



“MOTO GUZZI,”

GENERAL-REPRÄSENTANZ

HESSEL & SCHNEIDER * WIEN

**I. STUBENRING 4
TELEPH. 72-0-57**



“MOTO GUZZI,”

GENERAL-REPRÄSENTANZ

HESSEL & SCHNEIDER, WIEN

I., PARKRING 4

TELEPH. 72-0-57

EINIGE URTEILE
DER ENGLISCHEN TAGES-PRESSE

über

„MOTO GUZZI,

in der

ENGL. TOURIST-TROPHY 1926.

The Motor Cycle

17. Juni.

Unser Berichterstatter war zufällig im Depot, als Gherfi von seinem 400 Meilenrennen, das er eben beendet hatte, kam. „Vollendet“ ist das einzige Wort, das man anwenden könnte, um den Zustand der Maschine zu bezeichnen, denn die Maschine sah aus, als ob sie zu einer Ausstellung geführt werden sollte und nicht, als ob sie von einem Rennen käme.

* * *

Edinburgh Evening News

9. Juni.

Die interessanteste kontinentale Maschine von heute, viel erprobt und von außerordentlicher Vollkommenheit. Der gloriose Stil, in welchem sie mit nur 20 Sekunden Differenz lief, steht einzig in den Annalen der T. T. Rennen da.

* * *

Athletic News

14. Juni.

Heute wurde die hervorragendste Leistung, die je ein Kontinentfahrer vollbrachte, gezeigt.

* * *

Daily News

16. Juni.

Pietro Gherfi, der Guzzi-Fahrer, hat die Bewunderung des Publikums erweckt.

* * *

Evening News

10. Juni.

Ein neuer Star ist am Firmament aufgegangen, Seit Pietro Gherfi in Isle mit seiner Guzzi angekommen ist und im Rennen startete, sind alle Augen auf ihn gerichtet.

* * *

The Star

16. Juni.

Signor Pietro Gherfi mit seiner Guzzi ist der Stern der Rennbahn; seine vollendete Form hat ihn zum Favorit gestempelt.

* * *

The Daily Mail

10. Juni.

Italiens bester Fahrer hat das beste Rennen gefahren, das je gesehen wurde.

* * *

www.fpw.it

The Daily Mail

10. Juni.

Der Favorit war Gherfi aus Italien.

* * *

Morning Post

17. Juni.

. . . ein wundervolles Rennen.

* * *

Athletic News

21. Juni.

Die italienische Maschine, Moto Guzzi, hat uns gezeigt, daß Europa mit uns in der Motorradproduktion konkurrieren kann. Vom sportlichen Standpunkt aus betrachtet, ist die Guzzi eine hervorragende Sensation „Hoch Italien.“

* * *

Clarion

18. Juni.

„ . . . wahrhaft hervorragende Vollkommenheit.“

* * *

The Daily Telegraph

17. Juni.

„Der Mussolini der Motorräder.“

* * *

The Daily Mail

17. Juni.

„Eine hervorragende Kombination, die Guzzi und ihr Fahrer.“

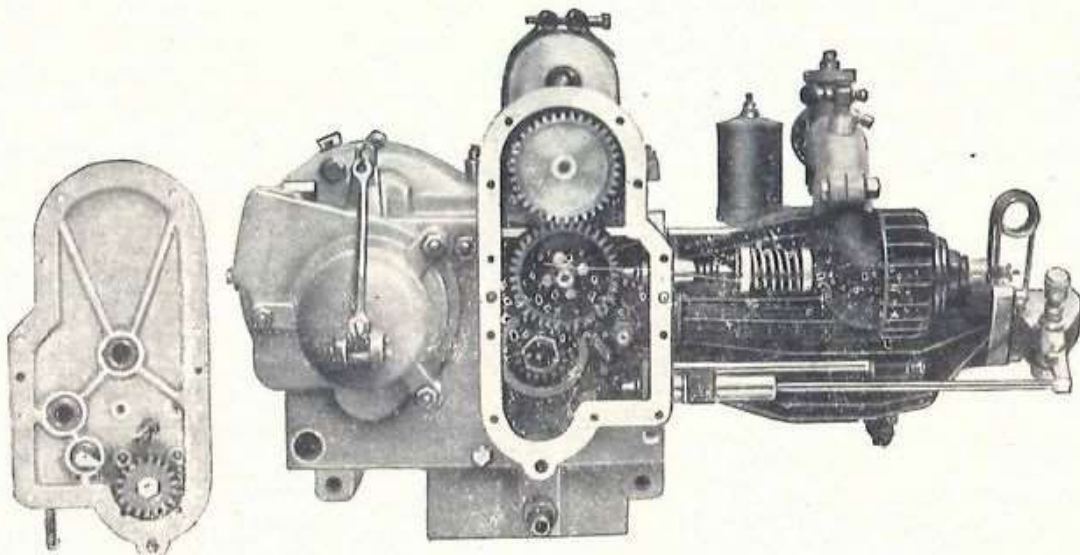
www.fpw.it

ALLGEMEINES.

Der unaufhaltame Siegeszug der **MOTO GUZZI** ist nicht nur auf die bedeutenden Rennerfolge und Weltrekordleistungen dieser Maschine zurückzuführen, sondern auch auf die hervorragenden Qualitäten als Touren- und Sportmaschine.

Geniale Konstruktion, allererstklassigstes Material und sorgfältigste Werkmannsarbeit sind die maßgebenden Richtlinien bei der Fabrikation.

Der niedergebaute Rahmen im Vereine mit der sinnreichen Anordnung des Motors, geben dem Rade ein schnittig-elegantes Aussehen und ermöglichen eine bisher unerreichte Stabilität. Die elastisch gefederte Gabel, der kräftige Doppelrahmen, die Ausstattung mit Ballon-Reifen und Terry-Sattel gewährleisten angenehmes, betriebs sichereres Fahren, selbst bei schlechtesten Wegverhältnissen.



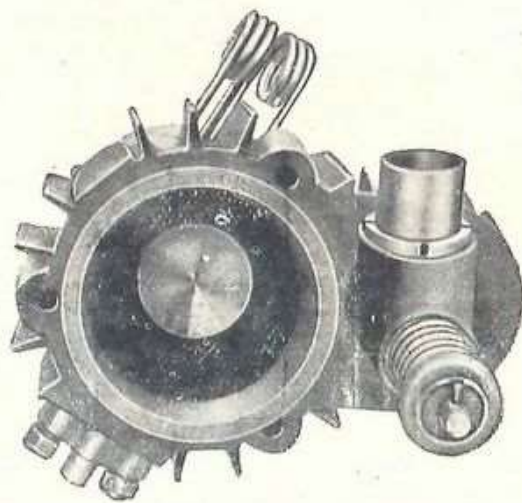
Motorblock des Touring-Modells mit obengesteuertem Auspuffventil

Der läändlichen Typen charakteristische, horizontal liegende Zylinder ist zwecks leichter Instandhaltung mit abnehmbarem Kopf versehen. Groß dimensionierte Kühlrippen in sinnreicher Anordnung, sowie die vollkommen automatische Doppel-Ölpumpe, die den Motor mit frischem Öl kühlt (Umlauf 60 bis 80 Liter pro Stunde), schützen ihn auch bei stärkster Arbeitsleistung vor Überhitzung. Die Tatsache, daß die **MOTO GUZZI** bessere Leistungen ausführen als Maschinen von mehr als doppeltem Kubikinhalte, ist auch teilweise auf dieses Öl-Kühlung-System zurückzuführen.

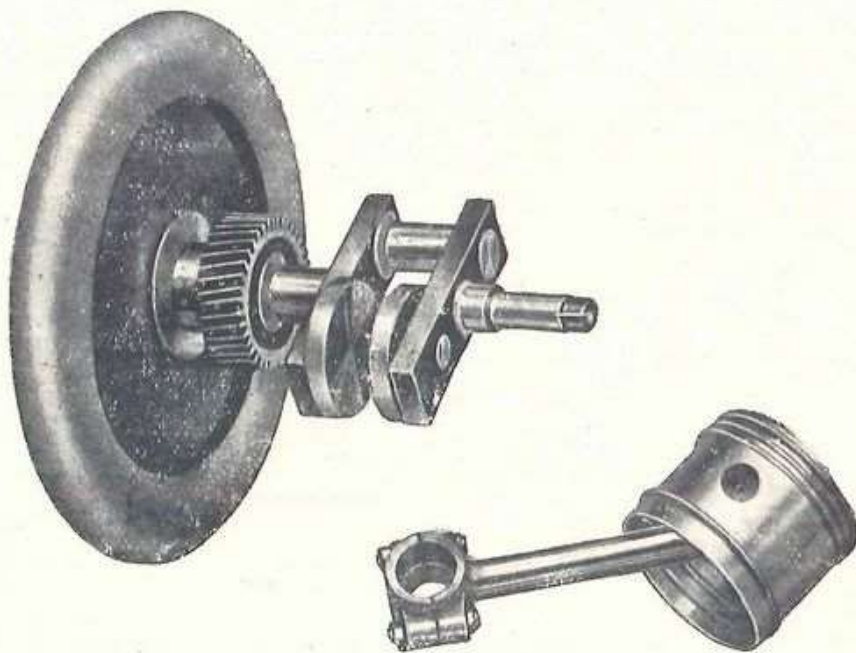
Die Ventile, aus Chromnickelstahl gefertigt, weisen großen Durchmesser auf, um reichlichen Gasabfluß zu begünstigen. Dem einzigen Nachteil der OHV-Modelle zu begegnen, ist am Zylinder eine Vorrichtung zum Schutze des Kolbens im Falle eines Ventilbruches angebracht.

www.fpw.it

Sowohl Motor, als auch Getriebe und Kupplung sind von einem Gehäuse umschlossen. Durch die Transmission vom Motor zum Getriebe mittels Zahn-
 räder ist man vom Gebrauch einer zweiten Kette abgegangen, wodurch man dem
 Fahrer lästiges und zeitraubendes Kettenspannen erspart. Ein großer Vorteil
 ist auch die leichte Auslösbarkeit des Hinterrades (mit wenigen Handgriffen,
 ohne die Kette zu öffnen). Ebenso einfach ist auch die Befestigung des Original-
 Beiwagens, dessen schnittige Form und elegante Ausstattung bemerkenswert ist.
 Das Chassis, mit Spezialfederung versehen, gestaltet das Fahren selbst auf
 schlechten Straßen zum Vergnügen.



a



b

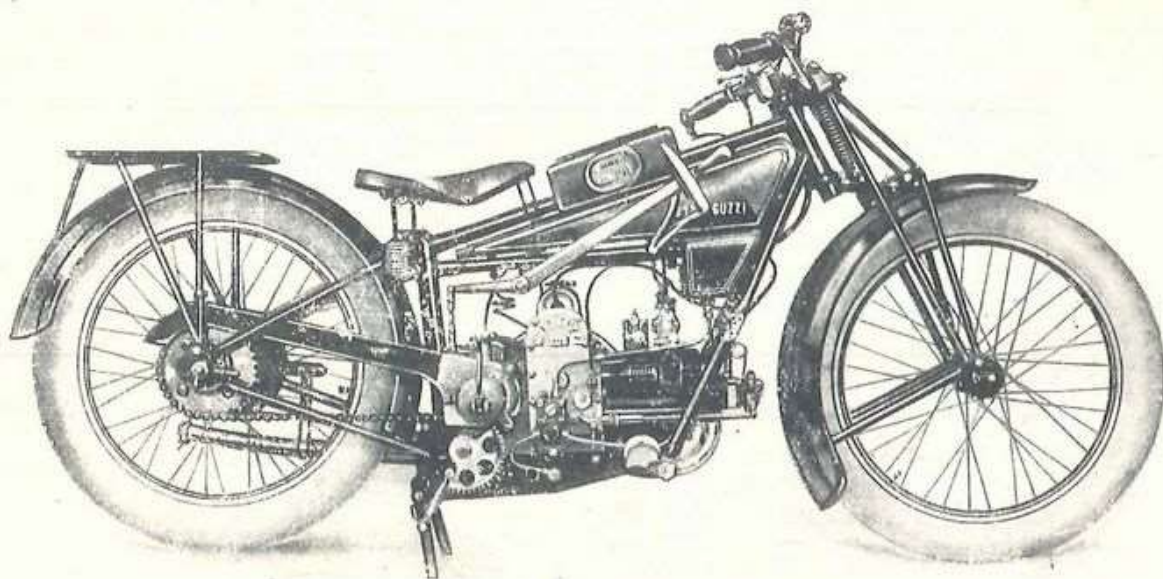
c

a) Zylinderkopf

b) Kurbelwelle mit Schwungrad

c) Kolben mit Pleuellstange

www.fpw.it



TOURING-MODELL

MG I

5 PS

499 ccm

DAS TOURING-MODELL.

- Motor:** Vier-Takt, Einzylinder. Hub 82 mm, Bohrung 88 mm, Volumen 499 ccm, abnehmbarer Zylinderkopf, Aluminium-Kolben, Kurbelwelle doppelt gelagert (Rollen und Kugel).
- Kühlung:** a) Ölkühlung durch Umlauf-Ölung, wobei 60 bis 80 Liter Öl pro Stunde den Motor durchlaufen.
b) Luftkühlung durch horizontal liegenden Zylinder mit groß dimensionierten Kühlrippen.
- Ventile:** Aus Chromnickelstahl, von größtem Durchmesser, um reichlichen Gasabfluß zu ermöglichen.
- Getriebe:** Dreigang-Schubgetriebe mit Segmentschalter am Tank.
- Kupplung:** Trocken-Lamellen-Kupplung. Große Lamellen mit elastischem Belag ermöglichen präzises und wirkames Spiel der Kupplung.
- Übertragung:** Vom Motor zum Getriebe durch Spezial-Zahnräder, vom Getriebe zum Hinterrad mittels Renold-Kette 5/8 XI. 4.
- Karter:** Sowohl Motor, als auch Getriebe und Kupplung sind von einem Gehäuse eingeschlossen. Man hat dabei die zweite Kette vermieden, wodurch die Betriebsicherheit erhöht und die Pflege der zweiten Kette erspart ist.
- Vergaser:** A. M. A. C.
- Zündung:** Bosch-Magnet oder kombinierte Bosch-Zündlichtanlage.
- Rahmen:** Doppel-Rahmen aus verstärkten, nahtlosen Stahlrohren. Überaus kräftig gebaut, sehr nieder, mit starker Brücke.
- Starter:** Das Anlassen der Maschine erfolgt durch Kickstarter.



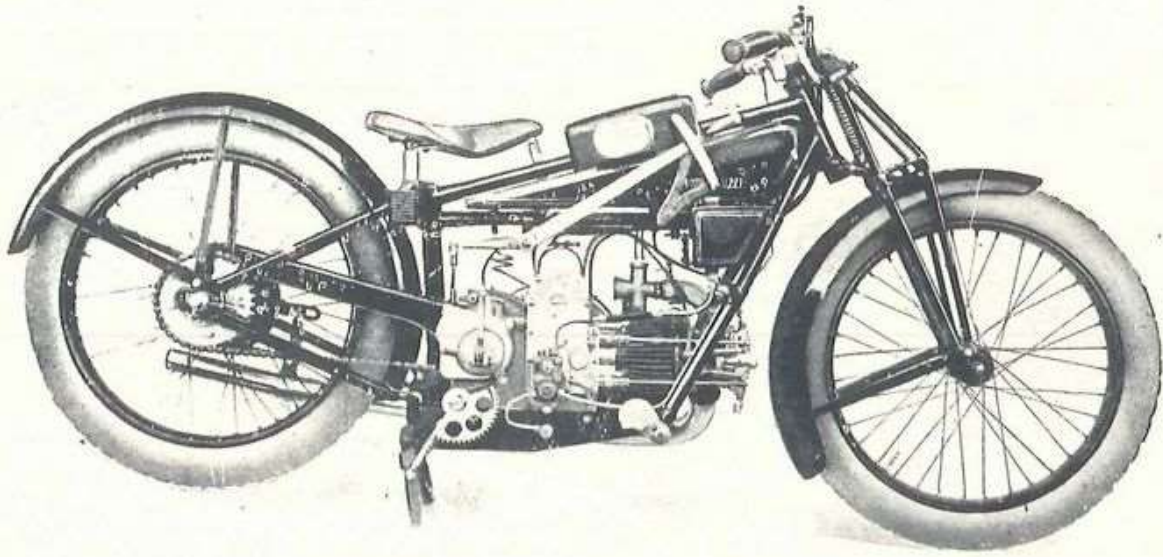
TOURING-MODELL mit Bolch-Zündlichtanlage und Original-Beiwagen

- Vordergabel:** Doppel-Gabel, sehr kräftig, elastisch und gut federnd, wirkt auch auf schlechtesten Straßen stoßfrei und stabil.
- Bremsen:** Zwei von einander unabhängige Backenbremsen aufs Hinterrad.
- Sattel:** Terry- oder Brooks-Sattel.
- Betriebsstoffbehälter:** Benzinreservoir für 10 Liter, Ölreservoir für 2,5 Liter.
- Schmierung:** Vollkommen automatische Doppelölpumpe mit zwangsläufigem Umlauf. Antrieb durch den Motor.
- Bereifung:** 26 × 3 Dunlop extrastark oder Ballon-Cord.
- Radnaben:** Rollengelagert.
- Brennstoffverbrauch:** 2,5 Liter Benzin auf 100 km, 1 Liter Öl auf 500 km.
- Geschwindigkeit:** 3 bis 105 km.
- Gewicht:** ca. 130 kg.
- Farbe:** Moto-Guzzi-Grün, vierfach gestrichen, feueremailliert.
- Ausstattung:** Zwei Bremsen, Rahmenständer, Pumpe und komplettes Werkzeug in eingebauter Stahlkassette.

BEIWAGEN.

Sämtliche Typen der MOTO-GUZZI eignen sich vorzüglich zum Anschluß eines Beiwagens. Der von der Fabrik in Serien hergestellte M.-G.-Beiwagen fällt durch seine sportlich-schnittige Form und seine elegante Ausführung auf. Das aus verstärkten Stahlrohren bester Qualität hergestellte Chassis ist mit Spezialfedern versehen und durch vier regulierbare Steckbolzen an die Maschine zu befestigen. Die in Originalfarbe gehaltene Karosserie ist mit feinsten Lederpolsterung ausgestattet und bietet dem Insassen größte Bequemlichkeit.

www.fpw.it



SPORT-MODELL OHV

MG II

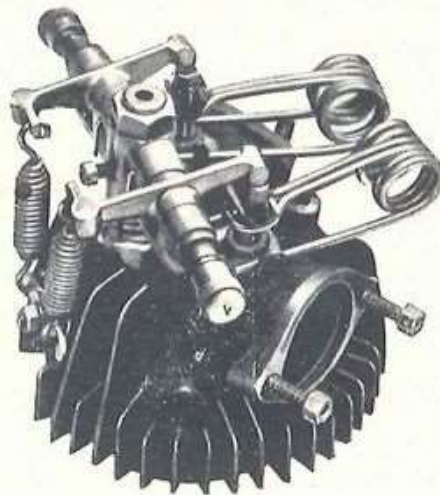
5 PS

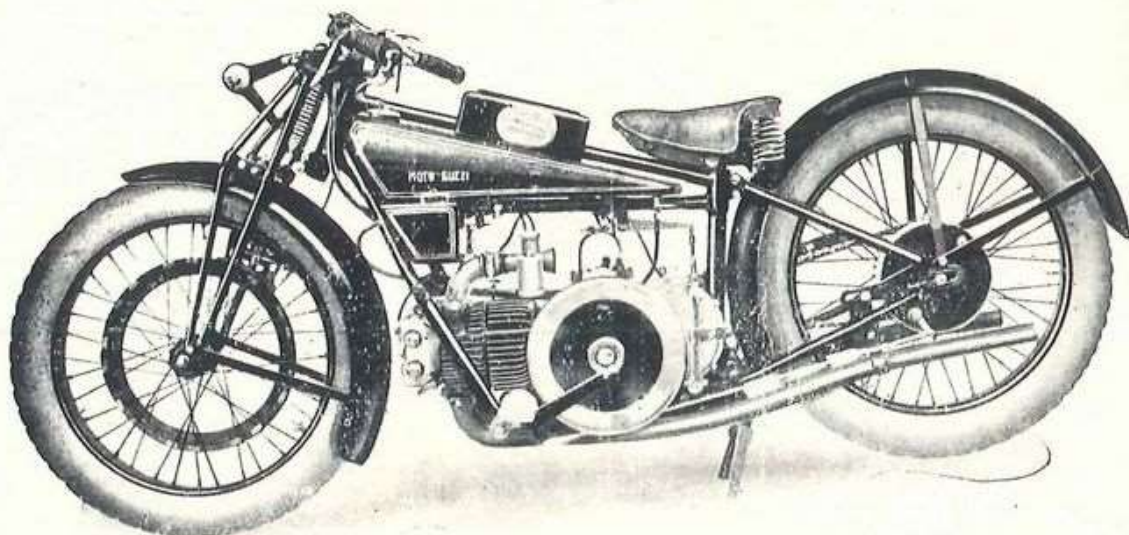
499 ccm

DAS SPORT-MODELL OHV.

Das Sport-Modell unterscheidet sich von der Touren-Maschine durch folgende Merkmale:

- | | |
|---------------------------------------|--|
| Ventile: | Beide Ventile sind von oben gesteuert. |
| Kühlung: | Größere Anzahl und Verstärkung der Kühlrippen. |
| Vergaser: | A. M. A. C. Spezial. |
| Betriebsstoff-
behälter: | Verstärkt, mit größerem Fassungsraum. Benzin-Tank für 11 Liter, Öl-Tank für 3,2 Liter. |
| Geschwindig-
keit: | 5 bis 125 km pro Stunde. |
| Geschwindig-
keitswechsel: | Das Übersetzungsverhältnis ist ein höheres als beim Touren-Modell. |





SUPER-SPORT-MODELL MG III 5 PS 499 ccm
von der Schwungradseite

DAS SUPER-SPORT-MODELL.

(CHAMPIONATO D'EUROPA)

Vier Ventile mit Königswelle.

Das Super-Sport-Modell unterscheidet sich von der Touren-Maschine folgend:

Motor:

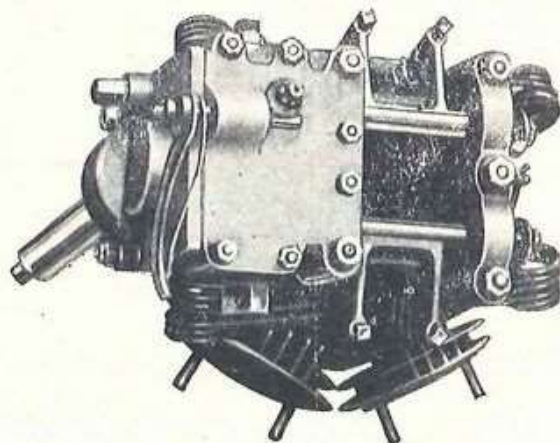
Wie bei Sport-Type.

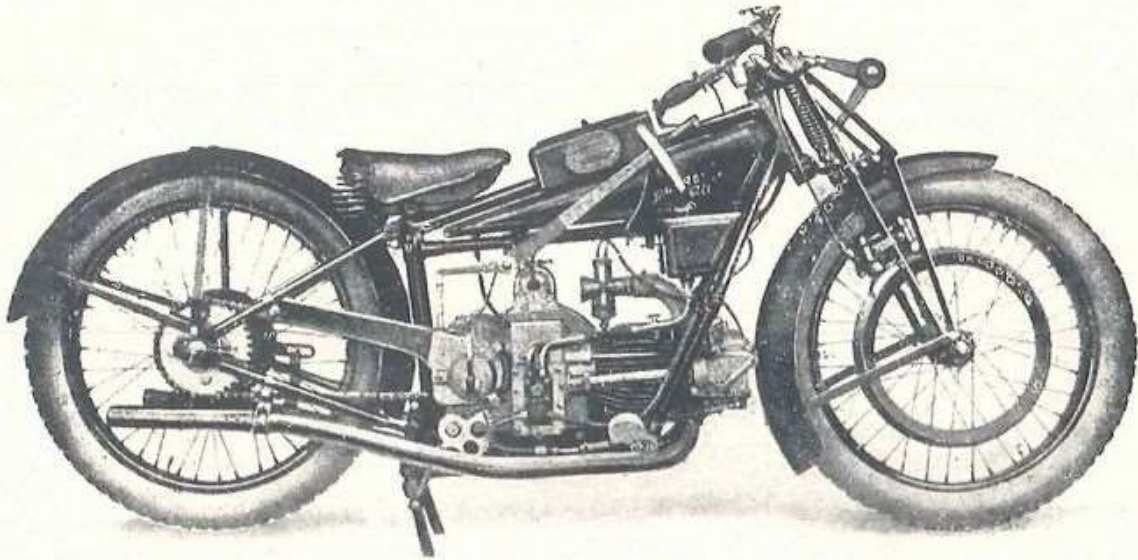
Ventile:

Vier große, im Zylinderkopf befindliche Ventile, die durch die Königswelle gesteuert werden, sind ebenso wie diese, von einem öldichten Gehäuse aus Aluminium eingeschlossen. Der Antrieb der Königswelle erfolgt durch Kegel-Zahnräder.

Vergaser:

A. M. A. C. Spezial in vertikaler Lage.





SUPER-SPORT-MODELL MG III 5 PS 499 ccm
 von der Ansicht der Königswelle

- Geschwindigkeitswechsel:** Wie bei Sport-Modell.
- Betriebsstoffbehälter:** Wie bei Sport-Modell.
- Farbe:** Viermal rot gestrichen, feuervermalt.
- Geschwindigkeit:** 145 km pro Stunde.
- Vordergabel:** Verstärkt durch Spezial-Stoßdämpfer.
- Bremse:** Aufs Hinterrad Innenbacken-Bremse, aufs Vorderrad Klotz-Bremse, die auf Bremsfelge wirkt.

