

Ein ganz scharfer Falke



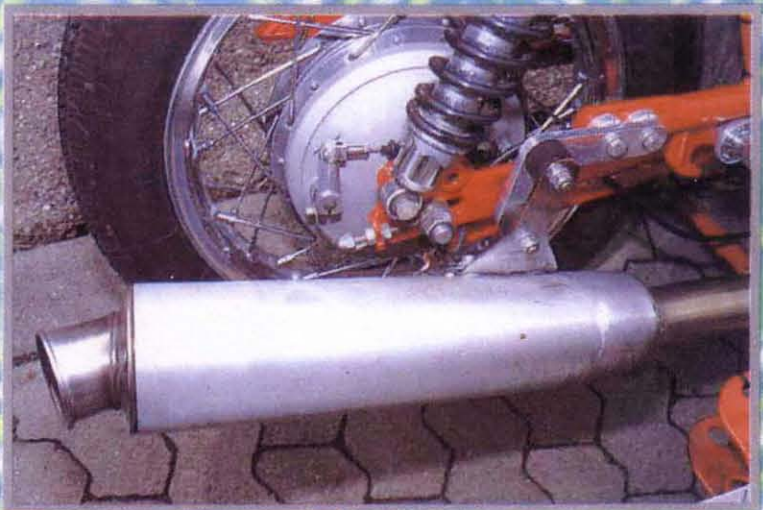
Eine Stunde bin ich durch trübes Novembergrau gefahren, der Beiwagenpassagier ist halb eingedämert. Am Ziel aber wartet ein ganz besonderer Lichtblick in Guzzirot. Das ist es - so hätte man es machen können!



Nicht original rostangereichertes Behördenblau, Beinbleche und Riesenwindschild, gepaart mit Velorexplastikgondel schiebt dieses Gespann mühsam durch den Wind. Nein - kompromißlose Sportlichkeit - soweit es die Basis zuläßt - und völlig eigenständige Ideen wurden verwirklicht.



Der verschärfte Falke. Es lebe der Minimalismus. Das Geschöpf eines Guzzlisto.



Ducati sorgt für den guten Ton.



Nur das Nötigste und der unbestechliche "Sigma Sport".

Viel Strom für kleines Geld vom Autorecycler.



GoldWing 1500/6 mit Hechard Squalo



Gespann und Trike- Info anfordern gegen DM 5,- in Briefmarken.

Besuchen Sie uns am Schwarzwald:

- Ausgiebige Probefahrt möglich!
- Riesen-Showroom

Abb. ST 1100 mit Hechard Squalo

Die familienfreundlichsten Gespanne

Hechard 2-Sitzer mit Einstiegstür

- 2 Modelle: „Squalo“ (Abb.) + NEU „Saphir“
- **Komplett Umbauten auch Ihrer GL 1500/6 und ST 1100 innerhalb von 4 Wochen**
- **Neue + Gebrauchte Honda Gespanne, Trikes und Solo**

Motorrad Trikes mit Führerschein Klasse 3 zu fahren!

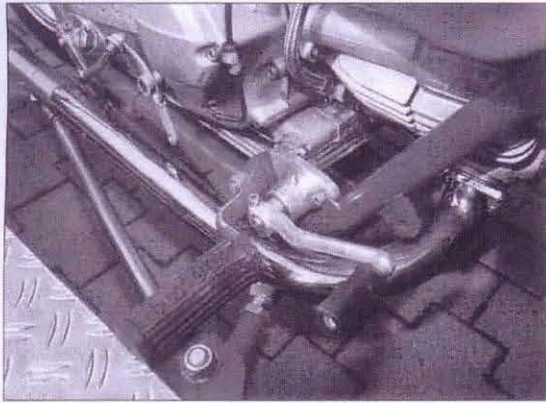
- HONDA Chopper VT 1100 C2 (Abb.)
- HONDA GoldWing 1500/6
- SUZUKI VS 800

Motorrad Service

Christoph
andl



79336 Herbolzheim am Schwarzwald, Kanaustraße 17, 076 43/40071



Alles Alu!

Aber diese Arbeit - diese unendlichen Stunden, die einen an jeder Ecke des Gespanns angrinsen! Leider muß der Erbauer los, die Zeit reicht nur zum Adressentausch und für ein paar kurze Worte. Einige Tritte - dann dieser Ton, der eher an eine offene XF als an einen Lanz-Bulldog erinnert. Die erste optische und akustische Begegnung ist kurz, aber beeindruckend, zumal dann, wenn man die phlegmatische Ausgangsbasis kennt.

Einige Wochen später wird in der bestens ausgestatteten Garage von Helmut vieles klarer.

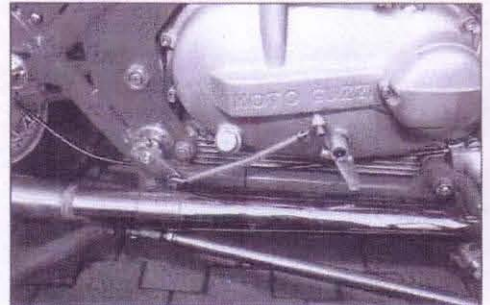
Angefangen hat es, wie bei so vielen, mit dem Wunsch nach einem alltagstauglichen klassischen Einzylinder-Italiener. Die Nuovo Falcone läuft aber schon solo derartig enttäuschend, daß es eines starken Enthusiasmus bedarf, um sie nicht sofort wieder abzustoßen. Von den versprochenen 25 bis 32 PS (je nach Prospekt) sind bestenfalls 17 bis 20 Ackergäule vorhanden. Jeder Vernunftmensch hätte nach dieser Desillusionierung schnellentschlossen verkauft und sich für ein Gespann eine andere Zugmaschine besorgt. Doch es gibt netterwei-

se eben einige Sturköpfe, die in solchen Situationen erst recht weitermachen und dafür sorgen, daß es auf Treffen immer etwas Nettes anzugucken und zu diskutieren gibt.

Das Hauptärgernis, der Motor, muß einige Modifikationen über sich ergehen lassen.

Die Schwungmasse wird um vier Kilogramm erleichtert, die Carlo-Guzzi-Gedenkminute beim Schalten darf jetzt gerne kürzer ausfallen. Gewicht wird ebenfalls bei den Ventilen gespart, die aus dem Automobilbau stammen und Acht statt Zehn-Millimeter-Schäfte haben. Ihre Steuerung übernimmt eine eigens angefertigte

Nockenwelle, da die im Handel angebotenen "Sportwellen" nur für Verdruß, nicht aber für Leistungssteigerung sorgen. Die ellenlangen Pleuellenschen ebenfalls abspecken und verrichten ihre Arbeit nun hohl und schneller.



Die Schäftung von rechts

nach links.



Für neue Ideen im
Gespannbau



Motorrad-Gespanne
ARMEC-Importeur
SUZUKI-Vertragshändler

Bleichereistraße 33 · 73066 UHINGEN
Telefon 0 71 61 - 3 21 41 · Fax 3 80 81

Die Auto-Drehstromlima wiegt auch nur einen Bruchteil des alten Boschgenerators. Sie ist preiswert zu haben und produziert nebenbei richtig viel Strom.

Der Zylinder wird aufgebohrt und mit einem BMW-R-100-R-Kolben versehen. Der ist eigentlich ein bißchen zu schwer, und zur Zeit wird im Wiseco-Programm nach Alternativen gefahndet. Aus diesen Maßnahmen ergibt sich ein Huhraum von etwa 570 Kubikzentimetern und eine Verdichtung von 10:1. Fürs erste reicht das, doch die Grenzen des Wachstums sind noch nicht erreicht. Die nächste Tuningstufe ist bereits in Arbeit, wird aber erst gezündet, wenn der Kumpel mit dem R-60-Gespann seinen R-69-S-Motor eingebaut hat.

Die Garagenregale sind jedenfalls noch voll mit Basismaterial für weitere Tuningexperimente. Die Frischluft gelangt nun durch einen 36er Dell'Orto in den überarbeiteten Kopf, und die Abgase dürfen durch einen edlen Ducati-851-Topf ins Freie entschwinden. Um den mit so viel Aufwand bearbeiteten Motor vor frühzeitigem Verschleiß zu beschützen, ist noch ein externer Ölfilter installiert und eine Extraölleitung zur besseren Schmierung der Einlaßseite des Zylinderkopfes verlegt.

Der Rest wird "nur" besonders sorgfältig montiert. Daraus erwächst ein Motor, der bei gleichem Drehzahlniveau spürbar kräftiger agiert und von seinem Piloten keine Treckerfahrermentalität mehr erwartet. Die Anzeige des digitalen Tachos spricht jedenfalls eine deutliche Sprache.

Wer soviel Arbeit in einen antiquierten Motor steckt, kann beim Chassis nicht auf Minimallösungen zurückgreifen. Das Einpersonengespann

mehr dürfen nicht mit - steht rundum auf 16-Zoll-Rädern, um den Schwerpunkt abzusenken. Nur hinten wird bald ein 15-Zoll-Rad rotieren, da der Verschleiß der schwierig zu beschaffenden 3.50 Block C von Metzler zu hoch ist.

Vorn ist eine BMW-Schwinge mit Parallelogramm-Bremsankerabstützung angepaßt, in der die alte Guzzinabe die Verzögerungsarbeit übernimmt. Anfänglich war der Nachlauf recht groß, was zur Folge hatte, daß an dem ziemlich schmalen Lenker energisch zugepackt werden mußte. Dieses Manko beseitigt nun eine - natürlich selbst erdachte und gefertigte - stufenlose Nachlaufstellmöglichkeit. Der aktuelle Wert liegt bei 20 Millimetern und verleiht dem Gespann Go-Kart-Handling.

Alle Seitenwagenanschlüsse sind selbstgefertigt, mit beiden Rahmenseiten verbunden und verteilen so die einwirkenden Kräfte gleichmäßig auf das Fahrwerk. Der Seitenwagen besteht aus einem gründlich verstärkten Velorexrahmen und hat auch eine stärkere Achse erhalten. Auf eine Bremse kann verzichtet werden, da hier kaum träge Masse vorhanden ist, die im Falle einer Notbremsung das Gespann zum Ausbrechen bringt. Eine Mitfahrmöglichkeit für lebende Wesen ist nie geplant gewesen, dafür fällt die Stirnfläche konkurrenzlos klein aus. Um bei einer Spurbreite von nur 1050 Millimetern mit diesem "Nichts" von einem Seitenwagen auch Rechtskurven bewältigen zu kön-

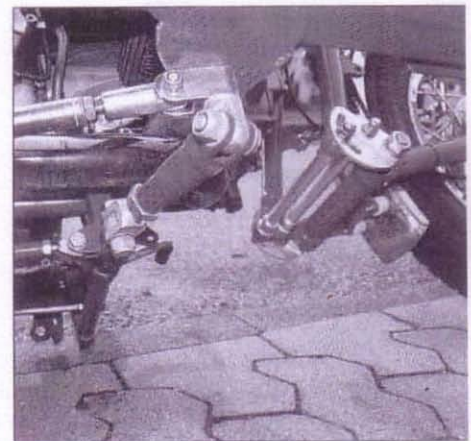
nen, ist ein Bleigewicht mit der Bodenplatte des Stützrades verschraubt. Ganz nebenbei wandert die Rechtsschaltung nach links, und das Schaltschema ist normalisiert worden, um Schaltfehlern beim Wechsel von normalen Motorrädern aufs Gespann vorzubeugen.

Die Hinterradbremse ist auf Bowdenzugbetrieb umgerüstet und die Fußrastenanlage selbstgebaut. Die so erreichte individuelle Sitzposition ist nicht so unbequem, wie sie auf den ersten Blick aussieht.

So entstand in ungezählten Stunden und ohne Rücksicht auf Marktwert oder gängige Falconegespann-Strickmuster ein ganz scharfer und wirklich neuer roter Falke, der in Sachen Fahrtechnik, Optik und Finish wohl seinesgleichen suchen dürfte. Und der nahegelegene Schwarzwald bietet mit seine kurvenreichen Straßen genügend Auslauf, um die neu erworbene Dynamik so richtig auszukosten. ■



Die Anschlüsse: Vielfach verstrebt und selbstgemacht.



BMW-Schwinge mit Nachlaufverstellung, Distanzring für den zu kurzen Guzzilenkkopf, Reibungsdämpfer übernommen.

