

DE KOERIER

#2



KLASSIEKE WINTERMIDDAG

HET WAS KNETTERKOUD, DIE 19^E NOVEMBER, DE DAG VAN DE KLASSIEKERWINTERMIDDAG.
HET THEMA VAN DIE MIDDAG WAS DE GUZZI DRIEWIELER.



TIMMEL TOUR
2022



PENINSULAR
WAR



MEIDENRIT
2022

INHOUD #2

TIMMEL TOUR 2022 4

Een dag voor een trip door de regio. Had ik op Basecamp een mooi traject uitgezet. Een mooi rondje. Dat bleek in de praktijk wat te ambitieus.

GIORNATE MONDIALI GUZZI #2 12

Het is vrijdagmiddag en ik ben klaar met werken, ons avontuur kan beginnen. Thuis staat mijn Moto Guzzi op me te wachten.

EEN BIJZODERE MOTO GUZZI 18

Een Moto Guzzi V7 Sport is een bijzondere motorfiets. De motor waar het in dit stukje over gaat is een zelfbouw V7 Sport.

PENINSULAR WAR #2 24

Met mijn Guzzi in de voetsporen van Napoleon.

TECHNIEK: AFSTELLEN PUNTENONTSTEEKING 34

MEIDENRIT 36

Begin dit jaar kreeg ik een berichtje van Marja of ik het leuk zou vinden om weer eens met een groepje Guzzi-dames een weekendje te kamperen en te toeren. Maar natúúrlijk, superleuk initiatief!

UPDATE OUDE MOTO GUZZI'S 38

Twee jaar geleden heb ik een Moto Guzzi Stornello 160 cc gekocht. Er was echter een probleem mee, hij laadde niet bij.

KWM 2022 42

Het was knetterkoud, die 19^e ovember, de dag van de Klassieker Winter Middag. Het thema van die middag waren de Guzzi driewielers.

IN MEMORIAM: AD PIELS 48

Beste MGCN-leden, het spijt mij u te moeten vertellen dat ons mede-lid Ad Pielis op 15 januari 2023 onverwachts is overleden.

AGENDA & CLUBINFORMATIE 51



4

TIMMEL TOUR 2022

EEN DAG VOOR EEN TRIP DOOR DE REGIO. HAD IK OP BASECAMP EEN MOOI TRAJECT UITGEZET. EEN MOOI RONDJE. DAT BLEEK IN DE PRAKTIJK WAT TE AMBITIEUS.

12

GIORNATE MONDIALI GUZZI #2

HET IS VRIJDAGMIDDAG EN IK BEN KLAAR MET WERKEN, ONS AVONTUUR KAN BEGINNEN. THUIS STAAT MIJN MOTO GUZZI OP ME TE WACHTEN.

38

UPDATE OUDE MOTO GUZZI'S

TWEE JAAR GELEDEN HEB IK EEN MOTO GUZZI STORNELLO 160 CC GEKOCHT. ER WAS ECHTER EEN PROBLEEM MEE, HIJ LAADDE NIET BIJ.



VAN DE VOORZITTER

Beste leden van de MGCN

Mijn eerste voorwoord als voorzitter van de MGCN, best spannend, ik zal mijzelf eerst even kort voorstellen, voor wie nog niet weten wie ik ben. Ik ben sinds 1987 fanatiek Guzzi Ridder en al lang actief binnen de club voor de Klassieker Commissie en de Guzzi Rumble, daarnaast besteed ik veel vrije tijd aan het sleutelen in de schuur naast mijn huis in Sleeuwijk. Samen met mijn vriendin Mirjam Lam ga ik regelmatig op pad met de Guzzi's en hebben wij al flink wat reizen gemaakt.

Aan de slag dan maar voor een mooie club met heel veel activiteiten die door een groot aantal vrijwilligers worden georganiseerd, maar dat gaat niet vanzelf, onze vrijwilligers steken daar heel veel tijd en energie in, daarom is één van mijn eerste daden als voorzitter een dringende oproep aan alle leden om serieus na te denken wat je kan betekenen voor de club als vrijwilliger of commissielid, om alle activiteiten in stand te houden hebben wij jullie heel hard nodig.

Verder wil ik niet somberen, het leden aantal van de club is weer gestegen, Moto Guzzi heeft een motor neergezet waar ze de toekomst mee aan kunnen en ik zie steeds meer jonge mensen bij club activiteiten. Ik heb er al het vertrouwen in dat ik samen met het bestuur, met de goede energie, de opgaven die wij hebben aan kunnen. Er ligt weer een heel nieuw seizoen voor ons met veel mooie evenementen, waarvan ik er een aantal nog mee organiseer, ik hoop er ook veel te bezoeken, veel bekende en onbekende Guzzi rijders te ontmoeten. Ik wens iedereen een prachtig motor seizoen, tot snel.

Hartelijke groet,
Ronald van Beek
Voorzitter MGCN

TIMMEL 2022 TOUR #2



DAG 4

Een dag voor een trip door de regio. Had ik op Basecamp een mooi traject uitgezet over de *Timmelsjoch* naar *San Leonardo*, *Vipiteno*, *Bressanone*, *Bolzano* en *Merano* weer terug over de *Timmel*. Een mooi rondje. Dat bleek in de praktijk wat te ambitieus, want zou wel heel veel tijd gaan kosten en bovendien over alleen maar doorgaande wegen gaan met het onvermijdelijke vele vrachtverkeer. Nu loopt er van *Vipiteno*/*Sterzing* een prachtige weg rechtstreeks naar Bolzano en via *Sarentino* door de *Monti Sarentini* oftewel de *Sarntaler Alpen*. Dat werd dus plan B en de navi's worden anders geprogrammeerd. Na op ons gemak te hebben ontbeten, op naar de pas. Eerst een retourtje gekocht bij de tolpoort en de felbegeerde sticker er gratis(!) bij gekregen om bovenop de "*Timmel*" (2474 meter!) eerst een koffiestop te maken. Wat een schitterend uitzicht daar over de omliggende bergen! Maar verder gaat het. De V85TT en de K100 hebben er weer zin in.

De weg over de pas is van uitstekende kwaliteit en nodigt uit om lekker naar beneden te scheuren, hairpins te nemen, en dan de zijanten van je laarzen weer eens op te schuren, een paar tunnels te passeren en via *Moos* in *Passeier* het laatste stuk naar *San Leonardo* af te leggen. Wat een prachtig oud *Süd-Tirols* stadje is dat. Voor wie het nog niet wist: *Süd-Tirol* was oorspronkelijk Oostenrijks en in 1919 door Italië na W.O. 1 geannexeerd. Maar daar over straks meer. We rijden even door het centrum en bewonderen de authentieke oude gebouwen waaronder veel kazernes en huizen. Zo aan de voet van de pas naar Oostenrijk was dit een belangrijke garnizoensplaats. Dan op naar *Vipiteno*. Het wordt al snel weer stevig klimmen en we gaan de *Jaufenpas* aanvallen! Veel hairpins te nemen maar ook heerlijk snel bochtenwerk. We stoppen af en toe om van het uitzicht te genieten en een fotoshoot, met echte actiefoto's, te doen. Ook hier zijn we niet de enige op een dikke brommer natuurlijk en het blijft oppassen en in je spiegels loeren om niet verrast te worden door Italiaanse kamikazes die de passen op en af vliegen op hun buikschuivers. De *Jaufen c.q. de Passo di Monte Giovo* is prachtig en ook hier veel kabelbanen en skipistes. Maar wij houden het maar op twee wielen en dalen in rap tempo af naar *Vipiteno*. Zoeken daar het oude centrum op en parkeren onder een rij oude bomen voor wat schaduw, want het is ondertussen al weer behoorlijk warm. We vinden de hoofdstraat, met aan beide uiteinden een middeleeuwse poort, met al z'n winkels onder de vele arcades en vallen neer op een terras voor een heerlijke Italiaanse pasta lunch. Daarna op naar de *Penserjoch*/*Passo di Pennes*. Weer zo'n schitterende route met weinig verkeer en al helemaal geen *camiones*. De *Penserjoch* is 2214 meter hoog en het is er kaal. En

populair bij de motards. Vele nationaliteiten hier op de motor en met (klassieke) sportauto's.

We parkeren even bij de *Edelweishütte* voor een sanitaire stop na die grote pul (alcoholvrij!) bier bij de lunch. Helaas, toilet buiten gebruik. Niet zo verwonderlijk, want al die passanten willen wel ff uit de broek maar een drankje kopen bij die leuke dames achter de bar ho maar... Gelukkig hebben wij mannen dan nog een alternatief achter de rotsen en ook menig dame moet daar een veilig plekkie zoeken. We gaan afdalen naar het *Pensertal*. Ik kan merken dat de Guzzi op zijn geboortegrond is, want hij heeft er zin in! Messcherp stuurt de V85TT door het bochtenwerk met de K100 in z'n slipstream; voor zo'n *Autobahnbremer* niet slecht. Vergeleken met de Stelvio die ik vele jaren gereden heb, is de V85TT een heerlijk lichtvoetige gooi- en smijt fiets. Minder topvermogen, mooi koppel onderin en zeker 40 kg lichter. Waarmee weer eens bewezen is dat je niet mee hoeft te doen in de wapenwedloop van de motorindustrie en je geen 250/300 kg motor met 160+ pk's nodig hebt om je uitstekend te vermaken. We passeren *Sarentino* en van daar door het *Sarntal* op naar *Bolzano*. In één van de dorpjes daarvoor moeten we via een paar kleine steile weggetjes naar de hoofdweg. We klimmen omhoog maar stuiten op een hek met het bord *Chiusura della strada*. Ik vermoed wat het betekent maar ja, eigenwijze Hollanders, dus eerst zien dan geloven. We klimmen verder en ja hoor, net door de bocht blokkeert een vrachtwagen het straatje. Is schuin weggegleeden de berm in en over een lager gelegen schuur gevallen. Zowat de hele lading licht op het dak dan wel in die schuur. Daar sta je dan tegenover een stel druk gebarende mannen met alle remmen vast om niet terug naar beneden te rollen... Maar dat zal toch moeten en we begrijpen uit hun gebaren dat we terug moeten en dan een straatje links, rechts en weer links. Of andersom; is niet helemaal duidelijk. Maar gelukkig, het lukt zonder om te donderen en we weten de grotere weg te bereiken.

Dan zijn we al snel in *Bolzano*, rijden de drukke stad door, wat een warmte, en gaan richting *Merano*. Onderweg in deze streek zagen we al menig vlag en spandoek met teksten waaruit blijkt dat de *Sud-Tirolers* zich echt geen Italianen voelen en er zijn er bij die nog altijd strijden voor aansluiting bij Oostenrijk. Als we even later stoppen om te tanken hangt daar ook al weer zo'n kreet bij het tankstation. Gert vraagt aan de man daar, een rasechte Zuid-Tiroler, wat hij er van vindt, van die leuzen. Had ie beter niet kunnen doen want we krijgen gelijk een lesje Italiaanse politiek: "van die spaghetti vreters deugt helemaal niks en de Italiaanse politiek is een drama. Hadden ze eindelijk een goeie premier



“ We volgen het Paznauntal, komen door veel wintersportoorden en leggen in Galtür aan voor een koffiestop.

(Draghi) wordt die ook al weer afgeserveerd; en dan heb je ook nog die Bunga-Bunga-Berlusconi die het land te schande maakt... “Afiijn, zo gaat het nog ff door, de man windt zich steeds verder op en ik denk, zo meteen gaat-ie z’n geweer nog halen om ten strijde te trekken! We weten ons los te rukken en storten ons weer in het drukke verkeer, op naar *Merano*. Dat traject is erg druk; veel vrachtverkeer en zowat allemaal aan één gesloten bebouwing, dus veel vaart zit er niet in. Na *Merano* gaat het beter en via het mooie *Passeiertal* en weer over de *Timmel* bereiken we weer *Sölden*. Prachtige tocht gehad die dag en na nog wat boodschappen bij de Spar komen we weer “thuis” in het appartement waar oma Gstein ons weer opwacht met een... Juist ja!

DAG 5

Tijd om aan de terugreis te beginnen. Hebben we drie dagen voor uitgetrokken. Het eerste traject zal ons via *Vorarlberg* (westpunt van Oostenrijk) met daar de *Silvretta Hochalpe Strasse* in één keer door *Die Schweiz* heen naar *Waldshut* net over de grens met Duitsland brengen. Want, niet overnachten en tanken in Zwitserland wil je niet in één keer door je vakantiebudget

heen zijn. En heeeel voorzichtig met de snelheid, want de boetes hier zijn niet mals! Na een vroeg ontbijt en afscheid van onze alleraardigste gastheer en vrouw gaat het richting *Imst* en voorbij Landeck de [188] op richting de *Silvretta*. We volgen het *Paznauntal*, komen door veel wintersportoorden en leggen in *Galtür* aan voor een koffiestop. Parkeren voor een terras van wat een echte après-ski hut lijkt te zijn. Après-skiën zal het hier niet veel zijn, maar het is er nu al gezellig druk en op het terras komt de kabelbaan over je hoofd voorbij. En op straat de onvermijdelijke mountainbikers. Verder gaat het; op naar de *Silvrettapas* maar eerst door een tolpoort en €15 aftikken. (WAT?! Geen gratis sticker?) Dan begint het serieus te stijgen al is het een vrij rechte weg die klimt naar de *Silvretta Stausee*. Wat een prachtig decor! We zitten hier op 2024 m en de bergen zijn indrukwekkend. We parkeren bij het meer, wat een drukte hier, en laten de omgeving op ons inwerken.

Die *Silvretta* heeft natuurlijk niet voor niets de naam een schitterende route te zijn. Even later gaan we afdalen en nu gaat het serieus naar beneden; in tegenstelling tot het eerste deel wat min of meer recht-toe-recht-aan naar boven gaat. Het uitzicht van bovenaf op de serpentine van bochten die naar beneden gaan is schitterend. Natuurlijk weer even stoppen en foto's maken. Als we bijna in *Bludenz* zijn passeren we het dorpje *Bartholomä Berg*. Gert stopt voor het plaatsnaambord. Wat nu dan?? Toch geen pech met die “vliegende baksteen (BMW met liggende viercilinder) Wil-ie een foto maken met z’n BMW voor het bord, want voor de toercompetitie van z’n BMW cluppie moet je een foto hebben met je brommert voor een plaatsnaambord met “berg” er op... Dat kan ook natuurlijk. In *Bludenz* een tankstop bij een shop met lunch mogelijkheden en daar was het ook wel tijd voor. Dan door naar *Feldkirch* waar we de grens passeren met *Die Schweiz*. Daar de Rijn over naar het noorden en bij *Altstätten* gaat het weer de binnenlanden in. De Garmin staat op “snelste route/vermijdt snelwegen” dus het zal wel goed komen. We rijden het *Appenzellerland* in en het gaat meteen al aardig omhoog. Het is daar nog steeds een mooi landschap; er zijn daar nog bergen van meer dan 2000 m. In St. Gallen laten we de bergen achter ons en rijden in N.W. richting naar *Schaffhausen* en de Duitse grens. Van dat traject is weinig te melden; het landschap wordt heuvelachtig en dit is duidelijk een drukker bevolkt deel van Zwitserland. Eind van de middag komen we aan in onze eindbestemming, *Waldshut-Tiengen*. Nu blijken er twee verschillende plaatsen te zijn, maar het adres waar we zijn moeten, geeft niet aan waar het precies is. De Garmin brengt ons in eerste instantie naar centrum van *Waldshut*. Daar zouden we dan de straatnaam invoeren, maar die kent ie niet.



Lekker dan! Dan de nieuwe TomTom van Gert. Die kent het adres wel maar wil ons naar *Tiengen* sturen, 10 km. verder op. Verwarring alom. En het is warm en we zijn het zat en we snakken naar een koude pul bier... Dus je begrijpt mijn gemoedstoestand.

Google Maps brengt uitkomst. We moeten inderdaad in *Tiengen* zijn bij het sportcomplex met hotel accommodatie. (Op de website zag het er picobello uit). Afijn, na wat heen en weer rijden op een industrieterrein vinden we helemaal achter in het bedoelde complex. Vergane glorie alom! Hebben wij weer. Vinden we de hoofdingang van het complex met de receptie: "Wegen der Urlaubszeit geschlossen". Wat krijgen we nou!! Ik ben het ondertussen helemaal zat en stel voor in de omgeving wat anders te zoeken als we door een passant er op worden gewezen dat we om moeten rijden naar de achterkant waar de kamers zijn. En jawel, een hek door en daar is een rij kamers in een halve cirkel. Geen receptie maar een automaat waar je moet inchecken met een inlogcode. Ik kijk op m'n reserveringsbevestiging en vind een nummer. Werkt natuurlijk niet. Na een aantal vruchteloze pogingen krijg ik de neiging het apparaat van de muur te rukken... als er een aardige jongedame aankomt die ons kan helpen; blijkt ze de schoonmaakmiep te zijn. Die woont daar permanent. Blijk ik de code te moeten hebben die ik op de mail heb gehad. Die opgezocht, ingevoerd en je snapt hem al: werkt niet... Ondertussen staan we al een half uur te klooiën en besluiten het telefoonnummer te bellen wat er op staat. "U spreekt met het antwoord apparaat"... enz. enz. Je begrijpt, de stemming wordt er niet beter op. De jongedame snapt dat dit hem niet gaat worden en maakt ons in gebrekkig Duits duidelijk dat zij de kamers voor ons zal openen want zij heeft de codes...! Moeten we bij haar wel contant afrekenen. Zal me een Worst zijn als we maar een bed hebben en kunnen douchen. De kamers blijken dan gelukkig prima in



orde; recent helemaal gerenoveerd, modern ingericht en met keurig sanitair en brandschoon. Prima schoonmaakmiep! Na een verkwikkende douche vinden we een plekkie op het verlaten terras bij de "ontbijtkamer" naast de parkeerplaats. Uit alles blijkt dat het hier betere tijden heeft gekend. Iets te eten is er niet, maar in de buurt moet een pizzeria zijn met afhaal mogelijkheid. Aangezien ik al een paar dagen behoorlijk last heb van een onwillige knie is Gert de klos en gaat op pad om te foerageren en wat flappen te tappen. Gelukkig is het een mooie zomeravond en het eten met meegebrachte fles Italiaanse wijn smaken goed en we kunnen dan als nog de dag goed afsluiten.

DAG 6

Vandaag van *Waldshut*, of was het nou *Tiengen?*, naar *Saarbrücken*. De route gaat ons door het *Schwarzwald* en de *Vogesen* voeren. Aangezien er in de verlaten en ranzige ontbijtruimte, soort aquarium zonder water, geen fatsoenlijk ontbijt te halen valt, gaan we maar rijden en besluiten om bij de eerste de beste Konditorei



“ We komen op de meest mooie slingerwegen door de prachtige bossen, rijden via Dabo, met z'n beroemde Chapelle St. Leon.”

aan te leggen voor een ontbijtje. Het eerste stuk gaat dwars door het zuidelijk deel van het *Schwarzwald* via mooie bosweggetjes waar het lekker klimmen en dalen is. Pas in het dorpje *Todtnau* op het kruispunt midden in het dorp vinden we een... slager die belegde broodjes verkoopt en koffie serveert. Werd ook wel tijd. Verder daarna dwars door de prachtige streek die het Zwarte Woud is met toppen nog altijd boven de 1000 m. We passeren *Todtnau* met z'n beroemde watervallen en rijden de schitterende route die de [317] met de [3] verbindt via *Münstertal*. Typische Zuid-Duitse bebouwing hier met de vele vakwerkhuizen en veel bloemen langs de straten en balkons. Even later kruisen we de BAB [5] en steken bij *Breisach am Rhein* de Duits-Franse grens en dus de Rijn over. Hier een indrukwekkend sluizencomplex in de Rijn, waar we even de benen strekken en het scheepvaart verkeer bekijken.

Dan is het onderhand tijd voor een lunch en een koude pot bier, want ook vandaag al weer heerlijk warm. In het eerst volgende plaatsje, het Franse *Neuf-Brisach*, vinden we in het centrum een café met terras en grote bomen om de motoren onder te parkeren. Altijd uit de zon zetten die dingen anders stap je later weer op en verschroei je je motorjeans.

Neuf-Brisach is een echt garnizoensstadje geheel in carré vorm gebouwd, met z'n kazernes en fortificaties (*Fortresse Neuf-Brisach*). Dit was vroeger een belangrijke grensplaats Frankrijk in en uit en één van de weinige plekken waar je de *Rhein* over kon steken. Stadje is mooi onderhouden met z'n gerestaureerde panden en straten met authentieke kinderkopjes. Na een uitgebreide lunch, die paar broodjes van de slager hielden niet lang stand, ging het weer verder noordwaarts over de [D468] parallel aan de *Rhein*. Was de bedoeling. Maar op die route veel dorpjes met irritant veel drempels, ja hoor, daar zijn ze weer en geen kinderachtige, 30 km/u zones, rotondes en stoplichten. Dat zijn we al snel zat en we zetten een (kronkel)route in via *Sélestat* en *Obernai* om daar dieper de Vogezes in te duiken. En hoe mooi is het daar! We komen op de meest mooie slingerwegen door de prachtige bossen, rijden via *Dabo*, met z'n beroemde *Chapelle St. Leon*, en zetten koers naar *Phalsbourg*, maar passeren eerst het idyllische *Lutzelbourg* gelegen aan het Marne-Rijn kanaal. Rechts boven ons het prachtige *Chateau de Lutzelbourg* (natuurlijk) maar we draaien linksaf de brug over het kanaal over. Even stoppen voor een paar mooie plaatjes: ze maken daar met z'n allen wel werk van de bloemenpracht en praal in dat dorp met z'n slechts 650 inwoners. Onder de brug het sluizencomplex van het kanaal waar nog veel gebruik van wordt gemaakt door de pleziervaart. En natuurlijk het onvermijdelijke monument voor de gevallen in W.O. 1 en 2. En dat waren er nog al wat zo te zien. En dan weer door. Bij *Phalsbourg* maken we het ons wat makkelijker, nemen de [D661] voor een vlotte route naar de eindbestemming *Saarbrücken*. We laten dus *Sarrebourg* links liggen, komen langs *Sar-*

re-Union, Sarrable en Sarregeumines (zei iemand daar iets met Sarre...?). Komen aan de grens met Duitsland en jawel, daar heb je de rivier de Saar. Dus je snapt 'm wel. Het is hier veel *Saar/Sarre* en *Canal des Houillères de Sarre* dat de regio doorkruist. Dan komt *Saarbrücken* in zicht en de Zumo brengt ons, na wat omzwervingen, waar je dus net ff geen zin in hebt wegens een wegafsluiting, naar het hotel in het centrum van de stad. Hotel met binnenzwembad; hoe lekker is dat na zo'n dag kilometers vreten met die warmte. Dan nog wat te eten zoeken maar dat is nog niet zo makkelijk in dat stadsdeel blijikbaar. Na wat zoeken, maar niet te ver weg, want mijn rechterknie wilde niet meer zo doen waar-ie voor geboren is, belanden we uiteindelijk aan een klein tafeltje aan de stoepwand bij een afhaal-döner/kebab met een groot bord kebab met salade en een berg friet waar Gert zowat achter verdwijnt en een grote pot bier! Moe maar voldaan zoals dat heet, terug naar het hotel en heerlijk geslapen. Wat een verademing na de zeperd in *Waldshut-Tiengen*. Of was het nou *Tiengen-Waldshut*.

LAATSTE DAG

Op tijd vertrekken uit *Saarbrücken* en via de *Brücke* over de *Saar* de stad uit naar het noorden. Vandaag geen geslinger door donkere bossen met kleine weggetjes, maar vlot rijden over de [268] tot *Losheim am See*. Steken dan door naar *Mettlach* en pakken daar de [51] en gaan daar de *Saar* volgen. Komen langs *Saarburg* (koffiestop aan de *Saar*) steken daar door naar *Konz* waar de *Saar* in de Moezel uit komt en we de rivier weer oppikken. Heerlijk rijden hier; de V85 is weer helemaal in z'n element en slingert langs de oever van de rivier. En, we zijn weer in Duitsland, met lekker 100 km/u en heel weinig verkeer. Ook de BMW heeft er schik in. Is natuurlijk ook z'n thuisland. Wat zeggen we niet voor niks wel eens: "Duitsland een echt motorland". We hebben het weer helemaal naar onze zin. Via *Echternach* en *Bitburg* sturen we de [BAB 60] op tot *Prüm*. Even kilometers maken. Dan de [265] op door het *Deutsch-Belgischer Naturpark*, met af en toe prachtige vergezichten over de *Eifel*, richting *Schleiden*. Daar weet Gert de weg (zegt ie) en gaan we lunchen. Kort daarvoor komen we door *Hellenthal-Reifferscheid* en zien we links op de berg het vestingstadje annex burcht met een kloke kasteeltoren. Stoppen voor een fotootje en benen strekken. Horen we daar dan niet een schone jonkvrouw zingen uit haar kasteelraam?! We besluiten polshoogte te gaan nemen en vinden het bordje Altstad, sturen de motoren via smalle weggetjes met kinderkopjes en scherpe bochten de berg op om boven op een parkeerplaats te komen bij de oude stadspoort van de *Burg-Reifferscheid* waarvan de historie teruggaat tot 1106. Prachtig hier en echt heel



oud. En ja hoor zowaar, onder de poort allemaal (zinnende) jonkvrouwen!! Nou ja, het bleken *Brautsmädels* te zijn van een trouwpartij in het stadje. En ondanks het inrijverbod van de poort waren wij natuurlijk niet te beroerd om de feestvreugde extra luister bij te zetten met de motoren en kwamen zo op het oude stadsplein(tje) uit waar de party in volle gang was. Veel jonge heren in strakke pakken, met bier en "jonkvrouwen" in mooie jurken, met wijn en interessante decolletés. Ja sorry, maar dat valt me dan ook gelijk op hè. Wilde ik nog één van deze mooie jongedames om haar hand vragen, maar nee hoor, viel ik zeker niet in de goeie leeftijdscategorie... We kregen echter toch de indruk dat onze bijdrage aan de feestvreugde nou niet zo erg in hun plaatje paste, dus omdraaien dan maar en weer voorzichtig naar beneden over die k..kinderkoppies. Dan maar lunchen in *Schleiden* waar we uiteindelijk na veel zoeken toch een terrasje vonden; aan de rivier. "Gert, jij wist hier toch nog de weg van vroeger?". "Jaaaa", klinkt het dan in de Sena, "maar dat is wel 50 jaar geleden". Lekker dan! Maar goed, de lunch was prima met een groot glas koude Weizenbier 0.0. Over het laatste stuk naar huis weinig te melden behalve dan dat het steeds heter werd naarmate we de *Eifel* achter ons lieten en bij *Erftstad* weer de [61] op draaiden richting Venlo. En ff niet aan gedacht: bij *Mönchengladbach* ligt de snelweg er uit en is het omrijden via *Neuss*, *Moers* en *Goch* om bij Boxmeer het land weer in te komen. En heet (32°C op de thermo) en druk en files en dus ff niet meer zo leuk. Maar tegen 18.00 u rijden we Ede/Bennekom weer binnen en is het kijken of we er weer in mogen thuis. Tuurlijk wel...

Een week heerlijk rijden en mooie dingen bekijken was het. En dat museum: echt een keer doen als je in de buurt bent!

- Door: Rob Kool - 



NAJAARSTREFFEN IN THÜRINGEN

19 T/M 22
OKTOBER 2023

Programma:

- 4 dagen / 3 nachten
- Hotel in Finsterbergen op basis van half-pension.
- 3 Mooie routes in .gpx
- Maximaal 40 deelnemers
- Prijs € 170 en € 200 voor niet-leden o.b.v. Doppelzimmer

Inschrijven & betalen:

- Via de MGCN-site
- Inschrijven kan tot 1 september (vol=vol)

Informatie:

Volg de de Koerier en MGCN.nl

Paul Buijvoets polleke66@outlook.com
of bel 06 2543 3724

Organisatie: de toercommissie

Voor meer informatie: Paul Buijvoets
polleke66@outlook.com of bel 06 2543 3724



1-Cilinder dag

Zondag 25 juni - 2023



Aanvang 10.30 en vertrekken met de rondrit 13.00 uur

Adres: Dorpshuis Hart van Austerlitz
Schoolweg 2, 3711 BP Austerlitz

En natuurlijk zijn weer alle Moto Guzzi's welkom!
Ook andere merken 1-cilinders zijn van harte welkom.

De organisatie is in handen van George Tempelaar.
Meer info: klassiekercommissie@mgcn.nl





Dag 0: Het is vrijdagmiddag en ik ben klaar met werken, ons avontuur kan beginnen. Met een licht gevoel laveer ik mijn woon-werk BMW tussen het onverwacht rustige vrijdagmiddagverkeer door. Thuis staat mijn Moto Guzzi gepakt en gezakt op me te wachten. De achterband is slechts een paar weken oud en net ingereden, de meenemer in het achterwiel bleek versleten en is ook vervangen. Ik heb de afgelopen twee weken veel tijd met haar doorgebracht in de garage en ben zo goed als zeker dat ook zij klaar is voor het avontuur dat ons te wachten staat.

Als ik de zonovergoten straat inrijd waar mijn huis staat, zie ik het. Er staat een motor op mijn oprit en Philip is al gearriveerd. Nog voor ik mijn helm af heb gezet is hij al tegen me aan het praten en hij is duidelijk net zo enthousiast over onze trip als ikzelf. We doen samen boodschappen en ik kook een eenvoudige en gezonde maaltijd voor ons beiden. "Ben je klaar voor je missie,



Philip? Motor dik in orde? Niks vergeten?" "Helemaal, Paul! D'r zit genoeg olie in en ik heb niet één, maar twee navigaties bij me." We drinken een nog paar biertjes en gaan op tijd naar bed. Morgenvroeg zal ons avontuur immers beginnen.

DAG 1

De route voor deze dag is eigenlijk al uitgekauwd: Vanuit Veghel langs de kanaal richting de Peel, langs de Maas omlaag naar het zuiden en tussen Maastricht en Aken door, de Ardennen in. Terwijl we Luik proberen te vermijden passeren we In de Ardennen oude bekenden als Eupen, Malmedy en Sankt Vith. Het is vertrouwd



terrein, het weer is voortreffelijk en we genieten de eenvoudige motorkilometers met volle teugen. Als we rond lunchtijd ergens langs de doorgaande weg een 'Pâtisserie/Boulangier' zien stoppen we en halen we lunch. Er staan twee frisse meiden achter de toonbank en we grappen om de verschillen tussen de Nederlands en Franse taal. Als ik in mijn gebrekkige Frans het bedrag van de kassa op probeer te lezen probeert zij in het Nederlands te vertalen, wat tot hilarische verspre-

kingen leidt. Daarna probeer ik in het Frans tot tien te tellen waarna zij het weer in het Nederlands probeert. Ondanks de taalbarrière lachen we wat af en ze hanteert haar jeugdige glimlach met veel flair en charme. Uiteraard valt haar een leuke fooi ten deel. Als we buiten voor de broodjeszaak op een muurtje onze lunch nuttigen kijkt Philip zorgelijk naar zijn motor. "Volgens mij ligt er olie onder..." Ik hoop dat het wat druppels zijn die de carterventilatie uitgespuugd heeft. Maar



“ Check even je oliepeil, dan zien we in ieder geval hoeveel je kwijt bent.



nadere inspectie leert dat de olie daar te dik voor is. Het plasje ligt ook niet onder de verder droge aftapplug, dus die sluiten we ook uit. Ik krab eens achter mijn oren en hoop dat de olie, want veel is het niet, niet meer is dan ‘zweet’ dat zich op de hoek van de carterpan verzameld heeft en nu bij stilstand besloten heeft op de grond te vallen. Zichtbaar druppelen doet het namelijk niet. “Check even je oliepeil, dan zien we in ieder geval hoeveel je kwijt bent.” Het oliepeil ligt nog steeds dik in de veilige zone en we besluiten verder te rijden. “Straks op de camping voor de zekerheid nog maar eens olie peilen en je carterboutjes natrekken, wellicht zijn die een beetje losgelopen”. Meer advies heb ik niet voor Philip, die nog steeds met vraagtekens in zijn ogen staat te kijken.

Vroeg in de middag donderen we bij ‘High Chaparral’ het bruggetje over om daar de eerste nacht ons kamp op te slaan. Mijn vertrouwde ‘North Face’ tentje staat er in geen tijd weer strak bij en ik zie Philip een beetje tobben met zijn tent. Ik ga er vanuit dat hij net zo zelfredzaam is als ik en daarom bekijk het schouwspel met een glimlach. “Godver de Godver, die tent is verdomme net nieuw!” Zijn gevloek is niet van lucht en ik spring op om te kijken wat er loos is. En als Philip onder zijn tentzeil uit kruipt, heeft hij een gebroken tentstok in zijn handen. “Tja, carbon, dat breekt...dat heb je met aluminium stokken niet” Op het moment dat ik het zeg voel ik me een beetje een betweter en heb daar meteen spijt van. Ik ga voor Philip op zoek naar ducttape om het gebroken stokje te spalken. “Ik hoop dat je reparatie het de rest van mijn missie houdt!” zegt Philip, zoekend naar bevestiging. Ik kijk Philips tent aan denk dat die reparatie wellicht de rest van de tent zal overleven. “Tuurlijk joh...” stel ik hem gerust. “Wel nog even het grondzeil onder je buitentent vouwen anders ben je met de eerste regenbui de sigaar.” “Doe ik straks effe, eerst een biertje en dan die boutjes natrekken”.

Ik haal een paar biertjes terwijl Philip de boutjes natrekt. Daarna gaan we naar het terras om te eten en nog een paar pinten te pakken. We nuttigen ons avondmaal en spreken motards van allerlei allooi als het opeens begint te regenen. Het regenen gaat over in hozen en het wordt pikzwart. Een ware moesson overvalt ons en de eerst zo uitgedroogde Sauer wordt een kolkende rivier. Ed, de eigenaar van High Chaparral komt voorbij en zegt “Vijf maanden droogte, tja, dan moet het een keer regenen”. De regen houdt een paar uur aan en het mag de gezelligheid niet drukken. Het is altijd wel feest bij Ed op het terras. Onwillekeurig moet ik een momentje denken aan Philips grondzeil: “Had hij het nu wel of niet onder zijn buitentent gefrommeld?”

- Door: Paul Weekers - 

Zijspantreffen

30 juni tot 2 juli - 2023



Op een prachtige locatie in het Groningsenland is er weer een editie van het MGCN zijspantreffen er is ruimte genoeg om te kamperen op een mooi veld.

Adres: Heideweg 6
9591AG Onstwedde

Mail: Jannierijks@gmail.com
Tel: 06-23830391

En natuurlijk zijn weer alle Moto Guzzi's welkom!

De organisatie is in handen van Henk en Jannie Rijks.
Meer info: klassiekercommissie@mgcn.nl

International Moto Guzzi Rally

the Guzzi Rumble 2023

16-17-18 June

RIDE OUT AT THE 'LEAKY RIVER'

Live Music - Silly Games - Swap Meet - BBQ - €25,-



ORGANISED BY:



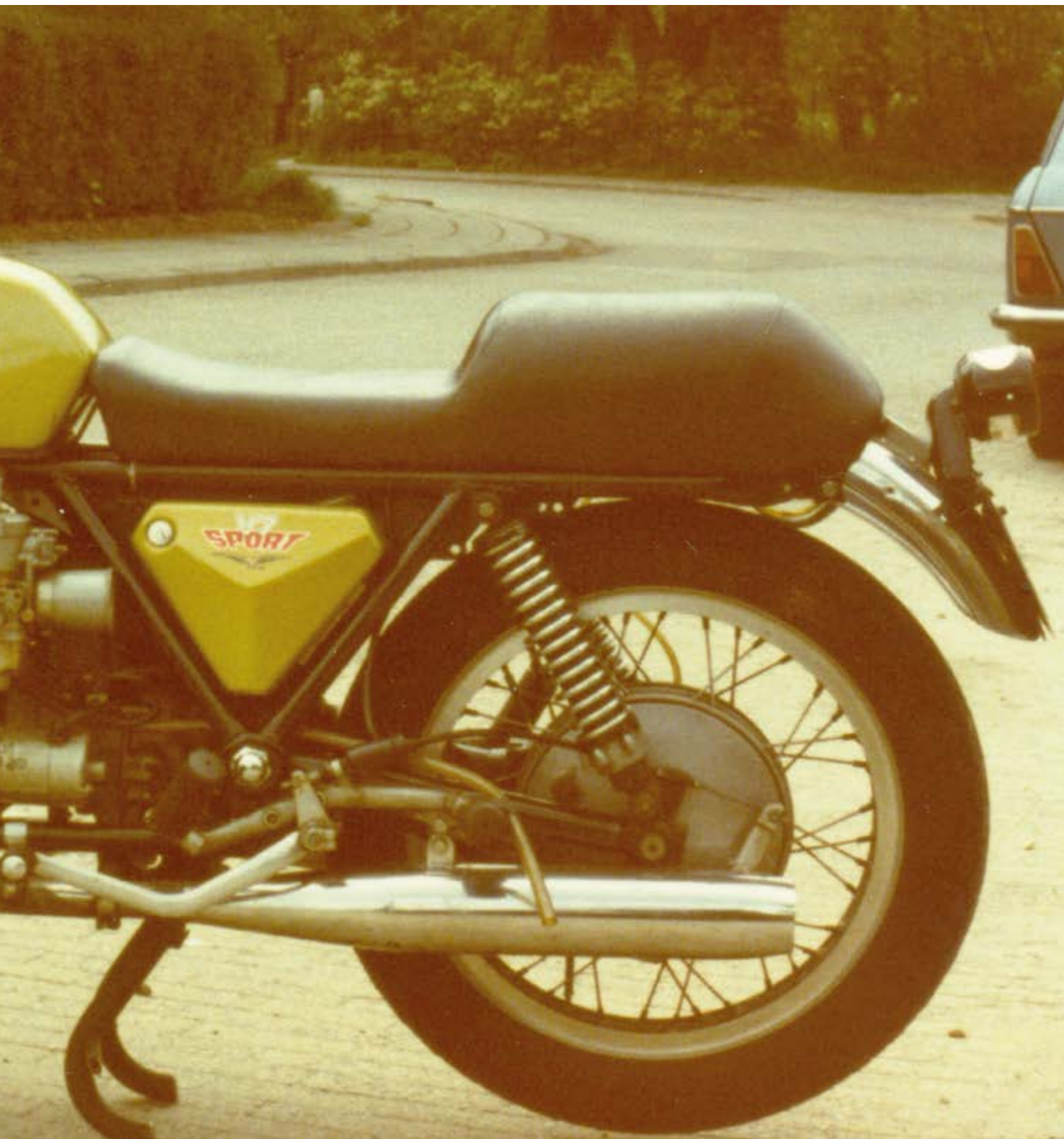
www.mgcn.nl/tienhoven
secretaris@mgcn.nl

Camping de Koekoek
Lekdijk 47 v , 4235VM Tienhoven
GPS 51.961946.4.945223





EEN BIJZONDERE MOTO GUZZI



Een Moto Guzzi V7 Sport is een bijzondere motorfiets. De motor waar het in dit stukje over gaat is een zelfbouw V7 Sport. Op zich is zelfbouw niet zo bijzonder en wanneer de puriteinen lezen dat het om een zelfbouw gaat, zullen zij mogelijk zeggen dat het geen echte V7Sport is. Dan hebben zij nog gelijk ook. Het is dus geen echte bijzondere V7 Sport? Of toch. Over dat echte ga ik niet in discussie. Maar oordeel zelf over dat bijzondere, na het lezen van onderstaand verhaal.

In de jaren 1972, '73 en '74 van de vorige eeuw reed ik op een Moto Guzzi naar mijn werk in Amsterdam. Eerst een V7 later een 850GT. Schrijf je Moto Guzzi en Amsterdam, dan volgt bijna zonder te typen de naam Ed Pols. Tijdens één van mijn bezoekjes aan de zaak van Ed stond er een onafgemaakt V7 Sport project in de winkel. Een zelf geïmporteerd sportframe en daar het nodige Guzzi spul op- en aangehangen. Heel veel specifiek V7 Sport. Dat wel. Duidelijk anders was de Ceriani voorvork en rem. Ook een 850cc motorblok dat er niet in thuis hoorde. De koop was gauw gesloten en de fiets werd op een aanhanger naar huis vervoerd. Destijds woonde ik in Bruchem. Een flinke rit naar je werk, maar als je naar je zin woont en graag motor rijdt, dan kan je de dag niet beter beginnen. Enfin die motor wordt verder afgebouwd en rijdend gemaakt. Dan is het ook wel leuk als je een kenteken hebt. In die tijd had je nog voor de particulieren een zogenaamd rijbewijs verzekering. Dus waar je ook mee reed, het was verzekerd. Dan is het ook geen drama als je een kentekenplaat van een andere fiets gebruikte. Zo heb ik een tijdje op de Sport gereden met de kentekenplaat van de V7 die ik nog op stal had staan. Maar bij eventuele verkoop oogst je geen applaus met zo'n kenteken loze motor. Dus werd in 1975 het kenteken traject gestart.

Het ging al meteen mis toen bleek dat het frame geen nummer had. Dan moet je naar de douane. Nou heeft Amsterdam met al zijn havens een vloot aan douanebeambten in huis. Op een dag, ik had de Sport naar mijn werk meegenomen, kwamen er twee heren die voorzien waren van slagletters en cijfers. Op de papieren die deze operatie bevestigen staat dan ook dat e.e.a. had plaats gevonden "onder ambtelijk toezicht". Kijk, dat is niet mis. Alleen moest ik nog even een schuurpapiertje zoeken omdat zij het nummer in kaal metaal wilden slaan.

Het was zo gepiept. Kosten? Dat was niet aan de orde. Het werd toch al duur genoeg, want als je een frame in wilt voeren en er hangt een hele motorfiets aan, dan betaal je voor de hele fiets! Nog even wat nagepraat en om de motor heen gelopen, tot één van de heren op de kentekenplaat wees en zijn wenkbrauwen fronste. "Ja, die kentekenplaat is van een motor die ik thuis heb staan. Kijk, hier zijn de papieren. Verzekering is ook O.K.". Met een hartelijke groet en hoofdschuddend verlieten zij het pand.

Het motorblok had, zoals reeds genoemd, een inhoud van 850cc. Inderdaad, ook al niet horend bij een V7Sport. De luchtinlaten kwamen bij elkaar onder



de tank zodat er een gezamenlijk filter kon worden gebruikt. Dat filter is toen speciaal gemaakt om het geheel zo stil mogelijk te krijgen i.v.m. de keuring.

Uiteindelijk vond de keuring plaats in Soesterberg. Alles voldeed aan de keuringseisen. Alhoewel, in eerste instantie niet. Het geluid van de claxon was niet sterk genoeg waardoor de keurmeester geen goede geluidsregistratie kon maken. "We gaan het nog een keer doen, maar dan moet je tegelijk wat gas geven". Dus zo gedaan en de behulpzame man zegt; "Nu heb ik een goede registratie". Met deze uitspraak wist ik dat de motor goed door de keuring was gekomen. Prima zo. Een fiets met kenteken. Hiermee zou het verhaal afgelopen kunnen zijn, maar de avonturen gaan verder. Op enig moment begonnen er toch wat dure geluiden uit het blok te komen, waardoor revisie te verwachten was. Mijn 850GT had ik kort daarvoor om dezelfde reden onder handen genomen dus lagen er weer de nodige kosten in het verschiet.

Het was januari 1976. Zoals gebruikelijk las ik in die tijd het weekblad Motor van de KNMV van de eerste tot de laatste letter. In het allereerste blad van dat jaar kwam ik een advertentie tegen waarin J.J. Kampen een 850cc blok te koop aanbood. "850 blok, als nieuw 76pk". Was wel een 'stukje' rijden naar Ulrum (bij Zoutkamp), maar het idee om met een 'Kampen blok' te kunnen rijden overheerste. Kampen was toch die Guzzi-tovenaar waarover een hele stukken hadden gestaan in het weekblad Motor? Jazeker, de standaard 850 leverde in die tijd 58pk dus heeft hij er duidelijk wat meer pk's aan ontfutseld. Dus op zaterdag 3 januari 1976 was ik een Guzziblok rijker. En wat voor één! Naast het blok kreeg ik ook van hem mee dat ik zelf uit



moest vogelen welke naaldstand en sproeiers er bij de afstelling hoorden. “En geen multigrade! W20 of W30 is goed. Op het vlieg wiel staat een streepje voor het afstellen van de ontsteking, max. 33 graden. Klepspelings koud, alle kleppen 0,25mm.”

Een blok van Jan Kampen. Misschien gek, maar vanaf het moment dat dit blok er onder hing, had ik het niet meer over mijn V7 Sport, maar mijn Kampen fiets. En toch. Toch wordt zoiets dan eens verkocht. Jaren geleden hoorde ik van een vriend dat deze fiets te koop was, waarbij de verkoper gezegd zou hebben dat de V7 Sport inmiddels enorm duur is geworden. Dat laatste weerhield mij er van om er op in te gaan, temeer daar ik te horen kreeg, dat alles wat origineel groen was nu met een rode verflaag bedekt is. Niet met het doel de motor te kopen, maar om de motor toch weer eens te zien, heb ik begin februari naar het adres gevraagd. Dat moest komen van iemand die bevriend was met de eigenaar, maar nu in Frankrijk woont. Via, via kreeg ik het adres met de mededeling dat het niet zeker was of deze gegevens nog wel kloppen.

Op een ochtend op de motor gestapt om op goed geluk naar Bruinisse te rijden. Klopt het adres nog wel en zo ja is hij dan wel thuis en zo ja is de motor er nog wel en zo ja komt het dan wel uit dat ik over een motor kom zeveren. Het was mijn bedoeling om zo mogelijk foto's te maken. Dat ik heel stiekem er op hoopte de fiets te kunnen kopen, durf ik gerust te zeggen, maar die kans achtte ik echt heel gering. Wel werd ik gesteund door een uitspraak van mijn Directie; “Als je de motor kan kopen moet je het doen”. Ze waren thuis, de motor was er nog en ze hadden de tijd om mij de motor te laten zien. Bij de eerste aanblik had ik met twee zaken te maken.

Een emotioneel moment om na precies veertig jaar oog in oog te staan met een motor waar je een heel verleden mee hebt en mijn redenatie dat de motor in de staat zoals die daar stond niet schreeuwend duur kon zijn.

Ja, de koop werd gesloten. Omdat het toch wel curieus was wat ik met deze fiets beleefde heb ik alle documenten bewaard.

- Door: Ruud Blankesteyn - 

Dan nog even die papieren erbij gepakt. Geschiedenis. Aankoop motor. Datum ? Bedrag ?

5 MAART 1975

Ontvanger invoer & accijnzen Amsterdam
Invoerrecht en omzetbelasting f. 986,40

6 MAART 1975

Douane Nederland Amsterdam
“A37316M Onder ambtelijk toezicht ingeslagen,
links op balhoofd.”

6 MAART 1975

Invoer en accijnzen. Sectie recherche Amsterdam.
“f. 1.000,- (Duizend) Gld voor de invoer van
een motorrij wiel merk Moto Guzzi chassis no.
A37316M.”

1 APRIL 1975

Invoer en accijnzen. Sectie recherche Amsterdam
Relaas van weging.

2 JULI 1975

RDW Oproep voor onderzoek. Kenteken X-65-65.
Het aan ommezijde omschreven voertuig dient voor
onderzoek te worden voorgeslagen op woensdag 2
juli 1975 10.30 uur te Paviljoen “t-Hoogt” Van
Weerden Poelmanweg Soesterberg.

JANUARI 1976

Aankoop Kampen blok.

26 MEI 1982

Vrijwaringsbewijs na verkoop.
Poststempel Dordrecht.

8 FEBRUARI 2022

Vrijwaringsbewijs na aankoop verstuurd
naar Brouwershaven.

De vorige eigenaar heeft de motor dus op een paar maanden na 40 jaar in bezit gehad en de 1e eigenaar ziet de motor na 40 jaar weer terug. Ondanks het feit dat het project al een aanvang had genomen alvorens ik de motor kocht, beschouw ik mezelf vanuit het feit dat ik de eerste was die er op reed, de eerste was waarvan het eigendom met een kenteken werd bekrachtigd, als eerste eigenaar.



MOTO GUZZI SLEUTELDAG

Alleen met voorinschrijving

ZATERDAG 29 APRIL 2023

De dag bestaat, afhankelijk van de deelnemers, uit periodiek onderhoud, een kruising tussen APK en pech onderweg en er is een deel over brandstofinjectie. Aanvang rond 10 uur en meestal rond een uur of 15:00 afgelopen.

Aanmelden bij Jan Keijzer: janc.keijzer@gmail.com



Kijk op **WWW.HMIMOTO.nl** voor meer!

de zadelrob rob kool, ede
86 50244874
robertkool52@gmail.com



aanpassen, repareren en restaureren van motorzadels
maken van zijspanbekleding en -kapjes

TEUN BEUZEL 

**In / verkoop
Moto Guzzi / Ducati onderdelen**

Tel. bereikbaar van maandag t/m vrijdag na 19.00 uur,
en van zaterdag t/m zondag van 09.00 t/m 21.00 uur.
Bij geen gehoor, stuur een sms / app of een mail. 06-40611181

Kijk ook eens op mijn website.
www.teunmotoguzzionderdelen.nl / www.teunductiononderdelen.nl

Camping Goed Vertoef

Houdt u van rust na de motor rit, dan is camping **GoedVertoef** zeker de moeite waard.
25 plekken verdeeld over 2 velden, goed sanitair.
Er is voldoende ruimte mocht de motor op de aanhanger meekomen. Afgesloten overdekte motor stalling. Een recreatieruimte met een dartspel, poolbiljart en een bibliotheek. Kampvuur onder de mast.
Bekijk onze website voor meer informatie en foto's

Van 15 maart tot 31 oktober open 
Oranjekanaal Zuidzijde 12
7853 TC Wezuperbrug, zuid oost Drenthe
www.campinggoedvertoef.nl of Mobiel: 06-25108863

J.R.E. Robers Motoren
Moto Guzzi specialist...voor motoren van oud tot nieuw



Nederlandse vertegenwoordiging van Stein-Dinse onderdelen
www.motoguzzispecialist.com

De Plooi 30-32 / 7548CV Boekelo 053-428 16 71 / jamogu1@kpnmail.nl

Onderhoud - Service - Reparatie - Revisie
Kleine en Grote Modellen

MW-MOTOREN

ONDERDELEN BESTELLEN? WWW.WEBSHOP-MW-MOTOREN.NL

 Online betalen via uw eigen bank

WERKPLAATS/MAGAZIJN
Ambachtstraat 8d, 7622 AP Borne
Geopend op afspraak

WWW.MOTOGUZZIV50NATO.NL
WWW.MW-MOTOREN.NL

MOTO GUZZI CLUB NEDERLAND **Voor de leden...**

KORTING BIJ HANS VAN WIJK 

10% KORTING OP:
LEREN MOTORJASSEN EN BROEKEN,
TEXTIELE MOTORJASSEN EN BROEKEN,
MOTORJEANS, LEREN MOTORCOMBI'S
EN MOTOROVERALLS, MOTORHELMEN,
MOTORHANDSCHOENEN, MOTORLAARZEN
EN MOTORSNEAKERS.

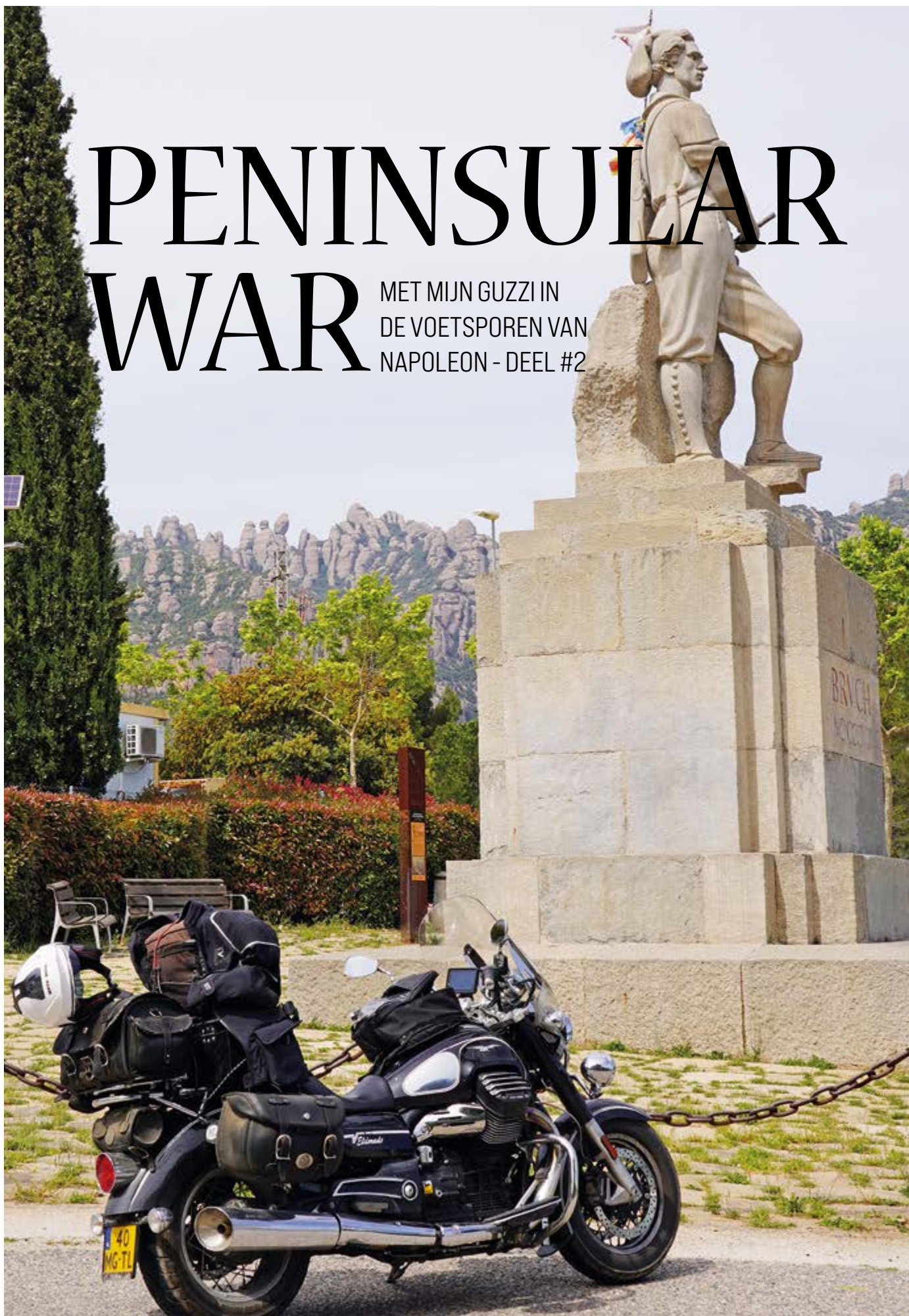
DE KORTING WORDT VERREKEND
VANAF DE ADVIESVERKOOPPRIJS.

Hans van Wijk
MOTOREN
YOUR LIFESTYLE MOTORSHOP 

Goudstraat 97 | 2718 RD Zoetermeer
+31 (0) 79 361 9013 | www.hansvanwijk.nl

PENINSULAR WAR

MET MIJN GUZZI IN
DE VOETSPOREN VAN
NAPOLEON - DEEL #2



ETAPPE 3: VAN SANTIAGO DE COMPOSTELLA NAAR LISSABON

Historische context

Driemaal heeft het Franse leger Portugal binnengevallen (1807, 1809 en 1810). Alleen de eerste invasie was voor hun succesvol omdat de Fransen toen Lissabon in bezit konden nemen. Bezetten van Portugal was essentieel voor de Fransen omdat Portugal ervoor koos de handel met o.a. Engeland te blijven voeren en zich niet wilde aansluiten aan het door Napoleon ingestelde Continentaal stelsel. Deze economische blokkade hield in dat alle handel tussen het Europese continent en Groot-Brittannië verboden was. Stelsel hield stand van 1806 tot 1814. In 1808 kwam net zoals in Spanje, de Portugese bevolking in opstand tegen de Fransen. In augustus van dat jaar landde een Brits expeditieleger onder leiding van de Britse generaal Wellesley (de latere Hertog van Wellington) in Portugal om vervolgens op te trekken naar Lissabon. Hierop trokken de Fransen zich tijdelijk terug uit Portugal. Bij de tweede Franse invasie (1809) vanuit het noorden van Portugal kwamen de Fransen niet verder dan Porto. Bij de derde invasie (1810) vielen de Fransen bij de vestingstad Almeida Portugal binnen. De Fransen kwamen niet verder dan de linies van Torres Vedras welke tot op ca. 60 km ten noorden van Lissabon onder bevel van Wellesley in 1809-1810 aangelegd waren. Hierna nam het gecombineerde leger van Portugezen en Britten het initiatief van de Fransen over. Hierbij verdreven zij de Fransen uit Portugal in het noorden bij de vestingstad Almeida en in het oosten bij de Portugese vestingstad Elvas. Dit vond in het jaar 1811 plaats.

Reisbeschrijving: Het geluk van de tijdzones

Van Santiago naar de grens van Portugal moest zo snel als mogelijk was, overbrugd worden omdat het anders een te lange motordag zou worden. De Spaans-Portugese grens overgestoken bij de Portugese vestingstad Valenca do Minho. Dat Portugal altijd al onafhankelijk van Spanje wilde zijn, is wel te zien aan deze en de vele andere vestingsteden en forten welke Portugal langs deze grens heeft gebouwd. Ik had de route via Valenca ook uitgekozen omdat hier een oude internationale ijzeren brug (gebouwd in 1884) over de rivier Minho ligt. Deze brug is door een leerling van de ontwerper van de Eiffeltoren dhr. G. Eiffel gebouwd. Omdat de reis van Santiago naar deze oude brug minder voorspoedig verliep dan ik gehoopt had en dit een van de langste motordagen was, had ik niet veel tijd om de vestingplaats Valenca te bezoeken. Echter toen ik aldaar op de ZUMO XT keek wat de te verwachten aankomsttijd zou zijn in mijn overnachtingstad Bragança, bleek dit een uur eerder te zijn dan ik dacht. Ik was namelijk



De door een leerling van de ontwerper van de Eiffeltoren, dhr. G. Eiffel, in 1884 oude gebouwde ijzeren brug over de rivier Minho.



Palace Hotel met een van de vele tegeltableaus met afbeeldingen van de door het Brits-Portugese leger gewonnen veldslag op 27 september 1810.

Monument ter herdenking aan de rol van de 'Linies van Torres Vedras' in de overwinning van de Brits-Portugese troepen op het Franse leger.

Links:
Het schitterende
bergachtige
Parque Nacional
da Peneda-Geres.

Rechts:
Chaves: stand-
beeld van de voor
Portugal belang-
rijke generaal
Silveira.



Het volledig
ommuurde ves-
tingstadje Obidos
met z'n karakte-
ristieke witge-
kalkte huizen.

vergeten dat bij het binnenrijden van Portugal ik in een andere tijdszone terecht zou komen. Ik kon de klok dus een uur terugdraaien met als gevolg een uur langere motordag. Vanuit Valença door het schitterende bergachtige Parque Nacional da Peneda-Geres gereden, richting Chaves. Geweldig mooi berglandschap met veel kleine weggetjes over hoge toppen. Maar wel een tijdvreter om door heen te rijden. Chaves is een stad met vestingen welke in 1809 tijdens de tweede Franse invasie door de Fransen belegerd en veroverd werd. Bij een van de twee forten van deze plaats staat het standbeeld van de voor Portugal belangrijke generaal Silveira. Na een korte bezichtiging van deze plaats en het nemen van de nodige foto's doorgereden naar mijn overnachtingplaats Bragança. Deze stad heeft op de heuveltop een indrukwekkende citadel. Via het oudste gedeelte van de stad met soms vervallen huizen naar de citadel gelopen. De vesting was voorzien van een mooi terras en een geweldig uitzicht.

Eerst de aanval en later de tegenaanval; deel 1

De volgende dag stond de tocht naar Almeida op het programma. Een route op Portugees gebied; maar dicht bij de Spaanse grens. Het eerste gedeelte ging door

bergachtig gebied wat destijds een natuurlijke barrière was tussen Spanje en Portugal. De Guzzi hobbelde er vrolijk op los. Zeker ook omdat het wegdek niet altijd even vlak was. Des te dichter ik Almeida naderde het aantal fortificaties ook toenam. Hierbij o.a. versterkte dorpen en ruïnes van kastelen bezocht welke al in de Middeleeuwen ontstaan zijn. Maar het hoogtepunt was toch Almeida zelf dat op een grote hoogvlakte gelegen is. De sterke en indrukwekkende vestingstad (een plezier om door heen te lopen) werd in juli 1810 tijdens de derde Franse inval in Portugal door de Fransen veroverd. Hierna lag de weg vrij voor de Fransen richting Lissabon (tenminste dat zullen ze waarschijnlijk gedacht hebben; echter er lagen een paar verrassingen voor hen in het verschiet). In 1811 lukte het Portugees en Britse leger om Almeida weer te heroveren waar ik later in dit verslag op terugkom.

Een berg te hoog

Nadat Almeida in 1810 voor de Portugezen verloren gegaan was, rukte het Franse leger op richting Lissabon. De route van deze Franse opmars gevolgd en bracht mij o.a. in het natuurgebied Serra de Estrela. In dit gebied ligt de hoogste bergketen van Portugal met daarin de hoogste top: De Torre met een hoogte van 2.000 meter. Bij het berijden van deze bergketen waren er vele mooie vergezichten, slingerende bergwegen en met rotsblokken bezaaide hellingen. De volgende stopplaats was Bussaco. Deze kleine plaats ligt nabij een bergrug en is circa 30 kilometer verwijderd van Coimbra. De Fransen wilden in 1810 na Almeida eerst Coimbra veroveren alvorens richting Lissabon te gaan. Echter dan moesten ze eerst het Brits-Portugees leger zien te verslaan dat zich op de bergrug bij Bussaco had opgesteld. De veldslag welke destijds daar plaats vond, werd een overwinning voor het Brits-Portugees leger. Een museum en een monument herinnert nog aan deze veldslag.

Voor dit keer ook een nacht doorgebracht in een vijfsterren hotel te Bussaco. De reden voor deze luxe overnachting was, dat voordat het hotel er gebouwd werd, er een klooster gestaan had. In dat klooster had Wellington destijds de nacht voor de veldslag doorgebracht. Een bordje in een gebouw bij het hotel herinnert nog aan deze overnachting. Tevens zijn er in het hotel diverse tegelplateaus met afbeeldingen die deze veldslag uitbeelden, te vinden. Palace hotel was vanwege het historisch perspectief best leuk om een nachtje te verblijven. Bij het rondrijden in deze omgeving toch nog in een enigszins gevaarlijke verkeerssituatie terecht gekomen welke gelukkig goed afliep. Wat was het geval? Een heldere hemel met heel veel zonlicht, een scherpe haarspeldbocht volledig in de schaduw bevindend en ik kwam van een zijweg. Een donkergekleurde auto reet in de schaduw van de haarspeldbocht en was niet door mij gezien. Ik reed de weg op en gelukkig was de afstand groot genoeg en reed deze auto niet al te hard want anders... In het motorblad Motorplus heb je de rubriek 'Onderweg'. Hierbij wordt een willekeurige motorrijder een aantal standaardvragen voorgelegd met als een van de vragen 'Wat zou je veranderen als je een dag minister was'? Mijn antwoord is op deze vraag: 'Alle voertuigen verplicht overdag het licht aan'.

Het onbekende verdedigingsproject

Na de Brits-Portugese overwinning bij Bussaco gaf de

Hertog van Wellington het bevel aan het leger om terug te trekken naar de voor de Fransen nieuwe verrassing 'Linies van Torres Vedras'. Deze verdediging bestaat uit in totaal drie linies met als doel Lissabon te verdedigen. De linies waren in diep geheim tussen november 1809 en september 1810 in opdracht van Wellington gebouwd. In totaal hebben hier ca. 150.000 Portugezen aan gewerkt. In 2019 is deze linie dan ook door de Portugese regering uitgeroepen tot Nationaal erfgoed en zijn gedeeltes van de linies gerestaureerd. Op weg ernaartoe eerst nog een tweetal plaatsen bezocht waar na de Britse landing in Portugal (1808) een tweetal



Boven:
De indrukwekkende vestingwerken van het stadje Almeida.

Linksonder:
Forte de Olheiros: onderdeel van de 1ste linie van de 'Linies van Torres Vedras'.

Onder:
Bragança: op de voorgrond de oude binnenstand met daarboven verheven de indrukwekkende citadel.

“ In 1811 lukte het Portugese en Britse leger om Almeida weer te heroveren.





Boven:
Bailen: monument
dat herinnert aan
de door de Span-
jaarden gewonnen
veldslag van 16 tot
19 juli 1808.

Rechtsboven:
Dorp Roden werd
tijdens de Spaanse
burgeroorlog vol-
ledig verwoest.

Rechtsonder:
Tegeltableau dicht
bij Bailen dat
herinnert aan de
Spaanse onafhan-
kelijkheidstrijd van
1808 tot 1814.

veldslagen plaats gevonden hadden, namelijk: Rolica (een Franse nederlaag) en Vimeiro (ook een Franse nederlaag en in deze plaats is een interessant museum en herinneringsplein te vinden). Vooral de laatste overwinning was belangrijk voor de Portugezen omdat hierna de Fransen Portugal (voorlopig) verlieten. Een andere bezienswaardigheid op weg naar de linie was nog het volledig ommuurde vestingstadje Obidos met z'n karakteristieke witgekalkte huizen. Aantal fortificaties van de eerste en tweede linie bezocht zoals forte de São Vicente en Olheiros. Ook het huis waarin destijds Wellington verbleef, staat er nog. Het museum van Forte de São Vicente met informatie over deze linie, bezocht. Gelukkig kon de medewerker van het museum zich goed verstaanbaar maken in het Engels waardoor hij mij het een en ander kon vertellen zoals dat de ronde witte torentjes in het fort eerder de voor Portugal karakteristieke molentjes geweest waren en ten behoeve van het fort omgebouwd waren tot kruitmazijnen. Bezoek aan het museum werd afgesloten met een interessante film over deze verdedigingslinie en hoe de Fransen reageerden toen ze tot ontdekking kwamen dat dit een voor hun onbekende

indrukwekkende hindernis was (ze gingen er na een tijdje vandoor zonder slag of stoot geleverd te hebben). De volgende dag een aantal forten van de tweede linie bezocht. Deze lagen strategisch hoog op bergen en de weg ernaar toe was er eentje van grove kiezelstenen en veel gaten in de weg. Niet echt geschikt voor de Eldorado (maar wel gedaan). Hierna naar Lissabon gereden om vervolgens aldaar de stad te ontdekken.

Eerst de aanval en later de tegenaanval; deel 2

We keren weer even terug naar Almeida. Nadat de Fransen de aftocht bliezen bij de linie of Torres Vedras verplaatste in 1811 het strijdtoneel weer naar de grenzen van Portugal. Rond Almeida zijn nog verschillende monumenten welke hieraan herinneren. Ook de verblijfplaatsen waar Wellington destijds overnachtte, zijn nog terug te vinden. Het monument van de slag bij El Bodon (25-9-1811) bleek enkele kilometers landinwaarts aan een zandweg te liggen. De ingang van deze landweg was van zeer slechte kwaliteit, daarom een vlak daarnaast gelegen landweg ingereden. Volgens de ZUMO XT zouden deze twee zandwegen na ca. één kilometer bij elkaar komen. Wel dit klopte precies; echter gaf de XT niet aan dat de twee wegen gescheiden waren door een hoog hekwerk zonder dat het hek ergens te openen was. Al met al zat er niet anders op om de Guzzi om te draaien en het betreffende monument links te laten liggen. Het Brits-Portugese offensief bleek uiteindelijk een succes te worden zodat men in

1812 uiteindelijk terecht kwam in Salamanca. Wat daar gebeurde, heb ik aan het begin van dit verslag beschreven.

Lissabon ontdekken met de bike

De meest Hollandse wijze om een stad te ontdekken is met de fiets. Daarom onder begeleiding van een gids de stad per fiets ontdekt waarbij het fietsen over voetgangerspaden in Lissabon blijkbaar geen probleem is. Vanuit Lissabon met de Guzzi nog een rondrit over het schiereiland Sintra gemaakt. De door mij thuis uitgezette route waarvoor het advies van de Capitool reisgids Portugal als basis fungeerde, bleek niet helemaal een succes te zijn. Waarschijnlijk was het boekje te oud waardoor de geadviseerde route niet mogelijk was, omdat een aantal wegen tot een richtingsverkeer aangepast waren. Gevolg was het steeds weer op hetzelfde punt terugkomen zonder ik het Palace de Pena had gevonden.

ETAPPE 4: VAN LISSABON NAAR FIGUERES

Historische context

In deze etappe zijn er drie perioden te onderscheiden, namelijk:

- 1808: Spaanse Revolutie ingeleid met de Spaanse opstand in Madrid van 2 mei. Hierna diverse veldslagen tussen het Franse en Spaanse leger. De eerste vond op 9 juli plaats bij het plaatsje Bailen welke een Spaanse overwinning werd. Tevens was dit Napole-

on zijn eerste grote nederlaag op het vaste land. Het effect van dit Spaanse succes was enorm omdat heel Europa zag dat Napoleon niet onoverwinnelijk was.

- 1809: Napoleon was op z'n hoogtepunt van zijn macht. Strijd in o.a. Zaragoza, de Spaanse provincie Extremadura en gebied rond Cádiz.
- 1812: Vanuit Portugal invasie in Spanje van het geallieerde leger bij Badajoz.
- Bij mijn reis door het zuiden had ik me vooral geconcentreerd op het narijden van het jaar 1808. Voor het jaar 1809 was onvoldoende tijd om dit na te rijden

Reisbeschrijving

Lissabon moest ik van mijzelf verlaten door over de rode hangbrug 'Ponte 25 de April' te rijden. Deze 2,2 km lange brug lijkt op de Golden Gate brug in San Francisco (in 2015 heb ik over deze brug mogen rijden). Als je onder deze brug doorloopt, hoor je dan ook alleen maar het geruis van de auto's welke eroverheen rijden. Al rijdende op de Eldorado foto's van de brug gemaakt. Dit ging vrij gemakkelijk door de snelheid op ca. 60 km per uur vast te zetten met de cruise control. Hierdoor kon ik mijn rechterhand vrijmaken om de foto's te maken. Hierna doorgereiden naar de Portugese historische vestingstad Evora. Vroeg in de middag op het verblijfadres aangekomen om voldoende tijd te hebben de stad te verkennen. In juli 1808 vond er nog een veldslag plaats om deze stad welke door de Portugezen verloren werd. Niet lang hierna landden de Britten in Portugal om het Portugese verzet te ondersteunen (zie etappe 3). Na mijn overnach-



Dali museum in Figueres.



Het bergachtige landschap van Serrania de Cuenca maakte veel indruk op mij.

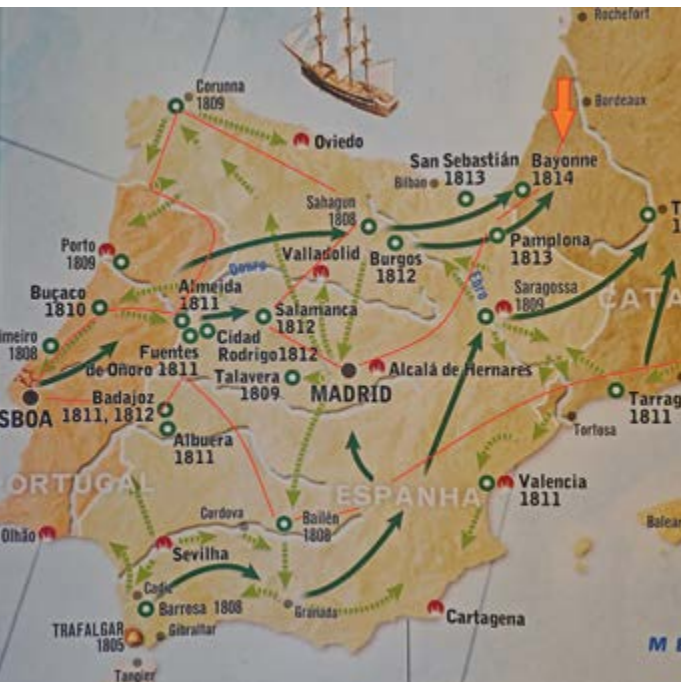


Lissabon: de rode hangbrug 'Ponte 25 de Abril'.

ting in Evora o.a. via Elvas (ook een mooie Portugese vestingstad waar in 1812 Wellington zijn hoofdkwartier gevestigd had bij de strijd om Badajoz) en Badajoz verder gereden. Bezoek aan Badajoz zelf viel in het honderd omdat een belangrijk fort afgesloten bleek te zijn met een groot hek-werk en volgens de reisgids Capitoool is de stad Badajoz zelf niet al te interessant voor een bezoek. Daarom maar doorgereden naar Cáceres dat een dikke 100 km ten noorden van Badajoz ligt. Na het bezichtigen van de mooie oude binnenstad (staat op de Unesco lijst) me genesteld op een terras waar het goed vertoeven was.

Slag bij Bailen; 16 – 19 juli 1808

De weg van Cáceres naar Bailen was er eentje van kilometers lang op de cruise control rijden. De benzineverbruik-indicator van de Eldorado gaf dan ook een ongeken- de zuinigheid van 4,7 liter per 100 km aan. Ondanks de eentonigheid was dit 'recht aan recht toe' ook wel weer ontspan-nend na al dat bochtenwerk in de bergen, kiezel- paden naar de forten en kasteelruïnes en de kasseien in de smalle straatjes van de divers dorpjes en vestingstad- jes. Einddoel was de stad Bai-len waar van 16 tot 19 juli 1808 voor de Spanjaarden gezien de afloop, een zeer belangrijke veldslag plaats vond. Werd namelijk de eerste en voorlopig de laatste Spaanse overwinning op de Fran-



sen. Deze overwinning was zo belangrijk dat ter ere van deze overwinning het voor elke grote stad verplicht was om een van de drie grootste straten van de stad de naam Bailen te geven. Zelf in Madrid een straat met deze naam aangetroffen. Moet zeggen dat de stad Bailen er alles aan gedaan heeft om de veldslag van 1808 te herinneren met o.a. een museum en diverse monumenten. Bezoek aan het nieuw opgezette museum is zeker de moeite waard. De stad zelf had echter niet de allure van bijvoorbeeld Cáceres, Evora of Elvas.

Op weg naar El Bruc

Het laatste monument van deze tocht dat te maken heeft met de Peninsular War is de Trommelaar van El Bruc. Dit zeer grote monument ligt in de bergketen waar ook het klooster van Montserrat ligt (niet ver van Barcelona). Bij de Trommelaar van El Bruc hoort een populaire Spaanse legende waarbij het verhaal gaat dat de Franse nederlaag (14 juni 1808) bij El Bruc te wijten was aan een jonge jongen die tijdens de slag op de trommel sloeg. Door het echoën van het trommelgeluid in de omliggende bergen, dachten de Fransen dat het aantal soldaten van de Spanjaarden veel groter was dan dit in werkelijkheid was. De Trommelaar zou echter in werkelijkheid een boer geweest zijn die in het nabijgelegen Santpedor geboren was.

Om bij dit monument te komen moest er natuurlijk de nodige kilometers gereden worden. Het werd een tocht door een afwisselend landschap waarbij de route door het bergachtige landschap van Serrania de Cuenca veel indruk op mij maakte. Hierna nog de twee ruïne dorpen Belchite en Roden bezocht. Deze twee dorpen zijn tijdens de Spaanse burgeroorlog door de strijd totaal verwoest. Als herinnering hieraan heeft men de verwoeste dorpen zo gelaten en vlak daarnaast nieuwe dorpen gesticht. Bij Belchite had een Spanjaard zich verkleed

in de kleding welke men destijds bij de strijd droeg. Dit maakte het totaalbeeld nog indrukwekkender. Helaas vloog de va-kantie voorbij en als laatste had ik gepland om het Dali museum in Figueres te bezoeken. De in dit museum getoonde kunst is natuurlijk totaal iets anders dan ik hiervoor allemaal bekeken had. Vooral de Cadillac en de diverse foto's van Dali zelf, kon ik het meest waarderen. Hierna was het autoweg rijden om in twee dagen naar huis te rijden.

TERUGZIEN OP MIJN MOTORREIZEN MET ALS RODE LIJN 'NAPOLEON'

10 jaar lang heeft de geschiedenis rond de persoon Napoleon een onderdeel mogen zijn van de diverse motorreizen welke ik op de in totaal drie Guzzi's heb mogen maken (California Classic, 1400 en Eldorado). Dat er tot mijn verbazing nog zoveel van deze periode terug te vinden is, moet volgens mij verklaard worden uit het feit dat destijds deze periode ontzettend veel impact heeft gehad op de Europese geschiedenis en dan vooral op de bevolking zelf en hun nazaten. Daardoor zijn er 50, 75 of 100 jaar nadat er een belangrijk historisch feit plaats gevonden was, op diverse plaatsen herinneringsmonumenten opgericht. Hetzelfde zien we heden ten dage gebeuren ter herinnering aan de Tweede Wereldoorlog. Als voorbeeld hiervan is op de Ginkelse heide (dicht bij Ede) waar 75 jaar na Market Garden een schitterend herinneringsmonument geplaatst is.

In het museum van Bailen was onder andere te lezen dat de oorlogsmachine van Napoleon voornamelijk gesloopt was in Rusland en op het schiereiland Spanje en Portugal. Naast de grote verliezen aan mensenlevens (aan Franse kant moet deze oorlog circa 240.000 slachtoffers gekost, waaronder Nederlanders, en nog veel meer Spanjaarden en Portugezen) was ook de armoede een gevolg van deze periode. Ook bleef er de angst bestaan dat Napoleon, nadat hij verslagen was bij Waterloo, toch weer terug zou komen. Beatrice de Graaf heeft dit in haar boek "Tegen de Terreur" mooi beschreven hoe Europa dit probeerde te voorkomen met o.a. als resultaat de ongelukkige samenvoeging van wat nu Nederland en België is.

Voor mij was indrukwekkend om me te realiseren dat door mij op mijn Guzzi in een dag gereden kon worden, destijds te voet over veel slechtere wegen gelopen moest worden. Al met al heeft deze Napoleontische periode mij mooie en verrassende tochten opgeleverd waarbij de Guzzi's zich altijd als een betrouwbare machine hebben laten zien en mij ontzettend veel motorplezier opgeleverd hebben.

- Door: Bert Bos - 

Overzichtkaart van de diverse veldslagen gedurende de PENINSULAR WAR met daarin getekend de gereden route.



Voorjaartreffen

20 - 25 mei 2023



Dit voorjaar gaan we op bezoek bij het Zwarte Woud en de Elzas, en de mooie wegen die ze daar voor ons hebben aangelegd. Het hotel, midden in een charmant stadje hebben we geboekt op basis van logies en ontbijt. Op de eerste avond, zodat iedereen elkaar even gezellig leert kennen zal het avondeten inbegrepen zijn. Zoals gebruikelijk zullen er mooie routes worden aangeleverd om daar te rijden en ook voor de heen -en terugreis zullen suggesties worden gedaan.

Maximaal 40 deelnemers

Deelname kosten

Leden	€ 235,-
Niet leden	€ 250,-

Maarten Ogg
moorveld@home.nl
06 42241891
detoercommissie@mgcn.nl





Klassieker Kampeerweekend

18 - 20 augustus - 2023



Adres: Camping Goed Vertoeft
Oranjekanaal Zuidzijde 12, 7853 TC Wezuperbrug

- Voor kamperen met tent, camper of caravan meld je dan aan voor 07-08-2023 bij klassiekercommissie.
- Zaterdag is na de rondrit een BBQ.
- Wie komt kamperen graag zelf zijn bestek, bord en beker meenemen. We doen dit in verband met het milieu, zo dat we weinig plastic gebruiken.

En natuurlijk zijn weer alle Moto Guzzi's welkom!

De organisatie is in handen van Hans Bok en Ronald van Beek.
Meer info: klassiekercommissie@mgcn.nl

AFSTELLEN PUNTENONTSTEEKING



Bovenste set punten is van de rechter (Destra) cilinder de onderste set op de hulpgrondplaat is van de linker (Sinistra) cilinder. De schroef in de groene cirkel is voor het afstellen van de maximale lichthoogte, de uitsparing bij de pijl kan worden gebruikt om met de tip van een (passende) schroevendraaier de opening nauwkeurig te veranderen. Bij het verstellen de andere schroef van de contactpunten ook heel iets lossen, hier moet het contactpunten stel om kunnen scharnieren.

De schroeven in de zwarte cirkels zijn de montage schroeven van de hulpgrondplaat, als deze gelost worden, kan de hulpgrondplaat verschuiven, echter de maximale beweging wordt begrenst door de sleuven en de nokken in de rode cirkels. Als je de hulpgrondplaat meer wilt kunnen verschuiven, zullen de uitsparingen rond de nokken in de rode cirkels groter moeten worden en de sleuven onder de schroeven in de zwarte cirkels zullen ook langer moeten worden.

AFSTELLEN

Motor tornen, makkelijkste is met verwijderde bougies, zodat de punten "D" maximaal open staan, vervolgens deze afstand corrigeren (indien nodig)

naar 0.35 à 0.40 mm. Motor verder tornen en dit herhalen voor de punten "S". Daarna de motor op contact en een controle lampje aansluiten op de bobine aansluiting. Als de punten open staan, moet het lampje branden. Motor tornen, met de duim op het bougiegat van de rechter cilinder zodra er druk opbouw is, doorgaan tot het eerste merkteken bij de "D" in het midden van het gat, bij de koppeling staat. Draai je te ver door, dan een graad of 20 terug en opnieuw proberen; de speling moet er in de draairichting uit zijn, vandaar iets verder terug en opnieuw. Dan de klembouten onder aan de toren iets lossen, brandt de lamp, dan de toren rechtsom draaien tot de lamp uitgaat en vervolgens linksom totdat de lamp net aangaat. Brandt de lamp niet dan de toren linksom draaien totdat de lamp net aangaat. Dan de motor tegen de draairichting tornen graad of 30 en vervolgens in de draairichting tot het punt dat de controlelamp net aangaat. Het merkteken bij de "D" moet nu midden in het gat staan. Klopt het niet, dan de procedure herhalen vanaf het punt dat het merkteken in het midden van het gat staat. Klopt het wel, dan de klembouten van de toren aandraaien en de afstelling nog een keer controleren, zal niet de eerste keer zijn dat de afstelling verloopt met het aandraaien van de klembouten.

In het geval dat de toren volledig verwijderd is geweest en de krukas daarna is verdraaid (blokrevisie) dan gaat het terugplaatsen als volgt: Motor op het merkteken bij de "D" zetten, in zijn compressie slag, kun je controleren, want dan is er drukopbouw bij het bougiegat. De onderbreker as zo draaien dat de punten "D" open zijn, nu de toren in het daarvoor bestemde gat steken, je zal merken dat zodra de tandwielen in elkaar grijpen de onderbreker as wil verdraaien. Als de toren op zijn plek zit, deze verdraaien tot de punten "D" net openen en kijken of er tussen de toren en de rechter cilinder voldoende ruimte is. Zo niet dan de toren er weer uit en hem er iets verdraaid weer in laten zakken, net zolang tot er voldoende ruimte is tussen toren en cilinder. Dan de klemplaat en bouten plaatsen en nog niet volledig aandraaien en starten met de afstelling.

Mocht de toren niet verwijderd zijn geweest dan de afstelling vervolgen voor de punten "S". Motor tornen tot het merkteken bij de "S" op het vliegwiel midden in het gat staat en het controle lampje aansluiten op de bobine aansluiting bij set punten "S". Brandt de controlelamp dan de hulp grondplaat naar links bewegen tot de net uitgaat, brandt de lamp niet dan de hulpgrondplaat naar rechts verschuiven tot de lamp net aangaat. Als de hulp grondplaat niet ver genoeg kan worden verschoven, dan kun je er voor kiezen deze aan te passen. Of als het weinig scheelt de lichthoogte van de punten iets aan te passen, ga echter niet kleiner dan 0.30 mm. Door gebruik zullen de fibernokjes van de punten die tegen de onderbreker as lopen slijten en dan openen de punten minder ver, de oplaadtijd van de bobine wordt dan langer op zich is die al lang genoeg, maar erger is dat de vonkduur kleiner wordt.

Dan is er nog iets vervelends, zodra de punten openen ontstaat er een zelfinductie spanning van een dikke 200 Volt bij de punten, de condensator moet er voor zorgen dat deze spanning pas komt als de punten ver genoeg open staan, bij een kleinere lichthoogte, lukt dit niet en zal je vonkvorming aan de punten krijgen, de slijtage van de punten wordt dan groter, maar vervelender is dat alles wat er aan energie in de vonken bij de punten gaat zitten je aan de bougie kwijtraakt. Bij stationair toerental zul je sowieso wat vonkvorming bij de punten zien, maar bij het iets verhogen van het toerental moet dit verdwijnen. Bij het plaatsen van puntjes, een heel klein beetje vet aan de onderbreker as verlengd de levensduur en zorgt ervoor dat de lichthoogte minder snel afneemt. Als je toch bezig bent laat dan een paar druppels olie vallen onder het viltje, aan de bovenkant van de onderbreker as, tenminste als het viltje er nog inzigt, dit is voor de smering van het vroeger mechanisme. Maar goed het set puntjes "S"

zou nu goed moeten staan, wederom controleren door de motor te tornen en kijken of het lampje precies bij het merkteken "S" aangaat. Zo niet de afstelling herhalen tot het klopt. Vervolgens kunnen de bougies en kappen weer geplaatst worden.

Mocht je in het rijke bezit zijn van een stroboscooplamp dan kun je hiermee de afstelling controleren, klem om de rechter bougiekabel de motor starten en bij stationair toerental moet het merkteken bij de "D" midden in het gat staan. Zodra je iets gas geeft moet het naar beneden bewegen, ten teken dat de vervroeging werkt. Toerental verhogen tot het punt waarbij de maximale vervroeging bereikt wordt (dit moet je opzoeken in het werkplaatshandboek, want is anders voor de diverse modellen). Dan moet het merkteken maximale vervroeging midden in het gat staan. Vervolgens dit herhalen maar voor de linker cilinder, klem om de linker bougiekabel de motor starten en bij stationair toerental moet het merkteken bij de "S" midden in het gat staan.

Er zijn ook lieden die de motor afstellen met alleen de stroboscooplamp, dit kan maar hou er rekening mee dat je dit echt bij stationair toerental doet. Mocht de afstelling bij koude motor (op de choke) gebeuren bij een verhoogd toerental dan is de vervroeging al actief en zal de timing bij stationair toerental niet kloppen! Hij loopt dan wel mooi, want een motor die heel mooi rond loopt staat te laat en te rijk. Als controle interval wordt 6000 km opgegeven, maar het is goed mogelijk dat de onderbreker nok ruw is en de fibernokje van de punten snel opvreest, dan neemt de lichthoogte snel af. Je kunt dan twee dingen doen, de onderbreker nok polijsten of een elektronische ontsteking overwegen. Dan is het afstellen in grote lijnen hetzelfde als hier beschreven, maar het is maar één keer nodig en zal daarna niet of nauwelijks verlopen. Er zijn meerdere opties elektronische ontsteking, afhankelijk van de plek waar ze gemonteerd worden in de toren of op de krukas. Daarnaast zijn er met een elektronische vervroeging en types die gebruik blijven maken van de mechanische vervroeging in de toren.

Van degene die op de dynamo gemonteerd worden, kun je ervan uitgaan dat de vervroeging elektronisch is, van de types die gemonteerd worden in de toren is dit niet zeker. Mijn persoonlijke voorkeur gaat uit naar de modellen die op de dynamo gemonteerd worden. Alle speling(en) is de distributie en de aandrijving van de toren, spelen dan geen rol.

- Door: Jan Keijzer - 



Begin dit jaar kreeg ik een berichtje van Marja of ik het leuk zou vinden om weer eens met een groepje Guzzi-dames een weekendje te kamperen en te toeren. Maar natúúrlijk, superleuk initiatief!

En zo reden er medio mei vijf dames uit allerlei windstreken naar motorcamping 'De Hei' in Siebengewald; Anda, Marja, Sylke, Ellen en ik. Erg leuk om oude bekenden te zien en nieuwe gezichten te ontmoeten! Er werden tentjes

opgezet en een trekkershut ingericht, elkaars motoren bewonderd en ook die van de andere campinggasten moes ten we natuurlijk even bekijken. Het bleek een soort Harley-Heaven. Tsja, smaken verschillen, we zijn nou eenmaal Guzzidames hè. En na een paar drankjes werd het tijd om te gaan tukken. Ik was even vergeten hoe fijn het ook al weer is om in m'n donzen slaapzak in mijn kleine tentje te slapen, zálíg!

Voor de volgende ochtend had ik de dames een eieren-met-spek ontbijtje beloofd. Het was even wennen op dat wiebelige kookpitje, maar na dit stevige ontbijtje konden we op pad. Sylke had een mooie route uitgezet, erg leuk om zo met elkaar te rijden. Het zonnetje scheen, er was koffie met gebak, gewoon dik genieten.





De Stelvio van Ellen liet het op de veerpont afweten, dan is het een zwaar ding om weer naar boven te duwen! Onder toezien oog en welgemeende aanmoediging van een groepje fietsers kregen we de Stelvio weer aan de praat. Nou ja, eventjes dus... aaaah. De tweede keer bleef ie goed lopen en onze toeschouwers juichten luid! Hop, gauw verder rijden en doorrijden maar, niet meer stoppen hahaha. Dat was een fijn dagje sturen!

's Avonds speelden de Hakviolen op de camping, dat is dus een soort van Normaal-coverband. De sfeer zat er goed in, erg gezellig daar! Ellen kon werkelijk álles meezingen terwijl het bij mij en Marja echt ophield bij Oerend Hard en nog één ander nummertje, hahaha. Ach, met een extra biertje vermaakten we ons goed, we hebben gelachen en gedanst, fijne avond! Ik heb die nacht veel gesnurk gehoord... De volgende ochtend werden de tentjes weer in de koffers en tassen gepropt en na een lekker ontbijtje ging iedereen weer huiswaarts.

Ik heb de smaak weer te pakken en ik ben er het volgende MMW zeker weer bij! MMW (MotorMeiden-Weekend) 2023; is het weekend van 30 juni, zijn we tot nu met 14 meiden in Motorherberg La Baton Rouge in Vielsam in de Ardennen. Met mooie routes door de Eifel en de Ardennen. Wil je je nog aanmelden? Stuur dan een mailtje naar marjacharles53@gmail.com, gezellig!

- Esther Zumpolle - 



UPDATE OUDE MOTO GUZZI'S

Twee jaar geleden heb ik een Moto Guzzi Stornello 160 cc gekocht. Er was echter een probleem mee, hij laadde niet bij. Ik dacht, dat repareer ik wel even, maar de bedrading bleek een en al spaghetti te zijn, alles aan elkaar geknoopt en er was een niet origineel contact slot gemonteerd.



Spaghetti bedrading.

Dus kwam het artikel in de Koerier, van Jan Keijzer over het ombouwen van het laad systeem van een Stornello van 6 volt naar 12 volt voor mij als geroepen. Dat is goed gelukt, de gehele bedrading vervangen en nog wat aanpassingen gedaan, contactslot vervangen voor een van een MG V50, alleen aan/uit, de plusdraad naar een vierpolig zekeringskastje in de koplamp. De bovenste polen met elkaar door verbonden en de drie overgebleven onderste polen naar de verbruikers, koplamp, stoplicht, claxon. Alles zekeren is niet nodig maar de bedrading is netter verwerkt. Nog een LED gloeilamp voor in de koplamp bij Alli Express gekocht.



Moto Guzzi Airone.



Linkse carburator met aanzuigrubber g van V50.



Moto Guzzi Falcone Polizia.



Hardhouten vliegwiel afdekkap.

Wonderlijk dat zij LED gloeilampen met de fitting van de 50-jaren verkopen. Al met al laadt de Stornello goed 12 volt bij, je hebt beter licht en je kan ook je navigatie systeem erop aansluiten.

Ook heb ik een Moto Guzzi Arione, deze startte erg slecht en met het vlotteren liep de benzine over het motorblok, dat hij nooit in brand is gevlogen sta ik nog van te kijken. Op het Moto Guzzi treffen in Tienhoven zag ik George Tempelaar met zijn Arione, hij zat er op en trapte met een beweging zijn Arione aan. Ik zag, dat hij een nieuwer type carburator had gemonteerd. Ik heb contact met hem gezocht en hij raadde mij aan de carburator van een MG V50 te monteren. Bij Teun Beuzel heb ik van een V50 de linkse carburator met aanzuigrubber gekocht. Willem Welner heeft voor mij de carburator ultrasonisch gereinigd en uit aluminium een passende aanzuigbuis gefreesd. Alles gemonteerd en na een trap startte de Arione. Nog een grotere

stationeren sproeier gemonteerd en de Arione start en rijdt nu fantastisch, het is een heel andere motorfiets geworden.

De Moto Guzzi Falcone Polizia, gekocht compleet met scherm, beenschilden, luchtfilterhuis en vliegwiel afdekkap. Hierdoor zag je bijna niets van het imposante motorblok en draaiende vliegwiel. Dat vond ik jammer, dus heb ik alles gedemonteerd en uit hardhout heb ik de bovenkant van de vliegwiel afdekkap gekopieerd, zwart geschilderd en gemonteerd. De Falcone kijkt nu veel stoerder en ik krijg veel reacties op het imposante motorblok en het zichtbare draaiende vliegwiel.

Zo zie je, als je lid bent van de Moto Guzzi club, doe je goede ideeën op en er zijn altijd leden die je met raad en daad bij staan.

- Cor Warnaar Tiel - 



V7 dag

Zondag 7 mei - 2023



De Klassieker Commissie organiseert de jaarlijkse Moto Guzzi V7 dag.

Inclusief een rondrit van max. 100 km.

Ditmaal zijn we welkom bij ons welbekende vrienden

Henk en Alie Meijvogel.

Adres: Waaldrift 6, Rockanje

Aanvang vanaf 10:00 uur. Start rondrit: 12:00 uur.

Startplaats: Rockanje

En natuurlijk zijn weer alle Moto Guzzi's welkom!

De organisatie is in handen van Edwin Brouwer en Henk Meijvogel.

Meer info: klassiekercommissie@mgcn.nl



Regiorit Noord-Holland

Zondag 14 mei 2023



Dit jaar hebben wij voor de 20e keer een regiorit door Noord-Holland uitgezet. Het is zoals altijd weer een rit door de mooie natuur en langs fantastische stuurweggetjes.

Er is wederom gestreefd naar een rit die om en nabij de 135 km. lang is waarbij de gelegenheid om in je natje en je droogje voor jezelf en voor je motor te voorzien.

Dit jaar zitten er ook weer een paar landmarks in, wij hebben er alles aan gedaan om jullie weer mooie plekjes, wegen en dijkes voor te schotelen. Nu is het aan jullie om er met zoveel mogelijk mensen van komen te genieten.

We hebben de route natuurlijk op gps, Als je een mailtje naar ctm.vriend@quicknet.nl stuurt, zal ik je, zodra de route definitief is, een gpx-bestand mailen.

Ook hebben we de route (voor de niet-gps-ers) nog op papier.

De start is vanaf 10:30 uur bij Café “De Post”,
Tripkouw 28 in Midwoud.

Info bij :

Kees Vriend / 06-10895040

Jack Verhulst / 06-12650128

**Tot ziens op 14 mei in
Midwoud! Kees & Jack.**
detoercommissie@mgcn.nl



KWM 2022





Het was knetterkoud, die 19^e november, de dag van de KlassiekerWinterMiddag. Deze werd georganiseerd in Holsloot (Zuidoost Drenthe) met als gastheer en gastvrouw: de familie Broekhuizen. Het thema van die middag waren de Guzzi driewielers. De locatie is echt voor-
treffelijk: een grote motorschuur waar ook al een schijnbaar fabrieksnieuwe Moto Guzzi Ercole stond. Samen met de werkelijk prachtige aankleding in die schuur was de sfeer daar dus al gelijk helemaal Moto Guzzi met een schitterende, op blokken staande militaire Mulo Meccanico achter in de zaal. Aan de zijkant stond nog een oog verstui-
kende, mooie Ercolino. Als speciale gast was Karel Engelen uitgenodigd; deze bezit een bijzondere driewieler, type Trialce, uitgerust met een Alce blok.

De enorme stenen kachel stond al te snorren op een dik houtvuur toen de eerste gasten binnenkwamen. Een volle kruiwagen met kruidig, vers gehakt hout stond al klaar voor de volgende brandbeurt. Dat was wel nodig vanwege de kou buiten; net rond het vriespunt. De meeste gasten waren per auto gekomen en een paar diehards kwamen op hun Guzzi aanbrommen. Zelfs een fanaat, Henk Meijvogel, die helemaal uit Rockanje-aan-zee kwam rijden, zo'n dikke 250 kilometer verderop. Bij de ingang werd je al verwelkomd door vrouwelijke Guzzisti, die een kom warme koffie of thee in je handen drukten, waar je dan dankbaar je handen omheen kon vouwen om ze weer op te warmen; nagenoeg iedereen hield wel zijn/haar jas wel aan. Alle stoelen in de zaal waren toch nog bezet, een teken van een goede opkomst.

Edwin Brouwer verwelkomde iedereen en hield vervolgens een voordracht over de Motocarri van Moto Guzzi, geïllustreerd met een beamer-show, welke met een afstandsbediening van beelden wisselde. Hierin werden alle Guzzi driewielers in het voetlicht gezet; zo'n 40 jaar historie. Dit is toch nog een van de minder



“

Van de Moto Guzzi Motocarri waren driewielige transportmotorfietsen, zijn er in ruim 40 jaar zo'n 85.000 geproduceerd.



bekende verhalen uit de lange Moto Guzzi-geschiedenis van de karren, welke een zwaar leven hadden als vrachtsjouwerson. De Moto Guzzi Motocarri waren driewielige transportmotorfietsen, waarvan de fabriek er in ruim 40 jaar zo'n 85.000 geproduceerd heeft. Veruit de populairste en bekendste modellen zijn de Ercole en Ercolino. Er zijn versies ontworpen met viertakt motoren, tweetakt motoren en zelfs in oorlogstijd deelbare driewielers en op hout of turf gestookte exemplaren. Sommige driewielers waren uitgerust met een eenpersoonscabine, waarin je (iets te) volop kon genieten van de motor, waar je als bestuurder dus een "goed contact" mee had. Grote en kleine laadvermogens, het is zo gek niet voor te stellen of Moto Guzzi heeft het bedacht en gefabriceerd. Op het scherm verschenen creaties, waarvan de meeste toeschouwers nog nooit gehoord, laat staan gezien hadden. Om er een paar driewielers te noemen: de Typo 107 al rond 1930, gevolgd door de Mototriciclo 32 en de Motocarro S met 500cc, de Edile uit 1946 en daarna de inmiddels beroemde Ercole en Ercolino en als laatste de driewiel tweetaktsjouwerson in de eindjaren zestig: Dingotre 49 en Furghino 49. Die laatste twee zullen de Italianen zich nog wel herinneren als de voorbij knetterende lorren- en schillenboeren, denk ik zo. Traditiegetrouw verscheen er ook een puur militaire versie van de driewielers rond 1960: de 3 x 3 Mulo Meccanico. Vooral de Ercole werd in diverse uitvoeringen op de markt gezet: met of zonder cabine, eerst met kettingaandrijving en later met cardanaandrijving en een hydraulische kiepbak was ook mogelijk. De Klassiekercommissie had een oproep geplaatst in

de aankondiging van de Triporteur middag. Zodoende is het contact ontstaan met Karel Engelen en werd besproken dat hij zijn Trialce zou komen showen en passende uitleg zou geven.

Karel vertelde vervolgens over zijn talrijke avonturen en problemen tijdens de bouw van zijn Guzzi Trialce, geïllustreerd met een beamershow. Onder andere gaf hij aan dat hij te kampen had met de zeer gebrekkige informatie uit die tijd, de donkere beginjaren veertig. De sfeer in die schuur was de hele middag geweldig goed. De lage middagzon scheen door een achterraam en belichtte precies de Trialce waardoor het leek of er in de koplamp een felle halogeenlamp aan stond, zie de foto's.

Hans Bok bedankte de sprekers (Edwin en Karel) en kondigde aan dat van het Motocarro thema een speciaal KlassiekWinterMiddagboekje samengesteld was, wat nog te bestellen is bij de Klassiekercommissie; zie de kolom "Clubinformatie" op de een na laatste pagina in Koerier. De prijs hiervan bedraagt €15,-, niet veel voor een exemplaar wat op de zwarte markt al zo moeizaam te verkrijgen is. Het is een uitgebreid, professioneel naslagwerk waarin alle modellen de revue in woord en beeld passeren; ik mocht er even een kijkje in nemen en was verrast door de kwaliteit. Na afloop werd er nog druk ge-Guzzi-kletst en vragen gesteld over de tentoongestelde machines. Tegen het donker worden, werd er afgesloten en ging iedereen weer naar "huus". Al met al een bijzonder goed geslaagd evenement en

hierbij een bedankje, namens alle aanwezigen, aan het organiserend Klaco team aan: Ronald van Beek, Hans Bok, Edwin Brouwer en George Tempelaar. Uiteraard ook aan mevrouw en meneer Broekhuizen, voor het ter beschikking stellen van deze unieke locatie.

- Door: Aad v.d. Valk - 



AANKONDIGING MOTO GUZZI CLUB NEDERLAND



REGIORIT MIDDEN

30 APRIL 2023

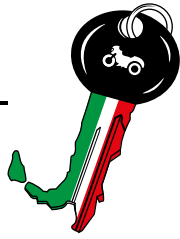
Vanaf 12.00 uur heten wij jullie van harte welkom met een kopje koffie. Na de inschrijving is er een route op papier van ongeveer 100km over de mooiste wegen van midden Nederland. In de rit zijn 2 landmarks opgenomen. Na afloop van de rit is er de gelegenheid tot dineren a la carte. Deelname is kostenlos.

Grand Cafe 'De Hoge Weide' Ab Harrewijnstraat 45, Utrecht

Organisatie: de toercommissie
Voor meer informatie: Cees de Nas 030-6665655



**STEIN
DINSE**



Fuel in the blood.
Italy in your heart.

MOTUL

ENGINE CARE

Be **READY** for the
next **SEASON!**

UP TO
8%
club discount!*

Fork Oil



Brake fluid



Chain cleaning



Moto wash plus



Wintering

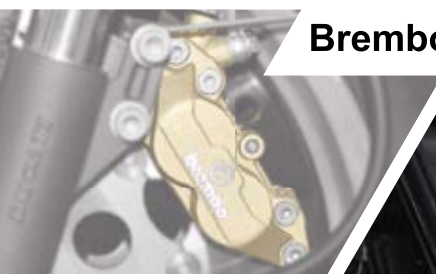


Find more! →

www.stein-dinse.com/motca

* Only for club-members. Member-no. needed.

Brembo



Ducati



Moto Guzzi



Accessories



Dellorto



Aprilia



www.stein-dinse.com

Stein-Dinse GmbH • Waller See 11 • 38179 Schwuelper, Germany
Nico Johannes ☎ +49 (0) 531 123300-30 ✉ NJohannes@stein-dinse.com



A man wearing a white helmet with a 'SHOEI' logo, a high-visibility yellow-green jacket, and black gloves is sitting on a motorcycle. The motorcycle's headlight is on, and the man is pointing his right hand towards the camera. The background shows a dirt path and green fields.

IN MEMORIAM AD PIELS

13-9-1958 / † 15-1-2023



Beste MGCN-leden, het spijt mij u te moeten vertellen dat ons mede-lid Ad Piels op 15 januari 2023 onverwachts is overleden.

Bijna 30 jaar geleden kwam ik via de Moto Guzzi Club voor het eerst in contact met Ad. Ad had speciale “Brembo Goldline” remtangen te koop en die pasten prima op mijn Lemans.

In de tweede helft van de negentiger jaren kruisten onze paden zich opnieuw. Ik was inmiddels secretaris van de MGCN en in 1997, 1998 en 1999 zorgden Ad en ik er, samen met o.a. Erik Willemse en de motorclub Assen en Omstreken, voor dat de MGCN-leden tijdens de Open Nederlandse Kampioenschappen Wegrace konden rijden op het TT-circuit. Ad had daar al ervaring mee. In de tachtiger jaren had hij als lid van de Sportcommissie van de MGCN ook al circuitdagen voor de leden georganiseerd.

Ad en ik zagen elkaar vaker en in 2004 vormden wij samen met MGCN-leden Wim van Liempd, Martin Monjou en Willem Pols “de Schwarzwaldclub”. We hebben daarna vaak samen deelgenomen aan MGCN-evenementen, zoals de vijflanden-rit en later de Moto GT, en we gingen samen naar Ital-dagen, onderdelenbeurzen en de Motorbeurs in Utrecht. Ook reden we tanktastoertochten uit de Promotor en hadden tot nu toe bijna elk jaar een eigen “Schwarzwaldclub-weekend” in Noord-Frankrijk in Villy, bij Gasthof Arnold in het Sauerland, in de Eifel of in de Vogezen.

Samen met Jan Keijzer verzorgde Ad elk jaar een sleutel-dag voor de MGCN-leden bij zijn aannemingsbedrijf in Velddriel. Ad's vrouw zorgde dan tussen de middag voor worstenbroodjes en Ad en Jan brachten de leden de fijne kneepjes van het Guzzi-onderhoud bij.

Ad was een rustige man. Hij was altijd positief, wist verrassend veel en had overal een oplossing voor. Hij stond altijd klaar voor anderen. Telefoontjes werden altijd opgenomen. Ook als hij met ons onderweg was in het buitenland. Ad regelde het of gaf een advies! Ik heb Ad nooit boos gezien. Hij had veel belangstelling voor anderen. Als ik met mijn gezin met vakantie was, belde hij altijd op om te informeren hoe het met ons ging. Binnen de Schwarzwaldclub was Ad de enige échte Guzzi-technicus. Hij had een bijzonder gevoel voor het afstellen van motoren en eigenlijk was een uitje van de Schwarzwaldclub niet helemaal geslaagd als er geen technisch mankement door Ad was opgelost. Ad mocht ook graag een geintje

uithalen, zoals die keer dat ik net mijn nieuwe motor had en hij s'avonds wat olie aan de olieaftapplug smeerde, om mij de volgende ochtend - ongerust - te waarschuwen dat dat mijn motor lekte ...

Als we met de motor op weg naar het Zuiden waren, stak Ad een kaarsje op in Wittem. Ad had al jaren de ziekte van Crohn, maar wilde anderen hier niet mee lastig vallen. Hij wist dat zijn conditie langzaam terugliep. Als we met de Schwarzwaldclub op pad waren, ging hij vaak een uurtje eerder naar bed.

5 jaar geleden verruilde hij zonder noemenswaardige problemen zijn bouwbedrijf en de bouwplaats, in voor een kantoorbaan. Hieruit blijkt wel hoe bijzonder flexibel Ad was. Ook ruilde hij zijn Quota 1100 in voor een Cali Vintage.

In 2021 zijn Ad en ik nog met de motor naar de Moto Guzzi fabriek geweest. Ad genoot erg van deze trip en ik ook. Tijdens het Hemelvaartweekend vorig jaar hebben wij samen nog een trip door België en Luxemburg gemaakt. In september hebben we meegedaan aan de Moto GT naar Neuerburg in de Eifel. Tijdens deze rit hielp hij nog een mede-rijdster die gevallen was. De Moto GT was de laatste grote rit van Ad.

Door een probleem met zijn bloed, was zijn conditie sterk achteruit gegaan.

Ad heeft de viering van het 50-jarig bestaan van de MGCN nog als bezoeker meegemaakt. Daarna kwam hij volop in de medische molen terecht. Ondanks alles bleef hij echter optimistisch.

Onverwacht moest Ad op 12 januari 2023 worden opgenomen in het ziekenhuis. Op 13 januari heb ik hem daar nog kunnen bezoeken met mijn gezin. Op 15 januari is hij in het ziekenhuis overleden en op 21 januari is hij, na een druk bezochte uitvaartplechtigheid, gecremeerd.

Met Ad is een door velen gewaardeerd MGCN-lid heen-gegaan. Zonder Ad zal het motorrijden, sleutelen en klussen voor mij nooit meer worden wat het is geweest.

Ik wens Ad's vrouw Ellen, familie en dierbaren heel veel sterkte toe bij het dragen van dit grote verlies.

Oegstgeest, januari 2023

- Door: Henk van den Bos (secr. MGCN 1995-2003) - 

MGCNWEBSHOP.NL



De Klassieker Commissie zoekt versterking

Wil jij je graag in zetten als lid van de KC voor het organiseren van mooie klassieker evenementen, dan zijn wij op zoek naar jou.

De KC is een gezellige enthousiaste commissie met passie voor klassieke Guzzi's, met veel plezier organiseren zij diverse evenementen per jaar, maar versterking van deze commissie is hard nodig.

Lijkt het je leuk om mee te doen, meldt je aan, of wil je liever eerst nog meer informatie mail naar klassiekercommissie@mgcn.nl of bel 06 25 477 763.



Webshop zoekt nieuwe vrijwilliger

Na jarenlang de webshop verzorgd te hebben, wil Mariëtte het stokje gaan overdragen. De webshop is een onderdeel van de Guzzishop, die de inkoop en het voorraadbeheer regelt.

Lijkt het jou leuk om online bestellingen te verzorgen en zo onderdeel te zijn van een groep enthousiaste vrijwilligers? Dan zijn wij op zoek naar jou!

Voor meer informatie kan je contact opnemen met Mariëtte Buijvoets, telefoon: 0493-494 448 of met Astrid Gommers, telefoon: 0162-313 113



Nieuwe voorzitter Klassieker Commissie gezocht

De KC is op zoek naar een nieuwe voorzitter, vind jij het leuk om samen met enthousiast en gezellig team klassieker liefhebbers mooie evenementen te organiseren? Daarnaast neem je ook plaats als bestuurslid in het bestuur van de MGCN om de KC te vertegenwoordigen.

Meldt je dan aan bij de klassieker commissie, heb je nog twijfels of wil je eerst meer informatie stuur dan een mail naar Klassiekercommissie@mgcn.nl of bel 06 25 477 763

APRIL

21	Falcone-Club Fr�hlingstreffen	KC
29	Sleuteldag (voorinschrijving)	KC
30	Regiorit Midden	TC

MEI

7	V7 Dag	KC
14	Regiorit Noord	TC
20-25	Voorjaarstreffen	TC

JUNI

16-18	Guzzi Rumble alias IMGT	MGCN
25	1-Cilinderdag	KC
30-2 juli	Zijspantreffen	KC

AUGUSTUS

18-20	Klassieker Kampeer Weekend KKW	KC
-------	--------------------------------	----

SEPTEMBER

9-16	GR 6	TC
23	Nationaal Veteranentreffen	KC

OKTOBER

1	Brommerit	KC
19-22	Najaarstreffen in Th�ringen	TC

NOVEMBER

18	Klassieker Winteravond KWA	KC
----	----------------------------	----

GS Guzzishop **MGCN** Clubactiviteit

KC Klassiekercommissie **TC** Toercommissie

REGIO MIDDEN

Regiomiddagen Regio Midden (Guzzi Caf ) zijn op de laatste zondag(middag) van de maand (tenzij niet of anders aangegeven). Locatie: De Hoge Weide, Ab Harrewijnstraat 45 te Utrecht/Leidsche Rijn. Van 15.00 tot 17.00 uur, info: Cees de Nas; 06-52122142 of email naar: deheul@ziggo.nl

REGIO ZUID

Regiobijsamenkomsten Regio Zuid zijn altijd op de laatste vrijdagavond van de maand in Grandcaf  'Bie de Tied', Grathemerweg 48, Kelpen-Oler. Ze beginnen om ca. 20.00 uur en eindigen als het personeel ons moe is. Info: Peter Thijssen; 077-4652640 of email naar: peter.w.thijssen@gmail.com

AANLEVERDATA KOERIER

- Koerier 3 | Deadline 13 mei
- Koerier 4 | Deadline 15 juli
- Koerier 5 | Deadline 16 September
- Koerier 6 | Deadline 11 November

De Moto Guzzi Koerier is een uitgave van de Moto Guzzi Club Nederland en verschijnt 6 maal per jaar. De MGCN is aangesloten bij de KNMV onder nummer: 254

KOPIJADRES

Redactie Moto Guzzi Koerier,
Veluwehaven 37, 3433 PW Nieuwegein
redactie@mgcn.nl

BESTUUR & COMMISSIES

Voorzitter

voorzitter@mgcn.nl
Ronald van Beek, 0183-302926

Secretaris

secretaris@mgcn.nl
Jeroen van Gessel, 06 4199 1111

Penningmeester

penningmeester@mgcn.nl
Miranda Ploos van Amstel - Raven,
0342 - 424 467

Ledenadministratie

ledenadministratie@mgcn.nl
Jose Oort

De Guzzishop

deguzzishop@mgcn.nl
Mari tte Buijvoets
0493 - 494 448 en 06 - 1515 1700
Mirjam Lam, 0183 - 302926.
Henk en Jannie Rijks, 0599 - 332 123
Jolanda Sern , 06 - 422 484 08
Kees vd Wouw, 06 - 134 154 92

Klassiekercommissie

klassiekercommissie@mgcn.nl
Edwin Brouwer, 0164 - 616 555
George Tempelaar, 06 - 57267803

Mediacommissie en website

redactie@mgcn.nl
adverteerders@mgcn.nl
Rob Kool, 06 - 50244874
Wilko van der Vecht, 030 - 6039574
Diny van Summeren (bestuur)
Ron van de Vall, 06 - 242 51665

Toercommissie

detoercommissie@mgcn.nl
Paul Buijvoets (bestuur), 06 - 2543 3724
Pieter van de Graaf, 06 - 5129 5170.
JanSybren Boersma, 06 - 2942 1063
Gert-Jo Hoekstra, 038 - 333 2559
Harry Klaver, 06 - 37264011
Leo van Hommerich, 06 - 5730 6416
Maarten Ogg, 06 - 4224 1891

Forum en database

webmaster@mgcn.nl
Paul Minnaert

Ledenadministratie

Opzeggingen van het lidmaatschap dienen schriftelijk of via de mail en uiterlijk v  r 30 november van het lopende jaar door de ledenadministratie te zijn ontvangen. Voor adreswijzigingen, kan je contact opnemen of mailen met de ledenadministratie.

MGCN Club-archief

Aanvragen: Kopie aanvragen e.d. uit het archief uitsluitend schriftelijk bij de archiefbeheerder van de MGCN. Tot nader bericht tijdelijk via mail: klassiekercommissie@mgcn.nl

Online is het Koerier-archief te raadplegen via [>"Koerier">"Koerier archief">"Naar het archief"](http://www.mgcn.nl)

Oude Koeriers voor zijn, zover noga aanwezig, na te bestellen (niet kosteloos) tot maximaal     jaar na verschijningsdatum.

Ereleden van de MGCN

Wegens bijzondere verdiensten aan de club.

Lidnr.	Naam	Woonplaats
1	J.M. Beverwijk	Ter Apel
13	Leen Grootveld	Den Haag
18	Rob de Lobel	Moerkapelle
57	Wil en Rijk Marcus	Barneveld
70	Adrie Anker	Stolwijk
113	Frans de Weers	Filipijnen
234	Chris Janssen	Nijmegen
560	Hans Peters	Schayk
911	Hans Faas	Moordrecht
982	Peter Th. Knol	Apeldoorn
1394	Anton Meindertsm�	Amstelveen
1942	Ron van de Vall	Hoofddorp
2025	Jan de Boer	Almere
2192	Peter Stroosnijder	Maarsse
5659	Jan Sybren Boersma	Vleuten

LID WORDEN?

Lid worden van de MGCN

Je kan je aanmelden via onze site www.mgcn.nl "Lid worden" of het aanmeldformulier opvragen bij de ledenadministratie (zie clubinformatie links).

DE V9 BOBBER CENTENARIO


MOTO GUZZI®



PERFECT MIX OF URBAN PLEASURE!

Nieuwe en gebruikte motoren | Ruime selectie demo-motoren
Online webshop | Onderdelen en accessoires | Onderhoud en
reparatie | Revisie en restauratie | Reizen en evenementen



Lagelandseweg 66 | 6545 CG Nijmegen | +31 (0) 24 371 1111 | www.tlm.nl