

GUZZICLASSIC PRAATNAMIDDAG “ STORNELLO” bij WOUT en YVES

Op 17/3/2024 in de Petrol Factory , Vilvoorde

Op 17/3 waren een 15 tal Guzzi liefhebbers te gast bij Wouter Bolle en zijn kompaan Yves voor een leuke namiddag babbel over de Moto Guzzi Stornello. De Stornello (= kleine spreekw) in kwestie was het 125cc Turismo model dat ooit als club Stornello gefungeerd heeft in de Guzziclassic club met o.a. meerdere deelnames aan de tweedaagse “9 Provincies rally” in weer en wind, over berg en dal op zijn actief. Daarnaast werd de kleine spreekw ieder jaar van stal gehaald om dienst te doen als gymkana knar tijdens ons jaarlijks Old timer weekend op het Kasteel van Perk. De dappere kleine Guzzi heeft bijgevolg vele stuurmannen en - vrouwen van divers pluimage (en dan heb ik het vooral over hun diverse schakel, - koppeling-, gas- en remtechnieken) met brio van de ene naar de andere hindernis gebracht, meestal zonder de minste hapering maar telkens op het randje af om met een diepe plons in de vijver van de Graaf te eindigen...

Wouter Bolle en Yves maken deel uit van een drietal liefhebbers van klassiek mooi spul op twee, drie en vier wielen met als klinkende titel de “Petrol Factory” en koesteren de oude en klassieke techniek zonder echter de moderne technologie en styling te verwaarlozen, getuige hun eigenbouw Rookie die hun werkplaats siert. Jaren geleden heb ik nog meegedaan aan hun tentoonstelling in de voormalige Kruitfabriek langsheen de Vaart in Vilvoorde en heb toen gemerkt tot wat dat clubje in staat was. Klasse!

Sinds een tijdje zijn ze verhuisd naar de Schaarbeeklei 135 te Vilvoorde waar ze zich in hun goed geoutilleerde werkplaats tegoed doen aan lichte moto's van diverse herkomst tot maximaal 250cc. In hun tijdelijk “Praktijk leslokaal” stonden op 17 maart de in restauratie zijnde Turismo, Manu's Sport en Jef's Forestieri geëxposeerd, terwijl beide mannen aan de hand van opengewerkte onderdelen hun verhaal deden.

Uit hun ervaring noteerden we: 1) In verband met verzendkosten wacht je beter om alle onderdelen samen te bestellen i.p.v. afzonderlijk 2) demonteren blok verliep moeilijk wegens corrosie op inwendige onderdelen, terdege opwarmen bracht oplossing of onderdompelen in petroleum of mazout (geduldwerk) 3) tips bij uitshimmen van de krukas 4) nuttige adressen: Valassi en Moto Giovanni (zuigers +segmenten) 5) voorbereiding frame voor poederlakken 6) rechten van vorkbenen op de draaibank...Belangstelling was er genoeg en tijdens de nabespreking onder een droogje en een natje werden ideeën en tips uitgewisseld.

Stornello in het kort: De eerste Stornello was een Turismo, verscheen voor het eerst in '59 en werd in zijn originele versie geproduceerd tot 1967. Het sportmodel kwam er in '62 en

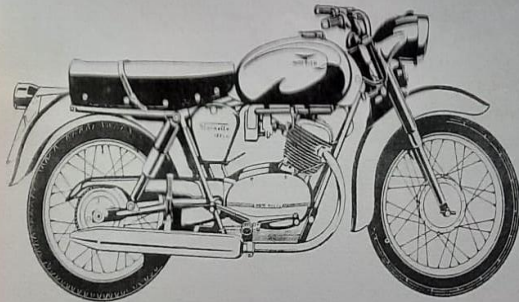
werd tot '75 geproduceerd. Beiden hadden een boring/slag 52x58mm voor 125cc, maar het verschil zat in de cilinderkoppen en de opstelling van de kopleppen die bij de Turismo parallel en bij de sport onder 70° dwars op de rijrichting stonden. De compressieverhouding bedroeg 8 en 8,5 op 1 en hun vermogen lag bij 7pk/7200tpm en 8,5pk/7500tpm terwijl een Dell'Orto carbu 18mm en 20mm aangesloten was. Er was een vierversnellingsbak gemonteerd en de topsnelheid bedroeg 100 en 110km/h. Gedurende zijn levensloop kende het sportmodel diverse wijzigingen en afgeleide modellen zoals de Regularita (1962-1964), de Sport America en de Scrambler America (1967) en de 160 (1968) terwijl de Stornello 125 5M en de 160 5M (1969) met 5 versnellingen in 1975 de reeks afsloten

Al bij al een leuk evenement, waar ook de "anciens" onder ons nog wat hebben opgestoken. Met dank aan Wouter en Yves en nogmaals PROFICIAT!

Rik Van Eycken (namens Guzziclassic)







STORNELLO 125 cc

Een pittige 125 c.c. viertact kopklepmotor,

sneller en veiliger dan een scooter en

evenveel kracht als een 200 c.c. tweetact.

Snelheid 100 km. - verbruik 1 : 45

Geen gemengde benzine.

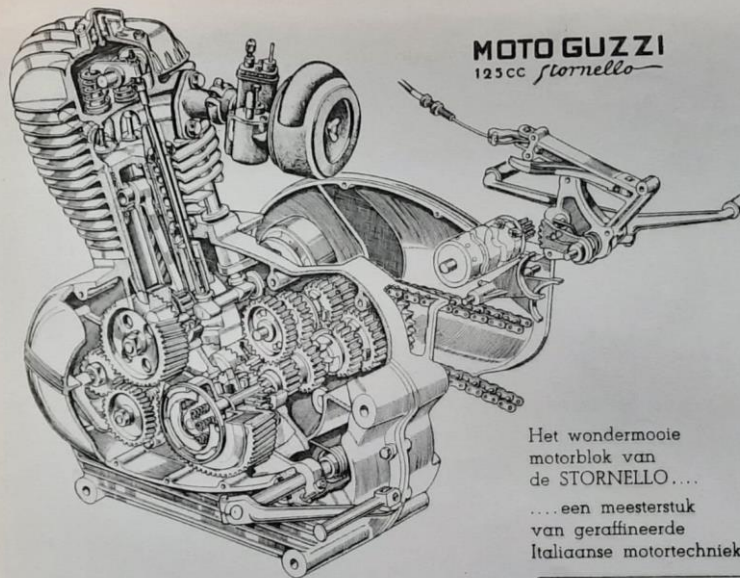
Een heerlijke motor om te rijden, deze pittige 125 cc kopklep! Snelle acceleratie door de vier versnellingsbak. Sportief rijden is mogelijk in de derde versnelling kan men, indien gewenst, de motor op laten trekken tot 80 km per uur, maar ook kan men heel langzaam, soepel en haast geruisloos voorttrollen in de vierde versnelling.

Een lochtige weg is een feest door de buitengewone wegligging en door de hydraulische schokbrekers in de voor- en achterswieling. Aan de wegligging en aan de acceleratie merkt men direct, dat de weg van de Stornello in de rest van de Moto Guzzi racemotoren heeft gestaan.

Bij het rijden van een hoge snelheid hoeft men niet, zoals bij een scooter, steeds krampachtig beide handen aan het stuur te houden want de Stornello ligt vast en stevig op de weg en hij laat zich niet door een onverwachte ongelukheid uit de koers brengen.

De Moto Guzzi motorrijwielen worden gebouwd om te gebruiken in de bergpassen van Noord Italië en ook de Stornello heeft een verrassend klimvermogen. Het is een genot, met de Stornello op reis te gaan!

Stationair loopt de viertactmotor erg rustig en regelmatig. Het gladde motorblok is volkomen oliedicht en men krijgt geen vlekken in de kleren. Desgewenst kan de Stornello worden voorzien van een scooter schild, dat de berijder beschermt tegen kou en modderspatten.



MOTO GUZZI
125cc *stornello*

Het wondermoose motorblok van de STORNELLO...
...een meesterstuk van geraffineerde Italiaanse motortechniek!

Technisch is het motorblok van de Stornello zeer interessant! De cilinder is van lichtmetaal met een gietijzeren voering, de nokkenas ligt achter de cilinder en de primaire aandrijving gaat door middel van brede, geruisloze tandwielen. Het gehele mechanisme van de motor en van de overbrenging loopt in oliebad en de krukas, de zuiger en het kleppenmechanisme worden onder druk door de oliepompe gesmeerd. Uit de tekening valt vooral de enorme degelijkheid van de motor op. Voor deze degelijkheid staat de Moto Guzzi fabriek trouwens bekend en de kwaliteit van de Moto Guzzi motorrijwielen staat hoog boven die van de kleinere Italiaanse merken. Ook de Moto Guzzi onderdelenservice is in ons land perfect georganiseerd.

A 1595.-

Compleet met snelheidsmeter en duo-voetrusten.

Estra verkrijgbaar:
Scooterschild f 36.-
koffertrek f 32.-

TECHNISCHE GEGEVENS

Motor: Eencilinder viertact kopklepmotor, cilinder 25° naar voren hellend, cilinderkop uit lichtmetaal met het kleppenmechanisme in oliebad, lichtmetalen cilinder met ingeperste gietijzeren voering, boring 52 mm, slag 58 mm, zuigerverplaatsing 125 cc, vermogen 9 PK bij 6500 omw / min., gemeten op de krukas (gelijk aan het vermogen van een 200 cc tweetact) Compressieverhouding 8 : 1, smeerring onder druk door ingebouwde oliepompe (geen gemengde benzine) olievoorraad in het ondercarter 1,5 liter.

Versnellingsbak: Vier versnellingsbak met voerskakeling door hak-en-teen pedaal, overbrengingsverbindingen resp. 25,5, 15,2, 10,9 en 8,4 : 1. Meervoudige natte platenkoppeling, primaire aandrijving door geruisloze tandwielen in oliebad.

Carburateur: Dell'Orto met luchtfilter en aanzuigeruisdemper.

Tank: Moderne tank met snel-vuldop, inhoud 12,5 liter waarvan 2 liter reservevoorraad.

Electrische installatie: Zeer krachtige wisselstroom installatie, vermogen 6 Volt 30 Watt. Ontsteking door een aparte bobine. Electrische hoorn.

Vering: Telescoop voorvork met hydraulische schokbrekers. Achterswieling met telescopische veer-elementen en hydraulische schokbrekers.

Wielen en Banden: Grote lichtmetalen remnaven met koelribben, stalen velgen 17 x 2 1/4". De voorband is een race-ribband 2.50 - 17" en de achterband een 2.75 - 17" blokband.

Gewicht: 85 kg.

Topsnelheid: Ruim 100 km per uur.

Verbruik: Gemeten volgens de CUNA normen is het benzineverbruik 1 : 45.

Uitvoering: Rode kleur met witte biezen. Verchroomde velgen, stuur, uitlaat, geluiddemper enz. Alle lichtmetalen onderdelen glad gepolijst, lang zwart dubbelzadel met afneembare trekband, opklapbare duo-voetrusten. Snelheidsmeter met ingebouwde verlichting, gemonteerd in de koplamp, grote gereedschaptrommel met een volledig set gereedschap. Bandenpompe rechts onder de tank. Rijkskeur koplamp met dupliolamp en stadslicht, lichtschakelaar in de koplamp, dimschakelaar op het stuur. Electrische hoorn.

Veranderingen in constructie en uitvoering voorbehouden. Levering volgens onze gedeponeerde verkoopvoorwaarden.

Import voor Nederland :

n.v. GREMI - GRONINGEN

Oude Ebbingestraat 32, tel. 05900/27745 (3 lijnen)