

Het Clubblad

Jaargang 6, nummer 6
(december 2003)

Tweemaandelijks tijdschrift voor
leden van de Aprilia Riders
Association

Redactie

Irma Brinkman-Dorenstouter
(hoofdredacteur)
Jan Bijker
Paul Haullussy
Jan Racing
Marja Terschegget

Webmaster:

Rob Zurlohe

Advertenties

Marja Terschegget
075-6312560
marjaterschegget@zonnet.nl

Ledenadministratie:

Wim Vossen
Montforterweg 25
6067 GC Linne
Tel.: (0475) 463501
w.vossen-linne@hi.nl

Redactieadres

Wildemanskruid 36
3824 NA Amersfoort
033-4570303

Website/e-mail Aprilia Riders Association

<http://www.aprilia-riders.nl>
redactie@aprilia-riders.nl

Opmaak en druk:

De Eemdal Drukkerij,
Industrieweg 10a,
3762 EK Soest,
E-mail: eemdal@hacom.nl

Inleverdatum kopij voor Het Clubblad

Kopij voor het volgende clubblad kan
uiterlijk 23 januari a.s. worden ingele-
verd. Dit kan via de website (www.aprilia-riders.nl) of rechtstreeks naar de
hoofdredacteur
(jan.bijker@wanadoo.nl).

Van de redactie

Tja, daar zitten we dan. Mooi in de kou bij de kerstboom te wachten totdat wij ons op het nieuwe speelgoed dat we van de goedheilig man hebben gekregen, kunnen uitleven. Of toch niet? Ik vraag me af hoeveel leden de fel begeerde Erre Factory of Nera in die jute zak hebben aangetroffen. Wellicht kon Sinterklaas er geen afstand van doen en is zelf op die beesten van machines terug naar Spanje gereden. Zie je het al voor je? Wat ik wel voor me zie is het afgelopen jaar van de A.R.A. Dat was een goed gevuld, goed gemutst, goed gereden, goed bourgondisch en helaas goed veel ongelukjes jaar. Hopelijk zijn alle pechvogels inmiddels weer op de been en kijken uit naar het nieuwe motorjaar. Het nieuwe motorjaar start voor een aantal van ons iets anders dan het afgelopen jaar. Vanaf 1 januari 2004 zal ik niet meer de hoofdredacteur zijn van dit machtig mooie clubblad. Na zo'n drie jaar de scepter gezwaaid te hebben, is het tijd om het stokje door te geven. Gelukkig hebben we een leuke en zeker net zo'n enthousiaste opvolger gevonden in Jan Bijker. Hij heeft er veel zin in en hij zal zich in het volgende nummer verder aan jullie voorstellen. Alle kopij voor het nieuwe clubblad kunnen jullie vanaf nu naar hem mailen. De details staan in het colofon. Er vindt ook een wisseling van de wacht plaats in het bestuur. Meer hierover kun je lezen in de uitnodiging voor de Algemene Ledenvergadering. Dirk zit kritisch te zijn in de kroeg en Colin en Nori vertellen weer welke avonturen ze hebben beleefd. Dan blijkt Aprilia te racen in Nieuw Zeeland, vertelt een clublid over zijn avontuur op Folembay en heeft onze webmaster een smeugig nieuwtje gespot. Jullie kunnen ook weer lezen hoe de technische avond is geweest en vult de techniekcommissaris dit verhaal aan met hippe tips en toffe trucs voor vering en demping. Een A.R.A.-lid heeft meegedaan aan een all-road training, we hebben een heus motorkerstverhaal en nog veel meer. En om helemaal je vingers bij af te likken: een goed gevulde clubkalender voor 2004! Ik wil jullie graag bedanken voor alle kopij en foto's die ik elke keer weer in mijn digitale postbus heb gevonden. Het clubblad is zo echt een blad voor en door leden geworden. Ga zo door! Als laatste wil ik jullie allemaal fijne feestdagen wensen en graag tot ziens in 2004.

Veel leesplezier!

Irma Brinkman-Dorenstouter

Inhoud:

	pag:
Van de redactie	1
Van de voorzitter	2
Dirk Schreudelpedel	2
Uitnodiging Algemene Ledenvergadering 2004	3
Contributie 2004	3
Aprilia Racing in Nieuw Zeeland	5
Technische avond	6
Vering en demping van de techniekcommissaris	9
Een dagje all-road	11
De avonturen van Colin en Nori	12
KerRStVerhaal	15
Circuit avontuur op Folembay deel II	16
VRO ++++ cursus	18
Supermotard	18
Evenementen Info	19
Clubkalender	20

Adverteerders:

Binnenzijde omslag voor: Motor 2000, Heinkenszand Roké Motors, Mijdrecht	
Binnenzijde omslag achter: Moto Magic, Steenberg	
StarTwin, Loenen4
Teo Lamers, Nijmegen4
De Eemdal Drukkerij, Soest8
Van Meel Motoren, Made8
Motoport, Venlo14

Van de voorzitter

“Je hebt werkpaarden en je hebt luxepaarden.” Dit was bij ons thuis een gevleugelde uitspraak die te pas en te onpas werd gebezigd. Bijvoorbeeld als de buurman vakantie had, terwijl mijn vader moest werken. Mijn luxepaard, de RSV, staat braaf onder een dekje in de stal, eh... garage, te wachten op betere tijden. Mijn werkpaard, de Honda XR400, moet dagelijks afzien in deze donkere dagen.

Toch is dit werkpaard een stuk luxer dan mijn vorige werkpaard, een Suzuki DR500s. Die Soes was met z'n trommelremmen en stalen achterbrug pas echt pekelbestendig. En de licht zwetende kop hield de cilinder net vet genoeg om de pekel invloeden af te wenden. De XR is met z'n schijfremmen en alle aluminium delen wat dat betreft een stuk gevoeliger. Gelukkig kan je door het ontbreken van plaatwerk overal makkelijk bij en is het onderhoud eenvoudig. Een belangrijke eigenschap voor een werkpaard.

Kijkend door het Aprilia modellen gamma, zie ik toch vooral luxepaarden. Natuurlijk niet echt verbazend, want

werkpaarden mogen nu eenmaal niet veel kosten en zijn dus niet zo'n interessant marktsegment. Daarnaast passen werkpaarden niet echt bij het imago van Aprilia als merk. Hoewel ik graag een Aprilia als werkpaard zou hebben, voldoet mijn Japanse werkpaard goed genoeg om mijn luxepaard van haver en wortels te kunnen voorzien. En met dat luxepaard doe ik graag mee aan A.R.A. activiteiten.

2003 was een goed jaar voor de A.R.A. waarin we ons als club weer verder ontwikkeld hebben (hierover volgende keer meer). Voor iedereen die hieraan heeft bijgedragen: enorm bedankt! Jullie inzet is waar deze club op draait. Ik wens alle leden en hun familie hele fijne feestdagen toe en vele plezierige Aprilia kilometers in 2004.

Ben je ook een doorrijder? Graag hoor ik wat jouw werkpaard is via: peter.bingley@philips.com of 0492 – 664880

Peter Bingley

Motoravonturen van Dirk Schreudelpseudel

2 Wintertijd, forumtijd

Tja, meestal lukt het mij wel om op een of ander motoronderwerp in te haken en daar verder over uit te wijden. Maar nu de motor op stal staat en de eerste vakantie-dagen voor 2004 gereserveerd zijn, ga ik toch op regenachtige dagen achter de pc m'n heil zoeken op allerlei motorforums en aanverwante artikelen.

Ook de A.R.A. heeft op de website een forum en daar gebeurt van alles of niets. Maar dat is dan meer van hardware of software matige aard. Er staan verschillende rubrieken op: van lol tot techniek, van nieuwtjes tot uitjes. En niet te vergeten: de A.R.A. marktplaza voor allerlei dingen die je nog mist aan je gekoesterde Aprilia. En nu is er een nieuw onderwerp gestart voor ons mannen. *Het kroegje.*

Meteen heb ik mijn bureaublad een stukje verhoogd tot barhoogte, een klein groen handdoekje naast mijn toetsenbord neergelegd, biertje, asbak en sigaretten mee, koelboxje onder het bureau, deur dicht, licht getemperd en dan begint het. Al gauw lees je wie er bardienst heeft. Het nuchtere gehalte duurt helaas niet lang en het gevoel bekruipt je dat een uitsmijter bij de deur van dit kroegje geen kwaad kan. Het forum is openbaar, de kroeg dus ook. Herrieschoppers weten het circuit te vinden en deze kroeg helaas ook. Tja, waarom zouden ze zich digitaal verstoppen??

Vraag aan de webbeheerder: is er wat te doen tegen digitale herrieschoppers? Een digitaal toegangskaartje of zoiets? Lijkt mij wel leuk, op mijn ledenpasje een speciale toegangscode om het forum te kunnen bezoeken...

Dirk



Specificaties foto's voor in Het Clubblad

De redactie ontvangt wel eens foto's die van onvoldoende kwaliteit zijn om te plaatsen. Om een goede kwaliteit beeld te waarborgen, moeten de digitale foto's voldoen aan de volgende specificaties. Bij voorkeur ontvangt de redactie alleen digitale foto's.

Formaat	: 13 x 9 / 15 x 10 cm liggend 9 x 13 / 10 x 15 cm staand
Resolutie	: minimaal 225, maximaal 300 dpi
Formaat	: JPEG
Digitale camera	: minimaal 2,1 MegaPixels of hoger.

Bestand dient scherp en onbewerkt te zijn. Dus s.v.p. geen teksten of logo's invoegen. Alle maten en resoluties dienen 'hardwarematig' (= vanaf de camera) tot stand te zijn gekomen

Algemene Ledenvergadering 2004

Door: Koert & Rik-Jan

Hierbij nodigen wij jullie uit voor de zesde Algemene Ledenvergadering van de Aprilia Riders Association op zaterdag 6 maart 2004.

In het februarinummer van Het Clubblad treffen jullie de agenda voor deze middag aan. Voor de invulling van het officiële deel van het programma, zijn wij nog op zoek naar een gastspreker. Wij hopen in het volgende nummer van Het Clubblad hier ook meer over te kunnen vertellen.

Datum / tijd:

6 maart 2004, 13.00 uur

Locatie:

Restaurant 'Oud Leusden'
Vlooswijkseweg 1
3832 RG Leusden

Verkiezing bestuursleden

Tijdens deze Algemene Ledenvergadering treden twee bestuursleden af. Onze voorzitter Peter Bingley treedt af volgens het rooster van aftreden en hij stelt zich niet herkiesbaar. Hans Terschegget treedt vanwege persoonlijke redenen een jaar eerder af dan volgens het rooster van aftreden. Beiden hebben zich de afgelopen jaren vol enthousiasme ingezet voor de club.

Wij zoeken dus twee nieuwe bestuursleden die zich net zo enthousiast willen inzetten voor de club. Ook kunnen we

nog versterking gebruiken bij de verschillende commissies. Daarom willen we graag **JOU** hebben als nieuw, fris bloed in deze gezellige actieve club met een Aprilia hart.

Berijders van alle soorten Aprilia zijn welkom: van Moto 6.5 tot Capo Nord en van AF1 tot RSV 1000. Toch willen we met name die leden die geen RSV of Falco rijden, stimuleren om zich kandidaat te stellen zodat we een brede vertegenwoordiging van onze leden in het bestuur hebben.

Spelregels

Leden die zich kandidaat willen stellen voor een bestuursfunctie, moeten de volgende regels in acht nemen:

- de kandidaatstelling moet schriftelijk ingediend worden bij de secretaris
- de kandidaatstelling moet uiterlijk 8 dagen voor de ALV zijn ontvangen
- de kandidaatstelling moet ondertekend zijn door tenminste vijf leden
- de kandidaat moet zich schriftelijk bereid verklaren

Daarnaast kunnen kandidaten door het bestuur worden voorgedragen.

Heb je interesse of wil je meer weten? Neem dan contact op met de voorzitter (Peter Bingley, 0492-664880) of de secretaris (Reinier Schreurs, 033-4766724).

3

Contributie 2004

Door: Wim Vossen

Als kerstcadeautje heeft iedereen vlak voor de kerst het laatste clubblad van 2003 ontvangen met... een acceptgiro voor het lidmaatschap van de Aprilia Riders Association voor 2004. Een aantal leden die eind 2003 lid zijn geworden, hebben al eerder een contributienota voor 2004 ontvangen.

Nu is mijn ervaring dat je in de laatste maand van het jaar overspoeld wordt met acceptgiro's en facturen van allerlei bladen, organisaties en wat al niet meer. En allemaal vragen ze je de jaarbijdrage te voldoen, juist in die toch al dure decembermaand. Als penningmeester maken jullie mij een gelukkig mens door de contributie uiterlijk **15 januari 2004** te betalen. Na ontvangst van de betaling krijg je dan je lidmaatschapskaart samen met het februarinummer van Het Clubblad toegezonden.

De contributiebedragen, vastgesteld in de ALV van 11 maart 2001, zijn ongewijzigd gebleven. Te weten:

- Lidmaatschap € 30
- Gezinslidmaatschap € 5

Mocht je om welke reden dan ook, ik kan er geen bedenken, geen prijs meer stellen op het lidmaatschap, laat het dan even weten. Mijn adres, telefoon en e-mail staan op pagina 1 vermeld.

MACHTIGE MACHINES!



- 6 dagen in de week open vanaf 8.00 uur
- Altijd show in onze gigantische showroom
- Meer dan 20 jaar ervaring in italiaanse motorrijwielen
- wereldwijde levering van onderdelen
- Fabricage en ontwerp van eigen onderdelen

aprilia



TEO LAMERS MOTORRIJWIELEN

Nijverheidsweg 26, Industrieterrein Oost-Kanaalhaven, 6541 CM Nijmegen
Tel 0031-243 711 111 • Fax 0031-243 711 110 • www.tlm.nl

4

Start Twin www.startwin.com



Off. dealer van:

aprilia

Benelli



CAGIVA

DUCATI



Let op: Wintermaanden géén koopavond...
Di - Vr 8.30 uur tot 17.30 uur
Za 9.00 uur tot 17.00 uur

Kanaal Zuid 484 7371 GL Loenen (Vel.)
tel 055 5051329 fax 055-5052154
www.startwin.com info@startwin.com



Aprilia racing in Nieuw Zeeland (1)

Door: De Keg

Eerst maar even voorstellen. Al zijn er ongetwijfeld A.R.A.-leden die op de technische avond bij S&G banden in Numansdorp aanwezig waren, waar wij mee gesproken hebben en die ons dus al kennen. Wij zijn Hans en Karel, oftewel Snaaf en Keg, rijdend in de inmiddels opgeheven Aprilia Challenge waar we als 'de twee broertjes' bekend staan. Dit verhaal gaat over Karel alias de Keg, normaal rijdend op een volledig verbouwde Moto Guzzi V7 Sport en zich tegenwoordig voortbewegend op het zogenaamde Amerikaans vernuft (???) en op het circuit op de RS 250.

Nu wil het geval dat ik met de Guzzi al twee keer met heel veel plezier drie maanden in Nieuw Zeeland heb rondgetoerd. Ik heb hier dan ook inmiddels een paar goede kennissen opgedaan en ben het land ook een beetje gaan beschouwen als mijn tweede vaderland.

Formule 3

Ik ga zeer binnenkort weer voor langere tijd naar Nieuw Zeeland. Nu met de Harley (lang leve het avontuur) en met de RS 250 om er een paar wedstrijden in de formule 3 mee te rijden. Omdat een van mijn motorrijdende kennissen in Nieuw Zeeland vroeg of ik T-shirts van Italiaanse motorclubs mee kon nemen, kwam ik via-via bij Hans Terschegget terecht en zodoende ook in jullie lijfblad. Voort wat, hoort wat! Afijn, Nieuw Zeeland is niet echt naast de deur en ook de tijd die ik wegblijf, vraagt toch om het nodige regelwerk. Denk alleen maar aan de diverse carnets, verzekeringen en ook het vervoer van de brommers is niet onbelangrijk.

Een tegenslag in de voorbereiding was dat ik halverwege het afgelopen seizoen erachter kwam (tijdens het olie aftappen) dat de Aprilia meer dan een beetje ziek was. Er kwam een heel stuk tandwiel met de olie mee en daar word je niet echt vrolijk van, geloof mij maar. Bak uit elkaar om er achter te komen dat er van het schakeltandwiel een behoorlijk stuk was afgebroken. En dat terwijl we er nog gewoon mee gereden hebben... Direct bij Motor 2000 maar zuigers, membramen, koppelingsplaten en tandwielen besteld en bij de bank ook maar gelijk een PL-tje afgesloten, want al met al kleunt het er aardig in.

Nog meer shit

Oké, alles deed het weer en dus racen op de Nurnbergring met Nieuw Zeeland in mijn gedachten. Tijdens deze race bleek er toch nog een behoorlijke olie lekkage te zijn aan het koppelingsdeksel en daar zat ik nou helemaal niet op te wachten. Pfff, de boel weer uit elkaar en een nieuwe pakking ertussen. Nog steeds lek-

kage, shit, intussen ook gehoord dat de grote lager bij z'n uitgaande as een zwakke schakel (schijnt) te zijn. Nog meer shit dus: de tijd van inschepen nadert met rasse schreden, een Aprilia die eigenlijk weer uit elkaar zou moeten en een Harley die pppppfffttt. Nou ja, dat is een bekend gegeven zal ik maar zeggen.

Na een telefonisch onderhoud met Chris van Motor 2000, begon de zon weer wat te schijnen. Chris zou zijn ogen op het inwendige van de Prilja werpen en de boel nog wat afstellen als dat nodig mocht zijn. Zodoende had ik gelukkig nog wat tijd om het Amerikaans vernuft proberen goed te krijgen (weet je toch nooit met dat spul). Ietwat later kon ik mijn Prilja weer ophalen. Echter wel met de mededeling dat er in het koppelingsdeksel een (haar)scheurtje zat. Ik kreeg een of ander goedje, waarmee ik de boel weer dicht zou krijgen.



Hectisch

Inmiddels staan de brommers op de boot, heb ik zowel de HD als de Prilja weer in elkaar en voor elkaar gekregen (wat uiteraard bij de HD een rekbaar begrip is) en hoop ik de brommers begin december in Christchurch weer terug te zien.

Het zal zeker de eerste dagen wel een beetje hectisch zijn daar. Ik kom zelf de 8ste december daar aan, dan moet ik de brommers langs de douane loodsen, ze naar Nelson vervoeren en dan de 13de en de 14de (als het goed is) de eerste wedstrijd rijden op Manfeild (bij Palmerstone North) op het Noord eiland. Dat de eerste wedstrijd gereden zal worden met een jetlag van hier tot Tokyo mag de pret niet drukken, maar daar horen jullie nog het een en ander van!

Technische avond 14 november 2003: Vering en winteronderhoud

Door: Rolf Dracht

Vast onderwerp op onze clubkalender is de technische avond. En dat deze in trek is bij onze clubleden, hebben we gemerkt. Ook deze technische avond was weer binnen zeer korte tijd volgeboekt. Volle bak (werkplaats) dus. Het gastbedrijf was deze keer Safe Veenendaal geleid door een wel heel enthousiast team en met gastsprekers Arjan van der Lee (safe) en Edgar Hendriks (WP suspension Benelux). Als onderwerp hadden we gekozen voor vering en winteronderhoud.



Na een welkom en korte inleiding werd de videoband van de presentatie van de nieuwe RSV1000R 2004 getoond. Voor de liefhebbers een mooi begin.



WP Suspension Benelux

Het bedrijf WP Suspension Benelux vertelde een uitgebreid verhaal over het hoe en wat met betrekking tot vering, dempers, vorken, etcetera. Maar eerst een stukje geschiedenis over het ontstaan van het bedrijf.

WP is ontstaan doordat de toenmalige eigenaar Wim Peters in 1975 gewond raakte tijdens een cross wedstrijd. Tijdens zijn herstelperiode dacht hij na over zijn vering en schokdempers. Zijn ideeën heeft hij uiteindelijk in praktijk gebracht en merkte dat ze positieve resultaten gaven. En dat dit niet onopgemerkt bleef in de motorsportwereld.

Veel MX rijders kregen belangstelling voor de door hem ontwikkelde dempers en gingen ermee rijden. En wederom bleef dit niet zonder succes. In 1979 werd het bedrijf WP Suspension opgericht.

Successen

Veel bekenden (en beroemdheden) in de motorwereld zoals Gerrit Wolsink, John v.d. Berk, Dave Strijbos, Max Biaggi, Valentino Rossi, Andrew Pitt, David Jeffreys sturen of stuurden met de dempers van WP Suspension. KTM, BMW en Husaberg maken zelfs gebruik van de kennis en materialen van WP als standaard toepassing.

Vanaf 1994 gaat WP ook dempers en vering leveren aan het Formule 1 team met o.a. Michael Schumacher en Jos Verstappen. In 1995 worden de veringen ook toegepast op mountain bikes en gebruikt in wedstrijdverband zoals op de Olympische Spelen. Ook de Nederlandse deelnemer aan de World Solar Challenge is voorzien van hun producten en zeer succesvol zoals we inmiddels weten.

En dan het elk jaar weer spannende Parijs-Dakar waarin WP een belangrijke rol speelt met zijn producten in de overwinningen. De Donkervoort is tevens een van de uitdagingen met WP. In 1998 wordt WP Suspension uiteindelijk een volle dochteronderneming van KTM. Tja, van dit succesverhaal werden we bij Safe wel even stil.



Wegcontact

Dat bij motorrijden het wegcontact het belangrijkste is, weten we allemaal. Dat dit juist ontstaat door een juiste combinatie en afstelling van veren, schokdempers en banden, is iets waar we vaak niet bij stilstaan. Daarom volgde een uiteenzetting over hoe je de juiste combinatie kan krijgen en uitleg over hoe een veer zorgt voor een constante druk en lang contact met het wegdek. Tevens werd verteld hoe belangrijk goede veren en dempers zijn bij remmen, want deze zorgen namelijk voor een kortere remweg.

Ook werden de verschillen uitgelegd over de werking van een lineaire en progressieve veer. Een progressieve veer bijvoorbeeld, maakt door zijn wikkelingen de veerweg langer. Er volgde ook nog een uitgebreid verhaal over het buigmoment van de voorvork en de voordelen van een upside-down vork. Bij zo'n vork zorgt ingaande demping voor constant wegcontact, de uitgaande demping voor het tegen gaan van nadeinen. Het stuitereffect (wat vaak als onprettig wordt ervaren) ontstaat door een verkeerde uit- en ingaande demping, maar ook door de verkeerde balans tussen de achter- en voorvering.

Tevens werd besproken dat elke motor een standaard veerinstelling kent die op elk persoon (of personen) moet worden afgesteld. Gewicht van de berijder speelt daarbij een rol, maar ook waar men de motor voor gebruikt (toeren, sportief, off-road, etc.) is belangrijk. Fabrikanten leveren motorfietsen af met een standaard veerinstelling, ingesteld op de gemiddelde motorrijder. Afhankelijk van de type vering en de daarbij behorende instelmogelijkheden, kan de berijder de veerinstelling aanpassen.

Wat ook een belangrijke factor is (en belangrijk voor onderhoud), is het niveau en veroudering van de olie in de dempers. En dan hoofdzakelijk de voorvorkdemper. Dit wordt vaak onderschat en niet meegenomen in de afstelling en balans.



Stuurdemper

Een veel besproken onderwerp, is de juiste balans tussen berijder, motor, banden, wegdek en vering. Wat blijkt: deze balans wisselt constant. Banden slijten, bandendruk wisselt, wegdek verandert constant en het beladinggewicht van de motor verandert ook. Daarom is een stuurdemper een veiligheidsverhogend middel om deze balans te houden. Tevens wordt bij de huidige motoren, zeker bij de sportieve modellen, de balhoofdhoek veranderd (steiler) om beter te kunnen sturen. Helaas wordt door deze verandering de zogeheten tank-slapper bevorderd. Maar dit is o.a. met een stuurdemper tegen te gaan.

Racedempers

WP levert al jaren dempers voor de motorsport. Deze dempers zijn anders dan op de wegmotoren en zijn voorzien van een extra veer om de veerweg langer te maken.



De praktijk

Als praktijk voorbeelden werden drie Aprilia's bekeken met respectievelijk standaard-, WP- en Ohlins veren/dempers. Er werd getoond wat de verschillen in instellingen zijn en wat voor meerwaarde WP en Ohlins veren en dempers hebben.

Winteronderhoud

Het onderdeel winteronderhoud splitste zich in twee delen: doorrijders en de motor op stal zetten.

Degene die het hele seizoen doorrijden, hebben in de winterperiode te maken met extremen zoals regen, kou en pekel.

Enkele tips van het Safe team;

- Om de invloed van vocht tegen te gaan, is het belangrijk metalen delen in te spuiten met WD 40. Let op: niet de remschijven inspuiten!
- Vaste delen zoals RVS, aluminium e.d. voorzien van een tectyl shield.
- Kuipdelen en gespoten delen rijkelijk inspuiten met siliconenspray.
- Na een rit door de sneeuw of andere gladheid waardoor pekel op het wegdek ligt en op de motor komt, de motor direct goed afspoelen met koud water. Geen warm of lauw water gebruiken, want dat activeert juist het zout/pekel.
- Motor goed warmdraaien voor het rijden.

Voor degene die zijn motor op stal zet, hierbij ook tips van het Safe team;

- Voor het wegzetten olie verversen en oliefilter vervangen.
- Toevoegingen in de brandstof doen zodat de carburateur of injectie schoon blijft. Tevens werkt deze toevoeging vocht tegen dat overal in kruipt.
- Motorfiets goed schoonmaken en poetsen.
- Met de motor een behoorlijk stuk gaan rijden.
- Tank aftanken en banden iets harder oppompen.
- Zet de motor indien mogelijk op een bok
- Alle metalen delen inspuiten met WD 40. Let op: niet de remschijven inspuiten!
- Accu uit de motorfiets halen en aansluiten op de druppelader. Let op dat de acculader geschikt is voor constant laden.
- Niet tussendoor even starten, want de olie komt dan niet goed in alle delen van het blok. Hierdoor kan extra slijtage optreden.



Where the hart beats

1000 meter
showroom!



Aprilia

LANGS SNELWEG A59

afslag Made > volg Brieltjenspolder

Brieltjenspolder 26 • 4921 PJ Made

tel (0162) 427617 • fax (0162) 457522

www.vanmeelmotoren.nl

De Eemdal
Drukkerij



Opmaken
Zetten

Scannen (max. A3)
Digitaliseren

Printen
Zwart/kleur

Drukken
In alle kleuren

Afwerken
Boren
Rondhoeken

Stanzen
Rillen
Perforeren
Nummeren

Vouwen

Vergaren
Sets maken;
gelijmd, losbladig

Vanaf
"UW idee"
tot en met
"ONS product"

De Eemdal Drukkerij

Industrieweg 10a

3762 EK Soest

Tel. (035) 602 39 93

Fax (035) 602 82 92

E-mail: eemdal@hacom.nl

De avond werd afgesloten met een blik in een vastgelopen Milleblok zoals deze op de Futura, Capo Nord, RSV en de Falco gemonteerd zit. Nu is dit een ijzersterk blok en het is dan ook de eerste keer dat ze dit meemaken. Oorzaak ligt dan ook in zeer extreem gebruik.

Met dank aan Dirk Boer voor het beschikbaar stellen van zijn vestiging, Mieke v.d. Laar voor de verzorging van de inwendige mens en kleding, Arjan v.d. Lee voor de tips en technische

ondersteuning en Edgar Hendriks voor de duidelijke uitleg. Naast deze bovenstaande mensen was een compleet team opgetrommeld en veel belangstellenden vanuit de vestiging. Wij kennen niet alle namen, maar bij deze willen wij IEDEREEN bedanken voor een top avond!

www.wp.nl
www.safemotors.nl

Vering en demping

De vering en demping bepalen hoe een motor in bochten en op oneffenheden reageert. Bij moderne sportieve motoren is alles qua vering en demping instelbaar, maar wat kun je hieraan zelf doen? Om te beginnen moet je natuurlijk zeker weten dat de rest van de motor in orde is, dus dat er geen speling of iets dergelijks in het rijwielgedeelte zit. En het is van belang dat de bandenspanning op de juiste waarde staat. Hierbij is het beter om van de gegevens van de bandenfabrikant uit te gaan dan van de motorfabrikant.

Wat er allemaal te verstellen is en hoe je dat kunt doen, kun je beste uit het instructieboekje halen. Maar wanneer moet je nu wat doen? Voordat je veranderingen gaat aanbrengen, is het belangrijk dat je eerst nagaat hoe de huidige instelling is of hoe de standaardinstelling moet zijn, zodat je daar altijd naar terug kan. Als je veranderingen aanbrengt, doe dit dan met een verandering per keer en in kleine mate, zodat je weet hoe je motor op die verandering reageert en maak hier notities van.

Geometrie

Probleem: slingeren van voorwiel (bij acceleratie)

Oorzaak: geen druk / gewicht op het voorwiel

Oplossing: voorvork verder laten doorsteken / veerunit achter langer maken

Probleem: motor laat zich moeilijk een bocht insturen

Oorzaak: de rijhoogte achter is te laag / voor te hoog

Oplossing: voorvork verder laten doorsteken / veerunit achter langer maken

Probleem: in de bocht last van overstuur (motor wil dieper in de bocht vallen / druk nodig tegen binnenste stuur helft)

Oorzaak: de voorkant van de motor is te laag

Oplossing: voorvork minder laten doorsteken / veerunit achter korter maken

Probleem: in de bocht last van onderstuur (de motor wil in de bocht naar buiten)

Oorzaak: de voorkant van de motor is te laag

Oplossing: voorvork minder laten doorsteken / veerunit achter korter maken

Door: de techniekcommissaris John Willemse

Vering

Begin met het afstellen van de negatieve veerweg. De negatieve veerweg is de mate waarin de motor inveert als gevolg van zijn eigen gewicht. Dit kun je als volgt bepalen: aan de hand van het instructieboekje of de technische gegevens van de motor, kun je de totale veerweg achterhalen. Til vervolgens de motor uit de veren en meet de afstand tussen de as en een vast punt naar boven. Laat nu de motor weer zijn eigen gewicht dragen, veer de motor een keer in en meet opnieuw de afstand tussen de as en het vaste punt. Trek deze waarden van elkaar af en je hebt de negatieve veerweg. Dit moet ongeveer 20–30% van de totale veerweg zijn. Voor een sportieve motor mag dit iets minder zijn. Afstelling hiervan geschiedt met behulp van de veervoorspanning.

Voorzijde:

(bron: brochure wp suspension)

Probleem: - voorvork spreekt slecht aan
- voorvork slaat in het stuur bij accelereren en / of spoorvorming
- oncomfortabel
- voorwiel stuitert op slecht wegdek

oplossing: * veervoorspanning verlagen
* evt. lichtere veer of progressieve veer met lichtere beginwaarde monteren

probleem: - motor zakt te diep in de veren
- teveel negatieve veerweg
- neigt tot doorslaan bij remmen
- voorvork schudt bij remmen en bergafwaarts rijden

oplossing: * veervoorspanning verhogen
* evt. zwaardere veer of progressieve veer met hogere beginwaarde monteren

probleem: - voorvork spreekt slecht aan
- slaat in het stuur bij accelereren
- voorwiel stuitert bij hard remmen

oplossing: * verlagen van de ingaande demping
* evt. dunnere olie gebruiken

probleem: - voorvork slaat door bij hard remmen of grote oneffenheden
- snel induiken bij remmen
oplossing: * verhogen van de ingaande demping
* evt. dikkere olie gebruiken

probleem: - voorvork veert te langzaam uit
- oncomfortabel
- voorwiel vangt oneffenheden niet goed op
- indirect stuurgedrag
oplossing: * verlagen van de uitgaande demping
* evt. dunnere olie gebruiken

probleem: - voorzijde is onrustig
- nadeinen en doorslaan op oneffenheden
- voorvork veert te snel uit
oplossing: * verhogen van de uitgaande demping
* evt. dikkere olie gebruiken

probleem: - voorvork slaat door
- stuiteren van het voorwiel
- progressieve verharding van de veer te weinig naar het einde van de slag
oplossing: * verhogen van het olieniveau in de poot met kleine stapjes van 5 a 10 mm

probleem: - hard aanspreken
- neiging tot slaan in het stuur
- voorwiel stuitert bij het remmen door het afblokken van de hydraulische stop
- oncomfortabel
oplossing: * verlagen van het olieniveau met in de poot met kleine stapjes van 5 a 10 mm

achterzijde:

probleem: - te weinig negatieve veerweg
- motor slaat in het stuur bij spoorvorming of accelereren
- schokdemper spreekt slecht aan
- weinig comfort
- overbelasting van de vork bij bergafwaarts rijden en remmen
oplossing: * veervoorspanning verlagen
* evt. zachtere veer monteren

probleem: - motor veert te diep in
- te veel negatieve veerweg
- oncomfortabel
- neigt tot doorslaan
- motor zoekt bij oneffenheden
oplossing: * veervoorspanning verhogen
* evt. hardere veer monteren

probleem: - erg oncomfortabel
- achterwiel neigt te gaan stuiteren in snelle bochten met name bij accelereren
- achterwiel springt bij oneffenheden
oplossing: * ingaande demping verminderen
* evt. demper inwendig laten aanpassen

probleem: - motor slaat door bij inveren
- bij het doorslaan komt de motor in onbalans
- motor neigt tot slingeren bij het uitaccelereren van een bocht
oplossing: * ingaande demping verhogen
* evt. demper inwendig laten aanpassen
* versleten demper laten repareren

probleem: - motor veert te langzaam uit
- achterwiel vangt oneffenheden niet goed op
- neigt tot stuiteren bij hobbelige weg
- oncomfortabel
- neigt tot slingeren bij spoorvorming
oplossing: * uitgaande demping te verminderen
* evt. veervoorspanning verhogen

probleem: - motor veert te snel uit
- neigt tot nadeinen
- constante onrust aan de achterzijde
- achterwiel neigt tot stuiteren
oplossing: * uitgaande demping verhogen
* evt. veervoorspanning verlagen
* evt. versleten demper repareren / vervangen

Het is bij dit alles wel belangrijk dat je de dempingschroeven nooit helemaal dichtdraait, want dan blokkeer je de hydraulische werking en rij je de demper kapot. Als dit alles nog niet tot een tevreden resultaat leidt, kun je overwegen om de vering door een specialist te laten aanpassen. Hiervoor kun je bijvoorbeeld terecht bij:

WP suspension	of	Hyperpro
tel. 0413-255400		tel. 0294-418500
www.wp.nl		www.hyperpro.nl

Zolang je de adviezen volgt, kan er niets stuk gaan. Ik zou zeggen: probeer eens wat en misschien rijdt je motor daarna wel prettiger en/of beter dan voorheen. Zolang je er maar voor zorgt dat je terug kunt naar je beginwaarde!

Een dagje All-road

Door: Robert Duijzer

Via een oproep in diverse motorbladen en op het forum, las ik dat Aprilia samen met de KNMV een training all-road rijden zou verzorgen. Als echte all-road (Capo Nord) rijder, aarzelde ik niet lang en heb me snel ingeschreven. Kort daarna een brief ontvangen met het verzoek om op de bewuste dag om 09.00 uur bij Henk Seppenwolde in oosten van het land aanwezig te zijn.

Vroeg opgestaan en desondanks toch nog via allerlei files richting het oosten gereden. Eenmaal gearriveerd bij Henk Seppenwolde, bleek dat er nog vijf mensen moesten komen. Inmiddels waren we met z'n vieren (1 dame op een Pegaso en 3 man op een Capo Nord) een bakkie koffie aan het doen. Om 09.15 uur was er helaas nog steeds niemand van het groepje van vijf gearriveerd. Toen zijn we toch maar begonnen met het theoretische gedeelte. Hierbij kregen we verschillende foto's te zien van allerlei situaties met praktische tips. 'Anders rijden is anders denken', was een veelgebezigde uitspraak.

Acrobatische toeren

Aan het eind van het theoretische gedeelte was nog steeds geen spoor te bekennen van de vijf andere cursisten en zijn we maar op pad gegaan. 'Nu gaat het gebeuren', dacht ik. Hop mijn kleding goed doen en dan naar een industrieterrein in de buurt om te oefenen. Eerst moesten we zittend allerlei oefeningen doen met alleen het gebruik van de achterrem. Daarna moesten we deze oefeningen staand doen. Tank tussen de benen en hé, waar zijn mijn rem- en schakelpedaal gebleven??? Het antwoord was zeer eenvoudig: eigenlijk zijn ze 5 cm te kort. Maar gelukkig is dit probleem eenvoudig op te lossen. Door de tank tussen de benen, krijg je een soort o-benen. Vervolgens draai je je voeten in een 'V' naar binnen. Na al deze acrobatische toeren vind je uiteindelijk met je voeten de broodnodige pedalen. Toen al onze oefeningen goedgekeurd waren, werden we letterlijk het bos ingestuurd.

En hier ging het erom weg. Oefenen, oefenen en nog eens oefenen. Tegen 12.00 uur weer terug naar Henk Seppenwolde voor een welverdiende lunch. Na al dit lekkere eten, gingen we op pad voor een tocht met allerlei oefeningen op verharde en onverharde wegen. Leuk! Rond de klok van vier uur waren we weer terug. Daar wachtte ons een verrassing, want Camiel van Berkensteijn (Aprilia NL) en de heer H. van Loozenoord (KNMV) stonden al op ons te wachten.

Leerzaam

Na het certificaat in ontvangst te hebben genomen, op de groepsfoto te zijn gezet en een tijdje te hebben nagepraat, keerden we allen weer huiswaarts. We hebben een bijzonder leuke, leerzame en gezellig dag gehad. Voor herhaling vatbaar en een echte aanrader voor alle all-road rijders!



De motoravonturen van Colin en Nori

Door: Colin

Het raceseizoen zit erop. Jammer genoeg wel, maar gelukkig heeft Nori nog voldoende te melden over de afgelopen MotoGP's.

MotoGP 13: Motegi - Japan

Achter Max Biaggi op pole position, wist Noriyuki Haga zich op een slechte 25e plaats te nestelen op zijn thuiscircuit. Colin Edwards startte op een keurige 13e plaats. In de race op de matig bezochte en wat saaie circuit van Motegi, woedde een hevige eindstrijd achter een ongenaakbare Biaggi, tussen Gibernau, Tamada en Rossi. Daarachter reden onze helden een anonieme race. Noriyuki Haga wist zich vanaf de één na laatste plaats terug te knokken naar een zeer goede 12e plaats en Colin Edwards eindigde tenslotte op een matige 17e plaats.

MotoGP 14: Sepang - Maleisië

De temperatuur en vochtigheidsgraad spelen op Sepang altijd een grote rol. Van Haga weten we dat hij hier altijd wat problemen mee heeft. Valentino Rossi was weer een heer en meester tijdens zowel de trainingen als de race. Wederom waren Haga en Edwards achter de subtop bezig en finishten zij met nieuw materiaal gebroederlijk na elkaar als respectievelijk 12e en 13e. Beiden hadden hiermee goede hoop voor de laatste twee races van het seizoen: het prachtige Phillip Island en het uitzinnige Valencia.

MotoGP 15: Phillip Island - Australië

Op het circuit waar vorig jaar een meeuw het ruitje van Noriyuki's RSV Mille verpulverde, zou Valentino Rossi deze race de geschiedenisboeken inrijden als één van de meest legendarische. Achter Rossi hadden Colin en Noriyuki slechts als 18e en 19e getraind. Haga deed het erg goed in de race en wist zich voorbij Edwards te knokken naar een 14e plaats (t.o.v. de tegenvallende 16e plaats van Edwards). Rossi kreeg na vijf ronden 10 seconden tijdsraf wegens het inhalen tijdens een gele vlag situatie. Toen hij dit na nog eens twee ronden door had, zagen we de echte Rossi. Wat een held. De rest van de race gaf hij alles wat hij had om de 1,5 seconde die hij op Capirossi voor had, uit te bouwen naar ruim 15 seconden! Een gemiddelde van zo'n 0,8 seconde per ronde tijd-winst! Wanneer zien we hem weer op een Aprilia, meneer Beggio?



MotoGP 16: Valencia - Spanje

Op het circuit waar altijd meer dan 100.000 uitzinnige en vuurwerk ontstekende Spanjaarden voor een ongekende sfeer zorgen, had Valentino Rossi besloten om zich te laten gelden: wederom pole, wederom winst, wederom een podiumfinisch (met zijn 22e achtereenvolgende een evenaring van het record van Giacomo Agostini), nieuw ronderecord, zijn afscheid bij Honda en zijn overgang naar Yamaha. Edwards had fantastisch getraind naar een 7e plek en Haga matig op de één na laatste 22e plaats. Zowel Haga als Edwards maakten er van hun laatste race op de RS3 Cube een spektakel van, door respectievelijk op een 15e en een geweldige 7e

plaats te finishen. Na de race was er spijtig nieuws te melden. Beide helden zijn volgend jaar niet meer op een Aprilia te zien (zie Headlines) en we willen vanuit de A.R.A. beide heren bedanken voor hun bijdrage aan Aprilia en ze veel succes wensen in hun verdere race carrière.



13

De eindstand:

Rijders:

Valentino Rossi, 1e met 357 punten
Colin Edwards, 13e met 62 punten
Noriyuki Haga, 14e met 47 punten

Teams:

Repsol Honda, 1e met 487 punten
Alice Aprilia Racing, 6e met 109 punten

Merken:

Honda, 1e met 395 punten
Aprilia, 4e met 81 punten

Headlines

- 3 GP wereldtitels voor Aprilia: 125cc merk, 250cc rijder en 250cc merk
- Aprilia komt met de RS6 Cube in de MotoGP: een zescilinder!
- Colin Edwards naar Telefonica Movistar Honda als teammaat van Sete Gibernau
- De opvolger van Colin Edwards: Shane Byrne, Brits Superbike Kampioen 2003
- De opvolger van Noriyuki Haga: Jeremy McWilliams, Fonsi Nieto of Garry McCoy
- Noriyuki Haga: WK Supersport op een Suzuki GSX-R600?
- Er komt in 2004 een heus RSV Mille Racing Team voor de KNMV Cup en de ZAC!
- Het Paul Haullussy Racing team wordt binnenkort uitgebreid
- Aprilia in de WK Supermoto 2004?
- Hans Terschegget geïnteresseerd in een RSV Mille R Nera
- Dit waren de laatste headlines van 2003

UW APRILIA DEALER VOOR ZUID-NEDERLAND



MOTOPORT VENLO
Van Laerstraat 45
5922 AA VENLO
077-387 22 11 • 077-396 77 03
www.motoportvenlo.nl



Een keRStVerhaal

Door: Bambam

Al voor de zevende keer in korte tijd kijkt Lia naar buiten. Het is donker en de witte deken in de tuin en op de weg groeit gestaag. “Ap had nu toch echt wel terug moeten zijn”, denkt ze. Het vuur knappert in de open haard en de vele kaarsjes maken het huis gezellig. Lia schuift onrustig op de bank heen en weer. Ze kijkt bezorgd. “Even naar het acht uur journaal kijken, misschien leidt dat me even af”. De nieuwslezer vertelt dat er nog nooit zo’n dik pak sneeuw is gevallen op kerstavond en dan ook nog zo onverwacht. Lia rilt. Ze denkt aan Ap die nog ergens in dit gure weer rond rijdt. “Wat vervelend dat nou net vandaag de auto stuk is gegaan. Goed, het is natuurlijk een Alfa, maar hij heeft ons nooit eerder in de steek gelaten. Misschien moeten we hem na twaalf jaar toch maar eens vervangen. Dat zal wel weer een moeilijke discussie met Ap worden. Die stopt z’n geld liever in z’n RSV. En nou heeft hij ook nog die nieuwe Erre Factory besteld. Hoe verzinnen ze zo’n naam?”

Lia schrikt op uit haar gedachten, net op het moment dat de nieuwslezer iedereen met klem aanraadt om toch vooral thuis te blijven. Ze begrijpt nog steeds niet waarom Ap nou persé naar de motordealer moest. Dat was weliswaar nog voordat het ging sneeuwen, maar toch. Normaal laat Ap z’n RSV altijd netjes gepoetst de hele winter op stal staan. Maar hij moest die onderdelen halen, om ze in de kerstvakantie te kunnen monteren. Luchtfilter, injectie, sensoren of toch carbon delen? Nee, ze kon het zich door haar bezorgdheid niet meer herinneren. “Laat ik hem nog eens proberen te bellen”, denkt ze terwijl ze naar de telefoon loopt. Eerder had Ap z’n mobiel niet opgenomen. De vriendelijke stem van een digitale juffrouw zegt dat het toestel van Ap niet bereikbaar is. “Dat komt zeker door al die sneeuw. En het is nu ook al veel te laat om de motorzaak nog te bellen.” Ze gooit nog wat hout op het vuur en maakt een kop cappuccino in de keuken. Weer kijkt ze naar buiten. Het sneeuwt nog steeds. Ze huivert bij de gedachte dat Ap op z’n RSV door de sneeuw moet. “Dat kan toch nooit goed gaan. Met dat koppel van die machtige Rotax twin is het zelfs met een setje Diablo’s niet te doen.”

Ze kijkt op als de kerkklokken beginnen te luiden. Die kondigen de kerstnachtdienst aan. Het is lang geleden dat ze daar naartoe is geweest. Ze denkt aan de mensen die daar heen gaan. “Die zouden zich in mijn plaats vast niet zo’n zorgen om Ap maken. Nou ja, Ap rijdt eigenlijk altijd wel gecontroleerd en zal nu zeker wel voorzichtig doen.” Toch doet ze stiekem een schietgebedje voor de behouden terugkomst van Ap. De herinnering aan die keer dat Ap geschept werd door die automobilist komt bovendien. De motor was total-loss. Wonder boven wonder had Ap alleen kleerscheuren. Daar was ze wel dankbaar voor geweest. “Zou God toen erger hebben voorkomen?”, vraagt Lia zich af. “Gek eigenlijk dat je daar vooral op dit soort momenten over na gaat denken.”

Het geluid van een diesel die de straat in komt rijden, doet Lia opstaan. De auto stopt bij haar voor de deur. Ze kijkt uit het raam en de schrik slaat haar om de keel. Het is een politiebus. “Oh nee!”, denkt ze en met een bonzend hart rent ze naar de voordeur. Ze opent de deur en ziet de agent die naar haar toe loopt. “Schrik maar niet hoor”, zegt hij met een glimlach. Dan ziet ze dat Ap achter hem aan komt. “Ap, ben je oké?”, roept Lia. “Ik heb me zo’n zorgen gemaakt”. “Ja, ja. Alles is prima”, zegt Ap, terwijl hij Lia tegen zich aan drukt. “Alleen door de sneeuw heeft het allemaal veel langer geduurd dan ik dacht. Gelukkig bood deze agent aan om me te helpen.” “Hoi, ik ben Falco”, stelt de agent zich voor. “Oh, eh, ik ben Lia”, stamelt ze terug. “En je motor, Ap, is ‘tie plat?” “Nee joh”, zegt Ap, “die staat in die bus. Falco’s dienst zat er op en hij was nog even een bakkie aan het doen bij de dealer toen het zo begon te sneeuwen. Toen bood hij aan om me even naar huis te brengen met z’n politiebus. Hij rijdt zelf een Capo Nord, snap je?” “Nou niet helemaal”, zegt Lia terwijl ze met z’n drieën naar de bus lopen. “Maar Falco, je bent een engel.” Als Falco de klep van de bus opent, ziet Lia direct de blinkende RSV van Ap. Ernaast staat nog iets, onder een hoes. “Toe maar Falco”, zegt Ap. Dan geeft hij Lia een kus en zegt: “Gelukkig kerstfeest Lia.” Falco trekt de hoes weg en onthult een schitterende Moto6.5. Lia kan haar ogen niet geloven. “Hij is prachtig”, zegt ze met een brok in haar keel, “zilver met beige, wat is ie mooi.” Ze slikt even. “Maar Ap dat kunnen we toch helemaal niet betalen? En jij hebt ook nog die Factory besteld.” “Ja, die Factory, dat was wel een goede dekmantel vind je niet?”



Circuit avontuur op Folembay, Frankrijk deel 2

Door: Arius Bom

In het vorig Clubblad, hebben jullie al het een en ander gelezen over het circuit avontuur op Folembay. Nadat de pechvogel van de dag weer enigszins op de been was, ontving de redactie zijn verhaal. Een avontuur in twee delen...

Eindelijk was het zover. Na lange tijd wachten, gingen we eindelijk op weg naar Frankrijk om daar op het circuit van Folembay onze kunsten te gaan vertonen. Hoe dat voor mij is afgelopen, weten de meeste inmiddels wel. Maar daar later meer over. Voor mij begon het avontuur maandagochtend rond een uurtje of negen met het inpakken van mijn rugtas. Rekening houdend met het weer gingen er dus alleen maar een paar extra sokken, T-shirts, handdoekje en een paar slippers in. Tegen 12.00 uur zouden Rob Zurlohe en ik elkaar ontmoeten bij Roke Motors in Mijdrecht. Rob had eigenaar Kees namelijk ook zover gekregen dat hij mee ging om een dagje te boenderen op Folembay.

Falco

Tegen half een kwam Rob opdagen. Inmiddels hadden Kees en ik de motor al op de aanhanger gezet, de Mille van Rob mocht in de racebus staan. Nou zien we die Milles toch wel genoeg op de weg, dus zo'n ramp was het ook weer niet. Een Falco (SL1000) daarentegen iets minder, dus laat de mede weggebruikers daar maar van genieten. Na een rondje supermarkt waar de benodigde etenswaren en frisdranken werden ingeslagen en na alles nogmaals nagekeken te hebben, gingen we op weg richting Folembay. Via Antwerpen waar we Koen 'kleine Belg' zouden oppikken. Hij stond samen met zijn vrouw al op ons te wachten. Na zijn Mille (in de mooiste kleurstelling zwart/zilver) ook naast die hele mooie SL1000 op de aanhanger te hebben geparkeerd, gingen we gezellig op weg naar Folembay.

Na een paar uurtjes rijden kwamen we aan bij het hotel. Hier bleek dat wij de laatste waren. Na een paar opmerkingen over de bus van Kees, bleek deze de volgende dag nog niet zo gek te zijn. Jan 'racing' Crauwels was in ieder geval al druk bezig om overal A.R.A stickers op te plakken. Na een poosje was het tijd om onze kamer te gaan vereren met een bezoekje ten einde ons klaar te gaan maken voor het avondeten. Het eten was niet slecht, maar de bediening kon wel ietsje beter. Nou niet bepaald een aardige dame (vond ik), maar goed je kan niet alles hebben.

Circuittraining

De volgende ochtend na het ontbijt gingen we op weg naar het circuit. Eenmaal daar aangekomen, bleek de poort nog op slot te zitten. Dan maar een verkennend rondje langs de andere motoren. Die bestonden uit gewone straatmotoren tot volledige circuitfietsen. Een vluchtige blik op het circuit (oeps, wat mooi ligt dat hier) en de poort werd geopend. Wij hebben ons verschanst in de verste hoek op de parkeerplaats, de motoren van de aanhanger afgehaald, de motoren uit de bus gereden, stoelen

eruit, compressor aan, jerrycans benzine eruit en daar waren de eerst nieuwsgierigen al. Plus het nodige commentaar. "Hé kun je mijn bandenspanning ook even controleren? Hoe moet de vering ingesteld staan? Weten jullie daar iets van?" Dus zo gek was de bus nog niet. Kees en ik zijn dan ook het eerste uurtje



bezig geweest met het controleren van de bandenspanning en het afstellen van de vering van diverse motoren. Daarna hebben we ons toch maar even gemeld bij de inschrijving en snel ons pak aangetrokken, want het was tijd voor de eerste oefening.

Allereerst werden we verwelkomd door onze instructeurs. Daarna kregen we uitleg over wat we kunnen verwachten en volgde de indeling in groepen. Er was afgesproken dat de groep van Jan Racing bij elkaar bleef. Al dat mooie Italiaanse spul bij elkaar. Onze eerste oefening bestond uit bochtentechniek: hoe maak je een knee-down en waarom, en hoe kom je na het uithangen weer terug op je motor zonder dat deze gaat wiebelen? Van deze oefening heb ik persoonlijk het meest genoten, omdat je zo al een groot gedeelte van het circuit kon verkennen. De tweede oefening ging over kijktechniek. Nu weten de meeste van ons dat wel, maar kijken en binnen de witte lijnen om een pionnetje heen draaien met daarvoor afremmen en terug schakelen van circa 70 km per uur naar z'n één, was niet mijn beste oefening. Zo kort kijken valt niet mee.

De derde oefening betrof tot hoever je een bocht kunt inremmen. Nou, tot de apex?? Ik weet nog steeds niet wat een apex is, maar het ging iedereen goed af. Helaas ging het hier wel voor het eerst mis met een van onze Belgische vrienden. Hij remde op zijn Honda een pionnetje onderuit met wat kuipschade als gevolg. Gelukkig kon hij weer verder. Na al dit sturen en inremmen, was het tijd voor de volgende oefening. Hierbij ging het over het zo strak mogelijk om een aantal pionnen heen rijden met tussen de pionnen een streepje gas erbij. Maar met een knorrende maag vond ik het moeilijk om mijn hoofd erbij te houden. Op naar de lunch dan maar!



Vrij rijden

Na de lunch en het toetje was het weer aantreden voor de laatste oefening. Voordat we daadwerkelijk al het geleerde in de praktijk konden brengen bij het vrij rijden, moesten we als laatste oefening slalom rijden. Hierbij bestond de slalom uit van breed en recht achterelkaar geplaatste pionnen. Ook hier weer de kijktechniek en het rijden moest in een gelijkmatig tempo gereden worden. Leuke oefening en hierna moesten we een tijdje wachten totdat de circuit vrij was. Met zo'n 25 á 26 graden was dat niet echt een pretje. Gelukkig was er een beetje schaduw van een loods waar we in het gras konden zitten.

En toen eindelijk het moment waarop we toch wel gewacht hebben: het vrij rijden. We werden ingedeeld in drie groepen (expert, gevorderden, en beginners) al naar gelang je ervaring op het circuit.

De hele A.R.A.-groep was meerdere keren op een circuit geweest, dus stonden we klaar en moesten we wachten op een voorrijder. Ehhh, voorrijder? Nee, dat kennen we niet. Oh, nou goed dan. Daar gingen de eerste al van start. Eerst maar eens



het hele circuit verkennen en de banden opwarmen. We hadden tenslotte alleen op bepaalde delen van het circuit gereden. En hoe kom je op het hele circuit dan een bepaalde bocht uit, hoe hard kun je de volgende insturen, waar liggen de rempunten op snelheid... Dus de eerste rondjes rustig aan en langzaam opbouwen. Na een paar rondjes krijg je het door en ga je er voor zitten.

High-sider

Sommige mensen die mij eerst hadden ingehaald, kon ik mooi weer terug pakken. Ik kreeg er zin in en toen ging het voor mij vreselijk mis. In de laatste krappe haarspeldbocht helemaal achterop het circuit reed ik mijn uitlaat te veel aan de grond. Ik had geen grip meer en dan doe je echt niets meer. Ik dacht nog F^*#K daar ga je, maar de Falco kreeg weer grip en richtte zich op en na een high-sider kwam ik hard in aanraking met het asfalt. Heel even ging het licht uit en ik lag stil op het asfalt mezelf weer tot rust te brengen. Ik dacht nog 'hé, ik voel geen pijn van breuken, dus het valt hopelijk mee.' Maar dat het rijden was afgelopen, daar twijfelde ik niet aan. Helaas gold dit ook voor de mensen die in de zelfde sessie als ik reden in verband met code rood (afvoeren naar het ziekenhuis).

Het was duidelijk dat ik naar het ziekenhuis moest met in ieder geval een gebroken sleutelbeen, pijn in twee polsen en een gedeukt ego. Tja, aan die deuk in je ego kunnen ze niets doen, maar die zet zich na verloop van tijd vast wel om in een stoer verhaal. Gelukkig konden ze aan de rest wel wat doen. Ik kan jullie wel vertellen dat de ziekenhuizen in Nederland er stukken beter uitzien. Wat ik het Franse ziekenhuis in sommige gangen heb gezien, daar zou hier de keuringsdienst er onmiddellijk toe besluiten om het hele ziekenhuis te sluiten! Wat een bende zeg, maar ze hebben me wel geholpen. En jawel, de zusters zijn echt Frans en klinken fantastisch als ze Engels spreken. Een beetje dat 'allo, allo' gevoel. Na een nachtje in verband met een lage bloeddruk, mocht ik weer naar huis.

Vleugellam

En dan moet je het thuisfront tussendoor ook nog even inlichten. De reactie was begrijpelijk. Of ze me wel even de volgende dag in Frankrijk kwam ophalen! Gelukkig mocht ik mijn mobieltje bij me houden en er zat niets anders op dan smsjes te versturen en wat andere familieleden en mijn collega's te bellen. Zo ook Rolf gebeld en die bedacht zich geen twee keer. Hij belt mijn vrouw om te horen wat er aan de hand is, vervolgens zijn collega om te vertellen dat hij die volgende dag niet op het werk is, gaat dan maar naar bed en staat de volgende ochtend om 05.15 in Zeewolde om mijn vrouw op te halen. Vier uur later stonden ze aan mijn bed in Frankrijk. Hulde, wat een man! Aan het eind van de middag was ik weer thuis, hop even naar de dokter voor controle en een paar dagen erna toch naar het ziekenhuis. Hier werd alsnog geconstateerd dat er in mijn rechter pols ook nog iets gebroken was. Dus volledig vleugellam aan de rechterkant weer naar huis.

Dit is mijn verhaal van een twee dagen Frankrijk. Hierbij wil ik toch nog een keer bedanken: Rolf voor het ophalen, Siegfried die met mij mee is geweest naar het ziekenhuis als tolk, Jan voor al het voorbereidende werk (het was top!) en verder iedereen die mee was voor de steun toen en nu. Nogmaals bedankt iedereen.

Super Supermotard!

Gespot door onze webmaster

Het nieuwe Aprilia 450cc V-twin blok waar we al eerder melding van hebben gemaakt, heeft z'n race debuut gemaakt in België tijdens het Supermotard World Championship. De 77 graden V-twin met elektronische injectie werd bereden door Alex D'Angelis. Bij iedereen nog wel bekend vanuit de dit jaar gereden 250cc GP's.

De foto's onthullen hoe compact deze V-twin eigenlijk wel is en benadrukken de inspanningen die Aprilia zich heeft getroost om de uitlaatpijpen van beide cilinders gelijke lengte te geven.

Het valt te verwachten dat Aprilia zich volgend jaar met deze machine gaat mengen in zowel motorcross als supermotard races. Geruchten gaan dat Aprilia in onderhandeling is met Mickael Pichon, meervoudig wereldkampioen motorcross. Als normale straatrijders zijn wij natuurlijk nieuwsgierig naar de eerste straatfiets die we met dit blok mogen begroeten!



18

VRO++++

door Freebike

In de maand april(ia) willen we een dag organiseren bij Freebike. Freebike is een organisatie die op het PVI circuit in Lelystad trainingen verzorgt.

Geen CRT maar meer een VRO++++. Ja, inderdaad ++++ want ze gaan verder dan de gemiddelde VRO. De training is voor iedere motorrijder, van tour tot sportief.

De training kan op maat voor ons worden gemaakt en de kosten bedragen circa € 200.

Voor de deelnemers hebben we een aantal vragen:

Naam	:	A.R.A. lidnummer	:
Motortype	:	Rijstijl	:
Hoeveel jaar ervaring	:	Hoeveel kilometers per jaar	:

Wil je een aanvullende dagverzekering via Freebike: ja/nee (doorhalen wat niet van toepassing is)

Wat wil je leren en heb je specifieke aandachtspunten:

.....
.....

Vanwege de ruime voorbereidingstijd, sluit de inschrijving op 23 februari 2004

Als er 40 á 50 deelnemers zijn, wordt het een training exclusief voor de A.R.A. Je mag met elk merk motorfiets deelnemen.

Eventuele niet-leden die mee willen doen, plaatsen we op een reservelijst.

Aan het eind van de dag is er een mogelijkheid om de volledige baan te berijden.

Deelname: op basis van eerste inschrijving en als de betaling naderhand op tijd binnen is bij Freebike.

Aanmelden/toezenden formulier: Rolf Dracht: 010 – 5903121 / rolf.dracht@wxs.nl.

(Deelname en betaling worden verder door Freebike geregeld.)

Actieve deelname aan activiteiten en evenementen door de A.R.A. georganiseerd, zijn volledig op eigen risico.

Evenementen info

We zijn weer lekker bezig geweest om een leuke agenda in elkaar te zetten. Ook aankomend jaar is de agenda gesplitst in A.R.A.-activiteiten en activiteiten waar de we als club(leden) aan mee kunnen doen. Alle activiteiten die in de clubkalender 2004 staan vermeld, worden in deze evenementen info uitgebreider behandeld.

Clubkarten

Voor diegene voor wie de winter al weer veel te lang duurt, is er weer onze jaarlijkse A.R.A.-challenge! Reserveer **14 februari 2004** alvast in je agenda, want dan gaat het weer gebeuren: het clubkarten. Wederom kunnen we naast lekker gassen weer eens met elkaar bijkletsen na een lange winter. Als je hieraan mee wilt doen, meld je dan z.s.m. per telefoon of mail aan bij Reinier Schreurs (033-4766724/ reinier@notmail.nl).

Je inschrijving is alleen geldig als het deelnamebedrag ad. € 67,24 per persoon vóór 12 januari 2004 op de rekening van de A.R.A. is gestort: postgiro 77.18.908 t.n.v. Aprilia Riders Association te Linne o.v.v.: clubkarten 2004.

Het aantal deelnemers voor deze middag is tussen de 14-20 personen. Mochten er niet voldoende deelnemers zijn, dan wordt het evenement afgelast en het inschrijfgeld teruggestort.

Globale dagindeling:

- 14.00 – briefing
- 14.15 - Training/ Kwalificatie (bepaling startpositie)
- 15.00 - Race 1
- 15.45 - Race 2
- 16.30 – Finale beste 15 rijders
- 17.30 – Prijsuitreiking
- 18.00 – Einde

Het arrangement is inclusief race-instructeur, prijsuitreiking en bekens voor de drie snelste deelnemers (en een brokkenpiloot-bokaal!) Deze snelheidsduivels staan dus ook op het ereschavot inclusief Whilhelmus! Na het karten is iedereen vrij om te doen wat hij/zij wil. Er is een snack verkrijgbaar in het kartencentrum, maar na afloop kan er, net als de vorige keer, met z'n allen in de naast gelegen Bistro wat gehapt worden. We rijden wederom op de Monaco-baan.

Adres:
Coronel Karting Huizen
Havenstraat 95
1271 AD Huizen
tel: 035-526 50 53
http://coronel.nl/huizen_karting/index.html

Motorbeurs Utrecht

Van **26 t/m 29 februari 2004** is wederom de motorbeurs in Utrecht. Voor velen dé start van het motor-seizoen. Natuurlijk staan wij er ook weer met onze clubstand om onze leden te ontmoeten en te spreken onder genot van een kopje koffie of thee. En uiteraard doen wij ook weer ons best om nieuwe leden te werven!

We zoeken nog wel standbemensing. Daarom bij deze een oproep aan jullie om met ons deze gezellige dagen door te brengen. Wat je er voor terugkrijgt is gratis toegang tot de beurs en naast de gezelligheid op de stand een hoop 'first info' over de koopjes en nieuwtjes. Heb je zin om te helpen of heb je nog vragen? Bel of mail Rolf Dracht (010-5903121 / rolf.dracht@wxs.nl).

Evenementen door leden en met leden

Circuit rijden Folembay, Frankrijk

Jan Crauwels (beter bekend als Jan Racing) heeft het idee geopperd om het circuit rijden op Folembay in Frankrijk (via Motor & Toerisme) vanwege het grote succes in september jongstleden, opnieuw te organiseren voor 2004. Dit keer met veel of alleen maar met Aprilia motorrijders.

Datum : 26 april 2004
Deelname : voor iedereen (dus vrienden, kennissen en mede Aprilia motorrijders)
Aantal deelnemers : maximaal 45
Kosten : circa € 150 per persoon voor de dag

Voor meer info bel of mail Jan Racing: 0032-477465415 / janrsvmille@yahoo.com

Er worden drie groepen geformeerd: beginners, gevorderden en ver-gevorderden. De training vindt plaats onder begeleiding van ervaren instructeurs.



Actieve deelname aan activiteiten en evenementen door de A.R.A. georganiseerd, zijn volledig op eigen risico.

Clubkalender 2004 (noteer alvast in je nieuwe agenda)



Bestuur

Voorzitter:

Peter Bingley
Tel.: (0492) 664880

Secretaris:

Reinier Schreurs
Tel.: (033) 4766724

Penningmeester:

Wim Vossen
Tel.: (0475) 463501

Ledenadministratie:

Wim Vossen
Tel.: (0475) 463501

Algemeen bestuurslid:

Hans Terschegget
Tel.: (075) 6312560

Algemeen bestuurslid:

Rolf Dracht
Tel.: (010) 5903121

Sportcommissaris:

Dimitri Palmbergen
Tel.: (0321) 317895

Techniekcommissaris:

John Willemse
Tel.: (0478) 580344

Toercommissaris:

Rolf Dracht
Tel.: (010) 5903121

Beurscommissaris:

Vacant

Aprilia Riders Association

KvK 32068422

Rekeningnummer

Postgiro 7718908

t.n.v. A.R.A. te Linne

Februari:

14 * Clubkarten
26-29 *** Motorbeurs Utrecht

Maart:

6 Algemene Ledenvergadering

April:

25 *** Motorzegening in Grubbenvorst
26 *** circuitdag Folembay, Frankrijk (door Motor & Toerisme)
?? * cursus door Freebike op PVI circuit Lelystad

Mei:

8/9 *** Ducati Club Race weekend circuit Assen
16 ** Bedevaarttocht Hilversum
28/29 *** Aprilia World Meeting Italië (data nog niet definitief)

Juni:

12/13 *** Kicx-Action weekend zolder België

Juli:

3 of 4 ** Tourrit grens Drenthe/Groningen/Duitsland

Augustus:

September:

8 *** Circuitdag Zandvoort
10-12 * Clubweekend met toerit in de Eifel

Oktober:

23/24 *** Auto-Moto Italia 2 dagen

November:

?? Technische middag of avond

* Voorinschrijving deelnemers. Alleen deelname met van tevoren betaalde kosten. Doorgang alleen met voldoende deelnemers.

** Voorinschrijving deelnemers en alleen doorgang met voldoende deelnemers.

*** Niet door de A.R.A. georganiseerd evenement, maar actieve deelname van leden en/of door leden. Met of zonder A.R.A. clubstand.

Data zijn onder voorbehoud! Uiteraard is iedereen vrij om in overleg met een van de bestuursleden en/of Rolf Dracht (rolf.dracht@wxs.nl / 010-5903121) leuke activiteiten te ontwikkelen. Suggesties en hulp zijn zeer welkom!

Actieve deelname aan activiteiten en evenementen door de A.R.A. georganiseerd, zijn volledig op eigen risico.