

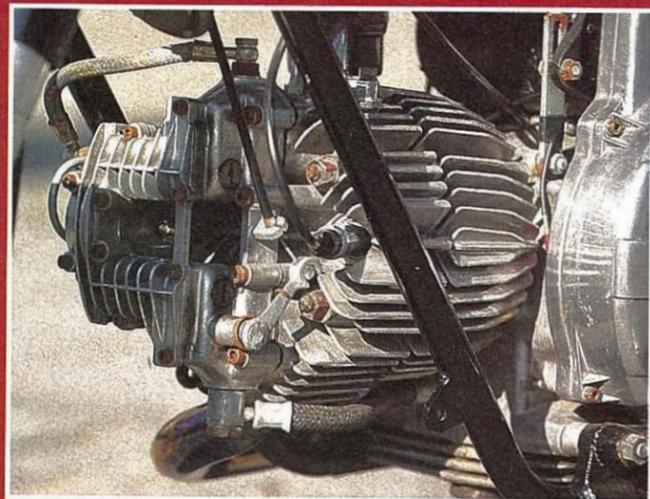


Auf der Spur des Falken

Moto Guzzi Nuovo Falcone Sport:
Ein Fan restaurierte den Trecker im Renntrimm

Eigentlich hatte er eine Lady haben wollen. Keinen der klassischen Twins vom Schlag einer Triumph Bonneville oder einer Norton Commando, sondern einen Eintopf. Bodenständig, handfest und gut. Auch für sonntags. BSA Gold Star, Norton Manx, Velocette Thruxton und Royal Enfield Bullet schwirren Karl Henseler im Kopf herum, als er nach dem passenden Großkolbenrad suchte. Das Ergebnis diverser Abendtermine, unzähliger verfahrenere Kilometer und oft dreister Preisvorstellungen war ernüchternd: „Angesehen hatte ich mir etliche Maschinen, aber das war alles Sch....“

Sollte sich die – nichtverbürgte – Legende vom aristokratischen Spitznamen der British Bikes, „schön, aber zickig“, bewahrheiten? Freund



Mit der Nuovo Falcone, dem neuen Falken, setzte Moto Guzzi Ende der sechziger Jahre eine Tradition fort, die bis 1921 zurückreicht: die des liegenden Einzylindermotors. Karl Henseler restaurierte ein seltenes Sportmodell. Nicht hundertprozentig original – aber schön.

und Motorrad-Spezi Jupp Pörzgen hatte die rettende Idee: „Karl, wäälte wat? En schöne Einzylinder wär och en Guzzi Falcone!“ Richtig, das war's. Wieso eigentlich keine Falcone? Ein wenig sportlich sollte es allerdings schon sein. Ein Behördenmodell mit Einzelsattel,

Beinschildern, Blechkoffern und ausladendem Windschild kam nicht in Frage, aber da war ja noch die – optisch – etwas rassistere Falcone, die mit den Chromschutzblechen, dem schmalen, langgezogenen Tank und dem Drehzahlmesser.



Den – eigentlich unnötigen – Drehzahlmesser spendierte Guzzi nur der Sport-Falcone.

Sportliche Erscheinung war ein Muß. Das zeigt schon die Biographie des Mannes aus Neuwied, der im „richtigen“ Leben mit guten Reifenprofilen sein Geld verdient: Mainzer Straßenrennen oder Karlsruher Dreieck sind nur zwei Veranstaltungen, die Karl Henseler auf Sarolea, NSU, Norton, BMW und anderen, teils selbstgestrickten Geräten erfolgreich bestritt. Auch auf vier Rädern war Henseler schnell unterwegs. Ob DKW, BMW, MG, Alfa Romeo oder Ponton-Mercedes mit Dieselmotor (!), Jahrzehnte bevor die Selbstzünder im Motorsport als „neueste Errungenschaft“ gefeiert wurden, Karl hatte alles im Griff. Gut zwölf Minuten für die Runde auf der Nürburgring-Nordschleife mit einem MG sind auch heute noch ein Wort. Und der zweite Platz bei der ersten Deutschen Motorrad-Straßenmeisterschaft nach dem Zweiten Weltkrieg war für einen Privatfahrer unter den ersten „Werksteams“ mehr als beachtlich. Schon damals war es Maschinenschlosser-Meister Josef Pörzgen, der mit Wissen, Können und Improvisationstalent Karls Maschinen das gewisse Quentchen mehr entlockte.

Aber Rennen und Straßenverkehr sind doch zwei Paar Schuhe. Eine Yamaha RD 350, die er Ende der 80er, Anfang der 90er auch mal hatte, war Karl Henseler zu ungestüm: „Wenn du da in einer Kurve den Hahn voll aufgemacht hast, ist die hinten weg. Und vorne wollte sie immer hoch. So zwei-, dreimal hätte ich um ein Haar mit dem Ding einen Abflug gemacht. Nein, das war nichts für mich.“ Und dann die Kehrtwende zum Dampfhammer „Made in Mandello“. Ein Inserat in OLDTIMER-MARKT brachte Karl und Jupp auf die Spur: Nuovo Falcone Sport, Baujahr 1972, war dort zu lesen. Standort war Bremen, der Preis akzeptabel. Der Preis schon... Nicht aber der Zustand des Krads, das die beiden in der Weserstadt vorfanden. „Die war total vergammelt“, erinnert sich Karl Henseler kurz und prägnant an die körperliche Verfassung der italienischen Boller-Erna. Gekauft hat er sie trotzdem. Einmal, weil ihn gerade das Restaurieren reizte, zum anderen, weil eben nicht jeder den liegenden Einzylinder mit der gewaltigen, einstmals freiliegenden Schwungscheibe fährt. Guzzi-Fans stehen halt mehr auf



Rank und schlank – und doch eher ein Tourer. Aber auch sportliche Motorräder mit liegendem Zylinder kamen aus Italien. Von Aermacchi in Varese und Motobi in Pesaro beispielsweise.



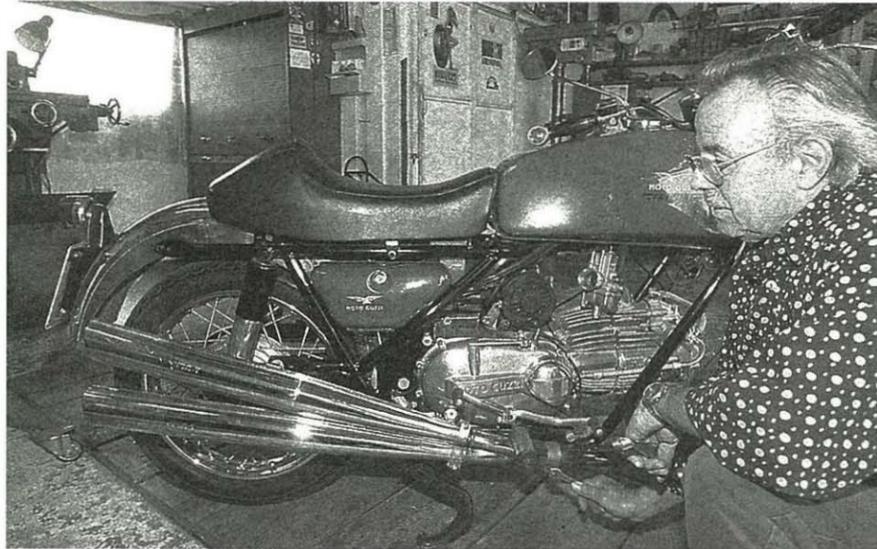
Die große Abdeckung verbirgt das gigantische Schwungrad und den Riemenantrieb der Lima.



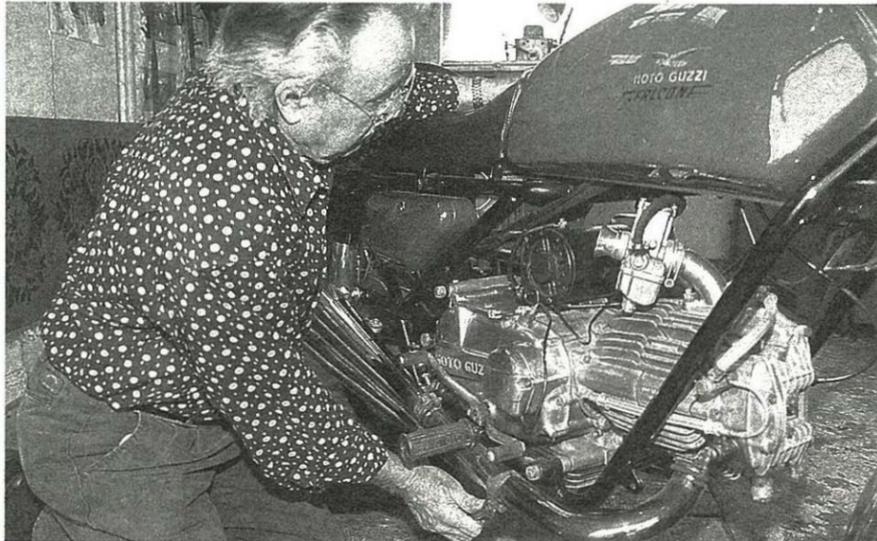
Ganz offensichtlich: der tiefe Schwerpunkt und die geringe Baubreite des Motors.



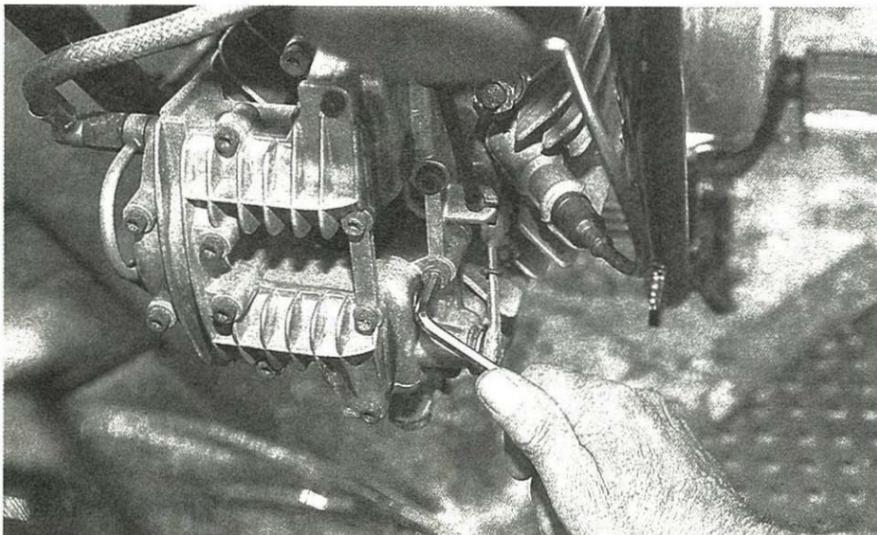
Der skurrile Auspuff war seinerzeit Kritikpunkt. Die Sozius-Fußrasten lagen absurd hoch.



Der Falke aus Mandello am Comer See ist ein schrauberfreundliches Motorrad. Der liegende Zylinder erleichtert alle Wartungsarbeiten, vom Vergaser bis zum Zylinderkopf. Ventile einstellen? Ein...



... Kinderspiel. Der tiefe Schwerpunkt ist ein weiterer Pluspunkt dieser Bauweise, trotzdem rückten die Hersteller wieder von ihr ab. Einer der Gründe: der konstruktiv bedingt sehr lange Radstand.



Kopfarbeit: Die Nuovo Falcone ist eine grundsolide Konstruktion. Unter Kennern gilt der Zylinderkopf allerdings als Schwachstelle. Verschleiß an Ventilen, Ventilsitzen und -führungen ist häufig.

die schlanken Signorinas mit dem kernigen V2 unter dem knappen sportlichen Kleid. Immerhin, der dumpf bolternde Italo-Eintopf mit der Lanz-Leerlaufdrehzahl war komplett, wurde aber zu Hause in Neuwied bis zur letzten Schraube zerlegt. Eine Arbeit, bei der sich Karl Henseler voll auf Josef Pörzgen verlassen konnte: „Der Jupp kann einfach alles. Und der kann mit jeder Werkzeugmaschine umgehen. Mit jeder!“ Nicht nur umgehen übrigens. Er kann sie auch selbst bauen. Eine Nocken-Kopiermaschine zum Beispiel, aber das nur nebenbei.

Am wenigsten Arbeit machte der Motor, auch wenn Jupp einige spezielle Abzieher selbst anfertigen mußte. Die robuste Bauart des Stoßstangen-Singles hielt keine unliebsamen Überraschungen parat – ein Vorteil dessen, was Liebhaber multizylindriger und vielventiliger Joghurtbecher aus dem Land der aufgehenden Sonne gern abfällig als „Bauerntechnik“ schmähen. Zylinder, Kurbelwelle, Kolben und Nockenwelle wanderten zum Begutachten auf Pörzgens Werkbank. Der Zylinder wurde gehont, der Kopf leicht geplant und die Ventilsitze erneuert, alles andere einschließlich des Kolbens fand Gnade unter den gestrengen Augen des Meisters. Das Getriebe allerdings bockte ein paarmal wie ein sizilianischer Esel, doch davon später mehr.

Zunächst nämlich rückte das Neuwieder Team der Gabel zu Leibe. Karl Henseler erinnert sich mit Schauern an die Eingeweide des vorderen Federlements: „In den Gleitrohren stand das Wasser.“ Was dafür sorgte, daß sich der Rost breitmachte wie Fliegen auf frischen Pferdeäpfeln. Karl Henseler schwante Böses: „Die Lagerbuchsen gab's noch neu zu kaufen, aber die Standrohre nicht mehr, und genau in die hatten sich die alten Buchsen eingearbeitet.“ Ein echtes Problem, das die meisten Restauratoren wohl vor die Frage gestellt hätte: Handtuch werfen oder neue Gabel einbauen? Nicht aber Jupp Pörzgen. Selbstgefertigte Zwischenbuchsen wurden auf die abgedrehten Holme aufgeschraubt, leicht überdreht – fertig. Was sich weitaus einfacher liest, als es tatsächlich ist.

Weniger radikal mußte der stabile Doppelschleifen-Rohrrahmen behandelt werden. Um das Material nicht unnötig anzugreifen, wurde er nicht sandgestrahlt, sondern blankgeschliffen und grundiert, ebenso der Lampentopf, die Seitendeckel und der Tank. Lackierer Kick aus Neuwied sorgte anschließend für einen makellosen Farbüberzug im originalen Moto-Guzzi-Rot zu fairem Preis. „Hervorragende Arbeit“, attestiert Karl Henseler dem Spritzpistolenvirtuosen. „Ein helleres Rot, ähnlich Ferrari, wäre auch nicht schlecht gewesen, aber mir hat der dunklere Originalfarbton besser gefallen.“ Die Lichtmaschine wurde von Bosch überholt, neue Lager gab's von Freund Jupp und Chromschutzbleche ebenso wie andere Kleinteile von Guzzi-Spezialist Kirwel. Auch die Antriebskette und das Kettenrad waren leicht zu beschaffen, das Ritzel präsentierte sich im Neuzustand.



Netter Zeitgenosse: Der Dell'Orto-Vergaser mit Beschleunigerpumpe arbeitet problemlos.



Die leistungsstarke Lichtmaschine wird per Keilriemen angetrieben. Spannen tut Not.



Einstellungssache: Korrekt gewartet überzeugt der Duplex-Stopper. Scheibenbremsen? Wozu?

Was Josef Pörzgen partout nicht gefallen wollte, war die Geschichte mit der Kickstarterfeder. Falcone-Besitzer können ein mehrstrophiges Lied davon singen: „Wenn die Maschine auf dem Ständer steht oder die Kette nicht hundertprozentig korrekt gespannt ist, schleift die Kette auf der Kickstarterfeder. Das ist ein Leiden bei allen Einzylinder-Guzzi.“ Und ein Zustand, den Perfektionist Jupp auf keinen Fall hinnehmen wollte. Also drehte er eine etwas kleinere Innenhülse,



Der sportliche Eindruck täuscht. Die Falcone ist eher ein Trecker als ein Renner. Beim Fahren sind die große Schwungmasse und das hohe Gewicht allgegenwärtig. Ein Bike für Kenner, nicht für Raser.

statt aus Bronze aus Novotex, einem Material, das Opel- und Ford-Fahrer von den Stirnrädern zur Ventilsteuerung kennen, spannte die Feder um zwei bis drei Umdrehungen mehr und hatte etwa vier Millimeter gewonnen. Mit überzeugendem Ergebnis: „Jetzt reicht's“, kommentiert Jupp Pörzgen trocken.

Das Polieren der neuen Alufelgen ließ sich Reifenspezialist Henseler dann nicht aus der Hand nehmen. Es dauerte ewig. Bis die Schwabbelstange am bulligen Elektromotor hakte: „Ich dachte nur noch, jetzt ist der Finger ab, und konnte gar nicht hinsehen. Er war aber doch noch dran.“ Das Einspeichen und Zentrieren besorgte wieder Jupp Pörzgen. In weiser Voraussicht, wie Karl zugibt: „Wenn ich's selbst gemacht hätte, würde ich heute Schlangenglinien fahren.“

Auch das Zerlegen des Tachos, in dem ein heruntergefallenes Glühbirnen für eine Totalblockade gesorgt hatte, überließ er seinem Spezi: „Ich hätte ihn doch nicht mehr zusammenbekommen.“ Beim Zusammenbau zog Jupp Pörzgen einen neuen Kabelbaum der Neuwieder Spezialisten Vogtman & Herold ein und schweißte nebenbei noch einen neuen Batteriekasten sowie den passenden Unterbau für den zwar nicht originalen, aber authentischen Ein-

mannhocker, den Karl unbedingt montieren wollte: „Erstens sieht er viel besser aus als die große Bank, und außerdem nehme ich sowieso nicht gern jemanden auf dem Sozius mit.“ Innerhalb eines Tages fertigte Sattler Munz aus der Nachbarschaft den Sportsitz genau nach Henselers Vorgaben. Der Solohöcker führte aber auch schon dazu, daß Karls Tochter die Falcone entführte und er sein – zweirädriges – Herzblatt notgedrungen aus den Augen lassen mußte. Beim Zusammenbau tauschte der Guzzi-Bekehrte dann noch den englischen Sportauspuff gegen das skurrile, aber originale Einsin-zwei-Rohr. Obwohl ihm der Insel-Topf besser gefiel: „Der Klang war kräftiger, aber nicht unangenehm. Deshalb werde ich auch wieder einen Einzeldämpfer anbauen, vielleicht ein Conti-Rohr von der 900er-Königswellen-Du-

cati oder einen Lafrancioni-Dämpfer der Moto Guzzi Le Mans. Damit kommen auch die polierten Naben besser zur Geltung.“ Reine Formsache war dann der Nachbar der Hauptständer-Anschläge. Josef Pörzgen fertigte sie aus gut gekühlten Auto-Silentblöcken an, die er mit einem Messer teilte. Ein Jahr, etliche verflüchtigte bunte Scheine und jede Menge zerbröselte Freizeit dauerte es, ehe der Italo-Falke wieder Asphalt unter die Räder nehmen durfte. Mitverantwortlich: die Scherereien mit der Telegabel.

Die Freude währte allerdings nicht lange, denn das eigentlich robuste Getriebe gab sich ausgesprochen zickig. Einer der Schaltstifte, die die einzelnen Gänge verschieben, war bereits mehrfach herausgefallen, zum Glück nie ins Getriebe, sondern „nur“ ins Motorgehäuse. Also mal wieder: Nicht verzagen, Josef fragten. Ein neuer Schaltstift wurde „ein paar Hundertstel Millimeter dicker“ gedreht und mit dem Zweikomponentenkleber „Metalix“ des Herstellers Jowat – „ein hervorragendes Produkt“ – eingesetzt. Das alles – und jetzt kommt's – ohne den Motor zu zerlegen. „Das war 'ne Prozedur“, erinnert sich Pörzgen. „Ich habe dagessessen wie ein Arzt.“ Was Karl Henseler heute noch zum Grinsen bringt: „Du warst ein Doktor, mit deinem weißen Kittel.“ Nach drei Tagen „Sicherheitstrocknen“ ließ sich das Getriebe schalten, als ob nichts geschehen wäre. Dickes Lob dafür von Karl an Allroundgenie Jupp. Und auch dafür, daß er der stämmigen Italienerin ein letztes altbekanntes Leiden austrieb: „Egal, wo ich hinfahre, da ist nie auch nur ein Tröpfchen Öl drunter, so toll hat der Jupp sie dichtbekommen.“

Die Adresse

Karl Henseler
Insterburger Straße 20
56564 Neuwied

Text: Harald Hartmann
Fotos: Thomas Frey