

Adler-Kunde Moto Guzzi

1. Sehr detailliert aus dem Colombo Buch 102/103
bei heutigen Aufkleber so nicht zu finden
Sieht meiner Meinung nach am besten aus



2. Weniger Details auf erhältlichen Aufkleber
finde ich nicht so schön, den tränenden Adler...

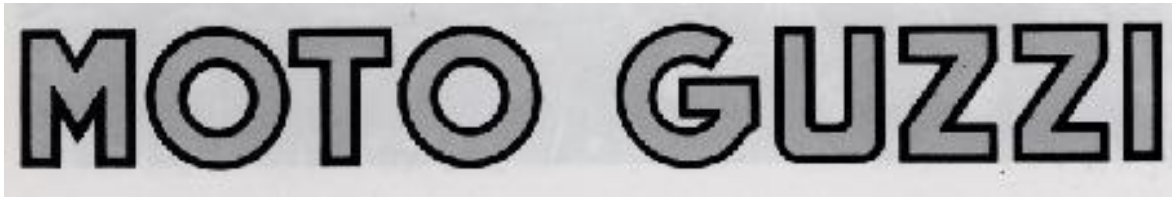


3. Wie 3 aber Strichdicke kleiner



Schriften, auch hier gibt es Unterschiede

1. Aus Colombo Buch



2. Bei dem aktuellen Aufkleber zu finden



3. Auch bei einem Aufkleber so gesehen



Es gibt natürlich noch andere wie Vorkriegs mit der eckigen Schrift und einer andere Adler Darstellung, siehe wiederum Colombo Buch

se. Wie schon erwähnt, hatte der
chten der Bevölkerung bewirkt, daß
von der romantischen Welt auf zwei
n auf vier Rädern zuwandten. Das
, war inzwischen das Verkehrsmittel
junge Generation zog den Sportwa-
ad vor, das mittlerweile auch nicht
leistungen war, weil die Firmen sich
neue Modelle zu investieren.

t gewisser Verzögerung ein, da auch
Landes gegenüber den andern immer
nach gab es auch hier viele, die sich
0000 Lire leisten konnten und dazu
atz zurückging. Für den Augenblick
g die richtige Lösung zu sein, um das
ern, und der Weg, der dorthinführte,
i den Kosten. Bei Guzzi versuchte
»Stornello« (»Star«) mit Viertaktmo-
icklung man den gesamten kreativen
ch Carcano und seine unmittelbaren
tellung der Rennsportaktivitäten »en
en hinübergewechselt. Der Zylinder
n nach vorn geneigt, und im Kopf
Kipphebel betätigten Ventile parallel
weniger auf hohe Leistung als auf
rstmals für einen Viertaktmotor war
stellt, wodurch sich eine Reihe nach-
einsparen ließ. Das Öl war im unte-
n, auch dies ein Novum im Hause
Öltank mit Rückförderpumpe und
lt ein mit der Kurbelwelle umlaufens-
ositiv auf das gesamte Schmiersystem
swirkte.

ch die Fertigung auf eine größere
stellkosten ein. So konnten auf einer
weißnähte des Rahmens ausgeführt
tehungskosten auf unglaublich nied-
ließen. Der offene Rahmen bestand
oberen Tragrohr und Stahlrohrstre-
nden Aggregat nach unten führten.
gabel und hinten eine Schwinge, die
en Feder-Dämpferbeinen beiderseits
geführt, oberen Rahmenrohr in
abstützte. Der stark geneigte Einbau
s Federbeins einen größeren vertika-
ntnis, die sich damals bei Motocross-
n.

us Vergütungsstahl geschmiedet und
nes geschlossenen, rollengelagerten
ing sorgten hier drei schrägverzahnte



Auf diesen beiden Seiten sind die Markenzeichen und Embleme nach den jeweiligen Produk-
tionszeiträumen geordnet. Obwohl chronologisch aufeinanderfolgend, gibt es für ihre Anwen-
dung an den Modellen anscheinend keine feste Regel. So wird teilweise auf ältere Schriftzüge
zurückgegriffen in Zeiten, in denen die Mehrzahl der produzierten Modelle grafische Darstel-
lungen aus jüngerer Zeit aufweisen. Ein Fall für sich sind außerdem die Militärmaschinen
»Alice« und »Trialce«, bei denen man, als sei dies ganz natürlich, den Markennamen »Moto
Guzzi« völlig unterdrückt hatte. Später fielen die Modelle »Gambalunga« und »Gambalun-
ghino« durch ihr besonders stilisiertes Emblem auf (vgl. oben rechts), das in schwarzer oder
dunkelblauer Farbe bei diesen Rennsportmaschinen auf einer ungewohnten Silbermetall-
Lackierung erschien.





MOTO GUZZI



ALCE



TRIALCE



MOTO GUZZI

sorgt; der Vergaser war ein 22 mm Dell'Orto, Schmierung bediente sich einer doppelten Zylinderwand unter dem Sattel montierten Öltanks.

Der Doppelschleifenrahmen war aus Halbröhren, die bei mäßigen Querschnitten ein hohes Widerstandsfähigkeit bei der vorderen Telegabel waren die Gabelkopf fest. Die Federbeine der Hinterräder in zwei Positionen am Rahmen montiert werden konnten den Solobetrieb, senkrecht bei Benutzung mit der Hand. Die »Lodola« leistete 9 PS und lief damit später, im April 1958, wurde eine Version mit erhöhter Verdichtung vorgestellt, die es auf 110 km/h über 120 km/h brachte. Auf jeden Fall war das Modell eine gebrauchstüchtige und ruhige Maschine, die den Anforderungen von Technik und Mode entsprach, stets starke Gruppe der Käufer von Alltags-Touring-Motorrädern sehr aus den Augen verlor. In der Tat war es wenig beachtlich, doch nicht so gewaltig wie die motorsportlichen Wettkämpfe in ihrer Reichweite. Es war daher besser, sich nicht mit technischen Lösungen hineinzusteigen (Schadenanfälligkeit ohne die Gefahr zu geraten) und auf dem Boden zu bleiben. Im Jahr, 1959, als eine neue Version des »Gran Turismo«, in Serie ging. Sie wurde anfangs als 125 cm³-Modellen zur Seite gestellt, löste sie die »Gran Turismo« hatte mit 68 mm Bohrung und 100 mm Hubvolumen, einen Graugußzylinder sowie Stoßstangen und Kipphebeln. Kleiner als die »Lodola«, sie jetzt in gewissem Sinne antrat, leichter, wurde die »Lodola G. T.« rasch die am meisten verkaufte Maschine ihrer Zeit und eines der am besten geeigneten Motorräder für den Alltagsverkehr. Haltbarkeit und Wirtschaftlichkeit weiter zu verbessern, nachträglich noch ein Ölfilter in Kartuschenform. Automotoren hatten – auch dies wieder eine Verbesserung. Sehr interessant wurden später die von der »Lodola« Varianten, die für Zuverlässigkeitsrennen (»Lodola«) wurden, und auf die wir noch näher eingehen. Die Mailänder Motorradschau stellte Guzzi eine Version vor, deren Hubraum mit den Abmessungen vergrößert und deren Zylinder aus Leichtmetall gefertigt war. Diese Version hatte vorn (2.50-18") und hinten (3.00-17") und 18 PS Leistung und 140 km/h Spitze wurden sie auch äußerlich sehr hübsch geraten waren, jedoch im Prototypenstadium stecken, und das ganze Kapitel »Lodola« im Zuge einer Revision abgeschlossen, die im Hause Guzzi notwendig war. Am Ende der fünfziger Jahre befand sich