

# Aufgebockt

Dampfhammer für alle Tage: Moto Guzzi Nuovo Falcone

**Reine Zivilisten sind sehr selten, Rund jene Nuovo Falcone, die einst bei italienischen Behörden in Dienst standen, haben keinen leichten Job gehabt. Aber viele der dunkelblauen oder olivfarbenen Maschinen mit dem liegenden Einzylinder haben tapfer durchgehalten und sind in private Hände gelangt. Entsprechend groß ist heute das Angebot; wir haben uns ein Exemplar der gehobenen Preiskategorie angeschaut.**

Die legendären Moto Guzzi mit dem liegenden Einzylinder sind nicht unbedingt als Rarität zu bezeichnen. Entsprechend gut vertreten sind sie in den Kleinanzeigen-Spalten, wobei die weit gestreuten Preisangaben vermuten lassen, dass es manchem Verkäufer schwer fällt,

den Marktwert realistisch einzuschätzen. Da ist aber nun doch jemand, der genau weiß, was er für sein gutes Stück haben will: „Nuovo Falcone, 1a, für DM 13000,- rest., ca. 10tkm gel., FP DM 7990,-“. Kommt mir irgendwie bekannt vor. Kurz in älteren Heften geblättert – richtig vermutet, der Verkäufer hatte schon während des Sommers sein Glück versucht.

Also zum Telefon. „Ja, die Guzzi, die ist noch da“, verkündet eine freundliche weibliche Stimme. Wie man sich täuschen kann: Irrendwie habe ich bei so einem schweren, uralten Einzylinder erwartet, dass die Stimme am anderen Ende der Leitung so etwas sagt wie: „Augenblick, ich hole meinen Mann ans Telefon“, doch stattdessen gibt es die Erklärung,

warum sie das gute Stück verkaufen will. Ein PS mit vier Beinen ist es, das den 26 Cavalli der Falcone den Rang abläuft. Gleich nebenan beim Bauern steht sie, eine braune Stute mit freundlichen Augen. Sie ist schuld daran, dass die 1970er Falcone in diesem Jahr mit ihrer Besitzerin nicht mehr „ausgeritten“ ist.

Sonntag mittag. Das Haus oben im Westfälischen liegt 50 Kilometer weg von der Autobahn, gutes Einzylinder-Revier. Der Blick ins Fenster neben dem Klingelknopf offenbart bereits Erstaunliches. Ein picobello hergerichteter Werkstatttraum beherbergt eine Magni-Guzzi und den Klassikumbau einer Le Mans. Aber wo ist die Falcone? „Wir müssen ein Stück fahren, sie steht in der Garage meiner Eltern“, er-

klärt die Verkäuferin. Nach wenigen Minuten Fahrt, mit dabei der Lebenspartner und Besitzer der beiden V-Guzzi, ist es soweit: Eine blaue Falcone rollt hinaus auf den Gehweg. Die Farbe, erklärt die Besitzerin, stamme von VW, gleiche aber dem originalen Polizeiblau aufs Haar, und die Blinkanlage habe einst an einer Zweizylinder-Guzzi gedient.

Die positive Zustandsbeschreibung bestätigt sich auf den ersten Blick. Unter einer hauchdünnen Staubschicht ist ein optisch perfektes Bike zu sehen. Der Lack, egal ob auf glatten Flächen oder Schweißnähten, befindet sich in makellosem Zustand. Die Chromteile präsentieren sich unversehrt und pickelfrei, abgesehen vom Tankdeckel – für ihn gab's leider seinerzeit ebenso wenig Ersatz wie für den maroden Scheinwerferreflektor, der aus diesem Grund neu verchromt werden musste. Der Auspuff mit dem doppelten Endrohr ist absolut neuwertig; er wurde erst kurz vor der Stilllegung angebaut. Die Alu-Oberflächen von Zylinder und Motorgehäuse sind glatt und narbenfrei. Den einen wird's freuen, den anderen eher stören: Alle Schrauben wurden durch Innensechskantschrauben aus VA ersetzt. Ebenfalls nicht original, aber der Lebensdauer des Einzylinders zuträglich, ist der unter dem Lenkkopf angebrachte, zusätzliche Ölfilter.

„Sie ist jetzt fast ein Jahr abgemeldet“, erklärt die Besitzerin. „Wir haben viel Spaß miteinander gehabt, waren sogar zwei Mal in Schweden. Aber mit dem Pferd bleibt einfach keine Zeit mehr zum Motorrad fahren.“ Im Sommer 1995, erklärt der Freund nun, haben sie die Falcone erstanden, die bis dahin im Polizeidienst stand. „Zerlegt worden ist sie bis auf die letzte Schraube“, berichtet er weiter, „alles, was sich bewegt, ist neu, beziehungsweise überholt worden“. Sind dabei wirklich 13.000 Mark investiert worden? „Nicht ganz“, kommt die überraschende Richtigstellung. „3500 Mark wurden für den Kauf fällig, 9500 sind in die Restaurierung geflossen“. Wo wir gerade bei den Unstimmigkeiten sind: In der Anzeige stehen circa 10.000 Kilometer, doch der Tacho zeigt eine fünfstelligen Zahl mit einer vier am Anfang. Die Erklärung der jungen Frau ist simpel: „Diese 10.000 Kilometer habe ich seit dem Neuaufbau zurückgelegt“.

Ein kurzer, prüfender Griff an den Zylinder – der Motor ist kalt. Benzinhahn öffnen, Kickstarter treten, einige wenige Umdrehungen, und der Einzylinder wummert im langsamen, bedächtigen Leerlauf vor sich hin. Das klingt zwar gut, aber eine Probefahrt ist mangels Zulassung leider nicht möglich. „Die können Sie aber gerne, wenn Sie eh ein rotes Kennzeichen für die Überführung beantragen, vor Vertragsunterzeichnung noch nachholen“, räumt die Guzzi-Eignerin ein.

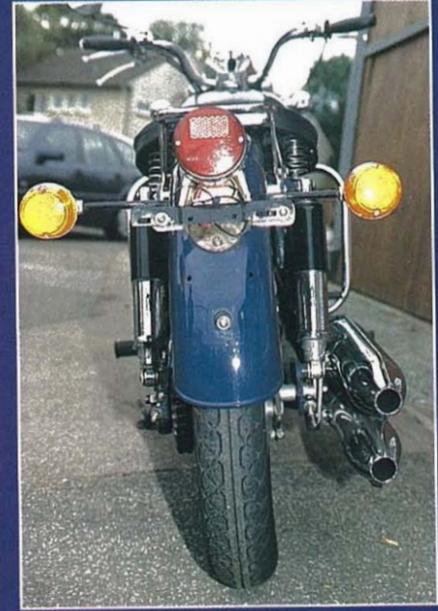
Zurück im Haus, reicht die Gastgeberin zu Kaffee und frischen Waffeln einen gut gefüllten Ordner mit Werkstatthandbuch, Ersatzteilkatalog und Rechnungen. Die Liste der Neuteile ist lang: Kolben, Nockenwelle, Ventile mit Sitzen (bleifrei-tauglich), alle Motor- und Ge-



Ein echter Kaltblüter für den harten Behördeneinsatz: Wer sich für eine Nuovo Falcone interessiert, sollte ein Herz für Behändigkeit haben



Nicht original, aber gut für die Lebensdauer: zusätzlicher Ölfilter unter dem Lenkkopf



Kein Nummernschild, keine Probefahrt. Die Blinker stammen von einer V2-Guzzi



Der Tacho zeigt gut 40.000 Kilometer an, nur 10.000 davon sollen seit der Totalrestaurierung der ehemaligen Behördenmaschine zusammengekommen sein

triebelager, Vergaser, Kabelbaum, VA-Speichen, Batterie und so weiter. Werkstattrechnungen finden sich hingegen nur wenige, da die meisten Arbeiten von Freunden des Paares ausgeführt wurden. Viele der ersetzten Alteile und auch die nicht angebauten Beinbleche sind noch vorhanden.

Das alles ist recht überzeugend. Bleibt aber trotz der ausdrücklichen Angabe eines Fest-

preises noch die Frage nach einem Verhandlungsspielraum. Schließlich liegen die geforderten 7990 Mark angesichts des zwar guten, aber nicht originalen Zustands an der oberen Grenze. Vergeblich: „Ein Hunderter für frischen TÜV ist noch drin, mehr aber auch nicht – sie frisst ja keinen Hafer, die Gute, wenn sie noch ein wenig bleibt!“

Heinz R. Arnold