

»Old Firehand«

MOTO GUZZI

**500 ccm Falcone
Einzyylinder, ohv**



wird Ihnen diese Kuttermaschine schon mal vor Augen kommen, denn es steht fest, daß die Laufcharakteristik nicht nur einen der Motorrad-Enthusiasten elektrisieren wird.

Aber Spaß beiseite — man soll es nicht glauben, wir fanden einen ungeheuren Spaß an der Falcone 1971. Es gibt von dem Motor zur Zeit zwei Versionen, die eine ist mit 26 DIN-PS bei 4800 U/min für den Polizeigebrauch gedacht, die andere (unsere Testmaschine) wird mit rund 28 DIN-PS bei 4800 U/min (= 32 SAE-PS lt. Prospekt) und elektrischem Anlasser für den zivilen Kundenkreis gebaut (2 PS weniger als die BMW R 50/5). Unterschied: nur eine andere Nockenform.

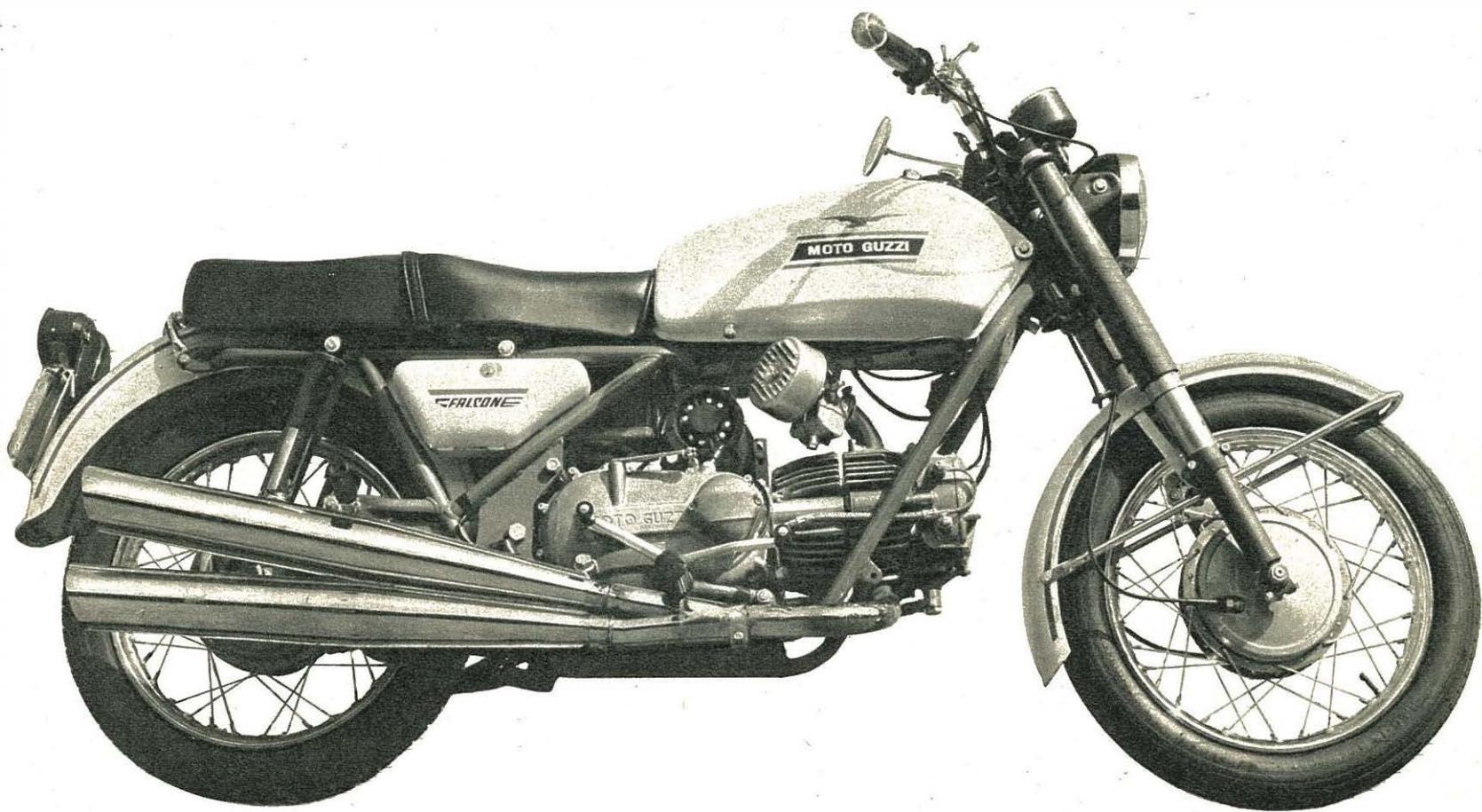
Um den Ballermann in Gang zu setzen, öffnet man den Benzinhahn, zieht das Motorrad im ersten Gang rückwärts über die Kompression, sucht den Leerlauf zwischen erstem und zweitem Gang, schaltet die Zündung ein, öffnet mit dem Fingerhebel am Lenker die zusätzliche Starterdüse des Vergasers und — zieht mit der linken Hand den Auslaßventilheber wie Anno Dunnemals an. Jetzt passiert folgendes: Das Auslaßventil wird angehoben, gleichzeitig wird der Anlasserschalter mittels des gleichen Seilzuges betätigt, die Bosch-Lichtmaschine wird zum Dynastarter. Das Anlasserrad ist über einen Keilriemen mit der Super-schwungscheibe und der Kurbelwelle verbunden und dreht den Motor durch. Ist das Schwungrad richtig in Fahrt, dann läßt man den Ventilheber los — tumm — tumm — tumm, tumm, tumm — der Motor läuft. Gas geben braucht man nicht. Sollte sich nichts rühren, dann steht der Kolben vor der Kompression und das Anlasserrad dreht über dem Keilriemen durch. Macht gar nichts — man bewegt nur ganz kurz den Kickstarter, und der Motor läuft.

Als die „Big Banger“, die „Dampfhammer“ — also die großvolumigen Viertakt-Einzyylinder-Maschinen — mehr und mehr ausstarben, vergoß eine Menge Motorradfahrer Tränen der Wehmut. Die Zeiten der „Regina“, der „NSU-Konsul“, der Einzyylinder-AJS, -BSA, -Norton, -Matchless, -Royal-Enfield usw. usf. schienen trotz weiterer vereinzelter Modelle endgültig dahin zu sein. Aber jetzt wird man doch wieder mit einem solchen Motorrad konfrontiert — mit einer Konstruktion, die schon 1921 begonnen wurde, und die bis heute so eine Art Markenzeichen geblieben ist: die 500 ccm Moto Guzzi Falcone aus Mandello am Comer See. Wir haben ihn nun wieder, den großen Hammer mit geringen Drehzahlen, mit der gewaltigen Schwungscheibe und mit dem liegenden Zylinder.

Ich kenne eine ganze Menge Motorradfahrer, die nun wieder Morgenluft wittern und erneut auf dem Plan des Geschehens erscheinen werden, weil sie der Meinung sind, daß nun endlich wieder das „richtige“ Motorrad für sie erreichbar ist, obwohl vielleicht viele der jüngeren Fahrer im Zeitalter der hochdrehenden Viel-Zylinder diese Maschine aus Unkenntnis als eine Art Anachronismus empfinden. Wieso hat

Moto Guzzi diesen Weg erneut beschritten? Weil bei der italienischen Polizei die Einzyylinder-Falcone seit Jahrzehnten ein fast nicht zu durchbrechendes Ansehen genießt und man eine moderne Falcone dort brauchte. Das war die Basis, von der man dann auch gleich eine Zivil-Version abzweigte, die nun in unsere Testgarage kam.

In der Tat mußten wir wieder zurückdenken. Wir kamen just von der hitzigen 500er Vierzylinder-Honda — und das ist dann doch ein ungeheures Umdenken, wenn man danach auf der Falcone fährt. Wo bei der japanischen Maschine die Leistung erst kommt und die Drehzahl interessant wird, da ist bei der dicken Einzyylinder aus Italien die Endleistung bereits erreicht und die Drehzahl schon kritisch. Man stelle sich 1971/72 vor, daß man wieder im Drehbereich zwischen 2500 und 4000 U/min ein Motorrad bewegt! „Und wo wird die Lötlampe morgens zum Anwärmen des Bulldogs befestigt?“ ist so ungefähr der Kommentar. Im Leerlauf meint man jeden Arbeitstakt des Motors genau verfolgen zu können — Ansaugen — ffffft! — Verdichten — Kipphebel-Klapperei — Explodieren — Ausstoßen — tumm! Haben Sie so etwas noch im Ohr? Nein? Na, irgendwo



Bei 2500 U/min haben wir 12 DIN-PS, aber ein Drehmoment von bereits 3,5 mkg. Bei 3500 U/min sind es 19 DIN-PS und 3,85 mkg. Bei 4000 U/min können wir 22,4 DIN-PS und 4,1 mkg genießen. Ab 2500 bis 2800 U/min macht das Motorrad in den Gängen beim Beschleunigen den ersten Satz nach vorn, denn da ist auch die erste hohe Drehmomentstufe. Jenseits von 4000 U/min kommt dann noch ein zweiter Ruck nach oben, denn bei 4200 U/min beträgt das Drehmoment 4,15 mkg. Durch die große Schwungscheibe, die sich hinter dem linken Gehäusedeckel dreht, kommt man jedoch nicht so blitzschnell zu diesem Schub wie vielleicht bei einem mehrzylindrigem Motor ohne große Schwungmassen, aber der Schub kommt und hält sich auch eine Weile, wenn man das Gas wegnimmt. Also ist die Fahrtaktik eine ganz andere, als man das mit den Blitzraketen sonst gewohnt ist. Man muß ein bißchen im voraus beobachten, planen und denken und einkalkulieren, daß das alles etwas zäher kommt. Man muß aber ebenso einkalkulieren, daß der Schwung gewaltig ist und erhalten bleibt. Man fährt also nach dem Schwung —!

Mit dieser Schwungmasse kann man ohne weiteres im vierten Gang mit 2500 U/min (= ca. 70 km/h) durch die Landschaft dampfen — dabei ist das Auspuffgeräusch ein gequetschtes Schlagen, und jedes Ansaugzischen im Luftfilter ist zu hören. Der Motor beginnt erst unterhalb von 2000 U/min zu rucken. Fährt man im vierten Gang mit ca. 110 km/h, einer Art Reise-Einheitsgeschwindigkeit, dreht der Motor nur 4000 U/min, und dabei ist die Kolbengeschwindigkeit sage und schreibe nur 10,9 m/sec. Bei einem Hub von 82 mm und einer Bohrung von 88 mm haben wir nämlich einen Kurzhuber (wie 1921 bereits!), und man müßte der Meinung sein, daß der Motor bei dieser Beanspruchung kaum zerdreht werden kann.

Nun mag man vielleicht glauben, daß die Falcone zwar recht originell, aber auch eine fürchterlich lahme Ente ist. Zunächst glaubten wir das auch. Aber nach etwa 1000 km wurde der

Motor zusehends lebendiger, und dann entdeckten wir im Drehgriffgehäuse einen Anschlagbolzen, den man herausdrehen kann. Gesehen und gemacht. Hoppla — aus Old Firehand wurde — mit einem Male — ein temperamentvoller Langläufer, die Beschleunigungszeiten wurden besser, und die als Höchstgeschwindigkeit angegebenen 140 km/h wurden langliegend erreicht. Weil man den Drehgriff richtig aufmachen konnte. Die Sperre sollte wohl in der Einfahrzeit einen Riegel vor die Ungeduld des Fahrers setzen.

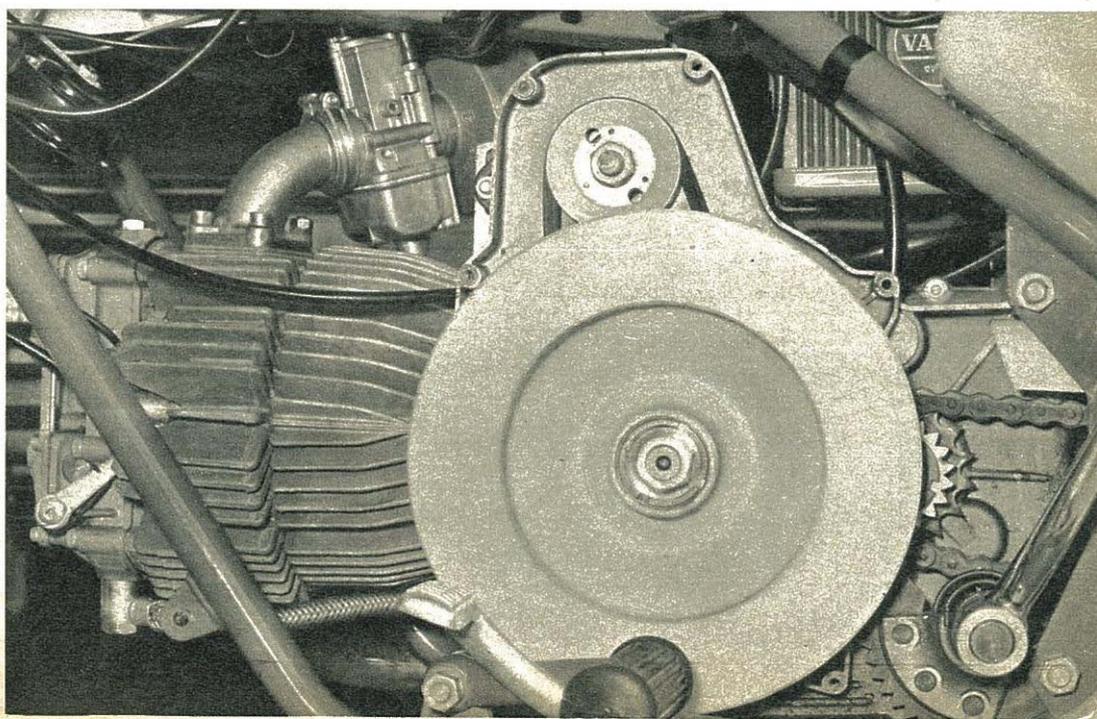
Die vier Gänge sind absolut richtig abgestuft. Die Fußschaltwippe liegt rechts, den ersten Gang zieht oder drückt man hoch, die anderen Gänge drückt man nach unten. Obwohl der erste Gang bis ca. 45 km/h reicht, der zweite Gang bis 75 km/h und der dritte Gang bei 5000 U/min bis 110 km/h, benutzt man den ersten Gang eigentlich nur zum Anrollen, bei 3000 U/min spätestens (= 25 km/h) schaltet

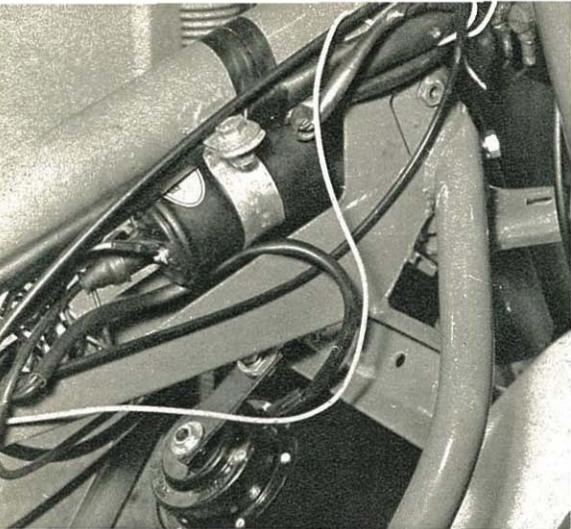
man in den zweiten Gang, der dort mit ca. 2200 U/min beginnt und durchzieht bis vielleicht 50 oder 55 km/h (= ca. 3000 bis 3500 U/min). Ab 50 km/h fährt man sowieso immer im dritten Gang (= ab 2500 U/min), und den vierten benutzt man schon ab 70 km/h. Bei Räuberei auf schneller, kurvenreicher Landstraße bleibt man lange im vierten Gang, auch vor Überholmanövern, man muß dann aber einkalkulieren, daß die Schwungmasse Zeit braucht, um Drehzahlen zuzulegen. Oft wird es einem passieren, daß man enttäuscht ist, eine eben erreichte Drehzahl wieder abbremsen zu müssen, wenn man gerade so richtig in Schwung ist.

Die Straßenlage ist ganz hervorragend. Der lange Radstand, der sehr stabile Rahmen mit seinen Dreieckverbänden, der sehr tiefe Schwerpunkt bilden die Ursache der Kursstabilität. Man könnte unheimliche Schräglagen fahren, wenn der Abrollständer nicht schon so früh beim Durchfedern auf der Straße kratzen

Bild oben: Die alte Konstruktion im modernen Look: Anachronismus? Man sollte einen solchen Dampfhammer erst einmal fahren. Als Kurzhuber ist es nämlich kein unmoderner Motor! Langer Radstand, gute Straßenlage, Tankinhalt ca. 18 Liter. (Fotos: Klacks)

Bild unten: Es gibt Liebhaber solcher Maschinen, die enttäuscht darüber sind, daß diese schöne Super-Schwungscheibe verdeckt hinter einem Gehäusedeckel liegt. Die Dyna-Startanlage ist mit der Schwungscheibe über einen Keilriemen verbunden.





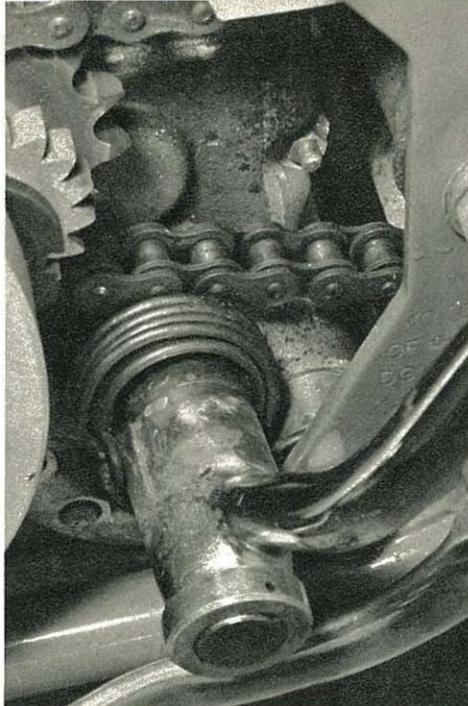
Oben: Die Steuerkopfparte zeigt gewaltige Versteifungen.

Rechts: Wenn die Kette durchhängt, streift sie an der Kickstarterfeder. Darum immer auf richtige Kettenspannung achten!

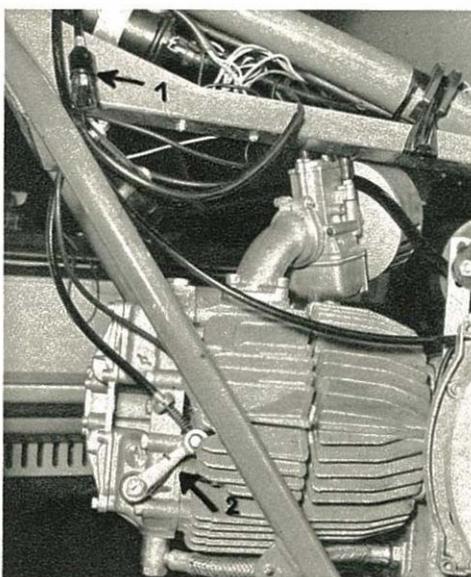
würde. Zu der Sicherheit beim Fahren kommt die Sitzposition des Fahrers, und wenn man daran gedacht hätte, daß die Fußrasten für den Mitfahrer oder die Mitfahrerin nicht so verteuft hoch, sondern weiter unten liegen müßten (was auf der Seite der beiden Schalldämpfer nur mit Verrenkungen zu lösen wäre), dann hätte das Motorrad auch den gleichen Sitzkomfort für den Passagier. So aber ist das nichts damit.

Der große Einzylinder erzeugt natürlich Vibrationen, die man zwar in Grenzen halten, aber nie beseitigen kann. Bis zu 3500 U/min ist es nichts Störendes, ab 4500 U/min werden sie jedoch etwas härter. Vibrationsschäden traten nur bei der Steckklemme des Batteriekabels an der Klemmleiste unter der Sitzbank auf. Drehzahlmesser (elektrisch) und Tachometer zeigen ziemlich genau an, die Kontrollampen über dem Steuerkopf sind deutlich und übersichtlich (Öldruck, Ladekontrolle, Leerlauf, Scheinwerferlicht).

Notwendige Wartungsarbeiten sind bei Motoren mit liegenden Zylindern meist sehr bequem durchführbar, das ist bei der Falcone nicht anders. Ventilspiel-Kontrolle bzw. -Einstellung, Zündeneinstellung, Unterbrecherabstand-Kontrolle, Arbeiten am Vergaser, das ist alles denkbar



Unten: 1 = Anlasserschalter. 2 = Ventilheber. Beide Teile sind mit einem Seilzug verbunden. Der Dynastarter dreht die Schwungscheibe, und beim Loslassen des Ventilhebers springt der Motor an.



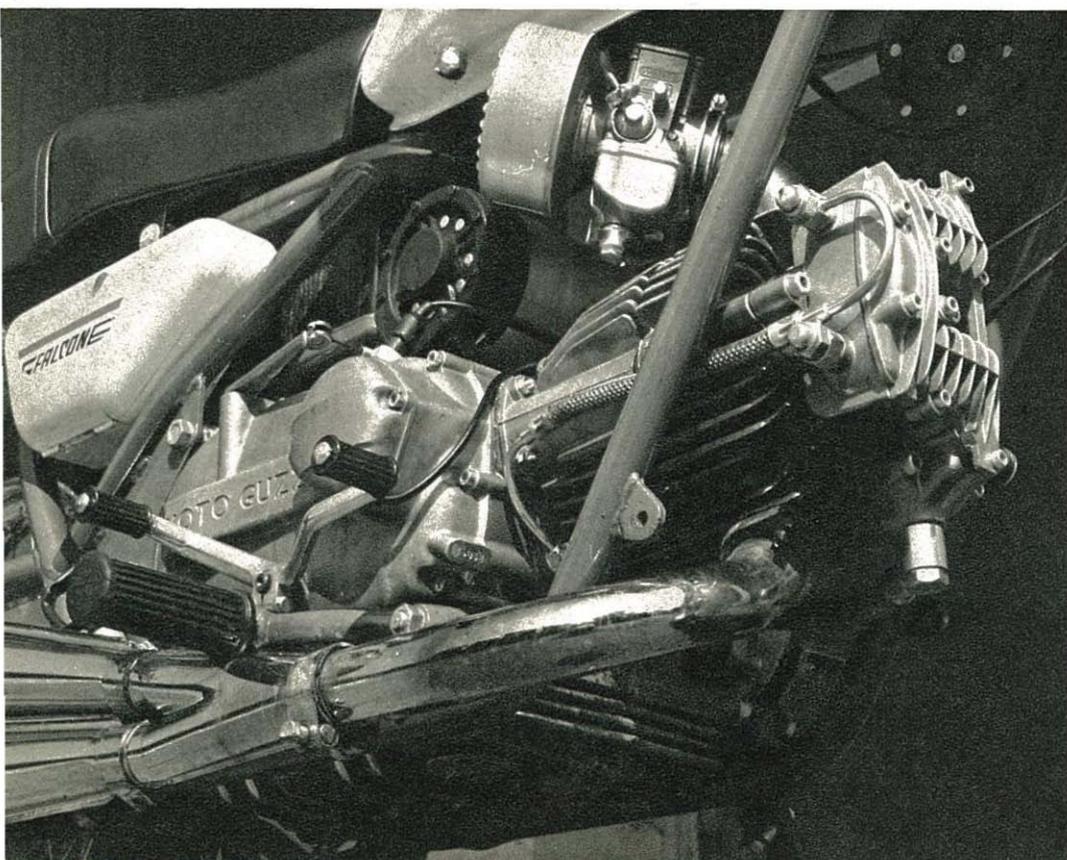
einfach und bequem zu machen, weil die Details sozusagen auf dem Teller liegen. Zwei ausreichend große und abschließbare Werkzeugbehälter lassen es zu, daß man auch unterwegs eine gute Auswahl an Werkzeug, Reservezüge, Kleinteile usw. mitführen kann. Und muß man einmal den Tank abnehmen, um an die Klemmleiste darunter zu können, so braucht man nur zwei Bolzen vorn zu lösen und hinten eine Gummihalterung auszuhängen. Auch die Sitzbank ist einfach zu entfernen. Der Hinterrad-Ausbau ist ohne Öffnen der Kette möglich, zwischen Kettenkranz und Radnabe befinden sich zur Stoßdämpfung Gummipolster, aus denen das Rad seitlich herausgezogen wird. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, daß der Abrollständer zum Aufbocken des Motorrades u. E. vorbildlich ist. Daran sollte sich mancher ein Beispiel nehmen, der einen der unmöglichen Krampf-Ständer konstruiert, auf den man ein Motorrad nur mit Kranhilfe hinaufbekommt. Man kann die Falcone beinahe nur mit einem Druck der Fußspitze auf einen der Bügel hoch„rollen“ lassen —! Die Seitenstütze links ist serienmäßig. Bitte, beim Start diese Stütze nicht vergessen und wieder einklappen!

Die Hinterradkette ist nach oben und zum Reifen hin (!) abgedeckt, ihre Pflege ist einzukalkulieren in den systematischen Wartungsdienst. Das Kettenrad am Hinterrad ist an der Mitnehmerscheibe angeschraubt, man könnte es also auswechseln, wenn es zur Übersetzungsänderung weitere Räder mit mehr oder gar weniger Zähnen gibt. Wir hatten aber den Eindruck, daß die

16 Zähne am Getriebeausgang und 33 Zähne am Hinterrad für normale Belastungen richtig ist.

Bei der Betrachtung von „Old Firehand“ — dieser Spitzname tauchte nach den ersten Kilometern dieser modernen Oldtimer-Guzzi auf — muß man immer wieder auf die Fahrcharakteristik zurückkommen, die — wie es natürlich ist und bereits gesagt wurde — so im Gegensatz zu einer mehrzylindrigen, hektischen Sportmaschine steht. Man hat den Eindruck, daß aus dem Motor natürlich noch mehr herauszuholen ist, wenn man mit der Nockenform, der Verdichtung und dem Vergaser-Durchlaß experimentiert. Es liegt auf der Hand auch deswegen, weil Moto Guzzi mit den unwahrscheinlich schnellen Einzylinder-Rennmaschinen in den fünfziger Jahren fünf Weltmeisterschaften holte, und Maschinen wie die von Enrico Lorenzetti, Bill Lomas, Dickie Dale u. a. gehören zu den „klassischen“ Rennmotorrädern der Vergangenheit. Man hat an diesen Motoren so viele Erkenntnisse gewonnen und Erfahrungen sammeln können, daß die Neuauflage des Falcone-Motors eigentlich das Nonplusultra aus dieser großen Vergangenheit sein sollte. Kein Wunder ist es, daß um diesen Einzylinder immer eine Reihe Zuschauer standen, wo man ihn in der Stadt auch hinstellte. „Ja — eine neue Moto Guzzi —!“ Das wußten selbst Leute, die sich nur so nebenbei für Motorräder zu interessieren scheinen. Daß in demselben Hause auch eine 750er Zweizylinder mit Kardan seit Jahren hergestellt wird, war also kaum registriert worden.

Im Leerlauf läuft der Motor ruhig und dezent mit 800 bis 1000 U/min vor sich hin, bei höherer Drehzahl ist das Auspuffgeräusch nicht unangenehm. Die beiden Schalldämpfer waren zur Aufteilung und zur besseren Beherrschung der Dämpfung wohl notwendig. Ihre Form und Lage ist nicht unschön, aber sie verdecken doch einen wichtigen Teil der Heckpartie, so daß das Motorrad eben eine Maschine nur für einen Mann bleibt und daß man auch hinsichtlich



Rechts außen: Der Zylinderkopf ist ein recht zerklüftetes Gebilde. Alle Achtung vor der Gießtechnik!

Rechts: Die Beschleunigungslinie zeigt in der Mitte einen negativen Knick. Man muß berücksichtigen, daß die Schwungmasse ja erst mal richtig zum Drehen kommen muß. Wenn sie dreht, dann allerdings zieht der Motor gut von unten heraus an.

Technische Daten

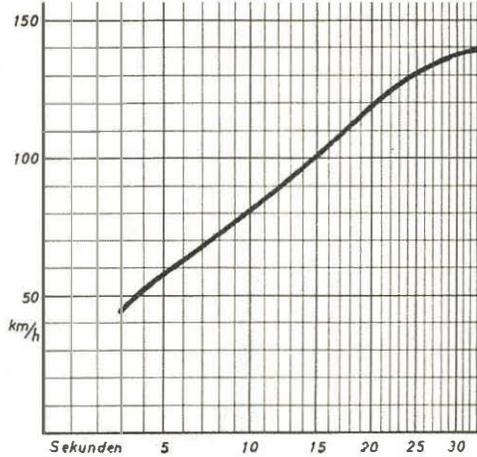
Einzyylinder-Viertakt-Motor mit liegendem Zylinder; Ventilsteuerung über Stoßstangen; Zylinder aus Leichtmetall mit auswechselbarer Laufbuchse; Zylinderkopf aus Leichtmetall. Bohrung 88 mm, Hub 82 mm, Hubraum 499 ccm. Verdichtung 6,85. Leistung: 26,4 SAE-PS bei 4800 U/min oder 32 SAE-PS bei 4800 U/min. Steuerzeiten: 40°/74°/67°/33°. Vergaser: Dell'Orto VHB 29 CD, 29 mm Ø. Kurbelwellenlagerung: 2 Wälzlager, Pleuel in Gleitlager. Mehrscheibenkupplung im Ölbad. Druckumlaufschmierung. Ölreservoir Kurbelwanne 3,0 Liter. Kickstarter oder zusätzlich Elektrostarter (Dynastart). Primärtrieb über Zahnräder, Übersetzung 1:2.

Getriebe mit Fußschaltung, vier Gänge. Übersetzung 3,21/1,81/2,5/1,0. Hinterradantrieb über Rollenkette 5/8 x 9/8, Übersetzung 16:33 = 2,06. Gesamtübersetzung 13,24/7,42/5,16/4,12.

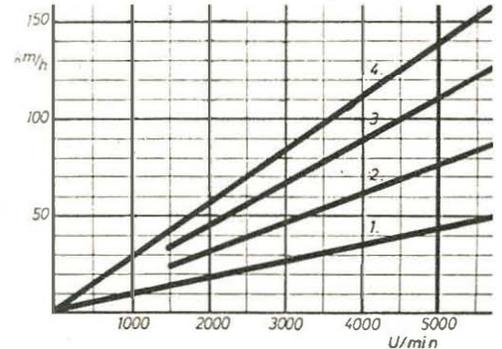
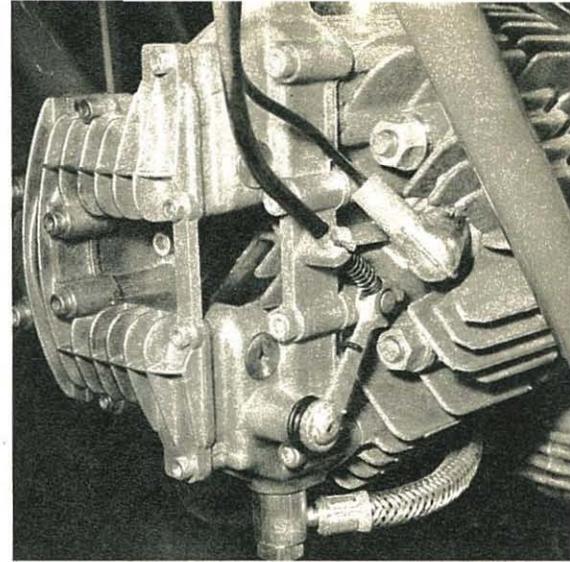
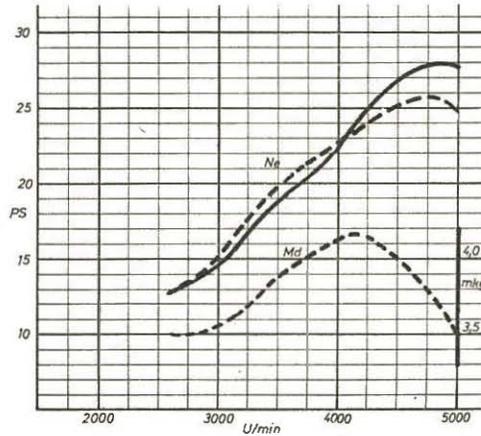
Leistungsdaten: 52 bzw. 64 PS/Liter (SAE) Hubraumleistung. 8,2 bzw. 6,7 kg/PS (SAE) Leistungsgewicht. Kolbengeschwindigkeit bei 5000 U/min = 13,65 m/sec. Höchstgeschwindigkeit ca. 140 km/h. Testverbrauch ca. 4,7 Liter/100 km.

Fahrwerk: Doppelrohr-Rahmen im Dreieck-Verband. Hinten Schwinge mit hydraulisch gedämpften Federbeinen, vorne hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel. Bereifung vorn 3.50-18, hinten 3.50-18. Vorn Doppelnockenbremse, hinten einfache Vollnabenbremse.

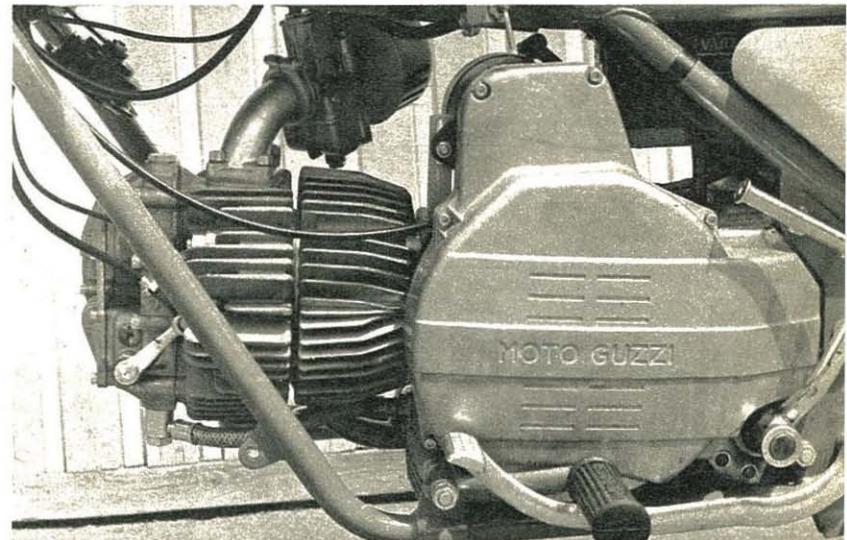
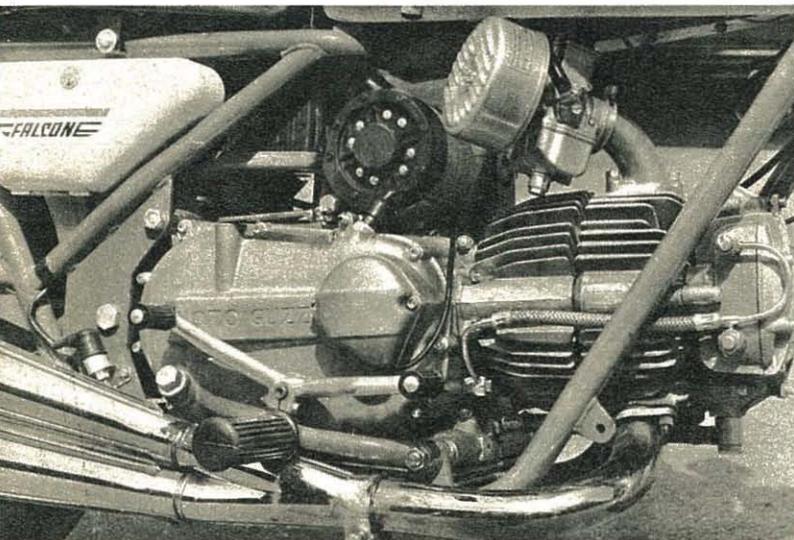
E-Werk: 12 Volt. Lichtmaschinenleistung 150 Watt, Batteriekapazität 18 Ah. Radstand 1450 mm, Gewicht (fahrfertig) 214 kg. Preis (mit E-Starter) DM 4395,— inkl. MwSt. Importeur: Zweirad Röth, 6949 Hemmelbach (Odenwald), Telefon (0 62 53) 3 05.



Unten: Die Leistungskurven der Polizei-Ausführung mit 26 DIN-PS (gestrichelte Linien) und der Zivilausführung mit 28 DIN-PS.



Gangdiagramm mit der serienmäßigen Gesamtübersetzung.



der Anbringung von Gepäcktaschen so seine Probleme bekommt. Probleme dürfte es auch bei der Phonmessung mit den mechanischen Geräuschen und mit der Ansaugseite gegeben haben.

Die Bremsen mußten nach 800 km erheblich nachgestellt werden, aber sie haben eine sehr gute Wirkung. Die vordere Doppelnockenbremse ist sehr gut und auch wasserdicht. Beim Nachstellen der Hinterradbremse wurde der Bremshebel an der Bremsankerplatte um einige Verzahnungen weiter versetzt. Die Einstellung der Doppelnockenbremse vorn zum gleichzeitigen Fassen der Bremsbacken ist nicht besonders schwer, man sollte es bei jedem Nachstellen kontrollieren. Der vordere Pirelli-Reifen mit unterbrochenen Längsrippen kommt schon beim leichten Anfassen der Bremse zum Pfeifen. Hinten ist ein Pirellireifen mit einem feinen

Blockprofil montiert, der ein ausgezeichnetes Haftungsvermögen besitzt. Beide Reifen haben eine weiche Gummimischung. Die Bereifung war jedenfalls für größere Schräglagen bei hohem Tempo und auf nassem Straßenbelag gut.

Bei den Beschleunigungsmessungen dauerte es eine Weile, bis man zu optimalen Werten kam, denn man mußte den Moment herausfinden, bei dem die Schwungmasse den Motor beim harten Einkuppeln nicht zu sehr wieder von Drehzahlen kommen ließ. Die Kupplung hielt die Tortur ganz gut aus, und die besten Meßfahrten brachten schließlich eine diskutable Beschleunigungslinie für 25 bis 28 DIN-PS zusammen. Man merkt aber deutlich den Anfangsknick, bis die Schwungmassen die 214 kg richtig packen und fortschieben.

Hier noch eine Tabelle der derzeit in Deutsch-

land angebotenen Einzyylinder-Viertakt-Straßenmaschinen dieser Klasse zum Vergleich:

Marke und Typ	Bohrung/Hub (mm)	Hubraum (ccm)	PS	U/min
BSA Goldstar	84/90	499	34	6200
Ducati 450 M III	86/75	436	27	7000
Ducati 450 M III D	86/75	436	31	7000
Moto Guzzi Falcone	88/82	499	26/28	4800

Mit einer Hubraumleistung von 56 PS/Liter bei 28 DIN-PS oder mit 52 PS/Liter bei 26 DIN-PS und mit einer Drehzahl von nur 4800 U/min bleibt die Falcone auch in dieser Gruppe eine Besonderheit. 7,65 kg/PS oder 8,23 kg/PS gehören ebenso zu dieser Bewertung. Dazu der robuste Aufbau, der E-Starter und andere gute Dinge — das rundet das Bild von „Old Firehand“ prächtig ab. *Klacks*