

MOTO 73

NEDERLANDS GROOTSTE MOTORMAGAZINE

TT-SPECIAL I

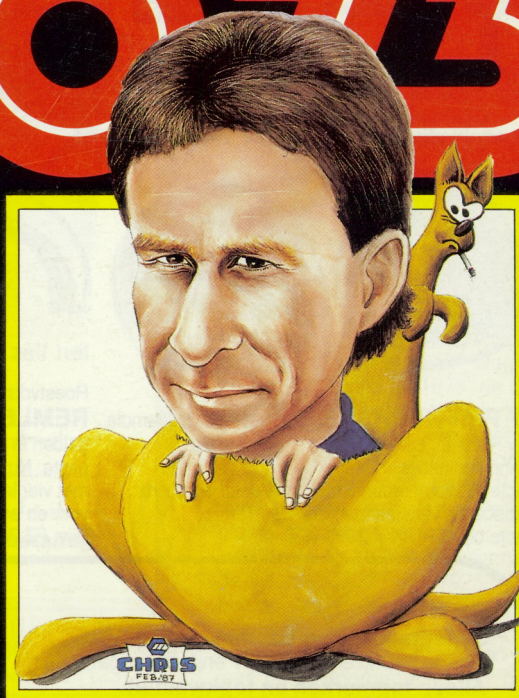
ALLES OVER DE
57e DUTCH TT & TT-SPEEDWEEK

TEST HONDA CBR600F
TEST SUZUKI VS1400 INTRUDER

MOTORFIETSEN ALS
WERKPAARDEN

VECHT SUZUKI TERUG?

TT-1925 HERLEEFT



"Eindelijk een motorolie met de allerbeste kwaliteitsnorm."



De eerste specifieke 4-takt motorfietsolie die voldoet aan de extreem zware kwaliteitsnorm CCMC-G3. Dit betekent:

- Snellere smering van de vitale delen bij de start.
- Beter bestand tegen extreem hoge temperaturen.
- De XHVI basisolie garandeert een stabielere kwaliteit tijdens gebruik en vermindert het olie-verbruik.

Quadro G3: een waarborg voor een perfecte en veilige smering.



HET BESTE VOOR UW MOTOR. **Shell Helpt**

W E R K P A A R D E N

GROEN EN SNEL

Het is groen en snel en heeft twee wielen... Ook in het leger wordt gebruik gemaakt van de voordelen van een motorfiets. Er rijden door het hele land bijna 1400 legergroene Moto Guzzi's rond en daarmee is Defensie een van de weinige overheidsinstellingen die nu eens niet gekozen hebben voor het Bekendste Motormerk van het Westen...

Fred van Egmond is motorordonnans bij de landmacht en rijdt dagelijks op zo'n Italiaanse tweecilinder door het land. MOTO 73 vuurde een aantal vragen op hem af.

Het leger heeft en doet alles zelf. Zo heeft men de beschikking over eigen garages, een eigen medische dienst, eigen telecommunicatie en dus ook een eigen koeriersdienst. Motorordonnansen worden voornamelijk ingezet om berichten snel van het ene bataljon naar het andere te brengen, waarbij sluiproutes door bos en heide niet geschuwd worden... „Leuk werk”, vindt Fred.

„Je ziet veel meer alle facetten van het leger dan wanneer je de hele dag achter een bureau zit. Als er een oefening wordt gehouden rij ik telkens zo'n beetje alle eenheden af en krijg zo een mooi overzicht van het totale gebeuren. Je moet zo'n oefening zien als een puzzel. Elk onderdeel voert zijn opdrachten uit, maar slechts weinig militairen hebben een overzicht over het geheel. Ik heb dat wel en het is fascinerend om te zien hoe zo'n groot, log apparaat als het leger op zo'n moment functioneert.

Soms zijn er ook minder leuke dingen te doen. In kolonne naar Duitsland rijden bijvoorbeeld. Dan

zit je zo'n tien, twaalf uur op de motor. Met een gangetje van veertig kilometer per uur de achterlichten van je voorganger in de gaten houden. Het is dan alleen maar een kwestie van wakker blijven! Het komt wel eens voor dat een motorordonnans in slaap valt en de berm in hobbelt.

Wel leuk is weer als je opdracht krijgt om de pakketkommandant, dat is degene die de kolonne begeleidt, te assisteren. Dan zwerm je als een vlieg om zo'n kolonne heen om in de gaten te houden of alles goed gaat en dat bericht je dan aan die kommandant. Dan ben je „de man met de scheurvlag”, oftewel, degene die niet in die rij auto's hoeft te blijven rijden.”

Fred ging na zijn atheneum meteen in dienst en werd ingedeeld bij de motorordonnansen.

„Ik had mijn motorrijbewijs al en reed al vrij veel motor. Je krijgt hier een uitgebreide cursus om de Guzzi te leren kennen, te vergelijken met een voortgezette rijopleiding. Dat krijgt iedereen die bij de ordonnansen is ingedeeld, dus zowel diegenen die maar net hun rijbewijs hebben, als zij die zich al jaren per motorfiets verplaatsen. Er worden zo'n 70 dienstplichtigen per twee maanden opgeleid, dus je hebt geluk als je daar bij zit!

Die opleiding met de Guzzi is echt verschrikkelijk goed! Je moet dan met de motor allerlei foefjes uithalen, zoals achtjes draaien of pionnen verzetten, maar ook met de motor het veld in. Dat valt niet mee, want zo'n Guzzi blijkt daar toch niet echt voor gemaakt! Je wordt wel heel behendig van die oefeningen en je hebt daar, ook met je eigen motor, erg veel aan.”

Aangepaste motorfiets

De Moto Guzzi's, die officieel „V50 Nato” heten, zijn rechtstreeks van de normale 500-cc-versie afgeleid, maar hebben wel een aantal veranderingen ondergaan. Niet alleen werd het rijwielgedeelte tot en met de velgen aan toe groen gespoten, ook het motorblok werd aan een aantal eisen van de landmacht aange-

past. Er werden kleinere in- en uitlaatkleppen gemonteerd en de kompressie werd verlaagd, zodat er op normale, loodvrije benzine gereden kan worden. De primaire overbrenging werd overgenomen van de V35, wat tot gevolg heeft dat de topsnelheid iets lager ligt dan normaal en de motor wat meer trekkracht heeft. Dat komt weer goed van pas als hij „in het veld” gebruikt wordt.

De motor is verder uitgevoerd met elektronische ontsteking, een grotere akku en de lichtinstallatie is met een zogenaamde „oorlogsverlichting” uitgebreid.

„Vóór zit een koplampje dat een heel smal streepje licht geeft en achter zitten twee rode lichtjes die je, zelfs 's nachts, amper ziet. Die oorlogsverlichting kan alleen branden als de kontaktsleutel in een speciale stand staat, waarbij de normale verlichting volledig wordt uitgeschakeld. Zo wordt voorkomen dat in een oorlogssituatie per ongeluk je koplamp of remlicht gaat branden. Dat zou onplezierig kunnen aflopen.

Verder is er het voor Guzzi gebruikelijke geïntegreerde remsysteem. Met het voetpedaal bedien je zowel de achterrem als één van de voorschijven. De motor heeft een laag zwaartepunt en is,

ook vanwege de kardan, een leukere toermotor. Ik zou privé ook best zo'n motor willen rijden!

Ik heb nog nooit pech gehad, terwijl de motor het toch behoorlijk voor z'n kiezen krijgt. Ik heb maar één keer stil gestaan... toen was ik vergeten te tanken!”

De motorrijders leggen gemiddeld zo'n 150 tot 200 kilometer per dag af. Soms, tijdens een oefening, een kleine 3000 in één week. Zomer en winter, koud of warm, zolang het maar niet glad en dus gevaarlijk is.

„We hebben nog maar pas een heel goed isolatie-pak tegen de kou. Een tuibroek met een lange jas, beide van gewatteerd nylon met een aluminium laagje. Dat trek je over je legerkloffie aan en dat zit werkelijk heerlijk warm” Drie keer raden: is dat pak groen?

„Nee, wij zijn de enigen binnen de landmacht die zich in het zwart mogen voortbewegen. Het nylon winterpak is zwart, evenals de integraalhelm en de laarzen. Waarschijnlijk waren die spullen niet in het groen te krijgen!”

De motoren worden door bekwaame monteurs van het leger onderhouden, de rijders zelf mogen er officieel niets aan doen.

„Toch komt het voor dat je zelf

even een lamp verwisselt of een nieuwe band omlegt, vooral als de monteurs het druk hebben. Er komt dan wel even iemand kijken of je het goed doet, zodat je het eigenlijk nooit kunt verknallen. Er is hier een speciale motorfietsmonteur, voornamelijk voor de echt grote klussen als motorrevisies.”

Fred is dik tevreden met zijn taak en vindt het best jammer dat hij in juli afzwaait.

„De motorordonnansen zijn een aparte groep binnen het leger, eigenlijk precies zoals in de burgermaatschappij. Het zijn bijna allemaal motorfanaten, je helpt elkaar als er problemen zijn. Tenslotte zijn we niet voor niets allemaal lid van de grootste Moto Guzzi-club in Nederland, die van het leger!”

Joris van Bennekom 