



MINI-MÜCKE

Mit dem Mosquito-Hilfsmotor gelang Garelli in der Nachkriegsära ein großer Wurf. Den davon abgeleiteten **Baby Mosquito** brachte Neckermann bei uns unters Volk. Der Zweitakt-Winzling im Detail!

Der vom 50-Kubik-Vorbild abgeleitete Mini-Zweitakter tauchte 1966 erstmals im Garelli-Programm auf. 1968 startete Versandhausriese Neckermann hierzulande den Vertrieb des „Mosquito-Kompaktmofas“ mit dem 35-Kubik-Winzling, dessen Clou auf oder besser in der Hand liegt: Wird doch der Motor einfach per Einrückhebel „zugeschaltet“...

Für den Kraftschluss des unterm Tretlager schwenkbar montierten Motors (aufs Hinterrad im 20-Zoll-Format) ist eine simple Reibrolle vorgesehen. Ganz nach dem bewährten Strickmuster des größeren 50-Kubik-Mosquito – bei uns aber vor allem von der Vélosorex bekannt.

TECHNISCHE DATEN

Garelli Baby

Mosquito Typ 387

Bauart: Einzylinder-Zweitakter, luftgekühlt, schlitzgesteuert (Umkehrspülung), Verdichtung 6,5:1, ein Dell'Orto-Vergaser SHA 14/9; Sechsvolt-Schwungradlicht-magnetzündler mit Unterbrecherkontakt; Eingang-Automatik (Fliehkraftkupplung); Gemischschmierung

Hubraum: 35,5 ccm

Leistung: 0,65 PS bei 4750 U/min

Bauzeit: 1968-1972*

*Neckermann-Ära

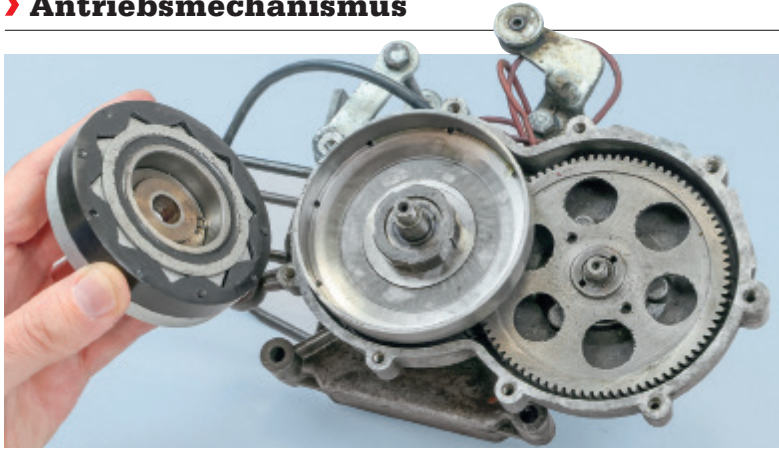
„Solange es trocken bleibt, funktioniert das Prinzip mit der originalen Reibrolle ganz gut, immerhin ist die mit einer kruden Mischung dick beschichtet, die Asphaltqualitäten hat. Bei Nässe kommt das Ganze aber schnell an seine Grenze“, kommentiert Mosquito-Fan Enno Ennen gleich mal den Kompromiss, den jeder Pilot auf einer Runde mit dem 35-Kubik-



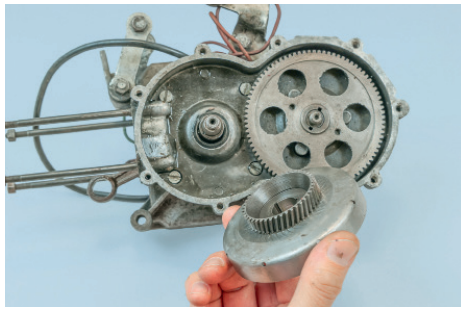
Idylle 1968: Im Neckermann „Mosquito“ steckt der Baby-Mosquito-Zweitakter

Nur mit der charakteristischen Auspufftüte ist das kleine Zweitakt-Paket optisch eine runde Sache – und mitunter ist das Töpfchen noch sehr ansehnlich



> **Antriebsmechanismus**

In der linken Gehäusehälfte ist die Garelli-typische *Centrimatic* untergebracht. Ganz links: Die Platte mit Kupplungsgummi, das übers Antriebsrad den Kraftschluss der cleveren Fliehkraftkupplung herstellt



Nochmal das Antriebsrad mit seiner rückseitigen Verzahnung. Rechts: der Kraftfluss (rote Pfeile)



Die Einzelteile: Platte mit Kupplungsgummi, Antriebsrad, Zahnrad, Antriebswelle und Reibrolle

> **Reibrolle**

Eine Feder im Einrückmechanismus (siehe Aufmacherbild) begrenzt den Anpressdruck



Das krude runde Ding ist mit der Antriebswelle verzahnt – und erfüllt seinen Zweck allemal, wenn es trocken ist...

Knattermann im Kopf haben sollte... Einige schmalbrüstige Mofas jener Ära, in der Neckermann etwa 3000 Exemplare verkauft haben soll, hat Enno zusammen mit Vater Gerhard in den letzten Jahren aufgetrieben. Dazu zählt im Übrigen auch das City-Bike oder *Miniped*, die niedliche Version mit 12-Zoll-Rädern. Und weil bei den Ennens im ostfriesischen Rechtsupweg oft genug diverse Ba-

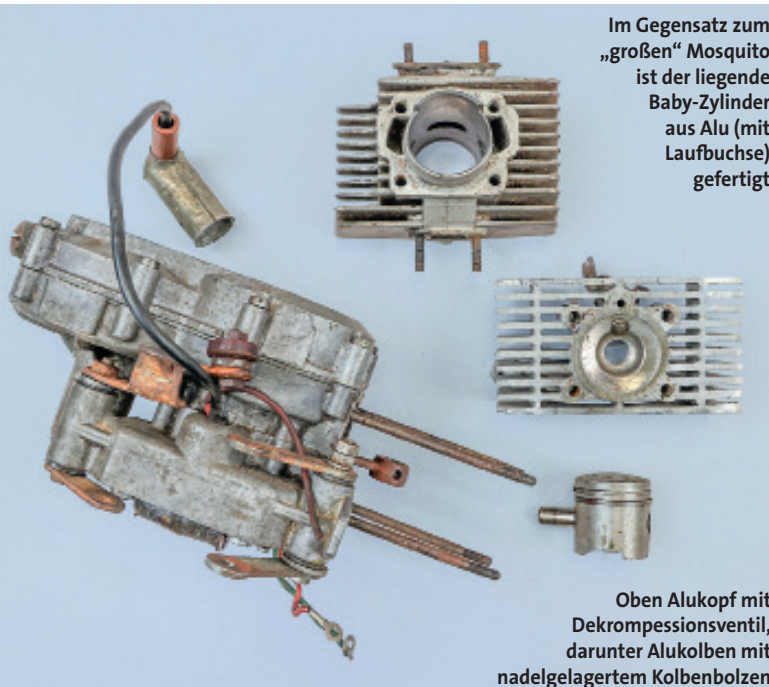
by-Mosquito-Brocken anfallen, ist die fachmännische Filetierung einer kleinen italienischen Stechmücke hier kein Problem.

Klar ist zunächst nochmal die skurrile Antriebsrolle das Thema. Wie steht's hier mit Verschleiß? „Richtig ruiniert sind die Dinger eigentlich fast nie“, sagt Enno, „und Nachschub gibt's ohnehin nicht, aber man kann damit allemal lange fahren.“



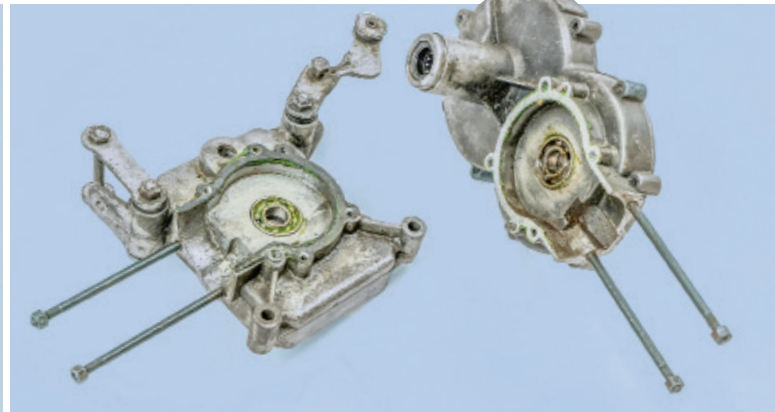
Der charakteristische Schriftzug auf dem Seitendeckel stammt ursprünglich vom 50-Kubik-Mosquito

Seiner Erfahrung nach hat auch der liegende Zylinder des Mini-Mosquito ordentlich Stehvermögen – den Enno mitsamt Kopf (in dem unten das Dekompressionsventil platziert ist) bereits vom Rumpf abgenommen hat. „Die originalen Gehäuse-Schlitzschrauben sind oft ausgenudelt“, merkt Enno bei der schrittweisen Demontage des Motorgehäuses an, „hierfür sind Inbus-

> **Motorgehäuse, Zylinder & Kurbeltrieb**

Im Gegensatz zum „großen“ Mosquito ist der liegende Baby-Zylinder aus Alu (mit Laufbuchse) gefertigt

Oben Alukopf mit Dekompressionsventil, darunter Alukolben mit nadelgelagertem Kolbenbolzen



Die Gehäusehälften aufgeklappt: Gut zu erkennen sind die Kugellager der Kurbelwelle



Der Kurbeltrieb im Detail. Am linken Kurbelwellenstumpf ist die *Centrimatic* montiert

› Dell'Orto-Vergaser

Der kleine Dell'Orto mit 9er-Querschnitt ist eine bekannte (Mofa-)Größe, beim Start wird die Choke-Klappe manuell betätigt



Der Vergaser, hier mitsamt Ansaugstutzen: Als Repröteil lässt sich der Dell'Orto noch...



...immer auftreiben, zum Paket zählt dann auch das Luftfiltersieb mit charakteristischer Kunststoffhülse

› TEILE UND PREISE

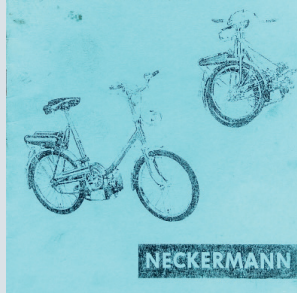
Der kuriose Mini-Mosquito...

...hat hierzulande keine ausgeprägte Szene, so ganz allein steht man bei der Teilesuche aber nicht da. Gebrauchte Brocken wie Teileträger gibt's zum Beispiel immer mal wieder auf der Veterama, NOS-Neuteile aus alten Neckermann-Beständen sind dagegen nur mit viel Glück aufzutreiben. Wer kreativ ist, fertigt Dichtungen in Eigenregie an, Dichtsätze lassen sich im Zweifel aus Italien über Rückfragen im hiesigen Mofa-Zubehör organisieren (**Wahners Motoshop; www.wms24.de**); den Dell'Orto-Vergaser gibt's für knapp 50 Euro (zzgl. Versand) etwa beim niederländischen Zulieferer K-Parts (www.k-parts.de).

ERSATZTEILLISTE

für NECKERMANN-Mosquito

Kompakt-Mofa Nr. 693/006
Falt-Mofa Nr. 693/049



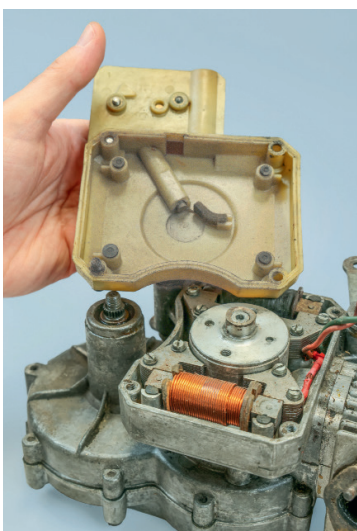
schrauben gut geeignet, wenn man dieses kleine Zugeständnis an die Originalität akzeptiert.“ In der linken Gehäusenhälfte ist die *Centrimatic* untergebracht: Die Garelli-Spezialität ist im Prinzip eine Sonderform der Fliehkraftkupplung, wobei die seit den späten Sechzigern verwendete, überaus kompakte Version kaum mit jener ersten von 1955 vergleichbar ist. Diese war noch mit klassischen Kupplungsbacken und einer Trommel ausgerüstet. Beim Baby Mosquito

kommt der Kraftschluss dagegen übers massive Kupplungsgummi zustande, das ins Antriebsrad drückt. Durch den integrierten Freilaufmechanismus lässt sich das Mofa bei abgestelltem Motor und im Leerlauf schieben und antreten, ohne dass der Motor mitdreht. Das System ist an sich robust und ausgereift, als Schwachstelle erwähnt Enno indes die Sitze der fünf Freilauf-Rollen, welche die Kraftübertragung vom Antriebsrad abkoppeln – wenn alles

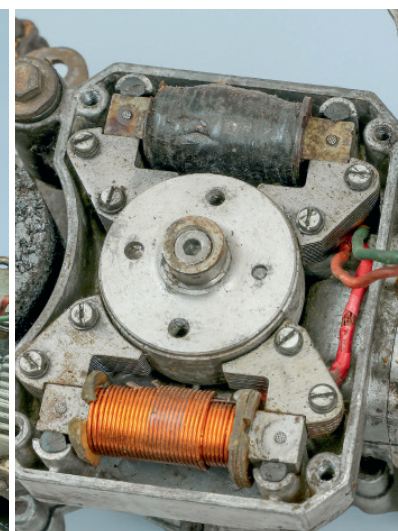
› Zünd- und Lichtanlage



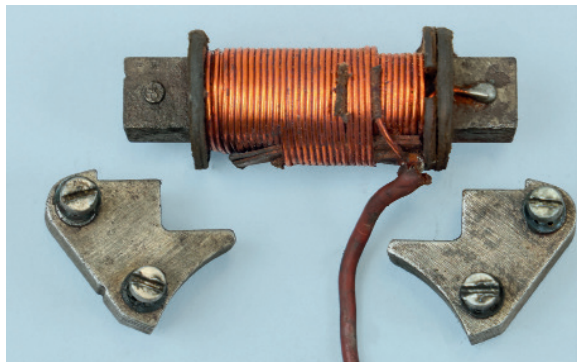
Zündkontakt und Kondensator sind gut zugänglich im separaten Gehäuse des Kunststoffdeckels (den es auch in Alu-Ausführung gab)...



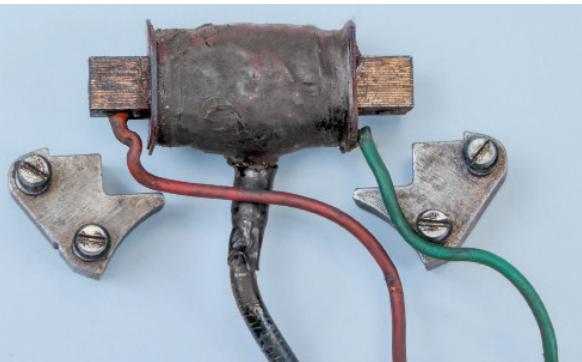
...untergebracht. Nimmt man diesen ab, offenbart sich der Kern der Zündanlage



Das Polrad (mit konischer Aufnahme) ist am rechten Kurbelwellenstumpf verpresst



Im Detail: Licht- und Zündspule (re.) mit den jeweiligen Polschuhen. Neuteile sind nicht verfügbar, aber in die Knie gehen die kleinen Elektrokraftwerke in der Regel kaum. Defekte an Verkabelung und Wicklung kommen vor, lassen sich jedoch leicht beheben





Der Spezialist

Der Erwerb eines raren Garelli „Miniped“ mit 12-Zoll-Rädern war für **Enno Ennen** (31) der Auslöser der Mosquito-Leidenschaft, die der ostfriesische Schrauber mit Vater Gerhard teilt. Kontakt per E-Mail: speedle_ennen@yahoo.de

„Wenn die Sitze verschlissen sind, ist der Freilauftring leider ein Fall für die Tonne.“

Enno Ennen

okay ist. „Bis zu einer gewissen Grenze geht das gut, sind die Sitze verschlissen, ist der Freilauftring aber ein Fall für die Tonne. Das System hat Garelli wohl später weiter optimiert, im Zweifel lässt sich der verbesserte Freilauf also umrüsten, Neuteile gibt's aber leider so oder so nicht.“

Vor einer schwierigen OP steht man, wenn die Friktionsfeder der Freilaufrollen einen Knacks hat. Oft kommt dies nicht vor, im Notfall können hier aber Teile passen, wie sie zum Beispiel Sachs für seine Mofas lieferte – die Bereitschaft zu akribischer Suche vorausgesetzt...

Wer sich die Mühe macht, den Mini-Mosquito zu revidieren, ist ohnehin gut beraten, über den Tellerwand zu gucken und auch ausgiebig im Ersatzteillfundus anderer italienischer Mofa-Hersteller (etwa Minarelli) sowie Zulieferer (zum Beispiel Polini) zu stöbern. Wobei etwa die Kugellager von Kurbelwelle und Antriebswelle gängige Normteile sind. Hier sind derer drei im Spiel, denn die Antriebswelle ist ausgangsseitig – also dort, wo die Reibrolle in der Verzahnung aufgesteckt ist – in einem Nadellager geführt.

Fehlt noch der Blick in die rechte Gehäusenhälfte, in der das Elektrokraftwerk mit Licht- und Zündspule untergebracht ist. Nachvollziehbar, dass es im knapp zugeschnittenen E-Abteil auf Dauer durchaus heiß hergehen kann, was sich durch den Umbau auf eine außenliegende, fahrtwindgekühlte Zündspule entschärfen ließe. Bislang hat Enno so eine Elektrik-OP aber noch nicht durchführen müssen, denn auch über längere Fahrtstrecken ist das System seiner Erfahrung nach zuverlässig, sofern es einmal gründlich gecheckt wurde. Dass die Zündkontakte von außen prima zugänglich sind, ist dabei natürlich ein erfreulicher Nebenaspekt...

Ein letzter Tipp noch zum Thema Ölfüllung: Als Schmierstoff, der über die Öffnung hinten am Gehäuse aufgefüllt wird, eignet sich am besten unlegiertes SAE-30-Einbereichsöl, weil dies insbesondere mit dem Fliehkraftgummi gut verträglich ist. Das gilt im Übrigen für den hier gezeigten Motortyp 387 (Kennziffer hinten am Gehäuse!) wie auch für die etwas höher verdichteten Varianten 388/389.

Text: F. Schobelt / Fotos: S. Lindloff

> SIE NANNTEN IHN MÜCKE

Nach 1945 stach der Mosquito millionenfach zu

Die von Adalberto Garelli 1919 gegründete Firma brachte den ursprünglich 38,5 Kubik kleinen Zweitakter zunächst als Anbausatz fürs Fahrrad erfolgreich unter italienische Volk. Der Mosquito war klein, leicht und sparsam (1,5 Liter Gemisch auf 100 Kilometer), dazu robust und simpel ohne Getriebe und mit außenliegendem Schwungrad konstruiert. Die Reibrolle kam hier quasi als Kuppelungsersatz ins Spiel. Fortlaufend verbessert, folgte 1953 der 49-Kubik-Motortyp 38-B, 1955 die erste mit *Centrimatic* ausgerüstete Version. Nicht nur halb Italien trug bald einen Mosquito unterm Fahrrad, Lizenzbauten des „Clip-on-Engine“ gab's auch in England und Frankreich. In den Sechzigern kamen komplette Garelli-Mofas auf den Markt. 1966 debütierte dann das *Velo Mosquito* mit dem ersten 35-Kubik-Baby-Motor vom Typ 387.



Was Klassiker bewegt

Technik von Bosch bewegt Generationen. Ebenso wie Ihr Oldtimer oder Youngtimer. Bosch Classic bietet ein vielfältiges Angebot vom Originalersatzteil bis zum individuellen Reparaturservice. Damit Ihr Klassiker nicht in der Garage steht, sondern weiter auf der Straße Freude bereitet.

Finden Sie, was Ihr Oldtimer oder Youngtimer braucht:
bosch-classic.com

