

Falcone-Parade:
Links eine Polizei-
maschine der
Polizia Stradale;
in der Mitte die
begehrte Falcone
Sport und rechts
ebenfalls eine
Sport als Polizei-
Eskortenmaschine

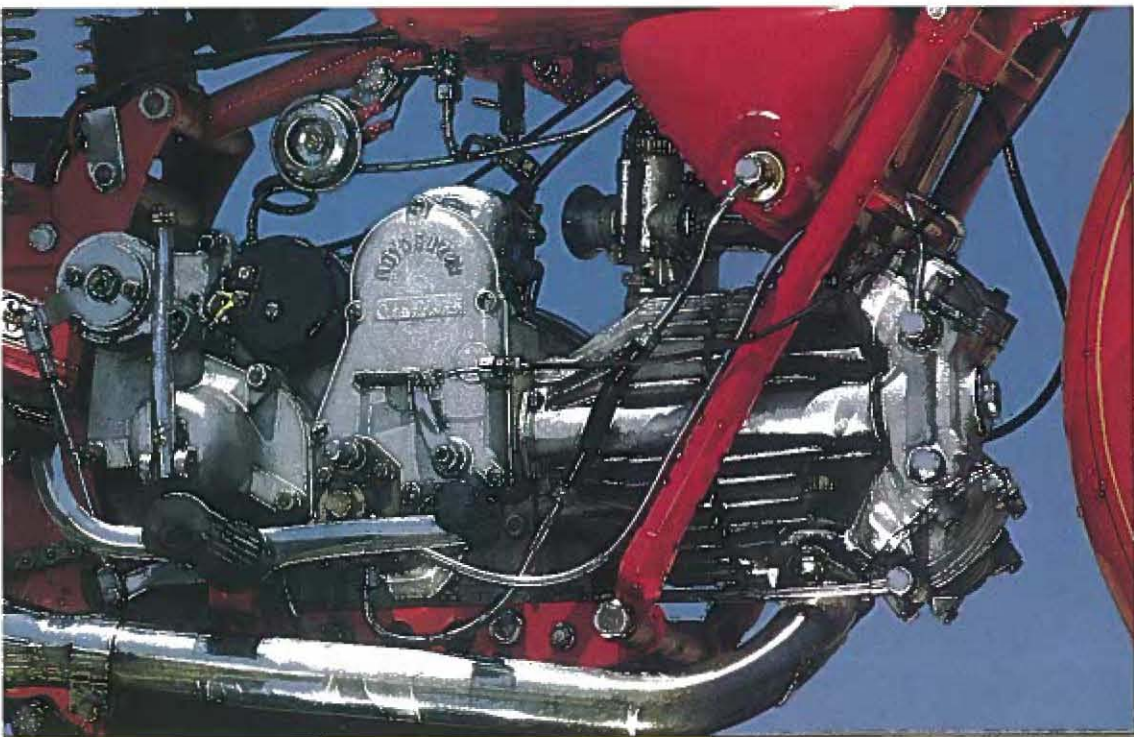


SINGLE TREFF

Moto Guzzi Falcone

**Der Halbiter-Viertakter mit
liegendem Zylinder war
charakteristisch für Guzzi – und
natürlich auch für die Falcone.**

Von Stefan Knittel;
Fotos: Robert Kroeschel, Archiv



Der zerklüftete Motoraufbau geht auf die ersten Guzzi von 1920/21 zurück. Eine Falcone Sport ist jedoch flotter als sie aussieht

SINGLE TREFF

Unter den italienischen Polizisten war sie beliebt und machte ihrem Namen alle Ehre, wenn diese mit ihr beispielsweise Jagd auf Verkehrssünder machten. In diesem Sinne schien die vom

Hersteller gewählte Typenbezeichnung durchaus berechtigt.

Daß die Falcone, also der Falke von Guzzi, bei den Behörden weit mehr Zustimmung erhielt als im zivilen Alltag, lag im Zeitgeist begründet. Zwar hatte die Falcone zweifellos Qualitäten, doch ihr Erscheinungsbild war altmodisch. Zudem waren zu Beginn der fünfziger Jahre in Italien Mopeds, leichte Motorräder und Motorroller gefragt. Eine 500er konnten sich die wenigsten leisten, und die Falcone war mit 482 000 Lire auch noch die teuerste ihrer Klasse.

Für die Behörden spielte der Preis freilich eine weniger wichtige Rolle, und so wurde das Geld – wie das bei staatlichen Interessen nun einmal so ist – eben einfach beschafft. Dennoch, zum Vergleich: Ein Fiat Topolino kostete 1950 nur etwa 140 000 Lire mehr als eine Falcone.

Bei der Premiere der Guzzi auf dem Genfer Salon im Frühjahr 1950 war auch der eigenwillige Roller namens Galletto (Hähnchen) zu sehen, der natürlich ebenso das Interesse an der Falcone reduzierte. Hinzu kam, daß sich das neue Motorrad auf den ersten, flüchtigen Blick kaum vom Vorgängermodell, der GTW, unterschied. ▷



SINGLE TREFF

Es hatte vielmehr den Anschein, als sei diese lediglich durch einen größeren Tank (17,5 statt 13,5 Liter Fassungsvermögen) und Scheren-Reibungsdämpfer statt hydraulischen Dämpfern hinten verändert worden und der ohv-Motor ansonsten unverändert geblieben. Doch ganz so leicht hatte es sich Carlo Guzzi, Chefkonstrukteur und Teilhaber der Firma, nicht gemacht.

Bereits von 1923 bis 1934 hatte Guzzi Sportmodelle mit ohv-Motoren gebaut, allerdings auf den ioe- (wechselgesteuerten) Motoren aufbauend, mit parallel im Kopf hängenden Ventilen und weit auseinandergerückten Stoßstangen. Erst 1932 kam ein 175er Viertakter, dessen Ventile unter 62 Grad zueinander angeordnet waren, entsprechend V-förmig war der Brennraum. 1934 folgte mit dem Modell V eine 500er mit in einem Hüllrohr gekapselten Stoßstangen, Vierganggetriebe und

starrem Rahmenheck. Der Typ mit Hinterradschwinge hieß GTV, und die ab 1935 angebotene, leistungsgesteigerte Version (22 statt 18,9 PS) hieß W respektive GTW – korrekt „Doppel-V“ (vu doppio) weil im italienischen Alphabet nun einmal der Buchstabe W nicht vorkommt.

Ende 1947 erhielt die GTV eine Teleskopgabel und hydraulische Stoßdämpfer hinten, und ab 1948 gab es auch wieder die GTW mit Leichtmetallfelgen, flachem, schmalen Lenker und



Hochgelegte Lampe und Regler für 60 Watt Lichtmaschine unter dem Sattel, typisch für eine der seltenen Falcone Sport aus den sechziger Jahren



größeren Bremsen (200 statt 170 mm Trommeldurchmesser). Nächste Änderung am GTV-Motor Ende 1949: Leichtmetallzylinder mit Gußlaufbuchse samt Leichtmetallkopf mit vollkommen gekapselten Ventilen. Und fortan sollte die GTV nun Astore heißen.

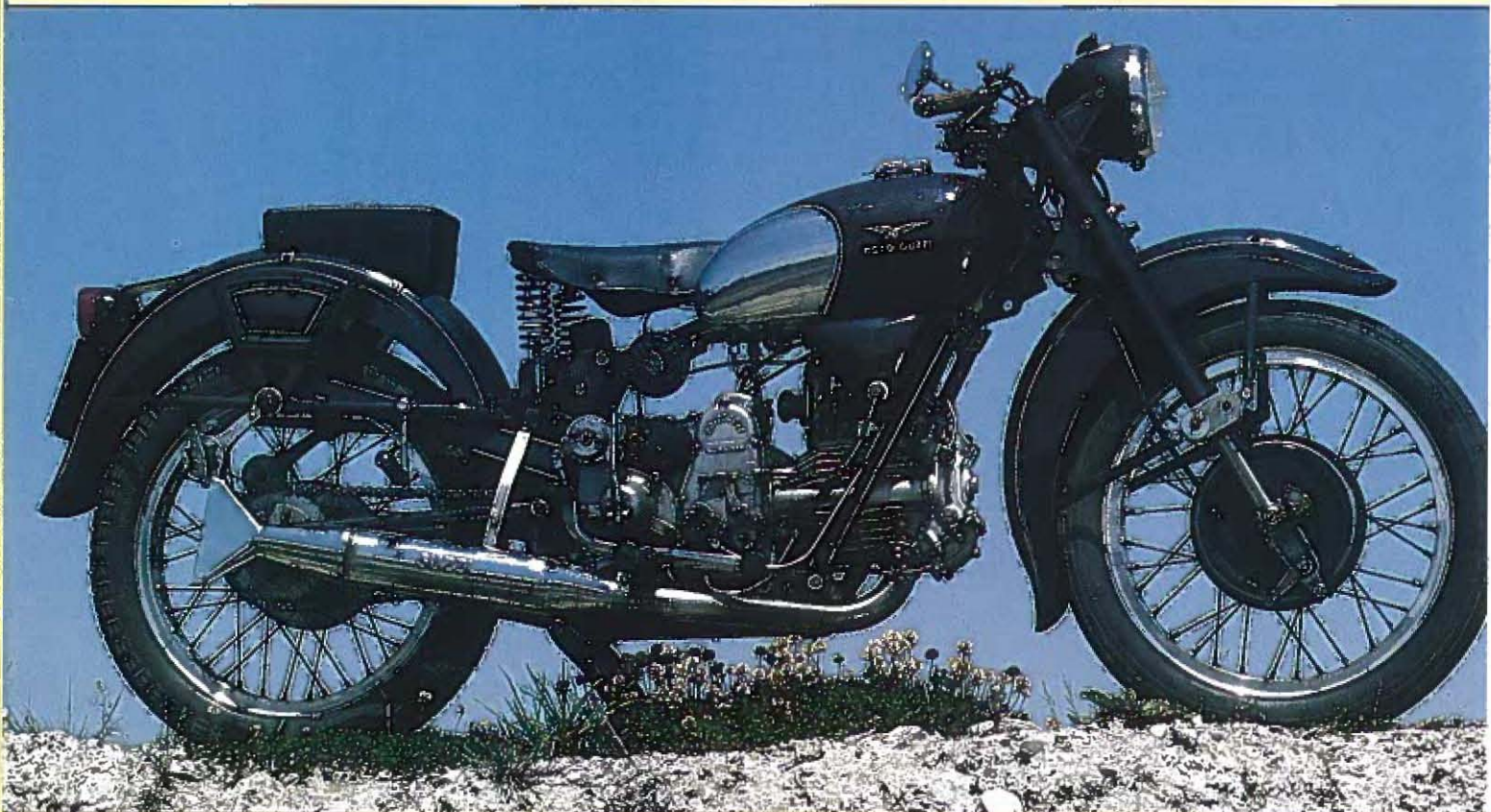
Für die GTW hingegen war das Ende gekommen. Als Basis für ein neues Sportmodell, die Falcone, war sie allerdings immer noch gut genug. Außer größerem Tank und kürzeren Federn für die Hinterradschwinge spendierte Carlo Guzzi der Falcone auch noch das von der Rennmaschine Dondolino her bekannte, komplette Getriebe. Bei diesem lagen – im Gegensatz zu den Wechselrad-Getrieben mit übereinanderliegenden Wellen – Haupt- und Nebenwelle hintereinander, und die Zahnräder (im Dauereingriff) wurden per Schaltwalze und zwei Schaltgabeln einander zugeordnet.

Die bisher verwendeten Beinschilder hatte die sportliche Falcone nicht mehr nötig. Fußrasten konnten weiter hinten angebracht und der Fußbremshebel am Hauptrahmenprofil hinter dem Motor statt vorn am Unterzug angelenkt werden. Und anstelle des Gepäckträgers auf dem hinteren Schutzblech gab es, wie es sich damals für ein Sportmotorrad gehörte, ein kleines Sitzkissen, falls der Fahrer sich langmachen wollte.

Schon der größere Vergaser ließ die Kenner erahnen, daß der Falcone-Motor kräftig sein mußte. Der Dell'Orto SS 29 A war durch seinen seitlichen Zusatzluftschieber am Gehäuse schnell als reinrassiger Rennvergaser auszumachen. 23 PS bei 4500/min, 4,1 PS und 200/min mehr sowie rund 13 kg weniger Gewicht als beim Tourenmodell Astore wurden angegeben. Die längere Sekundärübersetzung – drei Zähne weniger am Kettenblatt – sollte die mögliche Höchstgeschwindigkeit auf 135 km/h heben.

Das schöne Gefieder des Falken mußte im Januar 1952 ein paar Federn lassen. Chrom und Nickel waren zu jener Zeit wegen des Korea-Krieges in aller Welt knapp geworden, und deshalb konnte es sich Guzzi nicht mehr leisten, Öl- und Kraftstofftank der Falcone zu verchromen. Als Kontrast zum roten Lack gab es nur noch schwarz abgesetzte Seitenflächen im Kniebereich.

An der im November 1952 auf dem Mailänder Salon ausgestellten Falcone



Die größten Stückzahlen der Falcone Turismo übernahm die italienische Polizei, hier die grau-grüne Polizia Stradale-Version mit lackiertem Tank

fiel der Marelli-Magnetzünder Typ MCR4E auf, bei dem sich die Magnete innerhalb der Ankerwicklung drehen und die manuelle Zündzeitpunkt-Verstellung durch einen Fliehkraftregler ersetzt wurde. Der im Durchmesser von 25,4 mm (ein Zoll) auf 22 mm reduzierte Lenker trug links einen neuen Kombischalter für Hupe und Abblendlicht.

und Reibungsdämpfern entsprachen ebenfalls den Teilen der Sport-Typen. Stahlfelgen, weiter vorn angebrachte Fußrasten, Absatzbremshebel, Beinschilder, Gepäckträger, breiter Tourenlenker und schwarz lackierte Knieflächen am Tank waren weitere Turismo-Kennzeichen.

**SINGLE
TREFF**

Gegenüber der Astore war die Falcone Turismo fünf Kilogramm leichter. Beibehalten wurden der flache Kolben, zahme Nockenwelle und größeres Auslaßventil (42 mm Tellerdurchmesser bei der Turismo, 40 mm bei der Sport, Einlaß jeweils 43 mm). Für 18,9 PS bei 4300/min genügte nach wie vor der Dell'Orto-Vergaser MD 27 F.

Mit 462 000 Lire war die Falcone Turismo 20 000 Lire billiger als die Sport, und sogar noch günstiger als eine Moto Guzzi Superalce, das traditionelle Behördenmodell mit Trapezgabel und den charakteristischen Haltegriffen (ähnlich wie ein zweiter Lenker) vor dem Soziussattel. Bereits 1951 erhielt die Escorte des Staatspräsidenten einige dunkelblau statt rot lackierte Falcone, und daraufhin interessierten sich auch Carabinieri (Schutzpolizei), Polizia Stradale (Verkehrspolizei) und das Militär für die gegenüber einer Superalce zeitgemäßere Falcone.

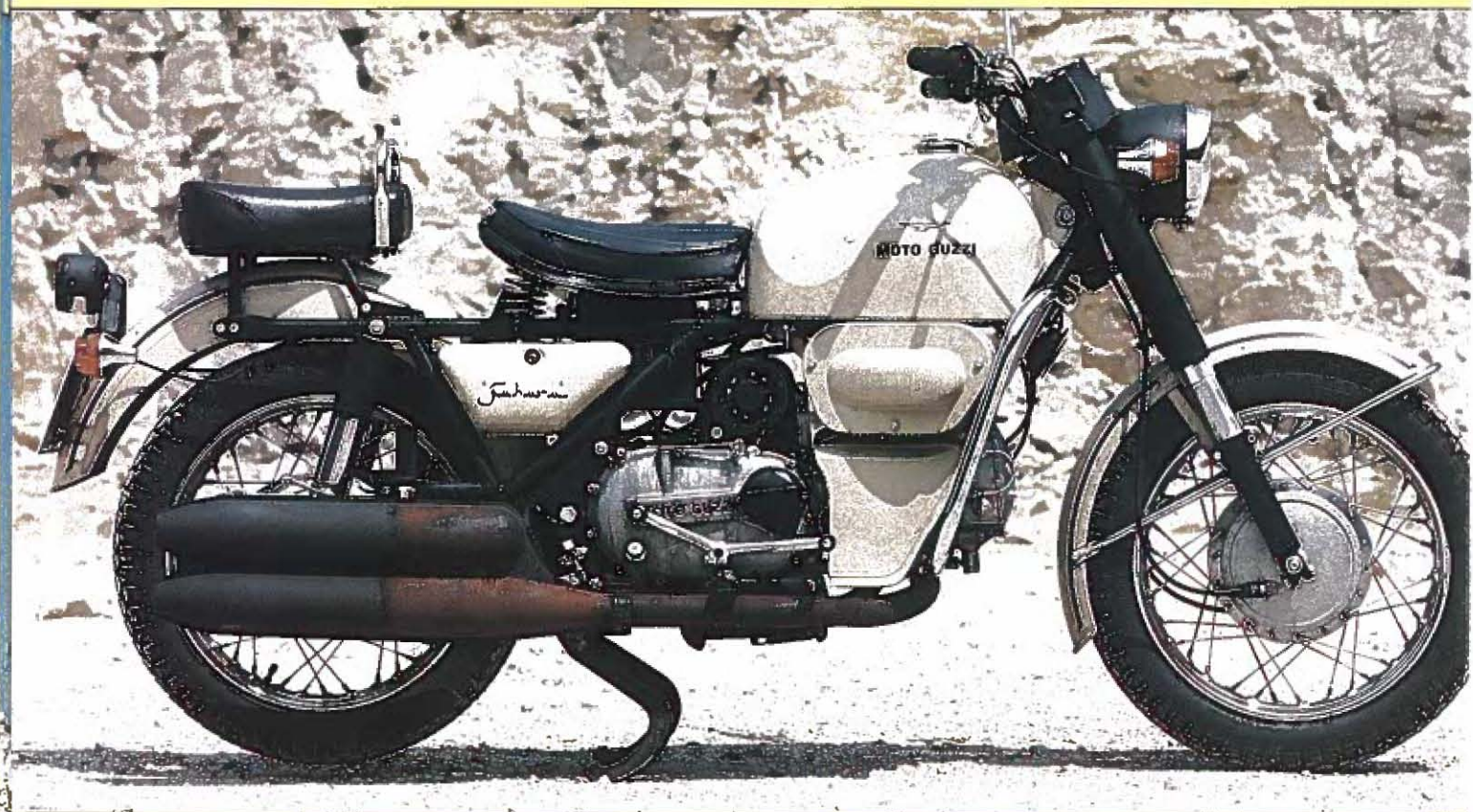
Das Geschäft mit den Behörden und deren regelmäßige Bestellungen hielt die Falcone-Produktion auch dann noch aufrecht, als das Interesse der Privatkäufer ab 1954 stark zurückging und an den Export wegen der altmodischen Falcone-Optik und des hohen Preises längst nicht mehr zu denken war. Da half auch die Preissenkung 1954 auf 399 000 Lire (Turismo) und 419 000 Lire (Sport) wenig. Die Falcone Sport wurde ab diesem Zeitpunkt nur noch sporadisch und meistens für Polizeibetrieb geliefert.

6545 Falcone wurden in den ersten drei Jahren in Mandello del Lario gebaut, in weiteren 13 Jahren waren es insgesamt nur noch 5860 Stück. 1960 tauchte im Prospekt daher schon gar keine Falcone mehr auf. Doch weil die Behörden nach wie vor bestellten, wurden darin auch Privatkunden eingereicht. Deren Falcone wurden dann einfach rot statt vorwiegend dunkelblau (für die Carabinieri) oder grau-grün (Polizia Stradale) lackiert und die Sirene daran weggelassen.



Die dunkelblaue Falcone Sport lief bei den Corazzieri, den Eskortenfahrern. Für sie wurden die letzten Fahrzeuge dieses Typs gebaut, hier mit Chrom am Tank

Ein Jahr später standen in Mailand wieder Falcone mit verchromten Knieflächen am Tank. Die Falcone hieß nun Falcone Sport, weil es künftig auch eine Falcone Turismo geben sollte – den Nachfolger der Astore und mit den gleichen Motordaten, aber nicht mehr mit dem alten Schubradgetriebe. Hinterradschwinge samt Federn



Wiederum ging die überwiegende Anzahl der Nuovo Falcone an die Behörden, hier eine Maschine der Carabinieri: Baujahr 1972, Originalzustand erhalten

(Duplex vorn). Kurios war die Auspuffanlage mit einem Krümmer, der in zwei rechtsseitig fast parallel übereinander liegende Schalldämpfer mündete. Das sah nicht eben elegant aus.

Ursprünglich nur für Behörden gedacht, feierte die Nuovo Falcone im November 1969 auf dem Mailänder Salon Premiere. 563 000 Lire sollte sie

Die Entscheidung, ab 1971 auch eine Zivilversion der Nuovo Falcone anzubieten, war eher eine Verlegenheitslösung. Denn zwischen der Stornello und der V7 klaffte eine riesige Lücke im Guzzi-Programm. Rot-weiße Lackierung, Doppelsitzbank, Instrumentenkonsole mit Tachometer und Drehzahlmesser, Bosch-Dynastartanlage und ebenfalls zwei Schalldämpfer, allerdings im leichten V zueinander angeordnet und mit angeschrägten Enden waren die Merkmale der Nuovo Falcone Civile.

Gab Guzzi für die Nuovo Falcone Militare respektable 26,2 PS bei 4800/min an (ohne Dämpfer und Nebengregate), so sollten es bei der Civile plötzlich 32 PS (ebenfalls nach SAE-Norm) und bei derselben Nenn Drehzahl sein – obwohl sich der Civile-Motor allenfalls durch den Vergaser mit Beschleunigerpumpe unterschied. Satte 140 km/h Höchstgeschwindigkeit wurden angegeben, doch wer 120 km/h erreichte, mußte vollauf zufrieden sein.

Höchstens bei Nostalgikern fand die Nuovo Falcone zu Beginn der siebziger Jahre noch Anklang – ein moderner Oldtimer und letzter Vertreter einer aussterbenden Motorrad-Gattung. Für 1974 wurde das Finish geändert und mit schwarzem Rahmen, dunkelrotem Tank, verchromten Schutzblechen und Scheinwerfergehäuse lief die Nuovo Falcone Civile zum Ende jenes Jahres und nach 2874 Exemplaren aus.

Für die Behörden wurden noch bis 1976 Nuovo Falcone gebaut, insgesamt 13 400 Exemplare. Eine Sonderausführung gab es zwischen 1974 und 1976 auf Wunsch auch für Privatkunden – die Moto Guzzi Sahara, mit sandfarbenen Blechteilen, mattschwarzer Auspuffanlage, Soziussattel und wahlweise Gepäckkoffern, aber ohne Drehzahlmesser, und Dynastarter nur noch auf Wunsch. Nur wenige Sahara kamen auch nach Deutschland, und wer heute eine hat, darf sich glücklich schätzen.

Als 1976 das Ende der Nuovo Falcone beschlossen war, glaubte keiner mehr an die Zukunft großvolumiger Einzylinder-Viertakter. Und dann kam 1978 und Yamaha mit einem neuen Modell. Heute und nach 15 SR 500-Jahren kommt die Frage auf, ob dem Falken von Guzzi nicht ein ähnlicher Höhenflug gelungen wäre.

SINGLE TREFF



Die zweite Zivilserie wurde 1974 bis 1976 unter dem Namen Sahara verkauft, sie war eine Nuovo Falcone Militare mit anderer Lackierung

kosten, deutlich weniger als eine mittlerweile 823 000 Lire teure V7. Nun bekam die Polizia Stradale hellblau-weiße, die Carabinieri dunkelblaue, das Militär olivgrüne und verschiedene städtische Polizisten (Vigili Urbani) nach Wunsch lackierte Motorräder. Auch Behörden in Jugoslawien und Ghana orderten übrigens Nuovo Falcone.

Falcone-Fahreindrücke

Nicht weniger als sechs verschiedene Moto Guzzi Falcone brachten zwei oberbayrische Spezialisten zum Fototermin. Peter Mayer aus Ohlstadt und Hans Herold aus Wolfratshausen beschäftigen sich schon seit Jahren mit den großen Einzylindermaschinen aus Italien: Mayer unterhält einen Ersatzteilservice, Herold eine Werkstatt für

Im Fahrbetrieb kann die zweite Falcone-Ausgabe nicht an ihre Vorgänger heranreichen, Peter Mayer und Hans Herold haben trotzdem Spaß damit

Motorüberholungen und komplette Restaurierungen.

Natürlich kam die attraktivste Maschine als erste dran. Die rote Falcone Sport ist die Nummer 76 von den nur 188 Exemplaren, die zwischen 1954 und 1964 insgesamt gebaut wurden. Sie hat die hochgelegte Lampe von 1958 und die 60-Watt-Lichtmaschine von 1961. Sie dürfte also aus einem der jüngeren Jahrgänge stammen. Ein Tacho war nicht serienmäßig, er wurde nachträglich angebaut. Aber es fehlt die charakteristische Teleskop-Antriebsstange zwischen dem Winkeltrieb auf der Bremsankerplatte und der unteren Gabelbrücke.

Statt des zylindrischen Schalldämpfers war der alte Fischeschwanztopf angebaut. Und daß der obendrein wohl gar ausgeräumt war, zeigte sich schon beim Starten. Das ist übrigens mit gezo- genem Ventilausheber (zweiter Hebe- am linken Lenkerende) kein Problem weil der Kickstarter richtig übersetzt ist

Ganz langsam ballert der Einzylinder los, erste zaghafte Gasstöße werden mit kernigem Auspuffton beantwortet. Der erste Gang wird mit dem Stiefelabsatz am hinteren Ende der recht liegenden Schaltwippe eingelegt. Die weiteren drei Gänge schaltet die Stiefel- spitze, dazu muß der vordere Hebel mit der Wippe nach unten getreten werden.



Weich, aber kraftvoll beschleunigt die Falcone Sport, Vibrationen sind kaum zu bemerken. Trotz der recht langen Übersetzung kommt die Maschine zügig auf Geschwindigkeit. Auf freier Strecke sind die 100 km/h erstaunlich schnell erreicht. Und darüberhinaus geht es noch lustig weiter. Ansaug- und Auspuffgeräusch werden dann aber bereits sehr deutlich. Die Maschine ist niedrig, möchte aber bei höherer Geschwindigkeit schon mit Nachdruck

Eine Nuovo Falcone Baujahr 1992, die überarbeitete Maschine von Hans Herold bietet nach einigen Verbesserungen viel Dampf

in Kurven gelegt werden. Von der straffen Hinterhand ist dabei keine Labilität zu erwarten. Die großen, verrippten Bremstrommeln versprechen zwar gute Wirkung, aber sie halten das Versprechen nicht. Bei diesem flotten Motorrad sollten sie wesentlich bissiger zupacken.

Die zweite Maschine ist aus dem Fuhrpark der Polizia Stradale. An ihr zeigt sich übrigens, daß die Falcone Sport doch einen ziemlich lebendigen Motor hat, daß sie außerdem mit ihrer langen Übersetzung durchaus die im Katalog angegebene Höchstgeschwindigkeit von 135 km/h erreichen dürfte. Die Polizei-Maschine wurde, ebenso wie die dunkelblaue Sport aus dem

Bestand der Corazzieri (Eskorten-Dienst), in den sechziger Jahren gebaut. Die grau-grüne Falcone hat mehr als 70 000 Kilometer hinter sich gebracht und wurde offensichtlich immer gut gepflegt. Der

Motor hat deutlich weniger Temperament als der unserer Falcone Sport, bei etwa 80 km/h läuft er am bequemsten dahin. Erstaunlich ist der enorme Unterschied in der Fahrerhaltung. Die Fußrasten liegen weiter vorn, der Lenker ist ziemlich breit, beides zusammen macht das Fahren recht angenehm. Und die Bremsen funktionieren wesentlich besser als an der Sport. Aber die alte ist halt so richtig eingefahren . . .

Rot und weiß ist die nächste Maschine, die Nuovo Falcone. Sie ist perfekt restauriert, doch keinesfalls ein Modell Civile, auch wenn alle Teile korrekt sind. Die Ausgangsbasis war jedoch eine Polizeimaschine, das ist anhand der Rahmen- und Motornummer zu beweisen. Rechts oben am Lenkkopf beginnt die Rahmennummer mit den Buchstaben NF. Bei der Civile war die Nummer auf der linken Fahrzeugseite am Knotenblech der Schwingenlagerung eingeschlagen. Zudem begann sie mit den Buchstaben CF.

Der Dynastarter der Civile ist auch nicht vorhanden. Die Startprozedur damit wäre ein schönes Schauspiel gewesen: Der Hebel für den Ventilausheber wird gezogen, er schaltet gleichzeitig den Startermotor ein. Der bringt die riesigen Schwungmassen langsam in Bewegung. Wird der Hebel losgelassen, poltert der dann mit voller Kompression laufende Traktor erst zögerlich, dann aber stetig los.

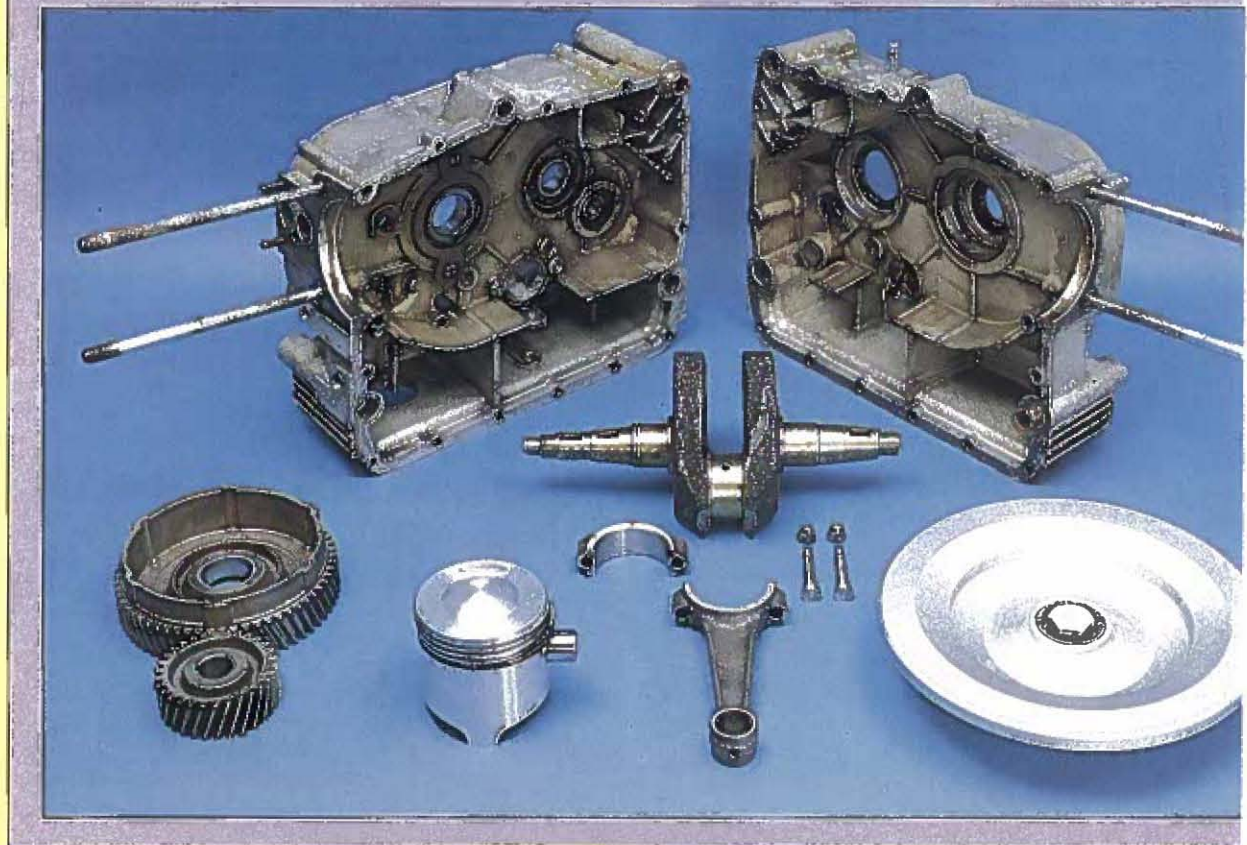
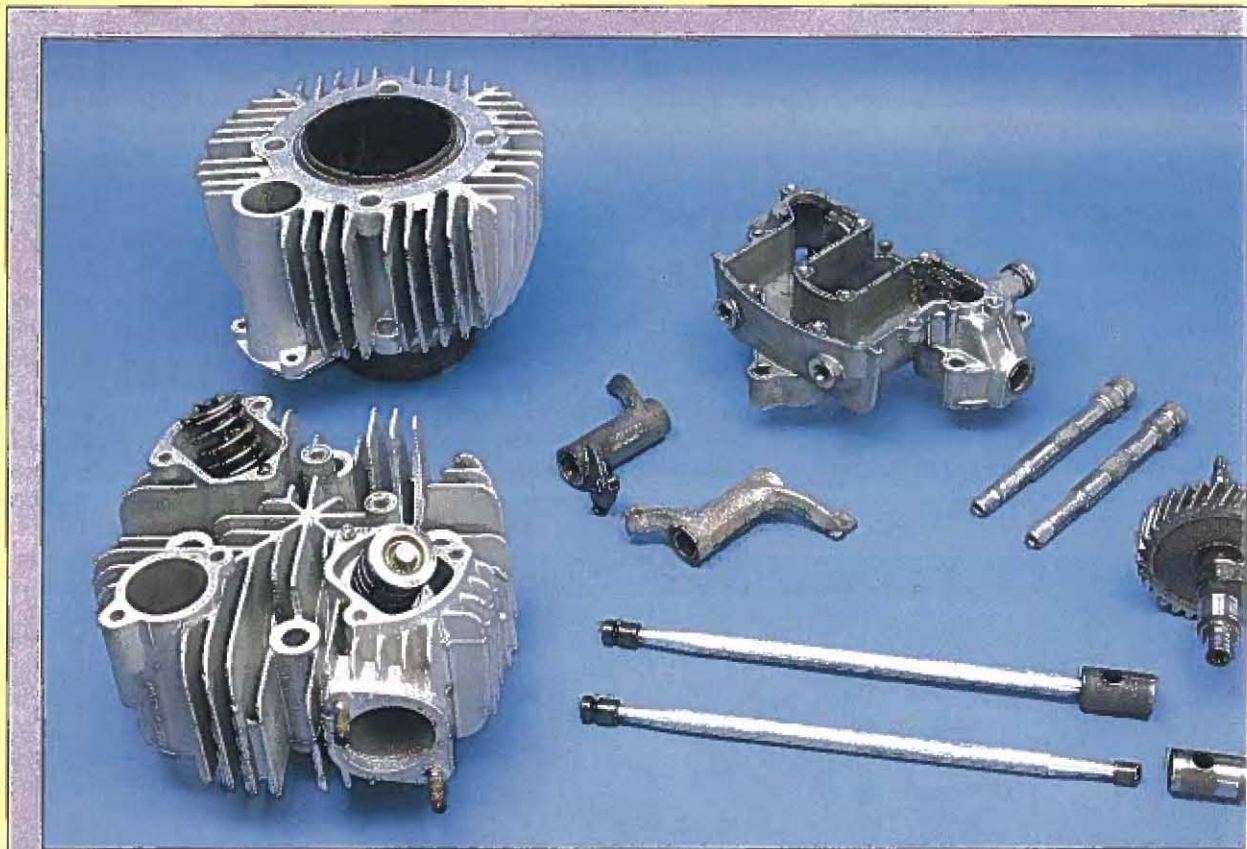
Die beiden Motorräder sind einander sehr ähnlich, aber die Motorcharaktere sind völlig unterschiedlich. Selbst gegen die nominell schwächere alte Falcone Turismo fällt die Nuovo Falcone deutlich ab. Sie ist einfach zu schwerfällig geworden. Doppelt ungewohnt wirkt's auch noch durch das steife Fahrwerk und die höhere Sitzposition. Aber dieser erste Eindruck verwischt sich mit der Gewöhnung. So lahm, wie sie anfänglich erschien, ist die Nuovo Falcone dann doch nicht. Sie ist schneller als die Turismo und keineswegs etwa gar weniger handlich. Höchstens beim Rangieren und beim Bremsen stört ihr höheres Gewicht.

**SINGLE
TREFF**



Verzogene Gußteile, ausgerissene Gewinde und der schwere Ventilttrieb mit ellenlangen Stoßstangen können bei der Nuovo Falcone zum Problem werden

Naßsumpfschmierung und Gleitlager-Pleuel waren neu bei der Nuovo Falcone. Schrägverzahnten Primärtrieb gab es auch vorher; die Schwingscheibe wurde schwerer und unter einer Abdeckung versteckt



Ihre Stärken und Schwächen

In Italien gilt eine Nuovo Falcone noch nicht als Klassiker. Die traditionellen Falcone sind dagegen schon fast zu Kultobjekten geworden, und entsprechend teuer sind nicht nur komplett restaurierte Exemplare, sondern auch die Ersatzteile. Behördenmaschinen gibt es kaum noch in der ursprünglichen Farbgebung – weil rot lackierte Turismo-Modelle einfach höher im Kurs stehen. Und manche werden sogar zu Sport-Falcone restauriert.

Mit dem Blick auf die schnelle Mark blieb dabei in vielen Fällen nur Zeit für Instandsetzung der Optik, und sobald einer mehr als einmal mit so einem Motorrad fahren möchte, kommen technische Probleme auf: Neu lackierte, aber ausgeschlagene Vergaser, Zündmagneten, die den Geist aufgeben, falsches Kolbenlaufspiel, undichte Ventilsitze, Luft im Pleuellfußlager – alles nicht unbedingt typisch für eine Falcone. Dafür macht beharrlich das Gerücht die Runde, daß bei restaurierten Falcone-Motoren das auf dem linken Kurbelzapfen offenlaufende Schwungrad sich hin und wieder selbständig mache . . .

Auch das komplizierte Federungssystem erfordert penibles Arbeiten beim Restaurieren – vor allem bei ehemaligen Behördenmaschinen. Verschleißteile gibt es noch, und anderes ist mit Geduld und (manchmal viel) Geld in Italien aus alten Lagerbeständen oder schon als neues, weil nachgefertigtes Teil aufzutreiben. Die Qualität nachgefertigter Chromteile für eine Falcone ist nicht immer befriedigend.

Im Falle der Nuovo Falcone ist die Situation anders. Deutschland ist der größte Markt, und hierzulande werden auch die meisten davon gefahren. Entsprechend umfangreich ist die Ersatzteilversorgung, und das Preisniveau liegt noch nicht einmal halb so hoch wie bei vergleichbaren Falcone-Teilen.

Sobald allerdings Motoren zu überholen sind, muß mitunter tiefer in die Tasche gegriffen werden. Wer nämlich meint, der Halblitermotor zähle wegen seiner vielen überdimensionierten Bauteile zum nahezu

unzerstörbaren Dampfhammer, irrt sich. Denn bei Material wie auch Verarbeitung gab es enorme Qualitätsschwankungen.

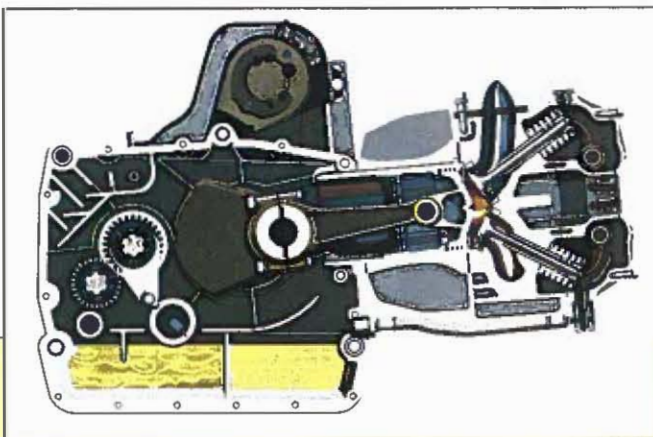
Dem im Windschatten des Vorderrades liegende Zylinderkopf wird's ganz schön heiß und den Ventilen darin noch mehr. Hinzu kamen der vergleichsweise schwere Ventiltrieb und viel zu harte Ventillfedern, die manchmal die Festigkeit eines ohnehin thermisch hochbelasteten Ventilschafts einfach überforderten. Und wenn am Kopf nicht anständig geschraubt wurde, verzog sich dieser und war dann kaum noch zu retten.

Die Getrieberäder hielten selbst derben Polizistenstiefeln stand, lediglich die Schaltgabeln litten unter zu wenig Gefühl beim Schalten und verbogen. Weil die Streifenpolizisten gern am Straßenrand warteten, und der Falcone-Motor ewig lang im Leerlauf tuckern mußte, litt häufig die Nockenwelle darunter. Denn wegen zu niedriger Drehzahl (und entsprechend niedrigem Öldruck) blieb das Überdruck-Ventil im Kreislauf und damit auch die Zuleitung zur Nockenwelle geschlossen.

Mit etwas Glück ist eine gute Maschine immer zu erwischen. Bei einer vollständigen Restaurierung und vor allem dann, wenn aus der Nuovo Falcone wieder ein Motorrad für alle Tage werden soll, lohnen sich einige Modifikationen am Motor. Hans Herold empfiehlt gehärtete Ventilsitzringe und leichtere Ventile in neuen Führungen, weichere Ventillfedern samt neuen Stößeln und eine zusätzliche Druckölleitung zum oberen Kipphebel. Auch die Schwungscheibe muß längst nicht so schwer wie ursprünglich sein, und Unterbrecher samt Fliehkraftregler werden durch elektronische Bauteile ersetzt. Und ein Feinstöltfilter statt Sieb und Schlammbüchse ist für Vielfahrer ebenfalls durchaus ratsam.

Über Nockenwelle, Hubraumvergrößerung und Doppelzündung gehen individuelle Tuningmöglichkeiten weiter. Die Motorcharakteristik gewinnt dabei kräftig, was auch einige Gespannfreunde, die der Nuovo Falcone einen leichten Seitenwagen wie beispielsweise den Jawa-Velorex angepaßt haben, zu schätzen wissen. Doch ein richtig sportlicher Einzylinder wird eine Nuovo Falcone deshalb noch lange nicht.

Kompakt aufgebaut, aber gewaltig dimensioniert, das ist das Kernproblem des Nuovo Falcone-Motors, der Zylinderkopf liegt leider im Windschatten vom Kotflügel



Alle Falcone sind sehr solide gebaut. Das zeigt sich speziell auch an Kleinigkeiten. Zum Beispiel ist der Hauptständer sehr stabil, zudem rollt er gut ab und macht das Aufbocken dadurch sehr einfach.

Eines allerdings muß der Fahrer üben: das Schalten. Beim alten Modell geht's noch etwas besser, aber dennoch muß der nächste Gang stets mit Bedacht eingelegt werden. Der starre Zahnrad-Primärtrieb und die große Schwungmasse erlauben keine hastigen Gangwechsel.

Während sich Peter Mayer eine Civile aus der Polizeimaschine aufgebaut hat, beschritt Hans Herold einen ganz anderen Weg. Zwar war auch sein Motorrad früher eine blaue Behördenversion, aber er wollte sie nicht im Originalzustand aufbauen, sondern etliches verändern. Sein Eigenbau hat einen anderen Tank und schmale Schutzbleche, außerdem hat Herold die Werkzeugkästen weggelassen. Auch in der Technik hat seine Maschine Neues zu bieten. Die moderne Telegabel von der Moto Guzzi Le Mans paßt ziemlich gut, sie fällt dem Betrachter erst auf den zweiten Blick auf. Dafür verbessert sie die Federungs- und Dämpfungseigenschaften sehr stark, auch die Bremsen kommen mit ihr besser zur Geltung.

Der Zylinder wurde aufgebohrt, jetzt hat der Motor mit 94er Kolben satte 570 cm³ Hubraum. Das Verdichtungsverhältnis erhöht sich dadurch auf etwa neun zu eins. Die Nockenwelle blieb unverändert, Stoßstangen und Kipphebel wurden erleichtert, Ventile mit acht Millimeter Schaftdurchmesser, und im Zylinderkopf sitzen jetzt zwei Kerzen: Doppelzündung. Als Vergaser wurde der VHB 29 C mit Beschleunigerpumpe angebaut, er stammt von der Civile. Schließlich wurden das Schwungrad etwas abgedreht und die Kurbelwelle neu ausgewuchtet. Insgesamt 30 Kilogramm ist die fertige Maschine leichter als das Original.

So ähnlich könnte ein moderner Guzzi-Einzylinder aussehen. In dieser Form kann sogar seine Leistung mit der einer Yamaha SR 500 konkurrieren. Von unten heraus geht der Falcone-Motor nach der leichten Frisur auf jeden Fall besser als die SR. Er hat nach der Kur den Pep der ursprünglichen Falcone Sport wiedergefunden . . . womit sich der Kreis schließt. ■

**SINGLE
TREET**