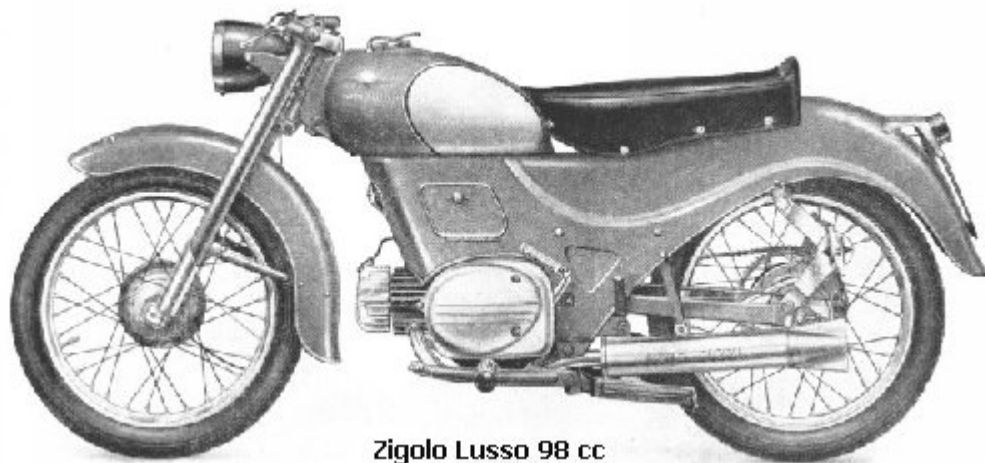


IL ZIGOLO 1953 - 1966



Zigolo Lusso 98 cc

LA MOTO DI SERIE

Nel 1953 lo spazio tra il 65 cc, noto come Guzzino, ed il Galletto viene colmato dallo Zigolo, la prima moto carrozzata che riesce ad avere un successo di vendita.

Verrà prodotto, a partire dal 1953, dalla Moto Guzzi prima con una cilindrata di 98 cc. e poi, dal 1960, con 110 cc. ed in diversi modelli. La produzione avrà termine nel 1966.

Il progetto è, come per il Guzzino, dell'ing. Antonio Micucci, che era arrivato alla Moto Guzzi nel 1942, sfollato a causa della guerra, proveniente da Ivrea dove lavorava alla Olivetti.

Per lo Zigolo la Moto Guzzi cerca di contenere il prezzo di vendita. Perciò il primo modello prodotto, quello del 1953, è di colore grigio uniforme, completamente privo di cromature. Gli ammortizzatori (a compasso) e lo scarico sono bruniti.

Il telaio è costituito da un tubo centrale e da una carrozzeria parzialmente portante, che costituisce la caratteristica più evidente di questo modello.

Il motore riprende alcune caratteristiche usate nel 1950 in un modello da record, con cui la Moto Guzzi, all'autodromo di Montlery, riesce a conquistare diversi primati.

Si tratta come nel Guzzino, di un motore a due tempi, a due travasi, alimentato attraverso l'albero motore da una valvola rotante. Il cilindro, a differenza del Guzzino, è ora orizzontale.

La testa del cilindro è in lega leggera. Le misure di 50 mm x 50 mm danno una cilindrata complessiva di 98 cc ; con un rapporto di compressione di 1:6, lo Zigolo sviluppa una potenza di 4 cavalli (a 5200 giri).

Il carburatore, un Dell'Orto MAF 15B, è montato sul lato destro ed è nascosto dalla calotta ovale in alluminio. L'aria è regolata da un manettino posto sulla destra del manubrio.

La sospensione anteriore è a forcella telescopica, mentre la posteriore è con forcellone oscillante, con "molleggio in gomma agente in compressione". Gli ammortizzatori posteriori sono a compasso e lavorano per attrito tramite dischi di sugherite. Tali ammortizzatori potevano essere regolati avvitando o svitando l'apposita chiave "a farfalla". Lo Zigolo è l'ultimo modello di Moto Guzzi ad usare questo tipo di ammortizzatore, in uso dal tempo della "Norge". A partire dal 1960, con lo Zigolo 110 cc., vengono adottati gli ammortizzatori telescopici.

Il cambio è a tre rapporti con ingranaggi sempre in presa ad innesto frontale. Il comando tramite bilanciere è comandato, come si usava all'epoca, con il piede destro. La frizione a dischi multipli in bagno d'olio è posta nella scatola motore sul lato sinistro. Il comando della frizione è a leva, posta a sinistra sul manubrio.

I freni sono a tamburo in lega leggera ; l'anteriore è comandato da una leva posta alla destra sul manubrio e il posteriore da pedale posto sulla sinistra, come in uso all'epoca.

Le prestazioni indicate dalla casa sono: la pendenza massima superabile in 1° è del 24% e la velocità massima in terza ca. 76 km/h.

Nelle prove di *Motor Cycling* del 25 settembre del 1955 la velocità massima è addirittura superiore a quanto dichiarato dal costruttore (51 mph anziché 47, ca. 82 km/h), risultando inoltre la più veloce motocicletta del tempo sotto ai 100 cc, tra quelle provate dalla prestigiosa rivista inglese. La stessa rivista loda particolarmente il motore dello Zigolo : « *Quasi senza vibrazioni... la marcia superiore può essere tenuta già a 10mph* (ca. 16 km/h)s »



I DATI TECNICI

Modello / anno	Zigolo Turismo / 1953-56
Motore	due tempi monocilindrico orizzontale 50 x 50 mm / 98 cc
Rapporto di compressione	6:1
Potenza	4 CV a 5200 giri/min
Testa del cilindro	in lega leggera
Cilindro	in ghisa
Accensione	a volano magnete
Carburatore	Dell'Orto MAF 15 B 1
Lubrificazione	a miscela 5 %
Frizione	a dischi multipli a bagno d'olio
Cambio	a ingranaggi sempre in presa a 3 velocità con comando a pedale
Trasmissione	primaria a ingranaggi elicoidali, secondaria a catena
Telaio	monotrave in tubo con carrozzeria parzialmente portante
Passo	1240 mm
Sospensione anteriore	forcella telescopica
Sospensione posteriore	forcellone oscillante con ammortizzatori a frizione
Ruote	a raggi con cerchi da 19"
Pneumatici	2,50-19"
Freni	a espansione ; anteriore manuale, posteriore a pedale
Peso	78 kg
Velocità massima	76 km/h
Consumo normale	2,2 litri ogni 100 km
Capacità serbatoio miscela	13,5 litri

LE VERSIONI DELLO ZIGOLO

- 1953 prima versione : completamente grigio ; gli ammortizzatori posteriori ed il tubo di scappamento bruniti ; sella mono, ruote 19"
- 1954 Sport, NON commercializzata ; molto simile al modello lusso ma con motore potenziato a 6,8 CV
- 1954/56 Turismo : grigio, serbatoio grigio e nero ; manubrio, scarico e ammortizzatori sono ora cromati
- 1954/57 Lusso : rosso, pannelli serbatoio cromati, sella lunga, ruote 17"
- 1958/59 seconda serie : serbatoio rosso e bianco.
- 1960/66 110 cc. : nuove forcelle ed ammortizzatore posteriore, serbatoio rosso con filetto oro ed incavi per ginocchia ; allestito anche con sella singola ; modifiche anche a scarico, fanale

I TELAI

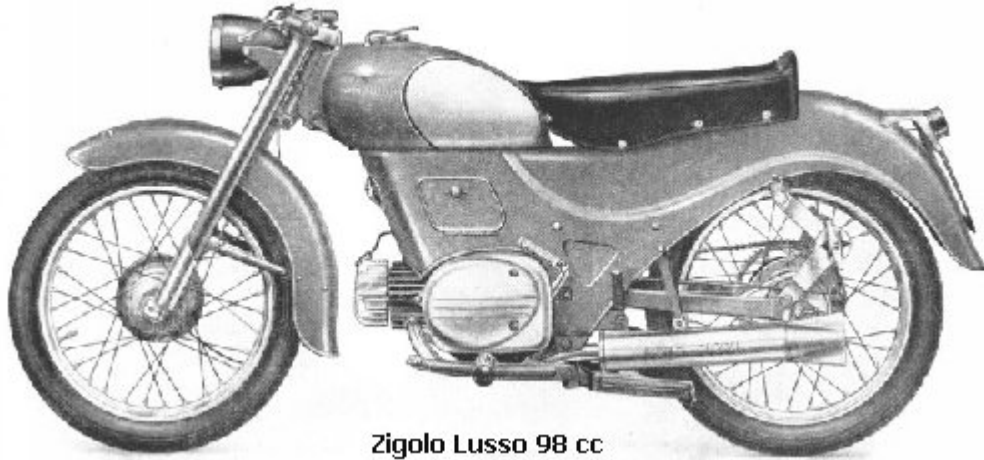
Zigolo 98 cc (1953-1957)	dal telaio 23110001 al telaio 23201300
Zigolo 98 cc Turismo e Lusso (1954-1957)	dal telaio 26110001 al telaio 27120000
-	indi dal telaio Z 00 AA al telaio Z 99 BZ
Zigolo 98 cc seconda serie (1958-1959)	dal telaio V 00 AA al telaio V 74 QQ
Zigolo 110 cc (1960-1966)	dal telaio I 100 AA al telaio I 199 ZZ

FONTI

- Mario Colombo: MOTO GUZZI. 80 anni di storia
- Mick Walker: MOTO GUZZI. Illustrated Buyer's Guide

Il sito di Carlo Morino non è più online.

ZIGOLO 1953 - 1966



Zigolo Lusso 98 cc

LA MOTO DE SÉRIE

En 1953, le vide entre le 65 cm³, connue sous le nom de Guzzino (le Motoleggera) et le Galletto est comblé par le Zigolo, la première moto à carrosserie qui connaît un succès commercial.

Elle sera produite, à partir de 1953, d'abord avec une cylindrée de 98 cc. et ensuite, à partir de 1960, en 110 cc. et dans différents modèles. La production prendra fin en 1966.

Le projet est, comme pour le Guzzino, de l'ingénieur Antonio Micucci, qui était arrivé chez Moto Guzzi en 1942, déplacé par la guerre, venant d'Ivrea où il travaillait chez Olivetti.

Pour le Zigolo, Moto Guzzi a essayé de maintenir un prix de vente bas. Pour cette raison, le premier modèle produit, en 1953, est d'une couleur grise uniforme, totalement dépourvue de chrome. Les amortisseurs et l'échappement sont polis.

Le châssis est constitué d'un tube central et d'une caisse partiellement porteuse, ce qui constitue la caractéristique la plus frappante de ce modèle.

Le moteur reprend certaines caractéristiques utilisées en 1950 dans un modèle de record, avec lequel Moto Guzzi a réussi à réaliser plusieurs records sur le circuit de Montlery.

Comme dans le Guzzino, il s'agit d'un moteur à deux temps, avec deux transferts, alimentés par le vilebrequin par une valve rotative. Le cylindre, contrairement au Guzzino, est maintenant horizontal.

La culasse est fabriquée en alliage léger. Les cotes de 50 mm x 50 mm donnent une cylindrée totale de 98 cc ; avec un taux de compression de 1:6, le Zigolo développe une puissance de 4 chevaux (à 5.200 tr/min).

Le carburateur, un Dell'Orto MAF 15B, est monté sur le côté droit et est caché par le couvercle ovale en aluminium. L'air est régulé par un bouton situé sur le côté droit du guidon.

La suspension avant est une fourche télescopique, tandis que la suspension arrière est un bras oscillant avec "un ressort en caoutchouc agissant en compression". Les amortisseurs arrière sont de type compas et fonctionnent par friction à l'aide de disques en liège. Ces amortisseurs pouvaient être réglés en vissant ou dévissant la clé "papillon". Le Zigolo est le dernier modèle Moto Guzzi à utiliser ce type d'amortisseur, utilisé depuis l'époque de la "Norve". À partir de 1960, avec le Zigolo 110 cc, les amortisseurs télescopiques sont adoptés.

La boîte de vitesses est à trois rapports avec des engrenages montés à l'avant. Le passage de vitesses est commandé, comme c'était la coutume à l'époque, avec le pied droit. L'embrayage multidisque à bain d'huile est situé dans le carter du moteur, sur le côté gauche. L'embrayage est commandé par un levier situé sur le côté gauche du guidon.

Les freins sont des freins à tambour en alliage léger ; l'avant est commandé par un levier placé à droite sur le guidon et l'arrière par une pédale placée à gauche, comme en usage à l'époque.

Les performances indiquées par le constructeur sont les suivantes : la pente maximale pouvant être franchie en 1^{re} est de 24% et la vitesse maximale en troisième vitesse est d'environ 76 km/h.

Dans les essais de *Motor Cycling* du 25 septembre 1955, la vitesse de pointe était encore plus élevée que celle indiquée par le fabricant (51 mph au lieu de 47, soit environ 82 km/h), ce qui en faisait également la moto la plus rapide de l'époque du moins de 100 cc, parmi celles testées par le prestigieux magazine britannique. Le même magazine a fait l'éloge du moteur de la Zigolo : « *Presque sans vibrations... le rapport maximal peut être maintenu jusqu'à 10mph (environ 16 km/h)* ».



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Modèle / Année	Zigolo Turismo / 1953-56
Moteur	deux temps monocylindrique horizontale 50 x 50 mm / 98 cc
Taux de compression	6:1
Puissance	4 CV à 5200 giri/min
Culasse	en alliage léger
Cylindre	en fonte
Allumage	par volant magnétique
Carburateur	Dell'Orto MAF 15 B 1
Lubrification	par mélange à 5 %
Embrayage	à disques multiples et bain d'huile
Boîte de vitesses	à engrenage, 3 vitesses avec commande au pied
Transmission	primaire par engrenage hélicoïdal, secondaire par chaîne
Cadre	monopoutre à carrosserie semi-portante
Empattement	1.240 mm
Suspensions antérieures	fourche télescopique
Suspensions postérieures	bras oscillant et amortisseurs à friction
Roues	à rayons, Ø 19"
Pneumatiques	2,50-19"
Freins	à tambour ; avant par commande à main, arrière par commande au pied
Poids	78 kg
Vitesse maximale	76 km/h
Consommation normale	2,2 L/100 km
Volume réservoir d'essence	13,5 L

LES VERSIONS DU ZIGOLO

- 1953
19" première version : entièrement grise ; amortisseurs arrière et pot d'échappement polis ; selle mono, roues de 19"
- 1954 Sport, NON commercialisé ; très similaire au modèle de luxe mais avec un moteur amélioré de 6,8 CV
- 1954/56 Turismo : réservoir gris, gris et noir ; le guidon, l'échappement et les amortisseurs sont maintenant chromés.
- 1954/57 Lusso : rouge, panneaux de réservoir chromés, selle longue, roues de 17"
- 1958/59 Lusso deuxième série : réservoir rouge et blanc.
- 1960/66 110 cc. : nouvelle fourche et nouveaux amortisseurs arrière, réservoir rouge avec filetage doré et renforcements pour les genoux ; équipé d'une selle simple ; modifications également apportées à l'échappement et au phare.

NUMÉROS DE CADRE

Zigolo 98 cc (1953-1957)	dal telaio 23110001 al telaio 23201300
Zigolo 98 cc Turismo e Lusso (1954-1957)	dal telaio 26110001 al telaio 27120000
-	indi dal telaio Z 00 AA al telaio Z 99 BZ
Zigolo 98 cc seconda serie (1958-1959)	dal telaio V 00 AA al telaio V 74 QQ
Zigolo 110 cc (1960-1966)	dal telaio I 100 AA al telaio I 199 ZZ

SOURCES

- Mario Colombo: MOTO GUZZI. 80 ans d'Histoire
- Mick Walker: MOTO GUZZI. Illustrated Buyer's Guide

Le site de Carlo Morino n'est plus en ligne.