

FRANCO LAMBERTINI

Es geschieht wohl nicht alle Tage, dass ein Konstrukteur im Abstand von 30 Jahren für ein und dieselbe Firma zwei wegweisende Motoren entwickelt. In Italien bei MOTO MORINI geschehen solch seltene Begebenheiten

TEXT: ENRICO CASSANETTI FOTOS: MO-ARCHIV, WERK

Der Name Lambertini hat bei Moto Morini einen ganz besonderen Klang. Gleich zwei Konstrukteure mit diesem Nachnamen sollten für die Bologneser Motorradfirma von wegweisender Bedeutung werden. Da wäre zum einen Dante Lambertini, dessen Genius die Firma zu grandiosen Rennerfolgen führte. Sein legendärer Doppelnocken-Einzyliermotor konnte in den sechziger Jahren sogar die leistungsstarken Honda-Vierzylinder auf ultraschnellen Rennpisten, wie etwa dem alten Stadtkurs von Hockenheim, schlagen. Wobei zweifellos der tollkühne Tarquinio Provini als Fahrer einen großen Anteil am Erfolg hatte.

UND DANN GIBT ES FRANCO

Lambertini. Als junger Mann ist es letztlich ihm vergönnt, den Erfahrungsschatz des „alten“ Lambertini, zu dem trotz Namensgleichheit keinerlei verwandtschaftliche Beziehung besteht, zu übernehmen und weiter zu führen. Seine Herkunft aus dem Autolager veranlasst die Altvorderen bei Morini, den branchenfremden Neuling erst einmal einem Eignungstest zu unterziehen. Ein neu konstruierter Zylinderkopf für die

damalige Corsaro Regularita-Geländesportmaschine überzeugt schließlich die Morini-Oberen. Ab 1970 ist Franco Lambertini bei Morini an Bord und darf mit seinen 26 Jahren gleich einen komplett neuen Motor entwickeln: den berühmten V2 der Moto Morini 3½.

SEINE LIEBE ZU MOTOREN entdeckt Lambertini bereits früh. Was zweifellos auch an seinem Geburtsort liegt. Denn wer in Modena das Licht der Welt erblickt, der ist ohnehin hochgradig gefährdet, sich einen gewaltigen Benzinvirus einzufangen. Zum anderen ist da noch die Landwirtschaft zuhause. Schon früh morgens wird Lambertini vom Geräusch der Traktoren geweckt und später tuckert er oft genug selbst am Steuer eines Zweitakt-Landinis über die Felder. So wird bei ihm das Gespür für Mechanik und Motoren geweckt.

An ein Hochschulstudium ist in der Nachkriegszeit jedoch nicht zu denken. Also beginnt er in einer mechanischen Werkstatt zu arbeiten, lernt das Handwerk als Fräser und Zeichner von Getriebeteilen von der Pike auf kennen.

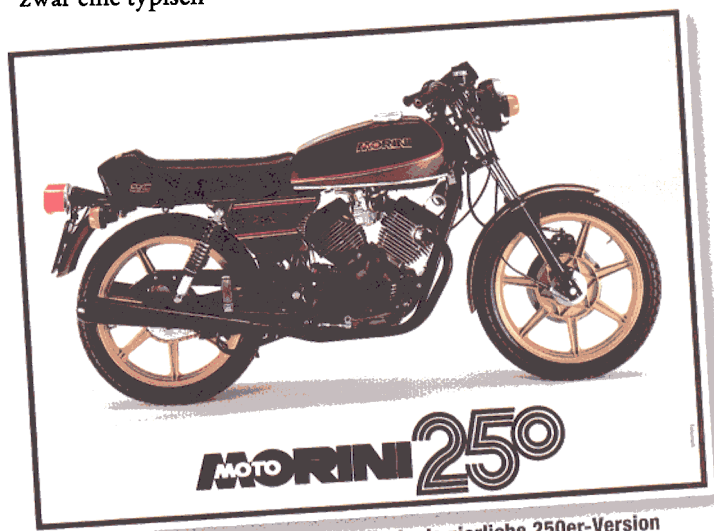
GERADE 17 JAHRE ALT, kann der talentierte Junge bei Ferrari anheuern. Dort arbeitet er in allen Kernbereichen, Fahrwerk, Getriebe, Motoren. Er beginnt, seine Grundlagen als Konstrukteur aufzubauen. Und wenige Jahre später wartet bereits die nächste Herausforderung. Gerade 23 Jahre alt, wechselt er 1967 von Ferrari zur kleinen Sportwagenschmiede MWM. Dort ist er gleich Chef-

entwickler und soll einen neuen Rennwagen mit Drei-Liter-V8-Motor auf die Räder stellen. Die Venezianische „Scuderia Serenissima“ setzt den Wagen mit beachtlichem Erfolg ein, doch 1969 bahnt sich schon das Ende der sportlichen Aktivitäten an. Die Gründe sind typisch für so ein kleines Team: Das Geld geht aus.

DANN ENTDECKT ER in der Zeitung ein Inserat: „Moto Morini sucht Konstrukteur“. Der Rest ist Motorrad-Geschichte, und zwar eine typisch

Man konzentriert sich also auf die 350er Klasse, einfach deshalb, weil Motorräder bis zu diesem Hubraumwert in Italien steuerlich begünstigt sind. Die Konstruktion soll sportlich, robust, unverwechselbar und zudem noch fertigungstechnisch günstig sein.

LAMBERTINI ENTSCHEIDET SICH schließlich für einen kompakten V-Twin. Der ideale Motorradmotor für ihn, weil er kaum breiter baut als ein Einzylinder und somit die Frontsilhouette



Den klassischen Morini-Twin gab es auch als zierliche 250er-Version

italienische. Morini ist damals wie heute eine vergleichsweise kleine Motorradfirma. Man konzentriert sich voll auf den Inlandsmarkt, der Export ist einzig den Bemühungen einiger engagierter Privatleute zu verdanken. In Deutschland etwa ist das Fritz Alexander in Neustadt, der einen besonderen Draht zur italienischen Zweiradkultur aufgebaut hat und sich hierzulande um ein funktionierendes Händler- und Servicenetz kümmert.

schlank hält und zum anderen auch ein gewisses Maß an technischer Ästhetik befriedigt.

Einfache ohv-Zylinderköpfe mit parallelen Ventilen und in die Kolbenböden integrierte Brennkammern (Heron-Prinzip) helfen auch Produktionskosten sparen. Eine technische Besonderheit ist der Ventiltrieb mittels Zahnriemen. Ein kurzer Pirelli-Riemen ohne Spanneinrichtung setzt die zwischen den Zylindern untergebrachte Nockenwelle in Rotation. Weil



Franco Lambertini, Jahrgang 1944, vor geöffnetem 1200er Motor



Franco Lambertini eingerahmt von seinem neuen Werk.

Mit dem 1200er Twin setzt er wieder gekonnt Zeichen

man den Ölkreislauf mit einer simplen Grobfilterung ausstattet, wird schließlich eine Trockenkupplung favorisiert. Die erspart dem Ölvorrat schädlichen Kupplungsabrieb und bringt sportliches Image. Im November 1971 erlebt die neue Moto Morini 3 ½ auf dem Mailänder Salon ihre Premiere.

BEIM PUBLIKUM kommt die Neuheit gut an, über die Jahre entsteht dank kluger Konzeption ein ganzes Baukastensystem an unterschiedlichen Motoren vom

125er Einzylinder bis zum 500er Twin. Dennoch bleibt Morini im internationalen Konzert eine kleine Nummer. In den besten Zeiten produziert die Firma, die lediglich fünf Kilometer vom Ducati-Werk entfernt liegt, 5000 Einheiten pro Jahr. Ein Turbo-Projekt und andere Prototypen scheitern am knappen Investment-Kapital, neue Enduro-Modelle können auch keine positive Impulse in den Abverkäufen der Marke setzen. Schließlich kauft Cagiva, damals die junge, aufstrebende Firma

der beiden Castiglioni-Brüder, Moto Morini auf.

FRANCO LAMBERTINI, der schon in seinem vorläufig letzten Morini-Jahr Auftragsarbeiten für andere Firmen, etwa den koreanischen Rollerhersteller SYM, übernommen hatte, sucht sich neue Aufgaben. Er landet 1989 bei Piaggio, einer Firma ganz anderer Größenordnung, die es mit dem Vespa-Roller zu Weltruhm gebracht hat. Dort entwickelt er neue Roller-Antriebe, sucht nach Vereinheitlichungen in der Fertigung und konstruiert für Gilera einen neuen 1000 ccm-Twin, der jedoch Prototyp bleibt.

Schließlich kehrt Lambertini zur Marke Moto Morini zurück. Allerdings auf Umwegen. Denn sein neuer Arbeitgeber heißt Morini Franco Motori. Dieser Franco Morini war ein Neffe von Moto Morini-Gründer Alfonso Morini und durchaus in gemeinsamer Sache unterwegs. Denn Franco Morini beginnt 1954 mit dem Bau von kleinen Mopedmotoren, und das bleibt bis in die jüngste Vergangenheit das Kerngeschäft der ebenfalls

im Raum Bologna ansässigen Firma. Dann aber zeichnet sich klar ab, dass italienische Kleinmotoren gegen China-Billigheimer keine große Zukunft mehr haben. Also muss sich auch Morini Franco Motori neu ordnen. Resultat: Die Zukunft soll technisch anspruchsvollen Motoren gehören. Es fängt gut an, beispielsweise mit dem Bau der ersten Benelli-Dreizylindermotoren.

DER NÄCHSTE SCHRITT gelingt 1999 mit dem Rückkauf der Moto Morini-Namensrechte. Die lagen seit dem Deal zwischen Cagiva und der amerikanischen TPG-Gruppe im Portfolio von Ducati brach. Somit ist der Weg frei, den Moto Morini-Adler wieder in die Lüfte steigen zu lassen. 2004 kann die neue Morini mit 1200 ccm-Twin präsentiert werden. Und dass dieser Neuanfang zugleich mit einem der berühmtesten Motorrad-Konstrukteure Italiens gelang, das ist ein Geschenk an alle Liebhaber der Marke, wie es nur in einer Gegend gelingen kann, die seit jeher berühmt ist für ihre hohe Motorenkultur. □



Robustes Universaltalent. Lambertinis 350er V-Twin als Enduro-Antrieb