

Virago

Star



AGENDA 2002 VIRAGO STAR CLUB NEDERLAND

APRIL 2002

- 13 Algemene jaarlijkse ledenvergadering in Cultureel Centrum Wieleroord, Burgemeester Schumanlaan 7, Lopik (3411XM).
Aanvang 11.00 uur. Na afloop wordt er natuurlijk nog een toertje gemaakt. Heb je wat voor de agenda, geef het dan ruim op tijd door aan de secretaris. (ruud.hof@hccnet.nl)

MEI 2002

- 9 t/m 12 Feestweekend camping "High Chapparal" te Luxemburg met elke avond live muziek. Info bij Rinze Zijlstra, tel. 071-5013167.
- 31 t/m 2-6 Regio 4 Weekend camping "Loodsmansduin" op Texel.
(Dit in tegenstelling tot het bericht in het vorige magazine.)

JUNI 2002

- 9 Regio 3 toerrit vanaf 10.00 uur bij regiocafé 't Klapstuk.
- 14 t/m 16 Internationale Rally 2002.
Virago MC Danmark / Virago Star MC Millennium Southern Jutland.
Denemarken.

JULI 2002

- 14 Regio 6 toerrit. (meer info volgt)

AUG/SEPT 2002

- 30 t/m 1 **NATIONALE FEESTWEEKEND VSCN.** (meer info volgt)

OKTOBER 2002

- 13 Regio 1/2 toerrit. (meer info volgt)

Weet je iets voor de agenda?? Laat het de redactie en dus de leden weten!

ALGEMENE JAARLIJKSE LEDENVERGADERING

**Op zaterdag 13 april in Cultureel Centrum Wieleroord,
Burgemeester Schumanlaan 7 te Lopik.**

Aanvang 11.00 uur.

2002, en we zijn alweer aan de 8e jaargang begonnen van het Virago clubblad.

In eerste instantie willen we alle leden het allerbeste toewensen voor het komende jaar. Er is toch wel wat gebeurd de afgelopen tijd. We zijn nu redactie sinds september 2000 en we doen het nog steeds met veel plezier, al valt het ons wat tegen voor wat betreft het enthousiasme van de leden. We hebben wel kopij gekregen, zoals het techno verhaal over de startmotor van Eric Venverloo; enkele bijdragen van Jan Willem de Winter, o.a. de twee kastelen weekenden; het eerste weekend verhaal van Anja en Dick; het Onstwedde verhaal van Ton Trommelen; niet te vergeten de Rally 2001 verhalen van Ferdi Poppelier en Atie; de regiorit verslagen van Karin O'Donoghue, Ans Teunissen en Elma en André; het Tsjechië verhaal van Jan Hoogstraate; het eerste deel van het reisverslag van Frans Druiven en natuurlijk het Chaam 2001 verslag van Wim Gijsbers, maar we kunnen natuurlijk veel meer gebruiken. De redactie wil in ieder geval de bovengenoemde mensen hartstikke bedanken voor hun bijdrage. Zonder hun inzet zou het Magazine er toch een stuk kaler uit gezien hebben. Laat het een aanmoediging zijn voor de anderen. In dit nummer het tweede deel van het reisverslag van Frans Druiven en een stukje over Texel.

We zijn ook weer on-line. Het heeft enige maanden geduurd maar het is er dan toch weer van gekomen.

Vanaf heden is de VSCN weer te vinden onder www.viragostarclub.nl

Naast het Magazine proberen we ook zoveel mogelijk nieuwtjes op de site te zetten. De agenda wordt up to date gehouden en er is de mogelijkheid om met tussenkomst van de site motoren te koop aan te bieden. Bezoek de site maar een keer en laat een berichtje achter in het gastenboek.

De FFFiraagootjes komen niet terug zoals velen van jullie in het verleden gewend waren maar we willen toch zo op zijn tijd wat ruimte beschikbaar stellen voor leden die iets op motor gebied aan willen bieden. Kleding of accessoires b.v.

Het vorige jaar heeft de redactie diverse acties gehouden, maar eigenlijk niet ÉÉN reactie van de leden gekregen. In het laatste nummer van 2000 bijvoorbeeld, had de redactie een oproep geplaatst voor het aanleggen van een verenigingsbibliotheek. Er mocht nog niets binnenkomen. Mensen, kijk nog even op zolder of je iets vindt, dat geschikt zou kunnen zijn hiervoor.

Ook op de vraag om je mening inzake het clubblad te geven, mocht de redactie niets horen.

De redactie.

Sluitingsdata voor kopij:

15 mei 2002

(De data inzake 2002 staan nog niet helemaal vast, ivm het uitkomen van 4/5 edities per jaar.) In principe kan van deze data NIET worden afgeweken, dus houdt er rekening mee.

Alle gegevens in dit blad zijn zorgvuldig vergaard. De redactie kan echter geen verantwoording nemen voor tussentijdse wijzigingen in gegevens, onjuistheden in de informatie, alsmede zet- en/of drukfouten en uit deze informatie voortvloeiende contacten en overeenkomsten tussen de lezers van dit blad en de daarin vermelde instanties en/of personen.

De redactieleden zijn:

Fran\$ Hendrich\$, Rob Blokker en Hanna Steenstra.

ROAD RATS NIEUWJAARSRECEPTIE (regio 4)

Op zondag 20 januari vanaf 12.00 uur heeft de nieuwjaarsreceptie plaatsgevonden van de Road Rats in café Lieftinck te Muiderberg. Deze gelegenheid werd direct aangegrepen om de bovenverdieping van het café in te wijden als onze nieuwe ontmoetingsplaats! Er moet nog het één en ander afgetimmerd worden (de bar bijvoorbeeld, niet geheel onbelangrijk).

Maar ik denk dat ik voor alle op die dag aanwezigen spreek, als ik zeg dat dit een schitterend plekje gaat worden. Marcel (onze regiovoorzitter), Maarten en Theo zijn op vrijdag de 18e nog even langsgeweest voor een laatste 'bovenverdieping-bezichtiging' en hadden met café-eigenaar Bram afgesproken om voor het gemak met consumptiebonnen te werken. De prijs van slechts EUR 1,50 per stuk, ongeacht wat je wilde drinken, was een hele keurige deal. En het feit dat Bram voor ruim voldoende koude champagne heeft gezorgd om bij binnenkomst direct te kunnen toosten getuigt natuurlijk helemaal van grote klasse!



Het regioteam (voor de duidelijkheid bestaande uit Marcel, Maarten, Theo, Karin, Blockbuster Rob, Marije en ondergetekende) plus aanhang, was die zondag een half uurtje eerder aanwezig om alvast de kaarsjes aan te steken, waarbij we natuurlijk eerst de nooduitgang hebben gecontroleerd. Dit was meteen een goed moment om onze kersverse regiovlag, die we onder strenge doch uiterst rechtvaardige leiding van Theo bij Karin thuis in elkaar hebben

gezet, symbolisch aan onze regiovertegenwoordiger Marcel te overhandigen. Het is een schitterende vlag geworden! Theo, bedankt voor het professionele materiaal en Karin bedankt voor de ontvangst thuis en het heerlijke eten!



Vol verwachting van de opkomst kwamen al snel de eerste mensen binnendruppelen. Uit Noord Holland, uit Utrecht, uit Zuid Holland, uit de Flevopolder, zelfs Piet uit Nieuwstad was van de partij! (Piet, dat je dat weekend toch in Beverwijk bij familie was vermelden we er gewoon niet bij oké?) Al snel zat het hok vol en onder het genot van een glas champagne raakte iedereen met elkaar aan de praat. Bijkletsen over bijvoorbeeld het bar koude Luxemburg of Onstwedde met mensen die elkaar al weer een tijd niet hadden gezien, of kennis maken met andere gelijkgestemden uit diverse regio's. Het gebeurde allemaal. De door Bram beschikbaar gestelde geluidsinstallatie werd flink op de proef



gesteld door de zelf meegebrachte stevige dosis blues CD's en de (wederom door Bram verzorgde) bitterballen, vlammetjes en nootjes vonden gretig aftrek!

Justin volbracht zijn vrijwillige job als bar-kid uitstekend. Hij hield prima in de gaten wie droog stond en snelde in dat geval als een razende Road Rat-junior naar beneden om vervolgens weer met een vol dienblad ten tonele te verschijnen. Na een uur of wat werd het voor de meeste mensen weer tijd om op huis aan te gaan.

Ondanks het barre weer waren er natuurlijk ook weer een aantal echte diehards aanwezig die gewoon op de motor naar huis gingen. Rinze (met dochterlief achterop) had er op de snelweg gelukkig geen enkele moeite mee. Al met al kan ik spreken van een zeer geslaagde middag en ik hoop dat café Lieftinck in de toekomst, samen met een nog nader te bepalen tweede Road Rats regiocafe in Noord Holland, net zo goed zal worden bezocht!

Sander

VERSLAG SLEUTELAVOND REGIO 3

Vrijdagavond op naar Sjaak en letje alwaar weer een sleutelavond cq technische bijeenkomst wordt gehouden en georganiseerd door regio 3.

Bij Sjaak en letje aangekomen werden we ontvangen met koffie en cake en na wat gebabbeld te hebben zijn we met z'n allen naar de garage van Sjaak gegaan en zijn onder leiding van Robert Elbersen begonnen aan een gezellige en leerzame avond. Er werd met het oog op de aankomende zomer aandacht besteed aan het poetsen van onze Virago's en Stars en het polijsten van diverse onderdelen van onze fietsen. Ook werd er ingegaan op de startproblemen en diverse storingen van de XV920.

Robert probeerde zo goed en duidelijk

mogelijk antwoord te geven op de gestelde vragen. Ook werd de inwendige mens hierbij weer niet vergeten. letje, hiervoor onze dank!!

Verder werden er weer de nodige tips, adresjes en dergelijke doorgegeven aan elkaar en werd deze avond weer net zo'n succes als de vorige.

Sjaak en letje bedankt voor de gastvrijheid en Robert voor de technische ondersteuning.

Dus mensen, nieuwsgierig geworden?

Laat jullie ook eens zien tijdens dit soort evenementen en tijdens ons regiocafé, want de club is er ook voor jullie!!

Wil Esman.

DIENSTREGELING NAAR TEXEL

De N.V. Texels Eigen Stoomboot Onderneming (TESO) houdt er een dienstregeling op na.

Zo vertrekt er elk uur een boot naar Texel om 5 minuten over het half. (b.v. 13.35, 14.35 etc) en de overtocht duurt wel ongeveer 20 minuten.

De eventuele laatkomers moeten er rekening mee houden, dat de laatste boot om 21.35 uur vanuit Den Helder vertrekt.

De prijs per retour is voor een motor inclusief bestuurder en rijder € 11,50.

Een motor met zijspan betaald € 19,00. (incl. inzittenden)

Voor diegene die met de auto komt is het € 38,00 (incl. inzittenden).

Als de sleurhut er nog achter hangt, betaal je € 8,30 per strekkende meter.

Alle tijden en bedragen zijn wel onder voorbehoud.

Af en toe word ik "gedwongen" om met de trein te reizen. Dat dit geen feest is, begrijpt iedere motorrijder. Daar hoeft je volgens mij geen doorgewinterde rijder voor te zijn.

Mijn irritaties veroorzaakt door treinreizen zijn: het voortdurend overgaan van allerlei irritante oproeptoonjes van mobile telefoons; het voortdurende geouwehoer in die minuscule apparatuur over helemaal NIETS; het gebrek aan bewegingsruimte, en dan heb ik nog niet eens over zitplaatsen, de tijd die je extra moet incalculeren om op je bestemming te komen, uitvallen van treinen en aansluitingen die gemist worden door vertragingen.

Ik zie maar 1 voordeel in het reizen met de trein, en dat is de vrije uitgaven van Spits en Metro. Door deze krantjes kun je tenminste nog doen of je niets hoort van het mobile gezwam. Is het jullie ook opgevallen dat hoe kleiner de telefoon is hoe groter de mens zich voelt die er aan hangt? "Schat, ik ben over 5 minuten thuis", door 10 cm mobile naar 1 km verderop.

Afijn, laat ik het over het voordeel hebben. Ik ben van huis uit positief ingesteld hoe wel me dat soms moeite kost.

Door een bericht in Spits van 28 november 2001 werd ik aan het denken gezet en nu wil ik graag weten hoe dat in ons landje leeft, met name in onze club, de VSCN. Het bericht begon met de aanhef "Bikers in VS willen beter imago".

Een kort verslag van de inhoud: "De staat Ohio heeft een wetsvoorstel in behandeling genomen tegen discriminatie van motorrijders. Hotel-, café- of andere horecage-eigenaars, die bikers hun diensten weigeren, riskeren daarmee een boete van 500 US Dollar. De staten Georgia en South Carolina overwegen eveneens om deze anti discriminatiewet in te voeren.

In Amerika rijden, net als overal ter wereld, talloze artsen, advocaten, onderwijzers,

politiebazen en managers op een motor. Het beeld van de vechtersbazen die op dikke Harley's rijden is door de diversiteit aan berijders van allerlei merken motoren toch wel achterhaald.

Sylvester Patton, afgevaardigde van de Senaat in Ohio, meldt in dit artikel, dat hij geen idee had van de diversiteit van de moderne motorclubs. Zo zie je maar, de politici in de VS zijn al net zo op de hoogte als in ons kikkerlandje.

Motorrijden is voor mij: deelnemen aan het verkeer op een voor mij zo ontspannen mogelijke manier; ondanks de horken van automobilisten die je tegenkomt.

Dit bracht mij aan het denken: Gerard en ik rijden regelmatig met z'n tweeën een rondje en steevast willen we dan onderweg iets nuttigen. Zo heb ik het ook al diverse malen ervaren dat we vriendelijk verzocht werden om ons te verwijderen, of ontvingen de melding dat de horecage-legenheid nog niet geopend was, terwijl we erbij hebben staan wachten tot de lichten aangingen, de kassa geopend en de stoelen op het terras gezet, de koffie rook naar meer, helaas niet voor ons. Op deze momenten wordt ik dan zo pissig dat ik toch altijd even van de geweigerde toiletten gebruik maak. Op deze momenten heb ik de neiging om me te gedragen zoals verwacht wordt en een kleine verbouwing in het etablissement uit te voeren. Tot nu toe heb ik me kunnen beheersen, ik ben ook maar 1 meter 55 hoog en van het vrouwelijke geslacht; veel indruk zal dat dus niet maken. Tevens wil ik de idee niet bevestigen dat motorrijders per definitie vechtersbazen en herrieschoppers zijn, maar behandel ons dan ook niet meer als tweederangsburgers.

Hierbij wil ik opmerken dat er, gelukkig, steeds meer gelegenheden komen waar wij als motorrijder wel welkom zijn: cafés, campings en motorvriendelijke hotels.

Valt het dan toch wel mee in Nederland?

IMAGO VAN DE EUROPESE BIKERS (vervolg)

Laat jou ervaringen eens horen en geef de motorvriendelijke adressen door aan je clubgenoten.

Jopie

Even nog een attentie regel:

- De acceptgirokaart voor de contributie voor dit jaar komt eraan, denk er aan om

deze zo snel mogelijk te ondertekenen en op te sturen naar je bank of girokantoor.

- Opzeggingen dienen uiterlijk 2 maanden voor het eind van het jaar gemeld te zijn, de ledenadministratie kan dan op tijd alles up-to-date maken.

- Ga eens kijken wie er nog meer naar jouw regio café komen, wie weet is het er een leuke bende.

NIEUWJAARS BIJENKOMST REGIO 6

Op 13 januari bezochten welgeteld 10 personen het regiocafé in Asten. Dit waren de 2 regio vertegenwoordigers, 1 lid uit Brabant, 2 leden uit België, 1 uit Limburg, 3 leden van de Westelijke regio's en 1 ondersteunend lid. Het is droevig, dat er niet meer leden uit Brabant-Limburg naar de Regio-café's komen...

De ledenlijst vermeldt echter 105 leden!!!!

Bij zo weinig belangstelling overwegen wij de regio-café's op te heffen.

Graag ontvangen wij reacties uit regio 6, dit kan onze voornemens nog beïnvloeden!! Bel hiervoor het secretariaat op telefoonnummer 040-2118421.

Groeten van Joop en Ferry,
Regio vertegenwoordigers.

VETTE CHOPPER

Je rijdt al een tijdje van "hot naar her" maar je wilt nu toch ook wel eens meetellen in dat wereldje van "super bikes".

Dan is nu je grote kans daar, om die oude doortrapper zonder versnellingen aan de kant te gooien en eigenaar te worden van een echte chopper met welgeteld 7 versnellingen. (real Shimano).

En je zult ervaren, dat het de zuinigste chopper is die er ooit gebouwd is.

Hij is ook een stuk goedkoper dan wat we gewend zijn, n.l. 2550 dollar voor de basic uitvoering. (ongeveer € 2900,-).

Customizing brengt extra kosten met zich mee. Je moet er wel snel bij zijn, want er wordt maar een beperkte serie gemaakt. Handmade en geen twee bikes zijn precies hetzelfde. Ze worden naar de wens van de klant aangepast, zithoogte is bijvoorbeeld voor iedereen verschillend. Interesse?

Dan moet je wel de plas over maar je kunt natuurlijk ook eerst even kijken op www.phatcycles.com



In plaats van het kasteelweekend organiseren we nu een nog langer weekend, en wel in Luxemburg. Zoals altijd is een ieder welkom.

We vertrekken op hemelvaartsdag 9 mei vanaf diverse opstappunten. (voor de Westcoast Hogs is dit McDonalds Bodegraven. VERTREK UITERLIJK 10.30 UUR, ALLEN AFGETANKT). Vraag je regiovertegenwoordiger waar opgestapt wordt. Marcel, Maarten, Wil en Martin gaan ook mee. Vanwege het grote aantal inschrijvingen (nu al 37 op 30 jan.) zullen we in aparte groepen moeten rijden. Wordt het onderweg door toevallige ontmoeting een grote groep, dan zal dit zichzelf weer oplossen vanwege de hemelvaart drukte.

Omrede dat dit het laatste blad is voor hemelvaart, zal ik meteen de route geven. Voor de WCH is dit vanaf Bodegraven richting Utrecht, dan Eindhoven, dan Maastricht. Voor Maastricht tanken, bij de grens staat een file van ongeveer een uur, om te tanken. Voor Luik gaan we linksaf richting Verviers. Rij voorzichtig bij deze onoverzichtelijke rotonde, je moet namelijk onverwacht invoegen, op borden letten, onverwacht uitvoegen en weer onverwacht invoegen. Houdt op dit punt afstand van elkaar!!! Na dit zeer gevaarlijke punt hebben we de eerste drukte gehad, met name als we daarna rechts hebben afgeslagen richting St'Vith. Bij de afslag St'Vith verlaten we eindelijk de snelweg richting Luxemburg en Diekirch.

Na een half uur bereiken we de grens met Luxemburg. Net over de grens links af richting Diekirch ligt aan je rechterhand het Shell pompstation "WEMPERHARDT". Tank hier af, en ga 200 meter verder van het terrasje genieten. De bedoeling is om daar te verzamelen en om 17.00 uur met

z'n allen rustig toerend, wegen afzettend aan één stuk door te rijden (ongeveer 60 minuten) naar de camping "HIGH CHAPARAL" in Godbrange. Route: Diekirch, Larochette, recht door Heffingen en na de Renault dealer rechtsaf richting Godbrange. In Godbrange links aanhouden en na 200 meter zie je de camping aan je rechterhand.

Drie avonden kunnen we hier genieten van een Rock en Bluesband en van de gastvrijheid van Emiel en z'n zoon Ed en hun familie. De eerste avond tentje opzetten en eten op de camping (aanrader is de zeer malse biefstuk). Daarna genieten van de muziek. Vrijdag na het voortreffelijke eenvoudige ontbijt met onbeperkte hoeveelheden koffie, (waarom daar kom je nog wel achter) vertrekken we om een uur of twaalf voor een toerit door het gigantisch mooie Luxemburg. Om een uur of zes gaan we een heerlijke paardebiefstuk eten, en daarna weer richting camping, om van de muziek te genieten.

De volgende morgen, is een herhaling met nog meer koffie, van de vorige ochtend, en wederom gaan we weer toeren, om vervolgens aan het eind van de middag te belanden op de camping waar Emiel ons opwacht met een overheerlijke BBQ. Mocht je 3 kilo vlees lusten, dan is dit geen probleem. De kosten waren vorig jaar 1000bf (€ 25 voor 3 overnachtingen incl. BBQ). Een ontbijt was € 4 en een diner op de camping € 11,50. Biertjes en koetjes € 1,25.

Zondag morgen vertrekken we om ongeveer twaalf uur richting huis. Mocht je dit alles niet willen missen, laat het mij dan even weten, i.v.m. reserveringen.

Rinze. Tel. 071-5013167

GROTERE REGIO VERTEGENWOORDIGING ROADRATS

Aan het einde van vorig jaar is de regio-vertegenwoordiging van de Roadrats enorm uitgebreid. Tijdens een regiocafe in de Molen kwamen weer eens verschillende enthousiaste leden bij elkaar. Na een hele avond gezellig praten en ideeën opperen, is besloten om onze krachten te bundelen tot een heus regioteam. Het team bestaat nu uit 7 personen: Maarten Kylstra, Theo Vos, Marije en Sander, Karin O' Donoghue, Rob Blokker en Marcel Schaap. (Sander en Karin staan niet op de foto).

Samen hebben we al verschillende ideeën voor leuke activiteiten die we het komende jaar gaan organiseren. Houd hierover het magazine (en ook je e-mail, hierover elders in het magazine meer) in de gaten. Maar vergeet vooral niet de regiocafés te bezoeken. Ook daar hoor je het laatste

nieuws over de club en de activiteiten.

Vol goede moed gaat het regioteam aan de slag maar kan uiteraard van jullie nog best goede ideeën gebruiken.

Heb je iets waarvan je zegt; dat is iets voor de club, laat het ons dan weten!!!



Namens het regioteam, Marcel

VERANDERING VAN SPIJS DOET ETEN

Na bijna 4 jaar regelmatig tuffen naar de molen in Ankeveen, eerst op vrijdagavond later op donderdag, is het weer eens tijd om een andere locatie op te zoeken in de hoop dat het spreek-



woord "Verandering van spijs doet eten" ook in dit geval bewaarheid zal worden.

Al enige tijd waren wij op zoek naar een andere locatie en de mogelijkheid weer terug te gaan naar de vrijdagavond. Ons bekende zondags café bood ons die moge-



lijkheid. Naast zitten op een zonnig terras bestaat er een grote kans dat wij in de donkere en koudere dagen, wanneer er voldoende opkomst is, gebruik kunnen maken van een afgescheiden

ruimte met een eigen bar en aanverwante gezelligheidsartikelen.

Café Lief tinck ligt in het op schootsafstand van het Muiderslot gelegen dorp Muiderberg. Een dorp met een idyllisch gelegen dorpskern, bekende tennissers, een nabij gelegen strand met barbecue mogelijkheden en meer. Vanaf de eerste vrijdag in maart, oftewel **1 maart** is iedereen van harte welkom op ons nieuwe regiocafé adres: Café Lief tinck aan de Graaf Florislaan in Muiderberg.

Tot ziens bij de Roadrats: Het regio Team

Dit is het tweede en laatste deel van het reisverslag van Frans Druiven door de Belgische Ardennen.

Het eerste deel stond in het december nummer van 2001.

In Trier aangekomen gelijk op zoek naar een terrasje. Wat moet je anders in Trier? Een paar pinten achterover geslagen (ook ik) en op weg naar Diekirch. In Diekirch aangekomen wist ik niet wat ik zag. Het dorpsplein stond barstensvol met motoren. Een plaatsje op een terras? Ja, dat was er nog net. Koffie met warm appelgebak met slagroom. Natuurlijk heren, dat kan, zei de ober. Even later komt hij terug met de mededeling dat er nog maar 1 appelgebakje is. Onze collegae motorrijders waren ons al voor geweest. Dan maar delen, niks voor mij, ik ben nogal een vreetzak, maar oké. Het is ze wel gegund.



Op onze weg terug begonnen we toch wel honger te krijgen.

Het eerste beste plaatsje, de naam is me even ontschoten, was het een drukte van jewelste. De koning en koningin van België waren er op bezoek. We hebben nog gevraagd wat er precies aan de hand was. Niemand kon het vertellen. Wat ze wel wisten is dat het bier er gratis was. Dus wat doe je dan??

Wederom een terrasje opgezocht en heerlijk gegeten en gedronken (met mate).

We moesten nog terug naar Douchamps. Het begon al aardig laat te worden. Met een laagstaande zon maakt dat het rijden er niet aangenamer op. Maar goed, we hadden thuis nog een kratje bier staan en dat moest op voor zonsopgang, omdat we zondag weer terug naar Holland moesten.

Thuis aangekomen kwamen de kaarten en het krat bier tevoorschijn. Een van de jongens had een aantal dagen voor het vertrek als gezegd: "Ik zoepe jullie allemaal onder tafel." Nou, nu moest het er maar van komen. Na ongeveer een uur kaarten en een stuk of vier pijpjes soldaat te hebben gemaakt, was onze (zuip)vriend aan de beurt om zijn kaart te leggen. Zat hij te slapen met de kaarten in zijn hand. Hij was volledig van de wereld. Einde verhaal... voor hem althans. Potje maar afgemaakt en gaan pitten. Als een blok donderde hij op de bank en wij hebben rustig nog een tijdje voetbal zitten kijken onder het genot van een "Erven Strunk" een overheerlijk kruidenbittertje uit het oosten van het land. Moet je een keer proberen. Ook wel makkelijk voor onderweg... als je zonder olie komt te zitten.

3e dag

Zondag. Weer 07.00 uur de wekker.

De handel alvast gepakt en bezakt; daarna een ontbijtbuffet. Toch wel fijn dat je met een gevulde maag op kan stappen. Het huisje aan kant gemaakt, betaald en opgestapt richting Holland via Brussel.

In Brussel aangekomen staan er overal borden met het opschrift Centre Ville. Nee, denkt een van de jongens, bij de stoplichten rechts af. Komen we daar in een of andere buitenwijk van Brussel. Niemand wist meer waar we waren, behalve hij. Alleen hij was in geen velden of wegen te bekennen. Hij heeft zoiets gedacht van, gas der op, ze komen wel. Maar ja, rood is

rood, dat geld ook voor ons. Na enig tijd kwam hij terugrijden met de mededeling dat hij het wist. Op een grootverkeersplein aangekomen klopte hij vriendelijk op de zijruit van een naast hem staande auto. Deze mevrouw draaide het raampje open. Hij vroeg richting centrum met lekker veel terrasjes. Ze begon allerlei vreemde talen tegen hem uit te slaan. Vlaams, Waals, Belgisch, Frans en gebroken Nederlands. Het bleek dat zij hem duidelijk probeerde te maken dat we haar maar moesten volgen. Nou dat hebben we geweten.

Dwars door de stad. Links-rechts passeren. Een rood stoplicht?? Had ze schijnbaar nog nooit van gehoord. Trambaan?is ook voor ons, moet ze gedacht hebben.

Plotseling zitten we midden in het centrum. Ze stop en zegt in gebroken Nederlands, een eindje verderop rechts, daar moet het ongeveer zijn. Ik gaf haar een hand om haar te bedanken en drukte er snel een kus op, waardoor ze zichtbaar verrast werd. Een gezond rood kleurtje. Nou had ik zelf zo ondertussen ook al een rooie kop gekregen, maar dat kwam meer door het crossen door de stad.

Ik rij op en de rest volgde zowaar. "Marktplaats" zie ik staan. Hier rechts, denk ik. Toch maar niet doen. Een trap. Rijd zo ongelukkig. Een eindje verderop hebben ze zowaar een weg naar rechts aangelegd. Dan deze maar volgen. Vanuit de verte zie ik al terrasjes. Ik scheur naar beneden en aangekomen op de "Marktplaats", stallen we onze motoren tussen de kraampjes. Er is een "Parijse Markt". Gezellige sfeer. Volop terrasjes en druk, druk, druk.

Na een paar liter bier achter onze kiezen te hebben laten zakken (grapje) kwam een van de heren op het lumineuze idee om toch maar zo langzamerhand richting Nederland te gaan. Niet zo'n verkeerd idee.

Voor dat we vertrekken, maak ik toch nog

maar weer even melding van het feit dat ook mijn motor niet zonder het kostelijke vocht, benzine genaamd, kan. Langzamerhand begint mijn reservelampje steeds harder te branden. Maar geen pompstation. Even vragen. Ja, er moet er wel een zijn in de buurt. Toch maar weer verder. Warempel, een pomp. Verd...mme gesloten. Zondag.

Er komt er vast nog wel een. Ja, ja. Maar wanneer? Heb nog 5 km te gaan, volgens de borden, maar die vertrouw ik niet. Mijn kilometerteller staat op 218 Km met een volle tank.

Een van mijn maten weet mij nog enigszins gerust te stellen. "Ik druk oe wel voort." zegt ie. "Als je zonder komt te staan, zet het stepje dan maar uit. Heb ik al eens eerder gedaan" zegt ie. Dat hij daarna drie weken in de ziektewet heeft gelopen als gevolg van de kramp die hij heeft opgelopen, boeit verder niemand.

Mijn zwager wenkt mij om in het zog van een vrachtwagen te gaan rijden. Scheelt weer benzine. Veilig?? Niet echt maar ik ben er nog. Achter Antwerpen eindelijk een pomp. Ik rij de uitvoegstrook op naar het pompstation en trek mijn koppeling in om terug te schakelen. Slaat mijn motor af. Schoon leeg. Pfff... net op tijd.

Op naar Raalte. Een afzakkertje op het terras bij Murphy's. 2 pilsjes, meer niet. Het voornemen is om er een jaarlijkse uitje van te maken. Iedereen stemt in.

Een ervaring rijker die ik nooit had willen missen.

Fr@ns.

Ps.: Vraag me niet hoeveel terrasjes we hebben gehad. Ik weet het niet meer. Ik ben de tel kwijt geraakt. Een terrasje zal voor mij altijd een aparte betekenis houden.
Frans Druiven

25km Strand



Weten we het nog?? Mei 2001: het regio 4 weekend op motorcamping "the Blue Star" in Onstwedde. Het was de eerste keer dat Marcel Schaap in plaats van de jaarlijkse regio rit een weekend met een rit (die hele mooie, door Harm Ax uitgezet) organiseerde. Het werd een groots feest, dus Marcel kon er niet meer onderuit: dit moet voortaan elk jaar georganiseerd worden. Verschillende plannetjes werden er gemaakt en uiteindelijk kwam Texel er als overwinnaar uit. Na diverse campings op Texel bezocht te hebben werd het camping "Loodsmansduin" bij het plaatsje Den Hoorn. Nog geen 10 minuutjes rijden vanaf de boot.

Loodsmansduin

Duinkampeerterein

Camping Loodsmansduin is een kampeerterein zoals er in Nederland maar heel weinig

zijn. Het ligt midden in een mooi natuurgebied, aan de rand van de duinen. Op geringe afstand vinden we het strand, bossen en het dorp Den Hoorn, door menig een de parel van het eiland Texel genoemd. Loodsmansduin maakt deel uit van het Nationaal Park De Duinen van Texel. Het is 38 hectare groot en telt 785 plaatsen voor tenten, caravans en campers.



Het terrein is van alle gemakken voorzien, goede sanitaire voorzieningen. Een supermarkt (of deze dan al open is weet ik niet), een snackbar en een restaurant en een gezellige bar. Voor de tennis liefhebbers.

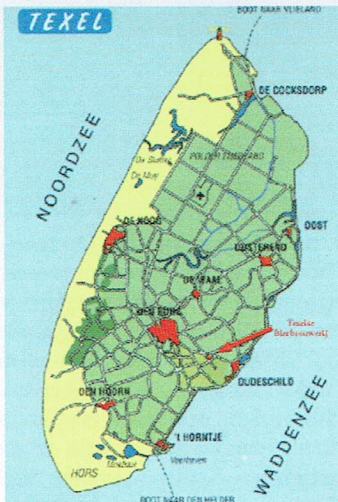
Historie van Texel.

Ontstaan van het eiland.

Het landschap van Texel wijkt sterk af van dat van de andere waddeneilanden, die voornamelijk uit zand- en duingebieden bestaan. De belangrijkste oorzaak is het verschil in bodemopbouw, maar de activiteiten van generaties bewoners hebben hier ook zeker toe bijgedragen. In het geologische tijdperk het Pleistoceen, dat duurde tot tienduizend jaar geleden, wisselden ijstijden en warmere perioden elkaar af. Gedurende één van deze koude perioden -het Saalien- werden Twente, Zuid-Drenthe, Zuid-Friesland, Wieringen en Texel bedekt met landijs afkomstig uit Scandinavië. Het met dit landijs meegevoerde keileem, een mengsel van leem, keien en grind, werd door het ijs opgestuwd en bleef na afloop van deze ijstijd achter. De Hoge Berg is het meest duidelijke voorbeeld van zo'n opstuwning. In dit gebied komen ook veel grote keien in de bodem voor. In de daarop volgende ijstijd, het Weichselien, bereikte het ijs ons land niet, maar heerste er wel een bar klimaat. Grote hoeveelheden materiaal verstoven en werden op de ondergrond afgezet. In het daarop volgende tijdvak -het Holoceen- werden de laagten tussen de oude keileemopduikingen en het opgestoven dekzandpakket opgevuld met zeeklei.

REGIO 4 WEEKEND OP TEXEL (vervolg)

Dit oudste gedeelte van het huidige Texel beslaat globaal de streek tussen Den Hoorn, Hoge Berg, De Waal en Oosterend. Dit gebied wordt nu nog het 'oude land' genoemd.



Ontwikkeling.

De eerste bewoners waren nog niet in staat om zich door middel van dijken tegen de zee te beschermen. Zij vestigden zich daarom op keileemopstuwingen, de hoger gelegen delen in het landschap. Later ontstonden op deze hoger gelegen delen de dorpen Den Burg, De Waal, Den Hoorn, Oosterend en De Westen.

De Westen was in de 13e eeuw het belangrijkste dorp op Texel. Doordat het dorp via een slenk (geul) in verbinding stond met de Noordzee, werd het voornamelijk door vissers bewoond. In de 14e eeuw is de slenk door het verstuivende duinzand dichtgestoven. De bevolking verliet het dorp en trok naar Den Hoorn en De Koog. De verlaten huizen werden afgebroken op de kerktoeren na. Deze werd in 1859 afgebroken. Het Torenhuis aan de Westerweg is het enig overgebleven huis van dit dorp.

De zee had regelmatig vrij spel in de lager gelegen gebieden. Men probeerde zich



tegen het water te beschermen door o.a. tussen de hoger gelegen delen dammen aan te leggen, die dan als waterkering moesten functioneren. Tevens diende deze dammen als verbinding tussen de verschillende gebieden. Hierdoor ontstonden kleine polder-tjes die men ook wel "cooghen" noemde. Dit woord kom je nu nog tegen in de namen van delen van het eiland, zoals De Koog en Everstekoo.

De kracht van de natuur is een factor waar altijd rekening mee gehouden moet worden. Ondanks alle technische kennis en inzet van het modernste materiaal, zal men altijd tegen de zee moeten blijven strijden. Door zware noordwester stormen verdwijnen regelmatig tientallen, soms honderden meters duin in zee. Door middel van helmaanplant, strekdammen en zandsuppletie wordt voorkomen dat de duinenrij steeds smaller wordt. Bij zandsuppletie wordt zand uit zee opgezogen en op het strand gespoten. Een kwetsbaar punt bevindt zich bij de vuurtoren. Bij de ingebruikname van de vuurtoren in 1864 was de afstand tot de zee nog ongeveer 3000



meter. Dit duingebied is geheel weggeslagen. De vuurtoren staat er alleen nog dankzij de beschermende asfaltglooiing.

Dialect.

Van oorsprong wordt op Texel dialect gesproken. Texelaars spreken overigens niet van Texel, maar van 'Tessel'. Ook een woord als deksel wordt uitgesproken als 'dessel'. In het 'Tessels' zijn invloeden uit diverse vreemde en oude talen merkbaar. In de gezegden in Texels dialect, de zogenaamde sééggies, valt vooral de invloed van de schapenhouderij en de visserij op. Zo zegt men bijvoorbeeld van iemand die doelloos heen en weer loopt, dat "Hee loopt os een mal skéép" (Hij loopt als een mal schaaap). Tegenwoordig wordt het dialect nauwelijks meer gesproken. We moeten niet gek opkijken als er tijdens het weekend toch wel enkelen zullen zijn die om de één of andere duistere reden weer in dialect zullen gaan praten en dan lopen ze misschien ook nog wel "os een mal skéép".

Leuke plaatsen om tijdens de toerrit aan te doen is één van de Juttersmuseums. Er zijn er twee op Texel. Je hebt het Schipbreuken Juttersmuseum FLORA tussen Den Burg en De Koog en het Maritiem &



Jutters museum te Oudeschild. Vlakbij Oudeschild is nog een prettig gebeuren, namelijk de Texelse Bierbrouwerij. Deze brouwerij werd in 1994 geopend maar de oprichter Harry Bonne was al een tijdje langer bezig met brouw activiteiten. (thuis dan wel te verstaan). Helaas liep het niet zo als Harry had gehoopt en moest er uitgekeken worden naar een andere opzet. Er kwam een nieuwe eigenaar en vanaf mei 1999 draait de brouwerij weer zij het niet onder de naam van "Tesselse Bierbrouwerij" maar als "Texelse Bierbrouwerij". Verder heeft Oudeschild een leuke haven met een snackbar waar zowel patat als een visje gegeten kunnen worden.

RB.

REGIO CAFES

Regio 1. Groningen en Friesland. Elke derde zondag v/d maand vanaf 12.00 uur in Café "Berend Botje", Stationsweg 13 te Zuidlaren.

Regio 2. Drente en Overijssel. Zie Regio 1.

Regio 3. Gelderland en Flevoland. Elke laatste zondag v/d maand vanaf 12.00 uur in Café 't Klaphek, 's-Heerenbergseweg 2-4 te Stokkum. Zie ook www.tklaphek.nl

Regio 4. Utrecht en Noord-Holland. Elke eerste vrijdag avond v/d maand vanaf 19.30 en elke vierde zondag vanaf 12.00 uur in café Lieftinck aan de Graaf Florislaan 2 te Muiderberg.

Regio 5. Zuid-Holland en Zeeland. Elke 1e en 3e zondag middag v/d maand bij café Shooters aan het Valkenburgse meer vanaf 12.00 uur en elke 3e zondag middag vanaf 12.00 uur bij Café Restaurant "Lekzicht", Lekdijk West 4 te Bergambacht met zo rond 12.30 uur een rit door de omgeving.

Regio 6. Noord-Brabant en Limburg. Regio avonden op elke laatste donderdag avond van de maand vanaf 20.00 uur in Café Restaurant "Den Heuvel" Loonsebaan 88, Vught en elke 3e zondag van de maand 's morgens vanaf 10 uur in Café Piet de Wit, Markt 13 te Asten. (behalve voor maart, dan de 4e zondag, 24 maart)

ALGEMENE JAARLIJKSE LEDENVERGADERING

Op zaterdag 13 april in Cultureel Centrum Wieleroord,
Burgemeester Schumanlaan 7 te Lopik.

Aanvang 11.00 uur.

KORTINGEN VOOR CLUBLEDEN

Bij de onderstaande motorzaken kunnen leden van de **Virago Star Club Nederland** rekenen op kortingen op accessoires, onderdelen en/of kleding verkoop.

Afgesproken is dat je op vertoon van je clubpas 10% korting krijgt tenzij anders vermeld. Verdien je toch snel je lidmaatschap terug.

NAAM	PLAATS	ARTIKEL	VOORWAARDEN
Motorcentrum Almelo	Almelo	O-A-K	Onderdelen 5%
Kobra Motorgarage	Arnhem	A-K	
MotoPort Den Haag	's-Gravenhage	O-A-K	
MotoPort Hillegom	Hillegom	O-A-K	
MotoPort Westerhoven	Westerhoven	A-K	
Riemersma Motoren	Geldrop	O-A-K	Met klantenkaart
MotorTrend	Heerenveen	O-A-K	
Bleeker Motoren	Hoorn	O-A-K	Onderdelen alleen losse verkoop. (dus niet voor montage.)
Termaat Motoren	Nijmegen	A-K	10 tot 15% maar niet op aanbiedingen.
Roadrunner Motoren	Rheden	O-A-K	
Thoms Motoren	Rijswijk	A-K	
Van Aalzum Motoren	Sneek	O-A-K	
Nolen Motors	Strijen	O-A-K	
Jan Keessen Motors	Woubrugge	O-A-K	
Motorhuis Eindhoven	Eindhoven	A-K	
Sander Düren Lederen Motorkleding Tapirstraat 67, 1338 JM Almere 036-5499774			Voor al je leer op maat, "GROOTSTE tot kleinste maten"
O = onderdelen A = accessoires K = kleding			

Het blijkt dat Motoport Hillegom niet op echt alle O,A en K's korting geeft. Dus eerst even informeren. Mochten er leden zijn die ondanks de in de lijst vermelde kortingen toch problemen meemaken, laat het de redactie weten.

VIRAGO TYPE NUMMERS

Het komt nog wel eens voor, dat er een Virago te koop wordt aangeboden. Er staat bijvoorbeeld een XV920 van 1986 in de aanbieding. XV staat voor "Big Twin" voor de Virago serie en 920 geeft de cilinder inhoud aan. Maar dan hoort er nog een letter achter het type te staan. Dat kan RH zijn maar ook een J of RJ, K of MK.

We hebben het hier over de Amerikaanse modellen van de Virago.

Die letter is eigenlijk heel belangrijk, want die geeft namelijk het model jaar aan of nog sterker het jaar waarin de motor is gebouwd.

Nu blijkt de aangeboden XV920 van 1986 achter de 0 van 920 een J te hebben. Dat wordt dan een teleurstelling voor de aanbieder, want zijn 920 blijkt opeens helemaal niet van 1986 te zijn maar hij is in 1982 in elkaar gesleuteld. De J is namelijk de aanduiding voor alle Virago's met bouwjaar 1982.

Zo heb je ook de XV920RJ, weer de J van 1982 en nu nog een R ertussen die staat voor een ketting gedreven 920.

De 920 uit 1981 heeft een H als aanduiding, dus de ketting gedreven 920 heeft er nog een R tussen. De ketting gedreven 920 is het "Euro" model maar werd geen Virago genoemd. In 1983 is Yamaha gestopt met de ketting uitvoering.

Zo is er in 1983 ook nog een 920 gebouwd met een K of MK als aanduiding. (in dit geval staat de M voor Midnight, andere kleur en extra's) Die Virago van 1986 is dus vermoedelijk in 1986 op kenteken gezet, omdat het hier waarschijnlijk om een import motor gaat. Zo heeft Yamaha dus voor alle Virago's een letter achter de cilinder inhoud geplaatst.

1981 H	1982 J	1983 K	1984 L	1985 N	1986 S	1987 T	1988 U	1989 W
1990 A	1991 B	1992 D	1993 E	1994 F	1995 G	1996 H	1997 J	1998 K

Deze aanduidingen gaan natuurlijk ook op voor alle ander Virago typen.

De XV700 b.v. is gebouwd in 1984 (L), 1985 (N), 1986 (S) of 1987 (T).

Zo bracht Yamaha de XV700 b.v. in twee uitvoeringen op de markt, n.l. de S en de C uitvoering. S voor spaken en de C voor de gegoten velg. Deze letter staat dan voor de letter van het bouwjaar. (XV700CS, gegoten velg, 1986).

En staat er dan nog een C achter, dan gaat het om een California uitvoering.

Van 1981 tot en met 1983 maakte Yamaha het eerste model Virago en vanaf 1984 starten ze met de meer Cruiser-like look. Dus een XV920 die aangeboden wordt met als bouwjaar 1986, (ze staan zelf soms als een 87er of 88er te koop) da ken dus niet.



DE BLADEN VERTELLEN

In Amerika is een nieuwe trend aangaande de veiligheid gaand. Drie staten hebben wetten aangenomen, die verbieden een kind achter op de motor mee te nemen. In Hawaï zijn kinderen onder de twaalf verboden. Maryland maakt alleen een uitzondering als de kinderen hun voeten stevig op de voetsteunen kunnen zetten. Pennsylvania gaat nog een stapje verder en verbiedt alle passagiers onder de achttien (!) Dat ondanks het feit dat je al op je zestiende een motorrijbewijs kunt halen

Bron: ProMotor

Colchester, een van de meest motorvriendelijke steden van Groot-Brittannië, heeft een proef lopen, om het gebruik van de motor aan te moedigen, als middel tegen de file. De gemeente kan en passant bezuinigen op de kosten van infrastructuur. Motorrijders mogen in Colchester bijvoorbeeld de busbaan gebruiken. En dat is erg handig om de vreselijke slingers te omzeilen die het autoverkeer door de binnenstad moet maken. Verder zijn er speciale motorparkeerplaatsen, compleet met stevig hekwerk voor verankering. Op de meeste autoparkeerplaatsen mag je de motor gratis neerzetten. Colchester gaat zelfs zover, dat ze speciaal voor motorrijders een folder heeft uitgegeven. De brochure geeft ook een overzicht van de plaatselijke organisaties van motorrijders, dalers en de mogelijkheden van een veiligheidstraining.

Ook Bristol en Reading leggen de motorrijders in de watten, en Glasgow besloot onlangs om mee te doen. Als het experiment slaagt, worden de maatregelen waarschijnlijk op landelijk niveau doorgevoerd.

Bron: ProMotor

Druppelladers voor de accu zijn in de motorwereld inmiddels een bekend fenomeen. Met zo'n lader wordt de accu van de motor bij langdurige stilstand (winterstalling!) in goede conditie gehouden. Defa Europe (www.defa.nl) brengt nu de CycleSaver op de markt, een acculader die werkt op zonne-energie. Het waterdichte zonnepaneeltje (met 7 meter kabel) leg je op het dak of voor het raam van garage of schuurtje en kan via een meegeleverde stekkerverbinding aan de motoraccu worden aangesloten. Ideaal als er geen lichtnet in je stalling is. De accu wordt door de CycleSaver - zelfs bij bewolkt weer - automatisch bijgeladen, waarbij de accu niet kan worden overbeladen.

Bron: Moto73

FFFFFFIRAAAGOOOTJE

TE KOOP

z.g.a.n. Laser uitlaat met cover. (2001)

Past op XVS 650 en 1100 Dragstar en op de classic uitvoering.

Prijs is € 270,-

Info bij Paul van der Krabben. Tel. 0478-631435

Als (beroeps) motorrijder aangereden worden, je linkeronderbeen ten gevolge hiervan kwijtraken (invalide!!), je een weg terug knokken (hoezo reïntegratie?), nog steeds dat virus hebben (niet of er weer een motor komt, maar wanneer...) en dan het rijden en o.a. de ambtelijke molen.

We schrijven 30 augustus 1979. 's Morgens 06:00 uur. Al vanaf 04:45 uur was ik in touw. Dat had voornamelijk te maken met het tempo wat ik in de ochtenduren hanteer: vrijwel niet meetbaar!!

Mede daarom ben ik ook ambtenaar geworden, denk ik...

Dat ik zo vroeg was opgestaan heeft niks te maken met een hobby, een baby die verzorgd moet worden of gewoon bonje met moeders, nee, er was een zwaarwegender reden: mijn baas verwachtte van mij dat ik mij in vol ornaat des morgens om 06:00 zou vertonen op de Rijksweg nr. 16 (met hoofdletter!!), in de volksmond beter bekend dan de A16. Sterker nog: mijn baas had mij zelfs voorzien van een route die ik daar moest rijden, alsmede een taakomschrijving voor als ik mij ging vervelen!

Ik kan mij zo voorstellen dat lezers zich na het lezen van bovenstaande ernstig zorgen gaan maken over mijn gezondheid.

Ter geruststelling: mijn dokter ontvangt mij alleen nog omdat ik particulier verzekerd ben en voor hem als melkkoe kan dienen. (Samen verzinnen wij af en toe heel afwijkende ziektebeelden, waarna in een soort complot van ons, mede gevormd met de plaatselijke apotheker, er een behandeling van zeer dure [zijn er eigenlijk wel goedkope?] Medicijnen worden bedacht, waarna dus iedereen tevreden is. De dokter, want hij kan weer een vorstelijke declaratie indienen, de apotheker, want die kan zijn kennis opfrissen en komt van wat oude medicijnen af en ik, want ik heb weer wat

lege potjes om kleine schroefjes e.d. in op te bergen. Maar, daar leest u dit niet voor, dus dit stukje kunt u overslaan...)

Ik zal eerst even wat uitleggen. Op bovengenoemde datum was ik als motorsurveillant werkzaam bij de Verkeerssurveillancedienst (mooi woord voor scrabble...), afdeling motorbrigade van de toenmalige Gemeentepolitie Rotterdam. Ik schrijf dit bewust met hoofdletters, want nadat de naam werd veranderd werd het alleen maar slechter...

Deze motorbrigade bestond uit agenten, hoofdagenten, brigadiers, adjudanten en staf en had zelfs een heuse echte commissaris!

Wij hadden als taak het verkeerstoezicht op de ruit rond Rotterdam en de doorgaande wegen binnen de bebouwde kom. De ruit rond Rotterdam bestond en bestaat uit de A20, de A16, de A15 en de A4. In deze ruit zijn er zelfs vandaag de dag knooppunten en kennelijk is men er trots op, want ze staan met grote borden langs de weg aangegeven.

Toentertijd hadden wij één groot knooppunt, namelijk de Van Brienenoordbrug.

Elke ochtend en elke avondspits was deze van een dusdanige toeristische aard dat menigeen er stapvoets overheen reed en er zelfs regelmatig gestopt werd. De file, want zo heette dat in vakjargon, haalde elke keer weer de verkeersinformatie.

Hierdoor wist zelfs de meest verstokte alternatieveling, die zich uit principiële overwegingen, verstoken van gas, elektra en stromend water, had verschanst in een hutje ergens ver weg van de bewoonde, edoch zeer verdorven, wereld, ja zelfs deze persoon wist de file voor de Van Brienenoord te noemen zonder daarbij na te hoeven denken!

Maar evenzo besliste de toenmalige leiding

van de Verkeerspolitie dat een diender deze file diende te beveiligen, zowel des avonds als des ochtends... En deze "des ochtends" was het mijn beurt.

Want stonden wij er niet, dan ging rap de AVD (Algemene Verkeersdienst Driebergen) er staan en die wilde Rotterdam niet op zijn ruit, dus...

Normaliter werd er bij het filebeveiligend gebruik gemaakt van een Volkswagen pick-up, die achterop een groot bord had met het woord file. Er was over nagedacht, want het woord file kon ook vervangen worden door ongeval!! Dit was zeker bedoeld voor als het busje niet goed zijn werk deed!

Mijn pech was die dag dat het busje in reparatie was (alweer? Ja, alweer!) en mijn geluk was dat ik op die zonnige ochtend met de motor moest (door mij vrij vertaald naar mocht...).

Hoe het precies is gegaan bespaar ik u, ik heb dat later wel gehoord, maar ik mis enkele momenten... Maar op een zeker ogenblik, ongeveer 07:10 uur, schijn ik stil te hebben gestaan op de vluchtstrook van de oostbaan van de A16, ongeveer 100 à 150 meter achter de staart van de file. Omdat de motor regelmatig verplaatst moest worden en dat mede een taak van mij was, zat ik op de stilstaande motor, met aan beide zijden een been. De blauwe flitser achterop fiets zoemde en flitste, het motorblok knorde regelmatig op toerental stationair en de diender op de motor wachtte op zijn aflossing, die al om 07:00 uur had moeten verschijnen, maar kennelijk te laat was.

Wat deze diender niet wist (wie eigenlijk wel?) was dat op datzelfde moment een automobilist, afkomstig uit het zuiden van het land een keuze maakte. Eentje met nare gevolgen, zowel voor hem als voor de diender. De automobilist, die als bouw-

vakker werkzaam was in Rotterdam en dagelijks heen en weer pendelde, wist, evenals de alternatieveling, van de file af en dacht dat het wel handig kon zijn om de staart te ontwijken en alvast via de vluchtstrook te gaan rijden, totdat hij kon gaan uitvoegen... (Welk een, heden ten dage nog steeds, herkenbaar beeld...)

De genoemde nare gevolgen bestonden uit het simpele feit dat mijnheer zijn keuze maakte op het moment dat hij een meter of 200 achter de stilstaande diender reed, hij vlak achter een voor hem rijdende vrachtwagen reed en daardoor het zicht naar rechtsvoor een stuk miste en mij vervolgens met een snelheid in de buurt van 80 à 100 km/u schepte!

Mijn motor en ik werden gelanceerd op een wijze die Wubbo Ockels jaloers maakt en kwamen meters verder neer en tot stilstand.

Eindresultaat: één motorfiets (BMW) totaal de klos, één diender ernstig de klos, één Peugeot 504 (voorwaar geen kleintje!) totaal de klos en een bestuurder van dit vehikel ernstig overstuurt.

Zoals gezegd werd ik ook gelanceerd en landde op de invoegstrook voor het verkeer, komende vanuit de gemeente Ridderkerk en heb verrekte veel geluk gehad dat daar niet toevallig een vrachtwagen reed die nog eventjes over mij heen karde!

Doordat mijn linkerbeen bij de aanrijding tussen de liggende linker cilinder van de motor en de velg van het rechter voorwiel kwam, had dit been hiervan ernstig te lijden en voldeed dit niet geheel meer aan de fabrieksspecificaties. Sterker nog, het linker onderbeen was door de klap ter plaatse, net onder de knie geamputeerd! Nou heb ik altijd mensen horen roepen dat je dat niet schijnt te voelen door de

klap of zo. Kennelijk ben ik toch anders want ik stierf van de pijn. Toen ik na enige tijd, door bloedverlies en pijn buiten bewustzijn raakte, kwam dit als een verlossing. Ik heb steeds gezegd: als ik op dat moment zou zijn gestorven, is sterven een heerlijk iets!

Achteraf bleek dat ik niet ver van het sterven af ben geweest, maar kennelijk waren er toch andere plannen met mij.

Vervolgens komt dan alles in gang.

Mijn been werd afgebonden door een passant, de GGD kwam ter plaatse met een ambulance, er ontstond verwarring doordat mensen gingen bellen met zowel politie Ridderkerk als politie Rotterdam, verwarring o.a. over het feit bij welk korps de diender hoorde en verwarring over de schuldvraag...

Ik kan hier nog uitgebreid over verder gaan, maar dat is voor niemand leuk, dus ik doe dat niet (hoeft u dat stukje ook al niet te lezen...).

Uiteindelijk was ik na drie aparte ziekenhuis-opnames en vier operaties zover dat ik een beenprothese kreeg aangemeten.

Kennelijk moesten de ontwikkelingen op dat gebied nog in gang worden gezet, want het ding was zwaar en onhandelbaar. Maar goed, je wist niet beter en je had verder geen keus dus: je ging ervoor.

Daarbij hadden diverse "kenners" waaronder diverse medici mij al verteld wat ik allemaal niet meer zou kunnen en heb ik dus één nare karaktereigenschap: ik ben eigenwijs! Dus ik had zoiets van: oh ja, nou dat zullen we wel eens even zien!

Men had mij o.a. verteld dat ik niet meer zou kunnen motorrijden.

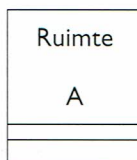
Maar ik had nou een keer dat virus en dat raak je (in mijn geval) niet meer kwijt. Dus, uiteindelijk samen met een collega gaan zitten spinnen op een manier waarop ik,

met prothese, weer zou kunnen motorrijden. Het opvangen bij stilstand was geen probleem, daarvoor was het been weer sterk genoeg. Het probleem zat hem in: hoe te schakelen? En hier kom ik eindelijk tot de kern van mijn betoog: de oplossing!! (Degenen die alleen de oplossing willen weten, hoeven bovenstaande niet te lezen...)

Wat wij bedachten was het volgende: bij het schakelen wordt de neus van de (doorgaans) linkerschoen, onder danwel boven het schakelpedaal gezet, afhankelijk van de versnelling die gebruikt gaat worden. Vervolgens wordt dan door een beweging van het enkelgewricht de neus van de schoen naar beneden of naar boven bewogen. Dit is denk ik, voor iedere motorrijder herkenbaar. Echter, mijn enkel was er eentje van het soort die zich niet meer liet commanderen vanuit een of andere hersencel, maar meer van het starre type en pas van zins te bewegen als er een gewicht van rond de 75 kilo op wordt geplaatst. Met name dit laatste geeft op een motorfiets wat problemen, dus hier moest wat op verzonnen worden.

De vondst was even simpel als gelikt en moet op het conto van de collega worden bijgeschreven: maak op het standaard schakelpedaal een liggende U-tje van metaal, met de opening naar links. Dat was eigenlijk alles. Hoe dit werkt:

Door het plaatsen van het U-tje op het pedaal ontstaat er een liggende U-vorm. Dit gezien vanaf de achterzijde van de motor, en schematisch weergegeven, ziet er zo uit:

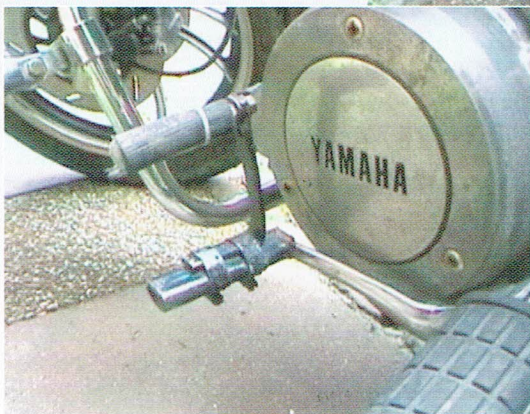
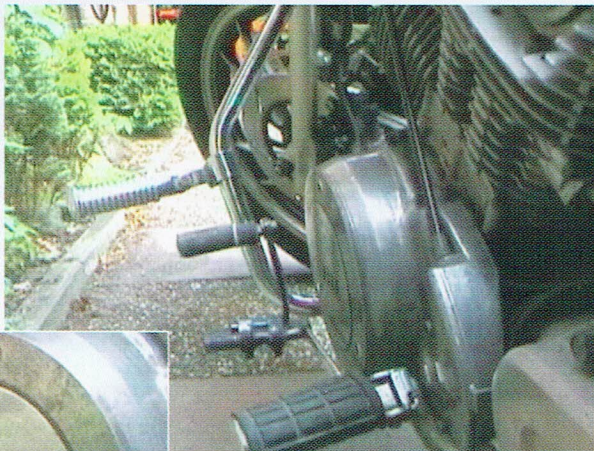


----- beugeltje

----- originele schakelpedaal
(met rubber bekleed)

AANRIJDING MET GEVOLGEN (vervolg)

Door nu de neus van de linkerschoen in ruimte A te zetten, is het mogelijk om met het linkerbeen (op) te schakelen. Echter vindt de beweging niet meer plaats vanuit de enkel, maar vanuit het bovenbeen. Het terugschakelen, c.q. in de één zetten, gebeurt door het met de hak duwen op het beugeltje.



er niet klem in zitten, daar dit problemen kan geven bij het tot stilstand komen. Echter mag ruimte A ook weer niet te groot worden, daar anders de "slag" van het bovenbeen te groot gaat worden.

Ik zou adviseren: De dikte van de neus van je zwaarste schoen (bijv. motorlaars of bergschoen) + één centimeter!

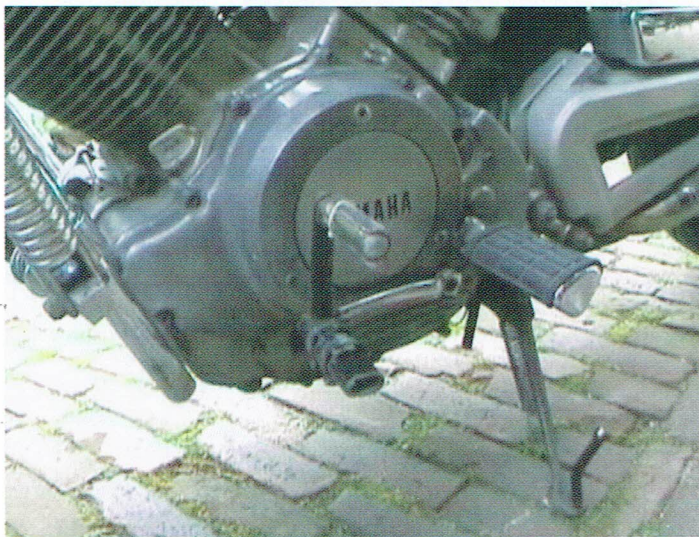
- Het materiaal van het beugeltje

(Ik maak zelf gebruik van "High-waysteps".

Als ik mijn linkervoet hierop plaats, kan ik zelfs met de hielzijde van mijn schoen c.q. laars schakelen...)

Er zijn een paar voorwaarden waar rekening mee gehouden moet worden:

- Ruimte A moet dusdanig groot zijn dat om het even welke schoen van de berijder (behalve uiteraard handschoen) er ruim tussen moet passen. De schoen mag



AANRIJDING MET GEVOLGEN (vervolg)

moet van een dusdanig sterkte zijn dat doorbuigen vrijwel onmogelijk is, moet uiteraard roestvast zijn en moet na montage bekleed kunnen worden met rubber o.i.d. om beschadiging van schoen/laars of wegglijden van schoen/laars te voorkomen.

- Het mooiste is als het beugeltje "demon-tabel" is. Zo kan het meegenomen worden naar een volgende motorfiets, of kan er eens een andere fiets gehuurd worden. (Wel even melden, i.v.m. verzekering).

Leuk is, dat ik, nadat wij het beugeltje hadden gemonteerd, op eigen verzoek een rijproef heb afgelegd bij het C.B.R. (Centraal Bureau Rijbewijzen) en men daar van mening was dat het beugeltje geen aanpassing was in de wettelijke zin van het woord en ik dus gewoon mijn rijbewijs A mocht behouden, zonder enige aantekening!

Daarbij werden ze bij het C.B.R. toch een beetje zat van mij, want ik wilde ook een rijproef met een vrachtwagen, omdat ik vond dat die met een beenprothese best te bedienen was. En, helaas, ik kreeg gelijk. Ik heb dus nog steeds al mijn rijbewijzen en zonder enige aantekening! Ben daar best wel een ietsje trots op!

De moraal van dit verhaal, en ook voor al die mensen die het bovenstaande niet hoefden te lezen:

1. Wees eigenwijs;
2. Luister (ook) naar anderen, maar
3. Pik er voornamelijk uit wat je kunt gebruiken;
4. Wees creatief! Alle uitvindingen, bedenksels, bouwsels en brouwsels hebben één ding gemeen: ze bestonden eerst niet!
5. Hanteer in plaats van de "het-glas-is-half-leeg-theorie" de "het-glas-is-half-vol-theorie", met ander woorden: denk positief!
6. Motorrijden is er voor iedereen, dus ook voor mij!

In augustus 1979 was ik 27 jaar. Ik ben nu 49 jaar, rijd nog steeds naar hartelust motor (Yamaha XV 920), heb daarbij ook weer een aanrijding achter de rug en ben nog steeds even eigenwijs!

Ik wens u allen (ook zij die dit niet hoeven te lezen) een enorm groot aantal veilige kilometers toe en, ondanks dat ik niet zo'n toerrijder ben, misschien zien wij elkaar nog eens.

WiBro

E-mail: ridderwibro@hetnet.nl

YAMAHA VARIA

Stel, je hebt een Dragstar of een Wildstar en je wilt hem eigenlijk een ander kleurtje geven of je wilt wat met accessoires doen. Je weet alleen niet hoe het staat.

Het is nu mogelijk om via het internet te bekijken hoe je fiets eruit gaat zien als je b.v. een ander zadel of een windscherm aanbrengt.

Vindt je geel een leuke kleur?

Als je hem eenmaal gespoten hebt kun je

niet meer terug.

Bij Yamaha USA kun je je motor nu aankleden met de accessoires die je in je hoofd hebt. Neem maar eens een kijkje op www.yamaha-motor.com

Voor de spelletjes liefhebbers zijn er diverse on-line motor games te spelen via de Engelse site van Yamaha.

www.yamaha-motor.co.uk

VIRAGO STAR CLUB NEDERLAND

ORGANISATIESTRUCTUUR

• Bestuur

Voorzitter: Jopie van den Bedum. e-mail: bedum@tip.nl
Penningmeester: Coos Bos Sr. e-mail: jpbos48@hotmail.com
1e Secretaris: Joop Adeler. Tel. 040-2118421. e-mail: ruud.hof@hccnet.nl
2e Secretaris: Marcel Schaap met de ledenadministratie.
e-mail: marcel.schaap@hetnet.nl
Bestuurleden zijn: Hans Hendriks, evenementen.
Frans Hendrichs, redactie.
Rinze Zijlstra.
Robert Jan van Houten,
buitenland coördinator.



Regio 1 Groningen/Friesland: Manfred de Bos, Tel. 0598-625420
Regio 2 Drenthe/Overijssel: Manfred de Bos, Tel. 0598-625420
e-mail: yMDB@castel.nl
Regio 3 Gelderland/Flevoland: Wil Esman, Tel. 0314-664712
e-mail: w.jesman@freeler.nl
Regio 4 N-Holland/Utrecht: Marcel Schaap, Tel. 0346-213484
e-mail: marcel.schaap@hetnet.nl
Regio 5 Z-Holland/Zeeland: Wim Gijsbers, Tel. 0252-376655
e-mail: xvsl100@wanadoo.nl
Regio 6 Brabant/Limburg: Ferry Evers, Tel. 0413-292684

Alle regiovertegenwoordigers en bestuursleden zijn ook bereikbaar via:
Postbus 36, 2300 AA Leiden

Clubartikelen: Joop Groenendaal
Internet: <http://www.viragostarclub.nl>

COLOFON

Het VSCN Magazine wordt 4 à 5 maal per jaar uitgegeven.

Redactieadres: Redactie VSCN, Postbus 36, 2300 AA Leiden
Redactieleden: Frans Hendrichs, Hanna Steenstra, Rob Blokker (tevens site master)
E-mail: blockbuster@chello.nl of harrieXV700@zonnet.nl
Internet: <http://www.viragostarclub.nl>

Contributie: per jaar op bank rekeningnummer 15.66.06.704 of
gironummer 6990215 t.n.v. VSCN te Poeldijk.
Gewone leden: € 30,-
Gezins-/partnerleden of begunstigers: € 20,-

Advertentietarieven: zijn te bevragen bij de redactie. Advertenties bij voorkeur digitaal aanleveren. Bel voor technische specificaties met De Drukkerij MABA B.V. 076-5720808

REGIO 4



**TEXEL
WEEKEND**

NIET VERGETEN!!

Vrijdag 31 mei, zaterdag 1 juni en zondag 2 juni

Weten we het nog?

€45,38 bij aankomst op vrijdag

€27,23 bij aankomst op zaterdag

Aanmelden graag voor 15 april, ter plaatse is duurder