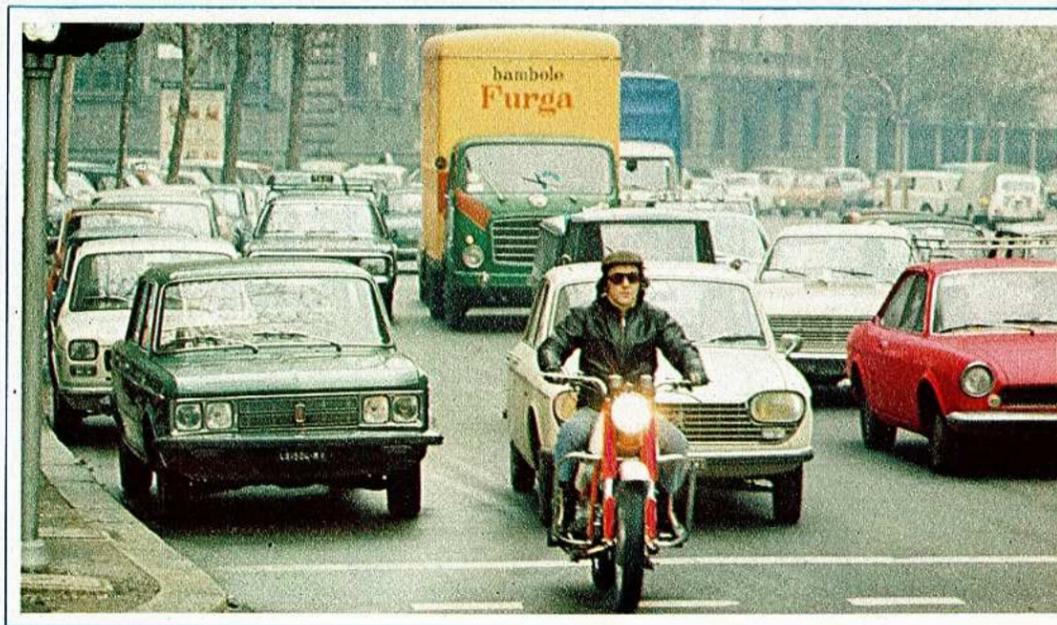
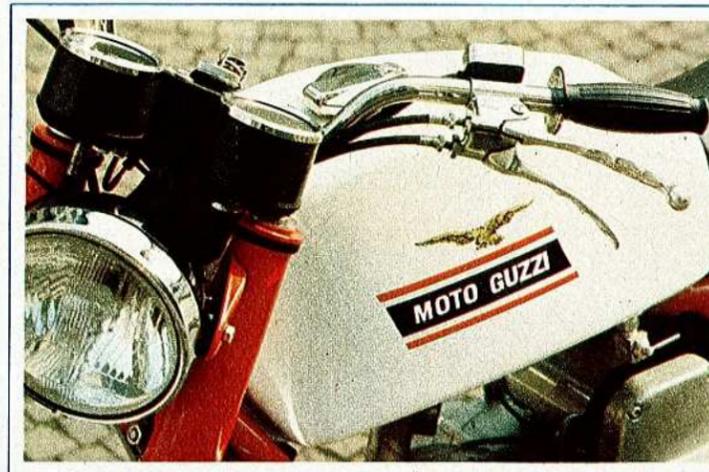


# MOTO GUZZI "NUOVO FALCONE CIVILE" 500

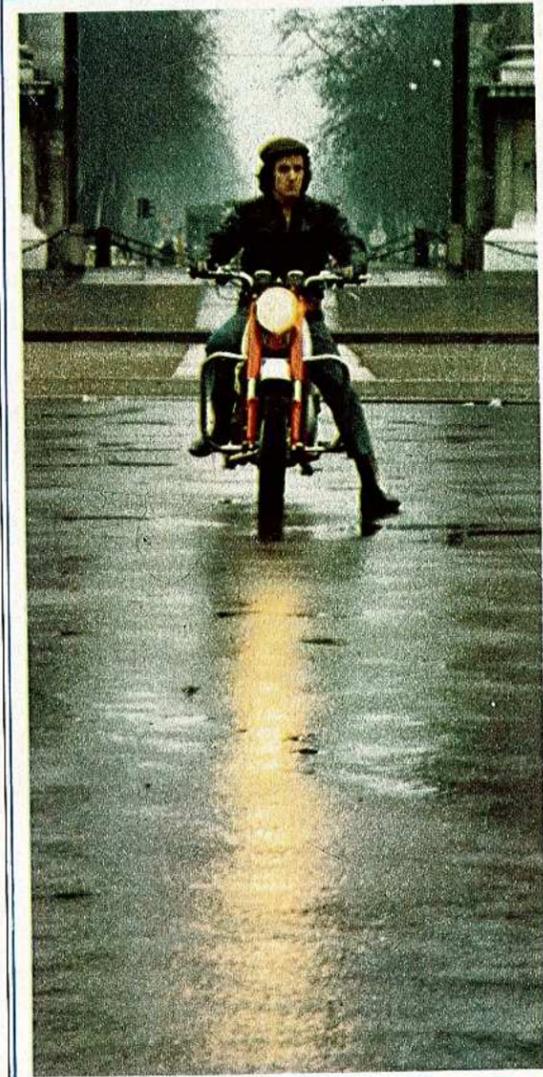
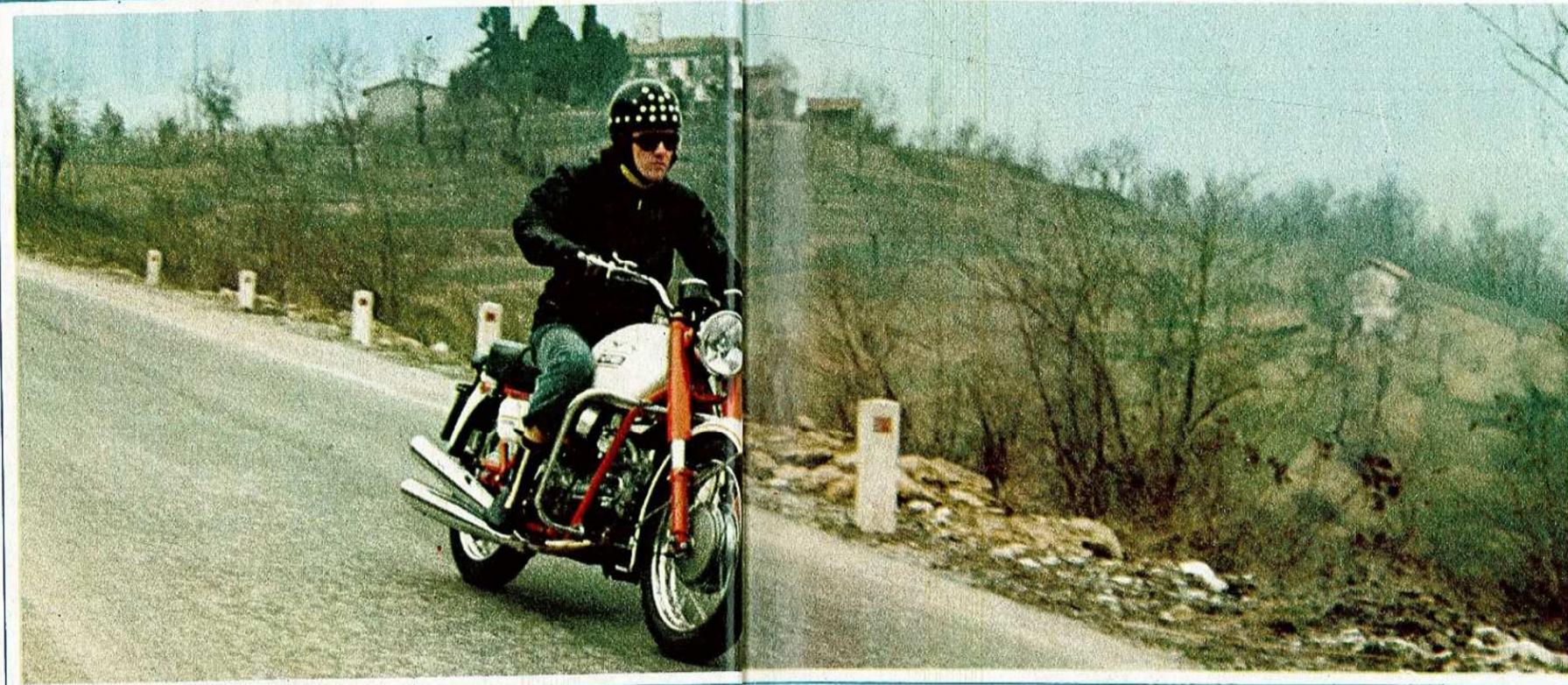
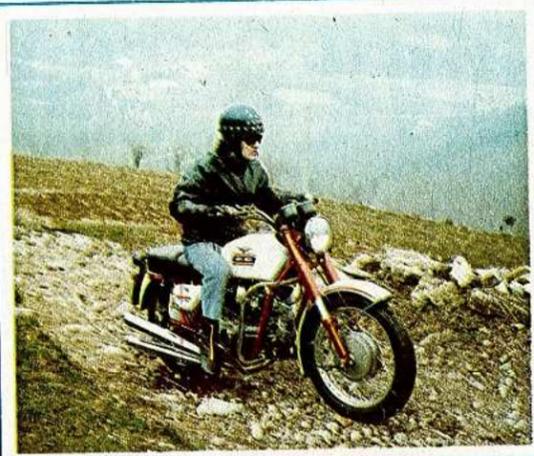
*Stabile, confortevole, robusta, dotata dell'avviamento elettrico e di un instancabile motore eccezionalmente generoso ai bassi regimi, questa « mezzo litro » è l'interpretazione in chiave moderna delle famose monocilindriche di Mandello.*

*Poco costosa, anche nell'esercizio e nella manutenzione, è particolarmente indicata per il gran turismo.*



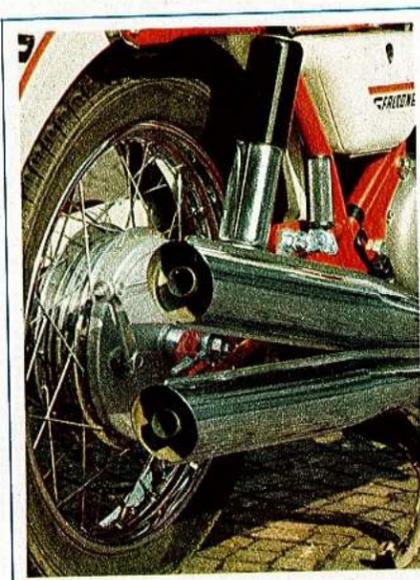
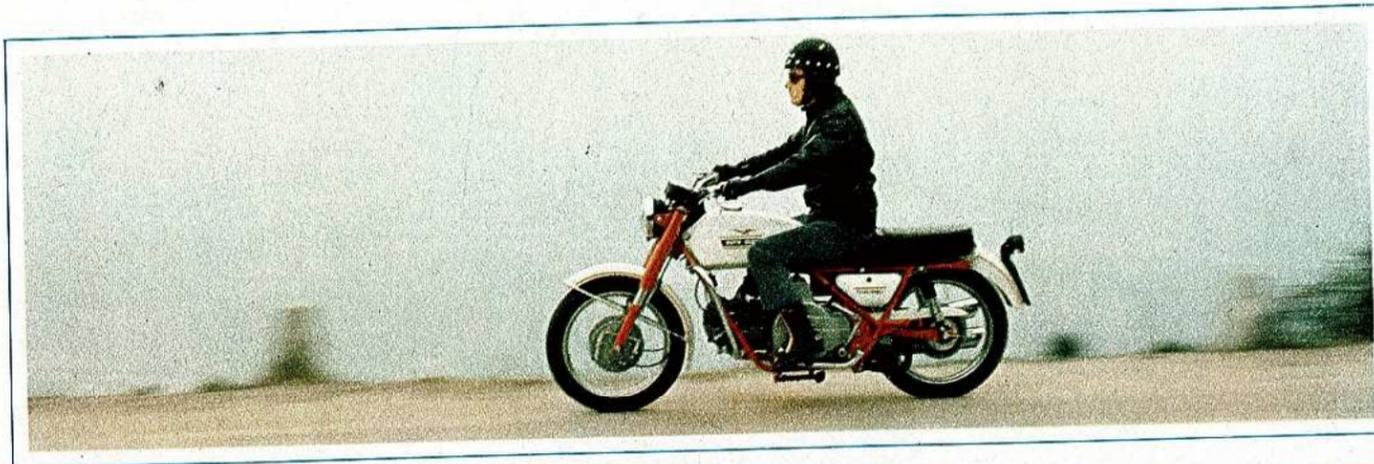
*L'ottima posizione di guida e il tiro del motore ai bassi regimi rendono particolarmente agevole l'impiego in città del « Nuovo Falcone »; qui sopra, due tipici particolari della nuova creazione mandelliana.*

**MOTO GUZZI  
"NUOVO FALCONE CIVILE" 500**

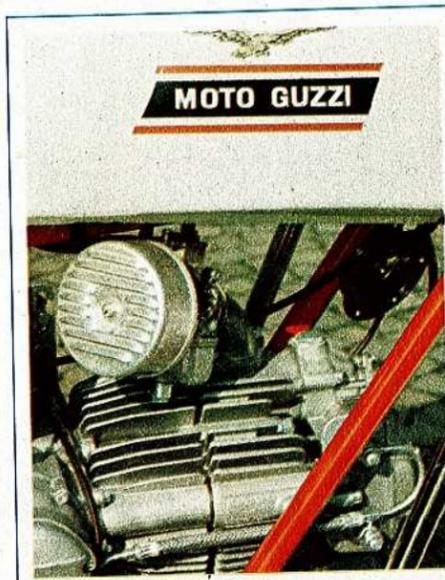


*Alcune immagini della nostra prova, durante la quale abbiamo persino scovato un aereo « parcheggiato » in una pineta. In alto a sinistra, una prova che il « Nuovo Falcone » può fare anche un po' di fuori-strada (a patto che non ci siano gradini o roba del genere) grazie alle sue invidiabili doti di stabilità e di tiro ai bassi regimi.*

**MOTO GUZZI**  
**"NUOVO FALCONE CIVILE" 500**



*In alto, ecco illustrata la comoda e naturale posizione di guida; nelle altre foto, la macchina completa ed alcuni caratteristici dettagli.*



A circa due anni di distanza dall'immissione sul mercato del modello per l'esercito, i carabinieri e la « stradale », la Moto Guzzi ha di recente iniziato le consegne del « Nuovo Falcone » in veste civile, una macchina che da quella « militare » differisce soprattutto esteticamente.

Il « Nuovo Falcone » ha ancora la falcata da vaporiera della vecchia « 500 », con l'immenso volano esterno sul quale poter contare i giri del motore, sbalordisce ancora per il tiro e l'elasticità e le prestazioni non sono mutate di gran che, visto che per avvicinarsi ai 140 all'ora bisogna prendere molto slancio.

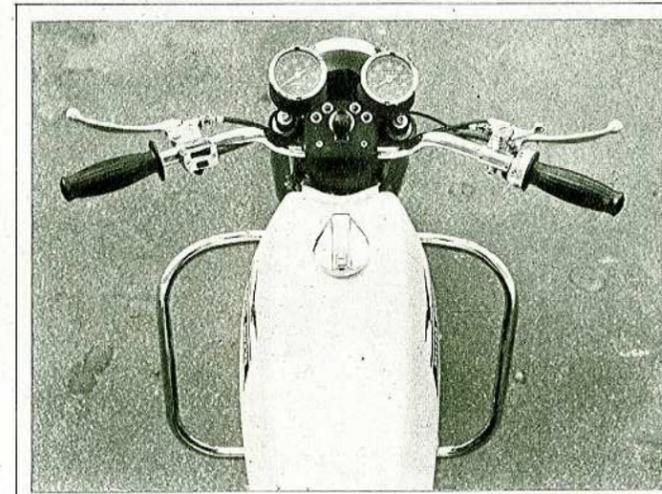
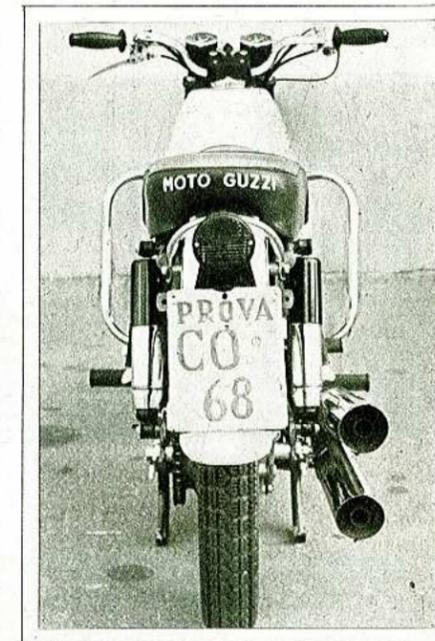
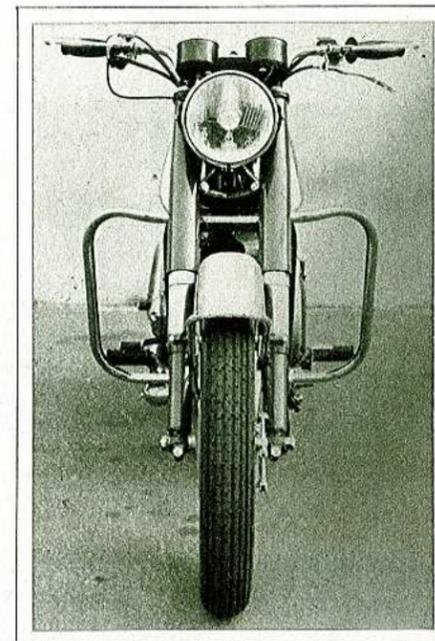
A cosa è dovuta questa « riesumazione »?, potrebbero chiedere con cattiveria i centauri delle sibilanti tricilindriche da 120 cavalli litro. A che scopo vestire di nuovo questa macchina, e imbellettarla per toglierle gli anni di dosso, come fanno certe patetiche vecchie che si travestono da giovinette?

Il fatto è che questa riesumazione, come la chiamano i centauri cattivi, non è dovuta a nessun sentimentalismo; non sono di certo bastati i ricordi struggenti degli anni andati ad allestire la catena di montaggio, e le molte glorie passate devono contare ben poco nei bilanci della Moto Guzzi.

La verità è che il « Falcone » piace ancora, come ha confermato la valanga di richieste piovute appena il modello « militare » ha cominciato a circolare. E il « mercato », preventivamente sondato, ha garantito che il « Nuovo Falcone » in versione civile non sarà una macchina sbagliata, ma è anzi destinata a riscuotere più successo di quanti molti possano credere.

I motivi di queste ottimistiche previsioni noi li abbiamo scoperti durante la prova che abbiamo compiuto; forse ce ne sono altri che non hanno fatto in tempo ad emergere nel migliaio di chilometri da noi percorsi, e forse altri ancora trascendono ogni arida constatazione meccanica o tecnica e per scovarli bisognerebbe frugare in quell'angolo di cuore dove ognuno custodisce i segreti amori motociclistici.

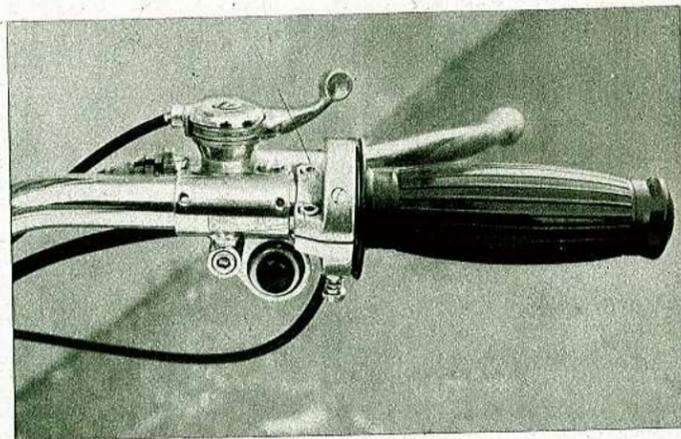
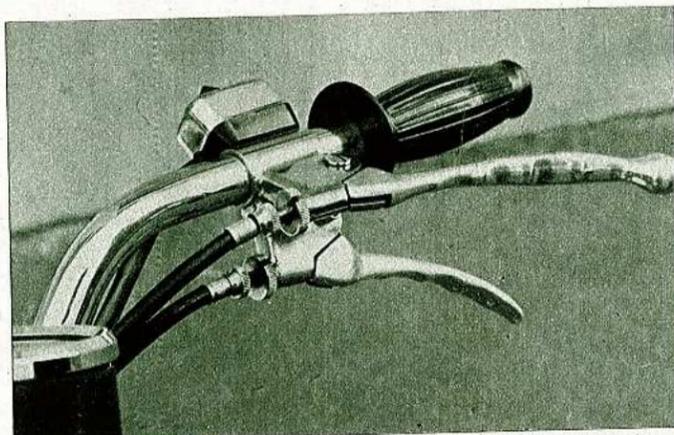
Molto più bello della versione militare, il « Nuovo Falcone Civile », col suo serbatoio di linea moderna, non ha nulla di monumentale, e non dimostra certo i suoi 214 chili. Nella doppia culla rossa, il classico man-



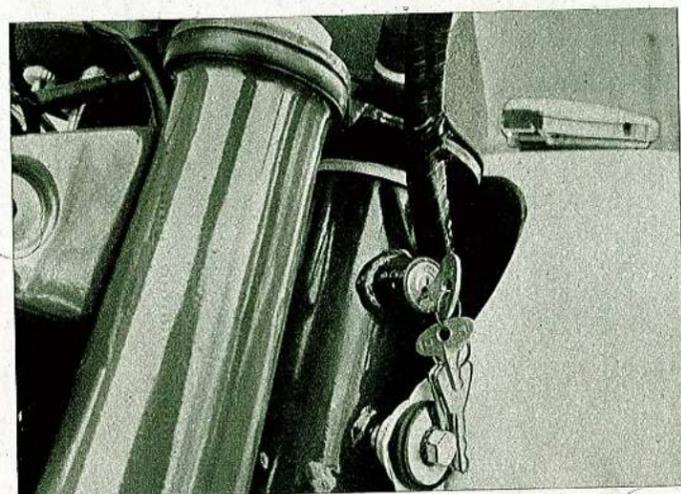
*La forcella dai grossi foderi verniciati, il paragambe anteriore, i robusti ammortizzatori posteriori e la doppia marmitta di scarico contraddistinguono il « Nuovo Falcone Civile » nelle viste davanti e di dietro.*

*Il largo manubrio e la strumentazione. Attorno alla chiave di contatto sono sistemate le « spie » del folle, della dinamo, della pressione dell'olio e delle luci. Tachimetro e contagiri sono montati elasticamente.*

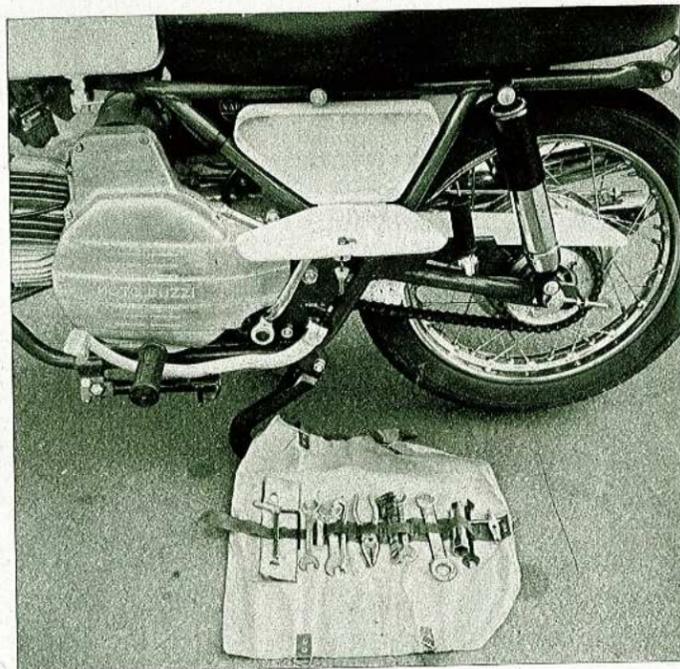
**MOTO GUZZI**  
**"NUOVO FALCONE CIVILE" 500**



Manopole a parte, i comandi sul manubrio sono ben fatti e disposti comodamente; le leve sono montate a bracciale e, compresa quella dell'alzavalvola, sono sagomate « anatomicamente ».



L'antifurto montato sul canotto di sterzo. Si vede anche il silentblock per il montaggio anteriore del serbatoio.



Ricca la dotazione di attrezzi, sistemata nella scatola sinistra. Come quella destra, essa si chiude a chiave.

delliano del monocilindrico orizzontale sfoggia la lega leggera del cilindro e della testa e non si vergogna per nulla dei chiari segni della sua natura di « aste e bilanceri ».

Il grosso volano c'è ancora, ma lo si intuisce appena sotto il coperchio sinistro un po' spigoloso, anch'esso in lega d'alluminio. Non c'è più la marmitta a coda di pesce, e neppure quella specie di doppio silenziatore sovrapposto montato sulla versione militare: adesso in fondo al tubo di scarico c'è un doppio trom-

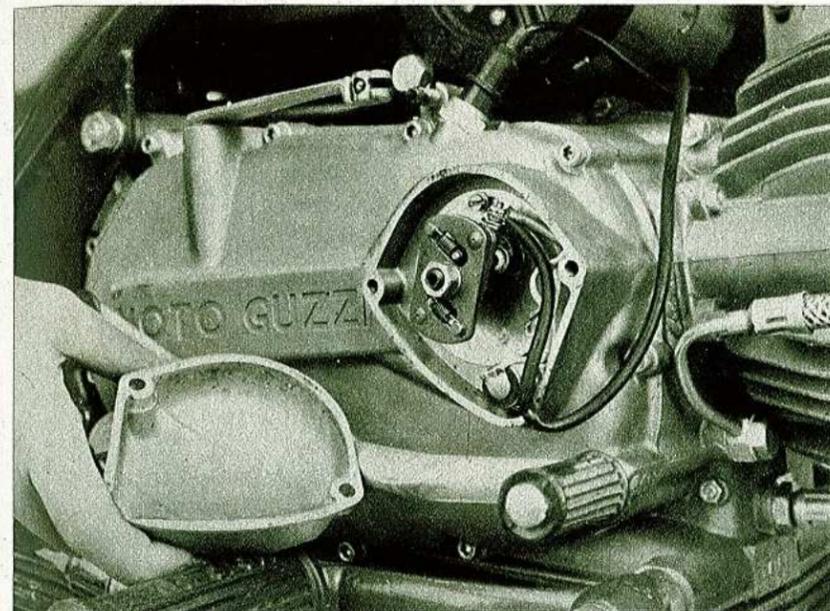
bone finto, che spara a « V », non brutto e abbastanza proporzionato alla macchina.

Il rapporto di compressione, inferiore a 7:1 permette di avviare il motore senza difficoltà anche con la pedivella. Ma con il dinamotore è più facile; a freddo bisogna chiudere l'aria e tirare l'alzavalvola per facilitare la rotazione del motore, ma a caldo basta la pressione di un attimo sul pulsante. Il dinamotore è silenziosissimo, e quando il motore « prende » si è colti spesso di sor-

presa.

Poi ecco in pochi secondi il minimo a meno di 800 giri, la marcia regolarissima, senza un'esitazione; invano si attende il « chif » di un rifiuto di carburazione; man mano che il motore si scalda, si può disinserire completamente l'« aria » e il minimo si abbassa, si abbassa ancora.

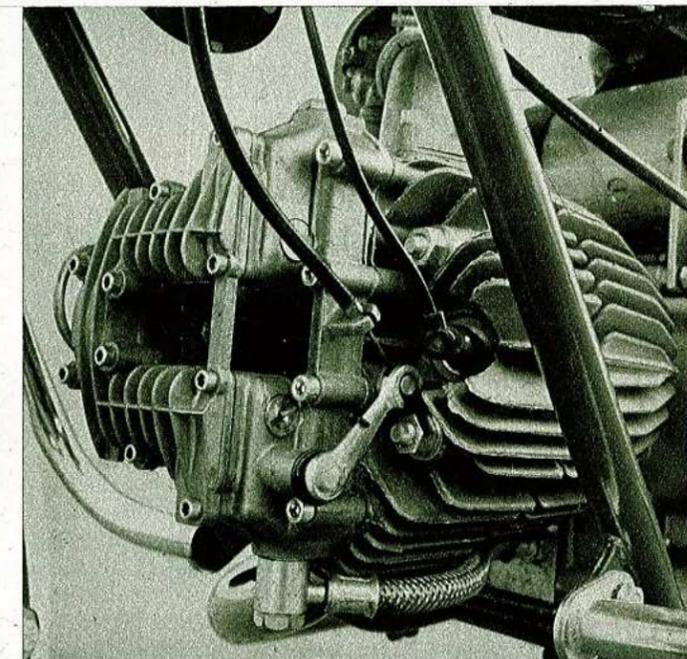
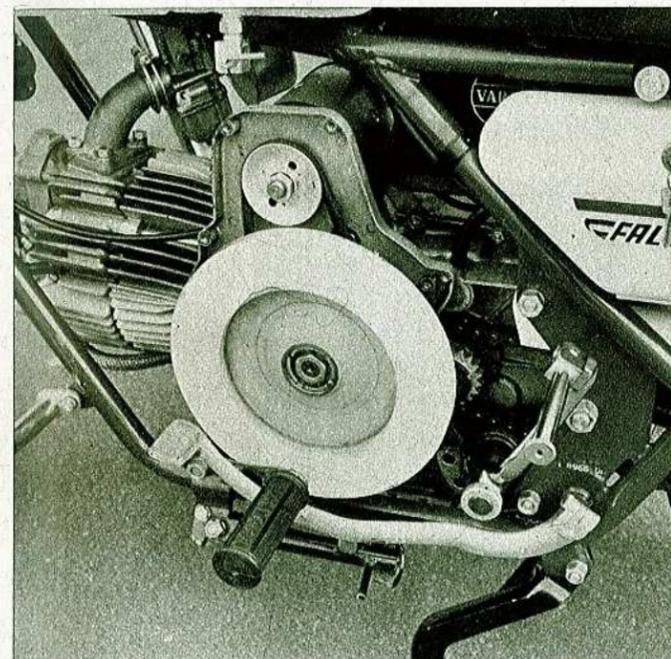
L'esperienza dei motori moderni ci ha insegnato a non lasciare in pace la manopola del gas, a prevenire ogni calo con una sgassata; e col « Nuovo Falcone », ciò capita all'ini-



Basta togliere due viti per accedere al « piatto » con le puntine d'accensione; in primo piano le masse dell'anticipo automatico.

Il volano non è più l'« affettaprosciutto » di venti anni fa, ma poco ci manca; notare la sistemazione del dinamotore e la relativa cinghia.

L'alzavalvola, ausilio prezioso per le partenze a freddo; in evidenza il disegno mosso della testa, in particolare la « voragine » che si apre tra i castelli delle punterie e che favorisce il raffreddamento.



zio anche più spesso perché questo motore ha proprio l'aria di volersi continuamente spegnere.

Ma siamo noi che non abbiamo mai conosciuto questo tranquillizzante piacere di un minimo da motore diesel. Con il gas chiuso il contagiri perde quota: 600 giri, e la lancetta si fissa lì, non accenna che impercettibili oscillazioni, mentre il motore sgrana il suo rosario di colpi; per poco non viene voglia di contare: uno, due, tre, quattro...

Sobbalza la moto a una partenza

un po' allegra; il motore si ribella, eccolo già a cinquemila giri che manifesta tutta la sua insofferenza agli alti regimi innescando una vigorosa vibrazione.

« Clac », fa il cambio all'innesto della seconda. Ci par d'essere degli aguzzini: non si strapazza così una vecchia signora. Delicatezza ci vuole. Si chiude il gas e quando il motore ha perso tutta la sua inerzia di rotazione, dolcemente si preme la leva del cambio; poi si dà gas lentamente, senza fretta, e il motore sale

di giri, trascinando il volanone; altro cambio al rallentatore, e via; così va bene.

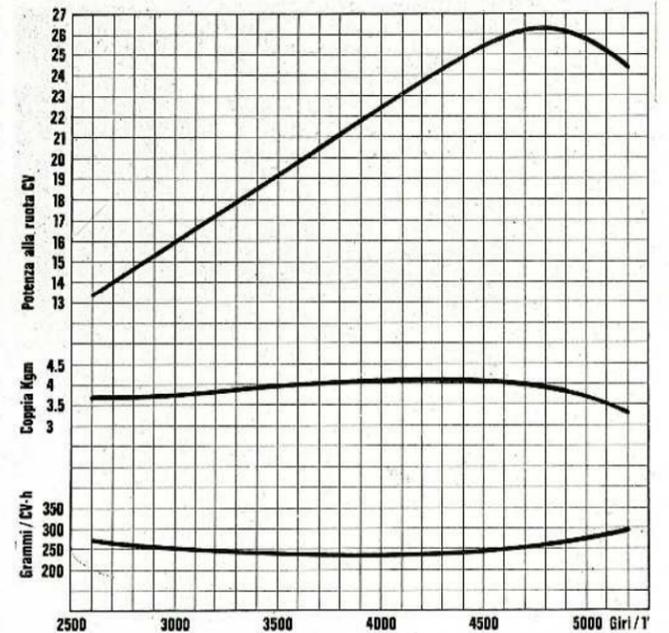
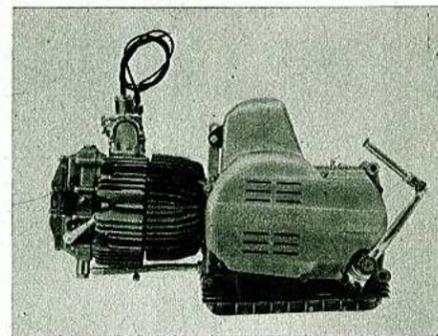
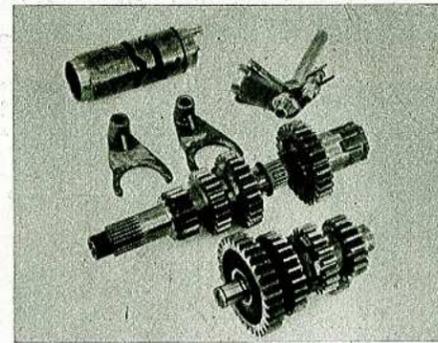
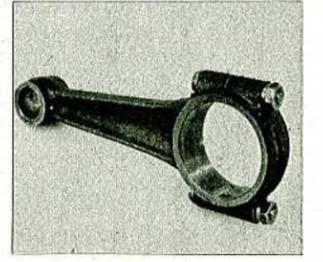
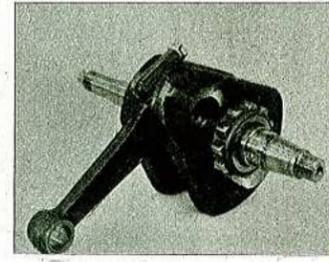
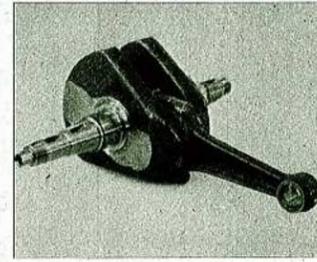
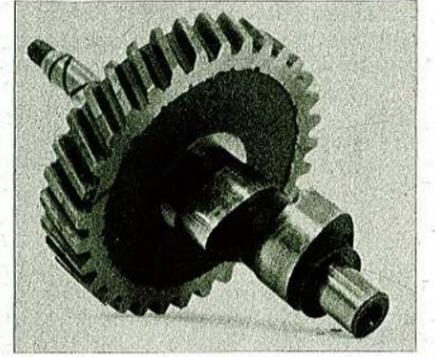
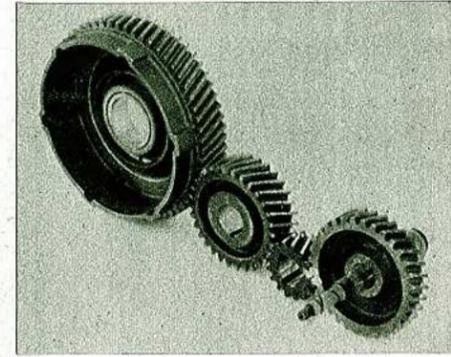
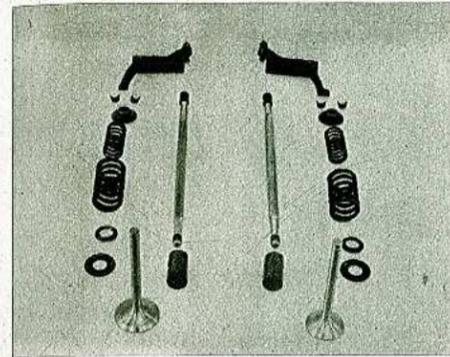
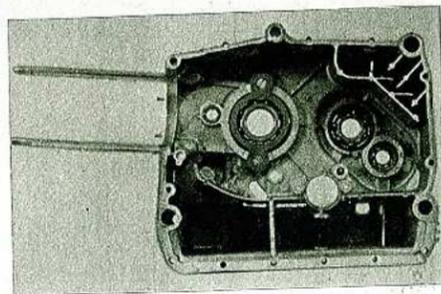
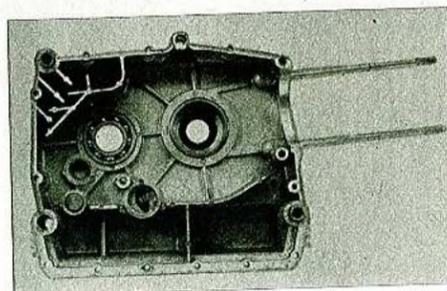
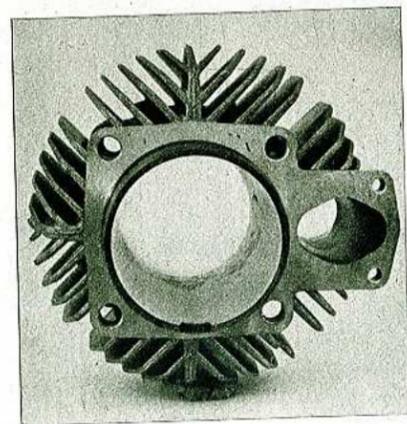
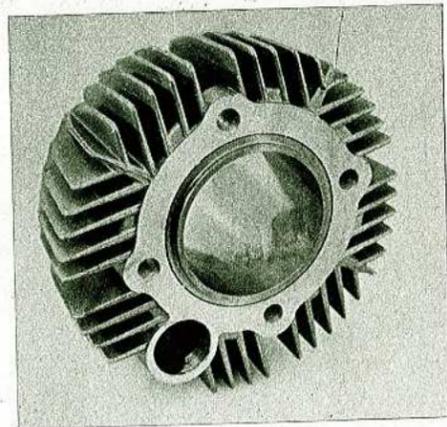
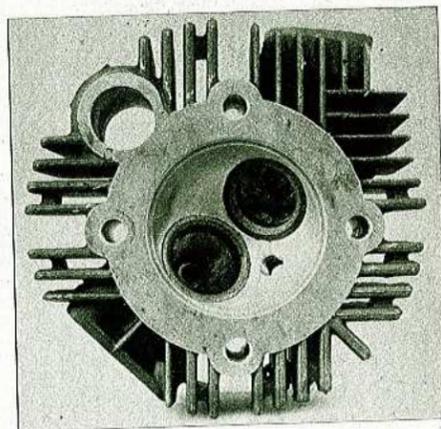
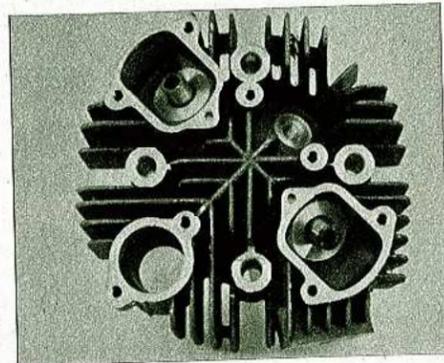
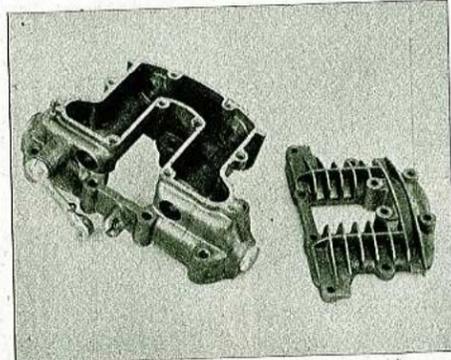
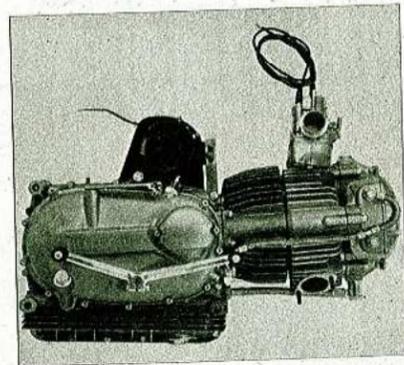
Il « Falcone », grato, ripaga con una marcia comoda e confortevole. E' maneggevolissimo, quasi non si crede di portare nel traffico, zigzagando tra le auto, oltre due quintali.

Il tiro del motore facilita nelle manovre a lentissima velocità, permette accelerazioni soddisfacenti anche nelle marce alte e decelerazioni altrettanto buone, anche senza l'uso

# MOTO GUZZI "NUOVO FALCONE CIVILE" 500

## ANATOMIA DEL MOTORE

Il motore del « Nuovo Falcone », che funzionalmente è caratterizzato da una curva di coppia estremamente appiattita, una volta « scomposto » dimostra chiaramente la sua semplicità e la sua robustezza. Da notare la razionale disposizione dell'alettatura, il « labirinto » nel carter in corrispondenza dell'uscita dello sfiatatoio, l'ingranaggeria della trasmissione primaria e della distribuzione a taglio elicoidale, il pistone con incavature per le valvole e col mantello più esteso nel senso di rotazione, l'albero motore con un cuscinetto a rulli dal lato volano, la testa di biella in due pezzi su bronzina, gli ingranaggi del cambio su cuscinetti ad aghi e la frizione a 16 dischi.



## MOTO GUZZI "NUOVO FALCONE CIVILE" 500

del cambio, grazie all'efficienza dei freni. Con quarta e terza, a non incappare nei semafori rossi, si gira tranquillamente per Milano.

E con terza e quarta, volendo, si va dovunque, si superano le salite più ripide, si affrontano i tornanti che in una rampa salgono di venti metri, e se ne esce vincitori.

Che cos'è il battito in testa? Forse è quello che si avverte quando in quarta si scende sotto i mille giri. In seconda potete partecipare alle parate, in prima alle processioni, però in questo caso non chiudete del tutto il gas, senno' restate indietro.

In cambio di tutto questo il « Nuovo Falcone » chiede di essere trattato con la flemma, la pazienza che oggi solo certi motociclisti di vecchia scuola posseggono; rifiuta l'uso sportivo, le staccate e le accelerate allo spasimo, non si sottomette ai cambi veloci e si vendica con solenni sfolate che stringono il cuore al pensiero di tutta quella roba che passa i giri.

Con un tranquillo « flat-flat » ci porta lontano, permettendo di viaggiare al massimo senza che il motore, robustissimo e ottimamente raffreddato, ne risenta minimamente.

Si può « piegare » tranquillamente ed anche abbastanza forte; le sospensioni si comportano ottimamente su ogni fondo (anche le posteriori, da principio un po' dure, migliorano con l'uso) e permettono curve e controcurve tenendo bene sotto controllo tutti i chili della macchina.

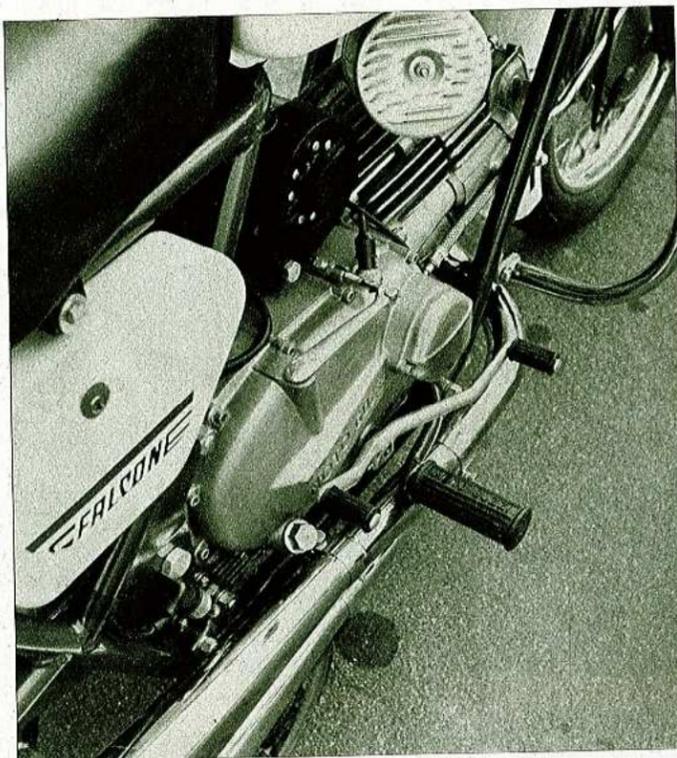
Per gli inguaribilmente sportivi resta una soddisfazione: quella di poter fare molti curvoni « in pieno ».

Per costoro diciamo che la velocità massima del « Nuovo Falcone » è di poco meno di 140 all'ora. In prima si fanno i 45 (ma si superano pendenze del 75%), in seconda i settantacinque, e in terza i 110.

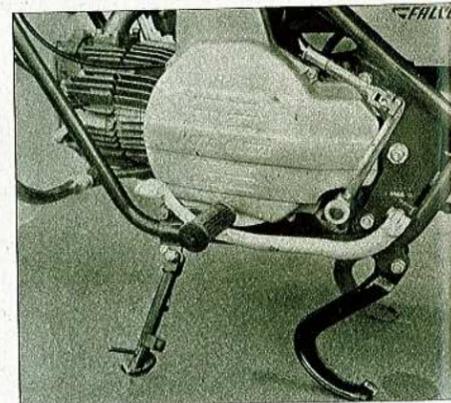
Il « Nuovo Falcone » è parco; vi può scarrozzare ad ammirare paesaggi per cento chilometri con quattro litri di benzina (anche non super), a patto ovviamente di essere trattato con « polso leggero ».

In cambio godrete anche di una marcia quasi priva di vibrazioni che, come è naturale in un « mono » di tale stazza, si fanno sentire agli alti regimi. Diciamo infine che il « Nuovo Falcone » costa 612.000 lire f.f., escluso il paragambe che richiede un supplemento di 6.800 lire.

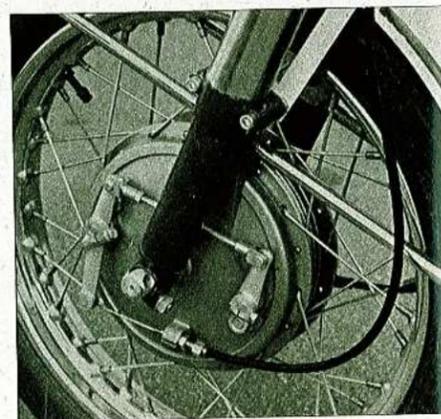
Adalberto Falletta



*I comandi del cambio e del freno posteriore; notare la lunghezza eccezionale del pedale del freno, che consente di dosare perfettamente la potenza frenante; per azionare la leva del cambio bisogna ovviamente spostare il piede dalla pedana, contrariamente a quanto accade col freno. Notare la robustezza del cavalletto centrale.*



*I freni, con piatti sabbiati, sono da 200 mm di diametro; quello anteriore, a doppia camma, è dotato di un comodo sistema di registro sul piatto portaceppi.*



## CARATTERISTICHE TECNICHE

**MOTORE:** monocilindrico orizzontale a quattro tempi con valvole in testa inclinate azionate da aste e bilancieri; cilindro in lega leggera con canna riportata in ghisa, testa in lega leggera con sedi valvole riportate in acciaio.

Alesaggio e corsa: 88 x 82 = 499 cc.

Compressione: 6,85 : 1.

Potenza CV 32 (SAE) a 4800 g/m.

Diagramma di distribuzione: aspirazione inizia 40° prima del PMS e termina 74° dopo il PMI; scarico inizia 67°30' prima del PMI e termina 33° dopo il PMS.

Gioco tra valvole e bilancieri per il controllo della messa in fase mm 0,5; gioco di funzionamento tra valvole e bilancieri a motore freddo, aspirazione mm 0,1, scarico mm 0,2.

**ACCENSIONE:** a dinamo-ruttore-batteria, con bobina AT esterna; anticipo fisso iniziale 10°, anticipo automatico 34°, sempre misurati sul volano; distanza tra i contatti del ruttore mm 0,42 ÷ 0,48; candela grado termico 225 della scala Bosch, distanza tra gli elettrodi mm 0,6.

**LUBRIFICAZIONE:** pompa ad ingranaggi ed olio nella coppa del carter, capacità 3 litri, densità 20/30 in inverno, 40/50 in estate. Pressione normale di lubrificazione 3,8 ÷ 4,2 kg/cmq (regolata da apposita valvola).

**ALIMENTAZIONE:** a caduta, con carburante normale 84/86 NORM, capacità serbatoio 18 litri di cui un litro di riserva.

**CARBURATORE:** Dell'Orto VHB 29 A con filtro d'aria a secco, diametro diffusore 29 mm, valvola gas 60, polverizzatore 265 P, getto massimo 132, getto minimo 50, spillo conico V 10 alla seconda tacca, vite regolazione minimo aperto di giri 1 e 1/4.

**TRASMISSIONI:** primaria ad ingranaggi elicoidali, rapporto 1:2 (denti 30/60); secondaria a catena 5/8 x 9,6, rapporto 1:2,062 (pignone uscita cambio da 16 denti, corona posteriore da 33 denti); rapporti totali di trasmissione 13,238 in prima, 7,423 in seconda, 5,155 in terza e 4,124 in quarta.

**CAMBIO:** in blocco, a quattro rapporti, valori interni 3,21 in prima, 1,80 in seconda, 1,25 in terza e 1 in quarta.

**TELAIO:** a doppia culla chiusa, in tubi con elementi di lamiera.

**SOSPENSIONI:** forcella teleidraulica, contenuto 0,160 litri olio Shell Tellus 33 per gamba; forcellone posteriore oscillante con ammortizzatori teleidraulici regolabili a mano.

**RUOTE E PNEUMATICI:** cerchi in acciaio 18 x 3,50 con pneumatici 18 x 3,50 pressioni di gonfiaggio 1,5 ant., 1,75 post. col solo guidatore e 2,60 col passeggero.

**FRENI:** a tamburo centrale, l'anteriore a doppia camma, diametro utile 200 mm.

**IMPIANTO ELETTRICO:** alimentato da dinamo 12 V (potenza 14 V - 11 Amp.) e da batteria 12 V - 18 Amp. con regolatore di tensione, bobina AT e ruttore separati; motore elettrico d'avviamento; fanale anteriore con lampada biluce abbagliante/anabbagliante 12 V - 45/40 W e lampada luce posizione 12 V - 5 W, fanalino posteriore con lampada biluce 12 V - 5/20 W per luce di posizione e segnalazione di frenata.

**DIMENSIONI E PESO:** lunghezza m 2,10; interasse m 1,450; larghezza manubrio m 0,800; altezza manubrio m 1,110; altezza sella m 0,75; altezza minima da terra m 0,150; peso in ordine di marcia kg 214.

