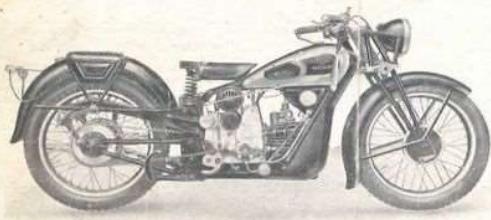


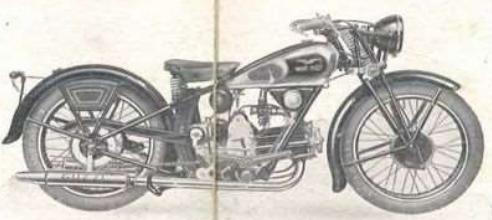
MOTO GUZZI

MODELLI 1937 - XV



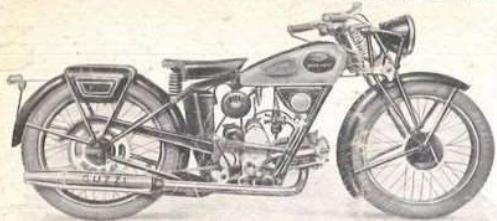
Tipo G. T. S. Alesaggio mm. 88 - corsa mm. 82 - cilindrata cm. 499 - testa del cilindro smontabile - valvole di emissione laterale e di scarico in testa - cambio a quattro velocità comandato a mano o a pedale - frizione a dischi metallici - accensione a magnete - catena 5/8 X 1/4 - gomme Pirelli anteriore 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 brevetto Moto Guzzi che assicura una incomparabile dolcezza di marcia anche su strade a fondo irregolare.

PREZZO L. 7.450



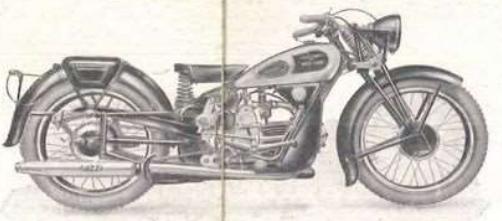
Tipo V. Alesaggio mm. 88 corsa mm. 82 - cilindrata cm. 499 - testa del cilindro smontabile, emisferica - valvole ambidue in testa, inclinate - cambio a quattro velocità comandato a pedale - frizione a dischi metallici - accensione a magnete - catena 5/8 X 1/4 - gomme Pirelli: anteriore 3,25-19, posteriore 3,50-19 - serbatoi: benzina litri 12, olio litri 2,5 - freni ad espansione sulle due ruote - velocità km. 130.

PREZZO L. 8.950



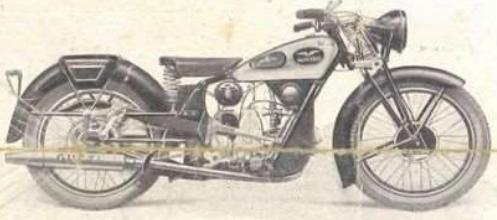
Tipo P. 250 Alesaggio mm. 68 - corsa mm. 64 - testa del cilindro smontabile, emisferica - valvole ambidue in testa, inclinata - cambio a tre velocità comandato a pedale - frizione a dischi metallici - accensione a magnete - catena 1/2 X 3/16 - gomme Pirelli 3,00-19 - serbatoi: benzina litri 10, olio litri 2 - freni ad espansione sulle due ruote - velocità km. 105.

PREZZO L. 4.900



Tipo G. T. V. Alesaggio mm. 88 - corsa mm. 82 - cilindrata cm. 499 - testa del cilindro smontabile, emisferica - valvole ambidue in testa, inclinata - cambio a tre velocità comandato a pedale - frizione a dischi metallici - accensione a magnete - 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. 120. - Il telaio è sospeso elasticamente anche posteriormente, col sistema brevetto Moto Guzzi che assicura una incomparabile dolcezza di marcia anche su strade a fondo irregolare.

PREZZO L. 7.900



Tipo P. E. 250 Alesaggio mm. 68 - corsa mm. 64 - testa del cilindro smontabile, emisferica - valvole ambidue in testa, inclinata - cambio a tre velocità comandato a pedale - frizione a dischi metallici - accensione a magnete - catena 1/2 X 3/16 - 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 brevetto Moto Guzzi che assicura una incomparabile dolcezza di marcia anche su strade a fondo irregolare.

PREZZO L. 5.650



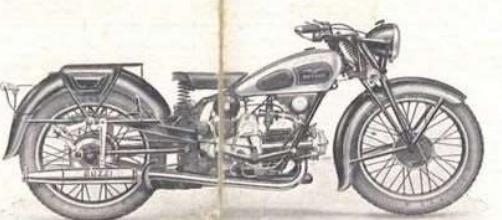
Tipo Sport 15 Alesaggio mm. 88 - corsa mm. 82 - cilindrata cm. 499 - testa del cilindro smontabile, emisferica - valvole di emissione laterale e di scarico in testa - cambio a tre velocità frizione a dischi metallici - accensione a magnete - catena 5/8 X 1/4 - gomme Pirelli 3,50-19 - serbatoi: benzina litri 11, olio litri 3 - freni ad espansione sulle due ruote - velocità km. 100.

PREZZO L. 6.250



Tipo W Alesaggio mm. 88 - corsa mm. 82 - cilindrata cm. 499 - testa del cilindro smontabile, emisferica - valvole ambidue in testa, inclinata - cambio a quattro velocità, comandato a pedale - frizione a dischi metallici - accensione a magnete - catena 5/8 X 1/4 - gomme Pirelli: anteriore 3,00 X 20 rigato, posteriore 3,25 X 20 - serbatoi: benzina litri 12, olio litri 2,5 - freni ad espansione sulle due ruote - velocità km. 140.

PREZZO L. 7.900



Tipo G. T. W. Alesaggio mm. 88 - corsa mm. 82 - cilindrata cm. 499 - testa del cilindro smontabile, emisferica - valvole ambidue in testa, inclinata - cambio a quattro velocità, comandato a pedale - frizione a dischi metallici - accensione a magnete - catena 5/8 X 1/4 - gomme Pirelli: anteriore 3,25-19 rigato, posteriore 3,50-19 - serbatoi: benzina litri 12, olio litri 3 - freni ad espansione sulle due ruote - velocità km. 140. - Il telaio è sospeso elasticamente anche posteriormente, col sistema brevetto Moto Guzzi che assicura una incomparabile dolcezza di marcia anche su strade a fondo irregolare.

PREZZO L. 8.700

Mototelaio cc. 500

Il motore è lo stesso della motocicletta tipo S - la trasmissione è a catena e differenziale - un freno ad espansione sulle ruote anteriori, uno a nastro sulla scatola del differenziale - Gomme Pirelli: anteriore 3,50-19, posteriori 4,00-17 - Portata Q.li 8, velocità a pieno carico chilometri 60, salite fino a 15%.

PREZZO: Mototelaio L. 7.600

Premiato al PRIMO CONCORSO NAZIONALE DEI MOTOFURGONI
MILANO - Gennaio 1936 - Anno XI/

Creatrice del Telaio Elastico a molle elicoidali

FIN dal suo primo apparire, nell'immediato dopo guerra, la « MOTO GUZZI » concepita, disegnata e costruita non secondo la tradizione, ma seguendo unicamente i criteri di logica, di razionalità e di praticità, costitui un'autentica novità rivoluzionaria nel campo tecnico e costruttivo.

Ancora oggi, le soluzioni fondamentali che distingono allora la « MOTO GUZZI », e la differenziano 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 », apparso allora, si mantengono sempre, e restano oggi in tutta la produzione « MOTO GUZZI », da turismo e da corsa, consacrata da innumerevoli successi sportivi e dalla universale e completa soddisfazione di una sempre crescente clientela.

Il cilindro orizzontale è la particolarità più tipica della « 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 » leggiadra.

La posizione orizzontale del cilindro permette il migliore raffreddamento di quella parte del cilindro che più abbigliona, 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.

All' scopo di mantenere 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 impecabilmente 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 bielle. Dopo aver 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, nonché 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 con la disposizione orizzontale del cilindro, favorisce la perfetta lubrificazione del cilindro stesso, poiché le goccioline d'olio vengono, per forza centrifuga, proiettate sulla parte superiore del cilindro, donde per gravità, l'olio scende a lubrificare 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'asse 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 scelse.

La « MOTO GUZZI » è la unica motocicletta Italianissima, inconfondibile, originalissima, antitradizionale, araldo della modernità e del lavoro italiano in tutti i mercati del mondo.

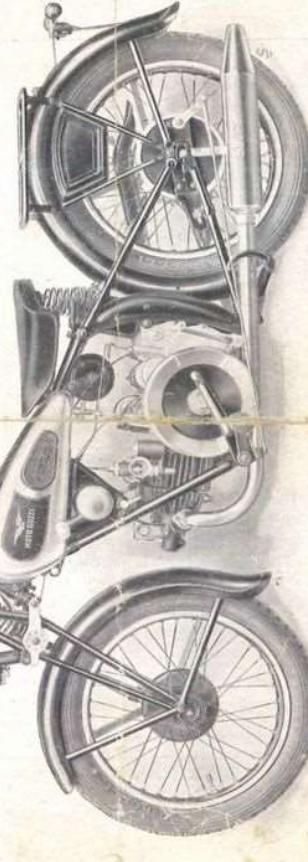
PREZZO L. 6.000

Alesaggio mm. 88 - corsa mm. 82 - cilindrata cm. 499 - testa del cilindro smontabile - valvola di ammissione laterale e di scarico in testa - cambio a quattro marce comandato a mano e a pedale - frizione a doppio metallico - freno ad espansione sulle 4 ruote - velocità km. 105.

GOMME FIRELLI

CASA EDIT. G. STEPHENSON - 1936 - 1937 - 1938

M.C. 1938



"MOTO GUZZI"

Società Andina • Capitale L. 1'000.000 versato
Sede legale: GENOVA A - Via Astazzone, 7 - telefono 56-962
Sabilimenti e Amministrazione: MANDELLO DEL LARIO (Como) - Tel. 18
Filiale MILANO - Piazza Lega Lombarda, 3 - telefono 91-421

Concessionario Esclusivo
Agenzia FAR & C. CLIA
NAPOLI - Piazza Vittorio Emanuele II

ALCUNE VITTORIE DELLA "MOTO GUZZI"

assoluta categoria 500 e giro più veloce (Nuovi primati sul percorso e sul giro) — 1935 — T. INGLESE - ISOLA DI MAN — 1 categoria 250 e giro più veloce (Nuovo Primo).

Anno 1934 le Campionato d'Europa - Monza - 1 e 2 assoluto - Primo sul percorso e sul giro.

1935 Gran Premio delle Nazioni - Monza - 1 e 2 categoria 250 - Primo sul percorso e sul giro.

1935 Gran Premio delle Nazioni - Monza - 1, 2, 3 e giro più veloce categoria 250 - Nuovo Primo.

1935 Gran Premio delle Nazioni - Monza - 1, 2, 3 e giro più veloce categoria 250 - Nuovo Primo.

1935 Gran Premio delle Nazioni - Monza - 1, 2, 3 e giro più veloce categoria 250 - Nuovo Primo.

1935 Gran Premio delle Nazioni - Monza - 1, 2, 3 e giro più veloce categoria 250 - Nuovo Primo.

1935 Gran Premio delle Nazioni - Monza - 1, 2, 3 e giro più veloce categoria 250 - Nuovo Primo.

1935 Gran Premio delle Nazioni - Monza - 1, 2, 3 e giro più veloce categoria 250 - Nuovo Primo.

1935 Gran Premio delle Nazioni - Monza - 1, 2, 3 e giro più veloce categoria 250 - Nuovo Primo.

1935 Gran Premio delle Nazioni - Monza - 1, 2, 3 e giro più veloce categoria 250 - Nuovo Primo.

1935 Gran Premio delle Nazioni - Monza - 1, 2, 3 e giro più veloce categoria 250 - Nuovo Primo.

1935 Gran Premio delle Nazioni - Monza - 1, 2, 3 e giro più veloce categoria 250 - Nuovo Primo.

1935 Gran Premio delle Nazioni - Monza - 1, 2, 3 e giro più veloce categoria 250 - Nuovo Primo.

1935 Gran Premio delle Nazioni - Monza - 1, 2, 3 e giro più veloce categoria 250 - Nuovo Primo.

1935 Gran Premio delle Nazioni - Monza - 1, 2, 3 e giro più veloce categoria 250 - Nuovo Primo.

1935 Gran Premio delle Nazioni - Monza - 1, 2, 3 e giro più veloce categoria 250 - Nuovo Primo.

1935 Gran Premio delle Nazioni - Monza - 1, 2, 3 e giro più veloce categoria 250 - Nuovo Primo.

1935 Gran Premio delle Nazioni - Monza - 1, 2, 3 e giro più veloce categoria 250 - Nuovo Primo.

1935 Gran Premio delle Nazioni - Monza - 1, 2, 3 e giro più veloce categoria 250 - Nuovo Primo.

1935 Gran Premio delle Nazioni - Monza - 1, 2, 3 e giro più veloce categoria 250 - Nuovo Primo.

1935 Gran Premio delle Nazioni - Monza - 1, 2, 3 e giro più veloce categoria 250 - Nuovo Primo.

1935 Gran Premio delle Nazioni - Monza - 1, 2, 3 e giro più veloce categoria 250 - Nuovo Primo.

1935 Gran Premio delle Nazioni - Monza - 1, 2, 3 e giro più veloce categoria 250 - Nuovo Primo.

1935 Gran Premio delle Nazioni - Monza - 1, 2, 3 e giro più veloce categoria 250 - Nuovo Primo.

1935 Gran Premio delle Nazioni - Monza - 1, 2, 3 e giro più veloce categoria 250 - Nuovo Primo.

1935 Gran Premio delle Nazioni - Monza - 1, 2, 3 e giro più veloce categoria 250 - Nuovo Primo.

1935 Gran Premio delle Nazioni - Monza - 1, 2, 3 e giro più veloce categoria 250 - Nuovo Primo.

1935 Gran Premio delle Nazioni - Monza - 1, 2, 3 e giro più veloce categoria 250 - Nuovo Primo.

1935 Gran Premio delle Nazioni - Monza - 1, 2, 3 e giro più veloce categoria 250 - Nuovo Primo.

1935 Gran Premio delle Nazioni - Monza - 1, 2, 3 e giro più veloce categoria 250 - Nuovo Primo.

1935 Gran Premio delle Nazioni - Monza - 1, 2, 3 e giro più veloce categoria 250 - Nuovo Primo.

1935 Gran Premio delle Nazioni - Monza - 1, 2, 3 e giro più veloce categoria 250 - Nuovo Primo.

1935 Gran Premio delle Nazioni - Monza - 1, 2, 3 e giro più veloce categoria 250 - Nuovo Primo.

1935 Gran Premio delle Nazioni - Monza - 1, 2, 3 e giro più veloce categoria 250 - Nuovo Primo.

Anno 1934 Gran Premio Svizzero (Bern) — 1 categoria 500.

1935 Gran Premio Svizzero (Bern) — 1 categoria 500.

1935 Gran Premio Moto Club d'Italia — 1 categoria 500.

1935 Gran Premio Moto Club d'Italia — 1 categoria 500.

1935 Gran Premio Moto Club d'Italia — 1 categoria 500.

1935 Gran Premio Moto Club d'Italia — 1 categoria 500.

1935 Gran Premio Moto Club d'Italia — 1 categoria 500.

1935 Gran Premio Moto Club d'Italia — 1 categoria 500.

1935 Gran Premio Moto Club d'Italia — 1 categoria 500.

1935 Gran Premio Moto Club d'Italia — 1 categoria 500.

1935 Gran Premio Moto Club d'Italia — 1 categoria 500.

1935 Gran Premio Moto Club d'Italia — 1 categoria 500.

1935 Gran Premio Moto Club d'Italia — 1 categoria 500.

1935 Gran Premio Moto Club d'Italia — 1 categoria 500.

1935 Gran Premio Moto Club d'Italia — 1 categoria 500.

1935 Gran Premio Moto Club d'Italia — 1 categoria 500.

1935 Gran Premio Moto Club d'Italia — 1 categoria 500.

1935 Gran Premio Moto Club d'Italia — 1 categoria 500.

1935 Gran Premio Moto Club d'Italia — 1 categoria 500.

1935 Gran Premio Moto Club d'Italia — 1 categoria 500.

1935 Gran Premio Moto Club d'Italia — 1 categoria 500.

1935 Gran Premio Moto Club d'Italia — 1 categoria 500.

1935 Gran Premio Moto Club d'Italia — 1 categoria 500.

1935 Gran Premio Moto Club d'Italia — 1 categoria 500.

1935 Gran Premio Moto Club d'Italia — 1 categoria 500.

1935 Gran Premio Moto Club d'Italia — 1 categoria 500.

1935 Gran Premio Moto Club d'Italia — 1 categoria 500.

1935 Gran Premio Moto Club d'Italia — 1 categoria 500.

1935 Gran Premio Moto Club d'Italia — 1 categoria 500.

1935 Gran Premio Moto Club d'Italia — 1 categoria 500.

1935 Gran Premio Moto Club d'Italia — 1 categoria 500.

1935 Gran Premio Moto Club d'Italia — 1 categoria 500.

Anno 1935 Milano-Roma-Napoli - IV Coppa Mussolini — 1, 2, 3 categoria 500 - 1, 2 categoria 250.

1935 Milano-Roma-Napoli - V Coppa Mussolini — 1 categoria 250 - 1 categoria 500 - 1 categoria 100.

Trofeo Internazionale della Velocità e Gran Premio d'Italia — 1, 2 categoria 250 - 1, 2 categoria 500.

Trofeo Città di Genova.

Targa Florio — 1, 2, 3 e 4 categoria 500.

Targa Florio — 1, 2 categoria 500.

TIPO	Confronti	Pagamento e Rate	Confronti	Pagamento e Rate
Sport 15	6.250,-	Quota in contanti	2.140,-	2.345,-
		Quota mensile in effetti	360,-	385,-
S	6.500,-	Quota in contanti	2.275,-	2.410,-
		Quota mensile in effetti	370,-	2.65,-
V	6.950,-	Quota in contanti	2.495,-	2.625,-
		Quota mensile in effetti	390,-	2.75,-
P. 250	4.900,-	Quota in contanti	1.700,-	1.820,-
		Quota mensile in effetti	280,-	185,-
P. E. 250	5.650,-	Quota in contanti	1.765,-	1.895,-
		Quota mensile in effetti	340,-	225,-
G. T. S.	7.450,-	Quota in contanti	2.880,-	3.020,-
		Quota mensile in effetti	400,-	265,-
G. T. Y.	7.900,-	Quota in contanti	3.215,-	3.310,-
		Quota mensile in effetti	410,-	275,-
175	4.650,-	Quota in contanti	1.450,-	1.570,-
		Quota mensile in effetti	280,-	185,-
W	7.900,-	Questo tipo è venduto esclusivamente per pagamento totale a contanti		
		Questo tipo è venduto esclusivamente per pagamento totale a contanti		
S. T. W	8.700,-	Questo tipo è venduto esclusivamente per pagamento totale a contanti		
		Questo tipo è venduto esclusivamente per pagamento totale a contanti		
G. F. C.	9.000,-	Questo tipo è venduto esclusivamente per pagamento totale a contanti		
		Questo tipo è venduto esclusivamente per pagamento totale a contanti		
Carrozzeria	1.650,-	Quota in contanti	200,-	63,-
		Quota mensile in effetti	40,-	28,-
Mototelalio 3-0-0	7.600,-	Quota in contanti	3.05,-	285,-
		Quota mensile in effetti	410,-	270,-

Prezzi per Motoricicli e Veicoli complete di impianto elettrico, 30 Watt a lamina separata e tromba elettrica