

Das dritte Standbein

Wie aus einer Moto Guzzi Nuovo Falcone ein erschwingliches Gespann wird



Günstige, seitenwagentaugliche Klassiker sind dünn gesät, gerade wenn's ein Viertakter sein soll. Einer von ihnen ist Moto Guzzis Nuovo Falcone. Hat der urige Einzylinder das Zeug zur Zugmaschine? Wir haben nachgefragt.

Spötter erzählen oft und gerne, dass das Gespann die Nachteile von Auto und Motorrad ideal verbindet. Und tatsächlich: Wenn's regnet wird man nass auf den Dreirädern, der Vorteil der schmalen Silhouette entfällt, außerdem sind Gespanne relativ langsam und durstig, da aerodynamisch eine Katastrophe. Den wahren Fans der dreirädrigen Fortbewegung (und viele, die einmal das Vergnügen hatten, werden schlagartig zum Fan...) ist all dies herzlich egal. Ein anderes Problem trifft sie viel, viel härter: Gespanne sind teuer... Moderne Konstruktionen, die nichts mehr von der Idee des Motorrads mit

angeschraubtem Beiwagen erkennen lassen, erreichen locker die Preise gut ausgestatteter aktueller Mittelklassewagen. Und auch bei klassischen Dreirädern sieht es nicht viel besser aus: Wer sich mit dem Gedanken an Jawa- oder MZ-Zweitakter nicht anfreunden kann und auch mit den schwerfälligen Dnepr, Ural und Co. nicht warm wird, muss in Zeiten, in denen für NSU-Max- und BMW-R 25-Gespanne vereinzelt bis zu 10.000 Euro gefordert werden, schon ein wenig Phantasie entwickeln, um den Traum vom klassischen „Dreibein“ zu realisieren.

Die meisten populären Motorräder der Fünfziger und frühen Sechziger waren serienmäßig oder mit sehr geringen Änderungen „seitenwagengest“ – sie sind heute aber relativ teuer, gerade wenn sie von Hubraum und Motorleistung her für den Gespannbetrieb interessant sind. Gegen Ende der Sechziger änderte sich die Situation grundlegend: Kaum noch eine Maschine war ab Werk als Zugmaschine geeignet. Die entsprechenden „Verstärkungsmaßnahmen“ ge-

hen nicht nur ins Geld, sondern verändern oft auch die Erscheinung eines Motorrads grundlegend. Rühmliche Ausnahmen in Sachen Gespanntauglichkeit waren lediglich einige Exoten (beispielsweise die spanische Sanglas) sowie Moto Guzzi mit der V7 und der Nuovo Falcone. Eine Tatsache, die auch Georg Hollands aus Aachen nicht verborgen blieb, als er sich 1987 daran machte, ein Viertaktgespann als Nachfolger seines MZ-Dreirads zu bauen...

„Ich wollte wieder ein Gespann, einfach weil es mir der besondere Fahrspaß, der aus der Asymmetrie der Dinger resultiert, angetan hat“, lacht der 52-jährige, der sich beruflich mit hochwertigen Fahrrädern beschäftigt. „Besonders leistungsstark musste die Zugmaschine für mich nicht sein, außerdem wollte ich auch kein Vermögen ausgeben. Und so bin ich ganz automatisch auf die Nuovo Falcone gekommen. 2700 Mark hat das 1972er Motorrad damals gekostet mit gerade mal 17.000 Originalkilometern auf dem Tacho. Dazu kam dann der Seitenwagen.“

Die meisten Falcone-Gespanne fahren mit tschechischen Velorex-Booten durchs Land, manche gar mit den superleichten Duna-Beiwagen, die ursprünglich an ungarischen Pannonia montiert waren. Beide Seitenwagen passen zwar formal recht gut zur Guzzi, erschienen mir aber nicht stabil genug. Ich habe deshalb einen MZ-Superelastik-Beiwagen gewählt. Der bietet viel Platz und einen ordentlichen Kofferraum, erleichtert mit seiner klappbaren Front das Einsteigen und war 1988 noch völlig problemlos für nur 1000 Mark neu zu bekommen. Auch das ist ein Vorteil der 24-PS-Falcone: Relativ leichte Seitenwagen harmonisieren gut mit ihr – und die sind noch immer recht günstig zu haben. An einer Moto Guzzi V7 beispielsweise wäre ein MZ- oder Velorex-Boot absolut unterdimensioniert. Ein Steib TR 500 oder etwas Vergleichbares käme da nur in Frage – und da reden wir schnell von 3000 Euro und mehr.“

2700 Mark die Zugmaschine, 1000 Mark das Boot, beides zusammenschrauben und ab durch die Mitte – kann das schon alles sein? Georg Hollands schüttelt den Kopf: „Ganz so einfach ist es natürlich nicht“, stellt er klar. „Rahmen, Räder, Gabel und Schwinge, all das ist tatsächlich grundsätzlich für den Beiwagenbetrieb geeignet, aber nach meiner Erfahrung kommt man um ein paar Modifikationen nicht herum. Ich habe in die Telegabel die härteren Gabelfedern der BMW /5 eingesetzt, hinten Stoßdämpfer von Koni und zudem einen hydraulischen Lenkungs-dämpfer montiert. Weil die Räder im Gespannbetrieb starken Kräften ausgesetzt und die Speichen zudem stark gekröpft sind, ist es zudem absolut sinnvoll, verstärkte Dickendspeichen einzusetzen. Ich empfehle außerdem dringend, auch gleich verwindungssteifere Felgen einzuspeichen. Auch wenn es mir keiner so recht glauben will: Aus meiner beruflichen Erfahrung mit hochwertigen Fahrrad-Laufrädern weiß ich, dass weiche, instabile Felgen ein Hauptgrund für reißen Speichen sind. Ich habe bei einem Honda-Händler günstig Neuteile in der passenden Dimension gekauft, die, soweit ich weiß, von einer CB 450 stammen und deutlich stabiler sind. Ein Problem, das ich bis heute nicht angegangen bin, ist die vordere Duplex-Trommelbremse. Ihre Wirkung ist nicht überzeugend. Der beste Weg wäre wahrscheinlich, eine größere Trommel einzuspeichen, beispielsweise die einer Guzzi V7. Die hätte dann auch gleich ungekröpfte Speichen.“

Ab Werk kamen die zivilen Falcone Sport mit einem hinteren Kettenblatt mit 33 Zähnen daher, Hollands installierte das 35er Blatt der Behördenversion und kommt mit dieser nur geringfügig kürzeren Übersetzung heute gut zurecht. Wer allerdings oft mit voll beladenem Seitenwagen unterwegs ist oder zwei Windschutzscheiben montiert hat, sollte wohl ein noch größeres Kettenrad wählen.

Was noch fehlte, waren die Seitenwagenanschlüsse an der Maschine sowie die Verbindungsstreben. Der Wuppertaler Spezialist Edmund Peikert konnte (und kann) diese Teile praktisch ab Lager liefern. Oben wird eine



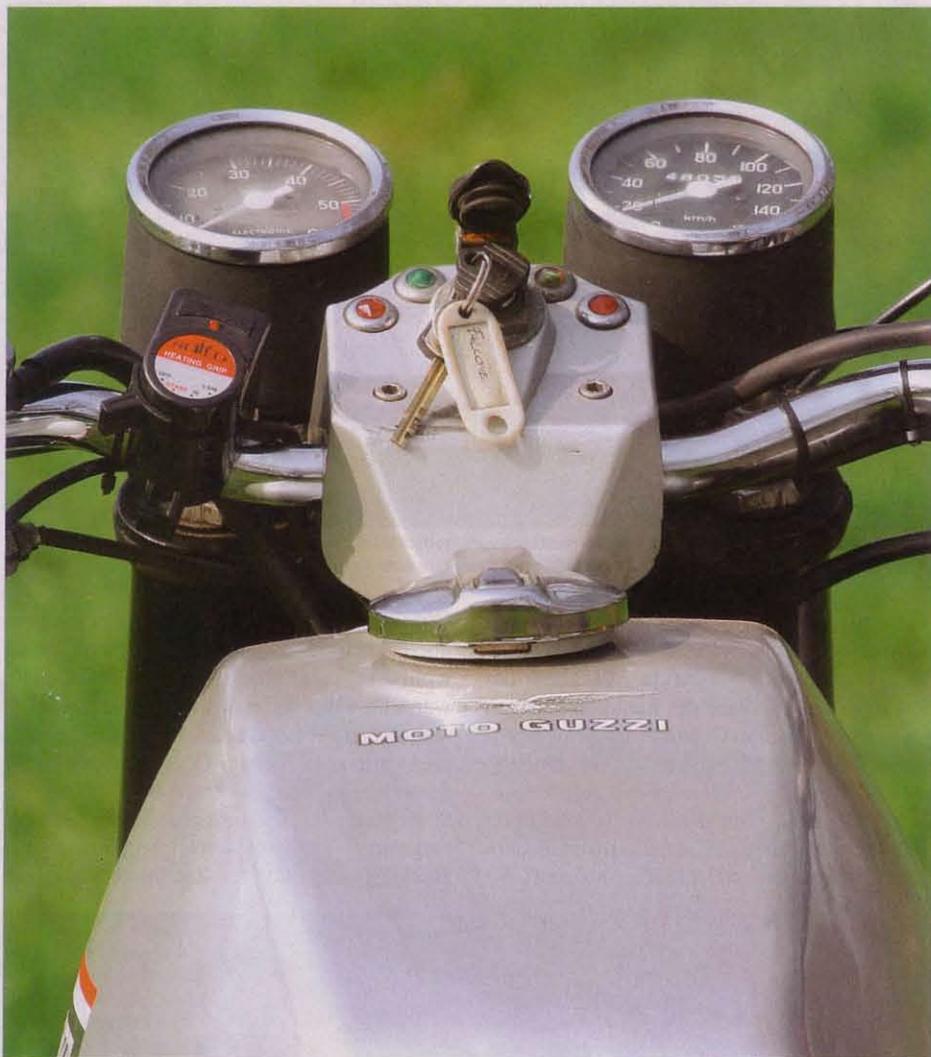
Günstige Ausgangsbasis: Falcone-Solo-Restaurierungsobjekte im Zustand fünf gibt's noch immer ab 1000 Euro. Absolut fahrbereite und zugelassene Exemplare kosten ungefähr das Dreifache

Klemmfaust direkt ans Rahmenrohr „geschellt“, eine weitere schraubte Hollands an die zu diesem Zweck verstärkte Aufnahme der Sturzbügel in der Nähe des Lenkkopfs. Unten montierte er auf dem Gewinde des Schwingenlagerbolzens einen Kugelkopf, vorne mit Hilfe eines kleinen Hilfsrahmens einen zweiten Kugelkopf. Die Kombination von Falcone Sport und MZ Superelastik hielt freilich eine Besonderheit parat. Der serienmäßige Auspuff der

Guzzi ist ziemlich spektakulär geformt mit zwei übereinanderliegenden Schalldämpfern, die sowohl der möglichst gerade und kurz gewünschten Verbindung von Boot und Maschine „unten hinten“ im Weg sind als auch dem Superelastik-spezifischen Querstabilisator, der Seitenwagen- und Hinterradschwinge miteinander verbindet. Hollands ging den Weg des geringsten Widerstands und montierte einen Fischschwanz-Dämpfer. Zur motorradseitigen



Einstellungssache: Wer es eilig hat, sitzt falsch auf dem „Falken“ – gerade dann, wenn noch ein Beiboot an ihm hängt. „Aber es ist ein herrliches Gerät, um damit entspannt über kleine Landstraßen zu wandern“, sagt der Besitzer, der mit seinem Dreirad schon bis Andalusien reiste



Voll ausgestattet: das Cockpit der Falcone Sport. Das häufigere Behördenmodell hat nur einen Tacho



Stabil: Gabel, Rahmen und Schwinge genügen unverändert den Gespannanforderungen



Lieber kürzer: Unterschiedliche hintere Kettenräder erlauben die Anpassung der Übersetzung



Achillesverse: Der Zylinderkopf ist thermisch hoch belastet und bietet Raum für Optimierungen



Aufnahme des Querstabis bohrte der Guzzi-Mann ein Loch in die Schwinge und lötete eine Hülse ein – „die Schwinge ist so ausreichend dimensioniert, dass es da keine Probleme gibt.“

Ausreichende Dimensionierung – dies ist das immer wiederkehrende Thema bei der gesamten Betrachtung der Nuovo Falcone, die es nicht umsonst auf 214 Kilo Leergewicht (!) bringt... Lichtmaschine – genauer gesagt Dynastarter – und Batterie haben annähernd die Ausmaße von Autoteilen, und auf den ersten Blick meint der Betrachter es mit einem 1000-Kubik-Einzyylinder zu tun zu haben, so riesig wirkt das 499-Kubik-Aggregat (Bohrung x Hub: 88 x 82 Millimeter) mit der außenliegenden, aber unter einer Abdeckung verborgenen Neun-Kilo-Schwungscheibe. Auch im Inneren des Motors geht's nach dem Motto „Darf's etwas mehr sein?“ zu: Die wälzgelagerte Pleuellager ist riesig, ihre Hauptlager (rechts ein Kugellager, links auf der Schwungradseite ein Tonnenrollenlager) passen kaum in eine Handfläche, aus dem Material des gleitgelagerten Pleuels gießen heutige Hersteller gleich ein paar Exemplare und die Ventile muten mit ihren Zehn-Millimeter-Schäften wie Landmaschinentechnik an.

„So klingt die Falcone übrigens auch“, lacht Hollands, betätigt den Choke, zieht den Dekompressionshebel und drückt auf den Starterknopf. Irgendwie mühelos dreht der Dynastarter den Eintopf durch, und nach gefühlten vier oder fünf Pleuellagerumdrehungen ist es dann auch schon da, dieses unnachahmliche

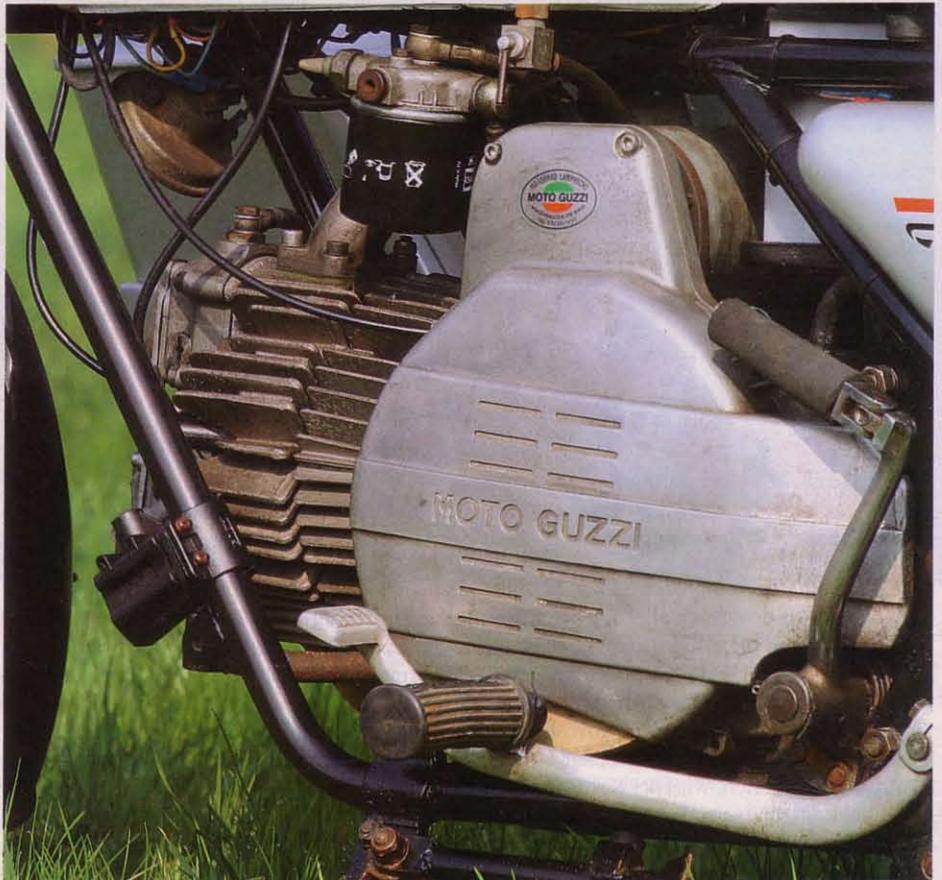


Idealer Partner: Der MZ-Seitenwagen mit seinem klappbaren Einstieg ist komfortabel und bietet relativ viel Platz, auch für Gepäck. Die serienmäßige Bremse des Superelastik-Beiboots legte der Falcone-Mann still

Geräusch: kult, kult, kult, kult – tatsächlich, das Ding tönt bei 600 U/min Standgas wie ein guter alter Bulldog – und geradeso, als wäre es für die Ewigkeit gebaut.

„Das ist nur bedingt richtig“, schränkt der Aachener Guzzi-Fan ein. „Auch die Überdimensionierung von Motorteilen kann nämlich zum Problem werden, etwa beim Ventiltrieb. Vor allem die Ventile sind so schwer, dass sie die gesamte Mechanik von der Nockenwelle bis zu den Kipphebeln unnötig beanspruchen. Dazu kommt eine gelinde gesagt konstruktiv optimistische Ölversorgung des Einlassventils in dem thermisch hoch belasteten Kopf... Vor etlichen Jahren ist mir deshalb auf dem Weg zu einem Treffen ein Ventil stecken geblieben. Ansonsten ist negativ eigentlich nur noch zu sagen, dass der Motor ab Werk ohne wirksame Ölfilterung daherkommt.“

Bis zum Zeitpunkt des Ventilschadens hatte Hollands, was den Antrieb angeht, keinerlei Kummer gehabt, nun wurde er mit dem Motor bei Jürgen Lamprecht in Winterhausen vorstellig, der den Kopf auf leichtere Ventile umbaute und eine zusätzliche Ölleitung zum Einlassventil vorsah – ein Nebenstromölfilter war bereits installiert. Der fränkische Falcone-Experte nennt auf die Frage nach Schwachstellen der Konstruktion exakt die gleichen Punkte, die Hollands anführt: „Ölversorgung und Zylinderkopf. Wer einen Motor neu aufbaut, sollte unbedingt einen Hauptstromfilter installieren, und wer einen guten Motor hat, auch. Der Umbau-



Und darum geht's: Wenn sich das riesige Neun-Kilo-Schwungrad unter der Abdeckung erst mal dreht, glaubt man, einen Lanz laufen zu hören. Die Leistungscharakteristik des großen Single ist einzigartig



Angenehmer Partner: Unterm Strich kann Georg Hollands von seinem Falcone-Dreirad fast nur Positives berichten. Einen Tipp hat er freilich noch für Interessenten parat: „Ich rate jedem, die serienmäßige Bordelektrik gründlich zu überarbeiten. Schalter, Sicherungskasten, Kabelverbindungen – all das taugt ab Werk nicht viel. Und das eine oder andere Relais kann auch nicht schaden...“



satz kostet knapp 200 Euro, er kann installiert werden, ohne den kompletten Motor zu zerlegen. Die Lebenserwartung aller Triebwerksteile steigt dadurch drastisch. Beim Kopf ist die Sache etwas komplizierter, auch Wartungsmängel kommen ins Spiel. Vor allem, weil die mit 6,7:1 sehr niedrig verdichtete Nuovo Falcone bei höheren Drehzahlen mit extremen 44 Grad Frühzündung operiert, wird der Kopf sehr heiß. Die Fliehkraftzündversteller funktionieren nur noch in den seltensten Fällen einwandfrei, so dass es passieren kann, dass man unbemerkt mit noch mehr Frühzündung durch die Gegend fährt, wenn man seine Zündung nur statisch mit

der Prüflampe einstellt. Und wenn dann vielleicht noch das Ventilspiel zu knapp, der Vergaser ein wenig zu mager abgestimmt und irgendein Nachrüstauspuff montiert ist, der die Wärmeabfuhr erschwert, reißt schnell ein Ventil ab. Die Gussqualität der Köpfe ist zudem sehr unterschiedlich, ich vermute, weil Guzzi hier mit Recycling-Material gearbeitet hat. Manche Köpfe sind sehr weich, so dass sie sich trotz korrektem Anzugsmoment schnell lösen können. Wenn die Kopfdichtung schwitzt oder gar in kaltem Zustand durchbläst und sich das Ventilspiel schnell verändert, ist das ein Alarmsignal, das nicht ignoriert werden sollte.“

Dann ist also nichts dran, an den Erzählungen vom unzerstörbaren Trecker namens Falcone? Jürgen Lamprecht relativiert seine Kritik: „Doch, 90 Prozent des Antriebs sind unzerstörbar, und der Rest ist in den Griff zu bekommen. Zusätzlich zum Hauptstromölfilter rate ich meiner Kundschaft zu einer elektronischen Kennlinienzündanlage, die die thermischen Probleme reduziert. Wer die Investitionen nicht scheut, sollte über leichtere Ventile, bessere Bronzeführungen und über die Direktschmierung des Einlassventils nachdenken. Die leichteren Ventile erlauben es, die Federrate der Ventilsfedern praktisch zu halbieren, was dem gesamten Ventilttrieb enorm gut tut. Wer zudem etwas mehr Leistung sucht, kann mit einem Domkolben für höhere Verdichtung sorgen. Der Kurbeltrieb verkraftet das problemlos, und weil der Zündzeitpunkt dann zurückgenommen werden kann, sinkt die thermische Belastung. Wenn bei einem solchen Umbau der vertikal geteilte Motor einmal sorgfältig zusammengebaut wird – was ab Werk nicht immer passierte – hat man mit großer Sicherheit ein Leben lang Ruhe, wenn man die Falcone nicht als Rennfahrzeug missversteht.“

Georg Hollands Falcone zumindest machte seit der Überholung keine größeren Probleme mehr. Gut 30.000 Kilometer hat der Aachener mit seinem „Falken“ hinter sich gebracht, im Alltag und auf Langstrecke mit einem Reisetempo von knapp 100 km/h. „Die Rechnung ist aufgegangen“, sagt er, „die Guzzi war unterm Strich ein relativ günstiges Gespann. Aber wer ein Falcone-Dreirad nur unter dem Kostenaspekt sieht, tut diesem Motorrad unrecht. Hören sie doch nur mal: Macht nicht allein dieser Klang süchtig?“

**Text: Lars Rosenbrock
Fotos: Klaus Weber**