

Kleinkaliber - GANNA 75 Super Sport 1957



Bei uns kennt sie kaum jemand. Dabei kann die Marke Ganna in Italien auf eine lange Geschichte zurückblicken, obwohl sie auch dort nie den Bekanntheitsgrad von Moto Guzzi, Gilera, nicht einmal von Frera oder Moser erlangen konnte – dafür war die Firma zu klein und der Output zu gering. Begonnen hat alles - wie bei vielen, vielen anderen Motorradfabriken auch - mit Fahrrädern. Luigi Ganna (1883 in der Provinz Varese geboren), war in seiner Jugend einer der besten italienischen Radrennfahrer. Nach dem ersten Weltkrieg - seine aktive Laufbahn war vorüber - begann er, selbst Fahrräder herzustellen – und bald auch Motorräder. In selbst gefertigte Rahmen verbaute er JAP Motoren, die er in Lizenz fertigte. Von Anfang an legte er Wert auf eine breite Produktpalette, es gab Hubräume von 175 bis 500ccm, alles seiten- wie auch kopfgesteuert. In den 30er Jahren kamen Blackburne und Rudge Python Motoren dazu, auch eine eigene 500er mit Vierganggetriebe entstand. Nach Ausbruch des zweiten Weltkriegs konnte sich Ganna noch lange am Markt halten, erst 1942 musste die Fertigung eingestellt werden. Nach dem Krieg war die Marke Ganna wieder präsent. Weil sich in den Nachkriegsjahren aber kaum jemand ein schweres Motorrad leisten konnte, stellte er hauptsächlich Leichtmotorräder von 98 bis 250ccm Hubraum her. Die Motoren

bezog er von NSU - und Puch. Die Grazer lieferten die Doppelkolben-Zweitakter in den Kubaturen 125, 150, 175 und 250ccm. Ganna baute sportliche Motorräder drum herum, die Domäne der rassigen Italiener (die meist in Rennrot ausgeliefert wurden) lag aber nicht auf der Rundstrecke, sondern hauptsächlich bei Langstreckenprüfungen wie zB. Mailand-Tarent. In den 60er Jahren beschränkte sich Ganna mehr auf Mopeds, in den 70ern dann wieder ausschließlich auf Fahrräder, somit hatte sich der Kreis geschlossen.

Die Fernfahrt Mailand - Tarent bzw Milano – Taranto, wie sie auf italienisch heißt, war eine der beliebtesten Motorsportveranstaltungen bei unseren südlichen Nachbarn. Sie wurde auch „Mille Miglia für Motorräder“ genannt, was insofern irreführend ist, weil die 1000 Meilen von Brescia für Straßensportautomobile erstmals 1927 durchgeführt wurde, die Motorradfernfahrt „Freccia del Sud“ aber bereits 1919. Damals führte sie allerdings „nur“ bis Caserta bei Neapel, was allerdings auch eine Strecke von 900 Kilometern bedeutete. 900 Kilometer mit Starrrahmen-Motorrädern auf staubigen Schotterpisten, weshalb von den 29 gestarteten Piloten nur 8 das Ziel erreichten. Schnellster war Luigi Girardi mit einer 350er Garelli, sein Schnitt lag bei immerhin 38,3 Kmh.



1932 wurde die Fernfahrt auf Anregung des Duce in Mailand - Neapel umbenannt, und 1936 wurde – wie bei der Mille Miglia – für den, der als erster Rom erreichte, ein Sonderpreis ausgelobt: die Coppa Mussolini. Der Moto Guzzi Star Omobono Tenni war der erste, der sich einheimste. 1937 wurde die Strecke auf 1400 Kilometer verlängert und endete in Tarent in Apulien, am Absatz des italienischen Stiefels. Gestartet wurde in den frühen Morgenstunden auf der dicht von Publikum belagerten Via Emilia in Mailand, von dort ging es auf öffentlichen Straßen über das Appenin Gebirge nach Florenz, weiter durch die hügelige Toskana nach Rom, von dort auf relativ flachem Terrain und mit Vollgas weiter nach Tarent. Die einzigen Stopps wurden zum Tanken eingelegt, sonst ging es ohne Halt durch. 17 bis 18 Stunden brauchten die Marathonmopedisten, bevor sie - schon wieder bei Dunkelheit - in Tarent einliefen und auch hier von Heerscharen der traditionell motorsportverrückten italienischen Fans empfangen wurden.

Eine gewaltige Herausforderung für Mensch und Material und deshalb eine Werbebühne sondergleichen. Die Marken, die sich bei dem Langstreckenklassiker in Szene setzen konnten, brauchten sich nicht vor sinkenden Absatzzahlen zu fürchten. 1957 wurden mitten in den Vorbereitungsarbeiten in Italien alle Rennen auf öffentlichen Straßen verboten, und daran war wirklich die Mille Miglia schuld: ein Reifendefekt am Ferrari des Spaniers Graf Alfonso de Portago kurz

vor dem Ziel in Brescia führte zu einem schweren Unfall, bei dem neben Fahrer und Copilot zehn Zuschauer, darunter fünf Kinder starben. Die Kirche setzte ein Verbot der spektakulären, aber immens gefährlichen Straßenrennen durch.

Just in diesem Jahr wollte Ganna eine neue Waffe in die Schlacht werfen, eine kleinkalibrige Granate für die kleine Klasse bis 75 Kubik, die sich aber gerade in Italien großer Beliebtheit erfreut. Das Modell Super Sport – vom Fahrwerk eine völlige Neuentwicklung - wurde von einem zweitaktenden Einzylinder der Fabbrica Bolognese Motocicli (F.B.M) der Herren Franco Morini and Vittorio Minarelli angetrieben, dessen Basisleistung mit 4 PS angegeben ist. Zu einer Massenfertigung des Sportflohs dürfte es nicht mehr gekommen sein, jedenfalls scheint unser Fotomodell das einzig überlebende Exemplar seiner Spezies zu sein. Und das befindet sich in einem wunderbar patinierten Originalzustand, dem nicht nur die Händlerplakette am vorderen Kotflügel, sondern vor allem der Sticker auf dem Tank Persönlichkeit verleihen: darauf sind die damals wichtigsten Verkehrszeichen auf Italiens Straßen abgebildet samt Beschreibung. Kreisförmig angeordnet um einen Schutzpolizisten mit warnend ausgebreiteten Armen. Ein Beispiel, das man auch heute noch manchem Verkehrsteilnehmer empfehlen möchte, sich auf den Tank oder eben die Scheibe seines Autos zu kleben.

Wer die kleine Ganna nicht nur sehen, sondern auch hören will, dem sei dieses Youtube Video empfohlen: https://www.youtube.com/watch?v=v5_Qw-RRu9w&t=19s

Das Video und die Originalität der 75er tragen auch Schuld daran, dass Manfred Grill sich so für die kleine Super Sport begeisterte, dass er sie spontan gekauft und seiner Sammlung einverleibt hat. Zum zweiten Mal, denn er war es ja, der die Ganna schon vor vielen Jahren in Italien gefunden und nach Österreich gebracht hatte – dann aber an den Autor des Videos weitergegeben hat. Jetzt steht sie aber wieder in seinem Stall und dort passt sie auch hin - bei seiner Begeisterung für italienische Straßensportler. Weshalb sie allerdings den Zusatznamen „Everest“ trägt, konnte auch er uns nicht verraten. Wir können also nur mutmaßen, dass er möglicherweise irgend etwas damit zu tun hat, dass nur vier Jahre davor Sir Edmund Hillary und seinem Sherpa Tenzing Norgay die Erstbesteigung dieses höchsten aller Himalaya-Riesen gelungen ist.



