

DE KOERIER

#2



MEIDENRIT 2023

UK HERE WE COME!



DE MOTORBEURS 2024

EVEN OVER BANDEN...



INHOUD #1

2023 - UK HERE WE COME 4

Mijn 14-jarige zoon Ilias vindt het erg leuk om achterop mee te gaan. Na onze motor-kampeer-trip naar Mandello vorig jaar kozen we deze zomer voor een rondje Zuid Engeland in juli, UK here we come!

DE MOTORBEURS 2024 14

En dan is het opeens weer zover, ondanks dat wij al heel lang met de voorbereiding bezig zijn worden wij weer verwacht op de Motorbeurs in Utrecht. Het vrijwilligersteam is compleet, de roosters voor de standbezetting zijn gemaakt, de bus en de aanhanger zijn geladen, het kan beginnen.

DE INBOX REDACTIE@MGCN.NL 20

VESPA MUSEUM 21

In november was ik aan het fietsen in Toscane (Italië). Aangezien ik op een gegeven moment ook in de buurt van Pontedera (nabij Pisa) was besloot ik (als Guzzirijder) een bezoek te brengen aan het Vespamuseum.

GIORNATE MONDIALI #7 22

Vandaag is de dag met voor mij een van de hoogtepunten van onze reis: de Stelviopas rijden. Ik had er al veel van gehoord en ook had ik al veel filmpjes op YouTube gezien. Niets van dit alles heeft me tot dit moment kunnen verontrusten en ik heb ook nergens enige onmogelijkheden gezien.

EVEN OVER MOTORBANDEN... 26

In de tijd dat deze tekst "op papier" komt -half Maart- hebben de eerste lentedagen zich al doen gelden. En dan begint het natuurlijk behoorlijk te kriebelen want ja, ook op leeftijd heb je de lentekriebels. Dus eerst maar eens de Cali EV rijklaar gemaakt en door de bossen en langs de rivierdijken gestuurd.

HET VERNIEUWDE MOTO GUZZI MUSEUM #3 28

Het Moto Guzzi Museum is in Mandello del Lario een aantal jaren gelden compleet vernieuwd.

MEIDENRIT 2023 36

Ook dit jaar hadden Marja en Manja het initiatief genomen om een motormeiden weekend te organiseren. Gezellig! En zo toerden we eind april met negen dames op acht Guzzi's en één BMW naar de Ardennen.





4

2023 UK HERE WE COME



14

MOTOR- BEURS UTRECHT



22

GIORNATE MONDIALI #7



VAN DE VOORZITTER

In januari was ik bij de nieuwjaarsreceptie van Theo Lamers in Nijmegen, een prachtig georganiseerd evenement waar je traditiegetrouw veel MGCN leden de hand kan schudden. Het is altijd heel gezellig om met bekenden lekker tussen de Guzzi's vooruit en terug te kijken naar opgedane ervaringen en vooruitzichten met onze Guzzi's. Er worden ook altijd veel plannen uitgewisseld voor de aanschaf van een andere of extra motor, er passeren dan natuurlijk ook diverse andere motormerken de revue. Bij mij als voorzitter van de MGCN wordt er dan natuurlijk wel een wenkbrauw opgetrokken, totdat er door Pieter de wijze woorden werden uitgesproken: "kiezen is voor mij niet zo moeilijk, want het wordt in ieder geval een Guzzi". Nu is er dan nog steeds genoeg te kiezen, maar als je een nieuwe Guzzi wilt wordt deze keuze al een stuk beperkter. Alleen wanneer je dan eenmaal op zo'n nieuwe Guzzi zit, laatst mocht ik een rondje op de V100 rijden, slaat de keuzestress alsnog toe, welke rijmodificatie ga ik kiezen, welke veerinstelling enz. enz. daar word ik persoonlijk een beetje onrustig van. Het neemt niet weg dat de nieuwe V100 en straks de nieuwe Stelvio prachtige motoren zijn van een hoogstaand niveau, maar van mij mag het een tandje simpeler. Laat mij maar opstappen, starten, genieten van het motorgeluid, alleen gealarmeerd worden als de oliedruk of de laadstroom wegvalt, heerlijk op gevoel gas geven en remmen. Keuzes zijn natuurlijk heel persoonlijk, het gaat er om dat je er uiteindelijk plezier aan beleeft en kan genieten van de kilometers die je maakt. Nu bedenk ik me wel als ik een motorrit of reis wil ondernemen en mijn garagedeur opengooi, moet ik weer kiezen, die keuze is reuze en niet alleen uit Guzzi's.

Hartelijke groet, Ronald van Beek
Voorzitter MGCN



THE SOUTH DOWNS WAY - 100 MILES, ELEVATION CHANGE 13,620FT, HIGHEST POINT - BUTSER HILL 890FT, AGE: 8000+ YEARS
RECORDS: ON FOOT, (MALE) MARK PERKINS 14 HRS 3 MINS, (FEMALE) BETHAN MALE 16 HRS 49 MINS

WINCHESTER, CHERITON, SOUTHAMPTON, PORTSMOUTH, ISLE OF WIGHT, PETERSFIELD, MIDHURST, PETWORTH, PULBOROUGH, CHANCTONBURY RING, UPWALTHAM, WORTHING, LITTLEHAMPTON, WINCHESTER

CADENCE

UK HERE WE COME

ZOMER 2023 - RONDJE
ZUID ENGELAND MET Z'N
TWEETJES OP DE V7

Hallo, ik ben Esther uit Zaltbommel en ik heb een Guzzi V7 Classic uit 2008. Mijn 14-jarige zoon Ilias vindt het erg leuk om achterop mee te gaan. Na onze motor-kampeer-trip naar Mandello vorig jaar kozen we deze zomer voor een rondje Zuid Engeland in juli. Gelukkig paste alles nog steeds in de zijkoefertjes en grote tas achterop. Even een lintje om mijn linker spiegel knopen als reminder om links te rijden en toen: ready to go, UK here we come!

Dag 1:

Door pittige wind, regen en zonneschijn reden we naar Calais. Helaas bleek mijn regenpak zo lek als een mandje. Ook hoorden we een 'rammeltje' en ontdekten we dat we een boutje waren verloren bij de uitlaat. Goh, dát hebben we eerder meegemaakt, ik hoop niet dat het traditie wordt... Even een motorzaak ge-googeld en Motorland in Calais hielp ons perfect met een nieuw boutje. En natuurlijk een nieuw regenpak gescoord. De Airbnb in Calais bleek een prima adresje en de opgewarmde Babi Pangang van thuis smaakte heerlijk! We bliezen onze motor/wandelschoenen droog met de föhn en we maakten een rondje door 't stadje. Rozig en gaar doken we op tijd het bed in, want morgenvroeg moeten we met de Shuttle trein mee naar Engeland! Ik maakte me wel een beetje zorgen over een ander gek geluidje wat ik hoorde aan de rechterkant van de Guz, nou ja, tegen beter weten in ging ik er maar vanuit dat het de volgende dag weg zou zijn...

Dag 2:

De zon schijnt! Op naar de Euroshuttle, dat gaat allemaal super makkelijk en niet veel later waren we in Engeland! Eerste stop bij Guzziman Simon waar we hartelijk werden ontvangen met croissantjes en koffie, gezellig! Toen door naar het schattige plaatsje Rye, daarna via prachtige weggetjes naar Beachy Head waar we heerlijk uit de wind hebben geluncht. Te weinig tijd om Arundel Castle te bekijken en door naar de veerboot naar Isle of Wight. Daar streken we neer op Windmill Campersite wat echt een supergave, unieke en heel gezellige camping bleek. Al die gekke huuraccommodaties, de self-service-winkel, de grote dubbeldekker-keuken en het big-Bertha-kookeiland en alleraardigste medekampeersers maakten het de leukste camping van de hele reis, maar dat wisten we toen natuurlijk nog niet. Lekker potje



gekoekt en opgesmikkeld bij het kampvuur in goed gezelschap. En na een douche in de shower shack met discolichten en Barry Manilow muziek is het lekker tukken in ons tentje.

Dag 3:

Begon helemaal prima; mooi wandelingetje naar het dorp om brood te halen, eitjes gebakken en toen op pad naar The Needles. Maar binnen tien minuten maakten we een schuiver omdat ik dacht een klein beekje dat over de weg liep te kunnen oversteken. Dat bleek spekglad te zijn en we gingen onderuit. Ai, dat was schrikken. Gelukkig hadden we nergens pijn. Met z'n tweetjes de motor rechtop gezet en de schade bekeken. Shit, koppelingshendel afgebroken maar hij was nog lang genoeg om te kunnen koppelen. Krassen op koffer, spiegels verdraaid en...schakelpedaal afgebroken. Oh nee...daar is dus niet meer mee te rijden. Nou ja, alleen in de 1e versnelling dus.



Al bibberend naar motorgarage gesukkeld die ik 's morgens had gespot. Ze gingen er gelukkig meteen mee aan de slag en wij liepen terug naar de camping om daar met een kopje thee een beetje bij te komen. Een paar uur later kon ik de Guz ophalen. De monteur had een tijdelijke oplossing geknutseld met een boutje en wat tie raps. "Nou mevrouw, u kunt weer rijden hoor! Misschien gaat het vijf minuten goed of misschien wel vijf dagen, ajuus want wij kunnen wel Guzzi onderdelen bestellen maar niet monteren dus, goede reis, bye bye!" Okay dan... nou ja, beter iets dan niet. Voorzichtig teruggeden naar de camping met samengeknepen billen en een veel te hoog geplaatst gammel pedaal. Maar, ik mag niet klagen, ik reed weer!

Ondertussen hadden Engelse Guzzi vrienden die we de volgende dag zouden ontmoeten, al rondgebeld voor onderdelen. Helaas was de dichtstbijzijnde Guzzi garage vandaag dicht. De medecampinggasten boden allerlei hulp aan, zo lief!

Ik vond het toch best wel heftig zo met mijn zoon achterop een schuiver maken. Maar voor nu: laat het los laat het gaan, het komt vast goed. Dutje gedaan, potje gekaart, pizza gebakken, gebabbeld met leuke luitjes op de camping, douchen met Barry Manilow en plat. Ik tel

m'n zegeningen: het had slechter af kunnen lopen en het had ook nog eens kunnen regenen!

Dag 4:

Opgestaan, blauwe plekken geteld, tent opgeruimd, duimen dat de boutjes en tie-rapjes bleven zitten en rijden maar! Nou, de Guz bracht ons vlekkeloos naar de veerboot. En even later naar onze Facebook-V7-UK vrienden Richard, Jim en Paul die speciaal voor ons naar de haven waren gekomen en die we nu voor het eerst in het echt ontmoetten. Wat een warm welkom! Helaas vertelde Richard dat er geen enkel nieuw schakelpedaal in de UK was. O jee, wat nu? De mannen hadden bedacht dat er eigenlijk maar één plek was waar ze het mogelijk konden repareren: bij het beroemde Sammy Miller Museum een half uurtje rijden hier vandaan. OK, let's go!

Daar aangekomen werden we bijna van onze sokken gereden door een 90-jarig mannetje op een hele kleine Honda met blèrende uitlaten. Dat bleek dus Sammy Miller zelf te zijn, een race/trail legende, het was echt geweldig!

Maar nu eerst koffie en Engelse thee en stroopwafels en kletsen. En we kregen cadeautjes, wat een verwennerij!

“

Ondertussen was ook V7 rijder Jon aangekomen en waren Ilias en ik het Museum ingedoken om de 500 (!) klassieke motoren te bewonderen



Ondertussen trok Richard mij mee naar de monteurs en onder het mom van “zielige moeder met zoon op reis met gekke Guzzi, ach help ze nou” kregen we de monteurs zo ver dat ie wel aan de Guz wilde werken. Das echt heel fijn! En binnen no time was er gelast aan het pedaal en een extra stukje op de afgebroken hendel gezet (wat ik mooi laat zitten als aandenken). Nou ja, fantastisch toch! Samen nog even de cilinderkop open gemaakt op zoek naar “dat ene geluidje” maar (gelukkig?) geen rondzwervende deeltjes gevonden. Ondertussen was ook V7 rijder Jon aangekomen en waren Ilias en ik het Museum ingedoken om de 500 (!) klassieke motoren in topstaat plus een megawand vol prijzen te bewonderen. Indrukwekkend! En toen was het tijd om samen een stukje richting de volgende camping te rijden. Dat ging helemaal goed met koppelen en schakelen, superfijn!

De V7-UK-mannen gingen eind van de middag richting hun huizen, wij naar de camping. De laatste vijf km over nogal -eh- spannende weggetjes: donker, supersmal met heel veel troep in het midden. Waar is die camping nou?? En toen kwamen we een Guzzi Griso rijder tegen. Altijd leuk! Even een babbeltje gemaakt en toen bleek dit Andy te zijn (ook een Facebook-kennis) die speciaal





voor ons hierheen was gereden! Wat een eer! Hij kende deze regio goed en begeleidde ons naar de camping en ook heen en terug naar de fish & chips tent waar we genoten van de welverdiende warme hap. Ontzettend gezellig en aardig. Tentje opgezet op prachtige plek, douchen en plat.

Samenvattend; wat als een zorgelijke dag begon, werd een dag met een gouden randje, want wat is het leven toch fijn met een Guzzi met panne en dan al die toffe mensen die je helpen.

Dag 5:

Vandaag stond er een flinke rit op het programma. 's Morgens even wat saaie km's gemaakt op de snelweg en toen binnendoor. Soms zaten daar echt miniweggetjes bij waar we in de 1e versnelling overheen kropen. Een veerpont hier en daar en we kwamen in verrassend mooie havenstadjes. Prachtig! Guz deed het goed, wel viel het me op dat ie wat meer benzine verbruikte en het uitklappen van de zijstandaard werd steeds zwaarder. Pas na zessen arriveerden we op deze camping waar geen enkel stukje gras vlak bleek te zijn, zelfs niet voor ons kleine tentje. Nou ja, dan maar beetje schuin. Lekker potje gekookt met de taart van de Guzzi mannen als het toetje.

Dag 6:

Nou, dat 'beetje schuin' bleek echt totaal niet fijn, we zijn nog net niet de tent uitgegleden! Dat doen we niet nog een keer. We hadden ons een ontbijtje bij Lands End voorgesteld, maar helaas was daar alles gesloten. Dan maar een McBreakfast-met-stroom-en-wifi. Alle pubers happy.

Per ongeluk belandden we in het plaatsje Trebarwith Beach, dat was geen straf! Afslagje gemist op weg naar Tintagel Castle, over supersmalle weggetjes wurdmen





ons met de spiegels en koffers door de heg langs meerdere auto's. Omhoog, omlaag, mooie wegen, K-wegen met veel gaten en rommel maar toch altijd mooi sturen. Op naar Clovelly. Wat nou 25% helling? Dat doen we gewoon hoor, inmiddels kunnen we alles aan toch?! Naar beneden over dit hele smalle weggetje met haarspeldbochten. Best spannend, maar gelukt! IJsje gegeten in schattig baaitje en toen... terug omhoog. Potverdikkie, dan ziet 25% er wel ff anders uit. Even diep ademen en hop, we moeten wel! Gelukt! Wat een mazzel dat er geen tegenliggers waren...

En toen snel door naar camping Little Meadow waar Hetty & Willem (je kent ze wel, ook Guzzi rijders maar nu met de camper op pad) op ons wachtten. Altijd fijn! We zijn heerlijk verwend met een fantastisch diner. En na wat bijkletsen koffie en een wijntje nu weer plat in ons fijne tentje op deze prachtige plek. Nog even muziek luisteren en dan verder dromen met geluid van de wind en de zee.

Dag 7:

Een rustdag! Tsja, wat doe je dan? We werden 's morgens verrast met een heerlijk ontbijtje van Hetty & Willem en toen heeft Willem mijn standaard even onderhanden genomen met waterpomptang en WD40 en nu gaat ie weer soepeltjes, heel fijn! Om vervolgens ook op zoek te gaan naar dat rammeltje in de cilinder? In de distributieketting? Toen ik nog eens even goed luisterde kwam het geluid uit...de toeter! Nou ja zeg, totaal onschuldig dus. Wat een opluchting!

Nadat we Hetty en Willem hadden uitgezwaaid, ben ik maar even de Guz gaan poetsen. Dat heeft ie wel verdiend! Daarna even op pad boodschappen halen, lunch maken, dutje doen, wandelingetje naar een klein baaitje, eten koken en opsommikelen. Morgen weer km's maken!





“ Lekker omeletprutje gemaakt van de eieren die al dat gestuiter hadden overleefd en na een heerlijk bakkie koffie gaar achterover!

Dag 8:

We werden wakker van het getik van de regen... hmmm... kom, we doen nog even een extra dutje, misschien waait het over, want opbreken in de zeikregen en dan straks weer natte zooi opzetten in de regen en dan met je natte kleding in een tent liggen klonk niet zo aantrekken. Weet je wat? We trakteren onszelf op een Airbnb mét open haard voor de komende twee nachties! Nou, daar moeten we wel naar toe kunnen rijden! De route was echt mooi, ook al kon ik er weinig van zien, want het wat opletten geblazen om gaten en scheuren in de weg te vermijden en de bochtjes goed te maken. Best een klus! Na anderhalf uur waren we echt bibberend koud. Soep, koffie, hete chocolademelk en broodjes gingen er goed in! Toen weer verder, op naar Simon in Bristol die ook een V7 heeft en de thee & cake had klaarstaan. Dat was lekker! Toen nog een half uurtje verder naar onze B&B in Luckington. Echt een minihuisje maar zo schattig! Gekookt met wat er nog in de tas zat, goede douche, potje kaarten en nu liggen we in een heerlijk bed. Zo fijn!

Dag 9:

Zo, hebben wij ff goed geslapen, heerlijk! Dat had ik echt even nodig. Genoten van een flink ontbijt in de lokale pub en toen was daar de zon dus, op pad naar de Cotswolds. Prachtige dorpjes, mooie weggetjes en lekker weer voor een ijsje. Terug in ons kleine huisje lekker mac & cheese gemaakt op verzoek van de puber.



Dag 10:

Ook nu heerlijk geslapen, wat een fijne plek! Helaas regende het... daarom gekozen voor wat grotere wegen. Na een uur rijden waren we best koud, op naar de pub in Avebury! Helaas: dicht. En die daarna en daarna en daarna ook... Eindelijk eentje gevonden waar we ons opwarmden aan een warme chocolademelk. En toen bedachten we dat we wel zin hadden in een high tea in Brighton, even gas er op! Helaas zat het tentje wat we hadden uitgezocht in een voetgangersgebied waar de motor echt niet mocht komen. In de buurt geparkeerd, maar een oudere meneer raadde het af om de motor-met-bagage uit het zicht te parkeren. Die zou zo weg zijn in het criminele Brighton zoals hij zelf zei... hmmm daar wilde ik niet op gokken. Dan maar ergens anders thee met lekkers. Het duurde een dik uur om Brighton uit te komen, wat een drukte, omleidingen en versperringen. Bah bah, maar een paar km verderop toch nog genoten van thee met melk en scones, met zicht op de Guz. En toen door naar de camping waar we een kleine pod hadden gehuurd met echte bedden. Lekker omeletprutje gemaakt van de eieren die al dat gestuiter hadden overleefd en na een heerlijk bakkie koffie gaar achterover...

Dag 11:

Na nóg zo'n lekker bakkie koffie op pad richting Folkstone! Een goed getimed stop bij Bodiam Castle, toen we net aan de koffie zaten begon het te regenen. En weer verder toen de zon zich liet zien. Fijne binnendoor weggetjes en wat extra km's i.v.m. een ongeluk, waar-



door we op wel hele kleine weg uitkwamen. Laatste stop voor de lunch en toen aan boord!

En dan ben je een half uur later in Frankrijk. Nog half uurtje rijden naar onze Airbnb in Bourbourg waar de motor in de garage mocht staan en wij zo konden aanschuiven aan het eten met wijntje. Zó, dat smaakte extra lekker. Dit adresje is wel een aanrader. Slaap lekker, morgen zijn we weer thuis!

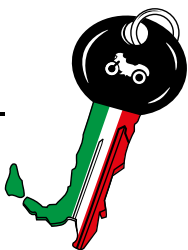
Dag 12:

En dan wil je gewoon naar huis dus even 300 saaie km's maken en we zijn er! Eerst een kopje thee en de familie en de honden knuffelen. Dan de tent uithangen om te drogen, de wasmachine vullen en morgen krijgt de Guz een poetsbeurt. En binnenkort toch maar zo'n duur nieuw schakelpedaal laten monteren in Nijmegen.

"En Ilias, wat vond jij het leukste van deze reis?" "Nou mam, toen we onderuit gingen en al die Guzzi mannen ons kwamen helpen, die waren zo aardig en grappig dat was echt vet". Beter wordt het niet toch?

- Door: Esther van Zumpolle - 

STEIN DINSE



Fuel in the blood.
Italy in your heart.

Finally back in stock!

Cylinder (e. g. 200001058)
Regulator (e. g. 412809068)

UP TO 8%
club discount!*

NEW IN!

Shop now!



Our local partner:
J.R.E. Robers Motoren
053 - 428 1671
jamogu1@kpnmail.nl

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

Brembo

Ducati

Accessories

Moto Guzzi

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





Smallblock-dag



Zondag 9 juni - Eck en Wiel



Aanvang: 10.00 en we starten om 12.00

Adres: Restaurant Heerlijkheid Eck en Wiel Veerweg 5, 4024 BP Eck en Wiel

Organisatie: George Tempelaar en Ronald van Beek

Info: klassiekercommissie@mgcn.nl - 06-57267803

Natuurlijk zijn ook alle Guzzi's welkom!



DE KLASSIEKER COMMISSIE

De Klassieke Commissie is sinds 1997 een officiële commissie binnen de MGCC (in Nederland) die (het aantal) activiteiten voor de klassieke Moto-Guzzi machine.

• 1 Cilinderdag

www.mgcn.nl

DE MOTOR- BEURS 2024



En dan is het opeens weer zover, ondanks dat wij al heel lang met de voorbereiding bezig zijn worden wij weer verwacht op de Motorbeurs in Utrecht. Het vrijwilligersteam is compleet, de roosters voor de standbezetting zijn gemaakt, de bus en de aanhanger zijn geladen, het kan beginnen.

Gert-Jan en Astrid hebben de clubaanhanger klaar staan, Paul haakt samen met Pie de aanhanger aan de volgeladen bus en ik spreek met mijn broer Rob en goede vriend Frans af op P2 bij de jaarbeurs. Op P2 ontmoeten wij elkaar en we mogen om 13:00 naar binnen met bus en aanhanger volgens het ons toegewezen tijdslot, het is even zoeken naar onze stand want het stand nummer staat onder een tapijttegel. Voor 14:00 moet de bus gelost zijn bij onze stand en weer buitenstaan, dat lukt gelukkig ruim binnen de tijd en het opbouwen van de MGCN stand kan beginnen. Het opbouwen loopt als een trein en om 16:00 staat er een prachtige stand waar we trots op kunnen zijn.

Kort voor de beurs komt er nog een bijzonder verzoek bij Paul binnen, de organisatie van de Motorbeurs vraagt of dat wij op donderdagochtend aanwezig kunnen zijn met een Moto Guzzi voor een motor parade. Voor deze parade hopen ze 33 verschillende motormerken bij elkaar te krijgen om hiermee een bestaand wereldrecord te verbreken. Omdat ik toch voor een donderdag op de stand van de MGCN sta ingedeeld bied ik aan om mee te doen aan deze parade en meldt mij om 9:00 uur aan op P2 bij de Jaarbeurs. Daar verzamelen zich in rap tempo 33 motoren van verschillende merken, genoeg om met de parade het wereld record te verbreken, het is een bont gezelschap, soms de meest exotische motormerken

De ontvangst door de organisatie is goed, met koffie met een koek gevolgd door een duidelijke instructie. De bedoeling is dat we onder aanvoering van een voorrijder om de Jaarbeurs heen rijden, ons opstellen op het binnenplein en dan komt de verrassing, we gaan met de parade door de Jaarbeurs een route langs de stands rijden om vervolgens weer naar buiten op de motorparkeerplaats te eindigen. Ik was eerst niet zo enthousiast over de parade maar dit is wel een hele leuke belevenis. De timing is zeer nauwkeurig want we moeten precies voor het eerste publiek uit door de Jaarbeurs rijden, na wat pas en meetwerk of de Oeral met zijspan wel door



de deuren past verloopt het perfect, onder grote belangstelling en niemand is in de verleiding gekomen om gas te geven op de rode lopers.

Na mijn motor geparkeerd te hebben loop ik samen met een Indian rijder gezellig babbelend naar de ingang van de Motorbeurs waar ik dankzij het vooraf door Paul geregelde polsbandje gelijk door kan lopen naar onze stand. Daarna volgt een drukke, lange maar zeer gezellige beursdag waarbij ik tussendoor ook nog tijd heb om een rondje over de beurs te lopen en natuurlijk even de stand van Piaggio te bezoeken. Daar begroet ik een trotse Christian van den Brekel, hij is de Trade Marketing Manager van Piaggio die Paul en ik een paar weken voor de beurs hebben gesproken op het kantoor van Piaggio in Breda. Hij vertelde ons toen dat het nog

heel spannend zou worden of ze de nieuwe Stelvio konden presenteren op de Motorbeurs, dat is gelukt, hij staat te pronken op een verhoging en er stappen aan de lopende band mensen op en af, opvallend is dat de V85 bijna net zo veel belangstelling heeft. De hal met importeurs is dit jaar gelukkig goed gevuld, bijna alle grote motormerken zijn er en omdat alle stands de zelfde opbouw hebben ziet het er zeer verzorgd uit.

Nu had ik al met enige ongerustheid de weersverwachting voor deze dag gezien en dat belofde niet veel goeds, code oranje op het tijdstip dat ik met de motor naar huis moest. In de hoop dat zoals voorspeld de wind wat afgenomen zou zijn, maar een beetje tijd lopen rekken waardoor ik pas om 22:30 uur naar het parkeerterrein loop, ik waai daar niet ondersteboven, het regent wel maar het lijkt te doen. Als ik Utrecht uit rijd, valt het nog mee, maar eenmaal op de open snelweg gaat het los en het is een zeer spannende rit, vooral de brug over de Lek bij Vianen. Na mijn ervaring op de Lekbrug besluit ik de Merwedeburg bij Gorinchem over het fietspad te nemen, ik rijd 40 km/uur en de vrachtwagens naast mij op de snelweg ook. Eenmaal over de brug tokkel ik maar verder over een lege fietsdijk en kan mijn motor ongeschonden op mijn pad in Sleeuwijk parkeren.

Terwijl mijn motorpak in de garage hangt uit te lekken, zit ik veilig thuis lekker bij de houtkachel, met een borreltje en kan ik terugkijken op een mooie dag en een voor mij geslaagde Motorbeurs.

- Ronald van Beek - 



UTRECHTBEURS WEER OUDERWETS GEZELLIG

Om even voor 10 uur werd ik door Paul bij de ingang opgewacht en naar de al in volle glorie opgetuigde stand begeleid. Al gauw werden we verblijd met de eerste leden voor een bakkie koffie.

De stand zag er mooi en uitnodigend uit met de shop, banken en een tafel en als blikvanger van jewelste een prachtig V7 span. Dat zijspan zorgde voor heel wat positieve reacties en leuke gesprekken. Het koffiezet apparaat hadden we niet voor niets bij ons. Mirjam had een foto en een kaarsje neergezet ter nagedachtenis aan Mariette. Dat was wel even een gevoelig moment, maar een passend eerbetoon aan

toch wel de drijvende kracht achter de shop. Veel leden wisten ons te vinden en voor mij een mooie gelegenheid om ze te leren kennen of weer te zien. Plannen werden gesmeed om te toeren, te sleutelen, maar vooral om elkaar weer ergens op een evenement te ontmoeten. Frank van Goed Vertoeft trakteerde ons op de primeur, dat hij een pizza oven gaat kopen om ons te kunnen verwennen tijdens het Klassieker Kampeer Weekend. Daar verheug ik me nu al op. Er werd heel erg enthousiast gereageerd op de nieuwe Stelvio, die de importeur meegenomen had om ons lekker te maken. Ik geloof, dat het zadel warm werd van iedereen die zo blij werd van het mooie voorkomen, dat er wel proefgegeten moest worden. Dat belooft wat. Al met al was het een geslaagde donderdag en ik wil hierbij bezoekers, maar vooral de standbezetting bedanken voor hun aangename gezelschap. Bovenal Paul superbedankt, dat je ondanks alles het geheel zo goed voor elkaar had. Petje af. Groet en graag tot ziens.

- Theo Brinckman - 

INTERNATIONAL MOTO GUZZI RALLY



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

THE
Live Music
BBQ
Entree
€25

21
22
23



CAMPING DE KOEKOEK
LEKDIJK 47, 4235 VM TIENHOVEN

REDUCTION
Swapmeet

GPS
51.961946.4.945223

2024



TSF
Rally's Entertainment

de Koekoek

Paul Haalt Verhaal

PIZZABUS
STUYLAND

GS

GUZZI

J.R.E. Robers Motoren

PREGOI
Vers ijs
WWW.PREGOI-IL.NL



Regiorit Noord-Holland zondag 12 mei 2024

*Tot ziens op 12 mei in Midwoud !!
Kees & Jack*

Dit jaar hebben wij voor de 21e keer een regiorit door Noord-Holland uitgezet. Het is zoals altijd weer een rit door de mooie natuur en langs fantastische stuurweggetjes.

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

We hebben de route natuurlijk op gps. Als je een mailtje naar ctm.vriend@quicknet.nl stuurt, zal ik je, zodra de route definitief is, een gpx-bestand mailen. Ook hebben we de route (voor de niet-gps-ers) nog op papier.

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

Voor meer informatie: Kees Vriend 06-10895040
Jack Verhulst 06-12650128

Beste redactie,

Als lid van de MGCN moet mij toch iets van het hart. Met veel plezier open ik meestal de koerier. Ik lees niet altijd alles volledig maar blader het in ieder geval door. Nu viel mijn blik op de inleiding van Paul Weeters waarin hij schrijft over zijn vierde dag van zijn 11 daagse roadtrip (nr 1, 2024). Vast een hele leuke tocht maar zijn tekst over de 'daonkerharige dame met slaapkamerogen achter de balie die hij een schalkse blik toewerpt, en waar hij in stilte de rondingen van bewonderd, om vervolgens nog iets over een t-shirt te schrijven dat maar net past' vind ik, zeker gezien de tijd waarin we nu leven, absoluut niet gepast en in dit clubblad thuis horen. Ik lees graag iets over ervaringen op motortochten en over motors maar hoef daarin geen beschrijvingen van vrouwelijke of mannelijke rondingen en vormen te lezen. Naast dat het vrouwonvriendelijk is heeft hij het ook nog over een werknemer van een camping die vriendelijk de gasten te woord staat en die de blikken van dit soort mannen waarschijnlijk maar over zich heen moet laten komen.

Het zou de redactie tevens sieren als zij alerter zijn op wat er geplaatst wordt in een clubblad wat toch zowel voor mannen, vrouwen, genderneutrale, oftewel alle mensen is.

Groet, Renate Hoenselaar

Reactie van de redactie

Beste Renate, bedankt voor je reactie op de inhoud van de laatste Koerier. Wij als redactie en de leden die de artikelen aanleveren, zijn er natuurlijk niet op uit om mensen te kwetsen. Wij willen graag een leuk clubblad maken voor **alle leden** van de MGCN. De redactie zal, n.a.v. je opmerking de aangeleverde teksten nog beter toetsen. En zullen waar nodig, contact opnemen met de auteur / het MGCN-lid, voor eventuele tekstaanpassingen.

Mocht jij ook willen reageren op de Koerier, stuur dan een mail naar redactie@mgcn.nl

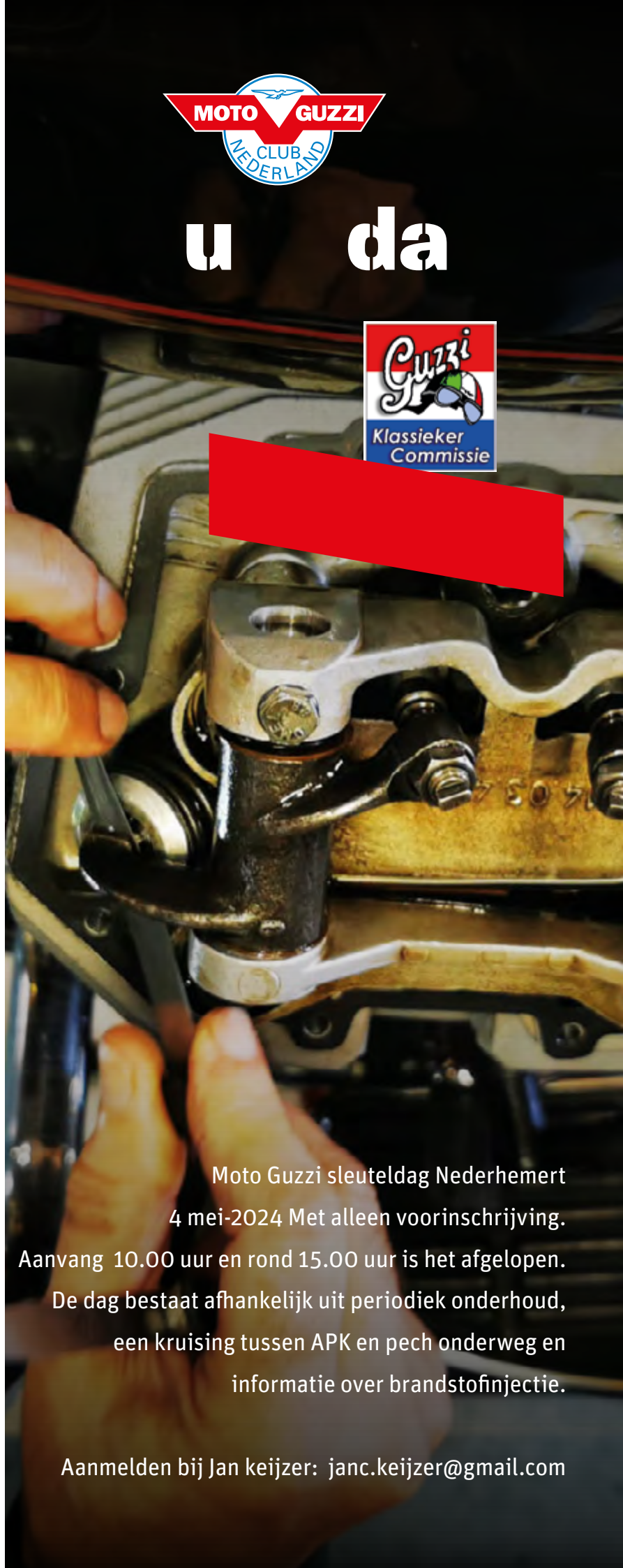
Alle reacties worden door ons netjes beantwoord.

Wilko van der Vecht,

Namens de redactie van de Koerier



u da



Moto Guzzi sleuteldag Nederhemert

4 mei-2024 Met alleen voorinschrijving.

Aanvang 10.00 uur en rond 15.00 uur is het afgelopen.

De dag bestaat afhankelijk uit periodiek onderhoud,
een kruising tussen APK en pech onderweg en
informatie over brandstofinjectie.

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



VESPA MUSEUM

In november was ik aan het fietsen in Toscane (Italië). Aangezien ik op een geven moment ook in de buurt van Pontedera (nabij Pisa) was besloot ik (als Guzzirijder) een bezoek te brengen aan het Vespamuseum.

Piaggio in de crisisjaren groot geworden met de Vespascooter zorgde er voor toename van de mobiliteit in Italië en daarbuiten. Voor Italiaanse begrippen houdt dit concern het ook knap vol. Wie de geschiedenis van Moto Guzzi kent weet dat het merk nog al eens in waar weer verkeerde. In 2004 kwam Guzzi in handen van Piaggio en dreigde er een verhuizing. Velen vreesden het einde van het merk nadat bekend werd dat er een mogelijke verhuizing zou komen. Op 19 september 2009 leidde dat in Mandello del Lario tot een "Moto di Protesta". Vele hoogwaardigheidsbekleders waren op deze dag aanwezig en zodoende bleef Moto Guzzi in Mandello del Lario. Piaggio heeft sinds die tijd ons

merk niet aan haar lot over gelaten... de modellen die nieuw van de tekentafel tot en met wat opgefriste oude modellen. Het museum geeft Guzzi ook ruim aandacht maar ook voor de legendarische merken Gilera, Aprilia, Benelli en Laverda is plaats. Een stuk geschiedenis van de Italiaanse motor- en scooterindustrie komt tot en met noviteiten voorbij. Voor liefhebbers van het Italiaanse motocyclismo is dit een must. Net als in Mandello wordt er geen entree geheven voor bezoekers. Het enige wat men moet doen is je melden online.

- Sjeff van Hoorn -



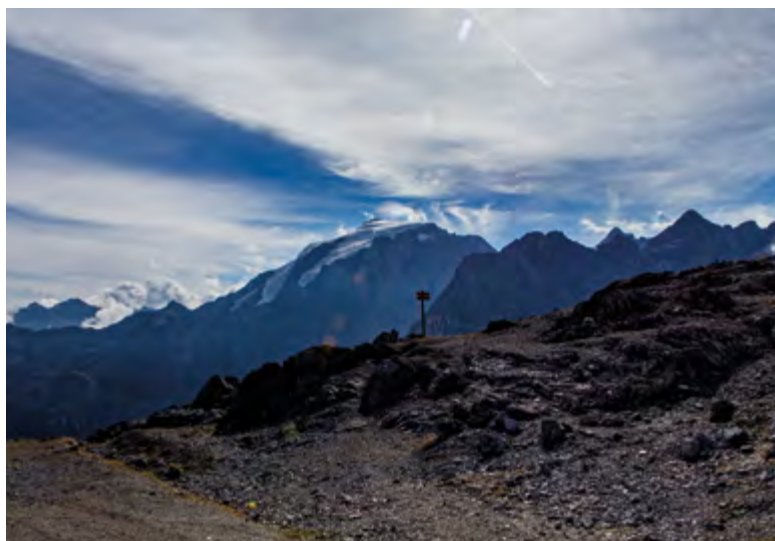
GIORNATE MONDIALI GUZZI

EEN 11-DAAGSE
ROADTRIP MET
EEN MISSIE. #7





DAG 5 Woensdagochtend: Vandaag is de dag met voor mij een van de hoogtepunten van onze reis: de Stelviopas rijden. Ik had er al veel van gehoord en ook had ik al veel filmpjes op YouTube gezien. Niets van dit alles heeft me tot dit moment kunnen verontrusten en ik heb ook nergens enige onmogelijkheden gezien. De Stelvio ligt er al eeuwen bij zoals ze erbij ligt en al sinds de uitvinding van de motorfiets rijden er motorfietseren overheen. Sterker nog, er zijn zelfs sukkels die er met een wielrenfiets overheen willen. Ik hoop alleen dat ik er daar niet te veel van tegenkom. Het enige wat mij een beetje verontrust, is de nerveuze houding van Philip jegens de stapel stenen die voor ons in de zon ligt te schitteren. Maar misschien heeft dat meer met zijn 'missie' dan met de beklimming van de berg te maken.



We pakken in het vroege zonlicht in en ik realiseer me dat dit de eerste keer is dat ik mijn tentje droog in zijn hoes doe. Ik glimlach in mezelf en denk "Het tij keert, nu komen de mooie dagen." Niet dat het tot nu toe geen mooie dagen waren, integendeel: ik heb van ieder moment genoten. En ondanks het technische malheur dat ons geplaagd heeft, heb ik mijn irritatie daarover om kunnen zetten in een klein gevoel van trots. "We zijn toch maar mooi gekomen waar we gekomen zijn." Deze ochtend rammelen we even over de 'Pas der Passen' en vanmiddag trekken we een biertje open bij 'Lago Como', laat dat even zo klaar als een klontje zijn.



“ De Ugly MotherFucker presteert als een Italiaans raspaard.

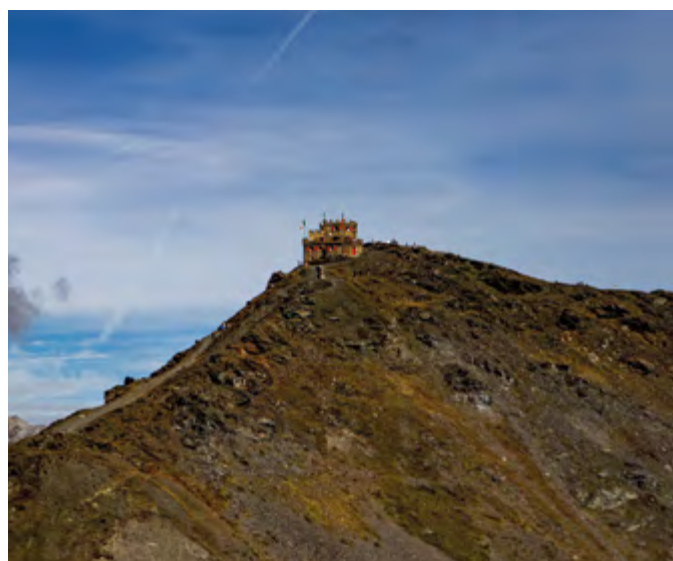
Als we bij de camping wegrijden, trekt Philip een lompe sprint en rijdt me voorbij om tweehonderd meter verderop stil te staan. “Was dat nodig?” vraag ik een beetje verbaasd. Philips motor is afgeslagen en met wanhoop in de ogen kijkt hij me aan. Zijn brillenglazen versterken de droefheid in zijn gezicht. “Ik wilde effe kijken of de motor goed doortrekt, of we gisteren die clipjes in het juiste groefje van de naalden hebben gedaan.” “Maar nu issie afgeslagen en start niet meer.” Ik sta op het punt om mijn reisgenoot gewoon maar achter te laten. Ik heb hier gewoon helemaal geen zin meer in. Ik probeer hem net zo afwachtend aan te kijken als hij naar mij kijkt en hoop dat het duidelijk wordt dat hij nu zelf eens mag gaan nadenken. Er valt een lange stilte. “Ik weet het niet meer Philip...”, start dat ding nog eens en als ‘ie niet aanspringt dan steek je hem maar in de fik. Ik ga zo meteen over de Stelvio rijden en wacht wel in Mandello op je.” Philip drukt nog eens op de startknop en gewillig springt zijn Guzzi aan. Het zal wel iets met de choke, een koude motor en vol gas wegrijden te maken hebben, denk ik nog. Ik besluit niet meer om te kijken tot ik op de top van de Stelvio ben.

Net voor Trafoi begint de eerste hairpin. “48” zegt het



bord. Een jongensachtige grijs siert mijn gezicht van oor tot oor. “Bring it on!” roep ik hardop in mijn helm. Deze bocht is nog niet zo heel steil maar ligt vlak voor bocht 47. Ik probeer mijn lijnen goed te kiezen en kijk netjes de bochten door. Het is even wennen maar ik heb al snel door dat ik de meeste bochten het beste in de tweede of zelfs eerste versnelling kan nemen. Liever een beetje te hoog in toeren dan een bokkende motor. Na Trafoi maak ik een schakelfout en bikt de motor dat het lieve lust is. “Dat willen we dus net NIET!”. Het verkeer is lekker rustig en als ik eenmaal voorbij een betonmolen ben begint het feest pas echt. Tijd om in mijn spiegels te kijken heb ik helemaal niet meer. Ik geniet van het fysiek bezig zijn met het rijden. Af en toe, als ik een linkerbocht wat krap neem, schraapt mijn uitlaat over het asfalt. De eerste keer schrok ik er een beetje van, maar nu het vaker voorkomt, zit ik lekker op mijn grens te rijden.

Een Engels clubje cabriorijders verstoort mijn ritme en haalt de vaart een beetje uit mijn rijden. De vijf Mazda’s ogen sportiever dan ze zijn en willen niet echt vlot omhoog. Als de voorste bij een bocht bijna stilvalt kijk ik naar boven, schakel terug naar zijn één en klap ze allemaal in de binnenbocht voorbij. Net op tijd om weer op mijn eigen weghelft te zijn als een touringcar naar beneden komt denderen. “Goh, waar maakt iedereen zich eigenlijk druk om?” De rechterbochten zijn binnenbochten af en toe aan de krappe kant. Zeker als het dan een beetje steil omhoog gaat moet ik de motor flink trekkend houden. De linkerbochten zijn relatief ruimer en minder steil. Ik neem deze dan ook een stuk soepeler. Tot ik op mijn weghelft een Harley ElectraglideRoadkingBagger tegenkom. De man met passagier en bagage rijdt bijna strak tegen de vangrail, aan MIJN kant van de weg welteverstaan! Gelukkig stop ik op tijd en de man met zijn bijrijdster kan zijn afdaling onder het werpen van



verontschuldigende blikken voortzetten. Ik moet er een beetje om lachen, het zij hen vergeven, sommigen onder ons kiezen nu eenmaal het verkeerde gereedschap om een berg mee te beklimmen. Of in dit geval af te dalen. De lucht wordt ijler en ik denk aan een passage in ‘Zen en de Kunst van het motoronderhoud’. In mijn verbeelding lijkt het of mijn motor vermogen verliest vanwege de ‘dunnere’ lucht op deze ‘enorme’ hoogte. Maar in werkelijkheid is er geen vuiltje aan de lucht, De Ugly MotherFucker presteert als een Italiaans raspaard. Ze draaft de berg op, ze vreet het asfalt en dat alles zonder te zweten en zonder te bokken. Ze laat zich gehoorzaam menen en voelt vertrouwd aan. We zijn één.

Ik vind het bijna jammer als de Guzzi en ik boven aankomen. Ik had nog wel een tijdje door kunnen gaan. Ik parkeer de motor op een stuk gravel net voor de laatste bocht, pak mijn camera en zoek door de zoekers waar Philip is. Ik heb de hele weg niet in de spiegel gekeken maar heb wel al snel gemerkt dat hij niet zo vlug omhoog stieft als ik. “Wow!” Ik kan een korte blik van verbazing niet onderdrukken als ik zie dat hij zeker nog zes bochten te gaan heeft. Ik probeer

Philip in de zoekers van mijn camera te volgen om zo de foto's te maken waarvan ik wens dat ze nog ooit van mij gemaakt worden. Maar helaas, dat is het lot van de fotograaf, je staat zelf nooit op de foto. Uiteindelijk is Philip ook boven en triomfantelijk kijken we elkaar aan. “We zijn er kerel!” Het is 09:50 uur op een woensdagochtend en we staan boven op de Stelvio!

Bij de souvenirshops is het een drukte van jewelste en ik zoek een nog hoger en wat rustiger plekje om mijn motor te parkeren en eventueel een lekkere espresso te zetten. De uitzichten zijn surrealistisch mooi. We zien de gletsjer en de ‘Piz da las trais linguas’ oftewel ‘de top van de drie talen’. De temperatuur is behaaglijk en we genieten ons bakkie koffie met smaak. Onder deze omstandigheden is het goed toeven hierboven, en eigenlijk wil ik hier helemaal niet weg. “Bergop is slechts de helft van de beleving. Nu bergaf, Mandello here we come!”

Later die dag hoorde ik dat het diezelfde middag nog enorm gespoekt had op de top van de Stilfs.

- Door: Paul Weekers - 

EVEN OVER MOTORBANDEN...

In de tijd dat deze tekst "op papier" komt -half Maart- hebben de eerste lentedagen zich al doen gelden. En dan begint het natuurlijk behoorlijk te kriebelen want ja, ook op leeftijd heb je de lentekriebels. Dus eerst maar eens de Cali EV rijklaar gemaakt en door de bossen en langs de rivierdijken gestuurd. Diezelfde week ook nog met het zijspan naar Limburg geweest voor een bezoek aan een zijspanverzamelaar. Ja, als je daar een boek over schrijft heb je zo overal je contacten.

Nu is een heel belangrijk deel van dat rijklaar maken niet in het minst de zorg voor het rubber waarmee we op het wegdek staan: *de motorband*. Niet alleen de bandenspanning is van belang, maar hoe is de overige conditie van de band om er veilig mee over straat te gaan. Klein voorbeeld: goede vriend haalt na lange tijd zijn V7 Stone uit de stalling, rijdt keurig de parkeerplaats af, neemt vrolijk het eerste bochtje en oeps! Onderuit want net iets te lage bandenspanning, koud rubber en net te gladde klinkers. Een leermomentje...En schaafplekken op mens en machine.

Dus motorbanden... Belangrijk punt van aandacht.

Alle A-merken motorbanden zijn tegenwoordig van prima kwaliteit en door de samenstelling van compound en profiel heeft iedere band en merk zijn unieke eigenschappen. Daar gaan we verder niet op in maar wel wat de belangrijkste zaken zijn waar je op moet letten. Tegenwoordig zijn alle banden overigens van het radiaal type.

WETTELIJKE PROFIELDIEPTE

Is 1 mm bij de TWI (Tread Wear Indicator/

profiel diepte indicator) Dit is wel een erg lage norm want de KNMV bijv. vindt 2 mm eigenlijk al gevaarlijk worden. In Duitsland is de wettelijke norm 1,6 mm. Spreekt voor zich dat je met een versleten band vraagt om lekrijden of onderuit gaan. Een moderne band in goede staat heeft bij regen 20-25% minder grip -mede door de lagere temperatuur van het wegdek- en aangezien je in ons landje wel eens door een bui overvallen kunt worden... Ook is monteren van verschillende banden types voor en achter -stug achter en soepel voor- niet aan te raden; kan vervelende effecten hebben als het gaat om het rijgedrag.

BANDENSPIJNING

Best belangrijk; snappen we allemaal. Te lage bandenspanning veroorzaakt snellere slijtage, slecht sturen en grote kans op lekrijden. Omdat we lang niet allemaal dagelijks of zelfs wekelijks op de brommert zitten is het regelmatig controleren van groot belang. Of het nou een tubeless is of met binnenband, langzaam leeglopen kunnen ze allemaal. De juiste spanning staat soms op een stickertje op de motor aangegeven of in het instructieboekje. Dat is de waarde bij koude banden! Bij warme banden plm. 0,2 bar bijtellen. De norm is 2.5 bar voor en 2.9 achter bij solo gebruik. Bij zwaardere belading mag je er 0.5 bij blazen. Er gaan ook stemmen op om ze sowieso iets harder te hebben om wat strakker te sturen, maar dat is ieders persoonlijke voorkeur.

VREEMDE SLIJTAGE

Het "cuppen" van de voorbanden; met name aan de zijkant van het profiel. Oorzaak kan zijn te lage spanning, slechte schokdemping, slecht gebalanceerd of te zware belading achterop. Kan het rijgedrag bij strak bochtenwerk nadelig beïnvloeden dus oppassen in de hairpins

deze zomer. Vertrouw je het niet, ga naar een motorbanden specialist.



BALANCEREN

Alhoewel je het op een motorfiets niet ze gauw merkt als in de auto, is goed balanceren dus zeker van belang. Is heel makkelijk zelf te doen op een simpele balancer standaard. Te koop bij de diverse motoronderdelen handelaren e/o via internet. Met plakloodjes of loodjes die om de spaken klemmen ben je gered. Wel een geduld klusje.



HOE OUD MAG EEN BAND ZIJN

De stelregel bij de grote motorbanden merken is dat een band die tussen de 0 en 5 jaar netjes opgeslagen heeft gestaan bij fabrikant of dealer nog als nieuw wordt beschouwd. Vanaf het gebruik onder de motor begint het verouderings proces afhankelijk hoe hij gestald dan wel gebruikt wordt. Altijd buiten in de zon staan is natuurlijk niet bevorderlijk. En hoeveel wordt er mee gereden? Rij je in 10 jaar 5000 km is het loopvlak nog prima maar het rubber kan al beginnen te verdrogen. Wordt het nog erger is een klapband niet denkbeeldig. Spreekt voor zich dat zeker bij moderne motoren met hun gigantische

vermogen dit extra belangrijk is. De leeftijd van een band c.q. de productie-datum ervan is terug te vinden in de DOT-code die in de zijwang van de band is gedrukt: bijv. (3502) wil zeggen geproduceerd in week 35 van 2002. Zegt nog niks over de conditie want heeft-ie jarenlang buiten opgeslagen geweest is dat niet bevorderlijk voor zijn gezondheid. Banden die echter opgeslagen zijn volgens de richtlijnen van de ETRTO (Europese Organisatie Banden en Velgen) –je wist niet dat ie bestond- zijn niet onderhevig aan veroudering.

Zo gauw banden onder de motor zijn gemonteerd krijgen ze een heel ander leven. Hoge belasting door remmen, sturen, inveren, invloed van wegdek, hoge en lage temperaturen om maar eens wat te noemen. Daar heeft het loopvlak en zijwangen natuurlijk het meest onder te leiden. Als de zijwangen haarscheurtjes beginnen te vertonen is het tijd om je eens achter de oren te krabben en te bedenken dat het tijd is voor vervanging. Gevaarlijker is wel dat het rubber harder begint te worden en dat is voor de wegligging funest. De grip is dan natuurlijk stukken minder.



LEVENSDUUR

Tja, dat ligt helemaal aan hoeveel zelf-beheersing je hebt met de rechter pols. En hoeveel pk's kun je vanaf de krukas op je achterwiel loslaten. Er zijn er bij die met het zondagse janken over de rivierdijkjes en het scoren van vliegende stoplicht sprints (FOE!!) na 6000 km het loopvlak er door heen hebben gejaagd. Het bochtenwerk wordt dan wel een steeds grotere uitdaging want zulk rubber met een steeds vlakker loopvlak is in de kortste keren vierkant. Weg is je bochtenplezier. En komt op gegeven moment het canvas er door dan

heb je serieus last van valse zuinigheid. Maar de beschaafde toerrijder zoals de meesten in ons midden kunnen maar zo 15-20000 km rijplezier hebben van hun achterband.

BOCHTENGRIIP

Ja nog zo'n begrip. Een warme band heeft meer grip dan een koude; spreekt voor zich. Maar bovenal is het het profiel en de rubber samenstelling die bepalend zijn. Bij slechte weersomstandigheden heb je meer aan een goed profiel terwijl je met droog weer misschien wel op slicks zou kunnen rijden. Door de groeven in de band kan deze lichtjes vervormen en daarmee sneller opwarmen. Goed profiel is essentieel voor de goede waterafvoer bij natte weg en die kun je nog al eens treffen ook al ben je "mooi weer rijder". Ook de looks van het bandenprofiel wil ook wat. Fabrikanten willen ook dat je banden lekker smoelen onder je motor. Maar dat is voornamelijk marketing. Ook is het profiel bepalend voor het geluidsniveau van de band op het wegdek. Rij maar eens op een motor met noppenprofiel. Daar schrik je van.

BANDENMATEN

Moeten we het ook nog even over hebben om het verhaaltje compleet te maken. Maar hier vertellen we niks nieuws neem ik aan. We hebben het over bandbreedte, de hoogte in procenten, velg diameter, radiaal of diagonaal (laatste is bijna uitgestorven) en snelheids codering.



Bijvoorbeeld: 120/80-18 R en een V
120 breedte in millimeters
/80 de hoogte in procenten van de breedte. In dit geval dus 96 mm.
18 diameter van de velg in inches (waarom niet in cm maar dat weet niemand)

R is Radiaal (een **B** staat voor diagonaal-band).

V is de snelheids codering. Max toegestane snelheid van de band waarbij hij veilig te gebruiken is.

(1519) productiedatum: week 15 van 2019.



Productiedatum



Load index



Draairichting



Tubeless

Nog een laatste tip: hoedt u voor namaak c.q. goedkope en slechte kwaliteit banden! Op rubber moet je niet besparen!

- Rob Kool -



MUSEO MOTO GUZZI



California Titanium 2003-2006



HET VERNIEUWDE MOTO GUZZI MUSEUM

DEEL 3

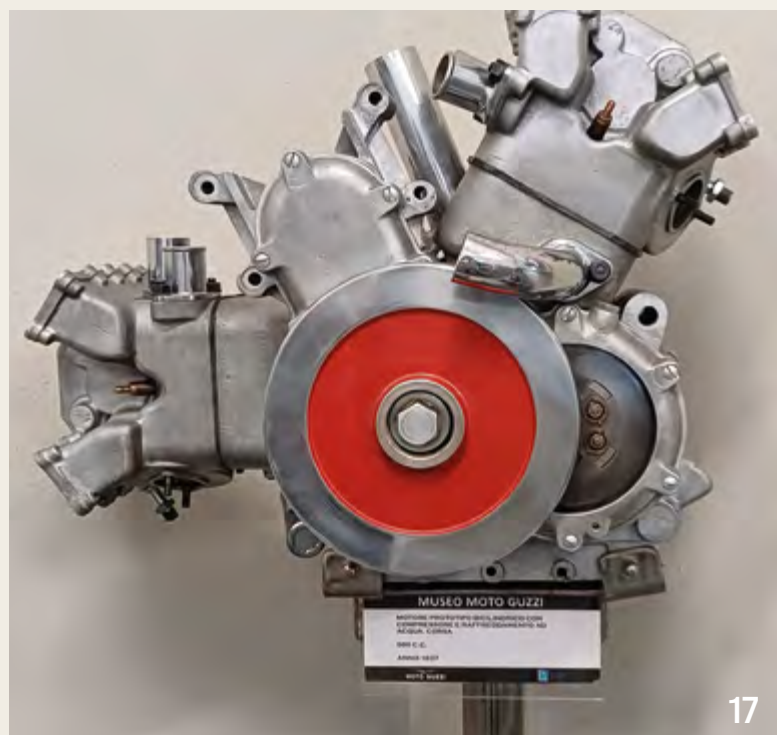
Het Moto Guzzi Museum is in
Mandello del Lario een aantal jaren
gelden compleet vernieuwd.



15



16



17



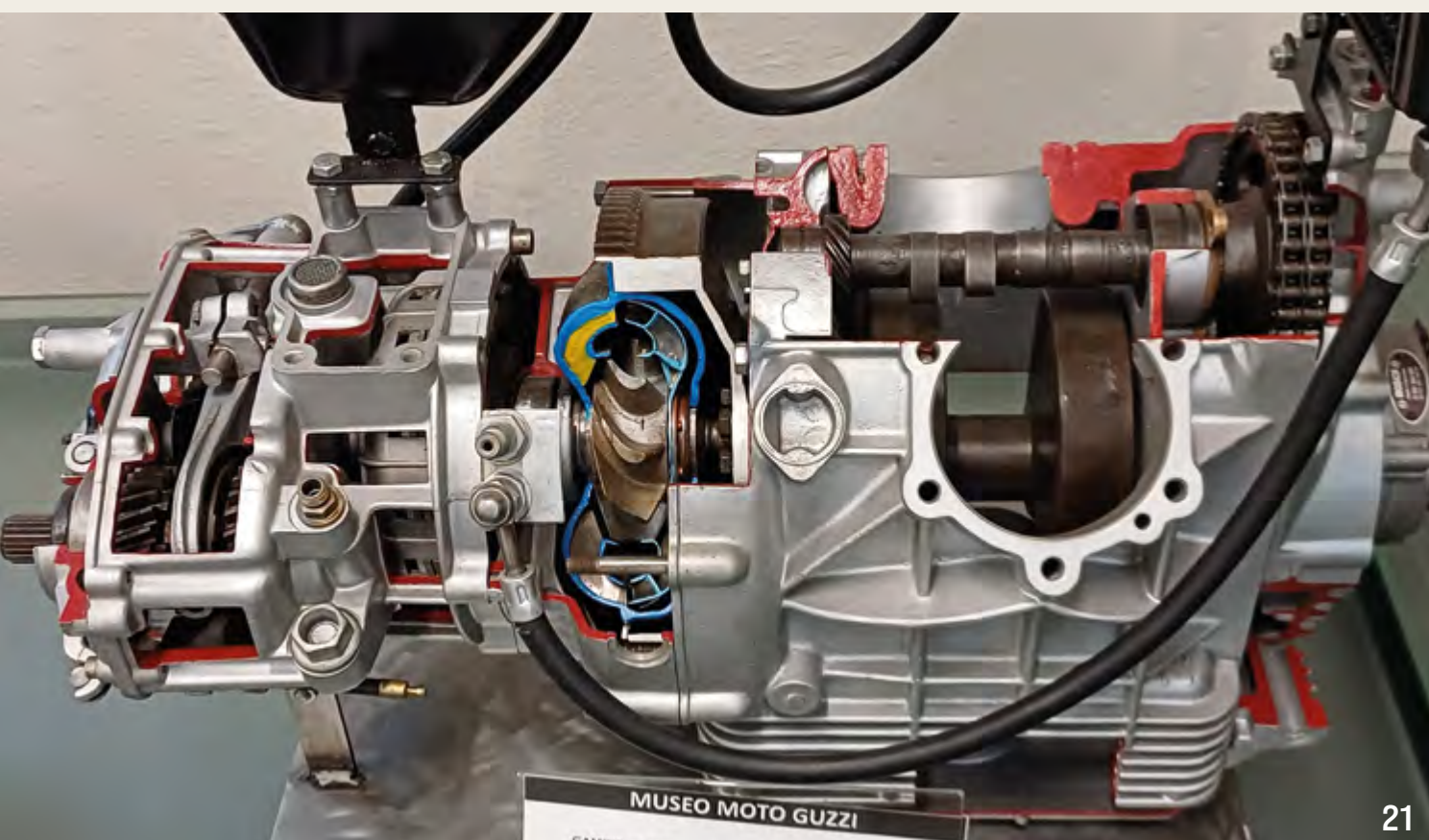
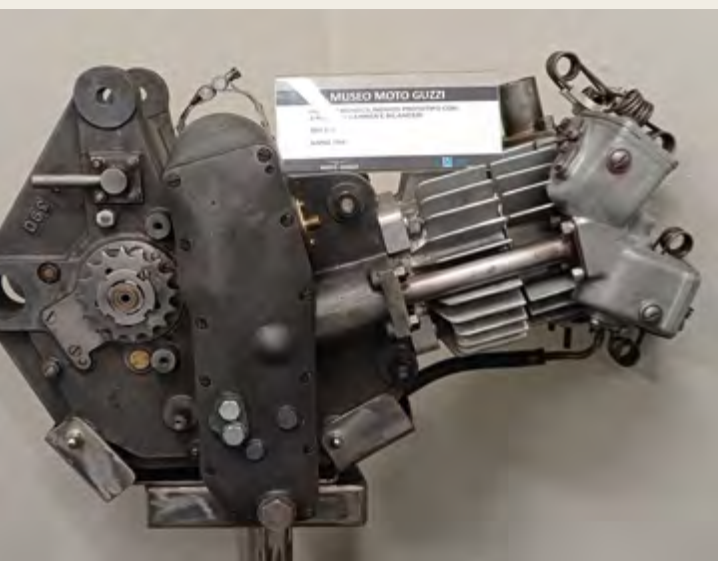
18

En wel heel interessante ruimte is waar de motoren staan die M G (zelf ?) in de loop der jaren ontwikkeld heeft. Een fascinerende collectie waarvan je regelmatig denkt: Wat is dit?! We zullen er een paar uitlichten met hun specificaties. (Foto 15)

Een wel heel bijzondere constructie dit prototype: een 1 cilinder met compressor waarvan de inlaat geregeld wordt door een enkele klep. Rechts bovenop is de aansluiting voor de carburateur te zien? Zo'n ingenieus ding dat ik niet helemaal snapte hoe dat nou moest werken... Maar een juweel van motorenbouw is het zeker. (Foto 16)

Nog zo'n staaltje high-tech motorenbouw van voor W.O.2. Een prototype V-twin van 500 cc met compressor en waterkoeling. Dat uitwendige vliegwiel herkennen we natuurlijk wel. Hoeveel er van gebouwd zijn? Staat er niet bij maar misschien is dit wel de enige. (Foto 17)

In die jaren helemaal "in de ban" van de compressor blijkbaar. Hier nog zo iets: 250 cc 1 cilinder met een volumetrische compressor. Uitgevoerd met schoepenwielen en een extra drukvat. Kennen we ook uit de automobiel wereld later als de Volumex compressor (o.a. FIAT en Lancia). Zo te zien met een koningsas voor de klepbediening. Ingenieus bedacht maar praktisch in gebruik...? Ongetwijfeld ontwikkeld voor race-doeleinden. (Foto 18)



Ook na de oorlog werd er zo te zien behoorlijk “gehob-
byd” in de afdeling motoren ontwikkeling. Hier een
1 cilinder prototype van 350 cc met 2 bovenliggende
nokkenassen en een balanceri (balansas). En met
uitwendige krulspelden voor de klepbediening. Je moet
het maar bedenken... (Foto 19)

Een buitenbeentje. Een 75 cc 1 cilinder 2-takt (vol-
gens de beschrijving) met geforceerde luchtkoeling en
ontwikkeld in de jaren '61-'62 voor maritiem gebruik.
In opdracht van de overheid? En waar zou je zo'n ding

in moeten lepelen? (Foto 20)

Een opengewerkte versie van de V-twin 1000cc hy-
dro-convert. Mooi is te zien hoe de koppelvormer is
geïntegreerd tussen krukas en koppeling met daarachter
de 2-versnellingsbak. Is dus niet -zoals een wijdverbreid
misverstand- een “automaat” maar heeft een hoge en
lage gearing zeg maar. Heb 'm uitgebreid bestudeerd
want de mijne moet nog een keer uit elkaar... In samen-
werking met het Duitse Fichtel&Sachs werd dit syteem
half jaren '70 ontwikkeld in principe voor de Ameri-



22



23



24



24

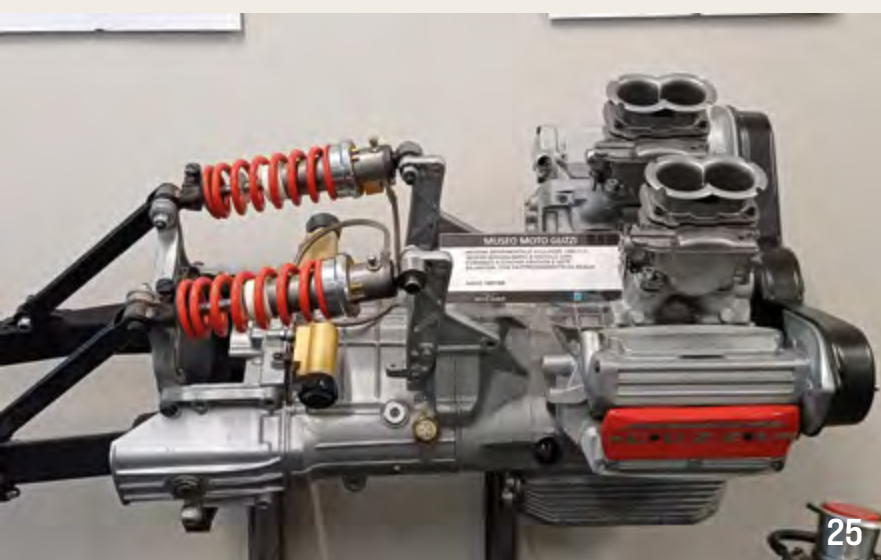
kaanse politie die eigenlijk niet zoveel wilde schakelen met escorte rijden. Verwend volk! Kost wel vermogen zo'n converter dus veel topsnelheid zat er niet in. Uit eigen ervaring al in 1977 weet ik dat het wel heel soepeltjes rijdt en is daarom ook de ideale zijspanmotor. Er staat er hier bij mij één in de garage. (Foto 21)

En dit dan! Een W-3 cilinder! Een wel heel bijzondere door Lino Tonti begin jaren '80 ontwikkelde motor. 3 cilinders onder een hoek van 65 gr. en 1000 cc. Heeft 2 naast de middelste cilinder onderliggende nokkenassen, 2 stoterstangen per cilinder en 3 x 30 mm carburateurs. Dell'Orto's natuurlijk. Wat zal dat mooi gelopen hebben. Is helaas nooit in een motorfiets terecht gekomen want ja, hoe kreeg je dat in een bestaand frame en waar laat je de tank? Zouden ze dat pas later bedacht

hebben? (Foto 22)

Een prototype uit 1986 van de 992 cc V-twin met bovenliggende nokkenassen. Leverde 92 pk bij 7400 tpm! Met, heel opvallend, de nokkenasaandrijving apart voor de cilinders gebouwd. Een niet zo praktische positie van de carburateurs lijkt me. En ook de koeling van de cilinders is zo nooit optimaal en dan een uitlaat waarbij de gassen naar voren geblazen worden om vervolgens een bocht naar achteren te maken. Niet bevorderlijk voor de flow zou je denken. Een doorontwikkeling van dit systeem zagen we later in 1990 bij de 1000 cc Daytona met ook een 4 kleps kop. (Foto 23)

Nog zo'n apart geval: watergekoelde 1 cilinder met 2 bovenliggende nokkenassen, 4 kleppen per cilinder en



getande riem aandrijving. Voorzien van een dubbele (Weber?) carburateur. Is groter dan je er op de foto van af ziet en dat je denkt: waar had zo iets dan in terecht moeten komen?? Dat vertelt het verhaal -zoals bij zo veel van deze prototype motoren- niet. (Foto 24)

Kennen we de modellen met de "smallblocks" dan is dit er één uit de categorie "bigblocks". Een experimentele V 4 van 1000 cc uit 1988. Boring/slag 80x50, met bovenliggende door getande riem aangedreven nokkenassen, 4-klepskop en een balansas. 2 Dubbele carburateurs en waterkoeling. Het vermogen stond er niet bij aangegeven maar zou zo maar richting de 100 pk kunnen zijn. Zo te zien zou het blok ook dragend geheel zijn met het frame en natuurlijk cardanaandrijving. Jammer dat dat nooit wat geworden is. Had wel een frame moeten worden van behoorlijke lengte om dit in te kunnen monteren. En navenant erg lange wielbasis wat de "handling" van een motorfiets niet ten goede komt. Wel een heel bijzondere achtervork constructie. (Foto 25)

Hier staat nog een prototype V-twin van 1000 cc. Blok-hoek 75 gr. en met waterkoeling. DOHC en 4-klepskop en distributie d.m.v. kettingen. Wel een mooi crossflow cilinderkoptype. Ontwikkeld in 1999. Dan zie je dat staan en denk je: waarvoor dan?? Tot zover een aantal bijzondere staaltjes motoren ontwerp. Als je dan bedenkt dat dat toch steeds behoorlijke investeringen geweest moeten zijn al die dingen bedenken, bouwen en testen, snap je wel dat er bij M G nog wel eens een flinke aanslag op de budgetten zijn geweest. Maar indrukwekkend om al die technische hoogstandjes daar met z'n allen in dat zaaltje te zien staan.

Volgende keer de laatste aflevering met een overzicht van wat er vanaf de jaren '60 zoal gebouwd is in Mandello.

- Door: Rob Kool - 



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 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



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



V7 Dag



Zondag 26 mei 2024



De Klassieker Commissie organiseert de jaarlijkse Moto Guzzi V7 dag. Inclusief een rondrit van max. 100 km. Ditmaal georganiseerd in regio Noord Limburg.

Aanvang: 10.00 en start rondrit om 12.00

Adres: Centraal Baarlo, Markt 1, Baarlo

Organisatie: Edwin Brouwer & Leon Hanssen

Info: klassiekercommissie@mgcn.nl

Natuurlijk zijn ook alle Guzzi's welkom!



MEIDENRIT 2023



Ook dit jaar hadden Marja en Manja het initiatief genomen om een motormeiden weekend te organiseren. Gezellig! En zo toerden we eind april met negen dames op acht Guzzi's en één BMW naar de Ardennen.

We verbleven het weekend in de super-gastvrije motorherberg Baton Rouge in Vielsalm. Dat is een aanrader hoor! De motoren werden door gastheer Ben veilig in de garage gestald en wij kwamen uit op het heerlijke terras. Daar ploften we neer op de luie banken en stoelen om bij te kletsen en smaakvolle Belgische bierjes te drinken. Onze kamers waren prima en de douches heerlijk warm. Gastvrouw Hetty zorgde voor een heerlijke avondmaaltijd. Dat was een goed begin van het weekend!

Prima geslapen en na een uitgebreid ontbijt gingen we op pad want we waren hier natuurlijk ook om te toeren. Er waren mooie routes uitgezet en gelukkig was het weer best OK. Een koffiestopje hier, een lunchstop daar en weer door, wat is het toch een mooi gebied om rond te rijden. Terug in de herberg was de BBQ al aan het roken en was het wederom smullen en heel gezellig. Zondags vertrokken we na het ontbijt weer huiswaarts. Het is echt leuk om zo eens met andere motordames op pad te zijn. Dank voor de gezelligheid Lucia, Netty, Edith, Boukje, Ellen, Wilma, Marja en Anda!

Lijkt het je leuk om ook eens mee te gaan? Meld je dan bij Marja via marjacharles53@gmail.com. Anda en Marja zijn alweer druk met het MMW 2024, we gaan medio juli naar Luxemburg, er zijn nog kampeerplekjes beschikbaar, welkom!

- Esther Zumpolle - 



De Hoge Weide

Regiorit Midden Nederland 28 april 2024



Zoals elk jaar wordt ook dit jaar weer de regiorit Midden Nederland gereden vanuit het Grand Café De Hoge Weide aan de AB Harrewijnstraat 45, 3544AL in Utrecht Parkwijk Zuid.

Verzamelen vanaf 12:00 uur onder het genot van een bakkie koffie met na afloop de gelegenheid om a-la-carte te dineren.
De deelname is kosteloos.



APRIL

5 - 7	Openingstreffen met de uitreiking prijzen LM-rally 2023	TC
28	Regiorit Midden Nederland, Utrecht	TC

MEI

4	Sleuteldag met voorinschrijving, Nederhemert VOL	KC
12	Regiorit Noord Holland, Midwoud	TC
26	V7-dag, Maasbree	KC

JUNI

9	Smalblock dag, Eck en Wiel	KC
21 - 23	Guzzi Rumble aka IMGT, Tienhoven ad Lek	MGCN
28 - 30	Zijspantreffen, Dongen	TC

AUGUSTUS

16-18	Klassieker Kampeerweekend, Wezupperbrug	KC
-------	---	----

SEPTEMBER

1	Italdag, Assen	GS
13 - 15	Moto GT, Eifel Duitsland	TC
14	Nationaal Veteranen Treffen, Woerden	KC
28	Brommerit, Vessem	KC

OKTOBER

17 - 20	Najaarstreffen, Rheinland Pfalz - Duitsland	TC
26	Regiorit Zuid / Snertit, Eijsden	TC

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

AANLEVEREN KOERIER '24

Koerier 3 Deadline 10-05-2024	Koerier 5 Deadline 13-09-2024
Koerier 4 Deadline 12-07-2024	Koerier 6 Deadline 08-11-2024

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)
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
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.

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