

Der schnelle FALKE

Die Moto Guzzi Nuovo Falcone – ein träger Haufen Schwermetall, gemacht für Trecker-Fans, die keinen Platz für einen Bulldog in der Garage haben. Kann man solch **einem Vogel Flügel verleihen**? Und wenn ja, warum sollte man das tun?

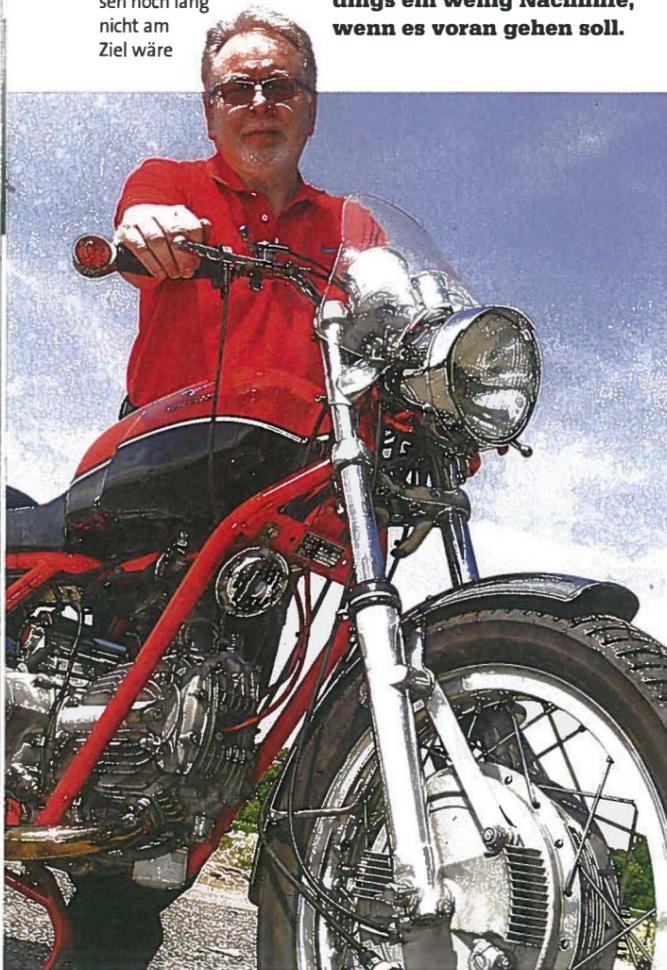
Der Besitzer

› Peter Schnez (61), Maschinenbautechniker aus Viernheim, schraubt seit rund zehn Jahren an Falcons – und betont, dass er ohne das Wissen und die Hilfe von Spezialisten wie den Firmen Fischer aus Volkach, Lamprecht aus Winterhausen und Herold aus Wolfratshausen noch lang nicht am Ziel wäre

Die Geschichte der Guzzi-Singles mit liegendem Einzylinder ist ruhmreich. Mit 250, 350 und 500 Kubik siegten sie in hunderten Rennen, hielten die Mehrzylinder der Konkurrenz noch Ende der Fünfziger in Schach, gewannen etliche Weltmeistertitel. Der letzte Vertreter dieser Familie, die Nuovo Falcone, braucht allerdings ein wenig Nachhilfe, wenn es voran gehen soll.

Ein klassischer Einzylinder-Café-Racer-Umbau mit reichlich Pepp soll es sein? Wahrscheinlich denken auch Sie dabei zuerst an englische Ladies als Basis, an eine Yamaha SR 500, vielleicht auch an eine kleine Königswellen-Ducati oder eine Aermacchi. Aber an eine Guzzi Nuovo Falcone? Eher nicht. „Das ist der besondere Reiz daran“, sagt Peter Schnez, während er seinen rot-schwarzen Falken aus Mandello aus der Werkstatt schiebt. „Ich wollte nicht einfach nur irgendwelche Katalogteile zusammen stecken, sondern selbst Lösungen suchen und finden. Und dass dieses Motorrad die unsportlichste 500er ist, die man sich vorstellen kann, macht die Herausforderung erst aus. Gefühlt hat man es als Ausgangsbasis mit einem großen langhubigen Seitenventiler der Zwanziger zu tun“ lacht er.

Das Motorrad auf diesen Seiten ist die zweite Falcone des Schraubers aus Viernheim. Schon der ersten hatte er ein wenig auf die Sprünge geholfen, diesmal wollte er alle Register ziehen. Die Grundlagen: mehr Hubraum und Verdichtung sowie ein erleichterter Kurbeltrieb. Der Reihe nach: In den aufgebohrten Zylinder schrumpfte Schnez eine nikasilbeschichtete Alu-Laufbuchse mit 95er Bohrung ein. Die Zylinderaufnahme im vertikal geteilten Motorgehäuse musste er dazu vergrößern. Er montierte nach diversen Versuchen letztlich einen Porsche-Slipper-Kolben, dessen zehn Millimeter geringere Kompressionshöhe er mit einem eigens angefertigten, längeren Pleuel von Carillo ausglich. Um die Verdichtung weiter zu erhöhen, trug er im Brennraum per Auftragsschweißung Material auf – aktuell dürfte die Verdichtung etwa bei 9,5 : 1 liegen. Ab





Original-Zustand

Hubraum:
498 ccm
(B x H: 88 x 82 mm)

Verdichtung:
6,8 : 1

Vergaser:
ein 29er Dell'Orto VHB

PS bei U/min:
25 PS bei 4800
(Werksangabe. Viele Experten schätzen die Leistung eher auf 22 PS)

Leergewicht:
ca. 220 kg

Höchstgeschwindigkeit:
ca. 120 km/h



Das Bild trägt nicht: Der Radstand der Nuovo Falcone ist extrem lang. Dennoch gibt sie sich ausgesprochen handlich, was ihrem extrem niedrigen Schwerpunkt geschuldet ist. Insgesamt ist das Fahrwerk erstklassig – und auch mit den gebotenen 40 PS absolut nicht überfordert!

TECHNISCHE DATEN

Tuning-Falcone

Hubraum:
581 ccm
(B x H: 95 x 82 mm)

Verdichtung:
ca. 9,5 : 1

Vergaser
ein 40er Dell'Orto PHM

Sonstige Änderungen:
Schärfere Steuerzeiten, größere u. leichtere Ventile, optimierte Kanäle, optimierter Ölkreislauf, stark erleichteter, neu gewuchter Kurbeltrieb

PS bei U/min:
ca. 40 bei ca. 5400

Leergewicht:
ca. 175 kg

Höchstgeschwindigkeit:
ca. 155 km/h

Werk betrug sie nur 6,8 : 1. Der zweifach rollengelagerte Kurbeltrieb – das Pleuel läuft gleitgelagert auf dem Hubzapfen – hält die Belastung locker aus, wollte aber natürlich neu gewuchtet sein, zumal das serienmäßige 8,5 Kilo schwere Schwungrad auf fünf Kilo abgespeckt ist.

Beim Thema Zylinderkopf kommt Schnez auf Grundlegendes zu sprechen: „Die serienmäßigen Ventile sind mit ihren Zehn-Millimeter-Schäften viel zu schwer und verlangen deshalb auch nach unnötig harten Ventilfedern, was den gesamten Ventiltrieb unnötig belastet. Ich rate jedem Falcone-Fan, auf Ventile mit Achter-Schäften und weichere Federn umzubauen. Selbst die deutlich größeren Ventile, die ich montiert habe, sind viel leichter als die Originale. Der Kopf ist zudem umgebaut auf Doppelzündung, die Kanäle sind optimiert, der ab Werk schlecht mit Öl

versorgte Einlasskippebel hat eine Direktschmierung bekommen, außerdem habe ich auf eine Kopfdichtung ganz verzichtet, da sie die Wärmeabfuhr des thermisch hoch belasteten Kopfs beeinträchtigt. Statt dessen sind Kopf und Zylinder sorgsam aufeinander eingeläppt – bis jetzt hält das problemlos dicht. Kurz noch zum Thema Schmierung: In meinem Motor arbeitet heute eine entsprechend angepasste Pumpe aus einer V2-Guzzi mit mehr Förderleistung, und der Ölkreislauf ist in diversen Punkten optimiert, beispielsweise mit einem Hauptstromölfilter und einer zusätzlichen Abdichtung dort, wo das Öl in den rechten Lagerzapfen der Kurbelwelle gepresst wird. Hier geht sonst Öldruck verloren.“

Ein 40er Dell'Orto-Vergaser versorgt den knapp 600 Kubik großen Single mit zündfähigem Gemisch, die Nockenwelle, die den Takt dazu an-

gibt, ist eine Eigenentwicklung mit Unterstützung eines Bekannten, der professionell BoT-Renner tunkt. Der Ansaugkrümmer ist selbst gebaut, die Auspuffanlage bis heute original, wenngleich der Krümmer einen 30-Grad-Knick bekommen hat, um den Lafranconi-Doppeltopf etwas sportiver nach oben münden zu lassen. „Ich habe diverse moderne und leichte Schalldämpfer probiert, aber mit keinem lief das Motorrad so gut wie mit dem serienmäßigen“, erklärt Peter Schnez.

Die Themen Fahrwerk und Anbauteile sind relativ schnell abgehandelt. Den enorm stabilen Doppelschleifenrahmen befreite Schnez von überflüssigen Haltern, montierte vorn die Marzocchi-Gabel und die Doppelsimplex-Trommelbremse einer Moto Morini 3 1/2 Sport, baute die Räder mit Borrani-Hochschulterfelgen neu auf und besohlte sie mit modernen Rei-



Das volle Programm: erleichteter und feingewuchteter Kurbeltrieb, mehr Hubraum und moderner Slipper-Kolben, eine scharfe Nocke, leichte und große Ventile plus Doppelzündung im Kopf – das sind die wichtigsten Zutaten für rund 40 PS



„Um die Falcone herum hat sich inzwischen eine kleine Tuning-Szene gebildet. Lauter hilfsbereite und kompetente Leute, ohne die ich nie so weit gekommen wäre.“

Peter Schnez



Viele Fans sehen die Förderleistung der Serien-Ölpumpe kritisch. In „unserer“ Falcone arbeitet ein modifiziertes Guzzi-V2-Teil



Unglaublich massiv: die Original-Ventile mit Zehner-Schaft (v.). Auch für normale Motoren sind leichtere Ventile sinnvoll



Laut Peter Schnez sehr ratsam: Zusatzschmierung des Einlasskippebels

Und es gibt doch einen ganz vernünftigen Grund...

...einer Nuovo Falcone zu mehr Dampf zu verhelfen: die Gespannfahrerei. Die Guzzi gehört zu den wenigen ab Werk „seitenwagenfesten“ Zugmaschinen und ist enorm drehmomentstark, nur obenraus wird die Luft dann doch dünn. Reisetempo: 85 km/h. Auch der vergleichsweise „hochgezüchtete“ Motor unseres Hauptdarstellers ist von seiner Charakteristik her noch völlig gespanntauglich, spricht: bietet reichlich Dampf im Drehzahlkeller. Gespannpiloten müssen aber keineswegs gleich alle Register ziehen. Zylinder mit 570 und 589 Kubik gibt es samt höher verdichtender Kolben als Katalogware, auf Doppelzündung und leichtere Ventile umgebaute Köpfe sind im Austausch zu bekommen. Deren Kanäle und Ventildurchmesser (47 bzw 41 mm) lassen Raum zur weiteren Bearbeitung, und ein größerer 30er, 32er oder gar 36er Dell'Orto-Vergaser (Serie: 29er) rundet das Ganze sinnvollerweise ab. Knapp 30 PS sind so zu erreichen – womit man sich bereits im Bereich der 500er und 600er Vollschrwingen-BMW bewegt, wenngleich die Laufcharakteristik in diesem Stadium noch eine ganz andere bleibt. Doch der Appetit kommt ja bekanntlich beim Essen. Und wenn der Motor irgendwann sowieso zerlegt ist, können Sie ja auch über eine schärfere Nocke und einen leichteren Kurbeltrieb nachdenken. Und über einiges mehr...



fen. So gut wie alle originalen Falcone-Anbauteile liegen heute im Regal, zwei knappe VA-Schutzbleche, ein Guzzi-V7-Tank und eine Eigenbau-Höckersitzbank, deren Heck aus einem Motorradtank entstand und unter der die zwei kleinen, in Reihe geschalteten Sechsvolt-Batterien platziert sind – viel mehr ist heute nicht mehr dran am Falken aus Maranello. Das optische Highlight: die ab Werk verhüllte, hier aber freilaufende, außenliegende Schwungscheibe. Für deren neue Teilabdeckung baute Schnez aus Holz eigens ein Gussmodell. Dank der neuen Abdeckung und anderer Änderungen war

es mögliche, die riemengetriebene Lima weiter nach hinten zu „kippen“.

Der Minimalismus steht dem Motorrad nicht nur gut, sondern drückt dessen Leergewicht auch von über 220 (!) auf unter 180 Kilo. Knapp 40 PS kämpfen heute gegen die Pfunde an, ein kleiner zusätzlicher Digital-Tacho dokumentiert eine Höchstgeschwindigkeit jenseits der 150er Marke. „Die nächste Maschine wird noch leichter, wahrscheinlich hat die dann eine ins Schwungrad integrierte Lima“, sagt Schnez. „Der Weg ist nun mal das Ziel bei solch einem Projekt.“

Text: L. Rosenbrock / Fotos: A. Beyer



Bildschön anzusehen: das offenliegende Schwungrad am herrlich zerklüfteten Motor