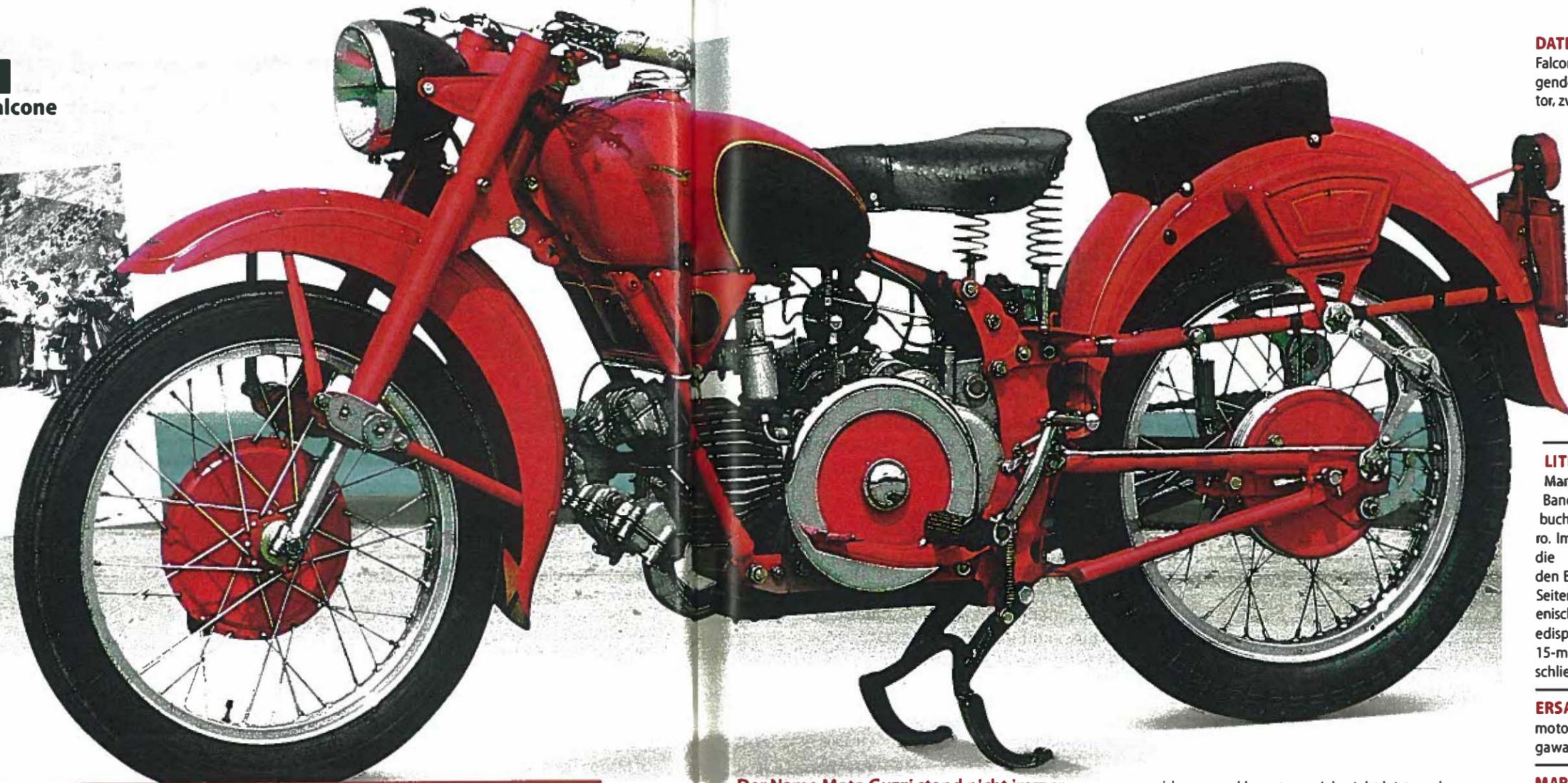


KULTBIKE

Moto Guzzi Falcone/Nuovo Falcone



Mit mächtiger Falcone-Eskorte: der italienische Präsident Giuseppe Saragat und sein französischer Kollege Charles de Gaulle 1965 bei der Eröffnung des Mont-Blanc-Tunnels



DATEN Falcone Sport (Nuovo Falcone Civile): luftgekühlter, liegender Einzylinder-Viertakt-Motor, zwei im Kopf hängende Ventile, Steuerung über unten liegende Nockenwelle, Stoßstange und Kipphebel, 498,4 cm³ (499 cm³), 23 PS bei 4500/min (25,4 PS bei 4800/min), Vierganggetriebe rechts, Kickstarter (manche Modelle Dynastarter), Doppelschleifenrahmen aus Stahlrohr, Trockengewicht 170 kg (194 kg), Reifen 3.25-19, 3.50-19 (v/h 3.50-18), Tankinhalt 17,5 (14) Liter, Trommelbremsen

LITERATUR: Als Bibel gilt Mario Colombos üppiger Band „Moto Guzzi“, Motorbuch Verlag, 448 Seiten, 36 Euro. Im Mai 2012 veröffentlichte die Zeitschrift Motociclismo den Band „Il mitico Falcone“, 48 Seiten plus Poster. Nur auf Italienisch erhältlich unter www.edisport.it/compraonline/en/15-moto-guzzi; zehn Euro einschließlich Versandkosten

ERSATZTEILE:
motoguzzi.fassoli.com,
gawa-guzzi.de,
stucchilugi.it

MARKSITUATION: 12 405 Falcone wurden von 1950 bis 1967 gebaut, gut erhaltene Modelle kosten mindestens 15 000 Euro. Von der Nuovo Falcone baute Guzzi zwischen 1969 und 1976 nur 2874 zivile, dafür aber 13 400 Behördenmaschinen. Fahrbereite Exemplare gibt es ab etwa 3000 Euro

CLUB/IG/INTERNET: Ein rühriges Forum für alle Guzzi-Einzylinder-Freunde findet sich unter www.falcone-club.de

MOTO GUZZI FALCONE NUOVO FALCONE

Die eine wurde gefeiert, die andere geschmäht: Die Falcone und ihre Nachfolgerin Nuovo Falcone sind die letzten Einzylinder, die Moto Guzzi baute.

Von Eva Breutel
Fotos: Motociclismo (2), Moto Guzzi



Der „Falke“ (oben) prunkte mit Schönheit, der „Neue Falke“ war ein zusammengedengeltetes hässliches Entlein

Der Name Moto Guzzi stand nicht immer für V2-Motoren. Nach der Gründung 1921 machte sich das Werk mit seinen liegenden 500er-Einzylindern einen Namen. Sie galten als modern und zuverlässig und sorgten zusammen mit dem stabilen Fahrwerk dafür, dass Guzzi in den 1930er-Jahren zum größten Motorradbauer Italiens aufstieg.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wollte man an diese Erfolge anknüpfen und stellte 1950 als neue sportliche Speerspitze die 500er-Falcone vor. Ein gewagtes Unterfangen, denn in Italien waren damals vor allem billige Roller gefragt. Die Falcone hingegen kostete satte 482 000 Lire – für einen Arbeiter fast der Verdienst von zwei Jahren. Mit 23 PS, Upside-down-Gabel, Vierganggetriebe, Magnetzündung und dem prägnanten Schwungrad entflammte sie die Italiener, blieb aber für die meisten ein unbezahlbarer Traum. Ab 1953 hieß sie Falcone Sport, denn zusätzlich kam die etwas günstigere Version Turismo mit nur 19 PS, Beinschildern und breiterem Lenker. Ein Glücksfall für Moto Guzzi, denn während sich das Publikum moderneren Motorrädern zuwandte, wurde die Turismo zum Liebling von Carabinieri und Polizei.

1967 sollte dann der brandneue Zweizylinder V7 ihren Platz einnehmen. Doch die Carabinieri verweigerten den 35-PS-Renner und verlangten vehement nach einer robusten, einfachen Maschine im Stil der Falcone. Moto Guzzi war wirtschaftlich

angeschlagen und konnte es sich nicht leisten, den Liefervertrag zu verlieren. Daher schraubte Lino Tonti, eigentlich mit der Entwicklung der legendären V7 Sport betraut, in nur vier Monaten die Nuovo Falcone zusammen. 1969 erschien die Behördenmaschine, zwei Jahre später die zivile Version. Während Carabinieri und auch die Polizei zufrieden waren, setzte es auf dem Markt Hohn und Spott, denn mit gerade mal 25 PS brachte die Neue ihre strammen 214 Kilogramm nur schleppend voran. Mit der Namenspatin hatte sie außer dem Einzylinder wenig gemein, und so wandten sich auch die Nostalgiker enttäuscht ab. Doch bei der italienischen Polizei blieb sie bis in die 90er-Jahre im Einsatz, was für die Zuverlässigkeit des aus der Not geborenen Modells spricht. Zuletzt brachte Guzzi eine Version namens Sahara. Wie Tonti später erzählte, verdankte auch sie ihre Existenz dem Sparzwang: Arbeiter entdeckten 1975 auf dem Werksgelände einige Behälter mit Tarnlack für die Wüste aus Kriegszeiten, worauf Guzzi flugs die beigefarbene Variante kreierte.

Heute beurteilt man die Nuovo Falcone milder. Während die Vorgängerin längst zu den begehrtesten und teuersten Guzzi-Oldtimern zählt, ist der Stern der Nachfolgerin noch im Steigen. Als Gegenentwurf zu den vielen kapriziösen Diven aus Italien entfaltet sie einen robusten Charme und eignet sich mit ihrer einfachen Technik und günstigen Preisen für Einsteiger in die Klassik-Szene. ■