

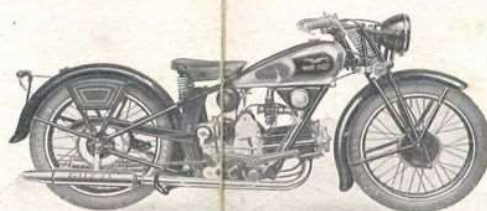
MOTO GUZZI

MODELLI 1937 - XV



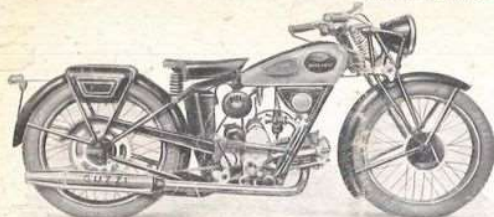
Tipo G. T. S. Alesaggio mm. 88 - corsa mm. 82 - cilindrata cm. 499 - testa del cilindro smontabile - valvole di ammissione laterale e di scarico in testa - cambio a quattro velocità comandato a mano o a pedale - frizione a dischi metallici - accensione a magnete - catena 5/8 X 1/4 - gomme Pirelli - anteriore 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 brevettato 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 ambedue 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



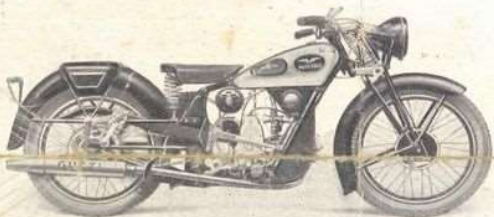
Tipo P. 250 Alesaggio mm. 68 - corsa mm. 64 - testa del cilindro smontabile, emisferica - valvole ambedue in testa, inclinate - cambio a tre velocità, comandato a pedale - frizione a dischi metallici - accensione a magnete - catena 1/2 X 3/16 - gomme Pirelli 3,00-19 - serbatoi - benzina litri 10, olio 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 ambedue 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. 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.

PREZZO L. 7.900



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 - 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 brevettato Moto Guzzi che assicura una incomparabile dolcezza di marcia anche su strade a fondo irregolare.

PREZZO L. 5.650



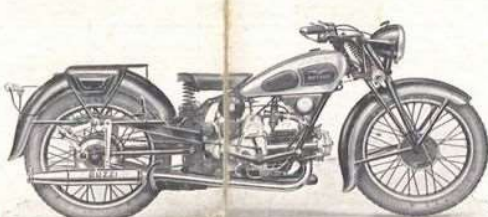
Tipo Sport 15 Alesaggio mm. 68 - corsa mm. 62 - cilindrata cm. 410 - testa del cilindro smontabile - valvole di ammissione laterale e di scarico in testa - cambio a tre velocità - frizione a dischi metallici - accensione a magnete - catena 5/8 X 1/4 - gomme Pirelli 3,50-19 - serbatoi - benzina litri 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 ambedue in testa, inclinate - cambio a quattro velocità, comando a pedale - frizione a dischi metallici - accensione a magnete - catena 5/8 X 1/4 - gomme Pirelli - anteriore 3,50 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



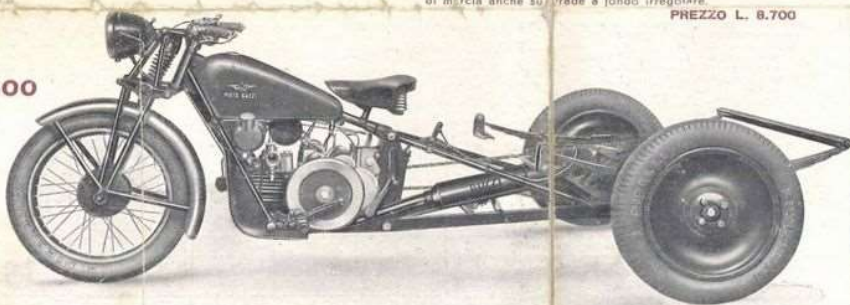
Tipo G. T. W Alesaggio mm. 88 - corsa mm. 82 - cilindrata cm. 499 - testa del cilindro smontabile, emisferica - valvole ambedue in testa, inclinate - cambio a quattro velocità, comando a pedale - frizione a dischi metallici - accensione a magnete - catena 5/8 X 1/4 - gomme Pirelli - anteriore 3,25-19 rigato, posteriore 3,50-19 serbatoi - benzina litri 12, olio litri 2,5 - freni ad espansione sulle due ruote - velocità km. 140. - 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.

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 sulla ruota anteriore, uno a nastro sulla scatola del differenziale - Gomme Pirelli - anteriore 3,50-19, posteriori 4,00-17 - Portale Q.118, 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

FIN dal suo primo apparire, nell'immediato dopo guerra, la «MOTO GUZZI», concepita, disegnata e costruita non secondo la tradizione, ma seguendo unicamente i concetti di logica, di razionalità e di praticità, costituiti 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 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» leggendaria.

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 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 ineccepibilmente 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 aver lubrificato quest'ultima, l'olio esce al 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 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 a richiamo delle valvole a forma di spillo, che lavorano in condizioni termiche ideali e consentono una minor lunghezza del gambo di valvole.

La «MOTO GUZZI» per prima nel mondo adottò la distribuzione ad asse a camme 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, antichissima, araldo della qualità e del lavoro italiano in tutti i mercati del mondo!

Creatrice del Telaio Elastico a molle elicoidali

