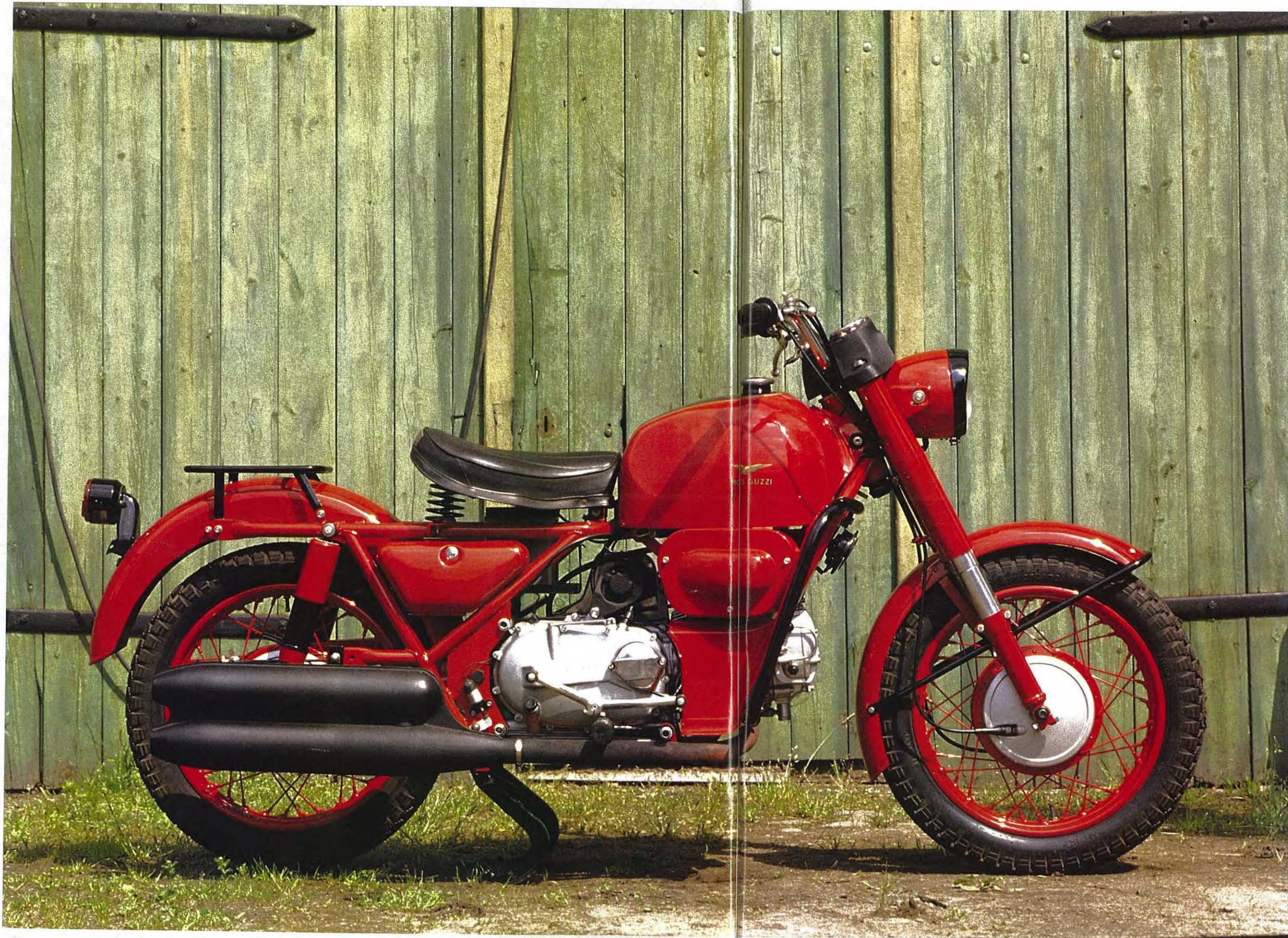




# Der Adler breitet die Flügel aus

Wie Phoenix aus der Asche erheben sich die Adler auf den beiden alten Guzzis. Ein Italo-Fan aus dem hohen Norden restaurierte die Veteranen. Jetzt glänzen sie wieder wie fabrikneu





**Nuovo Falcone:  
Biedermann  
im feuerroten  
Brandstifter-  
Look**

25 PS bei 4.800  
U/min leistet der  
liegend einge-  
baute 500er-Ein-  
zylinder der Falcone.  
Im Leerlauf kann  
man jeden Takt des  
Motors mitzählen





Das waren  
noch Zeiten!  
Mit zwei  
V7 und der  
Falcone  
unterwegs

Jede der drei  
Guzzis hat fast 20  
Jahre auf dem  
Buckel. Sie verrichten  
immer noch zuver-  
lässig ihren Dienst



**W**elcher Guzzi-Fan träumt nicht davon? Nur einmal eine Runde mit den legendären alten Maschinen drehen, etwa einer V7, nach den ersten Tests von der begeisterten Fachpresse »Bahnburner« getauft, oder einer Falcone mit dem liegend eingebauten Einzylinder-Motor. Günter Flincker-Kuhlmann schraubt für uns die Zeit um fast zwanzig Jahre zurück. Aus seiner Sammlung stammen die beiden Veteranen, eine weiße V7, Baujahr 1969, und die etwa gleich alte, feuerrote Nuovo Falcone, mit denen wir einen Ausflug in die gute, alte Motorradzeit machen können.

1983, auf einer Reise durch den Süden Italiens, entdeckte der Norddeutsche auf einem Hinterhof, unter einem großen Berg Schutt vergraben, einen rostigen Schrotthaufen, der noch entfernte Ähnlichkeit mit einer V7 Spezial aufwies. Der Tank war verbeult, die Sitzbank zerrissen und durch die verbogenen Speichenräder wucherte das Unkraut. Doch der Motor ließ sich noch durchdrehen und sprang nach vielen vergeblichen Versuchen schließlich sogar an.

Beim Klang der beiden Laffranconi-Tüten erinnerte sich Flincker-Kuhlmann wehmütig an sein erstes Motorrad, eben eine solche V7 Spezial, Baujahr 1974. Kurzentschlossen kaufte er nach zähen Verhandlungen den heruntergekommenen Veteranen und nahm ihn mit nach Hause. Dort verhalf der gelernte »Eisenwerker« dem Zweizylinder zu neuem Glanz.

Doch kaum war der frische Lack auf der V7 getrocknet, schwatzte ein begeisterter Freund solange auf ihn ein, bis er ihm das gute Stück schließlich verkaufte. Von der Nachfrage nach der alten Maschine überrascht, wandte er sich an Guzzi-Werkstätten und Restaurateure und bot ihnen an, sie mit Rohma-



Brigitta und Günter Flincker-Kuhlmann wohnen in einem umgebauten Mercedes-Bus.

terial, sprich alten Maschinen aus Italien, zu versorgen. Die angesprochenen Betriebe zeigten sich von seiner Idee begeistert. »Bring' mit, soviel du tragen kannst« hieß es.

Doch als er ein paar Wochen später mit zwölf Motorrädern, sovielen paßten auf seinen LKW, vor der Tür stand, machten die Firmen einen Rückzieher, Flincker-Kuhlmann blieb auf den Veteranen sitzen. Notgedrungen machte er sich selbst an die Arbeit, restaurierte und verkaufte alle Maschinen.

Daraufhin fanden immer mehr Guzzis auf seinem Lasten den Weg nach Henstedt-Ulzburg, wo Günter V7 und Falcone in einem unbeheizten Stall auf dem Hof seines Vaters technisch und optisch auf Vordermann brachte.

Doch mit der Zeit hielt ihn die Kundschaft, die nur so zum Gucken, Tratschen und Biertrinken kam, immer mehr von der Arbeit ab. Also »brauchten wir ein Ladenlokal, um die Leute aus der Werkstatt fernzuhalten.«

Dieser Laden sollte etwas ganz Besonderes sein. So entstand die Idee, nicht nur

mit den Guzzis zu handeln, sondern auch Kunst rund ums Motorrad zu zeigen und natürlich auch zu verkaufen.

Zunächst bot sich ein Ladenlokal in Hamburg, doch da war die Eingangstür so schmal, daß jedesmal der Lenker von den Motorrädern abmontiert werden mußte. Seit März dieses Jahres findet man »Biker's Galerie« nun in Henstedt-Ulzburg, etwa 30 Kilometer nördlich von Hamburg, direkt an der B 433.

Bei einer Tasse Kaffee, inmitten von Bildern, alten Motorrädern und ausgefallenen Ledersachen, erinnern wir uns an die Geschichte der beiden Guzzis. Bereits 1921 stellte Guzzi mit dem »Tipo Normale«, konstruiert von Carlo Guzzi, die erste Maschine mit einem liegend, in Fahrtrichtung eingebauten Einzylinder-Viertaktmotor, vor. Charakteristisch für diese Motoren war die außenliegende Schwungscheibe, die für so manches durchgeschliffene Hosenbein und einen beeindruckenden Langsam-Leerlauf sorgte.

Die bekannteste Guzzi mit dem Halbliter-Einzylinder ist

die Falcone, die von 1950 bis 1967 in vielen verschiedenen Varianten gebaut wurde. Ende 1969 brachte Guzzi eine Neue: Die »Nuovo Falcone«, mit gekapselter Schwungscheibe und einem modernen, soliden Fahrwerk. Zunächst gab es sie nur in der Behördenausführung, ab 1971 auch in einer zivilen Version. Bis 1976 lief die Maschine mit dem legendären Triebwerk von den Bändern in Mandello del Lario.

Lange vorher, bereits Mitte der sechziger Jahre, dachte man bei Guzzi über ein Nachfolgemodell für die Falcone, speziell für Militär und Polizei nach. Konstruiert wurde die Maschine von Ingenieur Giulio Cesare Carcano, der einige Jahre zuvor den berühmten Achtzylinder-Rennmotor geschaffen hatte.

Die Bezeichnung V7 erhielt die neue Maschine wegen ihres längs eingebauten Zweizylinder-V-Motors mit rund 700 ccm, der bis dahin in der militärischen Zugmaschine 3x3 Dienst getan hatte. 42 PS bei 6.000 U/min leistete der stoßstangengesteuerte, robuste Motor. Damit erreichte der

große Tourer eine Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h. 1967 standen die ersten Modelle in den Schaufenstern der Guzzi-Händler.

1976 wurden die letzten V7 gebaut, allerdings nur noch in einer Behördenausführung. Die letzte zivile Version lief 1974 vom Band. Die Maschine legte den Grundstein für eine ganze Motorengeneration mit dem Zweizylinder-V-Motor, der mit vielen Verbesserungen auch noch die aktuellen Modelle aus Mandello befeuert.

Unsere beiden Guzzis taten früher einmal bei der italienischen Polizei Dienst. Nach der Ausmusterung landeten sie auf einem Schrottplatz, wo sie langsam verrotteten. Nachdem Günter sie dort entdeckt und nach Henstedt transportiert hatte, zerlegte er sie bis zur letzten Schraube. Alle Metallteile wurden sandgestrahlt, Rahmen, Tank und Seitendeckel neu lackiert. Die Schrauben wurden durch solche aus Edelstahl ersetzt, der Kabelbaum komplett erneuert. Jetzt erstrahlen die beiden Maschinen wieder in frischem Glanz, so, als wären sie gerade erst durch die Werkstore gerollt.

Nachdem wir soviel Benzin geredet haben, soll es nun endlich losgehen. Fotograf Klaus entscheidet sich für die weiße V7, mein Herz schlägt für den feuerroten Einzylinder. Leichte Befürchtungen, beim Anklicken der Falcone auf dem Garagendach zu landen, erweisen sich zum Glück als unbegründet. Nach einiger Übung springt sie beim ersten Tritt auf den links angebrachten Kickstarter an, ohne Schläge auszuteilen.

Mit etwa 300 U/min stampft der liegend eingebaute Viertakter im Leerlauf vor sich hin. Zwischen den Verbrennungstakten hört man deutlich das Schnorcheln des Dellorto-Vergasers, dazu das metallische Tickern der Ventile und der ellenlangen Stö-

ßelstangen. Dumpf wummernd entläßt der Doppelrohrauspuff die Abgase ins Freie.

Klaus auf der V7 hat es da leichter. Ein Druck auf das Anlasserknopfchen, und der Marelli-E-Starter wuchtet die Kurbelwelle des Zweizylinders kräftig herum. Mit dem typischen Trab eines V-Motors nimmt der rüstige Veteran seine Arbeit auf.

Bei beiden Maschinen ist der Schalthebel auf der ungewohnten rechten Seite des Viergang-Getriebes angebracht. Anfangs bringen wir die Gänge nur mit deutlich vernehmbarem Krachen und Ratschen hinein. Mitleidige Mienen von Passanten sind die Folge: »Naja, die Jungs lernen es auch noch.« Die ro-

## Biker's Galerie

Biker's Galerie gibt es seit 1986. Seit März dieses Jahres findet man den Laden von Brigitta und Günter Flincker-Kuhlmann in Henstedt-Ulzburg, etwa 30 Kilometer nördlich von Hamburg, direkt an der B 433.

Günter Flincker-Kuhlmann restauriert alte Moto Guzzi V7 oder Nuovo Falcone, die er direkt aus Italien bezieht. Der Kunde kann zwischen verschiedenen Restaurierungsstufen wählen. Für rund 2.000,- DM ist schon eine Falcone zu haben, die dann zwar nicht in Topzustand, immer jedoch fahrbereit und mit einem TÜV-Stempel versehen ist. Nach oben sind den Preisen keine

## Die Motorräder

**Moto Guzzi V7:** Leistung 42 PS bei 5.800 U/min, Hubraum 703 ccm, luftgekühlter Zweizylinder-V-Motor, Zweischeiben-Trockenkupplung, Vierganggetriebe, Kardanantrieb, Doppelschleifen-Rohrrahmen, Trommelbremsen, Leergewicht 234 kg, Höchstgeschwindigkeit 170 km/h, Preis im restaurierten Zustand ca. 11.000,- DM.

## »Biker's Galerie« schraubte für uns die Zeit um zwanzig Jahre zurück

Grenzen gesetzt. Wer's mag, kann sich auch eine Guzzi mit Blattgoldauflage bestellen.

Biker's Galerie bietet Künstlern, die sich mit dem Thema Motorrad beschäftigen, Ausstellungsmöglichkeiten an und verkauft die Bilder und Collagen auch für sie.

Außer alten Motorrädern und neuen Bildern bietet Biker's Galerie viele Geschenkartikel rund ums Motorrad an. Wer für den nächsten Geburtstag eines Freundes eine nette Kleinigkeit sucht, findet mit Hilfe von Brigitta Flincker-Kuhlmann bestimmt etwas Passendes.

**Moto Guzzi Falcone:** Leistung 25 PS bei 4.800 U/min, Hubraum 499 ccm, luftgekühlter Einzylinder-Motor, Mehrscheiben-Naßkupplung, Vierganggetriebe, Kettenantrieb, Doppelschleifen-Rohrrahmen, Trommelbremsen, Leergewicht 219 kg, Höchstgeschwindigkeit 125 km/h, Preis im restaurierten Zustand ca. 7.500,- DM.

busten Getriebe nehmen uns den rauhen Umgang nicht übel und nach einiger Eingewöhnung, immer die gewaltigen Schwungmassen der betagten Motoren vor Augen, klappt es dann doch ganz ordentlich.

Natürlich sind die Oldtimer keine Leisetreter, Geräuschvorschriften gab es damals noch nicht, erst recht nicht in Italien. Wenn wir sonor ballend durch Ortschaften rollen, ab und zu mit einem kräftigen Patschen aus dem Luftfilterkasten, fliegen die Köpfe der Fußgänger nur so herum. Doch in ihren Blicken lesen wir nur Erstaunen und wohlwollende Aufmerksamkeit. Besonders die Falcone mit ihrem Bumm-Bumm-Leerlauf erregt immer wieder Aufsehen, wenn wir vor einer Ampel bremsen müssen.

Apropos Bremsen: Sie sind vorhanden, können aber dem Vorwärtsdrang der weit über 200 Kilogramm schweren Maschinen nur wenig Einhalt gebieten und brauchen außerdem eisenharten Zugriff. Vorausschauende Fahrweise und viel Abstand zum Vordermann sind angesagt. Mit dem nötigen Quentchen Ruhe und Gelassenheit sowie der richtigen Einstellung zur antiken Technik bereiten die Veteranen viel Fahrspaß.

Für uns ist die Tour mit den Oldtimern ein sehr intensives Erlebnis, eine Synthese aus dem Erleben von Natur und Technik. Beim Abschied streichen unsere Blicke wehmütig über die barocken Formen der Guzzis. Haben wir nicht vielleicht doch genügend Geld auf der hohen Kante, um uns die Reise in die Vergangenheit jeden Tag leisten zu können? Rund 11.000,- DM müßte Klaus an »Biker's Galerie« überweisen, wollte er seinen Traum von einer weißen V7 Wirklichkeit werden lassen. Mein Geldbeutel wäre um 7.500,- DM für die rote Falcone schmaler.

Wolfgang Zeyen