PAUL VAN HOOFF EN DE MOTO GUZZI V7 STAAN NA DRIE JAAR REIZEN WEER MET BEIDE BENEN OP AARDE. DE KEUZE IS NU: BLIJVEN REIZEN OF EEN BESTAAN IN ZUID-AMERIKA OPBOUWEN. VANWEGE DE MOORDENDE ROUTINE IS EEN TERUGKEER NAAR NEDERLAND UITGESLOTEN. MAAR EERST NOG UIT USHUAIA, HET EINDE VAN DE WERELD, ZIEN WEG TE KOMEN.

TERUG OP AARDE

Als ik uit het raam van mijn appartementje kijk, grijpt de weemoed me naar de keel. Een koude wind zwiept over Ushuaia en duwt donkergrijze wolken voor zich uit, richting het oosten. Golfjes met schuimkopjes klotsen tegen de kust en laten verroeste vissersbootjes wiebelen. Aan de pier laden slome kranen het vrachtschip Maersk Sealand met containers. Onder aan de straat wordt een loslopende hond door een auto geschept en rolt een tijdje onder het voertuig mee. Wonderbaarlijk overleeft hij de crash en schiet luid keffend een portiek in. Ik zie dat mensen over de straat lopen met de boodschappentas over de schouder, de nek diep in de kraag gestoken; ieder in zijn eigen kleine wereldje. De bergen rond Ushuaia zijn reeds besneeuwd. Het kan niet lang meer duren voordat de lange winter werkelijk zijn intrede doet. Ushuaia, de zuidelijkste stad op aarde, oftewel het einde van de wereld. De dichtstbijzijnde stad, Rio Grande, 170 kilometer richting het zuiden, is zo mogelijk nog kleurlozer. Ik moet hier snel weg, maar zie op tegen de reis. Het is nog zeker 3.500 kilometer rijden naar Buenos Aires, de hoofdstad van Argentinië. Dat is van Amsterdam tot aan Sevilla in Zuid-Spanje. De wind, zo heb ik me laten vertellen, zal op sommige trajecten stormachtig zijn. Geen prettig vooruitzicht. Maar mijn treurigheid steekt vooral de kop op door het feit dat aan het drie jaar durend avontuur met mijn trouwe Guzzi een einde is gekomen. Drie jaar lang was geen dag hetzelfde. Routine was een woord dat ik niet meer kende. Uiteindelijk groeide ik zo in de reis dat het mijn werk werd. Ik had de mooiste baan op aarde. Vanaf het zadel van mijn Guzzi deed ik research voor verhalen, voor welk blad dan ook. Vanaf nu moet ik een nieuw bestaan zien op te bouwen. Kom kom, somberaar, pep ik mezelf op, zo erg is het nu ook niet. Het einde van een avontuur betekent het begin van een nieuw. Met die gedachte val ik rustig in slaap.

LONE-RIDERGEDOE

De volgende dag neem ik afscheid van mijn gastheren, Ruben en Gabriela, twee leden van de Aguilas Argentinas. Twee weken lang mocht ik bivakkeren in hun appartementje. Ruben begeleidt me op zijn Zanella naar de poort van de stad. Als twee trouwe kameraden slaan we elkaar op de rug. Als hij met zijn motorfiets uit het zicht verdwijnt, besef ik dat ik hem waarschijnlijk nooit meer zal zien. Ushuaia was voor mij een ijkpunt en is niet een plek waar ik voor de lol naar toe ga.
Het regent. Bij vlagen hard. Beslagen motorbril, wazig, bergachtig landschap. Als ik over de bergpas rijd die het vlakke land met Ushuaia verbindt, begint het zelfs te sneeuwen.
Een half uurtje later word ik ingehaald door twee KTM's. Ze stoppen verderop in de berm. Het zijn de Australiër Simon en de Zweed Johan. Ze zijn ook op weg naar Buenos Aires en we besluiten samen op te rijden. De twee zijn een welkome afleiding. Ik was dat lone-ridergedoe na drie jaar toch al zat. Eerste stop is Rio Grande. Ik leer mijn motormaten beter kennen. Beiden rijden op een KTM 640. Johan is een beginnend motorrijder en is van plan om naar Mexico te rijden. Ook voor Simon was Ushuaia het einde. Het einde van een vijf jaar durende reis rond de wereld. Hij is een zeer ervaren enduro-specialist en wil in Brazilië met zijn motor de jungle in. Ik kan alleen maar hopen dat ik de twee KTM's met de Guzzi een beetje kan bijbenen.
Rio Gallegos is onze volgende tussenstop. De terugreis over Tierra del Fuego is, zoals verwacht, zwaar. Het is koud, veel wind (frontaal) en een groot gedeelte rijden we over rotswegen. Toch blijf ik de KTM's in het zicht houden, terwijl ze met een gangetje van tachtig over de hobbelweg vliegen. Stenen ketsen tegen het spatbord en het onderblok. Een truck komt mijn richting op. Als hij voorbij komt, duik ik ineen, om mijn gezicht te beschermen. Tegen mijn helm hoor ik het tikken van de steentjes. Daarna rijd ik nog een paar honderd meter in zijn stofwolk. Ik knipper met mijn ogen om het vuil uit te wassen.
We steken de grens over, die van Argentinië naar Chili, en nemen aan het eind van Tierra del Fuego de boot naar het vasteland. Het is inmiddels donker en het begint te regenen. Hard te regenen. Volkomen doorweekt bereiken we Monte Aymond aan de Chileens/Argentijnse grens. 'Motorrijden is niet altijd even leuk,' zegt Simon terecht. Op een kachel in een grenskantoortje leggen we onze motorlaarzen, doorweekte sokken en handschoenen te drogen.
Twee knappe, vrouwelijke Chileense douanebeambten zien ons gestuntel en schenken een kop thee voor ons in. We flirten over en weer. 'Maar dit is wel de leukste grensovergang ooit,' lacht Johan. Ik ben het met hem eens. Pas tegen elf uur 's avonds bereiken we verkleumd Rio Gallegos. De restaurants zijn gesloten. Buiten op de stoep van een afhaal-Italiaan eten we pizza's. Ik zal dit leven missen, realiseer ik me.

▲ La Garganta del Diablo, de keel van de duivel, een tochtgat in het noorden van Argentinië.

▲▲▶ 's Avonds laat na een zware rit buiten in de kou pizza's eten.

▲▶ Koukleumen bij de grens van Chili.

GEEN DAG HETZELFDE, HET WOORD **ROUTINE KENDE IK NIET MEER**

HET IS KOUD EN EEN GROOT GEDEELTE **RIJDEN WE OVER ROTSWEGEN**

STRUISVOGEL

Het waait hard aan de oostkant van Patagonië. Zo hard dat vrachtwagens van links naar rechts slingeren. Ik zet het gas van de Guzzi met een roestig schroefje vast en pak het stuur vlak bij het balhoofd beet. Mijn benen duw ik stijf tegen de motor. Zo vang ik de minste wind.
De weg is kaarsrecht en saai. Argentinië is niet het land van mijn dromen. Het gedeelte tegen Chili aan is bergachtig en op sommige trajecten paradijselijk. De rest van het land, zo'n driekwart, bestaat uit pampa, een droge vlakte. Verkeer zie ik nauwelijks. Toch kunnen ook dit soort wegen gevaarlijk zijn, ervaar ik vlak voor Puerto Santa Cruz. In Patagonië scharrelen veel struisvogels langs de kant van de weg. Ze zijn wat kleiner dan de Afrikaanse variant, maar nog altijd groot genoeg om een kerel van zijn motor te kegelen. Meestal fladderen ze in paniek het land in als ze de Guzzi horen. Maar beesten zijn onvoorspelbaar. Een struisvogel, met zijn verenpak als een waaier uitgestoken, rent recht op me af, terwijl de Guzzi windje mee heeft. Het gebeurde allemaal zo snel dat ik er geen erg in had. De struisvogel stak de weg over op het moment dat er een tegenligger aankwam. Die ketste het beest zo terug de berm in. Ik stop. Simon stopt naast me. 'Zag je dat?' vraag ik. 'Yep. Duidelijk geval van heel veel geluk hebben.' Dat had ik zeker: gemiddeld zie ik om de tien minuten een auto.
We rijden elke dag, maar de afstanden zijn zeer afwisselend. De ene dag 350 kilometer, de andere dag 150. Dat komt vooral doordat we lui zijn. Soms vertrekken we om drie uur 's middags en rijden dan tot laat door. Steevast komen er flessen

▲ De motor bleef nog net achter een rotsblok hangen…

◀ Tierra del Fuego: koud, winderig en vooral slechte wegen.

▶ Een schapenboer bij Camarones.

▶ De Argentijnse monteurs Pablo en Mariano; ze lapten de Guzzi op.

rode wijn op tafel. Toen ik alleen reisde, leefde ik maandenlang als een monnik. Ik zocht de goedkoopste hotels, en bij het avondeten kon er niet eens een biertje af. Nu laat ik de teugels vieren, als beloning voor het halen van mijn doel.
Dit leven doet me denken aan het motorleven in Europa. Een week lang met je maten op pad, richting de Alpen. Slechts één schone onderbroek in de rugzak. Overdag knallen (nog net die ene bocht halen), zweten in je motorpak, en 's avonds komen de flessen bier op tafel, en de sterke verhalen. De volgende dag begint het feest van voren af aan.
Bij Garayalde slaan we linksaf en rijden richting Camarones aan de Atlantische Oceaan. Ik wil pinguïns zien. Bij het natuurpark Cabo dos Bahias aan de kust bevinden zich kolonies, tenminste als ze al niet afgezakt zijn naar het zuiden. Zestig kilometer lang rijden we over een stofweg. De KTM's blazen voor me uit en werpen stofwolken op. Wat zou ik graag met zo'n apparaat willen spelen. Drie jaar lang plof ik rond op de Guzzi. Koppel, topsnelheid, wielbasis, naloop, vertraging – het is allemaal het vergelijken niet waard. Mijn Guzzi doet 't en daar is in feite alles mee gezegd.
We rijden het natuurpark Cabo dos Bahias binnen. Hier lopen volgens de parkwachter zelfs poema's rond. Op een eilandje voor de kust resideert een kolonie zeeleeuwen. Poema's zien we niet, wel pinguïns en die zeeleeuwen. Daarvoor klauteren we een paar kilometer over gladde rotsen. De Atlantische Oceaan is hier op zijn mooist. Op drie heren in motorpakken na is de rotskust verlaten. Het is een puurheid die je in Europa nauwelijks meer tegenkomt. We rijden terug naar Camarones, waar we onderdak vinden in een goed hotel. Het diner: grote lappen vlees en flessen rode wijn. Ik merk dat ik weer op gewicht kom.

OLD SCHOOL

Langzaam maar zeker komt Buenos Aires in zicht. We zitten de reis uit. De wegen zijn als een liniaal. Over een afstand van tweehonderd kilometer is de enige bocht die van een afslag naar een benzinepomp. Simon en ik besluiten om van motorfiets te wisselen. Het is voor het eerst sinds Peru dat ik op een andere wegmotor zit. Toen had ik een 950 Adventure onder mijn gat, nu de 640. Eerlijk gezegd valt de motor me tegen. Over zijn hele vermogenbereik trilt hij hinderlijk. Ik realiseer me dat ik toch liever op mijn Guzzi zit. Simon daarentegen is verbaasd over het 'gladde' gedrag van de Guzzi. Dat klopt. Mijn V7 is verrassend goed uitgebalanceerd. Zo'n 60.000 kilometer lang doet hij het adelaarslogo op de tank eer aan en zweeft in één lange scheervlucht over het asfalt.
Ik ben inmiddels overtuigd van de old school. De techniek van mijn Guzzi is zo eenvoudig dat elke monteur ermee overweg kan. Zelfs ik kan (soms) een storing verhelpen. De meeste monteurs in Zuid-Amerika kennen het merk Moto Guzzi niet, maar het blok stelt ze niet voor verrassingen. Een hypermoderne BMW of KTM met computergestuurde injectie is voor eenvoudige monteurs een puzzel; om over de onderhoudskosten en het gebrek aan onderdelen maar te zwijgen. In Ushuaia ontmoette ik de Nederlander Ben Valks, een hardcore avonturier die net als ik van de Noordpool naar de Zuidpool is gereden. Toegegeven, Ben's reisbudget was ruimer en het mocht allemaal wat kosten, maar toen hij me vertelde dat hij in twee jaar tijd 15.000 dollar aan onderhoud aan zijn BMW had uitgegeven, sloeg ik stijl achterover. Nog geen zeshonderd euro heb ik over een afstand van 60.000 kilometer aan de Guzzi gespendeerd, inclusief honderd liter olie en drie setjes banden. Nadeel van de V7: lomp zwaar,

DEZE PUURHEID KOM JE IN EUROPA NAUWELIJKS MEER TEGEN

▲▲ Uitkijkend over de Atlantische Oceaan.

▲◀ Struisvogels in Patagonië rennen in paniek alle kanten op, vaak de verkeerde…

▲ De Atlantische kust bij Puerto Santa Cruz.

▶ Een zeeleeuwenkolonie bij Camarones.

lage grondspeling, slechte voorvering en de afwezigheid van een oliefilter. Ik ben daardoor genoodzaakt om na elke 2.500 kilometer de olie te verwisselen. De Guzzi is dus een vervuiler.

BUENOS AIRES

De contouren van een van Zuid-Amerika's grootste steden (vijftien miljoen inwoners) komen in zicht. De in- en uitvalswegen naar Buenos Aires liggen er effen bij. Ik heb het gevoel over de A2 te rijden. Dikke auto's sjezen me links en rechts voorbij. Ushuaia was een ijkpunt, maar Buenos Aires is het eindpunt. Het was ooit de bedoeling om van hier uit de boot te nemen naar Europa. Ik speelde zelfs nog even met de gedachte om via Zuid-Afrika over land terug naar Amsterdam te rijden. Maar het lot heeft een ander scenario voor me bedacht. Ik ga me vestigen in Sucre, Bolivia. Ja, ik ga terug naar Roxana, mijn (laatste) vriendin. Ik besefte dat ik niet meer terug kon naar Nederland. Het is me daar te duur en te druk. Om het ritme van de samenleving bij te kunnen benen, zou ik bij terugkeer meteen naar een baan moeten uitkijken. Terug in het gareel. Nee, dat is een gepasseerd station. In Bolivia heb je nog alle vrijheid, er is veel natuurschoon, en het is er goedkoop, een prettige bijkomstigheid voor iemand die drie jaar lang heeft gereisd. Bolivia dus.
Ik kick nog even af in Buenos Aires. Ik neem afscheid van Simon en Johan. Rubén, de voorzitter van de Aguilas Argentinas, heeft me uitgenodigd om een week of twee bij hem te logeren. Die tijd gebruik ik om de motor op te laten knappen bij Mariano, een zeer goede monteur met een voorliefde voor klassieke motorfietsen. Een week later staat mijn motor er weer als nieuw bij, compleet met verse koppelingsplaten. Mario heeft het blok ter inspectie uit elkaar getrokken en is verbaasd over de staat van de Guzzi. 'Vanbinnen ziet hij er nog als nieuw uit. Cilinders ogen alsof ze net uit de fabriek komen.' Mijn verdienste is dus geweest dat ik de motor heel heb gehouden, terwijl ik hem nooit heb ontzien.
Tijdens mijn laatste week in Buenos Aires gebeurt er veel. Zo ben ik te gast bij de bereden tak van de PFA (Policia Federal Argentina), waarvan een deel op Moto Guzzi 850 GT's rijdt. Sinds enkele jaren hebben ze met succes de Brigada Blanca (stuntende politie op witte Guzzi's) in ere hersteld. De brigade trekt in heel het land volle stadions.
De volgende dag: ik zie mezelf een half uur lang terug in het live programma Mañanas Informales, een soort van Vijf Uur Show, maar dan te ontvangen in zo'n beetje heel Zuid-Amerika. Kijkdichtheid: 25 miljoen. Ik rijd met de Guzzi zo de studiovloer op. Een dag later komt het televisiekanaal Garage langs, voor een uur durend interview. Beide keren leg ik uit dat ik slechts gedaan heb wat me de meeste bevrediging geeft: motorrijden en reizen. Grappig detail: een week lang worden de Guzzi en ik herkend.

▲ Johan (links), Simon en ik vlak voor Buenos Aires in een polderachtig landschap.

◀▲▲ Avonturier Ben Valks op zijn (geldverslindende) BMW R1200GS.

◀▲ Sneeuw op de bergen rond Ushuaia.

TIJDENS HET TV-PROGRAMMA RIJD IK MET
DE GUZZI ZO DE STUDIOVLOER OP

VERTROUWDE WASBORDWEGEN

Terug naar Bolivia. Ik lees de kranten. Het land staat op stelten. Evo Morales, de eerste indiaanse president in de geschiedenis van Bolivia, wil van zijn land een socialistische heilstaat maken. Voor de ene helft van het land (de indianen) is hij een held. Voor de blanke helft is hij het kwaad in persoon. Ik rijd eerst naar Rosario, de geboorteplek van Che Guevara. Een paar maanden geleden is daar officieel het eerste beeld van de vrijheidsstrijder op Argentijns grondgebied geplaatst. Ik zie dat Che geen karabijn in de hand heeft. De moderne Che is in de ogen van de Argentijnen een pacifist. Dan steek ik door het midden van Argentinië richting Tucumán. Op de kaart ziet de weg er interessant uit. In feite is het de droogste en dunst bevolkte pampa die ik in Argentinië heb gezien. Ik haal nog maar net de benzinepompen. De Guzzi maakt veel goed. De motor loopt prachtig en zijn trouwe geplof maakt me rustig. Na Tucumán rijd ik omhoog de Andes in. Bochtige Alpen-achtige stuurweggetjes. Kabbelende riviertjes, groene weiden. Het is alsof ik in Europa ben. Door naar Salta, waar ik een nacht blijf. De volgende dag kuier ik naar de Boliviaanse grens. Die blijft vooralsnog voor me gesloten. Er zijn tussentijdse verkiezingen en dan is het in Bolivia gebruikelijk dat er niets functioneert. De volgende dag steek ik zonder problemen de grens over. Bolivia. Ik rijd weer over de vertrouwde wasbordwegen en stuiter alle kanten op. We zijn weer thuis. Na tien kilometer ziet de Guzzi er weer als vanouds uit: onder het stof, alsof ze deel heeft genomen aan een zware etappe van Parijs-Dakar. Gelukkig hoef ik nog maar een kleine driehonderd kilometer. Wat kan me nog gebeuren.
Ik laat de bandspanning zakken, voor een beter verend vermogen. Later, voorbij het plaatsje Tupiza, rijd ik over een vijftig kilometer lange asfaltstrook. Ik ga in de vierde versnelling te hard een lange bocht in, de achterband deint, en ja hoor, ik vlieg eruit. Ik rijd recht op een brug af en daarachter, zie ik snel, gaapt een afgrond. Instinctief rem ik de motor onderuit. Even later komen we vijf meter lager tegen een rots tot stilstand. Mijn eerste echte crash in drie jaar tijd, en ik hoefde nog maar 250 kilometer. Ik ben te verbaasd om kwaad op mezelf te zijn.
De schade: koplamp en cockpit gesneuveld, voorspatbord over de breedte gescheurd, zijkoffer afgebroken en deuken over de hele linie. Mijn pak heeft mij beschermd. Mijn linkerdijbeen en onderarm gloeien, maar liggen niet open. Slechts mijn duim is ontveld, precies op de plek waar in mijn handschoen al een jaar een gaatje zit. Op mijn helm zie ik blauwe vegen, de kleur van de brug. Maar wacht, ik zie dat het voorwiel over de rand bungelt. Het had dus veel erger kunnen aflopen.
Even later stopt een pick-up. Vier man springen eruit. Na een half uur hebben we de Guzzi vlot getrokken. Sleutels in het contact, starten en... lopen. De V7 doet het nog altijd, alsof er niets is gebeurd.
De volgende ochtend. Mijn onderarm en dijbeen kleuren, blauw, geel en groenig. Het spatbord en de zijkoffer bind ik achter op het zadel. Ik klauter op de motor. Vier uur later rijd ik Sucre binnen en stop voor het huis van Roxana. Ik bel aan. Ze opent de deur. 'Wat is er met jou gebeurd?' vraagt ze verschrikt. 'Och, kleinigheidje.' Grijnzend strompel ik naar binnen: hoe dan ook, ik heb wél mijn eigen verpleegster.

TEKST EN FOTOGRAFIE: **PAUL VAN HOOFF**

Dit is (voorlopig) het laatste verhaal van Paul van Hooff en de Moto Guzzi V7 door Noord-, Midden- en Zuid-Amerika. Eind oktober verwachten hij en Roxana een tweeling, de 'V-twins'.

IK RIJD RECHT OP EEN BRUG AF EN
DAARACHTER GAAPT EEN AFGROND

▲▲◀ Leden van La Brigada Blanca in actie voor de poort van het hoofdbureau van de bereden politie in Buenos Aires.

▲◀◀ Het officiële standbeeld van Che Guevara in Rosario (Argentinië).

▲◀ Massale sterfte aan de Atlantische Oceaan.

▶ Buenos Aires bezien vanaf veertien hoog.