



Comomeer en omringende dalen

Jaargang 2018, nr.4

¹ Tekst en foto's Ruud en Ralph Metselaar – www.comomeerinfo.nl

Mandello del Lario - Deel 2: Moto Guzzi



De ingang van de fabriek

Carlo Guzzi (1888-1963) werd geboren in Milaan als zoon van een natuurkundig ingenieur. Het knutselen zat hem in het bloed en de kans om zijn interesse uit te leven kreeg hij toen zijn vader overleed en het gezin naar het buitenhuis in Mandello del Lario verhuisde. Daar bracht hij zijn vrije tijd door in de werkplaats van de lokale automonteur Giorgio Ripamonti. Na zijn opleiding tot werktuigbouwkundige kreeg Carlo werk bij de Milanese autofabrikant Isotta Fraschini. In



Carlo Guzzi

1910 had hij thuis al een gemotoriseerde fiets gemaakt. Bij het uitbreken van de 1^e Wereldoorlog werd hij in 1916 als dienstplichtige ingedeeld bij het eskader watervliegtuigen in Venetië, waar hij werkte bij het onderhoud van de vliegtuigmotoren. Hier ontmoette hij de piloten Giorgio Parodi en Giovanni Ravelli. De vriendschap met deze twee mannen zou hem de kans geven zijn liefde voor motoren uit te leven. Hij had samen met Ripamonti al vele motoren uit elkaar gehaald en gezien wat de grootste problemen waren. Al in een vroege notitie van hem lezen we: "Ik wil een motorfiets maken die beter is dan alle bestaande". Hij ergerde zich vooral aan de startproblemen, de openliggende kettingaandrijvingen, de omslachtige handsmering en de slechte veersystemen. Samen met de twee vrienden besloot hij om

¹ Verzoeken om toezending per email aan: r.metselaar@comomeerinfo.nl

na de oorlog de beste Italiaanse motorfietsen te gaan bouwen. Parodi, die uit een rijk redersgeslacht stamde, zorgde voor de financiering en Ravelli, die een fanatieke snelheidsduivel was, zou testen en racen. Giorgio's vader, Emanuele Vittorio leende hen 2000 lire voor de bouw van een prototype en tekende de oprichtingsacte voor de "Società Anonima Moto Guzzi" op 15 maart 1921 en is dus de officiële oprichter van het merk. Hij werd voorzitter van de raad van bestuur en bleef dat tot aan zijn dood in april 1945.

Carlo op de gemotoriseerde fiets die hij in 1910 maakte; Carlo (r) met Giorgio Parodi (l)



1910: Carlo Guzzi su una bicicletta da lui motorizzata



Carlo ging in de smidse van Ripamonti aan de slag en had na een jaar zijn eerste model klaar. Dit prototype had automatische smering, aluminiumlegeringen om gewicht te besparen en een horizontale éencylindermotor, waardoor het zwaartepunt lager kwam te liggen ter verhoging van de stabiliteit. Ook had het een flink vliegwiel dat de trillingen beperkte. Net voordat de eerste tests op de weg konden beginnen kwam zijn vriend Ravelli bij een vliegtuigongeluk om het leven. In 1921 beginnen Carlo en Giorgio een motorfabriekje in Mandello. Ter ere van hun overleden vriend Giovanni voegen ze de luchtmacht adelaar toe aan het Guzzi-logo.

Bij hun start hadden ze het geluk dat ene Aldo Finzi hoort dat er in Mandello een revolutionaire motorfiets was ontwikkeld. Deze Finzi was een befaamd piloot in de 1^e WO en hij werd in 1921 door Mussolini gevraagd als parlamentslid. Bovendien was hij een hartstochtelijk straatracer en hij benaderde Carlo voor een motor waarmee hij in 1921 kon deelnemen aan de race Milaan-Taranto, over een afstand van bijna 1300 km. Hoewel hij onderweg een keer onderuit ging, bereikte hij als negende de finish. Van de 60 deelnemers bereikten er slechts 27 de eindstreep en dat de Moto Guzzi al bij de eerste race de finish bereikte werd gezien als een bijzondere prestatie. Hierop volgden tientallen bestellingen en begon de zegetocht van het merk. Al drie jaar na de start behaalde Guido Mentasti de Europese titel in Monza op een Guzzi 4V en daarna volgden vele successen: voordat Guzzi er in 1957 mee stopte hadden ze 11 wereldsnelheidsrecords, 14 wereldkampioenschappen, 55 internationale en 50 nationale kampioenschappen gewonnen. Deze successen hadden alles te maken met de grote aandacht

van Carlo voor races. Hij was ook de eerste die een windtunnel introduceerde om de modellen aerodynamisch te optimaliseren

Ze waren begonnen met 10 werknemers en al in 1928 waren dit er 400 en eind jaren vijftig was dit aantal gegroeid tot 1500.

Voor het personeel werden veel zaken geregeld, zoals eigen winkels, een bibliotheek, een kantine, een medisch centrum en men bouwde voor het personeel huurhuizen die niet meer dan 6% van het salaris aan huur kostten. Er waren kinderspeeltuinen en een strandje voor de kinderen aan het meer. Er waren eigen sportverenigingen voor allerlei takken van sport, waaronder de al eerder genoemde uiterst succesvolle roeivereniging.



Links: Na een gewonnen motorrace in 1936; rechts: Carlo Guzzi

Hoewel de directie geen duidelijke politieke standpunten innam, profiteerde de fabriek van het fascistisch regiem. Mussolini zelf was een enthousiaste motorrijder en hield ervan met hoge snelheden op een 500 cc Moto Guzzi te rijden. Het leger bestelde voor de oorlog in Ethiopië en daarna voor de 2^e Wereldoorlog grote aantallen Guzzi motoren en ook de beruchte Brigade Nere en de carabinieri reden er op.

De eerste jaren na de oorlog waren moeilijk, maar mede dankzij de Marshallhulp begon de markt voor de motoren eind jaren veertig weer aan te trekken en bereikt zijn hoogtepunt in de jaren vijftig.



Een van de racemotoren van Moto Guzzi

Nadat Giorgio Parodi in 1955 plotseling overleed, kwam het bedrijf echter in de problemen. Carlo kreeg ruzie met de raad van bestuur en verliet het bedrijf ernstig teleurgesteld, waardoor Enrico Parodi, die al sinds 1942 bij het bestuur betrokken was, aan de leiding kwam te staan.

Carlo Guzzi overleed op 3 november 1964 op 75-jarige leeftijd.

In die tijd ging het erg slecht met Moto Guzzi; men produceerde voornamelijk bromfietsen en de ontwikkeling van de Moto Guzzi V7, die een groot succes zou worden, was nog maar net begonnen. De fabriek had in de jaren zestig geen antwoord op de sterke concurrentie vanuit Japan en ook BMW en leed grote verliezen. Enrico Parodi had het hele Parodi-familiefortuin al in het bedrijf gestoken om het drijvende te houden. Om een faillissement te voorkomen werd het bedrijf door de overheid onder curatele gesteld. Een groot aantal werknemers werd ontslagen (wat tot vele proteststakingen leidde) en er werd sterk geschrapt in de ruime voorzieningen voor de werknemers. Als echter in 1967 het nieuwe model V7 op de markt komt, blijkt dit een gouden greep. De machine wordt niet alleen in Europa een succes maar ook daarbuiten. Toen ik, als leek op het gebied van motorfietsen, het museum bezocht wist ik niet goed welke van de meer dan 100 modellen ik zou fotograferen. Ik vroeg het aan de man naast me, het bleek een Amerikaan te zijn, en die raadde me zonder aarzelen aan de V7 California op de foto te zetten. Dit model leidde namelijk tot grote opschudding in Californië toen de politie daar besloot deze motor aan te schaffen in plaats van de Harley Davidson. Nog altijd vormt de 500 cc twin-motor de gangmaker achter het huidige succes.

Moto Guzzi is sinds 1964 een onderdeel van de Piaggio groep. In dit verband is het memorabel dat Piaggio van oorsprong een fabrikant van bommenwerpers was, die na de oorlog de Vespa scooter in de handel bracht. Moto Guzzi kon door de naoorlogse economische problemen de 500 cc motoren niet meer kwijt en bracht toen een 65 cc 'baby-Guzzi' op de markt onder de naam Guzzino. Deze Guzzino-brommer werd een groot succes tot er eind jaren veertig weer belangstelling ontstaat voor de 500 cc motoren.

De fabriek staat nog altijd in Mandello en ieder jaar worden in september de Giornate Moto Guzzi georganiseerd, waar de motorfreaks uit de hele wereld elkaar ontmoeten (in 2007 waren dit er 15.000!)



Enkele motoren in het Moto Guzzi museum





De geruchtmakende California V7, o.a. in gebruik bij de politie in Californië

Hoe het museum te bereiken

Het adres is Via Emanuele Vittorio Parodi, 63/67, 23826 Mandello del Lario LC, Italië, tel. +39 0341 709237

De ingang ligt schuin tegenover het station (zie plattegrond op pag. 6 van Nieuwsbrief 3(2018)).

Het museum is van maandag tot vrijdag open van 15-16 uur en in juli van 14.30 tot 16.30 u; de toegang is gratis.