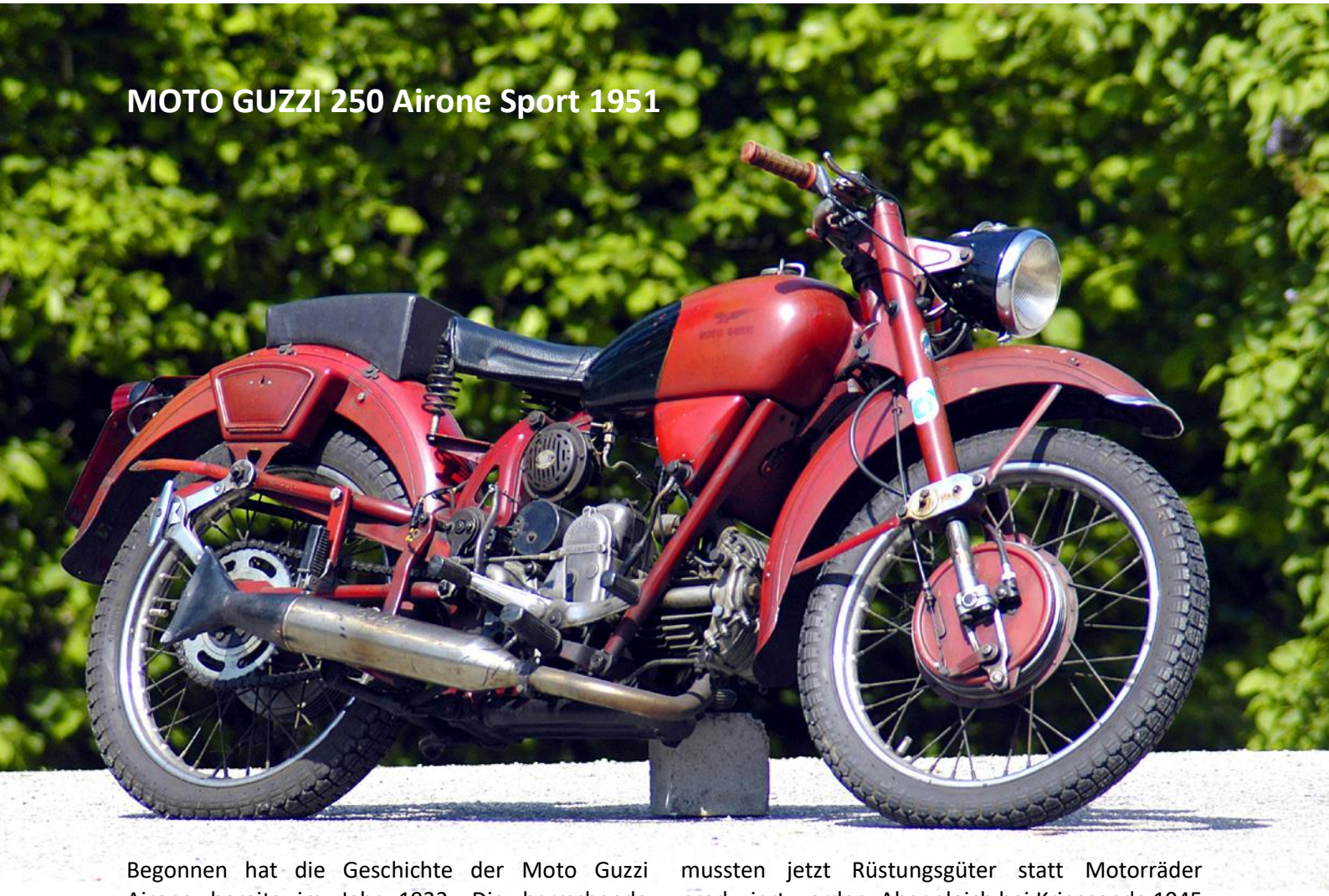
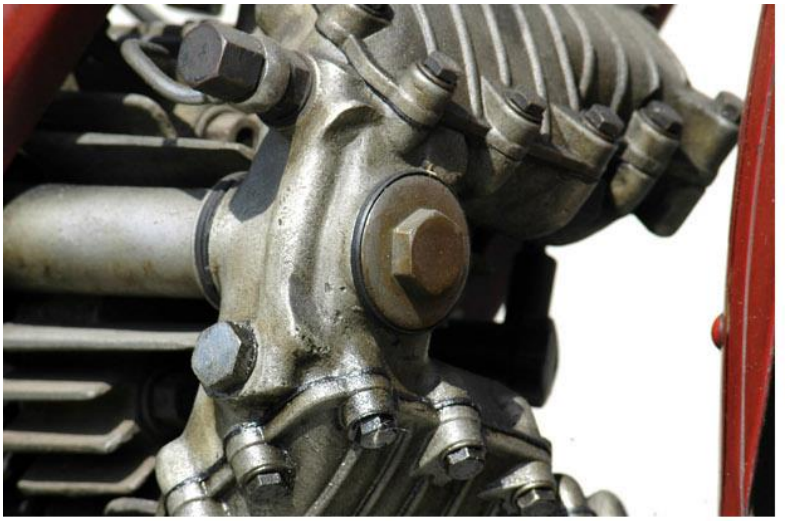
MOTO GUZZI 250 Airone Sport 1951

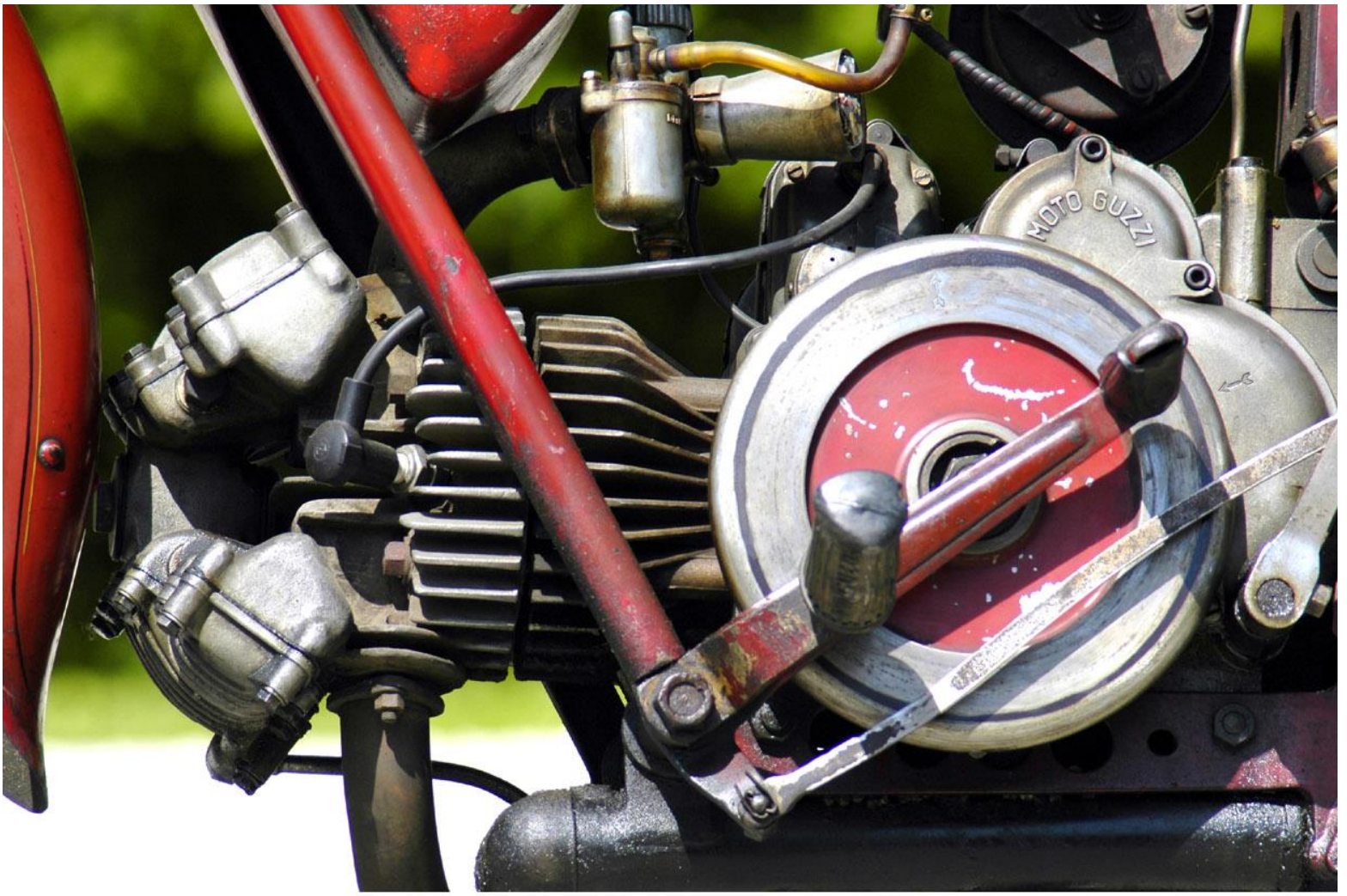


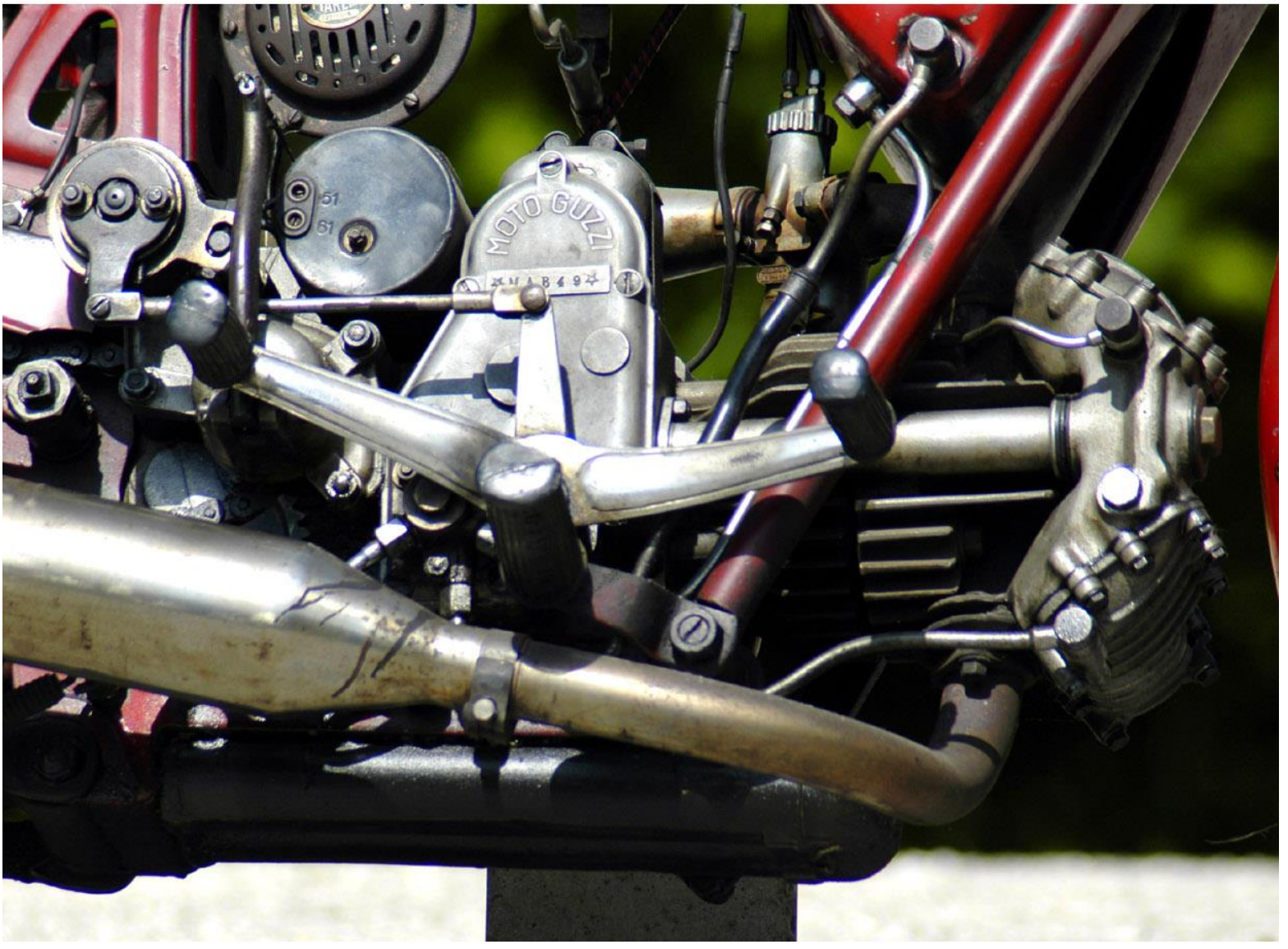
Begonnen hat die Geschichte der Moto Guzzi Airone bereits im Jahr 1932. Die herrschende Weltwirtschaftskrise führte auch in Italien zu einer Steuerbegünstigung für kleinere Motorräder, konkret mit einem Hubraum von 175 ccm. Die P 175 entsprach diesen Anforderungen, war aber kein Billigmodell, wie es bei anderen Herstellern aufgelegt wurde. Sie entsprach optisch nicht nur bis ins Detail dem Bild, welches man sich von einer Moto Guzzi machte, sondern der Motor mit dem liegenden Zylinder und der freien Schwungscheibe hatte sogar schon im Kopf hängende Ventile anstelle der Wechselsteuerung (ioe, Einlass über Auslass) der großen Schwester.

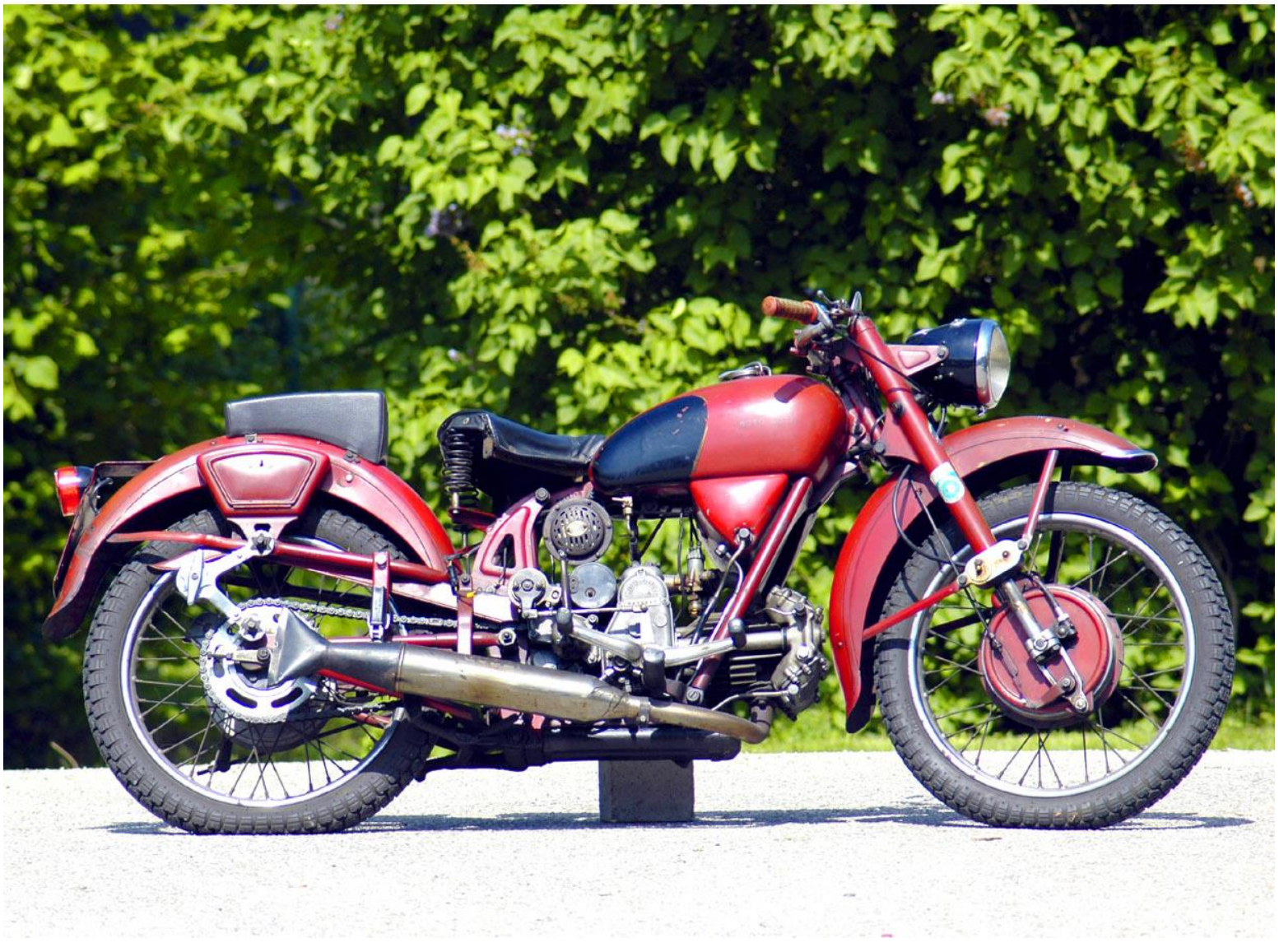
Zwei Jahre später wurde das Hubraumlimit der Steuerbegünstigung auf 250ccm erhöht und folgerichtig entstand aus der P 175 die P 250 (68 mm Bohrung x 64 mm Hub). 1939 mutierte die P 250 zur Airone, die sich durch das moderne fußgeschaltete Vierganggetriebe von der Vorgängerin unterschied. Das wird typisch italienisch über eine Wippe geschaltet, wobei mit der Hacke der erste Gang eingerastet und mit der Fußspitze in die übrigen Gänge hochgeschaltet wird. Airone heißt übrigens auf italienisch Reiher und entspricht der damaligen Philosophie bei Moto Guzzi, die Modelle nach Vögeln zu benennen (Condor, Astore, Alce, Falcone ...) Die für 1940 vorgesehene Modellpflege fiel dem Kriegsgeschehen zum Opfer, in der Fabrik am Comer See mussten jetzt Rüstungsgüter statt Motorräder produziert werden. Aber gleich bei Kriegsende 1945 war Moto Guzzi wieder im Geschäft, für wirklich neue Entwicklungen fehlten aber Geld und Zeit. Dafür wurden die vor dem Krieg angedachten Verbesserungen verwirklicht, die Airone erhielt einen neuen Rahmen und die hydraulische Teleskopgabel. Hinten dämpften aber wie bei der größeren Schwester Falcone (Falke) noch die schon seit 1928 verwendeten Scherendämpfer.

Die Airone kostete ein Viertel weniger als die Falcone, weshalb sich viele für die kleinere Variante entschieden. Weil aber auch diese Klientel einer sportlichen Fahrweise nicht abgeneigt war (schon gar nicht im motorsportverrückten Italien), wurde dem Basismodell „Tourisme“ bald die „Sport“ zur Seite gestellt, wie wir sie hier im Bild haben. Die „Sport“ unterscheidet sich durch größer dimensionierte Bremsen, einen engen Lenker und das Rennbrötchen - das Sitzkissen auf dem hinteren Kotflügel. Dieses Modell aus 1951 hat bereits den Motor mit den gekapselten Haarnadelventilfedern und dem Leichtmetallzylinderkopf, dessen Leistung von 13,5 PS genügte, um das nur 135 Kg leichte Motorrad auf 120 Km/h zu beschleunigen. Argument für so manchen, sich für den italienisch-roten Sportflitzer zu entscheiden, obwohl etwa eine deutsche NSU oder eine österreichische Puch erheblich billiger zu haben gewesen wären!




MOTO GUZZI


MOTO GUZZI

BG 14
23 16
ITALY

MOTO GUZZI