



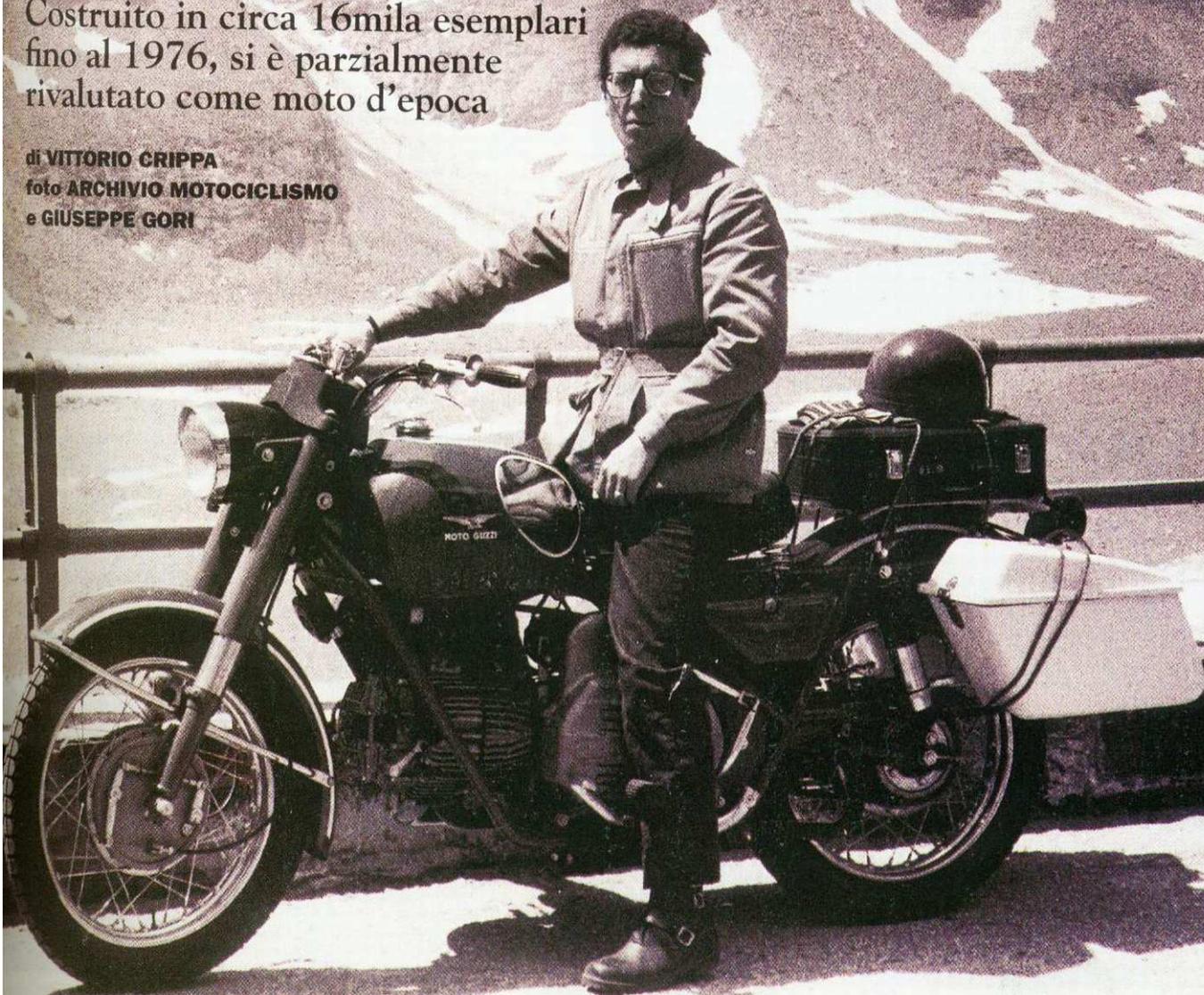
• Il Nuovo Falcone Civile in posa davanti all'Arco della Pace a Milano nell'aprile 1972 e, nella pagina a fianco, il nostro Direttore responsabile Carlo Perelli con un Falcone durante il viaggio-prova del 1970.

Moto Guzzi Nuovo Falcone 500

L'aquila che non volò

Nato su specifiche richieste delle Forze Armate, il Nuovo Falcone viene prodotto anche in versione civile a partire dal 1970 per cercare di rinverdire i fasti del Falcone 500. In realtà si rivela deludente per eccesso di peso e scarsa potenza. Costruito in circa 16mila esemplari fino al 1976, si è parzialmente rivalutato come moto d'epoca

di VITTORIO CRIPPA
foto ARCHIVIO MOTOCICLISMO
e GIUSEPPE GORI





• Vista di tre quarti per il Nuovo Falcone Civile presentato nel 1971 e, sotto, il massiccio monocilindrico orizzontale (l'ultimo prodotto dalla Casa di Mandello) visto da entrambi i lati. L'esemplare fotografato è un conservato e ha il fanale posteriore, i bicchierini degli ammortizzatori posteriori e il cavalletto laterale verniciati di rosso anziché di nero.

Il legame tra la Moto Guzzi e l'Esercito italiano fa parte della storia della Casa di Mandello. Come quantità di esemplari forniti e differenti tipi di motociclette infatti nessuna delle altre Case, tra cui Benelli, Bianchi, Gilera, Sertum, che pure produssero ottime moto appositamente progettate per gli impieghi militari, si avvicina ai numeri della Moto Guzzi. Non è un segreto che perfino la V7 nacque per soddisfare le richieste formulate dall'ufficio tecnico dell'Esercito di una moto di grossa cilindrata, moderna, potente e di rappresentanza.

Se però la V7 sostituiva egregiamente il vecchio Falcone, la cui produzione era cessata nel 1967, come dotazione per la Polizia Stradale, i Carabinieri e la Guardia di Finanza, da sempre per tradizione assai ben addestrati alla guida della moto, risultava invece un po'

eccessiva per gli impieghi dell'Esercito, che doveva affidare i mezzi a personale non sempre preparatissimo e così pratico da poter condurre senza problemi una moto voluminosa e performante come la bicilindrica di Mandello.

Nacque perciò l'esigenza di un veicolo a due ruote più semplice, meno potente, senz'altro meno d'effetto della V7, ma più economico da gestire e di costo inferiore per le casse dello Stato. Dopo alcuni infruttuosi tentativi di aggiornare il vecchio Falcone, fu messo allo studio un nuovo modello che si concretizzò nel 1969 con il Nuovo Falcone Militare. Il progetto venne realizzato dall'abile tecnico Lino Tonti, che si sarebbe poi distinto con la V7 Sport.

La moto venne presentata al Motosalone di Milano del novembre '69 e, inaspettatamente, ottenne un buon successo di pubblico e

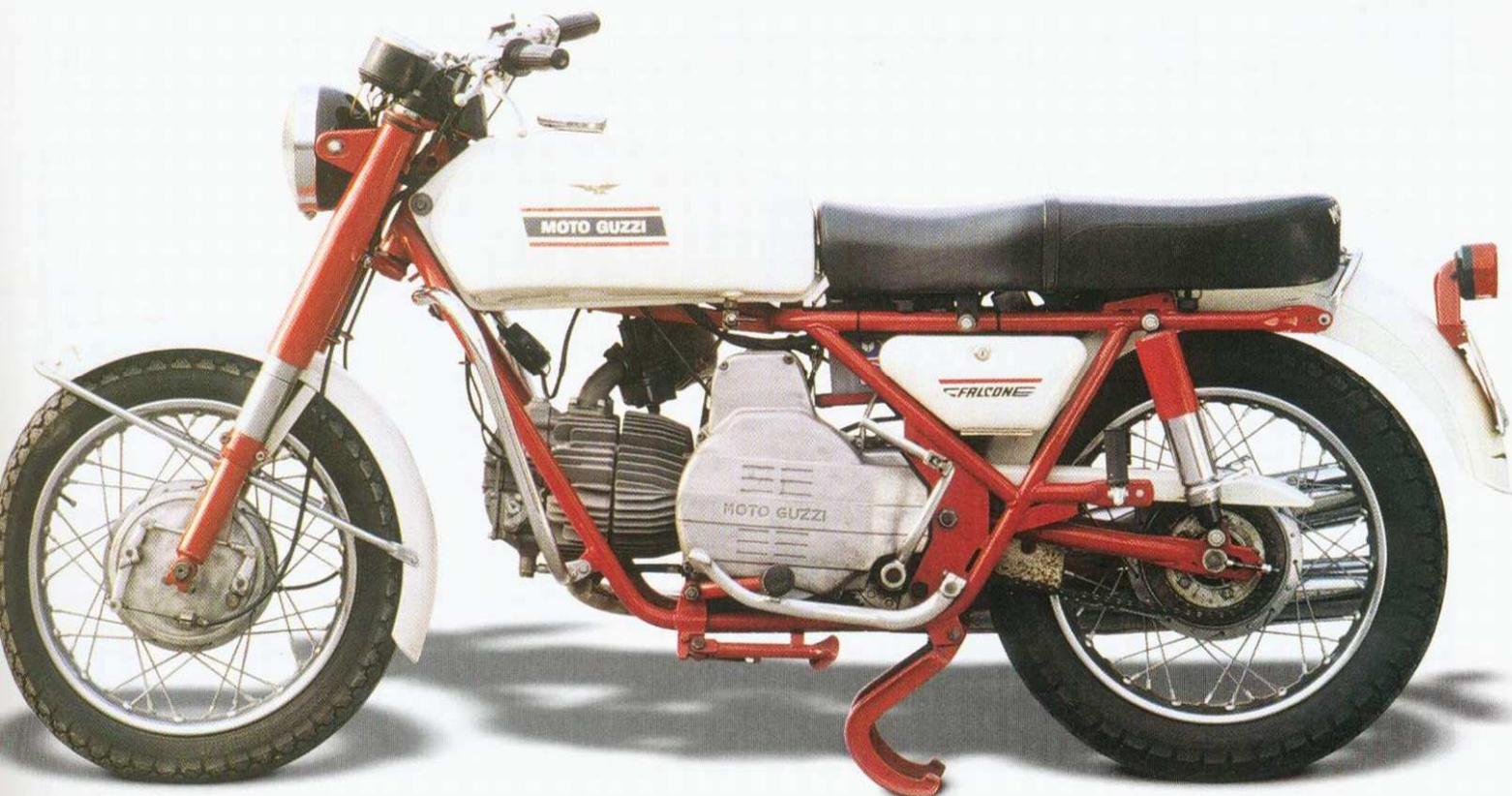
notevole interesse tanto che, dopo qualche titubanza, la Moto Guzzi decise di costruire anche una versione prettamente civile del Nuovo Falcone Militare che, soprattutto nella linea, non era certo nato per entusiasmare gli appassionati di belle motociclette.

Mentre si procedeva in questo senso fu messa in vendita ai privati, al prezzo di 520.000 lire (settembre 1970), la versione militare tale e quale; perfino i colori disponibili, cioè il verde oliva ed il blu, erano quelli rispettivamente di Esercito e Carabinieri. In più c'era il rosso con le svasature del serbatoio cromate e grossi filetti bianchi sui parafanghi.

Arriva il Civile

Nel 1971 ecco pronta finalmente la versione Civile con una linea più moderna e filante e prezzo di 612.000 lire franco fabbrica. For-





se però il tempo intercorso dalla presentazione, quando la moto aveva fatto ben sperare probabilmente per l'onda emozionale evocata dal glorioso nome Falcone, è stato troppo. Le richieste ora sono pochine e, pur con la novità dell'avviamento elettrico a dinamotore, già sperimentato sull'ultima versione del Galletto, le vendite non sono soddisfacenti per la Casa di Mandello.

Anche in quei Paesi esteri tradizionalmente estimatori della Moto Guzzi come la Germania, dove il Nuovo Falcone Civile viene esportato, la moto suscita pareri discordanti, dal nostalgico al canzonatorio, e che si traducono in singolari nomignoli come "Bulldog", "martello pneumatico", "nave a motore diesel", "costruito per l'eternità" ed altri ancora con cui viene soprannominato.

Con le sue modeste prestazioni in rapporto alla cilindrata, con l'incredibile peso, per una monocilindrica, di 214 kg in ordine di marcia, con la finitura spartana e l'unica tinta disponibile bianca con telaio rosso, il Nuovo Falcone Civile richiede davvero tanta passione... per essere acquistato ed apprezzato.

Nel 1974 si tenta di abbellirlo con nuove tinte metallizzate, di cui la più usata è il testa di moro, telaio nero e parafanghi cromati, ma la situazione non cambia, e neppure la presentazione, nello stesso anno, del Nuovo Falcone Sahara, in pratica il modello militare né



• La vista del lato sinistro mette in evidenza la grossa cartella che cela il celebre volano dei monocilindrici Moto Guzzi. A sinistra, la strumentazione con tachimetro, contagiri e una serie di spie luminose a contorno della chiave d'accensione. Sotto, le sospensioni: forcella teleidraulica e forcellone oscillante con doppio ammortizzatore teleidraulico regolabile.



• Due depliant ufficiali del Nuovo Falcone Civile. Quello qui accanto riguarda la versione definitiva entrata poi in produzione. Quello a destra, invece, è stato realizzato fotografando il primo prototipo che presenta alcune differenze: scarico singolo, carburatore privo del filtro, fianchetti laterali di maggiori dimensioni, sella piatta e diversa grafica per le decorazioni sul serbatoio.



CARATTERISTICHE TECNICHE

Motore: a 4 tempi, monocilindrico - Alesaggio: mm. 86 - Corsa: mm. 82 - Cilindrata: 499 cc - Rapporto di compressione: 0,85 - Potenza: 32 CV SAE a 4800 giri/min. - Cilindro: in lega leggera con canna in ghisa - Testa: in lega leggera embolica - Alimentazione: 1 Carburatore con pompa ad iniezione; serbatoio della coppa, capacità 1,18 - Cinesamo: Ø 4,1 per 100 km (norma CUNA) - Lubrificazioni: a pressione con pompa ad iniezione; serbatoio olio nella coppa, capacità 0,3 litri - Raffreddamento: ad aria - Accensione: a batteria - Distributore: a carica automatica a molla centrifuga - Avanzamento: elettrico, mediante distributore - Filtro: a bagno d'olio a doppietta multipla - Cambio: a 4 velocità con ingranaggi sempre in presa ad innesto frontale - Trasmissione secondaria: a catena - Telaio: a doppia culla con struttura idoletta - Passo: 1.430 mm - Sospensioni: anteriore a forcella telescopica con ammortizzatori idraulici integrati; posteriore a forcellone oscillante e ammortizzatori idraulici - Ruote: anteriore e posteriore a raggi con cerchi Ø 21, 18 x 18" - Pneu: anteriore 3,50 - 18 (rigata), alla velocità posteriore 3,50 - 18 (scopata), alla velocità - Freni: ad espansione: anteriore comandato a mano; posteriore comandato a pedale - Impianto elettrico: lampadine 12 V, potenza 150 W - Quadro di controllo: compreso tachimetro - Contachilometri e contagiri con lampada per illuminazione notturna ed indicatori luminosi per pressione olio, serbatoio serbatoio per carica batterie, luci, posizione lato cambio - Peso: kg. 214 - Prestazioni: velocità massima oltre 140 km/h; coppia massima del 90% circa.




MOTO GUZZI S.p.A. - DIVISIONE DI CARNOI, 28040 INVIGLIATA (VC) - LE CARATTERISTICHE TECNICHE E IL PREZZO SONO INDICAZIONI DI RIF. PIÙ APPROXIMATIVE.



| TECHNICAL SPECIFICATION NEW FALCONE 500 cc. | FALCONE 500 cm. TECHNISCHE DATEN | CARACTERISTQUES TECHNIQUES NOUVEAU FALCONE 500 cc? |
|--|---|--|
| Engine: single cylinder, 4 stroke Output: 30 HP at 5000 r.p.m. Compression ratio: 7 to 1 Gear box: 4 speeds Fuel consumption: 4,5 l. x 100 km. (52 m.p.g.) (CUNA Regulation) Maximum speed: over 140 km/h (87 m.p.h.) Weight: 185 Kgs. (407 lbs.) | Motore: Einzylinder 4-Takt Leistung: 30 bei 5000 U./min. Verdichtung: 7/1 Getriebe: 4 Gang Verbrauch: 4,5 l./100 Km (CUNA/Normen) Geschwindigkeit: über 140 Km/h Gewicht: Kg 185 | Moteur: monocylindre à 4 temps Puissance: 30 HP à 5000 /min Taux de compression: 7/1 Boîte de vitesse: 4 vitesses Consommation: 4,5 l. aux 100 Km (Réglementation CUNA) Vitesse max: plus de 140 km/h Poids: 185 Kg |




MOTO GUZZI S.p.A. - DIVISIONE DI CARNOI, 28040 INVIGLIATA (VC) - LE CARATTERISTICHE TECNICHE E IL PREZZO SONO INDICAZIONI DI RIF. PIÙ APPROXIMATIVE.

Caratteristiche tecniche

Motore: monocilindrico orizzontale a 4 tempi con valvole in testa inclinate azionate da aste e bilancieri; cilindro in lega leggera con canna riportata in ghisa, testa in lega leggera con sedi valvole riportate in acciaio. Alesaggio per corsa 88x82 mm, cilindrata effettiva 499 cc. Dati ufficiali per il Nuovo Falcone Militare al momento della vendita ai privati: compressione 7:1, potenza 25,4 CV DIN (27 SAE) a 4.800 giri. Diagramma di distribuzione: aspirazione apre 40° pPMS e chiude 74° dPMS, scarico apre 67°30' pPMS e chiude 33° dPMS. Per il Nuovo Falcone Civile i dati comunicati nel 1971 sono i seguenti: compressione 6,85:1, potenza massima 32 CV SAE a 4.800 giri. Gioco tra valvole e bilancieri per il controllo della messa in fase 0,5 mm, gioco di funzionamento tra valvole e bilancieri a motore freddo aspirazione 0,10 mm, scarico 0,20 mm.

Lubrificazione: forzata con pompa ad ingranaggi cilindrici per la mandata comandata dall'albero motore; recupero a caduta. Olio nella coppa del carter, capacità 3 litri, densità SAE 20/30 in inverno e 40/50 in estate. Pressione normale di lubrificazione 3,8/4,2 kg/cm² regolata da apposita valvola. Doppio filtro a retina di plastica attaccato al tappo di scarico.

Alimentazione: a caduta con benzina normale (84/86 n.o.), capacità serbatoio 18 litri di cui 1 di riserva. Carburatore Dell'Orto VHB29A con filtro aria a secco, diffusore da 29 mm, valvola del gas 60, polverizzatore 265 P getto max 132, minimo 50, spillo conico V10 alla seconda tacca, vite di regolazione minimo aperta di 1 giro e 1/4.

Accensione: a dynamo-ruttore-batteria con bobina tipo E 12 V Bosch esterna; anticipo

fisso iniziale 10°, anticipo automatico 34°, anticipo totale 44° (tutti i valori misurati sul volano); distanza tra i contatti del rottore (tipo Marelli S 310 A) 0,42/0,48 mm; candela Bosch grado termico 225, elettrodi a 0,6 mm (in alternativa: Marelli CW225LVT, NGK B6ES per l'inverno e NGK B7ES per l'estate). Dinamo Bosch tipo EH (R) 14V 11A 19 da 14 Volt/11 Ah; rotazione destra; inizio erogazione corrente a 1.440 giri, 2/3 dell'intensità massima a 1.900 giri, numero di giri massimo 7.000.

Trasmissione: primaria ad ingranaggi elicoidali, rapporto 1:2 (denti 30/60), secondaria a catena 5/8x9,6, passo 15,87, diametro rullo 10,16, numero passi 90, pignone uscita cambio da 16 denti, corona da 35 denti (rapporto 1:2,187). Rapporti totali di trasmissione 14,04 in prima, 7,87 in seconda, 5,46 in terza, 4,374 in quarta. Per il Civile si ha: corona posteriore da 33 denti (rapporto 1:2,062) e rapporti totali di trasmissione 13,238 in prima, 7,423 in seconda, 5,155 in terza, 4,124 in quarta.

Frizione: multidisco in bagno d'olio, 7 dischi con materiale d'attrito e 7 in acciaio.

Cambio: in blocco con ingranaggi sempre in presa ad innesti frontali a 4 rapporti con valori interni 3,21 in prima, 1,80 in seconda, 1,25 in terza ed 1 in quarta. Pedale di comando a bilanciere sulla destra con la prima in alto.

Telaio: a doppia culla chiusa in tubi e rinforzi in lamiera.

Sospensioni: forcella teleidraulica con 160 cc di olio Shell Tellus 33 per gamba ed ammortizzatori idraulici incorporati; posteriore con forcellone oscillante ed ammortizzatori teleidraulici regolabili su due posizioni.

Freni: a tamburo centrale, l'anteriore a dop-

pia camma; diametro utile 200 mm.

Ruote: cerchi in acciaio 18x3 con pneumatici 3.50-18"; pressioni: ant 1,5 bar, post 1,75 bar a solo e 2,60 con passeggero.

Impianto elettrico: a 12 Volt, faretto anteriore diametro 150 mm con lampada biluce abbagliante/anabbagliante 45-40W, lampadina a siluro da 5W per luce di posizione; fanale posteriore con lampada biluce 5-20W per posizione e stop; lampade a bulbo da 3W per le spie cruscotto e illuminazione tachimetro. Nel faretto è contenuta una morsetteria con nove fusibili da 25 Ah che proteggono l'impianto. Avvisatore acustico Bosch tipo A 320.000.14. Batteria da 12V/18Ah. Sul tipo Polizia è montata una sirena Ercole Marelli tipo SPU 120 comandata da un pulsante sul lato sinistro del manubrio.

Dimensioni (in mm) e peso: lunghezza 2.170, interasse 1.450, larghezza manubrio 770, altezza manubrio 970, altezza sella 820, altezza pedane 270, altezza minima da terra 150, peso in ordine di marcia 214 kg. Per la versione Civile: lunghezza 2.100, interasse 1.450, larghezza manubrio 800, altezza manubrio 1.110, altezza sella 750, altezza minima da terra 150, peso a vuoto 194 kg (in ordine di marcia 214 kg).

Prestazioni: velocità massima 39,6 km/h in prima, 70,6 in seconda, 101,7 in terza, 127 in quarta; pendenza massima superabile nelle singole marce: 76% in prima, 31% in seconda, 15% in terza e 7,5% in quarta. Consumi: 4,1 litri/100 km norme CUNA; rilevati: 25 km/litro ad 80 km/h, 15 km/litro alla massima velocità, 20 km/litro in città. Autonomia circa 430 km.

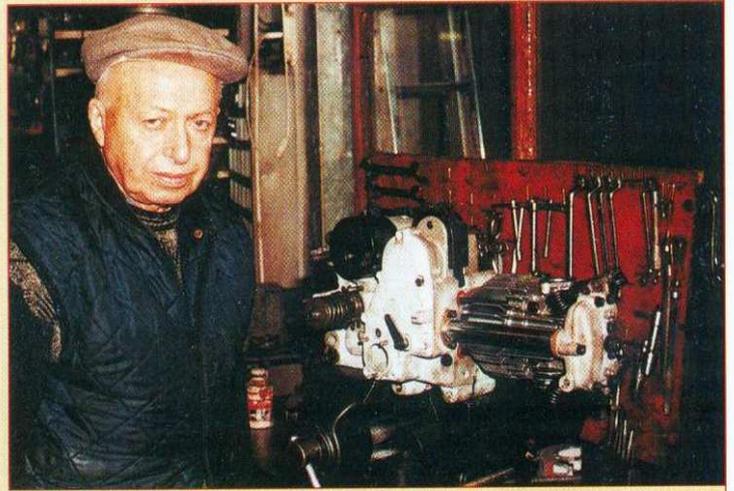
Note: Il motore può funzionare con benzina verde senza piombo regolando opportunamente l'anticipo.

Galanti: «Dovevano dargli un altro nome!»

Libero Galanti non ha bisogno di presentazioni. I cultori di moto d'epoca, guzzisti e no, lo conoscono come uno degli esperti più preparati di "vecchie" Moto Guzzi. Oltretutto è un po' il decano dei restauratori, avendo iniziato a trattare la materia quando per i più le varie Sport 14 e 15, Falcone ed Airone eccetera erano solo vecchie trappole.

«Il Nuovo Falcone è stato l'ultimo monocilindrico vecchia maniera di casa Guzzi ed io, che ho questo motore nel cuore, non posso non volergli bene, pur riconoscendo che noi vecchi guzzisti eravamo abituati a qualcosa di diverso. C'erano alcuni punti deboli, come i raggi della ruota posteriore che a volte si rompevano, la catena che si allungava facilmente, il cambio che richiedeva una certa delicatezza d'azionamento e la forcella che, pur essendo così massiccia, cedeva in frenata. Inoltre non offriva grandi prestazioni, ma d'altronde la sua origine di moto militare non le richiedeva neppure. Però aveva una buona tenuta di strada ed un motore che consumava veramente poco, silenzioso e con un gran tiro. Il dinamotore era comodo ma era meglio usarlo solo a motore caldo, usando la pedivella per l'avviamento da freddo. Sbaglierò, ma se l'avessero chiamato con un altro nome, che so, Aquila, tanto per dire, si sarebbe evitato l'impari confronto con il predecessore "primo della classe", che dava ben altre soddisfazioni, e lo si avrebbe più apprezzato per quel che era. Non mi capitano molte richieste di restauro di Nuovo Falcone, che per me è fin troppo recente, e poi preferisco

mettere mano al classico Falcone, soprattutto lo Sport. All'estero, in particolare in Germania, è invece ricercato e amato come le altre vecchie Moto Guzzi, forse anche per il suo "minimo" e l'aspetto massiccio un po' teutonico».



• Libero Galanti, uno dei massimi esperti Moto Guzzi. Per lui il Nuovo Falcone non regge il confronto con il suo fortunato predecessore.

più né meno dipinto in color sabbia con telaio nero e doppia marmitta brunita, serve ad aumentare le vendite. Negli intendimenti della Casa il Sahara dovrebbe essere destinato ai motociclisti appassionati di viaggi in zone impervie, quasi una grossa enduro "ante litteram", ma ben pochi se ne accorgono ed anche la versione Sahara si attira scarse simpatie da parte del pubblico.

Il 1976 è l'ultimo anno di vita del Nuovo Falcone, che in 8 anni è stato prodotto in circa 16mila esemplari, di cui meno di 3mila della versione Civile, un po' pochi per un modello che doveva rappresentare la Moto Guzzi nell'importante segmento delle 500 cc, allora dominato dalla Honda CB500 Four e dalla

Kawasaki 500 H1 due tempi. Deve però essere ricordato almeno per un motivo: con esso infatti ha termine la saga del monocilindrico orizzontale dopo oltre 55 anni, vale a dire di quel motore che, in tante diverse cilindrate e su modelli assai differenti, è il capostipite di tutte le moto costruite a Mandello, e che resta il simbolo della più famosa Casa motociclistica italiana.

L'ultimo degli orizzontali

Il Nuovo Falcone non rappresenta un restyling del classico vecchio Falcone. A parte le misure di alesaggio e corsa (88x82 mm), la distribuzione ad aste e bilancieri e la struttura del motore con cilindro orizzon-

• Il nuovo Falcone civile in compagnia delle altre due versioni: il Sahara (presentato nel 1974) e il Militare. Quest'ultimo modello ha visto la luce nel 1969.



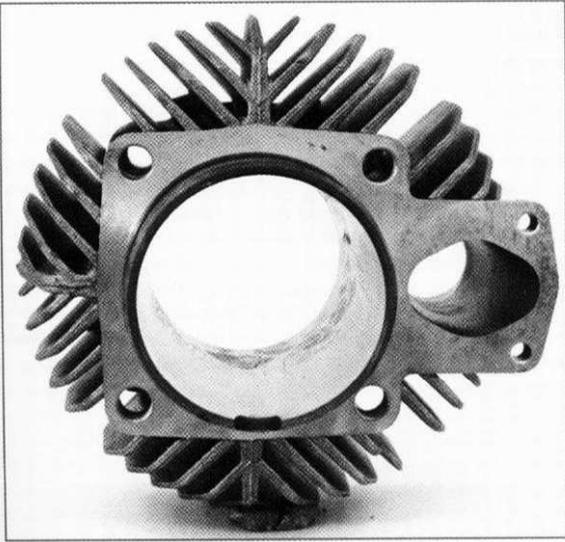


tale, nulla accomuna le due moto. Il motore è dunque un superquadro di 499 cc, eroga 25,4 CV (DIN) a 4.800 giri ed ha la coppia massima di 4 kgm a 3.500 giri. Il cilindro è in lega leggera ad alettatura radiale e canna riportata in ghisa speciale con profondi passaggi per l'aria di raffreddamento sulla testa. Questa, in lega leggera, ha

le valvole a bagno d'olio disposte a V con sedi riportate in acciaio ed il rapporto di compressione di 7:1 per rispondere all'esigenza di poter impiegare carburante a basso numero di ottano come richiesto dall'Esercito. Il grosso pistone ha 3 fasce elastiche ed un raschiaolio, è in lega d'alluminio, ha solo un accenno di



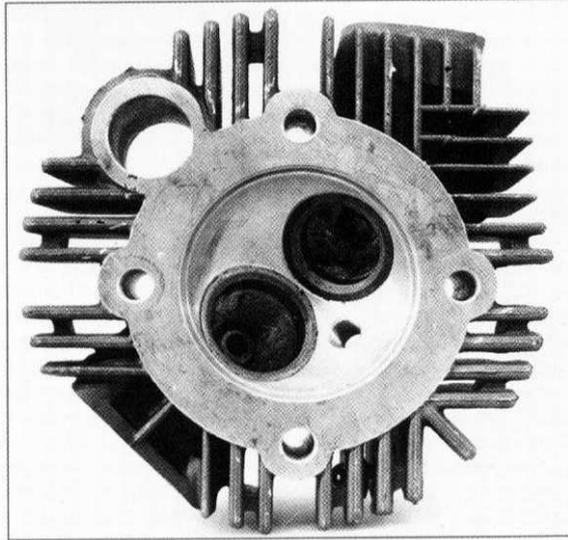
• In alto, vista laterale del Falcone Militare. Prima della presentazione della versione Civile, la Moto Guzzi mise in vendita al pubblico (dal 1970 e a 520.000 lire) la versione militare con i colori originali allestiti per le Forze Armate. Sopra, il basamento motore in alluminio è tagliato verticalmente; i cuscinetti di banco sono uno a sfere ed uno a rulli. Il pistone in alluminio ha 3 fasce e un raschiaolio, mentre l'albero motore in acciaio lavora con una biella pure in acciaio (con cuscinetto a guscio sottile e lega di alluminio e stagno) e volantini a mannaia.



cupola e 2 intaccature per non interferire con le valvole.

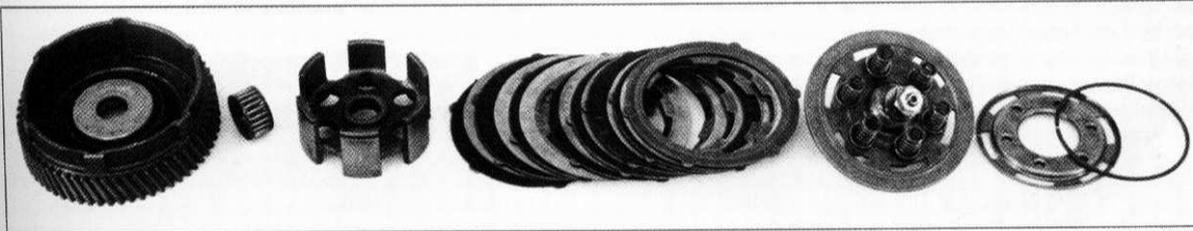
In fase di revisione sono previste 4 possibili maggiorazioni per il pistone e le fasce: 2/10, 4/10, 6/10, 8/10. La biella ha la testa scomponibile e lavora sul bottone dell'albero motore tramite bronzina. L'albero motore, in acciaio, ha un cuscinetto a sfere ed uno a rulli e comanda l'albero a camme tramite una coppia d'ingranaggi. La distribuzione è ad aste e bilancieri, con le aste che passano in un tubo ricavato in fusione nella parte destra dell'alettatura di testa e cilindro.

Il carter motore integra la coppa dell'olio,

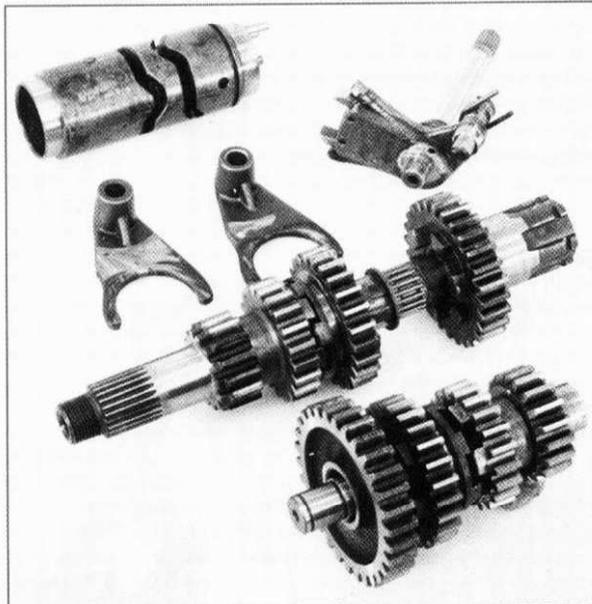
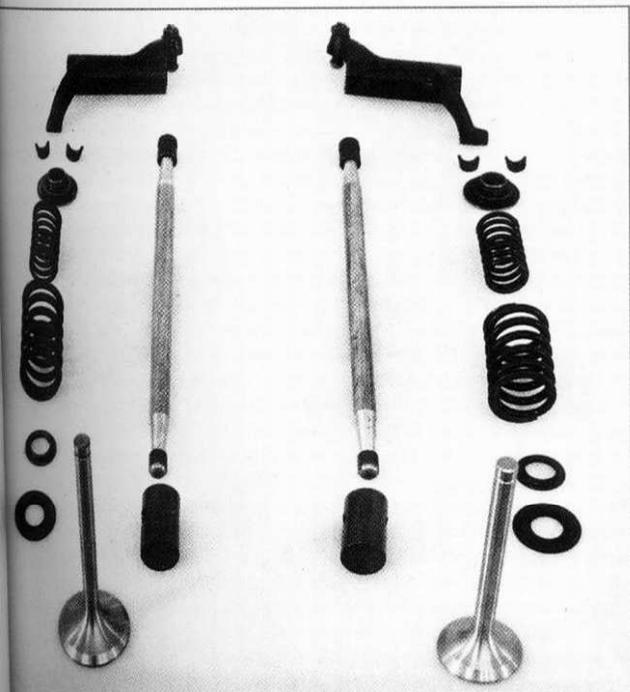


della capacità di 3 litri e dotata di alettature per il raffreddamento, e contiene anche il filtro e la pompa dell'olio ad ingranaggi comandata dall'albero motore tramite una coppia di ingranaggi elicoidali. Un'apposita valvola regola la pressione a 3,8/4,2 kg/cmq. Niente più serbatoio esterno e pompa a vista con relative tubazioni di mandata e recupero come sul Falcone classico. Alcuni tubetti per la lubrificazione degli organi della testa ci sono ancora, ma non sono più in rame come in precedenza, bensì in gomma rivestiti da treccia metallica. Anche il grosso volano non è stato eliminato, ma è nascosto da un esteso

• Il blocco testacilindro del grosso monocilindrico orizzontale che equipaggia il Nuovo Falcone. Testa e cilindro sono in alluminio con canna in ghisa e sedi valvole in acciaio. Nel foro ovale a lato della canna del cilindro lavorano le aste della distribuzione.



• A fianco, il blocco frizione multidisco in bagno d'olio, con 7 dischi conduttori e 7 condotti, che lavora sull'albero primario del cambio. Sotto a sinistra, gli organi della distribuzione a valvole in testa comandate da aste e bilancieri. L'albero della distribuzione posto nel basamento motore è comandato dall'albero motore tramite una coppia di ingranaggi. Il cambio (a lato) è a 4 velocità con ingranaggi sempre in presa ad innesti frontali.





Numeri di telaio e produzione

Nuovo Falcone Militare: prodotto dal 1969 al 1976 in 13.400 esemplari. Il modello Sahara ('73-'76) è compreso in questo totale. I numeri di telaio vanno da NFO0AA a NF99GH (NF sta per Nuovo Falcone e per ogni 100 moto si cambia la lettera dell'alfabeto). Oltre alla versione verde oliva per la Polizia Stradale, ci sono quella per i Carabinieri dipinta in blu scuro, per i Vigili Urbani, di solito bianca e nera, per i Vigili del Fuoco in rosso, per l'esercito (Bersaglieri) in grigio-verde semilucido e per altri corpi militari come i Finanziari. Un discreto lotto fu inoltre fornito alla Polizia jugoslava. Le moto destinate ai vari corpi differivano unicamente per l'equipaggiamento montato (radio, sirena, porta-arma ecc.). **Nuovo Falcone Civile:** prodotto dal 1971 al 1974 in 2.874 esemplari. I numeri di telaio partono dal CF11111 (assegnato al primo esemplare di Civile costruito) fino al CF13985.

I prezzi hanno subito vari aumenti durante tutto il periodo di produzione a causa dell'entrata in vigore dell'IVA (1973) e dei rinnovi del contratto di lavoro dei metalmeccanici. All'inizio della vendita sul mercato civile, nel settembre 1970, il Nuovo Falcone modello Militare costa 520.000 lire franco fabbrica (poco più della Ducati Scrambler 450); se si desiderano parabrezza e paragambe il costo di questi accessori è di 28.500 e 8.500 lire rispettivamente. Il Nuovo Falcone Civile viene messo in vendita nel 1971 a 612.000 lire, con l'optional del tubo paracolpi cromato che costa 6.800 lire. Nel gennaio '73 i prezzi sono di 620.000 e 665.000 lire rispettivamente il Militare ed il Civile, ma nel luglio dello stesso anno salgono a 748.000 e 776.000 lire. Nell'agosto del '74 è in catalogo il solo Nuovo Falcone Civile a 906.000 lire (la Suzuki Titan costa 963.000 lire, la Honda CB500 Four 1.347.000), sale a 1.097.000 lire in ottobre. Nel maggio del '75 si trova il modello Sahara a 1.260.000 lire, che un anno dopo, nel luglio '76, costa 1.321.000 lire. Il prezzo di vendita del novembre '76, quando si vendono gli ultimi esemplari, è salito a 1.428.000 lire.

• In alto, foto rubata a Monza nel 1969 durante i record della Guzzi che mostra il prototipo del Nuovo Falcone; sotto, la versione Sahara con il relativo depliant.



carter a funzione protettiva sempre sulla sinistra con un'appendice che cela la dinamo con la sua puleggia e la cinghia trapezoidale del moto calettata alla gola sulla faccia interna del volano. Il cambio è a 4 marce con gli alberi che ruotano su cuscinetti a sfere di grosse dimensioni. La rapportatura è stata adeguata ai capitoli militari. La prima è "trialistica", la seconda va bene per partire da fermo, mentre le ultime due marce sono quelle che si usano di più sia in pianura sia in salita. Il pedale di comando è a bilanciere sulla destra ed il funzionamento è "alla Guzzi", cioè piuttosto rumoroso, lento ed un po' duro.

Sul lato destro del carter, meno omogeneo dell'altro, si trova lo sportellino fissato con 2 viti che nasconde il ruttore con le puntine e le masserelle dell'anticipo automatico. Al di sopra ci sono la forchetta a cui si aggancia il cavo della frizione che è a dischi multipli a bagno d'olio, nonché la candelina spia di insufficiente pressione dell'olio motore. Il carburatore è un Dell'Orto VHB29A a vaschetta centrale con dispositivo di starter e filtro dell'aria.

Il telaio, assai robusto, è a doppia culla chiusa in tubi d'acciaio con fazzoletti di rinforzo in lamiera; la sezione sospensioni prevede una massiccia forcella teleidraulica con i foderi superiori, mentre posteriormente si trovano 2 ammortizzatori regolabili su 2 posizioni con

Non ci sono solo autostrade
 Né solo primavera.
 Ci sono anche la polvere, il fango,
 i lunghi cammini in zone impervie e disagevoli
 e c'è chi percorre questi cammini
 per cercare l'avventura
 e chi li percorre per necessità.
 Questa nuova versione della leggendaria
 "Guzzi 500" è nata per loro.
 Il suo nome è Sahara.
 La forma e l'impostazione meccanica
 di stile militare, spartano, suggeriscono
 le qualità di questa moto: economia, robustezza
 durata. La facilità di guida di una
 "Guzzi 500" per lo conduttore tutti.
 Guardiamo il suo motore monocilindrico,
 famoso in tutto il mondo: costruzione
 molto semplice (manutenzione ridottissima),
 robusto (non si ferma mai) basso rapporto
 di compressione (si accendeva di ogni
 tipo di benzina).
 L'avviamento oltre che a pedale è anche
 elettrico.
 Sahara, docile e fedele compagno di lavoro
 e di avventura, giorno dopo giorno,
 anno dopo anno, per molti, moltissimi chilometri.

CARATTERISTICHE TECNICHE

Motore: monocilindrico orizzontale a 4 tempi - valvole in testa
 a 2500 giri
 Alimentazione e iniezione: 250 cc
 Cilindrata: 495 cc
 Rapporto di compressione: 7
 Potenza max: 27 CV a 4500 giri
 Lubrificazione: a pressione con pompa ad iniezione
 Accensione: a condensatore
 Avviamento: elettrico 12 V a pedale
 Cambio: a 4 velocità
 Trasmissione: primaria ad ingranaggi, secondaria a catena
 Telaio: a doppia culla con forcella telescopica
 Pneumatici: 250 x 18 anteriore, 250 x 20 posteriore
 Sospensioni: anteriore a forcella con molle elicoidali
 ed ammortizzatori idraulici
 Freni: a tamburo anteriore, a disco e a pignone
 Impianto elettrico: a 12 V con batteria a 18 Ah e dinamo da 110 W
 Peso: kg 214
 Capacità serbatoio carburante: lt. 18
 Consumo carburante: lt. 41 x 100 km
 Velocità max: 130 km/h circa
 Pendenza superabile in prima velocità: 30%

Falcone Sahara



• Ancora un'immagine relativa alla prova del 1970 con il Nuovo Falcone a Praga su uno dei ponti che attraversano la Moldava. Scriveva *Motociclismo*: "Come comandi, bene quelli a mano, maluccio quelli a pedale". E ancora: "Il cambio è duretto e rumorosetto. Inoltre ha la prima tremendamente corta. (...) Non troppo agevole la ricerca del folle da fermo. Anche la spia del folle non contribuisce a far assegnare al cambio un voto decente perché si accende quando sono ancora innestate prima e seconda".

le molle protette da foderi metallici. I cerchi ruota sono in acciaio cromato con pneumatici scolpiti 3.50-18" anteriormente e posteriormente. I freni sono a tamburo centrale, l'anteriore a doppia camma.

Gemelli diversi

Le differenze tra i due modelli sono essenzialmente estetiche. Il serbatoio del modello Militare, piuttosto tozzo e sviluppato in altezza, è montato su tamponi in gomma antivibrazione, ha 2 rubinetti senza la posizione di riserva e contiene 18 litri. Sul modello Civile ha una linea più filante ed anche elegante, pur con la stessa capacità. I bauletti laterali in lamiera e con chiusura a chiave accolti nella triangolazione del telaio sono invece gli stessi per le 2 versioni e contengono l'abbondante dotazione di attrezzi. Su alcune immagini di repertorio della Casa appaiono dei bauletti di forma diversa, triangolari ed allungati verso il basso; non risulta però che siano mai stati introdotti nella produzione di serie. La sella è monoposto per poter montare la radio oppure un'altra sella invece del portapacchi sul Militare, mentre è lunga e biposto sul Civile. Il cruscotto è notevolmente differente: sul militare si trova il solo tachimetro-contachilometri fissato al centro di un sostegno dipinto in ne-

Note di manutenzione

Nessuna cura particolare, vista l'estrema robustezza del motore del Nuovo Falcone.

Lubrificazione: controllare il livello dell'olio motore ogni 500 km e sostituirlo ogni 3.000, immettendo attraverso il tappo con astina graduata, che si trova a destra sotto al pedale del cambio, 3 kg di olio SAE 20/30 in inverno e SAE 40/50 in estate ed avendo cura di pulire il doppio filtro attaccato al tappo di scarico situato sotto la coppa dell'olio. L'olio motore lubrifica anche gli ingranaggi del cambio e la frizione. Ogni 20.000 km sostituire l'olio della forcella telescopica. Il quantitativo è di 0,160 cc per gamba di Shell Tellus 33 o similari.

Ogni 1.000 km lavare la catena con benzina e spalmarla di grasso.

Ogni 10.000 km controllare il serraggio dei morsetti della batteria ed ingrassarli con vaselina.

Punterie: ogni 3.000 km verificare il gioco tra bilanceri e valvole che, a motore freddo, deve essere di 0,10 mm per l'aspirazione e 0,20 mm per lo scarico.

Contatti del ruttore: ogni 5.000 km, dopo aver tolto il coperchietto sul lato destro del carter, controllare l'apertura dei contatti che deve essere di 0,42-0,48 mm. Lubrificare con qualche goccia d'olio

motore il feltrino.

Candela: ogni 3.000 km verificare la distanza degli elettrodi della candela, che deve essere di 0,6 mm.

Alimentazione: ogni 10.000 km smontare e pulire con getto d'aria compressa i rubinetti del serbatoio, i tubi della benzina, i filtri dei rubinetti e del carburatore. Smontare il carburatore nei suoi componenti e pulirlo con pennello e benzina, soffiando in tutte le canalizzazioni. Non usare fili metallici per pulire i getti o i passaggi della benzina nel carburatore.

Ruote e freni: ogni 20.000 km controllare che i cuscinetti delle ruote siano integri facendo girare a mano la ruota e sentendo che non ci siano rumori di sfregamento o inciampi nella rotazione. Ingrassare i cuscinetti con apposito grasso. Verificare allo stesso chilometraggio anche le calotte dello sterzo e le sfere, assicurandosi dell'assenza di gioco e il libero movimento. Ingrassare le calotte con grasso per cuscinetti.

Saltuariamente registrare i freni in modo da lasciare un gioco di 20-25 mm alla leva sul manubrio e di 20-25 mm anche per il pedale prima che i ferodi vengano a contatto con il tamburo.

Registrare la frizione tramite i registri alla leva e sul motore in modo che il gioco misurato alla leva sia di 4 mm.

Pressione delle gomme: ant 1,5 bar, post 1,75 bar con il solo pilota e 2,60 con passeggero.

Pre chi vuole saperne di più esiste la ristampa del manuale d'officina dedicato al Nuovo Falcone Civile e Militare disponibile presso le librerie specializzate.



NORME
PER USO E MANUTENZIONE

• Il Nuovo Falcone Civile venne messo in vendita nel 1971 a 612.000 lire franco fabbrica e rimase in listino, aggiornato solo nei colori, fino al 1976. Scarso il successo commerciale: il mercato motociclistico era cambiato e, di fronte all'invasione delle moto giapponesi e delle maxi in generale, non c'era molto spazio per una moto "essenziale" e di scarse prestazioni come il Nuovo Falcone.



Perché comprarlo oggi?

Non si può certo dire che il Nuovo Falcone infiammi l'animo ed il desiderio degli appassionati di moto d'epoca. Solo lontanamente infatti ricorda il suo antenato, il "classico" Falcone, al quale è accomunato in ben poche caratteristiche che si possono sintetizzare nell'inconfondibile "sound" del motore, nella non esemplare manovrabilità del cambio e nel forte tiro ai bassi regimi. Un confronto diretto è perciò improponibile, troppo diverso il carattere delle due moto. Il Falcone infatti, soprattutto lo Sport, fa dello scatto in ripresa una delle sue doti migliori, mentre il suo discendente è molto più lento; la linea del primo è slanciata, forse non così armonica come altre contemporanee realizzazioni, ma comunque esprime leggerezza e snellezza, tanto invece è "duro" e monolitico di estetica il discendente, anche se poi non è così pesante nell'utilizzo come i suoi 214 kg potrebbero far pensare. Un grave errore può perciò essere l'acquisto di un Nuovo Falcone spinti essenzialmente dalla grande differenza di costo e pensando di ritrovarvi le sensazioni di guida del Falcone classico. Chi lo sceglie tenga ben presente che non si tratta affatto dell'evoluzione in chiave moderna del precedente modello, ma di un'altra moto, diversa perché nata per scopi diversi e relative necessità. Trovarlo è comunque piuttosto facile, soprattutto nella versione destinata all'Esercito, che assorbi gran parte della produzione. Può capitare di imbattersi in esemplari strausati e malmessi, ma anche in moto seminuove e bisognose solo di una pulita e di un padrone "affettuoso". Questo perché diversi esemplari rimasero inutilizzati per anni nei magazzini in attesa di un "arruolamento" che non sempre arrivava a causa dell'impiego sempre più marginale che

l'Esercito Italiano attribuiva alla moto rispetto ad altri tipi di veicoli per compiti di ricognizione tattica e di portaordini. Il modello Civile è un po' più raro, soprattutto la versione con i parafanghi cromati e la verniciatura metallizzata, ma le differenze con il Militare sono in pratica solo di ordine estetico. Il dinamotore di cui è fornito, inoltre, non rappresenta certo un vantaggio ma, anzi, è causa di tribolazioni, e meno male che c'è sempre la pedivella d'avviamento. Su alcune serie ci sono stati problemi con il cambio che si rompeva con una certa frequenza. Per il resto la moto non ha punti deboli od organi particolarmente soggetti a rotture grazie alla intrinseca robustezza e solo un uso sconsiderato può portare alla necessità di sostituire pezzi importanti. Per i ricambi non c'è comunque alcun problema, si trova ancora tutto ed a prezzi contenuti (vedi indirizzi dei principali ricambisti nel riquadro "Restauratori e ricambisti"). Per una moto in ordine non restaurata, si possono spendere senza rimorsi tra i 2 ed i 3 milioni di lire; appena qualcosa in più per il Civile, a seconda delle condizioni, tenendo presente che se si tratta di un Militare non ancora "civillizzato" c'è il costo aggiuntivo del collaudo e della immatricolazione presso la Motorizzazione Civile. Vista la quotazione relativamente bassa e la facilità di reperimento, non conviene acquistare un esemplare molto "vissuto", il cui restauro supererebbe di troppo il valore di mercato. Infine, per gli appassionati di questa moto segnaliamo il New Falcon Group (<http://home.talkcity.com/LibertySt/newfalcongroup/Falconmappa.htm>) e gli Amici del Nuovo Falcone (<http://falcon.biomidea.com>). Per chi conosce il tedesco segnaliamo il sito www.falcone-club.de.

ro raggrinzante e con intorno le spie di pressione olio, folle, luci e dinamo; sul Civile ci sono 2 strumenti, il tachimetro-contachilometri ed il contagiri elettronico, montati elasticamente e con, nel mezzo, un piccolo cruscotto con le 4 spie. Anche il faro non è lo stesso: allungato ed un po' arcaico sul militare; più appiattito, moderno ed anche più grande sull'altro. Identici il fanale posteriore ed i comandi sia a mano sia a pedale, con la presenza della leva alzavalvola sulla sinistra per agevolare l'avviamento e del manettino dello starter sulla destra, mentre il manubrio è leggermente diverso.

In più sul Civile si nota, sotto la manopola del comando del gas, il pulsante del dinamotore Marelli da 12V per l'avviamento elettrico del tipo già sperimentato, con scarso successo, sull'ultima versione del Galletto. In pratica è la dinamo stessa che ricevendo corrente dalla batteria si mette a girare e, tramite la cinghia, trascina il volano e quindi il motore.

Parla il progettista

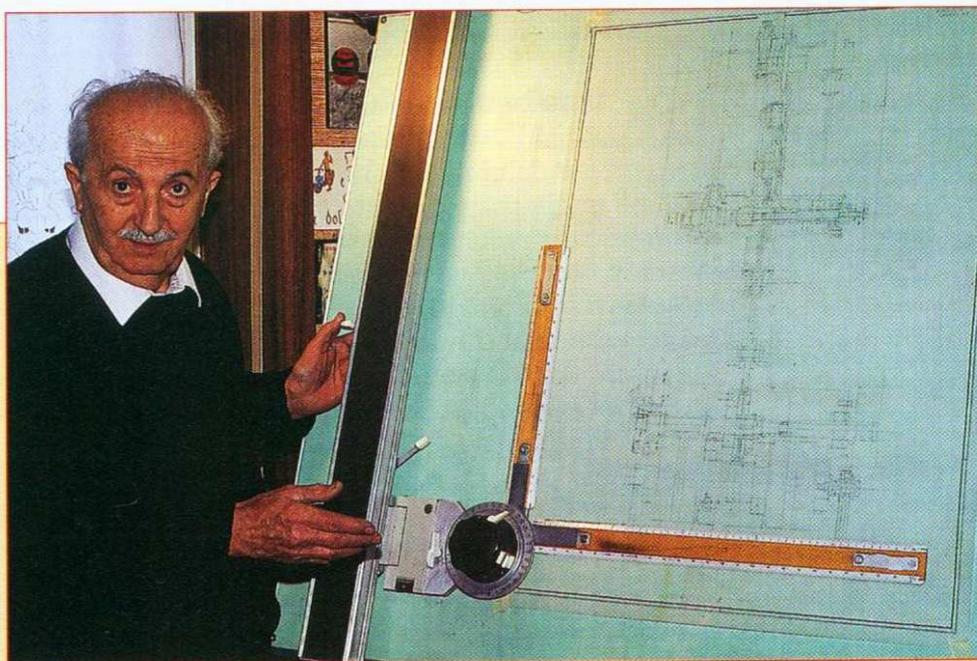
Lino Tonti è stato uno dei maggiori tecnici motociclistici a livello mondiale. Ha lavorato per molte Case piccole e grandi, ed ogni volta si è distinto per l'originalità e la genialità delle sue soluzioni. Benelli, Aermacchi, Bianchi, Gilera e Moto Guzzi sono solo alcuni dei Marchi per cui ha prodotto motociclette degne di essere ricordate. Un capitolo importante è la collaborazione con la Moto Guzzi, iniziata nel 1967, per la quale trasformò la "crisalide" V7 in "farfalla" V7 Sport, ma pure la V1000 I-Convert, la 254 e la 850 Le Mans. Tra le Guzzi di Lino Tonti c'è anche il Nuovo Falcone. Sentiamo a proposito di questa moto quali sono i ricordi dell'ottantunenne progettista romagnolo.

«Il Nuovo Falcone ci fu richiesto dall'Arma dei Carabinieri che voleva una moto simile al classico Falcone, che avesse però un aspetto più moderno e fosse più prestante. Delle trattative si occupò la dirigenza della Casa nelle persone di Bianchi e Ceccarelli. Ci lasciarono ampia libertà d'azione in quanto i militari insistettero solo sul fatto di avere un motore un po' più potente e un assetto basso della sella. Mano libera anche per quanto riguardava il costo della moto, ma visto ciò che ci si chiedeva era chiaro che non doveva essere alto. Impiegai tre, quattro mesi per completare il progetto, facendo tutto da solo, motore e telaio, anche se contemporaneamente stavo lavorando sulla V7 Sport. D'altronde il Nuovo Falcone è stato subito ben accolto dalle Forze Armate, che non mi hanno mosso alcuna critica e non ho dovuto cambiare nulla. Durante le prove su strada, condotte dall'equipe del capo collaudatore Alippi, sono emersi

Non si tratta perciò di un vero e proprio motorino elettrico d'avviamento, ma di un dispositivo dal funzionamento incerto, legato soprattutto alla giusta tensione ed alla pulizia della cinghia, e comunque non molto efficiente, tant'è che anche il Civile mantiene la sua bella pedivella d'avviamento.

Ancora, è diverso il filtro dell'aria del carburatore, che è a cartuccia di carta e contenuto in una grossa scatola metallica verniciata dello stesso colore della carrozzeria sul Militare, ed è invece a paglietta in una custodia d'alluminio fissata direttamente al carburatore sulla versione Civile. Infine cambia il silenziatore di scarico, sempre cromato, ma con 2 marmitte a sigaro sovrapposte per il modello destinato alle Forze Armate, e con due finti tromboni a V nel civile.

• Lino Tonti al tavolo da disegno in un'immagine recente. Il tecnico romagnolo ha disegnato il Nuovo Falcone mentre era totalmente coinvolto dal progetto della V7 Sport.



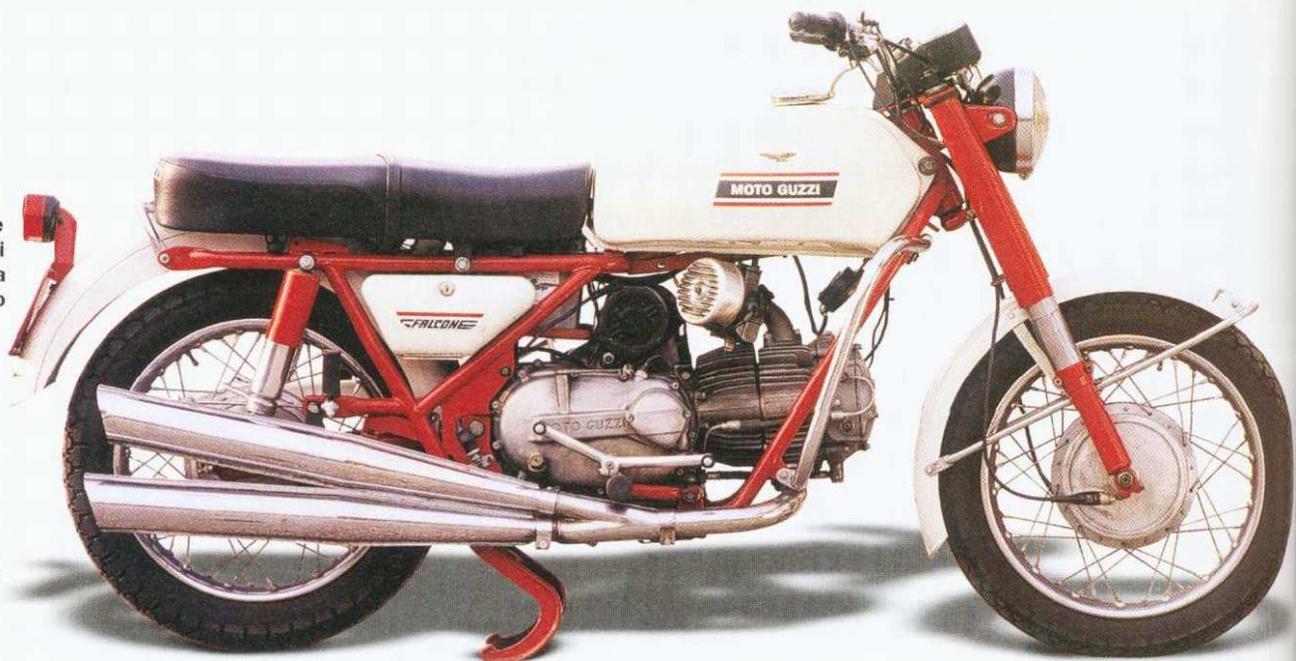
alcuni problemi alla frizione che tendeva a non staccare a caldo. Alla fine li abbiamo risolti montando molle più dure. Inoltre, per uno strano errore di magazzino, si era usata una barra di acciaio non idonea per la produzione degli ingranaggi del cambio, col risultato che molti motori manifestavano usure precoci e la necessità di aprire il motore e sostituire tutti i pezzi del cambio.

«Per l'estetica della moto avevo voluto una linea che ben si accordasse al telaio, che avevo progettato particolarmente solido, per questo la disegnai massiccia e con un occhio alla funzionalità. Visto che il Nuovo Falcone militare tutto sommato piaceva, l'ufficio commerciale della Moto Guzzi pensò di farne una versione civile, della quale però mi occupai in minima parte perché assorbito dalla V7 Sport. La linea è stata disegnata dal centro stile della Casa. Comunque si è tribolato non poco per adattare il dinamotore Bosch per l'avviamento elettrico, soprattutto per il peso no-

tevole, che sono riuscito alla fine a contenere facendo costruire il supporto in lega leggera anziché in ferro.

«Il modello Sahara è invece ancora il militare verniciato in un bel colore "coloniale", proprio come le moto costruite per la guerra d'Africa del '35 e l'Alce, che ben si intonava e dava senso al nome. E poi c'erano avanzati dei bidoni di vernice di quell'epoca e ci dispiaceva buttarli via, così... Penso comunque che il Nuovo Falcone Militare sia stato tutto sommato la risposta a quel che ci era stato richiesto. Forse se avessi potuto dedicarci più tempo ed energie avrei fatto qualcosa di meglio, ma in quel momento ciò che contava era la V7 Sport. Al contrario giudico la versione Civile fuori tempo, sottopotenziata e sorpassata già allora. La si è impostata partendo da presupposti errati di fare una moto solida, economica, longeva anche a scapito delle prestazioni, quando invece il mercato voleva potenza, velocità ed immagine».

• Nonostante gli interventi per abbellire la versione Civile, la Moto Guzzi Nuovo Falcone resta comunque una moto estremamente spartana. Rispetto al modello nato per le Forze Armate, il Civile ha l'avviamento elettrico a dinamotore (sotto), che riprende quello già utilizzato sull'ultima versione del Galletto. Peso effettivo a vuoto 194 kg.

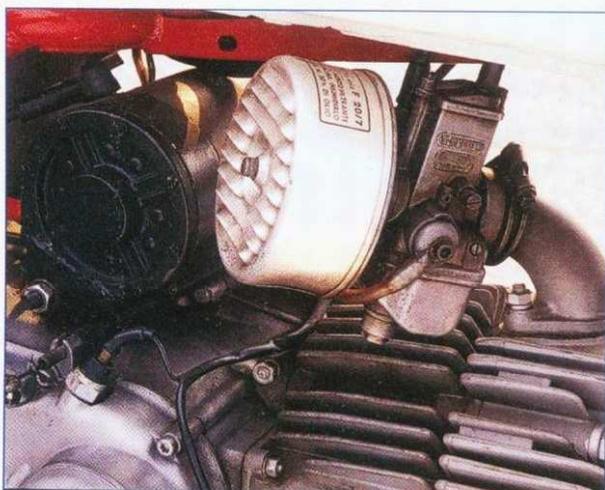


Una moto sbagliata?

Non si può giudicare il Nuovo Falcone Civile se non tenendo presente che è stato progettato innanzitutto come moto militare e solo in un secondo tempo ne venne ricavata la versione Civile. Ben pochi furono però gli interventi per "imborghesire" il militare. Se infatti escludiamo il serbatoio, la sella e la marmitta, tutto il resto è il medesimo. Nulla si è fatto per contenere l'elevato peso, né

per rendere più brioso il motore e neppure si è intervenuti sulla rapportatura del cambio, ma si è montata solamente una corona finale con 2 denti in meno per allungare un po' i rapporti. In passato la Moto Guzzi aveva prodotto moto destinate unicamente alle Forze Armate, l'Alce ed il Superalce ad esempio (anche se qualche esemplare era finito lo stesso dai concessionari), e ben si era guardata dal trasformarle e venderle ai privati; anzi,

al contrario, le versioni militari del Falcone classico erano quelle civili, Sport e Turismo, in "divisa", cioè dipinte nei colori dell'Arma di appartenenza. Il motivo è semplice: i capitoli militari richiedevano innanzi tutto la robustezza anche a scapito delle prestazioni, che venivano volutamente contenute e che comunque soffrivano del peso esuberante di queste moto. Inoltre bisognava poter trasportare su ogni tipo di percorso uno o due soldati in assetto di guerra, cioè con zaino e fucile, e poter mantenere la bassa velocità dei grossi camion trasporto truppe. Ecco perché un telaio così granitico, sospensioni così abbondanti, gomme di grossa sezione uguali davanti e dietro ed una prima tanto corta. Il motore doveva poi essere





di struttura semplice e robusta per poter essere riparato anche da un meccanico poco pratico di motociclette. Ed ecco spiegato il monocilindrico, tanto meglio se orizzontale visto chi lo costruiva, con gli organi destinati alla normale manutenzione tutti a rapida portata di mano ed un impianto elettrico semplificato.

Verrebbe da pensare così ad una moto banale, scomoda, pesante e sgradevole da guidare. Eppure non era affatto così. Andava capita, ecco tutto. In un periodo, i primi anni 70, in cui già dominavano le pluricilindriche giapponesi tutte cromature, fanali, frecce, colori metallizzati e prestazioni mozzafiato, il Nuovo Falcone riproponeva un tipo di moto che avrebbe trovato giusta collocazione 10 anni prima, con le sue prestazioni addirittura inferiori al Falcone classico. La guida doveva essere tranquilla, il cambio azionato senza fretta lasciando scendere di giri il grosso monocilindrico prima di mollare la frizione, la manopola del gas aperta quasi al rallentatore ed i freni azionati con tempismo, tenendo presente che il freno anteriore, a doppia camera, doveva rallentare una massa di oltre due quintali, a cui aggiungere il peso del guidatore e dell'eventuale passeggero. La tenuta di strada era comunque buona - merito del telaio rigido - e la moto non sbalanzava anche con una certa velocità ed inclinazione in curva. Il rumore era quanto di più "guzzistico" si possa immaginare, col minimo basso e regolare ed una tonalità di scarico assai contenuta. Tirando la quarta al massimo dei giri si arrivava sui 120/130 km/h, velocità che si poteva tenere a

lungo essendo il regime inferiore ai 5.000 giri, ma era l'elasticità la dote migliore, potendo quasi dimenticarsi il cambio, o al massimo giocando tra terza e quarta, anche sulle strade con una certa pendenza. Certo, ai tempi, non furono molti i motociclisti in grado di apprezzare queste qualità; all'inizio dei 70 non c'era la passione per le moto d'epoca, ed il Nuovo Falcone Civile fu giudicato sorpassato appena nato. Oggi, con una spesa decisamente modesta, si può facilmente entrare in possesso di questa massiccia motocicletta la cui guida, pur non essendo inebriante, regala sensazioni che appartengono al passato. ■

• La linea del Nuovo Falcone Civile venne disegnata dal Centro stile della Moto Guzzi, che ricercò linee più moderne e filanti. Gli enormi paragambe cromati su cui venivano montati gli scudi protettivi erano forniti come optional.

Restauratori e ricambisti

Libero Galanti, via Trieste 34, 27011 Belgioioso (PV), tel. 0382/970091

Italo Galli, via Borghetto 33, 20033 Desio (MI), tel. 0362/630295

Bruno Scola, via Milano 14, 20048 Carate Brianza (MI), tel. 0362/901655

Marco Ferrari, corso della Vittoria 65, 28100 Novara, tel. 0321/472995

Angelo Tadini, corso Europa 79, 24020 Scanzorosciate (BG), tel. 035/661232

Paolo Calestani, via E.Toti, 25024 Porzano di Leno (BS), tel. 030/906504

Napoleone Bianchini, via Virgilia- na 24, 44010 Burana (FE), tel. 0532/880748

Gualtiero Bucci, via Paradigma

83, 43100 Parma, tel. 0521/270811

Icilio Caciorgna, via Bilaqua 2, 62027 San Severino Marche (MC), tel. 0733/633160

Teodoro Carpinelli, via Roma 125, 71038 Pietra Montecorvino (FG), tel. 0881/959042

Marco Mattei, via A.Casella 1, 59100 Prato, tel. 0574/463607

Pellegrini Snc, via S. di Cosimato 7/9/10, 00100 Roma, tel. 06/581785-5817185

Giovanni Tola, Reg. Logu Lentu, CP 9, 07100 Sassari, tel. 079/243414

Motofornitura Valassi, via Parodi 29, 22054 Mandello Lario (LC), tel. 0341/731223

Stucchi Luigi Srl, via per Maggia- na 24/b, 22054 Mandello Lario (LC), tel. 0341/731334