



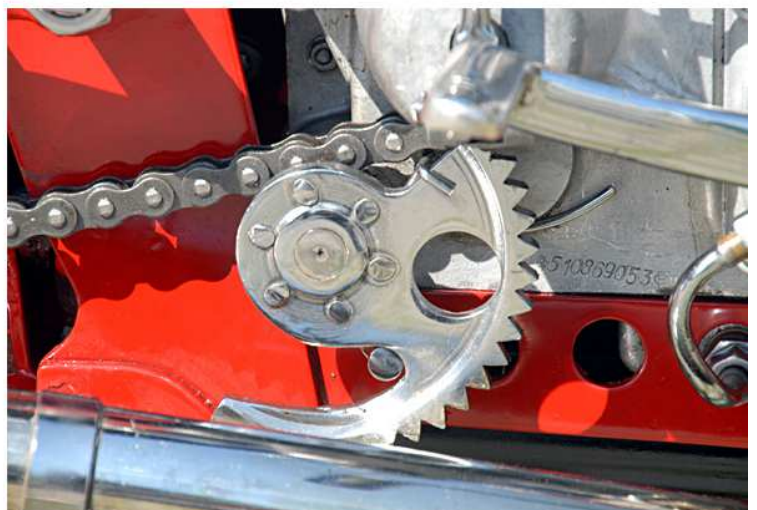
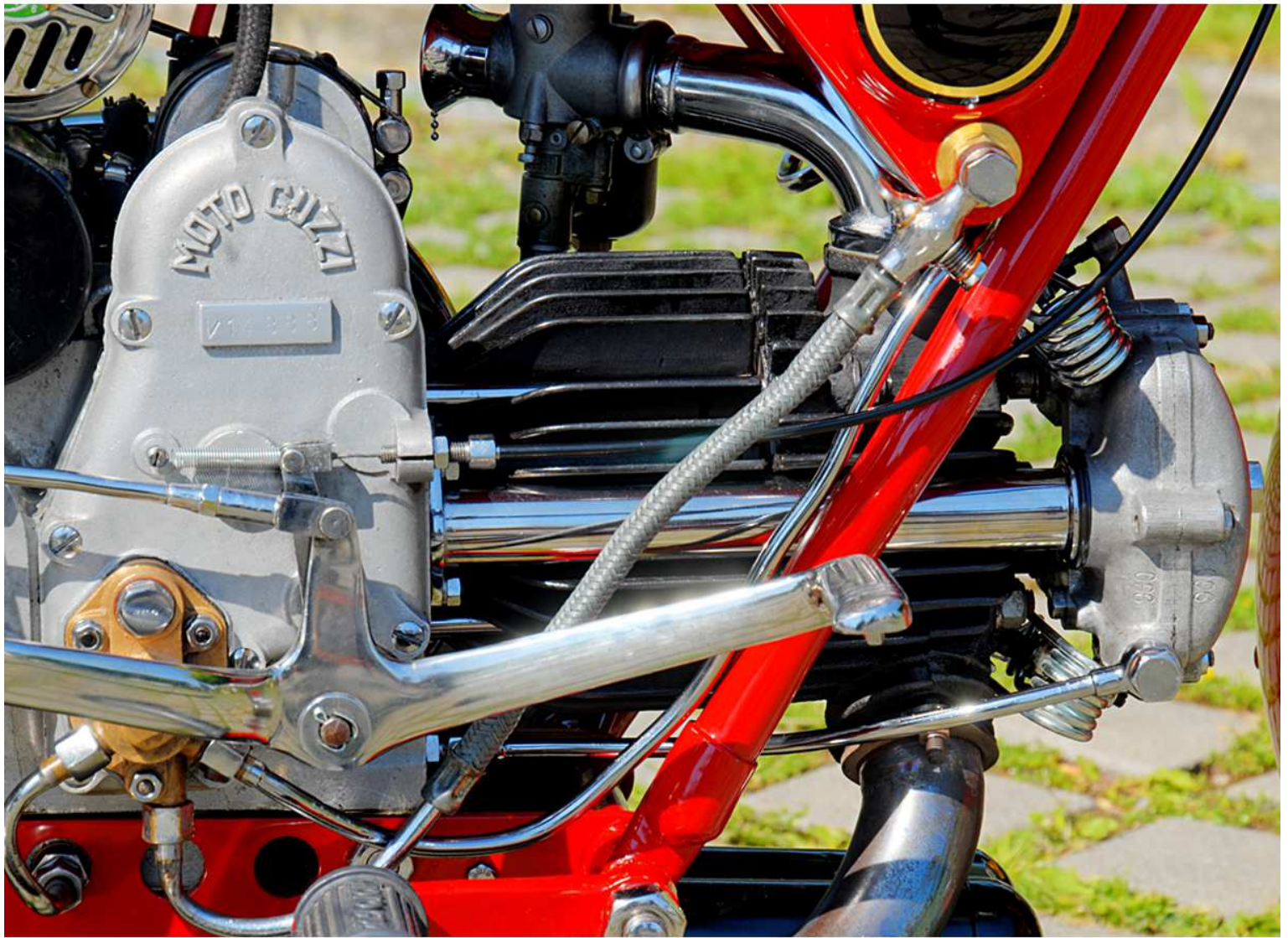
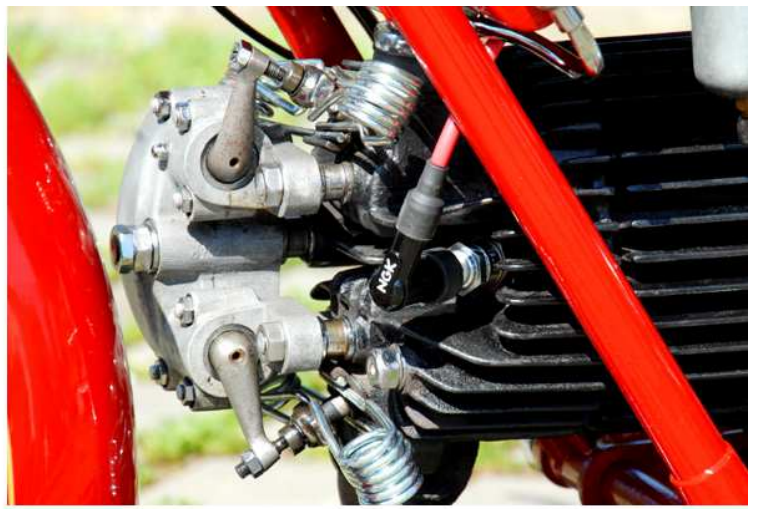
**„che bella macchina!“ –
MOTO GUZZI 500 GTV 1936**

Mehr als ein halbes Jahrhundert lang – von 1921 bis 1976, also 55 Jahre, um genau zu sein – war der liegende Einzylinder das Markenzeichen von Moto Guzzi aus Mandello del Lario bei Como. Jener Marke also, die unter dem Zeichen des Adlers von den zwei Weltkriegs-Fliegerassen Giovanni Ravelli und Giorgi Parodi sowie ihrem fähigen Mechaniker Carlo Guzzi 1921 gegründet wurde.

Ihr erstes Modell, die „Normale“ (der technisch weitaus revolutionärere Prototyp konnte aus finanzwirtschaftlichen Gründen nicht verwirklicht werden) hatte also schon den liegenden Einzylindermotor mit der frei

rotierenden Schwungscheibe, und natürlich gilt sie als Basismodell für die hier vorgestellte GTV. Populär und vereinfacht könnte man sie als den Großvater der GTV nennen, der Vater wäre demnach die GT, welche 1928 das Licht der Motorradwelt erblickt hatte. Die GT (was natürlich Grand Turismo abkürzt) war das weltweit erste Tourenmotorrad mit einer wirklich wirksamen Hinterradfederung. Auf den ersten Blick kaum zu sehen, liegen unter dem Motor zwei umhüllte Federpakete, die beim Einfedern des Hinterrads zusammengedrückt werden. Der Härtegrad der Dämpfung kann an den am Heck angebrachten Reibscheiben-Scherendämpfern dosiert werden.





Beim Kunden stieß die GT wegen der Federung zuerst auf tiefe Skepsis, trotz eines moderaten Preises fanden sich im ersten Jahr lediglich 78 Abnehmer für das neue 500er Modell! Giuseppe Guzzi, Carlos Sohn, wusste aber werbewirksame Maßnahmen zu setzen, er setzte sich auf eine GT und fuhr von Italien zum Polarkreis. Selbst heute noch eine motorradtechnische Großtat, muss man den damaligen Zustand der Fahrbahnen bedenken – sie „Straße“ zu nennen, wäre vielerorts völlig geschönt – um die Bedeutung dieser Fahrt zu bemessen. Die Klientel ließ sich auch tatsächlich von der Qualität der neuen Dämpfung überzeugen, und fortan hatte der Kunde die Wahl: gefedert oder ungefedert, kopf- oder wechselgesteuert? Alle Varianten waren möglich: Mitte der 30er Jahre gab es die 500er also als S (Sport, eoi), als GTS (gefedert), als V (das V steht für

„Valvole in Tesa“, was „Ventile im Kopf“, also ohv bedeutet) und als GTV, womit wir endlich bei unserem Fotomodell aus dem Jahr 1936 angekommen sind, die Hubert Furtner aus Ottensheim gehört.

Die GTV bringt 160 Kilogramm auf die Waage, die 19 PS des obengesteuerten Motors können diese auf bis zu 120 Km/h beschleunigen. Fußschaltung ist schon „state of the art“, der Pilot hat dabei vier Gänge zu sortieren. Für unsere Augen erscheint die Farbgebung in typisch italienischem „Ferrarirot“ gehalten zu sein, im Moto Guzzi Hausjargon heißt das hingegen „Amaranto Scuro“. Jedenfalls eine wirklich schöne Maschine, die die detailtreue Restauration verdient hat, die ihr Hubert Furtner gegönnt hat – sogar die Firmenlogos am Tank sind nicht am Computer entstanden, sondern wurden von einem Künstler mit dem Pinsel aufgetragen. Dazu kann man nur sagen: „*che bella macchina!*“



