

MAGAZINE

VIRAGO STAR



september
jaargang 4

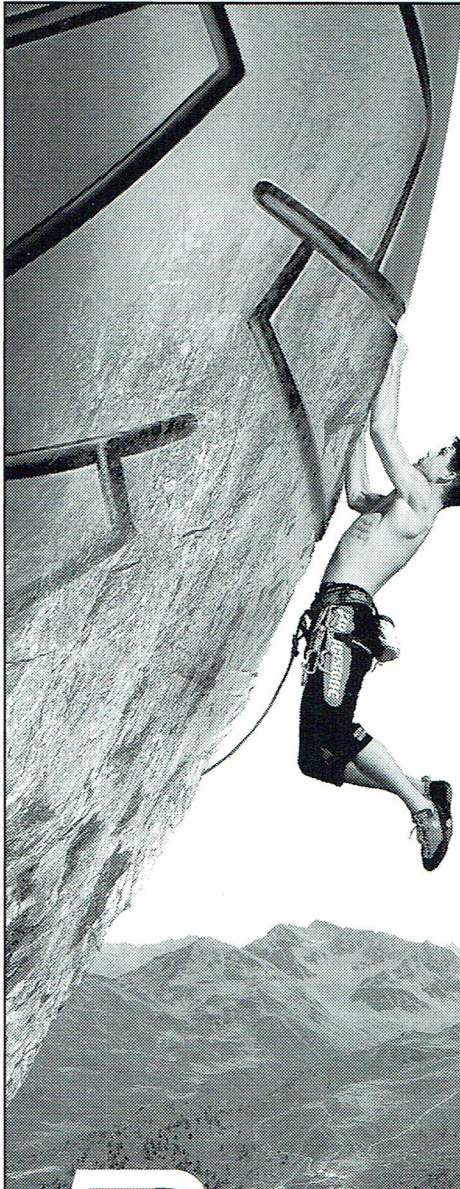
1998
nummer 3

In dit nummer o.a.:

De Elfstedentocht 1998

Hoe en waar 'verzekering-technisch' gezien

Reisverslag Alpen Toer



**GET A GRIP,
REACH THE TOP**

BRIDGESTONE
BATTLAX

Bridgestone / Firestone Benelux B.V., Telefoon (0168) 385 110, Fax (0168) 385 111

I N H O U D

VOORWOORD	3
BESTUURSMEEDEDELINGEN	4
BERICHTEN UIT DE REGIO'S	
• Noord-Holland/Utrecht	4
• Noord-Brabant/Limburg	5
REGIO-CAFÉS	7
DE ELFSTEDENTOCHT 1998	9
Het verslag van een eerstejaars	
VIRAGO VARIA	
Hoe en waar mijn motor parkeren en stallen, deel 2	10
<i>ff</i> IRAGOOTJES	
Advertentie-tarieven	11
ENGELAND TOER	12
STAMTAFEL	14
REISVERHALEN	
Reisverslag Rinze en Marlene	15
AlpenToer	23
KORTING VOOR CLUBLEDEN	26
ORGANISATIE VSCN/COLOFON	30
CLUB AGENDA	31

VOORWOORD

Het motorleven in Nederland is soms nog niet zo slecht. De weergoden hebben blijkbaar bedacht dat vier maanden slecht weer meer dan voldoende was om ons dwars te zitten en nu, midden augustus, mogen we niet klagen. Deze schrijver is dus maar verhuisd van het zolderkamertje naar de tuin, alwaar het motorgeronk eindelijk weer eens als muziek in de oren klinkt. Nederland op zijn best al zijn we nu misschien wel snel tevreden gesteld. Wat doe ik dan in . . . naam in de tuin en waarom zit ik niet op de motor. Ik weet het alweer, de modder van mijn vakantie naar Schotland moet nog steeds worden verwijderd. Dan toch maar door met schrijven.

Alhoewel er bij sommige leden waarschijnlijk toch iets minder kilometers op de teller zijn bijgekomen, dan in het begin van dit jaar gehoopt, zijn er altijd van die enthousiastelingen die tijdens een vakantie toch flink hun best doen om kilometers te vreten. Hoe het is door de Alpen te trekken, blijkt uit het verslag van Arie Feteris.

Als je zelf ook leuke ervaringen hebt opgedaan tijdens je motorvakantie, dan lezen wij dat graag in het volgende nummer. Denk ook eens na of je nog wetenswaardigheden hebt die je eigenlijk niet voor je zelf mag houden. Wij snakken ernaar. Als het maar iets met motorrijden te maken heeft.

De redactie

Oproep!

Gezocht enthousiaste motorrijder,
in bezit van computer,
die de redactie wil versterken
(±16 uur per nummer)
Bel: 0348-413668 voor info of stuur
een briefje naar de postbus.

BERICHTEN UIT DE REGIO'S

Regio Noord-Holland/Utrecht

Toerit regio IV Noord - Holland/Utrecht Zondag 9 augustus

Zonnig en zeer warm weer was voorspeld. Het eerste wat ik 's morgens zag was een goed bewolkte lucht en geen zon! Jammer, want de toerit van regio IV gaat vandaag gereden worden.

Voor mij min of meer een "thuisrit", aangezien ik in Landsmeer woon.

Dus op naar de Rijp. (Stadhuys van Amsterdam).

Daar aangekomen, bleken gelukkig meer mensen de "mooiste toerit v/h jaar" te willen rijden, want op het ruime terras was het al aardig vol.

Er zou gereden worden in groepjes van 8 motoren, maar er waren er natuurlijk ook die pertinent solo wilden rijden!!

Nou, ik persoonlijk rijd graag met een groepje mee, dus besloot ik aan te sluiten bij Piet Elberse. Na de inschrijving en koffie vertrokken we om 10.30 uur. Zoals aangegeven stond: kilometerteller op 0 zetten en na 600 meter eerst tanken! Daarna door de Schermer. Een fantastische omgeving. Oké, Noord-Holland is mooi en heeft veel dijken en dijkjes, maar ik heb nu toch ook op stukken gereden die ik nog nooit gezien had. Juist op deze route vind je nog de mooie Noordhollandse oude stolpboerderijen. Ze zijn karakteristiek, of lievergezegd: ze waren. Vele echte originelen zijn er helaas niet meer! De meesten zijn verbouwd.

Via Heerhugowaard en Schoorl naar Krabbendam. En even voor Krabbendam gebeurde het. Piet, onze voorrijder, die notabene al vier keer deze rit gereden had, ging in de fout.

En daar kwamen we achter toen we voor de tweede keer dezelfde bootjes langs dezelfde oever zagen liggen!

Geef niet hoor Piet, het is je vergeven, want van dit stukje hebben we gewoon 2 x kunnen genieten. Na een aangevraagde "bospauze" speelden we een beetje Zwaan-Kleef-Aan. De volgende groep begreep niet waarom hier gestopt ging worden en "stopte" dus maar mee.

En omdat we verkeerd gegaan waren (Krabbendam en omgeving) kregen we er nog een stelletje bij. De groep werd al groter en met ongeveer 25 motormuizen stopten we in Kolhorn bij Café Restaurant 't Anker.

Intussen was de bewolking al lang verdwenen en konden we heerlijk in 't zonnetje zittend genieten van de lunch.

Overigens waren meerdere Hollanders zich bewust geworden dat het zonnetje toch geen verstek liet gaan, want de toevoerwegen naar de stranden zaten potdicht. Dat hadden wij ook al gemerkt bij Schagen! Daar moesten we even "slalom-end langs de auto" om een weg over te steken. Via een gedeelte van de Westfriese Dijkroute zakten we weer af naar Hoorn. In Hoorn zelf was kermis en Piet schijnt speciaal gestopt te zijn met de



De Rijp, augustus 1998

vraag of er nog iemand de kermis op wilde. Maar dat is achteraan **niet** doorgekomen (dit hoorden we ook pas op het eindpunt). Via Hoorn de Westerdijk op, langs 't IJsselmeer (dit is trouwens een van de mooiste dijken, want je hebt lange tijd uitzicht op 't water) naar Schardam.

In Warder werd nogmaals gestopt voor versnapering (vooral **IJS**!) en toen echt terug naar de Rijk. Het laatste dijkje (Oostdijk) in Middenbeemster brak alle rekords qua breedte (of liever gezegd: een smallere dijk heb ik nog nooit gehad). Gelukkig kwamen we alleen maar fietsers tegen en geen auto's, want ik denk dat dat toch problemen gegeven zou hebben.

Teruggekomen bij "t Stadhuis van Amsterdam" in de Rijk bleken we **niet** de eerste

groep te zijn. Het terras zat al bomvol en het was een gekakel van jewelste! Ja, vindt je het gek?

Een ieder beleeft zo'n toertocht op z'n eigen manier.

Velen nuttigden hier een maaltijd na de afmelding bij Linda Elberse.

In totaal hebben 65 motoren deze toertocht gereden (volgens Linda een rekord voor *dit* jaar). Maar wat wil je: een geweldige regio-organisatie, een fantastische toerit, waarvan niemand spijt heeft gekregen dat-ie hem wel gereden heeft (met dank aan Chris v. Wijk) en een heleboel enthousiaste, gezellige motorrijders!!

Volgend jaar weer zo'n enorme opkomst ???

Marja Langemeijer
MN-80-RN.

Regio Brabant/Limburg

REGIO VI, zondag 17 mei

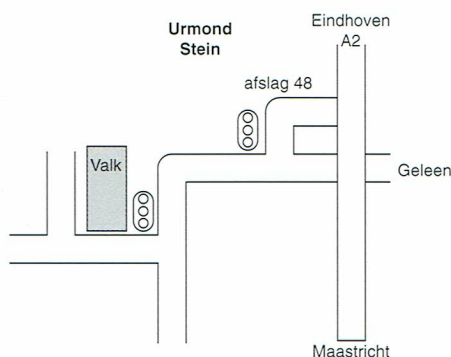
Zondag 17 mei was de dag waarop de meet en ride van Regio VI werd gehouden. Maar liefst 61 mensen waren naar het vestingsstadje Ravenstein gekomen.

Op het mooie terras aan de Maasoever van bistro restaurant 't Veerhuis met uitzicht op een prachtige rij blinkende Virago's werd door de meeste een bakske koffie genomen, vooraleer aan de route te beginnen. Bij de ingang van het Veerhuis werd iedereen verwelkomt met een Brabantse spreuk:



Deze spreuk werd door de 47 motoren in acht genomen en er werd volop genoten van de mooie rit door het afwisselende landschap, maar zeker ook van het mooie, zonnige weer. Een geslaagd begin van een heerlijk motorjaar! Langs deze weg willen wij Werdy van Breugel nogmaals hartelijk bedanken voor het bemannen van de inschrijftafel én voor het fungeren als hoffotografe van Regio VI.
Bedankt!

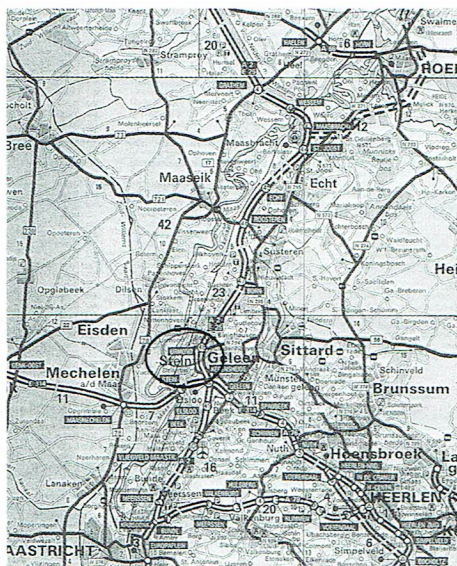
Namens Regio VI
Anja Fens



EINDEJAARSRIT REGIO VI (HET MOOIE ZUIDEN !!!)

UITNODIGING AAN ALLEN !!!

Op zondag 18 oktober 1998 gaan wij vanuit Motel Van der Valk Urmond een prachtige route rijden.
Vanaf 10.00 uur staan wij bij het motel klaar om jullie te verwelkomen. Jullie kunnen inschrijven van 10.00 uur tot 12.00 uur.



De lengte is ongeveer 150 km.
De inschrijving kost f 7,50.
met of zonder duo.

Deze tocht gaat langs de mooiste plekken van Limburg, en er zijn legio mogelijkheden om te stoppen en iets te nuttigen (eten of drinken) en van het landschap te genieten.

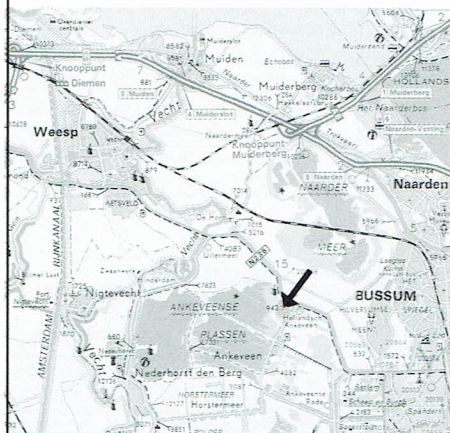
Van der Valk motel
Stein Urmond
Mauritslaan 65,
Urmond: 046-4338573

REGIO - CAFE ' S

Regiocabé Noord-Holland/Utrecht

Restaurant 'de Molen'
Loodijk 30, Ankeveen

2 oktober 1998
6 november 1998
4 december 1998



Regiocabé Noord-Holland/Utrecht

Steeds meer leden weten "de Molen" uiteindelijk toch te vinden. Zelfs in de vakantie was de opkomst groot. We zien een duidelijk opgaande lijn in het aantal bezoekers en elke keer weer zijn er nieuwe gezichten. Een aantal van hen is zelfs al jaren lid, maar was nog niet eerder in de gelegenheid om zich bij ons te voegen. Uit de reacties valt dan op te maken, dat het hen spijt dat zij niet eerder de moeite namen om wat data op de kalender aan te kruisen. Als je toch als regel houdt dat er elk tweede weekend van de maand wel ergens wat te doen is en je op een vaste middag/avond in de maand een Regiocabé kunt bezoeken, zul je merken dat je steeds dezelfde gezelligheidsbikers tegenkomt. Bekijk de foto van onze bijeenkomst in augustus en de gezelligheid straalt er van af. Deze bijeenkomsten zijn bij uitstek de plaatsen waar je afspraken kunt maken met medeleden om bijvoorbeeld samen naar een regiorit of een ander Regiocabé te rijden. Ook spraken we tijdens zo'n ontmoeting af om met een stel op bezoek te gaan bij de Deense Viragisten. Eind augustus. Een verslag van dit bezoek zullen we in het

volgende magazine kunnen lezen.

Als je vragen hebt, neem dan de telefoon en bel me op. Als ik geen antwoord op je vraag kan geven, weet ik misschien bij wie je dan wel kunt aankloppen.

Linda Elberse, tel 0348-417151 namens regio 4.

Tot ziens op vrijdag-avond,

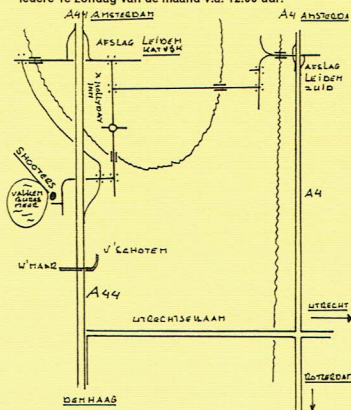


augustus 1998, de Molen

Regiocafé Zuid-Holland/Zeeland

ROUTEBSCHRIJVING REGIO CAFE SHOOTERS
VALKENBURG (Z-H)

Iedere 1e zondag van de maand v.a. 12.00 uur.



Wat Shooters betreft dus niet vergeten:
Zondag 4 oktober
Zondag 1 november
Zondag 6 december

Regiocafé Noord-Brabant/Limburg

Gewoonlijk is ons regiocafé gelukkig al een goed bezochte avond. Dat zelfs in vakantie-tijd op 30 juli er weer ongeveer 15 bezoekers aanwezig waren, is een fijne ervaring. De regiomap wordt goed gelezen en door diverse mensen aangevuld. Dat geeft een goed gevoel. We konden zelfs een nieuw lid verwelkomen uit Alphen aan den Rijn! Ruud van der Meer is zijn naam en hij is de trotse bezitter van een Royal Star. Het is leuk om een lid uit een andere regio te ontmoeten. Hij zou 2 augustus ook naar zijn "eigen" regiocafé Shooters gaan. Piet Elberse heeft al eens gevraagd om vanuit andere regio's elkaars regiocafé te bezoeken. Wellicht dat we dit eens op touw kunnen zetten als er gegadigden zijn. Of je doet dit individueel. Zie voor data van die regiocafé's de pagina's in ons clubblad. Hopelijk zien we elkaar weer voor een gezellige avond in ons regiocafé Lohengrin te 's-Hertogenbosch.

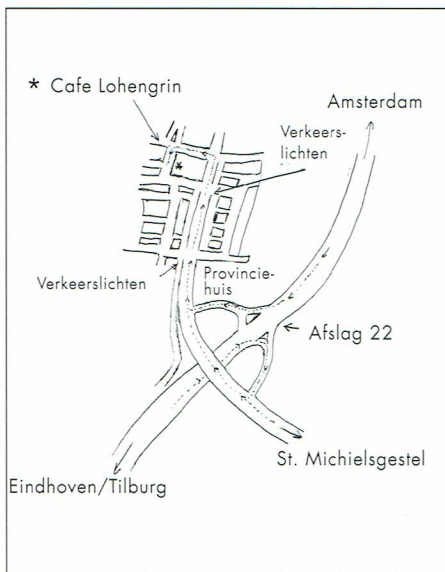
Houdoe, Tom den Ouden.

Het adres is:

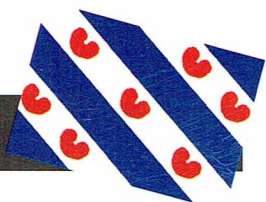
Café Lohengrin Zuiderpassage (Winkelcentrum) 's Hertogenbosch

en je komt er als volgt:
vanaf de A2 (Eindhoven - Utrecht),
afslag 22 's Hertogenbosch-Zuid.
Onder aan de afslag rechtsaf, d.i.
de Gestelseweg. Bij verkeerslichten recht-
door (rechts ligt het Provinciehuis), de vol-
gende stoplichten weer rechtdoor.
Dan de eerste links, d.i. J. v. Maerlantstraat.
De tweede links, d.i. de Erasmusstraat langs
het winkelcentrum Zuiderpassage.
Aan je linkse hand ca. halverwege de straat
is het regiocafé.

Zie ook situatie hieronder.



De data voor de komende maanden:
29 oktober 1998
26 november 1998
17 december 1998



DE ELFSTEDENTOCHT 1998

Het verslag van een eerstejaars

Zondag, 31 mei 1998

Het is kwart voor twaalf als ik de versnelling in z'n één zet en Soesterberg verlaat, richting Staphorst.

Onderweg passeer ik een parkeerterrein met een paar motoren van "het merk", waarvan ik de berijders (op dat moment nog) niet ken, terwijl ik tevens wordt ingehaald door een auto met trailer. Hierop staat een glimmende Virago, het blijken Broos en zijn vrouw. Als eerste aangekomen bij hotel Waanders strijk ik neer op het terras voor een kopje koffie in de zon.

Al gauw arriveert de rest, waarna we de plaatselijke folklore kunnen aanschouwen in alle glorie en voorzien van "boeken met zilverwerk".

Rond twee uur betreft de lucht, waarna we besluiten om te vertrekken.

Na een paar minuten vallen de eerste druppels. De kopman stopt (bedankt Broos!),

zodat ik me in mijn regenpak kan wurmen.

De rest van de tocht naar Goutum verloopt voorspoedig én droog.

In Goutum treffen we nog meer leden, waarna we naar Het Anker verkassen om de keel te spoelen.

De inschrijfkarten worden verzameld en naar Bert van Maanen gebracht. Hij zal er voor zorgen dat de startbewijzen de volgende ochtend worden gehaald, zodat we als VCN kunnen starten bij het Campanile Hotel in Goutum.

Na een gezellig en lekker dineetje bij de Italiaan (prima geregeld!) gaat eenieder richting slaappleats.

Maandag, 1 juni 1998

Het is bijna acht uur als ik de parkeerplaats van het Campanile Hotel oprijd. Ik ben bijna te laat door het nemen van een verkeerde afslag. Het vaantje, de stempelkaart en de routebeschrijving worden in ontvangst genomen, waarna we al snel de route induiken met (ijsmeester) Bert van Maanen als koprijder.

Nou had ik al veel gehoord over het enthousiasme van de Friezen, maar de werkelijkheid overtrof werkelijk alles.

Overal waar je langs komt, staan opa's en oma's, vaders en moeders en kinderen in alle maten naar je te zwaaien alsof ze je aanmoedigen bij het leveren van een topprestatie. En dat al om acht uur 's morgens op hun vrije Pinksterdag!

Dat vind ik nou een topprestatie. Het is best nog wel fris, zodat ik blij ben dat ik wat extra kleding heb aangetrokken. De lucht is bewolkt en soms ziet het er zelfs wat dreigend uit, maar het blijft gelukkig droog.

De tocht verloopt voorspoedig. Na een eerste koffiestop rijden we nog een stuk, waarna we tijdens een tankstop besluiten om in Makkum wat te eten. De groep is dan al wel wat kleiner geworden. Niet dat er uitvallers met blaren of bevroeringsverschijnselen zijn, maar de oorzaak ligt meer in tussenvoegende groepen. Je raakt dan makkelijk je voorrijder uit het zicht.

Op een terras neergestreken deelt Bert desgevraagd mee, dat we dan al over de helft van het traject zijn. Prompt breekt de zon door.

Dat het trouwens gevaarlijk is om Friese musen op een terras patat te voeren, wordt mijn buurman duidelijk als ze hem als doelwit uitkiezen voor enige schietoefeningen.

We pakken de draad weer op en vervolgen onze tocht door het mooie en nu zonnige Friesland.

Hierbij worden we soms op luidruchtige wijze ingehaald door scheurijzers, hetgeen niet geheel zonder gevaar is.

Dit blijkt later, wanneer we een ongeval passeren. Een motor is onder een auto geschoven, waarbij een voorwiel van de auto finaal is afgebroken. De berijders liggen in de berm en even later komt een ambulance ons al tegemoet.

Gelukkig zien we tijdens de rest van onze tocht niet meer van die trieste gevallen. Tegen vier uur komen we bij de finish. Daar laten we onze onderweg afgestempelde kaart aftekenen en nemen een herinnering in ontvangst.

Buiten, met een drankje in het gras, worden we geconfronteerd met de gevolgen van een buiteling van een lid van onze vereniging. Ik hoop dat alles weer goed is gekomen met jullie! Bert en Henny ontfermden zich over hun, waardoor ik Bert niet heb kunnen bedanken voor zijn rol als koprijder/kwartier-

meester. Via deze weg Bert, alsnog bedankt.

Voldaan stap ik op mijn trouwe beestje voor de laatste 109 miles home. Fryslân, see you again.

Klaas Franken, "love tot ride", MT-93-JJ

VIRAGOVARIA

Hoe en waar de motor parkeren en afstallen, deel 2.

Naar aanleiding van het parkeerprobleem in mijn vorig artikel hier een vervolg in verband met het parkeren en afstallen van de motor, aangaande verzekeringsaspecten. Hier blijkt toch nog wel eens een motortje (addertje) onder het gras te zitten. Gezien het grote aanbod van verzekeringen en de daarmee samenhangende clausules en premies, kan dat tot grote verschillen leiden en je op het verkeerde wiel zetten.

Tip: om zekerheid te hebben in deze: bel je verzekering en doe navraag over jouw samengestelde clausules en eisen.

Na navraag bij een verzekeringsagent van Nat. Nederlanden in mijn woonplaats bleek het volgende: (dit bij WA-casco en onder voorbehoud van deze punten door mij opgesteld).

Bij motoren beneden de f 20.000,- nieuwwaarde bleek dat het stuurslot voldoende was om de motor tegen diefstal verzekerd te hebben. Over het hoe en waar de motor geparkeerd en/of gestald wordt, bleek niet aan de orde te zijn. Van een extra slot was geen sprake! Verder kon hij mij vertellen dat er bij motoren van meer dan f 20.000,- nieuwwaarde een SCM-alarm, TNO goedgekeurd, met startonderbreker gemonteerd moet worden. Dit moet door een erkend installateur en met afgifte van een certificaat gedaan worden. Hierbij was ook alleen het stuurslot voldoende. Dit kan nog door de beugel zonder slot!

Van de zogenaamde nachtclausules was bij deze verzekering niets in hun pakket opgenomen. Verder heb ik informatie opgedaan

bij mijn verzekering "Winterthur" via Stip-hout BV te Boekel (de VSCN-leden hebben hier een extra korting op de premie). Motoren beneden de f 25.000,- hebben geen verdere voorschriften aangaande diefstal; het stuurslot is hier ook voldoende. Komt men

bij deze verzekering boven de f 25.000,- dan moet de motor meestal voorzien zijn van een alarm met certificaat. Aangepaste regels in de clausules kunnen hier nog van af wijken, dat kan type- en prijs-afhankelijk zijn. Ook hier is geen sprake van nachtclausule.

Bij de nacht- en/of dagclausule worden vaak afwijkende regels gehanteerd. Dit is meestal bij duurdere en/of diefstalgevoelige motoren. Bij een paar van die regels kan opgenomen worden dat een motor geparkeerd en op slot moet staan aan een nagelvaste verbinding. Ook dat een motor 's nacht niet buiten geparkeerd, maar in een afgesloten ruimte moet staan.

In het algemeen is het zo dat, wanneer je motor in een afgesloten ruimte staat, deze niet persé op slot hoeft. Maar dan moeten er in geval van diefstal wel inbraaksporen zijn! Toch maar even het sleuteltje iets verder doordraaien. Al deze voornoemde gevallen zullen dus verzekeringsafhankelijk bepaald worden en ook het, hoe en waar de motor geparkeerd zowel gestald blijkt te zijn of te moeten zijn. Dit gezien door de bril (of contactlenzen) van de verzekering.

Bij vragen en twijfels hierover, informeer bij je verzekeringsagent.

Rini van Gastel, tel. 076-5021003 Regio VI

f f f I R A G O O T J E S

Te koop aangeboden

XV1100. XV1100 Virago is van 1991 en heeft 43750 km gereden. Accessoires zoals windscherm, valbeugels en zijtassen. Vraagprijs f 10.500. John Merkx, e-mail merkx@cai.w.nl; tel. 0174 413553.

Te koop aangeboden

Virago 750, 1996, 4000 km, Metallic zwart/mint groen, zeer veel accessoires. f 13.000,=. W. Bos, tel 0343-416596.

Te koop aangeboden

Yamaha XV 1000 Virago, 1987, 24.000 km. Jubileumuitgave. Bruin metallic, goud en veel chroom, carterbeugels en scherm. Tevens trekhaak, niet gemonteerd. Zeer goed onderhouden. f 8.750,=. Jan Fokko Spanninga, tel 050-5032880.

Te koop aangeboden

Yamaha XV 750, 1994, 7.900 km. Groen metallic. Speciale uitlaten, sissybar, highwaysteps, verchromde spiegels, nummerplaat houder en clignoteurs. Lederen tassen, tankcover en toolbar. Altijd binnen 'geslapen'. R.F.C. Steffen, tel 070-3989236 of 0651.411501

Ten behoeve van de club zijn wij op zoek naar instructieboekjes of kopieën hiervan van de volgende typen: (Originele boekjes worden desgewenst geretourneerd).

XV 400 Virago (USA model)

XV 500 (USA of NL model)

XV 700 (USA model)

XV 750 SE (NL model)

XV 1000 Special (USA of NL model)

XV 1000 TR-1 (NL model)

s. v. p. te zenden aan: VSCN,

Postbus 152, 6880 AD Velp.

Te koop aangeboden

Yamaha XV 750 SE, 1982, 46.000 Km. Kleur zwart/chroom. Als extra's: Bullet lights voor en achter. Fender ornament Panther. 9 cm. Highwaysteps + valbeugel. Handvaten, zwart chroom type legend. Cable covers chroom.

De vraagprijs is f 5.000,=. Info: telefoon 046-4745430 of 06-53686589, H. Geugen.



Gevraagd

Instructieboekje Virago XV 750 (grijs model) 1982, of kopie tegen betaling. K. van Klaveren, tel 0229-202459.

Advertentietarieven Virago Star Club Magazine

Advertenties aangeleverd op
dia-positief film

per nummer jaarbasis

Full color

1/1 pagina f 400,= f 1.500,=

1/2 pagina f 300,= f 1.100,=

Zwart/wit

1/1 pagina f 275,= f 1.000,=

1/2 pagina f 150,= f 550,=

1/4 pagina f 100,= f 350,=

1/8 pagina f 75,= f 300,=

ENGELAND TOER

Dit jaar werd er naar de Trojans Rugby Club gegaan in Hampshire.

Na een lekkere overtocht met de Stena Line, werd koers gezet naar de plaats van bestemming.

Onderweg werden de Deense deelnemers opgepikt, zodat er een leuk konvooi ontstond. Zonder al teveel "problemen" kwamen we aan op de plaats van bestemming.

Een perfecte plaats om een treffen te organiseren: ruimte, ruimte en nog eens ruimte.

Na het opzetten van de tenten werden (ik zou bijna zeggen: uiteraard) de eerste pinten gepakt en een herkenningmaking gestart met de Denen.

Velen die vorig jaar naar Engeland en/of naar Denemarken waren gegaan, troffen weer bekende gezichten.

Populair was de Deense barman. "Jij weet zeker niet meer wie ik ben?" vroeg hij.

De Denemarkengangers wisten maar al te goed wie hij was, dus gelijk dikke pret.

Ook werd onze club nog door hem uitgenodigd om eens een keer bij **zijn** motorclub op bezoek te komen in Denemarken. Wie weet?! Ook dit jaar werd het treffen ondersteund door ondermeer Fowlers of Bristol en Yamaha UK.

Dit laatste was voor een enkele deelnemer een uitkomst: een gladde achterband rijdt nu eenmaal niet zo safe!

Omdat er deze eerste dag verder niemand zou komen, werden de Denen en wij vergast op een BBQ, die tot laat (of vroeg in de morgen) duurde.

Veel lol, eten en drinken waren het parool.

Op vrijdag kwamen de Engelsen in groepjes aan. Ook hier weer de gezellige ontvangsten en het direct weer met elkaar praten en drinken. Ze kregen amper de tijd om de tenten op te zetten. Of we elkaar jaren niet gezien hadden. 's Avonds was de eerste van de komende feestavonden. Zoals wel eens eerder gememoreerd, kunnen de Engelsen daar wel wat van. Hoewel de Denen en Hollanders aardig met ze mee kunnen komen. Want tot zeer diep in de nacht werd er gefeest op de goede muziek van een band, die folkachtige muziek speelde.

Op zondagmorgen moet je dus niet uit je tent stappen met een katertje en dan weg willen rijden op je motor, terwijl je slot nog in je voorremschijf zit!! Dit overkwam een der Engelsen. Hij wilde op de motor naar het toilet (waar heb je anders die motor voor??), gaf gas, en ging over de kop! Glazig kwam hij overeind en geholpen door wat omstanders werd de fiets ook overeind gezet. Toen bleek het slot er nog op te zitten. Van het naar het toilet gaan is verder weinig gekomen. De schrik zat erin!!





Overdag werd een schitterende ride-out gereden waarbij Fort Nelson werd aangedaan.

Onder indruk en saluutschoten werd de rit weer naar het veld aanvaard.

Ook deze avond weer groots feest.

De band van die avond speelde covers van Pink Floyd en niet verkeerd!!

Direct na de eerste tonen werd het toch duidelijk: deze mensen moesten Pink Himself zijn!! Toch niet. Hierdoor stroomde het bier nogal zeer ruim. Spijtig dat om 23.00 uur de kranen dichtgingen. Ofschoon voor een enkeling dat ook wel nodig was.

Nadat e. e. a. gesloten was, werd de avond/ochtend besloten met een bon-fire. Dit is een soort van padvinderachtig kampvuur en dit verhoogde de feestvreugde alleen maar.

Naast dit allemaal gingen de flessen en blikjes open en de fritesboer deed goede zaken. Ook aan deze feestvreugde moest wel een einde komen. Het werd zondag!!

Een dag voor de Engelsen en Denen om in te pakken en weg te wezen!

Wij bleven die dag nog op het veld en hielden een rustig dagje.

Tenminste dat was de bedoeling. Er werd bier overgenomen van de Engelsen, omdat die dat niet meer mee konden nemen.

Echter: wij hadden genoeg van ons zelf, zodat al het bier maar met zijn allen werd opgemaakt tijdens de middag en 's-avonds bij het opnieuw aangemaakte bon-fire.

Dat aanmaken was slechts een kwestie van hout erop gooien, want het smeulde nog erg na van de nacht ervoor.

Maar ook voor ons kwam de tijd te snel om weer naar huis te gaan.

Maandag werd de terugreis aangevangen. Onderweg werd een bikerscafé aangedaan. Hier konden we eten en drinken.

Bij binnenkomst werden we getraceerd op een zeer schaars aangekleed vrouwelijk model, dat uitgestrekt op een glimmende motor lag.

Er werd die dag een fotosessie gemaakt.

Veel monden begonnen spontaan te kwijlen.

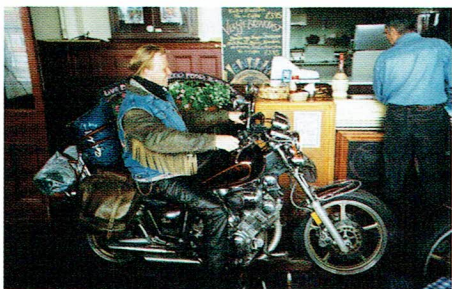
Nadat de sessie afgelopen was, kregen onze leden gelegenheid om ook foto's van de motor (!) te maken.

Hier werd ontzettend veel gebruik van gemaakt.

Ja, het blijven toch Virago-bikers! Jong van lijf en leden!

Na het eten werd aanstalten gemaakt om af te reizen.

Alleen Ferry had zin om met zijn bierpijpen het café in te scheuren en de mensen de stuipen op het lijf te jagen. Lachen alom.



Willem de Haas bekeek het beter. Hij liet een ander fotomodel (dat foto's maakte voor een Vespa) voor op zijn motor zitten.

Ook mocht zij van hem aan zijn knopjes zitten!

Had ze dat maar niet gedaan, want Willem gaf op een gegeven moment gas en reed met een aardig gangetje de boulevard op.

Na enige tijd kwam het duo terug bij het café.

Het model zag wat bleekjes van de rit, maar typisch Engels: Very interesting, a bike like yours. Shocking had ze het niet gevonden.

Toen Willem eindelijk klaar was, werd de tocht weer verder aanvaard.

De Stenatrip was een woelige met een windkracht 6 à 7 bij zuidwesten wind. In Hoek van Holland aangekomen werd er van iedereen afscheid genomen en werden vele afspraken gemaakt voor het treffen in Denemarken dat er aankomt.

Terugkijkend kan ook dit jaar gesproken worden van een goed en gezellig treffen.

MS-17-YB

S T A M T A F E L

Zaandam 30 juni 1998.

Beste Redactie,

Sinds september 1997 ben ik in het bezit van een Virago 750.

In het verleden was ik in het bezit van een motor en zoals het zo vaak gaat, blijft het motorrijden toch trekken. Dus verleden jaar op zoek naar een jonge gebruikte motorfiets. Mijn wens was een custom met cardan. Al gauw bleek de afschrijving op jonge motoren minimaal te zijn, met als gevolg dat de aanschafprijs van tweedehands motoren behoorlijk hoog lag.

Tijdens mijn zoektocht liep ik tegen een aanbieding van Motoport aan, die nieuwe Virago's circa twee duizend gulden beneden de nieuwprijs aanbod. De Virago was toch al een motor die hoog op mijn verlanglijstje stond, dus de beslissing was snel gemaakt: een nieuwe motor voor de prijs van een gebruikte!

Bij de aankoop heb ik een windscherm, een sissybar en een paar leren zadeltassen laten monteren. Recent heb ik daar nog een toolrol aan toe gevoegd.

Ik moet zeggen dat ik geen moment spijt heb gehad van de aankoop. De motor rijdt prima, en ik heb er inmiddels 6000 plezierige kilometers mee afgelegd.

Ik heb echter een puntje dat mij wat minder bevalt. Het geluid dat mijn Virago produceert, is wat aan de "tamme" kant. Hij is voorzien van dempers met die karakteristieke "VW Kever" uitlaatpijpjes. Ik heb mij door een dealer laten vertellen dat het mogelijk is die pijpjes te verwijderen door de lasnaadjes aan de onderkant door te slijpen. Hierdoor zou het geluid wat "donkerder" worden maar zeker niet al te luid klinken.

Voordat ik nu meteen de slijptol ter hand neem, ben ik benieuwd of er berijders zijn die deze ingreep hebben uitgevoerd en wat hun bevindingen zijn ten aanzien van het geluid en de invloed op het motorkarakter. Ik zie jullie reacties dan ook met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Tony Webster,
Symfonie 71
1507 TE Zaandam
075 6179004

III BLEECKER III YAMAHA MOTOREN

officieel dealer

Hoorn

De Factorij 41 West-Frisia Oost 1689 AK Hoorn Tel. 0229-213200



XV750

- Virago specialist
- CD-I Display over de nieuwste Yamaha's
- 10 % korting voor Virago clubleden



DAMEN

LEATHERS



devil

uitlaten

REISVERSLAG

Rinze en Marlene Zijlstra zijn 29 juni 1997 begonnen aan hun rondreis door het continent Amerika. Inmiddels weer teruggekeerd in Nederland, blijft het leuk het dagboek van die enerverende trip te lezen. In dit vierde deel komt hun reis door Colombia, Equador en Peru.

Equador, 9 september 1997

Het verslag

Iedere dag om 20.00 uur vertrok er een vliegtuig van Panama-city naar Bogota. Een dag voor de motor vlogen wij naar Bogota. De service aan boord was uitstekend, zo ook de whisky. De douane ging soepel en vriendelijk en in no-time stonden wij als eerste buiten, omringd door meer dan 50 taxi-chauffeurs. Taxi, Taxi? Marlene sprak er een aan en ging er op in. Mijn plan was een officiële, fatsoenlijke taxi uit te zoeken en er een chauffeur bij te roepen. De chauffeur had een officiële taxi, zei hij. Dus niet. Marlene, ook niet op d'r bekkie gevallen zei onmiddellijk en resoluut NO! De chauffeur plukte een ander van de straat en zei, deze dan. Dit was er wel een met nr! Volgens onze Travel Guide kostte dit ritje \$5,-. De chauffeur vroeg \$10,-. Marlene zei \$5,- en dat was goed. Het hotel dat wij hadden uitgezocht was volgens de chauffeur in een gevaarlijke buurt. Dus bracht hij ons maar naar een duur hotel. Toen wij hem hadden wijsgemaakt dat dat niet de bedoeling was bracht hij ons keurig bij een goedkopere, maar wel veilige. De man maakte een zorgzame indruk. Later bleek dat alle Colombianen zo zijn. Als je ergens stopt op straat vragen ze of je iets zoekt of ze je mogen helpen of ze je mogen brengen, zonder ook maar iets terug te krijgen. Ze weten dat Columbia een slechte reputatie heeft dus willen ze dat die enkele toerist een goede indruk krijgt van Colombianen. De eerste dag in Bogota hebben we niets gedaan. De temperatuurknap was hier debet aan. Van

38 naar 10 graden (Bogota ligt 2500m hoog). 's Morgens om 9.00 uur waren we bij de motor. Maar toen: De papierhandel is ongelooflijk hier. De mensen supervriendelijk, verontschuldigend. Regels zijn regels dus ik kon me niet meer dan verbazen en afwachten en van hokje naar kotje. We kregen stoelen en een kantoor bij Challenge-air aangeboden + koffie. De systeembeheerder, Alexander, die Engels sprak legde ons alles uit. Hij liet diverse mensen allerlei papieren invullen en spoorde ene Marguérite aan om Customs te informeren en te inviteren zodat alles sneller afgehandeld zou worden. 's Avonds spraken wij een Mexicaan die al drie dagen bezig was met Customs. Hij ging weer naar z'n hotel en had nog een dag nodig. Marguérite (een mooie dame) had invloed en dus vriendjes bij Customs. Toen de inspecteur de originele papieren overschreef kwam hij bij het motornummer aan. Hij wist het wel en met een air van heb ik jou daar spelde hij het motornummer tegen zijn onderdaan.

"Het nummer is R I J W I E L", zei hij met zekerheid. Marlene en ik proestten het bijna uit maar we hielden ons goed en zeiden niets. Het motornummer staat n.l. nooit op ons kenteken vermeld en wij namen de gok dat niet alle beplating er af gebouwd zou worden. Het ging goed. De tweede inspecteur nam genoeg met het framenummer en kenteken en zo konden we de volgende morgen om 12.00 uur vertrekken. Dit ging ook niet zomaar. De motor was uit het vliegtuig de loods ingereden. Ik mocht de loods niet via het vliegveld verlaten maar ik moest er aan de andere kant uit. Dit waren allemaal laadperrons voor vrachtwagens. Deze waren iets te hoog voor de Africa-Twin dus restte alleen nog maar een nauwe gang met trap. Na enkele verhuizingen van Cola-automaten kon ik onder luid applaus de trap af. Na enkele uren door de bergen merkte ik dat de achterbrug zwabberde. Lekke achterband!! De compressor er op gezet en 9 kilometer terug naar het laatste plaatsje. De binnenband had klem gezeten. De man

merkte op dat de binnenband te groot was. Dit wisten wij maar als je niks anders kunt krijgen houdt het op. De volgende morgen gingen wij weer verder. De dorpelingen waarschuwden ons dat er geen verkeer mogelijk was omdat er een tankwagen met benzine het ravijn was ingestort. Het was inderdaad erg rustig op de weg. Maar om te wachten daar hadden we geen zin in. Met de motor konden we er misschien wel langs. Na 20km werden we van de weg geplukt door een agent. Er was een wielervedstrijd! Na een uur mochten we verder en inderdaad kilometers auto's en wij met de motor konden er zo langs. Heerlijk toch zo'n motorfiets. Na weer 150km zachte achterband. Weer laten repareren en gauw door naar een grote stad. Daar strandden we om 17.30 uur op een zaterdag bij een motordealer. Een juiste binnenmaat band had hij niet. Ik legde het probleem uit in het Spaans. Ik kreeg antwoord in het Engels van een Colombiaan (Diego) die me vertelde dat ze niet konden plakken en niet de juiste maat hadden. Ik vroeg aan Diego wat ik nu (zaterdagavond) het beste kon doen. Hij dacht na en antwoordde "even geduld". Plots ging een van de mannen m'n achterwiel er uit halen en deze werd voor een VW-kever geduwd. Diego sommeerde me mee te gaan. We reden naar een Texaco-station waar ze 24 uur per dag ook banden plakken en waar ze volgens Diego ook alle maten binnenband hadden. En ja hoor, alle maten behalve de juiste! Diego wist wel een ander adres die hem dus ook niet had. De volgende ook niet, enz, enz. Na zo'n 10 adressen en 2,5 uur later zei ik dat Marlene misschien wel ongerust zou worden en stelde voor om een te kleine binnenband te kopen. Zo gezegd, zo gedaan. Via de Texaco terug naar de motor waar Marlene met de eigenaar van de zaak achter het bier zat. Ze vertelde dat de eigenaar en Diego dikke vrienden waren en dat er dus niets aan de hand was en wij wel terug zouden komen. Het wiel werd er weer ingezet en Diego wilde niets voor de moeite, de benzine of wat dan ook. Hij vroeg alleen "Kan ik je verder nog van dienst zijn?". Ik vroeg hem z'n vrouw op te halen, ons naar een hotel te brengen en daarna daar gezamenlijk op mijn kosten te

dineren en een biertje te drinken. Dat biertje wilde hij wel, maar dineren niet want z'n vrouw zou koken en zij was onderhand wel klaar. Hij bracht ons naar een Colombiaanse Wip-in naast de discotheek genaamd Motel Passiones. Een kamer met doorzichtige douchewand, spiegel aan het plafond, rode lamp en condooms op het nachtkastje. Na het biertje heb ik met Diego afgesproken dat hij met z'n vrouw een keer naar Holland komt en onze gast zal zijn. Hij vertelde dat dat al z'n hele leven en droom is, om Europa te bezoeken. Na het biertje ging Diego naar huis, en wij ook. De volgende dag heerlijk uitgeslapen en onze route vervolgd tot in Cauca waar gevechten waren. De overnachting in de enige Hospelaya van het dorp bleek weer een Wip-in te zijn. Tot 's nachts 2 uur hoorde je links en rechts van ons gekreun en gesteun. Het gemiddelde lag op 1,5 uur klagen en 5 minuten kreunen. Na Cauca vervolgden we onze weg naar Hasto. Na een flinke klim waar de Honda weinig moeite mee had, kwamen we bij een Canyon terecht die groter en dieper is dan de Grand Canyon in Amerika. Het uitzicht was adembenemend, zo ook de hoogte. Op drie kilometer schijnt het omslagpunt te liggen voor hoogteziekte, een voor ons laaglanders onbekende ziekte. Na een spectaculaire afdaling naar 600 m kwamen we weer in de tropen terecht. Een geel uitgedroogd landschap met magere koeien en een negroïde bevolking. De jas kon weer uit om hem vervolgens na 70km weer aan te trekken toen we weer naar boven gingen. Vlak voor de grens met Equador bij het vliegveld van Pasto, dat overigens 's nachts gesloten was, vonden wij een leuk vakantiehuisje. Midden in de nacht werd ik wakker geschud door Marlene die helemaal lag te schudden in bed. "Wat is er met jou?" "Met mij niks, maar met jou?" "Niks, jij ligt te schudden!" "nee, jij!" Toen hield het op. En in een mum van tijd sliepen we weer. De volgende ochtend reden we de bergen weer in, richting grens. Maar wat een stenen op de weg. Met sjofels en man en macht werd er aan de weg gewerkt om hem schoon te krijgen. Gelukkig konden we met de motor overal langs. Toen realiseerden wij ons dat er 's nachts sprake was van een lichte aardbeving. De mensen

hier praten er niet eens over. 't Is zo gewoon voor hen als dat het bij ons stevig waait. Zolang alle huizen nog staan is er niets aan de hand. De grens met Equador lag op 3000m. Zo ook SanGabriel waar onze eerste stop was. 's Avonds was het er bitterkoud. Op de Plaza vonden we het enige hotel en drie restaurants. Equador is een van de armste landen van Zuid-Amerika. Er waren geen bedelaars, maar alles maakte een sobere indruk. Het hotel dat er schattig uitzag met klein binnenplaatsje voor de motor (spaanse koloniale stijl) 16^{de} eeuw met kleine trapjes, kamertjes en bedjes was voor ons dus weer inleveren. Het tweepersoonsbed was 1.70 x 1.10. Zo ook de dekens en lakens. De badkamer sloeg alles. Van het toilet op de kamer hadden ze tevens een badkamer gemaakt door een douchekop vlak voor de toiletpot te hangen. Op zich een aardig idee, maar als de kop op 1.70 m hangt is dit vervelend, vooral als de kop blijft lekken na een poging tot douchen. Als klap op de vuurpijl hadden ze er ook nog een wastafel ingelepeld en dat in een ruimte van 70 x 90cm. De prijs van deze Holiday-inn was er ook naar: f 9,00.

Na een overheerlijke ontbijt gingen we op zoek naar het Clouforest reservaat inclusief waterval dat pas opgezet zou zijn. Helaas waren er geen borden te vinden en de lokals wisten van niets. Na het hotel met de douchekop boven de w. c. waarvan trouwens het water uit de elektra-kop kwam die op de douchekop zit, waren we toe aan een beter (duurder) hotel met o.a. een warme douche. We vonden er een op slechts 2558m (betere temperatuur). De eigenaresse was een Hollandse, getrouwd met een Indiaan met lang zwart haar. Bomen en struiken voor de deur met bloemen waar de kolibries de hele dag uit zaten te peuren. Een restaurant met open haard, goede keuken en een terras buiten voor overdag in de zon uit de wind alwaar je uitkeek op een spoorweg die alleen nog maar werd gebruikt als wandelpad door indianen met kleurige kleding, gleufhoedjes en lang haar. Zowel de vrouwen als de mannen hadden lang zwart haar en een gleufhoed. De Indiaantjes waren een bijzonder ingetogen en vriendelijk klein soort, variërend van 1.40 m tot hooguit

1.70 m. De man waar ik de motor bij in de tuin stalde kon niet op de km-teller controleren dat we er zo'n 14.000 km op hadden zitten. Hij was 1.45 m en ik was meteen z'n amigo zoals hij zei. Hij was apetrots dat hij op de motor mocht passen. Uit dit paradijs waren wij voor 5 dagen (reismoe) niet meer weg te branden. Op zondagmorgen werd onze rust wreed verstoord. Om 7.30 uur telefoon! Dit was afgesproken met de hotel-eigenaresse die zich een uur had vergist. Aan de lijn kreeg ik een Spaans-spreekende Louis Seute gevolgd door Sabine Maan die 's middags om 14.30 uur vanuit Shooters, ons Regiocabé in Valkenburg, belde. Ik kan alleen maar schrijven. "Heerlijk om echte vrienden te hebben". Zo'n telefoontje betekent ontzettend veel voor ons als je zo lang (3 maanden nu) van huis en de Virago-club bent. Na 5 dagen in dit paradijs vervolgden wij onze reis over de niet al te beste weg door de Andes. We reden om Quito heen over een hoge pas (3800m) langs Papallacta met z'n warmwater bronnen. Helaas was het te koud om uit de kleren te gaan en we wisten dat er meer kansen zouden komen. Onderweg was door de gladde weg een auto in het ravijn gegleden. Hier in Equador gebruikt men voor asfaltreparatie ruwe olië. Als je dus in de wolken rijdt met mist en regen, moet je dus de donkere plekken ontwijken. Gelukkig waren we op de motor en konden we de file ontwijken en langs de kraanauto laven die breeduit op de weg stond te takelen. Het was een schitterende route, berg op en af, al slingerend en soms stuiterend door de gaten in het asfalt voor zover aanwezig. De bossen, valleien, bergen en vergezichten waren werkelijk adembenemend. Onderweg kon je geroosterde cavia's eten of lama. Onze truien van lamawol die we in Peguche hadden gekocht waren een welkome aanvulling op de uitrusting. We kwamen aan in Incapirca alwaar schitterend gerestaureerde Inca-ruïnes te bezichtigen zijn. De volgende morgen na een koude nacht bezochten we de ruïnes die in de vorm van een hagedis gebouwd waren (gezien vanuit de lucht). Incapirca dat niet wordt gepromoot door Equador zoals Machu Pichu in Peru, maar net zo mooi is, heeft dus heel weinig toeristen. Op de hele ochtend

kwamen we slechts 2 man tegen en een boerinnetje dat ons zowat meesleepte naar haar huisje waar ze ons de rotzooi toonde die ze op haar land, 2 spa diep had gevonden. "Inca, Inca" zei ze, "real Inca". Ja, ja. We lieten haar begaan en keken rustig toe. Een kapotte vaas, 1 amulet, 2 schedels, botten, een zak vol scherven en een flessenhals met Inca-kop. Voor de grap vroeg ik de prijs voor amulet + kop. "800 dollar". No way. Maar toch, het gevoel, is het echt of niet? Het museum is gloednieuw. Het geheel is dus in navolging van Muchu Pichu pas opgezet en deze vrouw begonnen wij zo langzamerhand te geloven. Toeristen betalen natuurlijk meer dan het arme staatsmuseum dat inmiddels redelijk gevuld is. Alleen de amulet? "500 dollar". Marlene draagt geen sieraden, keek me aan en zei toen "veel te duur, alleen de kop?". "300 dollar". Marlene stond op. "200". Marlene liep naar de deur "100". Ik stond op "50, 40". Tussendoor had ik mijn prijs voor de kop gegeven "20 dollar, Nomas". Ik liet haar 25 dollar zien en zei "laatste bod". "40", zei ze. Ik liep weg, Marlene achterna. "Good, good", riep ze me na. Of ik nu voor 50 piek besodemieterd ben, weet ik niet. Zo ja, dan vindt ik dit toch een knap stukje werk van dit vrouwtje. Apetrots met een gevoel van 'het is vast echt' gingen we naar het museum. Hier zagen we verschillende vazen, potten en kruiken. Schedels, botten, gebruiksvoorwerpen en stenen vijzels etc. etc. Plots viel mijn oog op een vaas zonder nek. De kleur was hetzelfde. Zou het? Of niet, of toch wel? Het zou kunnen, er missen nog een paar scherven. Zou het toch? Ik weet het niet. In Holland laten we het wel onderzoeken. We vervolgden onze weg naar het zuiden richting Peru. Onderweg hoog in de Andes overnachtten we in een motelletje. De motel-eigenaar wist een goed restaurant en wij volgden zoals altijd de aanwijzingen op, meestal weten zij het uitstekend. Zo ook dit keer. Het restaurant zag er niet uit en werd gerund door een man die al lang met pensioen of dood had moeten zijn. Het eten smaakte uitstekend. De volgende morgen het ontbijt ook, op m'n laatste hardgekookte eitje na. Daar zat een vreemd luchtje en smaakje aan. 't Zal wel goed gaan . . . Nee

dus. De volgende nacht 4.30 uur, diarree, een hele dag lang.

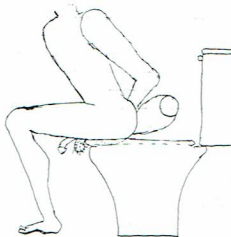
Hier in Zuid Amerika zoals ook in Centraal Amerika gaat nogal eens wat mis. Zoals: Electra, valt uit. Het hele dorp heeft dan geen stroom. De kaarsen worden gepakt en het leven gaat gewoon door. Dit in tegenstelling tot Holland met computers en elektrische treinen waar dan alles plat ligt. Of het water valt uit. Dit gebeurt heel vaak. Daarom hebben de mensen hier altijd wel een paar emmers staan of een ton vol water. Zo gebeurt het ook vaak dat andere dingen in het veraf gelegen dorp hoog in de bergen op zijn, bijvoorbeeld het toiletpapier. Nu heb ik het in Afrika vaker zonder moeten doen. Je gaat dan gewoon met een kruik of emmertje water achter een paar kaktussen hurken en met je vingers maak je de boel schoon. Op de zogenaamde Franse hurktoiletten kom je het daar ook tegen. Op 30cm hoogte is dan een kraantje met emmertje. Maar hoe moet het zonder papier met een kruik water op een gewoon toilet? Je komt er gewoon simpelweg niet bij met en je vingers en de kruik. Ervaring heeft tot het volgende geleid:

Poging 1:



Reinigingseffect	<20%
Badkamervervuiling	>80%

Poging 2:



Reinigingseffect	>90%
Badkamervervuiling	<10%

Enkele dagen later bereikten we de grens met Peru. De vrouw van de hoteleigenaar waar we laatste nachten hadden geslapen, reisde met ons mee en hielp ons binnen 1,5 uur door de douane zonder dat we ook maar iets hoefden te betalen. Het groene landschap van Equador hield ook meteen op en veranderde in woestijn. Na 180 km door een stad te zijn gereden begon de volgende woestijn 3081 km Pan. Am tot Chili. Na 3,5 dag afzien kwamen we aan in Arequipa vanwaar we na de lunch linksaf bogen richting Puno om vandaar uit diverse dingen te gaan bezichtigen. Om 14.00 uur na 35 km door zand geploeterd te hebben, stopten we om onze Travel Guide te raadplegen over deze weg die almaar niet beter werd. Het zandpad door de bergen bleek 286km te zijn en na 176km was er een overnachtingsmogelijkheid op 4000m. Slaapzak meenemen. Dit laatste hadden we niet bij ons en na enig rekenwerk (35km/uur enz) besloten we om terug te gaan en de trein te pakken. De treinroute was veel langer in kilometers vanwege de bergen die stijgen van 2500 m naar 4200 m en daarna naar 3000 m alwaar Puno lag aan het grote Titicacameer. De reis duurde slechts 20 uur inclusief vertraging. Het landschap was kaal, ruig en koud. Tijdens de nacht werden dekens uitgedeeld tegen de kou. De verwarming was stuk. De treinreis bestond uit wiebelen, hossen en schudden. Regelmatig kwam er bagage naar beneden vallen en soms waren we bang dat de trein zou kantelen. Op zich met een snelheid van hooguit 35km/h niet zo gevaarlijk maar stranden in de kou in the middle of nowhere leek ons geen pretje. 's Middags kwamen we aan in Puno waar het koud was. 's Nachts is de temperatuur rond -5 en kan soms dalen tot -25. Gelukkig bleven we voor dit laatste bespaard (voorlopig). Het ergste was we mee te maken kregen was hoogteziekte. Boven de 3000m ligt het omslagpunt. Puno 3900m was te hoog voor ons brave laaglanders. De mensen die hier leven hebben meer rode bloedlichaampjes die o.a. voor zuurstofopname zorgen. Wij laaglanders hebben amper van die dingen dus zuurstofgebrek, langzaam lopen, bewegen, hoofdpijn en pijn in de benen. De locals hier hebben een

alternatief medicijn. Coca-bladeren kauwen, coca-thee drinken en snuiven aan kruiden die op tijd leken. Na enkele dagen was bijna iedereen geacclimatiseerd en volledig verslaafd aan de coca. Vanuit Puno bezochten we de drijvende eilanden alwaar per eiland zo'n 20 families woonden. Andes indianen met een eigen taal, klederdracht en gewoontes. Ook bezochten we Tequile eiland waar weer een ander soort indianen leeft waarvan de mannen hun eigen mutsen breien in vrolijke kleuren die de huwelijks staat aangeven. Ook hier werden we getrekt door coca-thee. Om het dorpsplein te bereiken op de top van de berg moesten we lopen. De top ligt op 4200m. Het meer op 3900m 300m trap lopen in de ijle lucht is geen pretje. Na iedere 50 treden ben je buiten adem. Je longen komen buiten kijken om te zien waar je in vredesnaam mee bezig bent. Je hartslag loopt op naar 200 maar na een minuut rust is alles weer rustig. Verder hebben we nog wat Inca-ruïnes bezocht in de buurt van Puno. We besloten terug te gaan naar de motor die we in Arequipa hadden laten staan. Vanuit Arequipa bezochten we de Colca Canyon welke tweemaal dieper is dan de Grand Canyon in Amerika. We daalden af vanuit Chivay 4200 m naar 3400 m alwaar je recht naar beneden kon kijken naar de rivier op 2200 m. Duizelingwekkend hoog voor een hoop mensen, maar niet voor de condor. In deze canyon leeft de grootste populatie condors op aarde nl. 50 stuks. Circa 80 leven er in Bolivia en Chili en 2 in de Grand Canyon in de USA. De condor is met zijn 2.80-3.00 m de grootste vogel op aarde. Condors hebben een voorkeur voor de kleur bloedrood. Nu had ik toevallig mijn rode-motor-doe-dag-T-shirt aan. Ik ben dus op een overhangende rotspunt gaan zitten en maar wachten met de camera in de aanslag. Na ruim een uur werd het wachten beloond. Een condor kwam recht op me af (aanval?) waarna hij optrok om 1, 5m boven mij langs te zweven. Ik hoorde z'n veren en voelde de wind van z'n grote vleugels. M'n camera? Vervolgens zweefde de condor tegen de zon in van mij af. Helaas op de foto was hij slechts nog maar 2cm. De condor had mij ook kunnen aanvallen. Dit is altijd een risico

dat je neemt. Meerdere malen per jaar duwen ze mensen, koeien en al wat leeft het ravijn in. Getuige de vele kruisjes. Op de plek waar wij stonden kon ik er twee van dit jaar ontdekken. Boeren hebben de condors uitgemoord omdat het teveel koeien kosten. Dit is nu voorbij. De condor is nu wereldwijd beschermd. Ook vlogen er veel Puma-haviken rond. Dat is de grootste roofvogel op de condor na. Later in een dorpje kwamen we

een man tegen met zo'n exemplaar op z'n schouder. Na Peru wilden we naar Bolivia. Om hier te komen moesten we eerst terug naar Arequipa. Vandaar naar de kustweg en via de kustweg naar Arica in Chili. Vanuit Arica is Bolivia te bereiken via een redelijk verharde weg dwars over de Andes. Deze zware bitterkoude tocht beschrijven we in het verslag, dat zal gaan over Bolivia en Brazilië.

**De VSCN bedankt Evers Motoren
voor het beschikbaar stellen van de tank
voor het goede doel: Interplast.**

MOTORIZADEL STOFFEERDERIJ & ACCESSOIRES - ONDERDELENSHOP



**BUDDY
FASHION**

Als u in 1998
trendy, goed & veilig,
met uw motor op pad wilt gaan.
Dan is een bezoek aan onze zaak, zeker de moeite waard.
Dealer van o.a.

PNO
PARTS & ACCESSORIES

*Mike
Corbin*

RON



BUDDY FASHION

DE MOTORIZADEL STOFFEERDERIJ & ACCESSOIRESSHOP VAN LEIDEN

Haarlemmerweg 1H
2316 AA LEIDEN

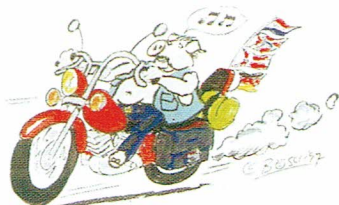
Tel./Fax: 071-568 04 30
Motortel: 06-539 488 47



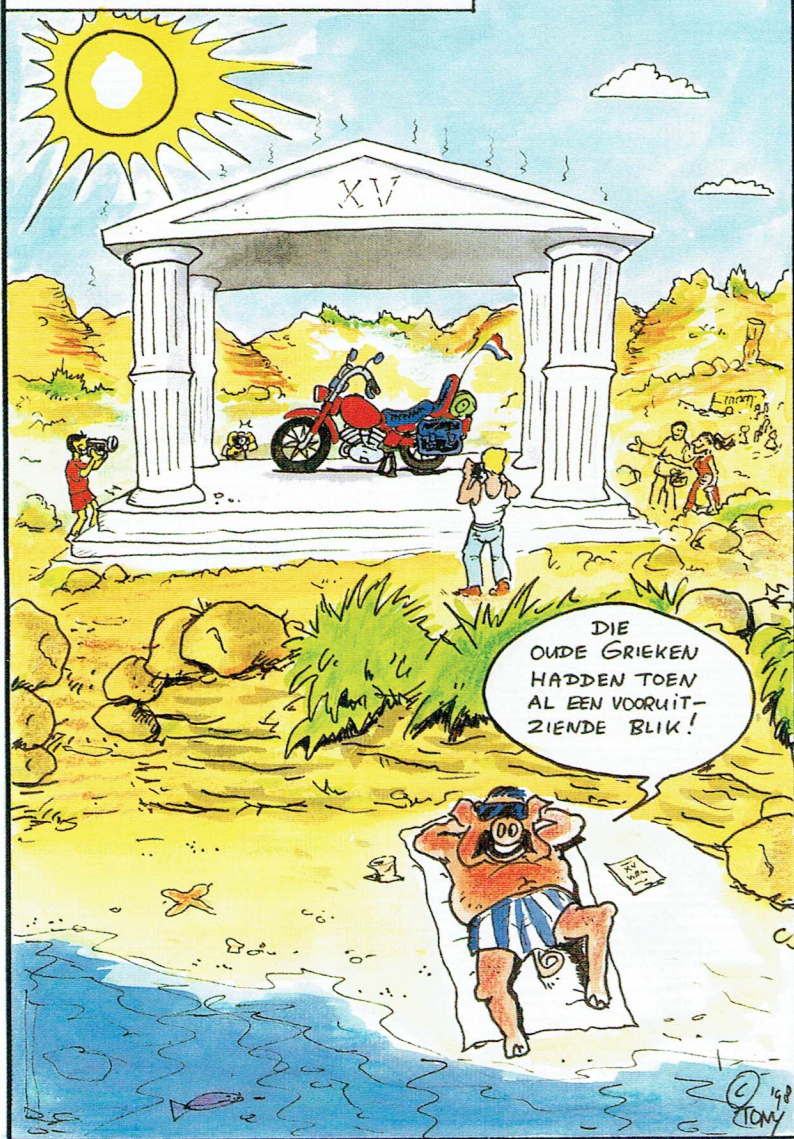
TONY

HET VIRAGO ZWIJN ©

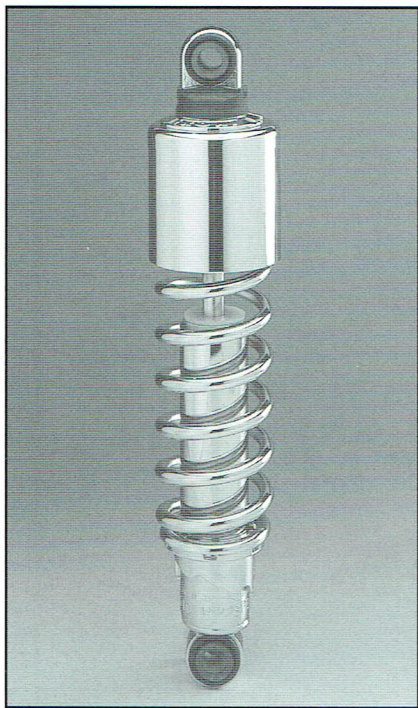
TEKST +
TEKENING
BOSCH



Ook hier vond Tony een oplossing...



JOUW MERK?



Op welk merk motorfiets je ook rijdt, er is een ander merk dat perfect bij je past. Koni. Omdat Koni-schokdempers ook jouw motorfiets beter bij jou laat passen. Neem nou Yamaha.

Voor Yamaha's geliefde customs, de XV250, XV535, XV750, XV1000 en XV1100 heeft Koni de opmerkelijke SP8 shock. In standaard lengte en als "Lowering Kit", een verkorte versie die jouw Virago 30 mm lager maakt. Verder heb je met de SP8 alle 'standaard' voordelen van een echte Koni:

- levenslange garantie*
- instelbare demping
- progressieve vering
- superkwaliteit chroom
- sierlijke vormgeving
- verbeterde demping

*zie voor voorwaarden de Koni-fabrieksgarantie

KONI
MOTORFIETSDEMPERS



Meer informatie bij uw dealer of bij Hoco Parts (0342 - 412290).

REISVERSLAG

Ik zal mij eerst even voorstellen, mijn naam is Arie Feteris ik ben 46 jaar en rij vanaf augustus 1992 motorfiets. Ik heb een Yamaha Virago 750 en rij ongeveer 12000 kilometer per jaar. In 1993 heb ik een 10 daagse trip in Schotland gemaakt en 2600 kilometer gereden. In 1996 heb ik voor 3 weken een motorfiets (Honda Shadow ACE 1100) gehuurd in Amerika en heb daar door 9 staten 7600 kilometer gereden. Tussen al deze trips door maak ik samen met een collega Martin Brusse, hij heeft een Kawasaki Vulcan 1500, veel dagtochten door Nederland, hij is ook mee geweest naar Schotland. Zo rijden we ook allebei de winter door naar ons werk.

Nu mijn vraag, wij, Martin en ik hebben deze zomer een Alpentocht op de motor gemaakt en Nu hoop ik dat het wat is voor het magazine. Hier mijn reisverslag. Wij zijn 11 dagen weg geweest en hebben 4133 kilometer gereden.

Alpen Toer 1998 1e dag

01-06-1998 's Morgens om 05.00 uur vertrokken uit Spijkenisse, we willen namelijk in 1 dag bij Genève zijn. Zoals verwacht een zware dag omdat we alleen maar rijksweg zouden rijden om de grote afstand te overbruggen. Het werd zelfs zwaarder dan verwacht. We reden via Breda, Brussel naar Luxemburg met een snelheid van ongeveer 100 kilometer per uur. Na 1/3 van de dag gereden te hebben, merkten we dat het met ons normale tempo niet te doen was en hebben het tempo wat opgevoerd. Gevolg, **een dag van 1036 km**. Onder Genève in een plaatsje genaamd Cluses gekomen, waar we een leuk klein hotelletje bij het station vonden, met heerlijk bier.

2e dag 02-06-98

De volgende dag om 09.00 uur weer op de fiets, dus de eerste dag echt toeren, van Cluses (Frankrijk) via Morzine, Monthey, (Zwitserland), Aigle naar Interlaken waar we een camping op zochten met de naam Jungfrau, er was ook een prachtig uitzicht op de Jungfrau deze berg is 4158 meter hoog. 's Avonds begon het te regenen en dat bleef de hele nacht zo. **Deze dag 232 km gereden.**



Meer bij Interlaken

3e dag 03-06-98

Na een goede nachtrust om 07.30 uur wakker, het regende nog. We hoopten dat het op zou klaren om naar de top van de Schilthorn te gaan. (2971 meter hoog) Dat gebeurde maar een beetje, het werd wel droog maar nog wel bewolkt. Toch naar de Schilthorn gegaan met een gigantische ka-



Gotthard pass

belbaan, we moesten 4 x overstappen en hoe hoger we kwamen hoe blauwer de lucht werd. We hadden een prachtig uitzicht op de Eiger, (3970 meter) Mönch, (4099 meter) en natuurlijk op de Jungfrau. (4158 meter) Om 13.00 uur waren we weer beneden en konden Nog wel een toertje doen. Twee waanzinnige passen genomen, namelijk de Grimselpas (2165 Meter) en de Nufenenpas (2478 meter). Ruw, hoog, steil, koud en bewolkt, 1001 haarspeldbochten en tussen meters hoge sneeuwmuren. In Airolo aan de voet van de Gotthardpas een hotel genomen. Een garage voor de motoren en de tent te drogen gehangen, lekker eten, een biertje en een bed voor ons. Morgen de gotthard-paszzzzzz. **155 km gereden.**

4e dag 04-06-98

07.30 uur. De wekker ging dus er uit, het zou weer wat worden vandaag. We ontbijten, de tent was droog, ingepakt en de motoren weer opgebouwd, het zou vandaag de passendag worden. Achtereenvolgens hebben we de nieuwe Gotthardpas (2108 meter), oude pas was door het vele sneeuw nog afgesloten, de Furkapas (2432 meter), 2e maal de Grimselpas (2165 meter) de Sustenpas (2224 meter) en de Oberalppas (2044 meter) genomen. Dat was pas rijden, pas en te onpas de ene haarspeldbocht na de andere. Om 17.00 uur een camping in Chur opgezocht. **Vandaag 246 km gereden.**

5e dag 05-06-98

Om 09.00 uur vertrekken we van de camping en hebben een mooie route dwars door Liechtenstein richting Feidkirch, Bludenz naar de Silvrettapas (2040 meter) waar we tol moesten betalen. Het was zeker de moeite waard, want het waren maar liefs 32 haarspeldbochten voordat we boven waren. Via Landeck over de Finstennunzpas naar Nauders net over de grens in Italië in het plaatsje Malles Venosta een camping genomen, waar nog meer motormuizen op een klein trekkersveldje stonden. We hebben de hele dag prachtig mooi weer gehad. **Deze dag 242 km gereden.**

6e dag 06-06-98

Na alles ingepakt te hebben, vertrokken richting Merano door naar Bolzano waar we het Eggental induiker, dus de Dolomieten. De kloof waar we inreden, was zo smal en ruw dat het niet voor niets verboden is voor caravans. Richting Cortina D' Ampezzo zodat we nog twee prachtige passen meepakken nl. de Paso Pordoi (2250 meter) en de Paso de Falaergo (2105 meter). Onderweg nog wel een paar flinke buien gehad. Een overnachting (camping) gezocht in Cortina D' Ampezzo en na het eten de route uitgestippeld voor 'de volgende dag. Vandaag 8 uur op de motor gezet en **204 km afgelegd**, dat is gemiddeld 25,5 km per uur.

7e dag 07-06-98

Ontbeten en om 09.00 uur weer op weg, over de Paso de Croci (1809 meter) pakken we de S48 en de S52 naar Dobbiaco/ Toblach dit via de Paso de Comelico (1636 meter) dan richting Lienz van Lienz over de Plockenpass (1360 meter) naar Tarvisio waar we een camping hopen te vinden. Overnachten in Slovenië gaf ons niet zo'n veilig gevoel maar helaas in heel de omgeving van Tarvisio geen camping te vinden, dus wij over de Oostenrijkse grens naar Hermagor waar we wel een camping aantreffen. Door het zoeken naar een camping een redelijke afstand afgelegd vandaag **338 km.**

8e dag 08-06-98

De spullen weer bij elkaar geraapt en op weg, door Hermagor over de Paso de Pramollo (1530 meter) weer naar Travisio. Daar over de grens Slovenië in via de Paso de Predil, dit is een groot natuurgebied in Slovenië, naar Bovec terug naar boven richting Kranjska Gora dan langs Bled net voor Kranj via de Loibtunnel naar Klagenfurt (klagen wetter) we stoppen in Vülach. Daar zoeken we het eerste de beste gasthof op, omdat we er niet zoveel zin meer in hadden, het had namelijk van 's morgens 09.00 uur tot 's avonds laat geregend. Al met al toch

nog **278 km afgelegd**. Alleen op de grens Slovenië/Oostenrijk onze paspoorten laten zien. Waar hebben we die dingen voor.

9e dag 09-06-98

Motoren weer opgezadeld en om 09.00 uur vertrokken. Op weg naar de grootste uitdaging van de hele vakantie de Grossglockner (tol), we hadden mazzel want het was stralend mooi weer. Bij de Grossglockner (3798 meter) een tijdje zitten genieten van alles, daarna zijn we de Edelweiss-spitse opgegaan dit was het hoogste punt waar we met de motor zijn geweest. (2571 meter) Na weer een flink aantal haarspeldbochten bij Zell am See afgeslagen naar Mittersill, een aantal km daar voorbij in Hollersbach een camping genomen. Zodat we toch nog **248 km** hadden gereden.



Ikzelf op de foto onderweg naar de Grossglockner

10e dag 10-06-98

Weer op tijd vertrokken, langs de Krimmler-watervallen over de Gerlospas (tol) naar Jenbach daar weg nr. 181 naar Achenpass waar we ook de grens met Duitsland passeren. Van daar nemen we de Duitse Alpen-

strasse (tol) zodat we uitkomen in Garmisch-Partenkirchen dan nog een stukje Oostenrijk naar Reutte waar het, na een bak koffie te hebben genomen, enorm begon te regenen, zo hard dat we niet meer verder konden rijden. Na 1 uur in een bushokje gestaan te hebben werd het minder, wij verder de Duitse grens weer over en in Obeijoch het eerste het beste hotel kleetsnat binnen gestapt. Heerlijk geslapen.
Afgelegde afstand **276 km**.



Terug in Spijkennisse

11e dag 1 1-06-98

Bij het wakker worden regende het nog steeds, we wilden naar Lindau en dan langs de Bodensee, daar de rijksweg opzoeken en naar huis. Maar het weer was dermate slecht dat we bij Immenstadt besloten naar Kempten te rijden en daar de rijksweg te nemen, via Memmingen, Ulm, Stuttgart, Karlsruhe, Mannheim, Koblenz en Koln om 18.30 uur de grens bij Venlo te passeren. In Sevenum iets gegeten en waren we 's avonds 22.00 uur terug in Spijkennisse zodat we die dag een flinke aantal km hadden afgelegd **878**.

Totaal 4133 kilometer gereden in 11 dagen, verbruik beide motoren ongeveer 1: **20**
We hebben 4 maal in een hotel overnacht en 6 maal op een camping gestaan. Totaal uitgegeven kosten ongeveer f **1.800,-**

KORTINGEN VOOR CLUBLEDEN

Bij de onderstaande motorzaken kunnen leden van de Virago Star Club Nederland rekenen op kortingen op accessoires, onderdelen en/of kleding. Afgesproken is dat je op vertoon van je clubpas 10% korting krijgt. Eventuele voorwaarden zijn in het schema opgenomen.

Onderdelen=O, Accessoires=A, Kleding=K Voorwaarden en informatie

Motorcentrum Almelo, Almelo SAFE, Amsterdam	O-A-K O-A-K	Op onderdelen 5% Met gratis SAFE-card, niet op acties/aanbiedingen
Haags Motorcentrum, Den Haag Riemersma Motoren, Geldrop SAFE, Groningen	O-A-K O-A-K	Met klantenkaart Met gratis SAFE-card, niet op acties/aanbiedingen
HE-JA Motors, Heerenveen Bleeker Motoren, Hoorn Rinus Weyers Motoren, Hillegom Dirk Rikkers Motoren, Lichtenvoorde TERMAAT Motoren, Nijmegen ROADRUNNER Motoren, Rheden THOMS Motors, Rijswijk Rockanje Motors, Rockanje SAFE, Rotterdam	O-A-K A-K O-A-K O-A-K A-K O-A-K A-K O-A-K	Met gratis SAFE-card, niet op acties/aanbiedingen
H. van Aalzum, Sneek NOLEN Motors, Stryen Jan Keessen Motors, Woubrugge Motoport, Jan Neutkens, Westerhoven	O-A-K O-A-K O-A-K A-K	10% op vertoon van clubpas
Motorhuis Eindhoven, Frans v. Kesteren, Eindhoven	A-K	10% op vertoon van clubpas
Motorzadel Stofferderij Buddy Fashion		10% korting op arbeids- loon voor herstofferen en accessoires

FRANS DE WEERD

SPECIAL PAINTING CENTRE /

CUSTOM CORNER

FORTLAAN 56

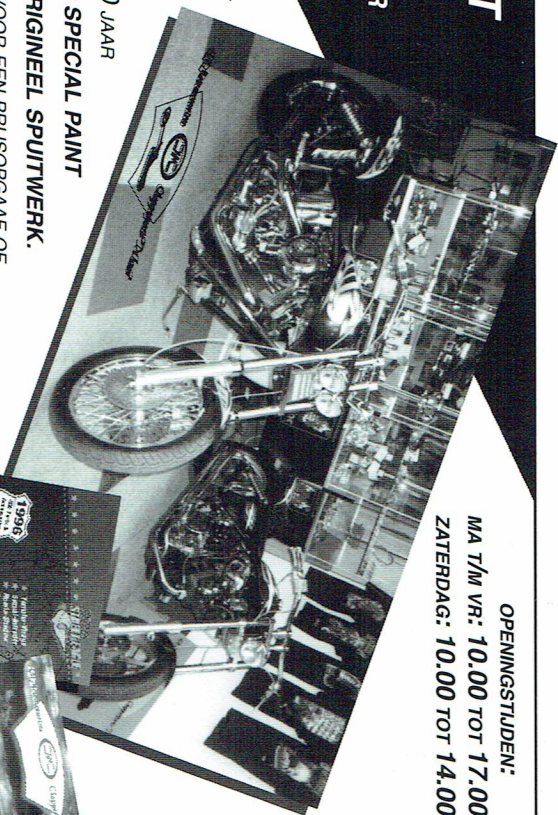
3554 HV UTRECHT-NOORD

TEL+FAX: 030-2434391

OPENINGSTUDENT:

MA t/m VR: 10.00 TOT 17.00 UUR

ZATERDAG: 10.00 TOT 14.00 UUR



★ AL 20 JAAR

VOOR SPECIAL PAINT

EN ORIGINEEL SPUITWERK.

BEL VOOR EEN PRUISOOGAAF OF

KOM LANGS EN ZIE DAT ECHT ALLES MOGELIJK IS.

★ POEDERCOATEN EN EMAILLEREN

★ VERCHROMEN ALU + STAAL (+ JAAR GARANTIE)



VOOR ELKE **JAPANESE CUSTOM** LEVEREN WIJ **DE NIEUWSTE ACCESSOIRES**, DEGELIJK, ZEER GOED VERCHROMD EN TÜV GEKEURD. ALS **IMPORTEUR** VAN **HM-CHOPPERPARTS** VOOR NEDERLAND EN **DISTRIBUTEUR** VAN **STREET-EAGLE**, **ZODIAC**, **S.J.P.**, **TOM'S**, **CORBIN**, ETC. LEVEREN WIJ **SNEL** EN TEGEN **ZEER SCHEPPE PRIJZEN**.

★ BEL NU VOOR DE **NIEUWE HM-CHOPPERPARTS- EN STREET-EAGLE CATALOGUS** OF KOM ZE **HALEN** EN BEKIJK **GELIJK BIJ ONS DE MOOISTE ACCESSOIRES**. **DEZE ZIJN OOK PER POSTORDER TE BESTELLEN.** (MONTAGE OOK MOGELIJK)

**UITERAARD CLUBKORTING
TOT 15% OP
ACCESSOIRES**

YAMAHA MOTORCYCLE

GRONINGEN

GRONINGEN	9731 AH	MotoPort Groningen, Rijksweg 130c	050-5411614
GRONINGEN	9723 BK	Safe Motors Groningen, Osloweg 139	050-5423732
STADSKANAAL	9503 HP	MotoPort Jaap Middel, Oosterkade 29	0599-612233

FRIESLAND

HEERENVEEN	8441 RC	HE-JA Motors, Windas 5	0513-671334
LEEUWARDEN	8938 AD	MotoPort Frank Jager, Jupiterweg 19	058-2800100
SNEEK	8601 BX	H. van Aalzum, Gedempte Pol 25	0515-413325

DRENTE

COEVORDEN	7742 VE	Motorhandel Langenberg, Gramsbergerstraat 20	0524-512430
-----------	---------	--	-------------

FLEVOLAND

ALMERE	1316 BR	MotoPort Henk de Vries B.V. Randstad 22-41	036-5346466
LELYSTAD	8243 ED	MotoPort Henk de Vries, Jol 11-07	0320-227674

OVERIJSSSEL

ENSCHDEDE	7545 MZ	Motorpaleis P. van Dijk B.V., Westerval 10	053-4801600
HENGLO	7552 CL	Wout Broer Motoren, Enschedesestraat 210	074-2438376
STAPHORST	7951 SK	Safe Motors Staphorst, Achthoeven 6	0522-467600

GELDERLAND

APELDOORN	7328 KL	Safe Motors Apeldoorn, Wagemakershoek 7-9	055-5427000
LICHTENVOORDE	7131 DX	Dirk Rijkers Motoren, Broekboomstraat 46	0544-375804
NIJKEK	3816 CN	Brouwer Motorsport, Patroonstraat 3	034-2460400
NIJMEGEN	6511 SE	Termaat Motoren B.V., Hertogstraat 74	024-3229575
RHEDEN	6991 DK	Roadrunner Motoren, Arnhemseweg 25	026-4951125
ZELHEM	7021 BV	MotoPort Engbers B.V., Brinkweg 15a	0314-621849
ZALTBOMMEL	5301 NB	H. van der Heijden, Thorbeckeplein 8	0418-513521

UTRECHT

AMERSFOORT	3818 BP	V.O.F. Adventure Motorsports, Kapelweg 28	033-4617025
DOORN	3941 HD	v.d. Waerdt Motors, Kampweg 49	0343-412350
DE HOEF	1426 AK	Floor Verbrugge, 1e Hoefweg 7	0297-593348
UTRECHT	3627 KV	v.d. Bosch Motoren, Adm. Helfrichlaan 62-70	030-2936332
UTRECHT	3555 HR	Motorcentrum Utrecht, Amsterdamsestraatweg 959	030-2441775
VEENENDAAL	3905 KV	Safe Motors Veenendaal, Fokkerstraat 14-16	0318-524466
IJSSELSTEIN	3401 RR	Arie Molenaar Motors, Baden Powellweg 4	030-6881228

NOORD-HOLLAND

ALKMAAR	1822 BA	V.O.F. Zaanstad Motoren, Robbenkoog 21	072-5626062
AMSTERDAM	1046 AC	Safe Motors Amsterdam, Jarmuiden 31	020-6145339
AMSTERDAM	1076 PA	VOF v.d. Wijngaard's Motorhandel, Stadionweg 279	020-6798507
AMSTERDAM	1079 LH	MotoPort Selling, Amsteldijk 161	020-6448369
BADHOEVEDORP	1171 CX	H. Meyer B.V., Sloteweg 220	020-6592580
HAARLEM	2022 DD	Jos Smit Motoren, Rijksweg 94	023-5380490
HILVERSUM	1211 NR	v.d. Kuinder & Zn. B.V., Koningstraat 88	035-6214727
HIPPOLYTUSHOEF	1777 HN	Fa. Nubo, Molenveld 41	0227-591639
HOORN	1689 AK	Bleeker Motoren, De Faktoriij 41	0229-213200
UITHOORN	1422 AL	Motoplaza Uithoorn B.V., A. Philipsweg 5-7	0297-564825
WORMER	1531 HG	MotoPort Minus de Vries B.V., Dorpsstraat 281	075-6421392

DEALERS 1998

ZUID-HOLLAND

BODEGRAVEN	2411 NG	Goedhart Motoren B.V., Beneluxweg 32	0172-650005
DORDRECHT	3311 XD	Vos Motoren, Doelstraat 33	078-6138351
GOUDA	2801 SB	J. Krusinga Gouda B.V. Motoren, Nieuwe Gouwe OZ 13	0182-514666
's-GRAVENHAGE	2571 BV	MotoPort Den Haag, Loosduinsekade 156	070-3645925
HILLEGOM	2182 BE	MotoPort Weijers, Stationsweg 154a	0252-515229
LEIDEN	2311 HR	Huisman Tweewieler B.V., Hogewoerd 66	071-5131292
NAALDWIJK	2671 NH	Leen Post Motoren B.V., Populier 4	0174-630901
RIDDERKERK	2984 AN	Aad van Kekem Motoren, Staalstraat 16a	0180-427354
ROCKANJE	3235 XK	MotoPort Rockanje, Moolhoek 6	0181-402455
ROTTERDAM	3076 JA	Safe Motors Rotterdam, Berkenwoudestraat 6	010-4928500
RIJSWIJK	2282 EP	Jan Thoms Motoren, Lindelaan 95	070-3992403
SOMMELSDIJK	3245 BJ	VJ Motorsport, W. Achterweg 53	0187-485787
STRIJEN	3291 LN	A.J. Nolen, Oudendijk 22	087-6742135
WOUBRUGGE	2481 AA	Jan Keessen Motors, Kerkstraat 18	0172-518440
ZOETERMEER	2712 PM	Hans van Wijk Motoren, Goudstraat 97	079-3619013
ZOETERMEER	2718 SZ	Safe Motors Zoetermeer, Platinastraat 47	079-3680200

ZEELAND

GOES	4416 LN	MotoPort de Regt Goes B.V., v.d. Spiegelstr. 60	0113-231640
SCHOONDIJKE	4507 BH	Lion Motors V.O.F., Dorpsplein 7	0117-401926
TERNEUZEN	4538 AX	Motorcentrum Terneuzen B.V., Nijverheidsstraat 4	0115-617779

NOORD-BRABANT

BERGEN OP ZOOM	4611 BW	Duine Motors V.O.F., Wassenaarstraat 54	0164-233260
BERKEL-ENSCHOT	5056 KA	Klazen Motoren, Bosscheweg 37	013-5332584
BREDA	4815 EG	MotoPort Walvoort, Spinveld 27-29	076-5142240
EINDHOVEN	5628 TC	Motorhuis Eindhoven, Brussellaan 2a	040-2480000
GELDROP	5664 HC	Riemersma Motoren, Eindhoveneweg 9	040-2850303
's-HERTOGENBOSCH	5232 BX	MotoPort Den Bosch, Reitscheweg 33	073-6480590
's-HERTOGENBOSCH	5223 GT	Gebr. v.d. Heijden VOF, Oude Vlijmenseweg 186	073-6219123
OOSTERHOUT	4901 EL	A.C.M. van Meel, Donkerstraat 20	0162-427617
OSS	5349 AV	Vos-Oss Motorservice B.V., Gasstraat-Oost 12	0412-622788
ROSENDAAL	4705 AB	Motorcentrum Roosendaal, Gastelseweg 145	0165-559926
SON	5692 AA	Groen Motoren, Ekkersrijt 1012	0499-474666
VIJERINGSBEEK	5821 EH	Motoservice Vierlingsbeek, Schootsveld 8	0478-631602
VOLKEL	5408 RD	Van Sleuwen Motoren, Antoniusstraat 60	0413-274174
WESTERHOVEN	5563 BD	MotoPort Westerhoven, Dorpsstraat 8	040-2012542

LIMBURG

ECHT	6101 XI	MotoPort Vos, Edisonweg 33	0475-485300
GELEEN	6162 AA	Motorhuis Geleen B.V., Rijksweg Noord 21	046-6743666
HAELEN	6081 AD	Motorhuis Napoleon, Napoleonsweg 42	0475-594251
VENLO	5922 AA	Motorhuis Limburg, van Laerstraat 45	077-3872211

VIRAGO STAR CLUB NEDERLAND

Organisatiestructuur

BESTUUR

Jos van den Bogaert, Voorzitter
Robert Elbersen, Penningmeester/vice-
voorzitter
Koen Kuster, secretaris

REGIO 1 GRONINGEN/FRIESLAND

Sierd van Randen

REGIO 2 DRENTE/OVERIJSSSEL

Vacature

REGIO 3 GELDERLAND/FLEVOPOLDER

Willem de Haas

REGIO 4 NOORD-HOLLAND/UTRECHT

Linda Elberse

REGIO 5 ZUID-HOLLAND/ZEELAND

Jan Willem de Winter

REGIO 6 BRABANT/LIMBURG

Tom den Ouden

Alle regiovertegenwoordigers en
bestuursleden zijn bereikbaar via:

Postbus 152
6880 AD Velp
Tel/fax: 0348-413668
Postbanknummer 6990215

© niets uit deze uitgave mag worden
overgenomen zonder uitdrukkelijke
toestemming van de redactie van de
Virago Star Club Nederland.

COLOFON

Het Virago Star Club Magazine wordt
viermaal per jaar uitgegeven door de
Virago Star Club
Nederland

Redactie-adres:

Postbus 152
6880 AD Velp
Tel/fax: 0348-413668

Redactie:

Jos van den Bogaert
Linda Elberse
Robert Elbersen
Koen Kuster
Sabine Maan

Vormgeving en druk:
Drukkerij Groen, Leiden

Oplage
1000

Alle gegevens in dit blad zijn met zorgvul-
digheid vergaard.

De redactie kan echter geen verantwoor-
delijkheid nemen voor:

- tussentijdse wijzigingen in de gegevens,
onjuistheden in de informatie, alsmede
zet- en drukfouten.
- uit deze informatie voortvloeiende con-
tacten en overeenkomsten tussen de lezers
van dit blad en de daarin vermelde in-
stanties en/of personen.

Virago Star Club Nederland

Contributie ■ leden: f 50,- p.j.
■ partner-leden: f 30,- p.j.
■ begunstigers: f 25,- p.j.

ACTIVITEITEN VIRAGO/STAR CLUB NEDERLAND 1998

Oktober

- 2 Regio-café Utrecht/Noord-Holland (de Molen)
- 4 Regiocafé Zuid-Holland/Zeeland (Shooters)
- 18 Eindejaarsrit in Limburg
- 22-25 Motorbeurs RAI Amsterdam
- 29 Regiocafé Brabant/Limburg (Lohengrin)

November

- 1 Regiocafé Zuid-Holland/Zeeland (Shooters)
- 6 Regiocafé Utrecht/Noord-Holland (de Molen)
- 26 Regiocafé Brabant/Limburg (Lohengrin)

December

- 4 Regiocafé Utrecht/Noord-Holland (de Molen)
- 6 Regiocafé Zuid-Holland/Zeeland (Shooters)
- 17 Regiocafé Brabant/Limburg (Lohengrin)

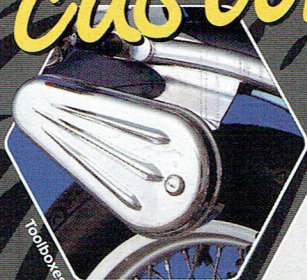
LET OP: sluitingsdatum kopij voor nummer 4 van dit magazine:
1 november 1998

**Voor regio-café bijeenkomsten,
zie rubriek Regio-café op pagina 7**

Create your own *custombike*

Accessories for

**ACE
DRAG STAR
INTRUDER
MARAUDER
MAGNA**



Teardrop
aircleaners

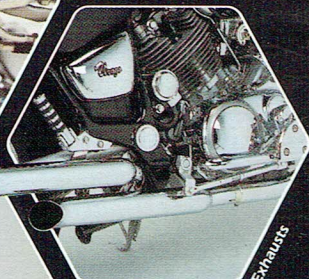
Handgrips



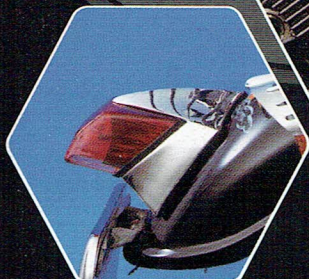
Forward controls



Teardrop aircleaners



Exhausts



Taillights

**ROYAL STAR
SAVAGE
VULCAN
VIRAGO
SHADOW**



Sissybars



worldwide number 1

Ga nu naar uw Highway Hawk dealer voor de catalogus en kies uw favoriete accessoires uit de mooiste en meest uitgebreide collectie van dit moment.

Voor informatie kunt u bellen naar MotoLux:
0342-490 208