

Falken-Fieber

Elf Jahre mit
einem Guzzi-Falcone-Gespann

Mein Guzzi-V 7-Gespann hatte ich soeben verkauft. Erstens wollte ich endlich einmal wieder Geld über haben, und zweitens glaubte ich, mit meinen 55 Jahren zu alt für das scharfe Gerät zu sein. Einer meiner Motorradfreunde war anderer Ansicht: Ohne Gespann könnte ich ja doch nicht leben. Und er hätte da noch eine zerlegte Moto Guzzi Falcone — seitenwagentauglich ...

Für wenig Geld könnte ich sie haben. Der Preis von 500 Mark ließ mich alle guten Vorsätze vergessen, zumal er schon etliche Vorarbeiten geleistet hatte.

Tank und Rahmen waren schon lackiert und die Radlager erneuert. Meine „Regierung“ genehmigte den Kauf unter der Bedingung, daß der Preis unter 1000 Mark blieb. Erich, als mein technischer Berater, war natürlich auch sehr interessiert, und wir fuhren mit zwei Autos zu Ulrich und luden Motorradteile ein. Hätte nie gedacht, daß ein Motorrad so viel Platz braucht. Erichs Käfer und mein Kadett waren voll, als wir alle Teile drin hatten. Erich nahm den Motor-Getriebeblock mit nach Hause — er wollte ihn vorsichtshalber aufmachen, um zu prüfen, ob alles gesund war. Daß im Kopf ein Ventilsitzring lose war, hatte Uli uns schon gesagt. Für Erich kein Problem — er fertigte einen neuen an (aus Spezialbronze) und preßte ihn nach Vorschrift (unterkühlter Ring — erhitzter Kopf) ein. Hat auch sehr gut gehalten. Ansonsten fehlte dem Motor und Getriebe nichts.

Die Restaurierung aller anderen Teile übernahm ich. Im Herbst 1977 war alles fertig. Weil der Motor-Getriebeblock bei Erich war und dort auch eingebaut werden sollte, blieb mir keine andere Wahl, als das Fahrgestell in meinem B-Kadett zu Erich zu transportieren. Ließ sich ohne Motor zwar leicht schieben, aber bis zu Erich waren es 14 Kilometer — so sportlich war ich nun auch wieder nicht!

Nach Ausbau des rechten Vordersitzes und der Rückbank paßte der Eisenhaufen aber immer noch nicht in den Kadett. Erst als das Vorderrad raus war, ging's. Beim Fahren schob sich mir immer der linke Lenkergriff ins Gesicht, Schalten ging nur mit akrobatischen Verrenkungen, und der vierte Gang ließ sich überhaupt nicht einlegen, aber ich kam heil mit der Fuhre bei Erich

an. Nicht mal Schrammen an den neu-lackierten Teilen gab es. Die haben wir dann beim Einbau des Motors fabriziert. Den Kabelbaum hatte Erich bereits bei mir zu Hause eingezogen, waren nur noch ein paar Anschlüsse zu machen, und dann kam der erste Startversuch. Und das war ein echtes Erfolgserlebnis! Zweimal ohne Zündung durchtreten, dann Zündung rein, ein kräftiger Tritt auf den Kickstarter — und sie puffte ruhig vor sich hin! Andächtig lauschend standen wir daneben. Die niedrige Verdichtung von 6,8:1 und die mächtige Schwungmasse ermöglichen Leerlaufdrehzahlen von 500 U/min, wenn der Motor warm ist. Natürlich sind solch niedrige Drehzahlen nur zum Anhören (oder zum Angeben) geeignet. Beim Fahren bleibt der Motor an jeder roten Ampel stehen; 650 bis 750 U/min sind das Richtige.

Bei der TÜV-Abnahme entstanden noch einige Schwierigkeiten. Es war nämlich vom Importeur kein Auspufftopf zu bekommen, und deshalb hatte Erich einen gebaut und die Zeichnung dem TÜV vorgelegt. Nach einigem Sträuben, natürlich mit Phonmessung, waren sie dann bereit, den Auspufftopf einzutragen.

Jetzt mußte ein Seitenwagen her. Ich wußte, daß mein Parzellennachbar noch einen S 250 stehen hatte. Er war als Reserve für den LS 200 an seinem BMW-R-26-Gespann vorgesehen. Es waren schon viele Interessenten bei ihm gewesen, um immer nur ein kategorisches „Nein“ zu hören. Nun ja, dachte ich, fragen kannst du mal.

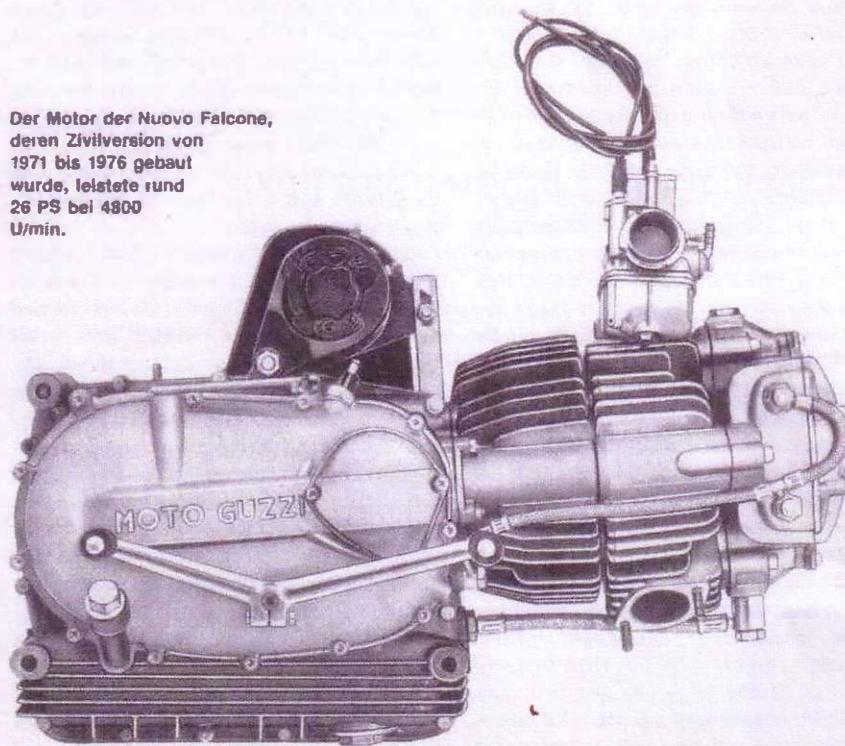
„In Ordnung, kannst ihn haben. Ich werd' ihn wohl nicht mehr brauchen“, war seine Antwort. Er war damals 68 Jahre alt und meinte wohl, daß er das Motorradfahren bald aufgeben müßte. Das ist jetzt über zwölf Jahre her, und er fährt sein 34 Jahre altes Gespann noch immer fröhlich durch die Lande.

Für 150 Mark, genau das, was er auch bezahlt hatte, durfte ich den S 250 mitnehmen. Da war selbstverständlich viel dran zu



MOTO GUZZI

Der Motor der Nuovo Falcone, deren Zivilversion von 1971 bis 1976 gebaut wurde, leistete rund 26 PS bei 4800 U/min.





Das hohe Gewicht und mäßige Fahrleistungen offenbarten es: Sie stammte von der Militärführung ab.



Eine Maschine, die für gemütliches Fahren und Motorrad-Wandern bestens geeignet ist.



Zusammen mit dem Steib-Seltenwagen gibt die Moto Guzzi ein harmonisches Gespann.

machen, aber so etwas konnte mich noch nie abschrecken. Nachdem der Boden zum Teil erneuert, ein Edelstahl-Kotflügel angepaßt und ein neuer Sitz nebst Rückenlehne angefertigt waren, bekam er auch noch neue Farbe, hatte nun insgesamt 400 Mark gekostet und sah recht ordentlich aus. Ich hatte es inzwischen auch einigermaßen eilig, den Seitenwagen an das Motorrad anzuschrauben. Bei einer Testtour bemerkte ich nämlich, daß ich gar nicht mehr gut Solomaschine fahren konnte. Eine plötzlich aus einer Parklücke herausschießende Autofahrerin veranlaßte mich zu einer Notbremsung, bei der ich mich mitsamt der Guzzi auf die Straße legte, weil ich mit der veränderten Hebeleier (Schalthebel rechts — Bremshebel links) noch nicht so recht klar kam. Nun gut, dem Motorrad war nicht viel passiert, ich hatte auch nur einen blauen Fleck abbekommen, und die Tante hat alles brav bezahlt, aber Zweifel an meinen Solofahrfähigkeiten waren mir doch gekommen.

Damit Opa nun in Zukunft nicht mehr mit dem verdammten Motorrad umkippen konnte, wurde der Seitenwagen schnellstens angeschraubt. Nur das Übersetzungsverhältnis mußte noch auf den Seitenwagenbetrieb abgestimmt werden. Wir hätten ein kleineres Ritzel am Getriebe verwenden

können, aber um einen zu engen Umlaufradius der Kette zu vermeiden, entschieden wir uns für ein größeres Kettenrad hinten. Da gab es Rohlinge — nun paßte die Kette nicht mehr! Mußte ich alles lernen. Dies war mein erstes Motorrad mit Kettenantrieb. Die Anschlußteile hatten wir zum Teil noch liegen und zum Teil neu angefertigt. Alles flugs zusammengeschraubt, und dank unserer Routine im Montieren von Gespannen stand das Dreirad sehr schnell zur Probefahrt bereit.

Erich durfte als „Abnahme-Ing.“ seinen Segen geben, und ich machte mich mit einem wesentlich ruhigeren Gefühl wieder auf die Socken. Das Gefährt war, wenn man vom mangelnden Temperament ab sah, eine Offenbarung. Fast ohne jeden Kraftaufwand ließ sich das Gespann lenken. Auch die Spurtreue war hervorragend — man konnte ruhig mal in der Landschaft rumgucken, ohne Gefahr zu laufen, sich gleich auf der linken Fahrbahnseite oder im rechten Straßengraben wiederzufinden. Da hatte ich anscheinend die optimalen Anschlußmaße für den Seitenwagen gefunden. Wegen ihrer Behändigkeit und weil es so gut zum Fahrer paßte, nannte ich sie fortan „Oma“.

Eine ganze Menge Spaß hab' ich mit der Guzzi gehabt. Nun gut, sie war nicht

schnell. Bei 100 Stundenkilometern war Schluß. Ein Motorrad zum Wandern! Wenn man sich auf Nebenstrecken im Geschwindigkeitsbereich zwischen 60 und 80 km/h bewegt, machte sie unheimlich Spaß. Eben weil sie so handlich war! Auch auf „runden“ Straßen ging die Falcone leicht geradeaus, und wenn man mal vor lauter Gucken das Gasgeben vergaß, drehte man einfach am Quirl, und sie puffte auch aus niedrigsten Drehzahlen brav wieder los. Und was hatte mich dieser Spaß nun gekostet? Einmal die 500 Mark für Uli, weitere 500 Mark für Reifen, TÜV, Kleinteile und Farbe sowie 150 Mark für den Seitenwagen und 250 Mark, um das Boot zu vervollständigen. Alles in allem nur 1400 Mark — wenn das kein preiswertes Gespann war! Elf Jahre habe ich sie gefahren. Sicher, es sind nicht allzu viele Kilometer dabei zusammengekommen — etwa 25.000, denn sie war für mich das Brötchenholmotorrad. Für kleine Besorgungen in der Stadt, wo nie ein Parkplatz fürs Auto frei ist, war sie bestens geeignet. Es gab immer einen kleinen Fleck, wo das Dreirad ungefährdet von Hilfssheriffs abgestellt werden konnte. Meine mickrige Rente und die gestiegenen Lebenshaltungskosten ließen mein bißchen Ersparnis in den vergangenen Jahren schnell zusammenschrumpfen. Die Folge: Eines meiner Fahrzeuge mußte verkauft werden. So ist das nun mal, wenn man alt wird und nicht reich genug ist, sich seine Erinnerungen als Denkmal irgendwo hinzustellen! In Anbetracht meiner angeknacksten Gesundheit entschloß ich mich zum Verkauf des Falcone-Gespans. Ich habe nicht hinterhergesehen, als der neue Besitzer mit dem guten Stück auf dem Anhänger davonfuhr. Habe inzwischen erfahren: Sie lebt noch, läuft in Hamburg und wird von ihren neuen Besitzern gut behandelt. Erich brachte mir ein Foto vom Guzzi-Treffen.

Paul Hentze