

Es lebe der große

H A M M E R



Einzylinder

Nicht wenige Motorradfahrer haben eine Schwäche für den großen „Hammer“, für die große „Dampframme“ = für den großvolumigen Einzylinder-Viertaktmotor. Daß diese Bauart auch heute noch nicht überholt sein kann, zeigen die phantastischen Erfolge, die mit den 500er Einzylindern immer noch beim Straßenrennsport erzielt werden. Bis vor einigen Jahren war der große Einzylinder beim Moto Cross und auch im Trialsport tonangebend. Wenn das Haus Moto Guzzi nun seine traditionelle Konstruktion (liegender Einzylinder ohv) aufs neue modifizierte und die Modellreihe „Falcone“ mit einer weiteren Entwicklung fortsetzt, dann wird man damit nicht nur bei Polizei und Behörden Liebhaber finden. Diese Bauart bevorzugt Moto Guzzi vom ersten Modell an, das jemals die Fabrik in Mandello am Comer See verließ. Es ist sozusagen das Moto Guzzi-Markenzeichen. Der liegende Einzylinder — auch von Aermacchi, Benelli (Motobi), früher Wanderer und anderen Firmen bevorzugt — hat den Vorteil guter Kühlungsverhältnisse und tiefer Schwerpunktlage der Maschine. Die neue Falcone gibt es in einer Behörden- und in einer sportlichen, zivilen Version. Die Behörden-Maschine (unsere Bilder) hat 25 PS bei 4900 U/min, Drehmoment 4,0 mkg bei 3500 U/min, die Sportmaschine 30 PS bei 5000 U/min. Hub 82 mm, Bohrung 88 mm. Kolbengeschwindigkeit bei 5000 U/min = nur 13,7 m/sec. Verdichtung 7,0. Der Motor wird mit einem Kickstarter angeworfen, zur Erleichterung des Anwerfens dient ein Ventilheber. Also urig „klassisch“. Der Handhebel für diesen Ventilheber ist genauso groß wie der Kupplungshandhebel.

Auch die Zivilmaschine wird diese Startvorrichtung haben und keinen E-Anlasser erhalten.

Das Getriebe hat vier Gänge. Gesamtübersetzung 14,04/7,87/5,46/4,37. Für diese Gänge werden folgende Endgeschwindigkeiten angegeben: 40 km/h, 72 km/h, 103 km/h und 130 km/h. Die Übersetzung zum Hinterrad beträgt 2,187 (16 Zähne am Getriebeausgang, 35 Zähne am hinteren Zahnkranz).

Die früheren Einzylinder-Modelle von Moto Guzzi hatten eine außen offen sich drehende Schwungscheibe. Die neue Falcone hat ebenso eine große Schwungmasse, diese ist jedoch hinter einer Gußabdeckung links verborgen. Wir haben nun schon alte Falcone-Fans sagen hören: „Jetzt ist das Schönste von der Maschine versteckt worden.“ Daraus geht wohl eindeutig hervor, daß ein solcher Kreis von Enthusiasten mit ganz besonderer Liebe an dieser Maschine hängt, und es stimmt, wenn man sagt, daß es den Motorrad-Bazillus und den Dampfhammer-Bazillus gibt. Das Charakteristische: der Motor zieht von unten heraus gewaltig durch, man kann auch im vierten Gang niedrige Geschwindigkeiten mit Kultur fahren. Das ganze Fahrverhalten ist ruhig und nicht nervös.

Noch einige technische Einzelheiten: Vergaser-Ø 29 mm. E-Werk 12 Volt. Umlauf-Schmierung. Radstand 1495 mm. Gewicht ca. 215 kg. Bereifung vorn und hinten 3.50—18. Vorne Telegabel mit hydraulischer Dämpfung, hinten verstellbare Federbeine. Tankinhalt 18 Liter. Importeur: Zweirad-Röth, 6949 Hammelbach über Wald-Michelbach/Odw., Telefon 0 62 53/305.

Knacks