

www.loveit

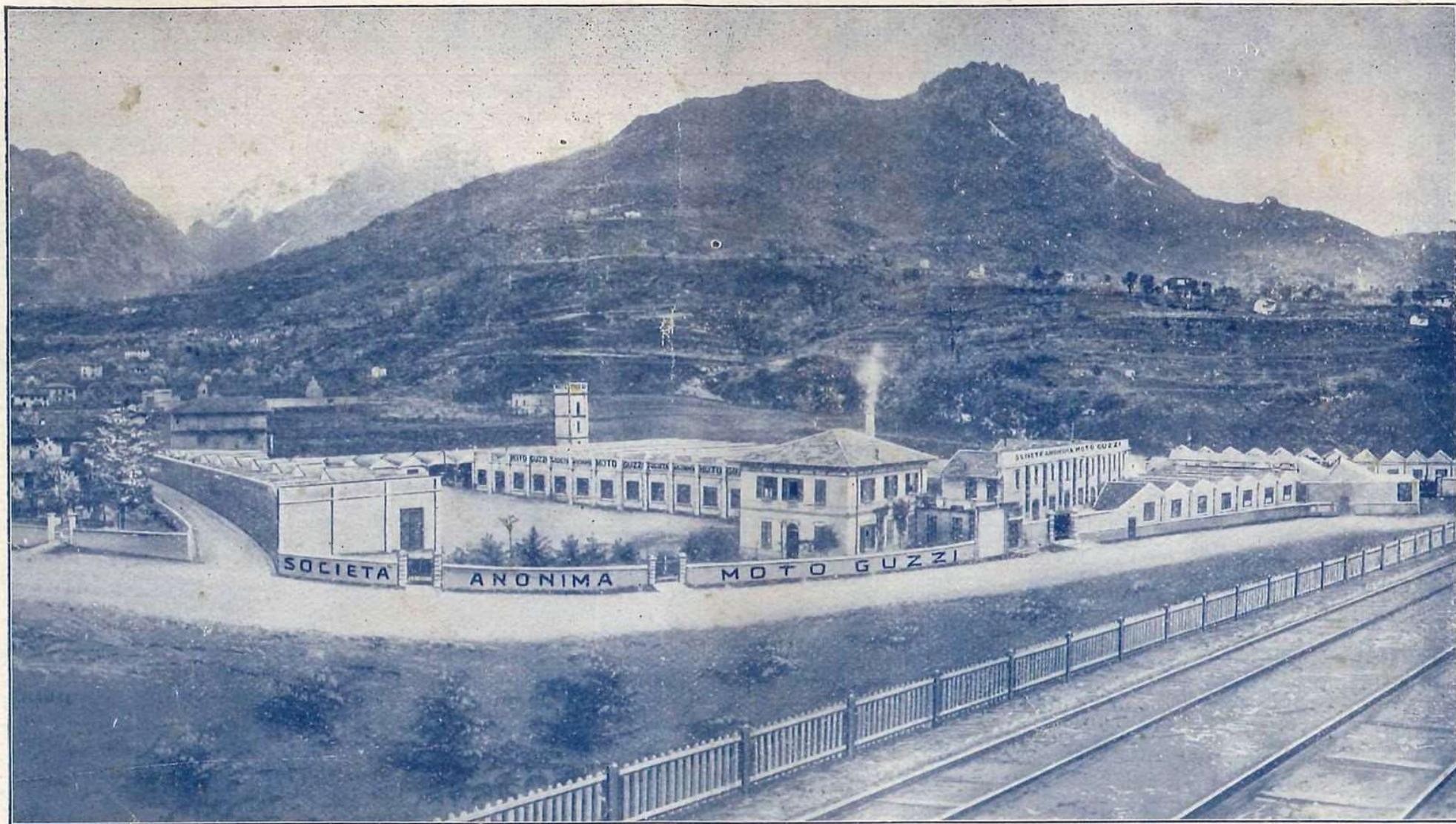
CATALOGO GENERALE

SOCIETÀ AN. "MOTO GUZZI",

Sede legale: GENOVA

Stabilimenti e Amministrazione:
MANDELLO DEL LARIO (Como)

Filiale: MILANO, Piazza Cavour 5

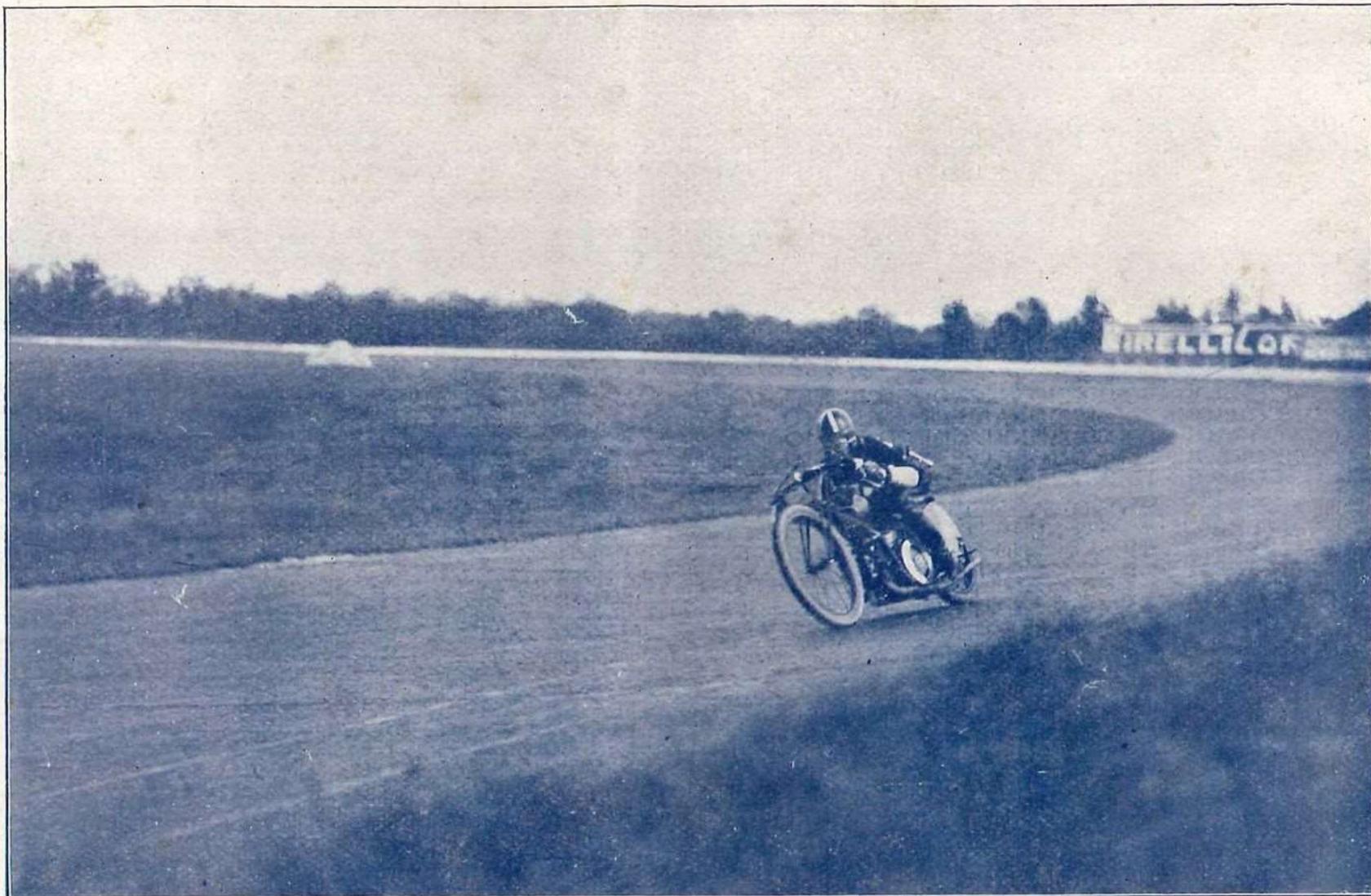


Stabilimenti **MOTO GUZZI** - Mandello del Lario (Como)

ALCUNE VITTORIE DELLA MOTO GUZZI

- Anno 1924 - I CAMPIONATO D'EUROPA - *I e II assoluta - Record sul percorso e sul giro.*
- " 1926 } GRAN PREMIO DELLE NAZIONI - MONZA - *I e II cat. 250 - Record sul percorso e sul giro.*
- " 1927 } GRAN PREMIO DELLE NAZIONI - MONZA - *I, II e III cat. 250 - Record sul percorso e sul giro.*
- " 1923 } CIRCUITO DEL LARIO (T. T. d'Italia) - *I assoluta - Record sul percorso e sul giro.*
- " 1924 } CIRCUITO DEL LARIO (T. T. d'Italia e I Gran Premio d'Industria) - *I e II assoluta - Record 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 e I cat. 250 - II assoluta*
Record sul percorso e sul giro.
- " 1927 } CIRCUITO DEL LARIO (T. T. d'Italia e IV Gran Premio d'Industria) - *II assoluta - I cat. 250 - Giri più veloci in cat. 250 e 500.*
- " 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.*
- " 1926 } GRAN PREMIO SVIZZERO (Klausen) - *I categ. 250.*
- " 1927 } GRAN PREMIO SVIZZERO (Ginevra) - *I categ. 250 e Giro più veloce.*
- " 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 categ. Moto - I assoluta categ. Sidecar.*
- " 1926 } CONCORSO INTERNAZIONALE DI CONSUMO - *I categ. 500 - I categ. 500 Sidecar.*
- " 1927 } CONCORSO INTERNAZIONALE DI CONSUMO - *I categ. 500.*
- " 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.*
- " 1924 - TARGA FLORIO - *I, II, III e IV categ. 500.*
- " 1923 } CIRCUITO INTERNAZIONALE DI CREMONA - *Record sui 10 km. categ. 500.*
- " 1924 } CIRCUITO INTERNAZIONALE DI CREMONA - *Record sui 10 km. categ. 500.*
- " 1926 - DETENTRICE DI N. 31 RECORDS MONDIALI.
- " 1926 - GRAN PREMIO REALE DI ROMA - *I assoluta.*
- " 1926 } T. T. INGLESE - Isola di Man - *II categ. 250 a 20" dal primo e Giro più veloce.*
- " 1927 } T. T. INGLESE - Isola di Man - *II categ. 250.*
- " 1927 - T. T. DI MORAVIA - *I assoluta con macchina 250 e Giro più veloce.*
- " 1927 - CIRCUITO DEL GARDA - *(categ. 500) I assoluta e I categ. 250.*
- " 1927 - CAMPIONATO ITALIANO ESPERTI - *Categ. 250.*
- " 1926 } RECORD CORSE ITALIANE VINTE.
- " 1927 } RECORD CORSE ITALIANE VINTE.

7 Settembre 1924 - I° CAMPIONATO MOTOCICLISTICO D'EUROPA su 400 km. del Circuito di Milano



MOTO GUZZI (Mentasti) I^a ASSOLUTA a km. 130,647 di media oraria - Giro più veloce a km. 136,158

www.rpw.it

RECORDS MONDIALI

aggiudicati alla "MOTO GUZZI", dalla Federazione Internazionale Clubs Motociclistici (F. I. C. M.)
nel Congresso di Parigi (Ottobre 1926)

Classe A						Classe C						Classe D						Classe E					
Distanza km.	Ore	Minuti 1'	Minuti 2''	Km. ora	Miglia ora	Distanza km.	Ore	Minuti 1'	Minuti 2''	Km. ora	Miglia ora	Distanza km.	Ore	Minuti 1'	Minuti 2''	Km. ora	Miglia ora	Distanza km.	Ore	Minuti 1'	Minuti 2''	Km. ora	Miglia ora
500	4	13	45 —	118,23	73,46	50	—	19	32 —	153,58	94,43	500	3	32	49,60	140,96	87,59	500	3	32	49,60	140,96	87,59
Miglia						100	—	38	43 —	154,98	96,30	Miglia						Miglia					
100	1	13	46,40	130,80	81,33	500	3	32	49,60	140,96	87,59	200	2	12	8,80	146,14	90,81	500	6	12	36,80	129,57	80,52
200	2	38	1,60	122,21	75,93	Miglia						500	6	12	36,80	129,57	80,52						
						50	—	31	13,40	154,63	96,08												
						200	2	12	8,80	146,14	90,81												
						500	6	12	36,80	129,57	80,52												
Tempo	Km. percorsi	Km. ora	Miglia ora	Tempo	Km. percorsi	Km. ora	Miglia ora	Tempo	Km. percorsi	Km. ora	Miglia ora	Tempo	Km. percorsi	Km. ora	Miglia ora	Tempo	Km. percorsi	Km. ora	Miglia ora				
2 ore	245,88	122,94	76,39	2 ore	292,18	146,09	90,77	2 ore	292,18	146,09	90,77	3 ore	429,72	143,24	88,89	3 ore	429,72	143,24	88,89				
3 "	366,66	122,22	75,94	3 "	429,72	143,24	88,89	3 "	429,72	143,24	88,89	4 "	559,52	139,88	86,91	4 "	559,52	139,88	86,91				
4 "	472,84	118,41	73,76	4 "	559,52	139,88	86,91	4 "	559,52	139,88	86,91	5 "	681,25	136,25	84,66	5 "	681,25	136,25	84,66				
				5 "	681,25	136,25	84,66	5 "	681,25	136,25	84,66	6 "	779,34	129,89	80,72	6 "	779,34	129,89	80,72				
				6 "	779,34	129,89	80,72	6 "	779,34	129,89	80,72												

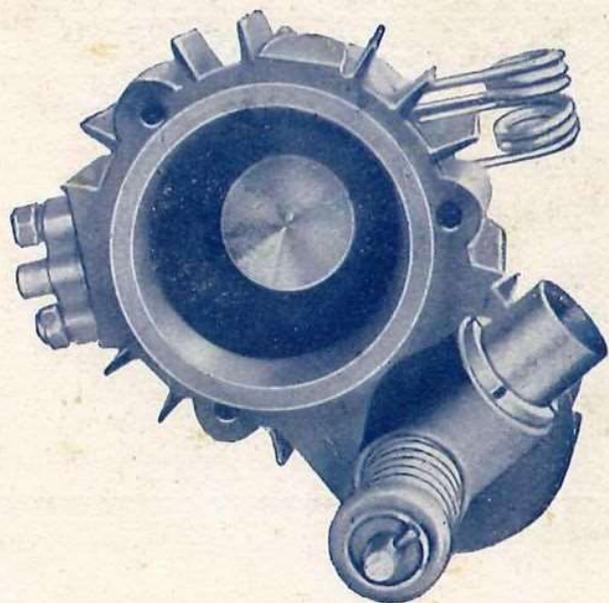
LA MOTO GUZZI (Brevetto N. 495-197) spiccatamente originale si nel telaio che nel motore, è quanto di meglio abbia finora creato la meccanica in armonia alle moderne esigenze motociclistiche.

Sono suoi pregi:

- il grande rendimento del motore;*
- la forma elegantissima di tutto l'assieme;*
- la robustezza e la stabilità di marcia;*
- i materiali di prim'ordine e l'accurata lavorazione.*

La MOTO GUZZI costruisce:

A) TIPI **TURISMO** E **GRAN TURISMO**



Tipo SPORT (Turismo):

MOTORE

Cilindro: Orizzontale - Alesaggio mm. 88 - Corsa mm. 82 - Cilindrata cm.³ 499 - Raffreddamento ad aria - Testa del cilindro riportata, facilmente smontabile, sì da permettere la completa manutenzione interna.

Valvole di grande diametro per favorire il massimo afflusso dei gas: quella d'aspirazione laterale e quella di scarico in testa, comandate meccanicamente, stampate in acciaio cromo volframingo, resistentissime alle alte temperature. Degna di particolare menzione è l'esistenza di un apparecchio, il quale, anche nel caso che la valvola di scarico si rompa, garantisce la perfetta incolumità del pistone.

Grazie a tale dispositivo, la MOTO GUZZI possiede tutti i vantaggi delle Moto a valvole in testa, avendone eliminati tutti gli inconvenienti. La superficie radiante delle alette, giudiziosamente distribuite, la posizione del cilindro, investito di testa dall'aria ed il sistema speciale di lubrificazione, che contribuisce ad assicurare un ottimo raffreddamento, mantengono il motore a giusta temperatura ed in piena efficienza su qualunque salita.

Cambio di velocità : A train baladeur - 3 velocità - ingranaggi robustissimi - rigidità perfetta ed allineamento sempre esatto di tutti i meccanismi di trasmissione.

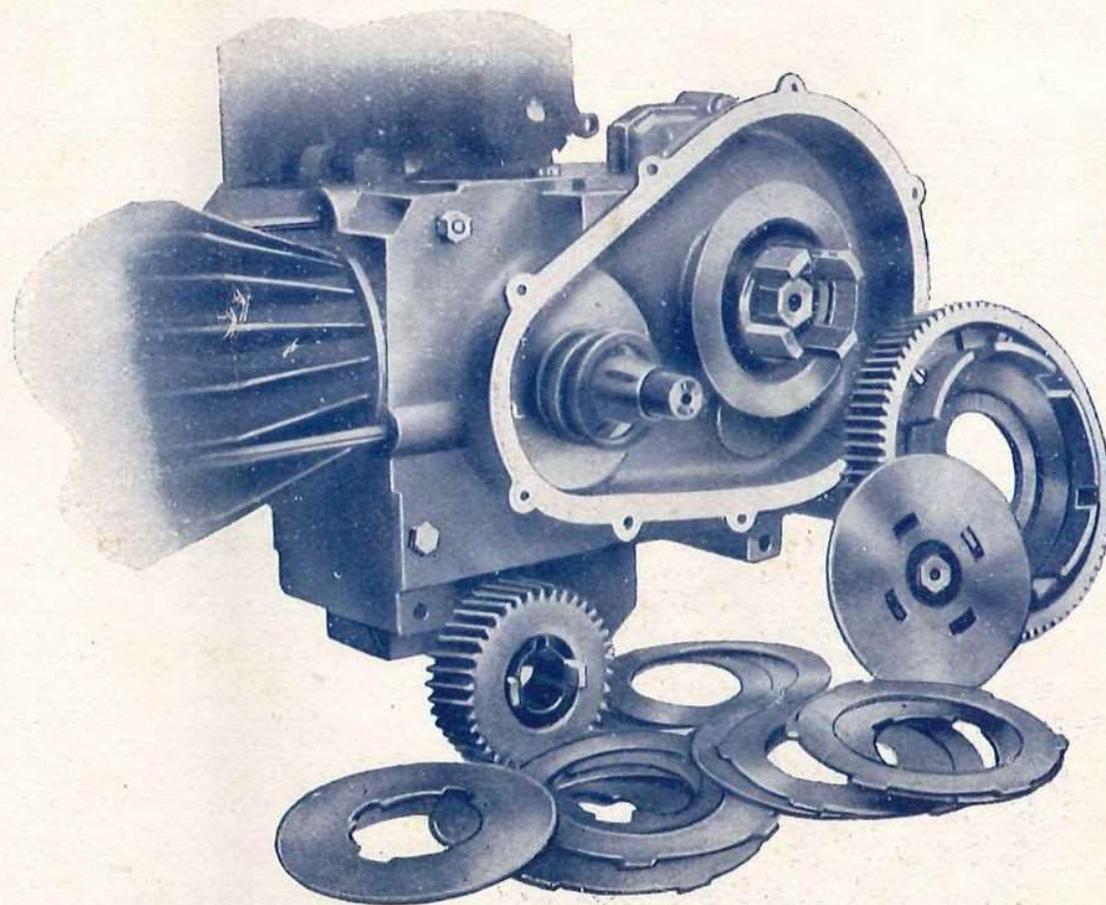
Frizione : A dischi metallici di grande diametro - innesto dolce, graduale e di grande efficienza.

Carter : Motore, cambio, frizione sono rinchiusi nello stesso carter.

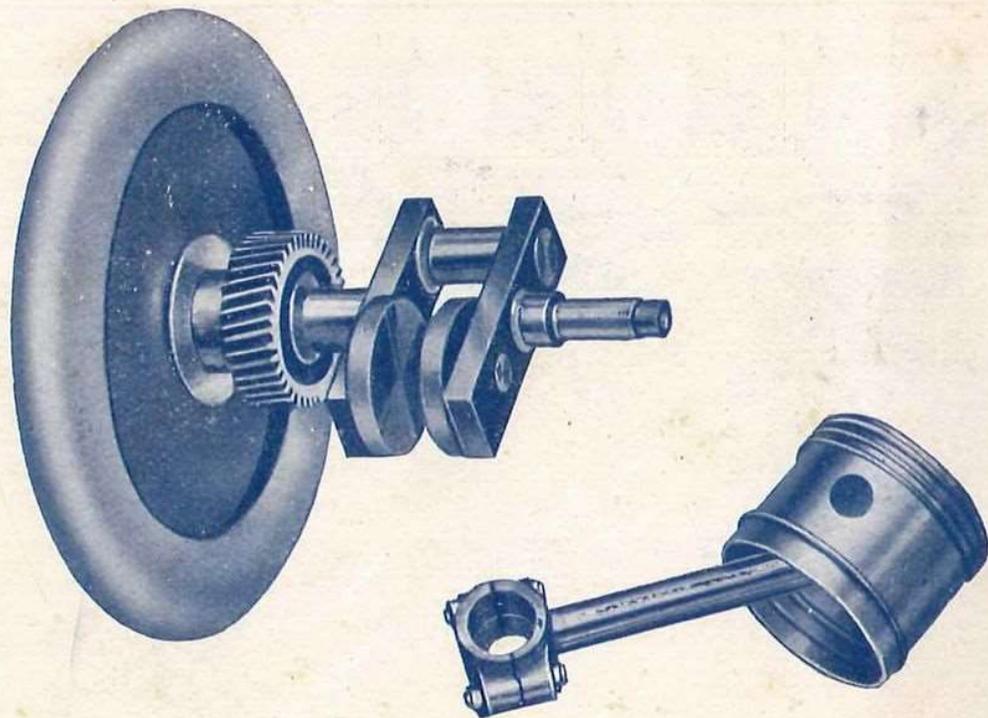
Oltre alla grande rigidità e compattezza dell'assieme si è pure conseguito con tale dispositivo il prezioso vantaggio di poter eliminare la solita catena che va dal motore al cambio e la sua continua regolazione. La trasmissione dal motore al cambio è fatta da una coppia di ingranaggi elicoidali di precisione in acciaio al nichel, cementati e temperati.

Accensione : Magnete Bosch, blindato.

Albero a gomito : Di acciaio nichel in un sol pezzo, lavorante su un cuscinetto a sfere e uno a rulli di grande diametro e forato per la lubrificazione della testa di biella.



Biella : Di acciaio nichel, di forma tubolare, leggera e resistente, guarnita di cuscinetti di bronzo rivestiti di speciale metallo bianco antifrizione.



Pistone : Di buona lega d'alluminio leggero e robusto, guarnito di fasce elastiche rettificate su tutta la superficie.

Carburatore : A. M. A. C. comandato dal manubrio.

Lubrificazione : Completamente automatica a circolazione forzata.

Una pompa ad ingranaggi azionata dall'albero motore, aspira l'olio dal serbatoio, e lo distribuisce, attraverso l'albero a gomito forato, a tutte le parti da lubrificare. La portata di detta pompa è grandissima in modo da assicurare una abbondante lubrificazione ed un giusto raffreddamento. L'olio cade infine nel sottocarter: di lì viene aspirato da un'altra pompa, montata sullo stesso albero della prima e rimandato nel serbatoio, dove si raffredda. Una apposita spia permette il controllo della circolazione dell'olio. Con questo sistema la lubrificazione riesce

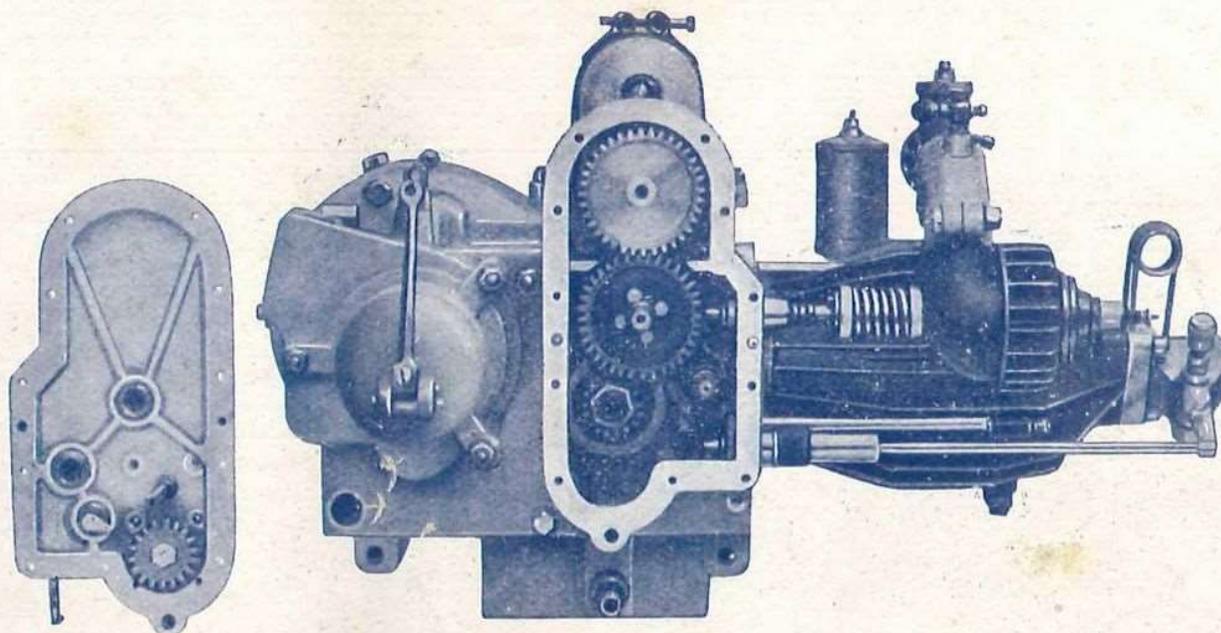
perfetta, perchè viene sempre immessa nel motore una grande quantità di olio freddo. Il Motociclista poi, non ha altra preoccupazione che quella di rifornire il serbatoio dell'olio. Si raccomanda di pulire il filtro dell'olio ogni 700 km. circa di marcia e di usare buon olio fluido d'inverno e denso d'estate. Consumo: Un litro d'olio ogni 300 km.

Volante : Esterno - in acciaio stampato e con buon dispositivo per eliminare le proiezioni dell'olio.

Messa in moto : A pedale ed a settore dentato. L'albero del settore appoggia su lunghi supporti.

TELAIO

Di forma originale ed elegante, extra basso, costruito in tubi di acciaio senza saldatura, sopra maschere di precisione e robustissimo. La ruota posteriore è istantaneamente smontata; così pure il gruppo motore in blocco. Reagisce ottimamente contro le accidentalità del terreno e porta la sella in posizione bassissima. Il centro di gravità della Moto risulta straordinariamente basso: questo significa ottimo equilibrio, facilità di manovra e conforto di marcia.



Forcella: Elastica - efficiente - robusta - con perno registrabile.

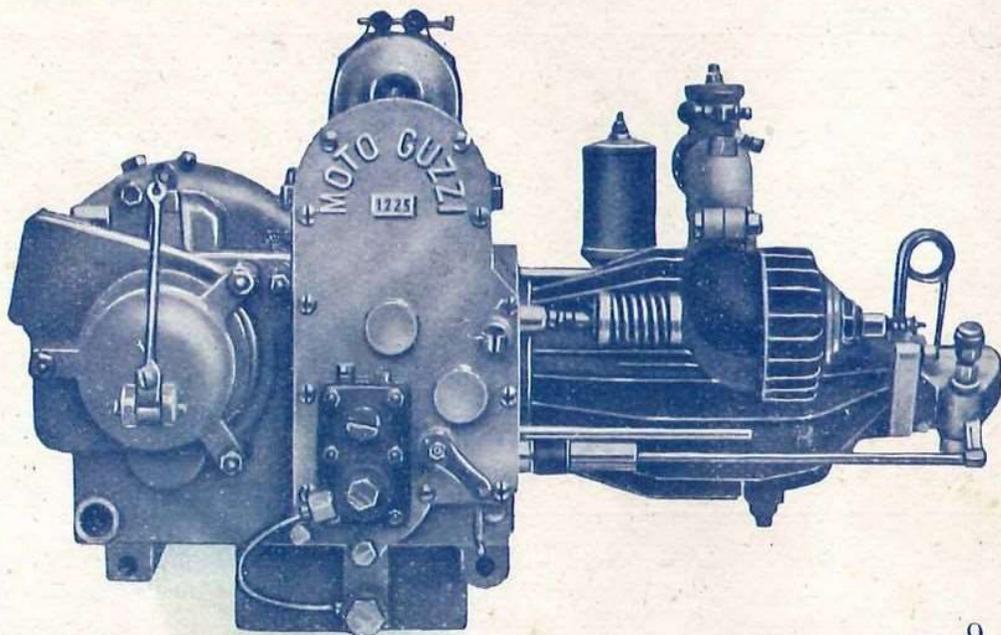
Trasmissione: A catena unica dal cambio alla ruota con buon giunto elastico sulla ruota posteriore. Catena Renold 5/8" \times 1/4".

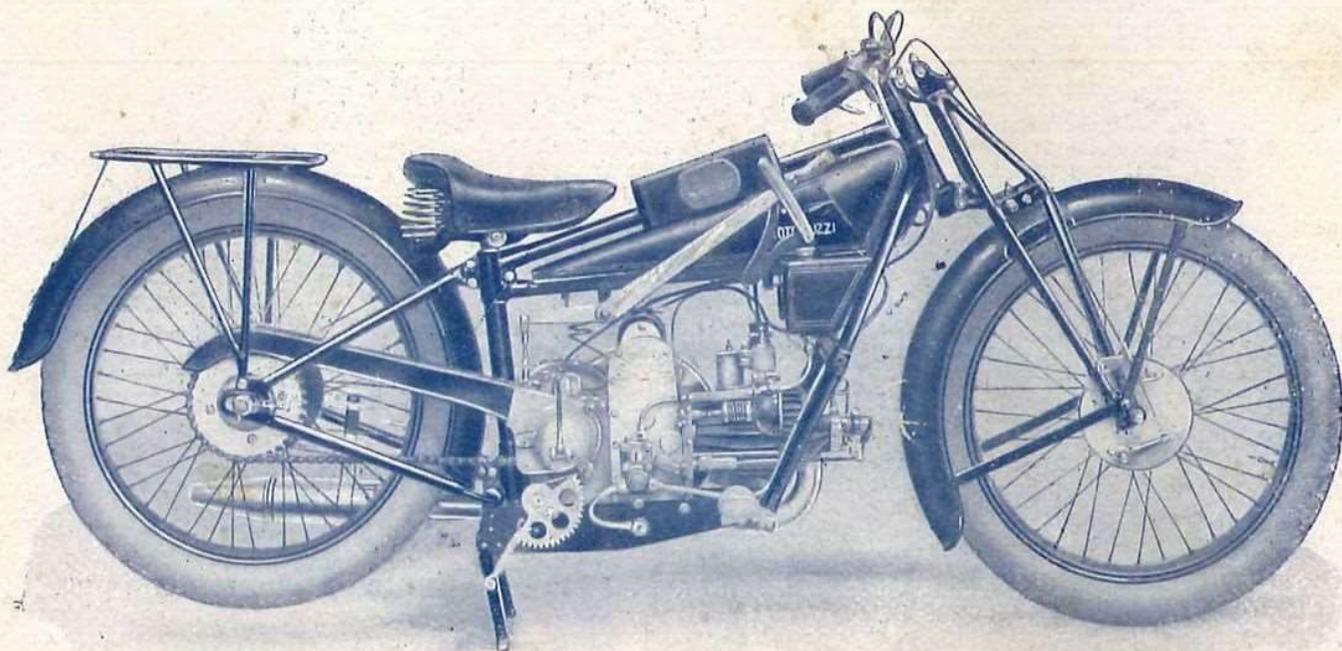
Freni: Freno anteriore ad espansione manovrato a mano - Freno posteriore ad espansione manovrato a pedale.

Mozzi: Il mozzo posteriore su cuscini a sfere è di tipo automobile; il suo perno è smontabile e permette con tutta facilità il cambio del pneumatico senza toccare nè la catena nè il tamburo del freno.

Sella: Terry.

Gomme: Dunlop a tallone 26 \times 3 (700 \times 80).





TIPO SPORT - lato distribuzione.

Ande ruffa

Altezza dell'attacco della sella da terra cm. 58; altezza del punto più basso della Moto da terra cm. 11.

Velocità: Dal passo d'uomo a 100 km. all'ora.

Accessibilità: Il gruppo motore si smonta in blocco dal telaio, togliendo da posto due soli bulloni; la testa del cilindro ed il cilindro vengono rapidamente smontati togliendo 3 dadi. Tutte le parti in generale presentano la massima accessibilità.

PREZZO: L. 6900 — per MOTO FRANCA PRESSO TUTTI I NOSTRI CONCESSIONARI ITALIANI.

Serbatoi: Il serbatoio benzina ha la capacità di circa 10 litri - quello dell'olio di litri 2,5. Sono completamente divisi, facenti ciascuno corpo a sè.

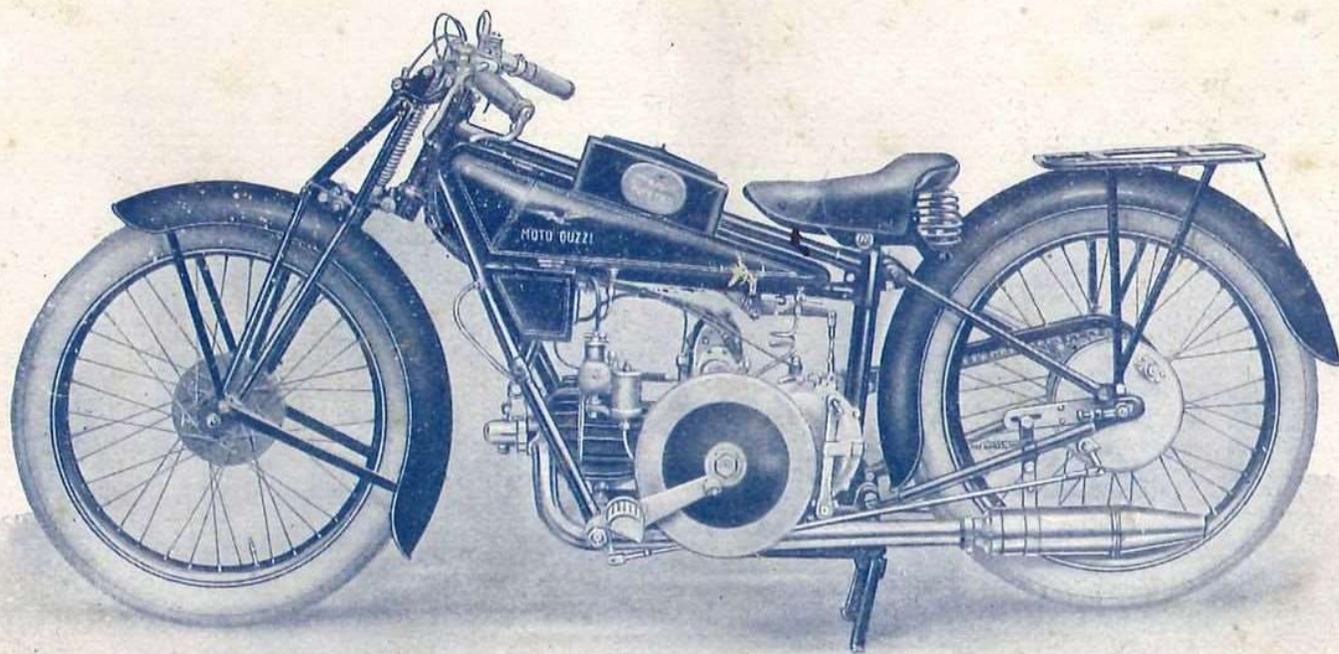
Cassetta porta utensili: Robusta, in lamiera stampata e guarnita di ginocchiere in gomma.

Silenziatore: Efficiente, senza pregiudicare il rendimento del motore.

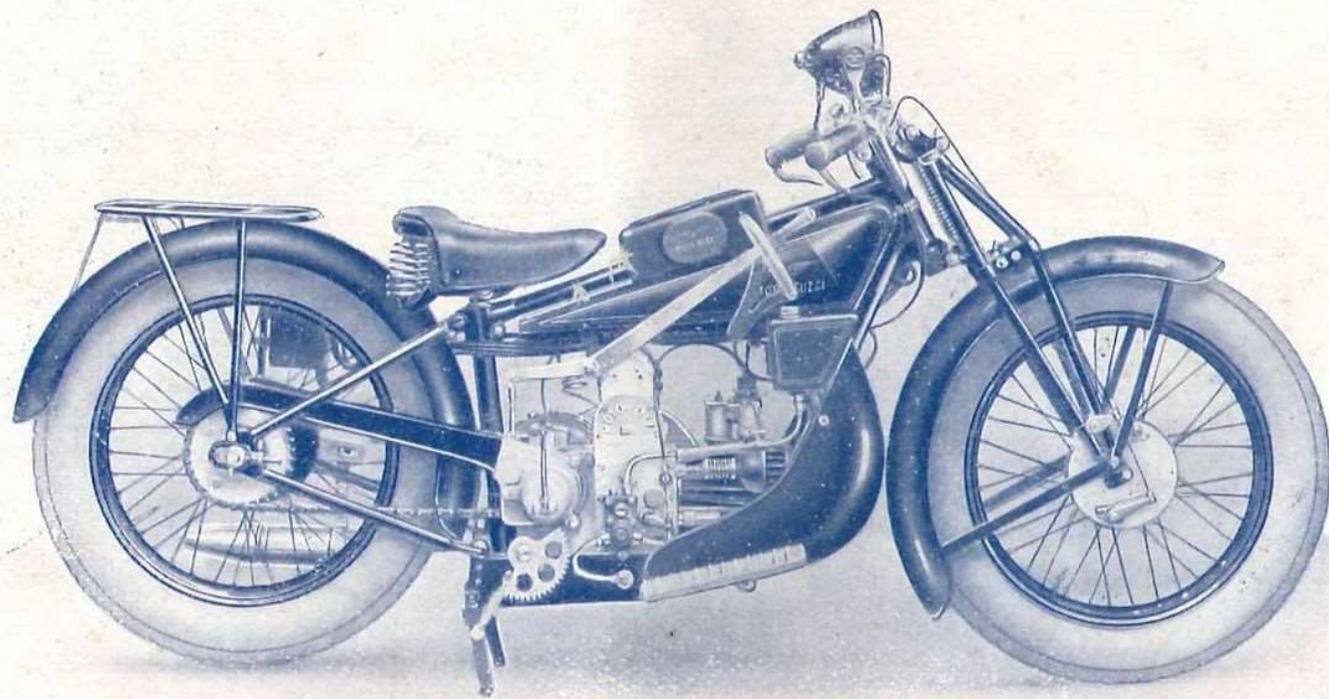
Verniciatura: Quattro mani di verde con sottofondo di antiruggine.

Nichelatura: Accuratissima. Tutte le parti nichelate sono state ramate in precedenza.

Misure: Lunghezza fra i centri delle ruote metri 1,410; lunghezza totale metri 2,180.



TIPO SPORT - lato volante



TIPO SPORT con impianto dinamo e pedane paragambe - Gomme Balloon extra serie.

CARROZZINO per Tipo Sport

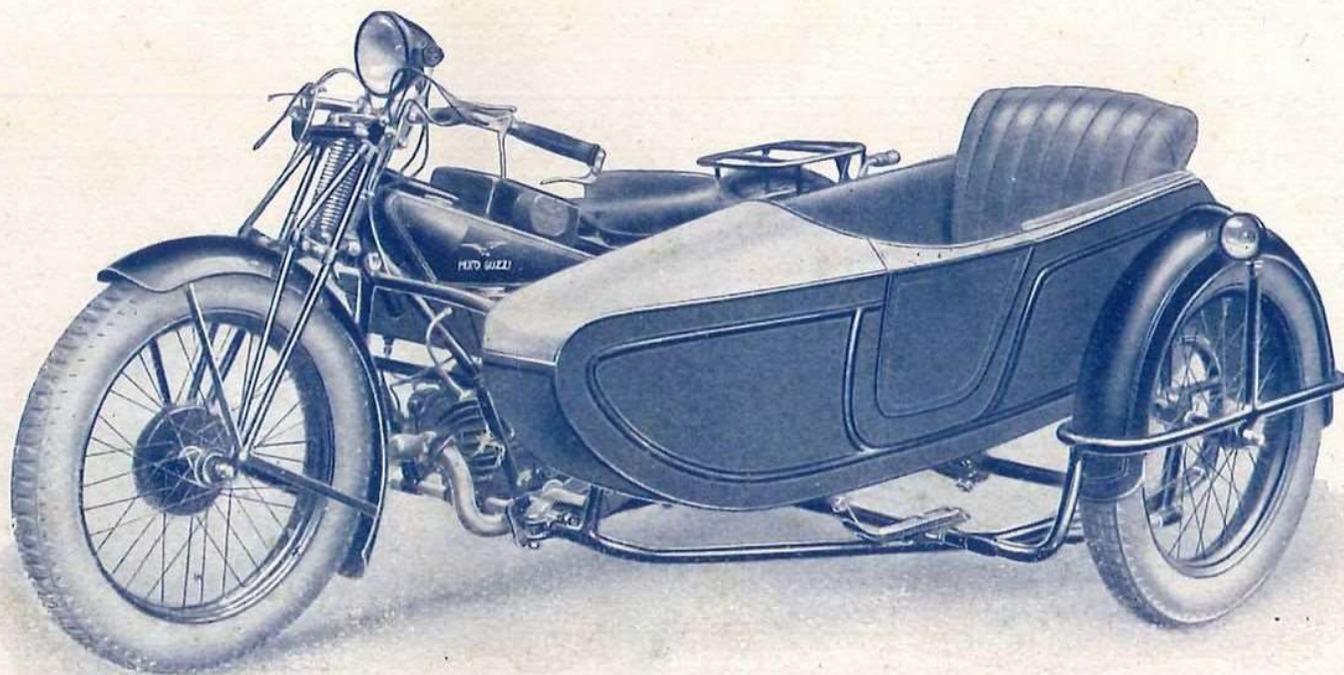
Il tipo Sport è adattissimo per il traino del carrozzino che la Casa costruisce in forti serie nel solo modello illustrato.

Lo chassis è di tubo di acciaio di primissima qualità, unito da congiunzioni pure in acciaio, con ottimo molleggio.

L'unione del carrozzino alla Moto è solidamente ottenuta mediante quattro attacchi registrabili, il posteriore dei quali è a giunto sferico.

La scocca in lamiera metallica robusta, l'imbottitura di pelle nera di speciale scelta, la verniciatura accurata e tutte le altre particolarità di finimento, conferiscono al carrozzino quella solidità ed eleganza che è richiesta dalla classe della Moto.

PREZZO: L. 1650 — per CARROZZINO FRANCO STABILIMENTI MANDELLO DEL LARIO.



TIPO SPORT con carrozzino.

Tipo GRAN TURISMO A TELAIO ELASTICO (brevettato):

DESCRIZIONE

La sospensione elastica posteriore è ottenuta mediante un forcellone oscillante all'estremità del quale è fissata la ruota posteriore. Detto forcellone è collegato al telaio mediante perno girevole in bronzine lunghissime ed è collegato mediante due tiranti d'acciaio al sistema di molle a spirale che è racchiuso in apposita scatola, collocata sotto al cilindro e formante parte del telaio.

Le molle lavorano in bagno d'olio denso o di grasso.

In virtù della posizione del perno d'oscillazione è esclusa ogni variazione di tensione della catena durante la marcia. Le molle, lunghissime, consentono alla ruota posteriore un'oscillazione di circa 11 cm. in senso perfettamente verticale.

Le bronzine del perno d'attacco del forcellone oscillante sono così lunghe da escludere *in modo assoluto* qualsiasi usura e qualsiasi giuoco con conseguente perdita di stabilità, anche dopo moltissime decine di migliaia di chilometri di marcia.

Gli snodi d'attacco dei tiranti al forcellone oscillante sono costituiti da prismi di acciaio speciale durissimo e racchiusi in scatole di ferro omogeneo. Il loro modo di costruzione esclude qualsiasi usura per tempo illimitato, anche se ne sieno trascurate la pulizia e la lubrificazione.

PREGI

Questo tipo di moto venne lungamente sperimentato sulle peggiori strade d'Europa con risultati sorprendenti.

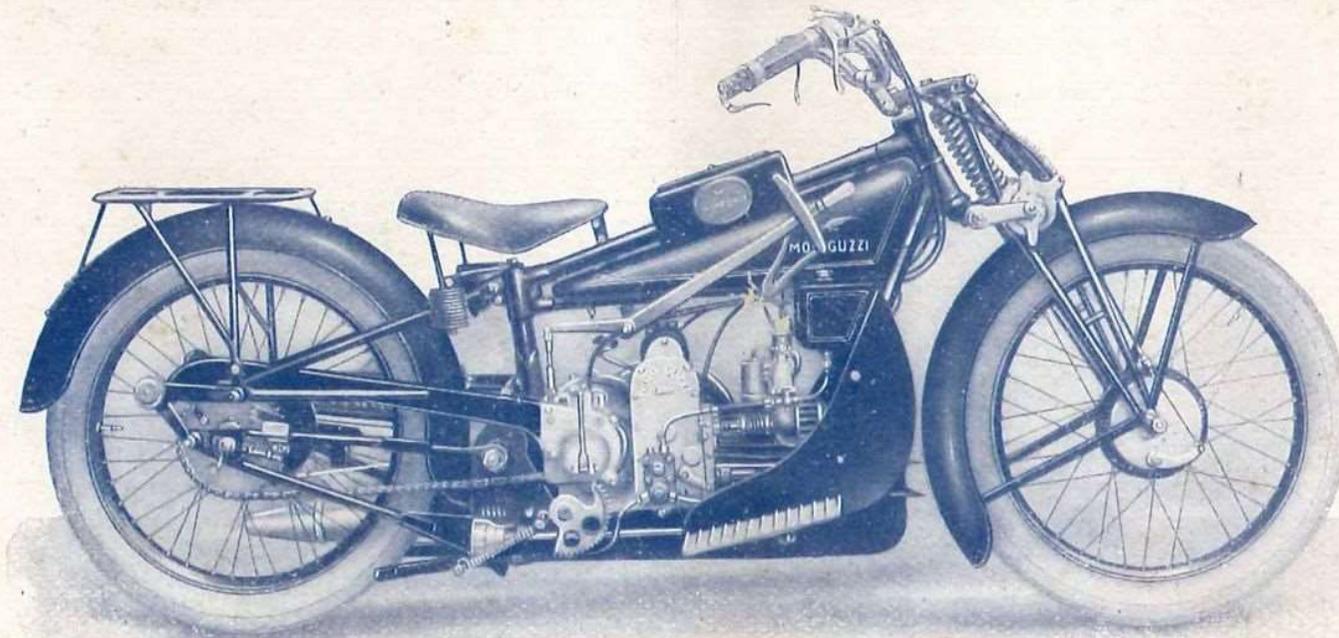
Il confort ottenuto è di gran lunga superiore a quello che si può avere da una vetturessa ed è solo paragonabile con quello delle moderne vetture a ruote indipendenti.

La stabilità della macchina, tanto alle basse che alle forti velocità, è accresciuta per lo spostamento in basso del centro di gravità della macchina e per la costante aderenza delle ruote al suolo.

La durata delle varie parti del telaio e del motore è pure di molto accresciuta per la soppressione tanto degli urti prodotti dalle ineguaglianze della strada, quanto dalla vibrazione trasmessa al telaio dal motore stesso. La soppressione poi dei sobbalzi e delle vibrazioni, che come è noto assumono energia, contribuisce ad aumentare il rendimento e la velocità della macchina; e ciò è tanto più sentito sulle strade cattive.

Questa moto permette la marcia a due e l'applicazione del carrozzino (*purchè questo abbia pure la sospensione elastica*).

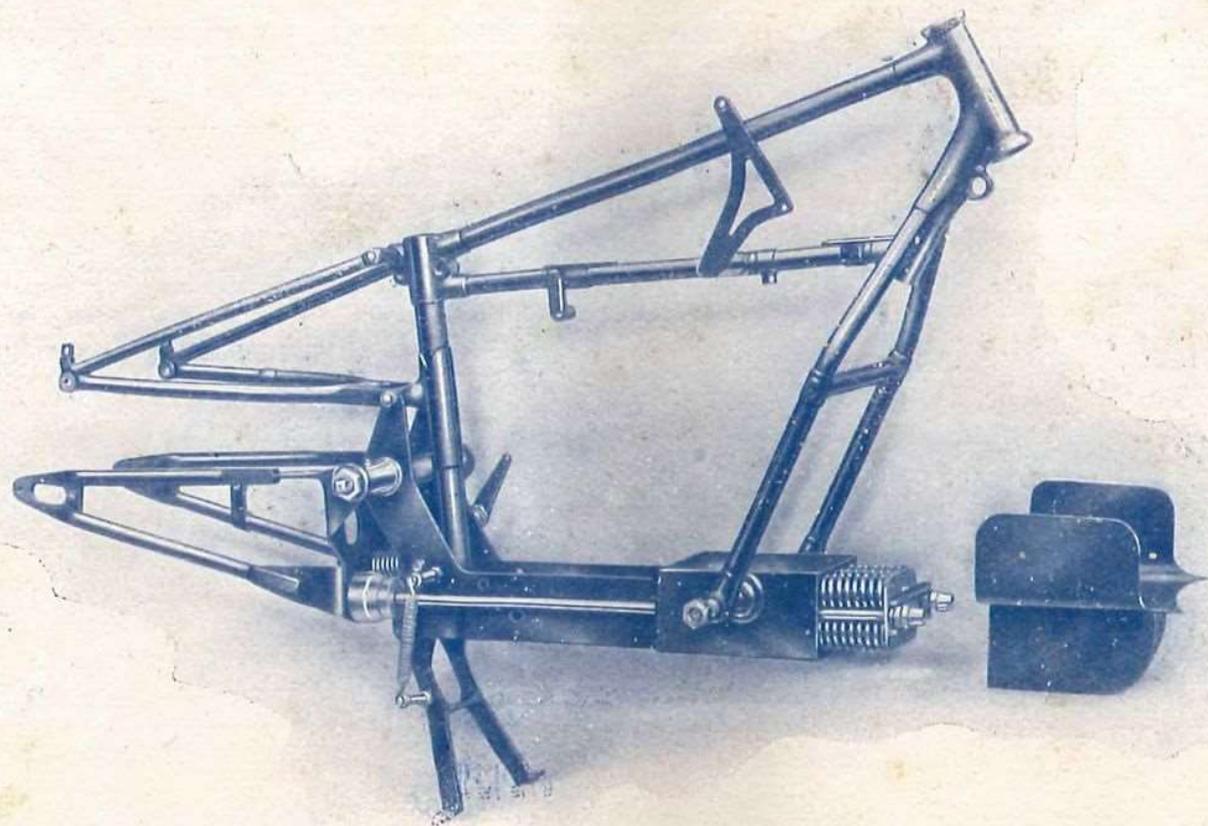
La moto viene montata con :
Motore Sport GUZZI 500 cm.³ — Forcella anteriore uguale al tipo 4 V. — Freni anteriore e posteriore a doppia espan-



TIPO GRAN TURISMO - lato distribuzione

sione — Ammortizzatori anteriore e posteriore — Pedane e paragambe — Pedale per sollevamento della macchina sul cavalletto — Marmitta di scappamento — Gomme Dunlop 26 x 3 — Sella Brooks.

PREZZO : L. **8650** per MOTO FRANCA PRESSO TUTTI I NOSTRI CONCESSIONARI ITALIANI.

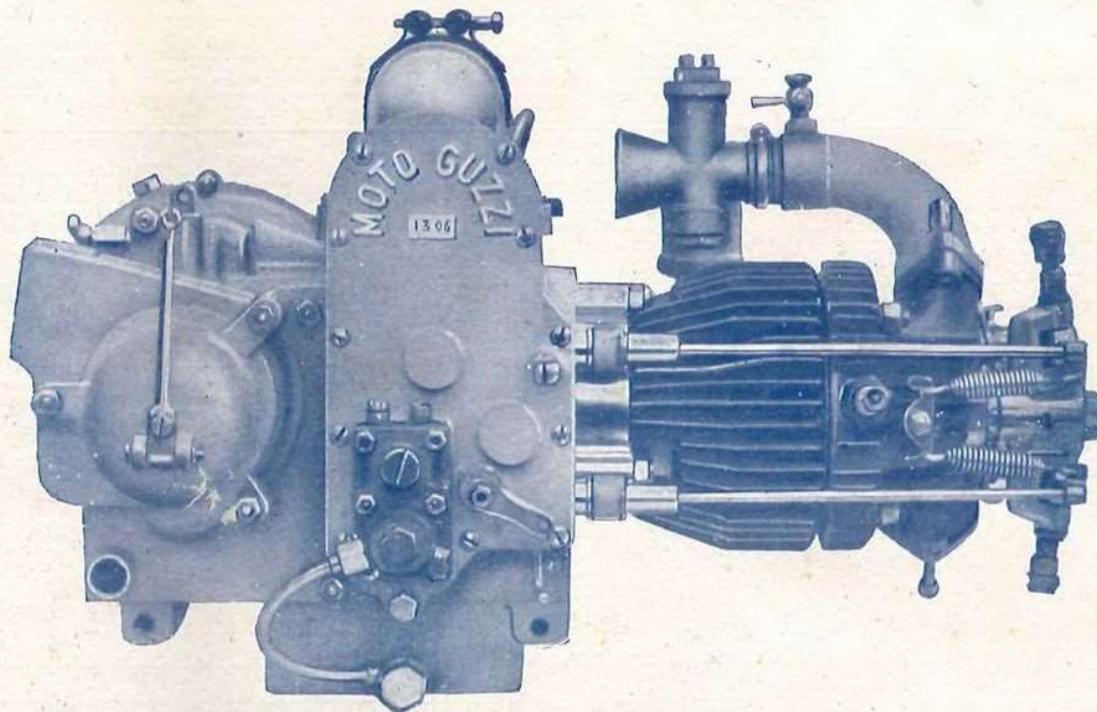
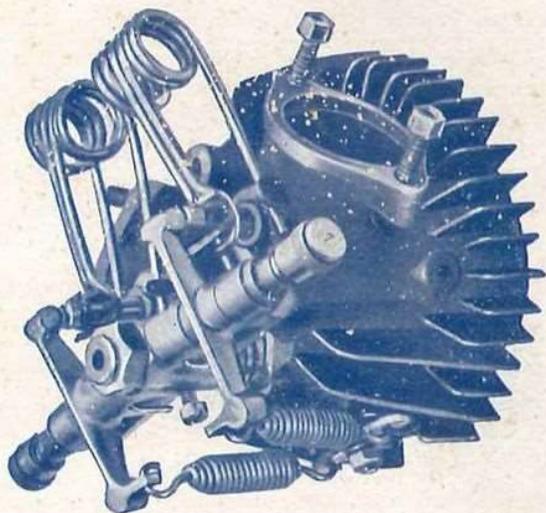


TELAIO ELASTICO - Brevettato.

Tipo CORSA 2 V.:

Differisce essenzialmente dal tipo Sport nelle seguenti caratteristiche:

Cilindro: Alette di raffreddamento di maggior superficie.



Testa del cilindro: Due grandi valvole ambedue in testa, comandate da aste e bilancieri.

Cambio di velocità: Uguale a quello del tipo Sport, salvo leggera variante nei rapporti di trasmissione.

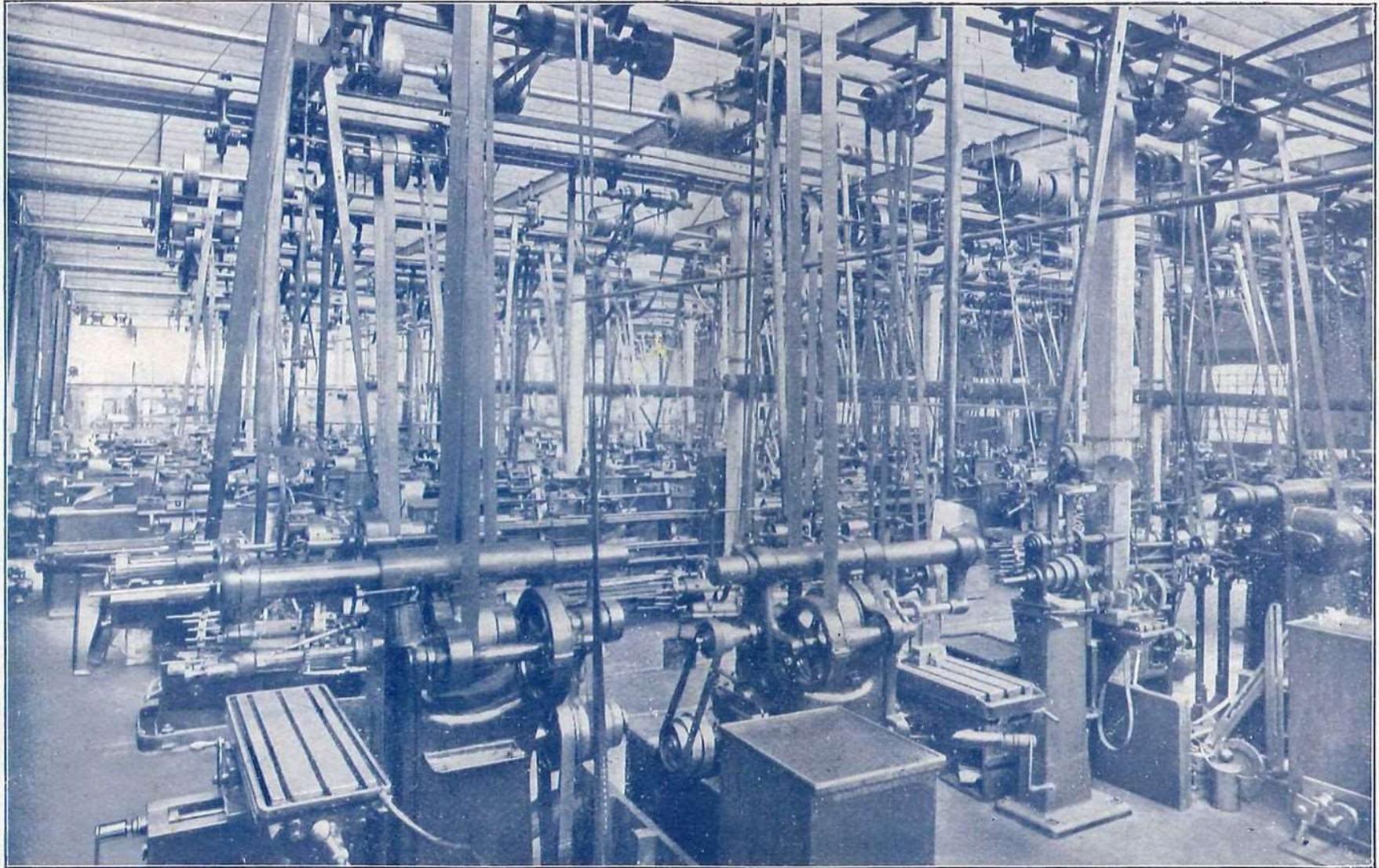
Carburatore: A. M. A. C. tipo Corsa.

Serbatoi: Rinforzati. Il serbatoio della benzina ha la capacità di litri 11, quello dell'olio di litri 3,2.

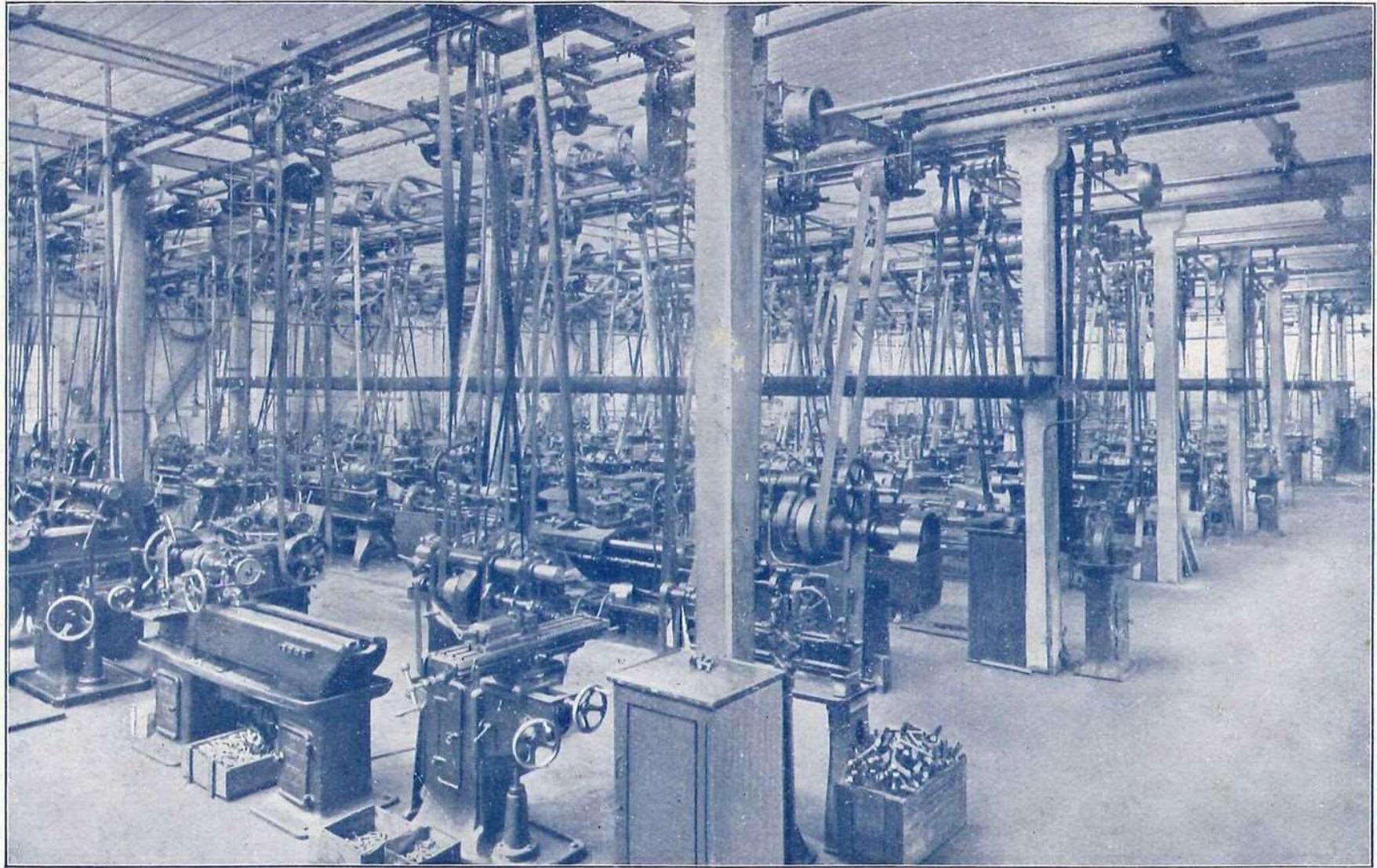
Velocità: Dal passo d'uomo a 120 km. all'ora.

Questo tipo è fornito senza portabagaglio come i nostri tipi corsa ad asse a cames in testa.

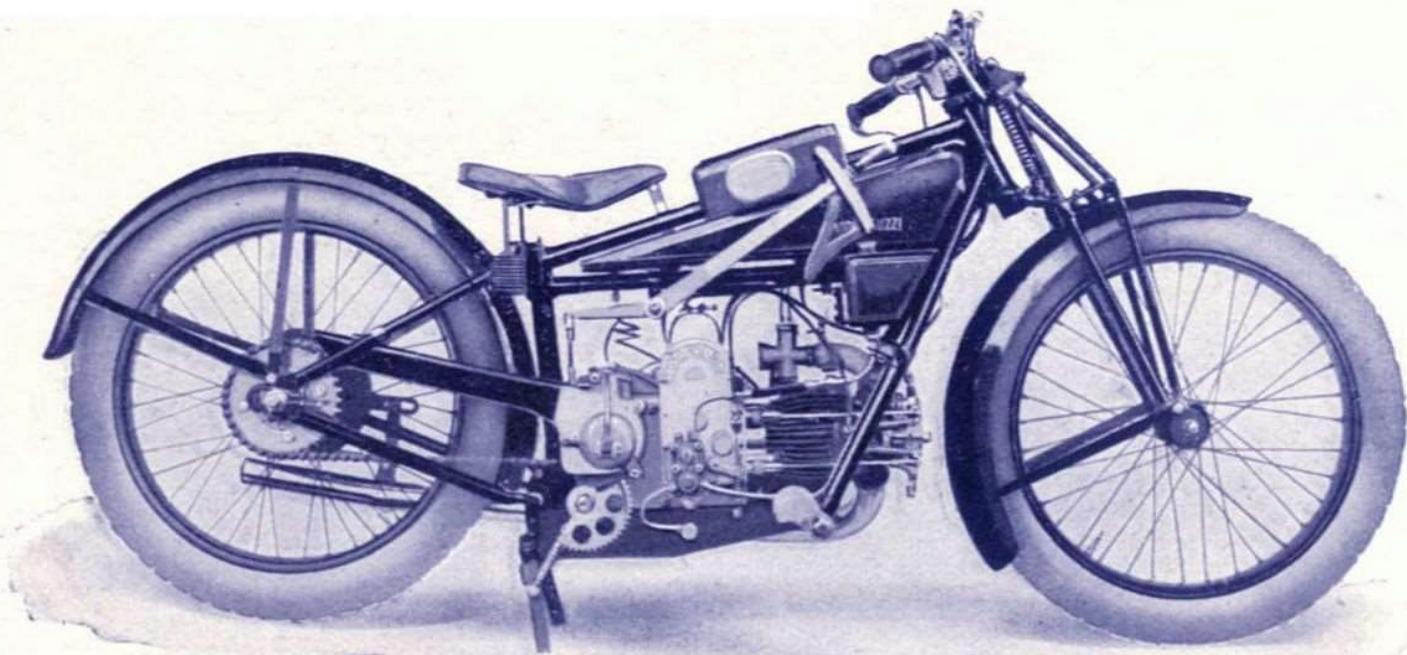
PREZZO: L. **7300** per MOTO FRANCA PRESSO TUTTI I NOSTRI CONCESSIONARI ITALIANI.



SALA MACCHINE



SALA MACCHINE



TIPO CORSA 2 V. - lato distribuzione.

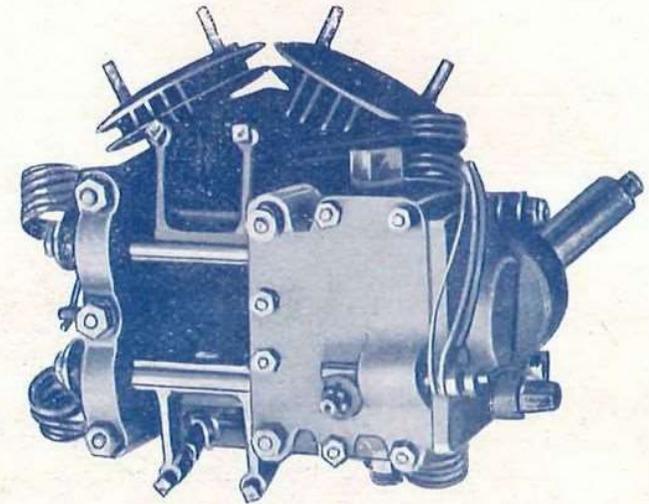
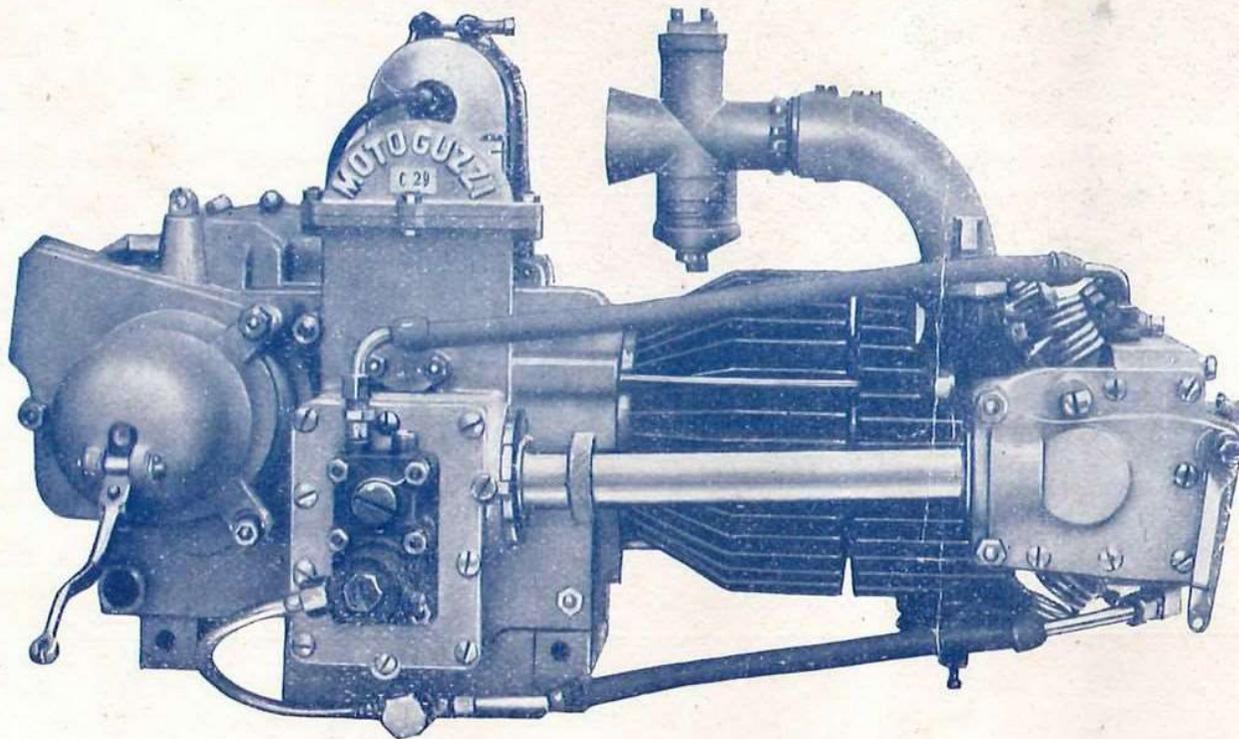
B) TIPI **CORSA** AD ASSE A CAMES IN TESTA

Tipo CORSA cat. 500 cm.³ 4 V. (Campionato d'Europa):

MOTORE

Monocilindrico orizzontale, alesaggio 88 corsa 82: cilindrata 499 cm³, testa cilindro riportata, in lega speciale di bronzo e facilmente smontabile.

Valvole: Quattro in testa comandate da asse a cames, pure in testa, racchiuso in apposita scatola d'alluminio. L'asse a cames è azionato da due



coppie di pignoni conici e da un giunto scorrevole, onde permettere il facile smontaggio dell'assieme. Il comando dalle cames alle valvole è trasmesso da bilancieri muniti di viti per il regolaggio.

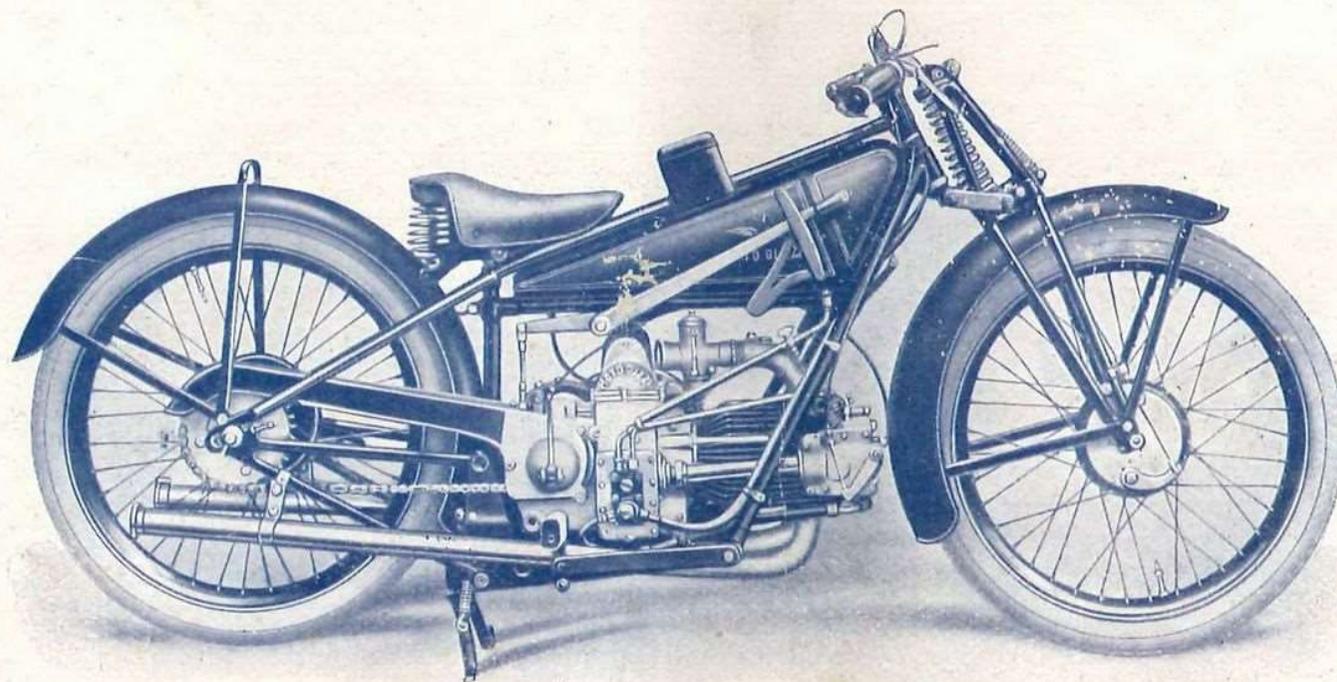
Biella: Leggera e resistentissima con testa montata su rulli.

Albero: A gomito in acciaio al nichel cementato e temperato, lavorante su un cuscinetto a sfere e su uno a rulli.

Pistone : In lega di alluminio speciale.

Carburatore : A. M. A. C.

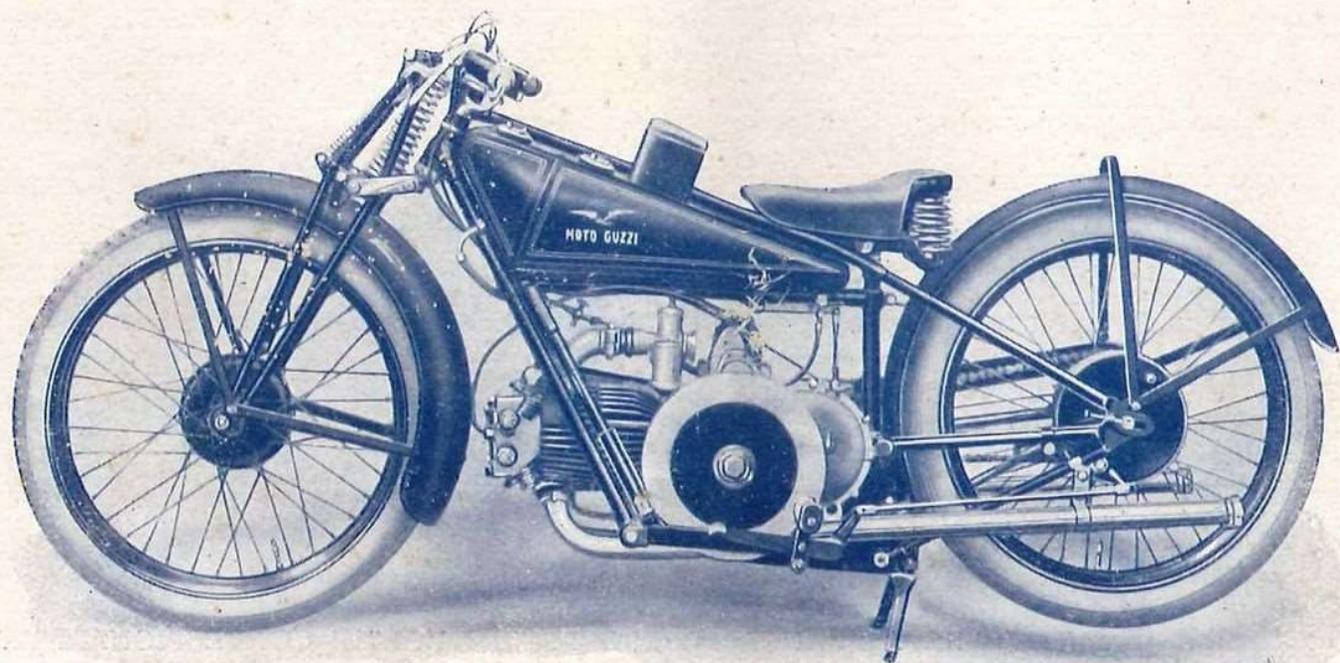
Lubrificazione : Completamente automatica a circolazione forzata, nel noto modello " **Moto Guzzi** „.



TIPO CORSA 4 V. Campionato d'Europa - lato distribuzione.

Cambio di velocità : Forma un unico blocco col motore ed è del tipo a train baladeur a tre velocità, lubrificato automaticamente dal motore stesso.

Frizione : A dischi.



TIPO CORSA 4 V. Campionato d'Europa - lato volante.

TELAIO

A doppi tubi con triplice forcella posteriore.

Forcella anteriore : Nuovo tipo (brevettato) speciale per moto da corsa con sistema di molle a compensazione, completamente regolabile. Tutti i perni sono rettificati e lavorano su cuscinetti di bronzo ricambiabili.

Manubrio : Sport orientabile.

Freni : Potenti, ad espansione su entrambe le ruote.

Serbatoi : Il serbatoio benzina ha la capacità di litri 10 circa ed è munito di rubinetto a doppio livello per il funzionamento normale e di riserva ; quello dell'olio ha la capacità di litri 4 circa.

Cassetta porta utensili : In lamiera stampata.

Verniciatura : Quattro mani di rosso con sottofondo di antiruggine.

Catena : Renold 5/8" \times 1/4"

Magnete : Bosch.

Sella : Terry.

Gomme : Dunlop a tallone da 27 \times 2.75.

Velocità : Circa 145 km. all'ora.

PREZZO : L. **9900** per MOTO RESA FRANCA PRESSO TUTTI I NOSTRI CONCESSIONARI ITALIANI.

Tipo **CORSA** cat. **250 T. T. (Tourist Trophy)** :

MOTORE

Monocilindrico orizzontale, alesaggio 68 corsa 68: cilindrata 248 cm³, testa cilindro riportata, facilmente smontabile.

Valvole : In testa comandate da asse a cames, pure in testa, racchiuso in apposita scatola d'alluminio. L'asse a cames è azionato da due coppie di pignoni conici e da un giunto scorrevole, onde permettere il facile smontaggio dell'assieme. Il comando dalle cames alle valvole è trasmesso da bilancieri muniti di viti per il regolaggio.

Biella: Leggera e resistentissima con testa montata su rulli.

Albero: A gomito in acciaio al nichel cementato e temperato, lavorante su un cuscinetto a sfere e su uno a rulli.

Pistone: In lega di alluminio speciale.

Carburatore: Binks - Comando a manopola.

Lubrificazione: Completamente automatica a circolazione forzata, nel noto modello "**Moto Guzzi**".

Cambio di velocità: Forma un unico blocco col motore ed è del tipo a train baladeur a tre velocità, lubrificato automaticamente dal motore stesso.

Frizione: A dischi metallici, con intercalati quattro anelli di ferodo.

TELAIO

A doppi tubi con triplice forcella posteriore.

Forcella anteriore: Nuovo tipo (brevettato) speciale per moto da corsa con sistema di molle a compensazione, completamente regolabile. Tutti i perni sono rettificati e lavorano su cuscinetti di bronzo ricambiabili.

Manubrio: Sport orientabile.

Freni: Potenti, ad espansione su entrambe le ruote.

Messa in moto: A pedale e settore dentato.

Serbatoi: Il serbatoio benzina ha la capacità di litri 8 1/2 circa ed è munito di rubinetto a doppio livello per il funzionamento normale e di riserva; quello dell'olio ha la capacità di litri 3 1/2 circa.

Cassetta porta utensili: In lamiera stampata.

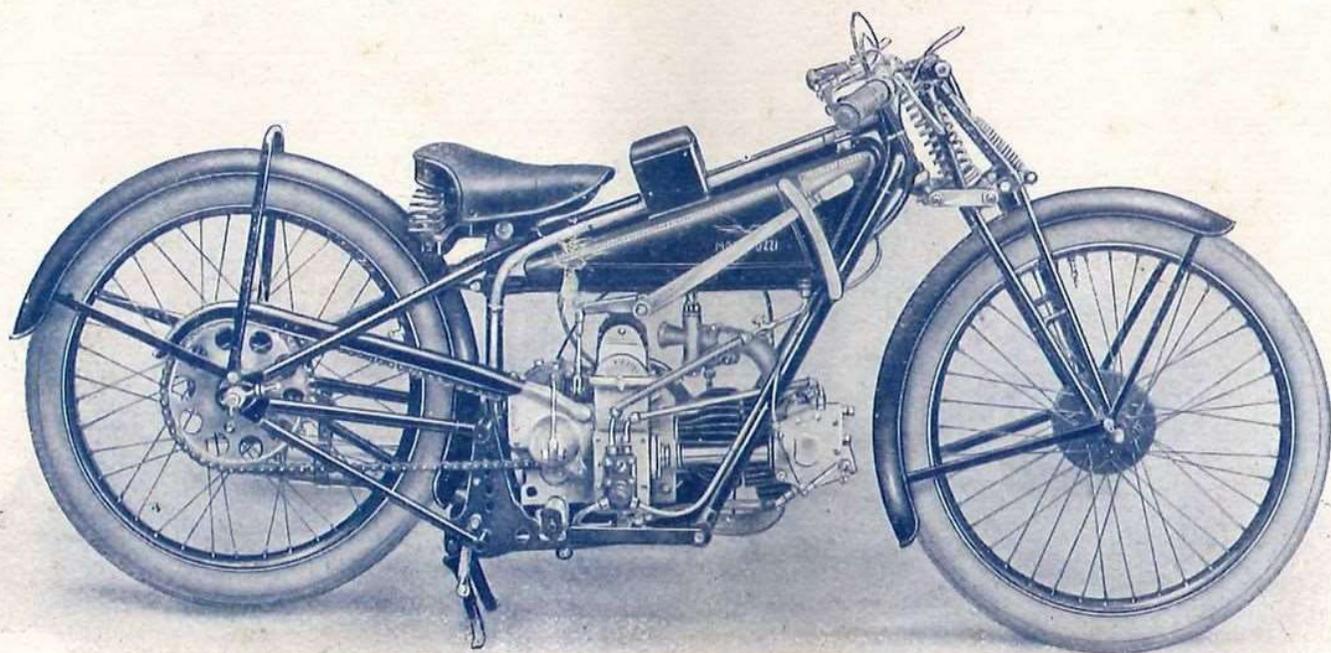
Verniciatura: Quattro mani di rosso con sottofondo di antiruggine.

Catena: Renold 5/8" × 1/4".

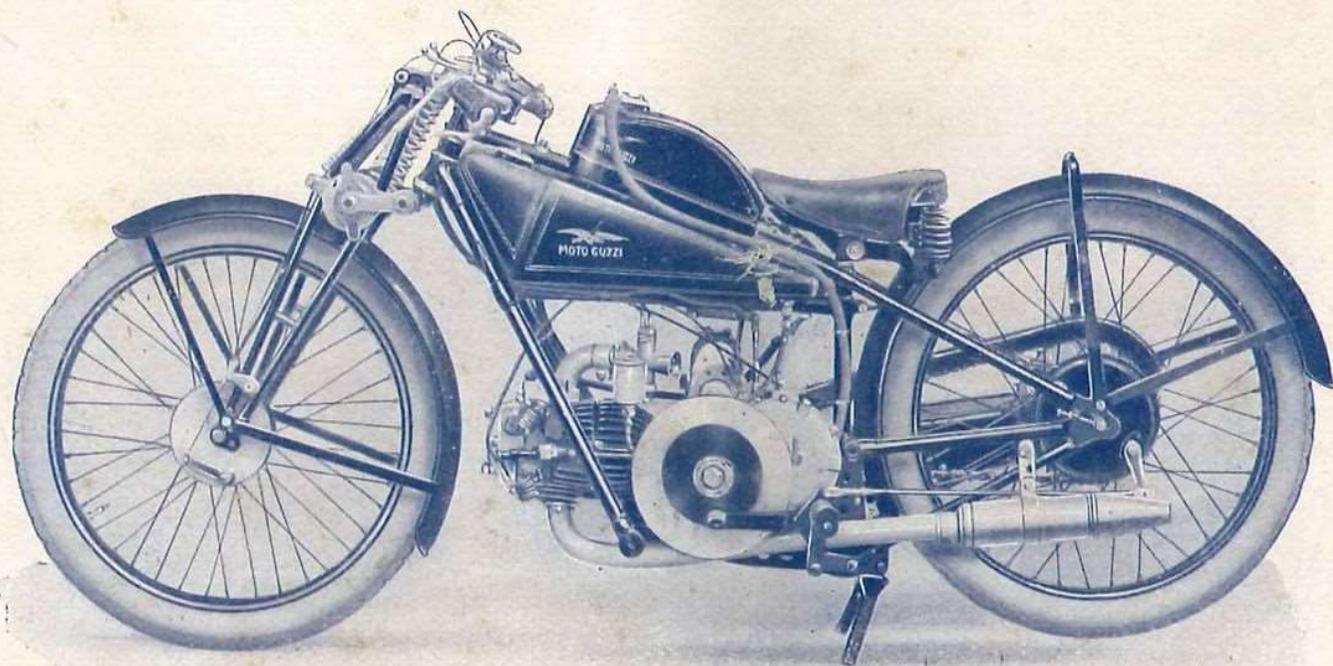
Magnete: Bosch.

Sella: Terry.

Gomme: Dunlop a tallone da 26 × 2 1/2 × 2 1/4.



Cat. 250 tipo T. T. (Tourist Trophy) - lato distribuzione.



Cat. 250 - Tipo S. S. (Gran Premio) - lato volante.

Velocità : Circa 118 km. all'ora.

Garanzia : 3 mesi alle nostre condizioni di vendita del modello Sport 500.

PREZZO : Lire **7900** per MOTO RESA FRANCA PRESSO TUTTI I NOSTRI CONCESSIONARI ITALIANI.

Tipo CORSA cat. 250 S. S. (Gran Premio) :

Differisce essenzialmente dal tipo T. T. nelle seguenti caratteristiche :

Testa : In lega speciale di bronzo.

Forcella anteriore : Come al tipo T. T. ma con ammortizzatore regolabile.

Serbatoio benzina : Capacità litri 12 circa.

Serbatoio dell'olio : Capacità litri 4, completamente staccato da quello benzina e sistemato superiormente ad esso.

Cassetta porta utensili : Sul fianco forcella posteriore.

Poggiapiedi : Pedale del freno sistemato più indietro che nel tipo T. T.

Messa in marcia : Abolita.

Frenasterzo : Regolabile.

Silenziatore : Apribile.

La compressione in questo tipo può essere variata togliendo uno spessore situato sotto il cilindro, a seconda che si usi miscele di benzina e benzolo o carburanti speciali.

PREZZO : L. **8800** per MOTO RESA FRANCA PRESSO TUTTI I NOSTRI CONCESSIONARI ITALIANI.

MATERIALE E LAVORAZIONE

La scelta dei materiali, i loro trattamenti termici di ricottura, cementazione e tempera, la lavorazione accuratissima eseguita secondo i dettami della moderna tecnica d'officina, sono stati oggetto di studi particolari e danno affidamento che ogni singolo pezzo della MOTO GUZZI risulta perfettamente adatto al proprio lavoro.

GARANZIA

La garanzia consiste nel nostro impegno di riparare o sostituire nei nostri stabilimenti entro un periodo di *sei mesi* dalla vendita, per i tipi Turismo e Gran Turismo, e di *tre mesi* per il tipo T. T. 250, quei pezzi che risultassero eventualmente difettosi per materiale e lavorazione e resici franchi di porto e di dogana nei nostri stabilimenti di Mandello del Lario. Sono escluse da tale garanzia quelle parti non costruite da noi, per le quali vale la garanzia delle Case costruttrici.

Per i tipi 4 V. Campionato d'Europa e S. S. 250, a causa dell'eccezionale potenza da essi sviluppata e dello sforzo anormale cui generalmente si assoggettano tali macchine in corsa, non assumiamo garanzia sulla durata del materiale mantenendo, come il solito, quella sulla scrupolosa esattezza di lavorazione.

Non accettiamo responsabilità sia per quelle Moto eventualmente alterate o riparate fuori dei nostri stabilimenti, come per quelle sulle quali siano stati montati pezzi non originali della Casa.

In nessun caso il Compratore potrà richiedere risoluzione del contratto o risarcimento di danni.

RISERVE

Ci riserviamo sempre il diritto di apportare alle Moto, senza preavviso e anche per ordini in corso, le modifiche che credessimo opportune per soddisfare esigenze tecniche o commerciali.

In questo nostro diritto sono pure comprese le eventuali variazioni nel tipo o nella marca degli accessori.

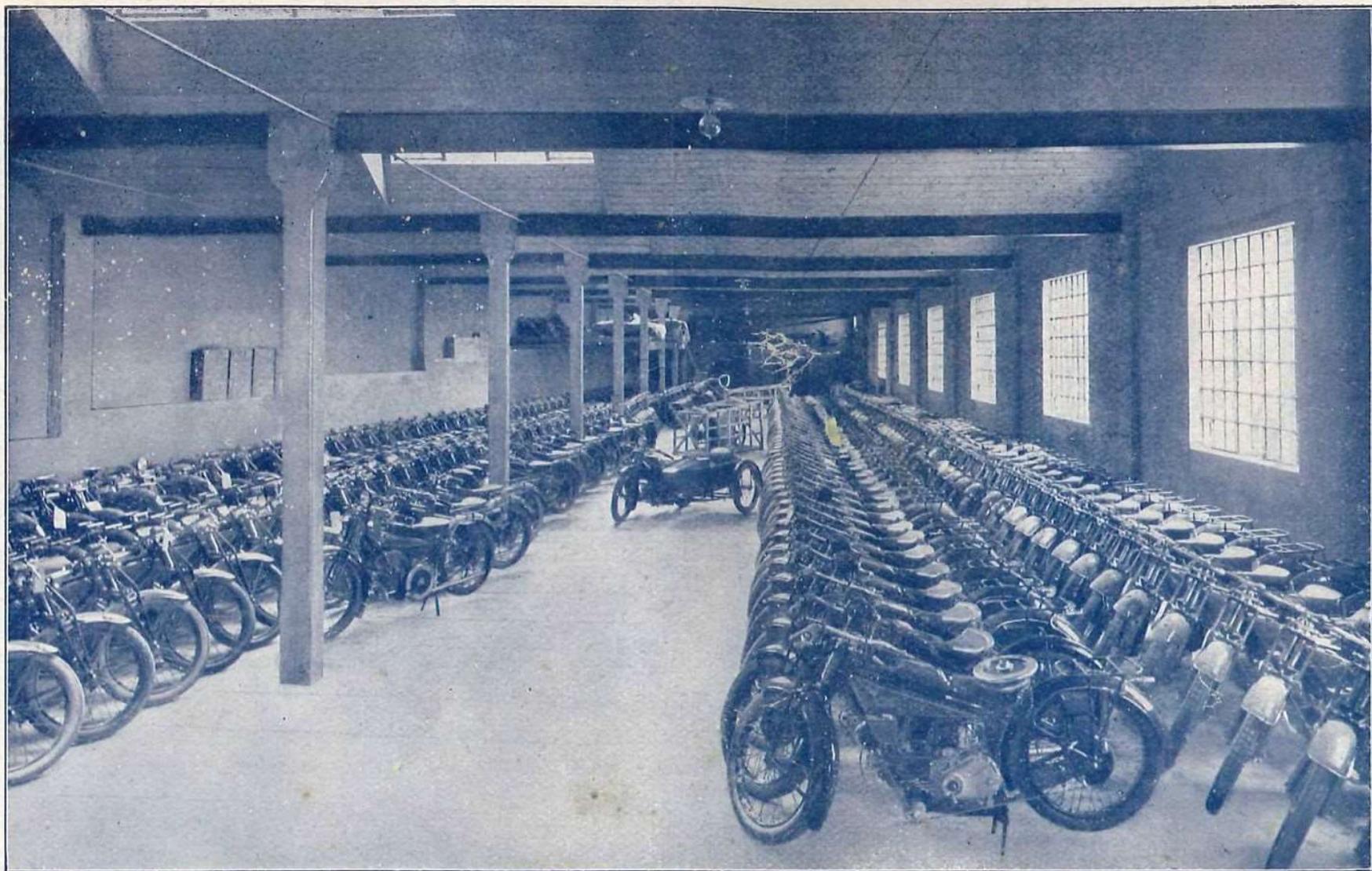
FORNITURE ACCESSORI EXTRA SERIE

TIPO SPORT con pedane e paragambe - Extra prezzo	Lire 100. —
IMPIANTO ELETTRICO, dinamo magnete Bosch 30 Watt - Extra prezzo	» 1000. —
FANALINO LATERALE, per Carrozzino (se la Moto ha l'impianto elettrico) - Extra prezzo	» 100. —
TROMBA ELETTRICA (Klaxon)	» 150. —

VOCI TELEGRAFICHE

TIPO SPORT	ALFA	TIPO CORSA 2 V. con impianto elettrico	CAPPA
TIPO SPORT con impianto elettrico	BETA	TIPO CORSA 4 V. Campion. d'Europa	MONZA
TIPO SPORT con impianto elettrico e pedane	GAMMA	TIPO CORSA 4 V. con imp. elettr.	EPSILON
TIPO SPORT con pedane	DELTA	TIPO CORSA 250 T. T.	LAMDA
TIPO GRAN TURISMO	OMICRON	TIPO CORSA 250 T. T. con imp. elettr.	LARIO
TIPO GRAN TURISMO con impianto elettrico	OMEGA	TIPO CORSA 250 S. S.	TAU
TIPO CORSA 2 V.	IOTA	TIPO CORSA 250 S. S. con imp. elettr.	RO
		CARROZZINO	SIDE

www.rpw.it



SALA SPEDIZIONI

Casa Edit. GIUSEPPE CORTI - LECCO

10.000 - XII - 1927

www.loveit

