

CLASSIC CYCLES

Motor von den Sechzigern bis heute

■ Story:
Velocette "Mock Eight"

■ Technik:
Steuerkettenreparatur

■ Neoklassik-Test:
Honda CB Seven Fifty

■ Story: Friedel Münch
und seine Motorräder



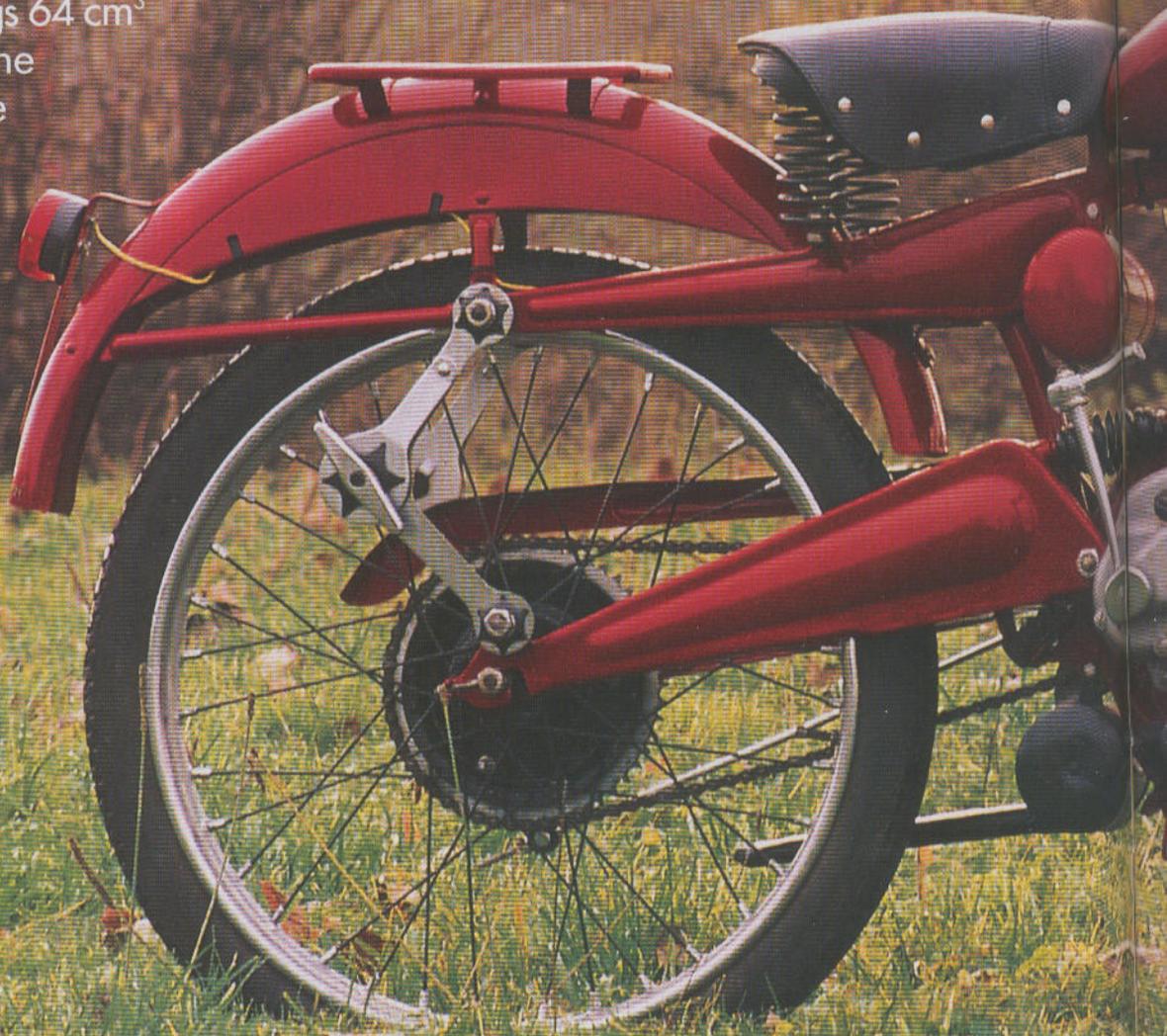
Moto Guzzi "Cardellino"

Clubadressen, Terminservice, private Farbanzeigen kostenlos!

Auch ein Stieglitz kann ein Adler sein ...

Zwischen 1954 und 1965 produzierte Moto Guzzi das Modell "Cardellino", zu deutsch Stieglitz. Mit einem Hubraum von anfangs 64 cm³ rundete der kleine Finkenvogel die Moto Guzzi-Modellpalette nach unten hin ab.

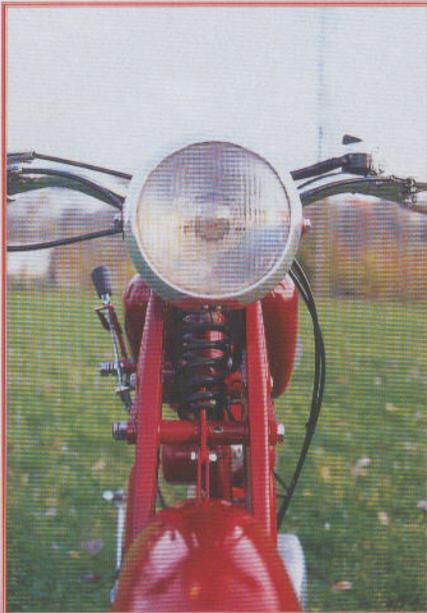
Text & Fotos: Peter Pfeiffer





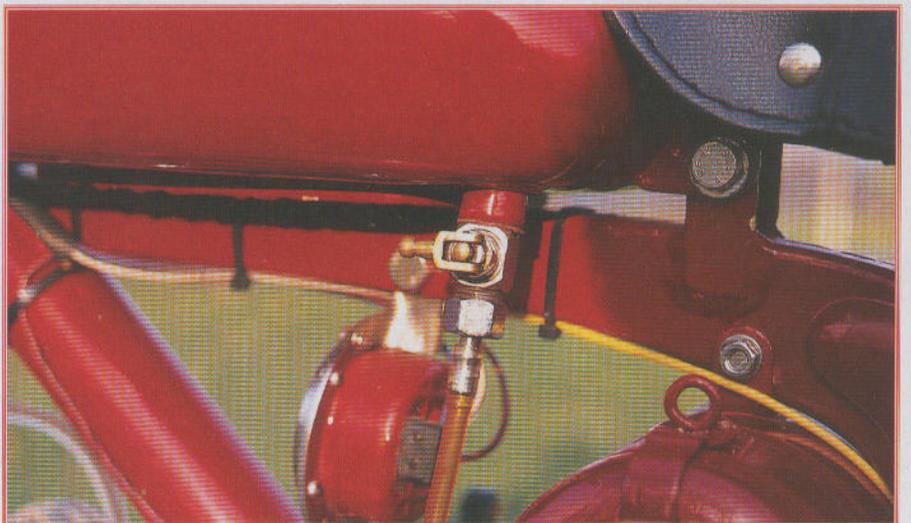
Italiens vornehmste Aufgabe nach dem zweiten Weltkrieg war ein möglichst rascher Wiederaufbau des Landes, vor allem in wirtschaftlicher Hinsicht. Kompressor-Maschinen, Geschwindigkeitsrekorde sowie ausgefeilte technische Wunderwerke der Motorrad-Kunst waren nun, nach mehreren Jahren Kriegswirren, so fehl am Platz, wie noch nie in der Motorradgeschichte zuvor.

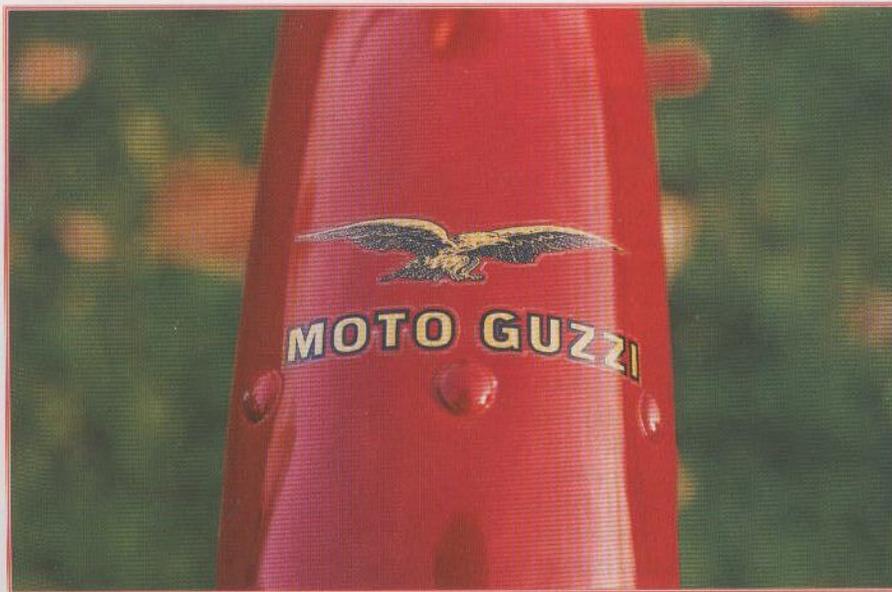
Vernunft, Rationalität und Bescheidenheit waren die Gebote der Stunde, und so grübelten die Ingenieure an den Zeichentischen in Mandello del Lario darüber nach, wie man mit möglichst geringem Einsatz eine maximale Mobilität schaffen könne. Was dabei herauskam, war ein Leichtmotorrad mit einem geeigneten Einzylinder Zwei-



taktmotor, der rund 2 PS bei 5.000 min⁻¹ zur Verfügung stellte. "Motoleggera 65" war die offizielle Bezeichnung dieses Modells, welches im Volksmund schnell unter dem Namen "Guzzino" bekannt wurde. Bereits nach drei Jahren hatte Moto Guzzi mehr als 50.000 Exemplare dieses Leichtmotorrads unter das Volk gebracht, eine bis dato in der italienischen Motorradindustrie nie erreichte Leistung. Das motorisierte Zweirad war unbestritten das Fortbewegungsmittel Nummer eins in Italien geworden.

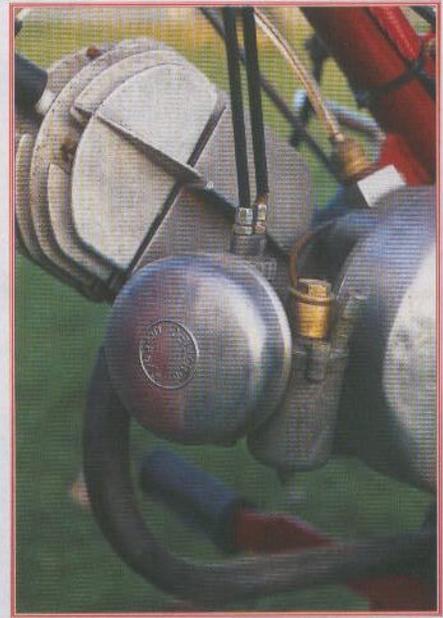
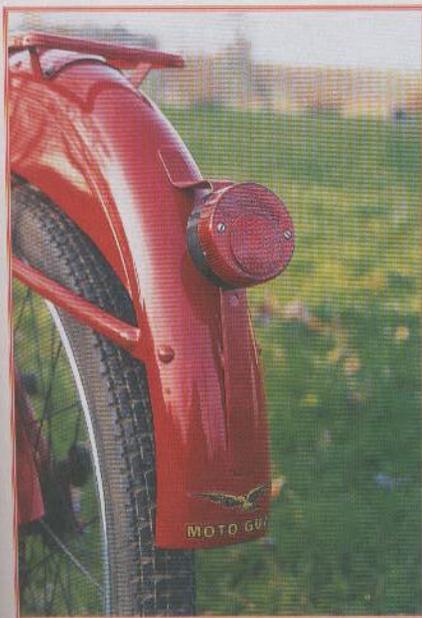
Der einfache Aufbau, eine auf Langlebigkeit und Sparsamkeit ausgelegte Konstruktion sowie ein niedriger





Geräuschpegel machten die Guzzino -gepaart mit dem überaus positiven Markenimage - zum Verkaufsschlager. Die Käufer kamen dabei aus allen Gesellschaftsschichten, denn die kleine Guzzi war absolut gesellschaftsfähig. Bemerkenswert war zudem eine konstante Preissenkung, die die Verkaufszahlen weiterhin in die Höhe trieb. Kostete das Leichtmotorrad anfänglich 159.000 Lire, so wurde der Preis immer wieder gesenkt und sackte schließlich auf 107.000 Lire ab.

Doch trotz des guten Absatzes und des günstigen Preises ließ es sich Moto Guzzi nicht nehmen, die Motoleggera 65 ständig zu verbessern. 1948 präsentierte sie sich mit elektrischem Horn, einem neuen unteren Kettenschutz und einem modifizierten Auspuff, 1949



schließlich mit einer verstärkten Hinterradschwinge.

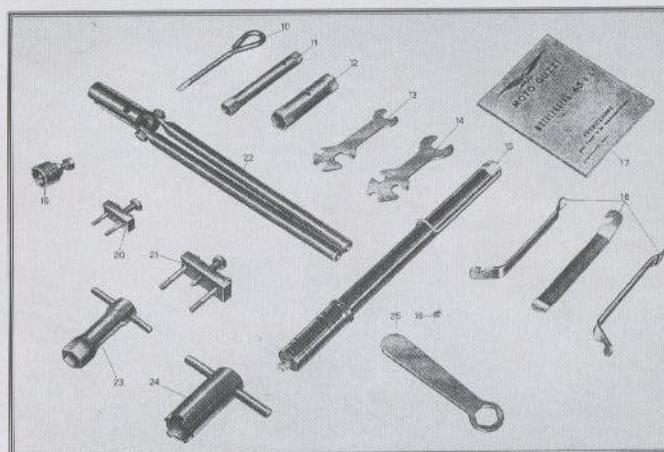
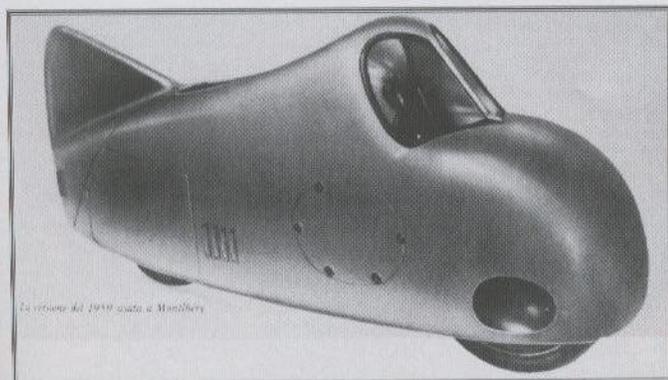
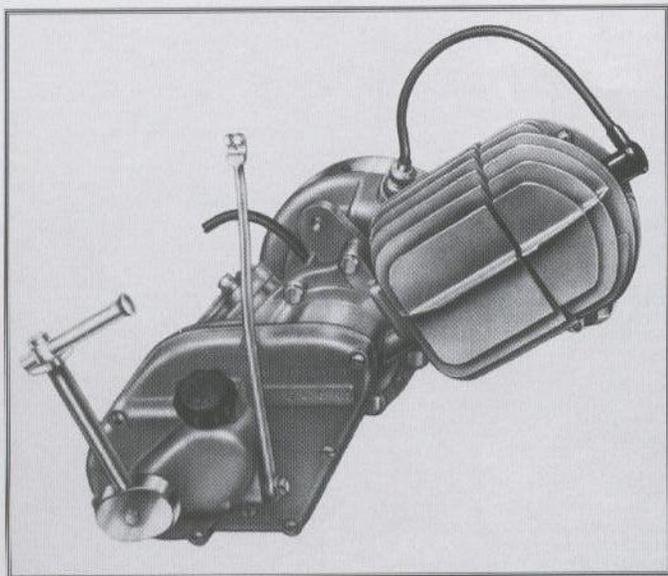
Als 1951 für die sogenannten Leichtmotorräder in Italien die Kennzeichenpflicht eingeführt wurde, wandten sich die bisherigen Käuferschichten mehr und mehr leistungsstärkeren Maschinen zu. Ein bedeutender Grund hierfür war die erhöhte Transportkapazität, denn die inzwischen leicht veraltete Motoleggera war ausschließlich für den Einmann-Transport geeignet. Dieses Manko hatte man auch in Mandello erkannt und bemühte sich rasch um Abhilfe.

So kam 1954 das Modell "Cardellino" auf den Markt, eine konsequente Wei-

terentwicklung der Motoleggera. Stilistisch nur wenig verändert, präsentierte sich die kleine Guzzi mit einem neu konstruierten Rahmenheck, das nun eine höhere Transportkapazität ermöglichte. War beim Vorgänger hinter dem Sattel Schluß, zog sich bei der Cardellino der Rahmen bis zum hinteren Schutzblechende durch. Eine simple Hinterradfederung stützte die Schwinge ab und der montierte Gepäckträger scheute sich auch nicht - eventuell mit einem flachen Polster versehen - eine Sozia zu transportieren. Die Vorderadgabel war, wie auch schon beim Vorgängermodell, als Parallelogramm-Gabel mit einer einzelnen Feder ausgeführt. Eine erneute Preissenkung auf nun 99.000 Lire sollte das nachlassende Käuferinteresse wieder ankurbeln. Bis 1965 blieb die Cardellino im Guzzi-Programm, dann ließ man in Mandello die Produktion einstellen. Doch bis zu dieser Kapitulation vor den Maschinen mit größerem Hubraum legte sich die Cardellino noch einmal kräftig ins Zeug. 1956 wurden die Tankform und die Schutzbleche verändert, eine hydraulische Telegabel eingeführt und eine Vollnabenbremse aus Aluminium ins Vorderrad verpflanzt. Die Dreigangschaltung, die bei den vorhergehenden Modellen an der rechten Seite

des Tanks saß, wich einer Fußschaltung. Ständig weiter modifiziert, erhielt die kleine Guzzi 1958 einen überarbeiteten Motor, der aus nun 73 cm³ (Bohrung 45 mm x Hub 46 mm) 2,6 PS bei 5.200 min⁻¹ zauberte. So getunt, lief die Cardellino rund 60 km/h Spitze. In zwei Versionen angeboten (Lusso, Turismo), hatte das Leichtmotorrad in seinem letzten Baujahr 1965 einen Motor mit 83 cm³ (2,9 PS; 65 km/h), Aluzylinder mit Chromlauffläche, hydraulische Stoßdämpfer am Rahmenheck sowie eine Sitzbank. Daß neben den Serienmodellen noch unzählige Umbauten und Spezialmodelle existierten, ist bei der vitalen italienischen Motorradszene jener Zeit eigentlich eine Selbstverständlichkeit. So gab es eine spezielle Version für den "Servizio Postale", die Beinschilder, eine Schaltwippe sowie große, aufklappbare Koffer für Briefe, Postkarten und Päckchen umfaßte. Elegant geschnittene Beiwagen wurden ebenso an das kleine Maschinchen angeschraubt, wie voluminöse, aerodynamisch optimierte Vollverkleidungen, die aus der Guzzino eine echte Rennmaschine für Rekordfahrten machte. Il Guzzino - eben ein typisches Stück italienischer Motorradgeschichte! □





TECHNISCHE DATEN

Moto Guzzi Cardellino / Baujahr 1954

Motor:

Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor mit Drehschiebereinlaßsteuerung, Neigungswinkel 30°. Motorschmierung: Normalbenzin mit 5% SAE 40 Öl gemischt, ein Dell'Orto MU 14 B 2 Vergaser, Kickstarter, 6 Volt Schwungrad-Magnetzündung, Lichtmaschine Marelli MVA 31, 6 V.

Bohrung x Hub: 46 mm x 42 mm

Hubraum: 64 cm³

Verdichtung: 5,5 : 1

Nennleistung: 2 PS bei 5.000 min⁻¹

Kraftübertragung:

Primärtrieb über schrägverzahnte Stirnräder, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbakcupplung, Dreigangetriebe, geschaltet über einen Handhebel rechts am Tank, Sekundärtrieb über Kette.

Fahrwerk:

Zentral-Stahlrohrrahmen, Hauptrohrdurchmesser 50 mm, Parallelogrammgabel mit zentraler Feder vorn, Stahschwinde mit zwei Reibscheibendämpfern hinten, mechanisch über Handhebel betätigte Trommelbremse vorn, mechanisch über Fußpedal betätigte Trommelbremse hinten.

Räder und Reifen:

Speichenräder, 26 x 1,75 mit Bereifung 26 x 1,75 x 2.

Maße und Gewichte:

Länge: 1.900 mm

Breite: 700 mm

Höhe: 910 mm

Radstand: 1.200 mm

Trockengewicht: 56 kg

Tankinhalt: 8 Liter

Höchstgeschwindigkeit: 55 km/h

**Motorrad
Tour '95**

Info
0 20 64 / 5 59 43

2. Wilhelmshavener Motorrad-Markt
07. - 08. 01. 1995
Stadhalle Wilhelmshaven

6. Paderborner Motorrad-Markt
14. - 15. 01. 1995
Schützen- und Versteigerungshalle

4. Rhein-Ruhr-Motorrad-Markt
21. - 22. 01. 1995
Duisburg Rhein-Ruhr-Halle

5. Niedersächsische Motorrad-Messe
28. - 29. 01. 1995
Wolfsburg Congress Park

3. Motorrad-Markt Emden
04. - 05. 02. 1995
Nordseehalle

Sa. 9.00 - 18.00 Uhr · So 11.00 - 18.00 Uhr

Anzeige