

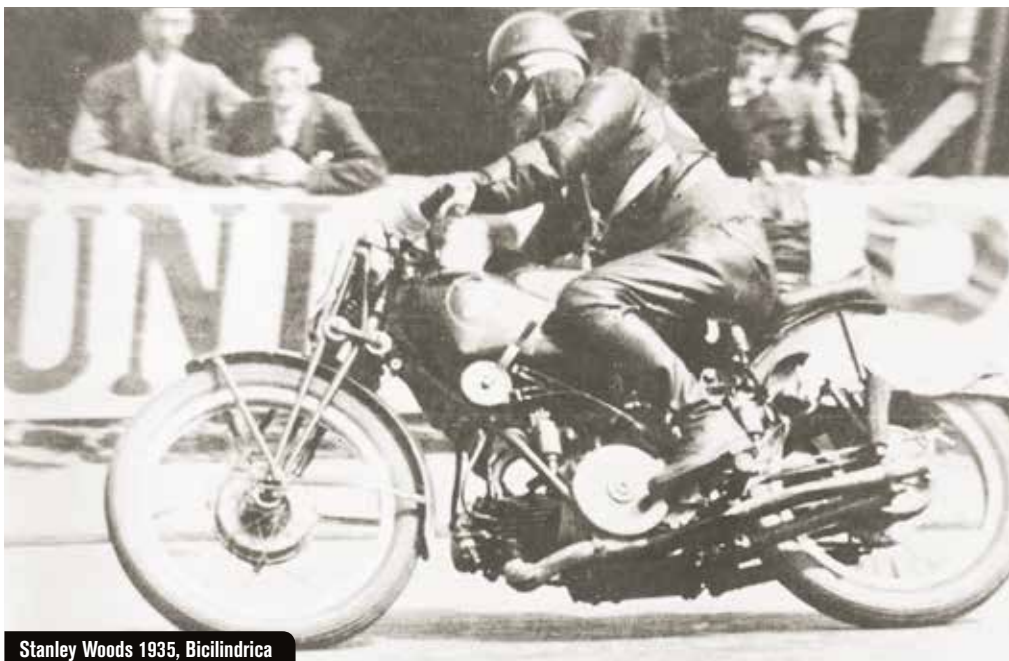
Forza Guzzi

Wenn der Adler seine Schwingen zum Flug ausbreitet – Teil 1: Rennsport

Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Archiv Jürgen Kießlich



Bei der Nennung des Namens der Ortschaft Mandello del Lario, wird eine bestimmte Fraktion von Motorradfahrern hellwach, es sind die Liebhaber der italienischen Traditions-marke Moto Guzzi. Das ist die älteste Motorradfabrik von Europa und die zweitälteste der Welt überhaupt. Der Begründer, Carlo Guzzi, wurde 1888 geboren und hatte in früher Jugend Kontakt zu einer Motorenwerkstatt, dort entdeckte er seine Leidenschaft zur Fahrzeugtechnik. Mit Beginn des 1. Weltkriegs wurde er 1914 als Techniker zum Militär bei der noch jungen Luftwaffe eingezogen. Hier lernt er die Piloten Ravelli und Parodi kennen, deren Flugzeuge er mit zu warten hatte. Die beiden jungen Männer sind im privaten Leben bereits leidenschaftliche Motorradrennfahrer. Dieses Hobby verbindet die drei, und das Trio schmiedet Pläne zum Bau einer Rennmaschine nach Beendigung des Krieges.



Stanley Woods 1935, Bicilindrica

Finanzielle Unterstützung zur Realisierung ihres Projektes erhalten sie als Startkapital von Parodis Vater. Sie beginnen mit dem Bau einer 500-ccm-Maschine. Wenig später werden sie durch ein schlimmes Ereignis eingebremst; Parodi kommt beim Absturz mit einer Testmaschine um sein noch junges Leben. Guzzi und Ravelli arbeiten an der Verwirklichung ihrer Idee weiter und taufen die Maschine mit den Initialen „G. P.“ für Guzzi-Parodi als Ehrung für den verstorbenen Freund.

Daraus resultierend, stellen sie 1922 ihre erste Kleinserie unter der Bezeichnung „Tipo Normale“ auf die Räder. Erstmals trägt hiermit ein Motorrad das traditionsträchtige Zeichen, die Adlerschwingen, als Emblem auf dem Tank. Auch dieses Symbol ist dem verstorbenen Freund als Ehrung

bei der Aeronautica Militare gewidmet. Das relativ aufwändige Vorgängermodell mit einem halben Liter Hubraum und 12 PS Leistung wäre für die Serie zu aufwändig und zu teuer geworden, deshalb wurde sie auf einfachere Parameter umdisponiert.

Dass die jungen Männer das richtige Konzept zum Einsatz brachten, bewies 1924 ihr Landsmann Guido Mentasti, der mit dem Halblitermodell im gleichen Jahr die Europameisterschaft errang. Im Jahr 1925 beschloss Carlo Guzzi, mit seinen Maschinen auch in der 250er-Klasse in den Rennsport einzusteigen. Die ersten Modelle waren die „Quattro Valvoles“, aber mit nur zwei Ventilen. Bis in die 1950er-Jahre war Moto Guzzi, nach vielen Modifikationen damit erfolgreich. Von 1926 bis 1933 wurden die

„TT 250“ und „SS 250“ an Privatfahrer vergeben.

Auf dem motorsportlichen Sektor sorgte auch die „Bicilindrica“ mit einem 500-ccm-V-Zwei-Zylinder-Motor mit 120°-Zylinderwinkel für erhebliche Aufmerksamkeit. Diese Rennmaschine war der Beginn einer Jahrzehnte währenden Erfolgskette im nationalen und auch internationalen Rennsport. 1935 siegte der bereits sehr berühmte Ire Stanley Woods zur Senior-TT auf der Isle of Man mit der Bicilindrica. Das war der Beginn einer enormen Erfolgskette, auch in der späteren Motorrad-Straßenweltmeister-

schaft mit vielen hochinteressanten Maschinen in verschiedenen Hubraumklassen und berühmten Fahrerpersönlichkeiten.

1932 errangen Riccardo Brusi und 1937 Omoboni Tenni die Europameisterschaft der Viertelliter-Kategorie auf den Modellen mit den Adlerschwingen. Erst ab 1933 bis 1939 standen die Werksfahrer damit am Start, ab 1938 auf den „Monoalbero Compressore“. Weitere EM-Titel errangen nach dem Krieg 1947 Omoboni Tenni in der 500-ccm-Klasse und Bruno Francisci mit der 250er-„Albatros“ sowie im Folgejahr Maurice Cann in der gleichen Kategorie. Letztlich landete Enrico Lorenzetti mit der 500er auch 1948 als letzter Europameister vor der Einführung der WM 1949 auf der



Fergus Anderson 1950, Moto Guzzi 350



Bruno Ruffo, Bern 1951, Gambalunghino 250

obersten Sprosse im Rennsport. Die Einführung der Motorradweltmeisterschaft 1949 begann für Moto Guzzi mit einem Paukenschlag, indem Bruno Ruffo auf Anhieb den Titel in der 250-ccm-Klasse auf der „Gambalunghino“ (das kleine, lange Bein) errang. 1952 bewies Enrico Lorenzetti als Weltmeister in der 250-ccm-Klasse, dass er zur gleichen Leistung in der Lage ist, und Bruno Ruffo gelang für die Adlerschwinge 1953 der Hatrick mit der neu entwickelten „Bialbero“. Der Brite Fergus Anderson war der Weltmeister in der 350-ccm-Klasse 1953 und 1954. Bill Lomas lautete der Name des Weltmeisters in der 350-ccm-Klasse 1955 und 1956. Der Australier Keith Campbell erzielte als letzter Weltmeister für Guzzi 1957 den Titel in der „Junior“-Klasse. Insgesamt eroberten die „Guzzi Adler“ acht Titel in der Fahrerweltmeisterschaft. Aber im gleichen Zeitraum der Jahre von 1949 bis 1957 gab es in der WM-Endabrechnung noch weitere bemerkenswerte Platzierungen in der WM. Maurice Cann und Fergus Anderson belegten 1950 die Plätze zwei und drei der Viertelliter-Klasse. Der Brite

T. L. Wood holte 1951 den Vizetitel in der 250er und 1952 vollbrachte Fergus Anderson das gleiche Kunststück. Ein Jahr darauf erreichte Enrico Lorenzetti in



Luigi Taveri, 1954, Moto Guzzi 250

der 350er den dritten Platz auf dem Podest. Cecil Sandford erzielte 1955 den Platz zwei mit der 250-ccm-Guzzi, sein bestes Ergebnis für die italienische Erfolgssfirma. 1956 stand Lorenzetti als

Dritter letztmalig mit der 250er auf einem WM-Podium für die Maschinen aus Mandello del Lario. Den gleichen Platz, allerdings in der nächst höheren Klasse, errang im selben Jahr Dicki Dale. Von 1946 bis 1951 wurde als Konkurrent gegen die Vier-Zylinder-Gilera in der 500-ccm-Klasse die „Gambalunga“ (das lange Bein) mit einem liegenden Einzylinder-Motor zum Einsatz gebracht. Den eigentlichen Hammer auf dem Rennsektor bildete 1955 die Rennmaschine mit dem V8-Motor „Otto Cilindri“ mit 500-ccm-Hubraum. Es sollte die Geheimwaffe gegen die starken Gilera und MV Agusta von 1955 bis 1957 werden. Rennleiter und Entwicklungsingenieur Giulio Cesare Carcano war der Schöpfer die-

ser Aufsehen erregenden Konstruktion. Bill Lomas und gelegentlich auch Dicki Dale waren es vergönnt diese Rakete zu pilotieren, die eigentlich nie aus ihrer Entwicklungsphase herauskam. Bill Lomas hatte die Ehre, bei der Premiere 1955 im Training zum Großen Preis von Belgien in Spa-Francorchamps und in Monza erstmals zu fahren. 1956 erzielte er in der Motorrad-Weltmeisterschaft 1956 den fünften Platz beim Senior-Rennen auf der Isle of Man TT. Die schnellste Rennrunde fuhr er vor seinem Ausfall beim Großen Preis von Deutschland auf der Stuttgarter Solitude-Rennstrecke. In der Saison 1957 gelang seinem Kollegen Dickie Dale der vierte Platz bei der Isle of Man TT und auch in Hockenheim. *Fortsetzung folgt!*



Duilio Agostini 1954 in Monza, 350 cm³

Bücher

AWO – Die Geschichte einer Legende



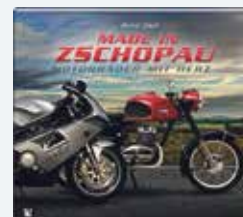
34,- Euro

DKW – Motorradsport 1910 – 1939



19,- Euro

MADE IN ZSCHOPAU Motorräder mit Herz



22,50 Euro

Sowjetische Motorräder zwischen Anspruch und Wirklichkeit



7,90 Euro

Bestellung unter
www.top-speed.info