



MILANO

MILANO

MILANO

www.milano.it

Tutte le categorie di acquirenti trovano nei modelli MILLER 1938 la macchina particolarmente adatta alle loro esigenze: la famosa piccola 98 cc., la motoleggera ideale che non ha confronti per la sua praticità, semplicità di soluzioni; la classica 250 cc. nei tipi turismo e sport dalla ripresa fulminea; le veloci 500 cc. turismo e sport monotubo.

I modelli 250 cc. e 500 cc. con telaio elastico, razionalmente studiati e realizzati, completano la brillante serie della produzione 1938. Una sospensione elastica posteriore, di particolare disegno, assicura un molleggio perfetto, una eccezionale stabilità, una impeccabile tenuta di strada, una guida sicura a qualunque andatura senza alcun sbandamento.

La MILLER ha portato tutta la sua abituale competenza e la sua lunga esperienza, anche nel campo dei mezzi di trasporto. Tutta la gamma del motoveicolo industriale moderno; dalle massime portate alle minime: dal noto motocarro 500 cc. "gigante" con molleggio posteriore a ruote indipendenti per le grosse portate, al motofurgoncino di 250 cc. per medi carichi ed infine il motofurgoncino "minimo" di 98 cc. per piccole portate.



MILLER

1938

2 Records del mondo (classe 175 c. c.)

9 Records nazionali (classe 175 c. c.)

2 Volte campione d'Italia

**Vincitrice del primo Trofeo
Internazionale della Velocità**

FABBRICA ITALIANA MOTOCICLI "MILLER"

ERNESTO BALSAMO

VIALE CERTOSA, 60 - MILANO - TELEFONO 90-350



MODELLI 1938

MOTOCICLETTE DA TURISMO E SPORT

- 98 cc. 'VESPA'
- 98 cc. 'SCHERMATA'
- 250 cc. 'TURISMO B. T. 8'
- 250 cc. 'SPORT B. S. 8'
- 250 cc. 'TURISMO TELAIO ELASTICO'
- 250 cc. 'SPORT TELAIO ELASTICO'
- 500 cc. 'TURISMO S. T. 8'
- 500 cc. 'SPORT MONOTUBO'
- 500 cc. 'TURISMO TELAIO ELASTICO'
- 500 cc. 'SPORT MONOTUBO TELAIO ELAST.'

MOTOVEICOLI DA TRASPORTO

- MOTOFURGONCINO 98 cc. 'minimo'
- MOTOFURGONCINO 250 cc. 'beta'
- MOTOCARRO 500 cc. mod. 'normale'
con molleggio posteriore a ruote
indipendenti
- MOTOCARRO 500 cc. mod. 'gigante'
con molleggio posteriore a ruote
indipendenti

(Per i motoveicoli richiedere il catalogo particolare).

ESTRATTO DALLE CONDIZIONI GENERALI DI VENDITA

I prezzi si intendono per merce franca a Milano Magazzino della Casa salvo il venduto; la merce viaggia a rischio e a spese del committente. - L'imballaggio viene addebitato a parte a prezzo di costo.

Le ordinazioni devono essere accompagnate dal terzo del loro ammontare, a titolo di anticipo, senza di che il contratto non si intenderà perfezionato.

I prezzi e i termini di consegna non sono impegnativi. - Ogni pagamento deve farsi al nostro domicilio in Milano.

Qualsiasi contestazione non dà diritto al Cliente di differire o sospendere il pagamento delle fatture. - Per qualsiasi contestazione è competente il Foro di Milano.

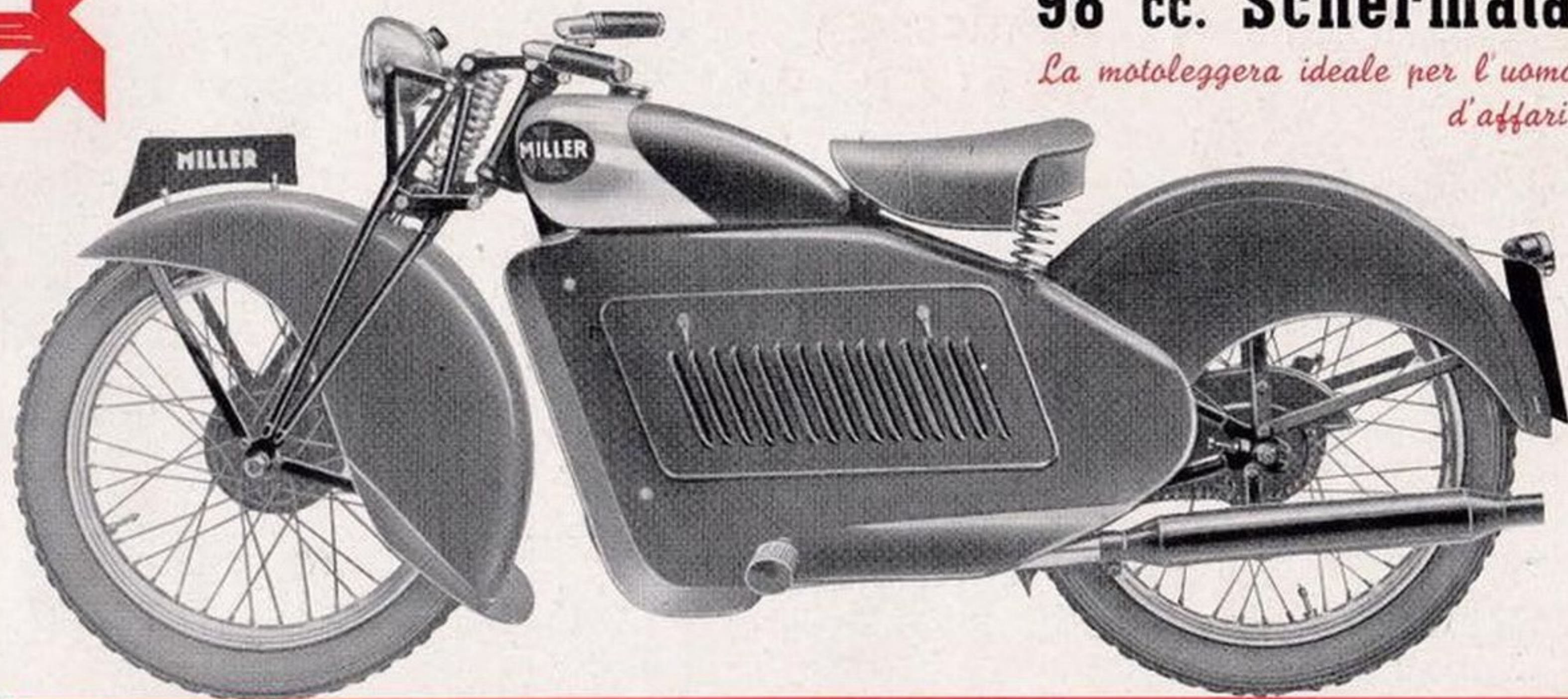
Tutti i prodotti "MILLER" godono della garanzia di mesi sei, conforme agli Art. 9 e 10. Le descrizioni e le illustrazioni del presente catalogo s'intendono fornite a titolo indicativo; la Casa costruttrice si riserva il diritto di apportare alle proprie macchine le eventuali modifiche di organi, dettagli e forniture di accessori che essa ritenesse opportuno.

PER PREZZI E CONDIZIONI DI VENDITA A CONTANTI E A RATE RICHIEDERE IL
LISTINO PREZZI



98 cc. Schermata

La motoleggera ideale per l'uomo d'affari.



Le piccole MILLER 98 cc. hanno rinnovato anche nella passata stagione, il successo degli anni precedenti.

Particolarmente raccoglie il favore di una sempre più vasta cerchia di categorie di utenti, la motoleggera «schermata» che per le sue spiccate prerogative di praticità, economia ed eleganza, ha dato un nuovo indirizzo nella realizzazione della moderna motocicletta utilitaria.

Economica nell'uso, facile da condurre, essa riunisce le più moderne applicazioni ed i pregi costruttivi delle maggiori cilindrato. Estremamente confortevole è la motoleggera più conveniente per il minimo prezzo d'acquisto e per il minimo costo di esercizio. Il prezzo dei due modelli «Vespa» e «Schermata» è alla portata di qualsiasi possibilità.

La motoleggera 98 cc. ha la classica linea armonica ed elegante, di ogni creazione MILLER. È munita di un meraviglioso motore, costruito su vastissima scala, dalla pronta ripresa, dalla marcia docile e sicura.

Una schermatura razionalmente studiata, per la efficace protezione del guidatore, del blocco motore e delle ruote, completata da paragambe che si armonizzano con la sobria ed elegante linea della macchina, fa di questa piccola motoleggera il mezzo di locomozione rapido, sicuro ed economico per il professionista, l'uomo d'affari, il viaggiatore, il medico condotto, il veterinario, il fattore, l'esattore, l'ecclesiastico.

Il motore è a 2 tempi di 98 cc. (48 x 54) con testa smontabile in lega speciale di alluminio. Il cambio è a 2 velocità con frizione e messa in marcia a pedale. Per una perfetta lubrificazione usare **Gargoyle Mobiloil D.**

Il manubrio è cromato. Le ruote sono munite di gomme 25 x 3.00 a bassa pressione che assicurano un perfetto molleggio ed una grande stabilità. Trasmissione a catena «Adua» 1/2 x 1/4. I freni

alle ruote sono di grande diametro ed efficacissimi. La sella è del tipo a molle, assai confortevole. Il serbatoio cromato ha la capacità di circa 8 litri. L'impianto elettrico è costituito dal faro anteriore e dal fanalino posteriore per targa. La trousses di utensili e la pompa per pneumatici corredano i due modelli.

La schermatura, che al profano può sembrare svantaggiosa nei riguardi del raffreddamento del motore, ne agevola invece l'aerazione per il principio aerodinamico del convogliamento forzato dell'aria. Due ampi sportelli laterali, di facilissimo smontaggio, consentono poi la completa accessibilità di tutti gli organi protetti dalla schermatura.

CONSUMO 2 litri ogni 100 km. — **VELOCITÀ** 60 km. all'ora

PESO kg. 65 — **TASSA ANNUA** L. 42

98 cc. Vespa



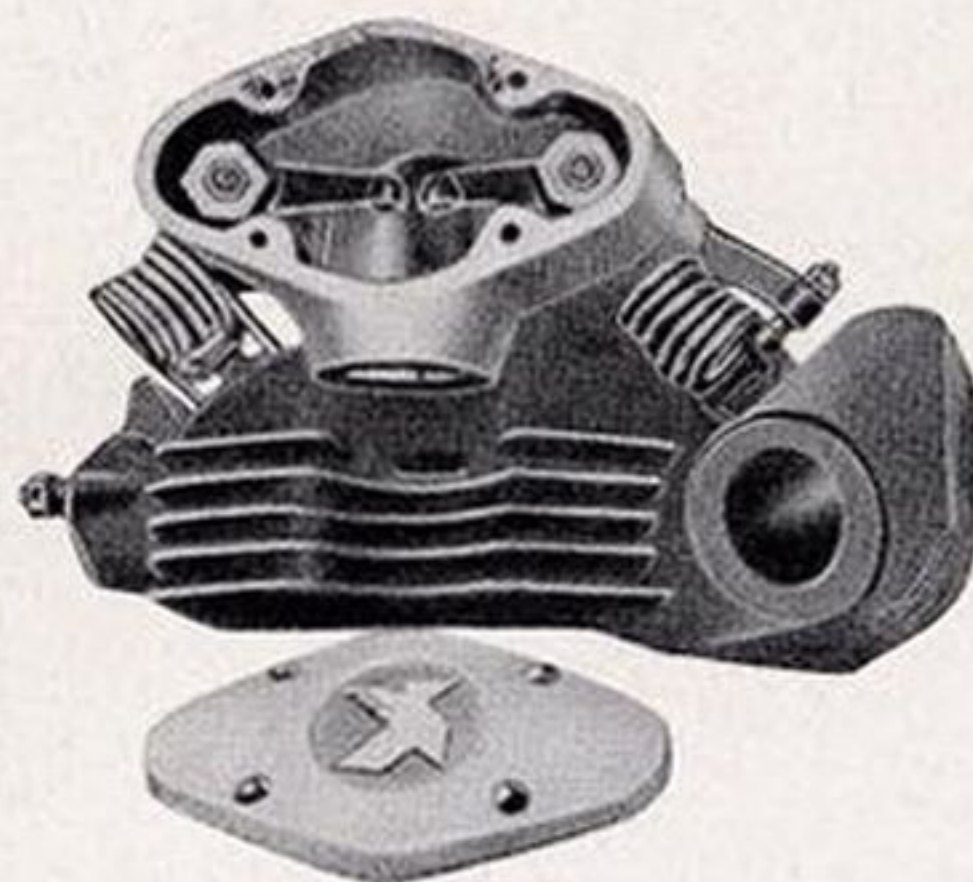
La piccola motoleggera utilitaria.

www.fpw.it

Particolari dei modelli MILLER - BALSAMO 250 cc. e 500 cc.



Motore "BALSAMO" 250 cc. valvole
in testa doppio scarico.



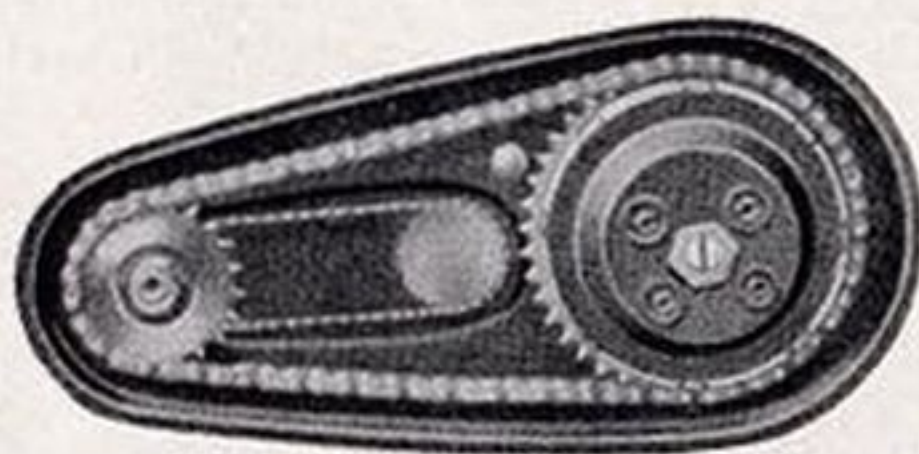
Testa motore "BALSAMO" 250 cc. e
scatola bilancieri.



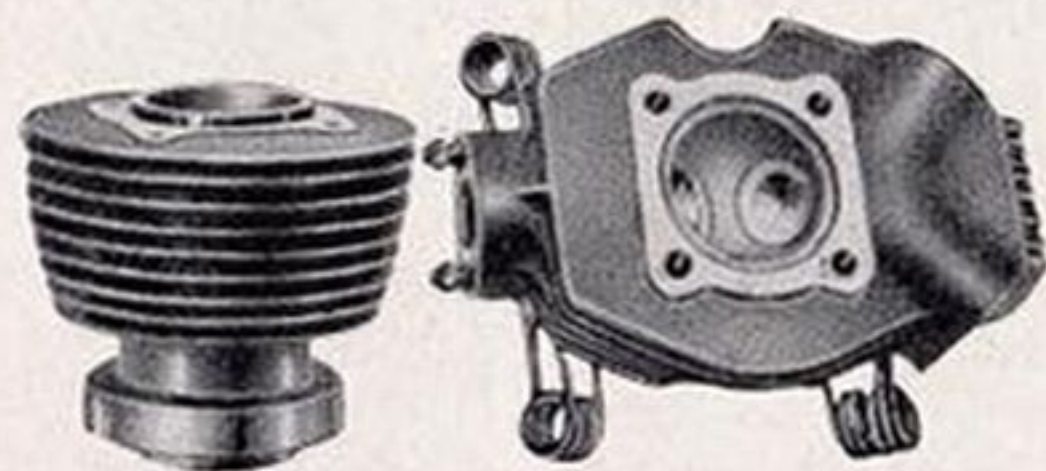
Motore "BALSAMO" 500 cc. e il si-
stema di molle a spillo di richiamo
delle valvole.



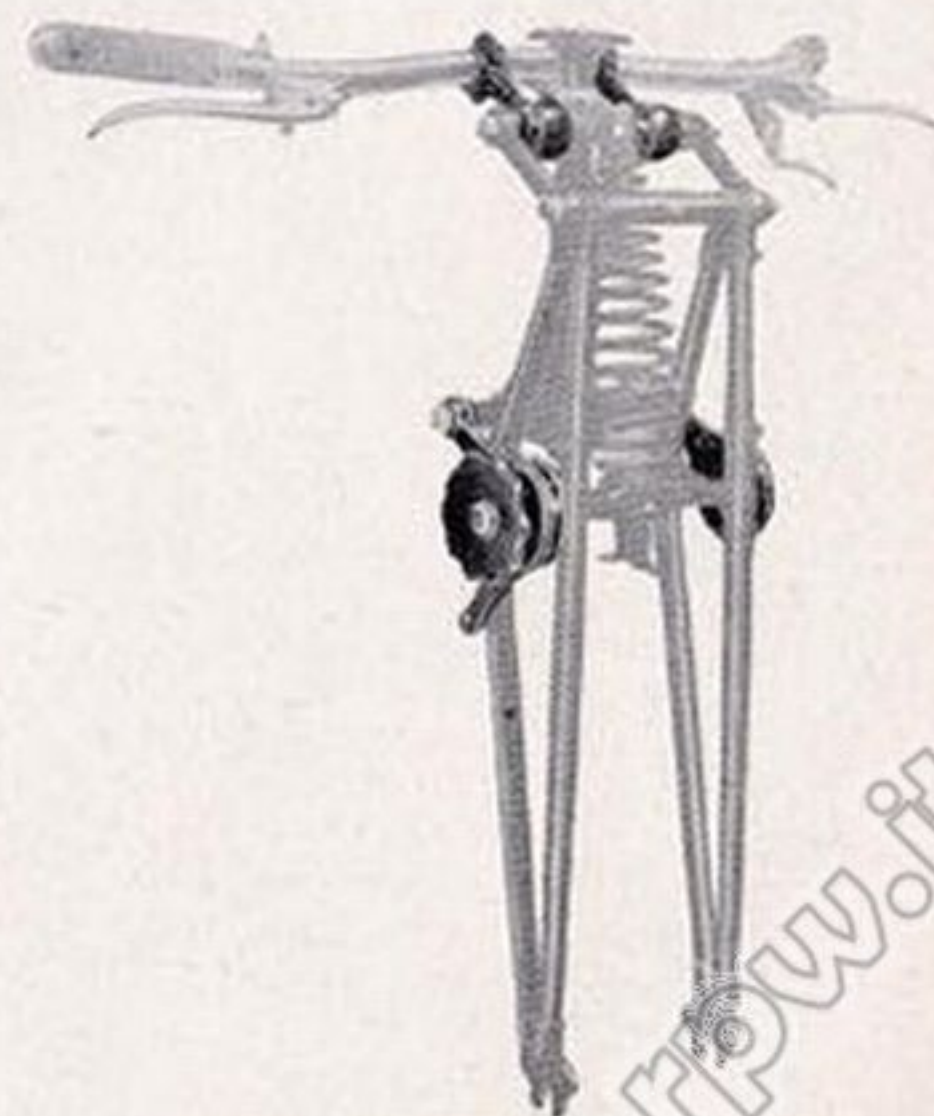
Pompa di lubrificazione dei motori "BALSAMO"
250 e 500 cc. con gli ingranaggi di mandata e ricupero.



Carter catena a bagno d'olio a perfetta
tenuta e che racchiude anche la trasmis-
sione di comando della dinamo. - Il car-
ter è di facilissimo smontaggio, essendo
fissato con un solo bullone.



Testa motore "BALSAMO" 250 cc. (vista interna)
e cilindro.

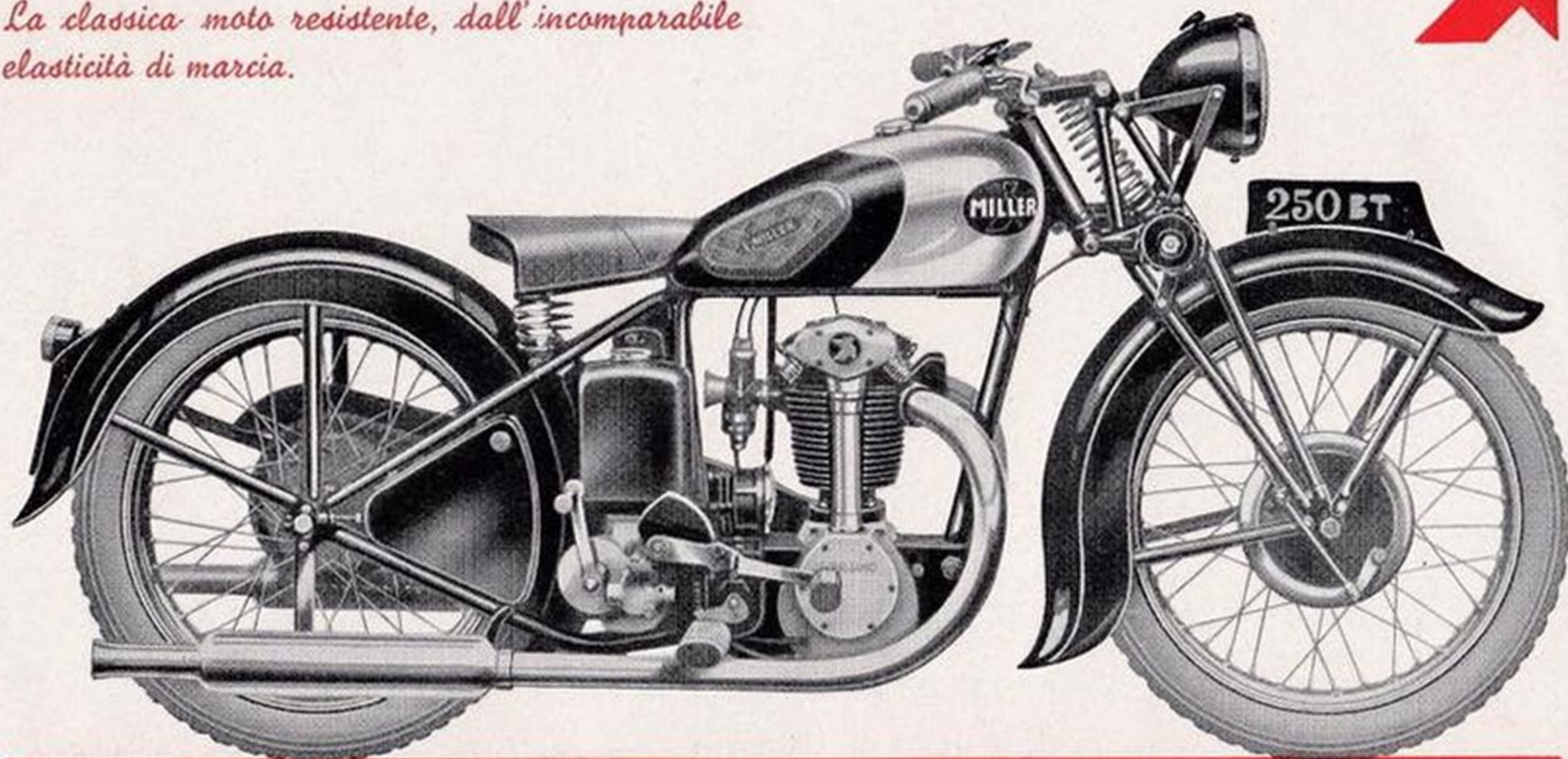


Gli attacchi registrabili del manu-
brio sono muniti di cuscinetti di
gomma che eliminano le vibrazioni.

www.fpw.it

250 cc. Turismo B. T. 8

La classica moto resistente, dall'incomparabile elasticità di marcia.



La 250, nei modelli « turismo » e « sport », ha conquistato con rapidità sorprendente ogni regione d'Italia, dimostrando la superiore concezione di questo classico prodotto MILLER.

Con il Modello 250 cc. nei tipi « Turismo B. T. 8 » e « Sport B. S. 8 » la MILLER presenta una moto seriamente studiata ed accuratamente costruita, di grande resistenza, di funzionamento perfetto, degna delle sue tradizioni.

Il nuovo modello riunisce le più moderne caratteristiche, e compendia le più felici soluzioni meccaniche.

È brillantissima in salita e in ripresa, per l'eccezionale potenza del motore, veloce in piano, stabile e sicuro su qualunque terreno.

Il motore « Balsamo », dalla purezza di disegno, dall'insieme armonico, è ad alto rendimento, 62,5 mm. di alesaggio, 81 mm. di corsa (cilindrata 248,5), la testa riportata è sferica, a doppio sca-

rico, due valvole inclinate, richiamate da molle a spillo e comandate da bilancieri racchiusi in una scatola d'alluminio. Il pistone è in lega speciale leggera, la biella è in acciaio stampato a sezione H montata su doppia fila di rulli. Gli assi del motore sono montati su cuscinetti a rulli.

Il condotto di aspirazione ed il carburatore "Coxette" hanno una calcolata inclinazione, frutto di studi e lunghe esperienze, per ottenere una perfetta e costante alimentazione a tutti i regimi.

Nel modello « Sport B. S. 8 » il motore ha caratteristiche spinte con impiego di carburanti Esso, Dynamin, benzina-benzolo.

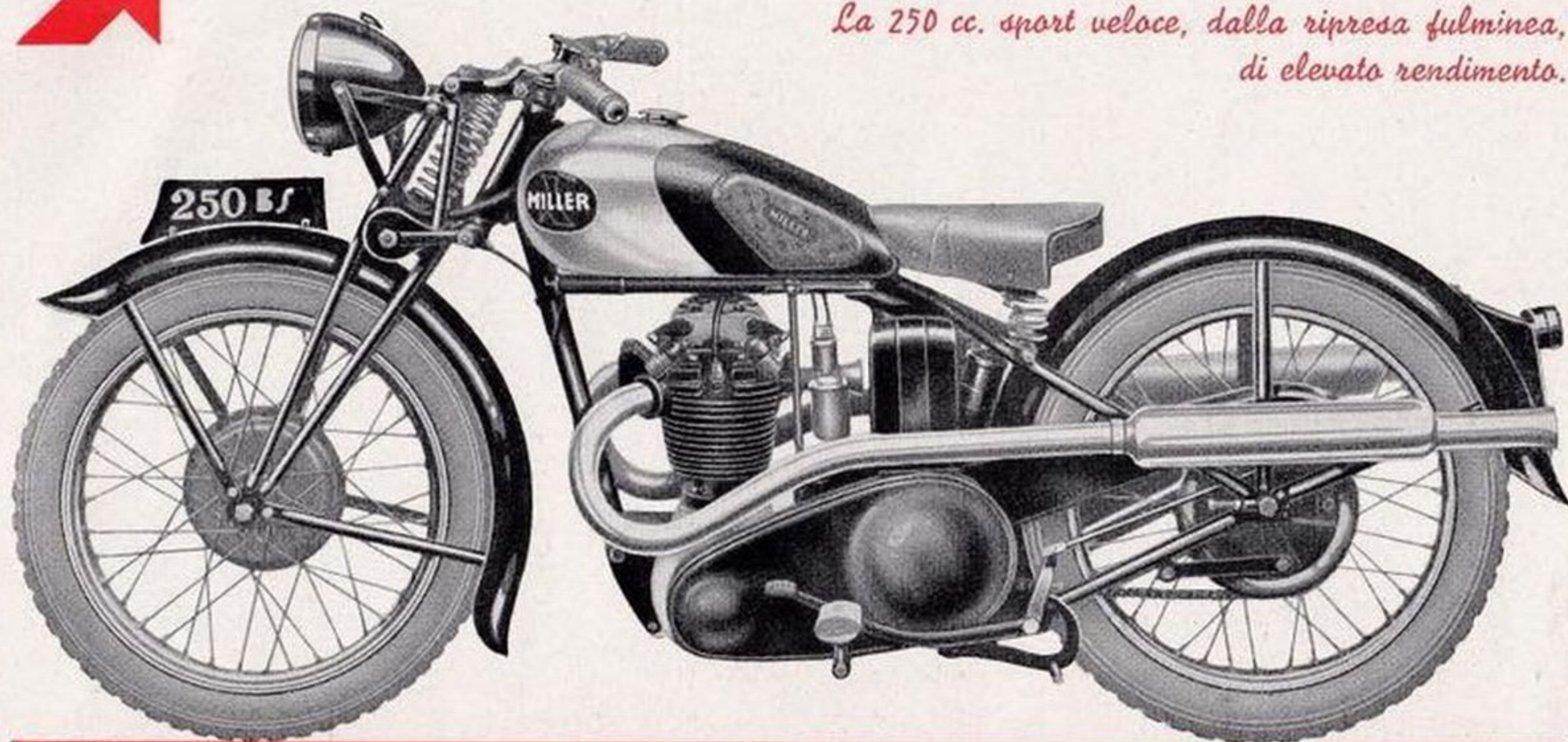
La lubrificazione è completamente a ricupero con doppia pompa ad ingranaggi, a circolazione forzata. La mandata porta direttamente ed a pressione l'olio all'interno dell'asse d'accoppiamento, mentre attraverso una canalizzazione secondaria, l'olio va anche a lubrificare, dall'interno dell'asse a cames, i mazzolotti della

www.miller.it



250 cc. Sport B. S. 8

*La 250 cc. sport veloce, dalla ripresa fulminea,
di elevato rendimento.*



distribuzione e le came stesse. Il ricupero aspira l'olio, attraverso un filtro, da un pozzetto ricavato all'interno del carter motore, riportandolo al serbatoio, dove un secondo filtro purifica l'olio. Per una perfetta lubrificazione usare **Gargoyle Mobiloil D** in estate e **Gargoyle Mobiloil DM** in inverno. Per i primi 2000 chilometri miscelare alla benzina il **Gargoyle Vacomix**.

Il cambio è a 4 velocità con ingranaggi sempre in presa; frizione a dischi multipli, comando a pedale.

La trasmissione è a catena «**Adua**» 1/2 x 5/16. Quella fra motore e cambio è racchiusa in un elegante carter a bagno d'olio a perfetta tenuta, e che racchiude anche la trasmissione di comando della dinamo, particolare questo di notevole rilievo, e che assicura, in modo semplice ed efficace, il duraturo funzionamento di tale importante organo.

Le ruote sono munite di pneumatici a bassa pressione 19 x 3.00 (25 x 3.00). I freni ad espansione, con tamburi di grande diame-

tro, sono efficacissimi.

La forcella a parallelogramma, larga, con molla agente per compressione, è munita di ammortizzatori e di frenasterzo regolabili a mano.

Il manubrio regolabile è munito di cuscinetti di gomma che eliminano le vibrazioni, assicurando una guida facile, riposante e sicura.

Il serbatoio della benzina, di forma armonica ed elegante, cromato e verniciato, ha la capacità di circa 12 litri.

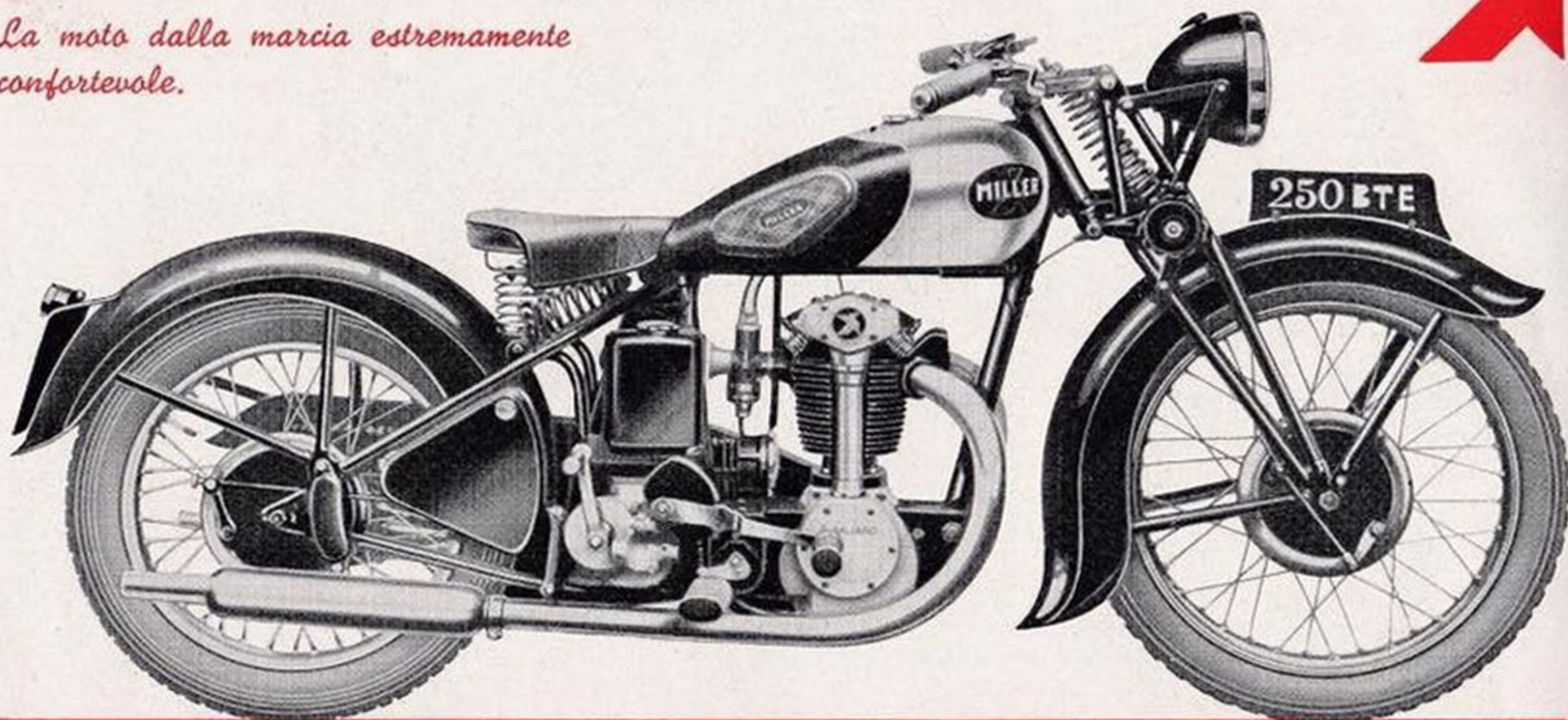
L'impianto elettrico di accensione e di illuminazione è «**Bosch**», con faro a doppia luce munito di comando antiabbagliante, fanalino per targa, avvisatore elettrico con bottone di comando sul manubrio.

La distribuzione delle masse e dei singoli organi della macchina, è stata oggetto di lunghi studi e severi collaudi, ottenendo un complesso armonico, nitido, equilibrato e di facile accessibilità.

www.rpw.it

250 cc. Telaio elastico

La moto dalla marcia estremamente confortevole.



Mod. Turismo

Mod. Sport

Per i dettagli vedere descrizione dei modelli Turismo B. T. 8 e Sport B. S. 8

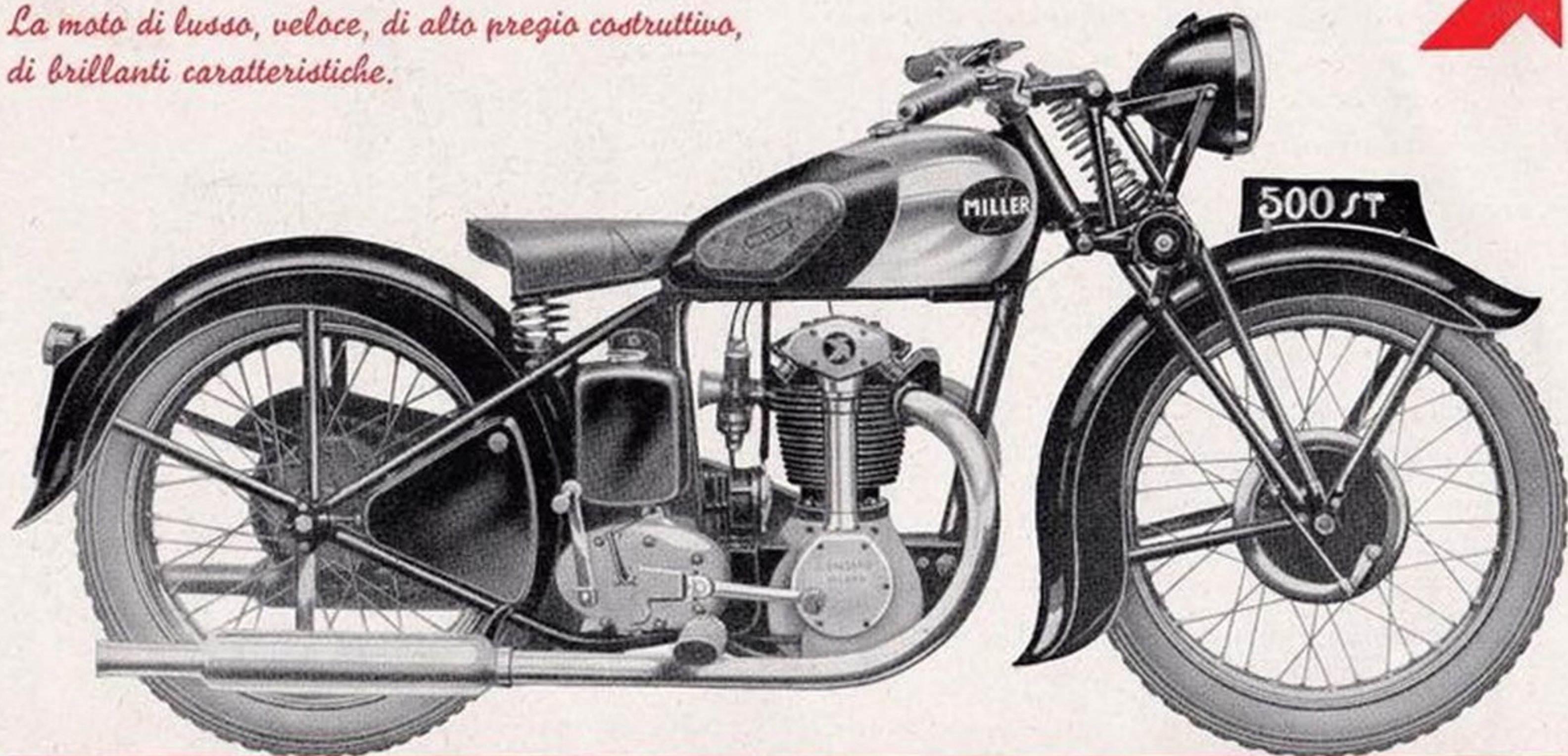
La MILLER ha studiato e realizzato interessantissimi modelli molleggiati. Una sospensione elastica posteriore di particolare disegno, assicura un molleggio perfetto, una eccezionale stabilità, una impeccabile tenuta di strada, una guida sicura a qualunque velocità senza alcun sbandamento.

La realizzazione di tale sospensione, ottenuta con razionale tecnica costruttiva, rappresenta la soluzione ideale del complesso problema, rispondendo esso a tutte le esigenze.

www.worldeurope.com

500 cc. Turismo S. T. 8

*La moto di lusso, veloce, di alto pregio costruttivo,
di brillanti caratteristiche.*



La MILLER 500 cc. ha ottenuto un grande successo a riconoscimento delle sue brillantissime caratteristiche costruttive. Pronissima ripresa, tenuta di strada perfetta, frenatura impareggiabile, grande docilità e maneggevolezza, sono i più salienti pregi di questa superba creazione MILLER.

Il motore «Balsamo» 500 cc., dalla classica linea di ogni prodotto MILLER, ha la cilindrata di 499 cc. (85 x 88), la testa sferica a doppio scarico è riportata, due valvole inclinate richiamate da molle a spillo e comandate da bilancieri racchiusi in una scatola d'alluminio. Il pistone è di lega speciale leggera, la biella a sezione H è in acciaio stampato e montata su doppia fila di rulli. Gli assi del motore sono montati su cuscinetti a rulli largamente dimensionati.

Il condotto di aspirazione ed il carburatore «Cozette» hanno una

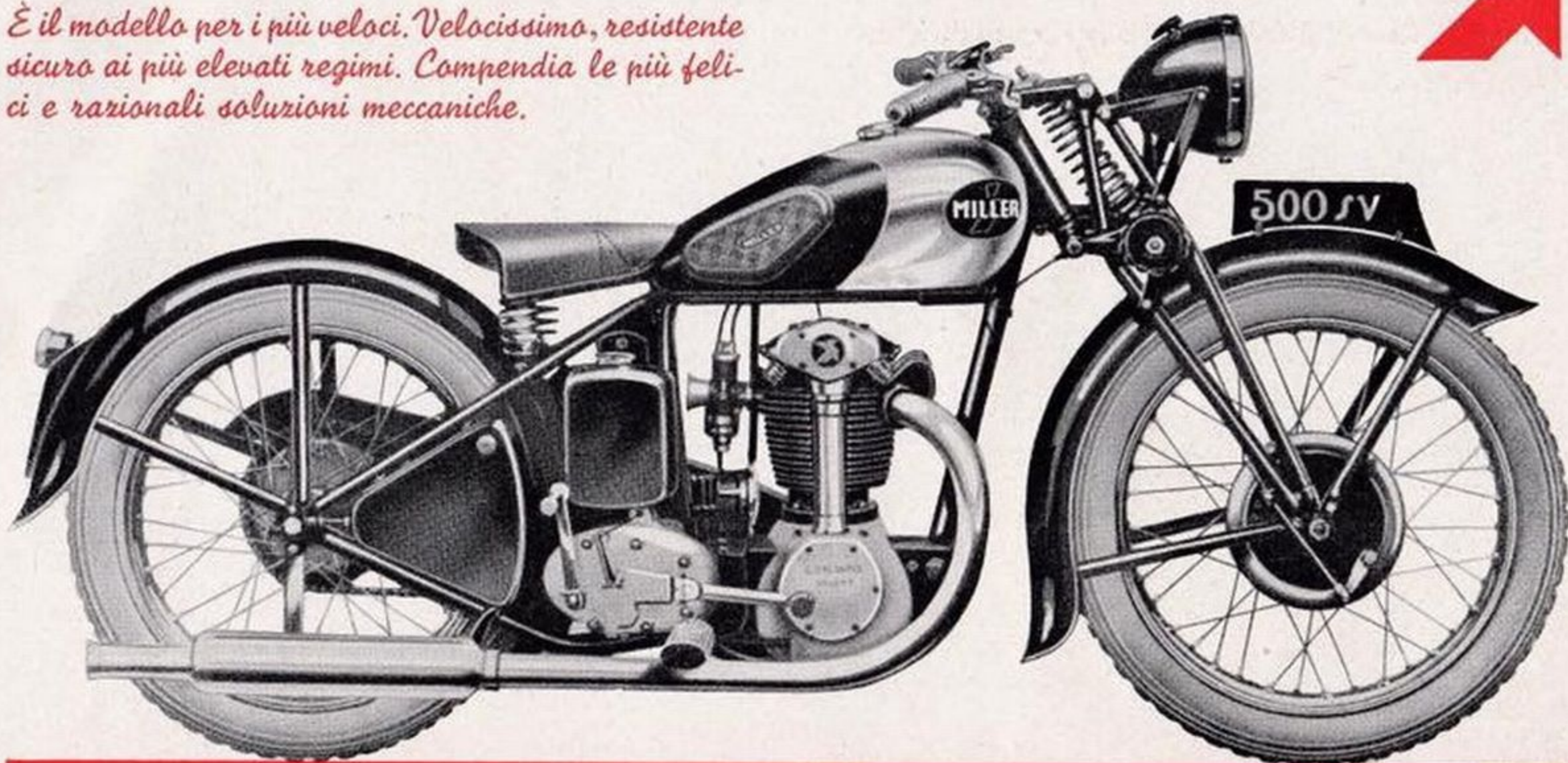
calcolata inclinazione, frutto di studi e lunghe esperienze, per assicurare una perfetta e costante alimentazione a tutti i regimi. Nel modello «Sport S. V. 8» il motore ha caratteristiche spinte, con impiego di carburanti Esso, Dynamin, benzina-benzolo.

La lubrificazione è completamente a ricupero con doppia pompa ad ingranaggi, a circolazione forzata. La mandata porta direttamente ed a pressione l'olio all'interno dell'asse di accoppiamento, mentre attraverso una canalizzazione secondaria, l'olio va anche a lubrificare, dall'interno dell'asse a cames, i martelletti della distribuzione e le cames stesse. Il ricupero aspira l'olio attraverso un filtro, da un pozzetto ricavato all'interno del carter motore, riportandolo al serbatoio, dove un secondo filtro purifica l'olio. Per una perfetta lubrificazione usare **Gargoyle Mobiloil D** in estate e **Gargoyle Mobiloil DM** in inverno. Per i primi 2000

www.wolvo.it

500 cc. Sport Monotubo

È il modello per i più veloci. Velocissimo, resistente sicuro ai più elevati regimi. Compendia le più felici e razionali soluzioni meccaniche.



chilometri miscelare alla benzina il **Gargoyle Vacomix**.

Il cambio è a 4 velocità con ingranaggi sempre in presa; frizione è a dischi multipli; comando a pedale. La trasmissione è a catena « **Adua** » 5/8 x 1/4 fra cambio e ruota posteriore; 1/2 x 5/16 quella fra motore e cambio, e quest'ultima è racchiusa in un elegante carter a bagno d'olio a perfetta tenuta, e che racchiude anche la trasmissione di comando della dinamo; particolare questo di notevole rilievo che assicura, in modo semplice ed efficace, il duraturo funzionamento di tale importante organo. Le ruote sono munite di pneumatici a bassa pressione 19 x 3.25 (26 x 3.25). I freni ad espansione, con tamburi di grande diametro, sono efficacissimi.

La forcella a parallelogramma, larga, con molla agente per com-

pressione, è munita di ammortizzatori e di frenasterzo registrabili a mano. Il manubrio registrabile è munito di cuscinetti di gomma che eliminano le vibrazioni, assicurando una guida facile, riposante e sicura.

Il serbatoio della benzina, di forma armonica ed elegante, cromato e verniciato, ha la capacità di circa 13 litri.

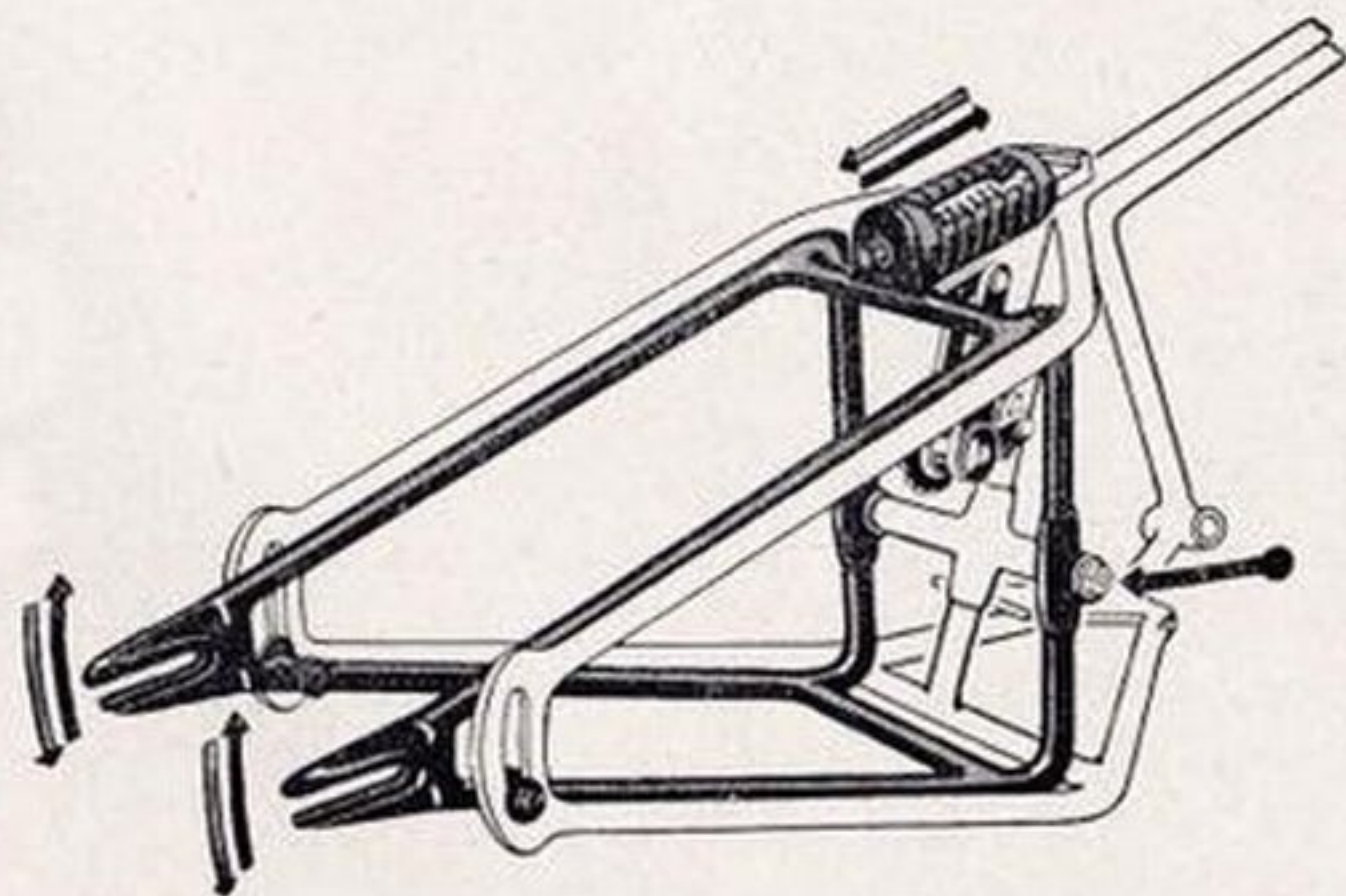
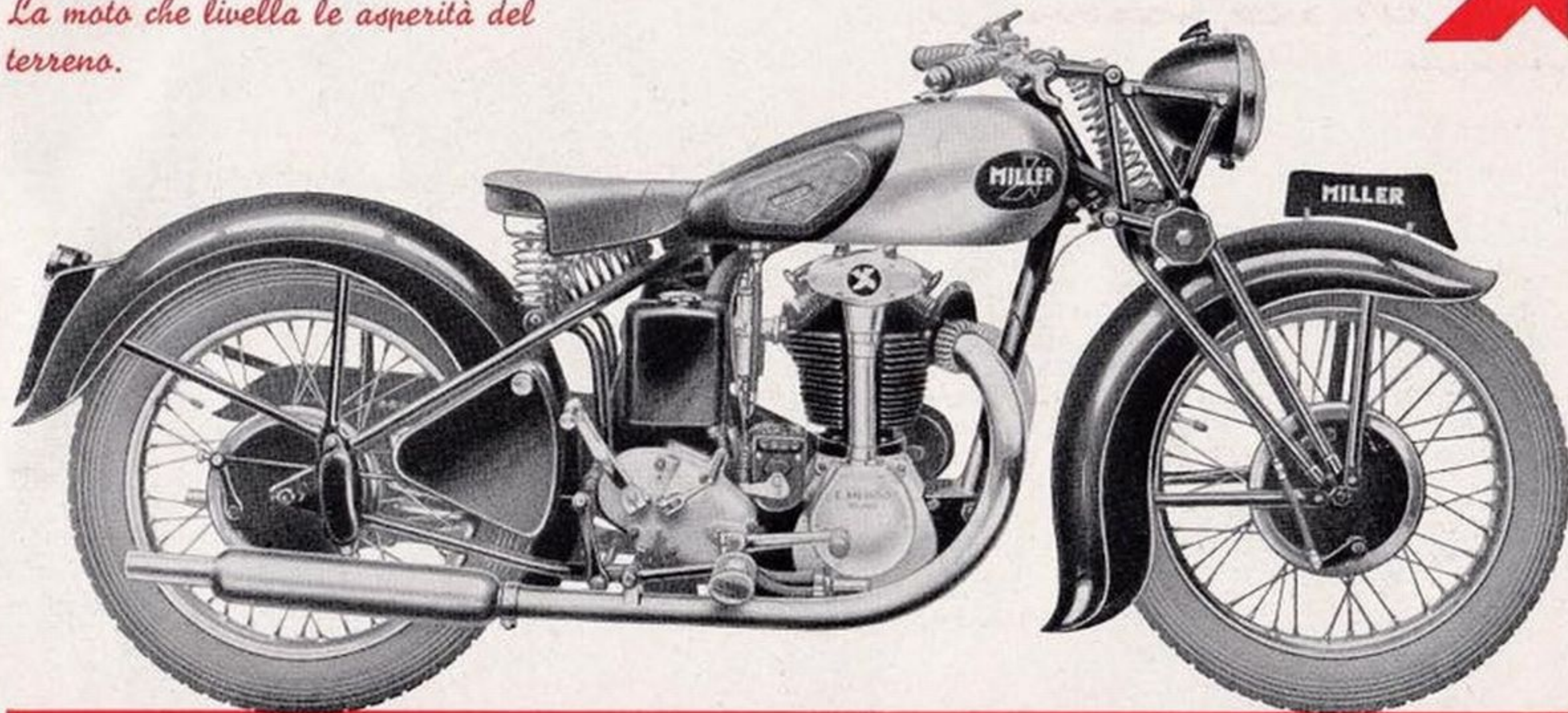
L'impianto elettrico di accensione e di illuminazione è « **Bosch** » con faro a doppia luce munito di comando antiabbagliante, fanalino per targa, avvisatore elettrico con bottone di comando sul manubrio.

Ogni dettaglio è stato lungamente sperimentato per ottenere, attraverso uno studio accuratissimo degli organi, un armonico equilibrio di robustezza, durata, rendimento, velocità.

www.fpw.it

500 cc. Telaio elastico

La moto che livella le asperità del terreno.



Mod. Turismo

Mod. Sport monotubo

Per i dettagli vedere descrizione dei modelli Turismo S. T. 8 e Sport monotubo

ALBO D'ORO

ALCUNE VITTORIE MILLER

- 2 Records del mondo** (Classe 175)
- 9 Records nazionali** (Classe 175)
- 2 Volte Campione d'Italia** (Classe 175)
- 1° Trofeo Intern. della velocità e G. P. d'Italia** (Classe 500)
- V° Gran Premio delle Nazioni** (Classe 175)
- 1° G. P. di Monza** (Classe 175)
- Gran Premio Svizzero** (Classe 175) **1933**
- Campionato Svizzero** (esperti) **1935-36** (Classe 250)

1925 V° Circuito del Lario 1° Classe 175 cc. (Record)
(e giro più veloce)

1926 VI° Circuito del Lario Classe 175 cc. - Premio d'équipe
(Coppa Dal Molin)
Circuito di Pinerolo 1° Classe 175 cc.
V° Gran Premio delle Nazioni 1° Classe 175 cc. (Record)
(e giro più veloce)
Circuito Del Pozzo - Verona 1° e 2° Classe 175 cc.
(giro più veloce)

1928 6 Records del Mondo Classe 175 cc.
8 Records Nazionali Classe 175 cc.

1929 2 Records del Mondo Classe 175 cc.
2 Records Nazionali Classe 175 cc.

1930 2 Records del Mondo Classe 175 cc.
2 Records Nazionali Classe 175 cc.
Bergamo-S. Vigilio 1° Classe 175 cc.
Biella-Oropa 1° Classe 175 cc.
Como-S. Maurizio 1° Classe 175 cc.
Coppa della Consuma 1° e 2° Classe 175 cc.

1931 Gran Premio di Monza 1°-2°-3° Classe 175 cc.
(giro più veloce)
Corsa delle Torricelle - Verona 1° Classe 175 cc.
Circuito Umberto Maddalena 1° Classe 175 cc.
Circuito Dal Molin 1° Classe 175 cc.
Circuito di Padova 1° Classe 175 cc.

1932 Campionato Italiano 1° Classe 500 cc.
8 Records del Mondo Classe 175 cc.
8 Records Nazionali Classe 175 cc.
Circuito di Bologna 1° Cl. 500 cc. 1° ass. (giro p. vel.)
Circuito di Lugo 1° Cl. 500 cc. 1° ass. (giro p. vel.)
Circuito di Arona 1° Cl. 500 cc. 1° ass. (giro p. vel.)
Circuito di Arona 1° Classe 250 cc.
Circuito di Forlì 1° Classe 500 cc. (giro più veloce)
Circuito di Redipuglia 1° Cl. 500 cc. 1° ass. (giro p. vel.)
Circuito del Tigullio 1° Classe 250 cc. (giro più veloce)

1933 Trofeo Internazionale della Ve-
locità e G. P. d'Italia 1° Classe 500 cc. (nuovo record)
Circuito di Stradella 1° Classe 350 cc. (giro più veloce)
Gran Premio Svizzero - Berna 1° Classe 175 cc. (giro più veloce)

Circuito di Bra 1° Classe 175 cc. (giro più veloce)
Cernobbio-Bisbino 1° Classe 175 cc. (nuovo record)
Circuito di Perugia 1° Classe 350 cc. (giro più veloce)
Sassi-Superga 1° Classe 500 cc. (nuovo record)
Targa Feola - Napoli 1° Classe 350 cc. (nuovo record)

1934 Campionato Italiano 1° Classe 250
Circuito di Verona 1° Classe 500 - 1° ass. (giro p. v.)
Salita della Merluzza 1° Classe 500 - 1° assoluto
Salita della Merluzza 1° Classe 350 - 2° assoluto
Circuito di Parma 1° Classe 250
Merano-Castello Verruca 1° Classe 500 - 1° assoluto
Targa Florio - Palermo 1° Classe 250 - 2° assoluto
Circuito di Asti 1° Classe 175
Trento-Bondone 1° Classe 500
G. P. Acerbo - Pescara 1° Classe 250 (giro più veloce)
Circuito del Valentino 1° Classe 500 - 1° assoluto
Circuito del Valentino 1° Classe 250
Varese-Campo dei Fiori 1° Cl. 500 - 1° ass. (nuovo record)
Cernusco-Montevecchia 1° Cl. 500 - 1° ass. (nuovo record)
Cernusco-Montevecchia 1° Classe 250 e 2°
G. P. delle Colonie - Napoli 1° Classe 500 - 1° assoluto
G. P. delle Colonie - Napoli 1° Classe 250
Circuito di Merano 1° Classe 500 - 1° ass. (giro p. v.)
G. P. di Chiusura - Bologna 1° Classe 250 - 1° assoluto

1935 Campionato Italiano (2ª Cat.) **1935-36** Classe 250
Circuito di Crema 1° Classe 250 - 1° assoluto
Germignaga-Bedero 1° Classe 250 - 1° assoluto
Coppa Città di Novara 1° Classe 250
Circuito Helvia Recina 1° Classe 350
Circuito del Valentino 1° Classe 250
Circuito di Bra 1° Classe 500 - 1° assoluto
1° Classe 250
Circuito di Posillipo 1° Classe 350
Circuito di Imola 1° Classe 250
Circuito di Luino 1° Classe 500 - 1° assoluto
Circuito di Saluzzo 1° Classe 500 - 1° assoluto
1° Classe 250
Circuito di Melegnano 1° Classe 250
Vermicino-Rocca di Papa 1° Classe 350 - 1° assoluto
Circuito di Perugia 1° Classe 250
Campionato Svizzero (Esperti) **1935-36** Classe 250
Circuit d'Oltén (Svizzera) 1° Classe 250
Corsa del Weissenstein (Svizz.) 1° Classe 250
Corsa del Grossglockner (Au-
stria) 1° Classe 250
1° Circuito di Lugano (Svizzera) 1° Classe 250
G. P. di Grenchen (Svizzera) 1° Classe 250
G. P. di Bregenz (Austria) 1° Classe 350

1936 Circuito di Verona 1° Classe 350 cc.
Circuito d'Alessandria 1° Classe 350 cc.
Circuito del Te-Mantova 1° Classe 250 cc.
Corsa in salita Alpe del Vicerè Vincitrice del Trofeo
Circuito Marina di Grossetto 1° Classe 350 cc.
Circuito di Piacenza 1° Classe 250 cc.
Campionati Lombardi 1° assoluto

1937 Circuito di Alessandria 1° Classe 500 cc.
Circuito di Lugano 1° Classe 250 cc.
Circuito di Luino 1° Classe 500 cc. - 1° assoluto
Circuito di Luino 1° Classe 250 cc.
Circuito di Bra 1° Classe 250 cc.
Circuito di S. Fermo (Como) 1° Classe 250 cc. - 1° assoluto
Circuito di Conegliano 1° Classe 500 cc. - 1° assoluto
Circuito del Te (Mantova) 1° Classe 250 cc.
Circuito di Mondello (Palermo) 1° Classe 500 cc. - 1° assoluto
Catania-Etna 1° Classe 500 cc. - 1° assoluto
12 Ore di Pisa 1° Classe 250 cc.

www.FotoWolfe.it

