

DE KOERIER

#5



NATIONAAL VETERANEN TREFFEN WOERDEN



VERSLAG BROMMERRIT
2024



MMW 2024 LUXEMBURG



6.200 KM
DOOR DE BALKAN

INHOUD #5

VERSLAG BROMMERRIT 2024

4

De brommerit van 2024 was voor mij een vuurdoop. Ik had voor onze Guzzi club nog nooit een evenement in elkaar gezet, dit was de eerste keer.

EEN ORIGINELE LE MANS -ALS EEN PHOENIX HERREZEN

8

De bouw van een 1000S replica wordt uiteindelijk de wederopbouw van een Le Mans 1.

6.200 KM DOOR DE BALKAN DEEL 2

12

Dit deel van het verhaal gaat over het deel van de reis in bella Italia. In Bari in het zuiden van Italië is een veerboot die ons naar Durrës in Albanië zal brengen. Super vakantiegevoel!

NATIONAAL VETERANEN TREFFEN WOERDEN

18

Het was vroeg dag die zaterdagmorgen. Om kwart voor 5 stond ik naast mijn bed. Ik had zin in de dag. Ik zou met Edwin en Marian de KC Guzzi stand bemannen. Het was voor mij de eerste keer dat ik iets georganiseerd heb voor de KC.

EVEN IETS OVER DE... KOPPELOMVORMER

20

We schrijven 1975. Moto Guzzi komt met een wel heel bijzondere uitvoering op de markt: de V 1000 I(dro)-Convert. Wie kent 'm niet zou je bijna zeggen, maar toch..., want we gaan het even hebben over de converter.

GIORNATE MONDIALI GUZZI

22

Ik word wakker en wil naar mijn motor lopen om mijn toilettas te pakken. Mijn motor stond gisteravond nog met zijn kont tegen het grasveld geparkeerd. Er tégen, niet er óp.

EEN NETTE LAADAANSLUITING VOOR DE V7III

28

Het verhaal begint met het rechthoekige gat dat standaard in het rechter zijpaneel van de V7III zit. Dit is de plaats waar bij de V7III racer het remvloeistof niveau afgelezen wordt.

MMW 2024 LUXEMBURG

30

Het water valt met bakken uit de lucht! Met daar boven op de ene wolkbreuk na de andere wolkbreuk die zich over ons uitstort! Vrijdag 12 juli, ons Motor-MeidenWeekend 2024 is begonnen!

AMBASSADOR

34

Een kennis vertelde mij dat hij een Moto Guzzi Ambassador USA Police uit 1969 bezit. Het wekte mijn belangstelling aangezien dit model geen lange productietijd heeft gehad en dus vrij zeldzaam is.





8

EEN ORIGINELE LE MANS



22

GIORNATE MONDIALI GUZZI



34

AMBASSADOR



VAN DE VOORZITTER

Sleutelen aan motoren is één van mijn hobby's, maar als ik de nieuwsberichten mag geloven wordt dat in de toekomst bittere noodzaak. Er is geen aanwas van nieuwe monteurs en de vraag is ongekend groot. Omdat wachttijden voor een reparatie of onderhoud nog wel eens lang kunnen zijn, kloppen vrienden en bekenden nog wel eens bij mij aan. Ik vind het leuk als ik iemand kan helpen en er een wederdienst tegenover staat. Laatst was dat een hele leuke samenwerking, toen Martijn, de schoonzoon van Mike en Agnes, zich bij mij meldde.

Hij heeft een 1200 Sport met een reeks vage storingen, daar was naast het gewone sleutelwerk ook wat te doen met de boordcomputer en het dashboard. Nu was ik al lang van plan mijzelf daarin te verdiepen omdat ons motorpark uitgebreid is met twee 'moderne' Guzzi's, altijd handig als ik kan stoeien met foutcodes, software en andere ellende.

Martijn heeft de software gedownload en ik heb een snoer besteld, op een mooie zaterdag de boel aangesloten en dan gaat er voor mij een nieuwe wereld open.

Vol enthousiasme hebben wij alle foutcodes verwijderd uit de ecu en het dashboard, maar dan, de teleurstelling dat de rode driehoek en service nog in beeld staat, o ja, daarom had ik dit altijd vooruit geschoven. Maar ja niet opgeven, samen verder puzzelen en Julia, de dochter van Mike en Agnes, er ook maar even bij halen, we zullen maar denken het gaat niet om het resultaat maar om de weg er naar toe. Gezellig gerommeld en weer wat geleerd van twee jonge Guzzi rijders.

Hartelijke groet, Ronald van Beek
Voorzitter MGCN

VERSLAG BROMMERRIT 2024

OVER DIEHARDS GESPROKEN



De brommerit van 2024 was voor mij een vuurdoop. Ik had voor onze Guzzi club nog nooit een evenement in elkaar gezet, dit was de eerste keer. Ik had gekozen voor een rit in de Kempen van Vessem naar Eersel met het rustpunt in Postel België.

Na de rust over Postelse dijk, Nederland weer in om via Reusel en Bladel naar De Spekdonken in Vessem te rijden. Ik dacht aan alles gedacht te hebben, bleek dat ik de verkeerde TomTomhouder op mijn Dingo zat. Deze was van een ouder model TomTom, de juiste zat nog op de motor van echtgenote Leonie. Ik had de rit laten



controleren door Hans Bok. Die had de route gelukkig op zijn smartphone staan. Om voor de juiste houder op en neer naar huis te gaan, zou de boel 1.30 uur vertra- gen. Hans was bereid om voor te rijden.

Nu over diehards gesproken; naarmate de datum van de rit dichterbij kwam, werkte het weer en de voor-

uitzichten niet echt mee. Jan Bakx apte mij hoeveel rijders er mee deden. Mijn reactie was dat als het slecht weer zou zijn ik er waarschijnlijk alleen zou staan. Maar toch waren de enthousiaste Guzzi en andere rij- ders niet bang van wat water. Ik heb groot respect voor mijn neef Marco Prijs en Jan Bakx. Zij zijn naar Vessem met de motor gekomen. Marco uit Maarssen (via het



verhuurbedrijf in Nijmegen) en Jan Zierikzee. Marco had voor de gelegenheid een Monkey 125 cc motorfietsje gehuurd en zou deze met zijn busje ophalen om dan door te rijden naar Vessem. Maar zijn busje was kort tevoren kapotgegaan. Daarom moest hij op zijn motor naar Nijmegen rijden om met de Monkey, zonder navigatie, naar Vessem te rijden. Hij heeft daardoor wel veel van de Kempen gezien, maar helaas de koffie met gebak gemist. Ons erelid Jan Bakx kwam met de motor uit Zierikzee en zijn motormaatje Theo de Zeeuw uit Breskens dat de Guzzi brommers in Vessem kwamen. Jan had mee kunnen rijden. Als echte Diehard motorrijder, kwam hij liever met zijn Suzuki pekelfiets. Kijk, dan ben je een echte motorrijder in hart en nieren. Natuurlijk waren er die dag geen watjes, zij lieten zich niet uit het veld slaan door wat regendruppels. Ik vind het fijn dat we toch nog met 12 rijders waren. Paul

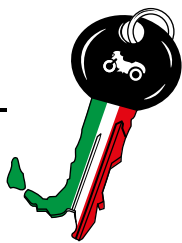
reed niet mee, maar kon het ijsgebakje niet weerstaan. Hij heeft (nog) geen Guzzi brommertje. Hans Bok reed dus voorop en had er goed de vaart in. Net voorbij Vessem brak er een grote regenbui los. Hans stopte en in de regen hebben we de pakken aangedaan. Mijn jas paste niet. Ik merkte dat ik in omvang groter was geworden. Dat wordt dus op de motorbeurs Utrecht kijken naar een groter exemplaar. De brommer van Theo Brinkman begon kuren te krijgen. Eerst dacht hij dat met het vastzetten van een koppeling kabel het probleem opgelost was, maar even later sloeg de brommer steeds af. Tijd voor de bezemwagen. Marco bood Theo aan om met zijn Monkey verder te rijden. Die kans pakte Theo met beide handen aan. Marco op zijn beurt zat liever in de auto met Leonie die hij een tijd niet had gesproken. Konden ze lekker bijkletsen.

Bij de groep zaten ook twee Zundapp rijders. Die hadden de oproep gezien, maar zich niet gerealiseerd dat het voor Italiaanse feitjes was. Ze waren welkom. We zijn niet "te" éénkennig. Net voor vertrek kwam er nog een rijder met een Italiaanse Brommer, geen Guzzi wel erg mooi. Hij heeft het gelezen op facebook, daar had ik een oproep gedaan dat alle Italiaanse brommers welkom waren. Hij vond het erg leuk. Het model of brommer merk ken ik niet, maar misschien is er in de Guzzi familie iemand die het wel weet.

Ik wil afsluiten met de mannen zonder watervrees te bedanken voor het meedoen van deze tocht en de volgende keer beter weer met startpunt Mook.

- Door: Hans Prijs - 

STEIN DINSE



Fuel in the blood.
Italy in your heart.

SEE MORE, RIDE BETTER: Premium Mirrors for your Bike

e.g. motogadget metal mirror
„mo.view blade“, not StVZO-
approved, dimensions: 100 x 60 mm
7001020

e.g. Rizoma mirror „Veloce“
naked left / right, universally usable
403BS206A

e.g. FAR mirror „Viper 1“, right side,
with homologation, universal useable
305507284

Find the perfekt mirror!



Our local partner:

J.R.E. Robers Motoren
053-4281671
jamogu1@kpnmail.nl

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

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

Brembo

Ducati

Moto Guzzi

Accessories

Dellorto

Aprilia

www.stein-dinse.com

🏠 Stein-Dinse GmbH • Waller See 11 • 38179 Schwuelper, Germany

Malvin Köpcke 📞 +49 (0) 531 123300-21

✉️ MKoepcke@stein-dinse.com



EEN ORIGINELE LE MANS 1:

ALS EEN PHOENIX HERREZEN

De bouw van een 1000S replica wordt uiteindelijk de wederopbouw van een Le Mans 1.

HET KROMME TANKLOGO: DE STILLE GETUIGE VAN EEN DRAMA...

Je kent het wel van die dromen die maar geen waarheid kunnen worden. Zo stond de heilige graal van Moto Guzzi: de Le Mans 1, hoog op mijn verlanglijstje, maar kon of wilde ik het geld er niet voor uitgeven. Wel had ik een schuur vol oude Guzzi onderdelen en een frame en kenteken van een SP3 met vele bijbehorende delen. Dit is een hele mooie basis voor de bouw van een 1000S 'lookalike'. Maar als je dan alle nog te maken kosten bij elkaar optelt, schrik je toch ook van het totaal bedrag. Al gauw meer dan een echte 1000S mag kosten. Zo kocht mijn zoon een werkelijk hele mooie voor €7.500. Toen ik met mijn tweede zoon, ook Guzzi rijder, want de appel valt niet ver van de boom, in Noord Holland was om Guzzi spullen te kopen, lag daar ook een Le Mans 1 in onderdelen.

DE LE MANS 1 IN ONDERDELEN

Uiteraard kon ik niet nalaten om te vragen of die te koop was en daarna de oer Hollandse vraag: wat dat moest kosten? Enfin, uiteindelijk gingen we ook met de onderdelen van de Le Mans 1 naar huis. Niet helemaal compleet, maar een hele mooie basis. Dus ik was weer een pracht motor en een hele mooie klus rijker. Want zo heb ik ze het liefst: losse onderdelen om daarvan over de tijd weer een mooie motor te bouwen. De ontbrekende delen konden uiteindelijk na wat zoeken en geduld op het internet bijeen gesprokkeld worden.



Zoals, naast de vele kleine zaken, de duurdere en moeilijker te verkrijgen spullen; het voor- en achterspatbord, de uitlaatbochten met de balanspijp, het zadel en de Koni achter schokdempers. Later blijkt ook het meegeleverde voorwiel niet bij de Le Mans te horen, maar is van een G5 o.i.d. De schijven zitten dan nl. te ver naar buiten, omdat bij een Le Mans de voorvorkpoten 10 mm dichter bij elkaar staan. En dan blijkt ook een Le Mans velg wel erg slecht vindbaar. De G5 velgen lijken identiek, maar zijn het niet, maar worden uiteraard wel als Le Mans velg verkocht... Net als het voorspatbord, die lijkt op die van de kleine V35/V50 modellen, maar past dan dus niet. En dan; last but not least, de grijze aanzuigkelken met stenen vangers op de carburateurs. Nergens te koop. Pas na lang zoeken voor veel te veel



geld, bingo. Maar ja: beter duur koop dan niet te koop. En dan is het wel weer origineel.

De motor was ooit 'total loss' gereden en kwam daarom met een nieuw ongenummerd frame. Zo'n frame was toen nieuw als reserve onderdeel leverbaar. Het frame-nummer moet daar dus nieuw worden ingeslagen. Dit originele frame zit uiteraard in de originele, niet al te beste, lak en besloot ik vanwege de originaliteit zo te gebruiken. Het leuke van dit project was de kwaliteit van de delen. Gewoon mooi origineel spul en daarnaast veel nieuwe delen, waaronder een nieuwe draadboom, remslangen, kuipje in de originele rood/oranje lak, Lafranconi uitlaatdempers etc. Ik besloot dan ook om de motor gewoon op te bouwen en om niet alles mooier





dan nieuw te maken zoals je wel eens ziet op het internet. Ook de Le Mans uitlaatbochten met de geïntegreerde balanspijp werd niet bijgeleverd en is niet meer nieuw leverbaar. Deze is ook tweedehands zeer moeilijk te vinden, want door de ontstane materiaal spanningen gaan ze allemaal kapot. Groot was dan ook mijn verbazing toen ik er een in goede staat te koop zag staan op slechts 20 km van mijn woonplaats. Soms heeft een mens geluk. Het stralen en spuiten van de uitlaatboch-

ten, want die waren natuurlijk wel erg roestig, was een andere dankbare klus. Het spuitwerk heb ik gedaan met VHT-lak. Waarbij VHT staat voor Very High Temperature. Hopelijk van betere kwaliteit als de originele fabrieks lak.

DE GEDEUKTE WITTE TANK

Omdat ik de motor niet zelf had gedemonteerd, was de opbouw natuurlijk een zoektocht naar hoe het allemaal gezeten heeft. Daarbij kwamen gelukkig mijn andere Guzzi's goed van pas. Daarnaast is op het internet natuurlijk alles te vinden. Dus maar gewoon beginnen en als iets onduidelijk is, zoeken naar de juiste weg. Mijn recent aangeschafte motorbrug kwam daarbij weer mooi van pas.

HET BLOK EN DE ELEKTRA WEER GEMONTEERD

Het monteren van de draadboom met zijn vele aansluitingen is echt niet mijn ding, maar hoort er nou eenmaal bij. Het is geen 'rocket science' natuurlijk, dus goed op het schema kijken en rustig draadje voor draadje aansluiten, dan komt ook dat wel weer goed. De vervelende punten zijn hierbij de zekeringenkast, het dashboard en, zeker bij de Le Mans, het linker knoppenspel op het stuur. De losse draden van de draadboom moeten hierbij door de linker stuurhelft geleid worden. Een prutsklus, maar met beleid en doorzetting is ook dit uiteindelijk gelukt. Om over de tijd contactcorrosie te voorkomen heb ik elke stekkerverbinding met vaseline ingespoten. Over knoppenspel op het stuur gesproken: gelukkig waren ook de originele 'lego' bedieningsunits aanwezig en in goede staat. Deze zijn namelijk niet tot zeer moeilijk te vinden. Zelfs de meest professionele gerestaureerde Le Mans 1's zie je daarom vaak met de niet originele bedieningselementen. Een andere vervelende klus is altijd weer het vullen en ontluichten van het gekoppelde hydraulische remsysteem. Lang verhaal kort verteld: Het beste gaat dit uiteindelijk door het vullen van het systeem in omgekeerde volgorde, dus het onder druk inbrengen van de remolie via de rem ontluichtingsnippels op de remklauwen. Hiervoor gebruik ik een grootmodel injectie spuit die je gewoon kunt kopen bij de apotheek. Die verbind ik met een flexibele slang op een remnippel. Vervolgens remolie erin pompen met het remhendel ingeknepen tot de olie er aan de bovenkant in het reservoir uitkomt.

HET WACHTEN IS OP DE WIELEN, UITLAATBOCHTEN EN ACHTER SPATBORD

Het spuitwerk had ik tot het laatst bewaard. Verreweg het meeste werk zat hem daarbij in het uitdeuken en spuiten van de meegeleverde originele tank, die door het ongeluk zowel links als rechts behoorlijk in de deuken zat. Deze was tevens wit, terwijl de zijkappen, het bijgekochte achterspatbord en het kuipje rood waren.



Dus werd besloten om de tank tevens in de zwart rode kleuren te spuiten. Uitbesteden kan natuurlijk ook, maar zou een fortuin hebben gekost. Nieuwe tanks zijn af en toe bij TLM te koop, maar is geen uitdaging en zijn ook niet goedkoop en die moet dan ook nog in kleur worden gespoten. Dus ben ik het avontuur aangegaan. Op internet vele filmpjes gezien van professionals in het uitdeuken en spuiten van motorfietstanks. Daarna zelf aan de slag. Zo goed mogelijk uitdeuken middels een kromme stang met een rubberen kop in de tank. Hierbij wordt de tank op de werkbank opgespannen. Dan merk je hoe dik de wand van de tank is en hoe sterk staal. Maar na veel geduw en getrek en met veel geduld lukte het uiteindelijk, redelijk. Nu kon de tank met niet al te veel en dik plamuur glad gemaakt en gespoten worden. Ook nog weer een lastig klusje vanwege de twee++ kleuren, waarbij ik bang was dat de eerste laklaag eraf getrokken zou worden met het aftrekken van de tape. Dat bleef me gelukkig bespaard. Dan, last but not least: the finishing touch, het aanbrengen van de kleine zwarte bies, net onder het zwarte topvlak. Hiervoor heb ik net als bij het origineel plakbies gebruikt. Dit maakt het helemaal af. Vervolgens de hele tank aflakken met 2K transparante lak en de badges aanbrengen. Nu hebben we wel een Hertog Jan Grand Prestige (of twee) verdiend.

Dan het spannende moment: de eerste start. Het is echter geheel onverwacht, starten en meteen lopen. Dat heb ik weleens anders meegemaakt... Alle elektra blijkt te werken en het blok loopt prachtig rond en is mechanisch mooi stil, maar sputtert wat tegen bij gasgeven.

Daarbij blijkt hij tijdens de eerste rit, onder de 3000 toeren niet mooi op het gas te reageren en slaat soms af wanneer bij een T-splitsing of verkeerslicht moet worden gestopt. Start dan echter altijd wel weer direkt. Dus er kan niet veel mis zijn. Alles nog maar eens controleren, compressie en ontstekingstijdstip? Perfect. Dan de carburateurs nog maar eens controleren en schoonmaken. De sproeiers zijn de standaardbezetting en mooi schoon. Pas als ik de luchtschroeven i.p.v. 1,5 slag, links 2,5 en rechts 3,5 slagen uitdraai, loopt en start de motor perfect. Eindelijk lekker rijden? Nee dus. Wel op de choke, maar niet als deze er af is. Dan begint de motor verschrikkelijk terug te knallen door de open kelken. Steekvlammen van wel 20 cm. Da's niet goed. Te arm mengsel? Kleptiming niet goed? Of de klep speling? Verkeerde bougies? Verkeerde schuiven in de carbs? Check, check, check, etc.,etc. Allemaal perfect. Omdat ik tussendoor sound silencers in de uitlaat had gezet, want te veel geluid is uit!, deze maar weer verwijderd. Geen verbetering. Om moedeloos van te worden. Maar omdat ik de puntjes onsteking statisch had afgesteld, hetgeen ik al 40+ jaar zo doe, deze dan ook nog maar eens met de stroboscoop afstellen, min of meer ook om te zien of de vervroeging wel werkt. En dan, als je er al lang niet meer in gelooft: Eureka!! Dus de reden van alle ellende was toch een iets verkeerd ontstekingstijdstip. Voordeel van al dat zoekwerk: ik weet nu wel héél zeker dat al het andere goed is. Zo: nu eindelijk lekker rijden!

- Door: Henk Wierenga - 

6.200 KM DOOR DE BALKAN

DEEL 2

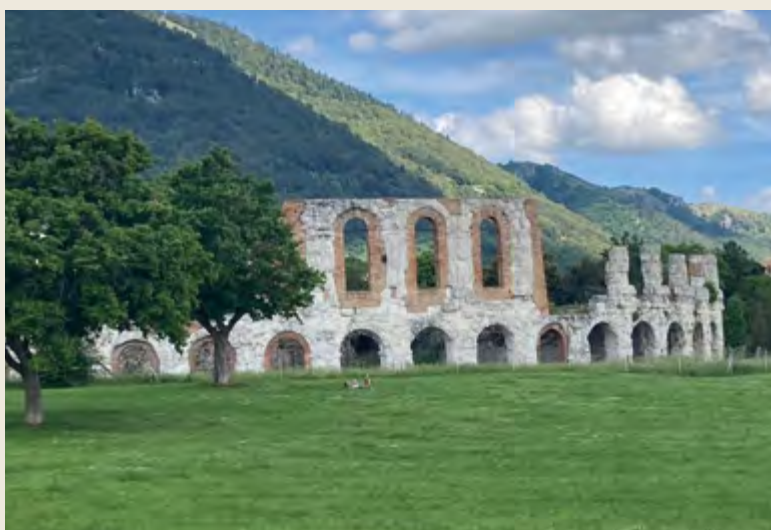
HEENREIS DOOR ITALIË





In het vorige deel hebben we ons kort voorgesteld en uitgelegd waarom we naar Albanië wilden. Wij dat zijn Huug Bruijning, Hans van Reijen en Hans van der Koelen en wij willen motorrijden en avontuur. Dit deel van het verhaal gaat over het deel van de reis in bella Italia. In Bari in het zuiden van Italië is een veerboot die ons naar Durrës in Albanië zal brengen. Super vakantiegevoel! Mijn dank voor een aantal foto's van Huug en Hans.

Onze werkpaarden: Moto Guzzi V85TT: Zoals eerder gezegd... we rijden alle drie op een V85TT. We hebben alle 3 op zwaardere motoren gereden zoals de onvolprezen Guzzi Stelvio, en vroeger dacht iedereen: "Een zware is de ware". Maar een V85 heeft ook haar voordelen, lager gewicht en met rond de 80 PK toch voldoende power. Ik bedoel maar vroegahh 40 jaar geleden ging ik met een BMW R75/6 met slechts 50 PK op reis met vriendin en tentje achterop! De toevoeging TT bij de V85TT staat voor Tutto Terrano, dus voor alle terreinen. Slechte wegen slikt de soepele vering moeiteloos. De schijfremmen zijn van Brembo en daar hoeft je verder niks over te zeggen, die zijn uitstekend en met ABS. Een heerlijk wendbare fiets voor de bergen. Het zadel



is lekker breed en je zit lekker rechtop met het brede stuur in je knuisten. De V85 van Huug is uitgerust met een hoge ruit, een complete kofferset en aangepaste vering van Hyperpro. De V85 van Hans vR. is voorzien van een topkoffer, de zijkoffers heeft hij thuis gelaten en de V85 van mij heeft helemaal geen koffers, ik heb een waterdichte rol-tas achterop die groot genoeg is voor wat ik nodig heb. Travel light. Ik heb gemerkt dat je helemaal niet veel kleding hoeft mee te nemen, je kunt ook onderweg een handwasje doen! Wij hebben de luxe dat we geen tent en dergelijke meenemen, we boeken elke dag een klein hotelletje en er zijn genoeg restaurants. In het zuiden zeker. Alle drie hebben we een tanktas voor de overige spullen.

ITALIË

De voorgaande dagen zijn we via Duitsland en Oostenrijk naar het zuiden gereden. Via de Jaufenpas met sneeuw en slechts 3°C (Brrr) rijden we Italië in, naar ons B&B in Bagolino. De achterband van Hans loopt langzaam leeg, die moeten we in de gaten houden... verder doen onze werkpaarden het goed. De V85 van Huug loopt prima met de nieuwe sensor die een Duitse dealer gemonteerd heeft. We rijden binnendoor. Af en toe een buitje maar te weinig om echt nat te worden. Bagolino is een leuk Middeleeuws dorpje met kronke-



lige nauwe straatjes waar we die avond nog bijna verdwalen na een late maaltijd in een Trattoria waarbij de gastheer ons niet laat vertrekken zonder afzakkertje... en nog een.... en nog een... Precies daarom houden wij zo van Italië: la dolce vita.

DICOMANO

De volgende dag is de vierde dag dat we op reis zijn en we rijden verder naar het zuiden, vandaag naar Dicomano. Een heel afwisselende rit, in de bergen nog de kleinste weggetjes met grind en gaten maar onzinnig mooie vergezichten op schattige dorpjes. We moeten de Po vlakte door. Hier veel leegstaande boerderijen en af en toe een saai dorpje, hier is niet veel te doen behalve hard werken op de uitgestrekte landerijen. Ons doel Dicomano ligt iets ten oosten van Florence. Hier hebben we een appartementje met eigen keuken, badkamer, woonkamer en slaapkamer met drie bedden. De gastvrouw is niet thuis maar het ontbijt staat al klaar in de koelkast, voor alles is gezorgd: brood, beleg en sapje. Die avond lekker gegeten in een Ristorante. De achterband van de V85 van Hans lijkt nog hard, misschien was het een vuiltje in ventiel.

FOLIGNO

De reis gaat verder want over een paar dagen worden we verwacht op de boot in Bari. We rijden via Gubbio, een prachtige stad in midden Italië en ooit het reisdoel van de GR3 in 2013, waar ik toen met mijn V7 700 aan heb deelgenomen. Gubbio, mooie herinneringen. De oude Middeleeuwse huizen, paleizen en kerktorens stralen nog steeds als vroeger in de zinderende middagzon (foto). Onderweg bij een koffiestop wil een kleine peuter op mijn motor zitten, eerst nog wat aarzelend... natuurlijk mag dat... je moet er vroeg mee beginnen! (foto). Foligno is die dag ons doel, ook weer zo'n typisch Italiaans stadje met oude straatjes. Hotel Italia ligt midden in het stadje en de motoren mogen op het terras staan. Die avond is er in de grote zaal van het hotel een obscuur gezelschap, geen idee wat ze doen en we hebben er geen last van. Hans kijkt nog eens naar zijn achterband maar volgens hem is die nog hard.

NORCIA EN EEN KLEIN MALHEUR

De volgende dag ontbijtje en weer inpakken. Het hotel ligt midden in de stad, en bij vertrek door een smal straatje word ik bijna van de sokken gereden door een



aso automobilist, ik knijp in een reactie in de voorrem die direct aangrijpt en mij laat omvallen omdat de motor al half in de bocht hangt. Er staan direct vijf omstanders klaar om mij weer rechtop te helpen. De V85 heeft alleen een krasje op de valbeugel, maar ik heb mijn enkel vervelend gekneusd, waar ik nog een paar dagen last van zal hebben. Niks aan te doen de auto kwam van rechts en toon maar eens aan dattie onverantwoord reed. Andere Hans had niks in de gaten en was al doorgereden. We treffen elkaar weer in Norcia waar hij al aan de koffie zit. Mooie route ernaartoe. Norcia is een pittoresk plaatsje, vooral bekend van een verwoestende aardbeving tien jaar geleden die in deze regio heeft huis gehouden. Zie de foto met de kop van een everzwijn, hier verkoopt men kaas, truffels en lekkere worsten.

INSERNIA

Na de koffiestop en bijpraten in Norcia rijden we samen naar ons volgende adres in Terni. Onderweg een picknick onder de olijfbomen (foto) met de in Norcia gekochte panini's en kaas en worst. Terni is een oude Romeinse stad hoog boven op een ruige rotskam en ligt midden in de Abruzzo, mooi gebied met een



paar nationale parken. Het stadje heeft een kathedraal en Romeinse bezienswaardigheden maar daar hebben wij niet veel oog voor, wij moeten verder. Foto onderweg in het zonnige zuiden met de V85's voor een soort oude gevangenis?



-Carpaccio di carne salada al Bogoss	€ 10,00
-Antipasto della casa	€ 10,00
-Risotto con funghi porcini e cialda al Formaggio (min. 2 persone)	€ 10,00
-Malfatti al burro e salvia e Bogoss	€ 10,00
-Pasta alla Bogossa	€ 10,00
-Zuppa d'orzo	€ 8,00
-Pasta al pomodoro	€ 8,00
-Tagliata di polenta di maiale	€ 15,00
-Salamina e formaggio Bogoss ai ferri con polenta	€ 12,00
-Braciola di maiale affumicata	€ 10,00
-Filetto di trota salmone ai ferri	€ 10,00
-Spezzatino di vitello con funghi porcini e polenta	€ 12,00
-Cervo in salmi con polenta	€ 12,00
-Formaggio Bogoss ai ferri	€ 5,00
-Verdure al buffet	€ 4,00
-Sorbetto al limone	€ 4,00
-Gelato artigianale tuffato al caffè	€ 5,00
-Meringata	€ 5,00
-Fragole con panna montata fresca	€ 5,00
-Panna cotta al caramello	€ 5,00
tortino al cioccolato	€ 5,00
-Chesecake	€ 5,00
-Torta del giorno	€ 5,00
-Coperto	€ 2,50



DE BOOT NAAR ALBANIË

In de haven van Bari vertrekt de avondboot naar Durres in Albanië, de volgende morgen zijn we dan in Albanië. De weg naar Bari is recht en saai en we krijgen ook nog een pak regen op ons dak. Nergens koffie. We beginnen bijna te balen als we door een wegomleiding in een leuk dorpje terecht komen: Volturara en dat is een pareltje. En Yesss, heerlijke koffie, we bestellen Americano en Doppio lungo. Foto met de V85's op pleintje. Hier komen niet veel toeristen, het pure Italië. In de haven aangekomen blijkt inchecken voor de boot erg simpel, en de spanbanden die we meegenomen hebben zijn niet nodig.

Terwijl we wachten totdat we de boot op kunnen blijkt de achterband van Hans toch slap, het probleem zit bij de aanhechting van het ventiel. Hans heeft een spuitbus tegen lekke banden en probeert die erin te spuiten... alleen hij vergeet om eerst de lucht uit de band te

laten... Dat geeft een leuk effect en een hilarisch spuit festijn. SHHHIIITTTT !!! Niet lang daarna mogen we de boot op en installeren we ons in onze hut. Dan nog even het dek op en toekijken hoe vrachtwagens achteruit de boot op moeten, hier nog geen roll-on-roll-off. Ook auto's met caravan moeten dat, en dat valt zichtbaar tegen.

Volgende keer: Albanië en meer.

- Door: Hans van der Koelen - 



Voor de leden...

KORTING BIJ HANS VAN WIJK

**VRIEND
VAN DE
MGCN**

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.



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

de zadelrob

rob kool, ede

06 50244874

robertkool52@gmail.com



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

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

Camping Goed Vertoeef

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



Onderhoud - Service - Reparatie - Revisie
Kleine en Grote Modellen

MW-MOTOREN

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



Online betalen
via uw eigen bank

WERKPLAATS/MAGAZIJN

Ⓜ Ambachtstraat 8d, 7622 AP Borne
Geopend op afspraak

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

NATIONAAL VETERANEN TREFFEN WOERDEN

14 SEP. 2024



Het was vroeg dag die zaterdagmorgen. Om kwart voor 5 stond ik naast mijn bed. Ik had zin in de dag. Ik zou met Edwin en Marian de KC Guzzi stand bemannen. Het was voor mij de eerste keer dat ik iets georganiseerd heb voor de KC. Alle spullen voor de stand had ik de avond ervoor al in mijn aanhanger gelegd, samen met mijn Dingo brommer.

Ik was als eerste om half 7 bij de poort en mocht na 10 minuten het Exercitieterrein oprijden. Het was nog een heel gepuzzel om ons plekje te vinden. Bij navraag bij de organisatie bleek dat we dicht bij de muziek en de wc stonden. Dat kunnen gepensioneerde mannen, zoals ik, wel waarderen. Edwin en zijn meisje kwamen wat later. Hij had er geen rekening mee gehouden dat de Heinenoordtunnel voor reparatie was afgesloten. Gelukkig zij waren ruimschoots op tijd voor het publiek om 9 uur het terrein op mocht. Ik had voor de NVT dag de nodige boodschappen gedaan, zodat er aan koffie en versnaperingen geen gebrek was. Marian had de taak van koffiezetter op zich genomen en had als specialist een lekker bakkie gezet. De eerst bezoekers melden zich voor de stand en er kwam een bloedmooie Guzzi 850 sport bij ons staan. Die was van Mike. Hij is er terecht erg trots op. Hij zag mijn kwijlende gezicht en toen ik vroeg of ik erop mocht voor een foto zei hij gelijk ja. Hij is gelukkig lang gebleven want zo eyecatcher wil je graag bij de stand hebben. Later mocht hij op het podium om het zittend publiek te laten genieten van het motorgeluid van deze schoonheid. Ik had de Dingo bij waar uit onverwacht hoek belangstelling voor was. De Dames van de patatkraam vonden hem heel bijzonder en wilden graag voor de patatkraam met de brommer op de foto. Ook de helm ging bij de baas van de kraam op en zo werd het moment vereeuwigd met een foto. Zo zie je maar, ook met een Dingo kan je de show stelen en het leverde ook nog 2 friet met op. Er stond ook een race Falcone bij de kraam waar op stond compressie !! Daar zijn vele uurtjes met de bezoekers over gedebatteerd. Wat was het geval de compressor moest wijken voor een dynamo die ook de startmotor functie op zich moest nemen. De eigenaar had er geen zin meer in om de motor ambachtelijk te starten. Ook 2 mooi verbouwde Guzzi café racers waren te bewonderen. Sommigen vinden het zonde van de motor, maar als je goed kijkt is het wel een soort kunst en vele uurtjes hebben gezorgd



voor een mooi resultaat.

De weergoden waren ons dit jaar beter gezin dan afgelopen jaar. Dat is altijd goed voor de sfeer. Ik wil afsluiten met iedereen te bedanken die ons met een bezoekje kwam vereren. En de vele bijzondere Guzzi's die bij de stand hebben gestaan om te bewonderen. Dat trekt zeker meer publiek en geeft leuke gespreksstof.

Voor mij was het een geslaagde dag. Dus tot volgend jaar.

- Door: Hans Prijs, KC commissie - 

EVEN IETS OVER DE...

KOPPELOMVORMER

We schrijven 1975. Moto Guzzi komt met een wel heel bijzondere uitvoering op de markt: de V 1000 I(dro)-Convert. Wie kent 'm niet zou je bijna zeggen, maar toch..., want we gaan het even hebben over de converter c.q. de koppelomvormer, een met olie gevulde ronde "trommel", waar deze mee werd uitgerust. Kan best zijn dat er lezers zijn die er wel van gehoord hebben, maar niet goed weten hoe zo'n ding werkt.

Maar eerst even een stukje geschiedenis. Komen we eerst wel even op "het kip en het ei" verhaal als het gaat over het ontstaan van het idee om zo'n motorfiets in de markt te zetten. Moto Guzzi was destijds in handen van Alexandro De Tomaso. Een automan in hart en nieren. En of hij nou dacht: waarom bestaat er geen motor met automatische versnelling? Of de vraag kwam van de Amerikaanse overheden die vroegen om iets dergelijks. Met als doel bedieningsgemak? Allebei de verhalen doen de ronde in de diverse Moto Guzzi boeken. Nu weten we dat de ontwikkelingsafdeling van Moto Guzzi wel wat gewend was als het gaat om afwijkende technieken te ontwikkelen. Denk maar aan al die verschillende motorontwerpen die in het museum staan. Dus op voorstaan van De Tomaso ging men aan het werk. Samen met het Duitse Fichtel & Sachs werd een klein model koppelomvormer ontwikkeld, die van een auto met automatic is veel groter, en een motor/transmissie configuratie werd bedacht. Het blok van de T3 (850) werd vergroot tot 1000 cc, nou ja, 948 cc eigenlijk (afronden is ook een kunst). Dit om het vermogensverlies van een *converter* te compenseren en het bekte in die tijd ook lekker natuurlijk: 1000 cc! Op het aangepaste vliegwiel werd die omvormer gemonteerd met daar achter de conventionele meervoudige plaatkoppeling met daar achter weer een tweeversnellingsbak die via de cardanas... etc. En daarmee kunnen we dus het "fabeltje" ontkrachten, want het is dus geen motorfiets met automatische versnelling maar een semi-automaat met tweeversnellingsbak met hoge en lage gearing. In principe kan in zowel "hoog" als "laag" worden weggereden maar in laag was de acceleratie aanmerkelijk beter.

Nu moest ook het rijwielgedeelte aangepast worden. Het Tonti frame van de T3 California met treeplanken en de hak/teenschakeling werd uitgerust met het grote zadel, ander achterlicht, de lange jiffy van de Cali, twee spoilerijtjes op de valbeugel (Voor betere wegligging op hoge snelheid? Harder dan 150 km/u ging het niet!), het stuur van de gewone T3 en een dashboard met alleen een grote snelheidsmeter. Een toerenteller was overbodig. Ook de kofferset en het windscherm van de T3 Cali werden gemonteerd. Voor de Amerikaanse overheid kwamen nog meer aanpassingen zoals een solozadel en diverse Amerikaanse toeters en bellen. En aangezien je zo'n motorfiets niet in de versnelling kunt zetten, werd een extra remklauw op de achterremschijf gemonteerd, bediend via een kabel die aangespannen werd door jiffystand.

Toen de V1000 in '75 op de markt kwam, werd hij zowaar beloond met de Italiaanse Premio Varrone; een jaarlijkse prijs voor de meest technisch interessante en innovatieve productiemachine die er dat jaar kwam. Jaja, wist je niet hè. En dan waar het eigenlijk om gaat: de koppelomvormer. De naam zegt het al: het koppel van de motor wordt "omgevormd" naar de eindaandrijving. De voorloper van de koppelomvormer is de vloeistofkoppeling zoals gebruikt in ouderwetse automaten. Deze bestaat uit twee basis onderdelen. Aan de ingaande as (vliegwielzijde) zit de impeller. Als deze gaat draaien pompt hij de olie niet alleen rond maar dwingt deze ook naar buiten. Daardoor ontstaat druk en als die groot genoeg is zal ook het schoepenrad aan de uitgaande as, de *turbine*, in dezelfde richting ronddraaien en voor aandrijving zorgen.

De moderne koppelomvormers hebben als extra een stator die tussen *impeller* en *turbine* is gemonteerd. De schoepen van de stator staan zeer vlak en zijn tegenovergesteld gedraaid t.o. van de binnenste schoepen van de impeller en turbine. Was die stator vroeger nog gefixeerd, draait ie tegenwoordig alleen in de richting van de rest van de koppelomvormer. De vloeistof stroomt daardoor minder makkelijk terug van de turbine naar de impeller en daardoor ontstaat een drukverschil. Hierdoor draait de turbine een stuk langzamer dan de impeller waardoor het koppel vergroot wordt.

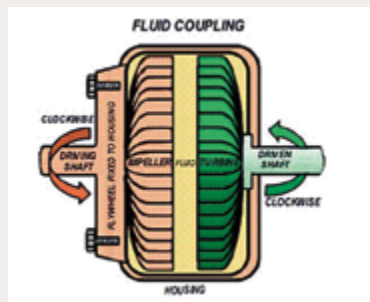
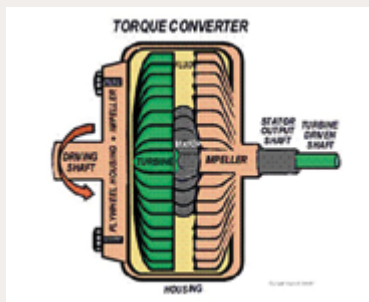


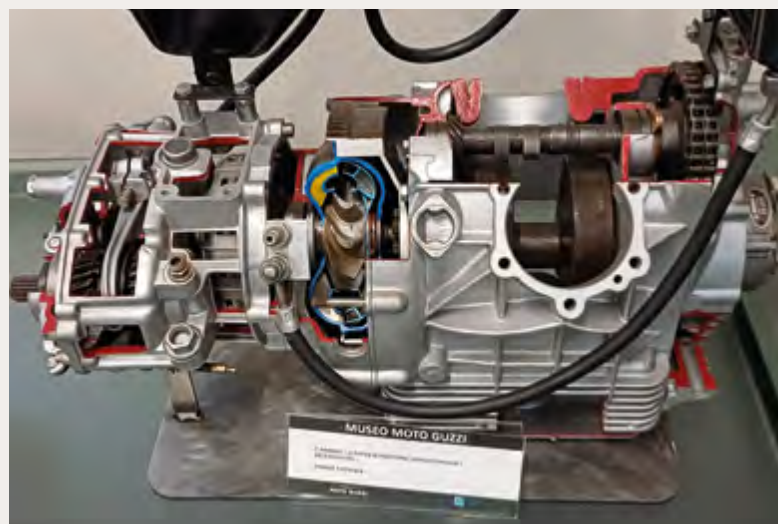
FIG. 2.7. KOELSYSTEEM KOPPELOMVORMER

- | | |
|-------------------------|------------------------------------|
| 1 Vloeistofreservoir | 15 Afdichtring - 3 st. |
| 2 Vuldop/pelstok | 16 Terugvoeringleiding |
| 3 O-ring | 17 Banjobout - 4 st. |
| 4 Bout | 18 Afdichtring - 11 st. |
| 5 Borgring | 19 Dopmoer - 2 st. |
| 6 Rubber bus - 2 st. | 20 Terugvoeringleiding oliekoeler |
| 7 Bout | 21 Toevoeringleiding oliekoeler |
| 8 Borgring | 22 Toevoeringleiding koppelmvormer |
| 9 Waarschuwingsticker | 23 Ontluchtingslang |
| 10 Rubber bus | 24 Bevestigingsstrip |
| 11 Banjobout met filter | 25 Oliekoeler |
| 12 Afdichtring - 2 st. | 26 Bout - 2 st. |
| 13 Pompvoeringleiding | 27 Borgring - 2 st. |
| 14 Banjobout | 28 Rubber bus - 4 st. |

In de werking van de koppelmvormer zijn er drie fases:
Stall: aandrijfas en dus impeller draait rond maar uitgaande as, de turbine, kan niet bewegen. Bijvoorbeeld als je voor het stoplicht staat en de rem vasthoudt om te voorkomen dat de auto/motor "kruipt". De vloeistof blijft wel in beweging maar de druk is te gering en wordt omgezet in warmte. Wat een koppelmvormer sowieso altijd produceert.

Acceleratie: bij rem los en gasgeven maakt de impeller gelijk meer toeren. Het voertuiggewicht zorgt ervoor dat de turbine minder toeren maakt dan de impeller, want het spul moet natuurlijk op snelheid komen. Het koppel wordt hierdoor vergroot; wel twee tot drie keer het koppel van de motor en die komt dan makkelijker van z'n plek met een constant toenemende snelheid. Een heel aparte ervaring op een motorfiets. Typend is dan het constante hoge toerental van de motor t.o.v. een handgeschakelde bak die langzaam in toeren klimt.

Koppelend: in deze fase rijdt het met een constante snelheid en draait de turbine op ongeveer 90% van het impeller toerental. Meer zal dat niet worden, want er is natuurlijk altijd vermogensverlies door een mate van



slip. Moderne koppelmvormers hebben tegenwoordig een lock-up systeem waardoor impeller en turbine worden gekoppeld. Die van de Convert bevat 1,5 tot 1,7 liter ATF-olie.

Zoals al gezegd levert deze vloeistofaandrijving erg veel warmte op door een mate van slip. De vloeistof moet dan ook gekoeld kunnen worden d.m.v. een oliekoeler. Bij de Convert zit deze onder het balhoofd. De oliecirculatie wordt verzorgd door een oliepomp, type trochoïde, die op het uiteinde van de nokkenas zit achter het distributiedeksel. Eigenlijk op de plaats waar anders de toerenteller aandrijving zit. Hij levert een druk van 25-30 psi. Het oliereservoir zit aan de linker zijkant achter het zijdeksel, bevat 0,6 liter en alles is met elkaar verbonden d.m.v. hogedrukslangen.

Een goede koeling is van essentieel belang voor de I-Convert. Menigeen heeft de geest gegeven door slechte koeling of te laag olieniveau.

- Door: Rob Kool -

GIORNATE MONDIALI GUZZI

EEN 11-DAAGSE
ROADTRIP MET
EEN MISSIE. #10



DAG 7 Vrijdag: Ik word wakker en wil naar mijn motor lopen om mijn toilettas te pakken. Mijn motor stond gisterenavond nog met zijn kont tegen het grasveld geparkeerd. Er tégen, niet er óp. Er óp dat zou een doodzonde betekenen. Zoals ik eerder vertelde is ons kampeerveld een voetbalveld en eigenlijk zijn voetbalvelden het heiligste der heilige in Italië. Eigenlijk is er maar één stukje grondgebied heiliger dan een voetbalveld en dat is het Vaticaan. Je begrijpt dus dat er absoluut géén motorfietsen óp het gras geparkeerd mogen worden. Maar als ik naar mijn motor wil lopen, dat is twee stappen verwijderd van mijn tentje, struikel ik al na één stap over een andere motor.

Iemand heeft zijn motor tussen mijn tentje en mijn motor gefrommeld. Ik weet niet wat erger is, dat de eigenaar van die Franse Moto Guzzi mijn humeur verpest heeft, of dat de jiffy van zijn 1100 sport in het gras geprikt staat. Ik probeer achter de motor door naar mijn Guzzi te lopen, maar daar staat nog een motor, en daarnaast nóg één! Allemaal

Fransen! Ik zoek naar Franse scheldwoorden om de aandacht van de eigenaars van deze brutaal lomp geparkeerde vehikels te trekken.

“Merde, Motherfuckin’ putain de mère, bonjour, Arschlöcher, klootzakken!”

Het werkt, er kijken mensen en ik begin aan de 1100 sport te trekken die in de weg staat. En het duurt geen twee seconden of er staat een klein opneukertje in het Frans tegen me te blèren. Hij neemt de motor van me over en kan het gevaarte maar net in balans houden. Eigenlijk wil ik hem een klein duwtje geven zodat ‘ie





**“ Met deze man valt
niet te spotten en de
Fransoos moet oprotten,
met motor en al. ”**

met zijn hele motor omflickert, maar dat zou niet netjes zijn. Er ontbrandt een felle discussie waarbij hij me in geagiteerd Frans iets duidelijk probeert te maken, dat ik niet versta. Ik dien hem van repliek in mijn best ‘állo állo’ geblaas. Maar het mag niet baten. Hij weigert zijn motor te verplaatsten. Ik zucht een keer diep en roep er de scheidsrechter van de voetbalclub himself bij. Met deze man valt niet te spotten en de Fransoos



moet oprotten, met motor en al. Klaarblijkelijk heeft de voetbalvereniging met dit incidentje de absolute heiligheid van het voetbalveld laten varen, want opeens mag iedereen zijn motor naast zijn tentje zetten. De Fransman kijkt me nog eens van een afstandje aan met een blik van “Ik mag mijn motor lekker wel naast mijn tentje zetten, en jij niet...”. Ik steek mijn duim omhoog en denk er het mijne van.



Mijn motor staat goed waar hij staat, stevig op harde grond en vlak bij de uitgang.

Ik begin aan mijn ochtendwandeling en ik denk dat Philip eigenlijk mee had gewild. "Als je me bij kunt houden!" roep ik nog. Ook afgelopen nacht hebben we nogal wat noodweer voor onze kiezen gehad. Als ik door het Lido, loop zie ik de ravage die dat daar teweeg heeft gebracht. Het Lido ligt achter het voetbalveld, een stuk lager met een strand aan het Comomeer. Ik zie gescheurde en bemoderde tenten. Als het spookt boven Lago Como, dan ook meteen goed. De valwinden hebben veel water richting het Lido gestuwd en dat heeft zijn sporen achter gelaten. Ik maak een mooie wandeling en als ik tegen lunchtijd weer bijna bij de camping ben zie ik een man met een six-pack literflessen bier lopen. Het blijkt, hoe kan het ook anders een Duitser te zijn. Ik spreek hem aan en vraag "Hoe dan?" Tja, zegt hij, het is niet de alcohol die verboden is, het

is de alcohol in glas en blik dat verboden is. Na een praatje met hem gemaakt te hebben weet ik wat me te doen staat. "Zo, nu heb ik ook een missie!"

Ik ga weer aan de wandel en ik merk dat het drukker en drukker wordt in Mandello. Ik vind de supermarkt die het 'goud in plastic flessen' zou moeten verkopen en sla mijn slag. "Één euro drie per fles, een literfles... dat moet wel bocht zijn". Ik denk even aan zes jaar geleden toen ik een fraai flesje "Black Crow" whisky kocht voor een kleine zeven euro. Dat was ook al zo'n 'geweldige' aankoop.

Ik whatsapp even met Philip en we treffen elkaar in het dorp bij het plein, tegenover het Carlo Guzzi standbeeld. Hier staan allemaal tentjes met daarin de 'racers van weleer'. Om de beurt worden ze gestart en de menigte juicht als de gas manchetten van de historische motoren tot aan de stuit open gedraaid worden.



“DB-killers, wat zijn dat?”

Ik kijk rond en zie ook dat ‘Otto’ er is. Otto is de ‘Otto-cilindri, oftewel de legendarische 500cc acht cilinder racer uit 1955. Antonio en Pino Todero staan er ook bij. Dat is wel héél véél legende per vierkante meter. Vanaf dat mijn oog op de V8 is gevallen laat het gebrul van alle andere motoren me koud. Ik hoor het slechts op de achtergrond. Ik heb de ‘huil’ van ‘Otto’ vaker gehoord, op YouTube, door de speakertjes van mijn laptop. Maar nu zal ik hem in het echt horen schreeuwen. Ik besluit positie in te nemen en mijn geduld te oefenen. Pino en Antonio nemen de tijd. Bougies schoonmaken, alle acht. Even met mensen kletsen. Voltjes meten en vonkjes tellen. Beetje hier schroeven en draaien, beetje daar. Elkaar een beetje lachend aankijken en de groeiende menigte die zich inmid-

dels verzameld heeft met veel drama nog even laten wachten. Die Italianen begrijpen wel hoe je een showtje opbouwt, een prachtig tafereel dat ik goed kan genieten. De menigte wordt onrustig. De zilveren, wulps gevormde tank wordt weer op de ruggengraat van Otto gelegd en afgetapt met een paar liter pure Castrol ‘R’. Het moment breekt aan en iedereen voelt het. Antonio neemt plaats op het 67 jaar oude suède zadel en rolt de motor onder de tent uit. Er wordt een startrol onder het achterwiel geschoven en de collectieve spanning is voelbaar. Ik huiver er van. De motor springt aan met een geweld dat ik nog nooit gehoord heb. Het lijken wel acht tweetakten die in perfecte synchronie om het hardst gillen. Maar dan gillen met de baard in de keel. Ik weet niet met welke toerentallen er gedraaid wordt, maar het klinkt hilarisch hard, alsof het ieder moment



in stukken kan scheuren. In deze brute kakofonie zit een mechanische schoonheid die ongekend mooi en evenzo breekbaar is. Acht minitrechters zuigen om toerbeurten lucht aan om in piepkleine carburateurs een perfect brandbaar mengsel te maken. Klepjes gaan open en dicht op nokjes die ronddraaien met een snelheid waarvan je je afvraagt hoe dat ooit heel kan blijven. En dan die zuigertjes: acht stuks in cilinders van slechts 62,5 cc. Acht uit de kluiten gewassen brommers zeg maar, die al hun krachten bundelen op één krukas. En aan de achterkant acht pink dikke pijpjes die zich als spaghetti naar achteren kronkelen om daar de rijke lucht van olie en nafta naar buiten te pompen en de menigte te bedwelmen met de hallucinerende reputatie van legende 'Otto'.



Ik ga er goed op, op die lucht, en met een dikke glimlach voeg ik me weer bij Philip. Ook Erwin is inmiddels in Mandello aangekomen en we spreken iets af voor de avond. Op de camping ontmoeten we ook nog 'La Presidentessa de la MGCN' en haar partner. De inmiddels goed opgewarmde plastic literflessen worden geopend en het bocht blijkt nog smakelozer dan de whisky die ik zes jaar geleden kocht. Het avondprogramma is een déjà vu van de avond er voor, maar dan met andere gezichten. De soundtrack van deze avond was geen italo-disko, maar Bon Jovi met een zwaar Italiaans accent... Het kan me allemaal niet schelen, ik heb de schreeuw van Otto gehoord en die zit voorlopig nog wel even in mijn gehoorgang...

- Door: Paul Weekers - 



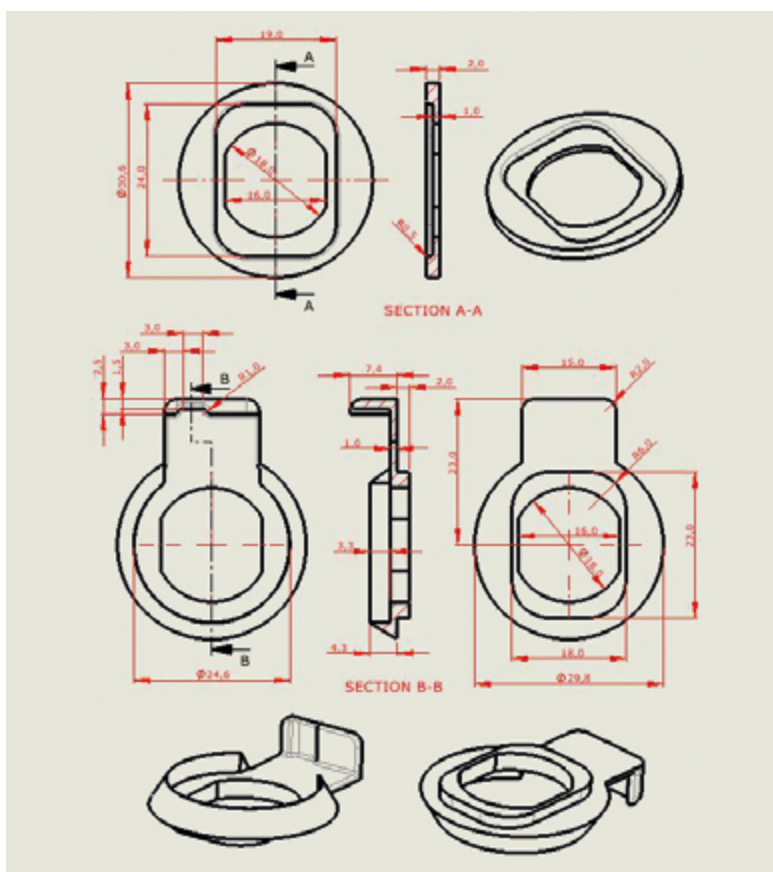
EEN NETTE LAADAANSLUITING

VOOR DE V7III



Het verhaal begint met het rechthoekige gat dat standaard in het rechter zijpaneel van de V7III zit. Dit is de plaats waar bij de V7III racer het remvloeistof niveau afgelezen wordt. Bij mijn V7III special zit daar niets achter. Bij het dicht maken van de overbodige gaten in de zijpanelen was ik vergeten om ook dit gat aan te geven, met als gevolg dat de spuitsier dit open gelaten heeft. Wat ik ook niet netjes vond is het aansluit kabeltje voor de lader, dat achter het linker paneel vandaan bungelt. Bij mijn BMW zit de laad-aansluiting op de versnellingsbak. Het is de kleine ronde 12V aansluiting (de sigaretten plug past niet). Het idee kwam om het overbodige gat om te bouwen naar een laad-aansluiting. Eerst moest het gat opgemeten worden. Ik had het idee dat daar op de SmallBlockDay wel even tijd voor zou zijn. Dat klopte, maar de batterij van de schuifmaat was inmiddels leeg. Weer thuis kon ik de analoge schuifmaat niet vinden. Dan maar gemeten met een rolmaat. Het gat in het zijpaneel is 19x24mm en heeft R5 afgeronde hoeken. Het gat leek voldoende groot om een 12V-chassis deel te monteren. Het teveel aan ruimte dacht ik op te vullen met een 3D-geprint onderdeel. Helaas moest ik vooraf een chassis-deel kopen, omdat BAAS-parts niet voldoende informatie gaf. Het chassisdeel past in een afgeplat, rond gat. Rond 18mm en met de zijden afgeplat naar een breedte van 16mm. Deze 16mm zijn belangrijk wanneer je zeker wil weten dat de plug niet rond gaat draaien en zo de moer losdraait. Een ander nadeel van dit chassisdeel is dat er een puntje van de veer onder het klepje uitsteekt, precies een puntje om je handen of kleding aan open te halen. Het 3D geprinte onderdeel heeft een nokje gekregen dat dit (grotendeels) voorkomt. Bij het monteren bleek de R5 beter R6 of R7 had kunnen zijn maar het paste. Nu nog het chassis elektrisch aansluiten, de laadkabel verwijderen en een verloop van SAE naar 12V maken.

- Door: Peter - 



MMW 2024

LUXEMBURG



Het water valt met bakken uit de lucht! Met daar boven op de ene wolkbreuk na de andere wolkbreuk die zich over ons uitstort! Vrijdag 12 juli, ons MotorMeidenWeekend 2024 is begonnen! De dag waar we naar uitgekeken hadden. José uit Noord Holland, Lucia uit Goeree Overflakkee, Esther uit Zaltbommel en Miriam en Monique uit het Brabantse land kwamen als verzopen katjes bij mij aan in Vught. Tot hun T-shirts en spijkerbroeken nat. Mijn traphal was bezaaid met natte (motor) kleding, laarzen, sjaaltjes, handschoenen, etc. Mij zou dat lot ook wachten.



Bij een warme kop koffie overlegd wat te doen? Hoe we ook de regen probeerden weg te kijken door het raam... daarboven waren de bakken water onuitputtelijk! We besloten te gaan! Yeah... dames met spierballen! Natte goed weer aan en op naar Eindhoven om Joyce op te pikken bij van der Valk. Op de snelweg probeerde ik de meiden achter me wat mee te 'trekken'... 80 KM op de snelweg... ?? Monique bleek op één cilinder te rijden. Dan kun je gassen wat je wilt, maar harder lukt niet! Monique en Miriam terug naar huis! We zagen ze terug de volgende dag bij de borrel in Luxemburg! Maar goed, de grijze, natte vrijdag bleek nog meer uitdagingen voor ons in petto te hebben. De motor van José is net voorbij Eindhoven opgehaald door Rijkswaterstaat en José zelf is met vervangend vervoer die vrijdag weer thuis in NH aangekomen. Weliswaar na veel bellen (met lang in de wacht staan) door José voor hulp. Intussen voetballen wij melig met een steen achter de reling... En dat alles in die hozende regen... Eenmaal zeker van de komst op hulp voor José zijn wij doorgereden naar Eijsden door de vakantiefiles heen, waar er voor 13 dames(!) lunch gereserveerd was... Ons aantal was flink geslonken daar ik ook een bericht had gekregen van Lidy uit Leusden dat zij een stuk later zou vertrekken vanwege het weer. Tegen 20.30 uur verwelkomden wij haar in de knusse Bistro bij het eten. Top Lidy! Toch gekomen! Ingrid kwam uit Hengelo en zou ons ontmoeten in Eijsden. Zij is halverwege teruggekeerd doorweekt en koud geworden én filerijden... Geen pretje in je eentje! Dus heel begrijpelijk maar héél jammer Ingrid! Je, wij, had (den) ons op je deelname verheugd!

In Eijsden wachtte Edith geduldig op ons. Wederom natte kleren uit, natte kleren weer aan. Het zou vanzelf wel weer op lichaamstemperatuur komen. De





lunch was gezellig en lekker. Ondanks de tegenslagen gekozen om binnendoor naar Camping Moulin/High Chapparral in Luxemburg te rijden. Vlak voor aankomst mistte ik Lucia die als laatste reed??? Lucia stond op (gelukkig) een parkeerplaats met een platte band, 5,5 km voor de camping! Anda er naar toe voor geestelijke bijstand, haha. Nou ja, er viel weinig te lachen maar toch, hoe absurd was dit alles op één dag! De meligheid haalde ons ons toch echt in bij momenten. Motor gestald om door Peter, haar man, zondag met de aanhanger opgehaald te worden. Hun geplande dagen om na het weekend nog door Duitsland te toeren viel hiermee in duigen. Maar zeker ook heel teleurstellend dat het samen motorrijden met ons ook voorbij was voor Lucia.

Bij aankomst in de Bistro/Bruine kroeg, receptie,

etc. van de High Chapparral, een heerlijk luidruchtig welkom van Els en Marian uit Zeeland en Terheijden. Guzzi-dames alom aanwezig, haha! Ook zij hebben flink in dubio gestaan; gaan/niet gaan?! Zij hebben er uiteindelijk voor gekozen niet via Eijsden, maar rechtstreeks door te stomen naar de camping. En 'ons' Anda uit Goes sloot de rij en bleek ook al aanwezig.

Na ons geïnstalleerd te hebben in de houten huisjes aan de rivier, (geen tent mee, geen beddengoed mee. Hoe een luxe!) en inmiddels al een poos geen nattigheid uit de hemel, begon het goede leven!! Moe maar vrolijk en luidruchtig een heerlijke warme maaltijd gegeten.

Wakker worden met stralende zon en blauwe lucht, wat een groot cadeau!! Na een flinke 'All day breakfast' op het overdekte terras aan de rivier en veel koffie, in twee groepjes de mooie route van 250 km gereden die door Anda is uitgezet. Met als koffiested Motorherberg Baton Rouge waar wij vorig jaar gebivakkeerd hebben. Hetty, de eigenaresse, wist dat wij in de buurt waren en bood ons koffie en taart aan. Daar waren we toeval-liger wijze weer even compleet... Het rijden was puur genieten voor iedereen (van wat ik weet); mooi weer, prachtige omgeving en goed gezelschap. Ik heb in ieder geval genoten van de Luxemburgse zwerijde weggetjes en wegen!

Anda, Lidy en ik vonden bij thuiskomst tegen 17.30 uur het andere groepje aan een uitgebreide borreltafel voor één van onze huisjes; veel wijn en veel lekkers, haha. Een vrolijke bende! Miriam en Monique hadden zich inmiddels weer bij ons aangesloten... De zusjes hadden het weekend omgegooid naar een nostalgische



tour met de auto door Luxemburg en de Ardennen. De Motormeiden en de High Chapparal in het hoofdprogramma.

Anda en ik vonden het wel heel bijzonder de open sfeer, de diepgaande gesprekken, trieste verhalen, grappige verhalen en o, zo veel humor bij elkaar. Dit weekend heeft toch het speciale tintje wat je met vrouwen onderling hebt, anders dan in een gemengde groep, niets ten nadele van de mannen, die zien wij zeer zeker ook graag... Tot zelfs een pikant verhaaltje werd voorgelezen... Vrouwenpraat en mannenpraat onderling doen niet voor elkaar onder. In ieder geval in dit MotorMeidenWeekend niet. Haha! Ook hebben we een paar mannen op een grote, roze (opblaasbare) Flamingo op de rivierstroom uitbundig toegejuicht met veel gelach. Niet om kieperen in het koude water bleek een kunst.

Zondag met elkaar ontbeten waarop iedereen haar weg ging, met of zonder gezelschap. Om 11.00 uur kwam Peter Lucia ophalen. Fijn Lucia dat je zo positief hebt kunnen schakelen!

We namen 'de lach' mee...

Dank jullie wel!
Het was heerlijk!

PS: Mochten er dames zijn die nu zin krijgen om volgend jaar mee te gaan met MMW 2025 kunnen een mailtje sturen naar:

marjacharles53@gmail.com

In het voorjaar stuur ik een uitnodiging/dataplanner rond.



Het was een leuk vooruitzicht, het Motormeiden weekend. Gelukkig kon ik vrij krijgen van mijn werk! Vrijdagmorgen, op naar Vught, waar we bij Marja zouden verzamelen. Ik vertrok met een paar drupjes regen. Voor alle zekerheid alvast maar het regenpak aangedaan. Dat was duidelijk een goed idee! Al voor Waalwijk kwam het met bakken uit de hemel. Dat had duidelijk invloed op mijn lichtschakelaar, de koplamp fladderde aan en uit. Zeker geen pretje voor de auto's die voor me reden. Maar een slimme meid is op bijna, alles voorbereid. Eenmaal aan de kant een plastic zakje om de schakelaar geprutst. Hetgeen niet meeviel in de stromende regen. Maar het werkte! Na een heerlijk kopje koffie bij Marja zijn we toch maar op pad gegaan. Met de nodige ups en downs onderweg en een heerlijke lunch in Eijsden reden we weer verder richting Luxemburg. Eenmaal in Luxemburg werd het zowaar droog! Met vijf dames reden we nu lekker door. Maar zoals vaker met een groep, raakten we soms wat verder uit elkaar. Ik reed als laatste, juist toen ik weer even lekker gas kon geven voelde ik de achterkant van de V7 schuiven. Aiii, ik was bekend met een lege band rijden, dit voelde niet goed!! Snelheid minderen en gelukkig was daar na 100 meter een mooie parkeerplaats.

Wel een zeer stille... na een tijdje was er een aardige chauffeur die me hielp de V7 met bagage op de bok te krijgen. Tja, een gat waar mijn vingertop in paste. Toen de hulp troepen maar gebeld, duurt altijd nog wel een half uurtje voordat het allemaal ingevoerd is. Intussen kwam Anda me gezelschap houden. Maar niet geklaagd, de plaatselijke sleepwagen was er zeer snel aanwezig. Die aardige meneer heeft me naar de camping gebracht... heel zuur, maar vijf km verder! De volgende dag kreeg ik al vroeg te horen dat mijn band niet meer te repareren was en er ook geen nieuwe band beschikbaar was. Dat ging dagen duren. Heel jammer, geen toertocht met de meisjes en de geplande toer in Duitsland met manlief ná het MMW was ook niet meer mogelijk.

Gelukkig was het verder héél gezellig. Wat hebben we gelachen! Zondag heeft Peter me opgehaald met de aanhanger en was het weekendje voorbij.

Volgend jaar gaan we er weer voor meisjes!

- Door: Lucia Vis - 

AMBASSADOR





Een kennis vertelde mij dat hij een Moto Guzzi Ambassador USA Police uit 1969 bezit. Het wekte mijn belangstelling aangezien dit model geen lange productietijd heeft gehad en dus vrij zeldzaam is. In het geschiedenisboek van Moto Guzzi van Mario Colombo worden enkele regels gewijd aan “speciale modellen” gemaakt voor de Amerikaanse markt met namen als Ambassador, Eldorado en California, Een beetje snuffelwerk op internet levert, gevonden in het Wide Magazine, een mooi verhaal op over een Ambassador uit 1968 van Mr. Booth.



In dit verhaal staat dat voor V.S. de versnellingspook naar links was verplaatst en het grote rempedaal naar rechts. In "Cycle Garden" lezen we het ontstaan van de Ambassador 750. De importeur van Moto Guzzi in de V.S. waren de broers Berliner van Premier Motors. Zij hadden speciale wensen om de motorverkoop voor de Amerikaanse markt te stimuleren. Dat leverde tal van verbeteringen op t.o.v. V700 zoals b.v. cilinderinhoud 757,4 cc, grotere inlaat- en uitlaatkleppen, verhoogd vermogen van 60 pk, een verlengd frame gerealiseerd door ingenieur Tonti c.s. Om ook de politiemotor-markt te veroveren, werden er een Harley windscherm, treeplank en koffers opgezet met mooie bijpassende valbeugels en een jiffy. Ook een stukje achterspatbord werd aangepast, zodat het wielje van de sirene erop paste. En deze eerste heeft ook nog geen witte spatborden of schijfrem. Volgens dit blad zouden in de VS hoge verkoopcijfers van dit model zijn gehaald en werd er "tot een hoge kilometerstand (mijlen) mee gereden". Als gevolg daarvan zouden niet standaardonderdelen gebruikt kunnen zijn. Weer een mooi verhaal treffen we aan in "The Classic Motorcycle" van schrijver Andy Westlake met veel persoonlijke rijervaringen. In Moto Guzzi Gold Portfolio 1949-1973 trof ik nog een rij-test van de Ambassador aan. De testrijder Dave Holman concludeert: "Moto Guzzi has created an impressive touring machine. It may well be the noblest Roman of them all". Een alleraardigst compliment lijkt mij. Frank..., de eigenaar van deze in Nederland rijdende machine vertelt het volgende: In 1974 maakte mijn vriend, een Harley Davidson-rijder mij attent op een



advertentie in een motorblad. Het ging hier om de Ambassador voorheen van de Amerikaanse politie die te koop was. "Ik had nog geen motorrijbewijs, maar met hulp van mijn vriend kwam de motor bij mij thuis."

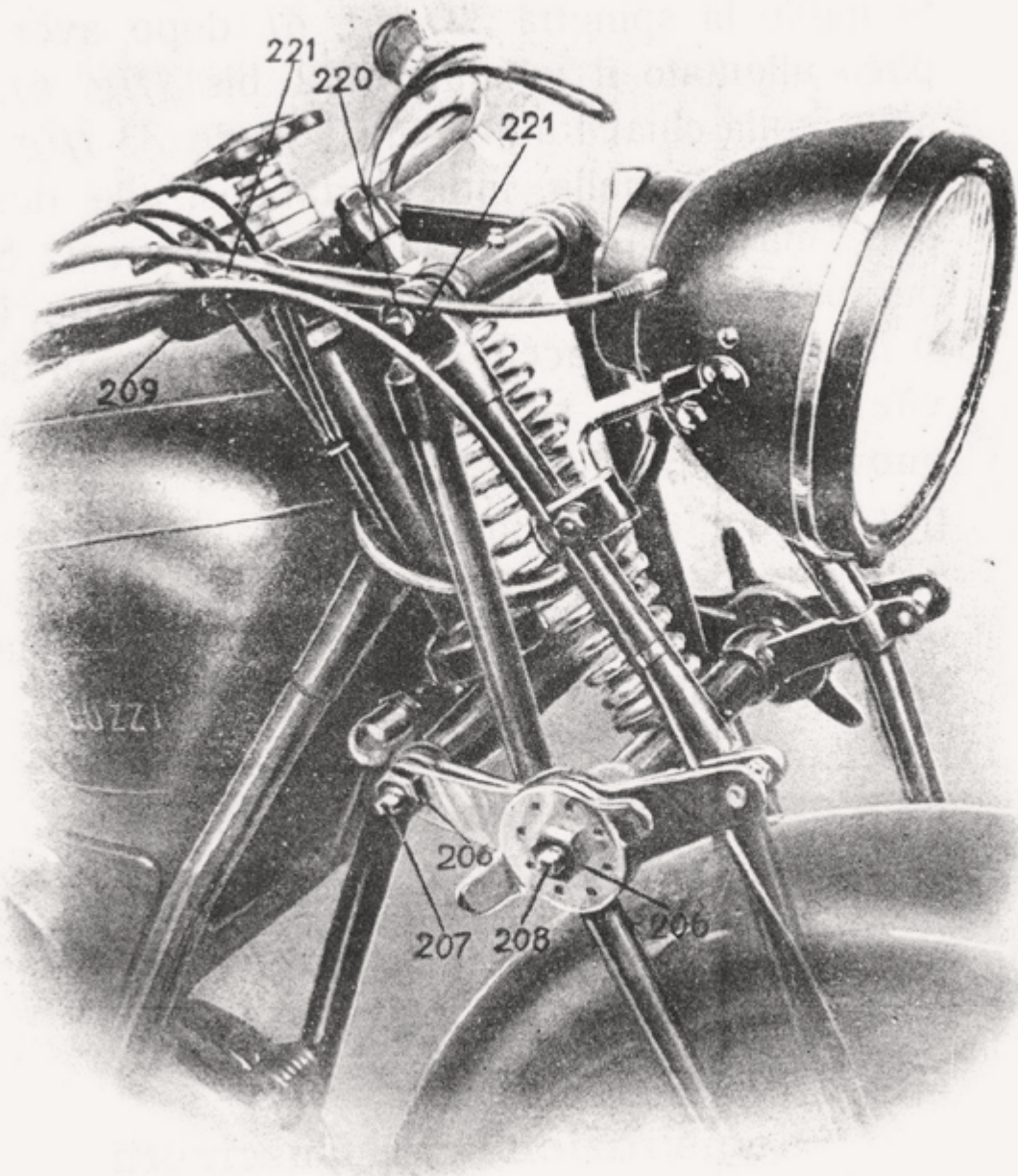
WAAROM DEZE GUZZI?

Frank wilde per se cardanaandrijving, want de ketting vond hij maar niets. Het uiterlijk van de machine lag hem ook wel, zwart met witte belijning. De teller stond op 36.000 mijlen. Toch waren er een aantal verbeteringen nodig om een aantal mankementen op te heffen, zoals schokbrekers, balhoofd en er werd gekozen voor een elektronische ontsteking. De welbekende Guzzi dealer Ed Pols aan de v.d. Hoopstraat in Amsterdam verzorgde het herstel/optimaliseren van de machine. Ook de enorme spiegels zaten op een niet al te beste manier bevestigd aan het stuur. Met zijn kennis als vormgever/sierraadontwerper maakte hij daar een oplossing voor. Voor het zitcomfort voor de duopassagier werden enkele aanpassingen bedacht zoals extra treeplanken. Zo konden Frank en zijn vrouw gaan genieten en reisden ze door heel Europa. Begin 1990 werden ze bevangen door de sport wildwaterkanoën en was het rustig met de Ambassador. Inmiddels is het rijden, nu met politiezel, toch weer opgepakt en rijdt deze unieke motor weer als een sierraad op de wegen in Oost-Nederland.

- Door: Sjef van Hoorn - 

KWM - Klassieker Wintermiddag

Zaterdag 16 November



Deze middag gaat over de voorvork types van Moto Guzzi's.

Adres: Selevia Hoeve, Kooike 2, 4251 NE Werkendam

De zaal is open om 12.00 en om 14.00 beginnen met de presentatie.

Houd de website en de koerier in de gaten voor meer informatie over de KWM!

Info: klassiekercommissie@mgcn.nl

AANKONDIGING MOTO GUZZI CLUB NEDERLAND

MOTO GUZZI

CLUB
NEDERLAND



MGCN LANDMARK RALLY 2025

Historie en cultuur snuiven. Alleen of samen. Start het hele seizoen van maart tot oktober. Rijden in de mooiste streken van Nederland en Europa. Je komt op plekken of in streken, waar je anders niet zou komen. Geniet van de -soms uitdagende- weg, het landschap en fantastische Landmarks. Landmarks die met zorg zijn geselecteerd, met als criteria: mooi / apart / historisch / indrukwekkend / cultureel / gastvrij /

grappig / kunstzinnig / bijzondere locatie / uitdagende route. Je beloning is eeuwige voldoening, een goed verhaal aan de bar of het kampvuur. Gebruik je motor waarvoor je hem hebt: het avontuur tegemoet. Het ondervinden is belangrijk, het scoren van punten is bijzaak. Laat je verrassen en geef je op!

Motorrijden / reizen met een doel....

Voor verdere vragen kun je contact opnemen
met de detoercommissie@mgcn.nl
of bel 06 2322 0198





AGENDA

NOVEMBER

16 Klassieker Wintermiddag 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: Pie Wagemans; 06-5317 7118 of email naar: wagemanspie@gmail.com

LANDMARK RALLY

Het idee voor de Landmark Rally werd door Jan Sybren Boersma in 2005 geïntroduceerd bij de MGCN, naar voorbeeld van de Round Britain Rally.

Hij nam de organisatie van de eerste 7 edities voor zijn rekening. Ze waren op hoog niveau.

Met ontzettend veel plezier heb ik de laatste vier afleveringen mogen organiseren.

Het samenstellen van de LM Lijst met voor de deelnemers aansprekende Landmarks was voor mij de grote uitdaging. Ik heb (gelukkig) veel positieve reacties mogen ontvangen en daar doe je het voor. Toch vond ik het stiekem ook wel jammer dat ik niet meer kon meedoen als deelnemer. Voor de editie 2025 draag ik het stokje over aan Gert Jo Hoekstra.

Een waardige opvolger als deelnemer sinds het begin van de Rally en "hofleverancier" aan de Landmarklijst. Ik wens Gert Jo veel succes en net zoveel plezier als ik er aan beleefd heb.

Maarten Ogg

AANLEVEREN KOERIER '24

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, 0183-302 926

Secretaris

secretaris@mgcn.nl
Jeroen van Gessel, 06 - 419 911 11

Penningmeester

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

Ledenadministratie

ledenadministratie@mgcn.nl
Josè Oort

De Guzzishop

deguzzishop@mgcn.nl
Mirjam Lam, 0183 - 302 926
Henk en Jannie Rijks, 0599 - 332 123
Jolanda Serné, 06 - 422 484 08

Klassiekercommissie

klassiekercommissie@mgcn.nl
Hans Bok (bestuur), bellen na 18:30
06 - 418 845 43
Theo Brinckman, 06 - 404 780 90
Edwin Brouwer, 0164 - 616 555
Hans Prijs, 06 - 477 767 70
George Tempelaar, 06 - 572 678 03

Mediacommissie en website

redactie@mgcn.nl
Rob Kool
Diny van Summeren
Wilko van der Vecht (bestuur)
06-546 601 56

Toercommissie

detoercommissie@mgcn.nl
Ron den Boef
Paul Buijvoets (bestuur), 06 - 254 337 24
Pieter van de Graaf, 06 - 512 951 70.
Gert-Jo Hoekstra, 038 - 333 2559
Harry Klaver, 06 - 372 640 11
Maarten Ogg, 06 - 422 418 91
Rob de Weijze, 06 - 203 432 50

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 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	Puiflijk
560	Hans Peters	Schayk
911	Hans Faas	Moordrecht
982	Peter Th. Knol	Apeldoorn
1394	Anton Meindertsm	Amstelveen
1942	Ron van de Vall	Hoofddorp
2025	Jan de Boer	Almere
2192	Peter Stroosnijder	Maarsse
5659	Jan Sybren Boersma	Vleuten

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.

MET DE V85TT KAN JE HET AVONTUUR AAN


MOTO GUZZI®



ON THE V85TT LIFE IS A JOURNEY!

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