

Ein träger Vogel

Moto Guzzi Nuovo Falcone:
Das richtige Motorrad zur
falschen Zeit



„Als die Big Banger mehr und mehr ausstarben, vergoss eine Menge Motorradfahrer Tränen der Wehmut“: Ernst Leverkus begrüßte 1971 enthusiastisch die erste Nuovo Falcone in Deutschland

Dampfhammer, Bulldog, Schiffsdiesel, gebaut für die Ewigkeit – mit solchen Attributen empfangen Einzylinderfans 1971 die neue Moto Guzzi. Der stoische, niedrig drehende Motor erinnerte nicht nur sie an vergangene Epochen.

Wir schreiben das Jahr 1969, und eigentlich kann sich niemand so recht ein Moto-Guzzi-Modellprogramm ganz ohne liegenden Einzylindermotor vorstellen. Mit diesem typisch italienischen Konzept hatte Carlo Guzzi 1921 den Motorradbau begonnen, Heerscharen von Sportfahrern und Polizisten vertrauten seither auf den charakteristischen Single mit der außen liegenden Schwungscheibe. In der höchsten Entwicklungsstufe mit zwei obenliegenden Nockenwellen war das zerklüftete Triebwerk mit dem nach vorn gereckten Zylinder sogar für fünf Weltmeistertitel im Straßenrennsport gut.

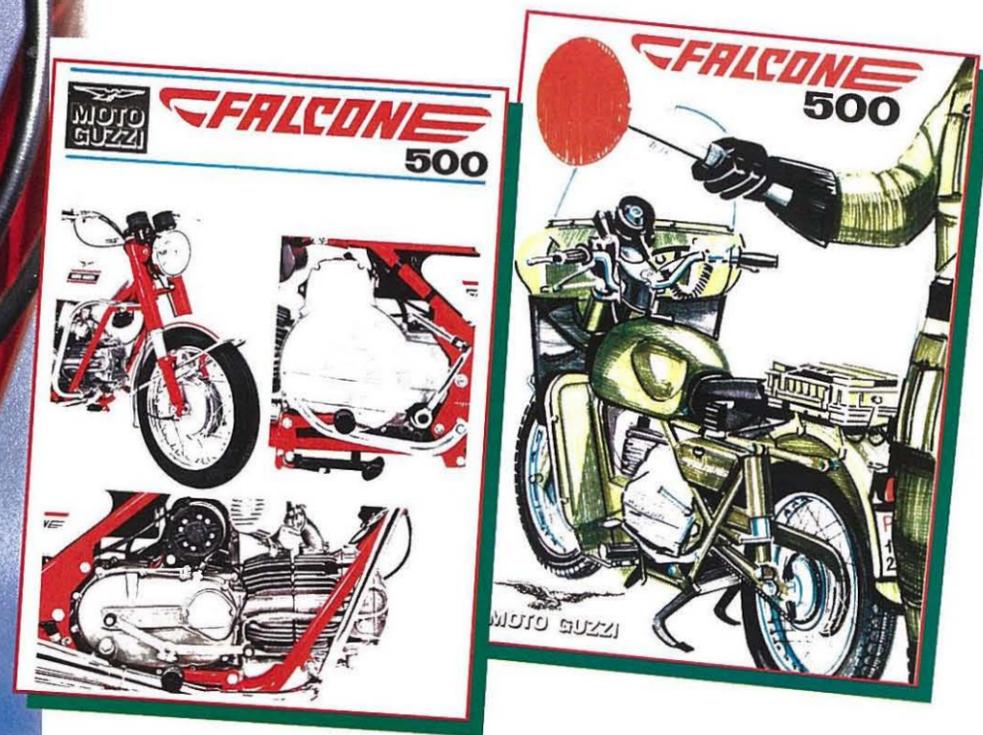
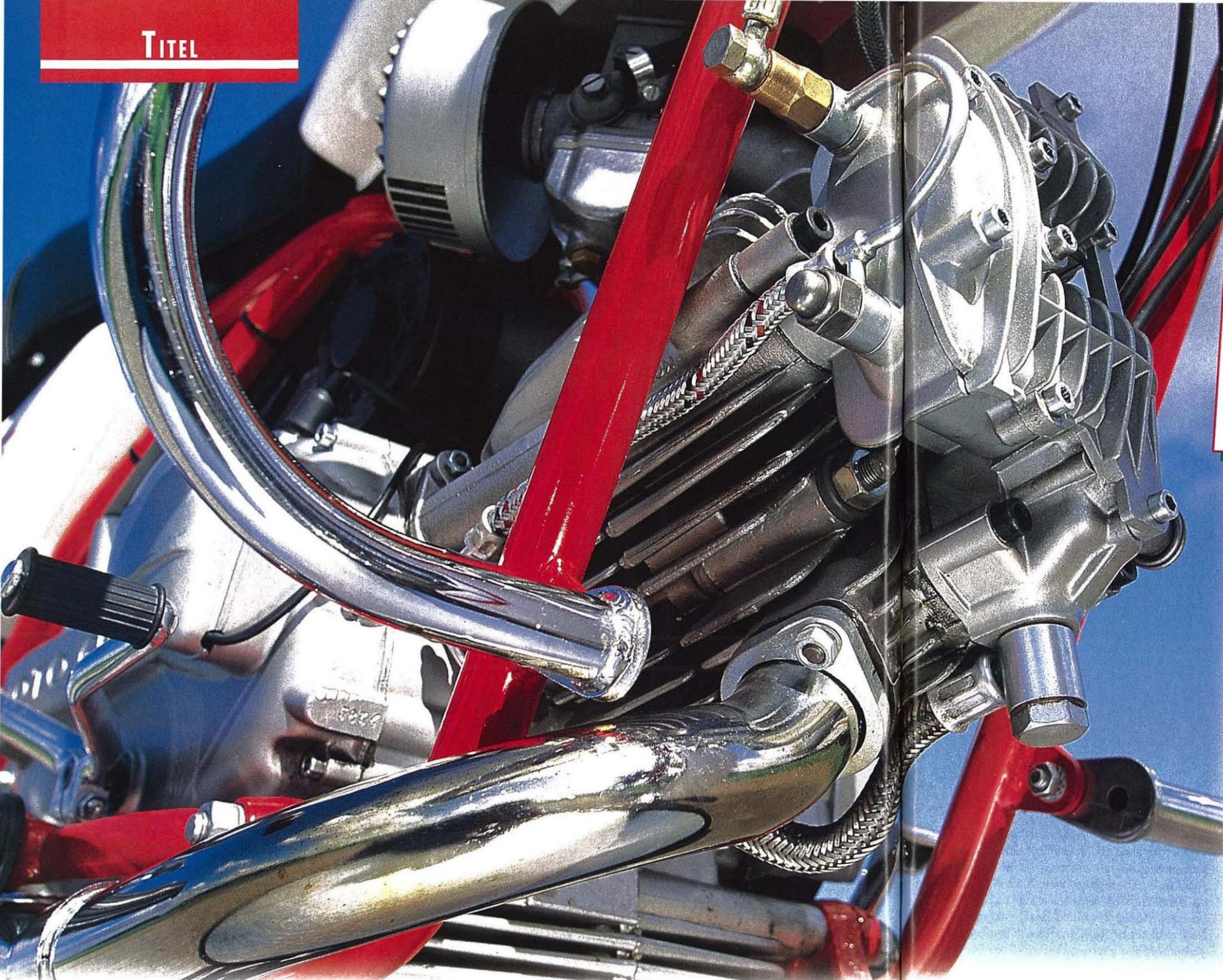
Diese großartige Tradition soll nun plötzlich beendet sein, nur weil das Werk voll auf den neuen, großvolumigen Zweizylinder der V7 setzt? Doch da haben die Herren in Mandello die Rechnung ohne das italienische Beamtentum gemacht. Polizisten und Armeeangehörige wollen ihre geliebte Falcone (Falke) zurück haben, basta. Die Behörden bestellen erkleckliche Stückzahlen und zahlen gut, also finden ihre Wünsche Gehör in der Chefetage. Lino Tonti, der neue Chefkonstrukteur,

macht sich flugs an die Arbeit und entwirft in Anlehnung an das alte Falcone-Triebwerk einen ganz neuen 500-Kubik-Motor, diesmal mit Nassumpfschmierung und gleitgelagertem Pleuel. Ein mächtiges Hüllrohr auf der rechten Zylinderseite verbirgt nach wie vor die ellenlangen Stoßstangen zum Zylinderkopf, die beiden voll gekapselten Ventile werden über Kipphebel betätigt. Die massive Schwungscheibe rotiert wie bei der Falcone auf der linken Seite außerhalb des Kurbelgehäuses, ist jetzt aber hinter einer gegossenen Abdeckung den Blicken entzogen. Vorbei ist es mit angeschliffenen Stiefeln und Hosenbeinen, vorbei aber auch mit den überraschten Blicken neugieriger Passanten auf die rotierende Scheibe...

Auf dem Mailänder Salon 1969 darf das Publikum erstmals „die Neue“ bewundern. Moto Guzzi nennt sie weiterhin Falcone, aber zur besseren Unterscheidung spricht von Anfang an jedermann von der Nuovo Falcone. Die unverwechselbare äußere Erscheinung des Vorgängermodells mit Upside-down-Gabel und Federpaket unter dem Motor ist einem recht konventionellen Erscheinungsbild gewichen. Der Vertrauen erweckend dimensionierte Doppelschleifenrahmen mit 1450 Millimetern Radstand erinnert an die große V7, zwei gekapselte Federbeine zwischen Achse und Rahmenheck führen das Hinterrad. Beinbleche und Einzelsitz entsprechen den Anforderungen der angepeilten Kundschaft. Dienstuende Beamten stören sich an der merkwürdigen Auspuffanlage mit zwei



MOTO GUZZI



Solide Ware: Die Duplex-Trommel im Vorderrad hat mit den 215 Kilo keine große Mühe



Das gab's nur einmal, das kommt nie wieder: Der Doppelauspuff tat dem Motor tatsächlich gut



Puristen werden sich an der Zusatz-Ölleitung zum oberen Kippschalter (gr. Bild) und am Behörden-Tacho stören. Die optimierte Schmierung ist zu sehr empfohlen, das Tachoblatt einfach nicht zu bekommen

übereinander liegenden Schalldämpfern wohl genau so wenig wie an dem ungewohnten Anblick eines Motors, der hinter den ausladenden Abdeckungen von Zylinder, Schwungscheibe und Luftfilter kaum zu erspähen ist. Ihnen muss auch die karge Motorleistung genügen; Moto Guzzi gibt 26 PS bei 4800 U/min an.

Warum soll das neue Modell eigentlich nur den Behördenkunden vorbehalten bleiben? Im Guzzi-Programm klafft unübersehbar eine riesige Lücke zwischen der kleinen Stornello mit dem leicht geneigten 125-Kubik-Einzyylinder und der zweizylindrigen V7, da bietet es sich

förmlich an, mit geringstem Entwicklungsaufwand eine Version für Privatkäufer auf den Markt zu bringen. Gedacht, getan, ab 1971 beirichtert die Nuovo Falcone Civile das Straßenbild. Mit rotem Rahmen und weißen, rot liniierten Blechteilen, dem flotten, lang gestreckten Tank und einer Doppelsitzbank wirkt sie deutlich sportlicher, zudem werden die unförmigen Motorabdeckungen weggelassen. Tacho und Drehzahlmesser in zwei separaten Rundinstrumenten ersetzen die plumpe, nein sagen wir lieber wohlwollend „funktionale“, Tachokonzole der Behörden-Falcone.

Wieder mündet der einzelne Krümmer auf der rechten Seite in zwei Schalldämpfer, aber diesmal sind es schlanke, verchromte Tüten, die in spitzem Winkel übereinander liegen. Dieser Auspuff bringt zwingt die Beifahrerfußrasten in unkomfortable Höhen. Die Anlage ist vielleicht nicht schön, aber funktionell: Spätere Umrüstungen experimentierfreudiger Bastler auf einen Topf bescheren dem Halblitersingle nichts als Atembeschwerden. Dass auch Guzzi selbst sehr ernsthafte Versuche in dieser Richtung angestellt hatte, beweist ein fertig gedruckter Prospekt, der eine Zivil-Fal-

cone mit Einzeldämpfer und größeren Seitendeckeln zeigt, die das Rahmendreieck voll ausfüllen.

Angesichts der neuesten japanischen Mehrzylinder wirkt die Nuovo Falcone schon bei ihrem Erscheinen wie ein wandelnder Anachronismus. Schlagzeilen machen Drei- und Vierzylinder mit immer mehr Hubraum und immer neuen PS-Rekorden. Und jetzt das: Nur ein Zylinder, noch dazu mit untenliegender Nockenwelle. Das Werk gibt nun 32 PS an, aber das sind optimistische „italienische“ Pferdestärken, also ohne Nebenaggregate gemes-



MOTO GUZZI



„Zivilisierte“ Militärmaschinen und Gesapne sind in der Nuovo-Falcone-Szene recht beliebt



Wer sich auf eine Nuovo Falcone setzt, gewöhnt sich automatisch einen ruhigen Fahrstil an – flüssig und vorausschauend rollen lassen ist das Motto

sen. Eine neue Motorradklientel, die einzig auf Leistung und Drehzahl schießt, lässt den „Oldtimer-Traktor“ mit einem Schulterzucken links liegen. Die alten „Fahrensleute“ hingegen begrüßen den Dampfhammer als willkommene Alternative mit nostalgischem Flair. Kaum ist die Neue auf dem Markt, hat Ernst „Klacks“ Leverkus dank guter Kontakte zum damaligen Importeur Fritz Röth in Hammelbach eine Testmaschine organisiert und schwärmt in *Das Motorrad*: „Man stelle sich vor, dass man wieder im Drehzahlbereich zwischen 2500 und 4000 U/min ein Motorrad bewegt! Im Leerlauf meint man jeden Arbeitstakt des Motors genau verfolgen zu können – Ansaugen – fffff! – Verdichten – Kipphebel-Klapperei – Explodieren – Ausstoßen – tumm!“

Auch wenn es nicht den Anschein hat, ist der Halbbliter-Motor ein echter Kurzhuber. Zusammen mit dem niedrigen Drehzahlniveau ergibt das phänomenal niedrige Kolbengeschwindigkeiten. Klacks hat nachgerechnet: Bei Tempo 110 im vierten Gang dreht die Nuovo Falcone nur 4000 U/min, dabei legt der Kolben sage und schreibe nur 10,9 m/s zurück! Interessant

Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis*

Falcone Club
Karl Lotze
Fresnostrasse 5, 48159 Münster
Tel. 0174-2393029
Internet www.falcone-club.deno.html

*Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1500 Eintragungen) erscheint einmal jährlich im Oktober-Heft.

ist der Vergleich mit anderen großen Einzylindern (allzu viele sind es ja nicht mehr): Eine BSA Gold Star bringt ihre 34 PS erst bei 6200 U/min, die 450er Ducati will gar bis 7000 Touren gezwiebelt werden. Kein Wunder, dass die Guzzi bald den Ruf eines unzerstörbaren Alltagsgefährten weg hat. Einen Ruf, den sie nicht immer einlösen kann: So mancher vielfahrende Besitzer wird sich in den nächsten Jahren mit gelockerten Ventilsitzen und verzogenen Zylinderköpfen herumschlagen.

140 km/h Höchstgeschwindigkeit gibt Moto Guzzi an, und wer sich hinter den beiden Rundinstrumenten richtig klein macht, mag diese Marke vielleicht auch erreichen. Aber wem das ernsthaft wichtig ist, der hat sowieso das falsche Motorrad gewählt... Nein, der Fahrstil wird fast zwangsläufig rund und flüssig. Die große Schwungmasse unterbindet blitzartiges Hochdrehen und schiebt bei geschlossenem Gas unerbittlich weiter. Auch ha-

Der heutige Marktwert*

Modell	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
Nuovo Falcone	1969 bis 1976	DM 9100	DM 7600	DM 5300	DM 3300	DM 1200	Lit. 610.000
Nuovo Falcone Civile	1971 bis 1974	DM 9900	DM 8100	DM 5600	DM 3500	DM 1400	DM 4.395
Nuovo Falcone Civile	1974 bis 1976	DM 9700	DM 8000	DM 5400	DM 3400	DM 1400	DM 4.580
Sahara	1974 bis 1976	DM 9600	DM 7900	DM 5500	DM 3400	DM 1300	

*Ermittelt von Classic Data GmbH, Wittener Str. 105, 44575 Castrop-Rauxel, Tel. 02305/29011

Im Staatsdienst: Ursprünglich hatte Moto Guzzi die neue Falcone in verschiedenen Lackierungen...



...(oben Militär, links Carabinieri) nur für den Behördeneinsatz aufgelegt. Fast alle orderten sie mit der lenkerfesten Verkleidung



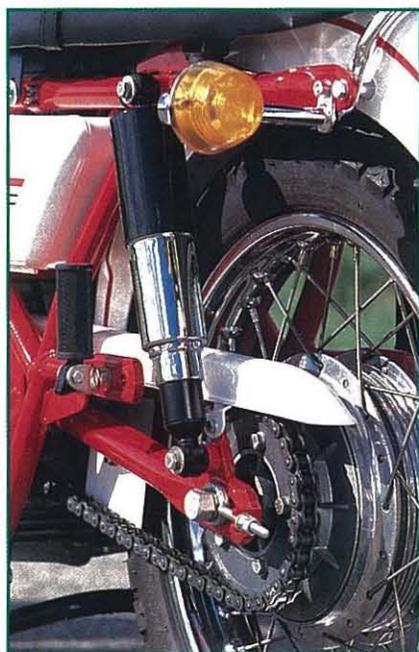
Ein ganz seltener Vogel, der scheu und zurückgezogen lebt: Kaum einmal taucht eins der wenigen Sahara-Modelle auf. Im Grunde handelt es sich nur um eine umlackierte Behördenmaschine



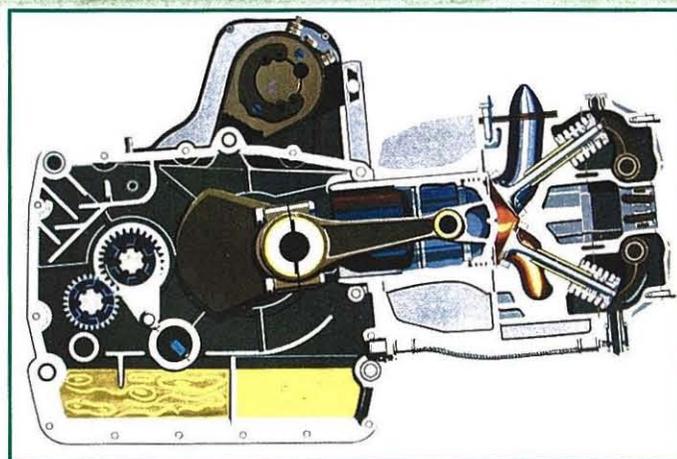
MOTO GUZZI

Technische Daten: Nuovo Falcone Civile

Motor	Luftgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor mit liegendem Zylinder; zwei im Kopf hängende Ventile, über untenliegende Nockenwelle. Stoßstangen und Kipphebel gesteuert
Hubraum	499 ccm
Bohrung x Hub	88 x 82 mm
PS bei U/min	26 bei 4800
Verdichtung	7:1
Vergaser	Dell'Orto VHB 29 CD
Zündung	Kontaktgesteuerte Batterie-Spulenzündung
Schmierung	Nassumpfschmierung, 3,0 Liter Ölinhalt
Antrieb	Primärtrieb über schrägverzahnte Räder; Mehrscheibenkupplung im Ölbad; Vierganggetriebe; Rollenkette zum Hinterrad
Fahrwerk	Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen; vorn hydraulisch gedämpfte Telegabel; hinten Schwinge mit zwei hydraulisch gedämpften Federbeinen
Bremsen	Vorn Duplex-; hinten Simplex-Trommel
Bereifung	Vorn und hinten 3.50-18
Leergewicht	215 kg
Verbrauch	4 Liter auf 100 km
Spitze	130 km/h



Im Gegensatz zur ursprünglichen Falcone trägt die „Nuovo“ zwei hydraulische Federbeine



Zweifelloos das beste Stück der letzten Einzylinder-Guzzi: der liegende Einzylinder. Auf der Zeichnung ist oberhalb des Motorgehäuses die riemengetriebene Lichtmaschine zu sehen

stige Gangwechsel mit der rechts angebrachte Schaltwippe sollte man sich verkneifen. Längst hat nicht mehr jeder Motorradfahrer Erfahrung mit solch stoischen Charakter, deshalb folgt im Test die wohlgemeinte Warnung: „Man muss ein bißchen im voraus beobachten, planen und denken und einkalkulieren, dass das alles etwas zäher kommt.“

„Zäh“ schneidet die „Nuovo“ trotz höherer Motorleistung auch im direkten Vergleich mit der alten Falcone Sport aus den Fünfzigern ab: Handlichkeit und Fahrleistungen leiden unter

dem stolzen Gewicht von 215 Kilo und dem steifen Fahrwerk mit einer merklich höheren Sitzposition. Da mag auch der zusätzliche Elektrostarter nicht mit dem Fortschritt versöhnen: Die riemengetriebene Lichtmaschine wirkt als Dynastarter, der Dekompressionshebel am linken Lenkerende betätigt mit einem Seilzug gleichzeitig den Anlasserschalter.

Aber solche Kritik dürfte die Guzzi-Oberer wenig kratzen, Geld in die Kasse bringen weiterhin die Behördenmodelle. Mehr als 13.000 Exemplare laufen insgesamt vom Band, wäh-

rend die Zivilversion nicht mal auf 3000 Stück kommt. Anno 1974 steht die einzige „Modellpflege“ an: Die Civile kommt nun mit schwarzem Rahmen und verchromten Schutzblechen daher, was ihr nach einhelliger Meinung reicht. Interessanter ist da schon die gleichzeitig angebotene „Sahara“. Bis auf die sandfarbene Lackierung, den mattschwarzen Auspuff und den Soziussitz entspricht sie in allen Details der Behördenversion. Böse Zungen behaupten prompt, Guzzi vermarkte hier einen für eine afrikanische Arnee produzierten, aber nicht abgenommenen Restposten. So ähnlich wird es wohl gewesen sein, denn ein echter Bedarf für diesen Lanz Bulldog auf zwei Rädern ist Mitte der siebziger Jahre beim besten Willen nicht auszumachen. Schließlich wird die Versicherung noch unabhängig von der Leistung nach dem Hubraum

berechnet, und die wenigsten sind bereit, für die „schönste Art, 85 zu fahren“ genauso tief in die Tasche zu greifen wie für einen flotten Halbblüter-Zweizylinder. Der deutsche Importeur (inzwischen ist die Deutsche Motobecane in Bielefeld zuständig) bringt nicht einmal ein Dutzend Maschinen an den Mann.

1976 endet die Geschichte des bislang letzten Einzylinders von Moto Guzzi sang- und klanglos. Wer weiß, wie sie ausgegangen wäre, wenn die Italiener nur ein wenig länger durchgehalten hätten: Just zu diesem Zeitpunkt wird im fernen Osten der Grundstein für eine vehemente Renaissance des längst totgeglaubten, urigen Viertakt-Eintopfes gelegt.

Text: Peter Mergelkuhl
Fotos: Frank Ratering,
Archiv Rogge

Mit freundlicher Unterstützung durch Gerd Gilbert von Moto Classica

