

WAT GEVEN WE VOOR DE V50 VAN HARRY?

■ 'Mannen geeft acht! Presentéer motorfiets! Wat zie ik nu Janssen? Er zit nog vuil tussen de koelribben van de cilinders, dat worden twee weken straf corvee. Oké, wij gaan vandaag het terrein in en diegene die vast komt te zitten in de modder moet deze maand elke dag alle motoren schoonmaken. Is dat begrepen? Mooi zo. En om het niet te makkelijk te maken zullen jullie een parcours moeten afleggen terwijl jullie onder vuur komen te liggen. Over een half uur met volle bepakking aantreden op het binnenterrein. Ingerukt... mars!'

Harry had er graag bij gezeten, bij de motormuizen wel te verstaan. De legerleiding had echter andere plannen met Harry. Hij zou zijn diensttijd mogen uitdienen als verkeersregelaar bij de Marechaussee. In plaats van lekker rond te crossen op zo'n gave motor stond Harry op het fietspad van Oldekerk naar Boerakker het fietsverkeer te regelen. Als daar al een fietspad ligt en anders bedenk je zelf maar een verbind-

Anneke op een avond terugkomt van haar cursus edelsmeden bij Ben van Helden. De mededeling dat Ben één van zijn motoren wil verkopen is niet tegen dovenmansoren gezegd. Harry is direct geïnteresseerd. Diezelfde Ben is een verwoed verzamelaar van de Zwitserse legermotoren die luisteren naar de naam Condor. De liefde voor dat merk gaat zelfs zo ver dat er een site op het internet staat met de URL

ALS VERKEERSREGELAAR MOCHT HARRY FIETSERS BEGELEIDEN OP HET FIETSPAD

ing tussen twee gehuchten. Niet dat dit echt nodig was op het traject waar twee fietsers per uur elkaar tegenkomen. Maar al het begin is moeilijk en Harry mocht al snel op de gecompliceerdere kruisingen het echte verkeer in goede banen leiden alwaar hij weer geconfronteerd werd met die snelle jongens op motoren. Jaloers als hij, is besluit hij na zijn dienstperiode zo snel mogelijk zijn motorrijbewijs te gaan halen. Echter is het na een positief afgelegd eindexamen nooit tot de aanschaf van een motor gekomen. Pas vele jaren later kan Harry eindelijk zijn fel begeerde motor kopen. Ironische genoeg nog een echte legermotor ook. Namelijk de sinds enkele jaren door defensie afgeschreven Moto Guzzi V50 NATO.

LUIDE KNALLEN ►

Het begint allemaal wanneer Harry's vrouw

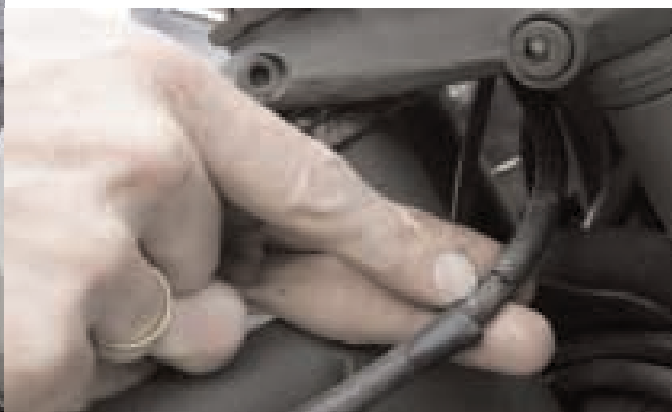
www.condorclub.nl. Doordat Ben zijn collectie Condor's kon uitbreiden moest de V50 NATO in Marechaussee uitvoering permanent uit de garage worden verwijderd. Zonder de cruciale proefrit te maken, neemt Harry de Moto Guzzi van Ben over. Deze komt de V50 NATO afleveren met nog maar een paar druppels in de benzinetank. Met de mededeling dat er de wel bekende garantie tot aan de deur op zit, maakt Ben zich uit de voeten. Echter niet zonder op de valreep nog even te vertellen dat er al door de vorige eigenaar een melding was gemaakt van een elektrisch probleempje. De geëmotioneerde en verliefde Harry ziet hierin geen probleem, hij is immers leraar techniek op een praktijkschool voor moeilijk opvoedbare kinderen. Maar al snel blijkt het elektrische probleem moeilijker te zijn dan de kinderen waaraan hij les geeft. Tot groot leedvermaak van de leerlingen

OCCASION VAN DE MAAND

MERK	Moto Guzzi
TYPE	V50 NATO
BOUWJAAR	1986
KM.STAND	54.056
VRAAGPRIJS	€ 1.350,-
EXTRA'S	Gaskabels, afdekhoes, pakkingen, technische handboeken, remblokken, reserve sleutels, leren zijtassen, mistlamp, alarm verlichting, kickstarter, windscherm, oorlogsverlichting







kwam hun leraar elke ochtend met een één-cilinder Moto Guzzi en met luide knallen uit de uitlaat het schoolplein op rijden. Gelukkig zijn voor de transactie de uitlaten nog wel door Ben vervangen.

BETROUWBAAR? ►

Daar het euvel zich willekeurig voor doet, worden er stapsgewijs onderdelen die met de ontsteking te maken hebben vervangen. Zo wordt er een begin gemaakt door de bougiekappen te vervangen door een paar solide exemplaren. Zoals verwacht is dit niet de oplossing en worden er twee 'warmere' bougies gemonteerd. Dit heeft wel resultaat maar niet meer dan dat. Beide bobines worden ook

nog vervangen maar hebben ook niet de gewenste uitwerking. Na enige bezoeken aan Teo Lamers, altijd handig als je wat onderdelen op voorraad hebt, wordt in overleg besloten om de peperdure ontstekingskast te vervangen. Dit helpt zegge en schrijve twee hele dagen waarna het probleem zich weer in volle omvang manifesteert. Harry is ten einde raad en teleurgesteld doet hij zijn relax bij de gebruikte onderdelen afdeling van Lamers, alwaar hij de tip krijgt om de elektronische ontsteking in zijn geheel te vervangen voor een conventionele ontsteking met contactpuntjes met centrifugaalvervroeger. Sindsdien is de Moto Guzzi 'betrouwbaar'.

Dit betekent natuurlijk niet dat Harry niet meer

hoeft te sleutelen. Wanneer hij door de rem heen trapt, is dit weer een aanleiding om het gereedschap ter hand te nemen. De remvloeistof blijkt in de loop der tijd getransformeerd te zijn tot een ondefinieerbare substantie die zijn uitwerking op het inwendige van het remsysteem niet heeft gemist. Volstaan kan worden met vervanging van de hoofdremcilinder en het verversen van de resterende vloeistof. Een echte sleutelaar is Harry overigens niet. Wel is hij graag op alles voorbereid. Een doos vol met reserveonderdelen en boeken vol documentatie over de V50 zijn daar getuigen van. Harry heeft zelfs een duplicaat laten maken van de 'spijker' die als contactsleutel door moet gaan. 'Dat gekke ding heeft me nog





60 gulden gekost ook,' roept hij nijdig. Toegegeven het sleutelsteeltje stelt niet veel voor. Voor alle zekerheid heeft Harry nog een extra massaschakelaar onder de buddy gemonteerd, bij sommige beter bekend als de schakelaar met de rode sleutel. Voor de rest zijn er onder andere nog een set gaskabels, wat pakkingen en remblokken aanwezig.

Bij de afdeling boeken mag natuurlijk de originele handleiding van de Koninklijke Landmacht niet ontbreken. Het boekje begint met de waarschuwendende woorden dat het 'dienstgeheim' is. Hopelijk lekt deze informatie niet naar buiten toe uit want ik zou het rot voor Harry vinden als hij op een ochtend door de Marechaussee van zijn bed zou worden gelicht. Ondertussen staan er buiten twee Moto Guzzi's voor de deur, waarvan één glimmend om aandacht schreeuwt terwijl de ander zijn best doet om als een kameleon op te gaan in het landschap. De kunst van het camoufleren zit al vanaf de geboorte in zijn olie/benzine rijke aderen. Niet één onderdeel is aan de kwast met groene verf ontkomen. Om vooral in het donker geen doelwit te vormen, is de V50 NATO uitgerust met 'oorlogsverlichting'. Als ik naar de kapjes kijk, die verhinderen dat er licht naar buiten schijnt kan ik de gedachte niet onderdrukken dat er meer ongelukken gebeuren dankzij deze verduisteringstechniek dan dat er berijders van hun motor worden geschoten. Een blik op de tellerunit wordt effectief ontgenomen door een soort van schuin opstaand plaatje ijzer, uiteraard ook groen geverfd. De huidige stand van 54.056 kilometers is niet echt een abnormale hoge als je het bouwjaar 1986 in acht neemt.

GEREEDSCHAP NIET NODIG ►

Tijdens de inspectie aan de motor heb ik bijna geen gereedschap nodig, zo toegankelijk zijn alle onderhoudsgevoelige onderdelen. Een op maat gezaagde plank zorgt voor ondersteuning van de buddy als deze omhoog geklapt is. Links en rechts even de benzinekraantjes dicht draaien en de slangen demonteren is zo gebeurd. Alleen nog het rubber aan de achterkant van de tank losmaken en de groene benzinebom kan van de motor worden verwijderd. Snel is duidelijk dat de V50 NATO toe is aan een grote beurt en de achterband richting slic gaat. Overigens wordt de achterkant van de

Moto Guzzi aan het zicht onttrokken door een paar uit dikbilkoeien huid gemaakte zijtassen die van uitzonderlijke kwaliteit zijn. Zelfs de beste zijtassen die in de handel te koop zijn, slaan wit uit na een paar regenbuitjes terwijl hun legersoortgenoten er na jaren van mishandeling nog als nieuw uitzien. Eerst maar eens rijden met deze militaire koeriermotor. Starten kan met de extra gemonteerd kickstarter. Je gaat haaks ten op zichte van de motor staan, klapt het rechter voetsteuntje omhoog, en trapt vervolgens de kickstarter richting onderkant motorblok. Aangezien ik geen voorstander van gips ben, en al helemaal niet als het rond lichaamsdelen geplakt zit, verkies ik de mogelijkheid om een knopje op het stuur in te

WAT ZIT ER AAN TE KOMEN?

Versleten achterband
Remvloeistof vervangen

WAT MANEERT ER NU AAN?

Grote beurt
Zweten linker cilinder

BIJDEHAND ADRES

www.domeinen.minfin.nl
www.legermotoren.nl
www.legervoertuigen.nl

TECHNISCHE GEGEVENS SUZUKI GSX 400E

motortype	dwars geplaatste V-twin
aantal cilinders	2
kleppen per cilinder	2
aantal nokkassen	enkele onderliggende
cilinderinhoud	490cc
compressieverhouding	10,4 : 1
boring x slag	74 x 57 mm
max. vermogen	35,3 kW (48 pk) bij 7.600 tpm
max. koppel	44,1 Nm (4,48 kgm) bij 6.500 tpm
topsnelheid	175 km/u
elektrische installatie	12 volt/20Ah
geregelde spanning	Y60-N24AL-B / FIAMM 6IF3P
ontsteking	met onderbrekerpunten
startstelsel	elektrisch
koppeling	meervoudige droge plaat
versnellingen	5
koeling	lucht
smering	wetsump
brandstofsysteem	2 Dell' Orto PHBH 28 BD/BS
tankinhoud	16 liter
overbrenging	primair tandwielen, secundair cardan
frame	dubbel wiegframe
vering voor	hydraulische telescoopvork
vering achter	dubbele schokdempers
remmen voor	dubbele geperforeerde 260 mm remschijf
remmen achter	enkele 235 mm remschijf
bandenmaat voor	90/90 S18
bandenmaat achter	100/90 S18
l x b x h	2090 x 700 x 1150
gewicht leeg	160 kg

ONDERHOUDSGEGEVENS

klepopening	0,15 inlaat/0,20 uitlaat (koude motor)
bougies	NGK BP8ES / Champion N6YC
motorolie	10W40 SF/SG / 2,0 liter
versnellingsbak	80W90 / 1,0 liter
cardan	85W140 / 160 cc
voorkolier	60 cc links / rechts AFT Dexron
achterste zwaaiarm	ASO-R / Molycote / 0,01 cc
brandstof	normaal loodvrij 95
bandenspanning voor	solo / duo 2,0 (28) bar (psi)
bandenspanning achter	solo / duo 2,2 (31) bar (psi)

WAT GEVEN WE ERVOOR?

Het motto 'wat er niet op zit kan ook niet stuk' is op de V50 NATO zeker van toepassing. Relatief simpele, en bewezen betrouwbare techniek staat aan de basis. Mede dankzij de veranderingen aan het blok is het geheel nog robuuster uitgevoerd met het oog op een lange levensduur met een dito incasseringsvermogen. Bijna kogelvrij zou je het kunnen noemen. In de handleiding van de Koninklijke Landmacht is daarom een heel hoofdstuk geweid aan het onklaar maken en vernietigen van de motor als deze in de handen van de vijand dreigt te vallen. Steevast moet de resterende brandstof over de motor worden gesprengd. Er wordt zelfs niet geschroomd om de V50 met tankgranaten te beschieten.

De Moto Guzzi V50 NATO van Harry heeft het gelukkig allemaal overleefd en is net als veel van zijn soortgenoten verkocht via Domeinen. Domeinen verkoopt overtollige rijksmateriaal of door justitie in beslag genomen goederen. De veilingen zijn voor iedereen toegankelijk. Van tevoren zijn er kijkdagen zodat je weet wat je koopt. Op garantie hoeft je niet te rekenen. Vind je dit allemaal te veel rompslomp dan kun je natuurlijk ook een ex-legermotor kopen van een particulier. Voor het beste prijsvergelijk heb ik even op internet gekeken. Vraagprijzen lopen uiteen van €1.000,- tot €1.500,-. Harry vraagt €1.350,-. Ben je nieuwsgierig geworden dan kun je contact opnemen met Harry: [t] 030-2888728 of [e] houtrak@hetnet.nl



HISTORIE IN HET KORT

Over de historie van Moto Guzzi is al veel gezegd en geschreven. Dat is ook de reden waarom ik het deze keer niet over Moto Guzzi wil hebben maar dat ik de geschiedenis van de legermotor in het bijzonder wat meer wil belichten. In 1911 begint het besef te groeien dat de motor een uitstekende uitbreiding is voor diverse taken binnen het leger. De eerste echte legermotor waarvan melding wordt gemaakt is de Engelse Douglas 350cc. Echter vindt de toenmalige regering het te duur om deze motor in grote getale aan te schaffen en gaat men er toe over om particulieren te ronselen die met hun privé motor bereid zijn om tegen betaling te dienen in het leger. Ondertussen is het leger wel bezig om zelf een vloot van motoren op te bouwen. Tot aan het uitbreken van WOII zijn de Nederlandse merken Eysink en Excelsior vertegenwoordigd in het leger. In 1938 komen nog net de BMW R12 en de BSA's G14 en M20 dienst doen. Maar deze vallen al snel als oorlogsbuit aan de Duitsers. Na de oorlog worden er H-D's WLA/WLC aangeschaft. Deze worden in 1961 afgelost door de Matchless G3, die in dienst zal blijven tot 1979.

Voorloper van de Moto Guzzi V50 is de Triumph 3TA die tot 1987 in het legergroen te zien zal zijn. Heden ten dagen is de KTM 400LS-E het favoriete speeltje van onze jongens. Als voormalig werknemer van Greenib heeft collega redacteur René van Tienhoven de levering van de V50's aan den lijven ondervonden. Alle 1319 Moto Guzzi's moesten namelijk van tevoren minimaal 50 kilometers worden ingereden voor ze mochten worden overgedragen aan het Nederlandse leger. Per week werden er tussen de twintig en dertig motoren afgeleverd aan defensie. Waardoor de gehele operatie een kleine twee jaar in beslag heeft genomen. Tussen het inrijden door gaat René ook nog regelmatig naar de fabriek van Moto Guzzi om polshoogte te nemen. Overigens zijn de V50's in leger uitmonstering niet bij Moto Guzzi zelf gemaakt. Dit werk is uitbesteed aan Innocenti, voor het bouwen van motorblok, versnellingsbak en cardan. Terwijl voor de eindmontage Benelli verantwoordelijk was.

Motorblok en aandrijving zijn dermate veranderd dat het bijna ondoenlijk is om de legeruitvoering terug te brengen naar een civiele uitvoering. De eis van het leger dat de motoren op bijna elke soort van brandstof moeten kunnen lopen heeft daarvoor gezorgd. Zo zijn er kleinere kleppen gemonteerd in de cilinderkoppen, dit in verband met koeling. Zijn de carburateurs van 34mm naar 28mm gegaan en is tevens de compressie verlaagd naar 1:7,5. Om het slomere motorblok toch nog tot zijn recht te laten komen zijn de overbrengingsverhoudingen in de versnellingsbak gewijzigd. Het is dan ook raadzaam is om niet harder te rijden dan de maximaal geldende snelheidsbeperkingen in ons land. Er zijn twee uitvoeringen gemaakt voor defensie, één kale en één met windscherm en beenkappen. Vermeldenswaardig is dat de Moto Guzzi V50 de voorkeur had boven de BMW R45. Defensie vond onder andere de uitstekende cilinders van de boxermotor een probleem opleveren als er in tanksporen gereden moest worden.

drukken boven het trappen. Dit knopje zorgt ervoor dat het inwendige van het motorblok in beweging wordt gezet totdat de zuigers zelfstandig heen en weer kunnen blijven gaan in de cilinders.

Bij de eerste meters wordt al duidelijk dat je in het leger geen haast moet hebben. Met lange schakelwegen wordt de 'verkeerd' gegeerde versnellingsbak bedient. Toch is de V50 NATO in balans. Dit klinkt gek, maar alles is op elkaar afgestemd. Neem nu de remmen, die zijn niet briljant maar voldoen prima voor de snelheden waar gereden mee wordt. En dankzij het windscherm zit de berijder lekker uit de wind. De zit is Spartaans maar niemand heeft gezegd dat het leger comfortabel is. Bovendien zal een motorordonnans de meeste tijd staand op de steppen doorbrengen om op die manier niet als een milkshake door elkaar gehusseld te worden op onverharde paden.

Nu het motorblok warm gereden is kan er moei even compressie gemeten worden. De aanleiding hiertoe is de zwetende koppakking van de linker cilinder. Tot mijn verbazing kan ik voor beide cilinders een waarde noteren van 10 bar. Geruststellend dat er in ieder geval niets met de interne afdichtingen loos is. Opmerkelijk echter dat de V50 meer druk levert dan eigenlijk zou mogen. Vermoedelijk komt dit door een overmatige koolafzetting aan de binnenkant van de cilinders. Als ik na de inspectie nog even met Harry sta na te praten komt de jaloezie naar boven jegens zijn buurman die in het bezit is van een BMW uit de K-serie. De weersinvloeden hebben blijkbaar niet zoveel vat op de Duitser als dat het geval is bij zijn eigen Italiaanse California EV Touring. Ondanks zijn passie voor Moto Guzzi neigt hij toch te zwichten voor de betrouwbaarheid en betere afwerking van de BMW. Ironisch genoeg had defensie hetzelfde dilemma. Maar zij kozen uiteindelijk toch voor Moto Guzzi. Zo zie je maar weer dat iedereen voor zichzelf moet bepalen welke motor voor hem of haar de meest geschikte is. En of deze nu legergroen of pimpelpaars is maakt niets uit.

