

DE KOERIER

#3



1773 KM
MET DE
NIEUWE STELVIO



IMPRESSIE
V7 DAG



REGIORIT
NOORD HOLLAND 2024



DUITSE FALCONE
CLUB

INHOUD #3

GIORNATE MONDIALI GUZZI 4

Genieten van de uitzichten. Het lijkt wel of het hier aanzienlijk minder druk is dan aan de andere kant van de Stifser Joch. In beide richtingen bedoel ik dan.

MOTO GUZZI MUSEUM DEEL 4 10

In dit laatste deel over het museum beginnen we in de jaren '60 als de V-twins op de markt komen. Gezien het fantastische aantal Guzzi's die er staan, moeten we een selectie maken in deze reportage.

IMPRESSIE VAN EEN SLEUTELDAG 18

Jan Keijzer organiseert al jaren lang ieder jaar een sleuteldag voor de ook technisch geïnteresseerde leden van de MGCN. Tot zo'n twee jaar geleden was dat ieder jaar met Ad Piels op diens bedrijf in Velddriel.

GOED VOORBEELD DOET VOLGEN 21

IMPRESSIE V7 DAG 23

REGIORIT NOORD HOLLAND 2024 24

Het was weer moederdag en mooi weer, dus traditiegetrouw weer meedoen aan de regiorit van Noord Holland. Dit betekent dus vroeg opstaan en ontbijt voor moeders de vrouw maken en tijdens het verorberen hiervan de cadeau-tjes snel geven. Dan snel de motor pakken om naar Midwoud te snellen.

DUITSE FALCONE CLUB 26

Twee jaar geleden was ik voor het eerst bij het voorjaarstreffen van de Duitse Falcone club. Daar heb ik zoveel aardige mensen ontmoet, dat ik dit jaar lid geworden ben en hun treffen net over de grens weer bezocht heb.

1773 KM MET DE NIEUWE STELVIO 30

Sinds een jaar ben ik met pensioen. En dan ga je ervan genieten, en dingen anders doen dan de jaren ervoor. Dus toen we begin maart het voorjaar nog niet aan zagen komen, bedachten we dat we wel naar de zon wilden. Waar dan? Naar Andalusië.

CLASSIC ON TRACKS 37

GUUS, VAN PIETER 38

Op 19 okt 2023 had ik met Jan Willem afgesproken om naar een boekpresentatie en jubileum concert van de band Enorm te gaan. En net voor dat het concert zou beginnen, vertelde JW mij dat Pieter zijn motor aan mij wilde overdoen. Ik was zo overdonderd dat ik de helft van het concert niet meer mee kreeg.





18

IMPRESSIE VAN EEN SLEUTELDAG



23

IMPRESSIE V7 DAG



38

GUUS, VAN PIETER



VAN DE VOORZITTER

Vrijheid, dat is het meest genoemde woord als je mensen om het gevoel van motorrijden vraagt. Nu is dat natuurlijk wel een belangrijk onderdeel van motorrijden, lekker rondrijden op je motor waar je maar heen wilt. Als ik dan zo vrij als een vogel door Europa toer kom ik toch iedere keer sporen tegen van tijden dat het niet vanzelfsprekend was. Naast de vervallen douanehokjes van wat ooit duidelijke grenzen waren, kom ik ook regelmatig grote militaire begraafplaatsen en gedenktekens tegen uit hele donkere periodes in de Europese geschiedenis waarin er van vrijheid geen sprake meer was.

Ik kan het nooit laten om te stoppen bij deze plekken en even stil te staan en stil te worden van alle offers die gebracht zijn, lange rijen witte stenen, kruizen of lange lijsten met de namen van jonge mannen uitgehouwen in steen. De littekens en sporen van al deze ellende zijn, als je goed kijkt, overal zichtbaar; een oude tank op een dorpsplein, een restant van het elektrische hek tussen Nederland en België, sporen van het IJzeren Gordijn of een stadscentrum met alleen naoorlogse bebouwing.

Als ik dan weer op mijn motor zit en vrij rond kan rijden ben ik heel dankbaar, maar helaas is het met geschiedenis zo dat deze zich vaak herhaalt en er toch altijd weer types opstaan die onder allerhande voorwendselen een oorlog beginnen of onze vrijheid willen ontnemen. Blij dat ik mijzelf vrij door Europa kan bewegen, verheug ik mij op alle uitjes die de komende tijd in de planning staan en hopelijk een mooie trip door een aantal landen van het voormalige Oostblok, waar men in het verleden zeker niet vrijuit in en uit kon rijden. **Fijne vakantie!**

Hartelijke groet, Ronald van Beek
Voorzitter MGCN



DAG 5 Woensdag de rest van de dag:

In een wolk van euforie donder ik de Stelvio aan de zuidkant weer naar beneden. Omlaag rijdend heb ik meer tijd om te genieten van de uitzichten. Het lijkt wel of het hier aanzienlijk minder druk is dan aan de andere kant van de Stilfser Joch. In beide richtingen bedoel ik dan. Ik laat de UMF lekker rollen en rem vooral op de motor en zo min mogelijk op de remschijven. De vaart zit er goed in ik wil dat momentum mooi aanhouden. Uiteindelijk is het een grote slingerweg naar beneden tot we opeens, floep, bij een meertje aankomen. “Ha, dit is het Comomeer.” Ik wil rechts afslaan richting noorden, maar Philip weet zeker dat we linksaf en het water aan onze rechterhand moeten houden. Koppig als ik ben maak ik er een discussie van die eigenlijk niet nodig is.



Als ik even nadenk heeft Philip gewoon gelijk. Opeens herken ik de weg weer en een totale euforie overvalt ons beiden als we bij de dorpsgrens van Mandello Del Lario aankomen. Dit is natuurlijk een uitgelezen fotomoment. We checken in bij Polisportiva Mandello en worden hartelijk ontvangen door Patrizia, de vrouw waar ik ons verblijf in Mandello mee geregeld heb. In volbloed Italiaans wil ze ons de weg naar onze slaapplek wijzen maar hoe luid ze ook praat, verstaan doen we het niet. Opeens schieten er twee gasten te hulp; op een scooter rijden ze voor ons uit om ons naar het voetbalveld dat voor camping door moet gaan te brengen. Voor Italiaanse gebruiken houden ze zich denk ik aardig in, want we kunnen ze goed bijhouden als ze de door de steegjes en





smalle straatjes van het fraaie Mandello crossen.

We slaan kamp op en halen een biertje in een kraam die in een ander leven een dug-out lijkt te zijn geweest.

Ondanks het komen en gaan van motoren is het nog relatief rustig. Het is mooi weer en iedereen heeft een lach op zijn gezicht.

Het voetbalveld ligt op nog geen tweehonderd meter van het park en het evenemententerrein en alleen het lager gelegen Lido ligt tussen ons veld en Lago Como. De volgende ochtend zal blijken dat een goed gedraïneerd, hooggelegen voetbalveld een ideale camping maakt ten gunste van een kampeerplek op strandniveau aan een Italiaans Alpenmeer.

Als ik terugkom van een wandeling door het dorp zie ik dat Jan en Roos bij Philips tent aan het bieren zijn. Ik heb Jan en Roos leren kennen op het Belgisch Moto Guzzi treffen in Stavelot. Ik ben daar mijn bril vergeten en Roos is zo attent geweest het ding mee naar Italië te slepen om hem te retourneren. Ongepolijst, maar goei volk die twee! En onderschat vooral Dodo de hond niet.

Als Philip en ik in geuren en kleuren vertellen van onze avonturen onderweg, brult Jan meerdere malen: "Goddomme, jullie lijken wel een getrouwd stel!" "Een getrouwd stel" denk ik, "maar dan wel aan de vooravond van een echtscheiding."

In de avond trekken we het dorp in en verorberen met smaak het enige verkrijgbare voedsel in heel het dorp: Pizza. We spoelen het weg met grote frisse bieren uit plastic bekertjes.

Het wordt donker, het wordt laat, en het wordt retegezellig. En dan te bedenken dat het pas woensdag is en de festiviteiten eigenlijk pas vrijdagavond losbarsten.

“ In volbloed Italiaans wil ze ons de weg naar onze slaapplek wijzen maar hoe luid ze ook praat, verstaan doen we het niet.



Als Philip later zijn tent opzoekt, drink ik nog een biertje met een stel Duitsers. Ook dat wordt gezellig tot ik aan de andere kant van het meer bliksems ontwaar. We kijken met zijn allen naar het adembenemende schouwspel wat zich op een afstandje afspeelt. Tot we opeens verrast worden door bliksem vlak achter ons, en naast ons. De wind trekt stevig aan en ik besluit mijn tent op te gaan zoeken om er eventueel wat scheerlijnen bij te zetten. Ik heb het vermoeden dat dit onweertje Mandello als losplaats van regen heeft uitgezocht en mijn ervaring heeft me geleerd dat het in Italië boven alpenmeertjes enorm kan spoken.

Ik trek de laatste plooien uit mijn 'North Face' tent en kijk en passant het gerimpelde en gekreukte bouwsel van mijn reisgenoot ook even aan. Een knik in het dak verraadde waar de met duct-tape gerepareerde tentstok zit.

"Philip, heb je nog extra haringen?"

En waar is je hamer?"

Ik moet al harder praten wil ik boven de wind uitkomen.

"Wat is er loos man, ik lag net te slapen?"

Ik zeg hem dat hij kan blijven liggen en dat ik zijn tent even wat fatsoeneer omdat hij het anders niet droog houdt gedurende de nacht.

Als zijn tent redelijk strak staat vallen de eerste druppels al. Snel vouw ik zijn grondzeil nog even terug onder de buitentent en dan denk ik dat ik hem wel weer genoeg geholpen heb.



Ik lig nog niet in de tent of het onweer barst los.

Donder en bliksem volgen elkaar zonder pauze op, we zitten er midden in! Niet alleen striemende regen maar vooral ook windstoten, rukwinden en valwinden teisteren de 100+1° GMG in Mandello.

Ik wikkel me lekker in mijn slaapzak. Ik heb er het volste vertrouwen in dat mijn tent droog blijft.

En los daarvan, of mijn spullen nat zijn of niet...ik hoef ze morgenvroeg toch lekker niet in te pakken.

- Door: Paul Weekers - 



KKW - Klassieker Kampeerweekend

16 tot 18 augustus - Wezuperbrug



Als je komt kamperen met tent, camper of caravan.

Dan aanmelden voor 05-08-2024 bij klassieker commissie.

Je mag ook eerder komen of later vertrekken,

dan ook door geven aan de camping: info@campinggoedvertoef.nl

Vrijdagavond is pizza avond tot 18.00 uur, zaterdagavond is er een BBQ.

Wie komt kamperen graag zelf zijn bestek, bord en beker mee nemen.

Adres: Oranjekanaal Zuidzijde 12, 7853 TC Wezuperbrug

Organisatie: Hans Bok en Ronald van Beek

Info: klassiekercommissie@mgcn.nl

Natuurlijk zijn ook alle Guzzi's welkom!



MOTO GT 2024

13, 14 EN 15
SEPTEMBER 2024

Zoals elke Moto GT gaat deze rit over 1000 km door 1000 bochten in 3 dagen van Gulpen (Limburg) naar het hotel in het Taunusgebergte en terug naar het einde in de buurt van Aachen (Duitsland).

De reis is op basis van halfpension met op zaterdag en zondag een fijne lunch onderweg.

De deelname bedraagt € 200,00 per persoon.

De start is op 13 september om 12:30 in Gulpen (Limburg) met van te voren ruim de gelegenheid om daar te verzamelen onder het genot van een kop koffie.

De finish is op zondagmiddag 15 september op een verzamelplaats nabij Aachen (Duitsland).
De routes worden in .gpx beschikbaar gesteld.

De inschrijving is online op website van de MGCN onder Agenda (mgcnonline.nl)

Voor verdere vragen kun je contact opnemen
met de detoercommissie@mgcn.nl
of bel 06 2543 3724

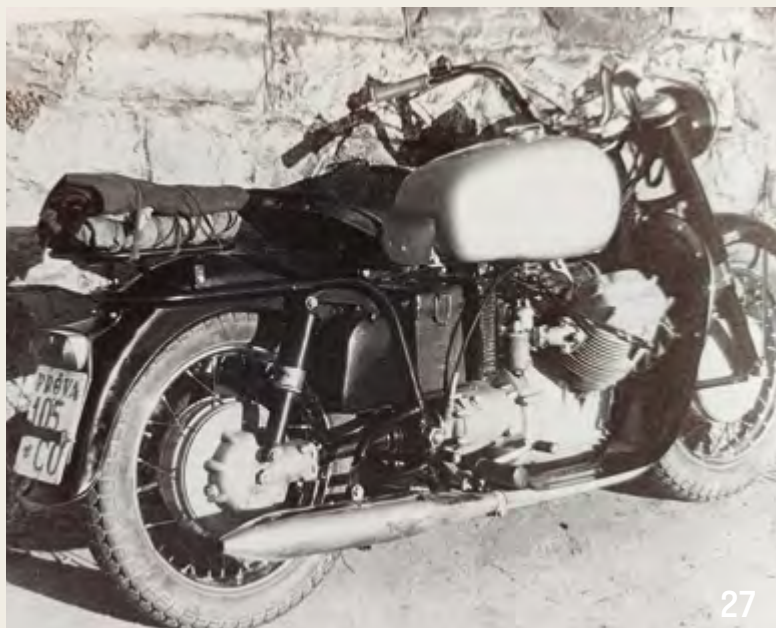


In dit laatste deel over het museum beginnen we in de jaren '60 als de V-twins op de markt komen. Gezien het fantastische aantal Guzzi's die er staan moeten we een selectie maken in deze reportage. En staat de jouwe er nou net niet bij, geen nood, gewoon zelf een keer gaan kijken!



MOTO GUZZI MUSEUM

DEEL 4



Als we met de V-twins beginnen is er helaas één die ontbreekt: het allereerste model/prototype. Die heb ik dan maar ff van internet geplukt want hoort er tenslotte wel bij. Dit is duidelijk een prototype (zie “prova” op het kenteken) uit 1965 met het duidelijk herkenbare loopframe, de allereerste kleine cardan, solozadel en 703 cc blok. Rol gereedschap achterop en klaar voor een testritje rond het Lago di Como. Jammer dat er blijkbaar geen één bewaard is gebleven. (Foto 27)

Opstelling van de 750 V7 Special en z’n grotere broer de 850 GT. Ook het eerste serie model V7 700 ontbreekt helaas. Bij deze twee is duidelijk het versterkte carter te zien van het tot 757 resp. 844 cc vergrote blok; ook de versnellingsbak was toen al verbeterd. Moet wel even gezegd worden dat alle motoren er hier spic-en-span bij staan. (Foto 28)



En uiteraard hier de klapper uit 1972 toen Guzzi met de V7 Sport op de markt kwam. In de, mag wel zeggen, legendarische kleur groen metallic. Alle andere kleuren tellen eigenlijk niet mee... Hier nog met de fourleadingshoe voorrem. Motorisch teruggebracht tot 748 cc om mee te kunnen doen in de wegraceklasse tot 750 cc. Later nog gevolgd door de 750 S met twee schijfremmen en de 750 S3 met drie schijfremmen en het “integraal remsysteem”. Wie kent het niet. En de rode, de eerste 850 LeMans (we noemen hem nu LeMans1) de voorloper van wat een hele serie LeMans modellen zou worden. We zouden er nog een aantal tegenkomen. (Foto 29)

Een mooie line-up van een aantal California modellen. Links uiteraard het allereerste model 850 GT Cali-

fornia zoals de doopnaam luidde. We mogen wel stellen dat dit door de jaren heen de rode draad in de modellen politiek van Moto Guzzi is geweest en als modelnaam helaas met het verscheiden van de 1400 California is uitgestorven. Nog even voor wie het niet (meer) weet: met de introductie van de V750 Special in Amerika begon de importeur, de gebroeders Berliner, daar te lobbyen om deze te verkopen aan de Amerikaanse politie in Los Angeles ter vervanging van de ouwe onbetrouwbare H.D.’s. Ouwe stinkdingen! Die hadden er wel oren naar, maar hadden zo hun wensen: groot scherm, treeplanken voor de policeboots maatje 47, groot stuur, valbeugels rondom en nog wat van dat soort hebbedingetjes. Zogezegd zo gemaakt en die Yanks zijn zelfs wezen proefrijden in Mandello. Toen deze uitvoering in de States on the road was, bedacht men in Europa om



30



31



32



33

hier een burger uitvoering van op de markt te brengen. Fabrikant en importeurs hielden krijgsraad en moesten een pakkende naam voor het beestje bedenken. In vergadering bijeen kwamen er wat voorstellen over tafel vliegen tot de Duitse importeur, Fritz Röth, ineens riep: "California natürlich!!": En de rest is geschiedenis. (Foto 30)

Wilde ik er toch even bij hebben staan: de California EV van 1981. Ter gelegenheid van het 80 jaar Moto Guzzi als jubileummodel uitgebracht met groot toerschermbekken en veel bling-bling. Heb ik sinds enige tijd in de garage staan. Hier in de bijzondere Poltrona Frau uitvoering met lederen zadel en koffers. Collectors item. Poltrona wie? zegt u. Is een Italiaans designmerk opgericht in 1912 in Turijn van o.a. meubels. Poltro-

na betekent zetel of stoel en Frau is zeker de dame die mocht proefzitten of zoiets. Ze maken nog steeds prachtige dingen. Design kun je tenslotte wel aan de Italianen overlaten. Weer wat geleerd. (Foto 31)

De helaas laatst gebouwde California. Deze Touring uitvoering is uit 2016 en in de Corrazieri uitmonstering voor de Italiaanse overheid. Nu al verworpen tot een museumstuk(?). Was natuurlijk voornamelijk voor de USA markt, maar heeft het niet lang gered. Had nog wel enkele nazaten zoals de Custom, Eldorado, MGX-21 en de Audace. Krijgen we ooit nog weer eens zoiets te zien van Moto Guzzi? (Foto 32)

Line-up van de Le Mans modellen. Uiterst links nog de staart van de 850 Le Mans1 tot de laatste types die



onder deze modelnaam zijn uitgebracht. Ze staan er allemaal bij alsof ze zo nieuw de showroom uitkomen. Geldt voor alles wat er staat in het museum. Hebben daar misschien wel een eigen restauratie afdeling? (Foto 33)

De, mag haast wel zeggen, legendarische V1000 Convert in Amerikaanse politie uitvoering. Compleet met alle toeters en bellen. Heeft in burgeruitvoering helaas nooit een doorbraak gekend in verkoop aantallen. Door de converter te veel vermogensverlies en daar door relatief lage topsnelheid? Zelf heb ik er in de jaren '70/'80 heel wat km's mee gemaakt. (Foto 34)

Nog meer modellen in politie trim. Twee Norges en de V85 TT. (Foto 35)

Kijk, van een beetje racen, was men ook niet vies op Moto Guzzi. De eerste record machine nog met het loop-frame en helemaal links de Daytona 4V met z'n uitwendige nokkenas bediening. Systeem was geen lang leven beschoren. (Foto 36)

Een paar prachtige V 11 sportmodellen. Alweer uit het einde van de vorige eeuw. Gaan we deze tijden weer herbeleven met de nieuwe V100? Laten we het hopen. (Foto 37)

De 1000 SP modellen. Van rechts naar links de SPI met ronde cilinders, dan de SP!! met vierkante cilinders; beide in de zo kenmerkende twee-tone kleurstelling en de SPIII Full Fairing. Een heel luxe uitvoering met standaard stroomlijn en grote koffers. Zou de 190 km/u



38



39



40



41

hebben kunnen aantikken. Was slechts kort leverbaar volgens mij. (Foto 38)

Twee wel heel vreemde eenden in de bijt. Een vier cilinder van 250 cc! En een 125 tweepitter. Wat zal zo'n vier cilinder wel niet voor toeren hebben gemaakt? Uit welke stal dit spul origineel kwam, vermeldt het bijschrift niet. (Foto 39)

Categorie "zandhappers". De 1100 cc Quota en de V65 Baja. Waren bij ons toch echt een zeldzaamheid als ze ooit al eens geleverd zijn in Nederland. (Foto 40)

Collectie small-blocks in toer uitvoering. Achteraan een zeldzame NTX model. Ook op deze types is heel wat voortgeborduurd wat betreft modellen; van sportief tot custom. (Foto 41)

Ook in het terrein stonden de Guzzi's hun mannetje. Links een 750 Paris-Dakar uit 1987 (zou die 'm ooit gewonnen hebben?) en het in verhouding kleine spul voor het betere regularity werk zoals een Stornello uit 1962-63. Zie die twee naast elkaar staan, denk je, is die rechter nou een schaalmodel? (Foto 42)

Een zaal vol met het lichtere werk. Rechts allemaal Stornello's in allerlei varianten en links de brommertjes. Waarvan je bij het zien denkt: "Huh? Hebben ze dat ook ooit gebouwd?" Maar waren in Italië natuurlijk heel populair. (Foto 43)

We zijn aan het einde beland van de motoren uitstalling. Lang niet alles kunnen laten zien natuurlijk, maar een bezoek is van harte aanbevolen. Ben je er nog nooit



42



44



45



43

geweest (WAT?! Ben je er nog nooit geweest??) toch een keer doen. Heb je een goed doel voor een mooie rit. Nog wel even een foto van de grondleggers van het merk, de heren Carlo Guzzi, Giorgio Parodi (met piloten pet), Giovanni Ravelli en Parodi sr. die de financier is geweest van de drie avonturiers die een eigen motormerk wilden beginnen. (Foto 44) En nog een prachtige luchtfoto van het fabriekscomplex in vroegere tijden. Links zichtbaar, de kombaai waar de motoren werden getest. Het gros van deze gebouwen bestaan nog steeds, maar is in de loop der jaren nog flink uitgebreid. (Foto 45)

Nog een laatste plaatje. Het originele kantoor van Carlo Guzzi jaren '50/'60. In prachtige retro-stijl zou je tegenwoordig zeggen. (Foto 46)

We hopen dat jullie er wat van hebben opgestoken!

- Door: Rob Kool - 



46



NAJAARSTREFFEN IN SAARLAND

17 T/M 20
OKTOBER 2024

Programma:

- 4 dagen / 3 nachten
- Hotel in Herbitzheim op basis van half-pension.
- Mooie routes door Saarland en de noordelijke Vogezen / Elzas (Frankrijk) in .gpx
- Te bezoeken steden in de buurt; o.a. Saarbrücken (Dln), Straatsburg (Fr)
- Maximaal 45 deelnemers
- Prijs € 215 o.b.v. Doppelzimmer

Inschrijven & betalen:

- Via de MGCN-site
- Inschrijven kan tot 15 september (vol=vol)

Informatie:

Volg de de Koerier en MGCN.nl

Voor verdere vragen kun je contact opnemen
met de detoercommissie@mgcn.nl
of bel 06 2543 3724



NVT - Nationaal Veteranentreffen

Zaterdag 14 September - Woerden



Kom gezellig motoren en brommers kijken in Woerden.
Haal jeugdhervindingen op met de bekende klassiekers.
Vaak mooi gerestaureerd maar ook in originele staat te bewonderen.
Op deze dag zijn namens de MGCN de klassieker commissie samen
met de Guzzishop aanwezig.
Kom even langs, er is altijd wel tijd voor een bak koffie...

Organisatie: Hans Prijs

Wij zoeken nog vrijwilligers om de stand te bemannen

Info: klassiekercommissie@mgcn.nl



Jan Keijzer organiseert al jaren lang ieder jaar een sleuteldag voor de ook technisch geïnteresseerde leden van de MGCN. Tot zo'n twee jaar geleden was dat ieder jaar met Ad Piels op diens bedrijf in Velddriel, maar Ad is ons begin vorig jaar helaas overleden. Sindsdien heeft Hans Bok de plaats van Ad in alle rust en op waardige wijze ingenomen. In 2023 was de sleuteldag voor het eerst bij hem op een prachtige locatie in Nederhemert.

Harry Wildeman en ik hebben ons nog net op tijd voor de editie van 2024 kunnen inschrijven. Op zaterdag ochtend 4 mei reden wij dan ook naar Hans. De weergoden waren ons daarbij goed gezind.

Even over tien kwamen wij aan en na een rondleiding van Hans, koffie + koek en een al dan niet hernieuwde kennismaking met oude - en nieuwe bekenden, ging het evenement van start.

De groep van ongeveer 40 personen, - ik heb het aantal deelnemers niet precies geteld -, werd, afhankelijk van ieders belangstelling, opgedeeld in twee groepen.

Harry en ik kozen voor het, in een elektrische toekomst zeer waarschijnlijk al snel "nostalgische" stellen van kleppen, controleren van de onderbrekerpunten in de stroomverdeler en het met behulp van een levensgrote zelfgemaakte meter met anti-vrieskolommen



“ Dit programma kan, mét daarvoor geschikte stekkers, inmiddels ook worden gebruikt voor de V 85 TT.

nieuwe verse koffie ook worstenbroodjes en broodjes met kaas aangeboden door de vrouw van Hans. Al met al kon er deze dag niet alleen het nodige worden geleerd; er was ook gelegenheid tot uitwisseling van eigen tips en ervaringen en tenslotte, - niet onbelangrijk -, er werd veel gelachen.

Opvallend was nog de diversiteit van de motoren van de deelnemers: van een oude en héél lang geleden gepoetste V7 Special en - V7 Sport uit begin jaren 70 van de vorige eeuw, tot een spiksplinternieuwe V100 Stelvio van 2024!

Rond 15:30 liep het programma ten einde en reden Harry en ik weer richting huis.

Jan en Hans, hartelijk bedankt voor de organisatie van een leerzame dag en voor jullie tips en alle deelnemers hartelijk bedankt voor de super gezellige sfeer!

Voor de liefhebbers gaat Harry hier nog wat dieper in op het afstellen zijn 850 GT onder begeleiding van Hans:

“Mijn motor in de garage gereden, waarbij deze op fraaie wijze omhoog werd gebracht door een in de vloer aangebracht hefmechanisme. Bougies er uitgehaald, deksel dynamo-aandrijving verwijderd en het kleppen stellen was het eerste onderdeel dat besproken zou worden en daar zaten de bouten van het klepdeksel toch wat te strak aangedraaid, gewoon handvast is genoeg. Daarnaast kwam de pakking niet lekker los. Tip dus om vaker met een pakking te kunnen doen: zorg dat je van te voren de pakking goed doordrenkt met olie. Gelukkig had Hans nog een paar pakkingen op voorraad (gecheckt voordat hij verder ging met de linkerkant). Door nu met een dop 27 de krukas met de klok mee te draaien kun je de zuiger in het bovenste dode punt zetten. Altijd gedacht dat je nooit tegen deze richting in mocht draaien, maar dat is hier geen probleem. 1) Het inspectierubbetje voor het vliegwiel is trouwens ook verwijderd, omdat je daar normaliter netjes markeringen op het vliegwiel ziet staan. Bij mijn motor dus niet. Dus blijft er niets anders over om met een stuk gereedschap te voelen wanneer de zuiger het bovenste punt bereikt en te voelen of er dan beweging in de tuimelaars

synchroniseren van carburateurs. En dat alles onder de bezielende leiding van Hans. Harry had zijn 850 GT welwillend voor deze demonstratie ter beschikking gesteld. Hans legde uit wat de volgorde van de te verrichten handelingen was en liet een en ander zien. En passant werd de afstelling van de 850 GT beter dan deze daarvoor was.

In een aangrenzende ruimte verzorgde Jan aan de hand van een V7 Brevia van een van de leden en een laptop een uitleg van de veel modernere combinatie van elektronische ontsteking en benzine injectie en van het gebruik van het gratis diagnose-programma GuzziDiag. Dit programma kan, mét daarvoor geschikte stekkers (die je dan weer wél zelf moet kopen), inmiddels ook worden gebruikt voor de V 85 TT.

Tijdens de demonstraties was er alle gelegenheid tot het stellen van vragen en in de pauze werden er behalve

van de kleppen zit. Als dat zo is kan de klepspelings worden opgemeten. Voor de 850 GT geldt dat dat deze aan de inlaatkant (carb. zijde) 0,15 mm moet zijn en aan de uitlaatzijde (cilinderzijde) 0,25 mm. Hans liet iedereen dit wilde, voelen hoeveel weerstand je met het voelmaatje moet voelen om dit goed in te stellen en hoe je deze afstand goed kunt vasthouden door de moer en het stelboutje iets te lossen en dan alleen het stelboutje iets te naar links of recht te bewegen. Daarna zet je de moer weer vast door het stelboutje in de juiste stand vast te houden met bahco of sleutel en de moer weer in de richting van de klok vast te draaien. Bij mijn motor bleken er aan zowel de rechter en linkerzijde niet de juiste waarden voor de kleppen te zijn ingesteld. Mea Culpa. Daarna de krukas nog een paar keer rond gedraaid om te kijken of alles nu wel weer goed stond. Top.

Tussentijds ook even de olie gecheckt. Hans gaf aan dat die altijd iets onder het maximum-streepje van de peilstok moet staan, als je de moer waar die stok aan zit niet in het blok draait. Nou eigenlijk zat er bij mij iets teveel olie in, maar die wordt er vanzelf uitgegooid via de slang die van de carterontluchting naar achter het achterlicht loopt.

Na de pauze de rotor, de verdelerkap en de contactpuntjes (in dit geval maar één set) in de ontstekingsstoren gecheckt. Puntjes wat geschuurd met een stevig stukje fijn schuurpapier van de rol. Afstand van de contactpuntjes tussen de 0,42 en 0,48 mm met de voelmaat gecheckt. Daarna het viltje uit de as van de toren gehaald en hier gesmeerd met wat olie, zodat de bewegende delen goed gangbaar blijven.

Na de smering weer het viltje erin en alles weer teruggeplaatst. Kreeg wel de tip om de verdelerkap en rotor te vervangen op niet al te lange termijn.

Motor weer laten zakken en met de uitlaten buiten de garage gezet. Even goed warm laten draaien. Volgens een van de aanwezigen kon je al horen dat de carburateurs niet goed synchroon afgesteld ware. Dat kan want één van de kabelstelboutjes was een paar dagen daarvoor vervangen door een nieuw stelboutje van een Zündapp. Deze stond wat te strak. Beide kabelstelboutjes wat gelost en daarna kwam er een "old school" gemaakte vacuümmeter (staat in een van de oude koeriers) met twee potjes en wat lange slangen met daarin wat antivries.

De boutjes van de spruitstukken er uit gedraaid en er passende boutjes ingedraaid (waar de lucht door kan), met daarop de slangen van de vacuümmeter.

Daarna de stelschroeven van de carbs voor het stationair draaien en de kabelstelboutjes met de meter goed afgesteld.



Met een heerlijk lopende 850 GT weer naar Zwolle gereden."

1. N.B. Als je de krukas voorbij het bovenste dode punt (bdp) van de zuiger hebt gedraaid, mag je de krukas wel terugdraaien, maar doe dat dan ook weer voorbij het BDP en draai dan weer rechtsom totdat de zuiger precies in het bdp komt te staan. Dit in verband met de speling die er altijd zit in de aandrijving van de nokkenas.

Het zelf sleutelen aan je Guzzi vergt natuurlijk wel enige vaardigheid. Als je deze mist, kunt je het beter aan een ander overlaten. Al was het maar met het oog op je veiligheid! Als schrijvers van deze impressie aanvaarden wij natuurlijk geen enkele aansprakelijkheid voor eventuele schade als je het bovenstaande in de praktijk brengt en er daarbij, of als gevolg daarvan, iets mis gaat.

GOED VOORBEELD DOET VOLGEN



In de vorige Koerier heeft Theo Brinkman zich voorgesteld als nieuw lid van de klassieker commissie. Ik heb mij niet aangemeld via een oproep in de Koerier, maar via Hans Bok. Op het gezelligste evenement van de Moto Guzzi Club Nederland. Dat is het klassieker kampeerweekend in Wezuperbrug. Daar vroeg Hans na afloop van het weekend, of ik wilde helpen bij activiteiten voor de KC. Volgens hem stond het voortbestaan van de KC op het spel vanwege het tekort aan vrijwilligers. Dat zou kunnen betekenen dat het geweldige KC-weekend in Wezuperbrug op de tocht zou komen te staan. Dat mag natuurlijk niet gebeuren. Hij stelde voor om eens een vergadering van de KC bij te wonen om van de sfeer te proeven. Nu moet ik aan jullie opbiechten dat ik een Guzzi California EV uit 2003 rijd en dat is dus geen oldtimer. Maar Hans, de redder in nood, had nog een brommertje staan. Een Guzzi Dingo uit de jaren zestig en dat is zowaar een oldtimer. De eerste vergadering was op de gemeentewerf van Gorinchem waar, als houthakker, Ronald werkt. Hij was zowel voorzitter van de KC als van de MGCN. Een druk baasje dus. Het was een ontspannen sfeer en gezellig. Hierop nodigde ik iedereen uit om de volgende vergadering bij mij thuis in Schijndel te houden. Dat was maar één keer. Hans Bok wilde het voorzitterschap weer op zich nemen. De vergaderingen zijn, zoals vanouds, bij hem in Nederhemert. Ik heb het organiseren van de oldtimer brommerit van zaterdag 28 september a.s. op mij genomen. Het vertrekpunt is Heikesestraat 8a in Vessem. Ontvangst is om 12 uur met koffie en gebak. We gaan een uur later rijden. Dus zorg dat je op tijd ben. Bij deze wil ik ook brommerrijders met een oude Italiaanse schoonheid uitnodigen. Hoe meer zielen hoe meer vreugde. Als alles gaat volgens de planning, zal je me aantreffen bij de veteranen dag in Woerden en was ik bij de Guzzi stand motorbeurs Utrecht. Zo hoop ik veel gezellige Guzzioten te ontmoeten. Verder heb ik mijn brood verdiend als werktuigkundige en hoop zo jullie met raad en daad bij te kunnen staan.

- Door: Hans Prijs -





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



IMPRESSIE V7 DAG

MARJA CHARLES



REGIORIT NOORD HOLLAND 2024

Het was weer moederdag en mooi weer, dus traditiegetrouw weer meedoen aan de regiorit van Noord Holland. Dit betekent dus vroeg opstaan en ontbijt voor moeders de vrouw maken en tijdens het verorberen hiervan de cadeautjes snel geven. Dan snel de motor pakken om naar Midwoud te snellen om daar op tijd jezelf aan te melden en te starten met de tour.



We hadden het plan gesmeed om met zijn drieën te gaan met twee Daytona's en een Griso. In Midwoud aangekomen, bleek dat medeorganisator Kees Vriend tijdens het proefrijden van de route een behoorlijke klapper had gehad met zijn motor en in het ziekenhuis ligt! Medeorganisator Jack Verhulst had bij het inschrijven een kaart liggen om hem beterschap te wensen met het herstel. Hierbij ook nog extra vanuit mijn kant beterschap en hoop je volgend jaar weer te zien.

Op het moment dat we op de motoren zouden stappen, belt Jasper vanuit zijn woonplaats Hoorn of hij nog kan aansluiten met zijn radicaal verbouwde Daytona. Uiteraard was dat mogelijk en werd er afgesproken in Den Oever bij elkaar te komen. Langs de dijk richting Den Oever was het vlees happen van de rondvliegende insecten, maar gelukkig konden we in Den Oever gelijk weer de vizieren reinigen om weer wat beter zicht te krijgen. Dat was ook nodig om volop te kunnen genieten van wat Noord Holland visueel te bieden heeft. Er zijn

ook weer mooie nieuwe weggetjes bereiden die tot dan toe nog niet bekend waren bij ons.

Opeens uit het niets hield de motor van Jasper er mee op en was niet meer aan de praat te krijgen. Dat werd dus sleutelen en de tank en het zitje waren er in een oogwenk vanaf. Op de Daytona van Jasper is het enigste electronica-deel de ontsteking en laat die het nou net niet doen! Uiteindelijk bleken de bobines geen vonk te geven door het verbranden van de zekeringhouder die de bobines van spanning voorzien. Nadat deze zekeringhouder er tussen uit was geknipt en de draden weer doorverbonden waren, kon de motor weer worden gestart. Dit werd mogelijk door de diverse materialen en gereedschappen van de groep, om in nood toch nog iets te kunnen doen. Nadat de tour gereden was ging een ieder weer tevreden huiswaarts en kunnen we weer terugkijken op een mooie dag op de Guzzi's. Tot volgend jaar! Ciao!

- Door: Carlo Carlino - 



VOORJAARSTREFFEN DUIITSE FALCONE CLUB

Twee jaar geleden was ik voor het eerst bij het voorjaarstreffen van de Duitse Falcone club. Daar heb ik zoveel aardige mensen ontmoet, dat ik dit jaar lid geworden ben en hun treffen net over de grens weer bezocht heb. Het is in principe een club voor alle eencilinder Guzzi's, maar ik werd van harte welkom geheten met mijn V50. Hauptsache Guzzi, werd mij verteld. Wat een mooie motorfietsen zijn er daar te zien. Dit jaar ging de zaterdag toertocht naar... Nederland.

De organisatie had geregeld, dat we op Koningsdag bij Yesterdays motoren mochten rondkijken. Niet normaal wat hier te zien en, voor mensen met diepere zakken dan de mijne, te koop is. Echt een belevenis. Het idee was om via de A280 heen en weer te rijden. Hans Bok vond dat net als ik een beetje saai en had binnen de kortste keren een mooie binnendoor weg uitgestip-

peld die volgens het follow-up systeem gereden werd. Voor onze Duitse gastheren was dat voor het eerst en ondanks wat beginnersfouten, vonden zij dit toch wel een systeem om te omarmen. Oefening baart kunst, zullen we maar zeggen. Ik was pas op zaterdag ochtend aangekomen en werd allerhartelijkst ontvangen. Na de rit heerlijk bijgepraat en 's avonds een lekker biertje gedronken. Eerst werden er ter plekke pizza's bereid en na de maaltijd bij het kampvuur lekker over al dan niet belangrijke dingen gepraat. Zei ik al, dat we er een lekker biertje bij hadden gedronken? Tijdens het eten werd ik als nieuw lid nog even aan de groep voorgesteld en verwend met wat kleinigheidjes van de Falcone club. Na een goede nachtrust lekker ontbeten, waarbij het ons aan niets ontbrak. Daarna even geholpen met opruimen en tevreden weer op huis aan. Speciale dank gaat uit naar Frans, die bij Yesterdays geholpen heeft mijn V50 aan te duwen. Thuis bleek het stekkertje tussen het relais en de startmotor slecht contact te maken. Zo verholpen, maar wel een beetje slordig van mij. Volgend jaar beslist weer.

- Door: Theo Brinckman - 



INTERNATIONAL MOTO GUZZI RALLY



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



21
22
23

CAMPING DE KOEKOEK
LEKDIJK 47, 4235 VM TIENHOVEN

2024

Guzzi Rumble

REDUCTION

Swapmeet

GPS
51.961946.4.945223



TSF

de Koekoek

Paul
haalt
Verhaal

PIZZABUS
STUYEND

GS

GUZZI

J.R.E. Robers Motoren

PREGOI
Vers ijs

Klassieker Brommerrit

Zaterdag 28 September - Vessem



Ook lichte motoren zijn natuurlijk van harte welkom
(tot ongeveer 250cc).

We rijden natuurlijk wel de brommer snelheid 40km

Aanvang: 12.00 en vertrekken met de rondrit 13.00 uur

Adres: De Spekdonken Heikesestraat 8A, 5512PA Vessem

Organisatie: Hans Prijs en Hans Bok

Info: klassiekercommissie@mgcn.nl



1773 KM
MET DE
NIEUWE STELVIO



Sinds een jaar ben ik met pensioen. En dan ga je ervan genieten, en dingen anders doen dan de jaren ervoor. Dus toen we begin maart het voorjaar nog niet aan zagen komen, bedachten we dat we wel naar de zon wilden. Waar dan? Naar Andalusië, daar is het vroeger voorjaar dan hier. Dus datum vastgezet en bedacht wat we gingen doen. Het werd 8 dagen motorrijden en 8 dagen met de auto rondrijden en wandelen. Bij het zoeken naar motorverhuurders rond Malaga bleek er één te zijn die ook Moto Guzzi in de verhuur heeft. Ze blijken in de coronaperiode van Yamaha naar Piaggio geswitched te zijn omdat Yamaha niet kon leveren. In het verhuurpark de V7, V85 en V100 Mandello en ergens zie ik een regeltje dat de nieuwe Stelvio er in 2024 ook bijkomt. Reden genoeg om een email te sturen voor informatie.

We zijn dan 1,5 week voor vertrek. Het blijkt dat er op vrijdag een Stelvio binnenkomt. Maar ja, pas als ie er is weet je dat zeker. En nog een probleem, de zijkofferset is niet direct leverbaar. Na wat overleg in

Spanje geven ze aan dat ze willen proberen om de Stelvio voor me klaar te maken voordat we aankomen. Ik had gehoord dat de zijkoffers van de V100 Mandello identiek zijn, en die hebben ze aan de Mandello verhuurmotor, dus de zijkoffers zijn geregeld. De topkoffer wordt de Shad 58x, 58 liter dus ruim genoeg. De Stelvio komt inderdaad vrijdag binnen, en nu nog één ding, kenteken. Maar op dinsdag komt het kenteken binnen, en kan ik donderdag de Stelvio met 1km op de teller ophalen. Jac, de man die de vestiging in Torremolinos runt (motomercadorent.net), geeft aan dat ze het een prettig idee vinden om de Stelvio door een liefhebber te laten inrijden. Naast de koffers zijn ook valbeugels en middenbok gemonteerd. De inhoud van een rolkoffer schuift zo in een zijkoffer, en de topkoffer neemt de inhoud van onze grote koffer over. Ze verhuren ook motorkleding. Ik had m'n eigen helm en motorpak meegenomen, maar dat hoeft dus niet. Navigatie kan je er ook bijhuren, dan krijg je een Tom Tom mee. Ik ben gewend aan de Zumo XT, dus even gezocht hoe die te monteren. Er zit bij de Stelvio daarvoor een horizontale buis boven de tellerunit. Ik heb daarvoor bij Amazon, want ik had haast, een aluminium blokje gekocht dat klemmt om de buis en de bevestigingsgaten voor de Zumo heeft. Stroom uit de USB aansluiting voorin. Voor vaste montage zou ik de stroom niet zo doen, maar voor tijdelijk werkte het prima.

Nu pak aan en rijden maar. Het is altijd even wennen op een andere motor, dat begint met het koppeling aangrijpingspunt, wat in dit geval ver weg ligt. We zijn zo de stad uit en het gebergte achter Malaga heeft heerlijke wegen blijkt. Met heel weinig verkeer. De eerste rit is echt een gewenningsrit. Ik ben zo goed als doof dus op gehoor schakelen zit er niet meer in. De motor blijkt vanaf 2000 toeren redelijk lineair door te trekken. In elk toerengebied is die wakker. Niet zoals de V85 die veel hoger in de toeren gereden moet worden om vooruit te komen. Geen hikje of aarzeling.

COMFORT

De eerste rit is ruim 100km en we komen aan bij ons appartement in Vélez-Málaga. Ik vraag m'n vrouw hoe het achterop was, de oude Stelvio stond bij haar altijd bovenaan de lijst met duocomfort. Het blijkt dat de nieuwe Stelvio nog beter bevalt. Waar hem dat dan in zit vraag ik. Het verbaast me eigenlijk, onze oude Stelvio heeft een dure Wilbers schokbreker, die na monta-



ge al een behoorlijke comfort verbetering gaf. Het antwoord is dat het zadel net wat zachter is en de vering beter. Ik had onderweg al gevoeld dat de vering achter wat beweeglijker was dan op de oude Stelvio. Maar in de 8 dagen is die niet doorgeslagen dus te slap was de voorspanning niet. Ik weet niet hoe precies alles wat uit de fabriek komt identiek is afgesteld kwa vering. Ik heb het gelaten zoals het was. Mijn eigen zitpositie was prima, vergelijkbaar met de oude Stelvio, hoewel ik daar een wat smaller stuur op heb zitten. Wel is de tank slanker gevormd, geen kunst als er in plaats van 32 liter maar 21 liter ingaat. Het rangeren met de motor gaat makkelijker dan met de oude, het wat mindere gewicht helpt daarbij. Het ruitje kan elektrisch versteld worden, het komt een stuk minder hoog dan de ruit die ik gewend ben. Zodat ik met m'n hoofd in de wind zit, maar niet vervelend. Maar het geeft geen turbulentie of herrie. Na wat dagen rijden zie ik aan m'n vizier dat er meer insectenlijken op te vinden zijn dan gebruikelijk. Maar storend is het niet, en er zijn al wat hogere ruiten verkrijgbaar, zoals voor ongeveer elke moderne motor. En wat voor de één werkt, werkt niet voor een ander. Wat wel opvalt, is dat als ik achter een vrachtwagen rijd, m'n motorjas erg begint te flapperen, iets wat ik nooit had, en mogelijk door de minder brede ruit komt. Nu duurt dat nooit lang, dat achter vrachtwagens rijden.

VERBRUIK

Daar was ik wel benieuwd naar, zouden ze bij het zuinige verbruik van de V85 in de buurt komen? Zeker interessant vanwege de kleine tank. Dus ik heb de tankbeurten met tellerstand genoteerd. Ik zag dat gedurende de kilometers het wel wat verbeterde, maar kom als zuinigste tankbeurt op 1:18,3, en gemiddeld tegen de 1:18. Het motorblok is identiek aan de V100 Mandello, dus ik heb twee vrienden die een Mandello hebben naar het verbruik gevraagd, en die gaven 5,4 en 5,5 liter per 100 km aan, dat is 1:18,5 en 1:18,2. De gemiddelde snelheid die we reden in 8 dagen was 54 km/u. Het reservelampje gaat aan bij 15 liter verbruikte benzine, dus dat is dan bij 270km. De website tekst van Moto Guzzi heeft het over ruim 400km range, dan rij je nog zuiniger dan mij gelukt is en de laatste druppel uit de tank. Ze geven zelf als gebruik 5,1 liter per 100 op, dat is 1:19,6. Als het reservelampje aangaat, wordt de dagteller stand vervangen door hoeveel km dat je op reserve rijdt. Rechtsboven in de teller wordt altijd aangegeven hoeveel km je nog kan rijden met de tankinhoud, dat blijkt dus inclusief reserve te zijn, want het ene moment denk je ik kan nog een tijd voorruit en vlak eraan brandt het reservelampje en is de weergave van hoever nog vervangen door --. Ach ja alles went. Zelfs vaker tanken.



MOTOR

Zoals ik al schreef is de motor altijd wakker, en gaat het allemaal moeiteloos. Vanwege het inrijden was niet de bedoeling hoog in de toeren te rijden, dus dat ook niet gedaan. Maar als ik naar de koppelkromme kijk, heeft ie dat ook niet nodig. En in de praktijk bij het toeren over de kronkelende wegen is tussen de 2000 en 4000 prettig rijden. Bij inhaalacties blijkt je er zo voorbij te zijn, de versnelling is aanzienlijk. Dat geeft vertrouwen, meestal is terugschakelen niet nodig. Zoals tegenwoordig bij veel modellen heb je de keus uit een aantal rijmodi, waarbij de injectie anders wordt ingesteld maar ook de tractiecontrole en ABS. Aangezien we geen regen hadden, heb ik hem op tour

laten staan. Ik heb even Sport geprobeerd en dat geeft een wat fellere response op het gas. Wat ik wel wil opmerken, als je van vrij in één schakelt, gaat dat met een luide klak en enige beweging voorwaarts. Alsof de koppeling niet goed vrijkomt. Ik heb dat teruggelezen van meerdere gebruikers/testers, misschien heeft de ene het wat meer dan de andere. Van iemand die van Mandello naar Stelvio overstapte hoorde ik dat het bij de Mandello wel iets was, maar de Stelvio veel sterker. Het werd ook niet minder in de 1773 km dat ik hem reed. Verder tussen de versnellingen gaat alles prima. En de optionele quickshifter is waarschijnlijk best fijn. Wat me verder mateloos stoort, is waarom ze het niet voor elkaar krijgen om de 3 delen van het motorblok



(boven en ondercarter en versnellingsbak) in dezelfde kleur grijs te spuiten. Je zou nu denken dat ze elk uit een ander werelddeel komen, wat misschien wel zo is, maar dat hoeft niet iedereen te zien. Ik heb het bij verschillende Stelvio's gezien, het is niet toevallig een slecht exemplaar.

ACCESSOIRES

Tegenwoordig krijg je een kale motor en kan je alles wat je erbij wil los erbij kopen. Ik vind dat voor iets als een middenbok toch een vreemde zaak. Verklaarbaar is het, de motor is zo weer 2 kg lichter in alle statistieken en het drukt de nieuwprijs ook wat.

Omdat de Stelvio nog zo nieuw is hebben de bedrijven die toebehoren leveren nog geen motor ter beschikking gehad om onderdelen pas te maken. Het zal nog even duren voor er wat meer dan de accessoires van Moto Guzzi zelf beschikbaar zijn. Maar met wat er nu is, kom je er een eind mee. Tenzij je iets anders wil dan de standaard kunststof zijkoffers die beschikbaar zijn. Die koffers hadden wij ook, en die voelen erg stevig aan, we hadden geen regen maar het ziet er vertrouwenwekkend uit. Ze hebben geen rek, maar je haalt



het duozadel los met de sleutel, schuift de koffer van achter naar voor in de twee ophangsleuven, zadel weer dicht en klaar. Ik zou de contactvlakken een keer met siliconenspray inspuiten zodat het lekker schuift. Ik ben benieuwd wat andere leveranciers bedenken voor de zijkoffers, waarschijnlijk wordt het met koffers breder dan de Guzzi koffers omdat die netjes in de motor vallen. Maar een grote rechthoekige alu bak met deksel bovenop heeft op veel mensen aantrekkingskracht is gebleken. Hoe dat er ongeveer uit gaat zien, kan je zien op de plaatjes van H&B van de Mandello. De montageplaat voor de topkoffer heeft 4 gaten voor montage van de koffer. De Shad 58x was lekker groot, maar of die waterdicht is twijfelde ik aan door de beweging in de deksel, misschien werkt het prima.

In ieder geval de musthaves:

- Valbeugels (de stalen, niet de aluversie)
- Handvatverwarming
- Middenbok

Van Guzzi is er een verhoogd tourscherm, maar de schermen die gemaakt zijn voor de Mandello passen ook, Givi heeft al een Stelvio scherm.

Ook zijn er verhoogde en verlaagde zadels met verwarming van Guzzi. Er is nog meer, maar informeer jezelf.

FRAME

Het frame is anders dan van de Mandello, ze hebben het motorblok extra ophangpunten gegeven zodat het stijver is aldus de marketing afdeling. En het lijkt wel of het werkt, als je dat gelezen hebt dat je het ook voelt. The self fulfilling prophecy noemen de Engel-



sen het. In ieder geval toen ik hem net opgehaald had dacht ik na een rare ribbel in de weg, dat voelt wel erg stijf aan dat frame. En dat gevoel is wel gebleven, stijf frame. Gemonteerd zijn Michelin Anakee's. Ik had die nog nooit, in ieder geval de stukken gravel en zand die we hadden deden ze prima. En op het asfalt ging ook goed. De tijd zal leren of andere banden fijner zijn. De zijstandaard is een mooi gegoten exemplaar die vrij ver naar buiten staat, maar de motor ook wat schuiner zet dan ik gewend was, maar bij een wat scheeflopende weg maakt dat ik toch maar een ander plekje zoek. Daar komen vast verlengstukjes voor.

Met rijden valt ie wat in de bocht, mogelijk met andere banden wat minder. Het hangt ook van snelheid af. De bochtige wegen van Andalusië gingen hem meer dan goed af, we gaan daar zeker nog eens naar terug.

EN HIERNA

Je kan nu uit 2 kleurstellingen en een versie zonder of met PFF zoals Guzzi het noemt kiezen. De PFF gebruikt een radar voor dode hoek detectie, rijbaan wissel hulp, een afstandswaarschuwing en kost 800€ en nog optioneel voor 200€ een automatische cruise control. Dat laatste is nu nog niet beschikbaar, dus nog niet af. Piaggio heeft ervoor gekozen de rader zelf te ontwikkelen in plaats van bij Bosch of zo te kopen. Misschien vanuit het idee dat dat wel eens verplicht zou kunnen worden, en dan heb je aantallen nodig, dan is zelfgemaakt goedkoper. Bij nieuwe auto's zijn dit soort systemen deels al verplicht. Als je voor de keus staat: als je één keer door de dode hoek detectie voor een ongeluk bent gered, is ie al ruim terug



verdiend. Vooraf waren er speculaties over een versie met de elektronisch instelbare vering zoals op de V100 Mandello S. Als je naar de verkoop verhouding bij de Mandello kijkt zijn er 2/3 met de dure vering verkocht. Zou best kunnen dat zo'n versie nog eens komt.

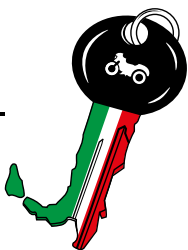
EN DAN NOG

In een klein dorpje stonden we te wachten om voorrang te verlenen, de auto waarvoor ik wachtte stopt op de kruising en doet z'n raam open, arm zwaaiend naar buiten, duim omhoog en grote grijns. Ook op andere plekken wel bewonderende blikken.

Voor wie me niet kent, ik reed 90.000km met de oude Stelvio in 15 jaar, dus dat is m'n referentiekader. Ondanks de door mij genoemde puntjes is het een heerlijke reismotor. De beste Moto Guzzi ooit? Probeer hem vooral zelf.

- Door: Paul Minnaert - 

STEIN DINSE



Fuel in the blood.
Italy in your heart.

DEVELOPMENT WITH PASSION.

Luggage specialists since 1975



UP TO 8%
club discount!*



Shop now!



Our local partner:

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

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

www.stein-dinse.com

🏠 Stein-Dinse GmbH • Waller See 11 • 38179 Schwuelper, Germany
Malvin Köpcke 📞 +49 (0) 531 123300-21 ✉️ MKoepcke@stein-dinse.com





CLASSIC ON TRACKS

Toen enkele maanden geleden de aankondiging verscheen op facebook, dat "Classics on track" weer een dag op Croix en Ternois zou organiseren, heb ik me meteen ingeschreven. Leuk met gelijkgezinden een dagje kletsen en op een circuitje rijden. Het leek me leuk om dit keer mijn V65 te misbruiken. Het is niet naast de deur, maar als je er de middag van tevoren bent, kan je alvast lekker oh-en met oude en nieuwe kennissen, elkaars motor bewonderen en samen een bakkie doen.

Zondagochtend keuren en rijdersbespreking en dan de baan op met rijders met min of meer dezelfde snelheid. Er wordt in verschillende snelheidsklassen gereden en als in de eerste manche blijkt, dat je je daarin vergist heb met inschrijven, dan kan je overplaatsing aanvragen naar een andere klasse zodat het voor iedereen leuk blijft. Het was zowaar heel knap weer. Lekker droog gereden en wat een lol had ik op mijn brommert. Stuurde best nog aardig, maar is (overigens net als het baasje) wel een beetje traag. In het rennerskwartier was het ook genieten geblazen. Naast heel veel Guzzi's ook mooie Laverda's, Ducati's en Engels spul gezien. Ook een oude rot op zijn Yamaha



650 ging er aardig overheen.

's Middags nog wat rondjes gereden op mijn Ducati TT2. Dit ging wel een stukkie vlotter dan de Guz, maar in plezier deden ze niet voor elkaar onder. Het was een hele leuke, goed georganiseerde dag. Volgend jaar waarschijnlijk weer op mijn agenda.

- Door: Theo Brinckman - 



GUUS, VAN PIETER

Op 19 okt 2023 had ik met JW (Jan Willem) afgesproken om naar een boekpresentatie en jubileumconcert van de band Enorm te gaan. Deze band bestaat 35 jaar en is met name in de omgeving van Twente een grote band in de we-

reld van de melodieuze pop/rock. En net voor dat het concert zou beginnen vertelde JW mij dat Pieter zijn motor aan mij wilde overdoen. Ik was zo overdonderd dat ik de helft van het concert niet meer meekreeg.



P ieter ontmoete ik voor het eerst tijdens een door mij georganiseerde tourrit genaamd “Polizia patrouille” in mei 2021 met als startpunt Lunteren. De Guzzi waar hij op reed, was nagenoeg gelijk aan die van mij. De uitstraling van die man en zijn enthousiasme om mee te mogen rijden, zijn mij het meest bijgebleven. Stiekem is het ook nog een bekende Nederlander! Maar... dat weet bijna niemand! En hierbij verwijs ik naar het paard van Sinterklaas, de enige echte Amerigo! Vroeghu...toen zwarte Piet nog echt zwart mocht zijn, speelde hij incognito één van de hoofdrollen... Meer zeg ik niet. Na de toertocht werden de contactgegevens uitgewisseld en later hebben we nog wat berichtjes en info met elkaar gedeeld via Whatsapp voor onderdelen en onderhoud aan zijn Guus.

Ergens in najaar van 2021 kreeg ik een berichtje van Pieter met de vraag of ik een betrouwbaar iemand kende die op zijn Guus wilde rijden, want die stond te veel stil wat hij zonde vond. Ik kon maar één iemand bedenken en dat was JW. Een man met gouden handen, technische kennis, motor liefhebber, maar die door een tragische gebeurtenis in het verleden niet meer actief motorreed en dat bij tijd en wijle nog wel graag eens weer wilde doen. Niet lang daarna hebben Pieter en JW met elkaar kennis gemaakt.

Met enkele regelmaat plaatsten we enkele foto's op de app en Facebook waar Pieter kon zien dat we veel plezier hadden met zijn Guus. (foto 1) Gedurende die tijd werd ook het nodige onderhoud aan Guus gedaan en ook daar beleefden we het nodige plezier aan, zoals bandjes vervangen, dat duurt uiteraard een paar biertjes... Maar afgelopen zomer begon de bak in de vijf steeds meer te



janken waardoor JW en ik er hebben over gehad om de tandwielen te vervangen of een donorbak, welke ik nog op de plank heb liggen, te gebruiken. Die bak was aanvankelijk voor de mijn Guzzi bedoeld die ook last heeft van de joelende vijfde versnelling. Om dit aan te pakken moest er eerst echter even met Pieter worden overlegd of hij dat wel goed vond aangezien dit soort operaties niet zomaar even in een poep en een scheet te verhelpen was. JW stuurde een appje naar hem en zijn antwoord was dat hij prima vond maar er tevens over dacht om de motor ons te schenken. Hierbij maakte JW al snel het besluit dat ik Guus zou overnemen en hij dan mijn Guus 2 kreeg.

Inmiddels was het begin januari 2024 en de voorbereidingen waren getroffen om Guus van een donor bak, inclusief hydraulische koppeling te voorzien. Met hierbij mijn dank aan Guzzi-Rob! Die had nog een setje liggen, welke ik heb gekocht. Guus is de tweede V65 en als je Mormel van Rob meetelt de derde, waarbij Mormel een V75 is, in NL met een full- hydraulische koppeling. In het weekend van 2, 3 en 4 februari werd Guus op de heftafel gezet. (foto 2) Vrijdag 2 februari in de ochtend, 7:00 uur ben ik al aan het werk. Na ongeveer drie uur sleutelen is het een beetje spannend moment, als je bijna over kunt gaan tot scheiding van boven en onder frame. (foto 3) Al snel hangt de helft van de motor aan



het plafond en staat het blok met bak alleen nog op de heftafel. Tot zover ging het voorspoedig. De bak eraf krijgen ging wat minder makkelijk omdat één bout erg veel weerstand gaf. Met behulp van Frits, de buurman, en gepast geweld gaf de bout zijn weerstand op. Hierna de koppelingsgroep verwijderd om de krukaskering te vervangen voor een nieuwe, tenslotte ben je er toch bij. Hierna een nieuwe koppelingsplaat gemonteerd, de donorbak met olie afgevuld en samengevoegd met het blok. Of deze bak beter en vooral stiller is? Ik hoop het. Bij deze bak heb ik ook de keringen vervangen van de pri-as en drukpen om ook weer te voorkomen dat ze te door uitdroging gaan lekken, want ik weet niet wat de historie ervan is. Wel dat ie hier al twaalf jaar ligt. Inmiddels is 4:00 uur 's middags en ik ben out. Als ik met zoiets bezig ben, schijn ik een soort van ADHD te hebben, ik begin voor mijn beleving lekker rustig te sleutelen maar ben niet te stoppen en neem dan geen of onvoldoende rust tussendoor. 's Avonds lig ik dan ook erg vroeg in onder het dekbed.



Na een redelijke nachtrust sta ik om half 8 zaterdag 's morgens alweer bij de heftafel. De ADHD'ers onder ons zullen het herkennen. Vol van perikelen over hetgeen je bezighoudt, droom je er nog net niet van maar wel het: "Ik moet doorrr!!" gevoel. Mijn doel is om dit project aan het einde van de dag klaar te hebben. (foto 4) Na twee uurtjes lekker sleutelen zijn blok/bak en frame weer verenigd met elkaar en op het moment dat JW de garage binnen komt, samen met Frits, die is ook benieuwd is maak ik de motor los van het plafond. Na samen een bak koffie te hebben gedaan begint JW met de carbs te voorzien van nieuwe rubbers en inspecteert tevens even de aandrijfas. Die is niet goed meer, heeft speling. Voor ik het goed en wel in de gaten heb heeft hij het kruisstuk eruit gehaald. Dit ziet er niet goed uit... F...! En nu? Daar gaat mijn doel, vanavond klaar... ammehoela.



Het eerste dat me te binnen schiet is "Bel de hofleverancier!"; Teun Beuzel! Hem opgebeld en ik zeg: "Moi Teun... "Moi Marcel! Loat mej road'n, de aandrijfas?". Is het antwoord. Thuurlek Teun... "Wej komt de'r an! Anderhalf uur later ligt er hier een goede aandrijfas op de werkbank.

Lunchtijd! Denkend aan de lamp waar ik gisteren aan het einde van de middag tegenaan liep, gaan JW en ik gaan het dorp in en hebben lekker genoten van een heerlijke lunch en dus pauze. Daarna rustig verder sleutelen en het gaat lekker. De hydraulische koppeling vullen we af en ontluchten die tot ie goed werkt. Na de warme avond hap, ook een pauze, gaan we door en ook Frits komt helpen. JW gaat rond 8:00 uur richting



**Na het plaatsen van
de nieuwe gasnaalden
liep Guus als een speer!**

6

huis terwijl Frits en ik nog de achterbrug, cardanhuis en achterwiel monteren. Tijd voor een biertje. Genoeg voor vandaag, het was een lange maar fijne dag en heb genoten van de mannen die mij helpen. (foto 5) Zondag eerst een beetje uitgeslapen en tegen half 10 de garage in. Motorblok met olie afgevuuld, accu aangesloten en even kijken of er bij het openzetten van de benzinekranen niets lekt...shit! Lekken bij het kruisstuk, dat op de bak ligt. Nadat ik de accu eruit heb, kan ik erbij om de slangklemmen maar eens flink aan te pepen, "Da trök em d'r bej!". Oftewel: dat helpt. Inmiddels stinkt het hele huis naar benzine, sorry! Accu erin, aansluiten, heftafel laten zakken, Guus naar buiten, benzinekranen open, contact en starten. Hij slaat vrijwel direct aan op beide cilinders en loopt verassend mooi. Heb beide carbs in de basisstand gezet, welke het werkplaatshandboek aangeeft. Eerst even een kort rondje door de straat om te zien of alles werkt en om te zien of de bak en de koppeling doen wat ze behoren te doen, dat is gelukkig het geval. Motorpak aangedaan om een grotere ronde te doen en het valt me op dat Guus onrustig loopt en behoorlijk overslaat onder de 3000 toeren. Daarboven loopt hij goed.

Dat probleem was eigenlijk al langer bekend (bij JW) maar had gehoopt dat met het vervangen van de rubber-tjes over was. Wetende dat de gasnaald van de rechter carb op het dikste punt een zware beschadiging heeft, maar ik geen andere heb om deze meteen te vervangen. De verbranding in de rechtercilinder is ook niet

optimaal, bougie blijft zwart. Na een 30 kilometer te hebben gereden, stel ik de carbs beter af om een mooie ronde stationeerloop te krijgen. Beide carbs reageren vlot op de verstelling van de lucht en stationeerschroeven, dat is dus goed. Rond de 2500 toeren blijft ie onrustig lopen, maar zodra je iets gas bij geeft en boven de 3000 toeren uitkomt, rijdt ie geweldig. Ik verdenk de beschadigde naald.

Buiten woon/werk ritten heb ik een ritje naar TLM gedaan voor nieuwe naalden en nog wat spullen. Dat zijn de ritten waarbij je een motor goed leert kennen. (foto 6) Na het plaatsen van de nieuwe gasnaalden liep Guus als een speer! Inmiddels stond er op zaterdag 2 maart een afspraak om samen met JW bij Pieter te komen om de motor over te schrijven en dus op naar Vaassen. Het was prachtig weer en ik ben op Guus lekker binnendoor langs de IJssel richting Deventer gereden. Na de koffie met gebak kregen we nog een paar helmen en motorkleding mee. Guus op mijn naam zetten lukte niet omdat er een papiertje miste en Pieter daarop een nieuwe heeft aan laten maken. Een weekje later heeft Pieter deze bij mijn gebracht. En dan is een kenteken op naam tegenwoordig toch in een poep en een scheet gebeurd.

Pieter, JW en ik danken je zeer en ik weet zeker dat we "omundig veul" plezier met jouw Guus en Guus 2 gaan beleven.

- Door: Marcel Wensink - 

KWM - Klassieker Wintermiddag

Zaterdag 16 November



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

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

Info: klassiekercommissie@mgcn.nl

JUNI

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 / Snertrit, 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 4 | Deadline 12-07-2024

Koerier 5 | Deadline 13-09-2024

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), 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
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