



Die Geschichte von Moto-Guzzi begann im Ersten Weltkrieg an der italienischen-österreichischen Front. Drei hoffnungsvolle junge Männer, die ihren Dienst in der neugegründeten italienischen Luftwaffe leisteten, entdeckten ihre gemeinsame Leidenschaft für Motorräder. Zu Kriegsende beschlossen sie ihren Träumen die Tat folgen zu lassen.

Aber nur Carlo Guzzi und Giorgio Parodi konnten mit der Verwirklichung der Pläne beginnen. Der dritte im Bunde, Giovanni Ravelli aus Berscia, der schon vor dem Krieg ein berühmter Rennfahrer gewesen war und der die neuen Motorräder hätte vorstellen und fahren sollen, kam wenige Tage nach Kriegsende bei einem Flugzeugabsturz ums Leben.

Ein Adler im Markenzeichen sollte jedoch an den Freund erinnern. Guzzi, ein hervorragender Techniker aus Mandello del Lario, kümmerte sich um die Entwicklung und den Bau des Prototyps, während Parodi, Sproß einer reichen ligurischen Reeder-Familie, für die finanzielle Seite des Unternehmens zuständig war.

Guzzi entwarf einen für die damalige Zeit außerordentlich modernen Motor mit vier parallel angeordneten, im Zylinderkopf hängenden Ventilen, die von einer obenliegenden Nockenwelle gesteuert wurden. Die Nockenwelle wurde von einer Königswelle angetrieben. Die Maschine hatte eine Magnetzündung, die den Strom an zwei Zündkerzen leitete, die eine schnelle und vollständige Verbrennung im Brennraum gewährleisteten. Der Prototyp entstand 1920 in Handarbeit im Keller des Hauses der Familie Guzzi. Bei Testfahrten verhielt sich das Motorrad ausgezeichnet, doch erwiesen sich einige Elemente für eine Serienproduktion als zu kostspielig, andere als zu empfindlich oder kompliziert und wurden später ersetzt.

1921 war das neue Motorrad fertiggestellt. Das ursprüngliche Markenzeichen „G.P.“ (Guzzi Parodi) wurde durch die Bezeichnung Moto Guzzi ersetzt, auch die Firma erhielt diesen Namen.

Den außergewöhnlichen Zylinderkopf mit vier Ventilen hatte man durch einen „gemischten“ Zylinderkopf ersetzt, der zwar weniger kompliziert konstruiert, aber dennoch recht ungewöhnlich war. Das 500cm³-Modell von 1921, die erste Moto Guzzi, die in Serienproduktion ging, hatte einen liegenden Graugusszylinder mit radialer Verrippung. Das Geheimnis dieser Verrippung hüteten die Techniker von Mandello über 50 Jahre lang. Die Moto Guzzi Normale leistete 8 PS, verbrauchte 3 Liter Benzin und 0,3 Liter Öl auf 100 Kilometer und erreichte eine Spitzengeschwindigkeit von 80 km/h.

1923 schien es an der Zeit in den Rennsport verstärkt einzutreten. Vergaser, neu entwickelte Kolben und veränderte Übersetzungen waren die Entstehung des Modells Corsa 2V. Nach dem Erfolg beschloß man diese Konstruktion auch für die Tourenmodelle zu nutzen. Die Produktion der Normale wurde durch die Sport-Version ersetzt. Das Modell blieb bis 1928 im Programm und sogar mit Seitenwagen als auch Bremsen an Vorder- und Hinterradangeboten.

Man besann sich wieder auf die genialen Einfälle von Guzzi und entwickelte, getrieben durch die härter werdende Konkurrenz, einen 500cm³-Motor mit Druckumlaufschmierung, vier Ventilen die von Haarnadelnfedern geschlossen wurden. Das Verdichtungsverhältnis betrug 6:1 und der Motor leistete 22 PS bei 5500 U/min. Von 1924-27 im Rennsport eingesetzt entwickelte man 1928 eine noch schnellere Version die bis 1933 gebaut wurde. Die Erfahrungen im Rennsport zahlten sich für die Serienproduktion aus die wiederum immer auf dem neusten technischen Stand blieb.

1928 erschien durch den Einfallsreichtum von Guzzi geprägt ein Serienmodell mit gefedertem Fahrwerk. Ab 1935 wurden die 250er und 500 cm³-Zweizylindermodelle mit einer Schwinggabel vorne und Federbeinen hinten ausgerüstet. Damit waren sie weltweit die ersten Rennmaschinen, die diese scheinbar so gewagte, fortschrittliche Fahrwerksfederung besaßen. Die zahlreichen Rennsiege trugen dann dazu bei, dass sich die integrale Fahrwerksfederung durchsetzte. Weiter ging es mit der Halblitervariante und Vierzylindern. Luftgekühlt und in Reihe angeordnet, durch einen Cozette-Kompressor aufgeladen, leistete die neue Guzzi Entwicklung 45 PS bei 7800 U/min und ermöglichte eine Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h. Das Motorrad, ein weiterer Meilenstein in der Guzzi Rennmaschinenproduktion, nahm fast 20 Jahre lang erfolgreich an diversen Wettkämpfen teil.

Die Aufmerksamkeit von Guzzi galt aber auch den Tourenmaschinen. So wurde 1932 die 500 Tre Cilindri auf dem Mailänder Motorrad-Salon vorgestellt. Es war ein außergewöhnliches Dreizylindermodell mit elegantem Styling. Im Jahr 1932, die Zeit ab 1929 und die wirtschaftliche Depression in den USA hatte Moto Guzzi das entwickeln erschwert, erschien das erste Leichtmotorrad. Die Entwicklung hielt bis 1939 an die Modelle mit 125 und 250cm³ Motoren blieben 15 Jahre lang im Programm. In den 40er Jahren durch Einsatz in der italienischen Armee überzeugten die Motorräder durch Verlässlichkeit und Robustheit.

In den 50er Jahren entstanden Weiterentwicklungen im Bereich der Halblitermaschinen. Die 60er waren geprägt von der Entwicklung sparsamer Motoren die jedoch Hubräume bis 1000cm³ sahen. 1973 übernahm dann die De-Tomaso-Gruppe die Firma Moto Guzzi. In Mandello kam es zu bedeutenden Veränderungen, vor allem aufgrund der Zusammenarbeit mit Benelli. In den 80er Jahren erreichten die großen V-Zweizylinder eine neue Blütezeit. Selbst die V7 aus den 60er Jahren erlebte 1999 mit der V11 im gleichen Design eine Wiederauferstehung.



Die erste Moto Guzzi, 1921.