

**Lebensgeschichten
und die Wiederbelebung
meiner Moto Guzzi Zigolo 98**



Maturitätsarbeit

Gymnasium Unterstrass Zürich

Til Alpstätg

(Promotion 149b)

Betreuer: Alexander Gertsch

Zürich, Januar 2021

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	2
1.1 Ausgangslage.....	2
1.2 Ziel der Arbeit	2
1.3 Motivation (und Fahrzeugwahl)	3
2. Das Motorrad, der Hersteller und die Entstehungszeit	4
2.1 Die Marke Moto Guzzi	4
2.2 Modelle vor und neben der Zigolo.....	6
2.2.1 G.P. und Normale (1920 – 1924).....	6
2.2.2 Sport (1923 – 1928), Sport 14 (1929 – 1930) und Sport 15 (1931 – 1939)	7
2.2.3 Moto Guzzi G.T. (1928 -1930) und G.T. 16 (1930 – 1934).....	9
2.2.4 Moto Guzzi Tre Cilindri (1932 – 1933).....	10
2.2.5 Moto Guzzi P175, P250 und Variationen (1932 – 1940).....	11
2.2.6 Der V-Motor und G.T. Modellreihe (1934 – 1948).....	12
2.2.7 Die Moto Guzzi Airone (1939 – 1957).....	13
2.2.8 Die Motoleggera 65 (1946 – 1954), Cardellino (1954 – 1965) und Galletto (1950 – 1966).....	14
2.2.9 Moto Guzzi Astore (1949 – 1953) und Falcone (1950 – 1967).....	16
2.3 Die Zigolo (1953 – 1966).....	17
2.3.1 Zigolo 98 GEN II (1958 – 1959) und Zigolo 110 (1960 – 1968).....	19
3. Meine Moto Guzzi Zigolo 98 Lusso.....	20
3.1 Wie ich an meine Zigolo kam	20
3.2 Geschichte meiner Zigolo	22
3.2.1 Besonderheiten meiner Zigolo.....	27
3.3 Die Etappen der Restaurierung	30
3.3.1 Ausgangslage	30
3.3.2 Vorbereitung und Materialbeschaffung.....	31
3.3.3 Vorgehen und Organisation beim Auseinanderbauen	33
3.3.4 Vorgehen beim Zusammenstellen.....	35
3.3.5 Ungelöste Probleme aus Sicht des Strassenverkehrsamts	37
3.3.6 Endprodukt.....	38
4. Die Begegnungen.....	40
4.1 Vereinte Kräfte.....	40
4.2 Die Menschen und die Zigolo	41
5. Fazit des Arbeitsprozesses.....	42
5.1 Technisch	42
5.2 Persönlich und zwischenmenschlich.....	43
6. Schlusswort.....	44
7. Danksagung.....	45
8. Literatur- und Quellenverzeichnis	46
9. Abbildungsverzeichnis.....	47

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Mit dem Produktionsstart motorisierter Fahrräder (Mofas) markierte die italienische Marke Bianchi im Jahr 1897¹ den Beginn einer Motorradkultur, die heute nicht nur in Italien, sondern weltweit bekannt ist. Zahlreiche Hersteller wurden später zu einem Teil dieser Kultur, darunter auch der Motorradhersteller Moto Guzzi. Mit ihren Neuentwicklungen, die der Zeit oft voraus waren, die damit verbundenen Rekorde im Rennsport und die daraus entstandenen Traditionen verschafften sie sich zunächst in Italien und später in der ganzen Welt einen exzellenten Ruf. Selbst bei grundlegenden Veränderungen, wie beispielsweise bei der endgültigen Übernahme durch den ebenfalls in Italien ansässigen europäischen Marktführer im Bereich von Motorrädern Piaggio, blieb die Marke mit dem Adler stets ihren Werten treu und bis heute bestehen.²

1.2 Ziel der Arbeit

Die von mir erworbene Zigolo war optisch in einem schlechten Zustand und es war zu erkennen, dass das Motorrad schon seit geraumer Zeit keine Strassenzulassung mehr hatte. Der Plan war es also, die Zigolo originalgetreu zu restaurieren mit eventueller Strassenzulassung. Während des Restaurationsprozesses sollte die Fahrzeugtechnik mit Fokus auf die Besonderheiten des Modells dokumentiert werden.

Die Arbeit besteht jedoch nicht nur aus einem Produkt, einem restaurierten Motorrad, sondern auch aus einem schriftlichen Kommentar. In diesem sollte die umfangreiche Geschichte von Moto Guzzi aufgezeigt und über die Begegnungen, die ich Aufgrund meiner Themenwahl erleben durfte, berichtet werden.

¹ [Wikipedia: Bianchi \(Unternehmen\)](#)

² [Moto Guzzi: Leidenschaft – Geschichte](#)

1.3 Motivation (und Fahrzeugwahl)

Ich wollte mich mit einem Thema befassen, das im Rahmen von Maturitätsarbeiten am Gymnasium Unterstrass noch kaum behandelt wurde. Dabei war es mir zudem wichtig, dass die Arbeit produktorientiert ist. Ich wollte mir ein Objekt erarbeiten, das mich immer an die Zeit im Gymnasium erinnern würde.

Mit diesen Kriterien im Hinterkopf begann ich mir Gedanken über ein mögliches Thema zu machen. Es dauerte nicht lange, bis für mich klar war, dass ich im Rahmen meiner Arbeit ein Motorfahrzeug restaurieren möchte. Ich bin schon von klein auf von allen möglichen Fahrzeugen fasziniert und setze mich auch sehr gerne mit ihrer Technik auseinander. Zu Beginn war von einem VW Käfer die Rede, aber ich realisierte schnell, dass mir für die Restauration eines Autos Zeit und Platz fehlten. Ein Motorrad wäre deshalb besser geeignet, da es weniger Platz in Anspruch nimmt und simpler aufgebaut ist. Etliche Stunden vergingen, bis ich ein Fahrzeug fand, das finanziell erschwinglich war und sich in restaurierbarem Zustand befand. Am 6. Dezember 2019 stand aufgrund der von mir gewonnen Auktion bei Ricardo fest, dass es sich bei meinem Maturaarbeitsprojekt um eine Moto Guzzi Zigolo 98 handeln würde.

2. Das Motorrad, der Hersteller und die Entstehungszeit

2.1 Die Marke Moto Guzzi

Die Geschichte der Marke Moto Guzzi begann im ersten Weltkrieg. In der damaligen Königlichen Luftwaffe Italiens (Regia Aeronautica), hatten sich die drei Soldaten Giorgio Parodi, Carlo Guzzi und Giovanni Ravelli kennengelernt. Schnell wurde klar, dass die drei Freunde mehr als nur die Luftwaffe gemeinsam haben. Alle waren begeisterte Motorsportler und träumten von einem selbst entwickelten und auf ihre Bedürfnisse zugeschnittenen Motorrad.³ Aber bevor sie sich gemeinsam ans Werk machen konnten, verstarb Ravelli bei einem Flugzeugabsturz im Jahr 1919. Dieses Unglück vermochte die verbleibenden zwei Kollegen aber nicht von ihrem Vorhaben abzuhalten und sie arbeiteten weiter an ihrer Vision. Am 15. März 1921 konnte die Moto Guzzi Aktiengesellschaft gegründet werden. Als Hommage an den verstorbenen Piloten und Freund wurde in das Moto-Guzzi-Logo ein Adler mit ausgebreiteten Flügeln aufgenommen. Bereits im Jahr der Gründung begann die Marke sich im Rennsport zu beteiligen.⁴ Moto Guzzi wurde durch den Rennsport und die erzielten Resultate und Leistungen immer bekannter und war ab 1934 sogar der grösste Motorradhersteller Italiens.⁵ Nach 14 Jahren als Marktführer entschlossen sich Parodi und Guzzi unter dem Namen Moto Guzzi Hispania nach Spanien zu expandieren und wurden auch dort zu einem der bekanntesten Hersteller.⁶ Als 1957 jedoch der gesamte italienische Motorradmarkt aufgrund steigender Beliebtheit und Verfügbarkeit von Automobilen in eine Krise geriet, blieb auch der Marktführer nicht verschont.⁵ Nach 14 Weltmeistertiteln und elf Tourist Trophy Siegen musste sich Moto Guzzi aus dem Rennsport zurückziehen.⁴ Leider waren die getroffenen Rettungsmassnahmen nicht effektiv genug, was dazu führte, dass sich Moto Guzzi nie von der Krise erholte.

Selbst die Übernahme durch den Sportwagenhersteller De Tomaso im Jahr 1973 half nicht mehr. Nach 27 Jahren verkaufte De Tomaso die Traditionsmarke im Jahr 2000 an den Motorradhersteller Aprilia. Die neuen Inhaber versuchten Moto Guzzi umfassend zu sanieren, blieben dabei aber ebenfalls erfolglos.

Im Dezember 2004 erwarb Piaggio die gesamte Aprilia-Gruppe und verpflichtete Daniele Bandiera als Verantwortlichen für den Moto Guzzi Neustart. Bandiera erhöhte die Produktion und so werden heute über 13'000 Motorräder pro Jahr produziert. Heutzutage ist Moto Guzzi nur noch eine Nischenmarke und hat sieben verschiedene Modelle im Angebot.⁵

³ [Scheibe: Moto Guzzi](#)

⁴ [Moto Guzzi: Leidenschaft – Geschichte](#)

⁵ [Wikipedia: Moto Guzzi](#)

⁶ [Wikipedia: Moto Guzzi Hispania](#)



MOTO GUZZI

Abb. 1: Moto Guzzi Logo



Abb. 2: Carlo Guzzi (links) im Windtunnel (1952)



Abb. 3: Giorgio Parodi (rechts) bei einem Rennen (1935)

2.2 Modelle vor und neben der Zigolo

2.2.1 G.P. und Normale (1920 – 1924)

Die Modelle G.P. und Normale sind sich im Aufbau sehr ähnlich. Die Unterschiede liegen in der Produktionszeit und der Bremsanlage. Die G.P., eine Abkürzung für Guzzi und Parodi, war ein Motorrad, das vor der Gründung von Moto Guzzi als Prototyp konzipiert worden war.⁷ Als die Finanzierung und der Markenname schlussendlich gesichert waren, musste die G.P. serienreif gemacht werden. Der Motor und der Rahmen wurden nun geschweisst (zuvor wurde alles mit Schrauben zusammengehalten) und die hintere Bremse wurde verstärkt. Nebst den technischen Änderungen wurde auch optisch etwas geändert. Statt unbehandeltes Blech kam olivengrün bemaltes zum Einsatz und schon war die Normale geboren. Sie hatte einen 1-Zylinder-Motor mit 500 ccm, der horizontal im Motorrad eingebaut war und 8 PS leistete. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 85 km/h war es für seine Zeit alles andere als untermotorisiert, aber ein kleines Problem hatte sie dennoch. Wegen der fehlenden Hinterradfederung war die Fahrt auf der Normale nicht sehr angenehm.⁸

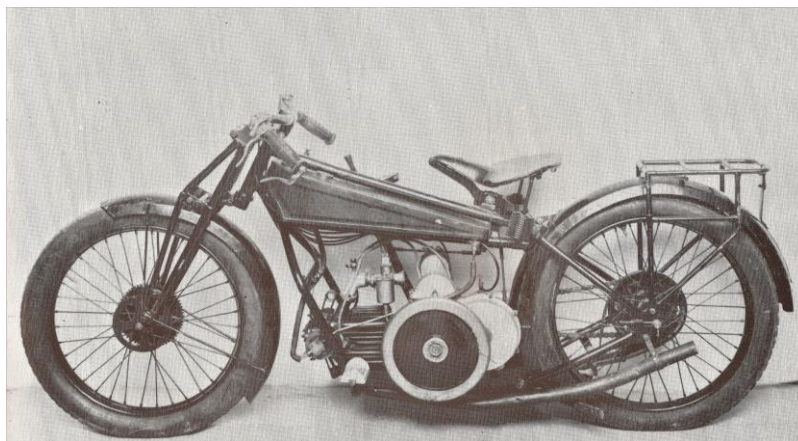


Abb. 4: Moto Guzzi G.P.

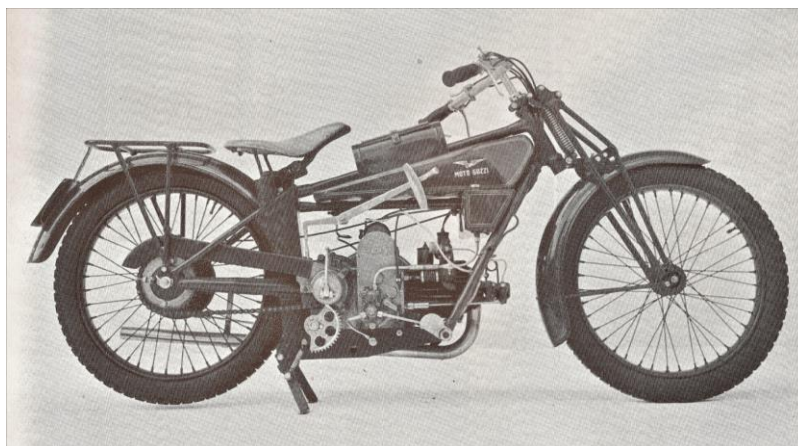


Abb. 5: Moto Guzzi Normale

⁷ Scheibe: *Moto Guzzi*

⁸ Colombo: *Moto Guzzi*, S. 146 – 149

2.2.2 Sport (1923 – 1928), Sport 14 (1929 – 1930) und Sport 15 (1931 – 1939)

Ab 1923 kam die Sport dazu. Die Sport hatte ein längeres, aber trotzdem leichteres Chassis. Der Motor wurde überarbeitet, um ihn ruhiger während Leerlauf und Last zu machen. Dazu gab es eine Leistungssteigerung von 5 PS, womit die Sport 100 km/h erreichte. Moto Guzzi genoss bereits jetzt einen exzellenten Ruf für Robustheit und Konstruktionsqualität, was sich aber auch in den Preisen der Motorräder widerspiegelte. Die Sport kostete bereits damals 7'825 italienische Lire⁹, was heute etwa 7'000 Schweizer Franken wären.¹⁰ Sie war also kein billiges Vergnügen.

Die Sport 14 ist die Weiterentwicklung der Sport. Die Sport 14 wurde mit neuer Frontfederung, überarbeitetem Lenker und einer Vorderradbremse ausgerüstet. Trotz dieser Erneuerungen konnte der Preis schon beim Produktionsstart gesenkt werden. Das neuste Modell von Moto Guzzi kostete nur noch 6'250 Lire (umgerechnet etwa 6'000 Franken).

Die Sport 14 wurde nur für ein Jahr produziert, denn es kam eine wichtige Erfindung aus England: der Satteltank. Diese Art von Tanks sehen zum einen besser aus und können auch mehr Treibstoff halten, im Falle der Sport 15 einen ganzen Liter mehr. Es war auch die Sport 15, von der zum ersten Mal in der Geschichte von Moto Guzzi mehr als 5'000 Stück produziert wurden, nämlich insgesamt 5'979 Einheiten. Der Kunde konnte zwischen roten und goldenen Farbakzenten wählen und ab 1933 gab es sogar eine Luxusedition mit verchromten Teilen und anderer Bereifung.¹¹

⁹ Colombo: *Moto Guzzi*, S. 150 – 151

¹⁰ [EXTOP: Inflationsrechner](#)

¹¹ Colombo: *Moto Guzzi*, S. 154 – 157

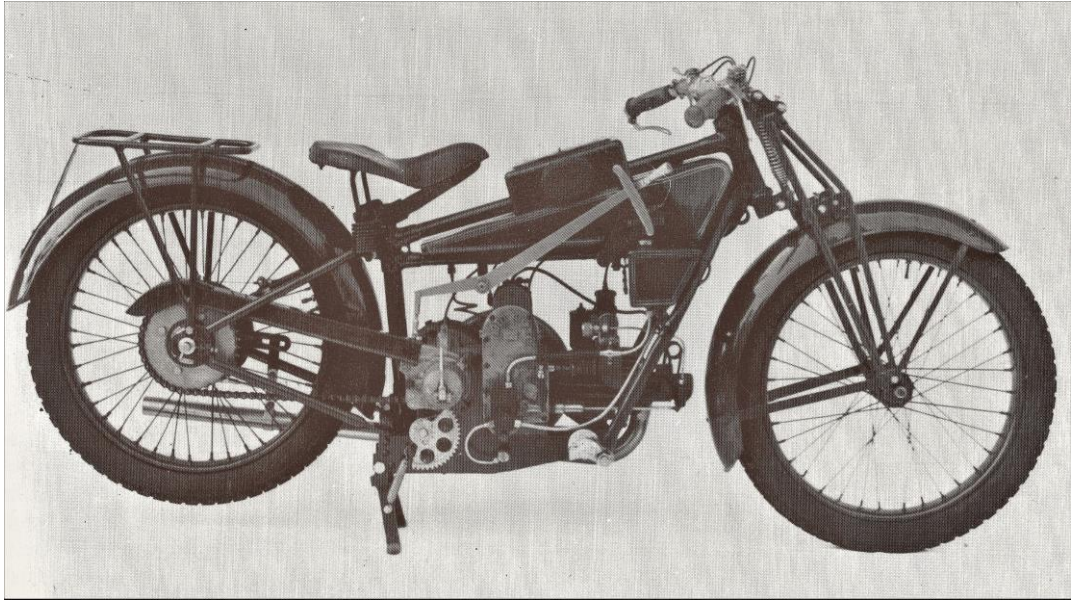


Abb. 6: Moto Guzzi Sport

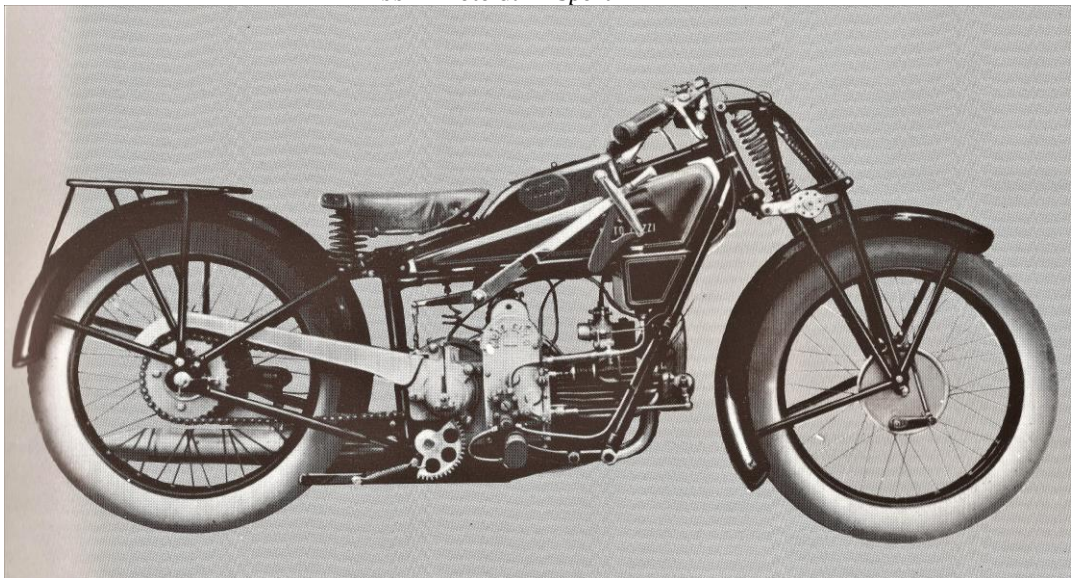


Abb. 7: Moto Guzzi Sport 14

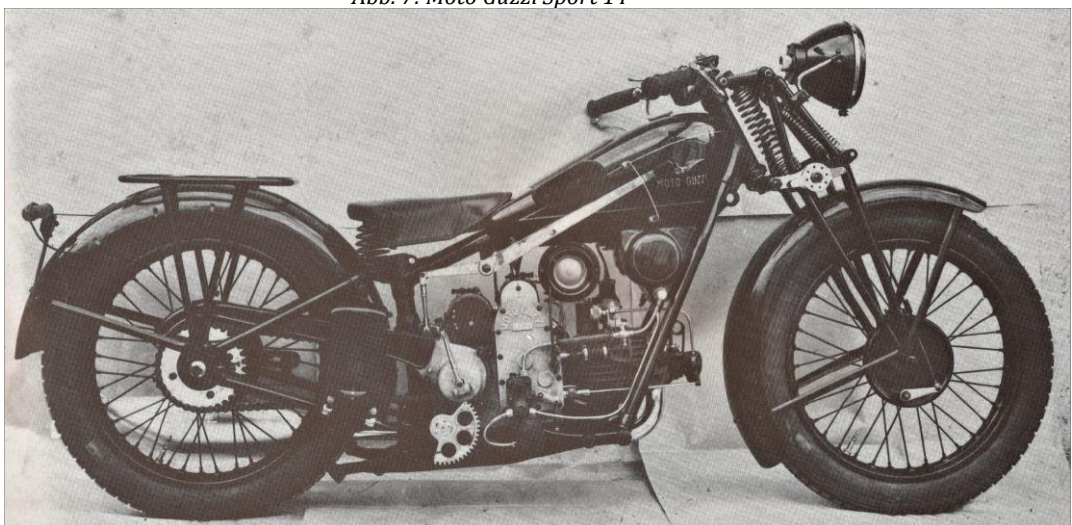


Abb. 8: Moto Guzzi Sport 15

2.2.3 Moto Guzzi G.T. (1928 -1930) und G.T. 16 (1930 – 1934)

Keines der Modelle von Moto Guzzi hatte bis jetzt eine Hinterradfederung. Das war aber nicht schlimm, denn diese Art von Federung hatte den Ruf, die Stabilität des Motorrades während der Fahrt zu beeinträchtigen. Dennoch wollte Carlo Guzzi ein Motorrad mit Hinterradfederung produzieren und somit den Fokus zum ersten Mal auf den Komfort anstelle der Leistung legen. Die Moto Guzzi Gran Turismo und Gran Turismo 16 waren gute und komfortable Modelle, aber durch die bereits genannten Vorurteile blieben die grossen Verkaufszahlen aus. Die G.T. konnte während zwei Jahren nur 78 und ihr Nachfolger, die G.T. 16, während vier Jahren nur 754 Mal verkauft werden. Dennoch war es ein Erfolg für Moto Guzzi, da die verkauften Motorräder für ihre Fahrstabilität bekannt waren.¹²

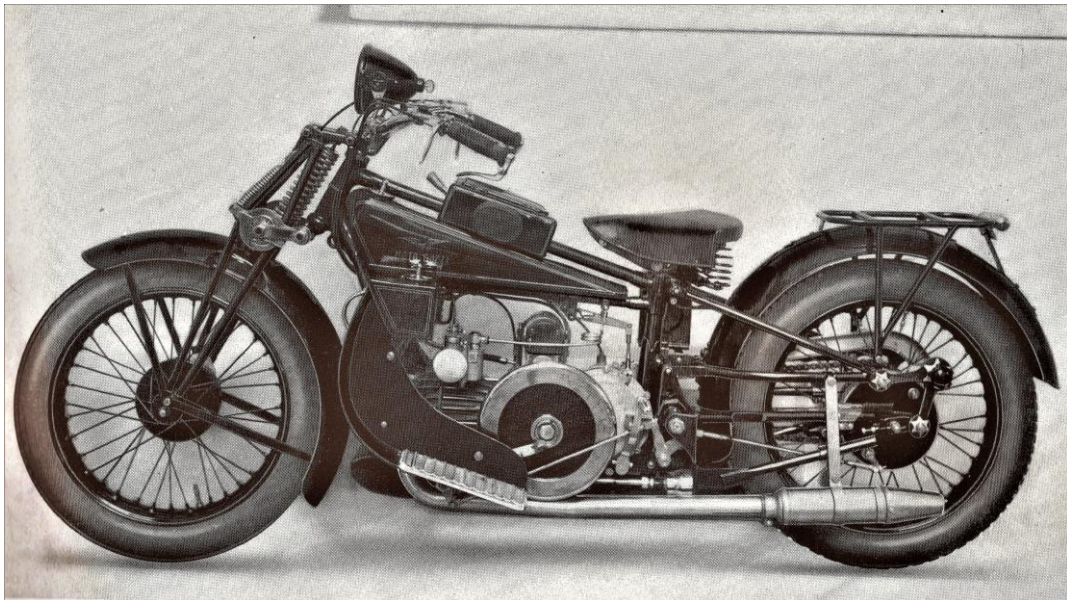


Abb. 9: Moto Guzzi G.T.

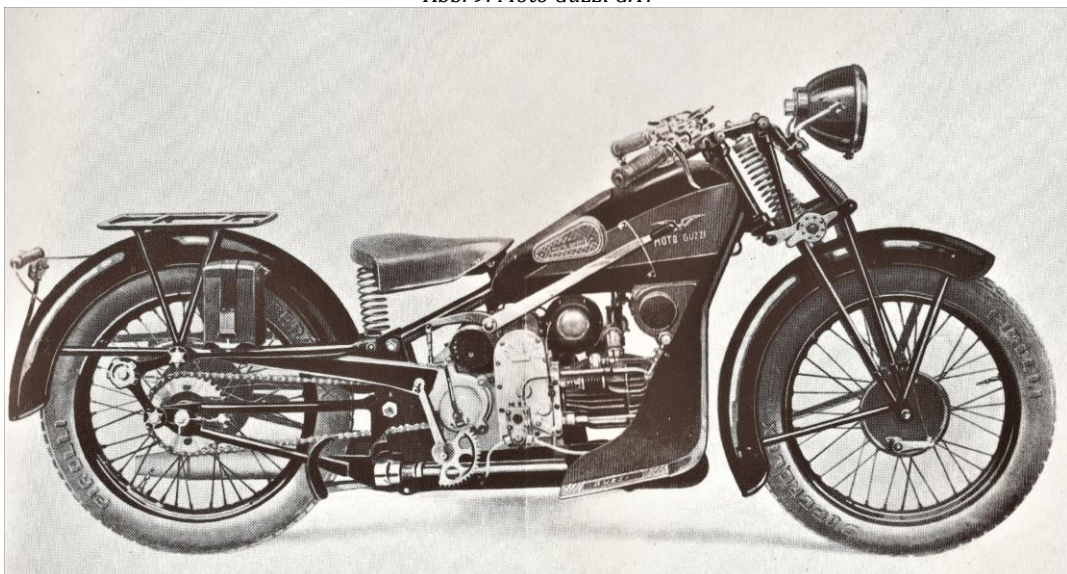


Abb. 10: Moto Guzzi G.T. 16

¹² Colombo: *Moto Guzzi*, S. 152 – 153

2.2.4 Moto Guzzi Tre Cilindri (1932 – 1933)

Der Ursprung dieses Modells liegt im Rennsport. Damals war ein 4-Zylinder-Rennmotorrad entworfen worden, das aber nie über die Prototypphase hinaus kam. Statt das Projekt aber zu begraben, entwarf der damalige technische Berater, Carlo Guzzi, einen Dreizylinder-Grand-Tourer. Dem Rennmotor wurde einfach ein Zylinder entnommen und schliesslich mit drei Zylinder produziert. Der Rahmen wurde für die Produktion vom Design her überarbeitet und mit der Hinterradaufhängung der G.T. 16 ergänzt. Mit 25 PS und 130 km/h Höchstgeschwindigkeit war es während 17 Jahren das schnellste und leistungsstärkste Motorrad, das bei Moto Guzzi produziert worden war. Es war ein sehr elegantes und exzellent verarbeitetes Modell. Nur war es seiner Zeit wahrscheinlich weit voraus und konnte somit nicht den Erfolg feiern, den es eigentlich verdient hätte. Trotz der bemerkenswerten Leistung wurden nur sehr wenige Exemplare produziert und verkauft.¹³

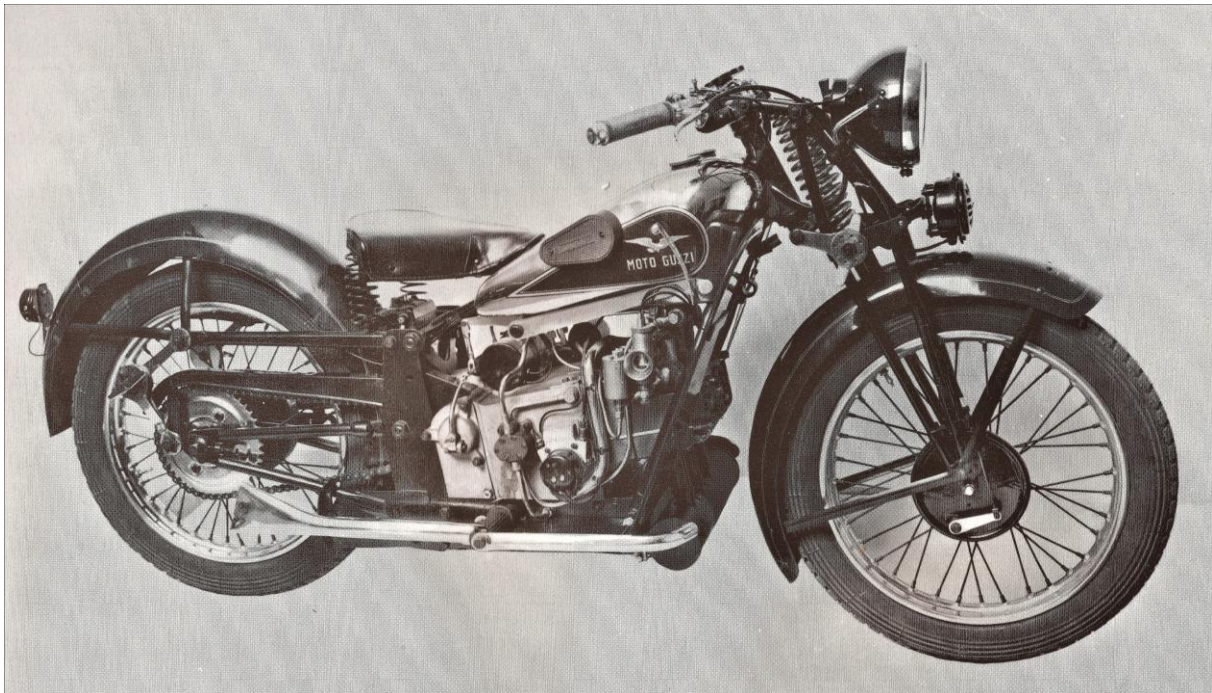


Abb. 11: Moto Guzzi Tre Cilindri

¹³ Colombo: *Moto Guzzi*, S. 158 – 159

2.2.5 Moto Guzzi P175, P250 und Variationen (1932 – 1940)

Bereits 1932 begann die Produktion der P175. Ein Leichtmotorrad mit einem Hubraum von 175 ccm, dessen Besitzer von gesetzlichen Erleichterungen profitieren konnten. So benötigte man zum Beispiel keine Versicherung und kein Nummernschild. Zudem war es finanziell erschwinglich, ohne dass dabei Abzüge in Technik oder Optik gemacht werden mussten. Da aber 1934 die gesetzlichen Erleichterungen abgeschafft wurden, sank auch das Interesse der Kundschaft an solchen Leichtmotorrädern. Moto Guzzi beschloss den Hubraum des Motors zu erhöhen. Die neue P250, die eigentlich einen Hubraum von 238 ccm hatte, gab es während sechs Jahren in verschiedensten Versionen. Man könnte sogar sagen, dass Moto Guzzi in einen Entwicklungswahn verfallen war. Nebst der P250 gab es vier weitere Versionen, die alle einen anderen Vorteil hatten. Es gab zum Beispiel eine Version mit Hinterradfederung oder eine, die durch ihren Rohr- und Blechrahmen billiger und einfacher zu produzieren war. Es gab eine P-Version für jeden Geschmack. 1939 wurde der Motor für die gesamte P-Modellreihe vergrößert und hatte nun 247 ccm. Nach nur einem Jahr kam die gesamte Produktion dennoch zum Stillstand, der zweite Weltkrieg hatte begonnen.¹⁴

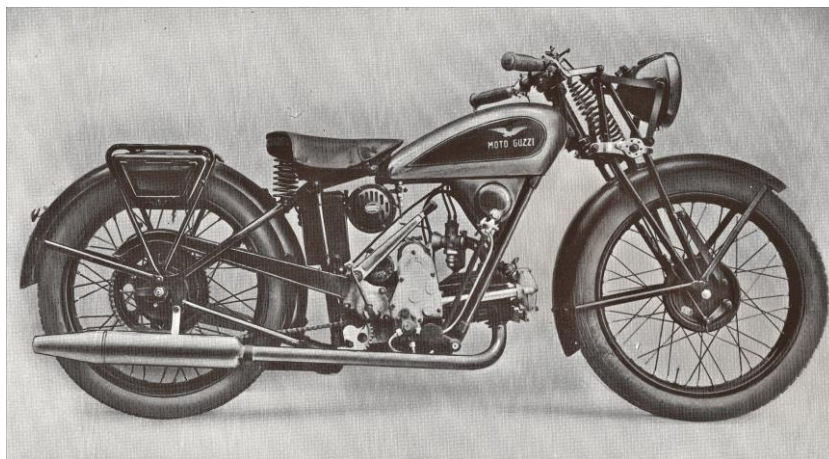


Abb. 12: Moto Guzzi P175

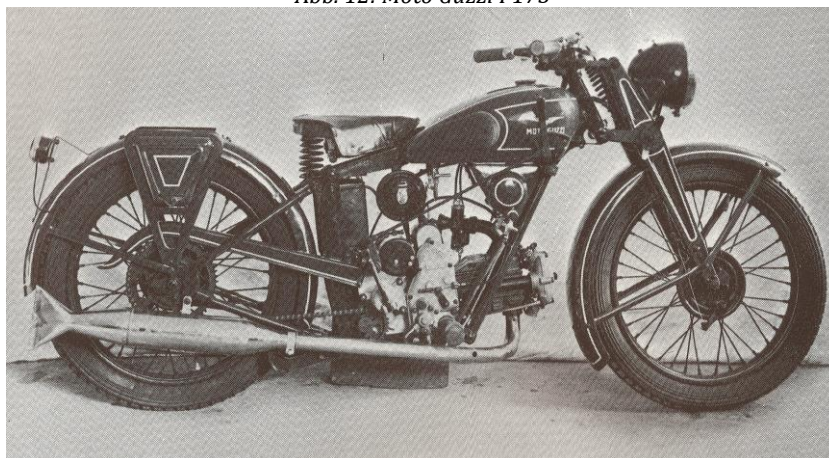


Abb. 13: Moto Guzzi P250 (Ardetta)

¹⁴ Colombo: *Moto Guzzi*, S. 160 – 163

2.2.6 Der V-Motor und G.T. Modellreihe (1934 – 1948)

Der im Prototyp G.P. verbaute Motor war seiner Zeit bereits voraus. Während 47 Jahren wurde der Motor immer weiterentwickelt und in verschiedenen Modellreihen verbaut. Eine der grössten Änderungen erfolgte im Jahr 1933, als nebst kleinerer Teile gleichzeitig das gesamte Getriebe neu entwickelt wurde. Diese Entwicklungsstufe des Motors samt Getriebe wird Typ-V genannt und markiert einen wichtigen Meilenstein in Bezug auf Leistung und Verlässlichkeit. Konsequenterweise wurde diese Motor-Getriebe-Kombination ein Jahr später in allen neuen G.T. Modellen verbaut, auch den Sportvarianten. Er kam aber nicht nur in den Serienmodellen von Moto Guzzi zum Einsatz, der Typ-V-Motor fand seine Verwendung auch in der Moto Guzzi Ercole (ein dreirädriges Nutzfahrzeug), in Motorrädern für das Militär (in Kombination mit einem Seitenwagen) und drei verschiedenen nicht serienmässig hergestellten Rennmaschinen.¹⁵

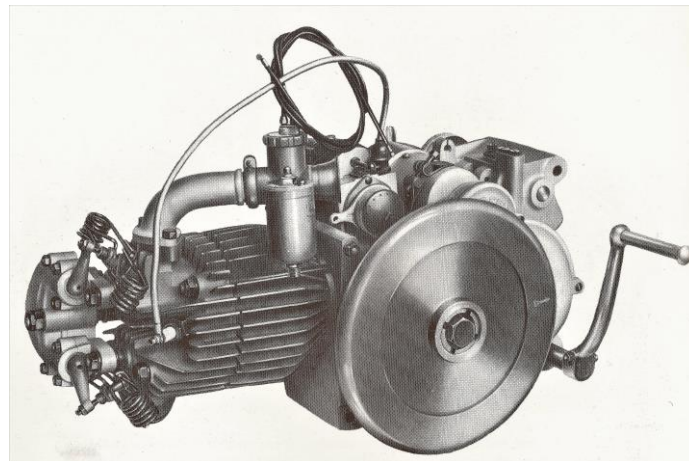


Abb. 14: Typ V-Motor von Moto Guzzi



Abb. 15: Moto Guzzi G.T.V (mit Sidecar)

¹⁵ Colombo: *Moto Guzzi*, S. 164 – 171

2.2.7 Die Moto Guzzi Airone (1939 - 1957)

Die Airone wurde 1939 als neues Modell der P-Reihe vorgestellt. Wie bereits erwähnt, wurde die Produktion dieser Modellreihe jedoch kriegsbedingt eingestellt. Man entschied sich deshalb dazu, die Airone als alleinstehendes Modell zu produzieren. Im ersten Jahr der Produktion wurden immer wieder technische Besonderheiten der P-Modelle übernommen, wie zum Beispiel Rahmen oder Hinterradaufhängung. Die Airone war während 15 Jahren das am weitverbreitetste italienische Motorrad seiner Hubraumklasse. Es erstaunt deshalb wenig, dass sich Moto Guzzi für einige Zeit hauptsächlich auf dieses Modell konzentrierte. Das Namensystem für die Varianten eines Modells, das Moto Guzzi für die nächsten 40 Jahre benutzen würde, wurde ebenfalls das erste Mal bei diesem Modell angewendet. 1949 wurde eine Airone Sport und drei Jahre später eine Airone Turismo vorgestellt. Nach und nach wurde das bis dato erfolgreichste Modell von moderneren Motorrädern abgelöst, bis es 1957 endgültig aus dem Katalog genommen wurde.¹⁶

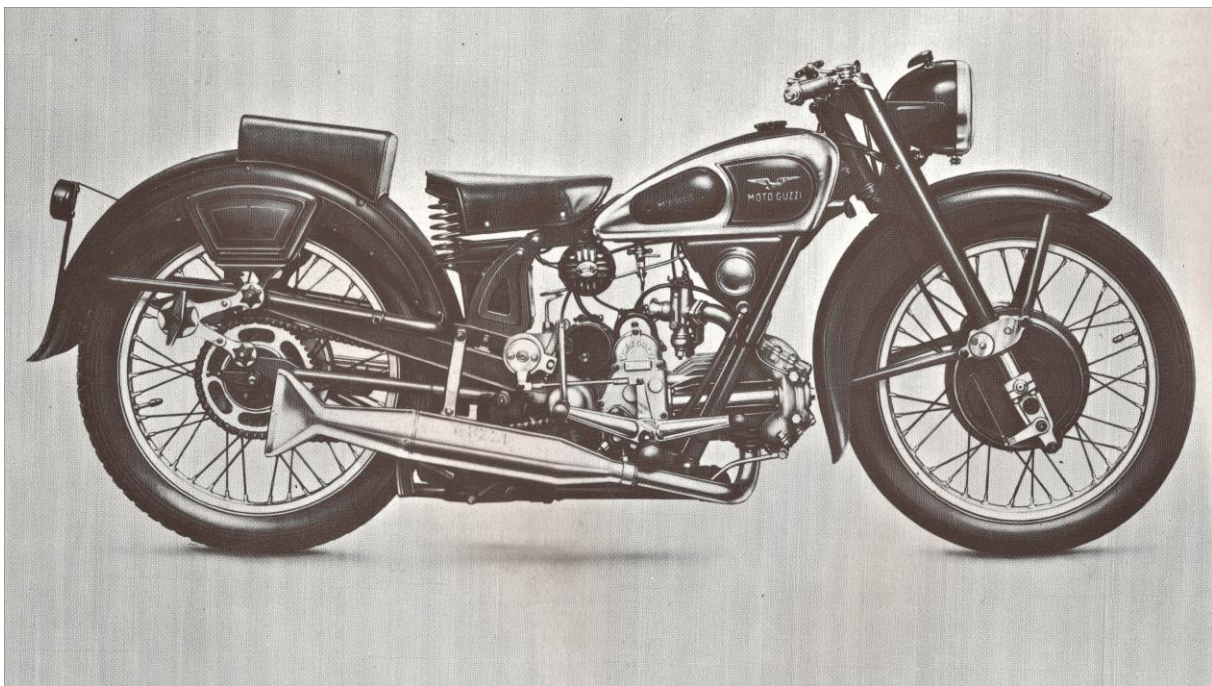


Abb. 16: Moto Guzzi Airone

¹⁶ Colombo: *Moto Guzzi*, S. 172 - 175

2.2.8 Die Motoleggera 65 (1946 – 1954), Cardellino (1954 – 1965) und Galletto (1950 – 1966)

Der Wiederaufbau Italiens nach dem Krieg fand mit Hilfe von Mopeds, leichten Motorrädern und Rollern statt. Diese Fahrzeuge ermöglichten die notwendige Mobilität.¹⁷ Es war der 2-Takt-Motorenspezialist Antonio Micucci, der die Motoleggera 65 für Moto Guzzi entwarf.¹⁸

Da der Motor nur einen Hubraum von 65 ccm aufweist, durfte man die Motoleggera bis 1951 ohne Kennzeichen und somit auch ohne Verkehrsabgaben auf öffentlichen Strassen bewegen. Alle Modelle von Moto Guzzi hatten einen ausgezeichneten Ruf, sie waren der Inbegriff von Zuverlässigkeit und Qualität. Diese Position in der Gesellschaft war einer der Hauptgründe, weshalb sich die Motoleggera 65 so gut verkaufen liess. Bereits drei Jahre nach Produktionsbeginn waren 50'000 Motorräder hergestellt und verkauft worden, eine Zahl, die in der italienischen Motorradgeschichte noch nie zuvor erreicht worden war.¹⁹ Durch diese enormen Verkaufszahlen konnte der Preis um einen Drittel gesenkt werden und betrug ab Ende 1949 nur noch 107'000 Lire (umgerechnet etwa 2'200 Franken).²⁰

Durch die bereits genannte Einführung der Kennzeichenpflicht für Leichtmotorräder ab 1951 begann die Kundschaft zu leistungsstärkeren Maschinen zu tendieren. Mit der Cardellino, auch bekannt als Guzzino, versuchte man Leichtmotorräder attraktiv zu halten. Es war eine kostengünstigere Weiterentwicklung der Motoleggera 65. 1956 gab es nebst dem neuen 73ccm Motor auch zwei Versionen, eine Turismo und eine Lusso. Trotz aller Bemühungen erreichte die Cardellino jedoch nicht annähernd die gleichen Verkaufszahlen wie ihre Vorgängerin und wurde nach elf Produktionsjahren eingestellt.²¹

Carlo Guzzi arbeitete trotz seines Alters von 61 Jahren unermüdlich neben Antonio Micucci weiter. Seine Handschrift wird klar, wenn man die Moto Guzzi Galletto betrachtet. Sie kombinierte die Sicherheit und einfache Bedienung einer Vespa mit der Leistung, dem Komfort und der Strassenlage eines normalen Motorrades. Leider sind keine Verkaufszahlen bekannt. Da dieses Modell aber über 16 Jahre in Produktion war, kann davon ausgegangen werden, dass es kein Misserfolg war.²²

¹⁷ Colombo: *Moto Guzzi*, S. 176 – 178

¹⁸ Motorrad Classic: *Moto Guzzi Zigolo*, S. 29 – 33

¹⁹ Colombo: *Moto Guzzi*, S. 176 – 178

²⁰ [EXTOP: Inflationsrechner](#)

²¹ Colombo: *Moto Guzzi*, S. 179 – 181

²² Colombo: *Moto Guzzi*, S. 190 – 193

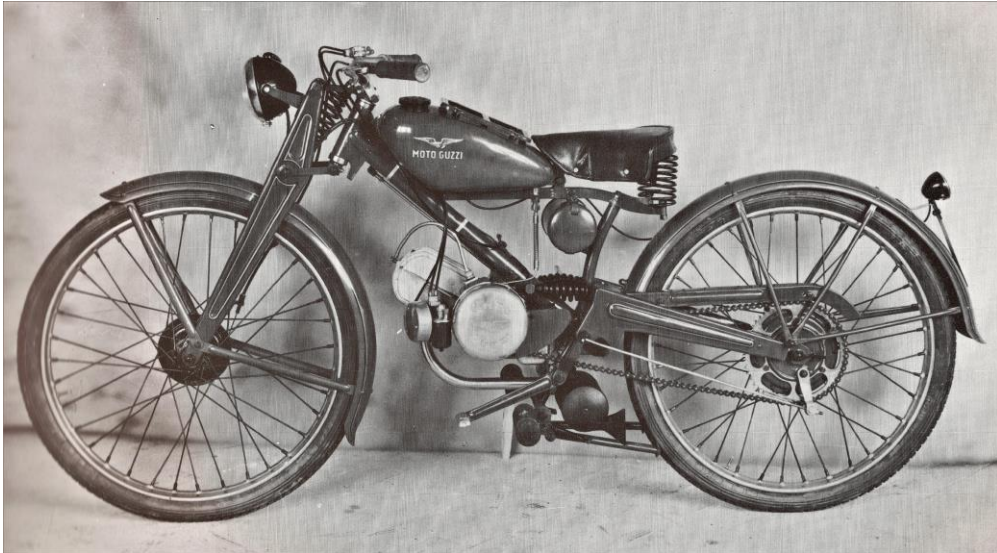


Abb. 17: Moto Guzzi Motoleggera 65

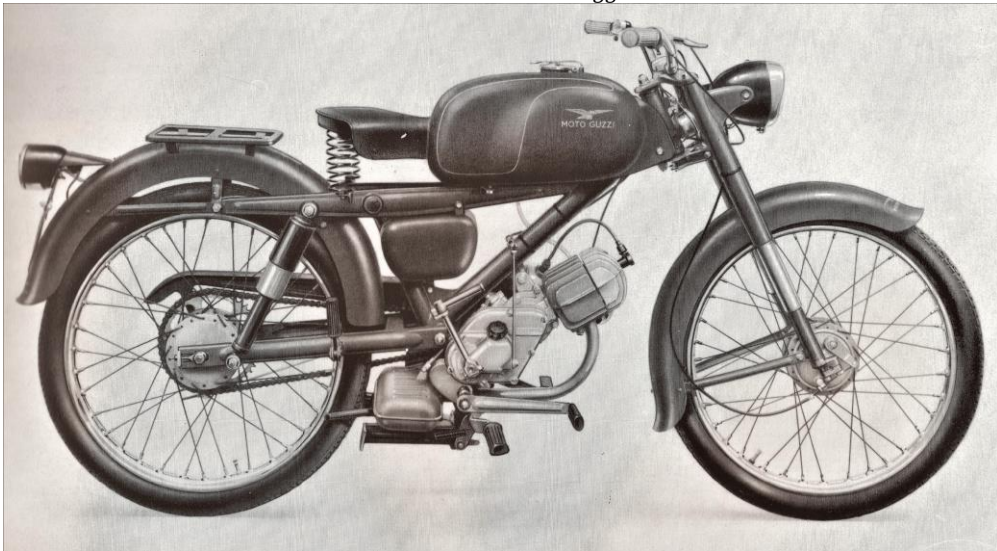


Abb. 18: Moto Guzzi Cardellino

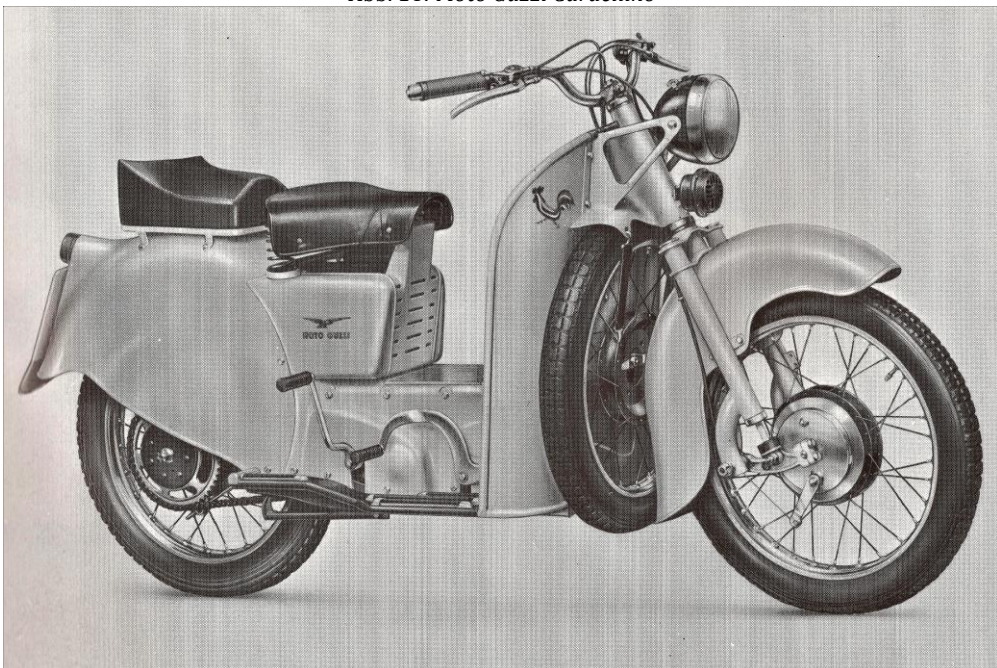


Abb. 19: Moto Guzzi Galletto

2.2.9 Moto Guzzi Astore (1949 – 1953) und Falcone (1950 – 1967)

Diese beiden Modelle waren die letzten Motorräder mit dem legendären Typ-V-Einzylindermotor. Die Moto Guzzi Astore ist mit ihrem massiven vorderen Schutzblech zweifellos das beeindruckendste 500 ccm Modell, das Carlo Guzzi je geschaffen hat. Das 180 kg schwere Motorrad war besonders für Liebhaber alpiner Touren gemacht,²³ weswegen ein Jahr später die Falcone vorgestellt wurde. Die Falcone war in den frühen 1950er Jahren Moto Guzzi's begehrtestes Motorrad mit grossem Hubraum. 1953 wurde die Astore aus dem Verkaufskatalog gestrichen und die Falcone in die Versionen Sport und Turismo aufgeteilt.

Nach ein paar Jahren bevorzugte die Kundschaft leichtere und schnellere Motorräder, aber dennoch hielt die Produktion bis 1967 an. Dies war vertretbar, denn nicht nur Zivilpersonen standen auf der Kundenliste von Moto Guzzi, sondern auch das italienische Militär, bei dem die Falcone in der Verkehrspolizei zum Einsatz kam. Es kann gesagt werden, dass die Marke mit dem Adler seine Kunden immer wertschätzte. Dies war auch der Grund, weswegen die Falcone für die wenigen verbliebenen Liebhaber im öffentlichen Katalog blieb.²⁴

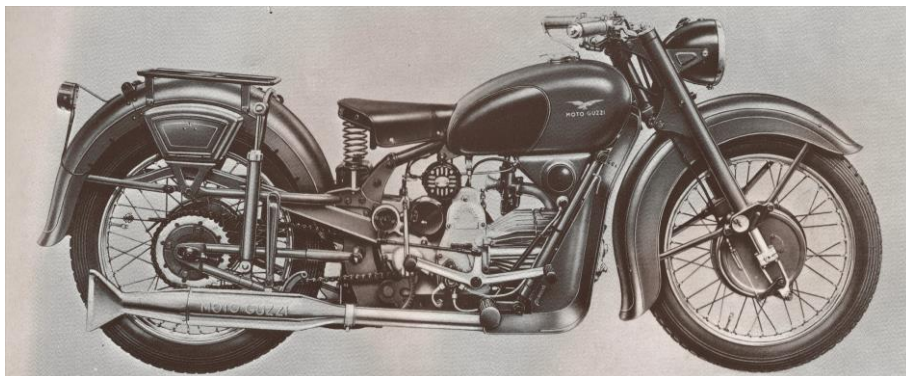


Abb. 20: Moto Guzzi Astore

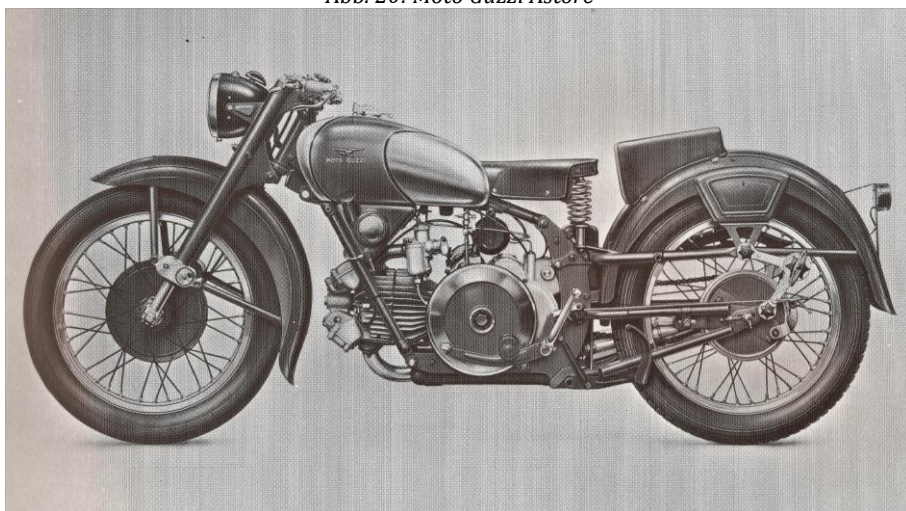


Abb. 21: Moto Guzzi Falcone

²³ Colombo: *Moto Guzzi*, S. 172 – 175

²⁴ Colombo: *Moto Guzzi*, S. 186 – 189

2.3 Die Zigolo (1953 – 1966)

Zu Beginn der 1950er Jahre sah man sich mit zwei Problemen konfrontiert. Im Vergleich zur Konkurrenz war man zu langsam und die Hubraumücke zwischen der Guzzino (73 ccm) und Galletto (ab 160 ccm) war zu gross. 1950 machte sich der Konstrukteur Antonio Micucci, der eigentlich aus der Schreibmaschinenindustrie kam und während des zweiten Weltkriegs vertrieben worden war, zusammen mit dem Ingenieur Carlo Bacchi an die Arbeit. Unterstützt wurden sie dabei von den Mitarbeitern Gilardi und Valpolini. Nach einigen Prototypen wurde der Motor auf einer Rennstrecke getestet. Nach über 1000 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 105 km/h wusste man, dass er halten wird. Aber nicht nur der Motor, sondern das ganze Motorrad war einzigartig, als es 1953 in Produktion ging.²⁵ Die Zigolo war das erste Motorrad, das trotz Verschalung gut verkauft wurde.²⁶ Das Aussehen war trotz der Verschalung aber alles andere als schön. Die ganze Verkleidung, samt Lenker, wurden in graue Farbe getunkt. Die Stossdämpfer und der Auspuff wurden brüniert und es gab keine Spur von Chromverzierungen. Schuld an diesem Aussehen war aber nicht Moto Guzzi, sondern der Koreakrieg. Alle verchromten Teile waren aus Südkorea bezogen worden. Aufgrund des dort herrschenden Krieges musste die Verchromung von Motorradteilen ausgesetzt werden. Dies führte dazu, dass der erhoffte Massenverkauf ausblieb.²⁷ Bereits ein Jahr später wurden zwei «neue» Modelle vorgestellt. Die bis jetzt bekannte Zigolo bekam an diversen kleinen Teilen Chrom und eine neue grauschwarze Lackierung, dazu wurde sie in Zigolo 98 Turismo umbenannt.²⁵ Viel beliebter und spannender war jedoch die Zigolo 98 Lusso. Den Ursprung hat dieses Modell im Prototyp Zigolo Sport. Die Zigolo Sport besass einen stärkeren Motor, wurde aber aus unbekanntem Gründen nie produziert. Stattdessen verwendete man den bereits vorhandenen 98 ccm Motor und nannte es Zigolo Lusso. Für diese Luxusversion gab es Chrom an der Seite des vergrößerten Tanks und eine sattrote Farbe. Beide Versionen bekamen dazu noch einen Tacho, eine Sitzbank statt eines Einzelsitzes und die Räder wurden um zwei Zoll verkleinert, was laut den damaligen Motorradjournalisten besser aussah und Vorteile in Sachen Komfort brachte. Problemfrei war sie jedoch nicht. Die Besitzer beklagten sich über die Federung und Bremsen, die nicht einmal für ein Fahrrad getaugt hätten. Nach über 60'000 produzierten Motorrädern ging die erste Generation der Zigolo zu Ende.²⁷

²⁵ Motorrad Classic: *Moto Guzzi Zigolo*, S. 29 – 33

²⁶ Colombo: *Moto Guzzi*, S. 194 – 197

²⁷ Moto Ciclismo d'Epoca: *Anni 70*, S. 36 – 51

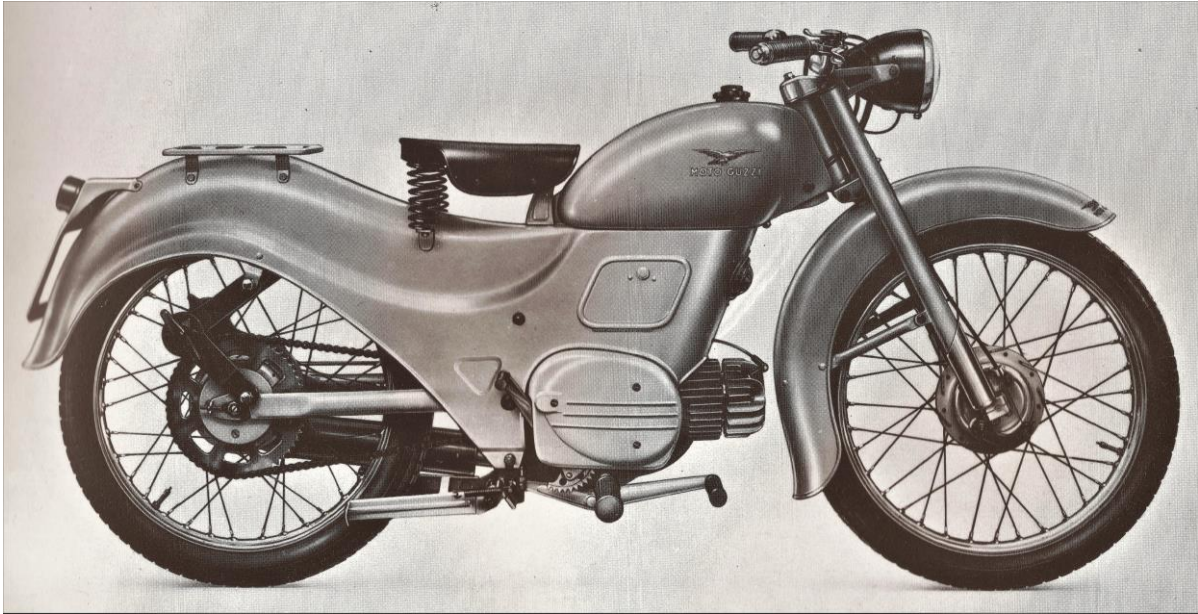


Abb. 22: Moto Guzzi Zigolo 98 (Originalversion aus 1953)



Abb. 23: Moto Guzzi Zigolo 98 Turismo (1954 - 1956)

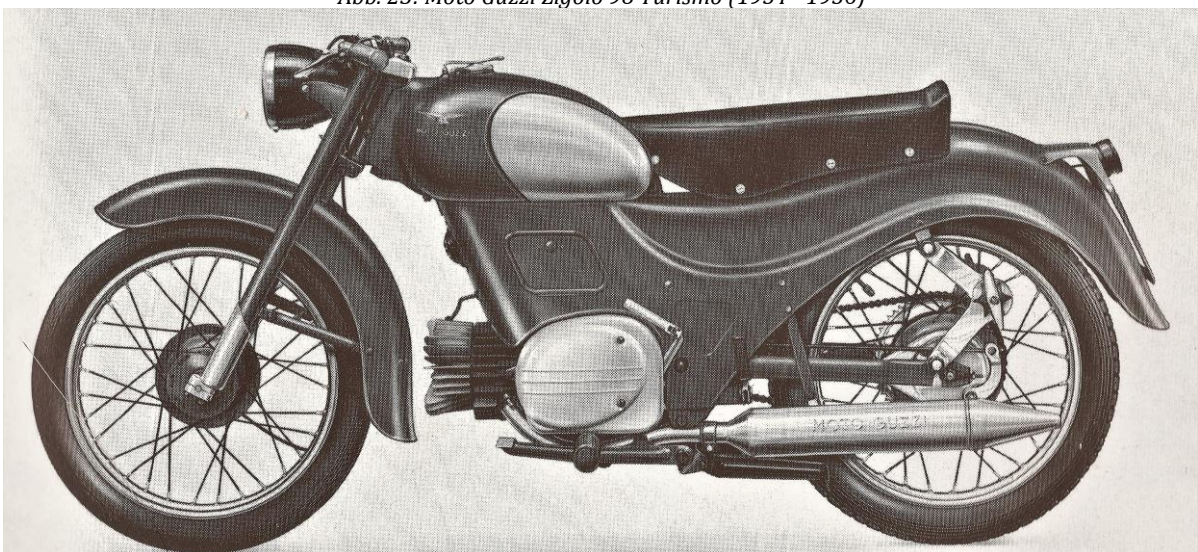


Abb. 24: Moto Guzzi Zigolo 98 Lusso (1954-1957)

2.3.1 Zigolo 98 GEN II (1958 – 1959) und Zigolo 110 (1960 – 1968)

1958 kam eine revolutionäre Motorentwicklung, die in beiden Modellen Verwendung fand. Künftig brauchten die Motoren von Moto Guzzi dank einer Hartverchromung des Zylinders nur noch zwei Prozent Ölbeimischung. Die Kunden, die bis anhin eine Beimischung von Öl von fünf bis zehn Prozent gewohnt waren, trauten dieser Neuerung jedoch nicht. Um die Beständigkeit des Motors zu demonstrieren wurde ein Ausdauererprobungstest in Monza gemacht. Eine Zigolo 110 wurde auf ein Hochgeschwindigkeitsoval geschickt und fuhr zwei Stunden lang mit vollständig gezogenem Gashebel. Der Motor bestand die Demonstration und zeigte nur die normalen Gebrauchsspuren, die nach einer derartigen Tortur zu erwarten sind. Aber nicht nur der Motor war neu. Die Hinterradaufhängung und die Federung wurden komplett neu entwickelt. Die Bremsen wurden vergrößert und die Übersetzung des Getriebes geändert. Die Zigolo 110 und Zigolo 98 GEN II sahen optisch identisch aus und unterschieden sich, abgesehen vom Motor, auch nicht. Aber selbst diese neuen Entwicklungen konnten die Modelle für nicht länger als zehn Jahre in Fahrt halten. Der Trend ging in Richtung der 125ccm 4-Takt-Motorräder. Nach 130'000 Einheiten wurde die Produktion der Zigolo eingestellt. Man versuchte den Motor noch für andere Geräte zu verwenden, zum Beispiel in einer Motorhacke oder als Motor für kleine Boote, aber keine dieser Ideen kam über die Prototypphase hinaus.²⁸

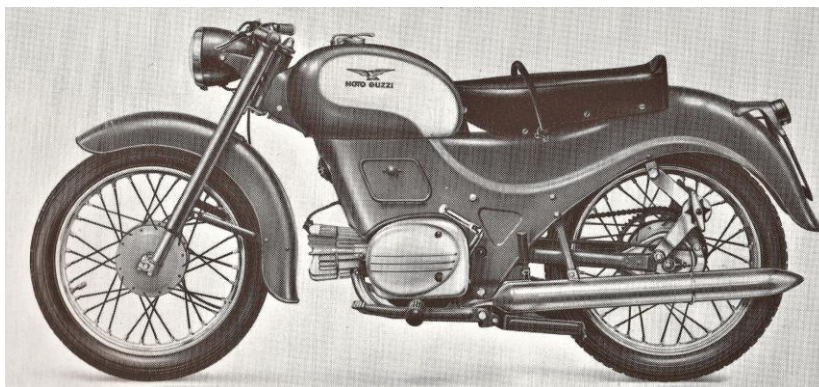


Abb. 25: Moto Guzzi Zigolo 98 GEN II



Abb. 26: Moto Guzzi Zigolo 110

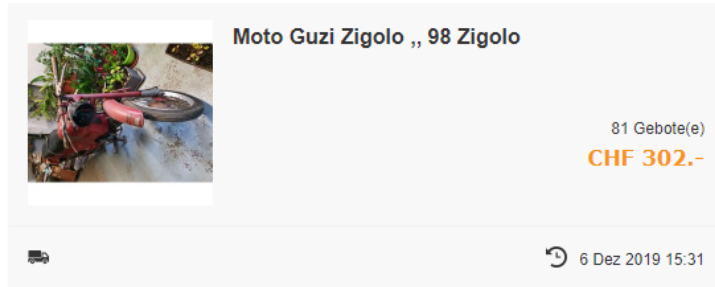
²⁸ Moto Ciclismo d'Epoca: Anni 70, S. 36 – 51

3. Meine Moto Guzzi Zigolo 98 Lusso

3.1 Wie ich an meine Zigolo kam

Von Beginn an war mir bewusst, dass das Organisieren eines restaurier- und bezahlbaren Fahrzeugs eine schwierige Herausforderung sein würde. Mit nicht allzu grossen Erwartungen begann ich im Herbst 2019 mit der Suche auf Auktionsplattformen im Internet. Bei allen Fahrzeugen, die mich interessiert hätten, wurde ich überboten, teilweise nur Minuten vor Auktionsende.

Am 29. November 2019 war ich einmal mehr auf diversen Internetseiten unterwegs, als ich bei Ricardo auf ein neu erstelltes Inserat stiess. Zum Startpreis von einem Franken wurde eine Zigolo 98 angeboten. Trotz sehr niedrigem Preis war ich mir nicht sicher, ob ich überhaupt mitsteigern sollte, da im Inserat ein totales Chaos herrschte. Der Titel «Moto Guzi Zigolo „ 98 Zigolo» war verwirrend, alle drei Bilder waren unscharf und die Beschreibung «motor dreht läuft nicht» half mir auch nicht weiter. Ich setzte also meine Grenze bei 310 Franken, wurde aber am letzten Tag um 190 Franken überboten. Nach langem Nachdenken entschied ich mich dieselbe Taktik zu benützen, die oftmals gegen mich eingesetzt wurde. Eine Minute vor Auktionsende bot ich 502 Franken und gewann so am 6. Dezember 2019 die Auktion.



[Zum Angebot](#)

Ricardo AG
Theilerstrasse 1a | CH-6300 Zug

[AGB & Reglemente](#)
[Hilfe](#)



Abb. 27 & 28: Ricardo Inserat meiner Zigolo (04.12.19)

Nun besass ich zwar ein Motorrad, aber es befand sich in einer 120 Kilometer entfernten Garage. Über diverse Kollegen und Kolleginnen versuchte ich einen Motorradanhänger zu organisieren, bis ich an Ueli Schmid verwiesen wurde. Er selbst restauriere alles was Räder habe und besitze sicher irgendetwas, mit dem man Motorräder transportieren könne. Ich kontaktierte Ueli Schmid und obwohl er mich nicht kannte, stellte er mir netterweise seinen Anhänger zur Verfügung.

Am 15. Dezember 2019 machte ich mich mit meinem Freund Lorenzo auf den langen Weg, der durch die für Fahrzeuge mit Anhänger vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 80 Stundenkilometer nur noch länger erschien. Nach zwei Stunden Fahrt wurden wir von der Verkäuferin Jacqueline Schmocker angenehm begrüsst und kurz darauf in eine Garage geführt, die ich nur als «Himmel auf Erden» beschreiben kann.

Die Garage war riesig und wurde einst zu einer Werkstatt umfunktioniert. Egal ob Autolift oder eine Wand voller Werkzeug, alles was ich mir wünschte, gab es in diesem Paradies. Ich fragte Frau Schmocker, wofür sie so eine Garage benötige, und ihre Antwort dämpfte meine Stimmung sehr.

Wir seien im ehemaligen Reich ihres Mannes, Edgar Schmocker, der am 20. Oktober 2019 nach langer und schwerer Krankheit gestorben sei. Er habe seine Freizeit immer in der Garage verbracht und habe über die Jahre etliche Motorräder und Autos revidiert. Leider kam er nicht mehr dazu die Zigolo 98 instand zu setzten, weswegen sie nun zum Verkauf angeboten wurde.

Bereits 45 Minuten nach Ankunft befanden wir uns wieder auf der Autobahn, diesmal jedoch mit Dokumenten (Fahrzeugausweis, Kaufurkunde, Serviceheft), diversen Ersatzteilen im Kofferraum und einem Motorrad auf dem Anhänger. Die Zigolo sorgte bereits während der Heimfahrt für Aufsehen, obwohl sie optisch in einem eher schlechten Zustand war. Zuhause angekommen stellte ich mein Gefährt in die Garage, wo es noch 13 Wochen auf den Beginn der Restauration warten musste.

3.2 Geschichte meiner Zigolo

Das Leben meiner Maschine begann in Mandello del Lario (Lombardei, Italien). Als 24'029 Modell der Zigolo Lusso Reihe verliess sie am 24. August 1956 auf einem LKW die dort ansässige Fabrik von Moto Guzzi, um schliesslich bei einem Händler in Novara zu landen. Bereits drei Wochen später wurde sie einem gewissen Luigino Gaetano Mattiolo verkauft, der angab, dass er an der Via Roma 7 in Novara lebe. In Wahrheit war dies jedoch vermutlich nur seine Arbeitsadresse. Gemäss Rückmeldung per E-Mail der Gemeinde Novara gab es nie einen Ansässigen namens Luigino Mattiolo.

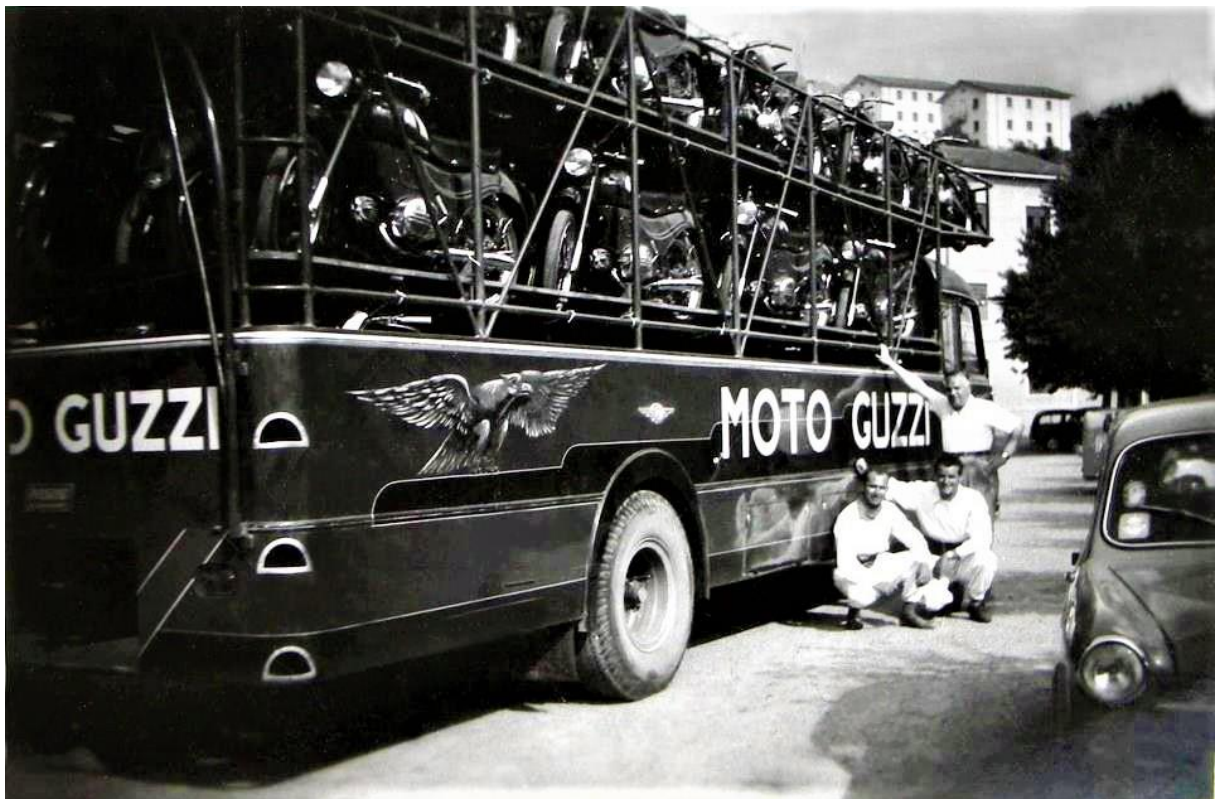


Abb. 28: Auslieferung produzierter Zigolos



Abb. 30 & 31: Herstellung von Zigolos in der Fabrik in Mandello del Lario

Luigino Mattiolo wohnte wahrscheinlich im rund 40 Kilometer entfernten Borgosesia. Diese Gemeinde wird in den zahlreichen Rechnungen als Anschrift genannt. Luigino ging sehr liebevoll mit seinem Gefährt um, die Zigolo wurde immer pünktlich zum Servicetermin zur gleichen Werkstatt in Vercelli gebracht. Bis plötzlich viereinhalb Jahre nach Kaufdatum das Service- und Fahrzeugheft endet.



Abb. 32: Der italienische Fahrzeugausweis meiner Zigolo



Abb. 33: Bestätigungen der Service und Zulassungen (1958 - 1961)

Leider kann ich nicht mit absoluter Gewissheit sagen, was nach dem 16. März 1961 passiert ist. Aufgrund von drei verschiedenen Indizien habe ich jedoch eine Vermutung, bei der ich mir ziemlich sicher bin. Das Motorrad wurde im Jahr 1962 abgestellt. In der Seitenklappe meiner Moto Guzzi fand ich etwas Ähnliches wie eine Autobahnvignette aus dem Jahr 1961. Die Vignette und Zulassung des Motorrades müssten jährlich erneuert werden, dies geschah im Fall meines Motorrades aber nach 1961 nicht mehr. Die Strassenzulassung lief im Frühling 1962 aus.



Abb. 34: Vignette aus 1961

Als drittes und letztes Indiz dienen die gefahrenen Kilometer. Der Kilometerzähler zeigt 49'538 Kilometer an. Da im Italien der 70er Jahre das Motorrad noch zu den Hauptfortbewegungsmitteln zählte, ist es plausibel, dass Luigino mit der Zigolo zur Arbeit gefahren ist. Nach meiner überschlägigen Rechnung wäre Luigino etwa 310-mal pro Jahr zur Arbeit gefahren, was ich für plausibel halte. Auf dieses Ergebnis kam ich wie folgt: (Anzahl gefahrene Kilometer) / (Distanz zwischen Borgosesia und Novara) / (Anzahl Zugelassene Jahre)
 $\rightarrow 49'538 / 40 / 4 = 309.6.$

Aber nun zurück zu den Fakten: 52 Jahre nach dem letzten Service im März 1961 wurde die Zigolo in Borgosesia an Edgar Schmocker verkauft, aber nicht von Luigino Mattiolo selber, sondern von Massimo Matiolo. Es ist anzunehmen, dass es sich dabei um den Sohn von Luigino handelte, da die beiden denselben Nachnamen tragen und Massimo Mattiolo in Borgosesia geboren worden war. Diese Angaben finden sich im Vertrag vom 5. April 2013.

Io sottoscritto Massimo Mattiolo,
nato a Borgosesia (VC) 08.1967
CONSEGNO LA MOTOCICLETTA
MOTO GUZZI COLORE ROSSO TARGA
NO 36908 al Sig. SCHMOCKER
EDGAR, NATO A SVIZZERA
INDIRIZZO BAHNWEGBZ, 3292 Busswil
AL prezzo di EURO 100,00 (CH)
Borgosesia 05.04.2013
Ed. Schmocker




Abb. 295: Kaufvertrag zwischen Massimo Mattiolo und Edgar Schmocker (05.04.13)

Zusätzlich hat mir Frau Schmocker verraten, dass der Kaufpreis auf dem Vertrag nicht korrekt sei. Um die Zollgebühren tief zu halten, sei ein offizieller Kaufpreis von 100 Euro vereinbart worden. Edgar Schmocker habe tatsächlich aber 1200 Euro für das Motorrad bezahlt.

Die Zigolo wurde mittels Importformular 13.20 A ordnungsgemäss in die Schweiz überführt und in den sechs Jahren Standzeit, bis ich sie abgeholt habe, sei nicht daran gearbeitet worden.

Prüfungsbericht Rapport d'expertise Rapporto di perizia		Form. 13.20 A		WPB VII IRE VII IRP VII		2007	
01 - 06 Name, Vorname PLZ Standort PLZ Wohnort Nom, prénoms NPA Lieu de stationnement NPA Lieu de domicile Cognome, nomi NPA Luogo di stazion. NPA Luogo di domicilio		15 Schild Plaque Targa		<input type="checkbox"/> Ws / bc / bi <input type="checkbox"/> Bl / bl / ce <input type="checkbox"/> Gr / ve / ve		<input type="checkbox"/> Br / br / ma <input type="checkbox"/> Sw / so / ne <input type="checkbox"/> Ge / gi / gj	
07 Geburtsdatum Date de naissance Data di nascita		08 Heimatstaat Pays d'origine Paese d'origine		17 Bes. Verwendung Usage special Uso speciale		17a Code	
09 Versicherung Assurance Assicurazione		23 Fahrgestell-Nr. N° châssis Telaio n°		20 Code		20a Pz-Nr Q-vec C-vec	
13 Kantonale Vermerke 14 Verfügungen der Behörde		Annotations cantonales Décisions de l'autorité		Annotazioni cantonali Decisioni dell'autorità		22 Code	
26 Farbe Couleur Colori		27 Plätze Total Posti		30 Leergewicht Poids à vide Peso a vuoto		32 Nutz-/Sattelast Charge utile/selle/te Carico utile/sella	
18 Stammmnummer N° matricule N° di matricola		24 Typengenehmigung Reception par type Approvazione d. tipo		33 Gesamtgewicht Poids total Peso totale		35 Gewicht des Zuges Poids de l'ensemble Peso del convoglio	
37 Zylinder Cylindres Cilindrata		76 Leistung Puissance Potenza		31 Anhängelast Chg. remorquable Carico rimorchiato		55 Dachlast Charge de toit Carico sul tetto	
40 Ladekran Gru de chg. Gru di carico		41 Hebebühne Plate-forme elev. Piattaforma elev.		42 Seilwinde/Spill Treuil/Cabestan Argano/Molinello		50 Länge Longueur Lunghezza	
43 Anhängervor- Disp. d'attelage Disp. agganc.		44 Tank: Kammer / Liter Citernes: compart. / litres Cisterna: compartimenti / litri		51 Breite Largeur Larghezza		52 Höhe Hauteur Altezza	
45 SDR/ADR Kl. u. Ziff. SDR/ADR cl./ch. SDR/ADR cl. cifra		47 Anzahl Türen Nombre portes Numero porte		53 Achsabstand Empattement Passo		54 Überh. hint. Por.-à-f.AR Sbalzo post.	
46 N° d'attestat. de cif. Cist. n° di contr.		48 Fahrschreiber / Restwegschreiber Tachygraphe / Enregistreur de fin de parc. Odobrograno / Registratore di fine perc.		55 Überh. vome Porte-à-f.AV Sbalzo ant.		56 Spur Vole Carregg.	
49 LSWA-OBU RPLP-OBU TTPGP-OBU		60 Getriebeart / Gänge Genre trsm./vit. Genere trasm./marce		57 67 Niv. sonore Rumore		61 Antriebs- Etrainelement Trazione	
62 Höchstgeschwindigkeit Vitesse maximale Velocità massima		63 Treibstoff Carburant Carburante		64 Motorzeichen Signe d'ident. mot. Contrassegno mot.		65 Nennleistungsdrehzahl Régime nominal Regime a potenza nominale	
66 /min. 66 Cyl. Cil.		67 Geräusch Niv. sonore Rumore		68 Betriebsbremse Frein de service Freno di servizio		69 ABS Hilfsbremse Frein auxiliaire Freno ausiliario	
70 Frein de stationnement Freno di stazionamento		71 Bremsen für Achs. Frein pour rem. Freno per rim.		72 Dauerbremse/Zusatzbremse Ralentisseur/Frein compl. Rallentatore/Freno compl.		73	
81 Achsen / Anzahl Essieux / Nombre Assi / Numero		82 Garantie Tech. zul. Höchstgewicht Garantie Poids max. tech. autorisé Garanzia Peso max. tech. ammesso		83 Leergewicht Poids à vide Peso a vuoto		84 Zul. Achslast Chg. par essieu autorisée Peso per asse ammesso	
85 Reifen Pneumatiques Pneumatici		86 Rellendimensionen und Geschwindigkeitsindex Dimensions des pneumatiques et indice de vitesse Dimensioni pneumatici e indice della velocità		87 Tragfähigkeitsindex/Reifenlastkraft Indice de capacité de charge/Charge nominale pneus Indice della capacità di carico/Portata max pneumatici		88 Felgen (Material / Dimensionen / Marke) Jantes (dimension / matériau / marque) Cerchioni (dimensioni / materiale / tipo)	
89 Typengenehmigungsinhaber - Code Code du titulaire reception par type Codice del titolare dell'approvazione del tipo		90 Ort, Datum der Prüfung durch die Behörde Lieu, date du contrôle par l'autorité Luogo, data del controllo dall'autorità		91 Stempel der Zulassungsbehörde und Unterschrift Timbre de l'autorité d'immatriculation et signature Bollo dell'autorità di immatricolazione e firma		92 Oben genannte Angaben bestätigt: Der Typengenehmigungsinhaber oder der Hersteller Le soussigné confirme les indications ci-dessus: Le titulaire de la réception par type ou le constructeur Il sottoscritto conferma le indicazioni tecniche qui sopra: Il titolare dell'approvazione del tipo o il costruttore	
93 Stempel Timbre de douane Bollo doganale		94 Zollschein Bollo doganale		95		96	

Abb. 306: Das Importformular 13.20 A für meine Zigolo (15.4.13)

3.2.1 Besonderheiten meiner Zigolo

Tank

Es sah aus, als hätte man Farbertferner über den Tank geschüttet. An vielen Stellen war die Farbe abgeblättert und das Metall war sichtbar. Anfangs gefiel mir dieser rustikale Look nicht und ich dachte bereits an eine Neulackierung. Nachdem ich viel Zeit mit dem Motorrad verbracht habe, kam ich zur Überzeugung, dass ich das Motorrad aufgrund seiner Geschichte nicht neu Lackieren darf. Kratzer, Dellen und fehlende Farbe gehören aus meiner Sicht zu einem Oldtimer wie die Falten zu einem alten Menschen.



Abb. 37: Zustand des Tankes

Ständer

Nach 64 Jahren Gebrauch war ein Fuss des Ständers fast komplett abgerissen. Dies ist ein bekanntes Problem bei der Zigolo. Dazu kommt es in der Regel, wenn man sich auf das Motorrad setzt und dabei den Ständer noch nicht eingeklappt hat. Mit Hilfe eines Schweißgeräts und Hammerschlägen dauerte die Instandsetzung aber weniger als eine Stunde.

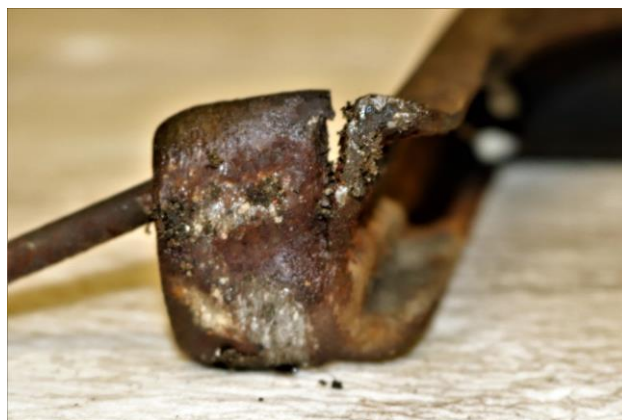


Abb. 38: Linker Fuss des Motorradständers

Alternative Farben

Je intensiver man sich mit einem Gegenstand beschäftigt, desto mehr Details fallen einem auf. So erging es mir auch bei meiner Zigolo. Aus mir unerklärlichen Gründen findet man auf dem vorderen Schutzblech gelbe und auf der Hauptverschalung blaue Farbspritzer. Es sind zwar nicht viele, aber wenn man sie einmal entdeckt hat, vergisst man sie nicht wieder.



Abb. 39 & 40: Vorderes Schutzblech mit gelben Farbspritzer

Tachoantrieb

Bereits beim Kauf fiel mir auf, dass an der Frontfederung ein Kabel nur angeklebt und nirgendwo angeschlossen war. Es stellte sich durch ein Gespräch mit einem anderen Zigolo-Inhaber heraus, dass wahrscheinlich der Tachoantrieb fehlte. Nach einiger Zeit fand ich einen originalen Antrieb und dieser funktioniert auch ohne Probleme (Details siehe Abschnitt 3.2)

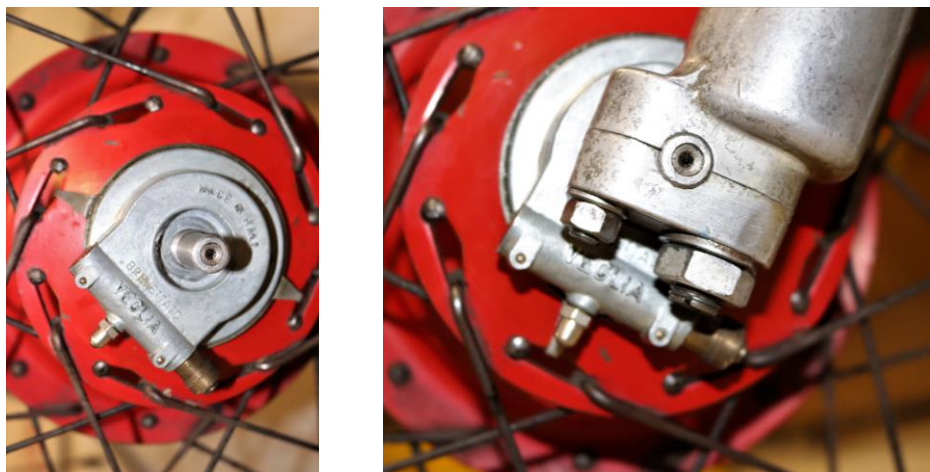


Abb. 41 & 42: Montierter Tachoantrieb

Schraube im Auspuff

Während ich die Zigolo in ihre Einzelteile zerlegte, fiel mir eine Unstimmigkeit am Auspuff auf. Der Endtopf wurde mit vier Schrauben an Auspuffrohr festgehalten, wobei eine etwa doppelt so gross war wie alle anderen. Der Auspuff hielt zwar noch zusammen, aufgrund des Alters waren aber leider alle Schraubenlöcher durchgebrochen. Zum Glück wurde damals noch viel mit Metall gearbeitet, weswegen diese Löcher mit einem speziellen Schweissgerät ohne Probleme repariert werden konnten.



Abb. 43: Schaden am Endtopf

Unterbodenschutz

Im Laufe der Restauration musste ich die Innenseite der Verschalung von dem über die Jahre angesammelten Dreck befreien. Es liess sich aber nur eine Hälfte der Verschalung reinigen. Ich bat in einer Facebook-Gruppe um Rat. Es stellte sich heraus, dass die Arbeiter in der Produktion es versäumt hatten, die fragliche Hälfte mit Unterbodenschutz zu behandeln.



Abb. 44: Unterboden meiner Zigolo (unbehandelte Seite links)

3.3 Die Etappen der Restaurierung

3.3.1 Ausgangslage

Aufgrund des Zustand des Motorrades würde die originalgetreue Restauration eine Herausforderung darstellen. Optisch gab es einige Dinge, die einem direkt ins Auge stachen. Wie bereits erwähnt, hatte der Tank einen erheblichen Teil des Lacks verloren, aber das war noch nicht alles. Der lederne Sattelbezug schimmelte und die Knöpfe waren derart durchgerostet, dass sie im Verlauf der 13-wöchigen Standzeit bei mir in der Garage abfielen. Die Reifen liessen sich nicht mehr aufpumpen, was aber nicht so schlimm war, da sie sowieso zu alt waren. Der Ständer war beinahe durchgerissen und es war unsicher, wie lange er noch halten würde. Das Frontlicht fehlte komplett und wie sich später herausstellte, fehlte auch der Tachoantrieb. Dies sind aber nur einzelne Beispiele. Allgemein kann man sagen, dass alles was an meiner Zigolo rosten kann, auch gerostet hat.

Abgesehen vom schlechten optischen Zustand des Motorrades, gab es noch zusätzliche Unsicherheiten, die einer reibungslosen Restauration im Weg standen. Die Elektrik hatte Probleme, die Zündkerze des Motors warf keinen Funken, sämtliche Dichtungen und übrigen Kunststoffteile würden nach 64 Jahren ersetzt werden müssen und die Bremsen funktionierten nicht.



Abb. 45 & 46: Rost und Schimmel unter dem Sattelbezug



Abb. 47: Meine Moto Guzzi Zigolo 98 kurz nach der Abholung

3.3.2 Vorbereitung und Materialbeschaffung

Bevor ich Hand anlegte, wollte ich genaueres über Moto Guzzi und ganz speziell über die Zigolo 98 Lusso in Erfahrung bringen. Dies war nicht ganz einfach, da Moto Guzzi in den vergangenen Jahren an Bekanntheit verloren hatte. Online fand ich nur Informationen über die Marke, aber nichts über mein Modell. Das Buch «Moto Guzzi» von Mario Colombo bescherte mir dafür wertvolle Informationen. Eigentlich wollte ich auch das Moto Guzzi Museum in Mandello del Lario besuchen, dieses war aber aufgrund der COVID-19 Situation in Italien leider geschlossen.

Nach dieser ernüchternden Informationsausbeute begann ich mit der Materialbeschaffung. Einen genauen Überblick über die benötigten Teile hatte ich noch nicht, weshalb ich nicht alles auf einmal bestellen konnte. Immerhin gab es einige Ersatzteile, die ich mit Sicherheit benötigte: Zündkerzen, Zündspule, Kabelbaum und diverse Dichtungen. Es dauerte nicht lange bis ich auf die Webseite der Firma Stein-Dinse in Deutschland gestossen bin, die sich auf den Ersatzteilhandel für italienische Motorräder spezialisiert hat. Bereits im Januar 2020 kaufte ich Kupplung, Kabelbaum, Motordichtungen und Zündspule.

Anschliessend durchkämmte ich verschiedenste Handelsportale wie beispielsweise Ebay, um weitere Teile zu ergattern. Leider fand ich nur ein Frontlicht, das mir ärgerlicherweise defekt geliefert wurde, also war ich noch immer nicht viel weiter.

Dafür stolperte ich über ein Inserat von Toni Colaci, der seine Zigolo zum Verkauf anbot. Ich fragte ungeniert nach, ob er noch Ersatzteile, Informationen oder Ähnliches für mich hätte. Auf ihn komme ich später zurück.

Schlussendlich fragte ich direkt bei den Herstellern der verschiedenen Bauteile nach, um in Erfahrung zu bringen, ob sie alternative Ersatzteile im Angebot hätten. Zuerst rief ich bei Dell'Orto an, die den Vergaser hergestellt hatten und fragte, ob sie vielleicht noch Dichtungen von diesem Typ zum Verkauf anbieten. Nach langer Diskussion wurde mir mitgeteilt, dass sie diesen Vergaser nie hergestellt hätten und dass ich mich irren müsse, auch wenn ihr Name auf dem Produkt stehe. Mit düsteren Aussichten versuchte ich es bei der Firma Bosch, von der die Zündkerze in meinem Motorrad stammte, aber erneut wurde mir mitgeteilt, dass auch Bosch nie Zündkerzen dieses Typs produziert hätte.

Eine zentrale Rolle bei der Beschaffung von Ersatzteilen spielte dann aber Toni Colaci. Er rief mich an und war begeistert, als ich ihm von meiner Maturaarbeit erzählte. Wir sprachen über eine Stunde miteinander und er konnte mir viele hilfreiche Tipps geben. Er verwies mich an die Facebook-Gruppe «Moto Guzzi Zigolo», in der es nur um die Zigolo geht und wo ich schlussendlich auch viele Informationen zu meinem Motorrad fand. Zudem konnte er bereits auf den von mir gesendeten Bildern erkennen, dass der Tachoantrieb fehlte und gab mir den Rat, so schnell wie möglich mit der Suche zu beginnen, da diese sehr selten seien und man teilweise über ein Jahr danach suchen müsse. Gerne folgte ich auch Tonis Einladung ihn zu besuchen und er schenkte mir eine Kartonbox voller Ersatzteile, mit denen man fast ein zweites Motorrad bauen könnte. Einen Tachoantrieb hatte er zwar nicht, aber dank der Facebook-Gruppe wurde ich an verschiedenste Firmen verwiesen und konnte somit nach nur zwei Wochen ein gesamtes Kettenkit und sogar einen Tachoantrieb erwerben.



Abb. 48: Hauptbild der Facebook-Gruppe



Abb. 49: Alte (links) und neue (rechts) Zündkerze

3.3.3 Vorgehen und Organisation beim Auseinanderbauen

Das Wichtigste beim Auseinanderbauen ist die Organisation. Wird nicht von Anfang an alles eindeutig beschriftet und auf die Seite gelegt, zahlt man beim Zusammenbau den Preis dafür. Ich fand für dieses Problem mit «Ziplock Bags» (kleine Plastikbeutel mit Verschluss) eine einfache und elegante Lösung. Die abgeschraubten Teile wurden direkt in einen Bag gepackt und beschriftet, somit konnte nichts verloren gehen. Nachdem ich meine Organisationsweise bestimmt hatte, widmete ich mich dem defekten Motor, da dieser der Hauptbestandteil eines Motorrades ist. Mir war bereits beim Kauf mitgeteilt worden, dass die Elektrik wohl Probleme habe, da die Zündkerze nicht zündete. Als der Motor trotz neuer Zündkerze nicht funktionierte, war klar, dass ich mich nun um die Elektrik kümmern musste. Ich überprüfte die Spannung mit einem Multimeter, konnte aber keinen Fehler erkennen, weswegen ich einfach alle nötigen Kabel abmontierte, die Anschlüsse reinigte und anschliessend wieder anschloss. So simpel der Lösungsansatz scheint, so effektiv war er. Der Motor startete nach einigen Versuchen und hörte sich für mich als Laien ziemlich gut an. Nachdem nun der Motor funktionierte, konnte ich mit dem vollständigen Restaurationsprozess beginnen.

Die ersten 14 Tage der Zerlegung war ich mit der Entrostung aller Schrauben und anderer Metallteile beschäftigt. Zuerst wurden die Teile in Essig eingelegt und anschliessend in mühsamer Kleinarbeit mit einer feinen Drahtbürste von Hand geputzt. Mit einem chemischen Rostlöser wäre es wahrscheinlich schneller gegangen. Solche Säuren sind aber teuer und äusserst umweltschädlich. Ich entschied mich deshalb für Essig, von dem ich insgesamt über 31 Liter kaufte.



Abb. 50: Teils entrostete Sitzfeder

Nachdem ungefähr 90 Prozent des Motorrades von Rost befreit war, arbeitete ich mich bei der Demontage von aussen nach innen. Speziell ging ich nur noch bei der Elektrik vor. Sobald ich ein elektrisches Teil abmontiert hatte, beschriftete ich die Kabelenden, um bei der späteren Installation des neuen Kabelbaumes ein Muster zu haben.



Abb. 51: Beschrifteter Kabelbaum

Bis auf den Motor habe ich jedes Teil geöffnet und gereinigt, sogar den alten Unterbodenschutz habe ich entfernt. Vom Öffnen des Motors wurde mir aufgrund des guten Klanges stark abgeraten, ich habe ihn deshalb nur von aussen gereinigt.

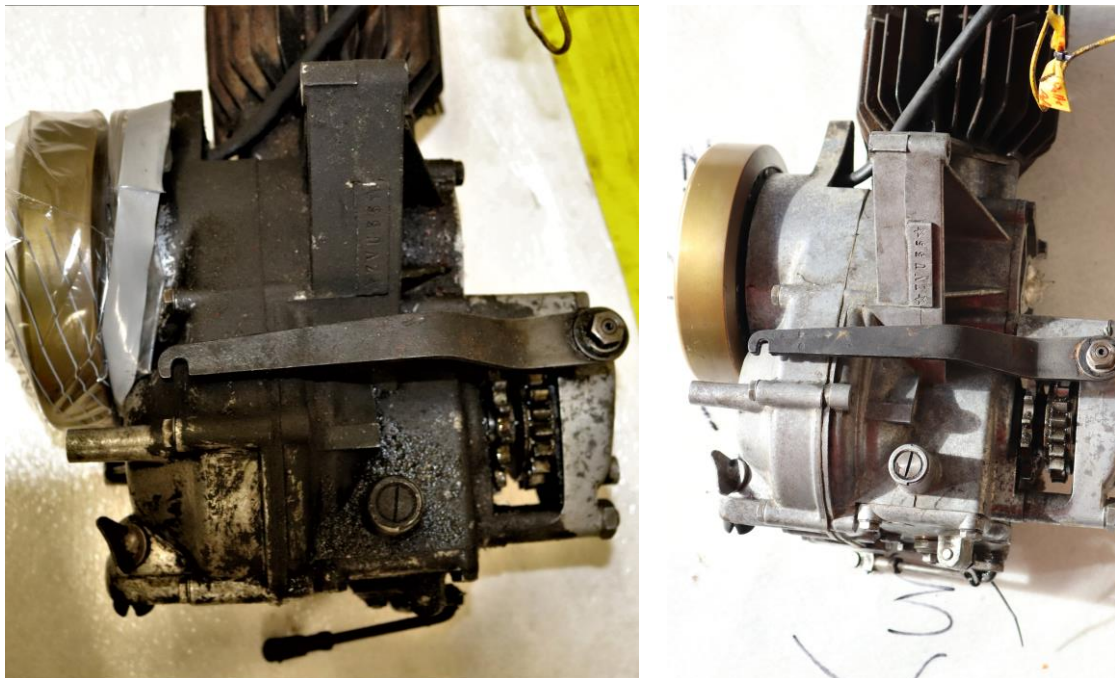


Abb. 52 & 53: Motor vor und nach der Reinigung

3.3.4 Vorgehen beim Zusammenstellen

Nachdem nebst den Motorradteilen auch die Garage wieder sauber war, konnte ich mit der Lackimprägnierung beginnen. Da ich mich gegen eine Neulackierung entschieden hatte, musste ich den jetzigen Lack schützen. Ueli, von dem ich bereits den Transportanhänger ausleihen durfte, erklärte mir seine Vorgehensweise und ich übernahm diese ohne Änderungen. Zuerst müssen alle Metallteile mit Terpentin gereinigt und entfettet werden. Anschliessend werden während 48 Stunden insgesamt drei Schichten Owatrol aufgetragen. Dabei durchtränkt das ölartige Owatrol die oxidierten Metallschichten und verdrängt Feuchtigkeit wie auch Sauerstoff. Um das Motorrad zusätzlich vor Rost zu bewahren, habe ich die gesamte Unterseite mit modernem Unterbodenschutz beschichtet.



Abb. 54 & 55: Rahmen der Zigolo vor (oben) und nach (unten) der Reinigung



Abb. 56 & 57: Rahmen der Zigolo vor (links) und nach (rechts) der Behandlung mit Owatrol

Als alles bereit war, erfolgte der Zusammenbau in umgekehrter Reihenfolge zur Demontage. Zu Beginn montierte ich die wichtigsten Bestandteile wie Rahmen, Hinter- und Vorderradaufhängung, da an diesen alle anderen Teile montiert werden. Alle benötigten Ersatzteile, die ich nicht kaufen konnte, fand ich in Tonis Kartonbox. Während der Montage wurden sämtliche Dichtungen ersetzt.

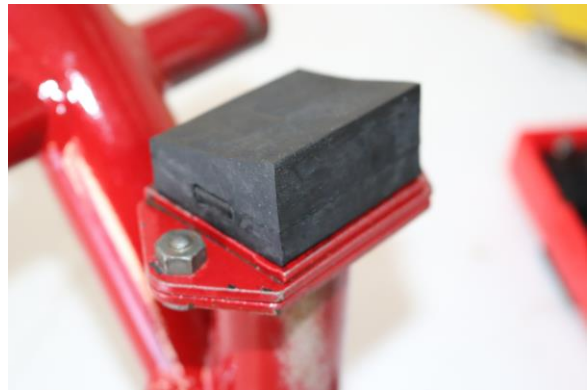


Abb. 58 & 59: Dämpfer der Hinterradaufhängung (links alt, rechts neu)

Gegen Ende des Wiederaufbaus machte mir aber das Alter der Zigolo einen Strich durch die Rechnung. Der Auspuffbolzen brach beim Ersetzen der Auspuffdichtung und konnte nicht repariert werden. Zum Glück fand ich in Tonis Ersatzteilen einen Zylinder und den dazu gehörigen Kolben, welche ich während einer Nachtschicht verbaute. Zu meinem Glück funktionierten sie tadellos. Am letzten Tag brach mir unglücklicherweise noch eine Schraube, diesmal bei der Vorderbremse.

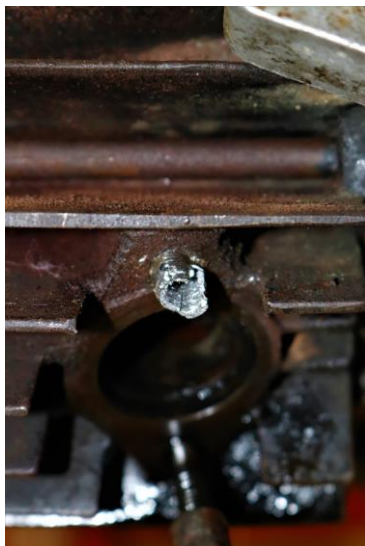


Abb. 60 & 61: Abgebrochene Schrauben (Zylinder links, Vorderbremse rechts)

3.3.5 Ungelöste Probleme aus Sicht des Strassenverkehrsamts

Meine Zigolo ist nun originalgetreu restauriert und ich nahm an, dass man sie nun als Oldtimer zulassen kann. Mit dieser Annahme lag ich aber falsch, da originalgetreu in meinem Fall nicht ausreichend ist für eine Schweizer Strassenzulassung. Das grösste Problem stellt momentan das fehlende Rücklicht dar. Die vorhandene Leuchte am hinteren Schutzblech brennt nur wenn die Bremse betätigt wird, ist also ein Bremslicht. Ein alleiniges Bremslicht ohne konstant leuchtendes Rücklicht ist laut Strassengesetz nicht zulässig. Früher konnte man dies mit einer speziellen Glühbirne elegant und einfach nachrüsten, was auch das Gesamtbild der Maschine nicht beeinträchtigte. Solche Glühbirnen werden heute leider nicht mehr hergestellt. Ich müsste deshalb die gesamte hintere Elektronik umbauen und mit einem Rücklicht ergänzen.

Dies ist nicht die einzige Anforderung, die das Strassenverkehrsamt stellt. Nebst dem technischen Zustand ist für eine Oldtimerzulassung auch der optische Zustand entscheidend, beide müssen einwandfrei sein. Nach meiner Auffassung lässt diese Aussage viel Interpretationsspielraum, besonders nach 64 Jahren. Mittelpunkt der Diskussion beim Strassenverkehrsamt wird der Zustand des Benzintanks sein. Eine Prognose über die ersehnte Strassenzulassung ist momentan nicht möglich.

3.3.6 Endprodukt



Abb. 62: Meine (restaurierte) Moto Guzzi Zigolo 98



Abb. 63 & 64: Vor (rechts) und nach (links) der Restauration



Abb. 65 & 66: Vor (oben) und nach (unten) der Restauration

4. Die Begegnungen

4.1 Vereinte Kräfte

Ohne die Unterstützung und Hilfsbereitschaft, die ich von vielen Menschen erhalten habe, wäre diese Arbeit wahrscheinlich nie zustande gekommen. Aber woher kam diese Bereitschaft mir zu helfen?

Meiner Meinung nach fasziniert das Hobby, eine eigene Restauration durchzuführen, die Menschen sehr. In der heutigen Wegwerfgesellschaft werden kaputte Güter nicht mehr repariert, sondern ersetzt. Dass ich mich als mittlerweile 19 Jahre alter Schüler ohne entsprechende (Berufs-) Ausbildung getraut habe, ein Motorrad zu restaurieren, bewunderten viele, da sie sich dies selbst nicht zumuten würden. Diese Hemmung führt dazu, dass immer weniger Hobbymechaniker anzutreffen sind.

Während des Restaurationsprozesses durfte ich die Hilfe von verschiedensten Personen beanspruchen. Aber ich bekam nicht nur Unterstützung, sondern konnte teilweise auch selbst helfen. Aufgrund meiner sehr detaillierten Fotodokumentation, die ich in der Facebook-Gruppe zur Verfügung stellte, konnte ein Enthusiast aus Grossbritannien seine Zigolo wieder zum Leben erwecken. Glücklicherweise durfte ich mich auch bei Paolo Demarchi revanchieren. Ich habe ihn durch diese Gruppe kennengelernt und konnte mich immer auf ihn verlassen. Nachdem seine Zigolo 110 einen katastrophalen Motorschaden erlitt, konnte ich ihm von meinem 110 ccm-Motor, den ich beim Kauf meiner Zigolo als Geschenk erhalten hatte, die benötigten Ersatzteile zuschicken.

Es gab aber auch Momente, in denen die Hilfe zu viel werden konnte. Nach der ersten Testfahrt erzeugte der Motor ein sehr beunruhigendes Geräusch, das bis dahin nicht da war. Ich veröffentliche ein Video und eine Tonaufnahme in der Facebook-Gruppe mit einer Beschreibung was vorgefallen war. Die darauffolgenden Antworten und Kommentare waren leider alles andere als hilfreich. Jeder hatte eine andere Meinung und ich musste schliesslich meinem eigenen Gefühl vertrauen. Am wenigsten hilfreich war mit Abstand die Antwort eines italienischen Gruppenmitglieds. Sein Kommentar war «Riposare in Pace piccolo motore», was so viel heisst wie «Ruhe in Frieden kleiner Motor».²⁹

²⁹ [Facebook Groups Zigolo – Antwort \(08.11.20\)](#)

4.2 Die Menschen und die Zigolo

Die meisten Menschen sind von meiner Arbeit begeistert, was mich sehr verwundert, da die Zigolo zu ihrer Zeit kein spezielles Motorrad war. Es stellte sich heraus, dass genau dies der Grund für ihre Euphorie war. Früher waren Leichtmotorräder wie die Zigolo weit verbreitet. Wegen der steigenden Ansprüche an Leistung und Komfort verschwanden aber immer mehr dieser Motorräder von den Strassen und sind heute nur noch sehr selten anzutreffen. Wenn man ausnahmsweise eine zu Gesicht bekommt, wird man prompt an die vergangene Zeiten erinnert, als man noch jung war und diese Motorräder an jeder Strassenecke standen.



Abb. 67: Marco Polish Polese (Fahrer rechts) mit seiner Zigolo (1981)

Dank des schönen Wetters während des Lockdowns, habe ich vorwiegend mit offenem Garagentor arbeiten können. Dies führte dazu, dass wildfremde Menschen vor meiner Garage anhielten und das Gespräch mit mir suchten. Sie erzählten von ihren eigenen Motorradfahrten und bei einem Maler, der ursprünglich aus Italien stammt, sorgte der Anblick meiner Zigolo gar für feuchte Augen. Auch meine Nachbarn steckten regelmässig ihre Köpfe in die Garage und verfolgten die Restauration mit grossem Interesse. Meine Maturaarbeit löste bei vielen, hauptsächlich männlichen Personen, eine derartige Begeisterung aus, dass ich mit meiner Zigolo schon bald zu einer kleinen Attraktion im Quartier wurde.

5. Fazit des Arbeitsprozesses

5.1 Technisch

Die Vorbereitung war meiner Meinung nach nicht optimal. Als ich mit der Restauration begann, wusste ich noch nicht, von wo ich die benötigten Ersatzteile würde beziehen können. Ich hatte zwar Glück, dass ich Menschen wie Toni Colaci begegnet bin, aber dies ist keinesfalls selbstverständlich. Mein Arbeitsplatz, die Garage, war und ist für ein derartiges Projekt nicht optimal eingerichtet. Da ich eine Motorradhebebühne nicht für notwendig hielt, arbeitete ich teilweise mehrere Stunden auf dem kalten Betonboden. Dies führte mehr als einmal zu starken Knie- und Rückenschmerzen.

Die strenge Einhaltung von Ordnung bei Werkzeug und Material hätte mir bei der Arbeit sehr geholfen. Bereits nach kurzer Zeit waren alle meine Werkzeuge im Raum verteilt und nicht mehr im Koffer, so dass ich viel Zeit mit Suchen verbracht habe. Die Spraydosen hätte ich auch öfters aussortieren müssen. Viel zu oft habe ich eine in die Hand genommen, nur um festzustellen, dass sie bereits leer war.

Die Vorgehensweise bei der Restauration selbst erachte ich dagegen als mehr oder weniger Ideal. Die Organisation mit den Ziplock Bags funktionierte sehr gut und ich verlor keine einzige Schraube. Die vielen Fotos, die ich während der Demontage gemacht habe, halfen mir bei der Montage bestimmter Teile sehr.

Wie bereits erwähnt, konnte ich zwar alle Teile wieder montieren, eine Verbesserungsmöglichkeit im Arbeitsprozess gibt es aber trotzdem: Ich habe oft mehrwöchige Pausen machen müssen, wie beispielsweise während der Prüfungszeit, was nicht vorteilhaft ist. Durch derart lange Unterbrechungen ist die Gefahr gross, dass man Details wieder vergisst. Am besten wäre es, sich mindestens einmal pro Woche Zeit zu nehmen, um am Motorrad zu arbeiten. So bleiben Erinnerungen frisch, was den Wiederaufbau erleichtert.

5.2 Persönlich und zwischenmenschlich

Ich genoss es sehr, mit verschiedenen Menschen zusammen zu arbeiten, auch wenn dies durch die Covid-19-Pandemie stark erschwert wurde. Dabei ist auffallend, wie unterschiedlich die Menschen sind. Ich durfte auf die Hilfe von Automobilingenieuren, von Hauswarten und Studenten zurückgreifen. Dies zeigt nach meiner Meinung sehr schön, dass in diesem Hobby nur die Freude an Motorrädern zählt und nicht die Ausbildung oder Herkunft. Äusserst hilfreich waren auch meine Nachbarn. Immer wieder haben sie ihre Köpfe in die Garage gesteckt, um zu schauen, wie weit ich bereits bin. Diese Neugier spornte mich an, so viel wie möglich zu arbeiten, um anschliessend, nicht ohne Stolz, die gemachten Fortschritte demonstrieren zu können.

Dies hat dazu geführt, dass ich mich, um immer neue abgeschlossene Arbeitsschritte vorweisen zu können, selber unter Druck gesetzt habe. Aufgrund dieses selbstverursachten Stresses machte ich einige, teilweise ärgerliche, Fehler. Ich hätte mir mehr Zeit lassen sollen, insbesondere wenn es Dinge oder Teile gab, die nicht richtig funktionierten. Mit mehr Geduld arbeiten ist aber immer einfacher gesagt als getan, wie man gut am folgenden Beispiel erkennen kann: Wie bereits erwähnt, kaufte ich im Januar 2020 eine Zündspule, da ich der Meinung war, dass diejenige meiner Zigolo nicht mehr funktioniere. Mit dieser Ansicht lag ich aber falsch, weswegen ich nun ein etwa 120 Franken teures Ersatzteil zu Hause habe, für das ich keine Verwendung habe. Hätte ich mir mehr Zeit gelassen, um Tests durchzuführen, wäre mir dieser Fehler vermutlich nicht passiert.

Ich sollte nicht nur mehr Geduld, sondern auch mehr Vertrauen in mich haben. Viel zu oft fragte ich bei meinen Helfern nach, obwohl ich die Lösung des Problems bereits kannte. Mein Vorwissen ist aufgrund meiner langjährigen Begeisterung für Motorräder bereits erstaunlich gross, was mir viel Zeit und Nerven gespart hat. Mit ein bisschen mehr Selbstvertrauen hätte ich noch effizienter arbeiten können.

Grund für diese Unsicherheit ist nach meiner Ansicht die Nähe zum Produkt. Ich wollte schon immer ein Motorrad komplett restaurieren und als es dann so weit war, konnte ich es kaum erwarten. Diese Vorfreude verursachte gleichzeitig auch Angst, dass ich etwas falsch machen könnte. Mehr emotionaler Abstand zum Projekt wäre möglicherweise hilfreich gewesen.

6. Schlusswort

Meine Herangehens- und Arbeitsweise an dieser Maturaarbeit ist nicht zu empfehlen. Ohne den dreimonatigen Lockdown im Frühling 2020 wäre ich zweifellos in Zeitnot geraten. Das Hauptproblem war, dass ich nebst der eigentlichen Restauration auch noch einen schriftlichen Teil verfassen musste. Die Recherche für den schriftlichen Kommentar stellte sich als unerwartet schwierig heraus und nach meiner Ansicht ist er zu umfangreich geworden.

Wenn ich eine derartige Arbeit nochmals machen würde, müssten einige Dinge geändert werden. Mein Motorrad war zu alt. Ich genoss es zwar sehr zu sehen, wie man früher gearbeitet hat, aber die Nachteile überwiegen dennoch. Die Beschaffung von Ersatzteilen und Informationen sind, insbesondere unter Zeitdruck, sehr schwierig. Ein etwas moderneres Motorrad hätte möglicherweise beides vereinfacht.

Die Vorgehensweise würde ich auch teilweise ändern, obwohl sie, wie schon erwähnt, eigentlich ziemlich gut funktionierte. Die Rostentfernung dauerte zu lange und war eine sehr monotone Arbeit. Nächstes Mal würde ich alle Teile durch eine Reinigungsfirma professionell entrostet lassen. Dies wäre zwar deutlich teurer, aber dafür auch um einiges schneller und gründlicher. Die Imprägnierung der lackierten Motorradteile nahm ebenfalls zu viel Zeit in Anspruch. Bei einer erneuten Restauration würde ich mich nach Alternativen umsehen.

7. Danksagung

Ueli Schmid

Vielen Dank Ueli, dass du mich während meiner Arbeit in vieler Hinsicht unterstützt hast. Dein Anhänger hat die Reise nach Küsnacht ermöglicht und das Buch «Moto Guzzi», das du mir ausgeliehen hast, war eine meiner Hauptinformationsquellen. Es ist nicht selbstverständlich, dass man seine eigene Zeit opfert um jemandem wie mir zu helfen und das weiss ich sehr zu schätzen. Vielen Dank fürs gelegentliche Vorbeischauen, helfen und verraten deiner Tipps und Tricks.

Toni Colaci

Vielen Dank Mal Toni für deine Unterstützung. Dein Tipp mit der Facebook-Gruppe war Gold wert, ohne sie wäre meine Arbeit um einiges schwieriger gewesen. Die Ersatzteile, die du mir geschenkt hast, haben mir im Verlauf der Restauration unglaublich viel Geld und Zeit gespart und ich bin sehr froh, dass ich dich kennenlernen durfte.

Paolo Demarchi und Luca di Maiolo

Grazie mille a Paolo und Luca für die vielen Skizzen und Erklärvideos. Ihr habt mir gezeigt, worauf ich achten muss während einer Restauration und falls ich bei einem Problem nicht mehr weiterkam, wart ihr für mich immer erreichbar.

8. Literatur- und Quellenverzeichnis

Colombo, Mario: *Moto Guzzi*. Milano 1983

Grizzi, Otto: *Dal nido dell'aquila*.

In: Moto Ciclismo d'Epoca, Anni 70 11/1999, S. 36 – 51.

FXTOP: *Inflationsrechner*

<https://fxtop.com/de/inflationsrechner.php> (Abruf: 06.10.2020)

(Währung 1: ITL Italien)(Index: ITCPI2005 Italien seit dem 17 März 1861)

Moto Guzzi: *Leidenschaft und Geschichte*.

https://www.motoguzzi.com/ch_DE/Leidenschaft/Geschichte/

(Abruf: 05.10.2020)

Scheibe, Winni : *Moto Guzzi*.

http://www.winni-scheibe.com/ta_marken/moto_guzzi/historie.htm

(Abruf: 06.10.2020)

Vogt, Gerfried: *Leicht Beschwingt*.

In: Motorrad Classic 4/2002, S. 29 – 33.

Wikipedia, Die freie Enzyklopädie: *Bianchi (Unternehmen)*.

[https://de.wikipedia.org/wiki/Bianchi_\(Unternehmen\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Bianchi_(Unternehmen)) (Abruf: 05.10.2020)

Wikipedia, Die freie Enzyklopädie: *Moto Guzzi*.

https://de.wikipedia.org/wiki/Moto_Guzzi (Abruf: 06.10.2020)

Wikipedia, Die freie Enzyklopädie: *Moto Guzzi Hispania*.

https://ca.wikipedia.org/wiki/Moto_Guzzi_Hispania?fbclid=IwAR1qZsshHUbX-Drn3bjACqcAfdCxnWac-4Lw3O3cELc_wt9eznHJ-OI9k_s (Abruf: 06.10.2020)

9. Abbildungsverzeichnis

Titelblatt

Alpstäg, Til

Abbildung 1

Automarken Logos: Moto Guzzi Logo

<https://automarken-logos.com/moto-guzzi-logo/> (Abruf: 04.01.2021)

Abbildung 2

Iemmi, Guido: Moto Guzzi Works Racer and Carlo Guzzi

<https://pin.it/bbeffCD> (Abruf: 04.01.2021)

Abbildung 3

Wikipedia, Die freie Enzyklopädie: Giorgio Parodi

https://fr.wikipedia.org/wiki/Giorgio_Parodi (Abruf: 04.01.2021)

Abbildung 4 – 26

Colombo, Mario: Moto Guzzi. Milano 1983

Abbildung 27 – 66

Alpstäg, Til

Abbildung 67

Polese, Marco Polish

„Ich erkläre hiermit, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig und ohne Benützung anderer als der angegebenen Quellen und Hilfsmittel bzw. ohne Beratung durch andere als die namentlich erwähnten Fachpersonen verfasst bzw. gestaltet habe.“

Ort und Datum: _____

Unterschrift: _____