

DE KOTRIER

#6



BROMMERRIT 2023 / Hank Noord-Brabant

"MORGEN 12:00 UUR BROMMERRIT HANK BIESBOSCH". DAAR WIL IK BIJ ZIJN,
DE BIESBOSCH STAAT AL HEEL LANG OP DE WENSENLIJST.



GIORNATE
MONDIAL #6 GUZZI



EEN ODE AAN DE MOTO GUZZI
HYDRO CONVERT



PRÉPENSIOEN

INHOUD #6

DE DOLOMIETEN

4

Ik zal me even voorstellen: ik ben Floortje, 31 jaar oud, woon in Amersfoort en ben de dochter van Guus (die een Guzzi 1400 rijdt) en al een tijd lid is van de MGCN. Het is maart 2023 en ik ben bij mijn ouders thuis en vertel dat ik zoveel mogelijk leuke dingen in de zomervakantie wil doen.

PRÉPENSIOEN

8

Ergens in 2000 parkeerde ik mijn Guzzi. Het zou een tijd duren, wist ik. In de 17 jaar dat ik met hem gereden had, hadden we samen zo'n 160.000 km gezien. Ja, dat en meer waren en zijn mooie herinneringen.

EEN ODE AAN DE MOTO GUZZI HYDRO CONVERT

10

Er zijn van die motoren die hun tijd ver vooruit zijn. Te ver vooruit. De Moto Guzzi Hydro Convert is er zo een. Geïntroduceerd in 1975, was het de eerste zware toermotorfiets met semi automatische versnellingsbak ter wereld en was voornamelijk bedoeld voor politiediensten.

GR6, WAT HEB IK ME DAAR OP VERHEUGD!

18

In het verleden zijn we een aantal keren een week weg geweest op de klassieke NSU motoren naar een internationaal treffen, maar dit is toch wel van een ander kaliber. Maar nooit heb ik een meerdaagse rit gemaakt met de grote mensen motor, de bijnaam voor de Stelvio.

HET VERNIEUWDE MOTO GUZZI MUSEUM DEEL 1

24

Inderdaad, het Moto Guzzi Museum in Mandello del Lario is een aantal jaren gelden compleet vernieuwd. Met het toen ophanden zijnde 100-jarig jubileum heeft de fabriek c.q. Piaggio gemeend er maar eens werk van te maken. Met een collectie van meer dan 150 productie- en sportmotoren, racemachines en prototypes.

BROMMERRIT 2023 / HANK NOORD-BRABANT

30

Het is zaterdag 30 september, de op de mobiele telefoon ingestelde reminder geeft aan "morgen 12:00 uur brommerrit Hank Biesbosch". Daar wil ik bij zijn, de Biesbosch staat al heel lang op de wensenlijst en heeft op mij een soort mythische aantrekkingskracht.



FLOORTJE



MOTO GUZZI
MUSEUM #1



GR6



VAN DE VOORZITTER

Onbezorgd op reis gaan dat deed je vroeger, tegenwoordig is dat een stuk lastiger door de overvloed aan informatie kan je tot op de vierkante millimeter bepalen waar je uitkomt. Het grote avontuur is er wel van af, buienradar vertelt je wat voor weer je kan verwachten, Googlemaps loodst je al door de straten waar je nog nooit geweest bent, de accommodatie heb je ook al van onder tot boven kunnen bekijken en geld haal je gewoon uit de muur. Hoe anders was dat toen ik in 1987 op pad ging met een pakketje travellercheques in mijn zak, tentje achterop, plastic regenpak in de koffer samen met Mirjam op een V50, dat was echt avontuur. Navigeren deed ik op de kaart en waar je ging overnachten wist je niet, dat was één groot avontuur met soms ellende en vaak veel plezier. Vandaag de dag is het de grote kunst om je niet te laten ontmoedigen door informatiestromen en de daarbij horende zogenaamde zekerheden, vooral Buienradar is een bangmaker van de eerste orde. Mijn motto is gewoon op de motor stappen en wel zien wat het wordt en dan valt het vaak alles mee, zoals bij het Najaarstreffen en de Snertrit waar ons heel slecht weer was beloofd. Motorkleding is tegenwoordig van een zo goede kwaliteit dat het je prima beschermt tegen regen en kou, de mooiste verhalen komen van erbarmelijke ritten en hopeloze accommodaties. Dat is het mooie van motor rijden je maakt alles heel bewust mee, de kou, regen, warmte, dit geeft je het echte gevoel van reizen en dan de dag eindigen met een heerlijke pint voor je tent of aan de bar. Ondanks dat ik deze winter gewoon door rijd, kan ik niet wachten op het voorjaar, op naar nieuwe avonturen.

Hartelijke groet,
Ronald van Beek
Voorzitter MGCN

DE DOLOMIETEN



Goedendag Moto Guzzi-leden!

Ik zal me even voorstellen: ik ben Floor-tje, 31 jaar oud, woon in Amersfoort en ben de dochter van Guus (die een Guzzi 1400 rijdt) en al een tijd lid is van de MGCN. Het is maart 2023 en ik ben bij mijn ouders thuis en vertel dat ik zoveel mogelijk leuke dingen in de zomervakantie wil doen. Naast een zomervakantie met een vriendin lijkt het me daarom ook leuk om op 'avontuur' te gaan.

Ik ga vaker met m'n vader weg op de motor. Zo zijn we bijvoorbeeld zes jaar geleden op motorreis in Amerika geweest op een Harley Davidson (oeeps sorry, geen Moto Guzzi). Dat vond ik geweldig, want ik hou ervan om achter op de motor te zitten en van de ruige natuur te genieten. Dus, zoiets wilde ik nog weleens meemaken. M'n vader was ook enthousiast en een week later kwam hij met het idee om naar de omgeving van de Dolomieten te gaan, georganiseerd door de MGCN. Ik dacht let's go, laten we dat doen!

Na maandenlange voorbereiding was het zover. Spullen mee, nieuwe helm op, onze mascotte (hondje) vast achter op de buddyseat en lekker zo vroeg mogelijk vertrekken. Onze planning: één dag eerder vertrekken, zodat we er eventueel ook twee dagen over konden doen. Maar (zoals ik al had verwacht) deden we er een dag over (immer gerade aus!). In een dag erover doen gaf ons veel adrenaline en mij het 'avontuurlijke' gevoel. Dus in de

avond kwamen we redelijk moe en doorleefd aan bij het eerste hotel en konden we direct aanschuiven voor een maaltijd: natuurlijk de Wiener Schnitzel!

De volgende dag hadden we een 'eigen' reisdag. Dus hadden we Salzburg bezocht en vervolgens de 'Sound of Music Trail' bezocht (ja, hét bekende grasveld waar Do-Re-Mi werd gezongen). Dat vond ik echt ge-wel-dig. Vervolgens zijn we weer naar het hotel gegaan, zodat we de andere Moto Guzzi-leden zagen aankomen. Ze stroomden snel binnen en we deden buiten op het terras een drankje met z'n allen. In de avond was de bijeenkomst en gingen we met z'n allen eten. De sfeer zat er meteen goed in en de hoge decibels waren meteen te horen!





“Aangekomen in het hotel in Italië zat iedereen al gezellig bij te praten op het terras, waar een wijntje maar € 2,- kostte!

De eerste dag van de tour reden we achter Kees en Sylvia aan, het was namelijk niet gelukt om de route in de TomTom te laden. Het was een prachtige dag, stralend weer (waar we sowieso enorm veel geluk mee hebben gehad de hele vakantie) en hoge bergen. Die reden we ook meteen in en het uitzicht was fantastisch. Ook al heb ik heel erg hoogtevrees, ik heb er deze reis gelukkig weinig last van gehad. Tijdens het rijden maakten we vaak nog eens een stop voor koffie of een lekkere Apfelstrudel. Zo kwam je ook weer andere rijders tegen en kon je ook weer aanhaken bij anderen. In de avond kwamen we heel hoog in de bergen aan in het volgende hotel. Hier werd de eerste dag ingeleid met lekker eten en natuurlijk een drankje.

Ik zal de reis nu iets meer samenvatten, omdat we natuurlijk zoveel hebben meegemaakt en anders wordt dit veel te lang. Na Oostenrijk reden we eerst naar Slovenië, waar we terecht kwamen in een echt skidorp. Tijdens de reis leerde je de anderen steeds beter kennen, dus dat zorgde voor een echt gezellig gezelschap. Dit zorgde er ook voor dat iedereen op de hoogte was van m'n vader prehistorische TomTom die nog steeds geen route van de reis had. Dus iedereen wilde hiermee graag helpen en besloten we met Maarten in de lobby van het hotel ernaar te kijken. Ondertussen kwamen er steeds meer mensen bij en uiteindelijk zaten we met een hele groep naar de TomTom te kijken. Iedereen was super behulpzaam en ook al was het uiteindelijk niet gelukt, het was zo fijn dat iedereen wilde helpen. Het was trouwens ook een geinig tafereel: al die snoeren/TomToms op tafel, iedereen die zich ermee bemoeide, chaos enz.



Vervolgens door naar Italië! Wat me opviel was dat toch elk land heel anders was zodra je binnenkwam. Zo vond ik Italië er meteen veel ruiger uitzien nadat we Slovenië verlieten. Aangekomen in het hotel in Italië zat iedereen al gezellig bij te praten op het terras, waar een wijntje maar € 2,- kostte! De volgende dag zijn m'n vader en ik naar de stad Triëst gegaan. Heel gek om opeens uit de bergen in een grote stad te zijn, maar wel heel erg mooi. Terug aangekomen bij het hotel konden we weer lekker eten met de club en alle verhalen delen.

Terug naar het eerste en laatste hotel in Oostenrijk. De reis was zo snel voorbij gegaan, maar we hadden ook zoveel meegemaakt. Zo reden we op de laatste dag nog langs de Großglockner en de gletsjer (die er eigenlijk niet meer is). Dit was heel hoog, maar zo mooi! Bij terugkomst in het hotel deden we weer een drankje en gingen we zitten voor het laatste avondmaal. Hier werd nog een presentje en een speech gegeven aan de leiding. De volgende ochtend gingen we de allerlaatste keer met elkaar ontbijten en nam iedereen afscheid van elkaar om door te gaan naar huis (wij natuurlijk weer immer gerade aus).

Ik heb ontzeten genoten van de reis en natuurlijk was het extra leuk en speciaal om dat samen met mijn vader te kunnen doen. Als buitenstaander van de club vond ik het heel erg leuk om mee te mogen én om er even deel van uit te maken. Ik hoop dat er nog mooie



reizen komen en dat dit gezellige gezelschap blijft bestaan: met bestaande en nieuwe leden. Dus neem vooral eens gezellig je zoon of dochter mee :). Moto Guzzi Club Nederland: bedankt voor de mooie reis!

- Door: Floortje - 



PRÉPENSIOEN

Ergens in 2000 parkeerde ik mijn Guzzi. Het zou een tijd duren, wist ik. In de 17 jaar dat ik met hem gereden had, hadden we samen zo'n 160.000 km gezien. Machtige ritten naar Italië, voornamelijk een stuk of zes Amstellario-ralley's, een tocht naar Ierland in de herfst, met maar één regenbui, al duurde die de hele week, enz. enz. Rondjes op het circuit van Zandvoort ook, tijdens de Interguuzzional-treffens waar ik mede-organisator van was. Ja, dat en meer waren en zijn mooie herinneringen.

En toen ging ik eind augustus 2022 met prépensioen. Een van de acties was: het hok, mijn Idroconvert, moet de weg weer op. Een tijdje had ik hem samen met mijn V50 II, de ZU-22-39, die ik natuurlijk nooit weg had moeten doen. Ik kocht de Idro nieuw in 1983 bij Ed Pols (Motortoer) en ging natuurlijk eerst bij Ted en Natasja kijken. Die hadden Motortoer overgenomen na het overlijden van Ed, Netty was al een aantal jaren eerder dan hij gestorven. Maar Guzzi's deden ze niet meer, iets met een ruzie met de importeur. Jammer, ze kenden hun Guzzi's. Nu hebben ze Ducati, ook goed Italiaans, maar voor Guzzi noemden ze Jan Robers, die zou wel bij mij passen. Na een telefoontje bracht ik hem weg. Op de aanhanger, de accu deed het niet meer en de banden vertrouwde ik niet. Een aardig ritje, Heemstede - Boekelo. Ondertussen kocht ik een helm en handschoenen. In een kast in de garage had ik ineens een bijna nieuw motorpak gevonden. Ik wist niet eens meer dat ik die had. En hij paste ook nog!

Jan belde me. Hij had er een nieuwe accu ingezet en een tankje boven gehangen, en wat denk je? Hij liep meteen. Dat verbaasde me niet echt. Altijd droog gestaan en kwaliteit hè. Eind oktober 2022. Ik reed weer.

Toen was de accu leeg. Wat meetwerk -hulp op afstand van Jan- maakte het probleem niet meteen helder. Misschien laadde de dynamo wel, maar misschien ook niet. Met een volle accu, leve de lader, ging ik begin november op weg. Geen licht op, alleen hand uitsteken en duimen (niet echt doen natuurlijk). Ik haalde Boekelo, de accu was vol. Een massaschakelaar monteren om de lekstroom de nek om te draaien. Niet de fraaiste oplossing maar wel vreselijk effectief. Als je hem niet vergeet uit te zetten als je hem een paar dagen parkeert.

Tijdens een ritje half november een afschuwelijk geluid van onderen. Dat ging weer weg. Na een paar dagen weer en ineens, vlak bij mijn bestemming, zakte de achterkant een paar centimeter. Maar stapvoets overbrugde ik de 20 km naar huis. Dat kon de kruiskoppeling wel eens zijn. Weer een aanhanger regelen, weer naar Boekelo. Het was de kruiskoppeling, en een goede tweedehands is voorlopig goed genoeg. Opa heeft toch niet zo veel vrije tijd meer als hij vooraf dacht. In de periode daarna kwamen wel wat zaken aan het licht.

De tank was vanbinnen verroest, die heb ik laten ontroesten en coaten. Tijdens dat proces had ik de oliekoeler van de koppelomvormer, naar Eindhoven

gestuurd om een lekkage te verhelpen. Dat is niet gelukt, dus ze hebben een nieuwe oliekoeler gemaakt. Zo eind februari 2023 was dit allemaal geregeld. Een storing in de claxon maakte ik zelf, maar daarna ging hij ook af als ik mijn mistlicht aandeed.

Begin april dacht ik, wat heb ik Jan al lang niet meer gezien. Daar kon gelukkig wat aan gedaan worden omdat het hok ernstig behoefte bleek te hebben aan een nieuwe diodeplaat. Die kon al die spanning na 23 jaar toch niet zo goed meer hebben. Weet je, de eerste keer dat je van Heemstede naar Boekelo rijdt, denk je: Dat is best een stukje. Maar na een paar keer valt het je op dat je er zó bent. Gek hè? Zo kon op zaterdag 17 juni naar het Voorjaarstreffen, waar ik weer lid werd van de MGCN.

In de maanden daarna ging de motor slechter lopen. Beroerd stationair, inhouden bij gas geven. Knallen en sissen, het was geen feestje. Meestal trok dit weer weg maar het werd steeds erger. Tijd voor een septemberritje naar Boekelo. Daar bleek de ontsteking volledig verkeerd te staan. Het moment van ontsteking kwam niet eens in de buurt. Dat werd verholpen en ook werden dashboardlampjes vervangen die al voor 2000 de geest hadden gegeven of nauwelijks nog licht van betekenis gaven. De mistlicht-claxon werd hersteld en ook vond ik de koplamp weinig licht geven. Afgelopen winter zag ik geen moer. De koplamp kreeg geen 12 Volt, maar niet meer dan 7 Volt. De toch al volle koplamp werd nog wat voller, maar met zo'n 11 Volt op de lamp was het weer goed te doen. Het dimlicht kon die feestvreugde niet meer aan en gaf de geest. Mijn mooie 100/80 Watt lamp werd vervangen door een gewone 60/55 Watt, jammer. Gelukkig heeft mijn mistlicht nog steeds 60 Watt, maar of die 12 Volt krijgt?

Op weg naar huis wederom drama in de buurt van Utrecht. Moeilijk aan de praat te houden in de file. Weer knallen en sissen, maar minder. Maar blijven rijden hè. In oktober bleven er na intensief onderzoek twee mogelijkheden over: de carburateurs of de elektronische Lucas-ontsteking die er 35 jaar geleden op was gezet. Het was de ontsteking. De Lucas ging eraf en de ontstekingstoren ook. Sindsdien rijdt hij als een zonnetje. Moeder de vrouw durft en wil absoluut niet achterop, veel te gevaarlijk. En dat is jammer. Ik wil Jan dit jaar niet meer zien (ligt niet aan jou hoor) en ik denk ook niet dat dat nog hoeft.

- Door: Michèl Keijsper - 

EEN ODE AAN DE MOTO GUZZI HYDRO CONVERT

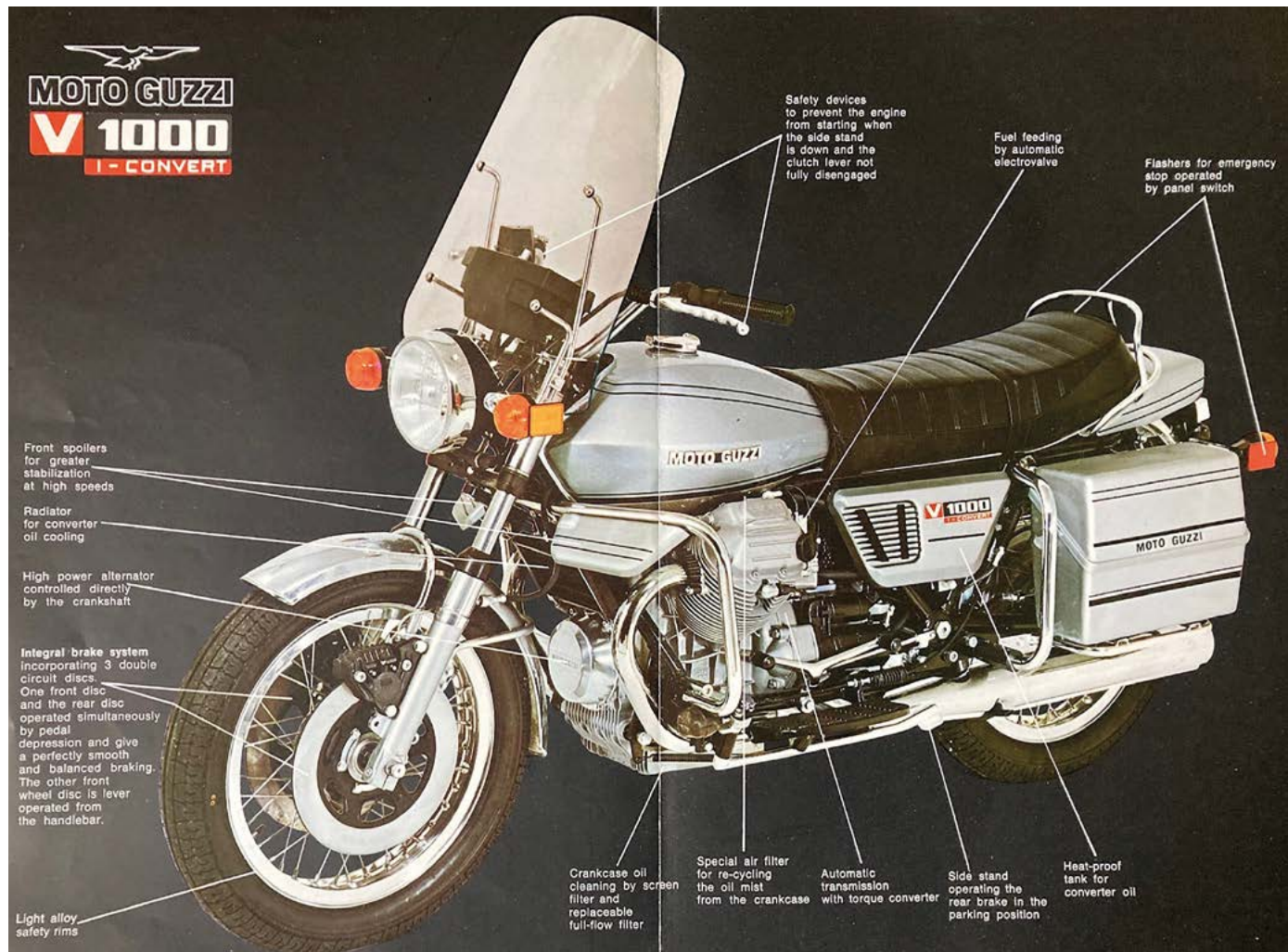


Er zijn van die motoren die hun tijd ver vooruit zijn. Te ver vooruit. De Moto Guzzi Hydro Convert is er zo een. Geïntroduceerd in 1975, was het de eerste zware toermotorfiets met semi automatische versnellingsbak ter wereld en was voornamelijk bedoeld voor politiediensten. De Honda 750 volgde pas een paar jaar later. Ook geen succes. Daarom bracht Guzzi al snel ook de G5 op de markt.

Eigenlijk dezelfde motor, maar dan met een vijf versnellingsbak. Bijzonder is de hydraulische koppelmvormer, die werkt als automatische slippkoppeling. Er zijn weliswaar twee versnellingen aan boord, maar de versnelling moet eigenlijk vóór het weggrijden gekozen worden: de eerste versnelling voor lage snelheden binnen de bebouwde kom, de tweede versnelling voor de hogere snelheden. In de praktijk zet je hem altijd in de twee. Door het enorme koppel is daarbij ook het weggrijden vanaf stilstand geen enkel probleem. Nieuw amper verkocht en tweedehands al gauw weinig meer waard. Dé reden waarom ik deze Tonti frame Guzzi al in 1979 op mijn 18e van mijn vakantiegeld kon betalen. Een T3 California was te duur. Alle voordelen van een mooie moderne Guzzi met alleen de automaat als nadeel?

GAAN WE EVEN TERUG IN DE TIJD

Bij de introductie van de Convert was dit de eerste zware Guzzi met, hou je vast: 1000 (950) cc, integraal gekoppeld remsysteem, drie Brembo schijfremmen, parkeerrem d.m.v. de zijstandaard, benzine en remvloeistof niveau indicatie, alarmlichten, spoilers op de valbeugels voor extra stabiliteit bij hoge snelheden, lichtmetalen Borani velgen met RVS spaken en bronzen nippels, RVS spatborden en zwaar verchromde valbeugels, kofferset, dubbel uitgevoerde rem- en achterlichten, windscherm, treeplanken, Bosch elektra en startmotor en een zitbank waar je U tegen zegt. Een dashboard met een dagteller en teveel (bij daglicht niet zichtbare) lampjes om af te lezen. En last but not least; een automatische versnellingsbak met koppelmvormer. De Convert werd door Moto Guzzi niet voor niets aangeprezen als: "a dream bike that became reality"! Het idee van een dergelijke aandrijving kwam niet van



De wervende advertentie.

Guzzi, maar was al eens door Fiat in een auto toegepast, nl. in de 850 Idromatic of Idroconvert in 1966-'68. Deze werd geadverteerd met de slogan: 'Any man who loves his wife will buy her an Idroconvert.'

DE VERSCHILLEN

T.o.v. een Guzzi met versnellingsbak zijn legio, zoals: uiteraard de koppelmvormer en zijn behuizing, de tweeversnellingsbak en de daarin geschroefde kilometer teller aandrijving, de vijf-plaats koppeling, de olie koeler, de hydrauliek oliepomp in het aangepaste voordeksel en het voorraad tankje voor de hydrauliek olie achter het linker zijdeksel. En daartussen natuurlijk de vele hydrauliek slangen. De cardanklok met de langere overbrenging en de cardanas met zijn fijnere vertanding. De zijstandaard, die middels een hevel en bowdenkabel, de parkeerrem op het achterwiel bediend. Eventjes een G5 ombouwen naar een Convert is er dus niet bij.

HET GEÏNTEGREERDE REMSYSTEEM

Van Guzzi was niet helemaal de eerste in zijn soort. Het Engelse Matchless paste dit idee al toe in de dertiger jaren van de vorige eeuw, zij het mechanisch met bowdenkabels op de voor- en achter remtrommels.

De voet bediende daarbij de voor- en de achterrem. De tweede helft van de voorwielremtrommel werd bediend door je rechterhand. Door de toepassing van drie remschijven deed Guzzi eigenlijk hetzelfde. De voet bedient d.m.v. een remkrachtverdeler de linker voorschijf (70%) en de remschijf in het achterwiel (30%). Met de rechterhand kan dan in geval van nood de tweede voorremschijf worden aangesproken.

VAN JAWA 350 2-TAKT NAAR DE ZWARE GUZZI

Was natuurlijk even wennen. Maar vooruitgang went snel. Mijn, voor weinig gekochte, eerste Convert was voorzien van 'special paint' een moderniteit in die dagen, maar had duidelijk zijn beste tijd gehad. "Goed gebruikt", zeggen we nu, maar slecht onderhouden. Alle waar is naar zijn geld niet waar? En dat had zijn weerslag op zijn betrouwbaarheid. Al tijdens de eerste rit had ik bij een benzine pomp startproblemen door een haperende bendix. Aanduwen was door de automaat geen optie... Zo ervoer ik een overlopende automaat olietank en slecht trekkende motor als gevolg van de slijtage van de aandrijf-as (zeskant) naar de hydraulische olie pomp. Dit werd opgelost door de montage van een stukje van een inbussleutel. Hij had een hoog oliegebruik en zelfs de bibitlaag van de

krukas lagerschaaltjes was zo goed als verdwenen. Dit had bij stationair draaien een tikkend blok, door te lage oliedruk, tot gevolg. Dus deze motor werd daarom al na een jaar ingeruild op een z.g.a.n. T3 California. Slechts een dikke 40 jaar later, ben ik alweer geruime tijd in het bezit van een Convert. Ook deze is 'goed gebruikt' met ca. 350.000 km achter de kiezen MET een zijspan. Maar in tegenstelling tot zijn verre voorganger; technisch goed onderhouden en in hele goede staat.

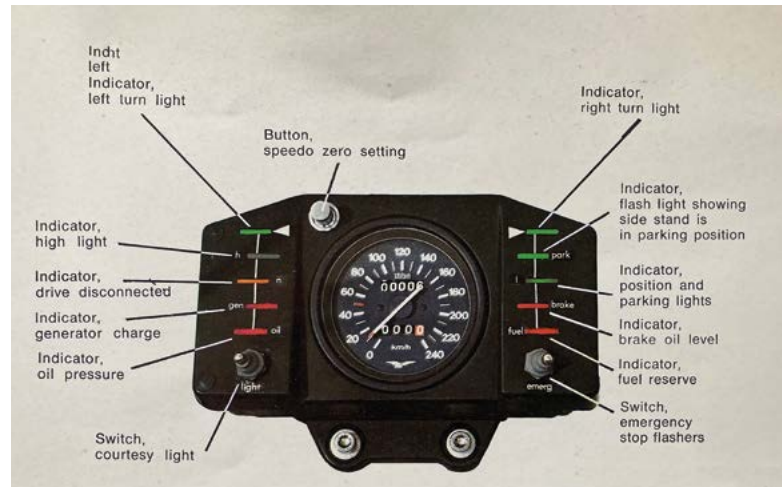
EN HOE RIJDT DAT DAN IN DE PRAKTIJK VAN ALLE DAG?

De Convert is, met alle drukte op de weg en de vele stoplichten en rotondes, een zegen om op te rijden. Niet meer zwaar koppelen en schakelen. Nooit meer per ongeluk in de verkeerde versnelling bij het wegrijden of mis schakelen tijdens het rijden. Gewoon gas geven en hij gaat er rap vandoor. Altijd vanuit de tweede versnelling. Want de één zit er alleen maar op als zogenaamde bergversnelling. Zijn er dan helemaal geen wanklanken? O, zeker. De Convert is gewoon langzaam als er snel moet worden ingehaald vanaf ca. 100 km/h en gebruikt daarnaast ca. 10% meer benzine. En tijdens de rit naar Mandello del Lario, ter viering van het honderdjarig bestaan van het merk, merkte ik wel dat het geen bergkoningin is. Maar wanneer komt dat nou voor in het vlakke Nederland. Met het bedwingen van de Lochemse en Lemeler bergen of de Posbank heb ik in elk geval geen probleem en je mag in Nederland zo'n beetje overal nog maar 60 of 80 km/h.

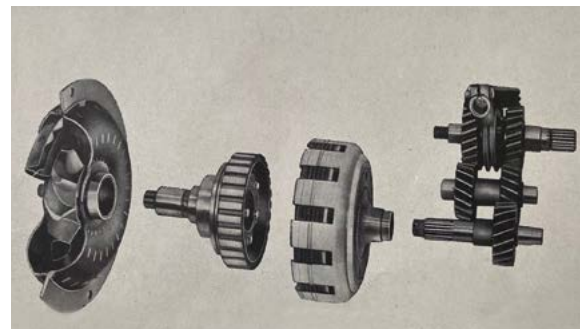
RIJDEN IS KOPEN

Maar nog steeds zijn ze niet duur in de aanschaf. Onbekend maakt onbemind? Aan de kwaliteit van de automaat kan het zeker niet liggen. Dit bestaat eigenlijk alleen maar uit een koppelmvormer van de Duitse (dus degelijk) firma Sachs en worden met miljoenen toegepast in auto's. Alle verhalen over de slechte kwaliteit hiervan zijn indianen verhalen en behoren tot het rijk der fabelen. Er was eigenlijk slechts een echt probleem en dat was de al genoemde aandrijving van de automaat oliepomp. Dit wordt gedaan d.m.v. een zeskant asje vanuit de nokkenas. Deze was te zacht, waardoor na vele kilometers de pomp niet meer werd aangedreven door de slijtage van dit asje. Deze zijn bij de huidige nog bestaande Converts waarschijnlijk al lang vervangen door een harder exemplaar of zoals door mij; door een stukje van een inbussleutel. Verder is het natuurlijk gewoon een praktische, degelijke en onverslijtbare Guzzi.

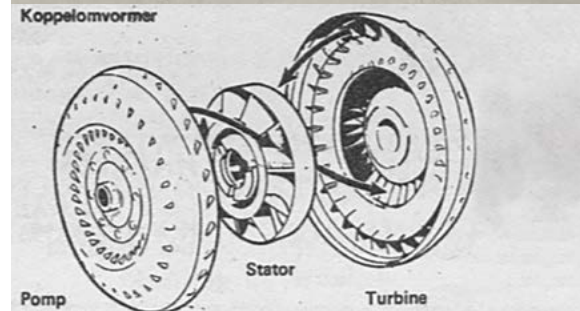
- Door: Henk Wierenga - 



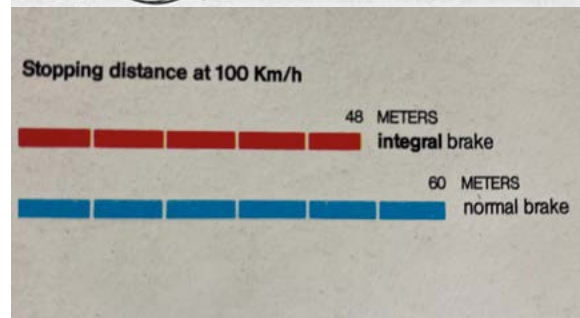
Het zeer uitgebreide dashboard met de vele lampjes, die bij daglicht niet te zien zijn.



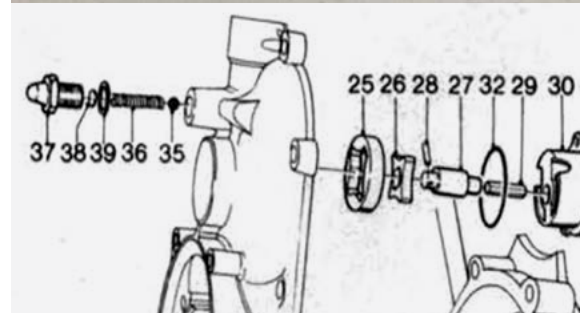
De onverwoestbare koppelmvormer, koppeling en 2 versnellingsbak van de Convert.



De werking van de koppelmvormer in beeld.



Het voordeel van het gekoppelde remsysteem.



De in het voordeksel aangebrachte trochoïde automaat oliepomp, met het aandrijf-asje (nr 29).

Fuel in the blood.
Italy in your heart.

**SPECIAL bikes deserve
SPECIAL protection!**

UP TO
8%
club
discount*

606167M
Motorcycle tarpaulin,
Moto Guzzi with eagle,
in black, indoor

500288010
Motorcycle tarpaulin,
CafeRacer, indoor

500288020
Motorcycle tarpaulin,
made in Italy, indoor

shop now!



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

Brembo

Ducati

Moto Guzzi

Accessories

Dellorto

Aprilia

www.stein-dinse.com

de zadelrob

rob kool, ede

06 50244874
robertkool52@gmail.com



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

Camping Goed Vertoeft

Houdt u van rust na de motor rit, dan is camping
GoedVertoeft 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.campinggoedvertoeft.nl of Mobiel: 06-25108863



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



**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

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



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

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

INTERNATIONAL MOTO GUZZI RALLY

RUMBLE

Levensmeet

GPS
51.961946.4.945223

WWW.MGCN.NL/
TIENHOVEN
GUZZI
RUMBLE@
MGCN.NL

CAMPING DE KOEKOEK
LEKDIJK 47, 4235 VM TIENHOVEN



THE 21 22 23 FINE 24 25

Live Music

BBO

Entree

€25



PREGO!
Versijs
WWW.PREGO-USA.NL

J.R.E. Roberts Motoren

GUZZIER
www.guzzier.nl

GG

PIZZABUS
SYLVANO

Paul
haat
Verhaal

de
koekoek

TSF
That's Entertainment



GR6, WAT HEB IK ME DAAR OP VERHEUGD!

In het verleden zijn we een aantal keren een week weg geweest op de klassieke NSU motoren naar een internationaal treffen, maar dit is toch wel van een ander kaliber. We hebben toen Middelkerke(B), Neckarsulm(D), Billund(Legoland) en andere locaties aangedaan met een groep NSU motorrijders. Maar nooit heb ik een meerdaagse rit gemaakt met de grote mensen motor, de bijnaam voor de Stelvio omdat hij toch wel wat meer cc heeft dan een gemiddelde klassieker. Al vaak in “de Koerier” of Motor73 zitten lezen over reisverslagen en dan bij mijzelf denken: Waarom heb ik dit nog nooit gedaan? Dus... opgegeven voor GR6 (wat kan er mis gaan?).

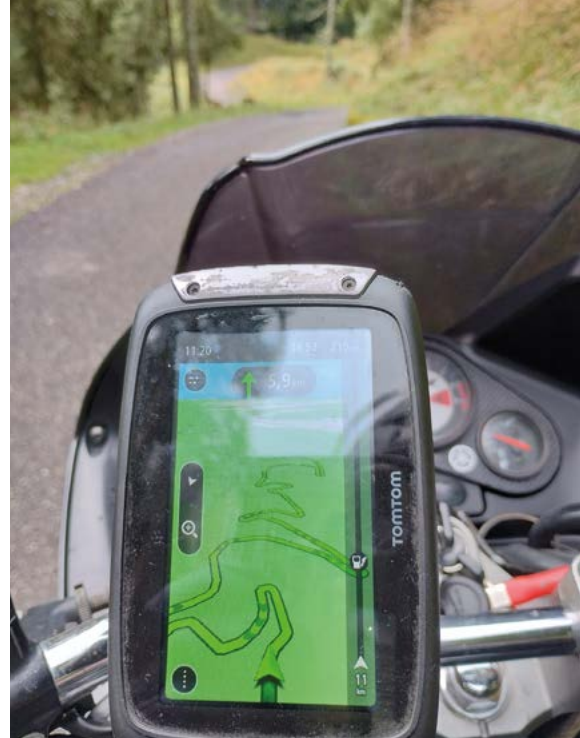
In het voorjaar draaide de teller op 70.000 km, een goede reden om de Guzzi eens helemaal na te kijken. Nieuwe olie, filters, kleppen stellen, remvloeistof, achterband, nieuwe rem blokjes en natuurlijk twee nieuwe “vlambouten”. Ik kan wel zeggen, vertroetelt van top tot teen (wat kan er mis gaan?). Ik had al besloten dat ik twee dagen over de heen en terugreis zou doen, hotelletje besproken heen in Neckarsulm en terug Karlsruhe (wat kan er mis gaan?).

Allereerst mijn complimenten aan de organisatie. De mooie routes, super de luxe hotels, T-shirt, programmaboekje het kan niet op. Diepe buiging. Ik verdenk ze er van dat ze het schitterende weer op duistere wijze hebben geregeld. Op vrijdag vertrokken over de snelweg richting Sittard en mijn eerste stop is Marlies. Marlies is de moeder van een goede vriendin van ons en we zijn daar al 35 jaar welkom. Dus is het levensgevaarlijk om haar huis voorbij te rijden als je in de buurt bent. Als ze daar achter komt... oei oei oei. Lekker Limburgse vlaai gegeten, koffie gedronken en gezellig gekwebeld. Geen slechte eerste stop. Daarna de navigatie op dichtstbijzijnde punt van de route gezet en toeren maar richting Neckarsulm. Moest wel lachen dat Neckarsulm de eerst stop is. Hier staan de voormalig NSU fabrieken en er worden nu Audi's in elkaar geknutseld. Ben ik dus al vele malen in deze stad geweest voor internationale NSU treffens. NSU staat ook voor NeckarSULm. Hotelletje geboekt in Ehrstadt en was van plan daar nog wat te gaan eten. Met de pincode naar binnen, voor de rest niemand te bekennen dus even douchen en fris en monter in de korte broek weer naar buiten. Maar zoals je zo vaak ziet in kleine Duitse dorpjes: Geen café, restaurant of wat dan ook open. Veel vergane glorie op het platte land. Had gelukkig nog twee bolletjes in de topkoffer en in het hotel stond nog een koelkast met koude drankjes... een karig maal. Gelukkig wel een Dunkel biertje.

Ik me wel ingeschreven voor een ontbijt, samen met nog vier andere gasten lekker gegeten en op de Guzzi

gesprongen, mooi weer en ik had er zin in. Route twee inladen in de TomTom en richting Salzburg. Na prachtige binnendoor wegen ook een paar stukjes snelweg. Onderweg al wat deelnemers tegen gekomen die een ander tempo reden (kan sneller of langzamer zijn). Ik ben niet een hele snelle rijder, maar heb nooit zin om af te stappen. Zeg maar een doorrijder. Op een gegeven moment stond ik echt in de file, muurvast. Later bleek dat er een auto met caravan was geschaard en de hele inhoud over de weg had uitgesmeerd. Het was toen 32 °C en ik begon te merken dat mijn Guzzi het niet meer leuk vond. Opeens kwam Jan (wist nog niet dat hij Jan heet) met zijn Cali2 voorbij tokkelen. Ik dacht, als hij er tussen door kan, kan ik het ook. Eindje tussen door gereden maar het werd wel krap en toen er een mogelijkheid was om de snelweg af te draaien gelijk gedaan. Hij vroeg of ik voor wilde rijden omdat zijn navigatie nieuw was en ze nog een beetje aan elkaar moesten wennen. Op een bepaald moment had ik Jan niet meer in de spiegels en na rustig rijden kwam hij de hoek om: Kapotte koppelingskabel. Gelukkig had hij een reserve bij zich en na een half uurtje gezellig sleutelen de laatste vijf km naar het hotel in Untersberg gereden. Vele Guzzi's stonden al opgesteld voor het





hotel, mij gemeld bij Maarten die klaar stond met de welkoms trofeeën. Snel incheck even douchen, mijn kamergenoot is Dirk.

Maar ja, wie is Dirk? Hier en daar maar eens rond gevraagd, maar geen antwoord. Tja, tja Dirk? Heb mij die avond prima vermaakt, met veel mensen gesproken en eigenlijk wat ik wel wist, Guzzi volk is goed volk... Maar de vraag bleef, wie is Dirk? Feit was dat ik naar bedje ging en... nog steeds geen Dirk. Net onder de wol en ja hoor de kamerdeur ging open, wel een grappige/ bijzondere eerste kennismaking. Gelukkig klikte het meteen, en we kwamen er achter dat we een totaal ander levensritme hadden, Dirk een vroege vogel ik 'een doe het 's morgens wel rustig aan' type. Mooie er van was dat we elkaar totaal niet in de weg zaten. Na nog wat te hebben gepraat het licht uit, want morgen begint de echte GR6 (wat kan er mis gaan?).

Na een goed ontbijt met alles er op en er aan richting de kamer om mij in het pak te hijsen en op naar Slovenië. Er zat nog een groepje te discussiëren omdat een navigatie het niet deed... De route was niet mogelijk... Nu had ik in mijn navigatie nog de micro-SD kaart zitten dus deze er in gedaan en opnieuw geladen... maar nog steeds was de route niet mogelijk. Laat ik mijn oude TomTom ook bij mij hebben, voor het geval dat... dus deze uitgeleend. Achteraf bleek dat de TomTom op wandelroute stond en zich een beetje verslikte in de afstand Salzburg - Slovenië. Buiten stond er nog een groepje te sleutelen i.v.m. een lekke benzine leiding. Maar daar stond al zoveel parate kennis omheen, dat moest wel goed komen. Spullen opgebonden en gaan... (wat kan er mis gaan?).

De eerste 50 km gingen waren een mooie impressie van wat zou komen en de eerste pas diende zich aan. Na een klein bedrag aan tol te hebben betaald, het echte werk! Ik gaf gas, en na 300 meter, rood lampje op het dashboard en melding OLIE! (het kon dus toch mis gaan). Gelijk de motor uitgezet en toen ik naar beneden keek, zag ik de olie op de grond druppen. Zo, die is stuk. Gelukkig kon ik hem weer naar de tolhuisje laten rollen en daar veilig geparkeerd. Al snel kwamen andere clubleden langs rijden, maar die trokken ook al de conclusie: die is stuk. Wel fijn dat er dan zoveel mensen stoppen. Ik heb gelijk de ANWB gebeld en... in ¾ uur was de takelwagen aanwezig. Nog samen nagekeken, maar al snel was de conclusie: afslepen. Bij het plaatselijke service station me omgekleed en alles van de motor afgehaald. Het was toen nog 32 °C en een korte broek was wel wenselijk. Gelukkig was de monteur zo vriendelijk om me bij het treinstation af te zetten in Bad Ischl en daar sta je dan.

Goede raad is duur en het reisadvies wat ik daar kreeg was toiletpapier waardig. Buiten het reisadvies om

nog wel een kaartje met de bus naar Salzburg en met de trein tot München kunnen kopen. Achteraf gezien gelukkig niet de gehele geplande reis betaalt, dan had ik niet meer mijn eigen plan kunnen trekken. Volgens de loketbediende, moest ik de bus van 16:30 uur nemen en had ik 10 minuten overstaptijd in München. Het was toen kwart over 1, ik naar buiten gelopen met mijn reisplanning en me verwonderd dat daar de bus met het juiste nummer op het perron stond. Blijkt de bus ieder uur te gaan!!! Uit mijn vroegere reisverleden weet ik, alle afstand die je eerder kan afleggen geeft later vaak winst. In de bus naar Salzburg gehobbeld en contact met het thuisfront. Laten we eerlijk zijn, wat is mobiele telefonie een zege. Via de Whatsapp al even contact gehad en Nicole zou wat gaan uitzoeken... en dan begeeft je telefoon, hij liep helemaal vast en was ook niet te resetten. Achteraf, oververhit: Hoge temperatuur, in de zon zitten, scherm op maximale lichtsterkte en een hard werkende accu. Na veel knoppen indrukken, kon ik hem uit zetten en enige tijd later kon ik hem weer opstarten. Ik kan je vertellen, dit was het enige moment dat ik in de rats zat. In Salzburg had ik 45 minuten overstaptijd en die heb ik gebruikt om te reorganiseren. Ik liep nog met een tas, topkoffer, losse laarzen en een motorjas. Niet helemaal handig dus een rustig plek opgezocht en als een zwerver alles uitgepakt en uitgestald. Daarna zoveel mogelijk volume beperken en mijn helm vol gepropt met kleding, evenals mijn laarzen en alles zo efficiënt mogelijk weer inpakken. Met een topkoffer en tas in de trein gestapt naar München (wat kan er nog mis gaan?). Nou... de trein reed niet tot München, maar moest ook nog een stuk met de S-Bahn afleggen. Maar goed, eindelijk tijd en kijken hoe ik de reis voort zou zetten na München. Met wat bellen met Nicole, de DB app geïnstalleerd en kijken wat slim is. Volgens de beste man in Bad Ischl had ik vanuit München naar Frankfurt, Hamburg, Enschede, Apeldoorn moeten reizen. Aankomst 11:00 uur in de



morgen. Na wat uitzoeken en heen en weer bellen een ticket online gekocht voor de IC trein naar Keulen. Daar heeft Nicole mij opgehaald en met de auto naar huis waar in om 3 uur in mijn bedje lag. Voordat ik verder ga met het reisverslag, moet je nog wat weten. Ik heb twee maanden geleden een TDM-850 gekregen voor overschrijfkosten. De motor had zes jaar onder een zeiltje buiten gestaan en de plantjes groeide letterlijk in de velgen. Ik ben er aan begonnen en hoe meer ik er aan sleutelde hoe meer lol ik er in kreeg, de motor bleek nog in verrassend goede staat. Na een nieuwe accu, olie, filters (olie, lucht, benzine), voorvork keringen, tank ontroesten/coaten, rem revisie, banden enz., enz. stond er weer een hele chique motor. In eerste instantie startte hij niet, maar dat was na veel meten/zoeken oxidatie in de killswitch. Ik had er al 400 km proef mee gereden. Je kan je wel voor stellen dat, toen ik wakker werd en alles nog eens de revue liet passeren, er wel ongelooflijk van baalde. Reis weg waar ik me zo op had verheugd, zinloze vakantie dagen voor de boeg, allemaal geboekte hotels en prachtige routes zonder Edward. De TDM-850 lonkte! Wat was ik blij dat ik niets had achter gelaten bij mijn Guzzi... dat dacht ik. Dus alle spullen herpakt en achter op de TDM gebonden, maar waar was mijn paspoort? Nou in het vakje van de Guzzi. Nu zijn Italië en Slovenië Schengen landen, maar geldige reispapieren zijn verplicht en dat is geen rijbewijs. Dus een verplichte tussenstop, lees omweg, in Bad Ischl. Pakken en alles klaarzetten, was zo gebeurd dus nog lekker even uit eten geweest met



Nicole en de wekker gezet om 5 uur. 5:30 uur zat ik op de motor naar Slovenië met de verplichte omweg. In totaal bijna 1300 km in één dag, het is wel een opgave. Achteraf viel het me mee, met een motor moet je regelmatig tanken en ben bij iedere wegopbreking gaan staan op de steps. Kan je een paar km bij 80 km per uur je kontje even ontlasten... heb geen idee of degene die achter mij reden het ook zo prettig vonden, maar daar zit je op dat moment niet mee. Het eerste deel was ook nog een race tegen de klok, omdat het station waar mijn motor gestald stond om 17:00 uur dicht zou gaan. Half 5 draaide ik de parkeerplaats op en had mijn paspoort terug. De route naar het hotel was in Oostenrijk voor een groot deel binnendoor en werd ik weer getraakteerd op schitterende binnenwegen tot ik de snelweg opdraaide naar Slovenië.

Al met al draaide ik om 19.30 uur de parkeerplaats op van het hotel en met een iets wat stijf loopje, liep ik naar de receptie. Ik wist dat ze om 19.00 uur gingen eten en ik had een lege maag dus opschieten. Eerst de spullen naar de kamer en... geen Dirk, maar ja die was al lekker aan het eten. Bij binnenkomst kreeg ik van een aantal clubleden applaus en snel aangeschoven aan om te gaan eten. Natuurlijk wil iedereen het verhaal horen, dus eten ging lastig. Gelukkig werd er voor mij nog een salade gehaald en ik ben niets tekort gekomen. Later in de hotel lobby nog gezellig nagepraat en Maarten beloofd dat ik een reisverslag zou maken. De volgende ochtend het lekker rustig aangedaan en draaide als laatste Guzzi lid de parkeerplaats af. Een TDM is ook een twee cilinder, alleen staan ze een beetje in de verkeerde opstelling. Hij heeft mijn vakantie gered, het is hem vergeven.

Eigenlijk is dit het deel van mijn reisverslag wat voor mij makkelijkste te typen is. Zoals ik al schreef, ben ik een doorrijder en rij ook het liefst alleen. Niet dat ik



mensenschuw ben, integendeel. Maar als ik aan het motorrijden ben, rij ik het liefst motor zonder gedoe. Dus maak ik tijdens het motorrijden niet zoveel mee. Ik verheug me dan al wel op het eten en gezelligheid van op het terrasje zitten, zoals ik het altijd noem: gezellig kwekken en kwaken. Bij hotel Gortani kregen we te maken met geluidsoverlast op het terras, het was dan ook heel gezellig.

Ik ben op dag drie weer aangehaakt betreft de route. De TDM heeft het voortreffelijk gedaan en ik kan alleen maar zeggen dat ik enorm genoten heb van alle uitzonderlijk mooi wegen. Natuurlijk staat mij het kleine stukje onverhard ook nog bij, goed bij de les blijven en aandacht op de weg. Dan lijkt zo'n klein stukje veel verder dan het is. Of is dat verbeelding? Bijzondere van de kleine geitenpaadjes is, dat als je twee seconden om je heen kijkt de situatie totaal anders is. Aandacht voor het sturen en als je van de omgeving wilt genieten even stoppen. Met de wat lager gelegen gebieden is dat anders, daar heb je meer de aaneengeregen soepele bochten, waarbij je mooi met je motor van oortje naar oortje kan rijden. Het viel mij op dat er veel routes door skigebieden liepen. Dat verklaart wel de vele hoog gelegen mooie stuurweggetjes die ook nog eens lekker rustig waren. Soms waren er hilarische taferelen tijdens het eten. Als je de dag van tevoren je eten moest door geven, maar de volgende dag niet meer wist wat je besteld had. Gelukkig is iedereen wel met gevulde buikjes van tafel af gegaan, niemand is iets tekort gekomen. Ook de drankjes en de betaling gaven wel eens wat strubbelingen, met zoveel gezelligheid drink je toch wat meer dan je denkt. Al met al: overdag genieten en bij aankomst gezelligheid. Hulde!

Betreft het reisverslag, kijk naar de foto's, het wat meer dan mooi. Waarom er een TDM op staat, ik had



het liever anders gezien. Maar zal nog een verhaaltje schrijven over de reparatie, ik hoop dat iemand er wat aan heeft.

Op de terugweg nogmaals over Neckarsulm gereden waar dat weekend het 125-jarig bestaan van NSU werd gevierd. Even rondgeneusd, maar echt iets spannends stond er niet. Op één prototype na, een NSU Prinz 4 met een E-Tron aandrijving. Op de achtergrond zie je de oranje originele Prinz 4 (moet met een Z) Daarna doorgereden naar Karlsruhe waar ik nog even rond heb gewandeld in het drukke uitgaansleven en een onvervalste dikke Schnitzel heb gegeten. De volgende dag het eerste stuk nog binnendoor totdat de wegen weer vlak werden en in Nederland de snelweg ben opgedraaid.

Rest mij nogmaals de organisatie en de Moto Guzzi Club Nederland te bedanken voor de schitterende week. Bedankt! Edward.

- Door: Edward Bekebrede - 

“ Bij binnenkomst kreeg ik van een aantal clubleden applaus en snel aangeschoven aan om te gaan eten. ”



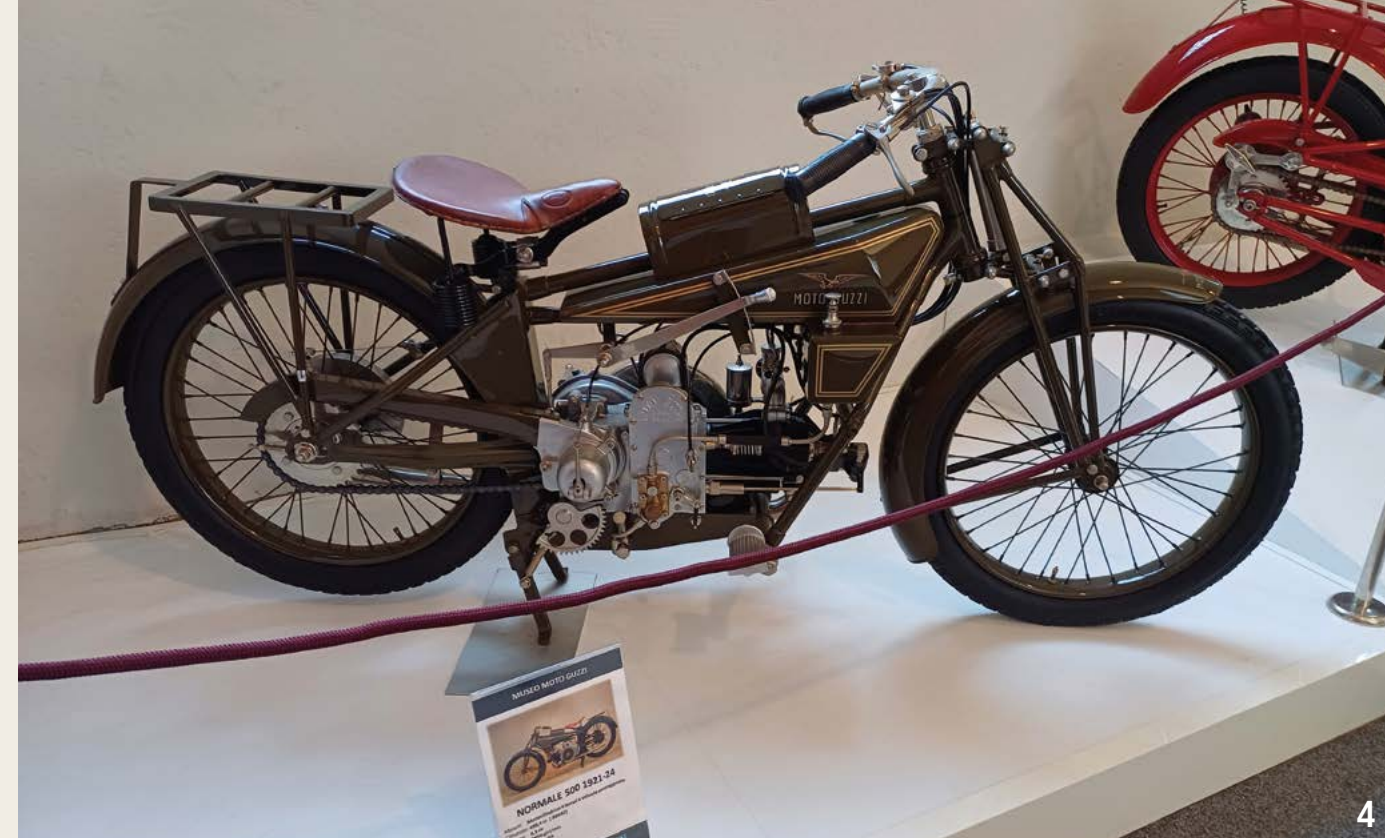
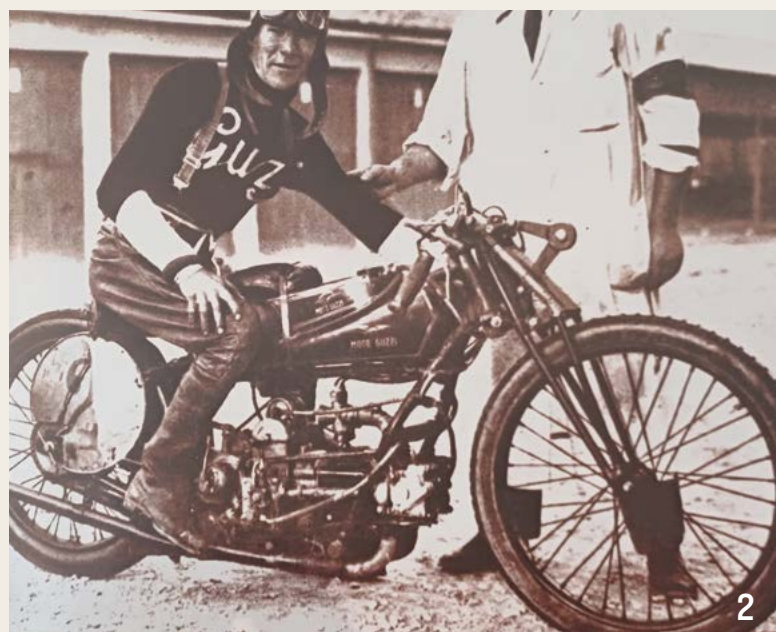
HET VERNIEUWDE MOTO GUZZI MUSEUM

DEEL 1

Inderdaad, het Moto Guzzi Museum in Mandello del Lario is een aantal jaren gelden compleet vernieuwd. Met het toen ophanden zijnde 100-jarig jubileum heeft de fabriek c.q. Piaggio gemeend er maar eens werk van te maken. Met een collectie van meer dan 150 productie- en sportmotoren, racemachines en prototypes echt een schitterend overzicht van alles wat aan de Via Emanuele Vittorio Parodi in de loop van de afgelopen eeuw door de befaamde rode poort naar buiten is gerold.



“Op een maandagmiddag had ik alle tijd voor een uitgebreid museum bezoek.



Nou zal het toch niet zo zijn dat er nu een lezer roept: WAT!? Een Moto Guzzi museum!? Want we mogen aannemen dat iedereen daar toch wel van gehoord heeft en/of geweest is. Zelf ben ik er in het verre verleden ook al eens geweest al weet ik niet meer wanneer. En zeker menigeen die twee jaar geleden met de zeer geslaagde 100 Anniversario Tour van onze club naar Mandello/Lecco is mee geweest, heeft het museum toen bezocht. Zelf was ik toen niet in de gelegenheid maar dat heb ik een jaar later even goed gemaakt. Tijdens een trip op de V85TT en broer Erik op zijn Brevia naar zijn “zomerresidentie” in de buurt van Bologna ben ik op de terugweg via Lecco terug naar huis gereden. Overnacht in een tentje bij Sara (behoeft geen verdere uitleg neem ik aan, het ViaSara camp) op Riva Bella had ik op een rustige maandagmiddag alle

tijd voor een uitgebreid museum bezoek en heel veel foto’s schieten. Misschien niet allemaal van even goede kwaliteit maar ik heb m’n best gedaan. Bescheiden ingang. (foto 1)

Dus leek het me wel een goed idee om iedereen die nu nieuwsgierig is geworden aan de hand van al die foto’s in een paar afleveringen een “rondleiding” te geven door deze mooie Moto Guzzi collectie. Die vast niet compleet zal zijn maar het is evengoed verbazingwekkend hoeveel verschillende modellen en uitvoeringen er in de fabriek in Mandello in die afgelopen 100 jaar tot stand zijn gekomen. Daar kunnen die boxerbouwers uit Berlijn/München nog een puntje aan zuigen. Om maar niet te spreken van de fantastische diversiteit aan motorblokken die er de kraamkamers in Mandello door de heren technici daar ontwikkeld zijn; maar waarvan

het gros weliswaar nooit het productiestadium heeft gehaald.

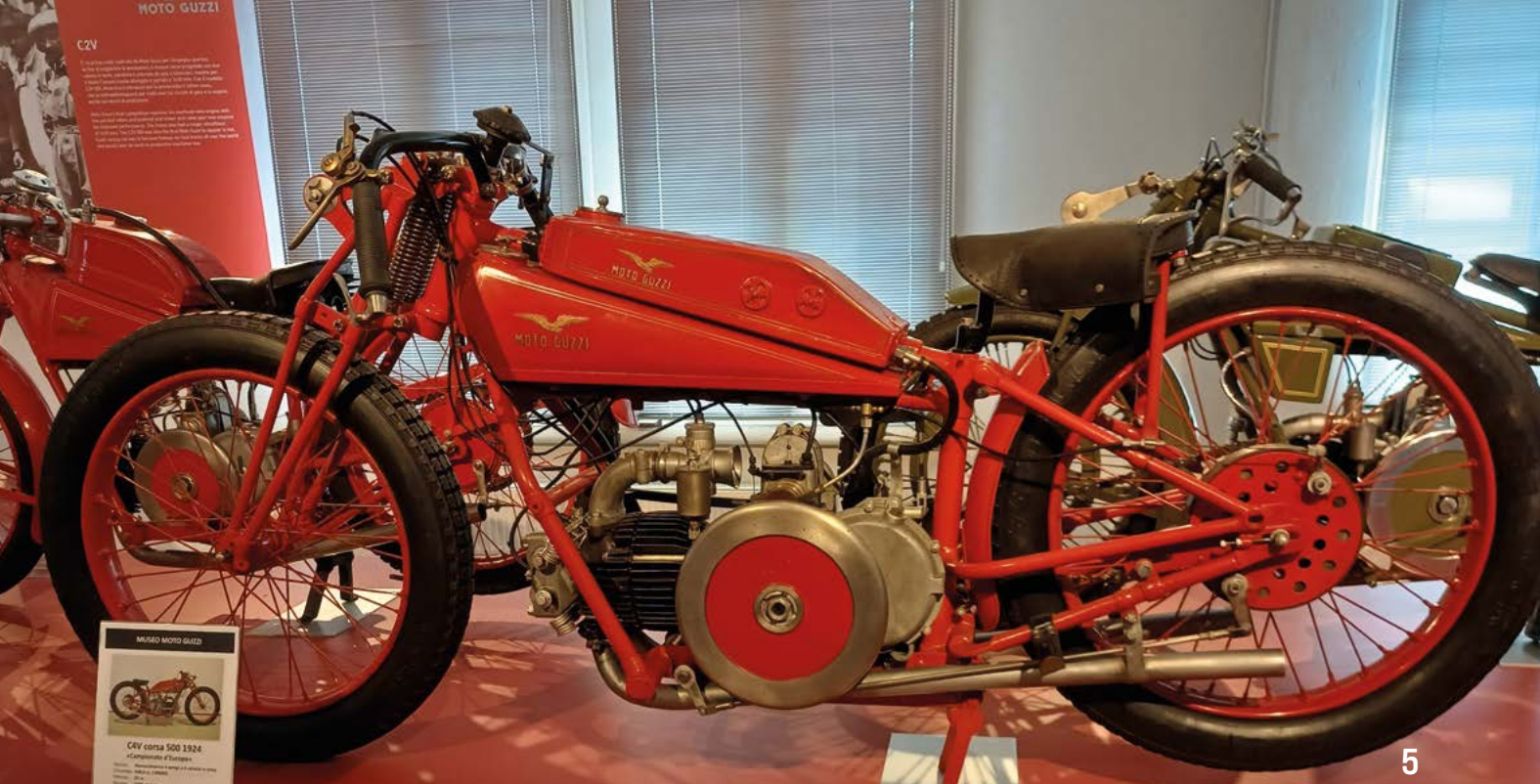
Maar, kleine reminder, eerst maar even waar het allemaal mee begonnen is in 1921; de drie vrienden, elkaar kennend van de Corpo Aeronautico Militare, de Italiaanse luchtmacht in WO 1, Carlo Guzzi, Giorgio Parodi en Giovanni Ravelli beginnen hun eigen motormerk Moto Guzzi. Met geleend geld van Parodi sr. een welgestelde reder. De heren Carlo Guzzi (met pet), Parodi, Ravelli en Parodi sr. (foto 3)

Na wat geëxperimenteer en bouwen van proefmodellen in de werkplaats van de lokale smid werd het merk Moto Guzzi opgericht en kwam in 1921 op de markt met het model Normale 500; toen al met de liggende eencilinder. Jarenlang de identiteit van het merk met de

adelaar. 498 cc kopklepper met 8,5 pk, drie versnellingen en woog slechts 130 kg. Haalde je toch maar mooi ff 80 km/u mee! (Foto 4)

Een plaatje uit de oude doos. De C4V Corsa een heel vroege racer die een mijlpaal betekende voor het merk en zeer succesvol was in de 500cc raceklasse. Leverde coureur Guido Mentasi in 1924 het kampioenschap op. Een juweel van motor met vierkleps kop en bovenliggende nokkenas. We hebben het hier wel over 1924 hè! (Foto 2)

Ondanks te duur voor serie productie zijn er toch 486 van gebouwd voor race-doeleinden. Motorsport is altijd een belangrijk onderdeel geweest bij Moto Guzzi want ook in die jaren was het al: “correre domenica, vendere lunedì” oftewel “race on Sunday, sell on Monday”.



5



6

Nog zo'n C4V Corsa uit 1924. Haalde uit 498 cc wel 22 pk bij 5500 tpm en bracht je met drie versnellingen op de 150 km/u. Een voorrem had-ie niet. Remmen was voor watjes natuurlijk in de racerij. (Foto 5)
De C2V 500. De straatversie van de C4V zullen we maar zeggen. Wel met een voorrem en 17 pk bij 4200 tpm. Drie handbediende versnellingen en goed voor 120 km/u. Gebouwd van 1923 tot 1930. (Foto 6)

De Sport 14 500cc van 1929/ '30. Achterwiel vering kenden we toen nog niet, en dat op de wegen van die tijd..., maar wel een geveerde voorvork. Ook een heuse trommelrem werd er gemonteerd. En wat dacht je van die fantastische koplamp! (Foto 7)

Twee militaire uitvoeringen. Rechts de GT 17 Militare 500 van 1932 tot 1939. Had 13 pk en liep 100 km/u en woog 190 kg. Wel veel meer comfort voor Jan

Soldaat met echte beenkappen! Links de Super Alce Militare van 1946 tot 1957 gebouwd.

Geschikt voor duo-gebruik. Kon je toch mooi je slapie achterop meenemen. Had al wel een afgeschermd vlieg-wiel en een sirene daar naast de carburateur. (Foto 8)

Een prototype uit WO 2, Sidecar 500 "Trialce". Geschikt voor drie personen met in het bakje natuurlijk je sergeant. Mussolini zal wel gedacht hebben: wat mijn Duitse vrienden bij BMW en Zündapp kunnen, moeten wij ook hebben. Ben benieuwd hoe ver en snel je kwam met ± 25 pk... (Foto 9)

Tot zover de periode van het interbellum en de jaren '40/'45. Volgende keer de periode na WO 2.

- Door: Rob Kool - 



8



7

“ Ook een heuse rommelrem werd er gemonteerd. En wat dacht je van die fantastische koplamp!



9

BROMMER- RIT

2023 HANK
NOORD-BRABANT

Het is zaterdag 30 september, de op de mobiele telefoon ingestelde reminder geeft aan “morgen 12:00 uur brommer-rit Hank Biesbosch”. Daar wil ik bij zijn, de Biesbosch staat al heel lang op de wensenlijst en heeft op mij een soort mythische aantrekkingskracht. Het gebied doet me terugdenken aan avontuurlijke jongensverhalen over stropen en nachtelijke achtervolgingen. Een ondoordringbaar gebied van water, eilanden, riet en bomen waar het getij ook nog meespeelt.



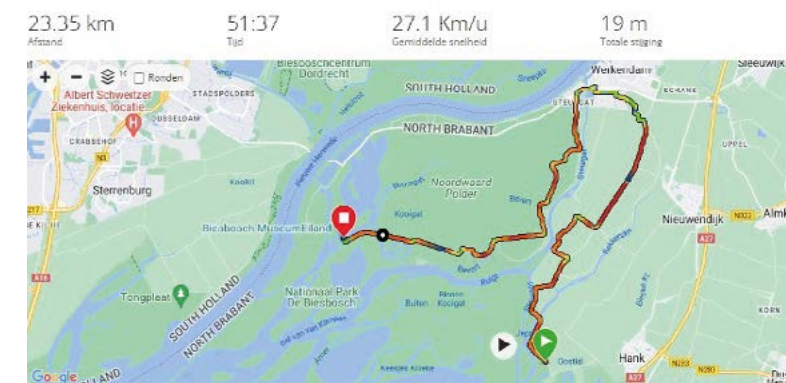
Op zondagmorgen laden we in Leidschendam de twee brommers in de aanhanger, een Guzzi Nibbio en een Benelli T50. Het belooft een prachtige dag te worden, de weerberichten zijn perfect en de zon schijnt al volop als we om 11:00 uur vertrekken. De inschatting is dat we ca. een uur onderweg zijn en dat blijkt goed uit te komen. Via Rotterdam en Dordrecht rijden we richting Breda. Net voorbij het Hollands Diep de A59 op. Dan een stukje A27 en net over de Bergse Maas hebben we afslag Hank te pakken. Het genieten van de Biesbosch kan hier al beginnen, een schilderachtig landschap trekt aan ons voorbij als we langzaam dichterbij de startplaats komen. De start is georganiseerd op de parkeerplaats van restaurant DOCKS, Vissershag 2.

Het is exact 12:10 als we de auto met aanhanger parkeren, we zijn duidelijk op de juiste plek want er staan al enkele oude brommers en kleine motoren te glimmen en klaar om er op uit te trekken. Organisatie is in handen van Hans Bok en Ronald van Beek, dan weten we dat het goed zit. De organisatie heeft geregeld dat we bij restaurant DOCKS koffie kunnen drinken en een punt appeltaart met slagroom kunnen nemen. Tevens een mooie gelegenheid om kennis te maken met andere deelnemers aan de brommer-rit.

Al snel gaan de verhalen over de meegebrachte brommers en motoren en de technische verbeteringen die daaraan zijn uitgevoerd. Een dankbaar onderwerp om te bespreken is de brandstof: “ik gebruik Aspen”, “ohh, ik gebruik gewoon 98” en ik gebruik “V-power”. Niet vergeten de schone benzine te mengen met tweetaktolie, en dat smering niet zo eenduidig is zal later blijken. We zien al snel dat de Dingo’s vandaag het best vertegenwoordigd zijn, 5 stuks. Dan verder in volgorde van cilinderinhoud: Nibbio 50, Benelli T50, Stornello 160, Skyteam 175, Airone 250, en een V50 Nato. Nog voor we van start gaan komt een Guzzi rijder met de opmerking dat een Benelli feitelijk een Guzzi is met een verkeerd motor label, of is het juist andersom en is de Guzzi een Benelli met een verkeerd motor label.

Bij een brommer-rit die van start gaat zie je altijd een blauwe walm opstijgen, dit is ook hier vandaag het geval. Vanaf de parkeerplaats, waar we ons mogen verheugen op voldoende belangstelling, vertrekt de stoet. Hans Bok rijdt voorop met zijn grijze Dingo en Petra daar direct achter, een vertrouwd beeld in de jaren dat ik meedoe aan de brommer-rit. De route is uitgezet op een navigator, in grote lijnen komt het er op neer dat we van Hank via Werkendam naar het Biesbosch MuseumEiland rijden.





Statistiek van de heenreis:

Theo heeft zijn Dingo royaal gesmeerd en produceert een mooie pluim. Deze rooksignalen blijken voorspellingen en het duurt dan ook niet lang of de Dingo stopt ermee. Vette bougie is de conclusie, gezien het feit dat dit niet snel is op te lossen gaat de Dingo op de aanhanger van de bezemwagen. Inmiddels zijn we in Werkendam aangekomen, op het industrieterrein stoppen we kort om de groep weer samen te laten komen en zien we dat enkele lokale motorliefhebbers bezig zijn om het rijden op alleen het achterwiel tot kunst te verheffen.

Vanaf Werkendam gaan we de kievetswaard in. Rustig aan want het is hier prachtig en het weer is fantastisch, de temperatuur loopt op tot 24 graden en dat op 1 oktober. Het is volop genieten op de brommer, toerend over de hooggelegen dijken en bruggen krijgen we een prachtig zicht op uitgestrekte polders, waterpartijen en rietkragen. Kan mij niet aan de indruk onttrekken dat ik af en toe een stroper ontwaar in een roeibootje verscholen achter een rietkraag. Het gaat heerlijk zo over de bochtige wegen, dijkje op en dijkje af. Het wordt voor de Dingo van Hans Prijs te veel, die valt stil en komt net als de Dingo van Theo op de bezemwagen terecht. Aangekomen bij het Biesbosch MuseumEiland is er tijd voor een hapje en een drankje. Daar blijkt dat er veel meer mensen zijn die deze bestemming vandaag als doel hebben gekozen. Er zijn hier voldoende mogelijkheden om een paar uren door te brengen, een bezoek aan het museum of juist een tocht maken met een fluisterboot. Hoe mooi zou het zijn om dit bij het vallen van de avond een boottocht te maken en af te wachten of jongensdromen uitkomen. De Guzzi nozems hebben daar geen tijd voor vandaag, we zijn halverwege en willen de brommers en motoren warm houden. De Dingo van Theo wordt hier aangevuld met schone benzine uit de V50, hierdoor kan Theo de rest van de rit zonder problemen uitrijden.

De weg terug verloopt zonder problemen, Hans heeft de route perfect uitgezet en houdt ervan de gang er een beetje in te houden. Voorzichtig bij kruisingen en bochten maar op de rechte stukken komt de naald van de teller terecht tussen de 45 en 50 km/uur. Terug op de parkeerplaats is er tijd voor een line-up en een foto. Het was een prachtige dag en een perfecte organisatie. Hans geeft aan dat dit de laatste Guzzi brommerrit is geweest die hij organiseert, de volgende brommerrit komt voor rekening van Hans Prijs. We nemen afscheid en bedanken Hans en Petra voor de organisatie en het voorrijden, het was een fantastische Guzzi brommerdag.

“ Het wordt voor de Dingo van Hans Prijs te veel, die valt stil en komt net als de Dingo van Theo op de bezemwagen terecht.





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**



AGENDA

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



**DE REDACTIE
WENST U EEN
MOOI 2024**

AANLEVERDATA KOERIER 2024

Koerier 1 | Deadline 12-01-2024
Koerier 2 | Deadline 12-03-2024
Koerier 3 | Deadline 10-05-2024
Koerier 4 | Deadline 12-07-2024
Koerier 5 | Deadline 13-09-2024
Koerier 6 | Deadline 08-11-2024



CLUB-INFORMATIE

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)
Theo Brinckman, 06 - 40478090
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
Maarten Ogg, 06 - 4224 1891
Rob de Weijze, 06 - 20343250

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"](http://www.mgcn.nl) >"Koerier archief">"Naar het archief"

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