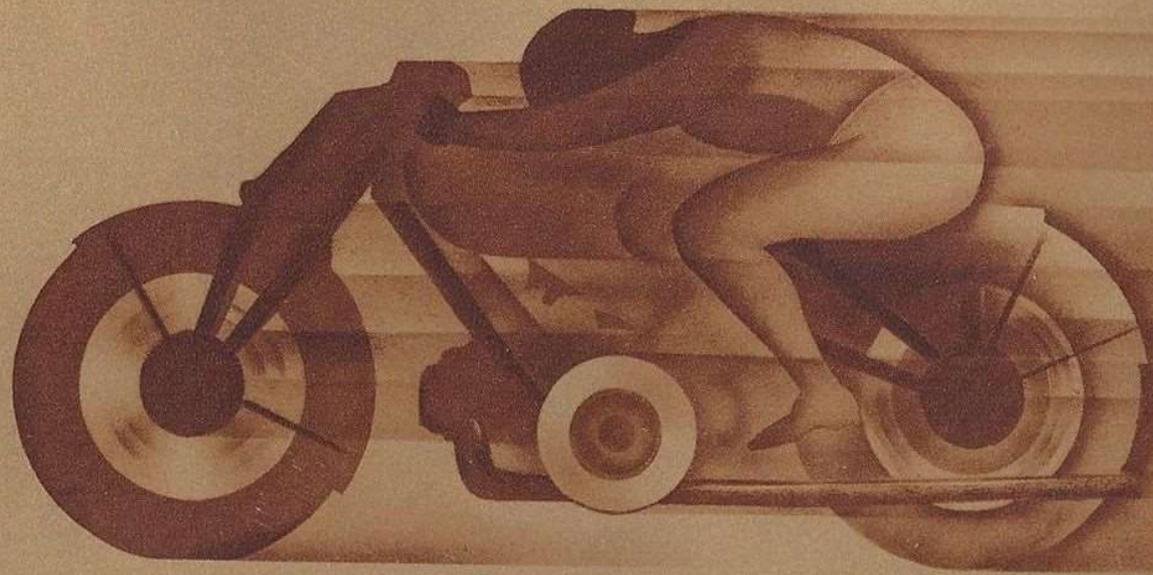


MOTO

"MEGLIO ANCORA LA MOTO,"
MUSSOLINI

GIUZZI



www.epv.it

HVT

Fin dal suo primo apparire, nell'immediato dopoguerra, la Moto Guzzi, concepita, disegnata e costruita non secondo la tradizione, ma seguendo unicamente i concetti di logica, di razionalità e di praticità, costituì un'autentica novità rivoluzionaria nel campo tecnico e costruttivo.

Ancora oggi, le soluzioni fondamentali che distinsero allora la "Moto Guzzi", e la differenziarono da tutto il resto della produzione motociclistica mondiale, restano identiche ed immutate.

Cilindro orizzontale, sistema di lubrificazione, blocco motore, per non accennare che alle più caratteristiche ed originali soluzioni della "Moto Guzzi", apparvero allora, si mantennero sempre, e restano oggi in tutta la produzione "Moto Guzzi", da turismo e da corsa, consacrate da innumerevoli successi sportivi e dalla universale e completa soddisfazione di una sempre crescente clientela.

Il cilindro orizzontale è la particolarità più tipica delle "Moto Guzzi": quella che più da lontano la distingue, insieme con il minimo numero di giri con cui il suo motore può mantenersi in marcia regolare, e che è nella "Moto Guzzi" leggendario.

La posizione orizzontale del cilindro permette il migliore raffreddamento di quella parte del cilindro che più ne abbisogna, e cioè della testa, che, grazie a tale posizione orizzontale del cilindro, l'aria fresca può investire direttamente ed uniformemente.

Il problema del raffreddamento nel motore della motocicletta è fondamentale, e grande è la difficoltà di risolverlo in maniera soddisfacente per la necessità di conciliare le esigenze di servizio di un veicolo che deve funzionare in diversissime condizioni di clima, di ambiente e di lavoro, pur continuando a mantenersi economico, semplice e maneggevole.

Allo scopo di ottenere un buon raffreddamento del motore, ed oltre alla posizione orizzontale del cilindro, la "Moto Guzzi" ha adottato uno speciale ed originalissimo sistema di lubrificazione grazie al quale il difficile compito viene impeccabilmente raggiunto.

Nella "Moto Guzzi", infatti, l'olio oltre alla consueta funzione di lubrificante, ha anche il compito importantissimo di raffreddare il motore, compiendo l'ufficio dell'acqua nei motori a circolazione d'acqua. Sono oltre 60 litri di olio che, a mezzo di due apposite pompe, durante ogni ora di marcia, passano dal serbatoio al motore e dal motore al serbatoio. Una pompa aspira l'olio dal serbatoio e lo inietta nell'albero motore dalla parte della distribuzione. L'olio percorre quindi i condotti interni del collo d'oca ed esce da un foro praticato in esso sotto la testa di biella. Dopo avere lubrificato quest'ultima, l'olio esce ai lati di questa e, per forza centrifuga, viene proiettato sullo spinotto, sul pistone e sulle pareti del cilindro, nonchè sugli ingranaggi del cambio, lubrificando e raffreddando questi organi. L'olio sovrabbondante, mediante apposita fascia elastica applicata al pistone, viene ricacciato nel carter e si raccoglie nel fondo di questo. Da qui, mediante la seconda pompa, l'olio viene aspirato e spinto nel serbatoio, il quale, essendo posto sul davanti della macchina ed essendo investito in pieno dalla corrente d'aria, compie l'ufficio del radiatore nei motori a circolazione d'acqua.

Inoltre, il senso di rotazione del motore, contrario alla direzione di marcia, e contrario a quella

che è la norma comune, combinato colla disposizione orizzontale del cilindro, favorisce la perfetta lubrificazione del cilindro stesso, poichè le goccioline d'olio vengono, per forza centrifuga, proiettate sulla parte superiore del cilindro, donde, per gravità, l'olio scende a lubrificarne la parte inferiore.

La logica soluzione del blocco unico motore-frizione-cambio adottata dalla "Moto Guzzi" esige assoluta precisione di lavorazione: essa sola può dare organica compattezza all'insieme del motore-frizione-cambio ed assicurare una trasmissione precisa.

La soluzione motore-frizione-cambio in blocco unico, costituisce una delle più salienti caratteristiche della "Moto Guzzi", e fu magistralmente risolta fin dal primo esemplare: da allora non fu mai modificata avendo sempre dato risultati soddisfacenti sotto ogni punto di vista.

Inoltre la "Moto Guzzi" per prima nel mondo adottò motori con cilindri a corsa inferiore dell'alesaggio, soluzione che permette basse velocità lineari del pistone.

La "Moto Guzzi" è stata la prima motocicletta del mondo che abbia adottato le molle di richiamo delle valvole a forma di spillo, che lavorano in condizioni termiche ideali e consentono una minor lunghezza del gambo di valvola.

La "Moto Guzzi" per prima nel mondo adottò la distribuzione ad asse a cames in testa.

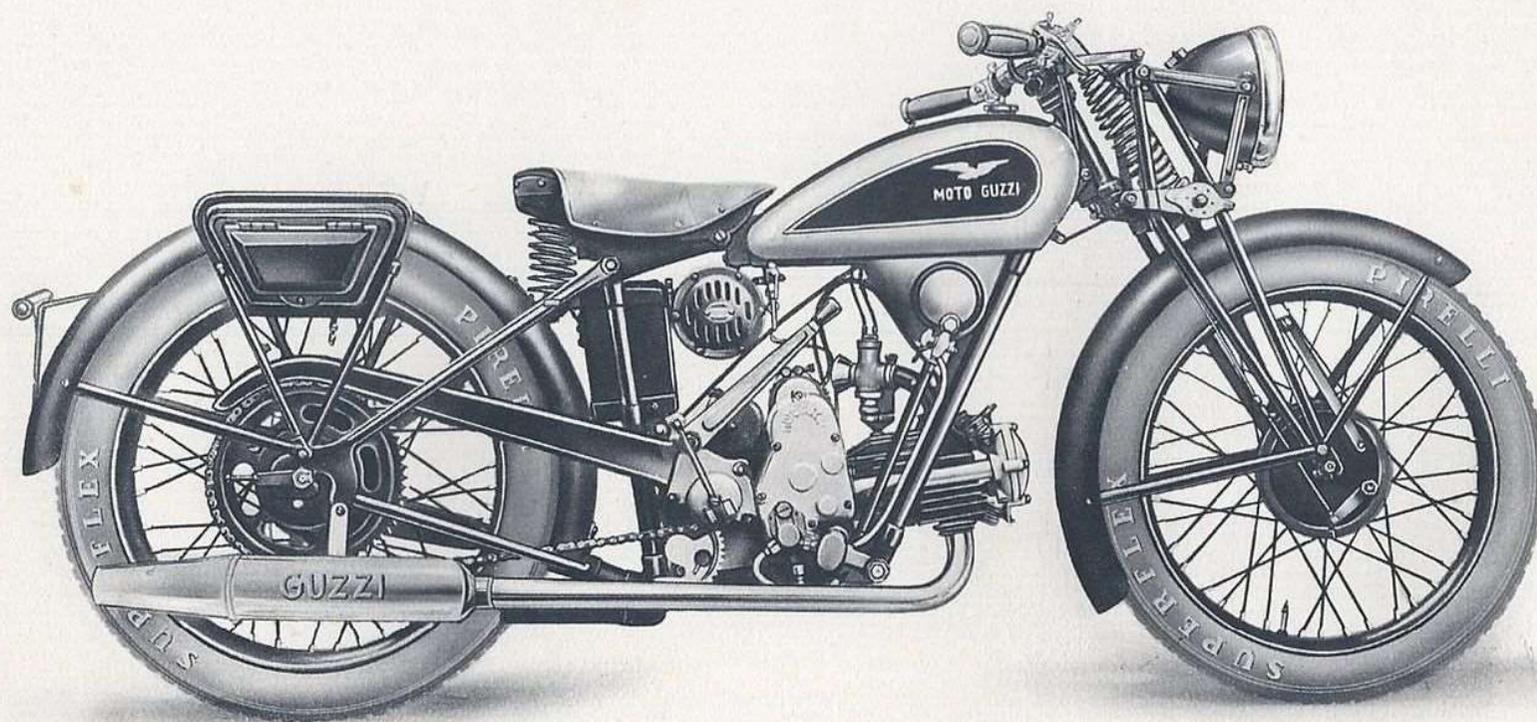
Queste soluzioni sono state largamente seguite dalla tecnica motoristica di tutto il mondo.

La "Moto Guzzi" ha fatto scuola.

La "Moto Guzzi" è la tipica motocicletta Italianissima, inconfondibile, originalissima, antitradizionale, araldo della genialità e del lavoro italiano in tutti i mercati del mondo!



"MOTO GUZZI"



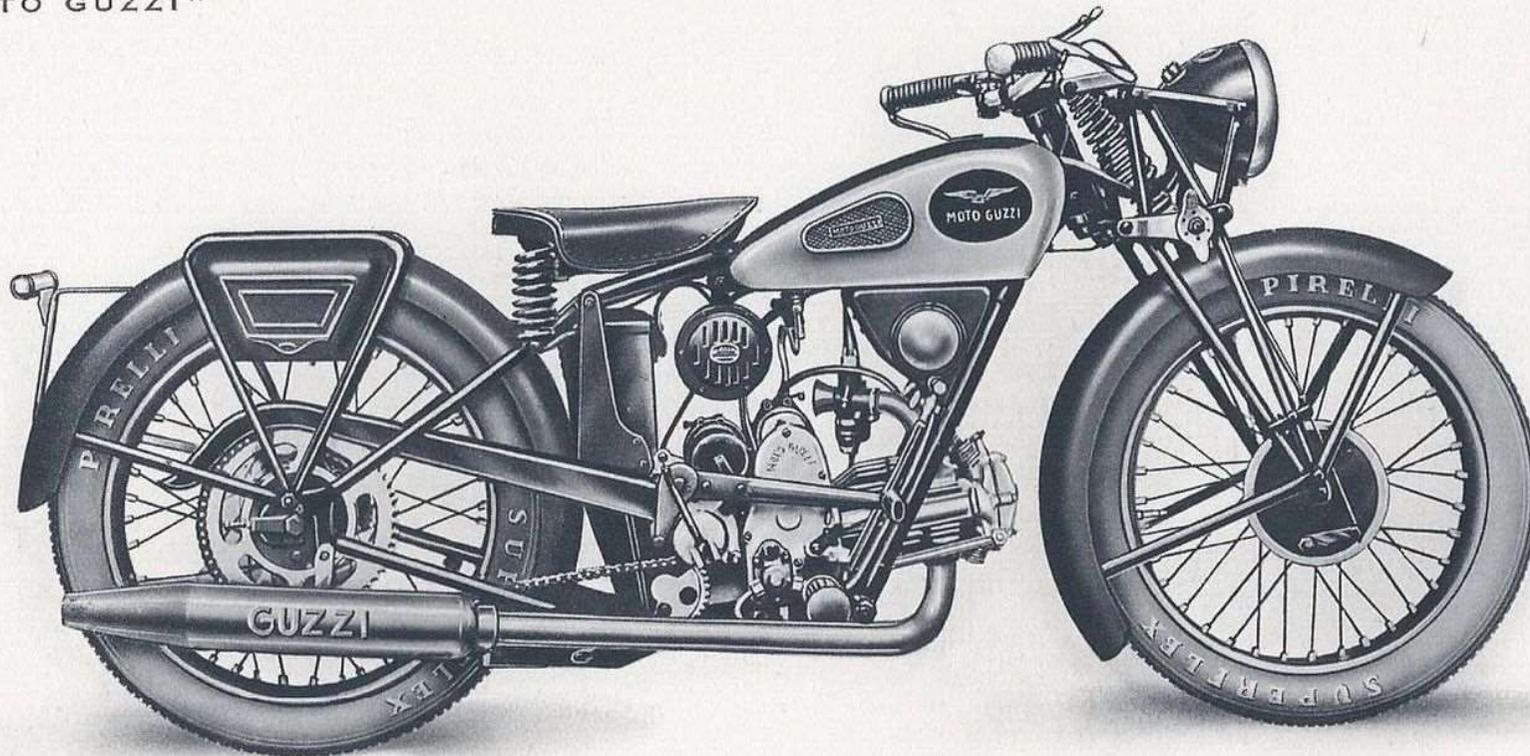
TIPO 175

Alesaggio mm. 59 - corsa mm. 63 - cilindrata cm³ 174 - testa del cilindro smontabile, emisferica - valvole ambedue in testa, inclinate - cambio a tre velocità - frizione a dischi metallici - magnete Bosch - carburatore Amal - catena Renold - gomme Pirelli 3,00-19 - serbatoi: benzina litri 10, olio litri 2 - freni ad espansione sulle due ruote - velocità km. 100.

www.motoworld.it



"MOTO GUZZI"



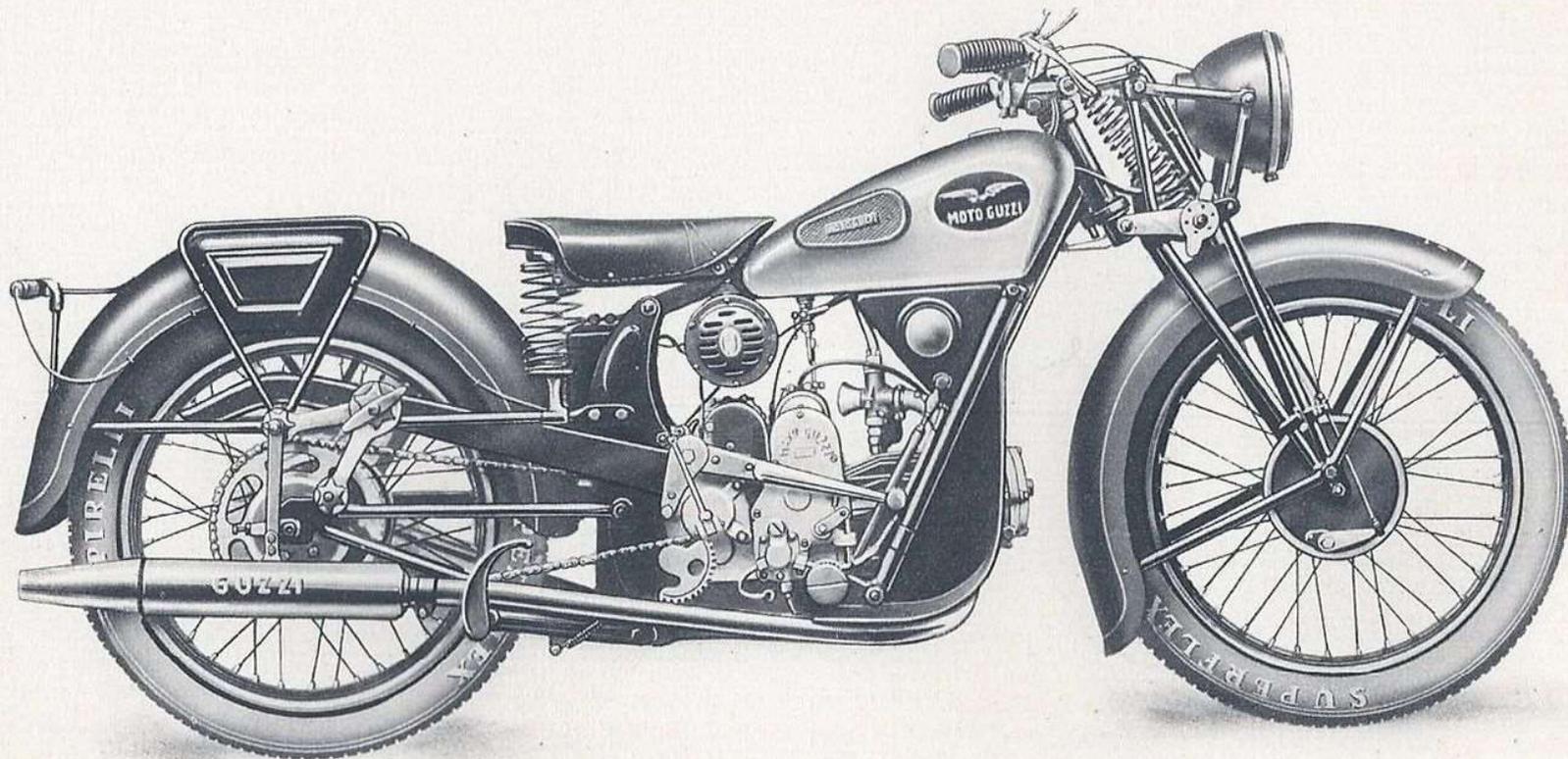
TIPO P. 250

Alesaggio mm. 68 - corsa mm. 64 - testa del cilindro smontabile, emisferica - valvole ambedue in testa, inclinate - cambio a tre velocità, comandato a pedale - frizione a dischi metallici - magneti Bosch - carburatore Amal - catena Renold - gomme Pirelli 3,00-19 - serbatoi: benzina litri 10, olio litri 2 - freni ad espansione sulle due ruote-velocità km. 105

www.guzzi.it



"MOTO GUZZI"



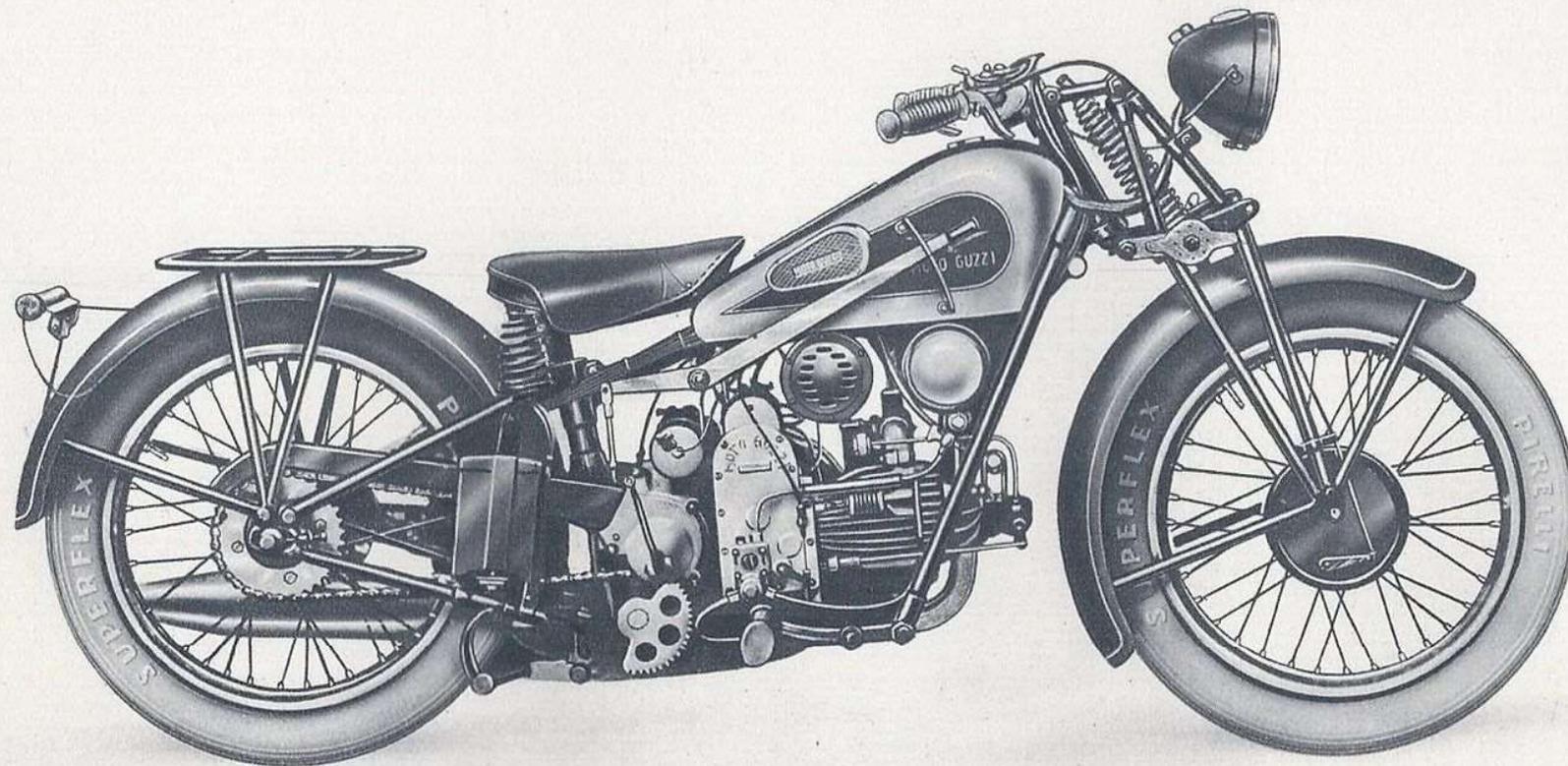
TIPO P. E. 250

Alesaggio mm. 68 - corsa mm. 64 - testa del cilindro smontabile, emisferica - valvole ambedue in testa, inclinate - cambio a tre velocità - comandato a pedale - frizione a dischi metallici - magnete Bosch - carburatore Amal - catena Renold - gomme Pirelli 3,00-19 - serbatoi: benzina litri 10, olio litri 2 - freni ad espansione sulle due ruote - velocità km. 100 - il telaio è sospeso elasticamente anche posteriormente, col sistema brevettato Moto Guzzi che assicura una incomparabile dolcezza di marcia anche su strade a fondo irregolare.

www.motoguzzi.it



"MOTO GUZZI"



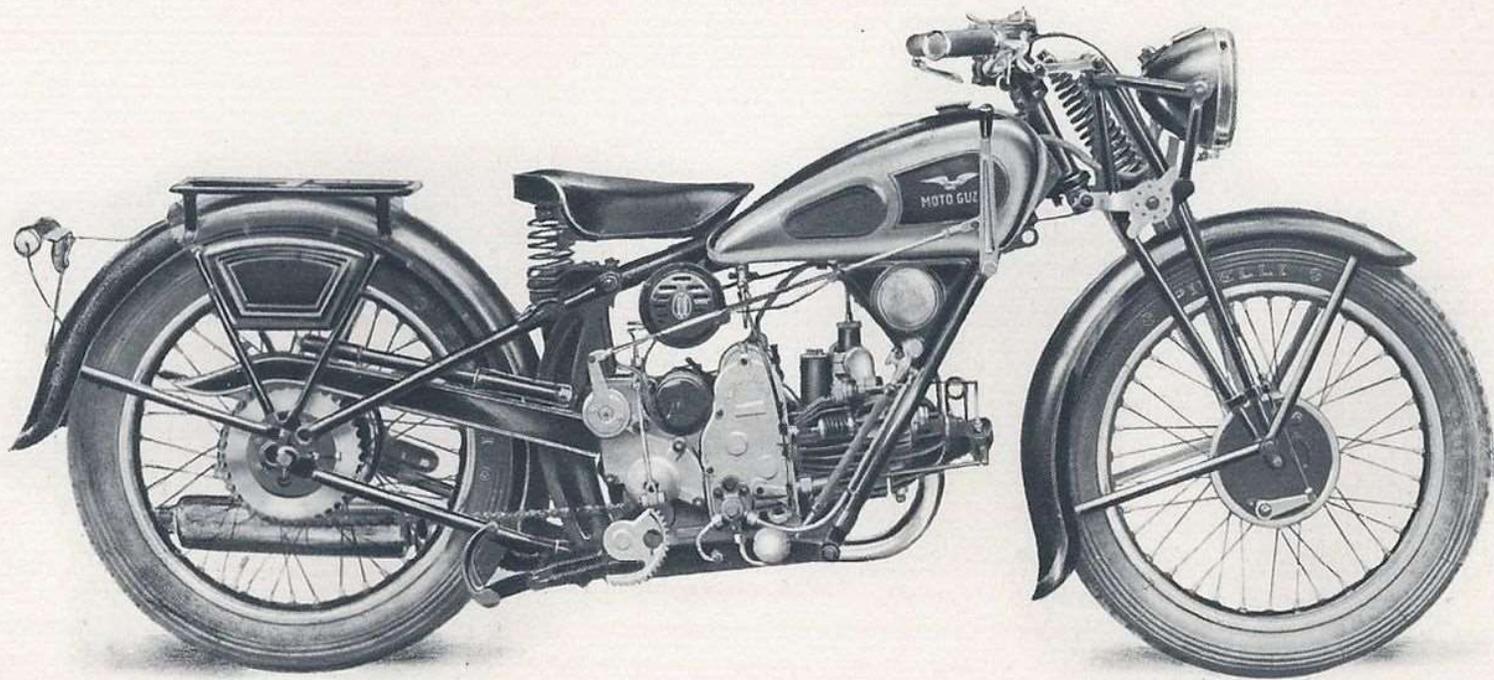
TIPO SPORT 15

Alesaggio mm. 88 - corsa mm. 82 - cilindrata cm.³ 499 - testa del cilindro smontabile - valvola di ammissione laterale e di scarico in testa - cambio a tre velocità - frizione a dischi metallici - magnete Bosch - carburatore Amal - catena Renold - gomme Pirelli 3,50-19 - serbatoi: benzina litri 11, olio litri 3 - freni ed espansione sulle due ruote - velocità km. 100.

www.motoworld.it



"MOTO GUZZI"

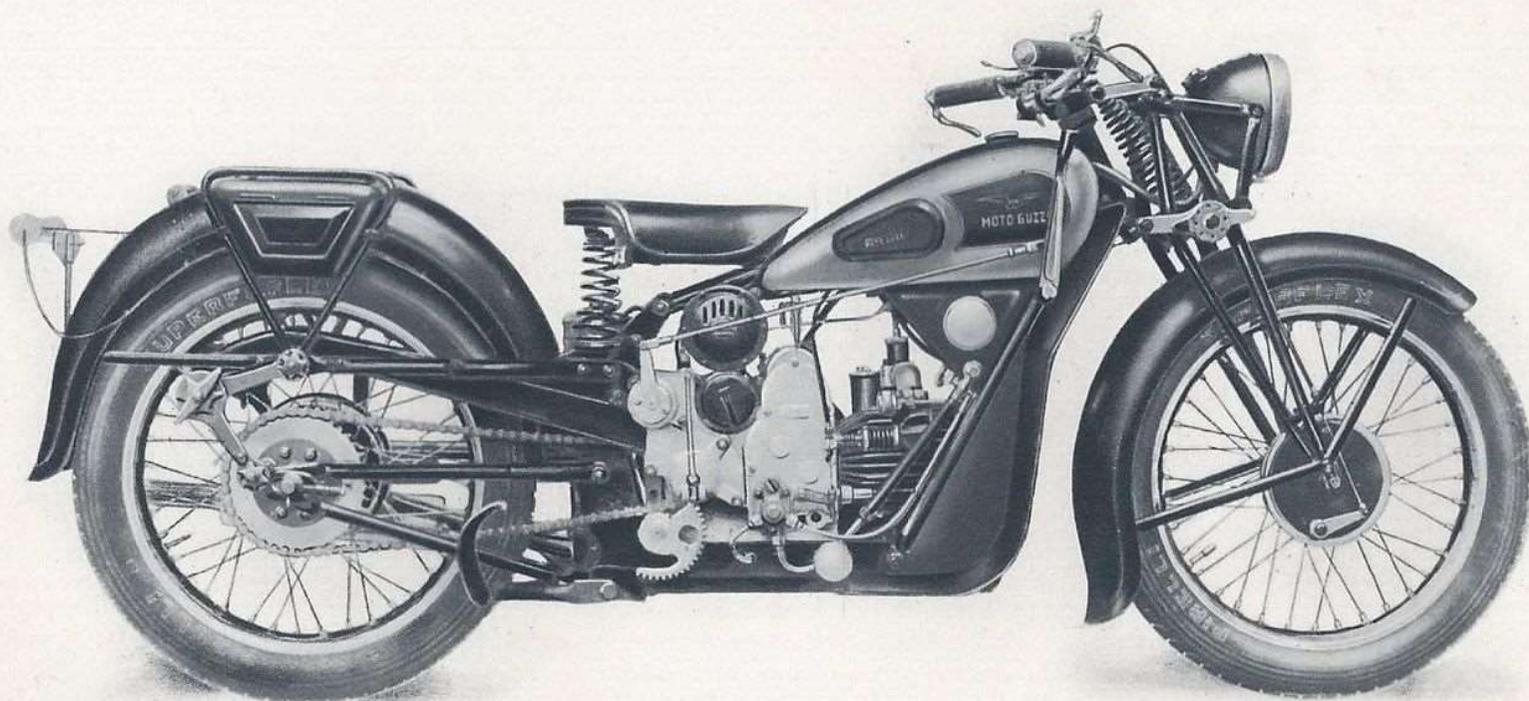


TIPO S.

Alesaggio mm. 88 - corsa mm. 82 - cilindrata cm.³ 499 - testa del cilindro smontabile - valvola di ammissione laterale e di scarico in testa - cambio a quattro velocità comandato a mano con selettore - frizione a dischi metallici - accensione a magnete - carburatore Amal - catena 5/8 x 1/4 - gomme Pirelli: anteriore 3,25-19, posteriore 3,50-19 - serbatoio benzina litri 12, olio litri 2,5 - freni ad espansione sulle due ruote - velocità km. 105.



"MOTO GUZZI"



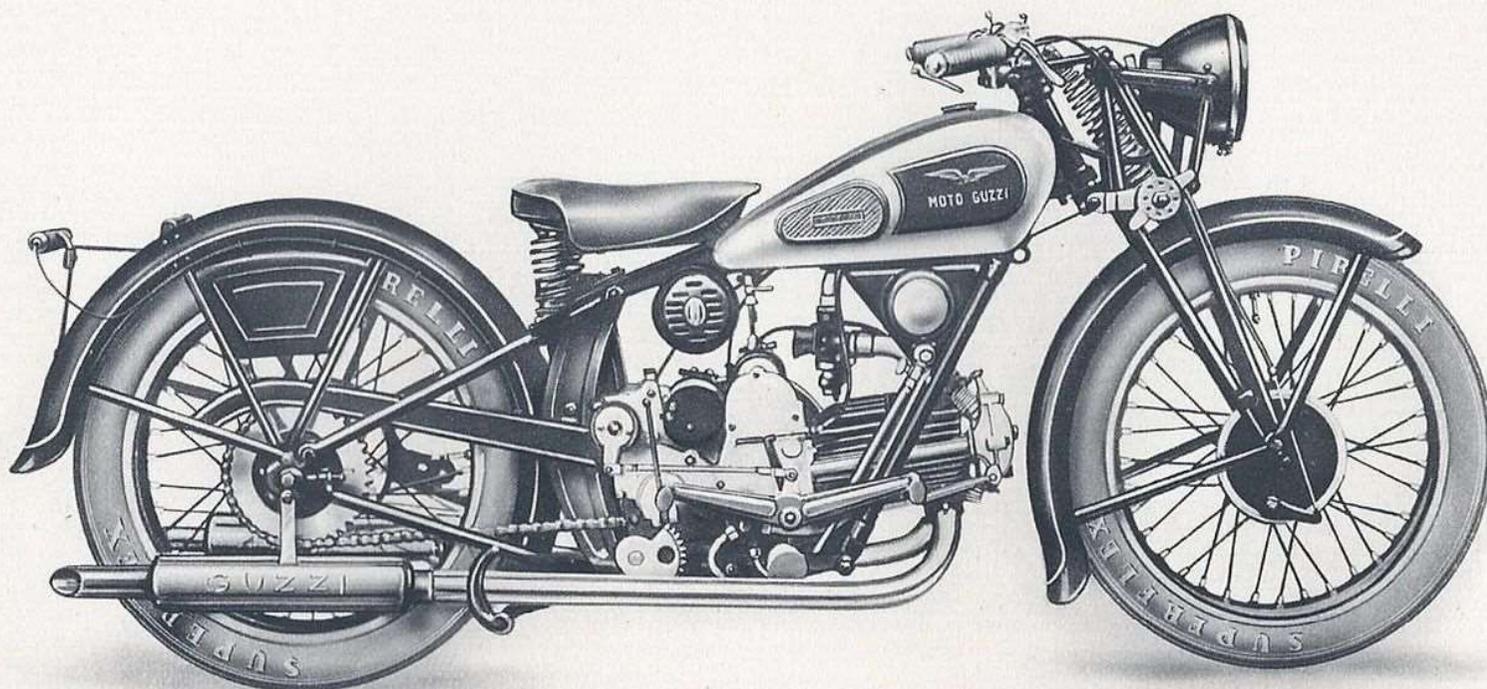
TIPO G. T. S.

Alesaggio mm. 88 - corsa mm. 82 - cilindrata cm.³ 499 - testa del cilindro smontabile, emisferica - valvola di ammissione laterale e di scarico in testa - cambio a quattro velocità comandato a mano con selettore - frizione a dischi metallici - accensione a magnete - carburatore Amal - catena 5/8 x 1/4 - gomme Pirelli: anteriore 3,25-19, posteriore 3,50-19 - serbatoi benzina litri 12, olio litri 2,5 - freni ad espansione sulle due ruote - velocità km. 100. Il telaio è sospeso elasticamente anche posteriormente, col sistema brevettato Moto Guzzi che assicura una incomparabile dolcezza di marcia anche su strade a fondo irregolare.

www.motoworld.it



"MOTO GUZZI"



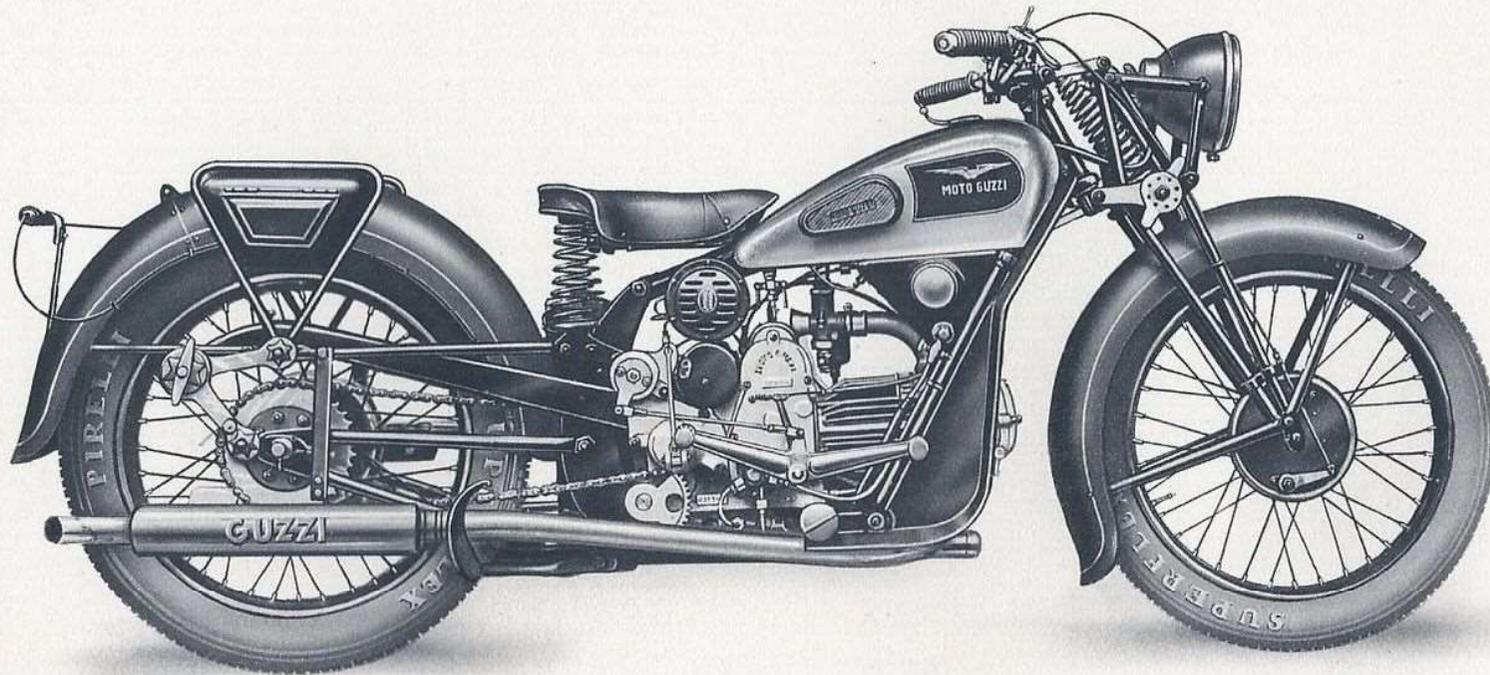
TIPO V.

Alesaggio mm. 88 - corsa mm. 82 - cilindrata cm.³ 499 - testa del cilindro smontabile, emisferica - valvole ambedue in testa, inclinate - cambio a quattro velocità comandato a pedale - frizione a dischi metallici - magnete Bosch - carburatore Amal - catena Renold - gomme Pirelli: anteriore 3,25-19, posteriore 3,50-19, - serbatoi: benzina litri 12, olio litri 2,5 - freni ed espansione sulle due ruote - velocità km. 130.

www.guzzi.it



"MOTO GUZZI"



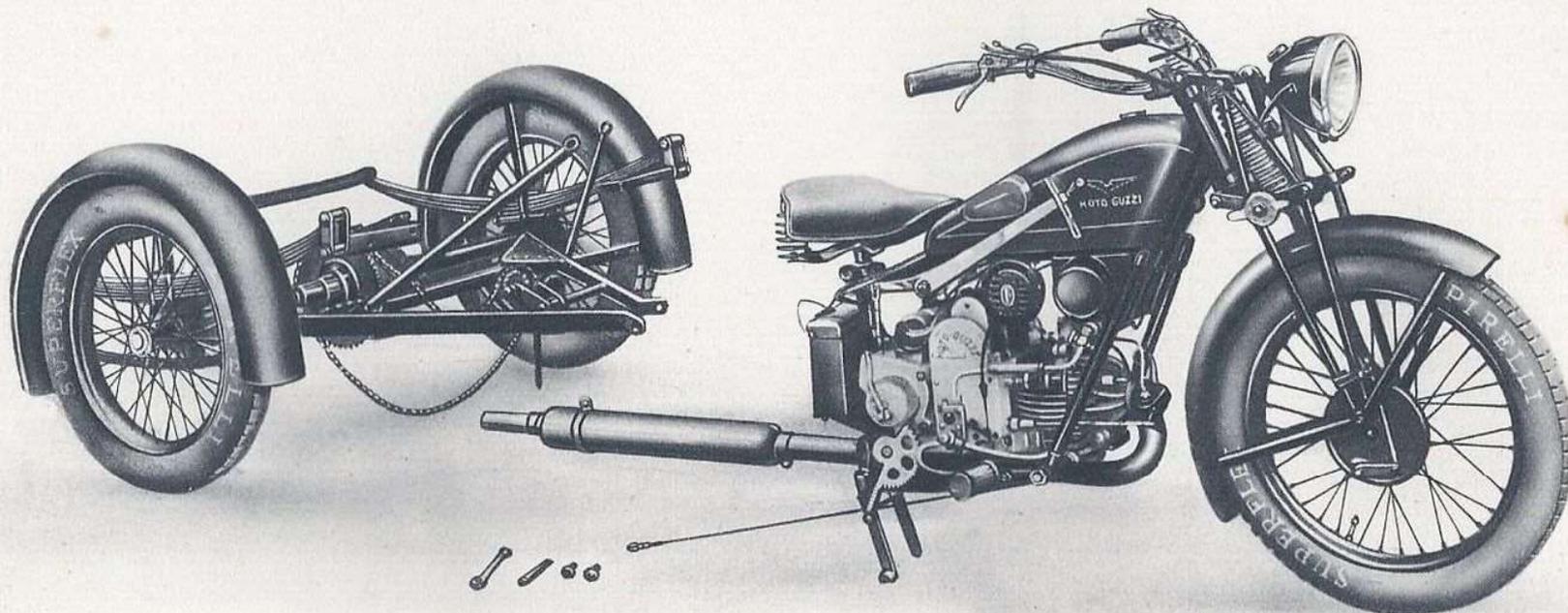
TIPO G. T. V.

Alesaggio mm. 88 - corsa mm. 82 - cilindrata cm.³ 499 - testa del cilindro smontabile, emisferica - valvole ambedue in testa, inclinate - cambio a quattro velocità comandato a pedale - frizione a dischi metallici - magnete Bosch - carburatore Amal - catena Renold - gomme Pirelli: anteriore 3,25-19, posteriore 3,50-19 - serbatoi: benzina litri 12, olio litri 2,5 - freni ad espansione sulle due ruote - velocità km. 120. - Il telaio è sospeso elasticamente anche posteriormente, col sistema brevettato Moto Guzzi che assicura una incomparabile dolcezza di marcia anche su strade a fondo irregolare.

www.motoguzzi.it



"MOTO GUZZI"



MOTOCHÂSSIS.

Vi si può applicare un cassone chiuso oppure uno aperto delle dimensioni di metri $1,25 \times 1,00 \times 0,75$ - il motore è lo stesso della motocicletta sport 15 - la trasmissione è a catena e differenziale - un freno ad espansione sulla ruota anteriore, uno a nastro sulla scatola del differenziale - gomme Pirelli: anteriore 3,50-19, posteriore 4,00-19 - Portata quintali 5 - velocità a pieno carico km. 60 - salite fino al 15 % - consumo litri uno ogni 18 km. -

Tassa circolazione come una motocicletta

www.motoguzzi.it

ALCUNE VITTORIE DELLA "MOTO GUZZI"

- Anno 1924 **I° CAMPIONATO D'EUROPA - Monza** - I e II assoluta - Records sul percorso e sul giro.
- » 1926 **Gran Premio delle Nazioni** - Monza - I e II categ. 250 - Records sul percorso e sul giro
 - » 1927 **Gran Premio delle Nazioni** - Monza - I, II e III categ. 250 - Records sul perc. e sul giro.
 - » 1928 **Gran Premio delle Nazioni** - Monza - I, II, III, IV e V categ. 250.
 - » 1929 **Gran Premio delle Nazioni** - Monza - I, II e III e giro più veloce cat. 250 (Nuovo Record).
 - » 1930 **Gran Premio delle Nazioni** - Monza - I, II e III e giro più veloce categ. 250.
 - » 1931 **Gran Premio delle Nazioni** - Monza - I, II e III e giro più veloce categ. 250.
 - » 1931 **Gran Premio di Monza Handicapp** - I e II assoluta con moto 250.
 - » 1923 **Circuito del Lario** (T. T. d'Italia) - I assoluta - Records sul percorso e sul giro.
 - » 1924 **Circuito del Lario** (T. T. d'Italia e I Gran Premio d'Industria) - I e II assoluta - Records sul percorso e sul giro.
 - » 1925 **Circuito del Lario** (T. T. d'Italia e II Gran Premio d'Industria) - I assoluta - III, IV e V categ. 500 - Giro più veloce.
 - » 1926 **Circuito del Lario** (T. T. d'Italia e III Gran Premio d'Industria) - I assoluta con macchina 500 - II assoluta con macchina 250 - Records sul percorso e sul giro.
 - » 1927 **Circuito del Lario** (T. T. d'Italia e IV Gran Premio d'Industria) - II assoluta - I categ. 250. Giri più veloci in categ. 250 e 500.
 - » 1929 **Circuito del Lario** (T. T. d'Italia e VI Gran Premio d'Industria) - I, III e IV categ. 250 e giro più veloce.
 - » 1930 **Circuito del Lario** (T. T. d'Italia e VII Gran Premio d'Industria) - I, II e III categ. 250.
 - » 1931 **Circuito del Lario** (T. T. d'Italia e VIII Gran Premio d'Industria) - I, II, III e giro più veloce categ. 250.
 - » 1923 **GIRO D'ITALIA** - I assoluta.
 - » 1926 **GIRO D'ITALIA** - I assoluta - II assoluta - III assoluta - Equipe I assoluta.
 - » 1924 **Gran Premio di Germania** (Grunewald) - I categ. 500.
 - » 1930 **Gran Premio di Germania** (Avus) - I categ. 250.
 - » 1926 **Gran Premio Svizzero** (Klausen) - I categ. 250.
 - » 1927 **Gran Premio Svizzero** (Ginevra) - I categ. 250 e giro più veloce.
 - » 1930 **Gran Premio Svizzero** (Lugano) - I categ. 250.
 - » 1931 **Gran Premio Svizzero** (Berna) - I categ. 250.
 - » 1932 **Gran Premio Svizzero** (Berna) - I categ. 250 e giro più veloce.
 - » 1933 **Gran Premio Svizzero** (Berna) - I categ. 250 (Nuovo Record).
 - » 1924 **Gran Premio Moto Club d'Italia** - I categ. 500.
 - » 1925 **Gran Premio Moto Club d'Italia** - I assoluta.
 - » 1926 **Gran Premio Moto Club d'Italia** - I categ. 500.
 - » 1927 **Gran Premio Moto Club d'Italia** - I e II categ. 250 e giro più veloce.
 - » 1928 **Gran Premio Moto Club d'Italia** - I, II e III categ. 250.
 - » 1930 **Gran Premio Moto Club d'Italia** - I, III, IV e V categ. 250 e giro più veloce.
 - » 1931 **Gran Premio Moto Club d'Italia** (Roma) - I, II, III, IV e giro più veloce categ. 250.
 - » 1926 **Gran Premio Reale di Roma** - I assoluta.
 - » 1928 **Gran Premio Reale di Roma** - I, II, III, IV e V categ. 250.
 - » 1930 **Gran Premio Reale di Roma** - I, II, III, IV e V categ. 250 e giro più veloce.
 - » 1931 **Gran Premio Reale di Roma** - I, II, III, IV e giro più veloce categ. 250.
 - » 1932 **Gran Premio d'Europa** (Roma) - I e II categ. 250 e giro più veloce.
 - » 1933 **Gran Premio d'Italia** (Roma) - I, II, III categ. 250 e giro più veloce - cat. 500 giro più veloce.
 - » 1934 **Gran Premio d'Italia** (Roma) I, II, III e IV categ. 250 e giro più veloce - I, II e VI cat. 500 - Nuovi Records sul percorso e sul giro.
 - » 1931 **Gran Premio di Francia** (Montlhery) - I categ. 250.
 - » 1932 **Gran Premio di Francia** (Montlhery) - I categ. 250 e giro più veloce.
 - » 1932 **Gran Premio di Marsiglia** - I categ. 250 e giro più veloce.
 - » 1933 **Gran Premio del Belgio** (Francorchamps) - I categ. 250 e giro più veloce.

- Anno 1933 **Gran Premio di Moravia** (Marovska Ostrava) - I categ. 250.
- » 1934 **Gran Premio di Barcellona** - I e II cat. 250 e giro più veloce - I cat. 500 e giro più veloce - Nuovi records sul percorso e sul giro.
 - » 1926 **DETENTRICE DI N. 31 RECORDS MONDIALI.**
 - » 1926 **T. T. INGLESE - Isola di Man** - II categ. 250 a 20" dal primo e giro più veloce. - (Nuovo Record).
 - » 1927 **T. T. INGLESE - Isola di Man** - II categ. 250.
 - » 1929 **T. T. INGLESE - Isola di Man** - Categ. 250 - Record sul giro (Nuovo Record).
 - » 1927 **T. T. di Moravia** - I assoluta con macchina 250 e giro più veloce.
 - » 1933 **T. T. di Polonia** (Vilna) - I categ. 250.
 - » 1933 **T. T. di Spagna** (Bilbao) - I categ. 250 e giro più veloce.
 - » 1932 **MILANO-ROMA-NAPOLI - Coppa d'Oro Mussolini** - I, II assoluta con macchina 500 III, IV assoluta con macchina 250 - I categ. Sidecar.
 - » 1934 **MILANO-ROMA-NAPOLI - Coppa Mussolini** - I assoluta categ. 500 - III assoluta con macchina 250 - I, II, III, IV categ. 250 - Nuovi Records.
 - » 1924 **Targa Florio** - I, II, III e IV categ. 500.
 - » 1929 **Targa Florio** - I e II categ. 250.
 - » 1930 **Targa Florio** - I e II categ. 250.
 - » 1931 **Targa Florio** - I, II, III e IV categ. 250 - Nuovi Records sul percorso e sul giro.
 - » 1932 **Targa Florio** - I categ. 250.
 - » 1933 **Targa Florio** - I categ. 250.
 - » 1923 **Circuito Internazionale di Cremona** - Record sui 10 km. categ. 500.
 - » 1924 **Circuito Internazionale di Cremona** - Record sui 10 km. categ. 500.
 - » 1923 **Concorso Internazionale di Consumo** - I categ. 500.
 - » 1924 **Concorso Internazionale di Consumo** - I e II categ. 500.
 - » 1925 **Concorso Internazionale di Consumo** - I assoluta cat. Moto - I assoluta cat. Sidecar.
 - » 1926 **Concorso Internazionale di Consumo** - I categ. 500 - I categ. 500 Sidecar.
 - » 1927 **Concorso Internazionale di Consumo** - I categ. 500.
 - » 1928 **Concorso Internazionale di Consumo** - I categ. 500.
 - » 1933 **RADUNO DEI CENTAURI** (Roma) - I assoluta per numero di partecipanti.
 - » 1930 **I° Rosa d'Inverno** - I assoluta per numero di partecipanti.
 - » 1931 **II° Rosa d'Inverno** - I assoluta per numero di partecipanti.
 - » 1932 **III° Rosa d'Inverno** - I assoluta per numero di partecipanti.
 - » 1933 **IV° Rosa d'Inverno** - I assoluta per numero di partecipanti.
 - » 1927 **Campionato Italiano Esperti** - Categ. 250.
 - » 1928 **Campionato Italiano Esperti** - Categ. 250.
 - » 1929 **Campionato Italiano Esperti** - Categ. 250.
 - » 1930 **Campionato Italiano Esperti** - Categ. 250.
 - » 1931 **Campionato Italiano Esperti** - Categ. 250.
 - » 1932 **Campionato Italiano Esperti** - Categ. 250.
 - » 1933 **Campionato Italiano Esperti** - Categ. 250.
 - » 1930 **Campionato di Romania.**
 - » 1926 **Record Corse Italiane Vinte.**
 - » 1927 **Record Corse Italiane Vinte.**
 - » 1928 **Record Corse Italiane Vinte.**
 - » 1929 **Record Corse Italiane Vinte.**
 - » 1930 **Record Corse Italiane Vinte.**
 - » 1931 **Record Corse Italiane Vinte.**
 - » 1932 **Record Corse Italiane Vinte.**
 - » 1933 **Record Corse Italiane Vinte.**



GOMME **PIRELLI**

www.pirelli.it