

# MOTO GUZZI "Nuovo



*Proposta ad un prezzo alquanto contenuto, cui fa seguito un limitatissimo costo d'esercizio, la versione militare della nuova monocilindrica di Mandello è molto robusta e confortevole, quindi particolarmente indicata per il turismo a largo raggio.*



# Falcone" 500

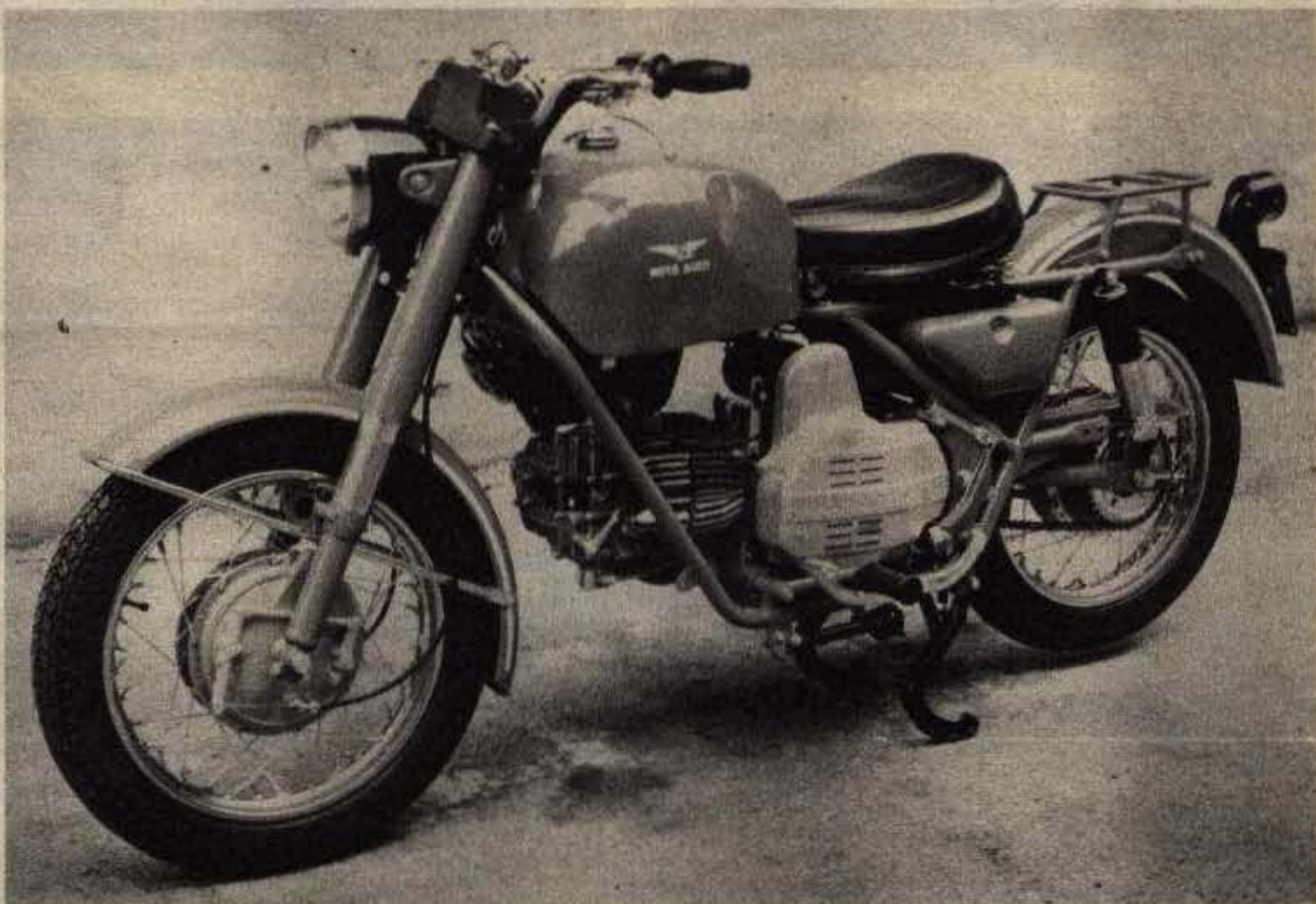
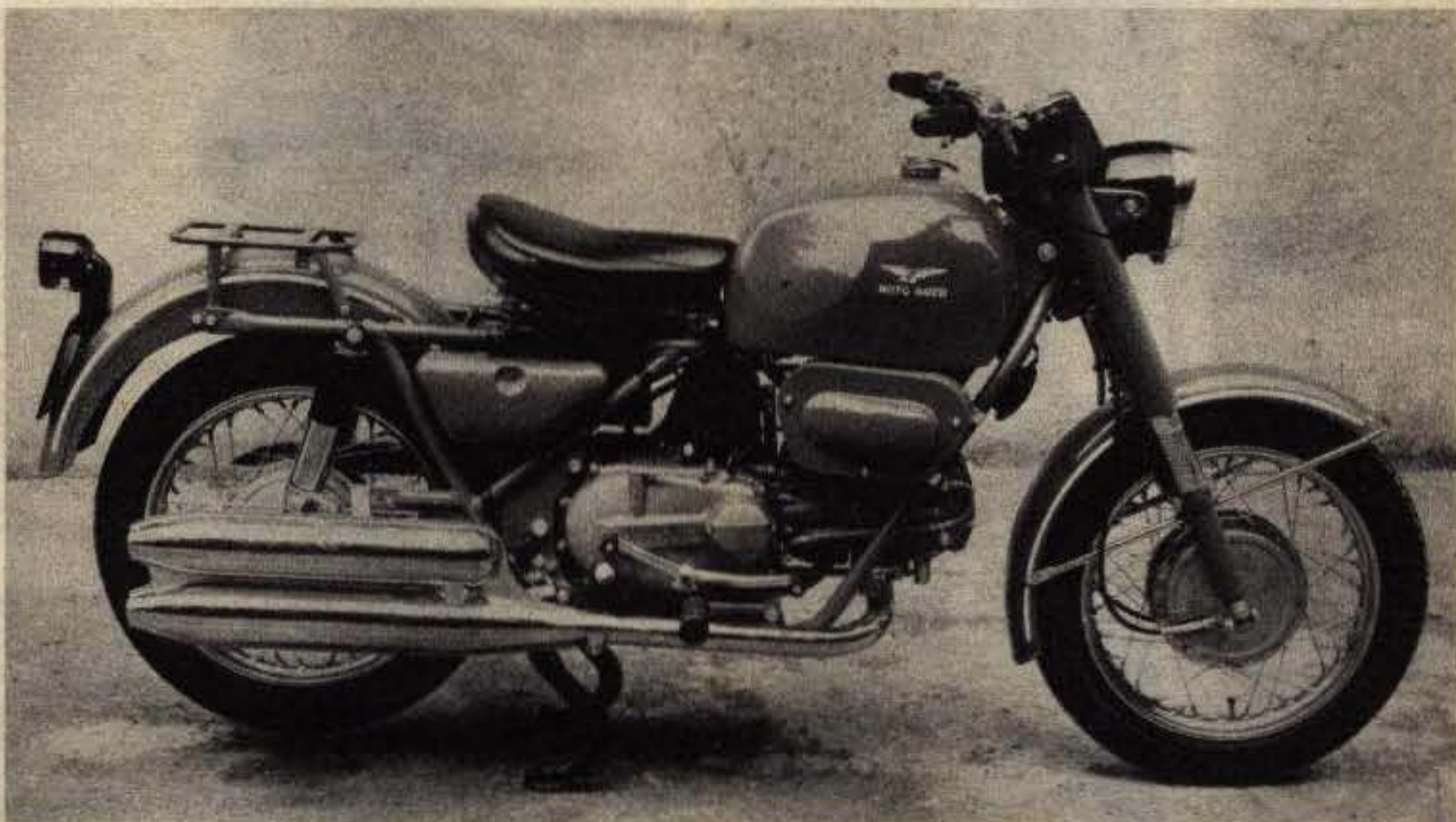
**S**iete stati in doveroso pellegrinaggio allo scorso motosalone di Milano? Sì? Bene, allora avrete avuto senz'altro la piena conferma di una sensazione che certamente si era già andata delineando da tempo nel vostro «animus motociclisticus» (scusate il latino maccheronico!), e cioè che malgrado l'innegabile fascino delle bicilindriche, delle tricilindriche e delle quattro cilindri, le «mono» di grossa cilindrata sono oggetto di crescente interesse per le loro intrinseche doti di economicità, semplicità e leggerezza, non disgiunte da prestazioni che pur senza attingere sublimi altezze (il più delle volte praticamente irraggiungibili) sono tuttavia soddisfacenti.

Bastava vedere ad esempio l'affollamento, nello stand della Moto Guzzi, attorno al «Nuovo Falcone» 500, presentato nella duplice veste militare e civile; e chi si contendeva i migliori punti d'osservazione non erano soltanto i fedelissimi delle grosse monocilindriche mandelliane, felici che la tradizione continuasse sotto un profilo più moderno, ma tanta altra gente che magari con la Moto Guzzi non aveva mai avuto alcuna intimità ma che si dimostrava quanto mai interessata a queste nuove realizzazioni.

Da allora, sono ormai passati parecchi mesi e la Moto Guzzi è stata così impegnata a soddisfare le richieste dei corpi militarizzati (consegnando in questo periodo oltre 3000 macchine) che non ha ancora avuto il tempo di impostare la produzione in serie della versione civile, la quale dovrebbe comunque fare la sua attesa comparsa entro la fine dell'anno.

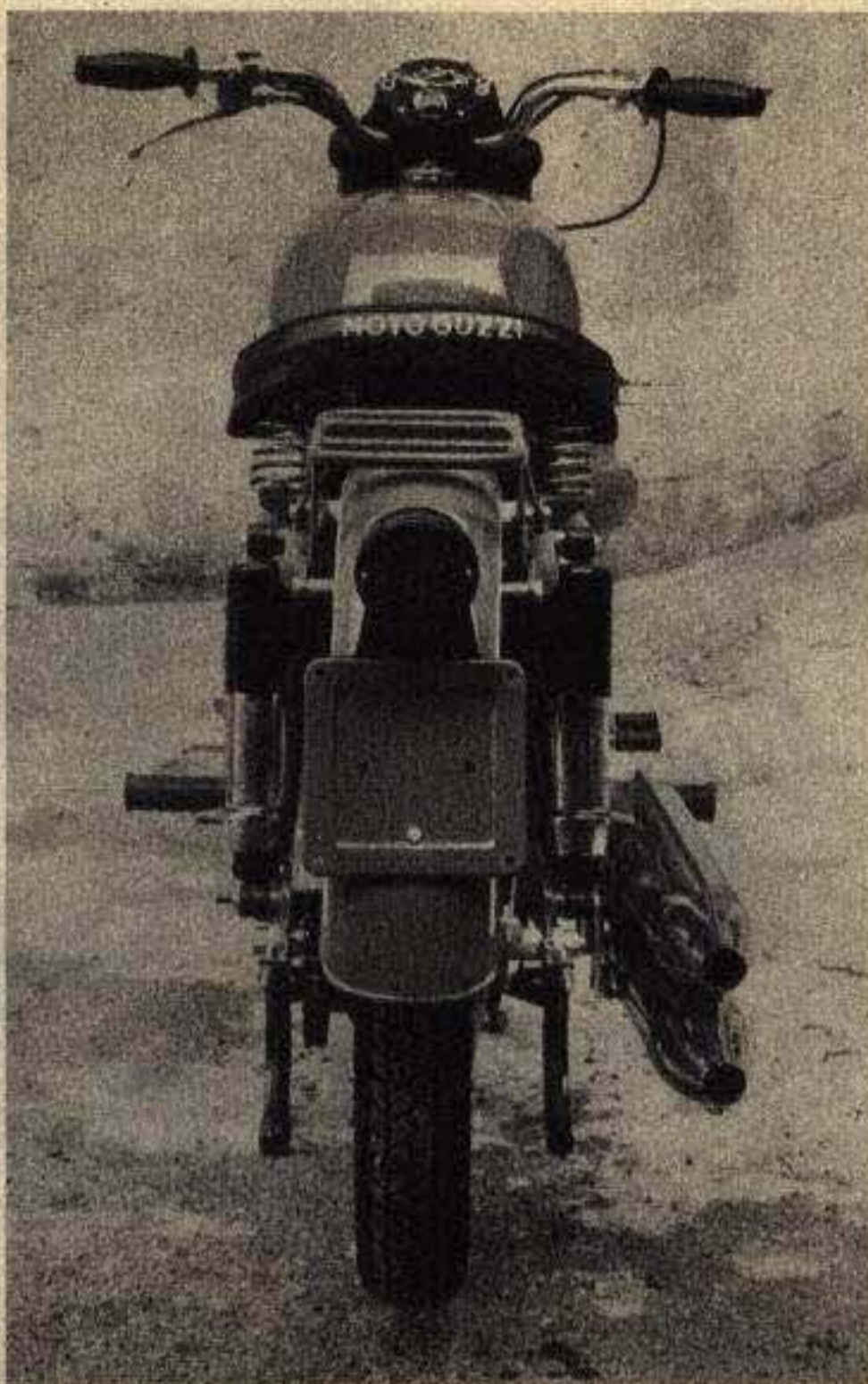
Però, non volendo prolungare la sofferenza dei numerosissimi privati che si consumavano nel desiderio di avere presto il «Nuovo Falcone», all'inizio della estate la Casa di Mandello giungeva alla decisione di porre in vendita per il momento la versione militare e così anche noi, che ci eravamo «prenotati» per quella civile, ad un certo punto ci siamo visti offrire una macchina come quella usata dal carabiniere Rossi, dall'agente della Stradale Bianchi o dal finanziere Neri. Naturalmente non abbiamo rifiutato l'offerta, anzi ne abbiamo abbondantemente approfittato, al punto da effettuare anche un viaggetto in Cecoslovacchia di cui diciamo a chiusura di queste note.

Accingendoci a illustrare e valutare la macchina della nostra lunga prova, è quindi opportuno tener presente che certe sue caratteristiche tecniche, estetiche e funzionali sono state volute dalle autorità militari (ad esempio la particolare rapportatura interna del cambio e le limitate prestazioni velocistiche) mentre il



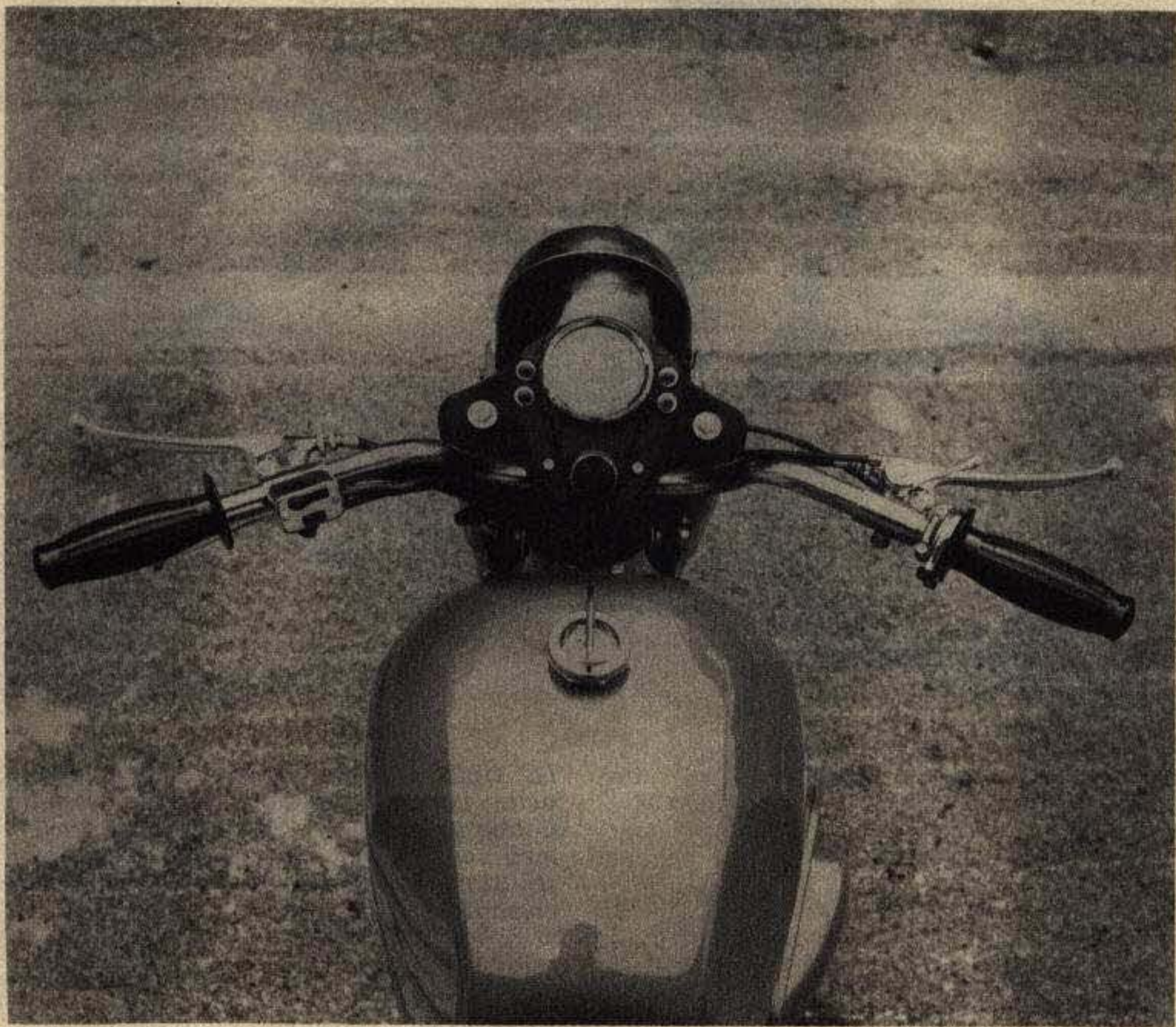
*La tipica linea del «Nuovo Falcone» nella versione militare ora in vendita anche ai civili. È disponibile in tre colori: verde oliva, blu scuro e rosso, quest'ultima con le svastiche del serbatoio cromate.*

## MOTO GUZZI "Nuovo Falcone" 500



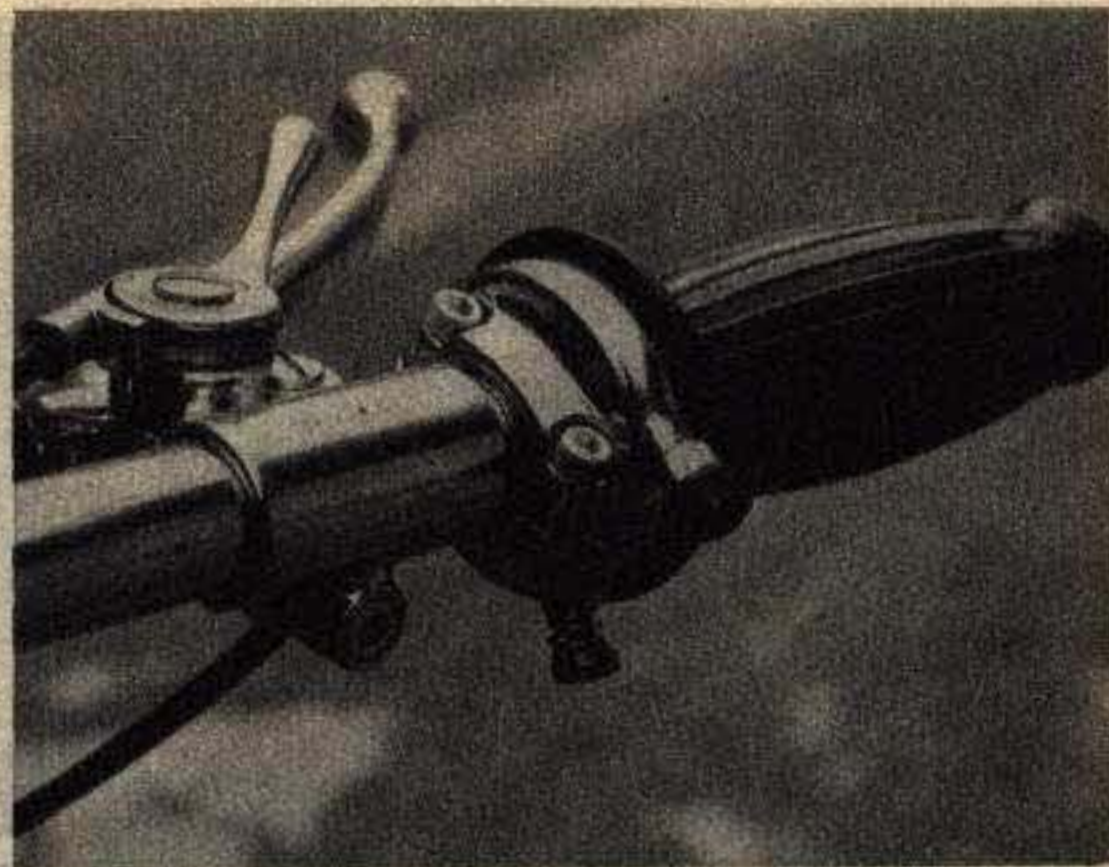
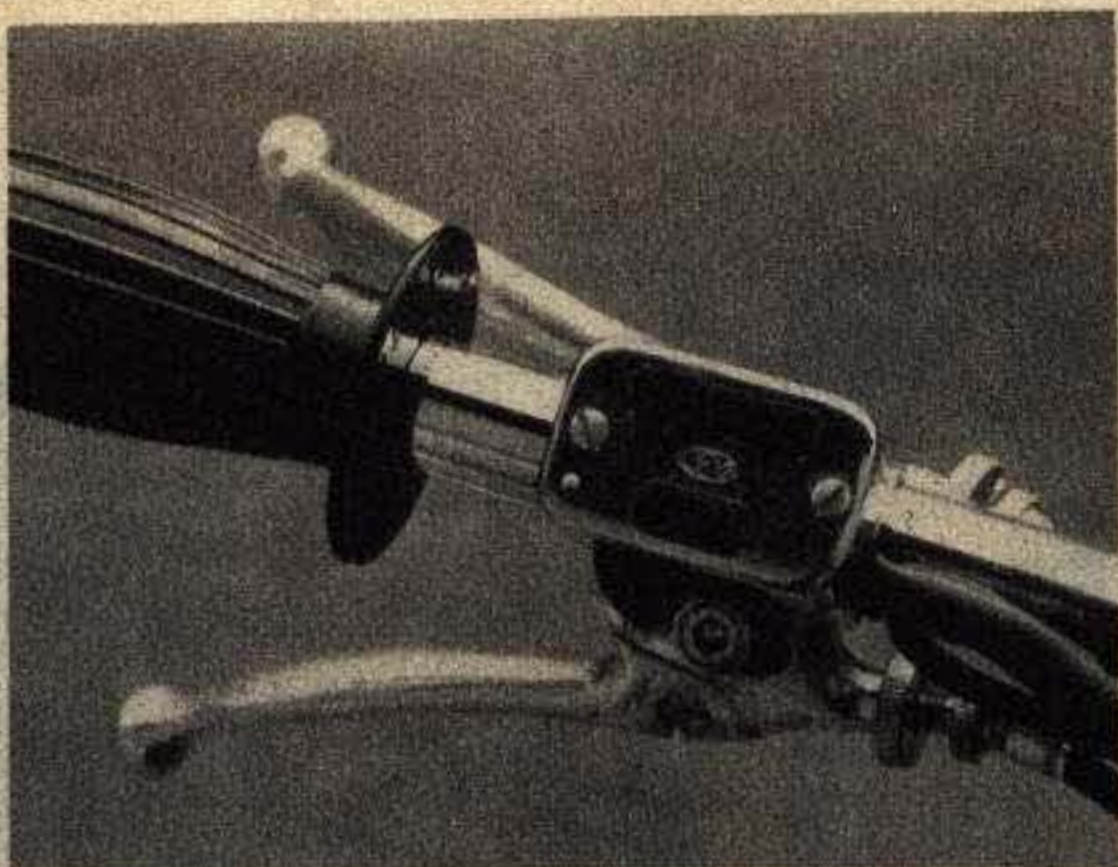
Nelle viste di fronte e da tergo fanno spicco il cruscotto sopra il fanale, il manubrio ampio e rialzato, il doppio silenziatore e le generose dimensioni del serbatoio e della sella.

Anche nella vista dall'alto si evidenzia il voluminoso serbatoio. Le ottime leve hanno la montatura a bracciale e le manopole sono del tipo a botticella. I registri per i grossi cavi del freno anteriore e della frizione sono abbastanza agevolmente azionabili a mano.

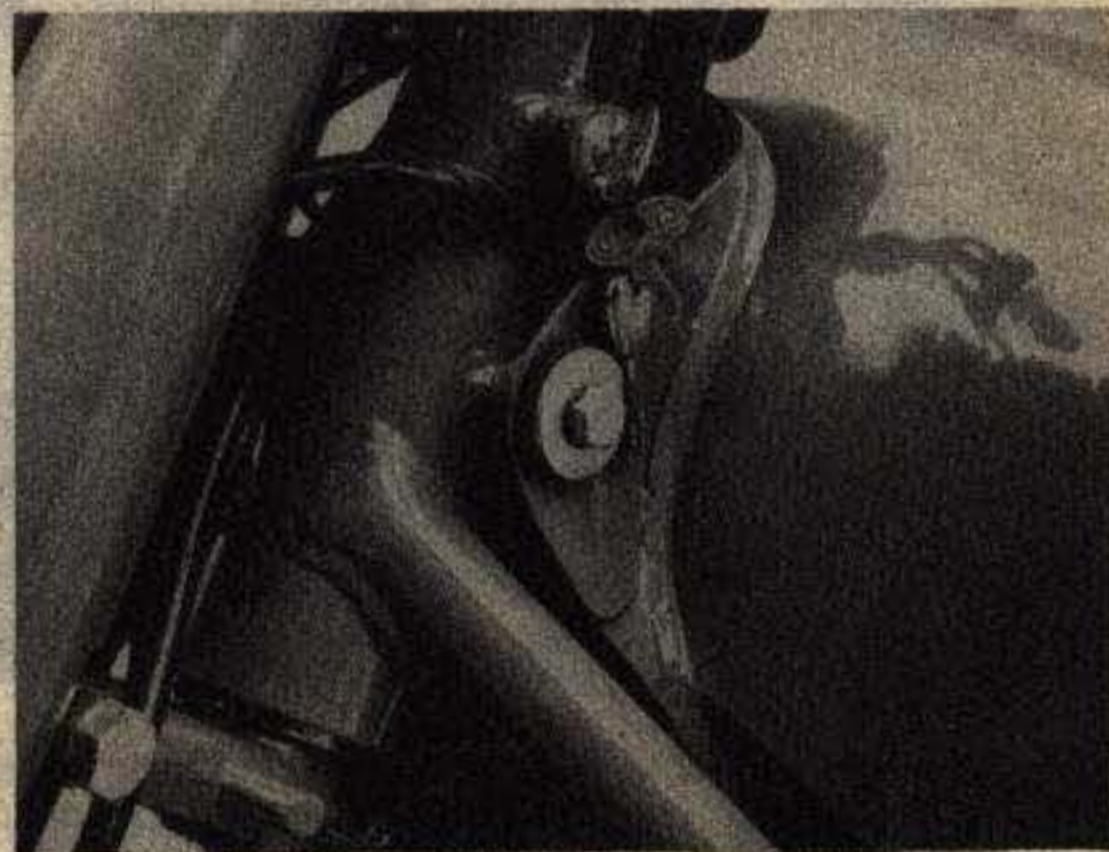
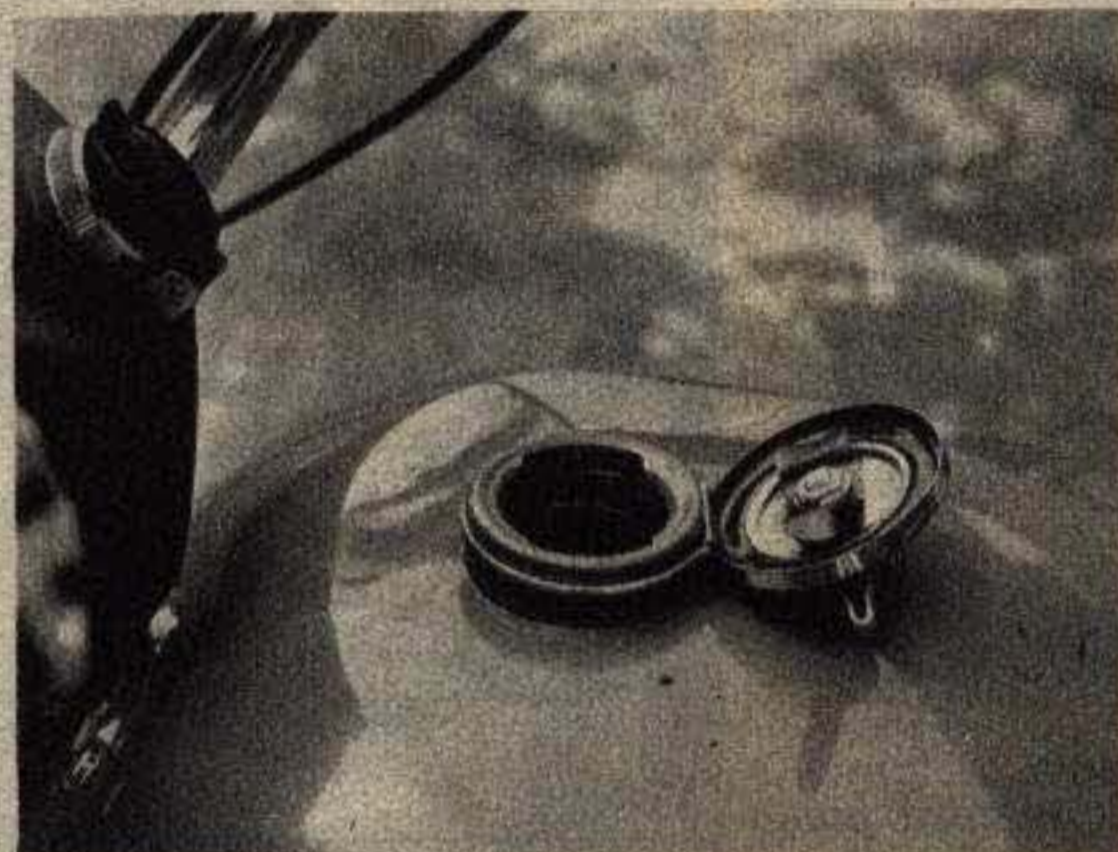


Il cruscotto è verniciato in nero raggrinzante. Il tachimetro-contachilometri risulta sempre di agevole lettura e di notte è illuminato; ai suoi fianchi, sulla sinistra le spie della dinamo e delle luci di posizione, sulla destra quelle della pressione dell'olio e del folle. Sotto, la chiave di contatto per l'accensione, che ruotata in senso opposto a quello raffigurato serve anche ad accendere le luci di posizione.

La scatola coi comandi per l'impianto elettrico, a sinistra del manubrio, può essere raggiunta col pollice solo allentando la presa della manopola: sopra, il bilancere per l'abbagliante-anabbagliante, sotto il pulsante del claxon e più sotto ancora l'interruttore a bilancere per le luci di posizione e quelle anabbaglianti.

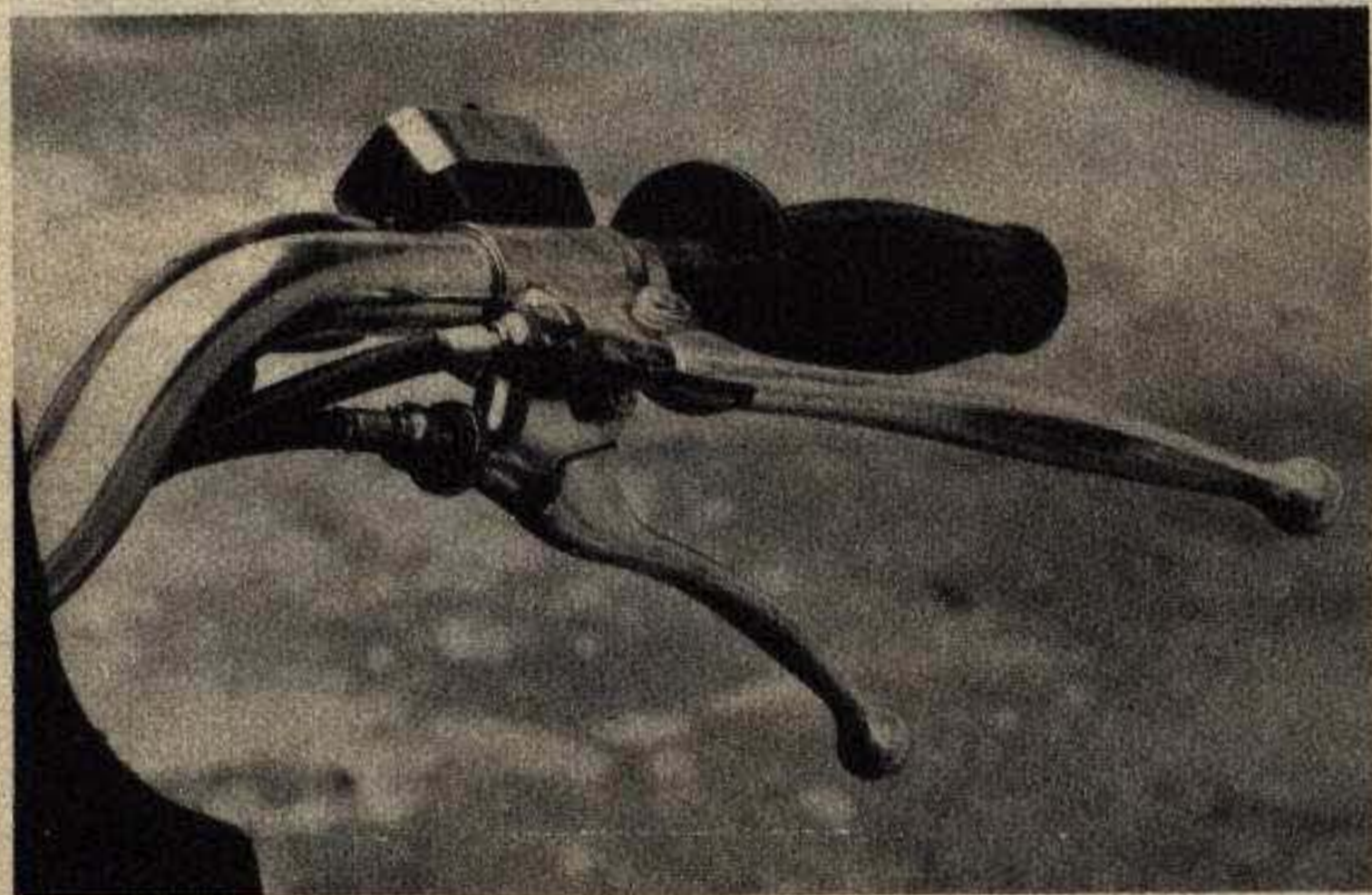


La manopola del gas è provvista di due dispositivi di regolazione, quello superiore (protetto da un cappuccio di gomma) per il fondo corsa, quello inferiore (con molletta) per lo scorrimento. Al supporto della leva del freno anteriore è fissato il pratico manettino per arricchire la miscela negli avviamenti da freddo.



Il tappo del serbatoio ad azionamento rapido agendo sulla levetta esterna tiene bene anche col carburante che arriva all'orlo; si vede anche il coperchietto impermeabile a scatto per la toppa della chiave di contatto.

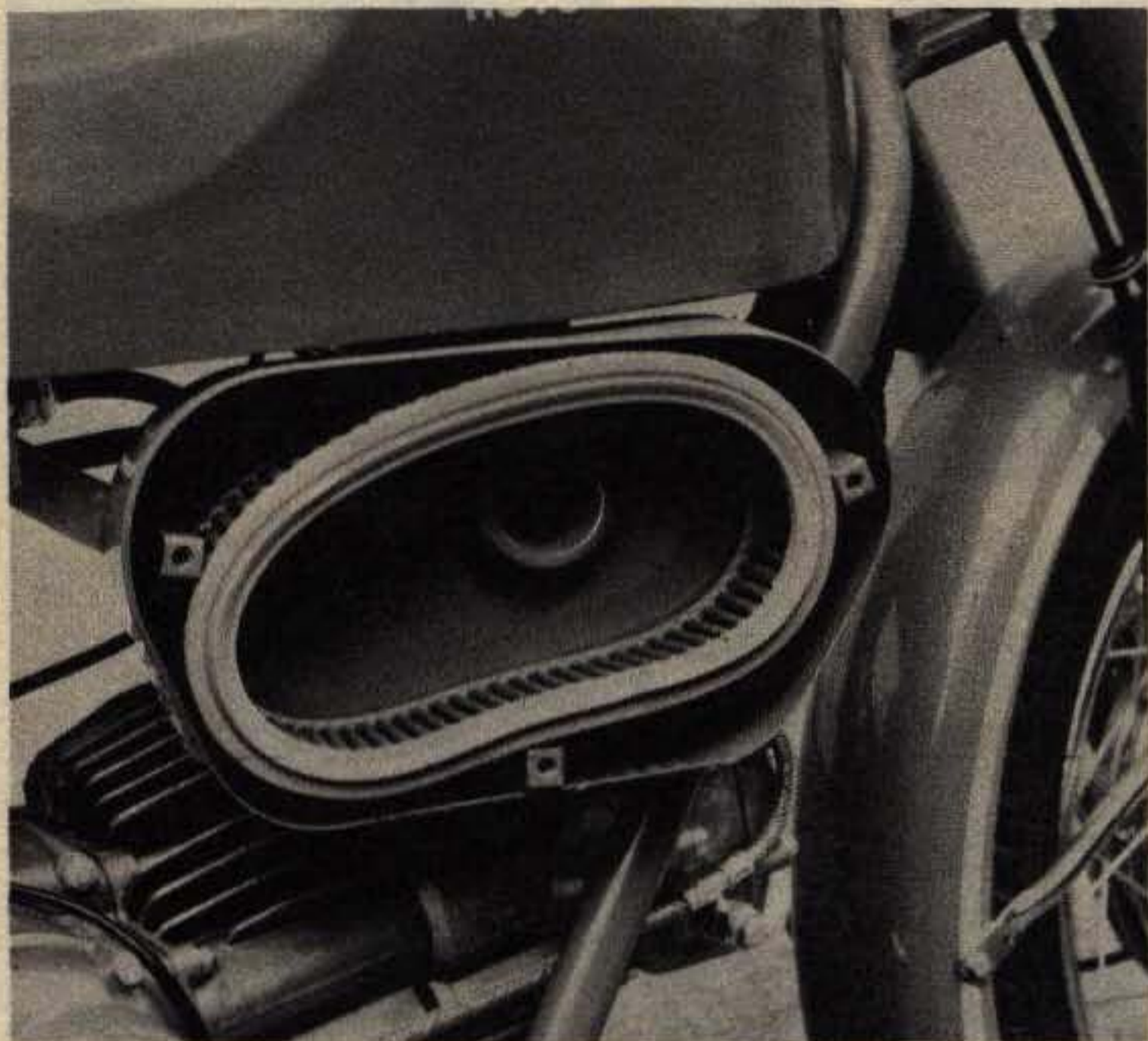
La serratura dell'antifurto è posta a sinistra del canotto di sterzo; si vede anche uno dei quattro silentbloc per il montaggio elastico del serbatoio.



Mettere in moto un grosso monocilindrico, anche se moderatamente compresso come il « Nuovo Falcone », non sarebbe uno scherzetto se non ci soccorresse quel « romantico » dispositivo che risponde al nome di « alzavalvola » e che viene comandato da una leva posta sotto quella della frizione. Bisogna dunque mettere il motore in compressione, poi pigiare vigorosamente sulla pedivella azionando contemporaneamente lo alzavalvola per annullare la resistenza della compressione stessa, infine rilasciare l'alzavalvola onde consentire che il motore ricevuta questa prima dose di impulso... umano, compia qualche giro, si accenda e continui per proprio conto. A meno di essere dei fusti di prima forza, è necessario eseguire queste operazioni con la moto sul cavalletto, anche perché non è detto che tutto vada bene al primo tentativo.

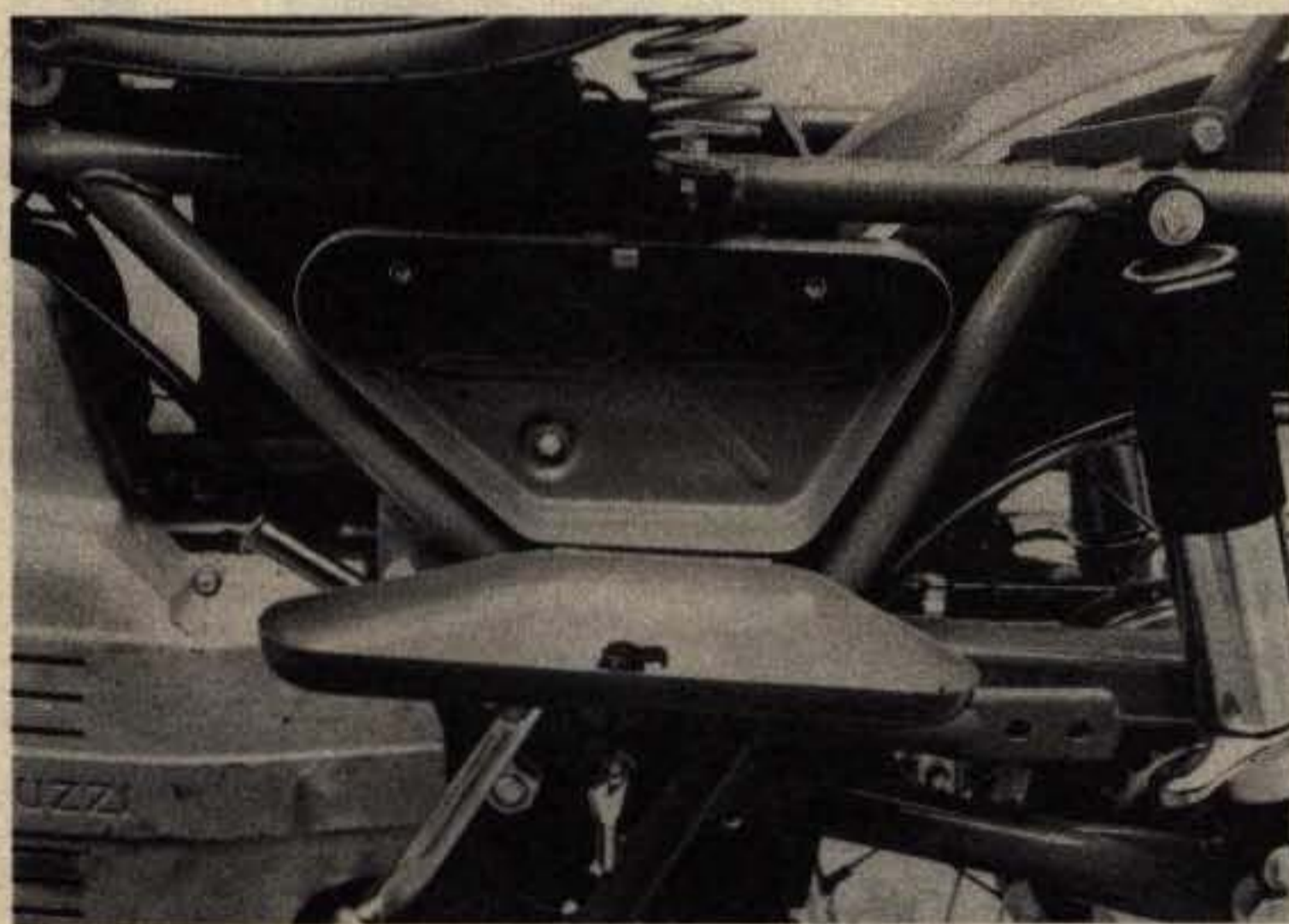
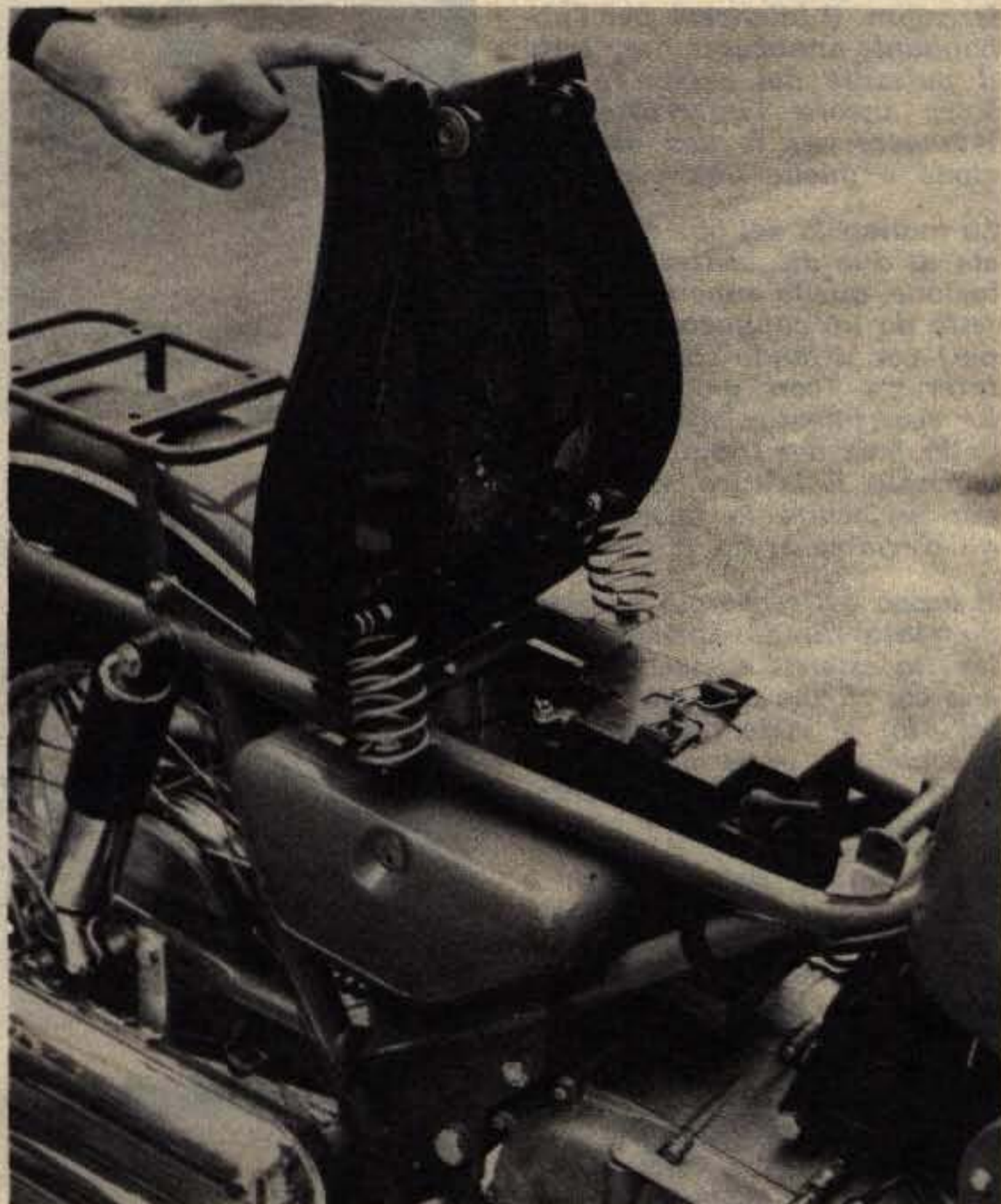


## MOTO GUZZI "Nuovo Falcone" 500

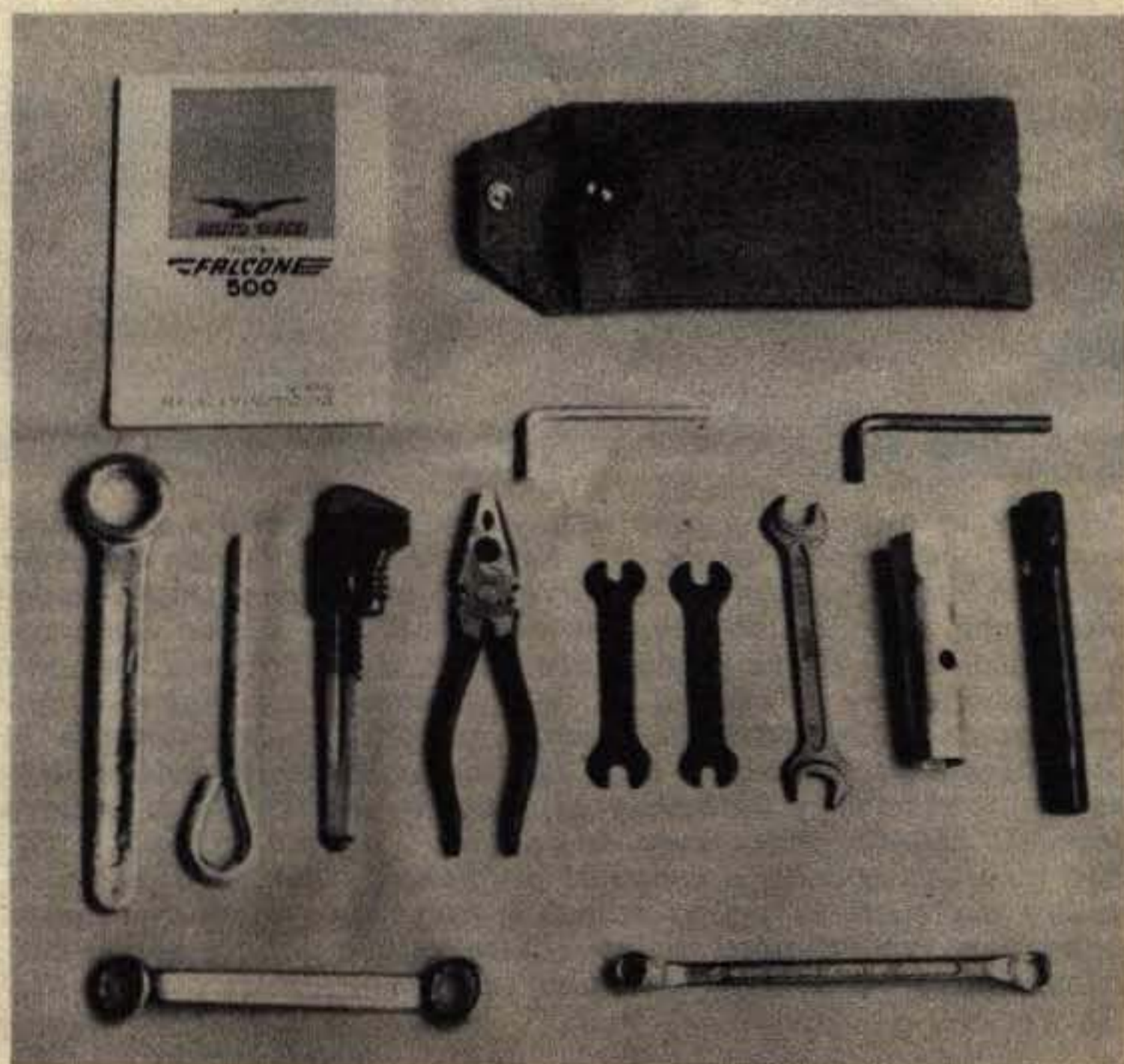


Il filtro a secco è contenuto in questa ampia scatola di lamiera chiusa da un coperchio fissato con tre viti. Il motore può quindi « respirare » liberamente aria purificata in zona calma con evidenti vantaggi.

Sollevata la sella (fissata anteriormente con interposizione di silentbloc per ammortizzare le vibrazioni), si accede alla grossa batteria da 12 V.



Il « Nuovo Falcone » è dotato di due borsette in lamiera, con cerniera inferiore, serratura antifurto e buone doti di capienza e di impermeabilità. A fianco, l'ottima dotazione attrezzi, composta da tredici pezzi (parecchi dei quali a doppio uso) è completata da un libretto di uso e manutenzione ben fatto ed illustrato.



prezzo, contenuto entro le 520.000 f.f., non dovrebbe certo indurre alla ricerca del pelo nell'uovo.

In sostanza, per poco più di mezzo milione, uno può farsi una autentica «500» che non sarà un capolavoro di estetica e non filerà come un razzo anche a causa del suo peso elevato ma che è robusta come un carro armato, tetragona a qualsiasi sforzo e maltrattamento, confortevolissima, parca e non certo bisognosa di assidue cure, una macinatrice di chilometri con la quale si può partire di punto in bianco per il giro del mondo, sicuri di tornare a casa senza aver accusato il minimo inconveniente e pronta, anzi, a ripetere l'impresa in bellezza.

Inquadrato così il nostro «soggetto» nelle sue linee generali, sottoponiamolo ora al solito esame particolareggiato, cominciando dall'estetica.

La linea è decisamente pesantuccia, per via del grosso serbatoio a panettone, della voluminosa scatola del filtro d'aria sulla destra, e del silenziatore sdoppiato, sempre sulla destra; buona l'architettura del motore, turbata però dalla dinamo sopra il carter, in posizione che sa di posticcio.

Come comandi, bene quelli a mano, maluccio quelli a pedale e più precisamente cambio e freno che non facilitano la «comunicativa» tra macchina e pilota. Il serbatoio è provvisto di due rubinetti, le cui astine potrebbero essere di dimensioni un tantino più generose per agevolarne l'azionamento: comunque, si raggiungono bene anche stando in sella e tenendone chiuso uno si ha la sicurezza di una buona «riserva».

OK per la posizione di guida, però la sella a 82 cm è un tantino elevata per una macchina a cilindro orizzontale e con le ruote da 18" mentre le svasature del serbatoio, come si vede anche dalla foto di pagina seguente, non sono all'altezza giusta.

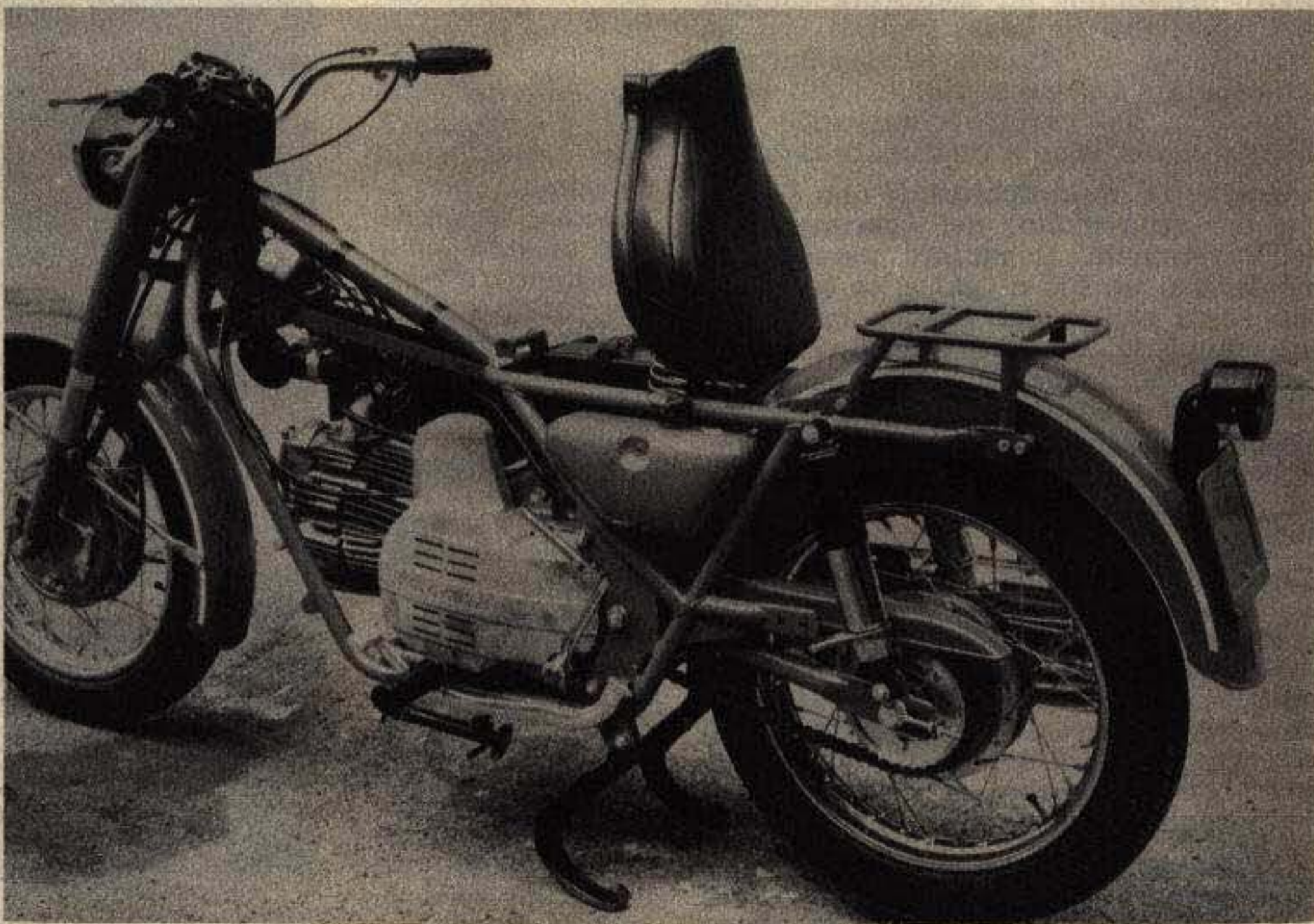
Il comfort è principesco dato il superdimensionamento della sella ben molleggiata ed anatomica nonché il perfetto lavoro delle sospensioni, quelle posteriori regolabili su due posizioni. Nel corso della nostra duplice prova gli elementi teleidraulici non hanno accusato né fondo-corsa né traflaggi benché le strade cecoslovacche li avessero posti a dura prova.

La versione militare del «Nuovo Falcone» pesa 214 chili in ordine di marcia: non son certo pochi, eppure basta mettersi in movimento per avvertire sin dai primi metri la progressiva e quasi totale scomparsa di questa sensazione di pesantezza, tant'è vero che abbiamo abbondantemente utilizzato la nuova «500» di Mandello anche per i rapidi spostamenti cittadini senza avvertire particolari handicap nei confronti di macchine inferiori come peso e dimensioni. In ef-

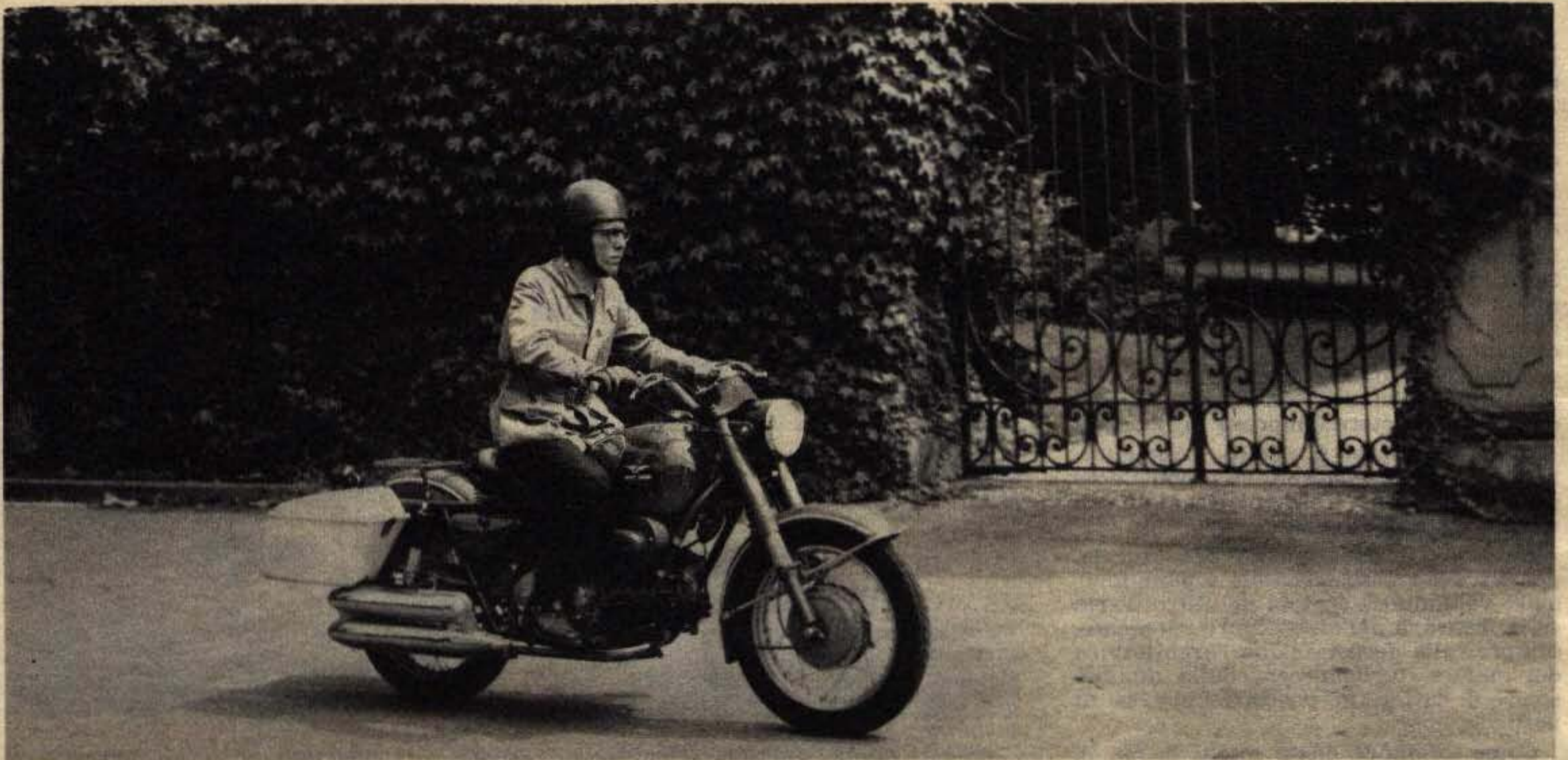


*I robusti ammortizzatori teleidraulici posteriori recano una leva che consente di regolarli facilmente a mano su due posizioni. Il carter della catena è abbastanza protettivo anche in senso verticale: infatti in prossimità della ruota è esteso come quello delle macchine da fuori-strada.*

*Smontato il serbatoio e sollevata la sella si pone in evidenza la robusta struttura del telaio.*



## MOTO GUZZI "Nuovo Falcone" 500



fetti, le autorità militari hanno particolarmente insistito perchè la macchina presentasse ottime doti di maneggevolezza (anche il raggio di sterzo è notevole).

Il motore rispetta parecchie e ancor valide tradizioni mandelliane (dimensioni di alesaggio e corsa superquadre, cilindro orizzontale ad alettatura radiale, fortissimo tiro ai bassi regimi) ma ha l'accensione a dinamo-ruttore-batteria (che facilita l'avviamento) e l'olio nella sottocoppa del carter (eliminando così il serbatoio esterno e relative tubazioni).

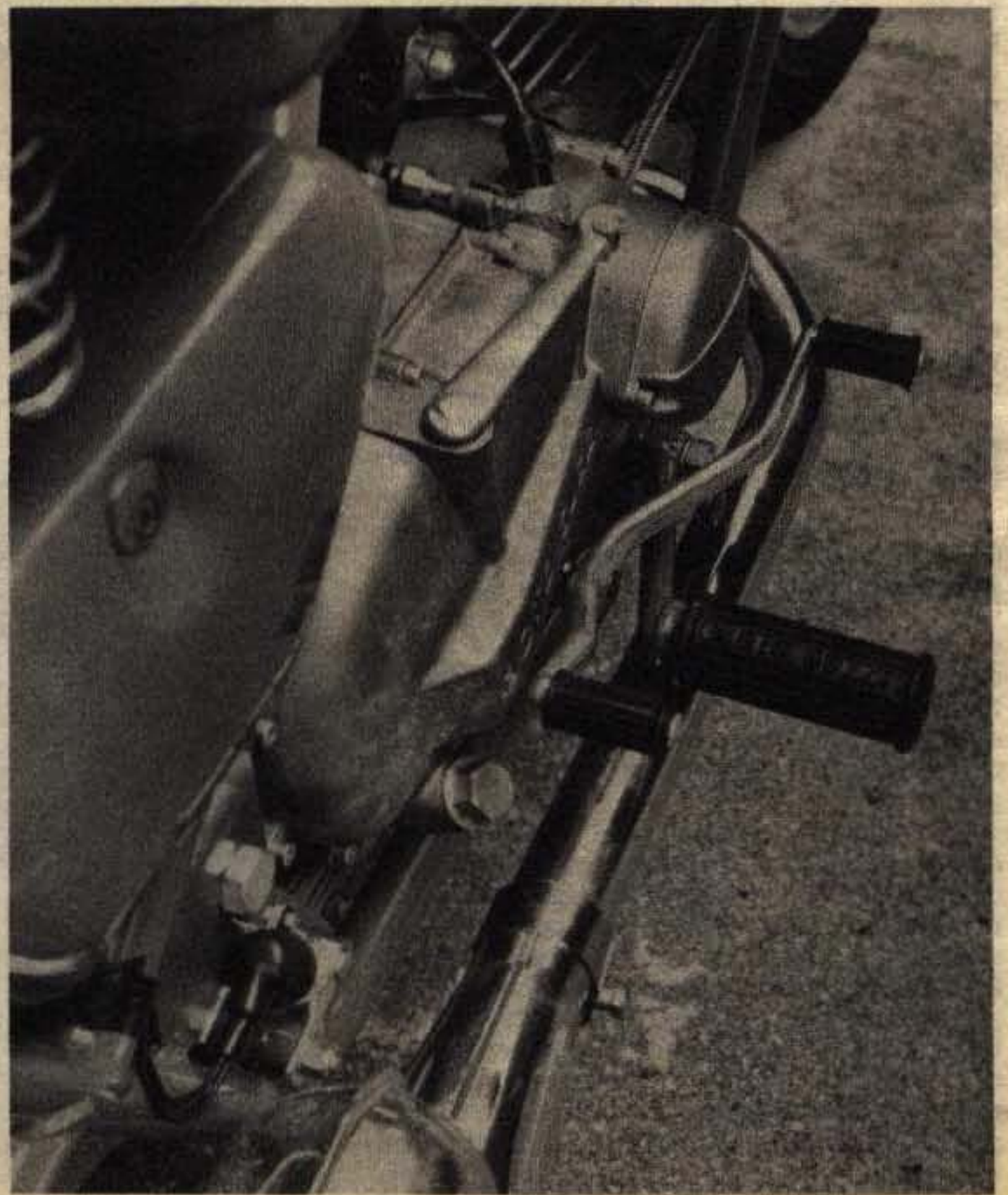
Una volta impraticchitisi (e non è detto che ci voglia molto) nel «cerimoniale» dell'avviamento, il motore parte facilmente, con un filo di gas e, se è freddo, con l'aria chiusa dal pratico manettino sul manubrio. Se però qualche pigrone desidera tagliar corto e non far fatica, allora può sostituire la dinamo con un dinamotore della stessa marca, facilmente reperibile ed applicabile, ed ottenere l'effetto desiderato premendo semplicemente un bottoncino.

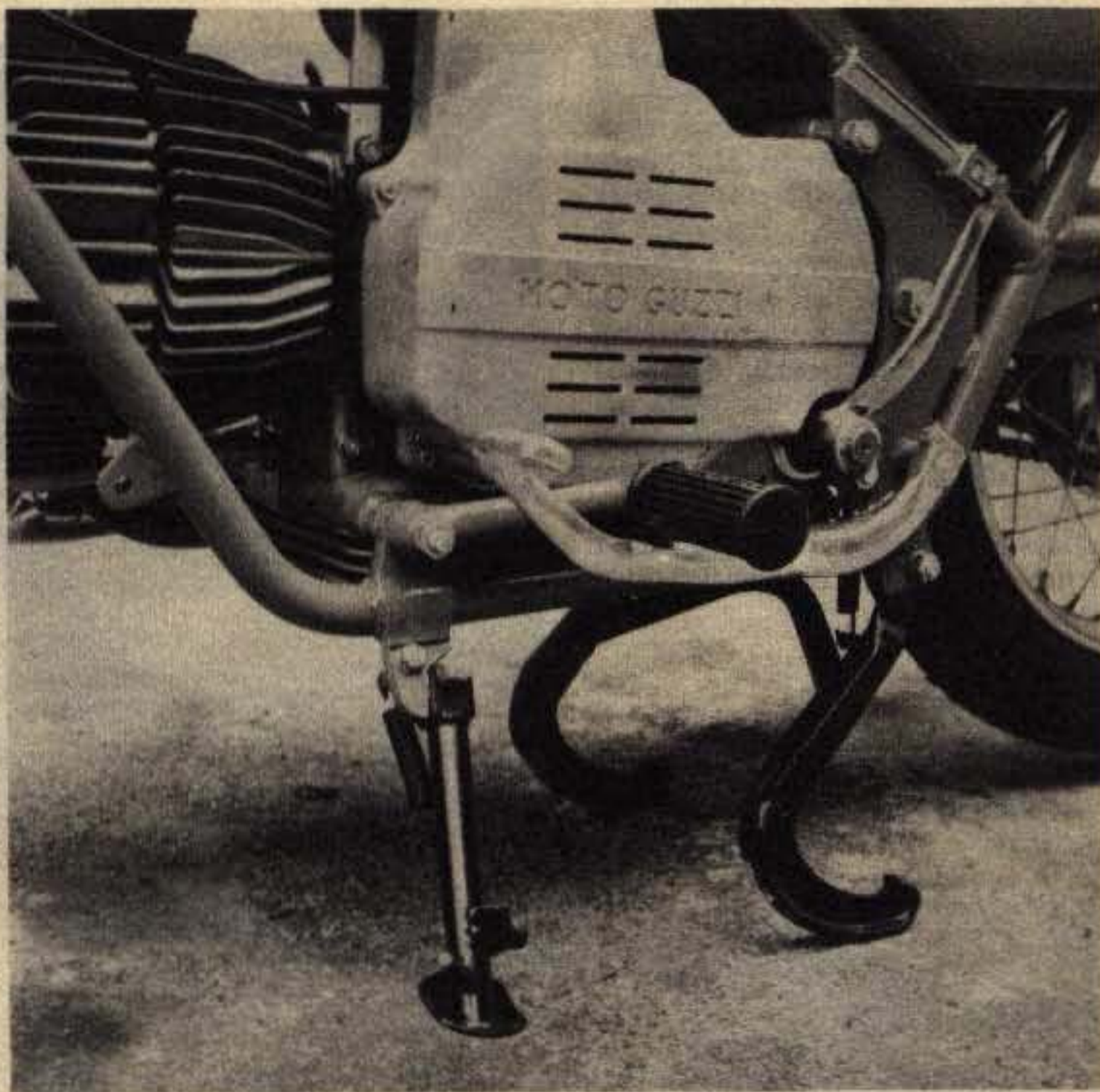
Abbiamo accennato poco sopra (e ne parleremo anche nella prova speciale) al vigorosissimo tiro del motore, che consente per esempio di partire in seconda come se niente fosse: diciamo più precisamente che il regime di potenza massima (25,4 CV) è di 4900 giri mentre quello di coppia massima è di 3500 giri, ai quali sono già disponibili ben 19,6 CV!

Contenuta la rumorosità meccanica e soprattutto quella di aspirazione e di scarico (né potrebbe essere diversamen-

*La posizione di guida è confortevole e naturale, però le svasature del serbatoio sono troppo in alto, almeno per guidatori di media statura.*

*Il pedale del cambio a bilancere, con rivestimenti di gomma per agevolare la presa, pur avendo un'escursione d'innesto abbastanza limitata, costringe a spostare notevolmente il piede dalla pedana per poterlo azionare. Per inserire la prima bisogna premere sulla parte posteriore. Notare anche la lunga leva della frizione sul carter, con relativo registro per il cavo, e il tappo per l'immissione dell'olio nel carter, con relativa astina graduata per controllare il livello.*

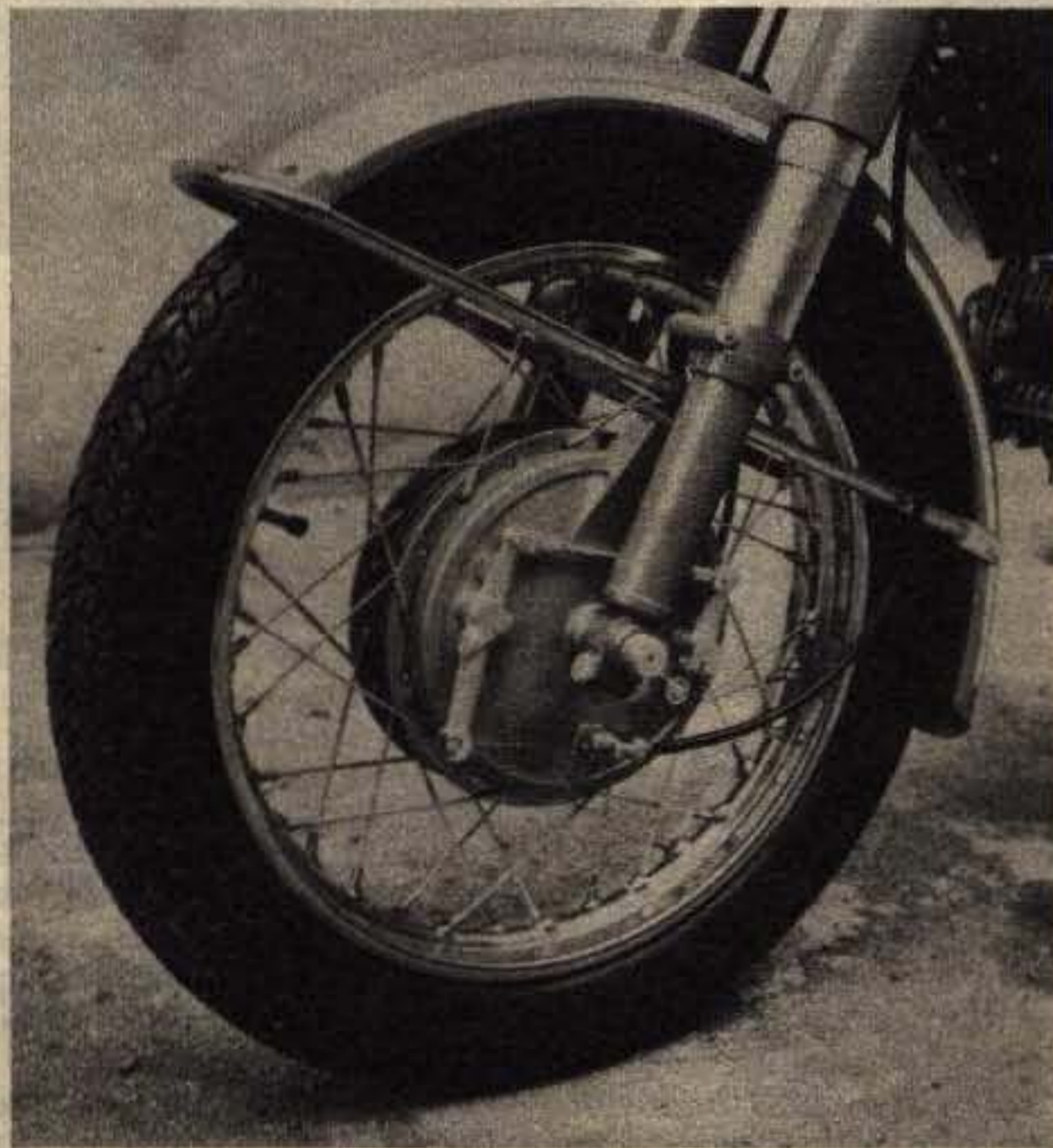




*Ben dimensionata la leva della messa in moto pieghevole ma sprovvista di rivestimento di sicurezza in gomma. Troppo vicino alla pedana e troppo in alto il pedale del freno posteriore, che non consente così di tenervi il piede sopra durante la marcia, pronti ad entrare in azione. Abbastanza agevole il sollevamento della macchina sul cavalletto centrale, che essendo ben arcuato e sistemato, secondo la tradizione mandelliana, facilita questa manovra: un appiglio per facilitarne l'abbassamento non avrebbe però guastato. Abbastanza agevole da alzare od abbassare anche stando in sella la stampella, dotata di appiglio e di larga base di appoggio. Sia il cavalletto centrale come quello laterale quando sono in posizione di riposo poggiano contro tamponcini di gomma per evitare fastidiosi sbattimenti.*



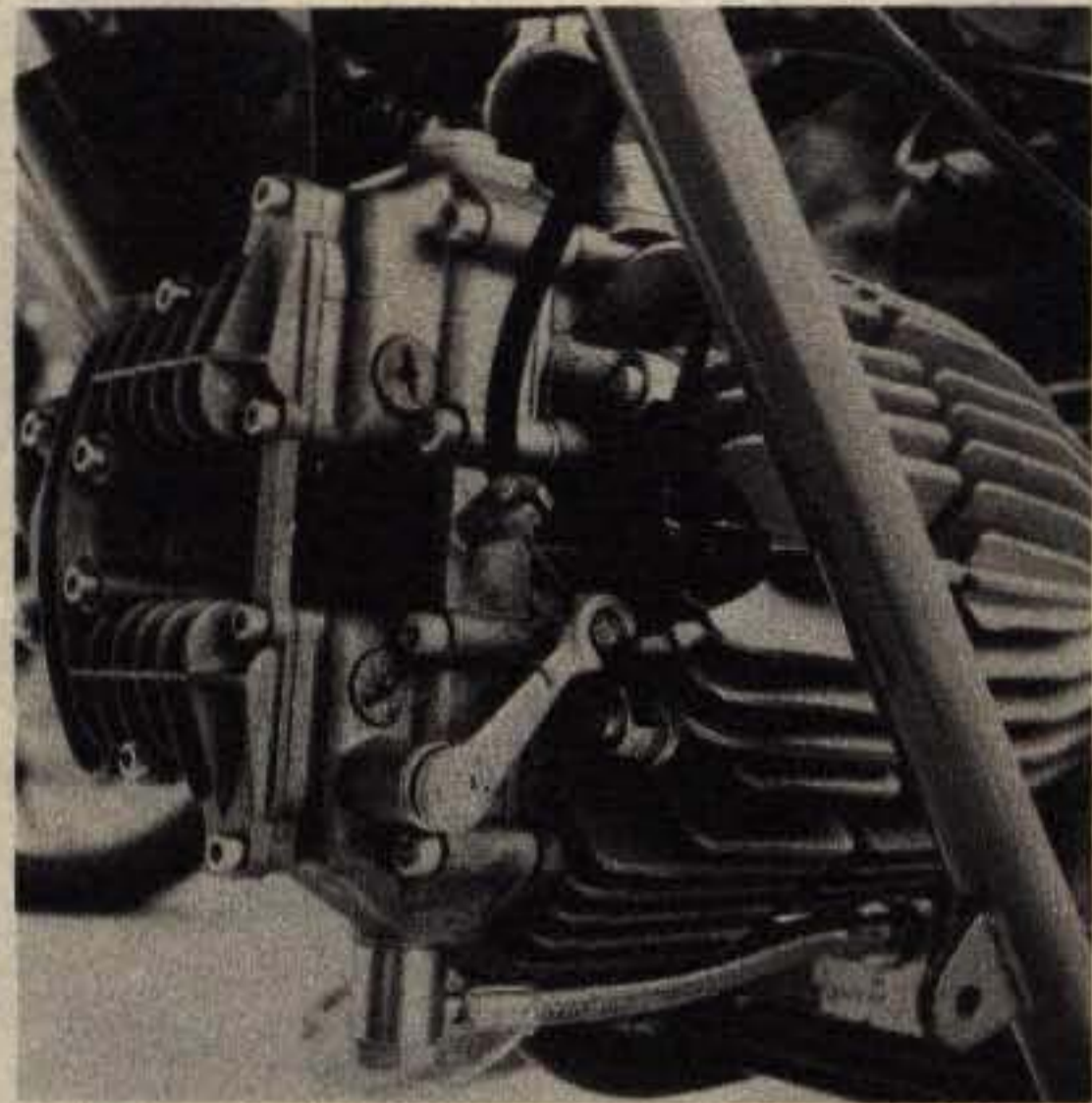
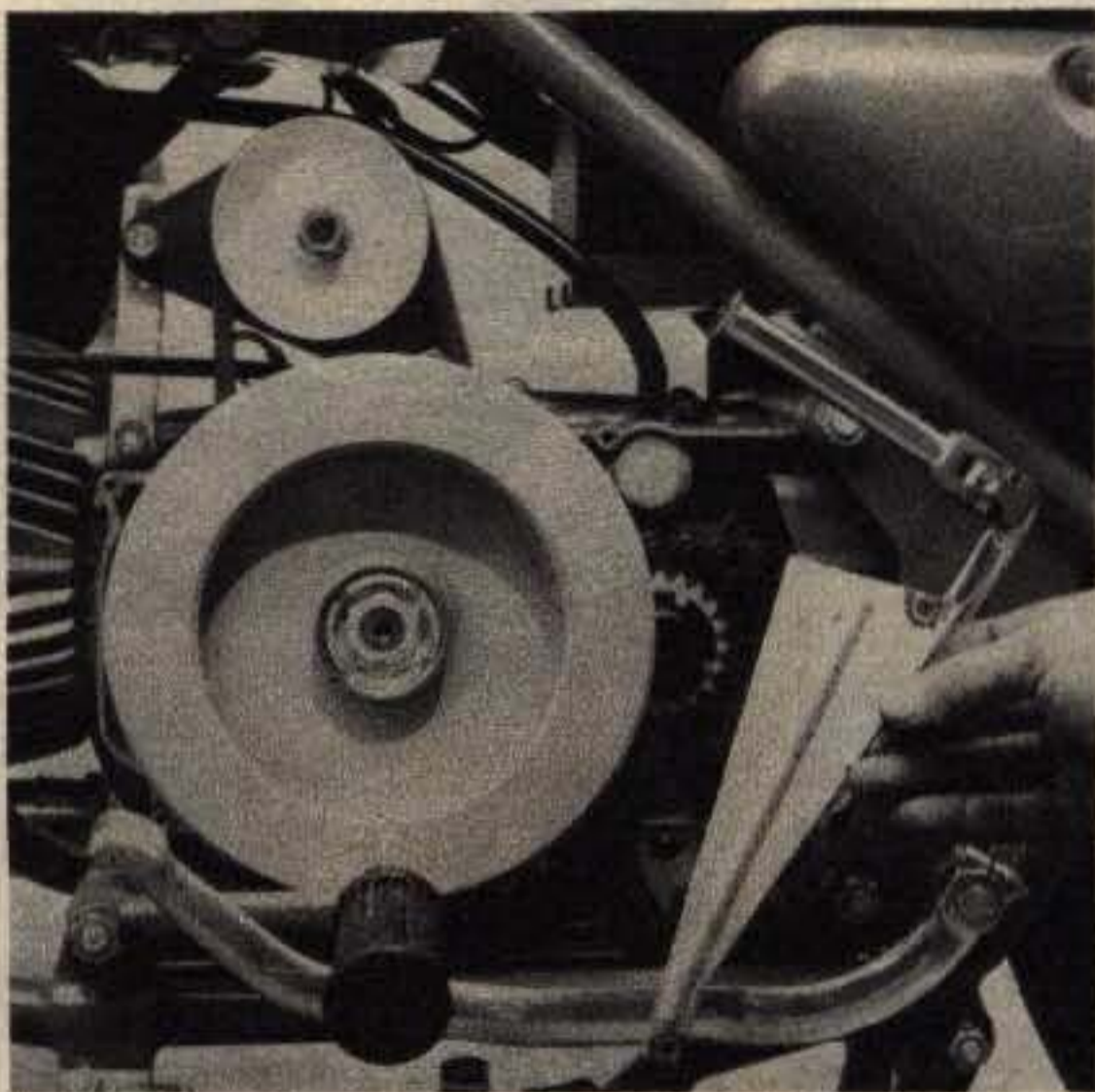
*I freni sono entrambi a tamburo centrale, ben dimensionati, l'anteriore a doppia camma; notare anche il caratteristico ed efficiente silenziatore sdoppiato.*



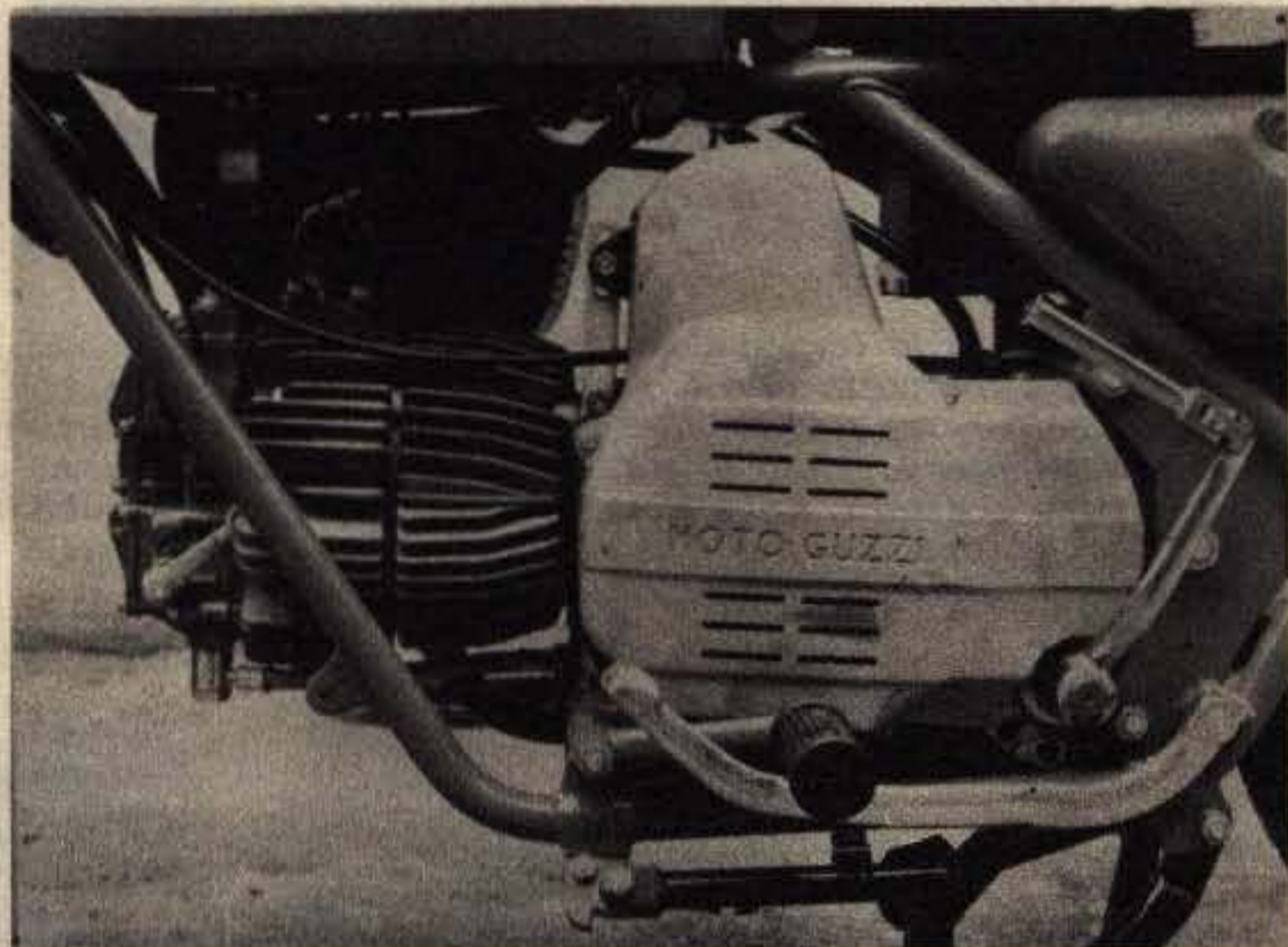
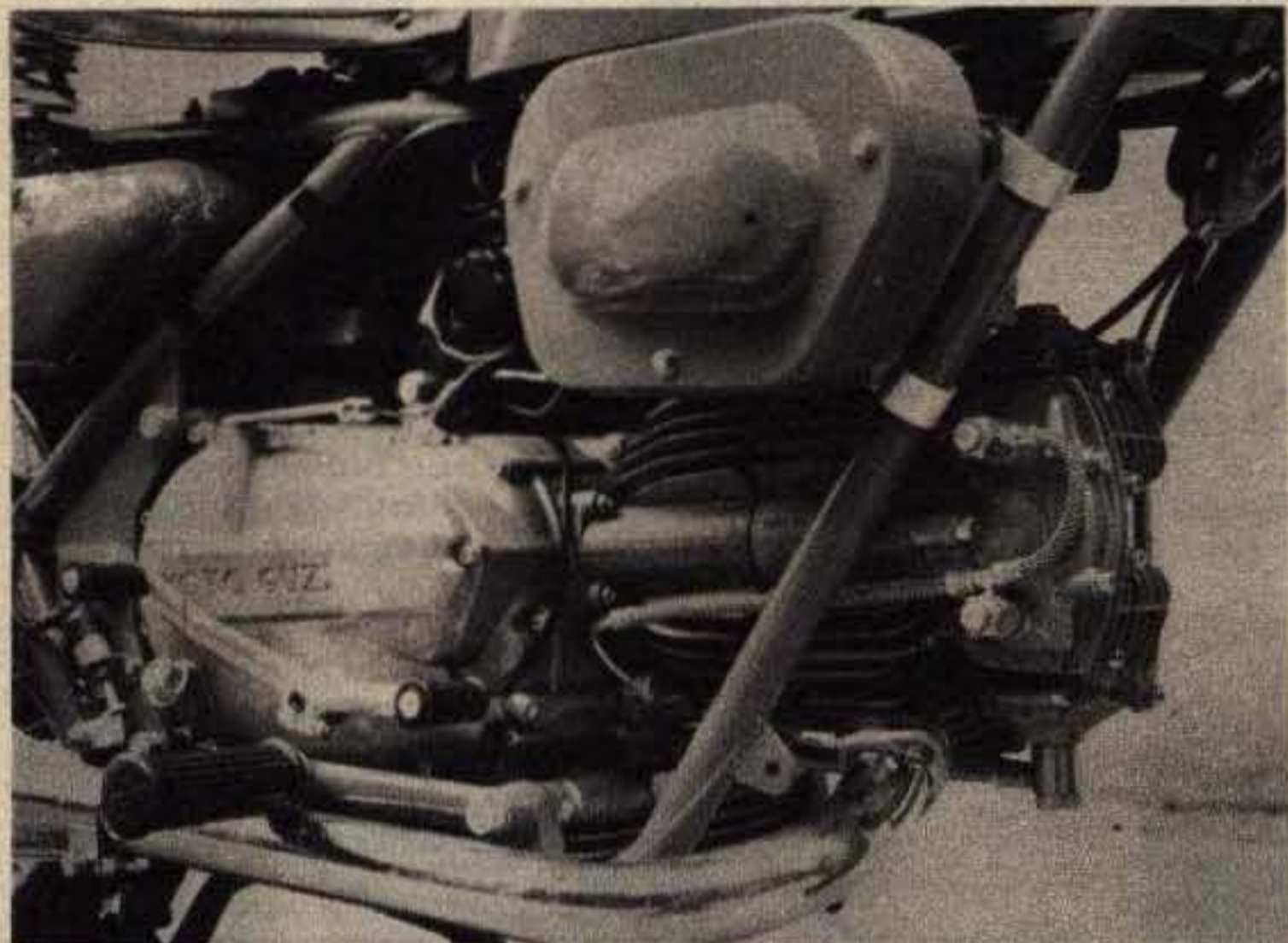


## MOTO GUZZI "Nuovo Falcone" 500

Smontato il coperchio sinistro del carter, viene alla luce il caratteristico volano, con una gola sul lato interno che ospita la cinghietta trapezoidale in gomma della dinamo. Il triangolo di lamiera è posto nelle vicinanze del pignone di uscita del cambio per deviare in basso la sporczia ivi trasportata dalla catena. Nell'altra foto, la leva dell'alzavola sulla testa del motore. Notare l'alettatura radiale con generosi passaggi d'aria sulla testa per favorire il raffreddamento.



Il blocco motore-cambio, caratterizzato dal cilindro orizzontale.



te per delle macchine destinate ai tutori dell'ordine); limitate anche le vibrazioni e circoscritte alla zona del massimo regime. Proverbiale il « minimo ».

Ottima la frizione, che tra l'altro non stanca la mano anche usandola frequentemente come capita in città, ma un po' troppo rispettoso delle vecchie tradizioni mandellane il cambio, cioè dritto e rumoroso; inoltre ha la prima tremendamente corta, che andrà bene nelle parate o, nell'uso civile, per un po' di fuori-strada, ma che lascia avvertire un netto stacco con la seconda; anche dalla seconda alla terza c'è un bel salto mentre fra terza e quarta le cose vanno un po' meglio. Non troppo agevole la ricerca del folle da fermo. Anche la spia del folle non contribuisce a far assegna-

re al cambio un voto decente perché, almeno sulla macchina della nostra prova, si accendeva quando erano ancora innestate la prima o la seconda, quindi bisognava far attenzione a mollar la frizione.

Delle prestazioni velocistiche abbiamo già detto che non sono astronomiche, però come per tanti altri modelli passati e presenti della Moto Guzzi anche col « Nuovo Falcone » si può viaggiare praticamente a manetta per ore ed ore come se niente fosse.

Il « plafond » è sui 130 kmh abbassandosi per quanto consentito dal manubrio mentre in posizione normale si superano i 120.

L'accelerazione non è fulminea però ce n'è a sufficienza per la maggior parte

dei sorpassi, anche in autostrada, inoltre come abbiamo già accennato nelle partenze da fermo si può tranquillamente « attaccare » con la seconda, involandosi con maggior brio.

Potenti i freni, specialmente il doppio camma anteriore che specialmente a velocità limitate non va trattato con eccessivo entusiasmo.

Il consumo varia dai 25 km/litro viaggiando tranquillamente sugli 80 all'ora ai 15 km/litro dandoci dentro a più non posso in autostrada; in città si fanno per lo meno 20 km con un litro: tra l'altro non è neppure necessario impiegare la super perché il rapporto di compressione non supera il valore di 7:1.

Carlo Perelli

## CARATTERISTICHE TECNICHE

**MOTORE:** monocilindrico orizzontale a quattro tempi con valvole in testa inclinate azionate da aste e bilanceri; cilindro in lega leggera con canna riportata in ghisa, teste in lega leggera con sedi valvole riportate in acciaio.

Alesaggio e corsa mm 88x82 = 499 cc.

Compressione 7:1

Potenza CV 25,4 a 4900 giri

Diagramma di distribuzione: aspirazione inizia 33° prima dei PMS e termina 70° dopo il PMI; scarico inizia 88° prima del PMI e termina 30° dopo il PMS.

Gioco tra valvole e bilanceri per il controllo della messa in fase mm 0,5; gioco di funzionamento tra valvole e bilanceri a motore freddo, aspirazione mm 0,1, scarico mm 0,2.

**ACCENSIONE:** a dinamo-ruttore-batteria, con bobina AT esterne; anticipo fisso iniziale 10°, anticipo automatico 34°, sempre misurati sul volano; distanza tra i contatti del ruttore mm 0,42+0,48; candela grado termico 225 della scala Bosch, distanza tra gli elettrodi mm 0,6.

**LUBRIFICAZIONE:** pompa ad ingranaggi ed olio nella coppa del carter, capacità 3 litri, densità 20/30 in inverno, 40/50 in estate.

**ALIMENTAZIONE:** a caduta, con carburante normale 84/86 NORM, capacità serbatoio 18 litri di cui un litro di riserva.

**CARBURATORE:** Dellorto VHB 29 A con filtro d'aria a secco, diametro diffusore 29 mm, valvola gas 60, polverizzatore 265 P, getto massimo 132, getto minimo 50, spillo conico V 10 alla seconda tacca, vite regolazione minimo aperta di giri 1 e 1/4.

**TRASMISSIONI:** primaria ad ingranaggi elicoidali, rapporto 1:2 (denti 30/60); secondaria a catena 5/8x9,6, rapporto 1:2,187 (pignone uscita cambio da 18 denti, corona posteriore da 35 denti); rapporti totali di trasmissione 14,04 in prima, 7,87 in seconda, 5,46 in terza e 4,374 in quarta.

**CAMBIO:** in blocco, a quattro rapporti, valori interni 3,21 in prima, 1,80 in seconda, 1,25 in terza e 1 in quarta.

**TELAIO:** a doppia culia chiusa, in tubi con elementi di lamiera.

**SOSPENSIONI:** forcella teleidraulica, contenuto 0,160 litri olio Shell Tellus 33 per gamba; forcellone posteriore oscillante con ammortizzatori teleidraulici regolabili a mano.

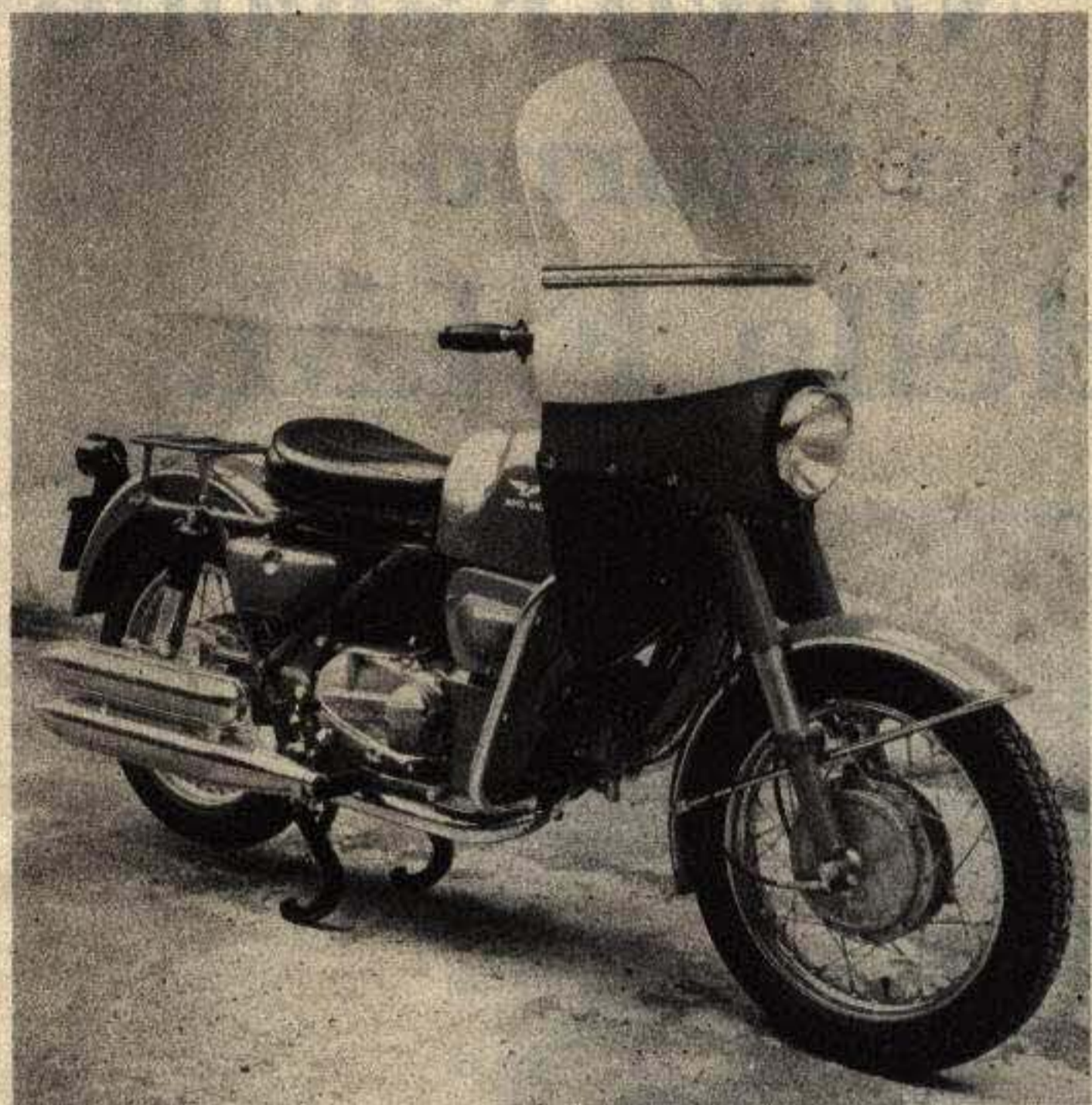
**RUOTE e PNEUMATICI:** cerchi in acciaio 18x3 con pneumatici 18x3,50; pressioni di gonfiaggio 1,5 ant. 1,75 post. col solo guidatore e 2,60 col passeggero.

**FRENI:** a tamburo centrale, l'anteriore a doppia camma, diametro utile 200 mm.

**IMPIANTO ELETTRICO:** alimentato da dinamo 12 V (potenza 14V-11 Amp.) e da batteria 12V-18Ah con regolatore di tensione, bobina AT e ruttore separati; fanale anteriore con lampada biluce abbagliante/anabbagliante 12V-45/40W e lampada luce posizione 12V-5W, fanellino posteriore con lampada biluce 12V-5/20W per luce di posizione e segnalazione di frenata.

**DIMENSIONI E PESO:** lunghezza m 2,170; interasse m 1,450; larghezza manubrio m 0,770; altezza manubrio m 0,970; altezza sella m 0,75; altezza pedane m 0,270, altezza minima da terra m 0,150; peso in ordine di marcia kg 214.

**PRESTAZIONI:** velocità massima 40 kmh in prima, 72 in seconda, 103 in terza e 130 kmh in quarta; pendenze superabili nelle singole marce 76% in prima, 31% in seconda, 15% in terza e 7,5% in quarta; consumo (norme CUNA) litri 4,1 ogni 100 km; autonomia circa 430 km.



*Il « Nuovo Falcone » viene fornito anche con carenatura e paragambe come quelli dei corpi militarizzati: questi protettivi accessori costano rispettivamente 28.500 e 8.500 L. Volendo si può avere anche l'elettrosirena tipo polizia (ve l'immaginate che effetto?) per 18.000 lire.*

MOTO GUZZI "Nuovo Falcone" 500

# Prova speciale del "Nuovo Falcone" Milano-Praga e ritorno per il Rally della F.I.M.



*In partenza per Praga col nuovo e col vecchio Falcone. Le borse in plastica applicate al Nuovo Falcone sono quelle di Menani, pratiche, capaci, robuste ed impermeabili.*

**D**igeritosi tranquillamente la prova che avete appena finito di leggere, il « Nuovo Falcone » non è tornato subito a casa per la strada più breve ma ha fatto una... piccola deviazione a Praga prima di respirare nuovamente la salubre aria del luogo natio.

Il Rally della F.I.M., che quest'anno si teneva per l'appunto a Praga, ci aveva infatti invogliati alla trasferta, dato che ci avrebbe consentito di metter nuovamente (ed ancor più severamente) alla prova le doti della cavalcatura mandelliana, di visitare un po' la Cecoslovacchia e la sua bella capitale e di prender parte ad una simpatica manifestazione, ritrovandoci fra tanti compagni di fede.

Naturalmente l'idea di quanto sopra ci era venuta all'ultimo momento, quindi abbiam dovuto effettuare le solite acrobazie per la preparazione dei documenti necessari all'espatrio, trascurando completamente la messa a punto del mezzo, che aveva già un bel po' di pesanti chilometri sul groppone. Confidavamo comunque nella sua robustezza a prova di bomba e nell'aver al nostro fianco l'amico e collega Colombo — una

vera enciclopedia in fatto di macchine mandelliane — alla guida del suo « Vecchio Falcone », superbamente attrezzato e preparato. Veniva così a formarsi un simpatico accostamento tra la vecchia e la nuova generazione delle Moto Guzzi 500.

Sia all'andata come al ritorno è stato seguito lo stesso itinerario, cioè Milano-Brescia - Riva - Trento - Bolzano - Bressanone - S. Candido - Lienz-Grossglockner (2380 m) - Ulm Pass (2550 m) - Salisburgo-Linz-Ceske Budejovice-Praga per un totale di 1891 km, lungo i quali il « Nuovo Falcone » ha sorvegliato 87,7 litri di super, per la modica spesa di 9960 lire, grazie anche al fatto (graditissimo) che in Austria e in Cecoslovacchia la benzina costa meno che in Italia. In quanto al consumo d'olio (che prima di partire non eravamo neppure riusciti a cambiare), sarà stato sì e no di un palo di dita, in senso orizzontale, naturalmente.

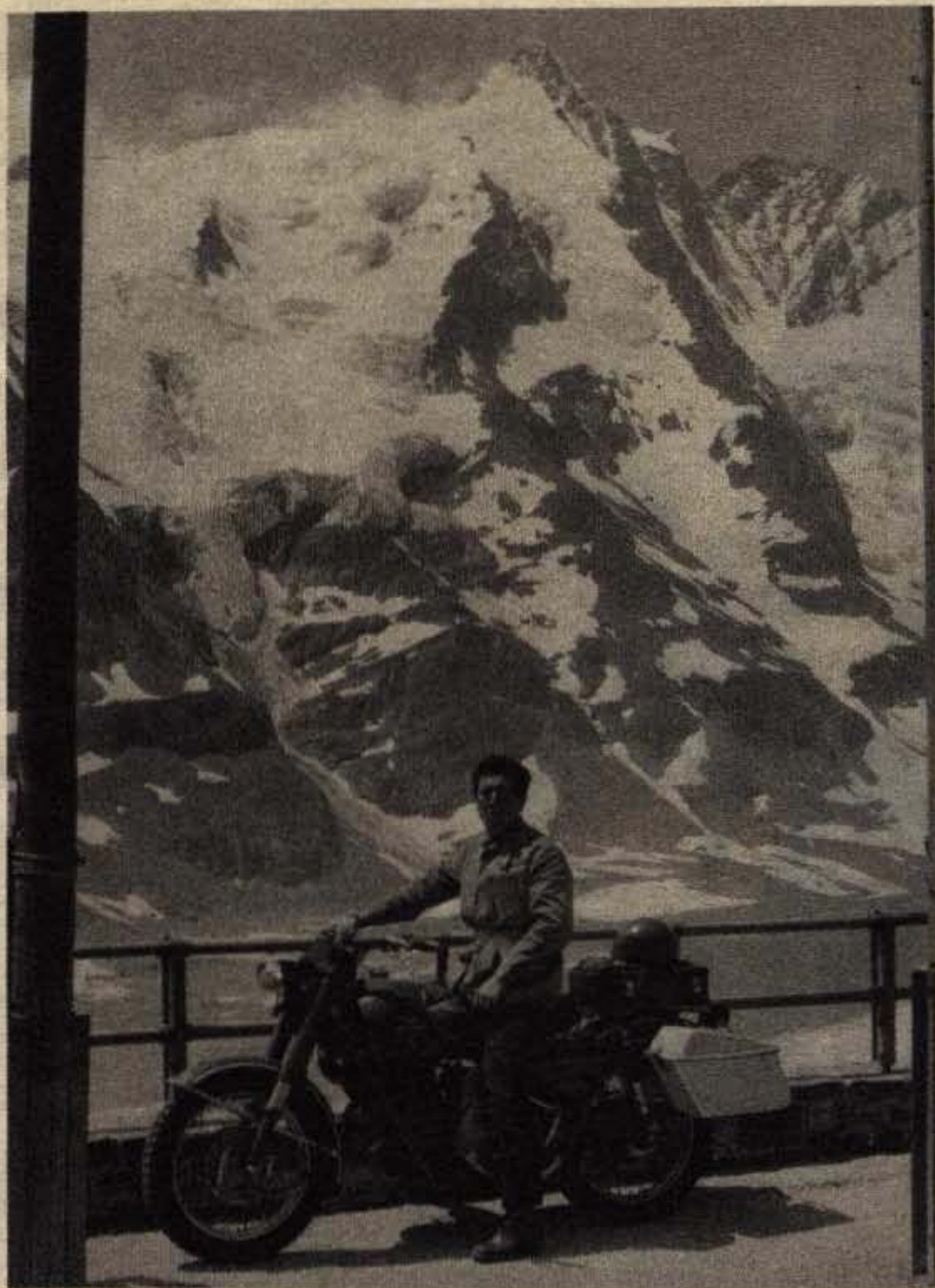
Il consumo medio di carburante è quindi stato di 20,5 km/litro; lungo i tratti autostradali (Milano-Brescia, Trento-Bolzano, Salisburgo-Linz) percorsi praticamente a manetta senza che il tetra-

gono motore desse il minimo cenno di insofferenza (neppure con qualche traflaggio d'olio), il consumo è stato di 16,8 km/litro mentre nei duri settori montagnosi del Grossglockner e dintorni esso non è sceso sotto i 18 km/litro.

A proposito di salite: hanno messo particolarmente in risalto l'eccezionale tiro del motore (una tradizione in Casa Guzzi); se non fosse stato per i tornanti e il traffico, il « Nuovo Falcone » avrebbe potuto benissimo portarci in cima in terza e in quarta. Comunque, anche con gli « impedimenti » che abbiamo segnalato, l'uso del cambio è stato veramente limitato, particolare gradevole e riposante specie quando si hanno già tanti chilometri sulle spalle e non si ha più voglia di « lavorare » continuamente col cambio, la frizione e la manetta, ciò che obbliga a concentrarsi quasi esclusivamente sulla guida lasciando ben poco tempo per ammirare il panorama.

Altra qualità postasi nettamente in evidenza, il comfort. E' vero, non abbiam fatto tirate favolose anche perchè ci siam fermati in alcune località che meritavano una sosta, comunque varie ore

Stupendi scenari alpini alla sommità del Grossglockner in Austria.



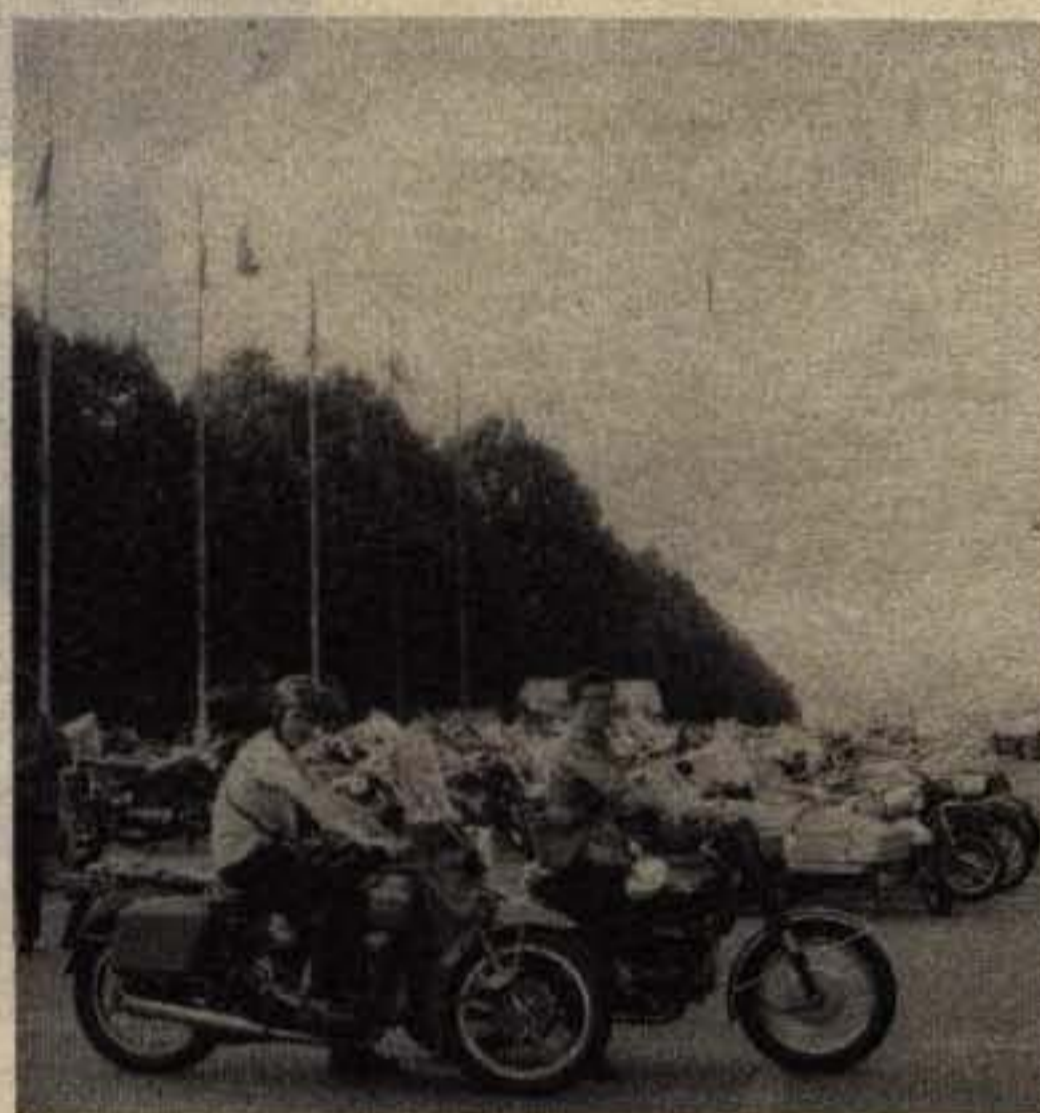
filate di sella ce lo siam pur scioppate ed anche sulle strade cecoslovacche, serpeggianti e ondulate, col fondo che varia dal brutto al mediocre, il nostro... fondo sch ena ed in genere tutta l'apparecchiatura fisica non ne ha minimamente risentito, grazie all'ottima posizione di guida e soprattutto all'efficienza delle sospensioni ed alla « regalità » della sella.

Quindi, abbiam sempre viaggiato in piena tranquillità mentale, da perfetti moto-turisti, mentre l'amico Colombo nella sua qualità di assistente tecnico è rimasto disoccupato tutto il viaggio, eccezion fatta per un cambio di candela, spentasi improvvisamente e misteriosamente proprio sulla famosa piazza di S. Venceslao a Praga, e per qualche spennellata d'olio alla catena diventata un po' secca dopo una giornata di pioggia battente in Austria, durante il ritorno, dura giornata che ha posto in risalto la impermeabilità dei vari organi (ma francamente avremmo fatto a meno di sottoporre il nostro bravo « muletto » anche a questa prova...).

C. P.



La classica foto che ogni buon mototurista usa farsi scattare una volta giunto a destinazione.



Il vecchio ed il nuovo Falcone tra le centinaia di altre macchine convenute a Praga per il Rally F.I.M. Il vecchio Falcone era invece dotato delle borse, pure in plastica della « Cinque Anelli » che hanno reso anch'esse un ottimo servizio.

Una bella immagine della capitale cecoslovacca, con la lenta Moldava, i boscosi declivi e sullo sfondo il castello e la cattedrale.

