



"MOTO GUZZI,,

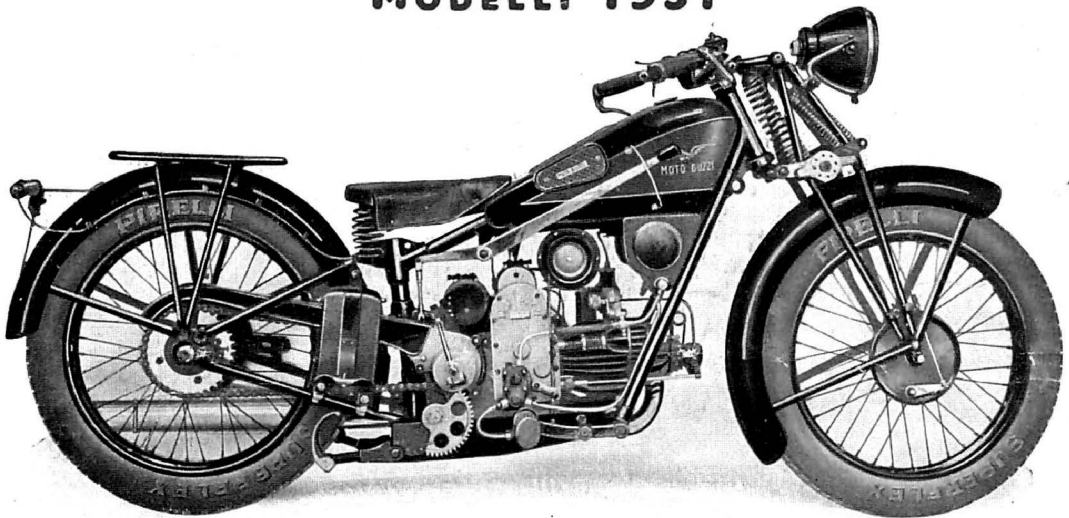
Soc. An. - Sede Legale: GENOVA - Piazza F. Corridoni, 8-13 - Telefoni 22-432 - 26-320

Stabilimenti ed Amministrazione: MANDELLO del LARIO (Como) - Telefono 18

Filiale: MILANO - Piazza Lega Lombarda, 3 - Telefono 91-421

Tipi Turismo Sport 15 e 2 V. T.

MODELLI 1931



Tipo SPORT 15 con impianto a dinamo separata - Lato distribuzione

Tipo SPORT 15:

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

Valvole di grande diametro per favorire il massimo afflusso dei gas: quella di aspirazione laterale e quella di scarico in testa, comandate meccanicamente, stampate in acciaio speciale, 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 e 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 - Lubrificazione automatica - 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 di precisione.

Accensione: Magnete Bosch, blindato.

Albero a gomito: Di acciaio speciale 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.

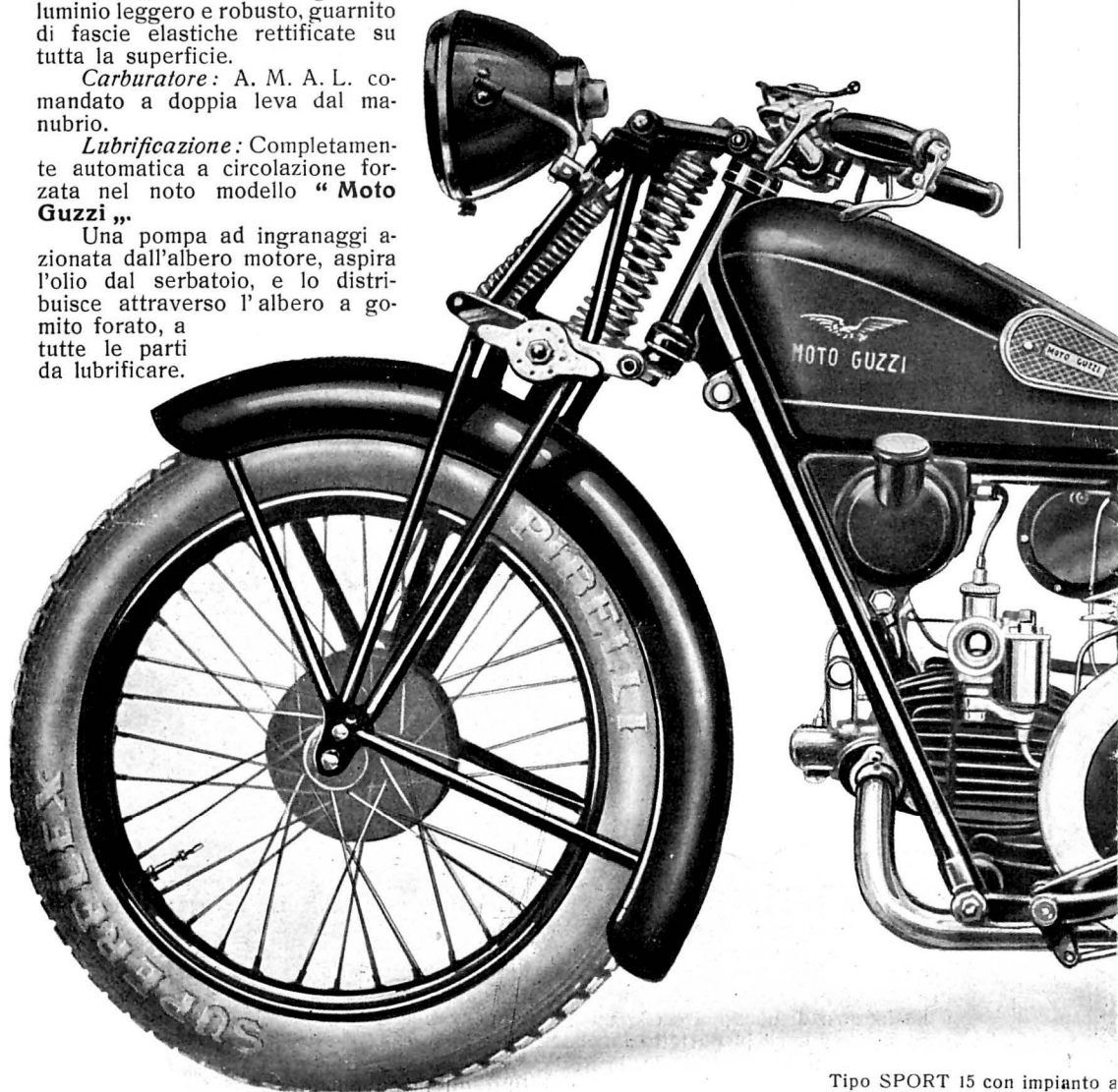
Biella: In acciaio al nichel, di forma tubolare, leggera e resistente, guarnita di cuscinetti di bronzo rivestiti di speciale metallo bianco antifrizione.

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

Carburatore: A. M. A. L. comandato a doppia leva dal manubrio.

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

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.



Tipo SPORT 15 con impianto a

La portata di detta pompa è grandissima in modo da assicurare una abbondante lubrificazione ed un giusto raffreddamento. L'olio cade infine nel sottocaratter; 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 1000 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. — Completamente ridisegnato, mantiene le caratteristiche di originalità del vecchio telaio Guzzi, che ha ormai fatto scuola, ed accentua le sue doti di stabilità.

E' robustissimo, costruito in tubi di acciaio senza saldatura, sopra maschere di precisione. La ruota posteriore si smonta istantaneamente; così pure il gruppo motore in blocco. Il centro di gravità della Moto risulta bassissimo; questo significa ottimo equilibrio, facilità di manovra e conforto di marcia.

Il piantone del telaio porta un dispositivo mediante il quale si fissa rigidamente ad esso il carter motore. Tale dispositivo ha il pregio grandissimo di attutire anche le minime vibrazioni trasmesse dal motore al telaio.

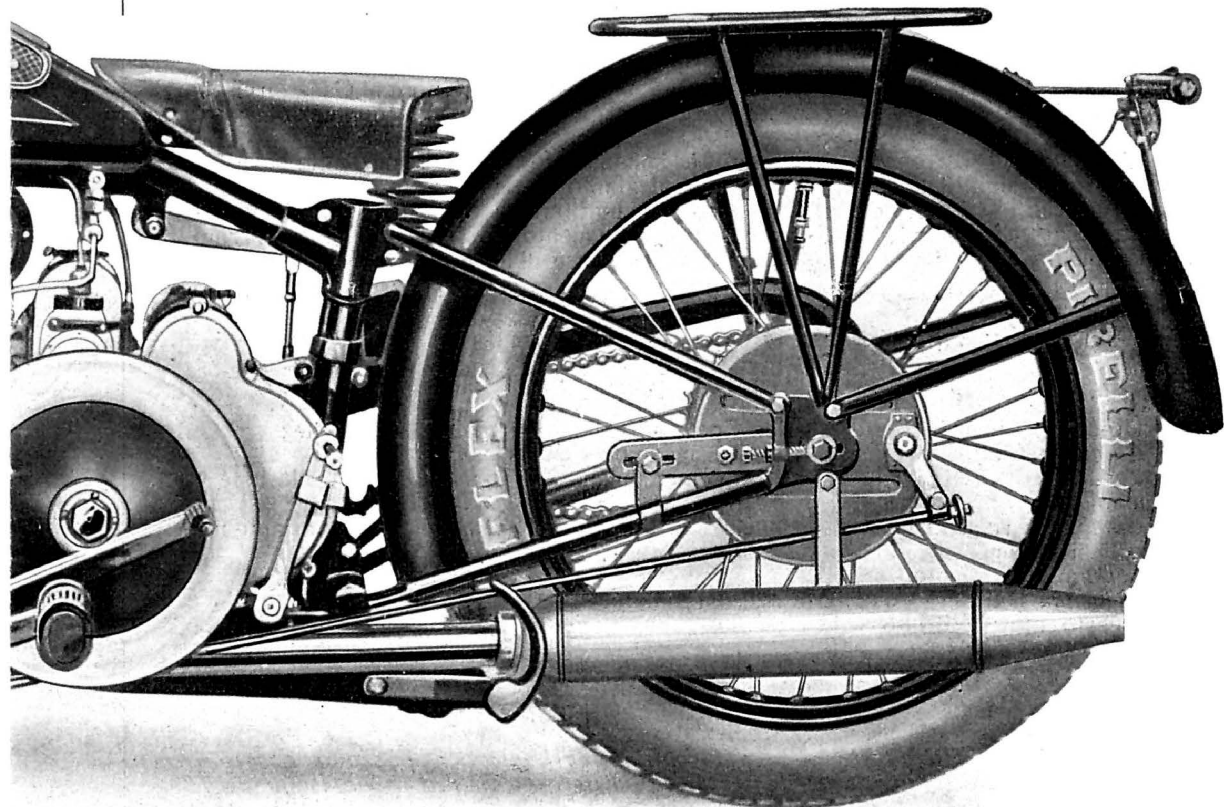
Forcella : Ad una molla centrale e due laterali compensatrici. Ammortizzatori laterali, regolabili a mano, durante la marcia.

Tutti i perni della forcella sono rettificati e lavorano su bronzine ricambiabili. Registrazione facile e perfetta di tutto il sistema. Lubrificazione Técalémit su tutti i punti di snodo.

Frenasterzo : Nuovo tipo brevettato, incorporato nel canotto di forcella e facilmente 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 con tamburo **nuovo tipo** a robusta nerva-



dinamo separata - Lato volante

tura manovrato a mano. Freno posteriore ad espansione manovrato a pedale. Dispositivo per il rapido regolaggio.

MoZZi : Il mozzo posteriore su cuscini a sfere è di tipo automobile; il suo perno è smontabile e permette con tutta facilità il cambio della camera d'aria senza toccare nè la catena nè il tamburo del freno. Mozzo anteriore su cuscinetti a rulli conici.

Cavalletto : Nuovo tipo a settore eccentrico. Questo sistema permette il sollevamento della macchina con una leggera pressione del piede.

Portapacchi : Spostato in avanti e sistemato in centro alla ruota posteriore. Con ciò si ottiene diminuzione di carico sulla ruota stessa nella marcia a due e maggiore stabilità.

Sella : Lycett.

Gomme : Pirelli Supreflex rinforzate, a cerchietto, 26 \times 3.50.

Serbatoio: Pur mantenendo la linea fondamentale del tipo Guzzi si è adottato il serbatoio a sella per la benzina, incorporando in esso la cassetta dei ferri, onde mantenerla in posizione centrale perchè più sorvegliabile e soggetta a minori scosse. Il serbatoio benzina contiene circa 11 litri; è munito di riserva e di ampi filtri. Larghe ginocchiere sono sistemate su di esso. Il serbatoio dell'olio (capacità circa 3 litri) diviso da quello della benzina resta nella caratteristica posizione Guzzi cioè frontale per ottenere il massimo raffreddamento. In esso è poi incorporato un efficientissimo depuratore d'olio.

Manubrio: Ad inclinazione regolabile.

Silenziatore: Efficiente, senza pregiudicare il rendimento del motore.

Verniciatura: Quattro mani di rosso scuro con sottofondo di antiruggine. Specchiature e filetti ai serbatoi.

Cromatura: Accuratissima. Tutte le parti che nei tipi precedenti erano nichelate sono ora invece in parte cromate ed in parte parkerizzate nere.

Misure: Lunghezza fra i centri delle ruote m. 1,43; lunghezza totale m. 2,13.

Sella: Altezza da terra cm. 65 circa (fu abbassata di circa 5 cm. e portata di altrettanto in avanti rispetto al tipo Sport 14); 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 molto facilmente; la testa del cilindro ed il cilindro vengono rapidamente smontati togliendo tre dadi. Tutte le parti in generale presentano la massima accessibilità.

PREZZO: L. 5900 PER MOTO RESA FRANCA PRESSO TUTTI I NOSTRI
CONCESSIONARI ITALIANI.

CARROZZINO per tipo Sport 15:

Il tipo Sport 15 è adattissimo per il traino del carrozzino, che pure la Casa fornisce.

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 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 RESO FRANCO STAZIONE MANDELLO del LARIO
(imballo escluso).

— La Moto non è garantita se ad essa vengono applicati carrozzini non originali Guzzi —

Tipo 2 V. T.:

Differisce essenzialmente dal tipo Sport 15 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 15, salvo leggera variante nei rapporti di trasmissione.

Serbatoio: Cromato.

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

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

PREZZO: L. 6400 PER MOTO RESA FRANCA PRESSO TUTTI I NOSTRI
CONCESSIONARI ITALIANI.

IMPIANTI ELETTRICI: I tipi di macchine sopradescritti, possono essere forniti, dietro esplicita richiesta, con l'uno o con l'altro dei seguenti Impianti Elettrici, tutti di 30 Watts:

Impianto Miller, a dinamo separata dal magnete, azionata da ingranaggi, completo di Claxon Bosch - Extra prezzo L. 630.

Impianto Bosch, a dinamo separata dal magnete, con regolatore di tensione, azionata da ingranaggi, completo di Claxon - Extra prezzo L. 770.

Impianto Bosch, con Dinamo-Spinterogeno, completo di Claxon - Extra prezzo L. 900.

Impianto Bosch Magnete-Dinamo, completo di Claxon - Extra prezzo L. 1000.

Si praticano anche condizioni di PAGAMENTO RATEATO fino a 18 mesi, come da apposita Tabella Generale

— GARANZIA e RISERVE come a Catalogo Generale —

— G O M M E P I R E L L I —