

DE KOERIER

#4



HET MGCN ZIJPANTREFFEN IN DONGEN



6.200 KM
DOOR DE BALKAN



INHOUD #4

SMALLBLOCKDAG 4

Na zoveel verregende weekenden leek het eindelijk een mooie dag te worden bij de Heerlijkheid in Eck en Wiel. De opkomst was prima, zo'n 33 Guzzi liefhebbers van allerlei Pluimage van Falcone Astore tot de nieuwe Stelvio.

6.200 KM DOOR DE BALKAN / DEEL 1 10

Mei 2024 en wij willen naar Albanië! Wij dat zijn Huug Bruijning, Hans van Reijen en ik zei de gek.

DE OPERATIE VAN GUUZ 16

Beste Guzzisten, mijn naam is Co Kroon en al vanaf mijn 17e jaar (en dat is al bijna 50 jaar geleden) ben ik besmet met het Guzzi-virus.

THE GUZZI RUMBLE 2024 22

Het was juni dus konden we weer uitkijken naar ons IMGT. De weergoden waren ons de afgelopen tijd bepaald niet goed gezind en op Camping de Koekoek alias The Wild Eagle was het nog even spannend vanwege de grote hoeveelheid water die op het evenementen terrein stond.

EVEN IETS OVER LAGERS 30

Kijk, niets laat jouw Moto Guzzi lekkerder rollen en sturen dan goede lagers. En die zijn er in vele soorten en maten.

SMALLBLOCK DAG 34

Eindelijk was het voor mij zover dat ik weer een ritje samen met Corry kon maken. Na veel lichamelijke ellende durfde ik het weer aan om gezamenlijk op de motor te gaan. Na diverse solo ritjes te hebben gereden, moest het er maar weer eens van komen.

DE DISTINGUISHED GENTLEMAN'S RIDE 38

Al vroeg in het jaar stelde mijn schoondochter voor om met ons allen de Distinguished Gentleman's Ride in Roermond 2024 te gaan rijden.

HET MGCN ZIJSANTREFFEN IN DONGEN 40

Nadat de Moto Guzzi SP1 met zijspan was opgeladen vertrokken we vanuit Driebergen op vrijdag 28 juni naar De Meern om Cees en Mechtel op te pikken voor onze trip naar het zijspantreffen.

DE EERSTE 10.000 KM OP EEN V100 MANDELLO 46

In het blad van de Norsk Moto Guzzi Klubb stonden in de tweede helft van 2021 al foto's van de nieuwe V100 Mandello. Ik was van die foto's behoorlijk onder de indruk, zo te zien hadden ze bij Moto Guzzi een geheel nieuwe motor ontwikkeld.

GIORNATE MONDIALI GUZZI #9 50





22

GUZZI RUMBLE



4+34

SMALL- BLOCKDAG



40

ZIJSpan- TREFFEN



VAN DE VOORZITTER

Waar ben ik aan begonnen... vind ik dit nog wel leuk... dit is een gedachte die wel eens door mijn hoofd spookt, zoals laatst toen wij het laatste uur van onze rit naar de Eifel in de stromende regen reden, maar als je dan weer lekker aan een biertje in de bar zit is het toch zo slecht niet en ben je de ellende snel vergeten.

Deze gedachte komt ook wel eens op tijdens één van mijn vele sleutel projecten, soms kan dat zo verschrikkelijk tegenzitten, dan denk je ik nok ermee, in het oud ijzer met die troep, maar als het dan toch lukt om alles weer netjes aan de gang te krijgen geeft dat een enorme voldoening en kan ik daar met een biertje onder de veranda enorm van genieten.

Zo is het met mijn voorzitterschap soms ook, waar ben ik aan begonnen, soms lukt het niet zoals ik het graag zou zien of gaat het te langzaam naar mijn zin, maar als ik dan weer terugkom van een evenement of de Koerier opensla en ik zie wat wij als club toch allemaal voor elkaar krijgen, vind ik daar weer genoeg energie in en zijn de negatieve gedachten weer snel verdwenen.

Met de organisatie van de Guzzi Rumble heb ik ook wel eens van die wat mindere momenten, maar wat een geweldig feest met een super sfeer was het dit jaar weer en wat een inzet van de vrijwilligers, totaal versleten keek ik de zondagmiddag, zittend onder de veranda, meer dan tevreden terug, zou ik dan toch nog één biertje doen op de goede afloop en volgend jaar weer.

Hartelijke groet, Ronald van Beek
Voorzitter MGCN





SMALLBLOCKDAG

ZONDAG 9 JUNI

Na zoveel verregende weekenden leek het eindelijk een mooie dag te worden bij de Heerlijkheid in Eck en Wiel. De opkomst was prima, zo'n 33 Guzzi liefhebbers van allerlei Pluimage van Falcone Astore tot de nieuwe Stelvio.



Small blocks heb ik er maar vier geteld en onder het genot van koffie met appelgebak en na de brommers gekeken te hebben stelden we ons op voor de toertocht. Eerst had de eigenaresse nog een paar motorsleutels in de aanbieding.

De toertocht had ik uitgezet door de Betuwe van zo'n 90 km zonder stoplichten. Nadat Ronald onze voorzitter de regels van het 'follow up systeem' nog eens goed had uitgelegd vertrokken we. De rit ging eerst over de Rijndijk naar Kesteren, van daaruit naar mooie plaatsjes zoals Lienden, Ommeren en Maurik en dan over de Marijke-sluis richting Buren, langs de Linge over de Appeldijk, door de Mariënwaard en vlak voor Geldermalsen rechtsaf

naar Culemborg. Daar stopten we, er waren nog maar tien rijders over, de achterste man zag dat er niemand meer door kwam. Dus Ronald gebeld, geen gehoor, na vier keer bellen en een half uur wachten zijn we maar verder gegaan.

Een telefoontje had heel wat opgelost denk ik, desnoods hadden we een stuk terug gereden. Theo z'n Le Mans had startproblemen en werd aangeduwd. Hij nam dus uit voorzorg de snelweg bij Culemborg. Aldaar bij een cafetaria onze magen gevuld en toen eindelijk telefoon van Ronald. Voorbij Buren had Wim met z'n Falcone pech met z'n koppeling, Gerard met zijspan was

erbij en Gert met z'n Nato, Ronald ook, maar die had z'n V7 op de dijk geparkeerd en die kieperde om. De bedoeling was om de motor van Wim bij de boer te zetten en met Gerard mee terug om de bus van Wim te halen. Ronald z'n V7 was beschadigd, maar ook de TomTom was de route kwijt. Dus zijn ze omgekeerd en naar 'De Heerlijkheid' terug gereden en van daaruit gebeld.

Dit is dus de makke van het follow up systeem, als er ergens in de keten iets gebeurt, heb je een probleem, want niemand blijft een half uur op een hoek staan wachten en als laatste man moet je de problemen aan anderen overlaten of de ANWB bellen. Ik schat dat er zo'n zeven mensen in de rimboe zaten te wachten op de laatste man die niet kwam.

Na de horeca stop heb ik Marian, die in Culemborg woont, gevraagd of ze een mooie route door de stad wist. Zogezegd zo gedaan en over een leuke toeristische route door Culemborg gereden om weer op de Lekdijk te komen. Bij 'De Heerlijkheid' hebben we nog een heerlijke cappuccino gepakt. Frans met eega was er nog en gezamenlijk hebben we nog een paar Guzzi's, die als ratbike uitgevoerd waren, bewonderd.

Onder een zonnetje zijn we daarna huiswaarts gegaan.

- Door: George Tempelaar - 



VACATURE LEDEN- ADMINISTRATIE

Het bestuur van de MGCN is op zoek naar
een nieuwe ledenadministrateur/-trice.

Het werk van de ledenadministratie bestaat onder andere uit wekelijks mutaties verwerken die via de mail binnenkomen waaronder: nieuwe leden verwerken, adreswijzigingen doorvoeren en opzeggingen verwerken via Filemaker.

Daarbij verzorg je maandelijks de incasso die bij de aanmelding van een nieuw lid hoort en 1 keer per jaar verzorg je de jaarcontributie incasso en houd je toezicht daarop. Daarnaast nog het uitvoeren van diverse aanvragen vanuit het bestuur.

Ben je geïnteresseerd of wil je meer informatie?

**Dan kan je contact opnemen met José Oort,
ledenadministratie@mgcn.nl of met de
penningmeester, penningmeester@mgcn.nl.**





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



6.200 KM DOOR DE BALKAN

DEEL 1





Mei 2024 en wij willen naar Albanië! Wij dat zijn Huug Bruijning, Hans van Reijen en ik zei de gek. Een aantal foto's zijn door hen gemaakt, dank daarvoor. Ik zal de reis opdelen in een aantal afleveringen, 6200 km belevenissen is namelijk een beetje veel.

Waarom Albanië?

Juist omdat het een nog vrij onbekend land is, wilden we Albanië gaan verkennen. Zou het kloppen dat de natuur daar ongeschonden en overdonderend is en de wegen heel slecht en dat er nog beren en lynxen en wolven leven... Je moet wel een beetje gek zijn om daarheen te willen? Kortom... Avontuur... met de hoofdletter A. We hadden al snel berekend dat we minstens drie weken nodig zouden hebben en liefst iets meer, uiteindelijk zijn het 25 dagen geworden. De heenreis hadden we gepland via Duitsland, Oostenrijk en Italië, het rijden naar het zuiden zou ons al een week kosten. Stuurweggetjes door de bergen. In Bari in het zuiden van Italië is een veerboot die je naar Durres in Albanië brengt. Van daaruit zouden we wel zien, grofweg hadden we het idee om de verdere reis door een aantal Balkan landen te doen: Albanië, Macedonië, Kosovo, Montenegro, Bosnië, Kroatië... en waar het mooi is blijven we wat langer.

Moto Guzzi V85TT:

Onze motoren zijn vrij nieuw... en we rijden alle drie op een V85TT. De V85 van Huug is pas twee jaar jong en is een E5 model, de V85's van de beide Hansen zijn uit 2019. Onze motoren zijn technisch en optisch redelijk vergelijkbaar. Dat heeft voordelen, want als er eentje olie meeneemt dan kunnen de anderen daar ook gebruik van maken en het gereedschap is ook al

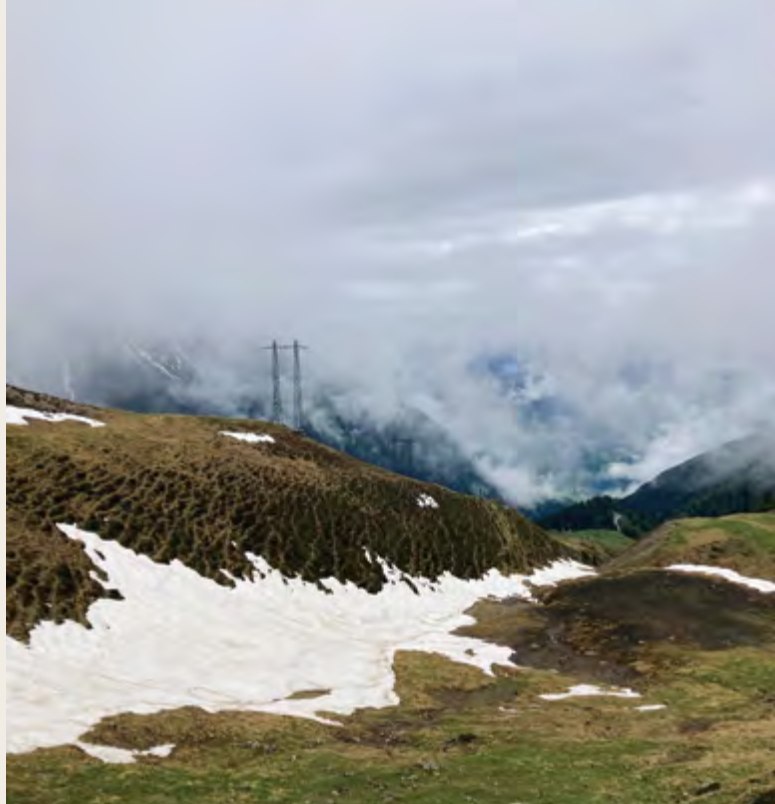




OLYMPIA
PENSION - GARNI



hetzelfde. Alleen voor noodgevallen natuurlijk en alles wat je meeneemt heb je toch niet nodig. Zo gaat dat altijd. Huug heeft meer gereedschap bij zich, hij heeft ruimte genoeg met drie koffers. Alle drie de V85's zijn voorzien van verse bandjes en remblokken waar nodig. Zoals jullie wellicht weten had ik lang een V7 750S uit 1974, veel mee gereisd maar ik word te oud voor de zithouding op zo'n sportief model. Voor de verre reizen kocht ik in 2019 een BMW F800GS een Offroad model met een prettige zithouding en genoeg power. Helaas heb ik veel ellende ermee gehad, kapotte wiellagers en tweemaal balhoofdlager. Het ergste was wel toen die mij liet staan in Wales. Niet te repareren, doorgebrande stator. Ik moest daar negen uur wachten in the middle of nowhere voordat ze mij kwamen bergen... Daarom vorig jaar de V85TT gekocht en gelijk dat jaar met de MGCN naar Slovenië geweest. Heerlijke motor. Wat ik vooral kan waarderen bij de V85TT zijn het brede zadel waar je prinsheerlijk op zit en natuurlijk de cruise control. Super gewoon. En het is een Guzzi natuurlijk.



Deel 1: via Duitsland en Oostenrijk:

De routes voor de eerste dagen zijn gepland, dag één naar Duitsland, dag twee Oostenrijk en dag drie zijn we in Italië! Yessss!!!!, zin in. De eerste dag de A61 snelweg met een stop bij de hoge brug over het Moezeldal. Bij Baden-Baden duiken we van de snelweg af en rijden we het Schwarzwald in, en vanaf daar zetten we de TomTom en de Garmin op snelweg vermijden. Alleen nog bochtige wegen voor ons. De dag van vertrek ga ik Huug oppikken op een parkeerplaats en als ik kom aanrijden staat hij al druk te gebaren dat het niet goed is... zijn V85 heeft kuren!!! Dat begint al goed. Druk telefoon verkeer met een monteur van TLM, de V85TT start weer, maar geeft vreemde meldingen. Beslissing wordt genomen, Huug rijdt naar Nijmegen om een sensor te laten vervangen en zal ons dan die dag weer inhalen. Dat was te snel gedacht, want na de reparatie in Nijmegen en na 200km ergens in Duitsland heeft de V85TT opnieuw kuren dit keer een motorblok sensor? Wispelturige dame. Een Duitse dealer weet raad en vervangt de olie sensor en Huug kan weer rijden.

Gelukkig heeft hij daarna de hele reis geen probleem meer gehad. Om 21.00 uur die avond komt hij bij ons eerste hotel aanrijden en zijn we herenigd. Een flinke pot bier is wel verdiend. Proost!



Alle drie de V85's zijn voorzien van verse bandjes en remblokken waar nodig.



De volgende dag rijden we 350 km binnendoor naar Oostenrijk. Helaas is de Timmelsjoch nog gesloten dus we plannen de route via de Brenner en de Jaufenpas. In Oostenrijk vinden we ons pension in Oetz in het Oetztal, bekend van de ijsmummie die daar gevonden is. Met de motoren gaat alles goed, tenminste... De achterband van de V85 van Hans is wel erg plat en er blijkt maar 1,0 Bar in te zitten. Hmmmm, het is toch een nieuwe band. Even naar tankstation oppompen en in de gaten houden de komende dagen. Die avond weer

lekker uit eten, wat een straf. De volgende dag rijden we naar Italië via de Jaufenpas naar B&B in Bagnolino. De Jaufenpas of in het Italiaans, Passo di Monte Giovo is een bergpas in het Italiaanse Zuid-Tirol. De 2099 meter hoge pas ligt dicht bij de Brennerpas. Hoe hoger we komen hoe kouder het wordt. Boven op de pas is het 3°C en er ligt nog sneeuw. Brrrrr koud.

Volgende keer meer: Italië en Albanië.

Tot ziens,

Huug B met Guzzi V85TT van 2022

Hans vR met Guzzi V85TT van 2019,

Hans vdK met Guzzi V85TT van 2019.

- Door: Hans van der Koelen - 

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

Info: klassiekercommissie@mgcn.nl

DE OPERATIE VAN GUUZ



Beste Guzzisten, mijn naam is Co Kroon en al vanaf mijn 17^e jaar (en dat is al bijna 50 jaar geleden) ben ik besmet met het Guzzi-virus. De volgende hebben de revue al gepasseerd: vier stuks V7 GT California's, één V10 Centauro, één V11 Café Sport en sinds zeven jaar weer een schitterende V7 GT California.



Laatste genoemde was al reeds voor een groot deel gerestaureerd: het blok, de bak, cardan, draadboom etc. en in de afgelopen jaren is zij door mij verder compleet gemaakt door een origineel zadel te plaatsen, een groot scherm, valbeugels, knipperlichten etc. We hebben al vele plezierige km's gemaakt met als kers op de taart een bezoek in Mandello tijdens 100 jaar Moto Guzzi.

Echter na veel probleemloze km's, begon onze Guzzi steeds slechter stationair te lopen. Het rijden zelf was als vanouds geen probleem; normaal oppakken, volop trekkracht dus niks verontrustends. Nu heb ik alles in huis om de carburateurs af te stellen en te synchroniseren, echter als ik Guuz weer netjes stationair had afgesteld en ze mooi oppakte met wegrijden, vertoonde zij weer na een kleine 40/50 km wat kuren. Om dit onder het kopje "karakter" te scharen ging mij wat te ver. Guuz had dit trekje namelijk nog nooit vertoond.

We hadden het plan opgevat om op een mooie zaterdag met de Guzzi lekker binnendoor naar Urk te rijden. We reden een stuk over de Veluwe en door de polder. Voor die tijd had ik het spul netjes afgesteld: zij liep als een klokje! Al tokkelend reden wij lekker op ons gemakje richting Harderwijk en van daaruit de polder in om een terrasje te pakken in Elburg. Bij de eerste stoplichten in Harderwijk merkte ik al dat zij niet meer zo mooi stationair liep, maar rijdend niks vreemds gemerkt. In Elburg was het stationair lopen zo beroerd, dat ik ter plekke de carburateurs wat bijgesteld heb, zodat hij weer redelijk "rond" liep. Nadat we lekker in het zonnetje een bakkie met wat lekkers hadden genuttigd, ging het verder richting Emmeloord om vervolgens in het haventje van Urk te arriveren. Na een leuke middag op Urk ging het weer huiswaarts. Guuz kreeg onderweg echter steeds meer nukken: op kruisingen niet meer mooi afremmen, voor stoplichten moest ik met gas de boel aan de praat houden... dit gedrag kende ik niet van de motor. Onderweg zat ik al te peinzen: vlotterniveau?





sproeiers? valse lucht? gasnaalden? Omdat ik nu vaak genoeg het spul mooi afgesteld had, maar het telkens weer net zo snel verliep, wilde ik nu de motor op een testbank af laten stellen en meteen de carburateurs laten controleren. Dit wilde ik eigenlijk laten doen in de twee weken die we in Italië zouden zijn. Zij konden dan op hun gemak, zonder tijdsdruk, de Guzzi netjes afstellen.

Zondags zouden we vertrekken naar Italië en zaterdag was de afspraak gemaakt om de Guzzi bij de motorzaak achter de deur te schuiven. Na de vakantie zouden we haar dan weer ophalen; mooi geregeld toch? Die zaterdag was het redelijk weer, klaar om Guuz naar de motorzaak te brengen. Voor de zekerheid nog even gemeld dat we er zo aankomen. 'Prima hoor, geen probleem en tot straks', klonk het vriendelijk aan de telefoon. Mijn partner Rita zou met de auto achter mij rijden. De rit door de stad, om de aansluiting naar de snelweg te bereiken, ging probleemloos. Op de snelweg

richting Doetinchem dacht ik nog: zou ik nog moeten tanken? Ik reed zo'n 100/110 km p/u en Guuz leek het naar de zin te hebben, toen plotseling het vermogen weg viel en er een getik uit het blok kwam, in plaats van dikke klappen. In een reflex de koppeling ingetrokken en de motor meteen de vluchtstrook opgereden en daar uit laten rollen. Rita stond met de auto met de alarmlichten aan, inmiddels achter mij. Mijn eerste korte gedachten waren: reservekraan open? Maar na de kraan op reserve gezet te hebben en na het starten, merkte ik dat de zuigers zó gemakkelijk op en neer gingen. Oh jee, nauwelijks compressie en ook sloeg de motor niet meer aan. Ik heb toen de motor in de eerste versnelling gezet en kon de motor zo vooruit duwen! Dit is echt foute boel! Dus vervolgens mijn zwager gebeld, oud Guzzi monteur en zelf ook in het bezit van enkele Guzzi's evenals mijn andere zwager die een prachtige V7 sport en V7 California heeft. Hoezo gek van Guzzi. Nadat mijn zwager de bus op de vluchtstrook had geparkeerd, zo snel mogelijk de motor in de bus gezet en



snel weg van die plek. Ondanks dat ik de motor zoveel mogelijk tegen de bermrand had gezet, raast vooral het vrachtverkeer toch dicht langs de motor.

Thuis aangekomen, de motor snel in de garage op de heftafel gezet en, mijn zwager was toch wel nieuwsgierig, de kleppendecksel er afgehaald. Na demontage de startmotor nog maar eens geactiveerd en wat er ook rondraaide, de kleppen bleven netjes stilstaan. Dus een nokkenas probleem! Oké, maar morgen eerst twee weken naar Italië. Na de vakantie de stoute schoenen maar eens aangetrokken en op advies van mijn zwager het distributiedeksel verwijderd. Zijn diagnose was: kettingspanner wellicht stuk, ketting er afgelopen of iets dergelijks. Nadat ik het laatste boutje uit de deksel had gedraaid, voorzichtig de deksel naar voren gehaald. Er zitten nog twee paspen in het carter, toen er een kleine vijf mm tussen deksel en carter kwam, hoorde ik de eerste brokstukken al naar beneden vallen. Mijn eerste gedachten: oh daar gaat de kettingspanner. Maar nadat ik de deksel er af had, bleek er helemaal geen ketting in te zitten maar tandwielen. Het nokkenas tandwiel was stuk gelopen en miste één derde van de tanden en had na de breuk ook nog wat verstevigingsrillen uit de deksel geslagen! Verrek hoe kan dit nu? Metaalmoeheid? Hierna ook de cilinderkoppen verwijderd, daar zou zeker schade zijn.

Van beide koppen was aan de rechterkant de uitlaatklep en de linkerkant de inlaatklep krom. De geleiders waren intact. Beide zuigers hadden licht contact met de betreffende kleppen gehad. De cilinders ook maar

gedemonteerd en aan de bovenkant van de zuigers een kleine braam weggeschuurd. Die waren nu weer bruikbaar. Vervolgens heb ik de distributie tandwielen gedemonteerd. Meteen viel op, dat het tandwiel van de nokkenas een bout had geraakt van de lager krukas. De oorzaak daarvan was weer dat het steunlager van de nokkenas te veel was ingesleten. Dit onderdeelje kost €45 en is destijds door de vorige eigenaar tijdens een revisie niet vervangen en daardoor kreeg het tandwiel te veel axiale speling. Uiteindelijk heeft die na de harde aanraking met de achterliggende bout de geest gegeven. Mede ook, omdat de nokkenas wat meer axiale speling had, beïnvloedt dit ook de ontsteking. Als je de nokkenas wat heen en weer beweegt, gaat de rotor in je verdeler kap mee. Dit zou de oorzaak kunnen zijn dat mijn stationair toerental ook snel verliep.

De lijst met onderdelen was compleet: pakkingen, kleppen, steunlager en een complete set distributietandwielen had mijn zwager van de V7 nog in zijn onderdelen voorraad liggen. Na montage van de tandwielen was de speling op de nokkenas nul! Zuigers heb ik netjes gereinigd en van koolresten alle onderdelen ontvet. Ik heb de cilinderkoppen gereinigd en zowel de nieuwe kleppen als de bestaande kleppen opnieuw ingeslepen. Daarna de oliepompe gecontroleerd op metaal resten, de carter pan gereinigd en voorzien van nieuwe zeef en oliefilter. Toen de tandwielen netjes op tijd gezet en daarna deksel gemonteerd. Vervolgens zijn de cilinders en de koppen gemonteerd en de kleppen gesteld. Ook heb ik een nieuwe V-snaar op de dynamo geplaatst en alles voorzien van verse olie.

Na flink wat uurtjes sleutelen, wat aan een Guzzi heel wat plezieriger is dan aan een Ducati (kan ik uit eigen ervaring vertellen), was het moment daar om de motor weer tot leven te wekken. Ik heb eerst wat olie rond laten pompen met bougie kabels los en dan voor het eggie!! De eerste druk op de knop was al genoeg voor een donkerbruine roffel uit de uitlaten; wat klinkt dat dan geweldig als je motor weer doet waar die voor gemaakt is. Na wat stellen aan de dell'orto's liep Guuz weer prachtig en ze was mechanisch veel stiller. Zo had ik haar nog nooit horen lopen in al die jaren. Na 100 km gereden te hebben, heb ik de koppen nog een keer nagetrokken en vervolgens na weer 250 km nog een keer. Bij beide keren kon ik alle kopbouten natrekken tot 42 Nm. Nu loopt de motor mooier dan ooit, is stationair ook stabiel en er is geen verloop meer, dus hopelijk mogen we weer mooie ritjes maken in binnen- en buitenland!

Veel veilige kilometers !

- Door: Go Kroon - 



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



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 Vogezes / Elzas (Frankrijk) in .gpx
- Te bezoeken steden in de buurt; o.a. Saarbrücken (Dld), 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 Koerier en MGCN.nl

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





THE GUZZI RUMBLE 2024

OFTEWEL HET INTERNATIONALE MOTO GUZZI TREFFEN

Het was juni dus konden we weer uitkijken naar ons IMGT. De weergoden waren ons de afgelopen tijd bepaald niet goed gezind en op Camping de Koekoek alias The Wild Eagle was het nog even spannend vanwege de grote hoeveelheid water die op het evenementen terrein stond. Maar dat is gelukkig goed gekomen en donderdag middag waren we al paraat om van alle activiteiten verslag te kunnen doen. M'n California EV meegenomen om in stijl van de partij te zijn.

Het organisatie team was donderdag al behoorlijk op sterkte en druk doende de grote partytenten voor de Guzzishop en de inschrijving op te zetten. Super handige dingen; je kijkt ff de andere kant op en plop, staat er ineens een tent van 3x5 mtr! Nou ja, bij wijze van spreken. De dames van de shop, Mirjam, Marja, Jolande en Jannie met ondersteuning van onze ex-voorzitter Astrid gaan druk bezig met het uitstallen van de koopwaar en alles wat nog meer nodig is om zo'n weekend als dit soepel te laten verlopen. Er tegenover zijn de mannen bezig de grote loodzware legertent op te zetten die gaat dienen als dagverblijf. Dat

is nog een hele strijd. Grote palen onder de nok zien te krijgen, het spul omhoog sjoorren en dan de touwen met houten piketpaaltjes uitspannen. Die blijken dan van waaibomenhout want breken spontaan af... Van onder de ingestorte tent komen hele lelijke woorden; niet voor herhaling vatbaar. Gelukkig brengt voorzitter Ronald uitkomst en plukt uit zijn ludieke "clubtruck" een aantal grote stalen pennen om de zaak te redden. Even later gaat er ook nog een grote lichtbak met het Moto Guzzi logo op een hoge paal de lucht in. Als je dan nog niet door hebt met welk motormerk je hier van doen hebt...

We bespeuren een aardige nieuwe gadget 2024 in de shop: een rvs thermo bekertje met musketonhaak om aan je broeksriem te kunnen haken. Om de strijd aan te gaan tegen de weggooibekers... Goeie zaak! De twee jongedames Romée en Zoë, junior clubstand medewerkers zullen we maar zeggen, zijn ondertussen bezig de bekers te labelen in de legertent om ze verkoopklaar te maken.

Er staan al een aantal vroege deelnemers over het terrein verspreid om de beste plekjes te scoren natuurlijk.

VRIJDAG

De eerste slaperige koppen komen al bijtijds door de tentopening tevoorschijn want ook die dag is er nog genoeg te doen: het terrein verder klaar maken, touwen spannen en meters rood/witte linten uitrollen. Maar niet voordat er voor het organisatie team eitjes voor het ontbijt gebakken zijn om in de legertent genuttigd te worden met een sterke bak koffie. De dames van de Guzzishop gaan druk in de weer met het vouwen van stapels T-shirts (GUZZI RUMBLE





De dames doen een wedstrijdje T-shirts vouwen.



De internationale kentekenplaten ontbraken ook dit keer niet.

2024 !) en het inrichten van de balie evenals die van de inschrijving. Al snel melden de eerste deelnemers zich; zelfs Engelsen en Schotten, nog een beetje brak van al het bier aan boord van de ferry. Het weer is een beetje somber maar dat weerhoudt menig deelnemer niet naar The Wild Eagle Campsite te rijden. Duitsers, Belgen en Italianen worden ingeschreven en natuurlijk vele bekende gezichten uit onze MGCN.

Die middag arriveert de allernieuwste Stelvio op de camping. Beschikbaar gesteld door de importeur en we mogen er zowaar op proefrijden. Daar zijn we Piaggio Benelux zeer erkentelijk voor uiteraard. Er wordt een extra partytent neergezet waar deze prachtige motorfiets deze dagen onderdak vindt, want zaterdags is het bij toerbeurt mogelijk een proefrit te maken. Rood/wit lint er omheen, want je wil niet dat er illegaal op gezeten gaat worden.

's Middags loopt het al aardig vol op het terrein. Vanuit alle windstreken komen de Guzzi rijders zich melden bij de inschrijving. Zelfs een Engelsman op een schitterende Benelli Sei (6 cilinder). Is weliswaar niet het juiste merk, maar i.i.g. Italiaans en heeft ook Dell'Orto carburateurs dus die mag er wel bij horen. Uiteraard is ook de vaste Lieferwagen van Guzzi Stephan uit Gescher bij het Duitse Borken weer van de partij met zijn enorme uitstalling onderdelen en hebbedingetjes. Waarvan



Voorzitter Ronald met z'n Wild Eagle Truck size XS.



Donderdagmiddag. Zou nog veel drukker worden.

hij hoopt dat jij denkt “heb ik misschien nog wel eens nodig” Waarna het nog heel lang bij jou in een laatje blijft liggen, maar hij er mooi van af is.

Het terrein is die avond al aardig bezet en er staat al gauw een lange rij voor de binnengekomen pizzabakker foodtruck en ook de camping doet goede zaken met terras en restaurant’s. Avonds komt de stemming in de feesttent er goed in met de band. Het bleef nog tot ver in de kleine uurtjes onrustig op The Wild Eagle.

ZATERDAG

Er wordt al vroeg weer gesjouwd met tafels, banken en marktkramen om het terrein verder klaar te maken voor de onderdelenverkoop die middag. Er komt een ijscoman een plekje zoeken en een heuse barrista rolt zijn (Chinese) 3-wieler het veld op om het betere Italiaanse bakkie koffie te kunnen serveren. Een heel grappig ding dat ook nog van de Vlaamse komiek Urbanus zou zijn geweest. Kijk, dan heb je wat leuks. Zou eigenlijk een Moto Guzzi Ercolino 3-wieler moeten zijn.

Om 10.00u kan dan gestart worden met de proefritten. Er liggen intekenlijsten en inschrijfformulieren klaar en op dat formulier wordt je op verzoek van Piaggio gevraagd een korte reactie achter te laten. De happening wordt begeleid door Pieter van de Graaf, Ron den Boef en Robin Witmond. Robin zorgde voor de administratie en de andere heren zijn beurtelings voorrijder om een klein toertje door de omgeving te maken zodat men een eerste indruk kan krijgen van deze nieuwe Stelvio. Kijk, zo’n mooi testverslag als we van Paul Minnaert lazen in de vorige Koerier, daar kunnen wij niet tegen op. Maar laten we het toch even hebben over de ervaringen op de nieuwe Stelvio deze dag.



Lekker bakkie koffie tappen.



De band blaast de hele zijkant er uit.

PROEFRIJDEN

In het begin gaat het nog wat schuchter met de inschrijvingen en om het goede voorbeeld te geven ben ik natuurlijk niet te beroerd om als eerste op de demo te stappen. En achter Pieter aan -met zijn eigen nieuwe Stelvio- het toertje door de buurt te maken.



Swingen in de tent op zaterdag avond.

Nu heb ik jaren op het eerste model Stelvio gereden, en momenteel ook op een V85TT, dus het type was mij goed bekend, maar deze Stelvio is toch wel next level motortechniek. Wat rijdt dat super! De quickshifter is even wennen. Persoonlijk zou het voor mij niet hoeven want het "ouderwetse" koppelen gaat heel soepeltjes. De gasrespons is prettig en ook van het "dood vallen" als je het gas loslaat, wat veel injectie motoren hebben, is nauwelijks sprake. En over de wegligging helemaal niks te zeuren; je hoeft Italianen -en zeker Moto Guzzi- uiteraard niet te leren een strak sturende motor te bouwen. Prima veercomfort ook want diverse drempels genomen op het testparcours. Met het grootste gemak pakt de motor al een bocht als jij nog maar net dacht dat je die wilde nemen. Motorisch valt vooral het mooie koppelverloop op: vanaf 2500 tpm wil ie er serieus van door. Even doorhalen in de toeren is niet echt gelukt want dan reed Pieter weer in de weg...



Demo Stelvio startklaar.

Bij terugkomst stonden ondertussen de volgende liefhebbers al in de startblokken om de nieuweling aan de tand te voelen.

Één van de eersten was Harald van Eijdsen. Rijdt een Griso en was erg enthousiast; kleine aanmerking: remmen werden wat te agressief bevonden maar rijgedrag voelde zeer vertrouwd aan.

Tweede gegadigde en oude rot op Moto Guzzi Pie Wagemans, California rijder, vond de zitpositie wat minder (maar ja, verwend op zo'n Cali) schakelen ging uitstekend al is een quickshifter natuurlijk even wennen en vond de stationair loop wat hoog. Kwestie van afstellen misschien?

Dan kon Wouter Klaassen in het zadel. Ervaring op meerdere Guzzi's en nu een Cali II en een V9. Had het ook over snel stationair, was ook enthousiast over de quickshifter, vond 'm lekker makkelijk de bocht in vallen en was ook onder de indruk van het koppel dat al vanaf 2500 tpm los komt.

En dat is de hele dag zo doorgegaan tot in de avond. En alles heel gebleven! De voorrijders konden het rondje op het laatst wel met de ogen dicht rijden. Bij wijze van spreken dan hè!

Piaggio had de heren zelfs een aardig hebbedingetje voor alle testrijders meegegeven; een mini led zaklampje en het boek over 100 jaar Moto Guzzi om te verloten onder de deelnemers. Max Klaassen bleek later de gelukkige winnaar. De bofkont! Naderhand nog een mooie line-up kunnen maken van de beide Stelvio's en hun voorganger de Quota 1100.



Mooie line-up, De nieuwe Stelvio 1000, Stelvio 1200 en de Quato 1100.

In de loop van de middag komt er een auto met een oude caravan ons terrein op rijden waarvan je denkt wat een raar ding, het lijkt wel of de hele zijkant er uit heeft gelegen. Het ding wordt naast de legertent geparkeerd, de heren beginnen aan de zijkant te sjorren en tot ieders verbazing klapt het hele ding open en staat er binnen een complete band opgesteld! Dat zijn dan de The Underdogs Blues Fusion. De mannen, laten we zeggen: oudere jongeren, stellen alles op, doen een soundcheck en spelen de hele middag een lekker stukkie muziek. Nog nooit zo'n originele bandopstelling gezien! Het geeft weer wat reuring op het veld en trekt publiek. Goeie zet van de organisatie.

Dan is het eind van de middag tijd voor de onvermijdelijke prijsuitreiking. Een jury bijeengebracht uit de leden/deelnemers was op pad gestuurd om een selectie te maken en tot een ranking te komen en zo wat prijzen uit te kunnen delen. Originele prijzen waren het ook; wat te denken van: Old Iron Award (oud barrel), Long Rider Award (verst weg), Young Rider en Best of Show. Voorzitter Ronald van Beek hield het inleiden-de praatje en aan Jan Sybren Boersma de eer om de prijzen uit te delen. (Nu moet je dit alles natuurlijk niet al te serieus nemen want dan leidt dat onvermijdelijk

tot gehannes. Het gaat om de lol tenslotte en mag best een beetje ludiek zijn.)

Nu had spreekstalmeester van dienst Jan Sybren een ludieke methode bedacht om tot een ranking te komen. Met behulp van zijn smartphone met Db-meter zou beoordeeld moeten worden d.m.v. het meten van het applaus wie er met de prijzen vandoor mochten gaan. Maar ja, of zo'n digitale dubieuze decibel duider nou zo'n goed idee was... Om het even kort te houden: Adrie Muis met z'n Gardolio, bepaald geen oud barrel, gaat er met "old iron award" vandoor, de Long Distance was voor de Italiaan Marri Ivo uit de buurt van Rome (de taalbarrière belette een beter duiding van z'n woonplaats), de Young Rider was een Duitse jongedame, Verena, (die men niet wist te vinden) en de Best of Show ging naar Hans Boon met z'n LeMans 1000. Een vent van 2mtr4 die zich op dit type Guzzi weet te vouwen! Chapeau!

Alle "bokalen" waren met veel creativiteit door Jan Sybren Boersma persoonlijk in elkaar gelast, gebakken, zo als hij dat zelf noemt. Mooi "wark" zagezegd. En 's avonds in de feesttent natuurlijk weer een live-



band om de avond met een prima stukje muziek op te leuken. Heb niet kunnen checken hoe de band heette want het aantal decibellen dat ze op de menigte loslieten verhinderde dichterbij het podium te komen...

ZONDAG

En tja, dan komt zondagochtend de kater. Al dan niet van de bierconsumptie dan wel dat alles weer moet worden afgebroken en opgeruimd. Dus kan het Wild Eagle team weer vol aan de bak en is eind van de ochtend alles weer aan kant. En is het ondertussen ook prachtig weer geworden. Goed voor alle motards die weer op huis aan gaan. En dat waren toch mooi een stuk of 300 ingeschreven deelnemers. Dan voor het team even uitpuffen in de schaduw voor ieder weer op huis aan ging.

Een zeer geslaagd weekend om op terug te kijken! Met dank aan het organisatie team en alle vrijwilligers die dit weer mogelijk hebben gemaakt! Op naar The Guzzi Rumble 2025.

- Door: Rob Kool - 



Zocht u iets speciaals. Ik heb genoeg!

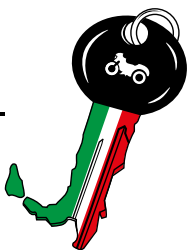


De Moto Guzzi Magnum, is ook van de partij. Is te koop



Hard werken om alles weer op te ruimen. En dan ff bijkomen...

STEIN
DINSE



*Fuel in the blood.
Italy in your heart.*

**Upgrade your bike with
new FAC Fork dampers**

FAC



*FAC Fork damper kit – MG Le Mans 2/3,
850 T3/T4, Mille GT, California 2, SP1...
No.: 300001010*

*FAC Fork damper kit – MG Le Mans 1,
V35C, V65, V65C...
No.: 300001012*

*FAC Fork damper kit with 32 mm thread
– MG V35 Florida, V65 Florida
No.: 300001017*



Shop now!

Our local partner:

J.R.E. Robers Motoren
053 - 428 16 71
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





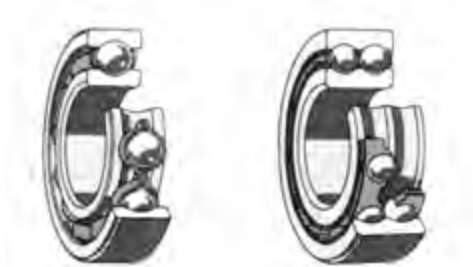
EVEN IETS OVER LAGERS

Kijk, niets laat jouw Moto Guzzi lekkerder rollen en sturen dan goede lagers. En die zijn er in vele soorten en maten.

Het woord lager is een afkorting van de officiële benaming “wentellager”. En dat is een verzamelnaam voor “as ondersteuning” die wentelende/draaiende onderdelen nodig hebben tussen een bewegende en een stilstaande ring”. Aldus de officiële definitie. Alles wat rolt en draait heeft tenslotte iets nodig om dat makkelijker te maken, ergo de wrijving zo klein mogelijk te houden. Men onderscheidt hierin kogellagers, rollenlagers en glijlagers. De laatsten bestonden natuurlijk al langer; denk maar aan koetsen en nog langer geleden de strijdkar van Ben Hur die ook lekker soepel moest rollen natuurlijk. Met een flinke lik schapevet in de naven stel ik me zo voor. Maar over het type glijlager gaan we het niet hebben. Zolang de mensheid gebruikt maakt van alles wat rolt en draait is men al naar zoiets op zoek geweest. Er zijn voorbeelden uit de tijd van de Romeinen gevonden die al het principe hadden van een glijlager.

Het principe ervan is dus niet nieuw maar toen omstreeks 1870 de rijwielindustrie op kwam, ontstond er op grote schaal behoefte aan een vervanging van glijlagers door iets met minder weerstand en langere levensduur. En dat werden kogellagers in hun eenvoudigste vorm: loopbanen die in as en naaf waren gedraaid met er tussen stalen kogels. De serieuze

1907 - Sven Wingquist in zijn research lab met zijn staf.



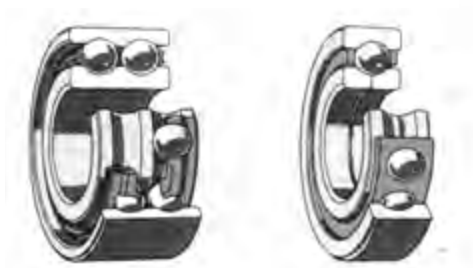
Groefkogellagers



Tweerijige lagers



Hoekcontactlagers



Tweerijig



Kruisrollenlagers

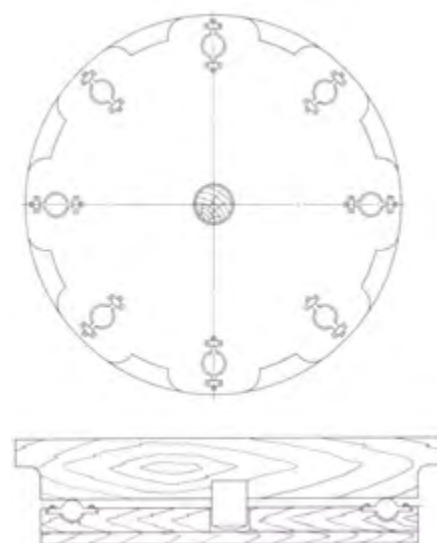
Nog een paar tips voor de doe-het-zelver: ga je met lagers aan de gang zorg voor een schone en stofvrije werkplek. Gebruik het juiste gereedschap zoals inwendige en uitwendige lagertrekkers en een passende slagbus en ga niet zitten klooiën met hamer en beitel. Bij montage van een lager in een behuizing altijd op de buitenste lagerschaal tikken en bij montage om een as op de binnenste en zo regelmatig mogelijk, dat spreekt voor zich! Zorg voor het juiste montage gereedschap en gebruik de juiste smeermiddelen als het gaat om vet- of oliegesmeerde lagers. Haal lagers pas kort voor montage uit de verpakking om te voorkomen dat er vuil op komt. Het spreekt voor zich dat het lagerwerk van je brommert in goede staat moet zijn en vergeet vooral niet regelmatig je balhoofdlager te controleren. Je merkt het vaak niet maar speling daarop beïnvloedt het rijgedrag nogal. Hopelijk weer wat geleerd hiervan. Al deze informatie is verkregen uit documentatie beschikbaar gesteld door mijn goede vriend Rob Bouwmeester senior accountmanager bij NN / SKF Nederland.

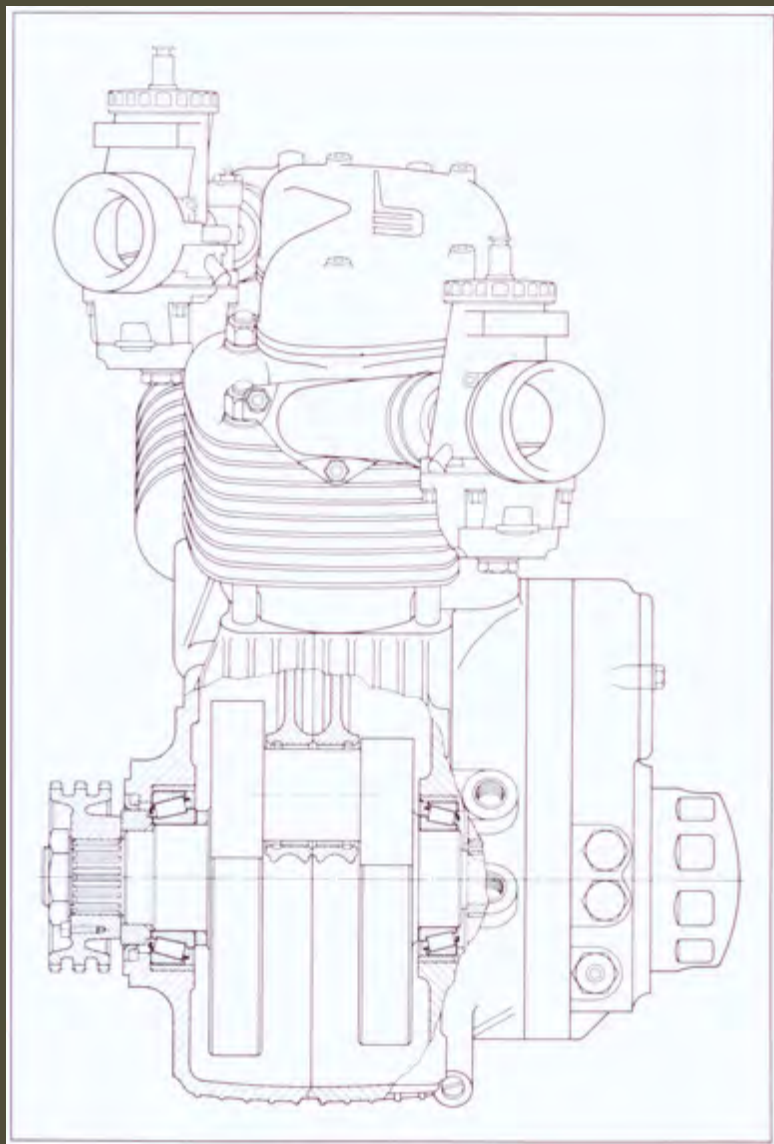


Van Wingquist op latere leeftijd. (Col-
lectie SKF Nederland, Veenendaal)



Onderdelen en samenstellingstekening van een houten taatslager met bronzen kogels uit de tijd van Keizer Caligula (40 n. Chr.)





Ook een V-twin met kegel gelagerde krukas.

kogellager industrie ontstond echter rond 1900 toen ook de auto-industrie in opkomst was en er veel vraag kwam naar het kogellager als uitwisselbaar standaard onderdeel. En zeker alles wat met de mechanisatie van de industriële revolutie te maken had kon wel een goed draaiend systeem gebruiken.

De (oorspronkelijke) uitvinder van het zich instellende kogellager was de Zweedse ingenieur Sven Wingquist in Göteborg uit 1877. Hij was begonnen als jonge onderhoudsmonteur bij een Göteborgse textielfabriek en liep steeds tegen problemen op met het draaiwerk van de enorme, stoom aangedreven assen die alle machines moesten aansturen: hij had te maken met uitlijnfouten en doorbuiging van assen waardoor lagers snel uitvielen. In zijn vrijetijd mocht hij in het bedrijf op zoek naar een betrouwbare oplossing. Die vond hij uiteindelijk in het eerste, nog simpele, zich instellende kogellager. Uiteindelijk ontwikkelde hij een betrouwbaar exemplaar en startte met behulp van een investeerder het

bedrijf Svenska Kugellager Fabriken, SKF. Die naam kennen we allemaal natuurlijk. En dat is nog steeds wereldwijd de grootste lager fabrikant en de absolute top op dit gebied. De ontwikkeling van een buitenring, een lagerkooi met kogels en een binnenring was zeg maar het ei van Columbus. Dat dit van hoogwaardige kwaliteit moest zijn spreekt voor zich. En de Zweden hoefde natuurlijk niks te leren als het gaat om hoogwaardige staalsoorten. Al snel gingen de SKF lagers de hele wereld over want Wingquist en zijn team wisten hun product goed aan de man te brengen en al in 1908 waren er vestigingen in veel Europese landen. In 1911 werd de eerste lagerfabriek geopend in Engeland; toen een voorloper als het ging om de industriële revolutie. In Nederland werd het eerste verkoopfiliaal geopend in 1917 op het Rokin in Amsterdam. Zo nam de vraag naar en het gebruik van lagers begin vorige eeuw een enorme vlucht want zoals gezegd, alles wat rolde en draaide had enorm baat bij het weerstand verlagende effect van een goed lager of het nu ging om auto's, motoren, treinen, vliegtuigen en industriële machines. Bij de pionier op dit gebied in Zweden werkten in de jaren '30 al honderden mensen en wereldwijd zo'n 27000 die toen al jaarlijks 25.000.000 lagers produceerden. Die Sven uit Göteborg had dus echt wel iets handigs bedacht. En nog steeds is zijn SKF wereldwijd de grootste speler als het gaat om lagers. Sven Wingquist overleed in 1953 op 76-jarige leeftijd. Eind jaren '40 ging SKF Nederland op zoek naar een locatie om ook in ons land een fabriek te kunnen bouwen wat uiteindelijk gerealiseerd werd in Veenendaal. En daar werd in 1953 de Nederlandse SKF fabriek geopend en nam ook in ons land de lager productie een grote vlucht. Vele honderden werknemers vonden werk in de Veenendaalse fabriek in al die jaren. In 2002 echter verrast SKF Zweden alles en iedereen met het bericht dat het overgenomen gaat worden door NN Inc. Ball and Roller Division te Tennessee in de USA. De productie van lagers verdwijnt uit Veenendaal. Een grote aderlating voor de werkgelegenheid van de regio. Tegenwoordig zit de (commerciële) vestiging in Houten.

Nu is het in de afgelopen 110 jaar niet bij kogellagers gebleven want de ontwikkeling heeft natuurlijk niet stil gestaan. In de eerste jaren van de vorige eeuw werden al 7 van de meest gebruikte typen lagers ontwikkeld. Tegenwoordig hebben we het o.a. over groefkogellagers, radiale lagers, tweerijige kogellagers, cilinder-, naald-, kegel- en axiale kogellagers maar ook tweerijige tonlagers, cilinder-, naald- en tontaatslagers waarvoor dan weer Y-blokken, loop-, steun- en nokrollen nodig zijn en natuurlijk lagerhuizen. (ja, bent u er nog?) Nu zullen we je niet verder in de war brengen met allerlei technische details, maar hiernaast wat illustraties over al die verschillende lagers die er bestaan.

- Door: Rob Kool - 



SMALL- BLOCK DAG

Eindelijk was het voor mij zover dat ik weer een ritje samen met Corry kon maken. Na veel lichamelijke ellende durfde ik het weer aan om gezamenlijk op de motor te gaan. Na diverse solo ritjes te hebben gereden, moest het er maar weer eens van komen. Eck en Wiel is voor ons een bekende plaats en de rit ernaar toe kan prachtig binnendoor.

Met het zonnetje hoog aan de hemel, was het weer heerlijk rijden op de Guzzi. Wat hebben we dat gemist. Na een klein uurtje rijden kwamen we aan op de Veerweg, waar zich een aantrekkelijke uitspanning bevindt. Er waren al heel wat mensen aanwezig, waaronder Gerard en Gerry Neerscholten, die met hun mooie zijspancombinatie net voor ons arriveerden. Het was een heel prettig weerzien met al deze bekenden. George Tempelaar zat aan de inschrijftafel en na ons te hebben ingeschreven, kregen we een consumptiebon, goed voor koffie met gebak.





Ronald van Beek, zijnde de medeorganisator, heette ons ook van harte welkom. Ja, de club pakte goed uit. Het was heerlijk toeven op het terras en we werden door veel mensen aangesproken en dat deed ons goed. Het warme clubgevoel kwam weer bovendrijven.

Overigens moet ik de club en veel leden bedanken voor de belangstelling en de attenties die we hebben mogen ontvangen tijdens mijn ziekte proces.

Om twaalf uur vertrok het spul na een korte uitleg van Ronald, betreffende het "follow-up system". Een flinke groep reed mee, maar voor ons was de heen- en terugrit voor de eerste keer genoeg en we gingen weer heerlijk binnendoor op huis aan. Hoe de rit is verlopen,

daar kan ik dus niks over schrijven maar dat zal allicht een deelnemer doen. Het weer werkte erg mee, dus dat stond een succesvolle rit niet in de weg.

Wij waren blij dat we weer gedeeltelijk van de partij waren en een volgende keer zit er waarschijnlijk weer in.

- Door: Corry en Simon - 

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

DE DISTINGUISHED GENTLEMAN'S RIDE

2024 IN ROERMOND

Al vroeg in het jaar stelde mijn schoondochter voor om met ons allen de Distinguished Gentleman's Ride in Roermond 2024 te gaan rijden. De Distinguished Gentleman's Ride verenigt klassieke en vintage motorrijders uit de hele wereld om geld en bewustzijn in te zamelen voor onderzoek naar prostaatkanker en de mentale gezondheid van mannen. De ritten worden over de hele wereld georganiseerd.

De ritten worden over de hele wereld georganiseerd. Anders dan de naam doet vermoeden, mogen er ook vrouwen aan mee doen. Aldus werd besloten en dus reisden we op 19 mei af naar Roermond. 'We' zijn in dit geval; naast mijzelf, mijn twee zonen en hun vriendinnen en een broer van één van de meiden. Een naam voor ons team werd al gauw gevonden, nl: De Flying Eagles. We rijden haast allemaal op klassieke Guzzi's, te weten: 1000S, Hydro Convert, V65 SP, G5 en een tot V7 Sport omgebouwde Cali III. Daarnaast nog een Ducati Monster. De laatste is dan wel niet een 'Guzzi Eagle', maar alaf. Gedoogbeleid. Het leuke is, dat er een echte 'style gids' is, waarin

staat dat je alleen mee mag doen als je motor de klassieke lijnen van vintage-geïnspireerde motorfietsen benadert. Dit wordt echter heel losjes gehanteerd. Daarnaast dien je een beetje in vintage stijl gekleed te gaan. Mannen met jasje en dasje en vrouwen in hun mooiste outfit. Letterlijk staat er: *Dress to Impress*. Of het nu een lange jurk of een broekpak is, maak een statement met je look en grijp terug naar tijdloze mode. In de 'dapper gids' vind je vele foto's van prachtig uitgedoste rijders. De Distinguished Gentleman's Ride is namelijk ook een thema-evenement, dat zich richt op de klassieke stijl van zowel de deelnemers als hun machines. Dus: stijlvol aankleden en er een stijlvol feestje van maken met je mede 'gentlefolk'!

Geld inzamelen voor het goede doel is natuurlijk de hoofdzaak. Al met al lukt het ons team om in de voorgaande maanden het prachtige getal van €1414,- bij elkaar te krijgen. Een schamel bedrag als je ziet dat de echte toppers een kleine €70.000,- bij elkaar weten te sprokkelen, maar toch. We hebben op eigen manier onze best gedaan en alle beetjes helpen moet je maar denken.

Onze versie van de vele, begint en eindigt te Roermond en voert zo'n 40 km door de mooie omgeving. We worden vanaf ca. 9:00 uur op de start locatie verwacht, maar de rit start officieel pas om 10:30 uur. De tussentijd kan dus worden gebruikt om te genieten van de mooie motoren en om een praatje te maken met hun eigenaren. Veelal kleurrijke figuren.

Ik besluit de Guzzian mee te nemen. Maar die start slecht, het dimlicht doet het plotseling niet meer en rookt na de winterrust plotseling uit de linker uitlaat. Rust roest? Dus daarvan heb ik nog maar even de linker kop met de versleten klepgeleiders vervangen door een goede gebruikte, de puntjes ontsteking vervangen door een Silent Hectic elektronische ontsteking, een nieuwe lamp gemonteerd en de oude Bosch startmotor vervangen door een nieuwe van Valeo. Maar toen was ze er ook helemaal klaar voor. Wat is het toch altijd weer lekker sleutelen aan een oude Guzzi. We besluiten om de nacht voor de rit, vanuit de omgeving van Zwolle en de Achterhoek, af te reizen

Het team:
De Flying Eagles,
houdt de Moto
Guzzi eer hoog.



naar mijn zoon en schoondochter in Horst. Dat ligt het dichtst bij Roermond. De heenreis naar Horst verloopt met behulp van de TomTom Rider perfect, met prachtig weer en over landelijke (snelweg vermijden) wegen door Oost-Nederland en Duitsland. Hoe anders eindigt die dag met zeer stevige onweersbuien en dikke hagelstenen. Gelukkig zitten we dan al hoog en droog in Horst aan de Maas. De volgende dag begint echter ook nat, koel en druilerig. Jammer natuurlijk, maar we laten er de dag niet door verpesten. De DGR begint vanuit hartje Roermond en eindigt na ca. 40 km, die rustig rijdend in twee etappes wordt afgelegd, in een leegstaand Philips bedrijfspand. Hier worden onder het genot van een hapje en drankje, de prijzen uitgedeeld voor de mooist verklede man en vrouw, aan degene die op de oudste motor reed en aan de persoon die het meeste geld bijeen heeft weten te krijgen. Daarbij kwam ik persoonlijk toch nog op een mooie derde plaats.

Dan gaat de jeugd door richting de Eifel en wordt door mij de terugreis ingezet richting Zwolle. Weer een rit om nooit te vergeten. De weergoden waren mij



zeer slecht gezind. Koud weer met bakken regen, onweer en hagel probeerden mij uit mijn humeur te krijgen. Zo hevig, dat het zicht soms haast tot nul werd gereduceerd en zelfs in de omgeving van Nijmegen de stroom uitviel. Maar we hebben voor hetere vuren gestaan en zijn toch zeker niet van suiker!? En zo kwam ik na een barre rit van een kleine drie uur; koud en nat, maar tevreden weer thuis. Weer een ervaring en een sterk verhaal rijker. En de 49 jaar jonge Guzzi Hydro Convert is weer helemaal gezond en heeft geen klap verkeerd gelopen.

Er was zelfs een 'style gids': Dress to impress!

- Door: Henk Wierenga - 

DE MOTOR

- Door: Frans Braakhuis -

Ik heb thuis nog een foto op een zonnige dag, een motor op de stoep, een tweetakt van een onbekend merk.
Een kaaspakhuis en een boom en een fiets.
Het zegt u hoogstwaarschijnlijk niets maar het is waar ik de motor van ken.
Dit dorp,
Ik weet nog hoe het was.
Mijn vader in een lange leren jas.
de Mobilette ratelt over de keien.
Het tankstation met een pomp ervoor.
Een straatweg tussen koren door.
De dijk en dan maar rijden.

En langs het tuinpad van mijn vader.
Zag ik de tweewieler staan.
Ik was een kind en wist het zeker.
Dan dat de motor ooit bij mij zal staan.

Wat reden ze eenvoudig toen.
Op simpele vervoer tussen groen.
Met 500cc en een vonk.
Maar blijkbaar reden ze verkeerd.
De motor werd gemoderniseerd.
En nou zijn ze op de goede weg.

Want ziet, hoe puik de motor is.
Zou niet weten wat ik nu nog mis.
En veel types, toer tot sport.
Met flink veel gas, dan kun je snel, of toeren met een stel, en pronken als je voor het design gekozen wordt.

En langs het tuinpad van mijn vader.
Zag ik de tweewieler staan.
Ik was een kind en wist het zeker.
Dan dat de motor ooit bij mij zal staan.

De dorpsjeugd klit wat bij elkaar.
In thermopak en helmen-haar en joelt wat mee op rap muziek.
Ik weet wel het is hun goede recht.
De nieuwe techniek net wat u zegt.
Maar het maakt me wat melancholiek.
Ik heb hun vaders nog gekend.
Ze kochten benzine voor 10 cent.
Ik zag hun moeders achterop springen.
Het verkeer van toen, het is voorbij.
Dit is al wat bleef voor mij.
Een MC club en herinneringen.

Toen ik langs het tuinpad van mijn vader de tweewieler nog zag staan.
Ik was een kind, hoe wist ik het zeker
Dan dat de motor voorgoed bij mij zal staan.

HET MGCN ZIJSPAN- TREFFEN IN DONGEN

VAN 28 T/M 30 JUNI 2024





Nadat de Moto Guzzi SP1 met zijspan was opgeladen vertrokken we vanuit Driebergen op vrijdag 28 juni naar De Meern om Cees en Mechtel op te pikken voor onze trip naar het zijspantreffen.

We nuttigden koffie met appeltaart en reden samen via de kronkelroute richting Brabant. Na een rit van ongeveer drie uur, inclusief lunch, werden we hartelijk ontvangen in Dongen op een mooie boerderijlocatie met een grote voortuin, waar we ons tentje mochten opzetten. Nadat de tenten waren opgezet, konden we genieten van een mooie zonnige dag, terwijl er steeds weer nieuwe (Guzzi) zijspanrijders en een enkele solorijder aankwamen. Er werd goed gezorgd voor de inwendige mens met koffie/thee etc. en we konden gezellig bijpraten met iedereen in een gemoedelijke sfeer. Het avondeten was naar keuze pizza of shoarma met frietjes, dat buiten op het terras genuttigd kon worden, want de weergoden werkten goed mee.



“ Na terugkomst bij Astrid en Gert-Jan was het tijd voor de barbecue.

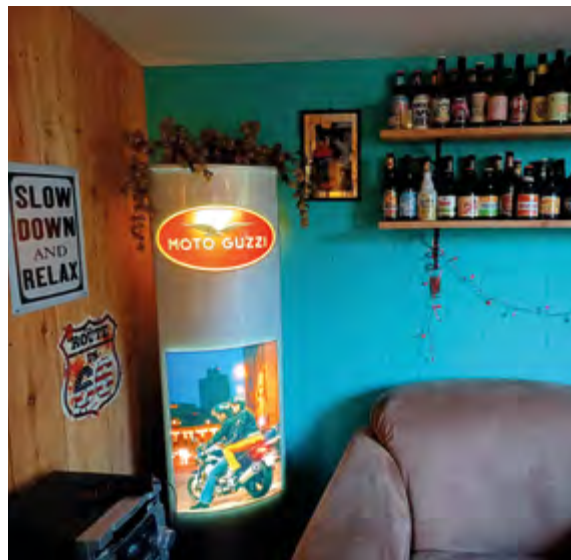


In de loop van de avond was er ook nog een muzikale jamsessie met Jelle op gitaar en Ben op het drumstel. Het klonk best goed. Daarna op het buitenterras met een drankje en een hapje nog prima de avond doorgebracht. De volgende ochtend in de watten gelegd met ontbijt, uitstekend verzorgd door onze gastvrouw en gastheer met gebakken eieren met spek zoals het hoort op een Guzzi treffen.

In het begin van de middag was er nog een lunch met broodjes knakworst dus een goede bodem voor de tourrit was gegarandeerd. Toen was het tijd om aan

de toertocht te beginnen met Gert-Jan als voorrijder voor een rit door het rustige Brabantse en Vlaamse platteland. Na ongeveer twee uur rijden kwamen we aan bij het Adventon motormuseum in Middelbeers, waar we een pauze hielden gecombineerd met een bezoek aan het museum waar de eigenaar met veel enthousiasme een toelichting gaf bij de diverse motoren uit West- en Oost-Europa. De meeste motoren dateerden uit de jaren- '50 en '60. Als kers op de taart stond er in de werkplaats een hele mooie licht crème Auto Union uit de jaren zestig. Een plaatje!





Na het bezoek aan het museum vervolgden we onze route richting het Ijsboerinneke, waar we van een heerlijk boerenijsje hebben genoten, dat door de boer zelf gemaakt wordt van eigen koeienmelk. Na terugkomst bij Astrid en Gert-Jan was het tijd voor de barbecue met salades erbij. Wederom een feestje!

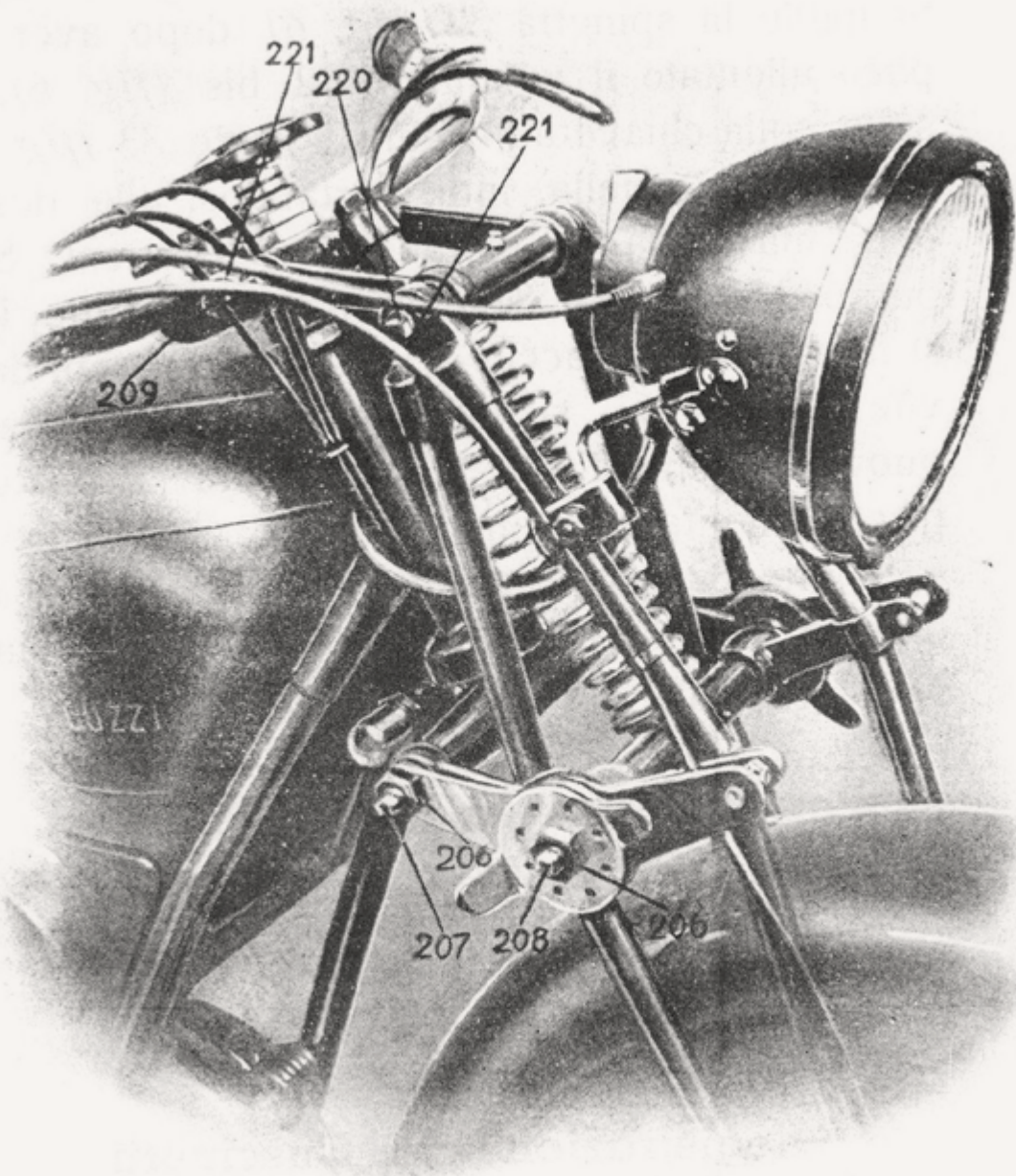
Na een goede nachtrust en een zeer smakelijk ontbijt op zondagmorgen hebben we de tent ingepakt en op het zijspan geladen. We namen afscheid van iedereen en reden middels de kronkelroute richting huis.

Het was op zijn Brabants gezegd een kei goed en kei gezellig weekend! Dank aan de organisatie, Astrid en Gert-Jan, het was prima verzorgd.

- Door: Ben en Diny van der Velden,
Foto's: Philip Schrijver, Gert-Jan en Astrid - 

KWM - Klassieker Wintermiddag

Zaterdag 16 November



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

Adres: Selevia Hoeve, Kooike 2, 4251 NE Werkendam

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

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

Info: klassiekercommissie@mgcn.nl



DE EERSTE 10.000 KM OP EEN V100 MANDELLO

In het blad van de Norsk Moto Guzzi Klubb stonden in de tweede helft van 2021 al foto's van de nieuwe V100 Mandello. Ik was van die foto's behoorlijk onder de indruk, zo te zien hadden ze bij Moto Guzzi een geheel nieuwe motor ontwikkeld. Alleen de configuratie (90 graden V-twin) was gebleven en bekend, maar blok, versnellingsbak, achterwielaandrijving en alle andere zaken waren totaal nieuw vanaf de tekentafel, die natuurlijk allang niet meer bestaat.

Mijn interesse was duidelijk gewekt en ik was erg nieuwsgierig naar de toegepaste techniek. En natuurlijk ook naar hoe zo'n splinternieuwe Guzzi zou rijden. Toen er in 2023 ook nog een financiële meevaller bleek aan te komen, ben ik wat gerichter gaan nadenken of ik nog één keer een nieuwe Guzzi zou gaan aanschaffen. En zo ging ik vlak voor de jaarwisseling van 2023 op mijn trouwe 1000 SP naar Motor Oost in Enter, alwaar ik door de mannen uiterst vriendelijk werd ontvangen en van de charmante Rianne meteen een gebakje kreeg. Zo'n ontvangst vergeet je niet meer! Er stonden een aantal Guzzi's direct bij de ingang, veel V85 exemplaren in diverse uitvoeringen maar ook een V100 Mandello in de kleur Bianco Polare, te vertalen als sneeuwwit. Ik heb de motor van alle kanten ruim kunnen bekijken en werd daardoor alleen maar nieuwsgieriger. Helaas was er op dat moment geen demonstratiemotor beschikbaar, maar Sander (de eigenaar van Motor Oost) had er wel een besteld. Hij wist niet wanneer die binnen zou komen, met Italianen weet je het nooit, daar is in 40 jaar tijd weinig aan veranderd. Hij vroeg me om hem in het begin van het nieuwe jaar 2024 even te bellen. Dat deed ik op 3 januari van dat jaar en hij nodigde me uit voor een korte proefrit op de sneeuw witte die ik al bekeken had.

De dag erna was het zover: ik ging rijden op de nieuwe V100. Het was officieel geen demonstratiemotor, dus Sander zei: rijd er maar 30, 40 km mee, dan kan ik de motor nog wel als nieuw verkopen. Ik dacht: 30 en 40 km, dat is toch alweer 70 km, dat is wel genoeg. Het werden er 75, maar dat was geen probleem. Wat mij direct opviel, was de enorme harde KLONK bij het inschakelen van de 1e versnelling, waarbij de hele motor een sprongje leek te maken. Hm, niet erg fijn. Ook het erg hoge stationaire toerental (1.400 tpm) viel me op en kan er de oorzaak van zijn, maar misschien werd dat wel minder als de boel een beetje warm was. Rijden! En dat ging heerlijk. Het opschakelen ging ook telkens met een klonk geluid, maar minder heftig. Nieuwigheid? Desondanks besloot ik de motor te kopen en op 10 februari van dit jaar mocht ik hem ophalen, voorzien van enkele accessoires, zoals koffer en kofferrek van Hepco en Becker, bagagerek van dezelfde fabrikant en enkele

12V stopcontacten. In de beste Ed Pols traditie had ik een mooie taart meegenomen.

De V100 voelt enorm stabiel aan en is heel makkelijk in een bocht te leggen en er ook weer uit te halen. Het blok is beresterk, maar liefst 115 pk's en 105 Newtonmeters herbergt het zeer compacte blok (zo'n 10 cm korter dan het V85 blok). Ik heb wel 40 jaar techniekontwikkeling gemist en ben gewend aan hooguit 70 pk. Die kracht is te merken, hoewel ik het gas natuurlijk nog niet echt mocht opentrekken. In een mum van tijd zit je op een illegale snelheid. Dat overkwam me na de inrijperiode op de N48 tussen Hoogeveen en Ommen. Dat is een tweebaansweg met deels een maximum snelheid van 100 km/uur en met grotendeels een inhaalverbod. Waar ik wel mocht inhalen deed ik dat ook: een vrachtauto en vier personenauto's was ik in een oogwenk voorbij, ik lag bijna achterover op het zadel en bereikte op die korte afstand 150 km/uur. Gelukkig zijn de remmen ook fantastisch. De hele motor zit vol met elektronica, het digitale scherm geeft overzichtelijke informatie over veel zaken zoals snelheid, toerental, temperatuur koelvloeistof, tankinhoud, tijd en dergelijke. Helaas worden oliedruk en -temperatuur niet vermeld, terwijl die wel gemeten worden, dat vind ik jammer. Via vier knoppen links op het stuur kun je gegevens vinden als triplengete, tripduur, gemiddeld en actueel brandstofverbruik, totaal





gereden afstand en nog veel meer. Er is keuze uit vier verschillende rij karakteristieken (rijmodi): sport, toer, weg en regen. Iedere rijmodus heeft zijn eigen instellingen, sommige van die instellingen kun je zelf bepalen, zoals bijvoorbeeld de snelheid waarbij de flapjes naar buiten gaan. Flapjes? Jawel, verzonken in de tank liggen aan weerszijden een soort vleugeltjes die naar buiten gaan, windgeleiders of spoilers zou je ze kunnen noemen. Het schijnt de luchtdruk op de bestuurder met ongeveer 22% te verminderen. Adaptieve aerodynamica noemen ze het, en Guzzi is de eerste motorfabrikant die dit toepast. Is daar die aloude windtunnel bij de fabriek weer voor gebruikt? Als je ervoor kiest dat de flapjes in een bepaalde rijmodus bij bijvoorbeeld 60 km/uur naar buiten gaan, gaan ze bij 40 km/uur weer naar binnen. Het maximum toerental is maar liefst 9.500 tpm, maar je kunt zelf een lager maximum kiezen. Verder kun je per rijmodus binnen bepaalde grenzen de werking van traction control en ABS beïnvloeden. De verlichting (dimlicht) kan automatisch ingeschakeld worden,

maar ook handmatig. Het kost even wat studie maar is allemaal niet erg ingewikkeld. Heel fijn vind ik de cruise control, simpel en doeltreffend. Onbegrijpelijk is de afwezigheid van alarmlichten, die alleen aan gaan bij een noodstop. Een gemiste kans. Alle verlichting is LED, er zit zelfs bochtenverlichting op, dat dan weer wel. Ook de ABS houdt rekening met bochten. Tot zover de elektronica, waar vast nog meer over te zeggen valt. Zoals dat het van Marelli afkomstig is. Enkele mechanische zaken: het standaard windscherm is elektrisch hoger of lager te zetten, althans tot een bepaalde snelheid. Voor mij is het scherm te klein, gelukkig heeft Puig een aanzienlijk hoger scherm ontwikkeld, dat prima voldoet. De remmen zijn, zeker aan de voorkant, uitstekend. De achterrem vereist wat meer kracht. De V100 heeft zes versnellingen. De S versie heeft een quickshifter, maar in een paar testverslagen is men daar niet erg enthousiast over. De natte koppeling wordt hydraulisch bediend, maar zoals al gemeld, is het schakelen erg luidruchtig. Ik heb nogal wat Guzzi's



gereden, maar nog nooit zo'n slecht schakelende bak meegemaakt. Het opschakelen gaat altijd met een klonk, terugschakelen kan gelukkig wel geruisloos, met een dotje tussengas. De bediening van de koppeling gaat lekker licht, dat gaat bij de oude Guzzi's vele malen zwaarder. Opvallend aan het erg compacte blok is, dat de koppen een kwartslag zijn gedraaid. De uitlaat zit niet meer aan de voorkant maar aan de buitenkant, fraai afgewerkt met rvs bescherming. De injectiehuizen zitten onder de tank, die geen echte tank meer is. Vreemd is wel dat het onderste deel van het verticaal deelbare blok donkerder van kleur is dan het bovenste deel. Waarom? Blok en bak delen één behuizing en de natte koppeling zit ver naar achteren. Er gaat bijna vijf liter olie in het carter, gelukkig hoeft die olie pas om de 12.000 km ververs te worden. De vier kleppen per kant worden bediend door bovenliggende nokkenassen die op hun beurt door een ketting worden aangedreven. Het stellen van de kleppen ziet er erg ingewikkeld uit, er is zelfs speciaal gereedschap voor nodig. De benzinevoorraad is aan de krappe kant: 17,5 liter. De motor gaat daar wel zuinig mee om: gedurende de eerste 10.000 km noteerde ik een verbruik van 1:19,75 (5,06 L per 100 km). Theoretisch is de actieradius 345 km, maar zover laat ik het niet komen. De vering en demping aan de voorkant zijn uitstekend, achter is de vering nogal hard, zelfs in de zachtste stand. Of ben ik te licht?

Het uiterlijk: dat is natuurlijk een kwestie van smaak en persoonlijke voorkeur, maar ik vind de V100 erg mooi. Gelukkig zitten er niet allerlei buisjes, stangetjes en gekleurde frutsels op, zoals bij veel moderne motoren. Vormgeving en kleurstelling zijn vrij sober, de complete aandrijflijn valt meteen op en wat mij betreft terecht. Ik heb gekozen voor de kleur Bianco Polare met goudkleurige 17 inch wielen en eveneens goudkleurige klepdeksels. Er is ook een rode versie maar die vond ik te rood. De V100 S is leverbaar in o.a. groen/grijs en

heeft een aantal extra's, waaronder Öhlins elektronisch bedienbare vering en demping, handvatverwarming, quickshifter en multimedia mogelijkheden. De uitlaatdemper zit rechts en is, zoals bij veel moderne motoren, heel kort. Toch is het geluid beschaafd. De zitpositie voor de bestuurder is erg comfortabel, er is genoeg ruimte voor de knieën en het stuur staat op een prettige afstand. Het zitgedeelte voor de passagier is nogal hoog, niet iedereen vindt dat fijn. Het bagagerekje is erg klein. Bediening van koppeling, remmen en gas (ride-by-wire) is aangenaam licht en uitstekend doseerbaar. Het vijf inch TFT scherm met Bluetooth is helder, overzichtelijk en niet moeilijk te bedienen.

Conclusie: de V100 is een totaal nieuwe Guzzi waar erg goed over nagedacht is en die heel zorgvuldig is geconstrueerd. Het is de eerste Guzzi V-twin met vloeistofkoeling, heel veel elektronica, mooie vormgeving en uitstekende rij- en remeigenschappen. De algehele afwerking staat op hoog niveau. En met € 17.400 is de "kale" versie alleszins redelijk geprijsd. Alleen maar lof? Nee, dat zou te veel eer zijn. Minpunten zijn zeker het schakelen (hoe kun je nou toch zo'n slecht schakelende motor op de markt brengen?), geen alarmlichten, nogal topzwaar en geen middenbok. Ik ben er langzamerhand van overtuigd dat dat beroerde schakelen een ontwerpfout is, ik hoorde de klacht zowel van Nederlandse als van Noorse rijders. Jammer. Zelf sleutelen zit er (voorlopig?) niet in. Maar gelukkig overheersen de vele positieve aspecten. Met dit nieuwe concept kan Guzzi weer jaren vooruit. Waarbij zich wel de vraag opdringt: is het nog lonend om een geheel nieuwe verbrandingsmotor te ontwikkelen in een tijdperk waarin elektrisch rijden steeds meer oprukt? We zullen het zien. Ik ben in ieder geval erg blij met deze motor!

- Door: Paul Wesseler - 



GIORNATE MONDIALI GUZZI

EEN 11-DAAGSE
ROADTRIP MET
EEN MISSIE. #9

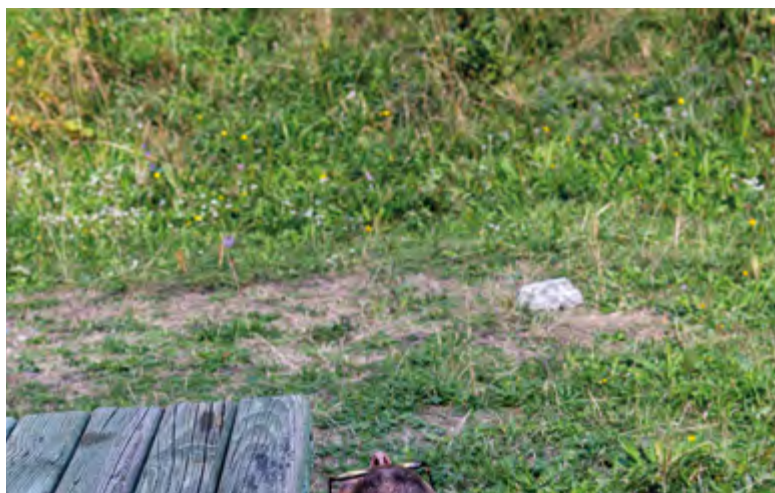
DAG 6 Donderdag:

De donderdag begint net zo zonnig als de vooravond er voor geëindigd is. Het is 06:30 uur als ik wakker word en het grondzeil van mijn tent is niet zo waterdicht als ik gehoopt had. Niet dat er noemenswaardige hoeveelheden water zijn binnengekomen, maar een dikke 'tien' is het ook niet. Als ik naar buiten kijk zie ik dat alle motoren voor het kampeer-

veld in een diepe plas water staan. Het was ook geen klein onweertje vannacht. Het ging echt serieus te keer en mijn tent stond te schudden en te beven alsof het ieder moment door de wind opgepakt kon worden. Toch ben ik op de een of andere manier bij al dit natuurgeweld ingeslapen en pas wakker geworden door de eerste zonnestralen die over de bergen het Comomeer beroerden.



Ook Philip is niet verregend, hoewel zijn tentje er nog immer een beetje verformfaaid bij staat. We ontbijten op onze 'voetbal-camping' en laten ons de broodjes smaken. Koffiezetten doen we gewoontegetrouw lekker zelf. Ook al kunnen ze in Italië geweldige koffie zetten, er gaat niets boven een bakkie zelfgemaakte 'onderweg espresso'. Gemaakt op een benzinebrander die 'loopt' op dezelfde super 98 als mijn Guzzi. Er zijn dingen in mijn leven die ik graag van een bepaalde klassieke kwaliteit zie. Toen ik nog rookte was dat mijn zwaar messing Zippo en ik denk aan mijn inmiddels verouderde halogeen Maglite. Onderweg zijn dat mijn Victorinox multitool (je leest het goed, ik heb dus





geen Leatherman), mijn espressokannetje en mijn Coleman brander. En, na de natuurramp van vannacht, denk ik dat mijn North Face tent zijn sporen ook wel verdiend heeft: “Allemaal blijvertjes” denk ik hardop.

Na het ontbijt gaan Philip en ik te voet op pad. Philip heeft een missie en ik mag het met mijn camera documenteren. Onderweg naar Mandello zijn er al meerdere plekken geweest die ik op verzoek van Philip vastgelegd heb. Plekken waar hij en Margret samen geweest zijn, plekken die voor hem dierbare herinneringen bewaren. Speciaal voor dit doel heeft Philip een portret op schilderslinnen van Margret meegenomen. Op hetzelfde bankje in het park waar Margret en Philip in 2016 samen zaten te genieten van de muziek die

op het podium speelde tijdens de 95e GMG zet hij nu het portret neer. Ik was er destijds ook bij en de leegte van het park op deze ochtend staat in schril contrast met de Woodstock-achtige taferelen van zes jaar geleden. Misschien hoort het ook wel zo te zijn. De serene rust biedt in ieder geval een mooie gelegenheid voor een moment van bezinning. Philip is er in ieder geval er zichtbaar van aangedaan. Zijn ‘missie’ is nu in ieder geval in volle gang en hij is er zich van bewust met iedere vezel in zijn lijf. Opeens lijkt het of Philip in zichzelf keert en ik er niet meer ben. Hij pakt uit zijn rugzak een plastic bakje en staat op. Achter het bankje ligt een veldje met uitzicht op Lago Como. Hier begint Philip de as van Margret, zijn overleden vrouw, uit te strooien. Philip en Margret zijn hier al vele malen geweest. En niet alleen op deze plek in het park van Mandello Del Lario, maar het hele stadje heeft voor hen een speciale betekenis. Een mooiere toepasselijke plek dan deze zou ik dus ook niet kunnen bedenken. Ik slik een keer en ben er stil van. Ik ervaar het als lastig dit te fotograferen zonder respectloos te zijn. Aan de andere kant heeft Philip me wel gevraagd dit te doen. Ik hoop oprecht dat er mooie foto’s uitkomen, dit mag ik niet verknallen.

Later wandelen we door het dorp en op verschillende plekken zet Philip het portret van Margret telkens ergens neer. Ik maak er een foto van en iedere keer zijn ze even voor verenigd op een plek waar ze ooit samen herinneringen maakten. Ook steken we nog een kaarsje op in het kerkje van Mandello. Een alleraardigste mevrouw ziet me fotograferen en neemt me mee. “Shit heb ik weer” mompel ik. “Je mag hier zeker niet fotograferen.” Maar gelukkig blijken haar beweegredenen van een andere, meer financiële aard te zijn. Ze wil me een fotoboek van de restauratie van de kerk verkopen.



Tja, de katholieke schoorsteen moet klaarblijkelijk ook in het Vaticaan blijven roken.

We trekken naar de Moto Guzzi fabriek om te kijken of daar al iets loos is. We horen dat de 'Open Days' pas zaterdag en zondag zijn, maar dat ze wel het museum de hele dag door geopend hebben. We genieten het vernieuwde museum, maar heel spectaculair is het niet. De modellen kennen we allemaal al, maar ze staan nu anders gegroepeerd en de ruimtes zelf zijn vers geschilderd. Als ik ergens om een hoekje kijk zie ik een zaal die nog niet af is en vol staat met motorblokken op sokkels "Interessant". Een boze blik en een afwijzende handbeweging van een in het zwart geklede securityman maken me als snel duidelijk dat deze zaal nog niet open is voor publiek. "Jammer, Moto Guzzi, gemiste kans". Ook het kantoortje van Carlo Guzzi



himsself, waar ik mezelf ooit achter zijn bureau op zijn stoel liet fotograferen, heb ik niet meer gezien.

Als we na het verlaten van de fabriek boodschappen willen doen, en dan met name blikjes bier willen kopen, komen we tot een nare ontdekking. In heel Mandello wordt tijdens de 100+1e GMG géén alcohol in de supermarkt verkocht! "Whatthefuck?!?!!" Jazeker, alle schappen met blikken en flessen alcohol zijn afgetaped en voorzien van plakaten met een decreet in onleesbaar ambtelijk Italiaans. Mensen die tegen beter weten in toch alcohol op de lopende band van de caissière plaatsen krijgen vermanende blikken en moeten hun product achterlaten. Buiten zie ik teleurgestelde blikken op de gezichten van veel 'buiten



dorpse' motards en veel zijspannetjes keren weer leeg naar hun campings terug. "Ik denk dat we verdoemd zijn om dat €5,- bier te blijven drinken. Ze slaan zo wel een gat in onze beurzen zeg..."

Die middag trek ik er even alleen op uit op mijn Guzzi. "Om te kijken of ze een dorpje of twee verderop wél blikjes bier verkopen." Maar eigenlijk wil ik gewoon even alleen onderweg zijn. Na zes dagen bijna 'twentyfour/seven' op elkaars lip te hebben gezeten heb ik dit even nodig. En de emotionele trip die mijn reisgenoot meemaakt met vandaag als hoogtepunt, drukt af en toe ook net iets te veel op mijn eigen gemoed. Ik rijd door Varrenna en zie dat het daar al helemaal dichtgeslibd is met motoren.

Ik besluit het Comomeer de rug toe te keren en het dorp via de 'Via per Esino' te verlaten. Het idee is lekker tegen de berg omhoog te 'haarspelden' om dan

een dorpje verder, in Bellano, weer omlaag te 'vallen'. Het zou dan mooi meegenomen zijn als ik dan ergens een supermarkt tegen kom om een paar biertjes te scoren. Ik rijd heerlijk mijn hoofd leeg, maar kom tot de conclusie dat bijna alle winkels hier in de regio aan een soort van 'siësta' doen en pas weer na 17:00 uur hun deuren open doen. "Jammer dan, dan maar even de toerist uithangen".

Ik parkeer mijn motor ergens in Bellano en geniet te voet van de vele smalle 'Gorges', trappen die eeuwen geleden klaarblijkelijk ook als afwatering gebruikt werden. En gezien de bemossing, zichtbaar het hemelwater van vannacht voor hun kiezen hebben gehad. Uiteindelijk kom ik bij een prachtig kerkhof. Ik kom er achter dat Bellano te voet echt de moeite waard is met zijn vele verborgen 'kruip door, sluip-door' steegjes. Ik sluit mijn bezoek af met een frisse pint met uitzicht op het water. Heel Hollands mopper ik even binnensmonds dat het bier ook hier erg duur is. Maar ik geniet niet minder van mijn frisse 'Birra Moretti'. Ik ben in Italië bij Lago Como, de zon schijnt, er staat een fris biertje voor mijn neus, mijn Moto Guzzi staat klaar voor welk avontuur dan ook, schuin achter me geparkeerd. Ik tel mijn zegeningen en kom tot de conclusie dat dat biertje helemaal zo duur niet is.

Die avond gaan we weer eten met Jan en Roos, en komen we Johan en Sara van de Belgische Moto Guzzi Club tegen in de feesttent. Onder het genot van vele prijsloze bieren en een live 'Italo disko band' wordt het uiteindelijk weer heel erg gezellig en ook weer héél erg laat...

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
KC Klassiekercommissie

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

Forum en database

webmaster@mgcn.nl
Paul Minnaert

Ledenadministratie

Opzeggingen van het lidmaatschap dienen schriftelijk of via de mail en uiterlijk vóór 30 november van het lopende jaar door de ledenadministratie te zijn ontvangen. Voor adreswijzigingen, kan je contact opnemen of mailen met de ledenadministratie.

MGCN Club-archief

Aanvragen: Kopie aanvragen e.d. uit het archief uitsluitend schriftelijk bij de archiefbeheerder van de MGCN. Tot nader bericht tijdelijk via mail: klassiekercommissie@mgcn.nl

Online is het Koerier-archief te raadplegen via [>"Koerier">"Koerier archief">"Naar het archief"](http://www.mgcn.nl)

Oude Koeriers zijn, zover nog aanwezig, na te bestellen (niet kosteloos) tot maximaal één jaar na verschijningsdatum.

Ereleden van de MGCN

Wegens bijzondere verdiensten aan de club.

Lidnr.	Naam	Woonplaats
1	J.M. Beverwijk	Ter Apel
13	Leen Grootveld	Den Haag
18	Rob de Lobel	Moerkapelle
57	Wil en Rijk Marcus	Barneveld
70	Adrie Anker	Stolwijk
113	Frans de Weers	Filipijnen
234	Chris Janssen	Puiflijk
560	Hans Peters	Schayk
911	Hans Faas	Moordrecht
982	Peter Th. Knol	Apeldoorn
1394	Anton Meindertsm	Amstelveen
1942	Ron van de Vall	Hoofddorp
2025	Jan de Boer	Almere
2192	Peter Stroosnijder	Maarssen
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