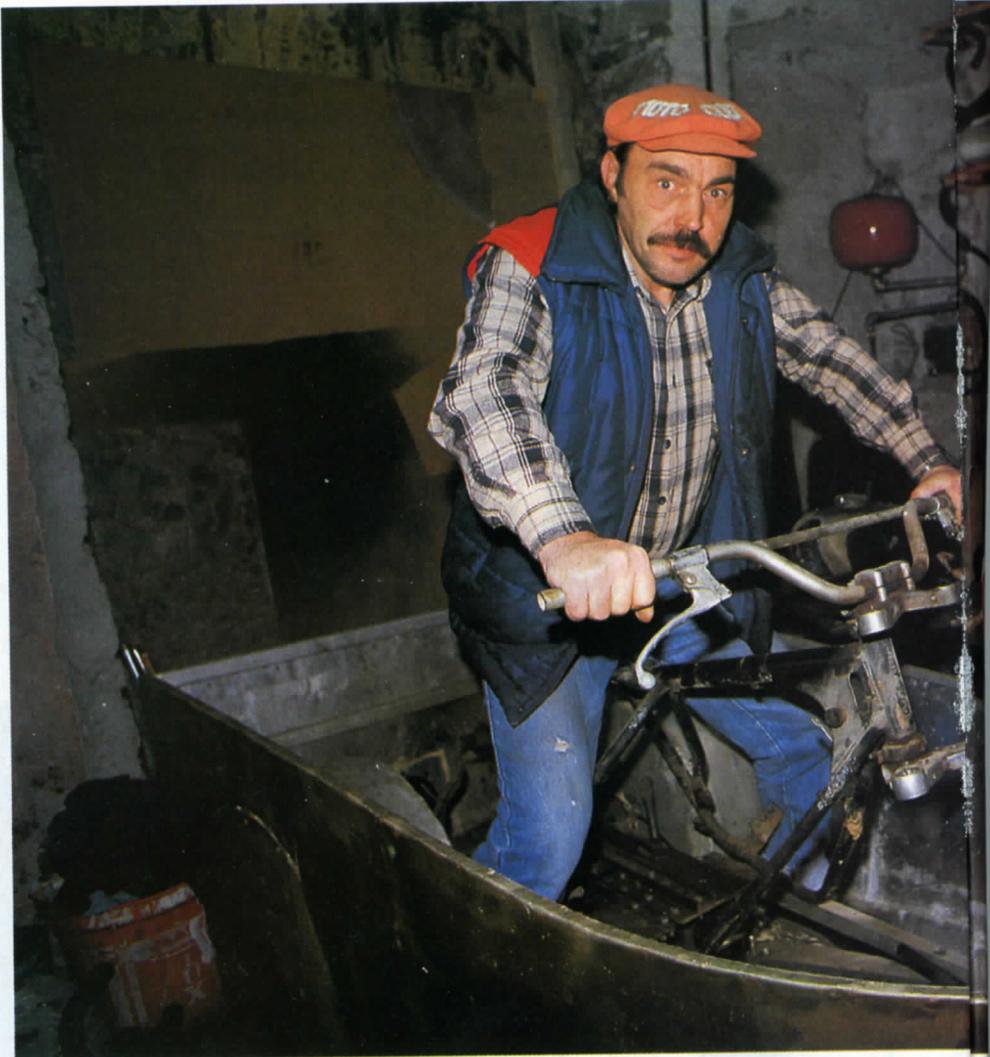


Der Mann habe kein Herz, kein Gefühl. Niemand könne ihm vertrauen. Und vom Motorradbau verstehe er auch nichts. Das zumindest behaupten die Bewohner der oberitalienischen Kleinstadt Mandello am Comer See. Keiner läßt ein gutes Haar an Alejandro De Tomaso. Ihm fehle die Seele; ihre Seele.

Seit der argentinische Viehzüchter »ihre« Fabrik aufgekauft hat, ist er bei den Mandellesen schlecht angeschrieben. Mit der Übernahme von »Moto Guzzi« hat der unternehmungslustige Hasardeur (ihm gehören auch Maserati, Innocenti, Benelli, eine Schlauchbootfabrik und ein Hotel) knallhartes Management amerikanischen Stils eingeführt. Betriebsergebnisse zählen, Unternehmensprofite, sonst nichts. Wenn er sich in seinem Gewinnstreben nicht so sehr von der traditionellen Linie des Motorradwerks entfernt hätte – vielleicht würden ihm die Mandellesen seine Hartherzigkeit eher nachsehen. So aber ist »der Kapitalist«, wie sie ihn nennen, dabei, ihnen ein Stück ihrer Geschichte zu rauben und damit das zu gefährden, womit sie sich immer identifiziert haben.

»Mich haben Leute nach meiner Heimatstadt gefragt und beim Namen Mandello nur mit der Schulter gezuckt«, erzählt Fabio Scala, der nach mehreren Jahren Mailand wieder in seine Heimatstadt zurückgekehrt war. »Aber die Stadt, aus der Moto Guzzi kommt, die kannten sie alle.« – »Moto Guzzi hat Mandello weltoffen gemacht«, meint Alice Agostini, die den Motorradhandel ihres Vaters managt. »Im nächsten Dorf sieht alles schon ganz anders aus – viel bäuerlicher, viel konservativer.« Und Giuseppe Sankssani kommt ins Schwärmen, wenn er von Mandello del Lario spricht. In seiner Jugend, sagt der gestandene Hotelier, habe er von Bellagio aus sehnsüchtig nach Mandello geblickt. »Mandello, das war für uns immer auch Moto Guzzi. Da war die große weite Welt, die Industrie; da pulsierte das Leben.«

Man sieht der 10.000-Einwohner-Stadt nicht an, was in ihr steckt. Zwischen dem Lario, wie der Comer See früher bei den Römern hieß, und dem 2400 Meter hohen Grigna gelegen, erweckt Mandello den Eindruck, als habe es sich nicht zwischen Fischerdorf, Villenvorort und Industriestadt entscheiden können. Am Ufer bleichen



EIN LEBEN FÜR GUZZI

Reportage aus Mandello del
Lario von Pit Wuhrer (Text) und
Ronald Frommann (Fotos)

die einst buntbemalten Häuser mit dem Dutzend verwinkelter Gäßchen samt Torbögen und Arkaden vor sich hin; dahinter ducken sich in großen Parks herrschaftliche Villen zwischen und unter die großgewachsenen Bäume; und außen herum erheben sich schäbige Arbeiter-Wohnsilos über die Fabriken, die kreuz und quer zwischen den Wohnblocks stehen. Mandello ist keine schöne Stadt. Jeder Fremdenverkehrsführer hätte seine liebe Mühe mit dem Ort. Aber da die neue Umgehungsstraße nicht einmal eine Ausfahrt für die drittgrößte Gemeinde am Comer See übrig hatte, rollen die Blechlawinen vorbei.

Es gibt allerdings Leute, die Mandello für etwas Besonderes halten. Kaum daß die Frühlingssonne die ersten Blüten aus den Bäumen treibt, sind Moto Guzzi-Fahrer aus aller Welt unterwegs, um einmal die Wiege des italienischen Motorradbaus zu sehen. Mandello ist zum Wallfahrtsort ganz besonderer Sorte geworden. Bereits im April trifft



man hier Dänen, die sich im Supermarkt darüber unterhalten, ob sie nun Chianti- oder Frascati-Flaschen abschleppen sollen; Engländer, die einen neuen Windschutz an ihre 850-T3 schrauben; und Deutsche, die nach dem Weg in das meistens geschlossene Werksmuseum fragen. Was treibt die Guzzi-Fans in dieses Kaff?

Etwa die verwinkelte Fabrik am Südeinde der Stadt? Der Bau wird durch häufiges Umrunden nicht schöner. Außerdem hat das Werk schon bessere Zeiten erlebt. In den »Anni d'Oro«, den goldenen 50er Jahren des italienischen Motorradbaus, waren hier noch 1200 Leute beschäftigt. Heute entläßt die Fabriksirene um 17.30 Uhr gerade noch 450 Angestellte und Arbeiter, die zudem vier Monate im Jahr kurzarbeiten müssen. Junge Arbeiter hätten dort ihren Job aufgegeben, weil sie das ständige Hin und Her, den Wechsel zwischen Arbeit und Nichtstun, nicht mehr verkraftet haben, wird mir in Mandello erzählt.

»Seit 1982 hat Guzzi niemanden mehr eingestellt«, weiß Franco Menno, der 13 Jahre lang hinter der gelb gestrichenen Fassade an der Via Parodi gearbeitet hat. Als ich ihm die Produktionsziffern nenne, die mir die Firmenleitung gab, schüttelt er den Kopf. »15.000 Motorräder? Soviel haben wir nicht einmal in den guten 70er Jahren hergestellt! Damals haben wir vielleicht 9000 Stück produziert und noch 8000 Motoren für Pesaro gefertigt. Heute liegt die Jahresproduktion bei 6000 Maschinen – wenn's überhaupt so viele sind.«

Das Moto Guzzi-Werk in Mandello stellt nur noch die großen Modelle her, ab 850 aufwärts. Die »kleinen« Guzzis von der V35 bis zur V75 werden teilweise bei Innocenti in Mailand, teilweise bei Benelli in Pesaro gefertigt. Auch dort ist die Produktion rückläufig. Selbst in Mandello beherrschen inzwischen vor allem kleinere Hondas und Yamahas das Straßenbild. Vierzig Prozent aller Guzzis gehen in den Export, steht

**In den
50er Jahren waren
hier einmal 1200
Leute beschäftigt,
heute sind es nur
noch 450**

Obwohl ihm vom Werk das Gnadentrotz verweigert wird, ist »Joe«, der ehemalige Testfahrer, noch immer Guzzi-Fan. Mit Elan bastelt er an seinem skurrilen Amphibienfahrzeug. Keine Schönheit: Mandello am Comer See. Das Werk blieb über die Jahrzehnte unverändert. Nur die Motoren ab 850 ccm werden hier gefertigt.

in der Presseinformation, die Giuseppe Ermellini nach der Werksbesichtigung überreicht. Polizei- und Armeestreitkräfte von Albanien bis Zimbabwe, von Ecuador bis Westaustralien sind die Hauptkunden – auch das steht in dem Papier.

Ist Moto Guzzi ein Rüstungsbetrieb? Diese Frage kreist in meinem Kopf, als ich der Geschichte des Motorradbaus in Mandello nachgehe. Carlo Guzzi hat 1921 mit 17 Beschäftigten die ersten 17 Exemplare seiner »Normale« gefertigt und war anschließend von Erfolg zu Erfolg geeilt. Seine soliden Maschinen (mit horizontal liegendem Zylinder und großem Schwungrad) gewannen nicht nur Straßenrennen, sondern erzeugten in Mandello auch einen Boom, von dem die Stadt heute noch zehrt.

Zulieferfirmen entstanden, die wie Gilardoni (Zylinder), Lafranconi (Auspuffanlagen) und CEMB (Auswucht-Apparaturen) anfangs noch von Guzzi abhängig waren, sich dann aber ver-

selbständigten. Ganz abgenabelt haben sie sich allerdings immer noch nicht. »Für uns sind heute 10.000 Auspuffe ein Großauftrag«, erzählt Entwicklungsmanager Castelli von Lafranco. »Früher hingegen produzierten wir 200.000 Stück in Serie.« Die Firma beliefert heute den gesamten europäischen Motorradmarkt und stellt »Silenziatore« für Traktoren und Kompressoren her. In der Fertigung erledigen kleine Automaten die Arbeit. Anders als bei Guzzi, wo Facharbeiter noch zu sehen sind, arbeiten hier vor allem junge Hilfskräfte. Rationalisierung und Marktstagnation haben in den letzten zwei Jahren die Belegschaft um ein Viertel reduziert.

Der Personalabbau in den größeren Betrieben (dazu gehören auch das Aluminiumwerk Carcano und der Röntgengerät-Hersteller Gilardonil) hat Mandello verändert. Die Arbeitslosigkeit ist nicht sichtbar, aber Vollzeit-Arbeitsplätze sind rar geworden. »L'arte di arrangiarsi, die Kunst der Anpassung, steht wieder hoch im Kurs. »Hier verhungert niemand«, erklärt mir Marie Nonotte bei einem Glas Bardolino. »Man findet überall einen Job, aber er ist schlecht bezahlt und dauert oft nur ein paar Tage.«

Die Französin, die sich zuerst in Mandello und dann in einen Mandellesen verliebte, hat jahrelang das Seeufer geputzt, das Strandbad aufgeräumt, Französisch unterrichtet und in Restaurants serviert, bis sie regelmäßige Arbeit fand. In einem Hotel mit Nachtdienst und kargem Lohn. Auch Fabio Scala, der die Alternativkneipe »Circolo« betreibt, jobbt mal hier, mal dort. Es ist ein ständiger Kampf ums Überleben, den nicht alle gewinnen: Die Drogenrate ist in den letzten Jahren steil angestiegen.

Diese Probleme – sie gehören zum Alltag jeder europäischen Großstadt – werden in Mandello verdrängt. Momentan geht es um Wichtigeres: Das Herz des Ortes steht auf dem Spiel. Keine Bar, kein Café, in dem nicht von Guzzi die Rede wäre, in dem nicht Mandellesen über die Unternehmensstrategie De Tomasos diskutierten. Und wenn sie schweigen, dann deshalb, weil schon hundert Mal und öfter alle Möglichkeiten bis ins letzte Detail erörtert wurden.

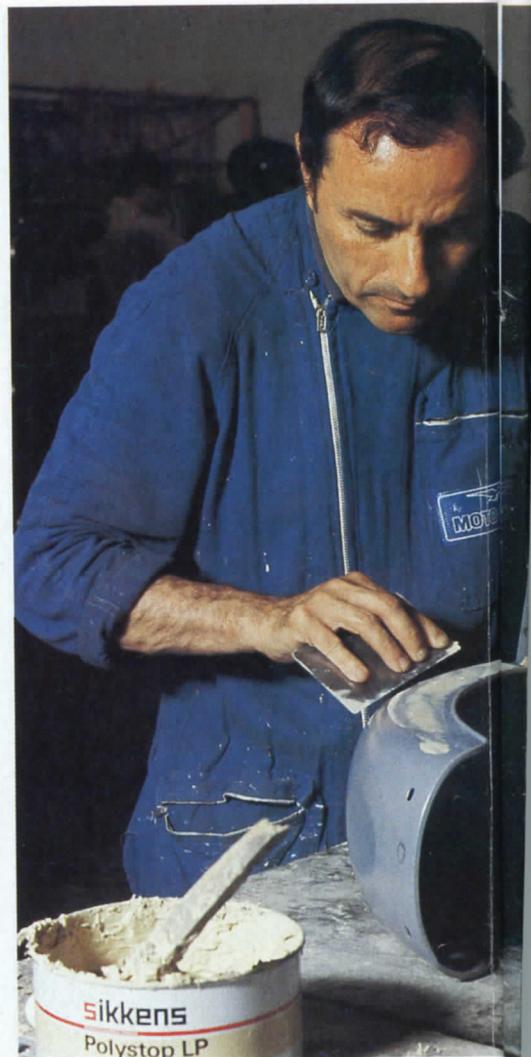
De Tomaso steht nicht im Kreuzfeuer der Kritik, weil er Moto Guzzi gekauft hat. Als er 1973 die Motorradfabrik

von der staatlichen Hilfsagentur SEIMM übernahm, hatte der Staat das 1966 bankrotte Unternehmen bereits zurechtgetrimmt. In den 60er Jahren trat das Motorrad seine Funktion als Transportmittel an das Automobil ab, und die europäische Zweirad-Industrie geriet in ihre erste Krise. Guzzi ging in den Konkurs; SEIMM stoppte die Produktion unpopulärer Modelle und rationalisierte Herstellung und Verkauf. Nach der Sanierung trat De Tomaso als Retter auf, verkündete neuen Schwung, erklärte der japanischen Konkurrenz den Krieg und schwärmte von den »neuen fabelhaften Modellen«, die von nun an aus Mandello in alle Welt gehen würden.

Für die Bevölkerung Mandellos war das ein Neubeginn. Da versprach einer die Sicherung von damals noch tausend Arbeitsplätzen. Als De Tomaso einen Teil der Produktion nach Pesaro und Mailand auszulagern begann, wurden sie jedoch hellhörig. Und als sich das Gesicht der Guzzi so langsam änderte, äußerten die Stadtbewohner erstmals Kritik, allerdings hinter vorgehaltener Hand. Man befürchtete den Exodus eines Werkes, mit dem sich die meisten eng verbunden fühlten.

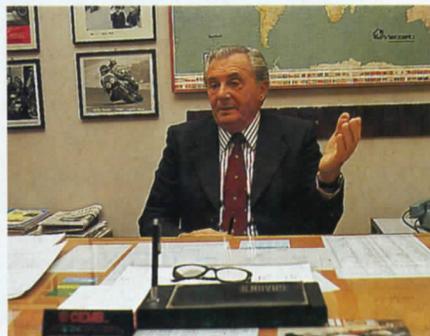
Die aggressiven Marketing-Strategien der japanischen Motorradhersteller (billiger Neupreis, teure Ersatzteile) brachten die europäischen Firmen erneut in ein Tief. Das Motorrad, nun vor allem Freizeitvehikel, war nicht mehr zu vergleichen mit der guten alten »Stornello«, dem »Trotter« oder der V7. Weil Guzzi das Geld für Neuentwicklungen fehlte (und wohl auch vom traditionellen Baukasten-System nicht lassen wollte), versuchte es das Management auf die billige Tour. Ein bißchen Plastik hier, 16 Zoll-Vorderräder dort, etwas Schnickschnack an allen möglichen Ecken und Enden.

Die Kundschaft zog jedoch nicht mit. Wenn schon japanisches Styling, warum dann nicht gleich eine Kawasaki oder Yamaha? Guzzi, 1982 noch auf Platz 4 in Italien, fiel binnen zweier Jahre auf den 7. Rang zurück. Mit dem schnittigen Aussehen, das dieses grundsätzliche italienische Motorrad in der Käufergunst nach vorne bringen sollte, verschreckte die Firma ihre Fans. Außerdem: »Alle Verbesserungen haben sich hinterher als Verschlechterungen herausgestellt«, wie Giuseppe Sankssani feststellt. »Bei der Le Mans haben sie den Rahmen verlängert, die



Handarbeit gehört bei Moto Guzzi zum Produktionsalltag. Jeder Kotflügel wird sorgfältig gespachtelt und grundiert. Die Werksstraße dient als Teststrecke. Giuseppe Ermellini, Exportchef des Hauses, kämpft noch mit 75 Jahren gegen den Konzernchef De Tomaso für die klassische Guzzi-Linie. Das Werksmuseum ist leider meist geschlossen.

**Wenn schon
japanisches Styling,
dann gleich eine
Kawasaki oder eine
Yamaha**



Die Guzzi-Historie

1921 wurde Moto Guzzi von Carlo Guzzi und Giorgio Parodi in Mandello del Lario gegründet. Von Beginn an waren die Motorräder vom Comer See sehr erfolgreich im Rennsport, bereits 1924 wurde eine Maschine mit Vierventil-Zylinderkopf gebaut. 1950 entstand eine der bekanntesten, die »Falcone« mit 500-ccm-Viertakt-Einzyliermotor. Sie wurde bis 1967 produziert. Bis Moto Guzzi 1957 sämtliche Rennsportaktivitäten einstellte, wurden ein 250-ccm-Vierzylinder- und sogar ein 500-ccm-Achtzylindermotor konstruiert.

1966 nahm der italienische Staat die Firma unter seine Fittiche. Ein Jahr später kamen wieder hubraum- und leistungsstarke Guzzis auf den Markt. Der Guzzi-typische V2-Motor, der eigentlich für ein Armeedreirad entwickelt worden war, ging erstmals in Serie.

1973 übernahm schließlich der italienische Industrie-Multi de Tomaso die Firma. Die V2-Modelle wurden von nun an mit 850 und schließlich mit 1000 ccm Hubraum angeboten. Seit 1975 sind die großen Guzzis mit einem Integral-Bremssystem ausgerüstet.

Reifen verkleinert, die Federung und die Ventile zu stramm angezogen – am Schluß herrschte das reine Chaos.« Die Folgen ließen nicht lange auf sich warten. Die neuen Starmodelle wurden zuerst Problemfälle, dann Ladenhüter.

Giuseppe Ermellini, mit 75 Jahren noch aktiver Exportchef des Guzzi-Werks in Mandello, hat die Konsequenzen des Spagats in der Modellpolitik jeden Tag auf seinem Schreibtisch liegen. »Täglich treffen hier mindestens zwei Briefe ein, deren Absender nach alten Maschinen fragen.« Das Werk hat natürlich keine, schließlich will das Unternehmen die neuen Produkte verkaufen. Es gebe noch jede Menge alter Motorräder in Mandello, sagt Ermellini. Viele Familien hätten noch zwei oder drei »echte« Guzzis im Keller: »Motorräder, die Gold wert sind.« Auf dem Werksparkplatz stehen ein paar davon herum. Unverkäufliche Exemplare – die Arbeiter, die sie fahren, kennen ihren Wert.

Ermellini weiß, woher der Wind

weht. Sagen die Leute in den Bars von Mandello. Er könne sich nur nicht gegen De Tomaso durchsetzen. In seinem Arbeitszimmer freut er sich jedenfalls sichtbar über den Verkaufserfolg der »Mille GT«, die nicht zuletzt auf Anregung des deutschen Importeurs Motobecane entwickelt worden ist. Ein Motorrad, das dem alten Stil des Hauses entspricht: simpel, geradlinig, dauerhaft, europäische Qualität. »Da sind zwei Räder dran, ein Motor und eine Lenkstange – mehr nicht.« (Ermellini). Der Erfolg ist ihm Genugtuung und Hoffnung zugleich: »Dieses Jahr werden wir vielleicht noch zwei- bis dreitausend Exemplare der Mille GT herstellen.«

Das schlichte GT-Modell bleibt vorerst eine einmalige Episode. »Es ist schön, daß so viele nette Leute nach Mandello fahren, um hier eine alte Guzzi zu erstehen«, sagt Alice Agostini, deren Vater in den 50er Jahren für Guzzi Rennen fuhr und zweimal italienischer Meister wurde. »Aber eigent-

lich stimmt mich das traurig. Das Werk kann nicht vom Gebrauchthandel leben. Wir müssen uns weiterentwickeln, uns an der Zukunft orientieren. Daß so viele Freunde hierherkommen, tut gut. Aber ich hätte lieber einen Tourismus, der sich um neue Modelle entwickelt.«

Pit van Lier ist einer derjenigen, die in Mandello und Umgebung nach alten »V7«, »850T«, »850 California« und den ersten Le Mans-Modellen Ausschau halten. Einmal im Monat reist er von Konstanz an den Comer See. Warum er sich auf Guzzi spezialisiert hat? »Nun, da gibt es einerseits die Guzzifahrer, die was anderes darstellen als die Leute, die auf japanischen Motorrädern durch die Gegend kurven.« In Mandello unterscheidet man zwischen Motorradfahrern und Motorradfahrern. Die einen sind die Kneipen-Piloten, die von Bar zu Bar brausen, sich dort sehen lassen und auf eine Frau für den Soziussitz hoffen. Die anderen fahren Moto Guzzi. Das sind die mit den schmutzigen Fingernägeln und dem

Werkzeug in Reichweite. Sie brauchen es nicht häufiger, aber sie schrauben lieber als die modisch beleederten Fahrer auf ihren japanischen Flitzern. Pit van Lier ist von dem Unterschied überzeugt. »Guzzi-Fahrer haben sich dem Motorrad verschrieben. Zum Teil sind es echte Aussteiger.«

Nette Leute gibt es überall. »Aber nicht alle kennen dieses Gefühl, wenn unter dir der Motor zu stampfen beginnt, schon bei zwei-, dreitausend Umdrehungen sauber läuft. Du merkst, daß sich da was bewegt, daß es atmet, daß es lebt. Die Guzzi brüllt, die Japaner jaulen. Da ist Kraft dahinter, nicht Speed.« (Van Lier). Ist es der Sound, die hörbare Potenz, die Mandellos Einwohner an Guzzi fesseln? »Dieser Klang ist Musik in meinen Ohren«, erklärt mir der Hotelier. Er ist nicht der einzige, der so redet. Eine ganze Gemeinde identifiziert sich jedoch nicht über einen Lärmpegel; da steckt mehr dahinter.

Die Linientreue ist eines der Hauptmerkmale der Modellpolitik von Guzzi. Seit 1965 hält die Firma am V-Motor, an der querstehenden Zylinderanordnung fest. Viele Teile werden in Mandello noch von Hand zusammengesetzt. Zwar bewegt sich auch hier ein Montageband, aber es sind Spezialisten, die die Rahmen schweißen, Fachleute, die Einzelteile prüfen, erfahrene Arbeiter, die Ventile anbringen. Die herkömmlichen Produktionsweisen verursachen im Werk einen Verkehr, der dem auf Mandellos Hauptstraße nicht nachsteht. Die Herstellung ist so wenig stromlinienförmig durchorganisiert, wie die älteren Produkte ausschauen. Ein Verfahren, das natürlich kostspielig ist, aber auch Vorteile hat.

Thema *Wartung*: Man kommt an alles dran, ohne sich die Finger zu brechen und braucht kein Spezialwerkzeug. »Mit etwas Grips im Kopf kann man seine Guzzi selber flott halten«, sagt Sankssani, der seine »California II« so penetrant nah am Eingang seines 1-Stern-Hotels parkt, als wolle er ein Zeichen setzen. Oder beispielsweise in der Produktion: Die Arbeiter verrichten keinen »Job«, sondern gehen ihrem Beruf nach. Sie wissen, was sie tun, und sind auf das Ergebnis stolz. Der Klang eines Teiles verrät ihnen, ob es was taugt, ob es einer Guzzi würdig ist. Sie kennen den Spielraum, den ein Lager verträgt, und haben das Drehmoment, mit dem die eine oder andere Schrau-

be angezogen werden muß, im Gefühl. Die Materialauswahl ist entscheidend, der Zusammenbau auch. Der Fachmann wiegt und prüft das Stück in seiner Hand – eingebaut wird es erst, wenn es den visuellen, den grifflichen, den klanglichen Test bestanden hat.

Daß Traditionen aussterben, ist nichts Neues. Überall in Westeuropa leiden Gemeinden unter dem Niedergang alter Industriezweige, die den Beschäftigten oft mehr gaben als nur Lohn und Brot. Aber kaum irgendwo war und ist ein kleiner Ort mit Vergangenheit und Zukunft einer Industrie so verwoben wie Mandello mit Moto Guzzi. Die Traditionen leben hier weiter; müssen weiter und länger leben. »Was aus Mandello kommt, ist gut«, sagen die einen. »Ohne die handwerklichen Fähigkeiten, die Guzzi entwickeln half, wären wir wie all die kleinkarierten Dörfer um uns herum«, meinen die anderen. Das Ambiente ist nicht direkt greifbar, aber es gibt viele Hinterhof- und Garagenwerkstätten. Über hundert auf jeden Fall, vielleicht sogar zweihundert; niemand weiß es genau. Werkstätten zum Beispiel, in denen Handwerker mit ihrem Augenmaß Rahmen geradebiegen, die von apparatestarrenden Reparaturbetrieben längst aufgegeben wurden.

Über fünfzig Kleinunternehmen fertigen Teile für die »Signora« des Ortes. Gaddi Pietro fabriziert mit acht Mitarbeitern Muttern, Abstands- und Federhaken, Schlauchklemmen und Scheinwerfertragplatten für Guzzi. Und Elli (zwei Bosse, vier Arbeiter) produziert Fußrasten und Polizei-Sonderausstattungen. In beiden Klitschen machen die Guzzi-Aufträge zwischen 40 und 50 Prozent des Gesamtumsatzes aus. Die »Seele der Stadt«, von der alle reden, liegt irgendwo zwischen diesen ökonomischen Abhängigkeiten und den Erinnerungen.

Fabio Scala weiß, wie es früher war. »In meiner Jugend konnten wir alle einen Motor auseinandernehmen und wieder zusammenbauen. Wenn ich an meiner Guzzi 'rumschraubte, tauchten aus allen Ecken des Hinterhofs die Leute auf und diskutierten mit mir über die besten Lösungsmöglichkeiten. Es war die damals dominante Kommunikationsform. Wir trafen uns nicht vor der Eisdielen wie die Jugend heute, sondern in den Höfen und vor den Hauseingängen. Irgendwer bastelte immer an seiner Guzzi – eine Guzzi und einer,



Die erste Moto Guzzi von 1921 mit einem liegenden Zylinder ist eines der zahlreichen Glanzstücke des Museums. Fans aus ganz Europa kommen nach Mandello, wo sie Ersatzteile billig erstehen und sogleich vor Ort anbauen. Auch eine Guzzi: Dreirad-Lkw im Einsatz. Hier ist der 1964 verstorbene Firmengründer Carlo Guzzi beerdigt.

**Auch die
»kleinen« Guzzis
sollen bald wieder
in Mandello ge-
baut werden**



der sie wartet: das war Herausforderung für die ganze Straße. Ich habe mich nie in das Motorrad verliebt; es war einfach ein Teil meines Lebens.»

Vor zwanzig, dreißig Jahren müssen die Kids von Mandello mit einem Schraubenschlüssel aufgewachsen sein. In seiner Jugend, erzählt Fabio, habe sich der Motorrad-Club von Mandello öfter auf große Fahrt begeben. Sein Vater, er und hundert, zweihundert Mandellesen hätten sich damals auf Rundreise begeben. Was für ein Bild! Halb Mandello auf Stadtausflug. Alle auf Moto Guzzis, natürlich. Über Alpenpässe, durch Täler dröhnen – Fahrtwind, das tiefe Brummen, dann die Kurven, Guzzi sei Dank.

Die Erinnerungen trösten über vieles hinweg, was fast verloren scheint. Was für viele Nostalgie ist, bedeutet anderen den Lebensinhalt. Del Giovannini, den alle »Joe« nennen, ist einer von den anderen. Mit seiner roten Guzzi-Mütze auf dem Kopf läuft er Reklame für ein Unternehmen, das ihm

das Gnadenbrot verweigerte. Joe war Mechaniker und Testfahrer, bevor ihn ein Unfall auf dem Werksgelände zum Invaliden machte. Den Prozeß gegen Guzzi hat er vor langem verloren, nicht aber seine Identifikation mit der Wiege des italienischen Motorradbaus. In seinem klapprigen Pkw karrt mich der Arbeitslose zum Hafen, wo er einen alten Lagerraum als Werkstatt nutzt. In dem dunklen Gemäuer arbeitet Joe an der Verbesserung seines Amphibien-Motorrads. Daß seine Entwicklung funktionieren könnte, beweist er mit Fotografien, die ihn bei seinem ersten Ausritt auf dem Comer See zeigen. Joe läßt sich nicht unterkriegen; er will, daß die Guzzi schwimmt. Im Ort belächeln sie den Phantasten – und akzeptieren ihn. Er habe was drauf, sagen die Leute: Er ist einer von uns. Was heißt: Der kann etwas.

Und die Zukunft? Wenn Guzzi eingeht – der Ort könnte das, rein wirtschaftlich gesehen, verschmerzen. 7500 Arbeitsplätze gibt es in der

10.000-Seelen-Gemeinde, zahllose Pendler aus den umliegenden Dörfern ernähren sich von Guzzis Erbschaft. Was aus dem Werk wird, weiß niemand genau. Nüchterne Analytiker wie der Gewerkschafter Menonna oder der Ingenieur Castelli glauben, daß bestenfalls zwei italienische Motorradhersteller die 90er Jahre erleben werden; Moto Guzzi ist nicht dabei. Die Mehrheit der Mandellesen aber kann sich die Stadt ohne die Traditionsfirma nicht vorstellen. Wenn es um Guzzi geht, sind sie alle ein bißchen wie Joe. Sie vertrauen auf eine große Zukunft; es wird schon klappen.

Immerhin haben De Tomasos Manager entschieden, die Produktion der Maschinen unter 850 ccm wieder nach Mandello zurückzuverlagern. In anderen Standorten sei zwar fleißig montiert worden, sagt Giuseppe Ermellini, aber »die Arbeiter dort haben einfach kein Gefühl entwickeln können. In Mandello hingegen gibt es eine Motorradmentalität seit 1921.«