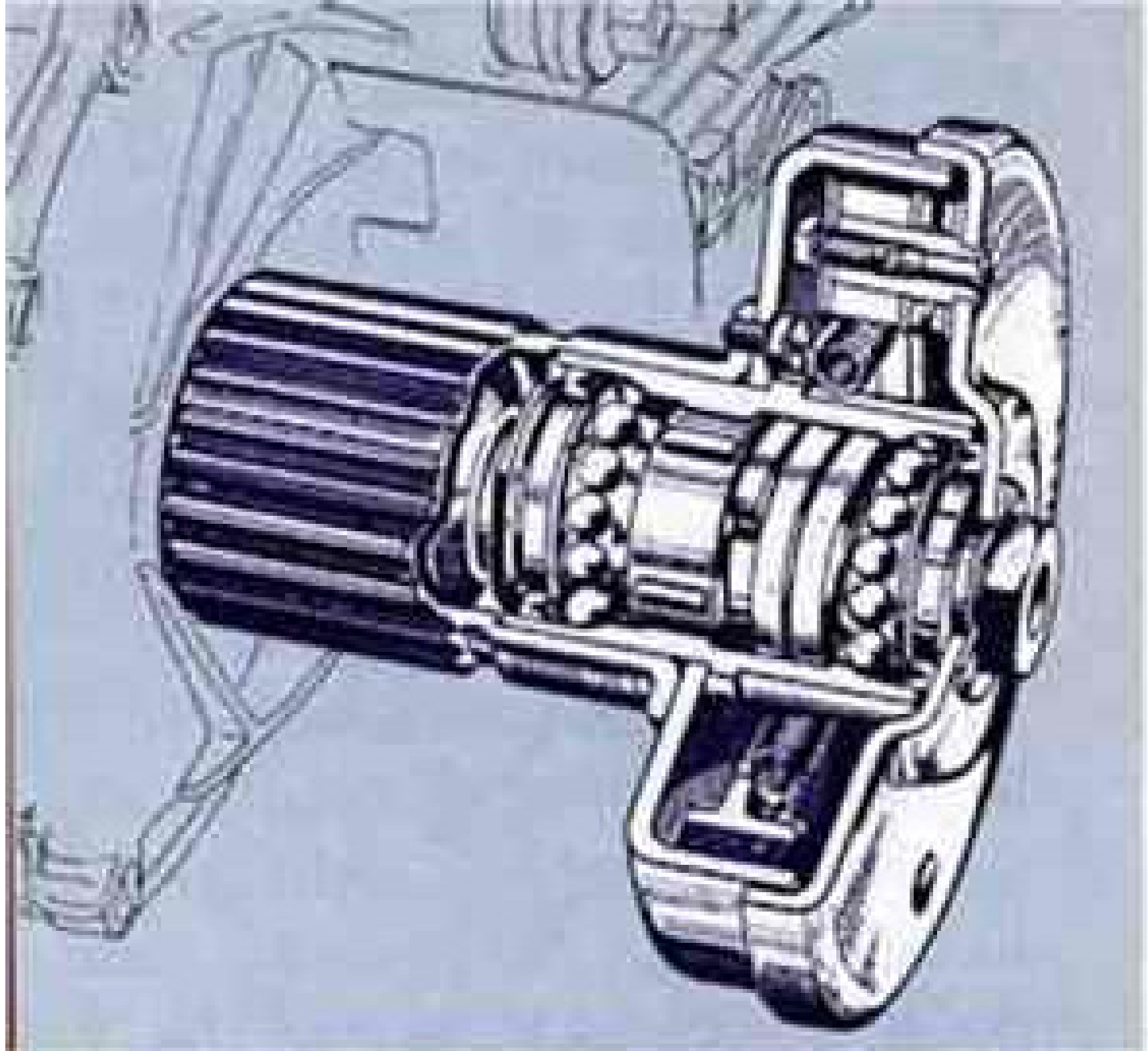




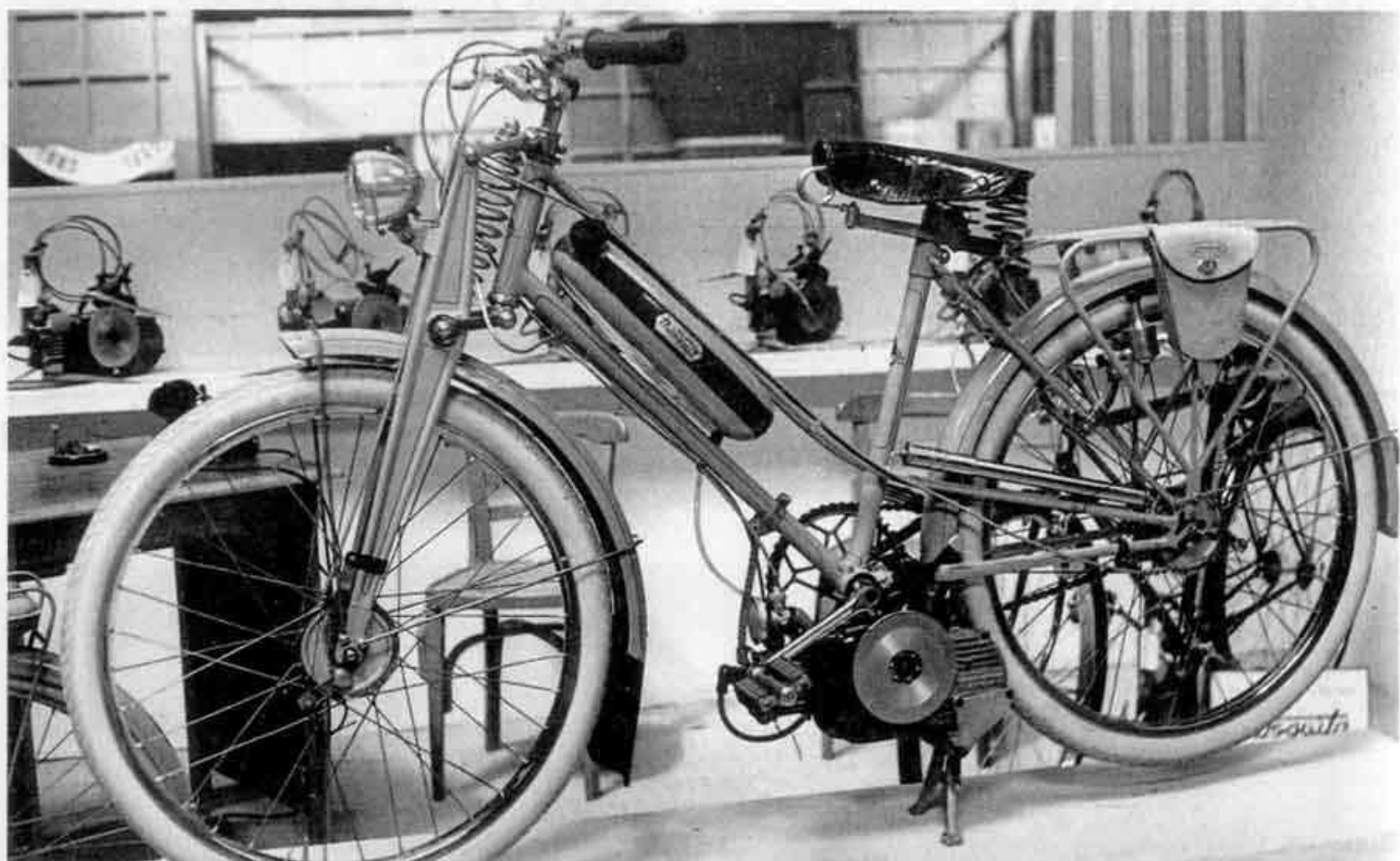


ARCHIVO

El joven Guevara, antes de convertirse en Che

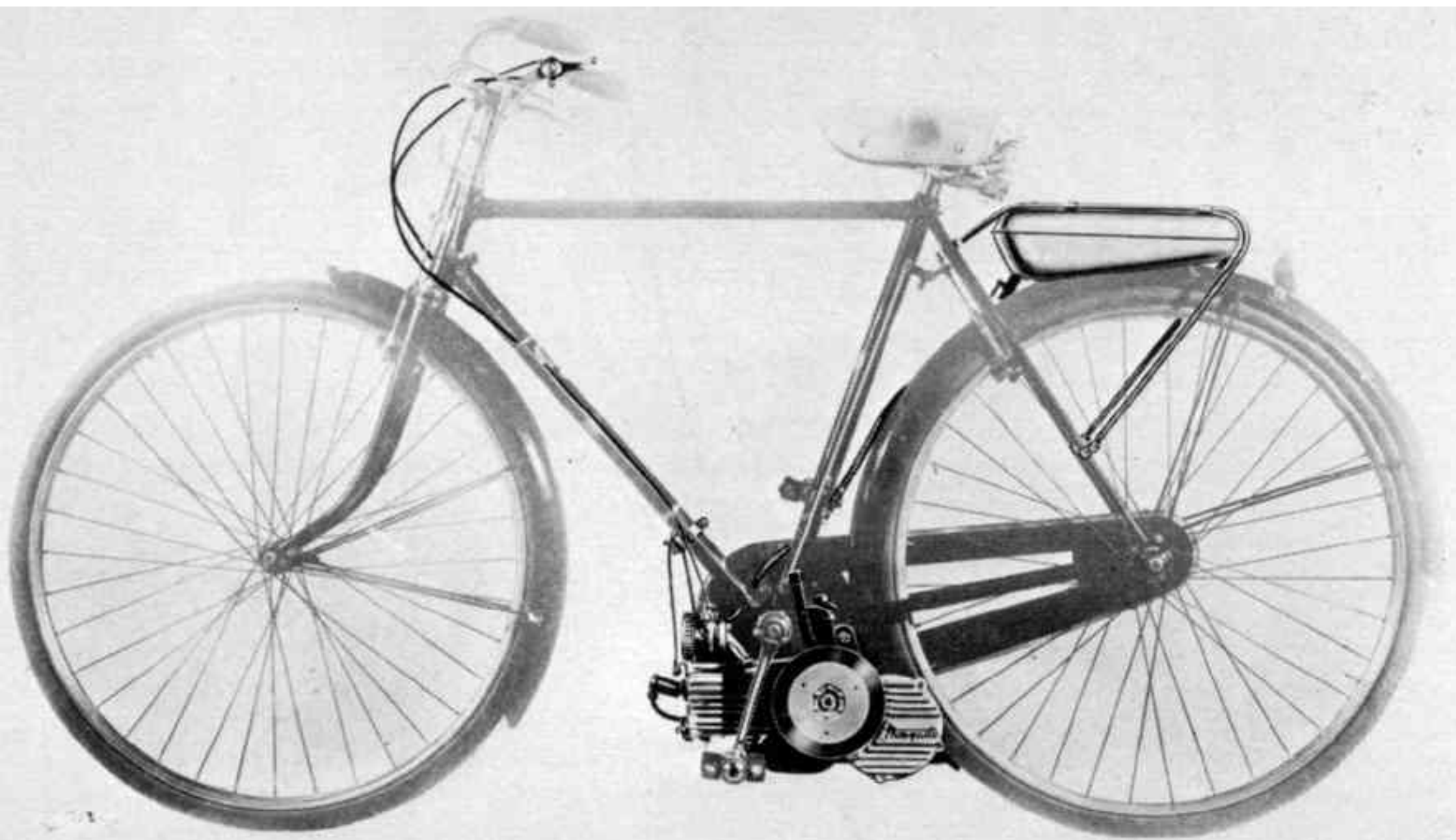


Horquilla Ducson, motor Mosquito y un grueso tubo de punta a punta. ¿Que más hacía falta para construir el ciclomotor Elig?



Bicimotor ISA/Mosquito 38 cc (arriba).
VeloMosquito 511 dotado de embrague automático (abajo)





MOSQUITO - Garelli - 38 cc

MOSQUITO

Sevilla, 1951/1966

En 1946 la firma italiana Garelli lanzaba a la venta el Mosquito, un minúsculo motor cuyo éxito radicaría en su robusta concepción a la par que empleaba soluciones simples, con admisión a través de un carburador y conducto óptimamente estudiados y sin codos bruscos, suspensión entre motor y chasis de tipo elástica pendular para hacer estable la carburación y evitar vibraciones, transmisión por rulo directamente sobre el neumático trasero y sin órganos auxiliares que le restasen potencia, de por si ya pequeña.

Con todos estos requisitos este minúsculo motor a 4.200 rpm alcanzaba una velocidad de 30 km/h y superaba pendientes del 6% sin hacer uso de los pedales, todo un conjunto de excelentes características que harían que fuese producido bajo licencia en diversos países, y que la firma Industrias Subsidiarias de Aviación S.A. (ISA), solicitase lo propio para España.

ISA, como puede leerse en la voz Moto Guzzi Hispania, era una empresa del sector aeronáutico con las suficientes normas de calidad como para garantizar una óptima fabricación y por ello no debe extrañar que ahora, con el paso de los años, podamos comprender porque muchos de estos motorcitos, con teórico superior rendimiento, se quedaron por el camino mientras que los fabricados por ISA perduraron durante unos 20 años, iniciando la fabricación a principios de 1951 con la versión 38, de idéntica cilindrada, para pasar en 1954 a la 38B de 50 cc, un nuevo modelo que con una apariencia

externa casi idéntica presentaba tal número de modificaciones como para que pudiese ser considerado como un motor nuevo.

Así, el volante externo ha desaparecido, al igual que la reducción primaria (ahora directa de cigüeñal a rodillo) y la magneto (ahora un moderno volante magnético).

Este segundo motor Mosquito fabricado por ISA, que en Italia se denominó 38B, aquí se conoció como M50 en 1954/1955, M60 en 1956 y M70 a partir de 1957 y hasta sus últimos días en los años sesenta, momento en que además se empleaba para propulsar un kart infantil que fabricaba la propia ISA, y unos años antes para accionar pequeños grupos electrógenos para iluminar escarpates y bombas de elevación de agua.

Estos motores, que se vendieron sueltos a numerosos cicleros y fábricas de bicicletas, también se acoplaron a partir de 1951 a una bicicleta realizada expresamente para la firma ISA, con suspensión delantera primero de paralelogramos deformables y después telescópica, inicialmente bajo la marca Arteman (ver esta voz en el Tomo IV de esta obra) y posteriormente bajo la propia marca Mosquito, y a partir de 1956 con un verdadero y propio ciclomotor, de procedencia Garelli, el Velomosquito 511, con motor potenciado a 1,4 CV a 4.800 rpm (1,2 a 4.200 en el M50), alojado en un bastidor de chapa estampada realizado por las firmas Cointra y MMM, con suspensión delantera por bieletas oscilantes cortas y embrague automático.



Bicimotor ISA/Mosquito 50 cc.



