

Starker Einzelgänger

Die klassische 500er Einzylinder von Moto Guzzi

Enduro — dieser spanische Begriff bedeutet soviel wie „starke Einzelgänger“. Lange bevor die Söhne Nippons die alten Eintopf-rezepte zur Nouvelle Cuisine erklärten, gab es eine Maschine, die dem Namen Enduro im ursprünglichsten Sinne des Wortes Ehre machte, einer der langlebigsten Einzylinder aller Zeiten: die 500er Moto Guzzi.

55 Jahre lang, von 1921 bis 1976, war der liegende Einzylinder neben dem traditions-beladenen Guzzi-Adler das Wahrzeichen der Marke aus Mandello del Lario. Mit diesem Motor und diesem Adler fing alles an. Schon als Junge ist Carlo Guzzi von Motoren und Fahrzeugen fasziniert. Im kleinen Fischerdorf Mandello Tonzanico am Ufer des Lago di Lecco verbringt er viel Zeit in der einzigen Werkstatt, wo Giorgio Ripamonti neben allerlei Fischerei- und Ackergeräten gelegentlich auch Autos und Motorräder instandsetzt. In jenen ersten zehn Jahren des zwanzigsten Jahrhunderts nimmt die Idee, irgendwann einmal selbst ein Motorrad zu bauen, immer mehr Gestalt in Carlos Kopf an. Doch im Mai 1915, Carlo Guzzi ist gerade 26 Jahre alt, wischt Italiens Eintritt in den Ersten Weltkrieg all

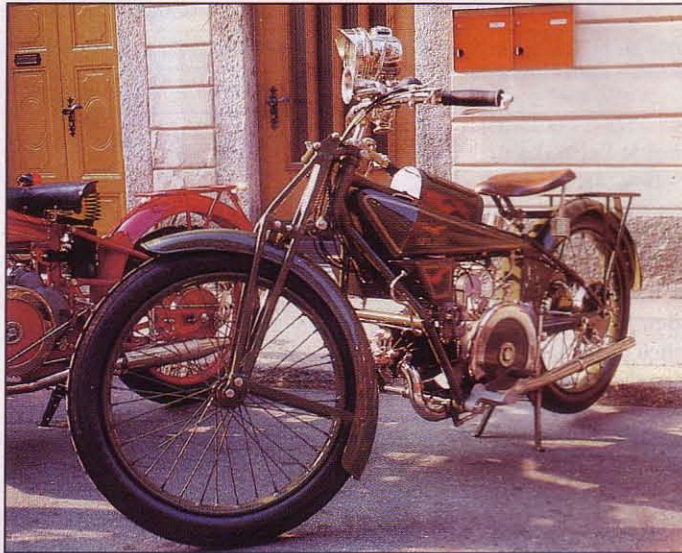


MOTO GUZZI

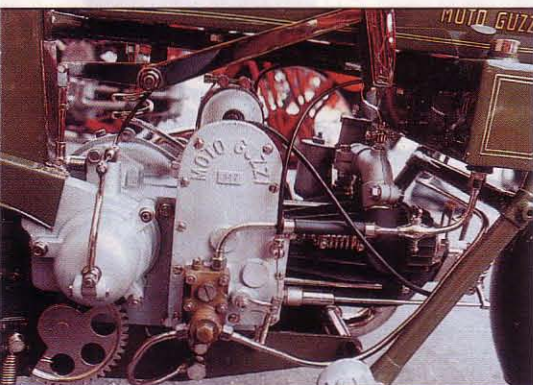
begeisterten Piloten Giovanni Ravelli und Giorgio Parodi ins Gespräch, deren Maschinen er wartet. Ravelli hat schon einige Motorradrennen bestritten und wird sofort hellhörig, als Carlo Guzzi von seinem Vorhaben erzählt. Mit einer 500er Einzylinder, so glaubt der Mechaniker aus Mandello, könne man die Mittelklasse ansprechen, ausreichende Leistung und vor allem Haltbarkeit ließe sich mit einigen Erkenntnissen aus dem Flugmotorenbau erreichen. Auch

Parodi ist begeistert von der Idee und verspricht, sich um die Finanzierung des Projekts zu kümmern.

Parodis Vater, ein Genueser Reeder gewährt nach ausführlicher Prüfung des Vorhabens einen bescheidenen Kredit von 2000 Lire — mit Aussicht auf weitere Zuschüsse, falls sich die Sache vielversprechend weiterentwickeln sollte. Der Versuch, die aufwendige Technik der Flugmotoren auf den Boden der oberitalienischen Landstraßen zu holen, nimmt in Form eines Prototyps schon bald Gestalt an. Die Maschine entsteht zum Teil in Guzzis Kellerwerkstatt und zum Teil bei dessen Lehrmeister Ripamonti in Mandello. Der Motor hat einen

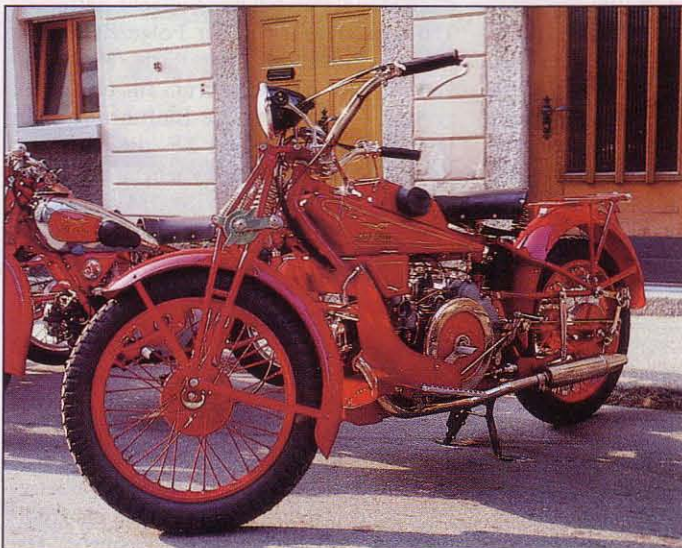


Die erste Serien-Guzzi in hervorragend restauriertem Zustand. Die Lichtanlage gehörte nicht zur Serienausstattung und konnte für Nachtschwärmer nachgerüstet werden.



Der 500er-Motor der Normale stand am Anfang einer beispiellosen Erfolgsserie.

seine Pläne von der eigenen 500er vom Tisch, die ersten Versuche verstauben im Keller. Wie viele übermütige junge Männer meldet er sich zur Luftwaffe, wo er allerdings gegen seinen Willen beim Bodenpersonal bleiben muß. Seine praktischen Erfahrungen in der heimischen Kellerwerkstatt setzt Carlo nun in den Hangars und auf den Flugfeldern ein. So kommt der Mechaniker Guzzi bald mit den beiden motor-

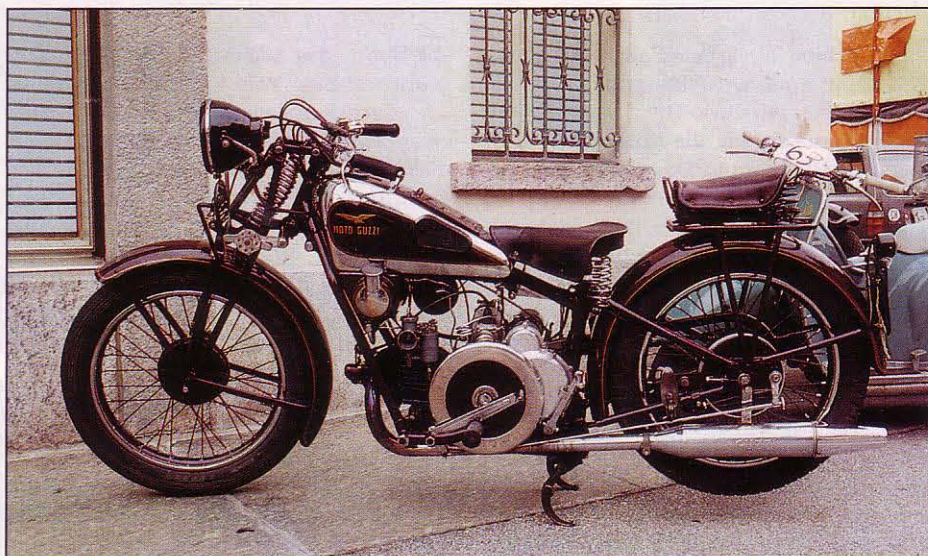


Die Norge verfügte als erste Guzzi über die revolutionäre Hinterradschwinge. Mit der gedämpften Gabel der Rennmaschine C2V bot dieses Motorrad bislang ungeahnten Fahrkomfort.

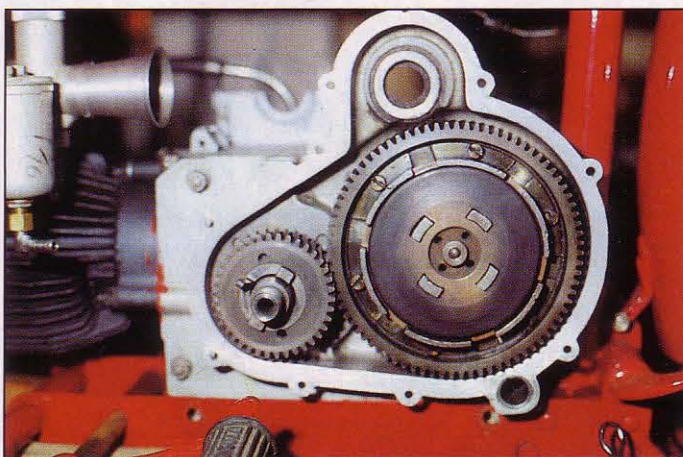
liegenden Zylinder, dessen Vierventilkopf an allen Seiten gleichmäßig vom Fahrtwind umströmt wird. Aus einer für damalige Verhältnisse extrem kurzhubigen Auslegung ergibt sich eine mächtige Bohrung, die im Zylinderkopf genügend Platz für vier gegenüberliegende Ventile läßt. Diese werden von einer obenliegenden Nockenwelle über Kipphebel betätigt, die ihrerseits von einer Königschwelle angetrieben wird. Zwei Kerzen sorgen für gleichmäßigere Zündung des Gemischs — eine Konstruktion, die auch 30 Jahre später alles andere als alltäglich oder überholt gewesen wäre. Der Prototyp bringt es bei einer Verdichtung von 3,5:1 (mehr läßt die Treibstoffqualität nicht zu) auf 12 PS. Das reicht für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h!

Zwei der vier Ventile, eine der beiden Kerzen, die obenliegende Nockenwelle nebst Königschwelle gehen schließlich bei der Landung auf dem Boden der Tatsachen verloren. Was nach gründlichen Berechnungen für eine wirtschaftliche Serienfertigung übrigbleibt, ist immer noch ein richtungweisendes Motorrad: die erste Moto Guzzi. Giovanni Ravelli, der bei den ersten Nachkriegsrennen für die notwendige Popularität der Marke sorgen will, kommt wenige Wochen nach Kriegsende bei einer Flugvorführung ums Leben. Zu seinem Andenken und angesichts der gemeinsam verlebten Zeit bei der Luftwaffe, entschließen sich Guzzi und Parodi, den Adler mit den gespreizten Schwingen als Symbol der Flieger ins Firmenemblem aufzunehmen. Nachdem der Prototyp noch die Bezeichnung G. P. (Guzzi und Parodi) getragen hatte, findet sich am Tank der ersten Serienmaschine nun der Schriftzug Moto Guzzi. Giorgio Parodi hatte befürchtet, G. P. könne als Abkürzung für seinen Namen mißverstanden werden — ein Rückzug der übrigens weniger in seiner Bescheidenheit als vielmehr in seinem berechtigten Respekt vor dem italienischen Fiskus begründet ist. Die erste Moto Guzzi, die von 1921 bis 1924 in Serie gefertigt wird, ist die Normale. Auch wenn diese Maschine im Vergleich zum spektakulären Prototyp etwas blaß aussieht, weist sie doch technische Lösungen auf, die vor allem in dieser Zusammenstellung völlig neu sind.

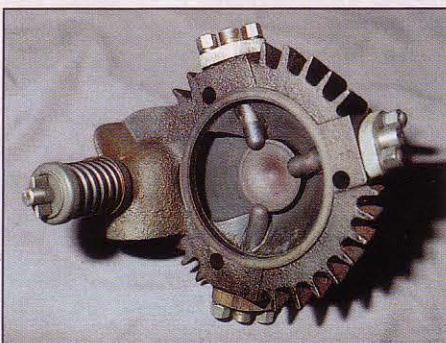
Wie sich aus heutiger Sicht leicht erkennen läßt, löste der liegende Einzylinder, der eine flache, gestreckte Rahmenkonstruktion mit sehr niedrigem Schwerpunkt möglich machte, gleich mehrere Probleme damaliger Triebwerke. Dreiganggetriebe und Kurbelwelle waren in einem Gehäuseblock untergebracht, verbunden durch ein schrägverzahntes Räderpaar, das ebenfalls innerhalb des Gehäuses rotierte. Die außen freilaufende Primärkette hatte sich auf den staubigen Straßen jener Zeit als sprichwörtliche Dreck- und Ölschleuder erweisen, außerdem galt sie als Feind jeder Hose und



Die Sport 15 läutete bei Moto Guzzi moderne Zeiten ein: Mit dem rundlichen Satteltank entsprach ihr Äußeres dem Trend der Zeit, der aus England herüberwehte. Ein geschmiedetes Pleuel sorgte für neue innere Werte.



Der vollverkleidete Zahnrad-Primärtrieb (hier bei einer Sport 14 freigelegt) war ein großes Plus der jungen Marke aus Mandello.



Vertrauen ist gut — Kontrolle ist besser: Drei Stifte verhinderten größere Schäden durch Ventilabrisse.



gab bei ständigem Kontakt mit Wind und Wetter in regelmäßig kurzen Abständen ihren Geist auf. Doch abgesehen davon, daß sich die Normale mit „normalen“ Beinkleidern bewegen ließ, hatte der Zahnrad-Primärtrieb einen weiteren Vorteil, der sich allerdings wohl eher nebenbei ergab. Im Gegensatz zu den herkömmlichen Motoren mußte hier die Kurbelwelle „rückwärts“ laufen, da die Drehrichtung durch die Zahnräder umgekehrt wurde. Deshalb wirkten Pleuel und Kurbelwelle das austre-

tende Schmieröl an die obere Lauffläche des Zylinders, die bei allen anderen Motoren nur schwerlich zu versorgen war. Die Folge war eine überragende Langlebigkeit von Kolben und Zylinder.

Zur Haltbarkeit der Guzzi-Triebwerke trug allerdings auch die ungewöhnliche Anordnung der Ventile bei. Zwar waren wechselgesteuerte Motoren zu jener Zeit keine Seltenheit — nur arbeitet Guzzi auch hier „andersherum“. Das stehende Einlaßventil saß an der rechten Zylinderseite in einem stark verrippten Ausläufer des Zylinderkopfes, in dem auch die Zündkerze untergebracht war. Mitten im Dach des Zylinderkopfes, also dort, wo man eher die Kerze vermutet hätte, saß das Auslaßventil, das von der untenliegenden Nockenwelle über Stoßstange und Kipphebel betätigt wurde. Die Gestaltung des Brennraumes war also keineswegs für eine hohe Leistungsausbeute gedacht. Carlo Guzzi wählte diesen ungewöhnlichen Weg nicht etwa aus Unwissenheit — schließlich bewies der Vierventil-Prototyp eindrucksvoll, daß sich der Konstrukteur um die Gasführung im Zylinder einige Gedanken gemacht hatte. Der Grund für diese seltsame Lösung lag in der recht dürftigen Qualität der damaligen Ventile. Obwohl das Auslaßventil der neu-

en Maschine direkt im Fahrtwind stand, und damit wohl zu den bestgekühlten seiner Zeit gehörte, sah Carlo Guzzi stets auch für seine Neuschöpfung die Möglichkeit eines Ventilabrisses voraus. Das ging soweit, daß später eine spezielle Fangvorrichtung für ein abgerissenes Ventil in den Kopf integriert wurde. Die Normale, die am Anfang einer der erfolgreichsten Modellreihen der Motorradgeschichte stand, war also alles andere als ein hochgezüchtetes Spielmobil. Jedes Detail an dieser Maschine war solide und robust. Motorradfahren sollte nicht länger der sportliche Spleen der Reichen bleiben — das Motorrad konnte nicht nur die Mittelklasse mobilisieren, sondern auch eine Menge Geld für das junge Unternehmen. So sah es vor allem Giorgio Parodi mit dem familieneigenen Sinn für große Geschäfte.

Bürgerliche Küche: Die Starrahmen-Modelle verkauften sich zunächst besser als die G.T.-Reihe mit Hinterradfederung.



Eben dieser Geschäftssinn war es auch, der zum Grundstein der Moto-Guzzi-Rennabteilung wurde. Im Gegensatz zu anderen Herstellern, wo die Konstrukteure darauf brannten, sich mit ihren Kollegen von der Konkurrenz zu messen, hielt Carlo Guzzi von dem Rennzirkus recht wenig. Nach seinen Vorstellungen hatte Entwicklungsarbeit im stillen Kämmerlein zu erfolgen — im Interesse eines möglichst perfekten Se-



Der Abblendschalter wird mit dem Daumen bedient. Ein Bowdenzug führt vom Lenker zum Lampentopf.

rienproduktes. So bedurfte es einiger Überredungskunst Giorgio Parodis, Carlo Guzzi für den werbewirksamen Rennrummel zu erwärmen. Auf die Serienprodukte hatten die Rennmaschinen denn auch weit weniger Einfluß, als das bei anderen Herstellern, vor allem in England, der Fall war.

Die Sport, das zweite Guzzi-Serienmodell, profitierte zwar vom verbesserten Rahmen der ersten Rennmaschine C2V, der Motor entsprach jedoch weiterhin dem der Normale. Für einen kurzen Zeitraum wurden beide Modelle 1923 parallel gefertigt, bevor die Sport denn 1924 an die Stelle ihrer Vorgängerin trat. Im Laufe ihrer vierjährigen Bauzeit steigerte sich die Leistung der Sport von zunächst 8,5 PS bei 3400 U/min (was den letzten Normale-Motoren entsprach) auf 13 PS bei 3800 U/min im Jahr 1928. Verantwortlich für diese höhere Ausbeute war die verbesserte Treibstoffqualität, die statt 4:1 nun eine Verdichtung von 4,5:1 zuließ. Bei gleichgebliebenem Gewicht von 130 kg erreichten die letzten Sport eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h und waren damit um 15 km/h schneller als die Normale. Dieser Leistung stand lediglich



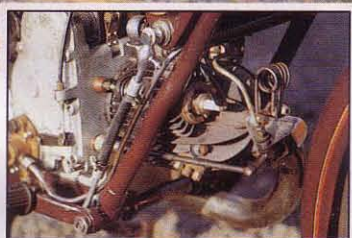
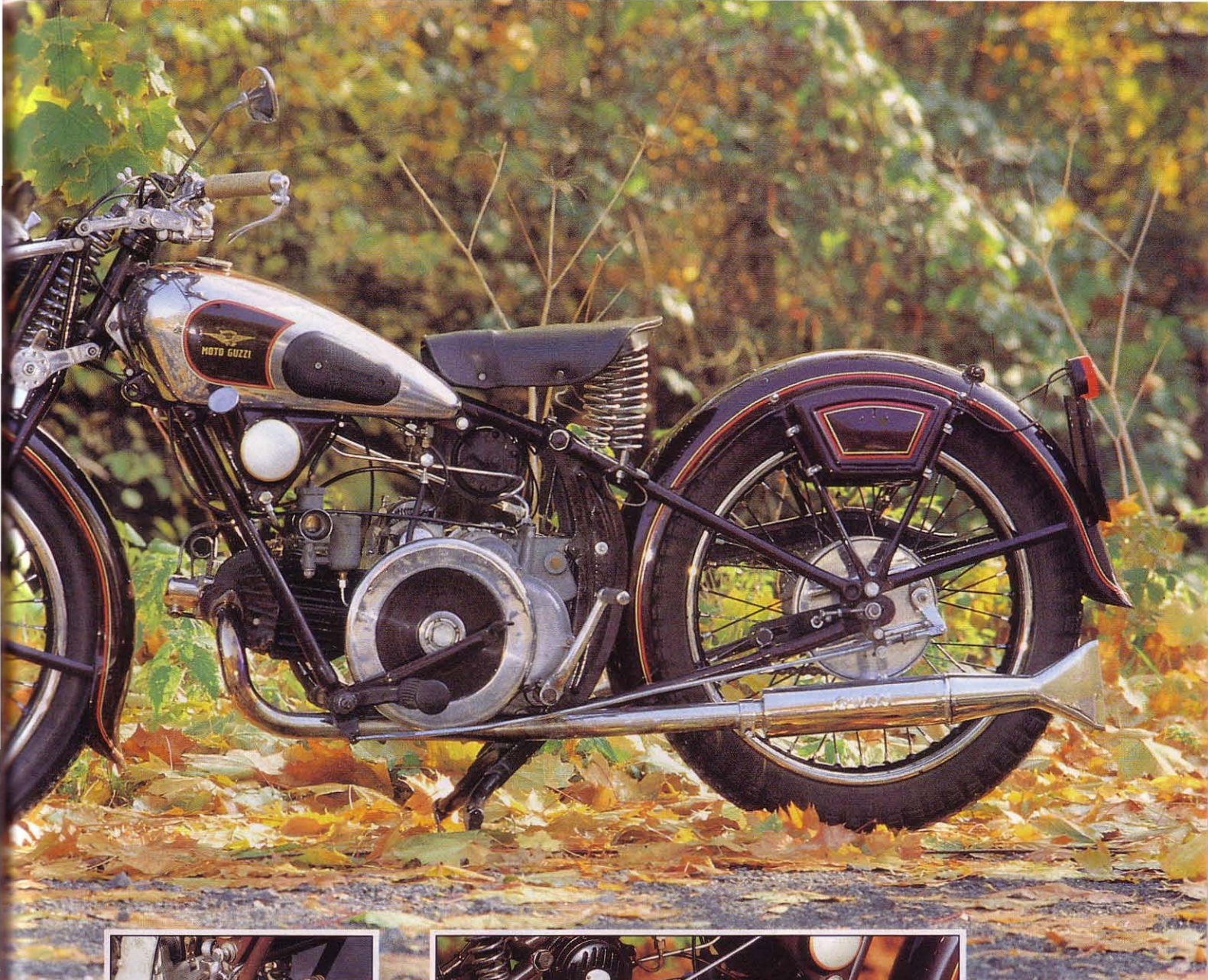
Die filigrane Gabel nach englischem Webb-Vorbild mußte die Unebenheiten der schlechten Straßen schlucken.

eine Trommelbremse am Hinterrad gegenüber, die allerdings mit einem Hand- und einem Fußhebel betätigt werden konnte. Mit einem saftigen Aufpreis von 1000 Lire brachte eine 30-Watt-Lichtanlage von Bosch Licht auf die wenig beleuchteten Straßen, was angesichts der Schotterstrecken, der dürftigen Bremsleistung und des üppigen Vortriebs auch dringend notwendig war. Ohne dieses Zubehör kostete die Sport, die nach Werksangaben in 4107 Exemplaren gefertigt wurde, 8800 Lire. Erfahrene Piloten, die neben der Lichtanlage auch noch Wert auf eine Vorderradbremse

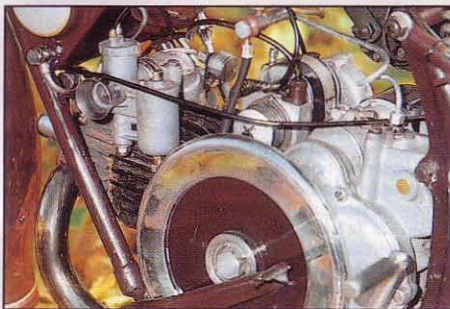


oder die auf Wunsch bis 1925 lieferbare Doppelzündung legten, überschritten schnell die magische Grenze von 10.000 Lire. Ein populärer italienischer Schlager Ende der Zwanziger mag verdeutlichen, wie hoch die Trauben für damalige Motorradfreunde hingen: „Hätte ich 1000 Lire im Monat, wäre ich ein glücklicher Mann“, hieß es da.

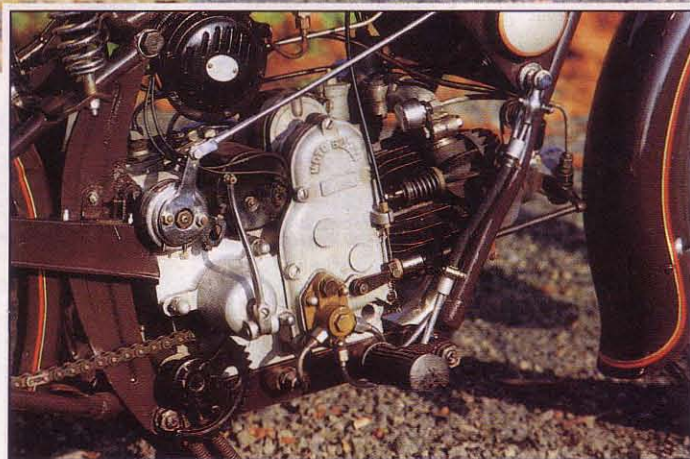
So typisch und herausragend der liegende Einzylinder auch sein mochte — es war eine andere Entwicklung, die der 500er Moto Guzzi zu dem Stellenwert verhalf, den sie heute in der Geschichte des Motorrades ein-



Abseits: Bei den wechselgesteuerten Motoren liegt die Kerze über dem Einlaß.



Die offen rotierende Schwungscheibe sorgte für den spöttischen Beinamen „Wurstschneidemaschine“.



Das Modell S ist ein Zwitter: Es verbindet den Motorblock und das Vierganggetriebe der V-Serie mit dem wechselgesteuerten Zylinder der Sport 15. Der Kipphebel wird über eine Rändelschraube von Hand mit Fett versorgt.



nimmt: die Hinterradfederung. Carlo Guzzi und sein älterer Bruder Giuseppe hatten eine Maschine vor Augen, die lange Touren über Land ermöglichen sollte. Der zuverlässige Motor der Guzzi stellte dabei kein Problem dar — wohl aber der Fahrer, der von den Schlaglöchern der damaligen Pi-

sten derart malträtirt wurde, daß er bereits nach wenigen Kilometern völlig abgekämpft war. Die gefederte Parallelogrammgabel der bisherigen Modelle brachte da wenig Abhilfe, sie schluckte zwar die größten Unebenheiten, das Vorderrad neigte wegen der fehlenden Dämpfung jedoch zum Springen, und die Maschine ließ sich nur von sehr geübten Fahrern auf Kurs halten.

Die Idee, das starre Rahmenhinterteil ebenfalls zu federn, war keineswegs neu, aber auch hier war es die ungewöhnliche Art der Lösung, die den Guzzi-Brüdern letztlich zum Durchbruch verhalf. Das neue Modell des Jahres 1928 trug selbstbewußt die Bezeichnung G.T. — und die erste verwindungssteife Hinterradfederung der Motorradgeschichte. Die neue Maschine wurde der vollmundigen Behauptung, das erste wirkliche Gran-Tourismo-Motorrad zu sein, in jeder Hinsicht gerecht. Dennoch betrachteten die Kunden die neue Guzzi mit einer gewissen Zurückhaltung. Die Marke

hatte mit ihren zuverlässigen Maschinen zwar einen kometenhaften Aufstieg erlebt, aber gerade eine solch revolutionäre Neuerung wollte zum konservativen Image nicht so recht passen — die Interessenten warteten ab.

Die Idee, die neue Maßstäbe in Sachen Komfort und Straßenlage setzen sollte, war alles andere als auffällig. Die Dreiecksverbindungen der Hinterradschwinge wirkten auf den ersten Blick wie starre Rahmenrohre, weil sich die eigentliche Federaufhängung gut verpackt unter dem Motor „versteckte“. Um die Bedenken der Kundschaft zu zerstreuen, griff Giuseppe Guzzi zu einem ungewöhnlichen Mittel: Er fuhr mit einer G.T. zum Polarkreis. Die Maschine, die nach dieser vertrauensbildenden Werbefahrt den Beinamen Norge (Norwegen) trug, brachte mit dem Motor der Sport trotz zusätzlichem Schalldämpfer, Verkleidung, Trittbrettern und dicker Ballonbereifung nicht mehr als 160 kg auf die Waage. Die Vorderradgabel, die wie die neue Hinterradschwinge mit Reibungsdämpfern ausgerüstet war, stammte aus der Vorjahres-Rennmaschine. So bestückt „schwebte“ die G.T. für damalige Verhältnisse geradezu über die Unebenheiten der staubigen Straßen.

Trotz des vergleichsweise niedrigen Preises von 8650 Lire für die Grundversion der



Charakteristisch für die Vorkriegs-G.T.V. mit Doppelporzylinderkopf sind die beiden Auspuffrohre.

G.T. blieb ihr der verdiente wirtschaftliche Erfolg versagt. Lediglich 78 G.T. fanden einen Abnehmer. Erst als die Hinterradschwinge bei zahlreichen Rennveranstaltungen in Oberitalien ihre Stabilität unter Beweis gestellt hatte, glaubten auch die Kunden an die Vorteile — und vor allem die Sicherheit — der neuen Konstruktion.

1930 war die G.T. bereits von der G.T. 16 abgelöst worden, die sich von dieser vor allem durch den neomodischen Satteltank, den neuen Öltank, eine vereinfachte Rahmenkonstruktion und einen neuen Motor unterschied. Dieses Triebwerk stammte von der Sport 14, die seit 1929 parallel zu den Modellen mit Hinterradfederung angeboten wurde. Mit dem Modell Sport war Moto Guzzi inzwischen zum größten italienischen Motorradhersteller aufgestiegen, der mit mehr als 500 Beschäftigten 50 Motorräder pro Woche auf die Räder stellte. Die Sport 14 war nun die Weiterentwicklung des Erfolgsmodells mit Starrahmen. Trotz umfangreicher Modellpflege, die sich in erster Linie auf Motordetails bezog, sank der Preis im Vergleich zur Sport um rund 600 auf 6250 Lire. Eine damals außerordentli-



Mit je einem Handgriff auf jeder Seite läßt sich die Dämpfung der Hinterradschwinge dosieren.

che Stückzahl von 4285 Maschinen war die Folge.

Zylinder und Kopf der Sport 14 wiesen nun üppigere Kühlrippen auf, und die Lichtmaschine arbeitete getrennt vom Zündmagneten. Alle anderen Verbesserungen ergaben sich aus den praktischen Erfahrungen der vergangenen Jahre, seit die Normale in Produktion gegangen war.

Viel auffälliger gestaltete sich der Sprung von der Sport 14 zu ihrem Nachfolgemodell, obwohl sich die technischen Änderungen in Grenzen hielten. Es war der Satteltank, der 1931 auch bei Guzzi „moderne Zeiten“ einläutete. Wie die komfortablere G.T. 16 erschien auch das Starrahmenmodell Sport 15 mit dem neuen rundlichen Kraftstoffbehälter. Die Modellpflege im Motorgehäuse beschränkte sich weitgehend auf das neue Pleuel. Die bisherige Verbindung zwischen Kolben und Kurbelwelle



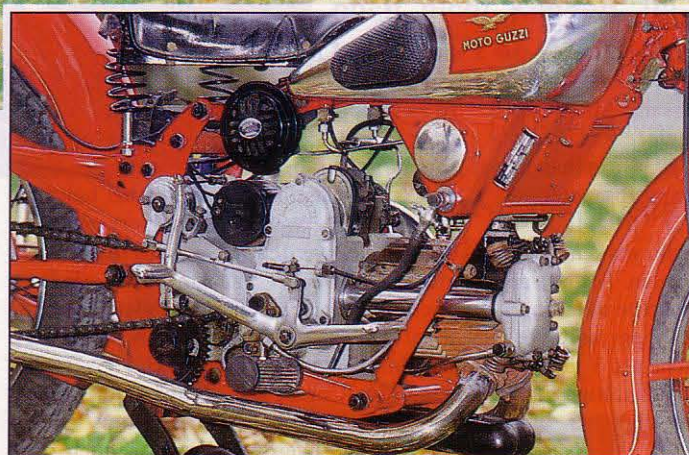
Nach dem sensationellen Sieg von Stanley Woods bei der 1935er Tourist Trophy auf der Isle of Man galten Motorräder mit Hinterradfederung als überlegen. Woods hatte auf einer 250er Einzylinder-Guzzi die schnellste Runde vorgelegt und dabei den bisherigen Rundenrekord um 72 Sekunden unterboten. Selbst die 500er Werks-Norton waren nicht schneller. Tacho und Spiegel an dieser Vorkriegs-G.T.V. sind Zugestandnisse an die heutigen Zulassungsbestimmungen.

hatte lediglich aus einem Stück Rohr bestanden, an das zwei kurze Rohrenden hart angelötet worden waren. Trotz der kurzhubigen Auslegung der Maschinen erwies sich diese recht „luftige“ Konstruktion als nicht stabil genug. Es kam immer häufiger zu kapitalen Motorschäden durch abgerissene Pleuelstangen, die oft das ganze Motorgehäuse ruinierten. Bei der Sport 15 bestand



das Pleuel nun aus einem geschmiedeten Doppel-T-Profil, das zwar wesentlich schwerer, aber nach Guzzi-Manier auch viel haltbarer war. Bis 1939 wurde dieses Modell zu einem neuen Verkaufsschlager: Insgesamt 5979 Einheiten verließen das Werk in Mandello del Lario (das Fischerdorf Mandello-Tonzanico am Lago di Lecco, einem Ausläufer des Lago di Como, war inzwischen mit einigen umliegenden Siedlungen zusammengefaßt und umbenannt worden).

Inzwischen setzte sich die Hinterradfederung mehr und mehr durch, und Carlo Guzzi experimentierte mit anderen technischen Konzepten. In den dreißiger Jahren



Der ohv-Motor vom Typ V leistete 22 PS. Die Stoßstangen verliefen in einem Hüllrohr, und auch die Kipphebel waren gekapselt. Lediglich Ventile und Haarnadelfedern blieben unverkleidet.

entstanden spektakuläre Rennmaschinen, eine Serien-500er mit liegendem Dreizylinder und „kleinere“ Guzzi mit liegenden Einzylindermotoren.

Eine im Vergleich zum bisherigen Angebot verwirrende Typenvielfalt bescherte das Jahr 1934 den Guzzi-Kunden. Mit einem neuen Motor, bei dem nun Ein- und Aus-



Mit Aluzylinder und gekapselten Ventilen (Modell Astore, oben) erwies sich die Vorkriegs-Konstruktion (unten) auch nach dem Krieg noch als konkurrenzfähig.



laßventil hängend im Zylinderkopf angeordnet waren, erschienen gleich mehrere Ausstattungsvarianten. Das Triebwerk war 1933 vorgestellt worden und entsprach dem vielfach geäußerten Kundenwunsch nach sportlicheren Straßenmaschinen und gesteigerter Leistung. Mit der hochmodernen Ventilanordnung ließ sich ein halbkugelförmiger Brennraum verwirklichen, der durch seine geringe Oberfläche bei maximalem Volumen einen höheren Wirkungsgrad ermöglichte. Eigentlich war die neue Guzzi-Konstruktion, die beinahe 30 Jahre Grundlage für neue Modelle sein sollte, nur noch durch die Stoßstangen und Kipphebel von einem reinrassigen Sportmotor zu unterscheiden, denn der Massenausgleich der Pleuellwelle, der kurze Hub und die Anordnung der Ventile hätten weitaus höhere Drehzahlen vermuten lassen. Aber die 19 PS bei 4300 U/min und einer Verdichtung von 5,5:1 konnten sich 1934 durchaus sehen lassen. Der neue Dampfhammer, der das irreführende Kürzel „V“ trug, fand sich in zwei verschiedenen Fahrwerken wieder (das V stand für „Valvole in Testa“, also „Ventile im Kopf“). Er machte die Tourenmaschine G.T. zur G.T.V oder holperte in Starrahmenversion schlicht als V über die Landstraßen. Besonders kaltblütige Fahrer erreichten dabei Geschwindigkeiten bis zu 120 km/h.

Aber damit nicht genug. Mit einer Verdichtung von 6:1, geänderter Pleuellwelle und größerem Vergaser ließen sich auch 22 PS mobilisieren. Diese heiße Variante ver-

steckte sich hinter dem Kürzel „W“ und war auch als G.T.W mit Hinterradschwinge zu haben. Der tiefere Sinn dieser Abkürzung ergibt sich aus der Übersetzung: V spricht sich italienisch „Vu“ und W „Doppio-Vu“ — also Doppel-V. Dabei handelte es sich nicht etwa um einen Viertakter — das W sollte verdeutlichen, daß man es hier mit einer „Über-V“ zu tun hatte. Als Production-Racer brachte es der gleiche Motor sogar auf 26 PS. Diese Kleinserie verbarg sich hinter der Abkürzung G.T.C., wobei das C für Corsa, also Rennversion stand. Wem diese Maschinen trotz ihrer sprichwörtlichen Zuverlässigkeit zu schnell oder einfach nur zu aufwendig erschienen, konnte weiterhin auf den altbewährten Motor mit stehendem Einlaßventil zurückgreifen. Dieses durchzugsstarke und sparsame

Triebwerk war in den Modellen S und G.T.S. besonders bei Tourenfahrern, Unternehmen und Behörden beliebt und leistete in olivgrünem Kampfanzug unter dem Namen Alce (Elch) später auch Militärdienste. In den schmalen Gassen der italienischen Städte tuckerte der bullige Einzylinder seit 1933 sogar als „Lastwagen des kleinen Mannes“ einher — in Gestalt des Dreirades Mototricicolo 32. Auch Moto Guzzi, als größtes italienisches Motorradwerk, begann, mobil zu machen.

Als nach dem Krieg die Scherben Italiens zusammengefügt wurden, leisteten nicht nur diese Dreiräder brauchbaren „Zivildienst“. Der kräftige Einzylinder war auch stark genug, das Motorradwerk am Comer See wieder in Schwung zu bringen. Mit Astore und Falcone startete Guzzi schon bald zu neuen Höhenflügen. Aber davon mehr im nächsten Heft.

Peter Steinfurth

Die Donnervögel

Falcone & Co — die 500er
Nachkriegseintöpfe von Moto Guzzi

Kaum ein Konzept konnte sich in der Motorradgeschichte so lange behaupten wie der liegende 500er Einzylinder von Moto Guzzi. Ein Motor mit Kraft und Charakter, ein Fahrwerk, das einen neuen Abschnitt im Motorradbau einläutete, und unbedingte Zuverlässigkeit waren das Rezept für einen Erfolg, der 55 Jahre währte.

Jener Montag war für viele Italiener ein besonderer Tag. Die meisten begannen ihn in hoffnungsvoller Erwartung und vielleicht auch mit einem flauen Gefühl in der Magengegend. Gestern, am Sonntag, dem 2. Juni 1946, hatten sie in einer knappen Volksabstimmung König Humbert II. ins Exil geschickt — nach einer Amtszeit von nur 25 Tagen. Italien war über Nacht Republik geworden.

Das flaue Gefühl, mit dem Paola an diesem Morgen aufstand, hatte zwei Gründe. Zum einen war ihr der alte Barbaresco nicht bekommen, den ihr Vater gestern zur Feier des Tages geköpft hatte — wer verträgt schon einen kräftigen Piemonteser Rotwein auf fast nüchternen Magen? Und zum anderen würde ihr Magen heute wieder fast nüchtern bleiben. Paola kletterte auf ihr Fahrrad und radelte auf der Straße, die von Lecco nach Mandello führt, zur Arbeit. Vorbei an verwitterten Häusern und einigen liegengelassenen Autowracks — Benzin war Mangelware. Im Werk von Moto Guzzi, wo Paola — wie viele andere Frauen — in der Endmontage arbeitete, hatte der Krieg deutliche Spuren hinterlassen. Weniger in Form von Zerstörung, sondern in der Produktpalette. Überall standen noch olivlackierte Militärmaschinen herum, die nun für zivile Einsatzzwecke umgearbeitet wurden. Besonders die Lastendreiräder erfreuten sich in jenen Tagen einer enormen Beliebtheit. Deren 500er-Motor verbrauchte wesentlich weniger Benzin als der eines Autos oder gar eines Lastwagens, und außerdem ließen sich Ersatzteile leicht beschaffen.

Die „Nachkriegszeit“ hatte in Italien bereits Mitte 1944 begonnen, und ein knappes Jahr später verließen wieder die ersten 250er Airone in Vorkriegsausführung das Werk. Der eigentliche Renner der nächsten Jahre sollte jedoch die kleine Guzzino mit ihrem 65-ccm-Motörchen sein.



MOTO GUZZI

Die großen 500er Einzylindermaschinen, deren Technik während der Kriegsjahre nur wenig verändert worden war, blieben dennoch im Programm. Allerdings hatte sich das Angebot merklich gestrafft. 1946 wur-

den zunächst noch einige Vorkriegsbestände zu G.T.V.- und G.T.W.-Maschinen zusammengesetzt. Dann verzichteten die Guzzi-Techniker auf den Doppelport-Kopf der G.T.V., der sich ohnehin als thermisch ungünstig erwiesen hatte. Mit einem Auspuffrohr und der alten Trapezgabel verließ die G.T.V. bis zum Ende des Jahres in wenigen Exemplaren das Werk — doch die kleinen Guzzini waren der Renner dieser Zeit. Die Starrahmenmodelle, die in der Vor-



Auch bullige Tourenmaschinen können ausgesprochen schlank sein. Der breite Lenker unterscheidet den Habicht (Astore) jedoch schon aus dieser Perspektive vom sportlicheren Falken (Falcone).

kriegszeit immer parallel zu den komfortableren G.T.-Ausführungen angeboten worden waren, blieben nun, ebenso wie die wechselgesteuerten Motoren der S-Serie, auf der Strecke. Die robusten Maschinen hätten zwar sicherlich nach wie vor ihre Abnehmer gefunden, im Werk hätten zu viele verschiedene Modelle jedoch die Produktionskosten in die Höhe getrieben. Deshalb fiel die Entscheidung zugunsten des moderneren Konzepts, was angesichts der katastrophalen Straßenverhältnisse wohl auch im Interesse der Kundschaft weitsichtig war.

1947 bewiesen die Guzzi-Konstrukteure, daß ihnen auch in schlechten Zeiten das Wohlergehen der zahlungskräftigen Kundschaft am Herzen lag. Die G.T.V. erhielt eine neuentwickelte Telegabel und Teleskopstoßdämpfer hinten, beide Systeme arbeiteten ölhdraulisch und ein mächtiger Vorderkotflügel ließ die Maschine nun wesentlich wuchtiger erscheinen.

Angefangen mit den erfolgreichen Rennmaschinen Condor (1938-1940) und Albatros (1939-1949) hatte Carlo Guzzi seine Maschinen nach Vorbildern aus der Vogelwelt benannt. Nach der Airone (Reiher) mit

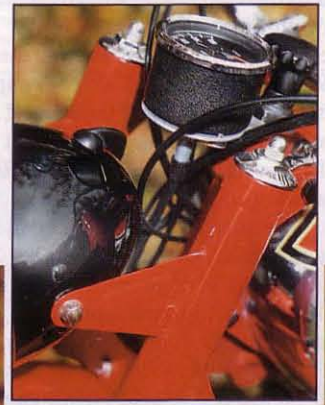


Typisch Astore: Die hydraulischen Stoßdämpfer galten seinerzeit als unsportlich.

250-ccm-Motor folgte in der Halbliterklasse nun die Astore (Habicht), die zu Beginn des Jahres 1949 die Nachfolge der G.T.V. antrat. Der entscheidende Unterschied zwischen diesen beiden Maschinen lag im Motor, dessen Zylinder und Zylinderkopf jetzt aus Aluminium bestanden — ein Privileg,

das seit Erscheinen der Condor 1938 den Rennmaschinen vorbehalten war. Die Ventile, die mit ihren Haarnadelfedern bisher dem Luftstrom ausgesetzt waren, fanden sich nun unter einer schützenden Aluminiumabdeckung wieder, was ihrer Lebensdauer sehr zugute kommen sollte. Zum einen wurden sie permanent mit Spritzöl versorgt und zum anderen konnte jetzt kein feiner Staub mehr zwischen Ventil und Führung eindringen, was bislang zu erheblichem Verschleiß geführt hatte.

Die Astore, deren erste Exemplare noch unter der Bezeichnung G.T.V. verkauft wurden, war im Italien der beginnenden fünfziger Jahre das, was man heute als „Dreambike“ bezeichnen würde. Der bullige 500er mit seinem sonoren Baß-Donnern stach aus den Schwärmen der Kleinstmotorräder heraus wie ein Habicht aus einer Horde von Spatzen. Das klassische Guzzi-Konstruktionsprinzip des absolut zuverlässigen, liegenden Einzylinders war auf dem Höhepunkt seiner Karriere angekommen. Zwar

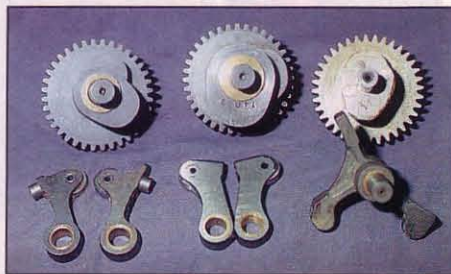


Ein spezieller Bügel verbindet die Stoßdämpfer der Astore mit dem ungefederten Teil des Rahmens. Der Zündmagnet wird per Bowdenzug von Hand verstellt, und hinter dem Scheinwerfergehäuse fehlt die zweite Gabelbrücke, wie sie später bei der Falcone zur Versteifung angebracht wurde. Der liegende Einzylinder ermöglicht eine tiefe Sitzposition und läßt die 180 Kilogramm schwere Maschine so auch für zierliche Piloten handlich bleiben.

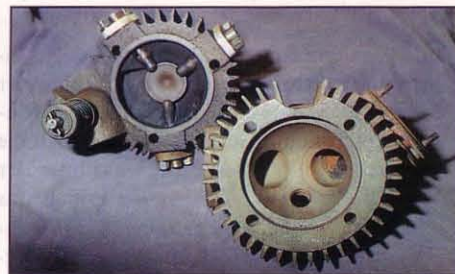
gab es schon lange Maschinen in der Halbliterklasse, die es mit der Leistung der Astore aufnehmen konnten — doch die „schwere“ Guzzi war der Inbegriff des souveränen Tourers, der mit unglaublichem Durchzug und üppiger Kraft aus niedrigsten Drehzahlen glänzte. Mit 180 Kilogramm Gewicht blieb die Maschine trotz ihres massiven Erscheinungsbildes handlich, und selbst zierliche Piloten konnten das langgestreckte Motorrad dank der tiefen Sitzposition bändi-

gen. Alles in allem gab sich der würdevolle Raubvogel dann doch wohl etwas zu behäbig — die Kundschaft verlangte nach einem sportlicheren Modell, zumal die 250er Airore mehr und mehr von Konkurrenz überholt wurde. Die G.T.W., die schon vor dem Krieg die Rolle der sportlichen 500er gespielt hatte, war bereits 1948 sporadisch wiederbelebt worden und verfügte mittlerweile ebenfalls über die Neuerungen der Astore. Leichtmetallfelgen, ein leistungsgesteigerter Motor und ein schmalerer Lenker reichten jedoch nicht aus, um die schwere Maschine als echtes Sportgerät zu etablieren. Ein aggressiverer kleiner Raubvogel mußte her, und wenig später schlüpfte auf den Reißbrettern in Mandello del Lario ein junger Falke (Falcone).

Statt der 18,9 PS der Astore fielen nun 23 PS an der Kurbelwelle des Einzylinders an. Verantwortlich für dieses Bodybuilding waren ein größerer Vergaser (29 mm statt 27 mm), eine höhere Verdichtung durch einen gewölbten Kolbenboden (6,5:1 statt 5,5:1)



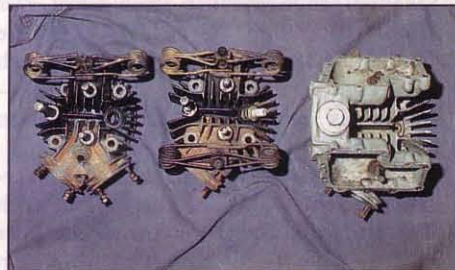
Eine Frage des Temperaments: Die Falcone-Nockenwelle (links) verläuft deutlich steiler als bei den früheren V-Modellen (Mitte). Rechts die Steuermechanik des S-Motors mit stehendem Einlaßventil.



Safety first: Drei eingeschraubte Bolzen verhinderten im Fall eines Ventilabrisses größere Schäden an Kolben und Zylinderkopf der wechselgesteuerten Maschinen (links). Rechts ein Graugußkopf der Nachkriegs-G.T.V.



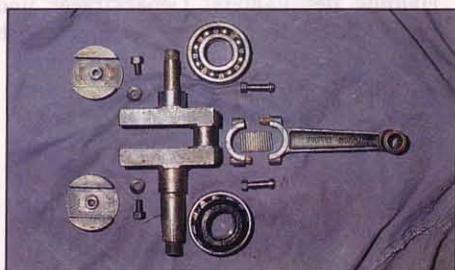
Flächenwachstum: Mit steigender Leistung vergrößerte sich auch die kühlende Oberfläche der Zylinder. Modell S (oben links), Vorkriegs-G.T.V. (oben rechts), Nachkriegs-G.T.V. (unten links) und Falcone.



„Köpfchen“ ist alles: Innerhalb weniger Jahre vollzog sich die Veränderung vom Doppelport-Zylinderkopf der Vorkriegs-G.T.V. über den Graugußkopf der Nachkriegs-G.T.V. zum Alu-Kopf der Astore (von links).



Die Firma Velox bot den Aluminium-Zylinderkopf mit gekapseltem Ventiltrieb bereits für die G.T.V. als Nachrüstsatz an — und sorgt damit noch heute für Verwirrung.



Heavy metal: Die Kurbelwelle der kurzhubigen 500er Guzzi ist ausgesprochen solide. Sowohl die Welle selbst als auch der Pleuellfuß drehen sich in Wälzlagern.

Technische Daten: Moto Guzzi 500 (Serie)

	Normale	Sport	Sport 14	Sport 15	G.T. 16	G.T. 17	S/G.T.S.
Motor	Einzylinderviertaktmotor; fahrtwindgekühlt; liegend eingebaut; Ventilsteuerung Einlaß über Auslaß (ioe); Marelli-Magnetzündler						
Hubraum	498,4 ccm						
Bohrung x Hub	88 x 82 mm						
PS bei U/min	8 bei 3200	13 bei 3800	13,2 bei 3800		13,2 bei 4000		
Verdichtung	4:1	4,5:1			4,7:1	4,6:1	
Getriebe	Dreigang-Schubradgetriebe, handgeschaltet; (S/G.T.S.: Viergang, fußgeschaltet)						
Fahrwerk	Vorn: gefederte Trapezgabel; hinten: starr (G.T.-Modelle: Schwinge mit Federpaket)						
Bauzeit	1921 bis 1924	1923 bis 1928	1929 bis 1930	1931 bis 1939	1931 bis 1934	1932 bis 1939	1934 bis 1940

	V/G.T.V.	W/G.T.W.	Astore	Falcone/Sport	Falcone Turismo	Nuovo Falcone (Behörde/Zivil)
Motor	Einzylinderviertaktmotor; fahrtwindgekühlt; liegend eingebaut; hängende Ventile über untenliegende Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel betätigt; Marelli-Magnetzündler (ab 1952 automatisch); Nuovo Falcone: Batteriezündung					
Hubraum	498,4 ccm					
Bohrung x Hub	88 x 82 mm					
PS bei U/min	18,9 bei 4300	22 bei 4500	18,9 bei 4300	23 bei 4500	18,9 bei 4300	26,2 bei 4800
Verdichtung	5,5:1		6,5:1		5:1	6,8:1
Getriebe	Viergang-Schubradgetriebe, fußgeschaltet			Viergang im Dauereingriff, fußgeschaltet		
Fahrwerk	Vorn: gefederte Trapezgabel (V/G.T.V., W/G.T.W.); hydraulische hinten: starr (V./W.); Schwinge mit Federpaket (GT-Modelle, Astore, Falcone); Schwinge mit Federbeinen (Nuovo Falcone)					
Bauzeit	1934 bis 1940/48	1935 bis 1939/48	1949 bis 1953	1950 bis 1964	1954 bis 1968	1970 bis 1976 1971 bis 1976

und eine „schärfere“ Nockenwelle. Zu einem gewichtsreduzierten Pleuel kam in der zweiten Serie eine einteilige Kurbelwelle ohne angeschraubte Gegengewichte. Doch die nachhaltigste Veränderung fand hinter der Kurbelwelle statt: Die Falcone erhielt das Vierganggetriebe der Rennmaschine Dondolino (Schaukelstuhl), bei dem Haupt- und Vorgelegewelle hintereinander (statt bisher übereinander) liegen. Die Gangräder laufen in ständigem Eingriff, was die Schaltvorgänge erheblich beschleunigt. Der Motor, der durch die neue Nockenwelle deutlich besser am Gas hängt, will durch ausgiebige Schaltarbeit gefordert werden — anders als der Astore-Motor mit seinem Dampfhammer-Charakter.

Auch äußerlich sorgte ein dezentes „Facelifting“ dafür, daß die Falcone sportlich wirkte. Die Kotflügel waren zierlicher, der Lenker schmaler, und zusammen mit den zurückverlegten Fußrasten ermöglichte ein sogenanntes „Rennkissen“ auf dem hinteren Schutzblech bei Bedarf eine geducktere Haltung des Fahrers. Gepäckträger und Beinschilder der Astore vertrugen sich

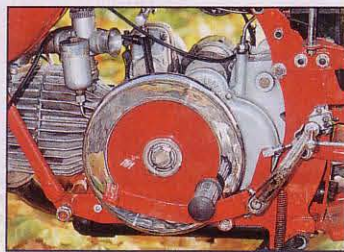


Der Originaltachometer der Falcone wird über eine Teleskopwelle angetrieben!

ebensowenig mit dem sportlichen Image des Falken wie die hydraulischen Teleskopdämpfer an der Hinterradschwinge. Aus heutiger Sicht mag das kurios erscheinen — aber damals galt der scherenförmige Reibungsdämpfer wegen seiner Einstellmöglichkeiten als sportlicher. Ebenso wie die Rennmaschine Dondolino wurde die Falco-

ne damit ausgerüstet, was den sportlichen Anspruch der neuen Serien-500er nachhaltig unterstrich. Daß weitere Teile der fast doppelt so teuren Dondolino in die Falcone paßten, womit eine nochmalige Leistungssteigerung möglich wurde, war ein zugkräftiges Verkaufsargument.

Habicht und Falke balzten nun um die Käufergunst, und der Habicht mußte Federn lassen. Vier Jahre nach ihrer Vorstellung wurde die Produktion der Astore im Jahr 1953 eingestellt. Ihre Rolle übernahm nun eine Art Wanderfalke, die Falcone Turismo. Als Tourenversion der Falcone, die künftig Falcone Sport hieß, hatte die Turismo deren Rahmen und Stoßdämpfer und auch das Vierganggetriebe. Von der Astore stammten die grob profilierte Tourerbereifung, die Fußrastenanlage, die Beinschilder und auch die Motorcharakteristik. Noch kurz vor dem Produktionsende der Astore hatten alle 500er einen neuen, automatischen Zündmagneten von Marelli erhalten, der die manuelle Zündverstellung beim Starten überflüssig machte. Für die Turismo schien den Technikern die Vergaser- und Nockenwellen-Bestückung der Astore



Sportlich: Die Scherendämpfer und das „Rennkissen“ sollten der Falcone ein „schnelles“ Image verschaffen. Im Gegensatz zur Astore wird hier nicht mit der Ferse, sondern mit der linken Fußspitze gebremst. Der neue, automatische Zündmagnet mit Fliehkraftregler kam ab 1952 zum Einsatz. Aluminiumfelgen, zurückverlegte Fußrasten, ein schmalerer Lenker, kleinere Kotflügel und das Vierganggetriebe der Dondolino machten die Falcone Sport tatsächlich wesentlich sportlicher als Ihre direkte Vorgängerin, die G.T.W.

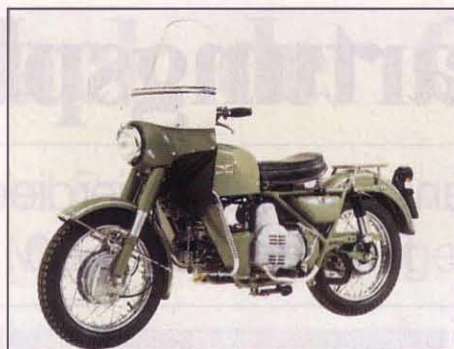
völlig auszureichen, und so waren auch die Daten der beiden beinahe identisch.

Doch zum zweiten Mal in der kurzen Zeitspanne nach dem Krieg änderte sich die Einstellung der Italiener zum Motorrad. Galten Motorradfahrer früher als betuchte Tagediebe, die mit ihren Krawallrädern nur angeben wollten, galt das Motorrad nun zunehmend als Fortbewegungsmittel der armen Leute. Auch die schweren Maschinen gerieten in diese Imagekrise, und die bisherigen Käufer stiegen lieber in einen 500er Vierzylinder von Fiat um.

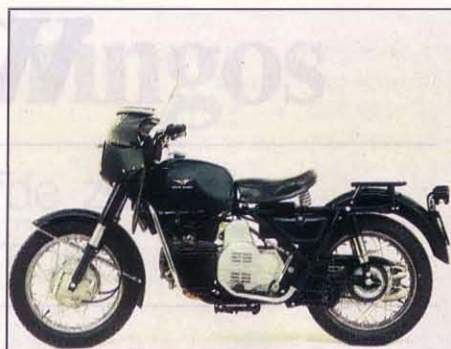
Trotz der widrigen Voraussetzungen teilten die beiden Falken nicht das Schicksal des Habichts. Insgesamt 17 Jahre lang blieb das Modell Falcone in der Produktion. Das war zum einen das Verdienst einer treuen Anhängerschaft, vor allem war es jedoch



Schon mit der Titelseite des Prospekts zeigte Guzzi, wer Hauptkunde für die Nuovo Falcone sein sollte.



In dieser Ausstattung trifft man die Nuovo Falcone heute nach wie vor häufig an: Die Polizia Stradale ließ die Maschinen graugrün lackieren.



Die dunkelblaue Carabiniere-Version wird ebenso wie die graugüne Variante heute noch oft aus ehemaligen Behördenbeständen angeboten.



Die Nuovo Falcone als Zivilmaschine kann es trotz höherer Leistung in Sachen Temperament nicht mit ihren Vorgängerinnen aufnehmen.



Wüstenschiff: Mit der Sahara setzte Guzzi auf die Tourerqualitäten der 500er. Sie entspricht weitgehend dem Behördenmotorrad.

1967 würde die Geschichte der klassischen 500er nach der Idee von Carlo Guzzi eigentlich enden, wäre da nicht das italienische Verteidigungsministerium gewesen. Für manche Einsatzzwecke war die neue V-Motor-Guzzi V7 einfach zu schwer, und so holten die Techniker in Mandello den alten Eintopf nochmal aus der Schublade. 1969 stellten sie eine völlig überarbeitete Version der Falcone vor, die ganz auf die Ansprüche von Polizei und Militär zugeschnitten war. Die Nuovo Falcone (Neuer Falke) hatte einen neuen Motor, der am alten Konzept angelehnt war, sich jedoch deutlich von diesem unterschied. Das Triebwerk mit Naßsumpfschmierung und Batteriezündung leistete nun 26,2 PS bei 4800 U/min und war in einen Doppelschleifenrahmen eingebaut. Das klassische Federpaket unter dem Motor war zwei Federbeinen an der Hinterradschwinge gewichen. Die sehr robuste Maschine wog nun 214 Kilogramm und hatte viel von der Handlichkeit der Vorgängermodelle eingebüßt. Der Charakter der Einzylinder-Guzzi blieb erhalten, und mancher Polizist schwärmt noch heute von „seiner“ Falcone.

1971 folgte eine Zivilversion, die an den Geschmack der Zeit angepaßt war. Noch immer gab es alte und neue Anhänger, die sich für das alte Guzzi-Konzept begeistern konnten — Hauptabnehmer blieb aber der Staat. Trotz höherer Leistung war es beinahe unmöglich, als Fahrer eines Neuen Falken mit einem Piloten der alten Falcone Sport mitzuhalten, vor allem auf kurvigen Strecken. So setzte Guzzi für den zivilen Bereich 1974 auf die Tourerqualitäten der Neuen und machte aus der Not eine Tugend. Das Sondermodell Sahara blieb nur zwei Jahre im Programm — dann kam das endgültige Aus für die Donnervögel.

Sammler und Liebhaber haben mittlerweile ihre Vorliebe für die alten Eintöpfe entdeckt. Der zerklüftete Motor mit den außenliegenden Ölleitungen, der wohlklingende Name mit dem Adler im Emblem und der unverwechselbare Charakter dieser Maschinen beschert den Guzzi im Zeitalter der verkleideten Vielzylinder eine treue Fangemeinde. Paola ist das egal. Jedesmal, wenn sich ein Tourist für ihre Astore interessiert, schüttelt sie dennoch den Kopf. Mit 67 Jahren kann man halt nicht mehr so einfach auf eine andere Maschine umsteigen. Außerdem hatte sie die Astore 1951 selbst montiert, bevor ihr Vater sie kaufte — das verbindet. So ist es jeden Morgen das gleiche Schauspiel. Paola steckt die grauen Haare in den Kragen ihrer Lederjacke und schiebt die Astore aus dem windschiefen Holzschuppen. Ein kurzes Tippen am Vergaser, Zündung auf spät, Ventil ausheben und zweimal den Kickstarter langsam durchtreten. Dann läßt sie den Ventilausheber los. Ein zufriedenes Zischeln aus dem offenen Ansaugstutzen signalisiert, daß auch der Habicht jetzt bereit ist. Ein beherzter Tritt, und der 500er nimmt mit dumpfem Donnern seine Arbeit auf. Im Stand läßt sich nun jede Zündung mitzählen. Paola legt den ersten Gang ein. Nur ein etwas lauterer Schnorcheln dringt aus dem Ansaugtrichter, dann geht es fast mit Standgasdrehzahl los. Auf der Straße, die von Lecco nach Mandello führt, gibt Paola jetzt einmal richtig Gas und die Haare rutschen aus dem Kragen. An der Uferpromenade drehen sich die Leute um. Die Astore und Paola, zwei rüstige alte Damen aus der Gegend, sind wieder unterwegs.

Peter Steinfurth