

# GUZZI SUPER FALCONE

Schon die erste Moto Guzzi von 1921 hatte einen liegenden Einzylindermotor. Mit diesem Konzept fuhr die Marke ihre größten Rennerfolge ein. An jene legendären Zeiten erinnert der **EIGENBAU** der Gebrüder Steinle aus Ravensburg

TEXT UND FOTOS: JO SOPPA

Ducati-Tank, Laverda-Bremse. Ein stilsicherer Mix aus der großen Italo-Küche und viel Eigenleistung brachten dieses außergewöhnliche Unikat hervor

Innerhalb der Einzylinder-Riege nimmt der liegende Single nochmals eine Sonderrolle ein. Durch seine Bauart ermöglicht er nicht nur ein schmales, sondern auch noch ein niedriges Motorrad. Beides zusammen ergibt eine kleine Stirnfläche und damit einen geringen Luftwiderstand. Nicht zu vergessen die tiefe Massenkonzentration, die einem leichtfüßigen Handling zuträglich ist. Nicht von ungefähr waren viele berühmte und vor allem erfolgreiche Rennmotorräder mit liegenden Einzylindermotoren ausgestattet. Aermacchi, Motobi, Kreidler und vor allem Guzzi kultivierten die Power der liegenden Eintöpfe.

Erwähnenswert ist auch ein weiterer Vorteil der Liegenden. Weil die Hubbewegungen des Kolbens in Längsrichtung für den Fahrer geringere Vibrationen erzeugen, kann der Massenausgleich der Kurbelwelle günstiger gewählt werden. Liegende Singles bieten also auch mehr Laufkultur, und das ganz ohne Ausgleichswelle. Das nur nebenbei.

Was Sie hier auf diesen Seiten sehen, ist in ihren Grundzügen

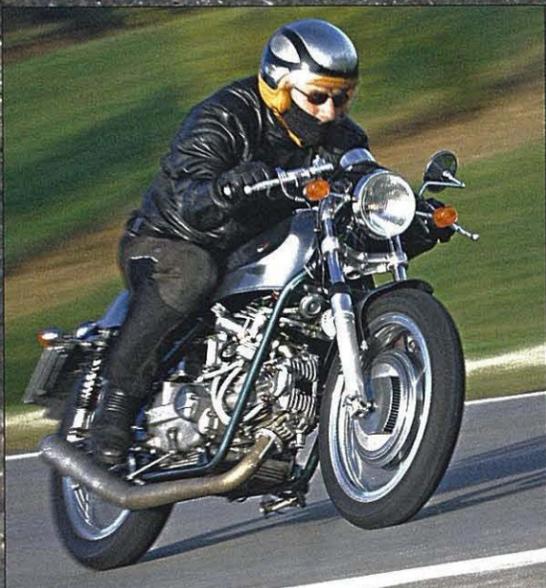
eine Guzzi, wie sie urwüchsiger kaum sein könnte. Das Grundmuster mit großer, außen liegender Schwungmasse reicht zurück bis zu den Anfängen der oberitalienischen Firma und lässt die Assoziation eines Lanz Bulldog auf zwei Rädern aufkommen. Tatsächlich wollten die Steinle-Brüder die historische Komponente nicht übertreiben und speckten die suppentellergroße Serienschwungscheibe radikal ab. Aber der Reihe nach.

Ausgangsbasis der sportlichen Single-Guzzi ist eine so genannte Nuovo Falcone, also jener letzte Bautyp der 500er Falcone, der noch bis 1976 produziert wurde. Abnehmer der Falcone waren in erster Linie Behörden, denn die Einzylinder-Guzzi stand seit jeher im Ruf ein zuverlässiges und robustes Muli auf zwei Rädern zu sein.

Zunächst aber hielt Toni Steinle lediglich einen Motor und einen Rahmen aus dem Baujahr 1971 in Händen. Der Rest sollte sich finden. Im Internet forschte er nach anderen Falcone-Projekten, um sich ein Bild von den Möglichkeiten zu machen, die sich mit diesem Ausgangsmaterial boten. Klassik-Racer in der typischen mattgrünen Guzzi-Rennfarbe schienen dabei ganz oben auf der Beliebtheitskala zu rangieren.

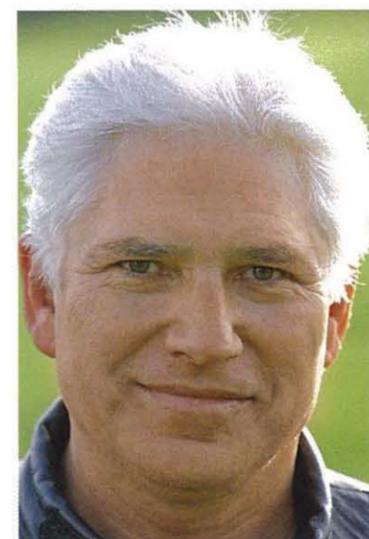
Viel interessanter waren jedoch die Maßnahmen, die man dem Motor zugute kommen ließ. Denn eine dezente Optimierung des Singles hatte man in der Ravensburger Guzzi-Werkstatt im Zuge der fest eingeplanten Motorrevision ebenfalls mit ins Kalkül gezogen. Schon

Motorrad fahren in ursprünglicher, puristischer Art und Weise. Diesen Genuss vermittelt die Super Falcone in Bestform





**Super-Falcone im traumhaften Geläuf.**  
Die Gegend rund um Ravensburg ist wie gemacht für den würzigen Guzzi-Schlag



**Italophil. Mit einem Garelli-Moped fing damals alles an. Vor gut fünf Jahren brachte Toni Steinle, 54, mit einem Falcone-Fragment das Single-Projekt ins Rollen**

Familienprojekt. Über fünf Jahre arbeiteten die Steinle-Brüder am Falcone-Unikat

von Haus aus ist der mit knapp 7 zu 1 verdichtete Einzylinder alles andere als auf der spritzigen Seite zuhause.

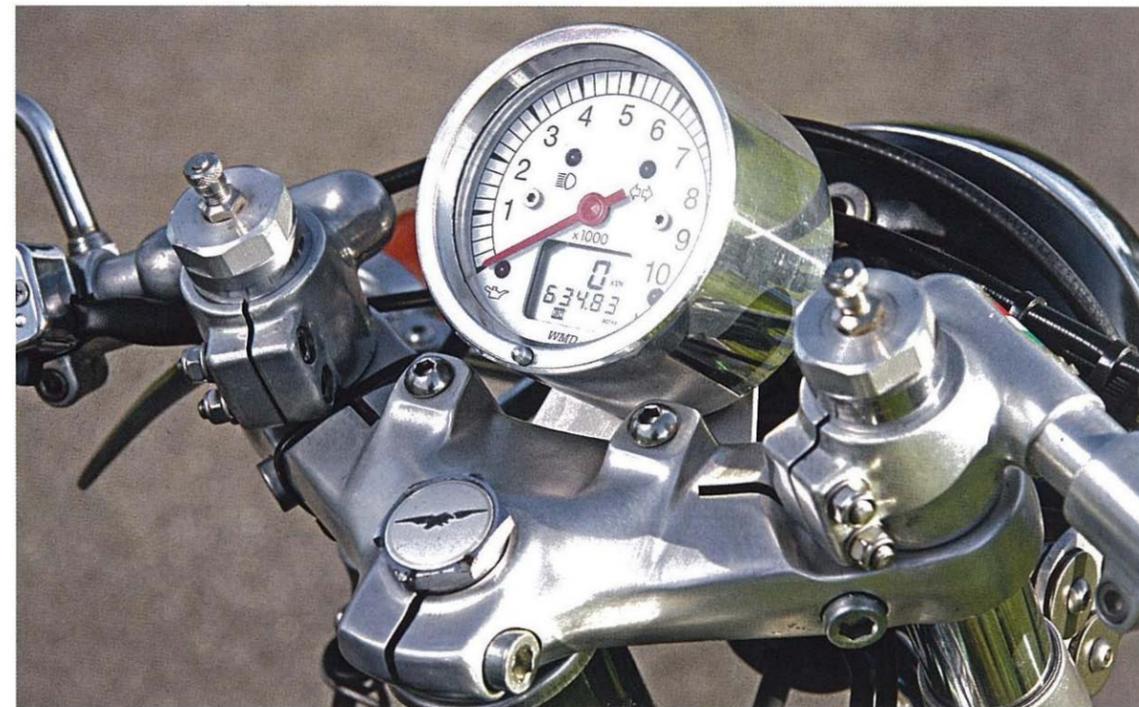
Der Kolben einer BMW R 90 S sollte diesen Punkt schon mal durch seinen erhöhten Dom auf einen immer noch moderaten Wert von 8,45 kurieren. Zudem brachte die nun von 88 auf 90 Millimeter erhöhte Bohrung eine Hubraumerhöhung auf 521 ccm.

Die Ventilgrößen wurden mit 47 Millimeter auf der Einlassseite und 40 Millimeter auf der Auslassseite original beibehalten. Allerdings kamen anstelle der italienischen Ventile welche vom Mercedes Motortyp 123 und am Auslass sogar vom Mitsubishi Pajero zum Einsatz. Die Ventildfedern wiederum stammen artgerecht von einer Le Mans 4.

Auch die Nockenwelle entspricht nicht mehr der Serie. An ihre Stelle trat ein Exemplar aus der Fertigung von Bruno Scola, die geringfügig längere Öffnungszeiten bietet. Eine

für die TÜV-Abnahme notwendige Leistungsmessung zeigte denn auch, dass der Motorcharakter unter diesen Maßnahmen nicht gelitten, sondern plangemäß in seiner Grundcharakteristik gestärkt wurde. 27 PS bei 5600/min leistet der Guzzi-Single jetzt, was sicherlich nicht die Obergrenze für diesen Motortyp darstellt. Wichtig war dem Besitzer aber eine stark hämmernde Mitte, und die hat er bekommen. Zumal das Motorrad durch den Umbau auch deutlich abgespeckt wurde und jetzt fahrbereit nur noch 170 Kilogramm wiegt. Eine Serien-Falcone bringt 214 Kilo auf die Waage.

Um dieses Ergebnis zu erreichen, musste am Fahrgestell einiges modifiziert und abgeändert werden. Weil das Projekt als Einsitzer konzipiert war, konnte etwa auf die hinteren Rastenausleger komplett verzichtet werden. Für die sportliche Sitzposition wiederum mussten Rastenaufnahmen auf Höhe der Schwingenla-



gerung angeschweißt werden. Gut, wenn man für derartige Herausforderungen einen Bruder mit passendem Fachwissen hat. Auf dessen helfende Hände konnte sich Toni Steinle, der als Kripobeamter im Raum Ravensburg für Recht und Ordnung sorgt, stets verlassen.

Dennoch hat sich das Projekt insgesamt über fünf Jahre hingezogen. Wobei der selbstkritische Besitzer noch manches Detail entdeckt, das er noch feiner machen möchte. □

**TECHNISCHE DATEN: MOTO GUZZI SUPER FALCONE**

Preis: unverkäufliches Einzelstück  
Leistung: 27 PS (20 kW) bei 5600/min, maximales Drehmoment 40 Nm bei 4400/min  
Motor: Viertakt-Einzylindermotor, luftgekühlt. Zwei Ventile, ohv. Bohrung x Hub 90 x 82 mm, Hubraum 521 ccm, Verdichtung 8,45. Zusatz-Ölkühler und Filterkartusche. Dell'Orto-Schiebervergaser VHB 36, HTMoto-Auspuffanlage. Ducati-Lichtmaschine im Schwungrad integriert, Regler von Bike Affairs. Kickstarter. Vierganggetriebe, auf Linksschaltung umgebaut. Endantrieb über Kette (DID 50VA)  
Fahrwerk: Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen. Telegabel Typ Moto Guzzi 850 T3 mit Kegelrollenlager, Federweg 140 mm. Stahlrohr-Schwinge mit zwei Koni-Federbeinen Typ 7610, Federweg 70 mm. Borrani-Leichtmetallfelgen 3.00x18 Zoll. Bereifung vorn 90/90-18, hinten 110/90-18, Bridgestone BT 45. Vorn Laverda-Duplex-Trommelbremse, Ø 230 mm. Hinten Moto Guzzi-Simplex-Trommelbremse, Ø 200 mm. Ducati Desmo 500-Tank, Sitzbank, Fußrastenanlage und Kotflügel HTMoto, Lenker/Armaturen Tomaselli, WMD-Sigma Instrument.  
Radstand 1480 mm, Gewicht fahrfertig 170 kg  
Besitzer: Toni Steinle, Grünkraut/Ravensburg

**Klassisch-modern: digital-analoges Instrument von WMD. Tomaselli-Lenker samt Armaturen bestehen auch vor der Historiker-Fraktion**



**Klare Linie. Über dem Motor der zusätzliche Ölkühler. Die Lackfarben stammen übrigens von VW. Es ist Lhasa-Metallic und Titan-Silber**