



Un cinquantenario da ricordare



• La reginetta della nostra rievocazione, quella che abbiamo scelto per il servizio fotografico, è la prima versione, numero di motore 3815, anno di produzione 1947. Molte sono le note salienti della motoleggerissima di Mandello: la più singolare è però costituita dalla levetta di comando del cambio a destra del serbatoio.

Piccolo, grande “Guzzino”

La moto per tutti, non solo nel ruolo utilitario ma anche turistico e sportivo. Costruita dal 1946 al 1965 in oltre 150.000 esemplari, è la prima Guzzi con motore a due tempi, lontanissima dalle tradizioni tecniche della Casa di Mandello. Delineata già durante la guerra da Antonio Micucci su scarse ma precise indicazioni di Carlo Guzzi. Indimenticabile!

DI MARIO COLOMBO

La Guzzi 65, o meglio il “Guzzino”, come si disse subito: mito di un’epoca ormai lontana, quella del dopoguerra, tante volte rievocata ma mai approfondita, nella quale le ristrettezze e i sacrifici si mescolavano all’entusiasmo della ricostruzione, alla certezza di un avvenire senz’altro migliore, ottenuto magari poco alla volta ma con il lavoro e, finalmente, l’onestà e la giustizia.

In quegli anni tumultuosi di iniziative in ogni campo, nel quale - per restare a noi - le novità motoristiche spuntano come funghi per placare la fame di mezzi di trasporto, la Guzzi 65 si

Parla l'inventore del "manico di scopa"

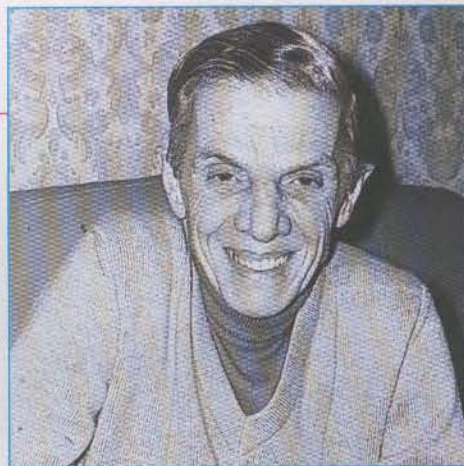
Carlo Guzzi chiamava così la "65" perché aveva il telaio a trave unico tubolare ben in vista. Il progettista Antonio Micucci ricorda le varie fasi che hanno portato alla nascita della popolarissima motoleggera

Brianzolo, Antonio Micucci nel 1942 lavora alla Olivetti di Ivrea, ma l'incubo dei bombardamenti aerei gli consiglia di sfollare a Mandello del Lario, dove entra subito in contatto con la Guzzi, anche perché è appassionato di motori e già detentore di alcuni brevetti in materia. Immediata l'intesa: «Bene», dice Carlo Guzzi, «da domani venga con me». Ed è tutto.

Micucci percorre in breve tutte le tappe della carriera, fino a diventare direttore di progettazione, con assoluta libertà di scelta. Le tappe più significative del suo lavoro sono rappresentate, oltre che dalla "65", dalla bicilindrica di 250 cc da corsa, dallo Zigolo, dalla 350 militare (che però non entra in produzione), dal "3x3", dal Trotter e dal Dingo.

Gli chiediamo quando parte il progetto della "65". E Micucci precisa:

«È stato il mio primo compito appena arrivato in Guzzi, cioè tra la fine del 1942 e l'inizio del 1943. Naturalmente allora non si parlava ancora di "65", la denominazione sarebbe stata scelta solo a conflitto finito. Anzi, in quel tempo erano in corso altri due progetti per il dopoguerra, una motoleggera 125 quattro tempi (copia in scala ridotta dell'Airone 250) e un micromotore per biciclette 30 cc due tempi con trasmissione a rullo da montare sulla ruota posteriore delle biciclette. Ma entrambi verranno scartati: la 125 perché di realizzazione troppo onerosa, il micromotore perché troppo miserello per potersi fregiare dell'aquila mandelliana. Così siamo andati avanti con quella che sarebbe poi diventata la "65": Carlo Guzzi voleva una macchina semplice, ma una vera moto, non un ciclomotore. Per questo mi ha ordinato di scegliere una cilindrata superiore ai 50 cc e le ruote alte. Aveva ragione, perché queste soluzioni furono tra i motivi del successo del Guzzino».



• Antonio Micucci, venticinque anni all'ufficio progettazioni Moto Guzzi.

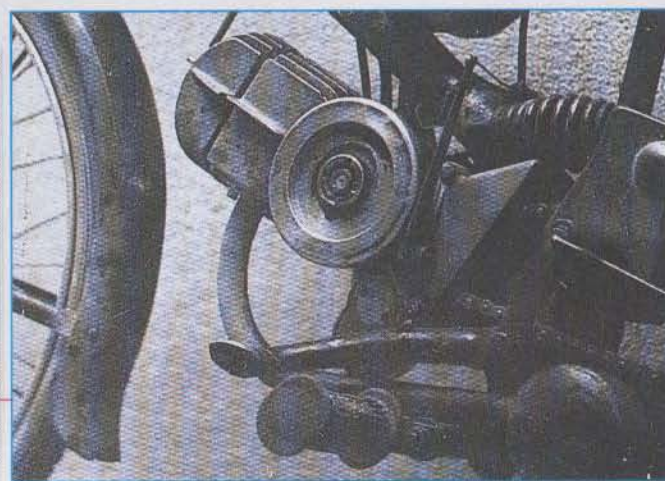
In breve tempo vengono approntati due motori: uno a distribuzione classica a tre luci con deflettore e cambio a due marce con innesto a sfere; e un altro con distribuzione a due travasi, pistone piatto, ammissione attraverso l'albero motore e cambio a tre marce, lo schema che verrà poi scelto per la produzione in serie. I due travasi erano opposti e diritti per aggirare il brevetto Schnürle, ancora valido in quegli anni. L'ammissione attraverso l'albero motore - soluzione sofisticata anche se non del tutto nuova - viene preferita per migliorare il tiro ai bassi regimi più che la potenza massima.

Anche per il telaio, Micucci imposta due prototipi: uno in lamiera stampata, a trave unica, e un secondo sempre monotrave ma in tubo. Ricorda Micucci: «Il "tubone" non piaceva a Carlo Guzzi, che lo considerava scarsamente affidabile; e ci volle l'autorevole intervento del fratello Giuseppe, ingegnere (l'ideatore, quindici anni prima, della classica sospensione posteriore Guzzi), per fargli accettare, calcoli alla mano, quello che aveva definito "un manico di scopa"».

I primi esemplari cominciano le prove su strada già pochi mesi dopo la fine della guerra. L'aspetto generale è praticamente già quello definitivo, ma il motore si presenta con il carburatore sulla destra, l'accensione con un magnete piazzato sotto il carter, la leva della frizione a sinistra e un piccolo volano esterno, sempre a sinistra, nelle tradizioni Guzzi. All'atto della produzione in serie, come si sa, carburatore e leva della frizione passano sul lato opposto, mentre per l'accensione viene adottato un più appropriato volano magnete alternatore.

Antonio Micucci lascia la Guzzi nel 1967, al passaggio di gestione seguito al ritiro della famiglia Parodi. In seguito collabora con la Innocenti (per la quale progetta alcuni ciclomotori) e con industrie spagnole. Vive ancora a Mandello, svolgendo lavori di ricerca in campo motoristico.

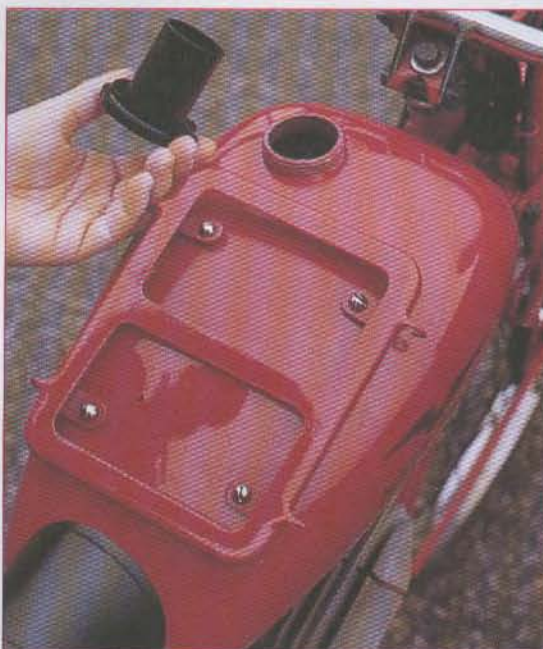
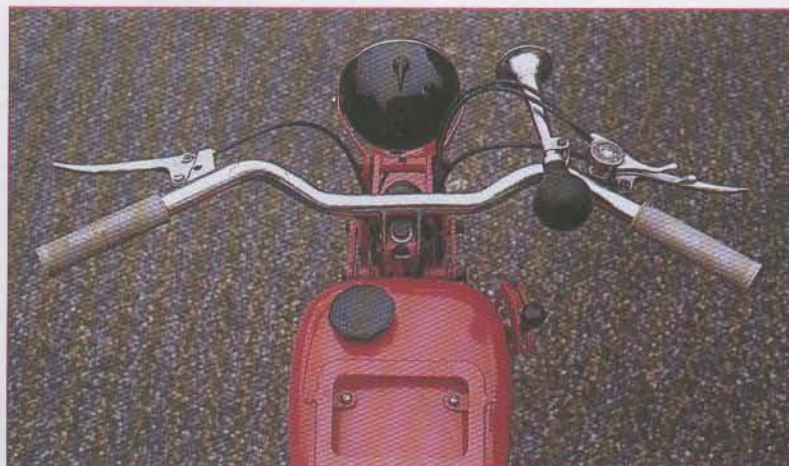
• Foto inedite del prototipo "65" con il volano esterno e il carburatore a destra.





• Poco più che ciclistiche le dimensioni, come si può facilmente notare dalla vista frontale con la ragazza. Scarno il manubrio, con il deviatore luci direttamente sul faro. Simpaticamente

arcaica già ai suoi tempi la trombetta a pera. Lo stesso dicasi per i comandi a manettino gas-aria. Molto pratici il piccolo portapacchi e il misurino per la miscela.



impone prepotentemente ispirando subito fiducia. Ai neofiti del motociclismo, per il suo aspetto semplice e pulito; ai già esperti che considerano i "micromotori" come giocattoli, per la sua razionalità; a tutti, per via del nome famoso.

Non bella nel senso usuale del termine, ma simpatica come sanno essere gli oggetti utili, la "65" in effetti ha tutto quello che occorre a un veicolo "serio": il cambio a tre marce, la trasmissione a catena, le sospensioni efficienti, le ruote grandi, la posizione di guida confortevole. E tutto senza quell'alone di diffidenza che le moto di grossa cilindrata hanno sempre suscitato nel grande pubblico.

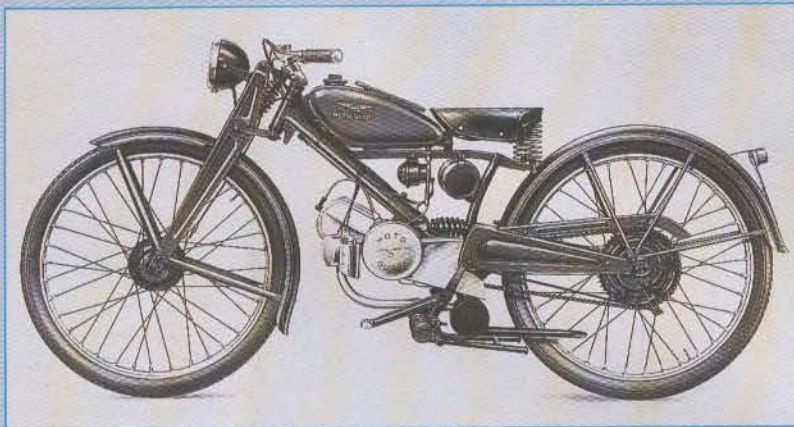
Il Guzzino diventa così la prima moto di tutta una generazione e significa, per molti, giovani e non più giovani, la possibilità di lavorare, di guadagnarsi la vita risparmiando tempo e fatica, di viaggiare, di uscire da un isolamento materiale e culturale al quale sembrava di essere condannati per sempre.

MOTO GUZZI Modello Lario		MOTOLEGGERA "65 c. c."	Gennaio 1946
CARATTERISTICHE TECNICHE DELLA MOTOLEGGERA "65 c. c."			
MOTORE	ciclo a due tempi con ammissione comandata da valvola rotante - alesaggio mm. 42 - corsa mm. 46 - platina senza distributore - cilindro in alluminio con cambiale ripartita - completamente montato su cuscinetti a rulli e a sfere		
RAPPORTO DI COMPRESIONE	1:5,5		
POTENZA EFFETTIVA	HP 2 a 5000 giri		
CAMBIO	in blocco col motore, a 3 marce comandate con coccia di innescaggio in bagno d'olio		
RAPPORTI CAMBIO:	BI 1:1 - II 1:1,71 - III 1:2,00		
COMANDO CAMBIO:	a leva a settore		
RAFFREDDAMENTO:	ad aria		
LUBRIFICAZIONE	a miscela - 5 per cento di olio minerale di buona qualità		
ALIMENTAZIONE	con carburatore a doppio comando		
CAPACITÀ SERBATOIO:	litri 5,6 circa		
CONSUMO MISCELA	5 litri ogni 50 Km. circa		
AUTONOMIA	320 Km. circa		
ACCENSIONE	con volano magnetico - alternatore per luce con motore in moto		
FRIZIONE	sull'alterno del cambio a dischi di ferro		
TRASMISSIONE	a catena		
TELAIO	a tubo centrale di grande diametro		
SOSPENSIONE	anteriore - fori forata a parallelogramma deformabile con molle agenti la compressione posteriore - con forcellone oscillante a molle agenti la compressione		
RUOTE	a raggi con cerchio da 26 - 1,5 a R		
GOMME:	20 x 5,84 x 2 tipo elettromotore		
FRENI	ad espansione - l'anteriore comandato a mano; il posteriore a pedale		
PASSO	mt. 1,185		
PESO	Kg. 46 circa		
VELOCITÀ MASSIMA	Km. ora 60 circa		
IMPIANTO ELETTRICO	Zucco anteriore a una luce con antiabbagliante e faretto posteriore		

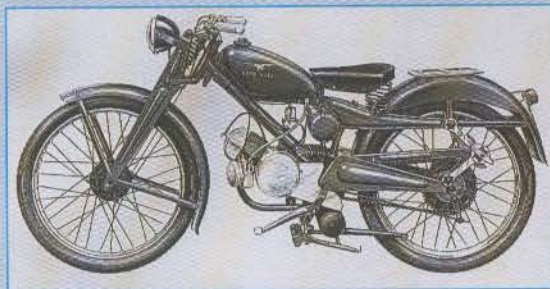
• La primissima scheda dati ufficiale della "65", diramata dalla Moto Guzzi nel gennaio 1946.

L'albero genealogico

In produzione per quasi vent'anni, dal 1946 al 1965, il Guzzino (poi Cardellino) risulta costruito in 158.692 esemplari, cifra record per i tempi. La successione dei vari modelli con relative modifiche. I numeri di matricola per la corretta identificazione



• Versione 1950 della "65".



• Versione 1954: nuova denominazione (Cardellino) ma cilindrata invariata.

Quanti e quando

In listino dal 1946 al 1954, il "vero" Guzzino 65 viene prodotto in 71.534 esemplari con numeri di telaio e motore identici fra loro ma indipendenti da quelli degli altri modelli della produzione Guzzi, allora numerati alla rinfusa. Nel periodo 1946-49 la numerazione - progressiva - va da 1 a 53.021; nel periodo 1949-54 va da 18110001 a 21120035, ovviamente senza "occupare" tutte le cifre disponibili. Il Cardellino 65 viene costruito dal 1954 al 1956 in 34.685 esemplari; la numerazione va da A 00 AA a A 49 GZ.

Il Cardellino 73 viene prodotto dal 1957 al 1961 in 47.236 esemplari; la numerazione va da B 00 AA a B 24 FF, unica sia per gli esemplari con cilindro in ghisa che per quelli che montano il cilindro a canna cromata.

Il Cardellino 83, infine, viene prodotto dal 1962 al 1965 in 5.237 esemplari; la numerazione va da C 00 AA a C 99 CF.

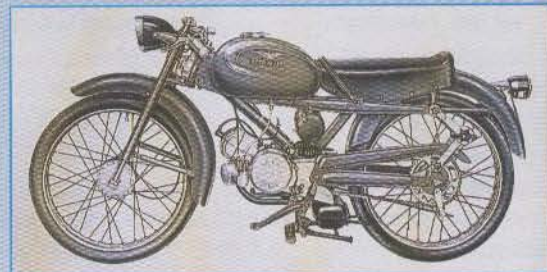
In totale, la produzione della "65" e delle varie versioni del Cardellino risulta quindi di 158.692 esemplari.



• Versione 1956 Cardellino Turismo, ancora di 65 cc.



• Pieghevole del Cardellino Turismo e Lusso 1957 con cilindrata maggiorata a 73 cc.



• Versione 1960 del Cardellino 73 cc.

• L'ultima versione del Cardellino, quella del 1962, con il motore maggiorato a 83 cc. Il malinconico sfondo periferico sembra intonato alla prossima fine di questa motoleggera.



Presentata nella primavera del 1946, tre anni dopo era già diffusa in cinquantamila esemplari. E se questo numero oggi può sembrare modesto, paragonato a certe cifre giapponesi, si tenga presente che tutta la produzione italiana dell'immediato anteguerra non raggiungeva le diecimila unità all'anno.

Tuttofare

Concepita come spartano veicolo monoposto, la "65" si dimostra subito più eclettica e generosa di quanto forse non si aspettavano i suoi stessi progettisti: quasi tutte vengono adattate al trasporto del passeggero, qualcuna è trasformata in moto da corsa capace di affrontare anche la durissima Milano-Taranto, la si accoppia al sidecar, diventa anche furgoncino a tre ruote. E gli accessori per renderla più "completa" non si contano più: dal cambio a pedale ai paragambe, dal gas a manopola al segnalatore del livello benzina. Nata a due tempi, viene anche trasformata in quattro, come si può leggere più avanti. Anche la Casa, del resto, aiuta l'immagine sportiva della sua piccola moto conquistando nel 1948, con un esemplare particolarmente elaborato, diversi record mondiali, culminati nel chilometro lanciato a oltre 96 orari.

Nel 1949 la Guzzi organizza a Mandello un raduno per i possessori della "65", al quale partecipano oltre quattordicimila persone da tutta Europa in sella a qualcosa come 12.660 moto, il che costituisce un vero e proprio record. Un evento che sconvolge la vita dei tranquilli borghi lecchesi, creando intasamenti di traffico da far impallidire quelli odierni.

Peppone e Don Camillo

Il Guzzino è veramente la moto di tutti: dell'operaio e dello studente, dell'impiegato e dell'artigiano, del medico condotto e del commesso viaggiatore, del campagnolo e del cittadino. Ma è probabilmente nella grande pianura padana, nell'Emilia-Romagna, che raggiunge la più alta popolarità, vuoi per le favorevoli condizioni ambientali, i vasti spazi, i lunghi rettilinei pianeggianti (le salite non sono il forte della "65"), vuoi per l'innato spirito motoristico della "terra de' mutòr". Tra i personaggi



• Veicolo e motore sono all'insegna dell'essenziale, con l'unica "complicazione" del distributore rotante ricavato nell'albero motore. Ma è una "complicazione" che ripaga perché migliora l'alimentazione.

della "bassa" che cavalcavano il Guzzino c'è anche Giovannino Guareschi, il padre di Peppone e Don Camillo che, pur avendo una vera collezione di auto e moto, lo predilige per girare i paesi del "mondo piccolo" alla ricerca di spunti per i suoi racconti.

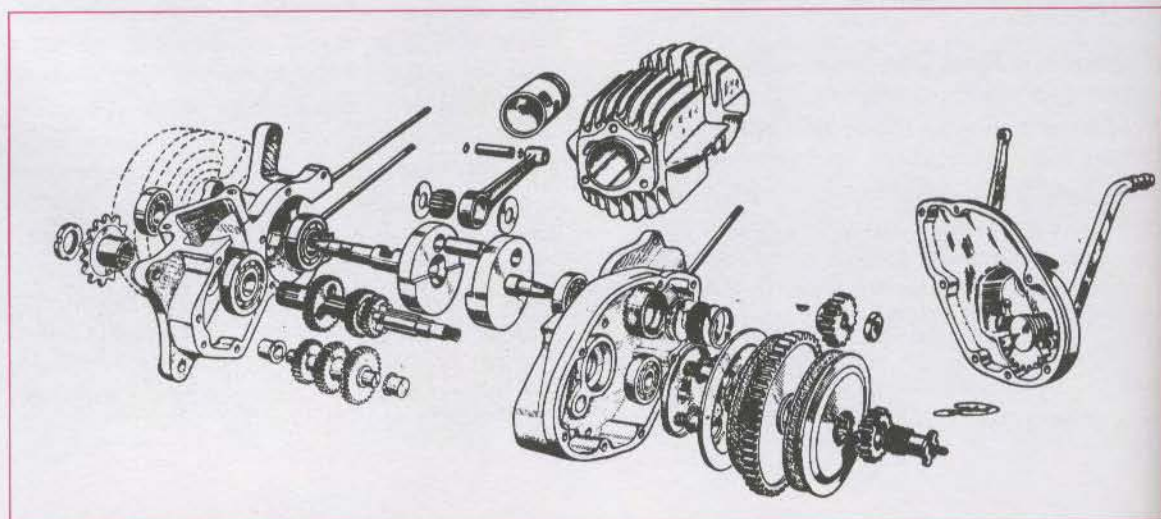
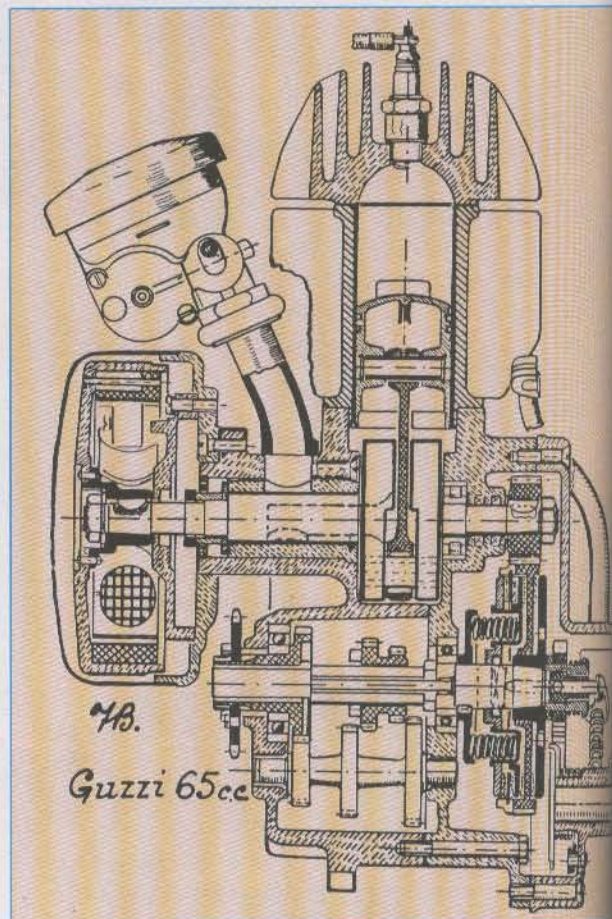
Insomma, la "65" è davvero emblematica del suo tempo, e contribuisce in maniera determinante a quel profondo cambiamento di usi e costumi nazionali che viene ricordato come il "miracolo economico". Una moto che, a distanza di tanti anni, è ancora nel cuore di chi l'ha posseduta, anche perché chi comprava il Guzzino era sempre nel suo intimo un motociclista, e quindi era diverso dagli "altri", dagli scooteristi, per esempio, che in genere usavano il loro mezzo come un qualsiasi oggetto utilitario, al quale non ci si affeziona più di tanto. E quando si è motociclisti a vent'anni, lo si è per tutta la vita... A questo punto, è giusto vedere come è fatto il Guzzino.



- Nelle foto, il semicarter sinistro e l'albero motore con la boccola di supporto, sempre sul lato sinistro. Chiaramente visibili le "forature" nella boccola e nell'albero per il passaggio della miscela. Il motore del disegno esploso è ancora sprovvisto della boccola di supporto, che verrà però introdotta già nei primissimi tempi della produzione per migliorare le condizioni di lavoro dell'albero. Come si vede, la boccola viene fissata al semicarter mediante una vite. Il disegno esploso illustra bene la semplicità dell'insieme.

Il telaio, semplicissimo, è formato da un tubo di 50 mm che scende dal cannotto di sterzo con una inclinazione di 45°. All'estremità inferiore porta infulcrato il forcellone della sospensione posteriore, in lamiera stampata, che comprime due molle a bovolo contro due blocchetti di fermo saldati al trave stesso. Un tubo arcuato, pressoché verticale, e un profilato orizzontale a "U" completano il tutto, sostenendo il serbatoio e la sella.

La forcella è in lamiera stampata e scatolata. Le ruote montano pneumatici da ciclo-furgone, misura scelta per la sua facile reperibilità. I



Vai tranquillo!

Come andava la popolarissima motoleggera? Piano ma lontano. Qualche problema con accensione e cambio. Freni scarsi. Ma portava a spasso tutta la famiglia e faceva la Milano-Taranto

Ai suoi tempi il Guzzino ha grande successo perché è semplice e maneggevole come un ciclomotore, costa quasi lo stesso ma è più affidabile e robusto, consente legalmente il trasporto del passeggero. Le sue prestazioni però sono praticamente quelle dei ciclomotori. Infatti la velocità massima (a solo) supera di poco i 50 orari. Spunto e ripresa molto modesti. Inoltre il rapporto della terza piuttosto lungo penalizza la marcia in salita o nei semplici falsopiani. Consumo: a parte le affermazioni pubblicitarie, in pratica non si percorrono più di 35÷40 km con un litro, perché si viaggia quasi sempre al massimo date le modeste prestazioni.

L'avviamento è rapidissimo, una o due pedalate al massimo anche da freddo, dopo aver chiuso l'aria e fornito il "cicchetto". Punto dolente di una volta erano le candele, che si sporcavano ogni 50÷100 km, ma questo era imputabile in massima parte all'olio del tempo, tant'è vero che oggi, preparando la miscela con gli appositi lubrificanti per due tempi, anche il Guzzino riesce a percorrere migliaia di chilometri senza inconvenienti all'accensione.

Notevolissime la robustezza meccanica e la resistenza alle "tirate" più gravose; e come esempio possiamo citare anche qui la partecipazione alla Milano-Taranto. La gara era lunga circa 1.400 km e questo significava viaggiare per più di venti ore a tutta manetta, sforzo proporzionalmente molto superiore a quello affrontato da una 500 da competizione, che impiegava molto meno tempo e le cui prestazioni consentivano di lasciar respirare ogni tanto il motore. Le sospensioni sono molto morbide e assicurano un ottimo *comfort* anche su fondo cattivo, a scapito però della tenuta di strada; ma dopo tutto, a 50 all'ora, il problema stabilità è piuttosto relativo.

Il Guzzino adotta alcuni comandi arcaici già ai suoi tempi, con il gas a manettino e il cambio a mano, scelti perché ritenuti più adatti a un guidatore principiante. Se il gas non crea inconvenienti, qualche perplessità pone invece il cambio, per il quale occorre - oltre ad abbandonare momentaneamente il manubrio - ri-

correre alla "doppietta" per evitare grattate, e agire con calma per trovare la giusta posizione: specialmente, come è ovvio, per quelle intermedie, folle e seconda. In pratica, quindi, si tende a cambiare il meno possibile, confidando sulla notevole elasticità del motore e sacrificando la ripresa. È da tener presente però che il traffico di un tempo non era così caotico come quello di oggi, per cui vi erano minori necessità di cambiare marcia frequentemente. Ad ogni modo, apparvero ben presto sul mercato le trasformazioni del comando da mano a pedale.



freni sono modesti, a tamburo laterale di piccolo diametro. Il motore a due tempi, montato a sbalzo e fissato con tre bulloni, ha il cilindro inclinato di 30°. Realizzato in alluminio fuso in conchiglia, ha il carter in due pezzi a taglio verticale, completato sulla destra dal coperpchio della trasmissione primaria e sulla sinistra dal piatto per il volano magnete. L'alimentazione di testa e cilindro presenta un andamento verticale, che ricorda il disegno adottato verso il 1930 per alcune pluricilindriche Guzzi da corsa e turismo.

L'albero motore è in tre pezzi: nei primi esemplari montato su tre cuscinetti a rotolamento, in seguito dotato dalla parte del volano (cioè a sinistra) di una lunga bronzina, per assicurare maggior resistenza alle sollecitazioni e maggior tenuta all'albero stesso che, cavo internamente, funge da valvola rotante per l'ammissione. La biella, chiusa, gira su rullini da 3 mm. Il pistone, piatto, reca due segmenti di tenuta. Distribuzione a incrocio di corrente con pistone piatto. Trasmissione primaria a ingranaggi, costruiti in un primo tempo a dentatura dritta, ma ben presto sostituiti da altri a dentatura elicoidale. La frizione a bagno d'olio, con sei molle a elica, nasce con due dischi di attrito, aumentati in seguito a quattro.

Cala il prezzo

Cambio a tre rapporti comandato a mano, con l'albero primario montato su cuscinetti a sfere, il secondario su bronzine. Con 2 CV a 5.000 giri, la "65" supera di poco i 50 orari e può scalare pendenze fino al 20%, consumando un litro di miscela al 5% ogni 40 km. Questi i dati ufficiali. Nel 1946 costava circa 80.000 lire,

aumentate poi, dopo la svalutazione del 1947, a 159.000. La "65" vera e propria resta in catalogo fino al 1954, senza grosse modifiche: l'applicazione del clacson elettrico nel 1948 (prima c'era soltanto una trombetta a pera), un forcellone posteriore più robusto nel 1949, vista la pressoché universale abitudine degli utenti a sovraccaricarla oltre il previsto, alcune semplificazioni introdotte nel 1953 per ridurre i costi (cilindro in ghisa, forcella non più scatolata, colorazione in grigio), consentono di ridurre il prezzo a 107.000 lire.

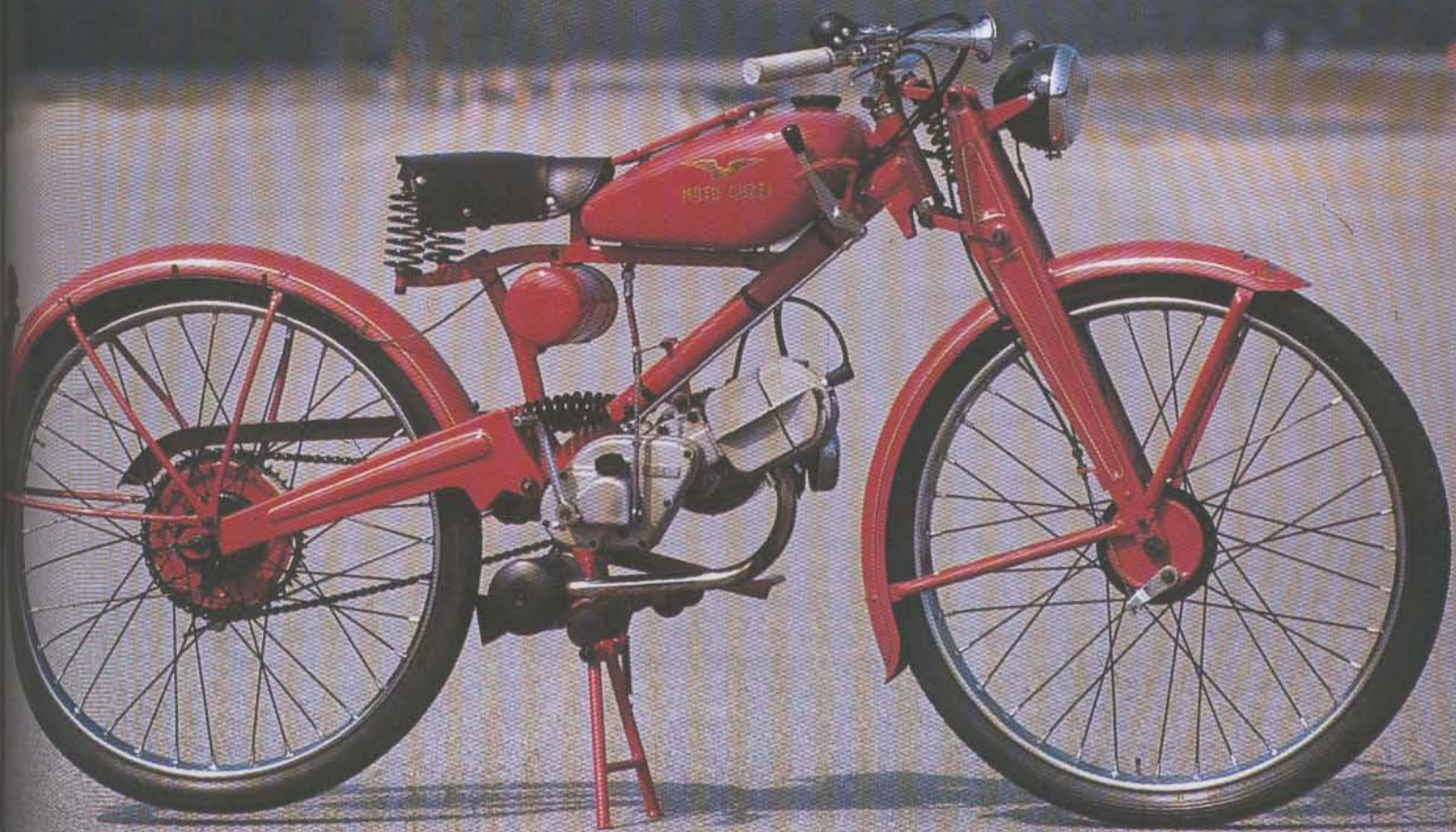
Arriva il Cardellino

Nel 1954 si apportano varie modifiche alla parte ciclistica, come l'adozione del parafango posteriore staccato dal forcellone, l'applicazione di ammortizzatori a compasso (modifiche che diverse ditte artigiane offrivano già da tempo) e l'impiego di cerchi da 20". Il prezzo viene ulteriormente abbassato a 99.600 lire. Così modificata, la moto assume il nome di Cardellino, un nome molto fortunato che finisce per estendersi anche alle precedenti "65". Il Cardellino resta in produzione vari anni, subendo via via ulteriori modifiche per mantenere il passo con le accresciute esigenze della clientela: forcella telescopica, freni a tamburo centrale, serbatoio più capiente nel 1956; cilindrata portata a 73 cc, cambio a pedale (finalmente!) e sdoppiamento nelle versioni Turismo e Lusso nel 1957; cilindro in lega leggera a canna cromata nel 1958; ulteriore aumento di cilindrata a 83 cc e nuove sospensioni alla fine del 1962. Ormai, però, il mercato sta cambiando: arrivano le utilitarie a quattro ruote e il Cardellino, troppo limitato nelle

prestazioni ed escluso dai vantaggi burocratici riconosciuti ai ciclomotori dal nuovo Codice del 1958, vede assottigliarsi sempre più la propria clientela. Così, nel 1965, dopo quasi vent'anni di onorato servizio e una popolarità ineguagliata da altri modelli Guzzi, termina la gloriosa e indimenticabile carriera della "65" e della sua discendenza.

• Utilitario sì, il Guzzino, ma riccamente dotato di doppie filettature a mano sulla forcella, sui parafanghi e sul forcellone. In vista anche il "pentolino" dello scarico con il suo bravo scappamento a coda di pesce.





I dati tecnici

(prima versione)

Motore: monocilindrico due tempi inclinato di 30° sull'orizzontale; testa e cilindro in lega leggera con canna riportata in ghisa; raffreddamento ad aria naturale. Alesaggio e corsa 42 x 46 mm = 63,7 cc. Compressione effettiva 5,5:1.

Alimentazione: miscela al 5%; capacità serbatoio 6,5 litri, senza riserva. Carburatore: Dell'Orto MA 13; diffusore 13 mm; getto max 60 estate, 65 inverno; getto min 40; pulverizzatore 260; valvola gas 65; ago conico C8 fissato alla 2ª tacca dall'alto; galleggiante 7,5 gr; filtro aria a paglia di ferro.

Accensione: volano magnete alternatore Marelli MVA 13A oppure Filso MAVS 25-6-140 F 0102, sulla sinistra; anticipo fisso: le puntine devono cominciare ad aprirsi quando la freccia segnata sul volano dista da quella tracciata sul carter 34 ÷ 36 mm per il Marelli e 36 ÷ 38 mm per il Filso. Distanza fra le puntine, 0,35 ÷ 0,45 mm; candela grado termico 175 - 225 vecchia scala Bosch.

Lubrificazione: trasmissione-cambio: olio SAE 50; tappo per il livello sul carterino trasmissione primaria; sostituzione ogni 10.000 km.

Frizione: a dischi multipli di ferro e acciaio, in bagno d'olio.

Cambio: in blocco a tre rapporti comandato a mano con settore sulla destra del serbatoio, a *train balladeur* e presa diretta. Rap-

porti interni: 2,62 - 1,71 - 1:1.

Trasmissioni: primaria a ingranaggi elicoidali, rapp. 3:1, sulla destra; finale a catena 1/2" x 3/16", sulla sinistra, rapp. 3,4:1. Rapporti totali: 26,6 - 17,44 - 10,2:1.

Telaio: monotrave in tubo di acciaio diam. 45 mm, inclinato di 45°; motore a sbalzo.

Sospensioni: forcella a parallelogramma in lamiera stampata e scatolata, con mollone centrale biconico in compressione; forcellone posteriore oscillante in lamiera stampata e scatolata, con due molle a bovolo in compressione.

Ruote e pneumatici: cerchi in acciaio da 26 x 1 3/4R con gomme 26" x 1 3/4 x 2 ant. e post.

Freni: a tamburo laterale, in acciaio.

Impianto elettrico: volano magnete 6V/30W; faro anteriore con lampada bilux 25/25 W; fanalino posteriore con lampada 3 W.

Dimensioni e peso: passo 1.185 mm; lunghezza 1.930 mm; larghezza (manubrio) 700 mm; altezza (manubrio) 930 mm; altezza minima da terra 135 mm; peso motore 13 kg; peso complessivo 45 kg.

Prestazioni dichiarate: potenza 2 CV a 5.000 giri; velocità 20 km/h in prima, 30 km/h in seconda, 50 km/h in terza. Pendenza massima superabile 20%. Consumo 40 km/litro; autonomia 260 km.