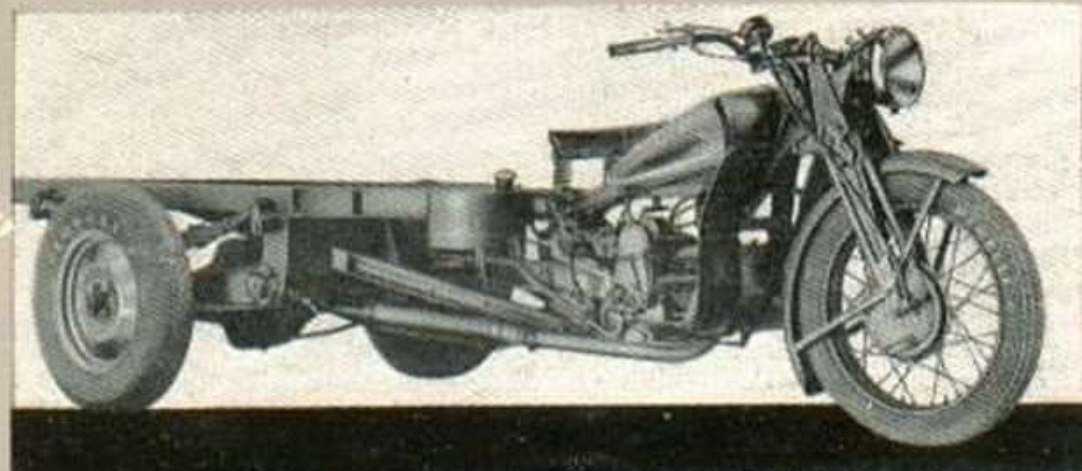


La motocicletta allarga il raggio delle sue prestazioni, e la clientela ricerca macchine di maggior conforto, adatte anche al grande turismo e dotate di grande sicurezza funzionale. La Moto Guzzi, sensibile a tutte le esigenze, arricchisce la gamma dei suoi modelli ed ai nuovi tipi da turismo con motore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

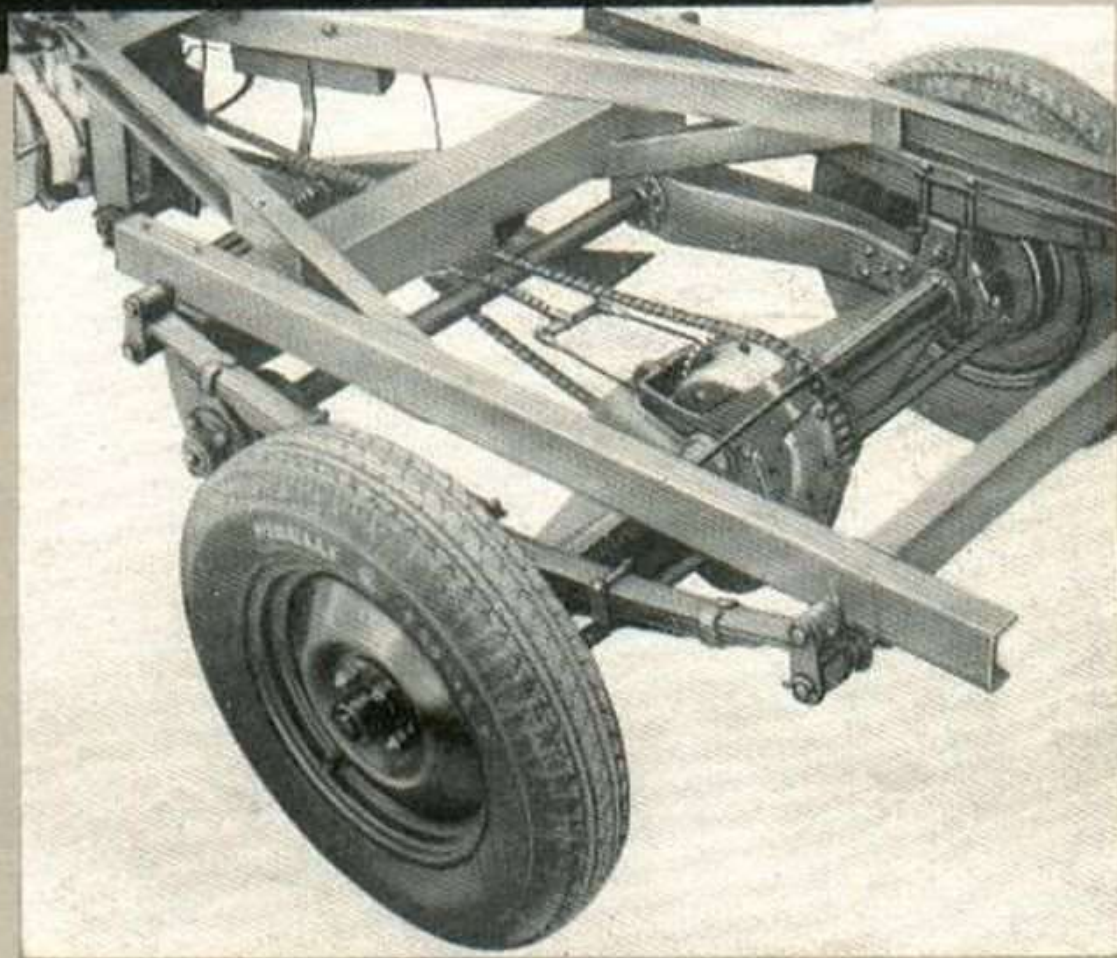


Derivato dal modello G.T.S. nasce nel 1934 il modello G.T. 17 che, dopo aver superato i più severi collaudi su percorsi di «fuori strada» e di motoalpinismo, viene largamente adottato dall'Esercito per gli impieghi più severi ed anche come motomitragliatrice con l'arma montata sul manubrio. Da allora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

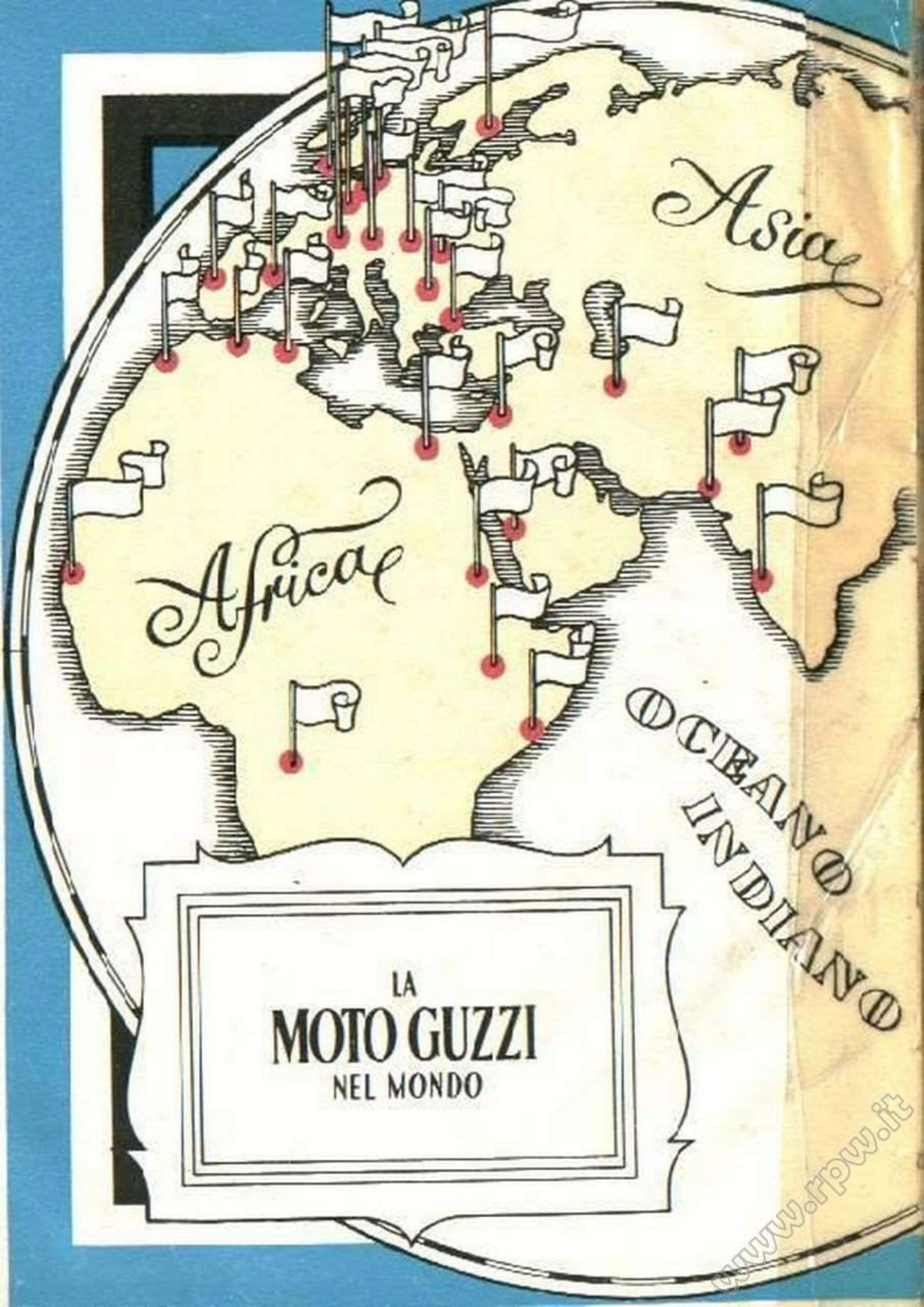




Metatelaio modello «R» (anno 1938). — In basso: Particolare del telaio con ponte differenziale



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



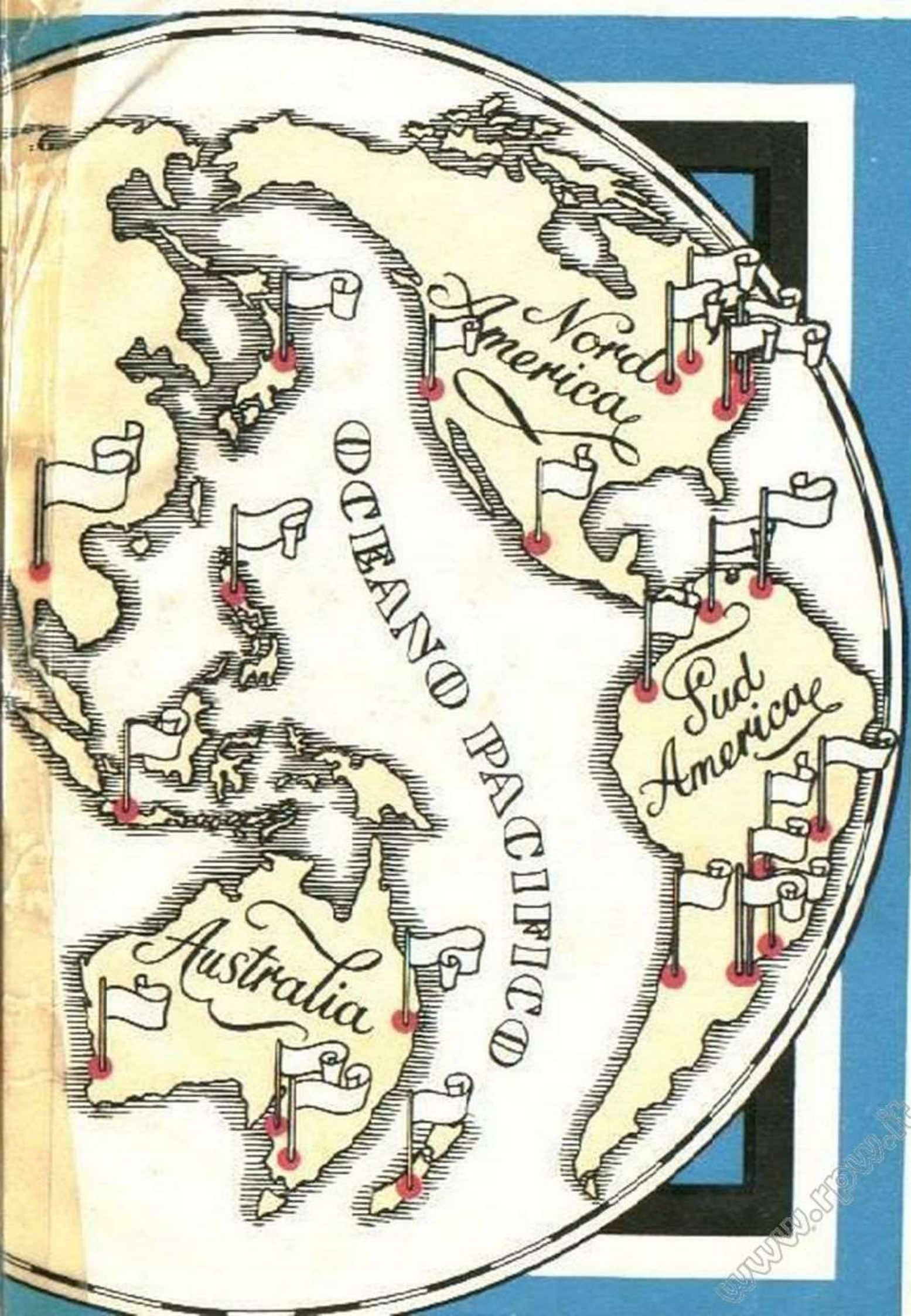
Africa

Asia

OCEANO INDIANO

LA
MOTO GUZZI
NEL MONDO

www.fpw.it





FEDERATION INTERNATIONALE
MOTOCYCLISTE



MOTO GUZZI

CHAMPION DU MONDE
CLASSE 250 CMC.

1949

LE PRESIDENT
DE LA FIM

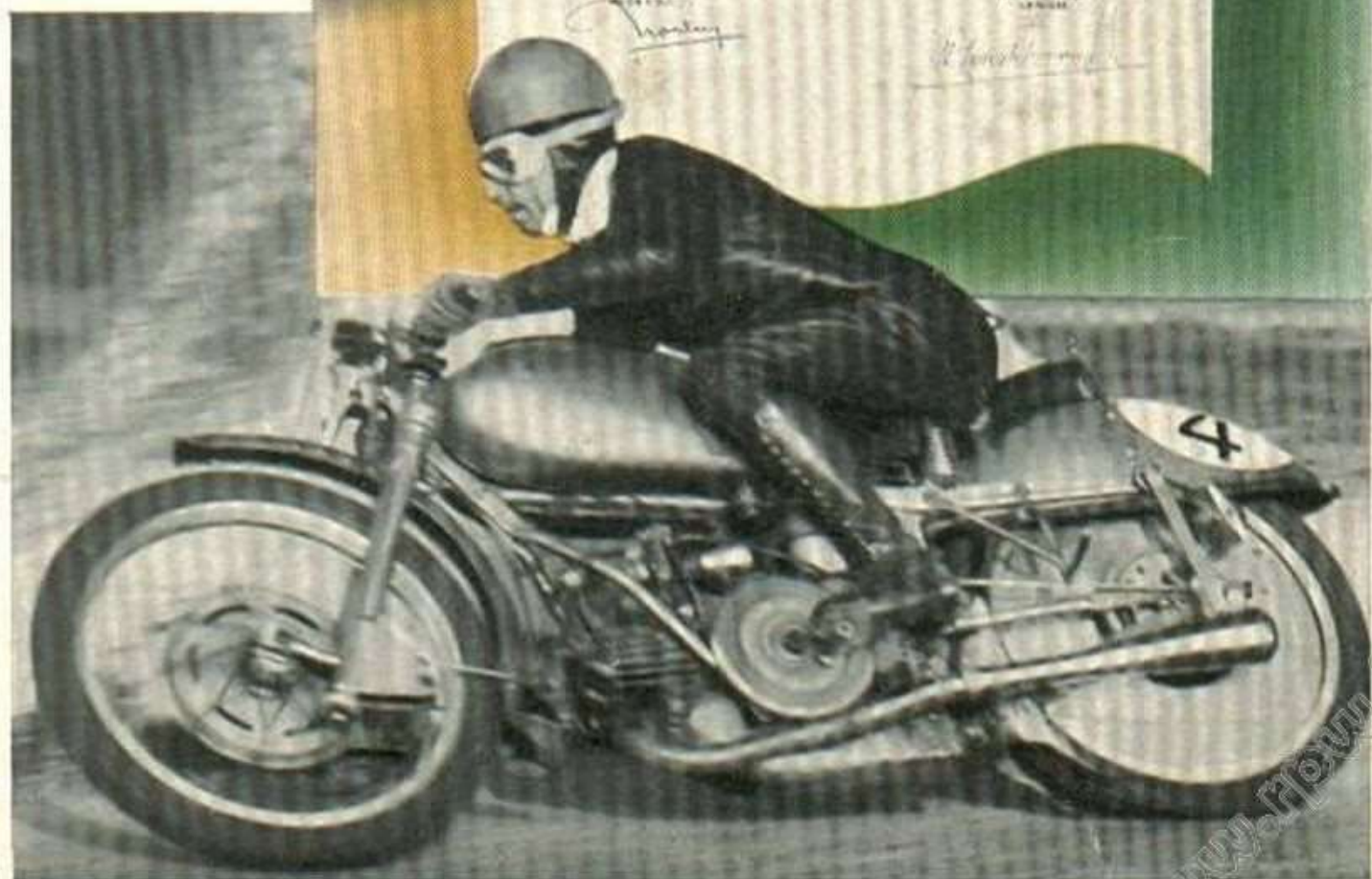
A. G. ...

LE PRESIDENT
DE LA FIM

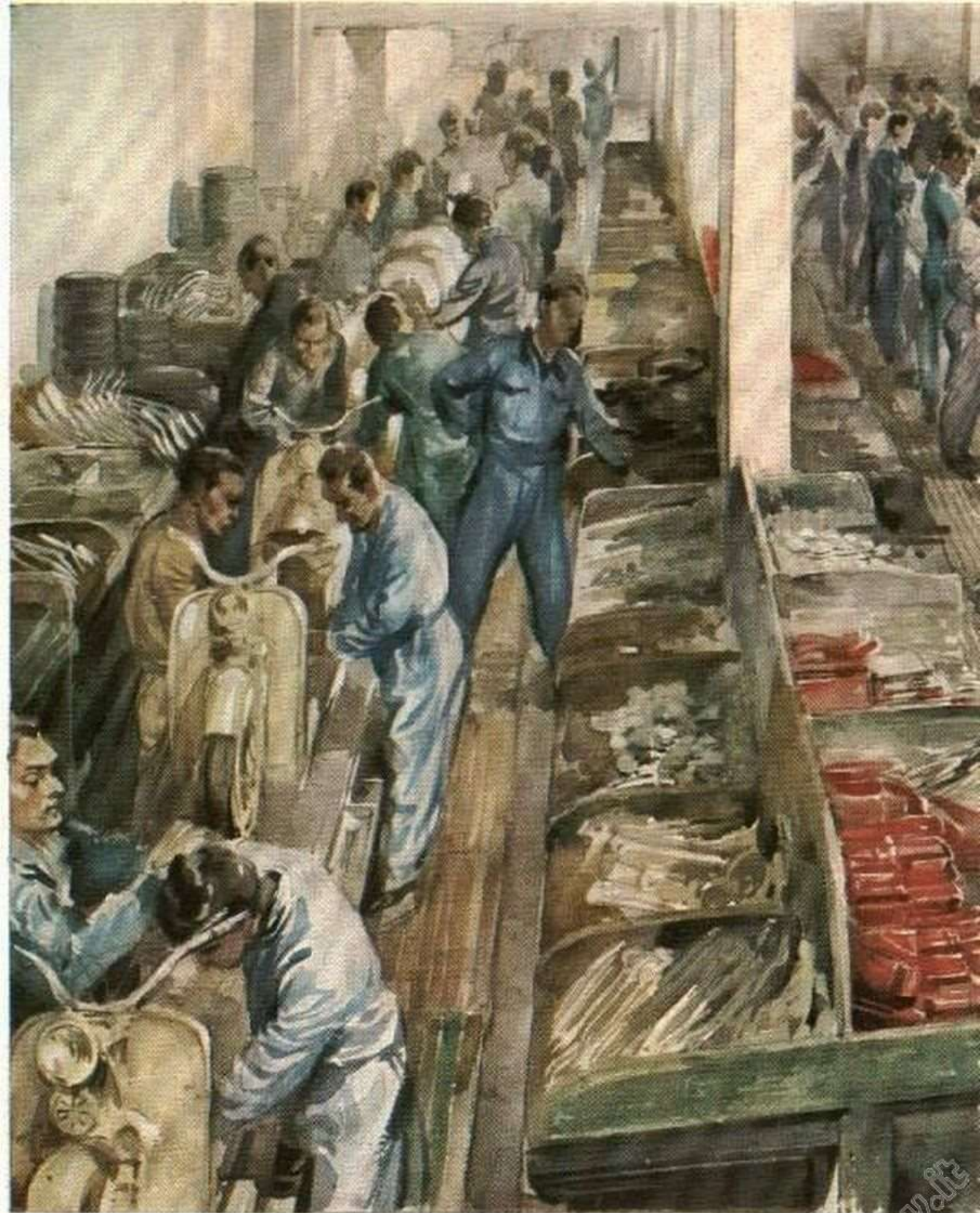
Montey

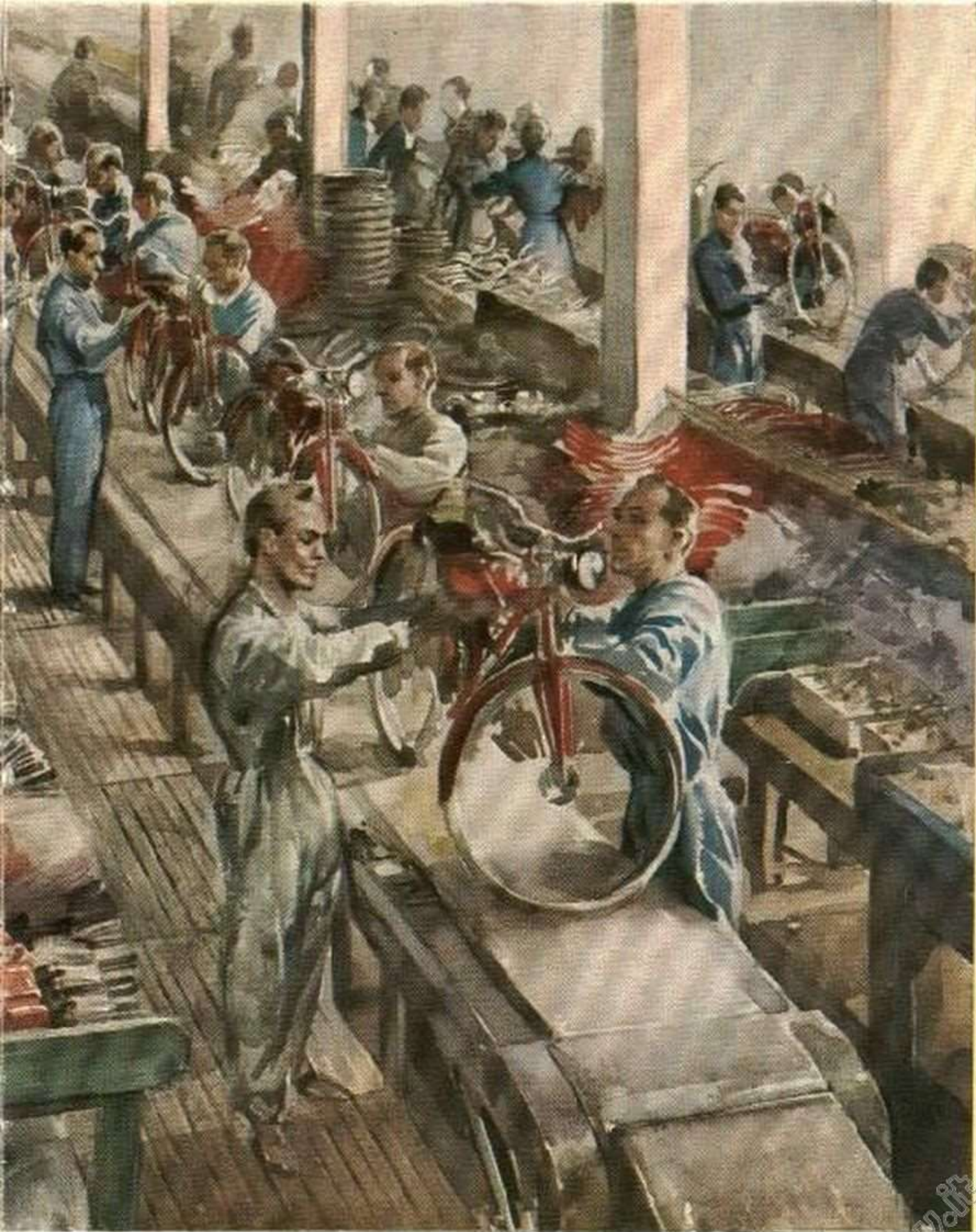
LE PRESIDENT
DE LA FIM

A. G. ...



www.film.org



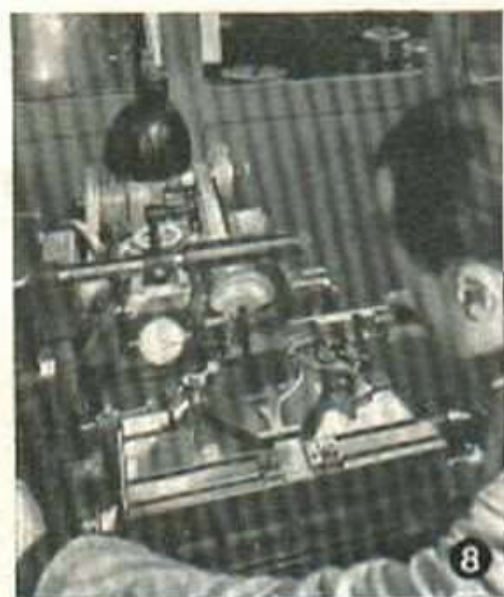


Il montaggio a catena delle motoleggere « 65 » e dei « Galletto ».



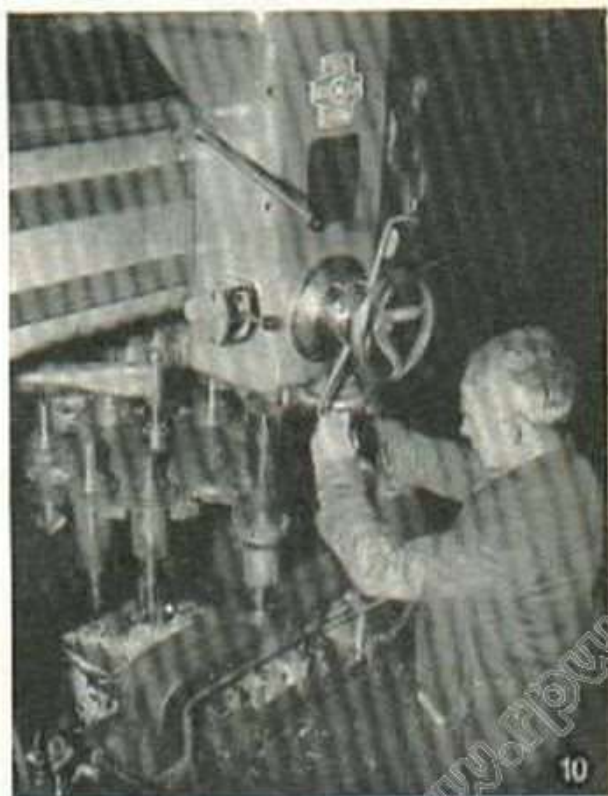
Le lavorazioni vengono eseguite in luminosi ed ampi saloni a temperatura pressochè costante...

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

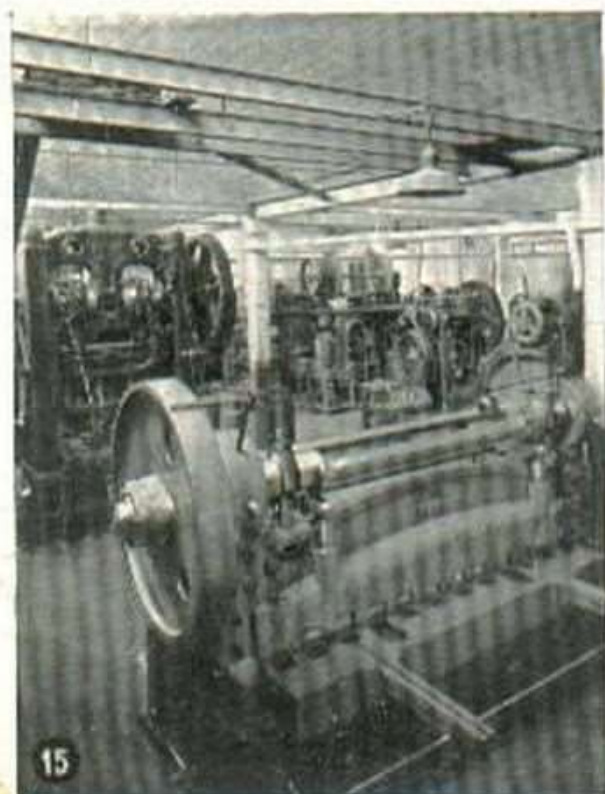


...con macchine ed apparecchi di controllo moderni e di massima precisione.

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

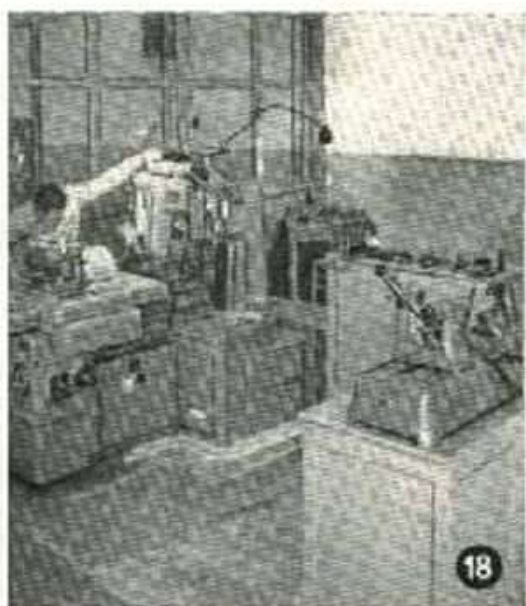
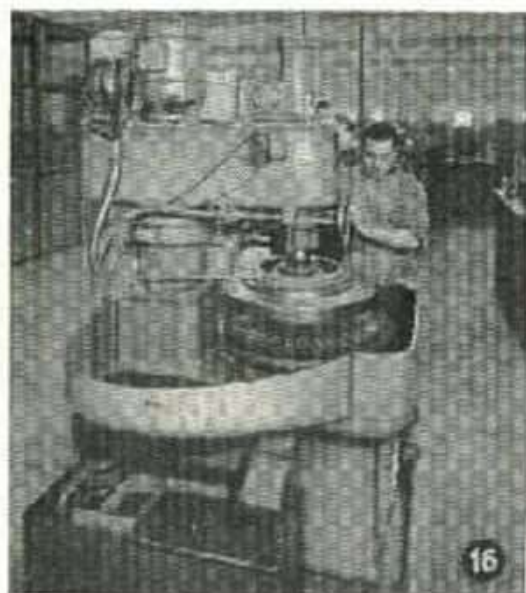


10



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

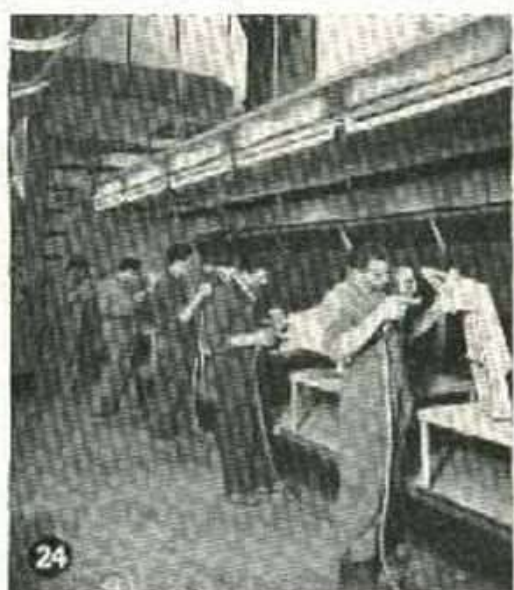
11. Un reparto rettifiche pezzi vari. — 12. Dentatrice gemellare. — 13. Torno automatico per la lavorazione contemporanea di 6 barre. — 14. Unità a forare ed alesare a mandrini multipli. — 15. Cesia per taglio lamiere.



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

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





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

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



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

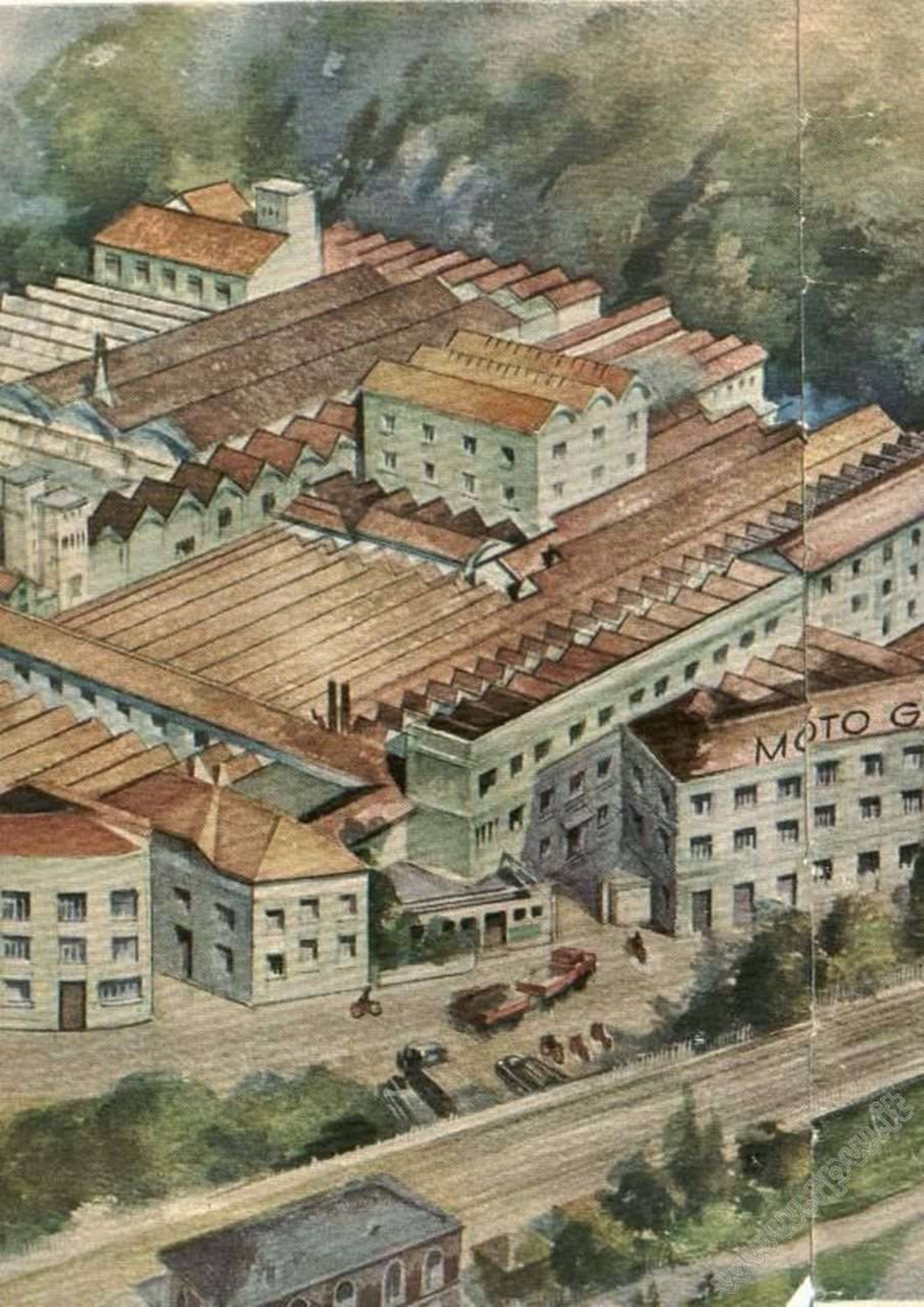


26. Sala prova per motori 65 cc. — 27. Uno dei reparti montaggio. — 28. Il reparto corse. — 29. Una sala di riunioni ed esposizioni. — 30. Collaudo fuori strada.

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



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



MOTO G

www.dreamstime.com



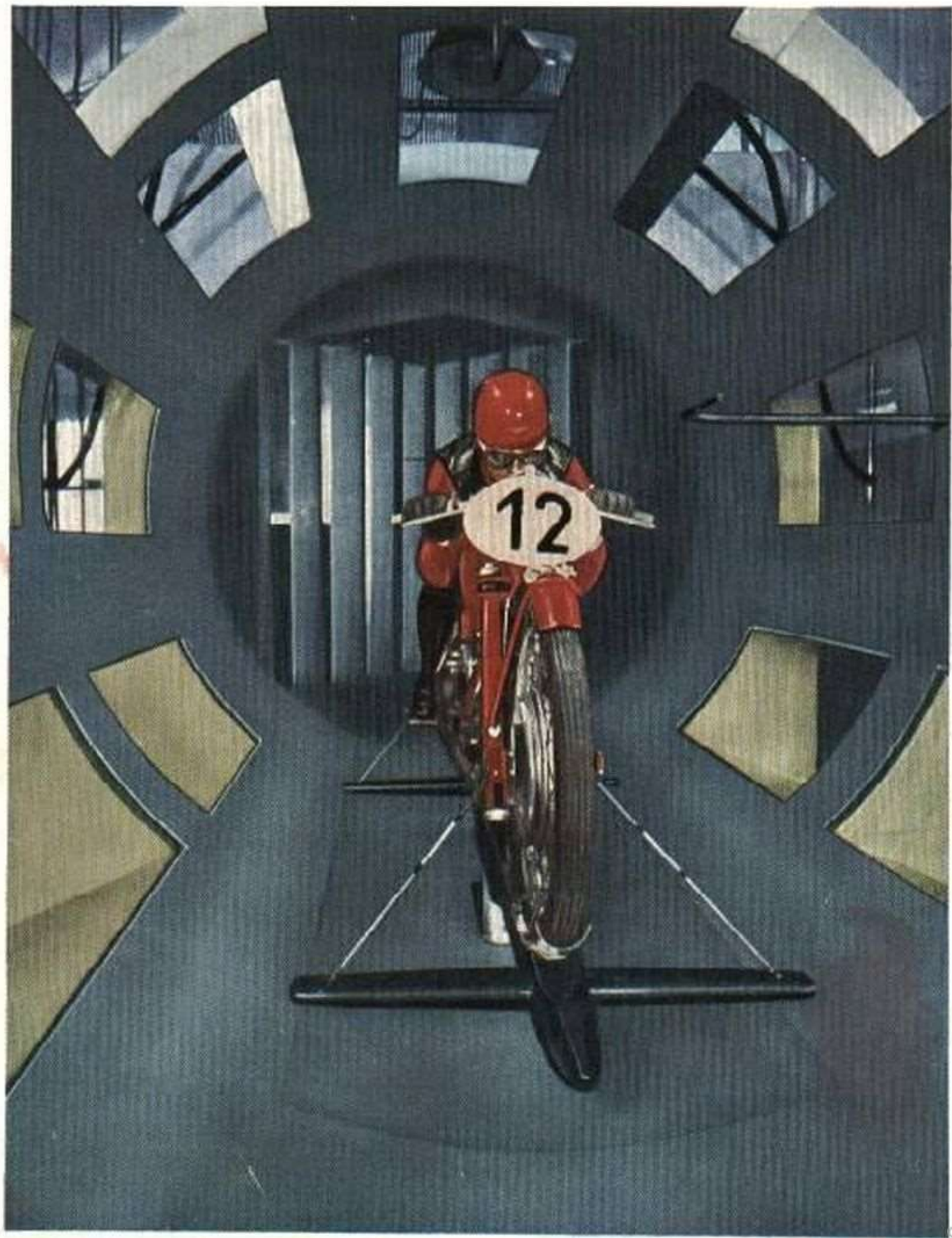


L'energia elettrica necessaria allo Stabilimento Moto Guzzi viene prodotta da due appositi impianti elettrici denominati dello Zerbo e dell'Alta Pioverna. Dai bacini posti a 970 e 953 m. sul livello del mare, l'acqua precipita nelle centrali, una situata in riva al lago e l'altra in Valsassina, e ne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



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

www.nipon.it



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

www.rp.w.it



STABILIMENTO
E AMMINISTR
IN MANDELLO



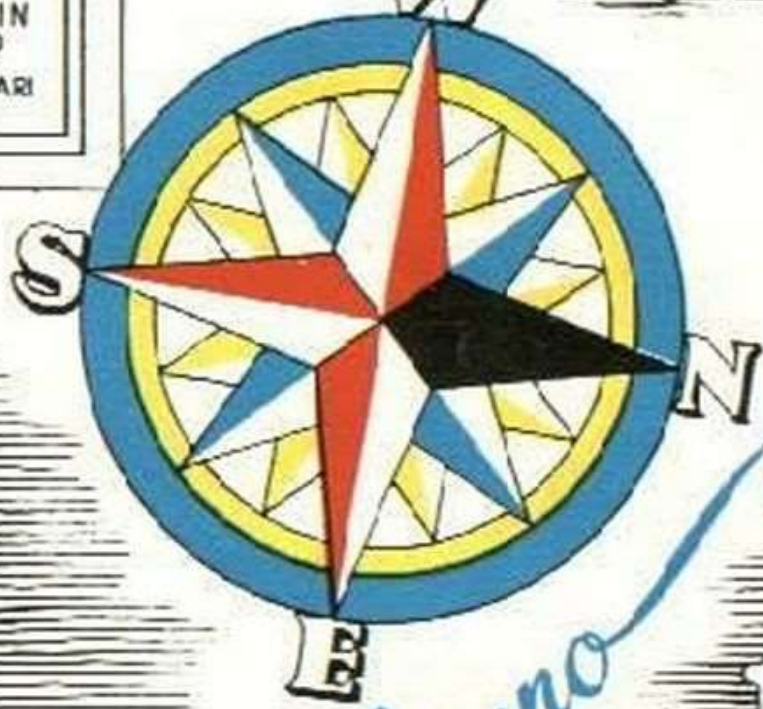
SEDE LEGALE
IN GENOVA



FILIALE IN
MILANO



CONCESSIONARI



Mare Tirreno

Mare Ionio

Mare

www.rpw.it

Mare Ligure

MOTO
GUZZI

Adriatico

CONCESSIONARI
DELLA
MOTO GUZZI
IN ITALIA

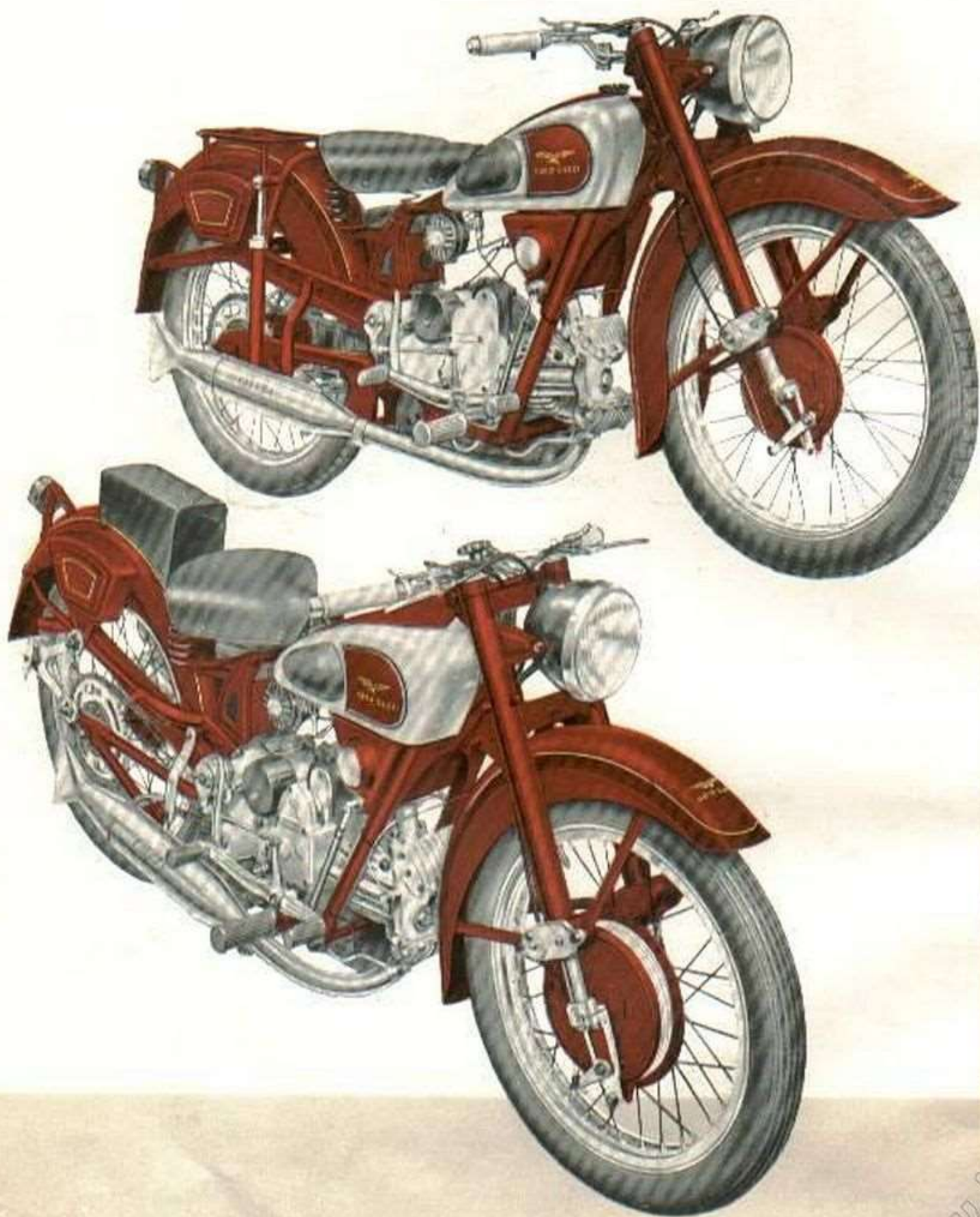
www.pw.it



MOTO GUZZI



MODELLI D'OGGI
Motoleggera "65" cc.
Motociclo tipo militare
SUPERALCE 500 cc.



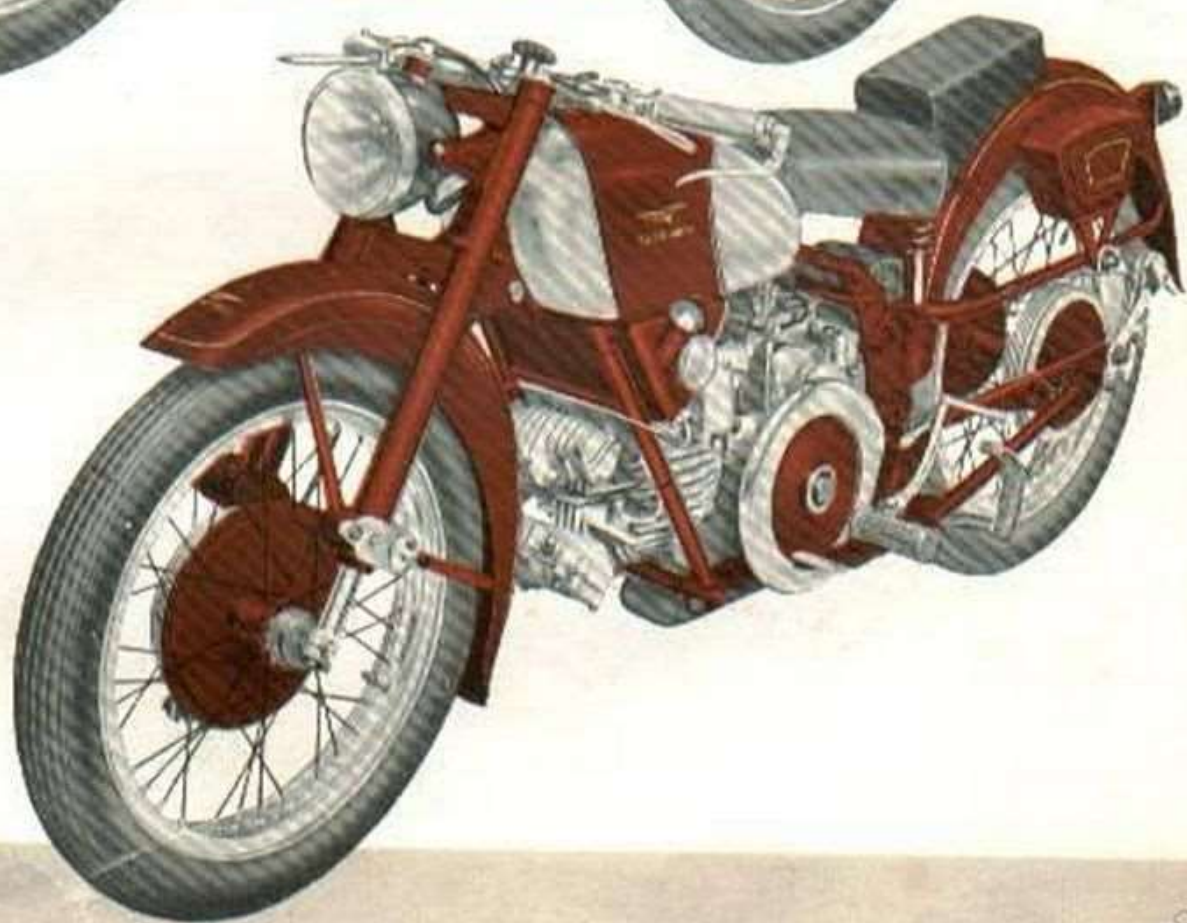
MODELLI D'OGGI
da 250 cc.
AIRONE TURISMO
AIRONE SPORT



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



MOTO GUZZI



MODELLI D'OGGI
da 500 cc.
ASTORE
FALCONE

MOTOR

Sport italiano

**Moto
revue**

Moto Sport



**MOTORCYCLE
ILLUSTRATION**



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

**L'ILLUSTRAZIONE
ITALIANA**

**MOTORCYCLE
ILLUSTRATION**

www.guzzi.it