MOTO GUZZI

FALCONE-POST

Die Zeitung des Falcone-Clubs Deutschland

Frühling 2018

FALCONE-CLUB FRÜHLINGSTREFFEN MÖNCHENGLADBACH

40 ANNI FALCONE-CLUB

Guzzi-Einzylinder von Airone bis Zigolo

MOTO GUZZI

www.FALCONE-CLUB.de

seit 1976

Liebe Falconisti!

endlich hat sich der lange Winter verabschiedet, und wir starten mit frisch geputzten oder langjährig verstaubten Guzzis in die Landschaft.

Ob wir dabei mit Zelt, Matte und Schlafsack unterwegs sind, oder mit der Vorkriegs-500er im Transporter, spielt keine Rolle: Hauptsache, wir können unterwegs sein, gemeinsam mit anderen oder auch mal alleine den Wind um die Nase spüren.

Vielleicht geht es euch ja so wie mir: Wenn ich im Frühjahr (diesmal war es zu Ostern) wieder im Sattel sitze und die ersten Meter fahre, dann ist das eine Offenbarung, und ich weiß, was mir im Winter gefehlt hat.

Genießen wir es!

Allzeit gute Fahrt wünscht

Karl

Auf vielfachen Wunsch hat die Mitgliederliste in dieser Ausgabe eine **Postleitzahl-Sortierung!** So könnt ihr euch Clubmitglieder in eurer Nähe besser heraussuchen.

In diesem Heft:

- **Treffen 2018**
- **Staatstragende Rolle**
- **Wintertreffen**
- **Post aus Italien**
- **Pfälzer Guzzi-Treffen: Falconisti eingeladen!**
- **Ardeche-Tour**
- **Steckbrief-Vorlage**
- **Bad Vibrations**
- **Benzinhahn-Inkontinenz**
- **Händleradressen, Mitgliederdatenbank**

Titelbild: Hoch das Bein!

Die Armee und Polizei Jugoslawiens nutzte über Jahrzehnte Moto Guzzi. Mit Fahrübungen werden die Fahrer sommers wie winters trainiert

Das üben wir beim nächsten Sommertreffen!

Redaktion der Falcone-Post:

Karl Lotze, Fresnostr. 5, 48159 Münster,
E-Mail karl@falcone-club.de, Mobil 0159 0220 1791

Homepage: www.falcone-club.de

Konto: Karl Lotze, Sparkasse Münsterland Ost, BLZ 400 501 50, Konto 11 40 35 546
IBAN: DE40 4005 0150 0114 0355 46, Swift-BIC: WELADED1MST, Mitgliedsbeitrag aktuell: 20 €/Jahr

Treffen in 2018

Die Falcone-Clubtreffen:

27. – 29. April - neuer Ort -	**Frühlingstreffen in Niederkrüchten** **Campingforst am Laarer See, Brüggenerstrasse 27, 41372 Niederkrüchten** Zelten, Lagerfeuer, Verpflegung vor Ort
13. – 15. Juli - neu -	**auf Einladung der Falconisti in der Pfalz, siehe Ankündigung weiter unten** **Falcone-Treffen** beim internationalen Pfälzer Guzzi-Treffen Sportgelände SV Vorderweidenthal; Zelten, Bewirtung,
27. – 29. Juli	**Sommertreffen im Café Alte Schule in Much** Niederbonrath 70, 53804 Much Zelten, Bettenlager, Lagerfeuer… cafe-alte-schule.de
05. – 07. Oktober	**Herbsttreffen in Brilon** Dieter auf der Alm, Plattenberg 2, 59929 Brilon, 02963 2353 Bettenlager und Zimmer bitte frühzeitig selbst buchen!

weitere Infos auf falcone-club.de

09. September **- 95 Jahre Guzzi Sport -**	**C2V-Rekordfahrt beim Bielefelder Trackracer-Treffen** Bielefeld, Radrennbahn, Heeper Str. 301, 33607 Bielefeld Siehe Ankündigung im Heft!

Treffen in Belgien:

18. – 20. Mai	**Oldtimerweekend** in Perk, am Kasteel Domein van Perk Kasteelhoekstraat 1, 1820 Perk

Weiteres unter guzziclassic.be

Treffen in den Niederlanden:

17. – 19. August	**Klassieker kampeer weekend in Otterlo** Camping „De Niesjeshof“, Apeldoornseweg 174

für weitere Treffen und Infos bitte im Internet nachsehen: mgcn.nl

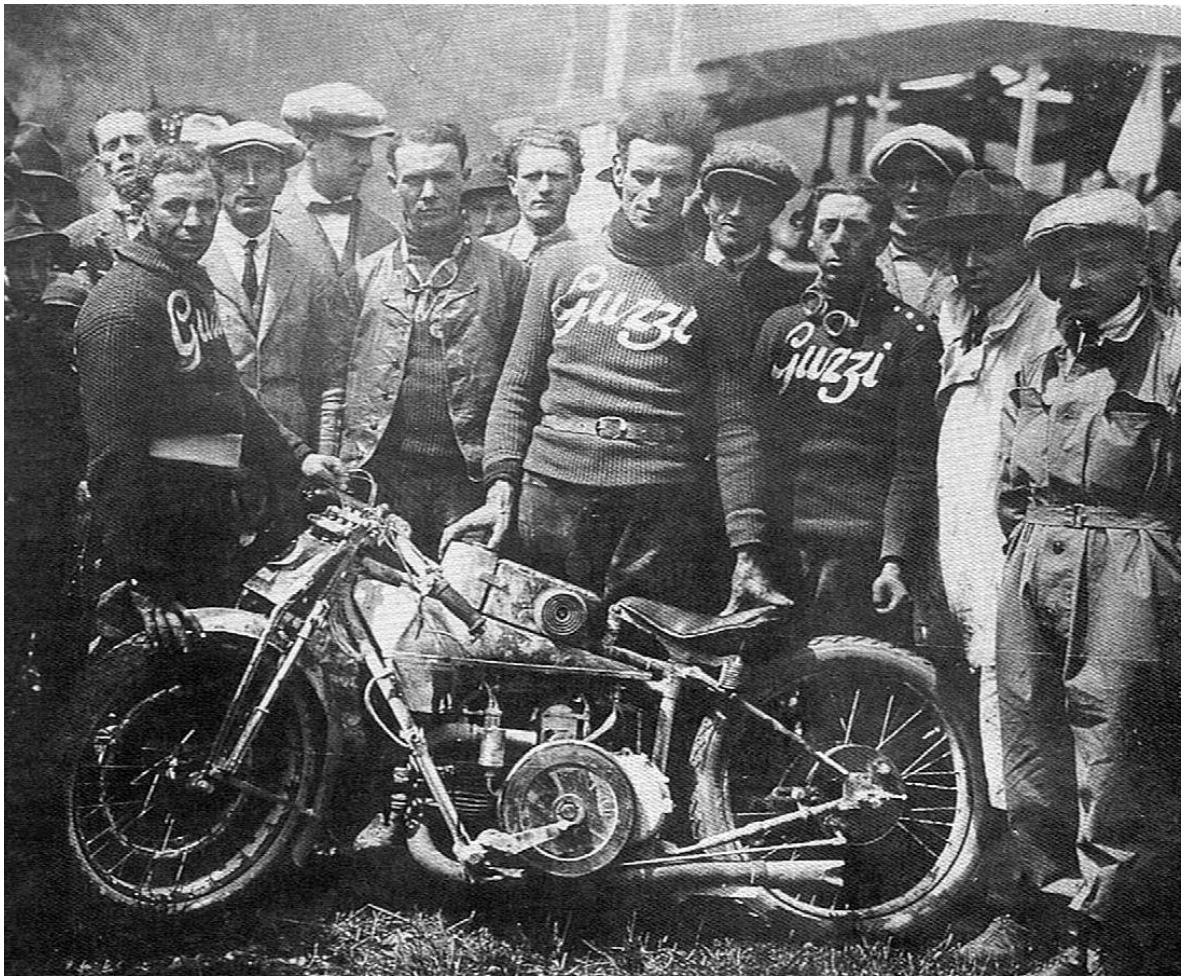
weitere Treffen mit Beteiligung alter Guzzis:

27. Mai	**70er Jahre Treffen in Appelhülsen** mit vielen Italienern, appelhuelsen.net
09. – 11. August	**27. Kupferpaste-Treffen** in Collenberg, Internationales Guzzitreffen, ganz viele Guzzis, kupferpaste.de
14. – 16. September	**Treffen des Guzzi-Clubs Olpe-Biggesee** für alle Guzzis Sportgelände, 57482 Wenden-Elben

Alle Termine nach bestem Wissen + Gewissen, aber ohne Gewähr!
Weitere Infos, Anreiseweg und Adressen auf der Homepage: www.falcone-club.de

Guzzis erste Rennmaschine, die C2V

Wir schreiben das Jahr 1923. Es ist Sonntag der 11. März. Die noch müde Frühlingssonne schafft es kaum den Circuit del Lario zu erwärmen. Es ist 14 Uhr. Guido Mentasti, der für einen Italiener hochgewachsene aber hagere Italiener faltet sich auf der extrem niedrigen C2V zusammen und öffnet bedacht den Gasschieber seines 25er AMAC's. Der junge Guzzi Rennfahrer presst den Kopf fest auf das lederne Tankkissen und fährt so 83 Minuten bis er gegen 15:23 Uhr plötzlich liegen bleibt. Der Tank ist restlos trocken gefahren! Dies ist aber kein Desaster sondern ein absoluter neuer Sensationsrekord! Mit nur 1 Liter Benzin fährt er mit einem Mittel von circa 50 Stundenkilometern über 74 Kilometer weit. Incredibile! Carlo Guzzi ist zufrieden. Dies ist mehr als nur eine gute Werbung für die noch so junge aufstrebende Motorradfabrik aus Mandello am Lago di Lecco.



Bis dato konnten nur mit dem einzig produzierten in Serie hergestellten Modell der „Normale“ in leicht modifizierter Form Achtungserfolge bei verschiedenen Langstreckenprüfungen unter Beweis gestellt werden. Für echte Rennen ist dieses Modell mit dem wechselgesteuerten Motorprinzip nicht gemacht. 8,5 Pferdestärken, die sind zwar zuverlässig aber nicht schnell genug. Der nun neue kopfgesteuerte OHV Motor schafft auf Anhieb doppelt so viele Cavalli. Trotzdem erweist er sich als effektiver Kostverwerter und ist dementsprechend sparsam. So kommt es dazu, dass zu den damals beliebten 1 Liter Konsum Fahrten (übrigens auch damals in Deutschland sehr populär) der erste Erfolg der neuen Sportguzzi nicht eine Rennveranstaltung, sondern ein Verbrauchswettbewerb ist. Die ersten gebauten C2V-Abkürzung für *„Corsa due Valvole“* (Rennsport, 2 Ventile) sind nur dem Werk vorbehalten und werden erstmals in rote Farbe getaucht, (von nun an neben der Schwungscheibe ein weiteres Markenzeichen der Maschinen aus Mandello).

Schon 1924 gab es dann eine neue Rennmaschine mit aufwendig konstruiertem 4 -Ventilmotor. Diese C4 V mit nun satten 22 PS machten der C2V abrupt die noch junge Karriere streitig. So schaffte es die parallel zum Standardmodell „Sport“ gebaute C2V nun in den offiziellen Handel. Vorwiegend für schnelle, ambitionierte Privatfahrer, also so was wie ein Art Vorläufer des Production-Racers. Bis 1928 blieb sie im Programm, ab nun zur besseren Unterscheidung in oliv/ grün lackiert, bis sie von den neuen 2 VT Modellen abgelöst wurde. Ungefähr 450 Exemplare wurden von der C2V gebaut, die eigentlich nur noch 2V hieß, da das „Corsa“ immer nur für die Werksrenner stand.

Nachdem ich mich schweren Herzens von meiner schönen Sport 14 trennen konnte, hat es so eine C2V von 1925 dann tatsächlich in meine Garage geschafft. So ein seltenes Motorrad auf der Rennstrecke zu zersemmeln, liegt nicht gerade in meinem Interesse. Leistung hat sie ja, aber Bremsen? Fehlanzeige! Da bietet sich ja geradezu an, diese historische 1 Liter-Fahrt 95 Jahre später aufleben zu lassen. Zumal der ganze Spaß nach derzeitigem Spritpreisniveau auch nur 1,40 kostet….. Aber jetzt find mal eine Strecke die sowas ermöglicht. Immer nur um den Häuserblock rum? Nee, das ist ja wohl das falsche Ambiente. Da kommt mir, wie gerufen, die Einladung von Thomas von der Bey entgegen, der mit den Bielefeldern Track Racern einen Tag der Offenen Tür am 8. September organisiert. Auf dem historischen Radsportoval bekomme ich nun die Möglichkeit die alte Guzzi rollen zu lassen. Es geht hier nicht darum den damaligen Rekord zu brechen, sondern lediglich die alten Zeiten aufleben zu lassen.

Und jetzt kommt Ihr ins Spiel: Werdet Teil dieses historischen Momentes und lasst uns zurück in die Zukunft ins Jahr 1923 düsen. Holt eure alten Guzzipullover, Schlägermützen, Fotoapparate etc. vom Dachboden und bildet mit euren Guzzis die Kulisse für eine Rekordfahrt, die in unserer Zeit mehr aktuellen Bezug hat denn je. Der VFV und Motorrad Classic sind ebenfalls involviert und werden darüber berichten. Wir sehen uns am 08. September in Bielefeld!

Euer Mattheo

SCHEDA TECNICA — MOTO GUZZI C2V 1924

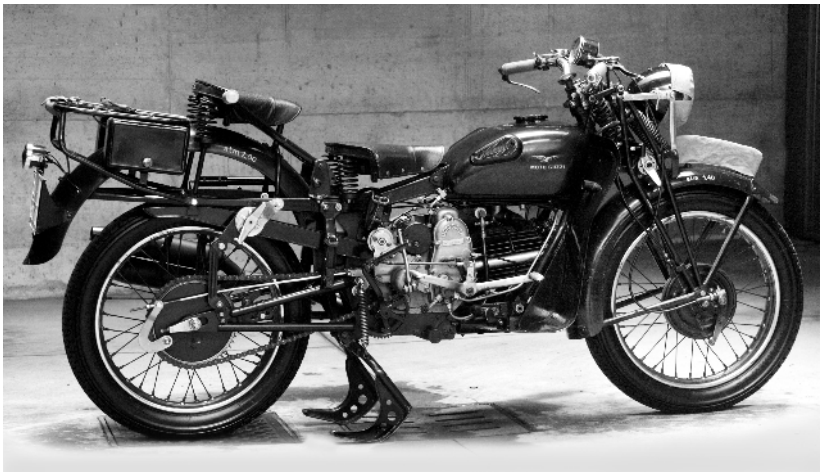
Motore: monocilindrico orizzontale con cilindro e testa in ghisa – **Alesaggio e corsa:** 88 x 82 mm – **Cilindrata:** 498,4 cm3 – **Rapporto di compressione:** 5,25:1 – **Potenza massima:** 17 CV a 4200 giri/min – **Distribuzione:** a valvole in testa inclinate fra loro di 15° comandate da aste e bilancieri esterni e richiamate ognuna da una sola molla a spillo – **Alimentazione:** con carburatore AMAC da 25 mm di diffusore – **Accensione:** a magnete ad alta tensione con due candele orizzontali contrapposte – **Lubrificazione:** forzata con serbatoio olio separato e pompa doppia di mandata e ricupero – **Trasmissione primaria:** ad ingranaggi – **Frizione:** a dischi multipli in bagno d'olio – **Cambio:** a tre marce con comando a mano – **Trasmissione secondaria:** a catena – **Telaio:** in tubi d'acciaio con piastre inferiori in lamiera imbullonate di supporto del motore – **Sospensione anteriore:** con forcella a parallelogramma – **Sospensione posteriore:** mancante, telaio rigido – **Ruote:** a raggi con cerchi in acciaio con canale di 2"1/2 e pneumatici da 3,00 x 26 – **Passo:** 1410 mm – **Capacità serbatoio carburante:** 11 litri – **Capacità serbatoio lubrificante:** 3 litri - **Peso:** circa 130 kg - **Velocità massima:** 125 km/h – **Consumo:** 4,5 litri/100 km

Staatstragende Rolle

Ein Überblick über die Falcone und andere Einzylinder aus Mandello im Behördendienst
von Stephan H. Schneider

In unseren Mitgliederreihen stammen wohl die meisten Nuovo Falcone aus Behördenbeständen, die Ende der 1970er ausgemustert wurden. Meine NF beispielsweise wurde am 08.04.1970 bei den Carabinieri in Belluno in Dienst gestellt, am 29.11.1978 ausgemustert, und kam im Oktober 1981 in meine Garage.
Eine staatstragende Rolle in der Historie erhält Moto Guzzi erst relativ spät, denn andere Hersteller sind länger etabliert: Bianchi baut seit 1897 Motorräder und rüstet bereits im Ersten Weltkrieg das Militär aus; Gilera besteht seit 1909 und kooperiert im Behördengeschäft mit Bianchi. Als 1921 Carlo Guzzi und Giorgio Parodi ihre Firma gründen, sind daher die fetten Stücke schon verteilt. Doch der von Guzzi konstruierte liegende Einzylinder erweist sich als gleichermaßen schnell wie zuverlässig und siegt gleich 1922 bei der berüchtigten Targa Florio in Sizilien. In den folgenden fünf Jahren gewinnt die Marke über 160 Rennen, und das 13 PS starke Serienmotorrad „Sport“ mit dem Rahmen der Rennmaschine verkauft sich prächtig. Für den Alltagsfahrer erscheint 1928 die „Granturismo” GT 14, die für schlechte Straßen bereits eine Hinterradfederung bietet. *(Zum Vergleich: Viele renommierte Hersteller ziehen erst Jahrzehnte später nach, wie Triumph in England 1956 oder Harley-Davidson erst 1958.)*

Im Militärdienst
Und dank dieser Federung erhält Moto Guzzi 1928 auch erstmals einen Militärauftrag über 245 Maschinen. Es folgt 1932 die GT 17, die nunmehr in verschiedenen Ausstattungsvarianten an Armee und Verkehrspolizei geht. Auch die modernisierte, aber weiterhin mit Starrrahmen ausgestattete Sport 14 findet Gefallen, beispielsweise 1934 bei der Polizia Metropolitana in Rom.



Eine Superalce der Carabinieri von 1949, speziell mit einem leistungsgesteigerten Motor nach Art der Sportmaschinen

In Diktator Mussolinis Afrika-Krieg 1935-36 bewährt sich jedoch vor allem das voll gefederte Krad. Und nachdem 1938 kurzzeitig die Zwischenstufe GT 20 entsteht, erscheint 1939 der legendäre Elch: Alce. Waren nämlich die bisherigen Behördenversionen noch aufgerüstete Zivilmaschinen, so ist die Alce gezielt für den Militäreinsatz konstruiert. Ihr starker Motor mit Viergang-Getriebe basiert auf der Sport, während das von der GT 20 übernommene Fahrwerk hohe Bodenfreiheit fürs Gelände aufweist. Dazu kommen bei der Alce jetzt noch eine verbesserte Schmierung mit Ölpumpe, der massive Hauptständer, solide Beinbleche oder der besser verlegte Auspuff. In ihrer zweisitzigen Ausführung trägt sie den typischen Soziushaltegriff, und kann zusätzlich einen Seitenwagen schleppen. Anders als bei den deutschen Wehrmachtsgespannen oder der Gilera Marte wird dieser aber nicht angetrieben, und ein entsprechendes Guzzi-Versuchsmodell kommt nicht mehr zum Einsatz. Auch so wird die 500er Moto Guzzi zur italienischen Standardausrüstung im Zweiten Weltkrieg und gut fünfmal so viel gebaut wie die Gilera 500 LTE. Zusätzlich gibt es ab 1940 noch die Airone 250 in Militärversion und das – für Luftlandetruppen zerlegbare – Lastendreirad Trialce. Von der Alce entstehen insgesamt 8.256 Exemplare, davon rund 2.500 unter der deutschen Besatzung ab 1943, sowie 1.741 dreirädrige Trialce. *(Zum Vergleich: BMW und Zündapp bauen jeweils rund 18.000 Militär-Gespanne R 75 und KS 750.)*
Teilt sich die Belegschaft bei Moto Guzzi schon lange in Befürworter und Gegner des Militärs, so entsteht mit dem Sturz Mussolinis am 25. Juli 1943 und der folgenden Teilung des Landes ein skurriles Arbeitsklima im Werk: Während einerseits für die Faschisten produziert werden muss, organisieren sich andererseits

Partisanen. Giuseppe Todero beschreibt die Situation heute verschmitzt so: „Mein Vater erhielt die Aufgabe, das Werk vor Sabotage zu schützen. Und das tat er. Wenn Motorräder nicht einsatzfähig wurden, dann musste es wohl am Material liegen. Die Produktionsanlagen funktionierten ja ...” So kann Moto Guzzi bis zum Waffenstillstand balancieren, während Benelli in Pesaro völlig zerstört oder Sertum in Mailand von den Deutschen geplündert wird.

Ordnung muss sein

In Mandello dagegen rollt die Produktion nahtlos weiter zur Nachkriegsmotorisierung, zunächst mit der Airone 250. Kurz darauf folgen die wechselgesteuerte GTV 500 bzw. ab 1946 die neue Superalce mit ohv-Steuerung und fünf PS mehr. Zoll und Carabinieri sind die ersten Abnehmer. Denn Schmuggel und Schwarzmarkt blühen wie überall im Nachkriegseuropa, eine neue italienische Verfassung tritt erst 1948 in Kraft, und Grenzfragen mit Jugoslawien oder Frankreich bleiben bis in die 1950er Jahre strittig. Bis sie gelöst sind, erscheint die Airone 250 als erstes Modell mit Telegabel, wie sie auch die GTV und Astore erhalten, sowie ab 1950 natürlich die erste Falcone 500. Serienmäßig bis zu 23 PS stark und nur rund 170 kg wiegend, findet sie im Amateurrennsport großen Anklang. Und von ihren Behördenversionen stellt die Falcone Corazzieri, für die Garde des Staatspräsidenten, eine ganz besondere Ausführung dar: mit Elektrostarter, tief heruntergezogenen Schutzblechen, viel Chrom und Zusatzleuchten. Auch die militärisch organisierten Carabinieri erhalten diverse Sonderausführungen, häufig mit leistungsstärkeren Motoren zur Verfolgung der Bösewichte. Weniger dramatisch dienen der Roller Galletto und die kleinen Zweitakter Zigolo oder Guzzino der Öffentlichkeit, vor allem bei der Post. Als dann 1957 die Produktion der Airone ausläuft, tritt an ihre Stelle vielfach die 1956 erschienene Lodola. Und natürlich findet sich der tapfere Ercole im öffentlichen Dienst, ob bei Müllabfuhr, Kanalreinigung oder Feuerwehr. Häufigster Anblick bleibt aber die Falcone, deren letzte Exemplare noch 1967 an die Carabinieri und Guardia di Finanza gehen, als bereits die V7 ausgeliefert wird.

Präsidialer Aufritt: Die exklusive Falcone Corazzieri auf Basis der Sport, mit großen Schutzblechen, breiten Sturzbügeln und viel Chrom

Nuovo Falcone

Insbesondere Carabinieri und Militär fordern von Verkaufsdirektor Michele Bianchi jedoch auch weiterhin ein schlankes Motorrad mit niedriger Sitzhöhe. Da der bisherige Einzylinder nur etwas mehr Leistung bräuchte, kommt zunächst eine Weiterentwicklung der alten Falcone in Frage. Doch dann zaubert Lino Tonti in weniger als vier Monaten ein ganz neues Motorrad, während zugleich die V7 Sport entsteht. Und zweifellos weist der neue Rahmen aus Dreiecksverbänden Ähnlichkeit mit dem der V7 Sport auf, während ein Dynastarter für den Motor bereits beim Galletto funktionierte. Wie bereits die Alce entsteht die Nuovo Falcone explizit für den Behördeneinsatz. Als die ersten Prototypen zum Test an die bewaffneten

Einheiten gehen, werden sie nahezu kritiklos und ohne Änderungswünsche akzeptiert. Guzzis eigener Testfahrer Renzo Alippi jedoch bemängelt die Kupplung und das Getriebe, die noch überarbeitet werden. Als dann im November 1969 die Nuovo Falcone auf der Mailänder Messe steht, gefällt die rote Maschine mit verchromtem Knieschluss am Tank auch dem Publikum. Und da die Verkaufsabteilung von vornherein noch eine zivile Ausführung wollte, soll sie bald folgen. Die Linienführung beider Modelle stammt von der hauseigenen Designabteilung bei Guzzi, löst international jedoch keine Begeisterung aus. Außerhalb Italiens wird die NF 500 kaum eine Rolle, anders als die weltweit sehr erfolgreiche V7 700. Denn während das Los Angeles Police Department bekanntlich sogar die Basis für eine neue Modellreihe namens California schafft, dient der Einzylinder grade mal in Jugoslawien. Immerhin ordern Marschall Titos Streitkräfte und Polizei auch Stornello 125 und 160. Deren überarbeitete Versionen stehen im Herbst 1971 neben der Falcone Civile, der neuen V 850 GT und der epochalen V7 Sport auf der Mailänder Eicma. Damit erlebt Moto Guzzi nach den schweren Sechzigerjahren ein großartiges Comeback. Darüber freut sich nicht zuletzt der deutsche Importeur Fritz Röth, der sich aber auch erinnert: „Die Falcone hat die Erwartungen des Publikums nicht erfüllt. Dauerhaft schnell fahren ließ sich damit nicht. Einen Oldtimer vom Fließband konnten wir den Leuten schwer vermitteln, und wir haben in Deutschland maximal

Italienische Dienststellen erhalten im Frühjahr 1970 ihre ersten Nuovo Falcone, wie hier eine Staffel der Polizia Urbana von Triest

100 Stück verkauft.” Im Zeitalter einer Honda CB 500 beschleunigt der Dampfhammer mit 26 bzw. 28 DIN-PS und rund 215 kg sogar träger als die alte Falcone. Mit dem Führungswechsel zu Alessandro De Tomaso und dem neuen Importeur Deutsche Motobecane in Bielefeld fällt dann 1974 die Falcone aus dem hiesigen Angebot. Ihr Gros stellt eh der Behördengaul, mit 13.400 Exemplaren gegenüber 2.870 Civile.

Umlackierte Behördenversion: Die sandfarbene Sahara vermarktet Guzzi 1975-77 als Abenteuermotorrad

Das wüste Ende

Ein letztes Aufbäumen markiert bekanntlich die Sahara, die Guzzi ab 1975 vermarktet als ein Motorrad für „Menschen auf der Suche nach Abenteuer”. Über ihre Geburt kursieren mehrere Geschichten: Lino Tonti selbst erzählte einmal, Arbeiter hätten auf dem Werksgelände einige Behälter mit altem Tarnlack für den Wüsteneinsatz der Alce entdeckt, den Guzzi kurzerhand auf die NF gesprüht hätte. Andere meinen, es sollten Überbestände der Behördenversion als Zivilmotorrad abverkauft werden, und deshalb hätte man im Windschatten der erfolgreichen Yamaha XT 500 diese Abenteuer-Guzzi propagiert. Vermutlich stimmt beides: Restlack über Restbestände. Nachdem also Lodola, Galletto oder Stornello schon in den ewigen Jagdgründen fahren, wird dieses ausgediente Behördenkrad der letzte Viertakt-Einzylinder aus Mandello. (Die Zweitakter Nibbio 50 und 125 TT bleiben noch bis 1982 im Programm.) So wenig die exotische Sahara 500 zur damaligen Zeit junge Motorradfahrer begeistern kann, so attraktiv wirkt sie heute.

Als abschließende Fußnote der Geschichte bleibt noch erwähnenswert: Zur Wiederbelebung von Einzylindern einigt sich 1998 Guzzi-Direktor Oscar Cecchinato mit Piaggio sowohl über die Lieferung von Motoren für einen vorgesehenen Guzzi-Roller, als auch über die Produktionsanlagen der bisherigen Gilera RC 600 aus dem geschlossenen Werk in Arcore. Diese zukünftige Modellpalette wird der Presse bereits für 1999 angekündigt. Da aber die zeitgleich geplante Produktionsverlagerung von Mandello nach Monza scheitert, bleiben eine Art „moderner Galletto” und eine aufgewärmte „Sahara RC 600” Luftschlösser. Damit endet bei der NF 500 die traditionsreiche Bauart mit liegendem Einzylinder, mit der Moto Guzzi 1921 geboren wurde.

Fernsehstar: Seit 2014 ermittelt die österreichische TV-Kommissarin Hannah Zeiler, gespielt von Nora Waldstätten, gelegentlich auf Nuovo Falcone

Stephan ist Motorjournalist und war früher mal recht aktiv im Club. Er veröffentlicht regelmäßig Artikel in der Motor-Fachpresse, u. a. in der Oldtimer-MARKT. Achtet mal drauf. D. Red.