

MOTO GUZZI V50 NATO EN KTM LC4 LSE MILITARY

TWEE GENERATIES, TWEE WERELDEN, TWEE MOTOREN, ÉÉN OVEREENKOMST: MILITAIR MOTORRIJDEN. EEN EXPEDITIE OVER DE DIENSTPLICHTIGE 'BOULEVARD OF BROKEN NIGHTMARES' EN HET VRIJWILLIGE, HUIDIGE STOF VAN DE ARNHEMSE HEIDE.

1988-1989

De vijand heet nog altijd de Sovjet-Unie, ondanks de politieke dooi onder invloed van Gorbatsjovs perestrojka en glasnost. De Koude Oorlog loopt op zijn einde en de Verenigde Staten én de wapenindustrie dreigen een vertrouwde vijand te verliezen. Communisme en Warschaupact wankelen, eind 1989 zullen de communistische regimes in Tsjecho-Slowakije, Bulgarije, Roemenië en Polen sneuvelen. Belangrijker nog, gezien de actualiteitswaarde van 2006: februari 1989 trekken Russische



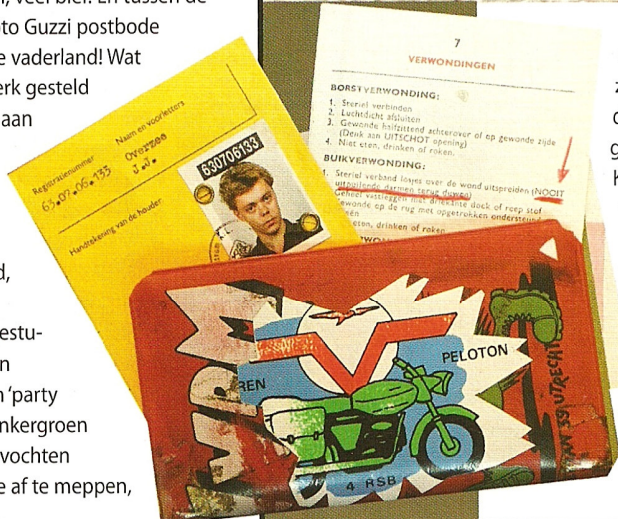
IK WEET NOG VAN VOORZICHTIGE TERREINEXPEDITIES, SCHOPPENDE INSTRUCTEURSLAARZEN EN SCHELDKANONNADES

troepen zich na tien jaar overheersing terug uit Afghanistan. In die periode hebben islamitische moedjahediengroeperingen de communistische Russen bevochten met westerse (!) en Pakistaanse steun en zijn vijf miljoen Afghanen gevlucht richting Pakistan en Iran.

OPLEIDING IN OSSENDRECHT

En wat deed ik? Me stierlijk vervelen en goedkoop bier drinken, veel bier. En tussen de bedrijven door per Moto Guzzi postbode spelen voor volk ende vaderland! Wat ik vooraf ook in het werk gesteld had aan list & bedrog, aan dienstplicht viel niet te ontkomen op m'n ouwe intellectuele dag. Voor ik het goed en wel in de gaten had, stond ik als bijna vijftienvijftigjarige afgestudeerde, na zes wilde en onafhankelijke jaren in 'party town' Nijmegen, in donkergroen confectiepak de vrijgevochten pubers verbaal van me af te meppen,

RIJDEN ALS



samen met de even oude zeilbootbouwer Thomas, die in dienst ook niks te zoeken had. Het godvergeten Ossendrecht, Koninklijke Wilhelmina Kazerne; wat een vernedering en tijdverspilling. Als dit het predikaat 'koninklijk' verdiend had, dan waarschijnlijk aan het fictieve 'Hooligstan'. Zelfstandigheid, enig verantwoordelijkheidsgevoel, motorrijden, zuipen en van dattum had Nijmegen me allang bijgebracht, de studentenstad vanwaar ik 's maandags en

vrijdags op m'n trouwe Honda CB 250 naar en van het helse Ossendrecht toog. Eén lichtpunt kenden deze donkergroene tijden: ik zou ordonnans bij de Verbindingstroepen worden op een Moto Guzzi V50 NATO. Hoewel ik deze twee opleidingsmaanden terminaal heb trachten te verdringen, weet ik nog van de bekende kunstjes (achtjes draaien en zo), voorzichtige terreinexpedities, de – als 'leermoment' bedoelde – schoppende instructeurslaars tegen je leder en de scheldkanonnade bij een nachtelijke rit toen zo'n blaffende hond een alcoholkegel bij ondergetekende ontwaarde. Maar ja, het was 1988, EK voetbal, het vaderland had zijn pot gewonnen en een glas pils kostte in het PMT zestig cent. De



BEVRIJDING

overtreding bleef onbestraft en goddank volgde overplaatsing naar Arnhem, dicht bij 'mijn wereld'.

MOTO GUZZI, LOGISCH

De keuze van Defensie tot aanschaf van de Moto Guzzi V50 (als vervanger van de Triumph T3A die het ministerie vanaf 1966 gebruikte) mag bevreemding wekken, tot je de achterliggende gedachte verneemt. Naar ministeriële richtlijnen moest het motortype per se in Europa vervaardigd worden, dit in verband met de korte aanvoerlijnen in geval van oorlog. Vandaar dat BMW (met de R45) en Moto Guzzi een verbeterde koude oorlog voerden om de gunst van de vaderlandse defensie, die de Italiaan in 1981

uiteindelijk in zijn voordeel beslechtte. Voor toenmalig Moto Guzzi-importeur Greenib in Sassenheim (die het BMW-importeurschap een jaar later zou kwijtraken) bracht de deal zeker zoveel lasten als lusten met zich mee. In de eerste plaats was de scherpegeprijsde overeenkomst gesloten tussen het ministerie en de fabrikant, zonder tussenkomst van de importeur, zodat eigenlijk alleen de onderdelenvoorziening voor Greenib duiten in zakken deed. Verder had de importeur zijn handen vol: over een periode van twee jaar tijd werden maar liefst 1.314 Moto Guzzi's V50 NATO afgeleverd, ofwel wekelijks vierentwintig stuks! Dezelfde twee jaar lang was een

De generaal doet het nog één keer voor aan zijn manschappen.

ambtenaar van het ministerie permanent bij Greenib gestationeerd om de Guzzi's voor akkoord af te tekenen, waarna ze in een vrachtwagen afgevoerd werden naar Defensies distributiecentrum Millingen. Je begrijpt, meer Guzzi's dan vierentwintig pasten er niet in een enkele truck... Hoewel de motorfietsen na hun assemblage in de Benelli-fabriek in Pesaro, Italië, reeds door een legerofficier licht getest waren, werden ze bij aflevering in Sassenheim ook verplicht proefondervindelijk aan de tand gevoeld. 'Heel Greenib, tot en met de boekhouder toe, stond ingeschaald a testrijder, hahaha!', herinnert ex-





Ergens in de jaren tachtig: weer een wekelijkse lading van 24 (marechaussee-)Guzzi's bij importeur Greenib. Of men ze maar even wil inrijden...



Spijker als contactsluutel, afdakje boven tellers (zodat 's nachts vliegtuigen het licht niet kunnen traceren), knoppen voor militaire nachtverlichting.



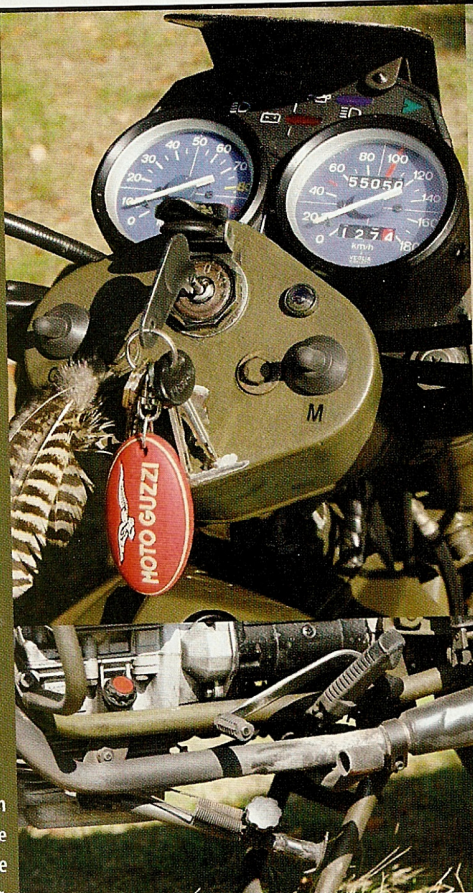
De KTM's dienen bij de 11e Luchtmobiele Brigade ook als testobject voor verbeteringen of wijzigingen. Ziehier bijvoorbeeld eentje met (betere) noppenbanden.

Middenbok kost een hernia, zelfopklappende jiffy en een haakse kickstarter.

Greenib-man René van Tienhoven zich. 'Ijzel, nieuw of niet, wekelijks moesten vierentwintig Guzzi's vijftig kilometer vaste testroute afleggen. Bovendien was een verdeling van 85 procent verharde weg en 15 procent onverhard verordonneerd; gelukkig vonden we een paadje richting voorhout om aan die verplichting te voldoen, hahaha. Niet te geloven toch... Steekproefsgewijs moesten sommige motoren een paar duizend kilometer aan de tand gevoeld worden, dus we reden wat af. Later bleek dat in diepe tanksporen de BMW-cilinders vastliepen, terwijl die van de Guzzi genoeg omhoog staken om door te kunnen. Och, och, och, wat een tijd...'

Door compensatieorders profiteerden ook Nederlandse bedrijven in zekere mate: de kofferrekken en valbeugels waren van vaderlands

Motoren van de zaak, niet eens op leasebasis. Er zijn minder goede redenen om niet voor onze krijgsmacht te willen werken...



fabrikaat, enkele aluminium onderdelen kwamen bij Hoogovens vandaan en de oersterke lederen koffers vonden hun herkomst bij een Brabants bedrijf genaamd 'De Buffel'. De windbescherming en beplating voor de V50 van de Groene Marechaussee waren wel weer van Italiaans fabrikaat. 'Op een gegeven moment ben ik bij een bedrijf, Van Dorp in Voorschoten, wezen vragen wat een kentekenplaat kostte', vertelt Van Tienhoven. 'Dat bleek twaalf gulden vijftig te zijn. Ik zei: "En als ik tien kentekenplaten bestel, en honderd en tweehonderd, hahaha. Zo ging ik door tot 1.314 kentekenplaten die uiteindelijk vijf vijftig per stuk kostten. Had Greenib zeven gulden per plaat verdiend, maal 1.314, hahaha. Kwam de beste man later afleveren in kisten, keurig op volgorde.' Afgeleid van de V50 III werden de Guzzi's reeds in



Italië motorisch aangepast. De blokken, gemaakt bij Innocenti – deel uitmakend, net als Guzzi, van het De Tomaso-concern –, kregen gewijzigde cilinderkoppen met lagere compressie en kleinere kleppen toen bleek dat het 'vlees' tussen die kleppen wegsmolde onder invloed van de beroerde rode legerbenzine. Ook kende het blok kleinere carburateurs en een kortere eindoverbrenging voor meer trekkracht in het terrein. Wat wel weer resulteerde in een toerental van maar liefst +7.000 toeren bij een gematigde topsnelheid van 130 km/u.

ONDER DE LINDEN

Ik vond het best, motorrijden in diensttijd, althans de minst beroerde optie. We zaten met een



'IJZEL, SNEEUW OF NIET, WEKELIJKS MOESTEN 24 GUZZI'S VIJFTIG KILOMETER VASTE TESTROUTE AFLEGGEN'

tienkoppig clubje normale figuren, half Guzzi-postbodes, half telexisten, in een minuscule, huiskamerachtige kazerne in Onder de Linden, Arnhem, waar dagelijkse nachtdienst gedraaid werd door een duo ordonnans /telexist. Iedereen had dus eenmaal per week nachtdienst, die niet veel meer behelsde dan het wachten op hoogst zeldzame spoedberichten, zodat de tijd nuttig werd gemaakt met televisie, bed en patat en

halve liters Heineken uit de snackbar tegenover. Onze 541 VbdBat (Verbindingsdienst Bataljon) kende een vaste regionale adressenlijst rond Ede-Schaarsbergen-Nijmegen, maar wat kon het schelen? Je reed motor, klaar. Luxebaar, die door infanteristische pakezels te velde met intense jaloezie werd gezien – nog even toeteren en zwaaien; daar maakte je vrienden mee... De garderobe besloeg onder andere een zwart

Tevreden snorrend oud besje anno 2006. Langzaam een uitstervend beeld in het hedendaagse legerbeeld.

Zijdelings van het grote achterlicht zit de nachtverlichting. Lederen tassen voor postpakketten en diversen doormaan een Scud-aanval.





Natuurlijk werd ook uw verslaggever ter plekke ontboden om het goede voorbeeld te geven. Watje.



'Blijven kijken! Naar voren, voren, voren! Ronder aansnijden die bocht! Eerder gas erop!': de Eggens-woorden-schat, maar wel met voelbaar resultaat.

Ja hoor, heb je alles gehad, komt om vijf over vijf de infanterie weer eens aankakken...



winterpak dat alleraardigst zou kleuren bij de zwarte pothelm met visserkomvizier, ware het niet dat we een fluo-reflecterend hesje over dat pak moesten dragen. Zouden de Russen bij Molenhoek de Lage Landen binnenvallen, dan regen ze ons als eersten aan hun bajonet, wisten we. Eigen inbreng op bijvoorbeeld beflappen-gebied was oogluikend geoorloofd, vooral omdat onze aardige sergeant Roel evenveel tijd besteedde aan zijn PanEuropean, z'n scheiding en het vervloeken van 'Het Systeem' als aan ons. Verrassend maar waar: van het duo Guzzi's tot onze beschikking viel in veertien maanden dienst slechts een losgeraakt rempedaal te noteren (wat een van ons bijna met de dood moest bekopen, volgas bij kruispunt Papendal), voor de rest liepen ze altijd én foutloos. Da's temeer een mirakel omdat de mate van motorische kogelvrije terugtuning moeiteloos werd gecompenseerd door de houthakkersmentaliteit van menig oronnans. Volgas bij winterkoud blok, dat werk. Hoe dan ook, ondanks mijn overtuiging van opgelegde dienstplichtige vrijheidsberoving had de functie van Moto Guzzi-postbode zeker vrijheids-stimulerende eigenschappen. Zolang de wielen maar draaiden en de rijwind maar bleef fluiten...

2006

De mondiale bedreiging komt in chaotische vorm uit een andere oostelijke windstreek, hoewel die partijen dat andersom beoordelen. 9/11, Osama bin L., Madriese bommen, Irakees theater, Lon-

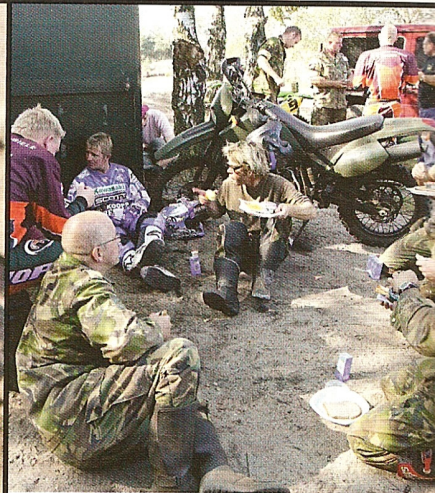


don Subway, Hofstad, War on Terrorism, As van het Kwaad, Blood for Oil, florerende wapenindustrie, Guantanamo Bay... Afghanistan, toen als filiaal, nu als spil van de mondiale politiek. Onze jongens in Uruzgan versus Taliban en kornuiten.

DIGITALE MOTORMUIZEN

Moelijk definieerbare weemoed naar de meest zinloze, bij tijden beroerdste tijd van m'n bestaan drijft me naar Onder de Linden. Het poortwachtershuisje staat er nog, de rest is moderne woonwijk. De aftandse friettent van de halve liters Heineken heeft binnenshuis plaatsgemaakt voor een hedendaagse vetsalon met shoarma, pizza en kebab.

Tevreden brommend brengt het oude besje onder me mij over de oude route richting Schaarsbergen. Bewonderenswaardig hoe krangig de Moto Guzzi V50 NATO zich weert in het huidige verkeer. Nu blijft het gas, uit respect voor de naderende ouderdom, beperkt tot maximaal 5.200 toeren, ofwel 100 km/u. Dappere klappen en motorische souplesse vormen een gezegend huwelijk waar de rijder ontspanning bij vindt. Het reisdoel van nu is hetzelfde als toen, alleen nu serieuzer: de 11e Luchtmobiele Brigade in Schaarsbergen. Met mannen met een vitale missie: Uruzgan. Maar, om direct met deur én kozijn in huis te vallen, in deze Afghaanse regio zullen de militaire motorrijders (in opleiding) van de '11 Air Manoeuvre Brigade' (zoals het zich nu laat aanzien) niet ingezet worden: te link. Bij m'n



Beetje lawaaierige camping met al die motoren, maar verder een heerlijke vakantie gehad!

'Hill climbing' als trainingsonderwerp.

kaartlezen, schieten en trial. Daarnaast treedt het team aan in Markelo en Westerborg en willen de initiatiefnemers zich kogelhard maken om het gezeik rond de enduro in Havelte eens definitief onder vuur te nemen. Hoor jij iets verkeerd? Nee. De grootste hinderlaag waar de beste intenties in kunnen tuimelen betreft natuurlijk de mogelijkheid van uitzending: Mar-ke-lo of Uruzgan, de prioriteit moge duidelijk zijn.

LEGER LEGER?

Na mijn dienstplicht tamelijk overtuigd van de slogan 'Het leger moet leger', moet ik op de eerste trainingsdag, 12 september jongstleden, al gauw mijn mening bijstellen, even los van mijn visie over de door de VS gedicteerde wereldpolitiek. Voor zover ik op een dag mee hobbelen kan beoordelen, is vrijwillige dienst allesbehalve een broeiplaats of laatste strohalm voor kansarme 'niggers', zoals in de VS. Tuurlijk zal een dag als deze de buitenstaander een gekleurde opinie geven; onder vakkundige begeleiding jezelf trainen in off road rijden op de diverse aaneengeschaalde crossbanen van Defensie op de Arnhemse Heide, dat wil jij ook wel. Ploeteren, zweten, omvallen, jezelf bijtanken met water uit grote jerrycans, je op de zandgrond tegoed doen aan boterhammen kaas en ham uit grote plastic bakken, zelfs de semi-anarchistische 'Fahrenheit 9/11'-zijde in me kan er goed begrip en waardering voor opbrengen.

Plukjes motormanscapen staan of zitten brood en appels te peuzelen, hangend tegen Mercedes jeeps, de hospikkar of hun her en der opgestelde KTM's van de zaak en ik opper tegen de in teamshirt gestoken Peter Hageman en Jos Bourgondiën: 'Moet je dit plaatje zo bekijken: als onze lezer dit ziet, wil de helft direct in dienst.' Glanzende ogen vol geestdrift komen retour: 'Nouweh, als dat zou kunnen, graag!'

TEKST: JOOST OVERZEE

FOTOGRAFIE: GUUS VAN GOETHEN

EVEN TOETEREN EN ZWAAIEN NAAR DE INFANTERISTEN — DAAR MAAKTE JE VRIENDEN MEE...

binnenkomst glimlacht kolonel Nico Geerts, chef-staf van de brigade, minzaam naar de geparkeerde Moto Guzzi V50 NATO; 'Mooi hoor, maar de motorordonnans is inmiddels wel grotendeels ingehaald door de digitale motormuizen. Sorry, maar ik moet nu weg...' Het contrast met m'n dienstplichtige 'klaverjassen, chips & biergeneratie' tekent zich snijgend snel af.

PLICHT EN PROMOTIE

Terwijl Moto Guzzi's samen met de motorordonnans inmiddels tot een uitstervend ras behoren, spelen motorfietsen bij de 11e Luchtmobiele Brigade een voorname rol. Tijdens operationele inzet worden ze gebruikt voor klassieke ordonnansdiensten, maar ook voor verkenning, oriëntatie en coördinatie bij militaire verplaatsingen. Vandaar ook dat motorfietsen als laatste in Chinook-helikopters geparkeerd worden, dan kunnen ze er op bestemming als eerste uit. Niet handig in Uruzgan...

Die verkennende rol van de motorfiets in grotendeels onherbergzaam terrein (waar ook ter wereld, in welk klimaat dan ook) verklaart ook de keuze van een off-roadfiets als de KTM LC4 LSE Military, de eencilinder 398 cc met 34 pk. BMW (ja, weer BMW) zat in 2004 met zijn 650 GS ook in de running, maar de 11e LMB koos, samen met

het Duitse leger, na testwerk tot Canada aan toe, uiteindelijk voor de Oostenrijker, vooral door het extreem grote bereik van de WP-vering. In totaal zijn 115 KTM's Military in Nederland afgeleverd, 650 in Duitsland.

Om de motorrijders beter te pantseren (er zijn in totaal negentig motorrijdersfuncties beschikbaar bij de 11e LMB) organiseren de initiatiefnemers – majoor Peter Hageman, tevens enduro-licentiehouder, en adjudant Jos Bourgondiën, tevens gediplomeerd motocrosstrainer – terreintrainingen onder spiedend oog van deze heren én Erik Eggens. Dit alles ten behoeve van grotere terreinvaardigheden bij militaire inzet. Maar de initiatiefnemers beogen een extra promotionele en personeelsmotiverende zijde, te omvatten onder de noemer 'buitenschoolse activiteiten'; het 11e Luchtmobiele Brigade enduroteam wil sterker dan ooit optreden bij internationale en landelijke enduro's, wat een positieve weerslag moet hebben op het imago van de 11e LMB én de onverharde motorsport. Zo staat wederom deelname op de agenda aan het internationale Enduring Help in Groot-Brittannië, een enduro van honderd internationale teams, een 24 (!) urenenduro voor eveneens militaire teams, plus de moordende Hard Ride. Dit is een internationale strijd bestaande uit de onderdelen enduro,

NAMENS VOLK EN VADERLAND...

... zeer grote dank aan:
• Co Dekker voor het dagenlang uitlenen van zijn fraaie Moto Guzzi V50 NATO;
• Motortoeer in Amsterdam, expert van Moto Guzzi én inmiddels ook Ducati, voor de glanzrijke bemiddeling (tel: 020-682 64 93, www.motortoeer.nl);
• Uiteraard alle betrokkenen van de 11e Luchtmobiele Brigade;
• Lookwell Bike Fashion voor de razendsnelle nachtelijke ordonnansdienst van het Outranger-pak (tel: 040-251 05 06, www.lookwell.nl);
• René van Tienhoven, voorheen van Greenib, voor historische gegevens.