

DE KOERIER

#5



V7 DAG 2023

DIE NACHT, VAN 31 JANUARI OP 1 FEBRUARI 1953, GIERDE EEN STORM
MET FENOMENALE KRACHT OVER ONS LAND



GIORNATE
MONDIALI #5 GUZZI



CLASSIC TT
ISLE OF MAN



GLIMSECK 101

INHOUD #5

GIORNATE MONDIALI GUZZI #5

4

Ik word wakker met een volle blaas en moet plassen als een malle. Of word ik wakker omdat het buiten onweert alsof de dondergoden een vuurwerkje afsteken? Het toiletgebouw ga ik niet halen en dus trek ik in mijn blote kont een sprintje door de stromende regen over het zeiknatte veldje.

ZO KON JE JE RIJBEWIJS A HALEN IN 1978

8

In 1978 nam ik het plan op om het roze papiertje een stempeltje meer te geven, de "A"! In 1973 had ik "B" al gehaald, de E kreeg je er zomaar bij; iets wat nu geld en tijd kost.

V7 DAG

10

Die nacht, van 31 januari op 1 februari 1953, gierde een storm met fenomenale kracht vanuit het Noordwesten over ons land; beukende windstoten tot 135 km/uur stuwden het kolkende zeewater tot ongekende hoogtes op tegen de dijken, duinen en joegen over de kwelders.

2023 CLASSIC TT ISLE OF MAN

20

Eind augustus stond een bezoek aan het Isle of Man op het programma, zou voor de 100 ste keer zijn en de verwachting was dat er aardig uitgepakt zou worden.

GLEMSECK 101

26

Het is donderdag vrij laat in de middag, zeg maar bijna vroeg in de avond, als we onze tentjes opbouwen bij 'High Chapparral' in Luxemburg. Het is net niet meer droog en het ziet er naar uit dat we een heel natte avond en nacht voor de boeg gaan hebben.

VAN DE BESTUURSTAFEL

33





10

V7 DAG



20

CLASSIC TT ISLE OF MAN



26

GLIMSECK 101



VAN DE VOORZITTER

Als deze Koerier op de mat valt sta ik op het punt om te vertrekken of kom ik net terug van één van de laatste evenementen van dit jaar, het Najaarstreffen in Thüringen.

Hopelijk zet de mooie nazomer nog door in de herfst zodat wij kunnen genieten van mooi weer en naar hartenlust de mooie routes van de TC op droge wegen kunnen rijden. In deze tijd van het jaar kan het bij nat weer behoorlijk tricky zijn op de Duitse binnenwegen met modder en afgevallen blad.

Voor een groot aantal leden verdwijnt de Guzzi na dit evenement in de winterstalling om er pas weer uit te komen voor het Openingsstreffen in het voorjaar. Mijn trouwe Brevia 1100 blijft gewoon heel de winter in actie, zolang er geen pekel op de weg ligt, er zijn vaak nog genoeg mooie dagen in de winter om lekker te rijden.

Mijn klassiekers komen in de winter niet vaak de schuur uit, sommige mogen niet van de belastingdienst en voor die, die er wel uit mogen moet het echt mooi weer zijn.

Wij kunnen weer terugkijken op een seizoen vol met mooie evenementen, met als echte afsluiter de Klassieker Winter Avond met als thema de Mandello reizen

Voor het volgend jaar is de activiteitenkalender weer gevuld. Op de achtergrond wordt hard gewerkt door de verschillende commissies, het bestuur en vrijwilligers om de begrotingen te maken en alles op de rit te zetten, het leuke hiervan dat is dat je je al kan verheugen op wat volgend jaar gaat komen. Ik heb er weer zin in en vergeet vooral niet je belevenissen op te schrijven en op te sturen naar de redactie van onze mooie Koerier.

Hartelijke groet,
Ronald van Beek
Voorzitter MGCN



GIORNATE MONDIALI GUZZI

EEN 11-DAAGSE
ROADTRIP MET
EEN MISSIE. #5

DAG 4 Dinsdag:

Ik word wakker met een volle blaas en moet plassen als een malle. Of word ik wakker omdat het buiten onweert alsof de dondergoden een vuurwerkje afsteken? Het toiletgebouw ga ik niet halen en dus trek ik in mijn blote kont een sprintje door de stromende regen over het zeiknatte veldje (terwijl ik dit schrijf bedenk ik me dat ik nog

nooit van mijn leven 's nachts naar een toiletgebouw ben gelopen als ik aan het kamperen ben. Meestal is de aangewezen locatie niet verder dan drie meter van mijn tent). Bij de bosrand, onder de bomen druppelt het slechts. Daar aangekomen wens ik iemand met dezelfde ideeën over waar je onder welke omstandigheden je je blaas mag legen een hartelijke goedemorgen.



Het is pas 04:00 uur en de hemel is één groot zwart gat met in het midden een transformatorhuisje dat onder een warme waterval zijn spanning uitspuugt. Ik droog me in mijn tentje weer af en val weer in slaap. Om half zeven regent het nog steeds, maar stukken minder. Ondanks de beloftes die de kleine stukken blauwe lucht met zich meedragen, koester ik al lang geen hoop meer op het droog inpakken van mijn spullen deze ochtend.

Uiteindelijk rijden we droog weg en tanken we bij de eerste pomp die we in Lindau tegenkomen. Het is een klein pompje en de bedoeling is dat je tankt, je auto





wegzet en dan pas gaat afrekenen. Een bejaard mannetje heeft dit klaarblijkelijk niet helemaal begrepen en schuifelt zonder zijn oude Volvo te verplaatsen op zijn dooie akkertje naar het winkeltje met de kassa. Ik schrik me het apezuur als Philip precies om die reden op zijn claxon gaat hangen en begint te toeteren. “Godverdomme Philip, hou je gemak. Dat is nergens voor nodig!” Ook ik wil snel onderweg zijn maar niet op deze onvriendelijke manier.

Oostenrijk is om de hoek en we rijden Bregenz binnen waar een in één straat wel drie motorzaken zijn. Ik had gisteren mijn oordopjes op mijn koffer laten liggen en die ben ik dus onderweg verloren. Ik koop een setje nieuwe en we kunnen onze reis vervolgen. Mijn motor klinkt met de gehoorbescherming in op eens veel mooier en beschaafder, alle scherpe randjes zijn van het mechanische geluid af. Grappig eigenlijk dat ik me de dag er voor nog zorgen maakte over deze natuurlijke bijgeluiden, de kleppen, het geklonk van het schakelen, een rammeltje hier en een rammeltje daar. Maar met de dopjes in klinkt de UMF weer oerdegelijk en vertrouwd. “No worries, de Modderfokkert brengt me waar ik zijn moet, en weer naar huis ook!”

De Alpen zijn in het zicht en we beginnen hoogte te winnen. Hier en daar zijn er druppelende galerijtunnels en de wegen worden bochtiger en de bochten worden krappier. We rijden via de Reschenpas Italië in en bij het bergmeer Lago di Resia worden we getraceerd op een surrealistisch uitzicht op een kerktoeren die eenzaam uit het turquoise water steekt. Philips missie begint zijn emotionele tol te eisen, ook dit was een plek waar hij met Margret geweest is en nu is hij er voor de eerste keer zonder haar. Ik leg in stilte een hand op zijn schouder en we genieten beide op onze



eigen wijze het uitzicht.

Vanaf de Reschenpas rijden we over snelle wegen met lange bochten en de vaart zit er goed in. Onderweg zien we nog de twee Engelsen die we op de camping in Lindau spraken nog. Ze zwaaien en steken hun duim omhoog. We hoeven niet voor ze te stoppen, ze hebben geen panne maar pauze. Stel je eens voor dat ze vanavond op dezelfde plek overnachten als wij. Ons einddoel voor vandaag is een camping te vinden zo dicht mogelijk bij het begin van ‘Passo di Stelvio’.



Ik had zelf Trafoi als doel in mijn hoofd en ik had daar tijdens mijn voorbereidingen een camping gevonden. Maar die mensen hebben me nooit teruggemaid. Het kwam dus mooi uit dat we een eindje voor Trafoi een leuke camping tegenkwamen.

We rijden naar de ingang en ik hoor Philip "Shit" in zijn helm mompelen. Ik negeer het en loop naar de receptie om ons in te checken. We krijgen een mooi plekje op een vrij leeg veldje toegewezen en ik zoek een plekje uit waarvan ik denk dat er in de morgen zonlicht op valt. Ik koester op dat moment nog steeds de hoop dat er eens een ochtend komt dat ik in een droge tent wakker wordt. Als mijn tent staat zie ik de verte een berg, "Dat moet hem zijn..." "Stilfserjoch" Ik spreek het een hardop uit probeer de magie er in te horen. Nee, dan klinkt Passo dello Stelvio toch lekkerder...

Philip loopt wat met zijn motor te tobben en komt naar me toe. "Ik durf het bijna niet te zeggen, maar mijn gaskabel is gebroken. Of hij hangt nog maar aan één strengetje aan elkaar." Ik kijk hem aan en er hangt een afwachtende stilte tussen ons. Eigenlijk ben ik wel een beetje klaar met dat repareren van zijn motor. Ik besluit, hoe moeilijk dat ook op dat moment is, mijn irritatie in te slikken en me dienstbaar op te stellen. Maar ik geloof niet dat het me erg goed gelukt is om mijn ergernis te verbergen overigens. "Ik krijg er zelf anders ook aardig buikpijn van...weet je hoeveel werk dat is, die gaskabels?" Ik merk aan Philip dat hij deze

reparatie als een bijna onoverkomelijke berg ziet en moet hem op een of andere manier gerust stellen. "Philip, het is nog vroeg, zet eerst je tent op, dan haal ik een paar biertjes en dan kijken we wel verder." Ik probeer de rust er een beetje in te brengen. Sleutelen moet je immers met een onbezwaard gemoed doen (aldus Robert M. Pirsig). "We beginnen er aan, ik heb reserve kabels en nippels bij me, we krijgen ook dit klusje wel weer geklaard". "En als we het niet af krijgen, morgen weer een dag, we hebben tijd zat" Tijd hebben we niet zat, ik wil morgen echt wel over de Stelviopas rijden. En liefst een beetje vroeg op de ochtend, als de weersvoorspellingen nog goed zijn en het verkeer nog rustig. Terwijl ik mijn kabel reparatieset op zoek laat ik Philip zijn tank en het gashandvat demonteren. Alles blijkt natuurlijk weer eenvoudiger dan hij dacht en we maken goede vorderingen. Als we de kabels op maat hebben gemaakt en er een passend nippeltje voor in het gashandvat aan hebben geschroefd, kunnen we de carburateurs weer in elkaar zetten. "Oeps, daar springt het circlipje van de gasnaald weg, weet jij in welk groefje die zat?" vraag ik Philip. "Nee, ik heb hem er ook net afgehaald." "Dan moeten we maar gokken, ik gok het tweede groefje". Bij het in elkaar zetten van de Dellorto's werken de grote veren die de gasschuiven omlaag drukken aanvankelijk niet erg mee. "Als ik dit thuis aan de hand had, dan deed Margret dit altijd." verteld Philip "Maar dan mocht ik niet in de buurt komen tot ze klaar was." Ik kijk de gasfabrieken nog eens aan en vind een gemakkelijkere manier om deze mechanische puzzel op te lossen. "Je moet de gaskabel niet door de veer trekken, Philip. Je moet de veer om de gaskabel wikkelen." Met deze oplossing is de montage van de carbs zo gefikst en in geen tijd is de motor weer opgebouwd en klaar om gestart te worden. De motor start voorbeeldig en reageert ook mooi vlotjes en zonder inhouden op het gas. "Het lijkt er op dat het tweede nokje van de gasnaald het goede gokje was" roep ik over het motorgeluid uit. "En anders komen we daar morgen op de Stelvio snel genoeg achter" knipoog ik naar mijn reisgenoot. Hij kan er niet om lachen, het lijkt wel of hij op de een of andere manier zenuwachtig is voor deze bergpas. En dat terwijl hij hem al meerdere malen gereden heeft en ik nog nooit.

"Kom, we ruimen op en kijken of we ergens iets te eten kunnen scoren." Tevreden en vervuld van een beetje trots ruimen we ons gereedschap op en wassen we onze handen. Al die tijd zijn we gadegeslagen door een jongeman aan een picknicktafeltje. Het is nog geen zeven uur en de avond moet nog beginnen.

- Door: Paul Weekers - 

ZO KON JE JE RIJBE- WIJS A HALEN IN 1978



In 1978 nam ik het plan op om het roze papiertje een stempeltje meer te geven, de “A”!! In 1973 had ik “B” al gehaald, de E kreeg je er zomaar bij; iets wat nu geld en tijd kost. In die tijd kon je met de letter L achter op een motor rondrijden om zo de vaardigheid van dat tweewielig stuk techniek onder de knie te krijgen.

Ik wilde niet te diep in de geldbuidel tasten, daarom koos ik voor een motor uit het “Oostblok”. Oost Europa was in die tijd nog communistisch, zodat techniek en aanschafprijs laag waren. Merken uit dat gedeelte van de wereld waren MZ, CZ, JAWA, URAL en nog wat merken waarvoor ik niet in kan staan dat ik ze goed zou kunnen schrijven. Ik zat toen op het centrum voor vakopleiding voor volwassen (CVV) te Uden en met mij een Hagenees. Deze bezat een MZ en wilde hem van de hand doen. Hij had gehoord via een ander over mijn motorplannen en was als de gesmeerde bliksem op mij afgekomen. Hij had de genoemde motor met een cilinder inhoud van 250cc. Er was maar een klein mankementje aan, het secundair tandwiel moest het met een tandje minder doen en dat is lastig

rijden. Maar de man van Haagse komaf had al een nieuw tandwiel op de kop getikt. De motor stond bij Cyclorama in Den Bosch. Daar konden ze de klus niet klaren maar van Iperen in Veghel zou dat kunnen piepen. Ik mocht de motor de mijne noemen voor 400 Nederlandse guldens en moest het verder maar uitzoeken. Ik bracht de motor dus naar van Iperen in Veghel en deze zou mij bellen als de motor klaar was. Spoedig belde hij mij op met de mededeling dat hij het niet gepiept kon krijgen. De koppeling moest er af anders kon je niet bij het gehavende tandwiel en deze zat conisch gespietst op de krukas. Ik ben toen in Veghel nog bij van Zanten geweest. Deze had poelie trekkers met een formaat waarvan ik dacht: "zo trek je de motor nog in tweeën". Ook zij kregen de koppeling er niet af. Daar zat ik dan met de motor in mijn maag. Nu zat er in de koppeling een schroefdraad waarin je een schroef poelie trekker in kon draaien. Na de aanschaf van zo ding ben ik op een avond aan de gang gegaan. Voor ik de poelie trekker in het schroefgat draaide, heb ik de koppeling met een hobby brandertje warm gestookt en de poelie trekker strak aangedraaid, een paar ferme klappen met de bankhamer en VERREK!! de koppeling vloog er af nu kon het tandwiel dus verwisseld worden en de koppeling er weer op, maar deze liet zich niet meer zo makkelijk vastzetten en van loctite had ik toen nog nooit gehoord. Toch maar even proberen, ik woonde destijds in de hoofdstraat boven de kapperszaak van Marien van Zutven in Veghel en 's avonds laat startte ik de motor, wat een hele klus was, want dat ding was koud niet aan de gang te krijgen. Na gepruttel en een flinke rookpluim zette het zaakje zich in gang. Daar de snelheid er in kwam (± 30 km/u) schoot de koppeling los en deze rolde sneller dan de motor ongecontroleerd door de Hoogstraat van Veghel recht op de vitrine van HoutBrox. Gelukkig stuiterde de koppeling af op de stoeprand en hoefde ik mijn wettelijke aansprakelijkheidsverzekering niet aan te spreken. Hoe nu verder de koppeling moest hoe dan ook vast, getergd als ik was besloot ik het zaakje vast te lassen. Met een basiselektrode (voor de kenners de sterkste die er is) laste ik rondom de krukas af.

Toen heb ik de les L aangevraagd en mocht gaan oefenen op het industrieterrein de Dubbelen. Het centrum van Veghel vond men voor de eerste keer te riskant, als je dan de tweede keer voor de verlenging kwam en je toonde aan dat het rijexamen was aangevraagd, kreeg je toestemming voor heel Veghel. De Grote dag was aangebroken, bij Heidenlust in Vught, daar moest je toen examen doen en moest ik 's middags met mijn MZ'je verschijnen. Je kreeg die hele dag toestemming om naar Vught te rijden. 's Morgens ben ik bijtijds van huis gegaan, want ik wilde goed oefenen in Vught. Het eerste wat op het program stond was de theorie, dat waren 40 vragen met plaatjes en vier antwoorden bij u bekend als multiple choice. Als je voor de praktijk was geslaagd, dan mag je de theorie twee keer overdoen. Daar mijn motor koud niet aan de gang te krijgen was, raffelde ik de theorie maar af en zette het op een draf naar buiten, de motor moest op temperatuur blijven. Ik trapte op de kickstarter (zo moest je vroeger een

motor starten), hij deed niks nog eens en nog eens, maar niks. Dan maar met hulp van buitenstaanders, ik erop en vier man erachter. Na een ronde over de parkeerplaats te hebben gerend, sloeg het kring aan en in een mum van tijd stond de parkeerplaats onder de rook. Al flink gassend werd dat ook weer minder en kwam de examinerator naar buiten. "Wat rookt dat ding", vroeg hij mij op een toon dat als dit anno 2000 was gebeurd ik zeker gezakt zou zijn. Maar ik had geluk, het was 1978 en over luchtvervuiling deed men niet zo moeilijk. Hij legde uit welke afslagen en straten ik moest nemen onder luid geronk van de motor. Zet dat ding eens uit!! en nog een keer legde hij de route uit. Ik moest hem dat navertellen en de rit kon beginnen. Gelukkig zaten er geen snelle stukken in de rit, misschien had hij aan de motor gezien dat het er niet in zou zitten. Dit keer moest ik de motor starten met de kickstarter en dat lukte, de motor was immers warm. Na een uurtje kwamen we weer bij Heidelust aan, de motor op de bok gestald en naar binnen om het een en ander door te praten. Voor de theorie had ik genoeg goede vakjes ingevuld: 36 stuks. En op wat kleine foutjes na ging het rijden er ook mee door. Je bent GESLAAGD, maar je motor niet, nu dat je voor het rijbewijs A bent geslaagd moet je ook denken aan een echte motor en ik praatte dat natuurlijk niet tegen. Blij als ik was startte ik de motor met een ferme trap op de kickstarter en hij liep. Van blijdschap trok ik op het bruggetje bij Heidelust het gas helemaal open, dat kon de koppakking niet af en deze klapte er uit. En ik kon niet harder dan ± 30 km/u maar ik kon ermee thuis komen en geslaagd! Na een tijdje kon ik het rijbewijs afhalen bij de gemeente met de fel begeerde "A" erop.

De motor had ik die tijd van een nieuwe koppakking voorzien en trok met mijn vriendin (nu mijn vrouw) met de motor erop uit. Het was die dag mooi weer en de reis zou naar Valkenburg gaan. Met een vaartje van ± 90 km/u tuften we over de snelweg richting Eindhoven. Voorbij Waalre begon de motor vaart te verliezen, de carburateur leek verstopt te zijn en dit werd alsmaar slechter naarmate de rit volgde. Ter hoogte van Weert reden we tegen de vluchtstrook aan al bonkend en stotend en met 60 km/u op de teller op de snelweg. Plotseling liep de lucht uit de voorband en begon de motor links en rechts te zwiepen, ik had er de handen vol aan. Na het gefoeter van mijn vriendin aangehoord te hebben (ik had haar tenslotte met die Oost-Duitser bijna naar een andere wereld gejaagd), zag ik dat we ongeveer tien meter van een praatpaal van de ANWB waren beland. De monteur van de ANWB plakte de binnenband, maakte de carburateur schoon en wenste ons nog een goede reis. Leonie had mij al te verstaan gegeven dat Valkenburg niet meer doorging en dat de reis met een korte weg naar huis was en nooit ging zij nog achter op dat ding. Later heb ik de MZ van de hand gedaan aan iemand die ik heb leren kennen op het CVV te Uden. Het jaar daarop heb ik een nieuwe motorfiets aangeschaft, maar daarover de volgende keer meer.

- Door: Hans Prijs- 

V7 DAG

7 MEI 2023





Die nacht, van 31 januari op 1 februari 1953, gierde een storm met fenomenale kracht vanuit het Noordwesten over ons land; beukende windstoten tot 135 km/ uur stuwden het kolkende zeewater tot ongeken- de hoogtes op tegen de dijken, duinen en joegen over de kwelders. Jagers, die bij de volle maan nog wat probeerden te verschalken in die kwelders, waren stomverbaasd dat het water bij eb al even hoog stond als bij vloed. Die volle maan duidde ook al op een nog aankomende springtij en de gevolgen hiervan zouden zich die beruchte nacht van 1 februari 1953 openbaren in de vorm van overstromingen, welke hun weerga niet kenden. 100 dijken braken door en 200.000 hec- tares land werden overspoeld door het zeewater.



Bij sommigen van ons, Guzzi-rijders, werd over die nachtmerrie van toen verhaald, zelfs nog door hun ouders! De regering nam kort na de ramp de Deltawet aan: deze keer gingen de geldkranen helemaal open teneinde een dergelijke mega-ramp in de toekomst te voorkomen. Ook bij de overstro- mingen van 1825 en 1916 begon de overheid al met maatregelen uit te voeren. Velen van ons zijn wel ge- tuige geweest van de bouw van deze unieke Deltawer- ken, waarbij het kroonstuk, de enorme deuren van de Maeslantkering, het voorlopige “sluitstuk” vormen.

De V7-rit van 7 Mei stond in het teken van deze ramp teneinde het gebied van Goeree-Overflakkee en Schouwen-Duiveland per motor te doorkruisen en de restanten te bekijken welke als monumenten dit gedachtegoed nog eren en soms tot een praktisch nut maken. Het verzamelpunt was bij Henk en Alie Meijvogel in Rockanje, waar ook de prachtige verza- meling Moto Guzzi's te bewonderen was. Bij een half zonnetje, gelardeerd met koffie, thee en soep maakten we kennis met elkaar en de meegebrachte motoren. Een handvol klassieke V7's en flink wat nazaten daar- van waren hier vertegenwoordigd en ook nog twee Nuovo Falcones. De route was uitgezet door Maarten van Es, een local en ook een motorrijdende huisvriend van Henk en Alie.

Rond twaalf uur werd het startsein gegeven en er werd afgesproken om met het follow-up systeem te rijden met Maarten als voorrijder. Even over een stukje eiland (Voorne-Putten) rijden en daar verscheen als eerste een water-meesterwerk uit het Deltaplan: de Haringvlietdam. Nu een vaste verbinding tussen Voorne-Putten en Goeree-Overflakkee, het zuid-



lijkste ex-eiland (vanaf toen geen eiland meer!) van Zuid-Holland. Ik heb als kind deze dam nog gebouwd zien worden en de bouwput van de sluizen ervan bezocht in de beginjaren '60. Omdat er vanuit de landzijde veel rivierwater naar zee stroomt, is deze dam voorzien van 17 sluizen, welke bij hoog zeewater gesloten worden. Direct aan de overzijde hiervan gingen we rechtsaf en kwamen we bij de vissers-buithaven van Stellendam. Ook dit deel van het eiland stroomde gewoon vol in 1953. Vreemd is het om hier in alle vrijheid met een sluierend zonnetje rond te tuffen zonder maar enig gevaar te lopen wat betreft binnenvallend water. Goedereede en Ouddorp, even zuidelijker, zijn nu rustige dorpjes om te doorkruisen, de laatste is in de zomermaanden een drukke vakantieplaats. Ouddorp bleef als een van de weinige dorpjes op dit eiland nét droog in 1953, evenals de polder rond Melissant. Goedereede bleef niet gespaard.

We gingen verder in zuidelijke richting binnendoor naar het volgende deel van de Deltawerken: de Brouwersdam, een zeeverende verbinding tussen Goeree en Schouwen-Duiveland. Dit is een volledig gesloten dam, met aan zeezijde een enorm stuk strand. Dit wordt nu hoofdzakelijk gebruikt als recreatiedeel, in de zomer voornamelijk door onze oosterburen, want aan de vijf km lange secundaire zeezijde weg is het leuk vertoeven met een camper of caravan.





Het strand is dan een mega-feest voor wind- en kitesurfers. Ook met de motor iets apart om aan de zeezijde langs te rijden en om de metershoge, schier eindeloze, geasfalteerde dam aan de inlandse zijde te zien. Aan het eind, tegen Schouwen-Duiveland aan, is er een enorme parkeerplaats direct aan zee alwaar het door Henk beloofde zeehondjes-kijken niet doorging vanwege een zeehonden-snipperdag. Zonder deze dam werd in 1953 het grootste deel van de eilanden overspoeld door het opgestuwde zeewater, de dijken waren absoluut niet bestand tegen dit natuurgeweld. Ook op Texel en in Engeland, aan de andere zijde van de Noordzee trechter, en België had men te maken met het binnenkomende water. Bij elkaar waren daar zo'n 350 doden te betreuren. We reden verder over de dam naar Schouwen-Duiveland om over dijken en





door dorpen verder te rijden: Nieuwerkerke. Kerkwerfe en langs Zierikzee. De inwoners van dit eiland en zijn dorpen kregen het zeer zwaar te verduren en hier vielen zeer veel slachtoffers. Het is raar om je te realiseren dat de dorpen waar wij nu onder een half zonnetje, genietend van onze motoren, door heen reden, 70 jaar geleden een verwoeste aanblik toonden, toen het weer dag werd. We stopten even bij het monument bij Ouwerkerk: de Vier Pontons. Het bestaat uit vier betonnen dijklichamen (overschot uit de geallieerde landing in Normandië, acht jaar eerder), welke in de 90's zijn samengebouwd tot een geschakeld museum-bouwwerk. Hier is het hele relaas, met veel facetten, zichtbaar en voelbaar gemaakt. Een waardige herinnering aan de meer dan 1800 slachtoffers. De rit ging weer verder richting Bruinisse. Hier werd



“ Het is raar om je te realiseren dat de dorpen waar wij nu onder een half zonnetje, genietend van onze motoren, door heen reden, 70 jaar geleden een verwoeste aanblik toonden, toen het weer dag werd.

in de haven een stoppie gehouden, waar we vlak bij de vissersschepen wat vis konden eten, uit de winkeltjes er omheen. Dit was het verste punt van de reis en op de terugweg reden we over de Grevelingendam, weer richting Goeree-Overflakkee. Ook deze dam heb ik nog zien bouwen: met de typische kabelbaan van waaruit zware betonblokken werden gedropt op de plaats van de dam; heel spectaculair om te zien destijds. Daarna werd er hier een zandlichaam van gemaakt. Tussen de Brouwersdam en de Grevelingendam ontstond dus het Grevelingenmeer, nu heel bekend bij watersporters. Langs de noordkant van Goeree reden we weer westwaarts richting Stellendam. Ook hier herinnert niets je nog aan de ramp. Als je er op let, dan zie dat de bomen vaak allemaal even hoog zijn: na de ramp moest heel veel immers weer aangeplant worden. Wel leuk om nog langs een paar velden te rijden, welke volop in kleur stonden met geteelde bloemen. Net voor de oogsttijd is een groot deel van het land dan getooid in prachtige schitterende kleuren.

Bij het weer naderen van de Haringvlietdam is de reis bijna afgelopen; uiteindelijk hebben we dan maar een fractie van het totale ondergelopen rampgebied doorkruist en daar waren we al een halve dag mee bezig. Nu ziet alles er vol pais en vree uit maar inmiddels weten we dat er weer andere gevaren vanuit zee op de loer liggen.

Bij deze nog een bedankje aan het organiserende en gastvrije team.

- Door: Aad van der Valk - 

Fuel in the blood.
Italy in your heart.

Motorcycle CARPET for you and *your* MOTO GUZZI!

UP
TO **8%**
club discount!*

400441235
black and white,
190 x 80 cm

400441238
With eagle, red/gold/
black, 190 x 80 cm

400441235
100 years with eagle,
black, 190 x 80 cm

400441234
100 years with eagle,
and checkered flag,
black, 190 x 80 cm

Shop now!



Brembo

Ducati

Moto Guzzi

Accessories

Dellorto

Aprilia

www.stein-dinse.com



Ben jij ook zo toe aan mooie wegen met veel bochten, fraaie vergezichten, onwaarschijnlijke herfsttinten, steile hellingen en veel gezelligheid en motorplezier?

Dan ben jij toe aan de editie 2023 van de Snerttrit!



We starten vanuit de "Heerlijkheid Breust" in Eijsden, waar een lekker kopje koffie en een stukje vlaai van de club op je wacht. Je bent immers in het Bourgondische Zuiden.

Rond 11 uur vertrekken we, om via de Voerstreek, Land van Herve en Eiffel naar de Abtei Mariawald bij Heimbach te rijden. Hier warmen we onze vingers op aan een royale portie snert met een halve meter worst (of iets anders), om op onze Guzzi's uit te buiken en via prachtige bossen en de Hoge Venen weer naar het Heuvelland te gaan, waar je ook nog een landmark kunt meepikken (als je er toch bent nietwaar, dus je landmarkkaart meenemen dan).

Via een pittoreske route gaan we daarna weer op weg naar Eijsden, waar we bij de Heerlijkheid Breust de dag afsluiten.

Vanuit Eijsden ben je zo op de A2 en kun je sneller huiswaarts.

Rond Eijsden is veel overnachting te vinden als je van verder komt en er een mooi weekend van wilt maken.



Er is een gpx. route beschikbaar, en er is ook een routekaart. Eventueel kun je aansluiten bij een voorrijder.

Voor meer informatie:	Winand Friederichs	winand.friederichs@ziggo.nl
	Eric de Winter	edewinter66@hetnet.nl

Start- en eindlocatie:	Heerlijkheid Breust	Sint Martinusstraat 5
		6245 GD Eijsden
		(open vanaf 10.00)

SNERTTRIT

28 OKTOBER 2023







2023 CLASSIC TT ISLE OF MAN



Eind augustus stond een bezoek aan het Isle of Man op het programma, zou voor de 100 ste keer zijn en de verwachting was dat er aardig uitgepakt zou worden. Oorspronkelijk was het plan dat vriend Theo met de Ducati zou gaan en ik deze keer wat meer bagage mee zou nemen. Maar het blijven Ducati's, hij vond dat er nog wat te weinig kilometers opzaten sinds de restauratie en helemaal oliedicht was hij ook nog niet, iets wat zeker goed gaat komen.

Dus zijn BMW R80GS Paris Dakar was weer aan de beurt. Reis naar Europoort verliep voorspoedig en na het inchecken en de motor vastzetten konden we aan het bier. Nu was de volgende etappe naar Heysham en zou de boot al vroeg in de middag vertrekken, dat werd dus geen mooie rit door de Yorkshire Dales, maar meer de hoofdwegen volgen om maar op tijd te zijn.



De Ducati van Theo

Naar Man kregen we plek op de nieuwe boot de Manxman, plek genoeg, maar de bemanning was of ook vers of had het nog niet helemaal in de vingers, het duurde nogal voordat hij vertrok. Op Man aangekomen was het circuit in gebruik en de hoofdweg afgezet, op zich geen probleem we kende de (sluip) route, tunneltje onderdoor bij Quarterbridge en over de berg naar Ballaugh. Daar op de camping stonden al meer Guzzisten, 2 uit de achterhoek met caferacers en vader en zoon uit Friesland met Nuovo Falcones. De tent naast ons waren ook bekenden Gerard en broer Marko van Nubo Motoren. Ook een gepensioneerd politiemedewerker uit Derby was er, die hadden we vorig jaar ontmoet en contact mee gehouden, hij was er met een, vers aangeschafte, oudere Guzzi Falcone. Het weer was wisselvallig, maar het is een eiland met een hoge berg, met als gevolg dat het weer aan de andere kant van de berg zomaar een stuk beter kan zijn. De volgende ochtend eerst maar naar het kasteel in Peel voor een full English breakfast, daar hou je het de rest van de dag wel op uit.

Vervolgens naar de Grandstand (start en finish) in Douglas, is altijd wel wat moois te zien in het rennerskwartier en in de rij met bezoekende motoren. Daarna een rondje eiland. Op het uiterste noordelijke puntje was het druk met de zeehonden, op Texel kom je er wel eens eentje tegen maar hier was het druk.



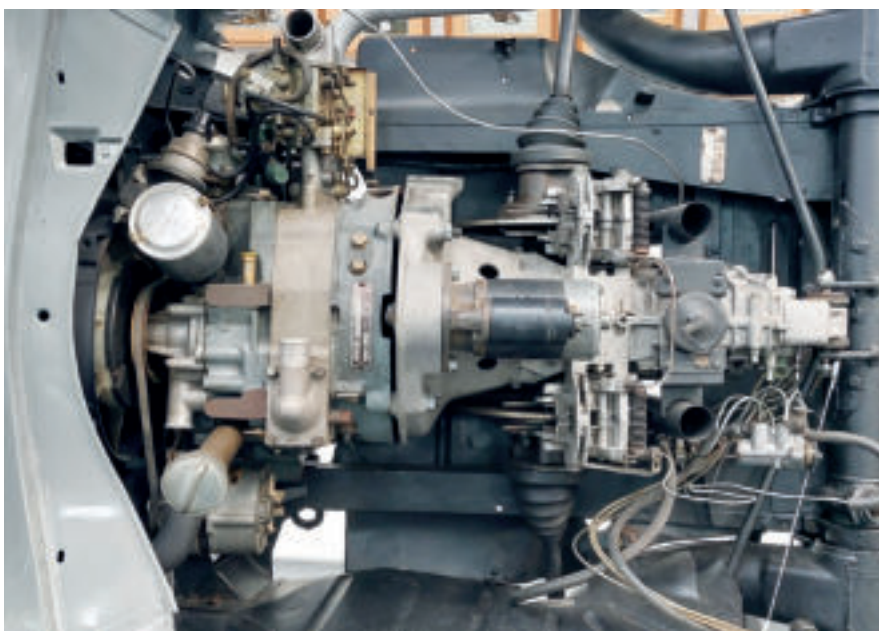
Full English breakfast



Zeehonden op het uiterste noordelijke puntje van Man



Yamaha TZ250



Citroën met een wankelmotor

Het Manx museum in Douglas heeft tegenwoordig de beneden verdieping gewijd aan de TT leuk om te bezoeken. Het museum van Peter Murray is ook een aanrader, stond een Yamaha met de carburateurs aan de voorkant, kwam me ergens bekend voor.

Het Manxmotor museum in Jurby heeft de collectie ook aardig uitgebreid, het eerste jaar dat het open was zijn we er al eens geweest, toen was het nog niet heel bijzonder qua collectie. Die was nu aardig uitgebreid, proto van een Citroën met een wankelmotor.

Het Jurby festival, viel tegen dit jaar had van een jubileum jaar meer verwacht, maar het schijnt dat de regeltjes en eisen aan de organisatie, ook op Man hebben toegeslagen. Stond nog wel een unieke fiets een Neander een tweecilinder turbo diesel met twee tegen elkaar in draaiende krukassen, zijn er volgens mij weinig van gemaakt. Het principe wordt ook gebruikt in buitenboord motoren, daar lijken ze meer succes mee te hebben. Koppel heeft zo'n blok wel, zie de snaar ;-)



Neander tweecilinder turbo diesel



Suzuki SV650 blok (twinspark na 2003)



6 Cilinder Suzuki



Eén van de 150 gemaakte Hesketh V1000



Norton wankel met wat gebreken

Stond ook nog een leuke Duitse creatie, man had graag een Guzzi gehad, denk ik. Een Suzuki SV650 blok (twinspark na 2003) dwars in het frame en gekoppeld aan een BMW achterbrug. Stond ook nog een Hesketh V1000 eentje van de 150 stuks die er ooit gemaakt zijn, moest de Rolls Royce onder de motorfietsen worden, maar dat liep een beetje anders.

Ook nog een knap gemaakte 6 cilinder Suzuki, was even zoeken hoe ze er aan beide zijden een cilinder "aangeplakt" hadden. Mooi stukje vakwerk. Bij de Grandstand stond er nog een Suzuki Turbo, gezien de quick shifter en de achterbrug heeft hij ook wel eens een dragstrip gezien.

Tijdens de race reden er Norton wankels mee en deze keer maakten ze de drie rondes vol. Op de Grandstand stond er een tent met de wankels en een kamer, die vermoedelijk de reden was dat ze het de vorige editie niet gehaald hebben. Het blijven mooie machines met een kenmerkend geluid.



Suzuki Turbo dragster



Luutz en Peter hadden al eerder een huisje

Donderdag nacht mochten we van de camping eigenaar in een huisje, de Friezen hadden dat geluk ook een dag eerder. We konden de tent zodoende droog inpakken en hoefden ons vrijdag ochtend wat minder te haasten. Achteraf was het haasten ook niet nodig, want met inschepen was het wachten en nog eens wachten, terwijl het publicatie scherm blij vermeldde dat alles op schema lag. De boot vertrok uiteindelijk een kleine anderhalf uur te laat. Nu moesten we deze keer niet van Hull naar Europoort, maar van Newcastle naar IJmuiden. Op zich niet zo erg maar er was al weinig tijd om in Newcastle te komen, had een route uitgezet over wat doorgaande wegen, je wilt tenslotte ook nog wat zien. Dat plan kon overboord, werd plan B de snelste weg.

Op de boot stond naast ons ook een groep uit Groningen, die ook via Newcastle terug moesten. Met de overtocht hadden ze weinig ingelopen op het schema, we waren dus rijkelijk laat in Heysham. Ter verhoging van de feestvreugde was het weer ook niet al te best en

de wegen niet geheel file vrij. Rob en Jolanda van Roon travel hadden contact gehad met DFDS in Newcastle en ze laten weten dat we onderweg waren en dat het krap aan zou worden. Voertuigen moesten voor 16:00 uur inchecken en voetgangers hadden een kwartier meer. Wij kregen respijt tot 16:15, lang verhaal kort we waren er 2 minuten eerder, controle en de boot op. We hadden de motorfietsen nog niet vast staan of we waren al onderweg. Later hoorde ik dat de groep uit Groningen 8 minuten later was en de boot uit hebben kunnen zwaaien.

In IJmuiden hadden we de stille hoop, als eerste van de boot te kunnen, maar dat pakte anders uit we stonden opgesloten tussen een trailer en een vrachtwagen, we konden er als bijna laatste af. Niet dat dat veel uitmaakte het terrein voor de douane stond vol en pas nadat er een paar Marechaussees terugkwamen van de koffie, kwam er een beetje vaart in. In IJmuiden eerst maar eens getankt, want dat was ook een beetje nodig, goed dat we dat in Engeland niet gedaan hadden want dan hadden we de boot niet gehaald. Omdat het toch op de route lag even langs Harry Meijer in Lijnden, even gedag zeggen en een lekker bakje koffie, Theo kreeg nog een paar zijdeksels mee die gespoten moesten worden en we konden weer verder. Via een omleiding omdat de A9 eruit lag tussen Badhoevedorp en Amstelveen.

Voor ons de laatste keer dat we naar de Classics zijn geweest, 10 jaar terug waren er behoorlijk wat meer klassiekers, nu zie meer motoren uit de jaren 80 op zich ook klassiekers, maar voor ons zijn het motoren uit de jeugd. De mannen die 8 jaar terug nog op het circuit reden met AJS, Ariëls en Rudges zijn ondertussen op een leeftijd dat ze er of niet meer zijn of niet meer rijden. Voor volgend jaar maar iets anders bedenken.

- Door: Jan Keijzer - 

de zadelrob rob kool, ede
06 58244874
robertkool52@gmail.com



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



for true vinyl lovers
VINY-L-LO-DS.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 dartspeel, 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



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.teunducationderdelen.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

VRIEND VAN DE MGCN

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

IDEAL Online betalen via uw eigen bank

WERKPLAATS/MAGAZIJN
⑤ Ambachtstraat 84, 7622 AP Borne
Geopend op afspraak

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



Klassieker Winter Avond



MANDELLO CAFÉ

**ZATERDAG
18 NOVEMBER
2023**



Kom naar Werkendam en neem je fotoboeken, foto's op USB stick, herinneringen en sterke verhalen mee voor een gezellige Klassieker Winter Avond.

Adres: Seleviahoeve
Kooike 2, 4251NE Werkendam

Aanvang: 20.00 uur

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



GLEMSECK¹⁰¹



Het is donderdag vrij laat in de middag, zeg maar bijna vroeg in de avond, als we onze tentjes opbouwen bij 'High Chapparral' in Luxemburg. Het is net niet meer droog en het ziet er naar uit dat we een heel natte avond en nacht voor de boeg gaan hebben. Het geklatter van de wild voorbij stromende Sauer maakt de atmosfeer alleen maar natter. Bij ons vertrek in Veghel had Edward nog een beetje smalend gesteld: "Jij denkt dus dat we het droog houden de rest van de dag?". Daarbij doelend op mijn wellicht nogal optimistische motorkleding, bestaande uit mijn kevlar jeans en een leren jack. "Ik heb mijn regenoverall bij me, maar die hoop ik niet te gebruiken." Ook dat bleek, vooral de volgende dag, een nogal optimistische instelling.



De avond was vanouds gezellig, en precies wat je van High Chapparral kunt verwachten. Goed eten en genoeg Bofferding, in een gemoedelijke 'biker-ambiance' en dat alles voor een goede prijs. Ik kom er niet voor niets erg graag weer terug. De vrijdagochtend erna was alles zeiknat en we hadden volgens buienradar precies een kwartiertje om al onze natte kampeerspullen in te pakken. Vlak voor het ontbijt kom ik er achter dat ik mijn bril kwijt ben. Op zich niet zo erg, ik heb er nog een bij me en het is maar zo'n 'twee kwartjes leesbril' van de Hema. Gelukkig kwam Ed, de eigenaar het terras oplopen met de mededeling: "Wie heeft zijn bril in de douche laten liggen?" Daarna hebben we de ergste buien droog uitgezeten onder het genot van een paar gebakken eieren en sloten koffie. We reden weg, nog steeds zonder regenpak aan, om er na een paar kilometer, al bijna nat geregend erachter te komen dat het wellicht toch wijs zou zijn om dat spul aan te trekken. En zoals dat hoort stopt het met regenen op het moment dat je je in je regenpak geworsteld hebt.

We reden de Ardennen uit en de Vogezes in. De dag vorderde sneller maar de gemaakte kilometers bleven echter achter. We waren vanwege de regen ook veel later dan mij zinde vertrokken. Van onze camping in Millewee tot aan Glemseck 101 (onder de rook van Stuttgart) is het 370 km rijden, als je 'snelweg' vermijden aan zet. Aan de voorkant van de Vogezes bij Forbach besloten we toch maar een stukje snelweg te gaan nemen, al zou ons dat niet echt veel tijdswinst opleveren. Onze regenpakken waren inmiddels weer opgeborgen. Het was weer droog en met de steeds stijgende temperaturen voelde mijn regenoverall aan als een mobiele sauna. Pas voorbij Hagenau pikten we de snelweg aan richting Karlsruhe en vielen we net onder die grote stad over de '8' weer richting Stuttgart. Bij af-



slag Leonsberg reden we na de uitrit meteen tegen een wegafzetting. Het duurde even voordat ik me realiseerde dat deze er slechts was om auto's tegen te houden. Motoren mochten doorrijden. En het duurde nog een moment voordat ik me realiseerde dat we er waren!

“Kempieng? Zèt wééj...” We slingerden een weggetje naar beneden af vergezeld door hordes andere motoren en kwamen via de ‘achterdeur’ op een propvol kampeerveldje. Ook hier had het vandaag geregend en de entree van het veld was een goede modderpoel. De Guzzi vond zijn spoor echter feilloos en loodste me naar een goede plek voor mijn tentje. “Ik hoop wel dat deze modderpoel bij ons vertrek een beetje opgedroogd is”. Glemseck 101 is een gratis treffen ergens ‘am Arsch der Welt’ bij Leonsberg in de buurt van Stuttgart en kamperen kost voor twee nachten €25,-. Ik vroeg de burens bij wie ik die moest afrekenen. En die antwoordde met een glimlach; “Keine Sorgen, stelle dein Zelt auf, die werden dich finden!”

Het was een lange dag, maar we hadden het gehaald! De avondzon scheen onze natte spullen droog, op de achtergrond hoorden we al de soundcheck van het hoofdpodium en ik vond dat het tijd was om een borrel van uit mijn zelf meegebrachte 10 jaar oude Laphroaig singlemalt in te schenken. Die hadden we na deze lange natte dag wel verdiend! We waren nu van binnen en van buiten genoeg opgewarmd om het



terrein te verkennen en we zijn ‘the Mile’ zoals ze dat daar noemen, op ‘ons gemakske’ op en neer geslenterd. Veel mooie mensen, allemaal even vriendelijk. Nog veel meer motoren, waarvan maar zeer weinig origineel. ‘Het laat zich het best omschrijven als Pinkpop voor motorrijders.’ De zonsondergang was heerlijk en toen we onze magen gevuld hadden, werden we ook nog getrakteerd op een paar fijne Rockabilly bands. Gelukkig had Edward redelijk nog wat contanten op zak, want je kon er nergens met PIN betalen. Dit betekende dat ik de volgende ochtend nog even het terrein af moest om ergens wat ‘cash’ te scoren. Maar voor deze avond was er gelukkig nog genoeg ‘biërgeld’.

Het was al licht toen ik wakker werd, en als eerste zette ik mijn gebruikelijke kopje espresso, mijn ‘wake-up cup’ zeg maar. Ik maakte er een leuk fotootje van en postte het met mijn mobieltje op facebook. Edward was nog niet wakker, maar dat weerhield me er niet van verder gaan met mijn ochtendrituelen. Bestaande uit het zoeken van de minst besmeurde dixie en een kattenwasje aan de kraan gevolgd door een mexicaanse douche met een goedkope maar effectieve deo stick. “Kopje koffie Edward?” Aan het gemorrel uit de tent hoorde ik dat hij net zijn ogen geopend had. Ik zal hem vanuit zijn optiek wel de oren van de kop gerateld hebben maar het kwam er op neer dat ik even het dorp in zou rijden om voor ons beiden te pinnen. Een ‘tikkie’ zou dan de balans weer gelijktrekken. Ik reed mooi weg en pakte deze keer niet de lange slingerweg van de heenweg maar de veel directere over ‘mainstreet’, daar waar alle bezoekers lopen. Gisteren reden er ook motoren tussen de toeschouwers door en omdat nog vroeg was, waren er daar nog niet zo heel veel van.

Toen ik met een volle beurs weer terugkwam trok ik mijn korte broek aan en maakten we ons gereed om een dagje te ‘Glemsecken’. Ik zocht mijn spullen bij elkaar en een paniekaanval overviel me. Paniek vergelijkbaar met dat van een klein kind dat zijn favoriete

knuffel kwijt is. Je raad het al, mijn telefoon was kwijt. Tent leeg getrokken, jas binnenstebuiten gekeerd, alle tassen doorzocht, rondom de motor gekeken: niets... "Ik zal hem op mijn motor gelegd hebben en toen weggereden zijn..." was de algemene conclusie. Daar ik over de hoofdstraat gereden had, kon deze overal liggen en kon iedereen hem gevonden hebben. Dan is eerlijkheid een dingetje... Als, als, als... Mijn laatste kans was vragen naar een plek waar eventuele gevonden voorwerpen verzameld worden en hopen dat een welgemanierd iemand het ding daar ingeleverd zou hebben. Ik loop naar een knullemans in een geel hesje, die de ingang van onze camping een beetje bestierde en vraag vriendelijk naar de 'Lost & Found'. "Bist du dein Handy verloren?" was zijn blijde antwoord.

Hoop gloorde op in mijn ogen en jawel, mijn telefoon was net vijf minuten tevoren gevonden en het gele hesje had de vindster naar het restaurant gestuurd om hem daar af te geven. Ik trek een sprintje en tref de betreffende mevrouw aan die net mijn telefoon aan het personeel aldaar wil overhandigen. Mijn eerder opgespaarde karmapunten blijken ik vandaag dus hard nodig te hebben gehad en uiteindelijk werkten ze ook nog! Grappig hoe dat functioneert: Er zit iets tegen, dat drukt op je humeur, je accepteert dat en dan wordt het onverwacht alsnog opgelost. En uiteindelijk ben je blij-er dan je was voordat het probleem zich voordeed. Of ligt dat aan mijn eigen onverbeterlijke positivisme? Ik zat in ieder geval lekker in mijn vel toen ik samen met Edward het terrein voor de tweede keer ging inspecteren. 'Cash in de Tes', telefoon op zak, camera om de nek en 'brommers kiek'n', wat wil je nog meer? En met een lekker zonnetje op ons bolleke beloofde het een stralende dag te worden. We struinden over de 'mile' langs de verschillende merkenstands. BMW viel op met zijn uitvouwbare showroom-truck waar alleen de diverse versies van de nieuwe R18 staan. Persoonlijk niet echt mijn kopje thee, maar er zijn lui die vallen er voor als een baksteen. De meest opvallende R18 was wel de 'Bagger' in vele felle kleuren. Deze liet zich het best omschrijven als een motor gebouwd van verschillende kleuren legosteentjes en dan net te lang op het fornuis gezet. Je moet er maar van houden. Triumph en Enfield waren er met allerlei variaties op hun scrambler en caféracermodellen. En Indian had ook nog wat molochen uit de kast getrokken. Kawasaki had ook een plek met hun zwart/groen geweld. Allemaal best wel leuk, maar ik had het allemaal al een keer gezien. Ook Moto Guzzi had een plek die gevuld werd door een paar customs van Jensen en er stond een V100 Mandello.

Echt leuk waren de customizers, Radical Guzzi met opgevoerde Guzzen waaraan je het afgezien van de





“

**Onze magen begonnen te rammelen.
Tijd voor warme hap, bier en muziek!**



paintjob niet aan af ziet, StarrWars (met choppers met starre frames). Krautmotors en het veld van de 'Rocket Raceclub' waar de meest bizarre zelfgebouwde drag-races en ander snel spul stond. De meest in het oog springende was voor mij de 'NOSferatu' een op lachgas lopende creatie van Radical Guzzi. Maar ook een Ducati dragracer met een in elkaar gevouwen aluminium 'dustbin fairing' trok veel aandacht. Los van al deze speciaal tentoongestelde motoren waren er natuurlijk ook de motoren van de bezoekers zelf. Veelal ook verre van origineel en soms ook erg 'origineel'. Genoeg 'eyecandy' van allerlei allooi dus. Caféracers, choppers, vespa's, minibikes, scramblers, ratbikes en straatracers, alles was er en we kwamen ogen te kort.

Om half twee togen we naar de dragstrip, of eigenlijk 'de achtste mijl'. Drie kwartier later zou daar de 'Beast class' rijden, met voor mij als hoogtepunt de winnaar van vorig jaar; Stefan Bronold op zijn 'Radical Guzzi 86' een 1700cc zelfbouw, straatlegale machine. Een plek op de tribune was vrijwel onmogelijk te verkrijgen en ik moest het doen met een plekje aan de dranghekken. Het kostte me wat ellebogenwerk en boze blikken, maar ik stond op tijd vooraan, net na de start. Het veld was ijzersterk en helaas werd de 'Radical Guzzi' slechts derde. Daarna werd het tijd om even op de camping uit te rusten. Eerst een kopje koffie en toen kwam al snel mijn fles Laphroaigh weer uit de tas. Op een afstandje keken Edward en ik over de camping en buurtten we gezellig met onze Duitse buurtjes. Op een gegeven moment zie ik mensen de handdoeken die te drogen hingen op mijn motor optillen. Ik geef van een afstand een gil en zie de mensen verschrikt opkijken. Het bleek



Peter Hoey, een oude bekende van de MGCN (sorry als ik je naam verkeerd spel), die wilde mijn Guzzi aan een bevriende Duitser showen. ‘The more the merrier, en na een uurtje was de fles single malt dan ook leeg...’ Gelukkig kreeg ik daarvoor in ruil her en der een blik bier in mijn handen gedrukt. De schaduwen werden langer en onze magen begonnen te rammelen. Tijd voor warme hap, bier en muziek!

De avond die volgde was er een uit de boeken en ‘will remain a story untold’. Maar we waren aardig teut en Peter was vooral niet dronken, maar eerder een ‘verwarde oude man’. Van Edward weet ik het niet, maar ikzelf had in ieder geval de grootste moeite mijn tentje weer te vinden. Die zondagochtend begon langzaam, Edward had slecht geslapen vanwege de nachtelijke ‘vraag en antwoord spelletjes’ met diverse racers die op godsonmogelijke tijden tegen de toerentalbegrenzer getrokken werden. Ik heb er niets van gehoord. Bij het oppakken van mijn motor kreeg ik wéér een paniekaanval! “Waar is godverdomme mijn portemonnee?” Ik keerde de tent binnenstebuiten en zocht al mijn zakken af. “Wat hangt er dan aan die dikke ketting aan je broek?” Grinnikte Edward. Ik voelde me even heel erg dement.

Een beetje wollig in onze kop reden we weg. Het weer was zonnig en de weg biljartlakenstrak. De wegen waren breed, glooiend en overzichtelijk en de kilometers rolden moeiteloos onder onze banden door alsof we het wegdek niet eens raakte. Opeens haalde Edward me in, claxonnerde en schiet vlak achter me het terrein van een pompstation op. “Effe naar de plee” Ondertussen tankte ik en kocht een reep en wat water.



Edward liet op zich wachten en na een kwartiertje begon ik me een beetje zorgen te maken en belde hem. Hij zat nog steeds op ‘het gemak’, maar voelde zich, naar later bleek allesbehalve gemakkelijk. Naarmate de Eifel naderde werden de glooiingen steiler en de bochten krapper. De vermoeidheid sloeg ook toe en ik betrapte me er een paar keer op dat ik de bocht maar net haalde. Het bereikte zijn hoogtepunt toen ik een hairpin naar beneden verkeerd inschatte en met een te hoge snelheid instuurde. Resultaat was dat ik wel héél erg schuin door de bocht ging en mijn motor zelfs een stapje opzij zette. Ik geloof heilig dat ik op een stuk band heb gereden dat het asfalt nog nooit aangeraakt heeft. “Blijven opletten Weekers!” Met hernieuwde energie ging ik de volgende bochten te lijf, maar zo scherp heb ik ze die dag niet meer gezien. Gezien de stijgings- en dalingspercentages moest ik veel ‘motorrem’ gebruiken en schakelde ik dus lekker door de versnellingen heen. Op een bepaald moment kon het gas er weer op en miste ik zijn ‘vijf’. Terug naar ‘vier’ en opnieuw... geen ‘vijf’. Weer terug naar ‘vier’, maar nu ook geen ‘vier’. Iets was er serieus loos. We reden een dorpje binnen en op een redelijk geschikt plekje liet ik de motor simpelweg afslaan, schakelen was er al een tijdje niet meer bij. Bij het afstappen kreeg ik alweer visioenen van kostbare reparatie, maar het was allemaal zonder dure geluiden gebeurd, eigenlijk was het helemaal geluidloos gebeurd, dus heel spannend kon het in mijn optiek dan ook niet zijn. En dat bleek het ook niet. De laatste hevel van de versnellingsbak was van de schakelas geschoven. We rolden de motor naar een geschiktere sleutelplek in de schaduw en binnen tien minuten was het euvel verholpen. Edward attendeerde me er op dat er nog een koppeling was die door een steeksleutel beroerd diende te worden. Scherp technisch oog, die man!



De middag vorderde en we voelden ons beiden echt wel moe worden. Gelukkig was het niet heel ver meer naar 'Vetus Tempus' oftewel, het motorhotel/camping van Rob & Mia. Onderweg aten we nog een Schnitzel en toen waanden we ons bijna thuis. Pas nadat we ons tentje opgezet hadden, mochten we echt moe zijn en hadden we een biertje verdient. Naast Edward en ik waren er nog slechts twee andere gasten. Een stelletje Appie en Inge. Op een Harley en een BMW GS. Inge: "Ja, ik volg zo'n gast op facebook, die heeft pas een reis door Polen naar Estland op een ouwe motor gemaakt." Ik: "Oh, dat is leuk, die ken ik, dat ben ik." Het werd een niet te gek lange maar gezellige avond.

Het ontbijt bij Rob & Mia is gewoon erg goed en precies wat we op dat moment nodig hadden. Gewoon met z'n allen aan tafel, broodjes, gekookt ei, koffie en een bakje vruchten yoghurt. Ik had mijn spullen al ingepakt maar de tent nog even laten staan, die was namelijk nog nat van dauw. We hoefden niet heel vroeg weg, want zoveel kilometers stonden er niet op het programma. 'Naar huis', dat was vandaag de opdracht. Ik wisselde mijn



korte broek voor mijn motorjeans en begon mijn motor op te pakken. Toen ik zo goed als klaar was, zocht ik naar de sleutels van de hangsloten van mijn koffers en tankdop (die zitten niet aan mijn contactsleutel, en tanken moest ik ook nog). De paniekaanval bleef uit, maar ik moest hartgrondig vloeken, omdat ik wist dat die sleutels in mijn korte broek zaten. En die zat in mijn koffer, waarvan ik net het hangslot dicht had geklikt. Ik zag Edward grinniken: "Ik begin een patroon te zien..."

- Door: Paul Weekers - 

VAN DE BESTUURSTAFEL

Om jullie als lid wat meer te betrekken bij wat er zoal in het bestuur besproken wordt, is het voornemen om elk kwartaal een stukje te plaatsen met wat highlights uit de vergaderingen. Met hier de eerste daarvan, die we voor het gemak de 'nazomerversie' zullen noemen.

Om direct maar met een mooi nieuwtje te beginnen: de website, die is vernieuwd! Van de grond af opnieuw ontworpen door Wilko van der Vecht van Studiotekst, ook wel bekend als clublid en al jaren in de redactiecommissie mede verantwoordelijk voor ons clubblad 'de Koerier'. Op het eerste gezicht misschien niet een groot verschil met de vorige website, maar structureel nu zo ingericht dat de commissies zelf hun evenementen kunnen toevoegen en beheren. Voorheen ging dat via de redactie en dat ging niet altijd helemaal goed omdat er veel heen-en-weer gemaïld werd over locaties en data. Met name als de dag van het evenement naderde en er op het laatst nog wijzigingen waren, kon dat nog wel eens hectisch worden en voor de leden voor verwarring zorgen. Dat is nu verleden tijd en voor de allerlaatste updates kun je nu vertrouwen op de mgcn.nl website. Neem maar eens een kijkje!

De stand voor op de Motorbeurs 2024 in Utrecht is gereserveerd en we staan op een mooie plek met uitzicht op het horecaplein omringd door onze Italiaanse collega's. We hopen vele van jullie te mogen ontvangen met een kopje koffie op 22 t/m 25 februari! Verder zijn de commissies druk bezig met hun begrotingen voor komend jaar en de jaarplanner van alle evenementen is zo goed als rond. Op sommige momenten in het jaar is het altijd wringen wie er welk weekend mag plannen, want zo in mei is het al snel vol. Het weer is dan vaak al heel uitnodigend om een rit te maken maar wordt er voorzichtig om Moederdag heen gepland want dan hebben veel leden al graag of minder graag andere bezoeken af te leggen. Zo is de jaarplanner elke keer een puzzel.

Leden die een rit willen organiseren, of een andere vorm van evenement, kunnen terecht bij zowel de klassieker commissie als de toercommissie voor raad en daad. Dien je plan in en laat weten wat de kosten zijn want dan kunnen we eventueel bijspringen. Zo kunnen we als club elkaar wellicht nog vaker treffen!

Het bestuur is er voor de leden dus als je suggesties hebt dan horen we graag van je op secretaris@mgcn.nl

*Tot de volgende keer,
Jeroen van Gessel, Secretaris*





Beheerder Archief MGCN

Wij zijn op zoek naar iemand die het leuk vindt, en de ruimte heeft, om het archief van de MGCN op te slaan en te beheren. Het gaat om een aantal meters aan Koeriers en 2 boekenplanken met boeken.

De aanvragen voor het archief lopen via de Klassieker Commissie, het zijn er maar een klein aantal per jaar.

**Voor meer info neem contact op met de
Klassieker Commissie,
klassiekercommissie@mgcn.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**

NOVEMBER

18 Klassieker Winteravond KWA KC

GS Guzzishop **MGCN** Clubactiviteit
KC Klassiekercommissie **TC** Toercommissie

REGIO MIDDEN

Regiomiddagen Regio Midden (Guzzi Café) 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

Regiobijeenkomsten Regio Zuid zijn altijd op de laatste vrijdagavond van de maand in Grandcafé '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

KOPIJ!

Vind jij het ook leuk om 6x per jaar de Koerier in de bus te krijgen? Wij ook!

Maar daar hebben we jou bij nodig. Schrijf je al vaker stukjes voor in de Koerier, dan weet jij hoe het leuk het is om je eigen werk mooi vormgegeven in jouw Koerier terug te zien.

Wil jij ook dat gevoel ervaren?

Schrijf een leuke herinnering op of vertel iets over wat jij met je Moto Guzzi beleefd of doet, dan plaatsen wij het in één van de komende Koeriers.

Bedankt alvast,
de redactie van de Koerier

AANLEVERDATA KOERIER

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
Josè Oort

De Guzzishop

deguzzishop@mgcn.nl
Mariëtte Buijvoets 0493 - 494 448
en 06 - 1515 1700
Mirjam Lam, 0183 - 302926
Henk en Jannie Rijks, 0599 - 332 123
Jolanda Serné, 06 - 422 484 08

Klassiekercommissie

klassiekercommissie@mgcn.nl
Ronald van Beek a.i. (bestuur)
Edwin Brouwer, 0164 - 616 555
George Tempelaar, 06 - 57267803

Mediacommissie en website

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

Toercommissie

detoercommissie@mgcn.nl
Paul Buijvoets (bestuur), 06 - 2543 3724
Pieter van de Graaf, 06 - 5129 5170.
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 vóór 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 nog aanwezig, na te bestellen (niet kosteloos) tot maximaal één 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 Meindertsma	Amstelveen
1942	Ron van de Vall	Hoofddorp
2025	Jan de Boer	Almere
2192	Peter Stroosnijder	Maarsse
5659	Jan Sybren Boersma	Vleuten

LIDMAATSCHAP CADEAU DOEN!

Wil jij iemand het lidmaatschap van de MGCN cadeau doen, neem dan contact op met ledenadministratie@mgcn.nl en vraag naar de mogelijkheden.

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