

Het Clubblad

Jaargang 7, nummer 4
(augustus 2004)

Tweemaandelijks tijdschrift voor leden van de Aprilia Riders Association

Redactie

Jan Bijker (hoofdredacteur)
Irma Brinkman
Arjan Mensies
Jan Racing

Webmaster:

Teun Lubberhuizen

Advertenties

Jan Bijker
Tel. : 033 – 457 03 03
Jan.bijker@wanadoo.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 **24 september a.s.** worden ingeleverd. Dit kan via de website (www.aprilia-riders.nl) of of per post naar het redactie adres.

Sponsored by

aprilia

Van de redactie

Winterpak of m'n leren pak? Ik kijk uit het raam en zie donkere wolken. Krijg ik een bui op m'n kop? Ach, wat, rijden met die hap! Hoppa, ik spring gekleed in winterpak zonder voering op mijn stalen ros en ga er vandoor. Vlak voor het eindpunt van mijn reis openen de hemelsluizen zich. Tjonge, wat een waterval! Ik arriveer, doe mijn helm af, schudt mijn donkere sprietjes en geniet! Tuurlijk is rijden in de zon net iets leuker, maar al dat water houdt mij niet tegen. Net als veel andere ARA-leden. Wat een leuke verhalen vond ik weer in mijn elektronische postbus! Er zijn weer genoeg kilometers gereden en de nodige avonturen beleefd. Helaas geldt dit niet voor onze hoofdredacteur Jan, want hij is nog niet helemaal opgeknapt. Gelukkig is hij wel aan de beterende hand en hoopt hij snel weer aan de slag te kunnen. Wie niet meer terugkomt in het clubblad, is onze Dirk. Op de volgende pagina lees je hier meer over. Ik weet niet of hij nog op motoacXtion in geweest, maar veel andere ARA-leden wel. Verderop in het blad kun je uitgebreid over dit spektakel in Zolder lezen. En we hebben een heuse pechvogel binnen de ARA. Z'n RS250 heeft er de brui aan gegeven en er moest nogal wat gebeuren om 'm weer aan de praat te krijgen. Het bezoek aan WP was een groot succes, de Freebike cursus wat minder en op de clubkalender staan nog een aantal leuke evenementen. Ook hoop ik veel (nieuwe) leden te kunnen begroeten tijdens het clubweekend in september in Heerlen. Lekker BBQ-en en napraten over het afgelopen motorseizoen. En als uitsmijter gaan we ook nog een keer circuit rijden op Folombray. Genoeg dus om naar uit te kijken.

Veel leesplezier!
Irma Brinkman-Dorenstouter

Inhoud:

	pag:
Van de redactie	1
Van de voorzitter	2
Dirk Schreudelpedel	2
Techno ochtend bij WP	3
Mijn eerste keer	7
MotoacXtion 2004	8
RS-pech	11
Freebike cursus	14
Evenementen Info	15
Clubkalender	16
Doorgeven wijzigingen	16

Adverteerders:

Binnenzijde omslag voor:	Roké Motors, Mijdrecht StarTwin, Loenen
Binnenzijde omslag achter:	Moto Magic, Steenberg
Buitenzijde omslag achter:	Motor 2000, Heinkenszand
Roadpilot, Alphen	4
Gilex, Amsterdam	4
Aprilia World Services, Breda	6
Klein Motoren, Olst	6
Motoport, Hyppolytusyhoef	6
De Eemdal Drukkerij, Soest	10
Marco Moto, Den Haag	14

Van de voorzitter

Door: Reinier Schreurs

En dan nu het weer...

Ten tijde van dit schrijven, is de eerste helft van het jaar alweer verstreken. Zelf heb ik het gevoel dat de zomer en het motorseizoen nog steeds moeten beginnen. Zo blijkt ook dat een groot deel van de ARA-ritten en evenementen met regenpakken aan zijn verreden. Alhoewel, vandaag is het voor het eerst boven de 25 graden en ik zit nu in de avond buiten te schrijven met naast mij een biertje en een sigaar. Kijk dit begint er op te lijken!

In de vorige uitgave schreef ik over het EK. Helaas is Oranje eruit gegaan in de laatste ronde maar onze jongens hebben het toch maar ver geschopt. Ook de persoonlijke EK blijft steken op de 'eerste band kaal'. Dat daar verandering in gaat komen, wil ik nogmaals aanhalen. Zie in de evenementen info de Rubber Butt rit die op 20 augustus aanstaande verreden gaat worden. Dit is een nieuw initiatief van een aantal clubleden en de rit zal ongeveer 900 km lang zijn. De opbrengst van gastrijders en sponsoren zal ten goede komen aan SOS kinderdorpen. Er is inmiddels al een groot aantal deelnemers maar je kunt je nog snel aanmelden. Meer info vind je op de ARA en AWS site. Ik bedoel maar!

Tevens wil ik van de gelegenheid gebruik maken te mel-

den dat wij onze uiterste best hebben gedaan om alle RSV rijders binnen de ARA te benaderen via e-mail omtrent de SBK vrijkaarten. Deze door AWS en Pirelli aangeboden kaarten moesten in zeer korte tijd verloot worden. Natuurlijk waren niet alle e-mail adressen juist en hebben we getracht deze leden telefonisch te benaderen. Desondanks zijn er mensen buiten de boot gevallen en natuurlijk teleurgesteld. Onze excuses hiervoor en we hopen dat deze personen de volgende keer meer geluk hebben.

Verder zijn er hernieuwde geluiden in de pers te lezen over een overname van de Aprilia-groep. De financie-ringsmaatschappij die achter Ducati staat zou een bod hebben uitgebracht. Echter, dit is van de zijde van Aprilia Italië (nog) niet bevestigd. We keep you posted!

Inmiddels zijn vele Nederlanders met motor, auto met sleurhut, trein, vliegtuig of de fiets naar het zuiden vertrokken voor hun broodnodige portie vitaminen 'V'akantie. Vanaf deze plaats wens ik iedereen de nodige ontspanning, zon, plezier en veilig weer thuis.

Lees verder en geniet.

Leuke motor gerelateerde vakantiebelevissen? Mijn inbox staat open....voorzitter@aprilia-riders.nl

2

Motoravonturen van Dirk Schreudelpedel

Het best bewaarde geheim binnen onze club is uitgekomen. Op het forum is de identiteit van Dirk Schreudelpedel onthuld. Voor wie het nog niet weet: Dirk is de alter ego van Marja Terschegget. Onze Dirk is dus niet meer. Gelukkig nog wel als persoon, maar niet meer als ludiek redactielid. Op z'n motor tuft hij nog steeds richting allerlei avonturen, maar schrijft hier niet meer over voor het Clubblad. Wij vinden dat hartstikke jammer, maar respecteren zijn keus. Wij willen Dirk alias Marja vanaf deze plek bedanken voor alle leuke, pittige en ontroerende stukjes.

Een afscheidsnoot van Dirk:

"Lezers, misschien tot ziens. Het was mij een genoegen elke keer weer een item neer te zetten zonder herkend te worden."

Marja Terschegget alias Dirk Schreudelpedel

Wie gaat deze rubriek overnemen?

Door het vertrek van Marja, zoeken wij per direct een ander ARA-lid die Dirk Schreudelpedel wil opvolgen als... ?? Wij zoeken iemand die in de anonimiteit zijn/haar visie wil geven. Je mag zelf een pseudoniem bedenken. Uiteraard is zijn of haar identiteit alleen bekend bij de redactie van Het Clubblad. Wie-o-wie wil zes keer per jaar een kort, pittig artikel schrijven? Meld je dan met gezwinde spoed bij Irma Brinkman:

tel. 06-51813196
of i.dorenstouter@planet.nl. Zij kan je er meer over vertellen.



Techno ochtend(en) bij WP Suspension B.V.

Door: Reinier Schreurs

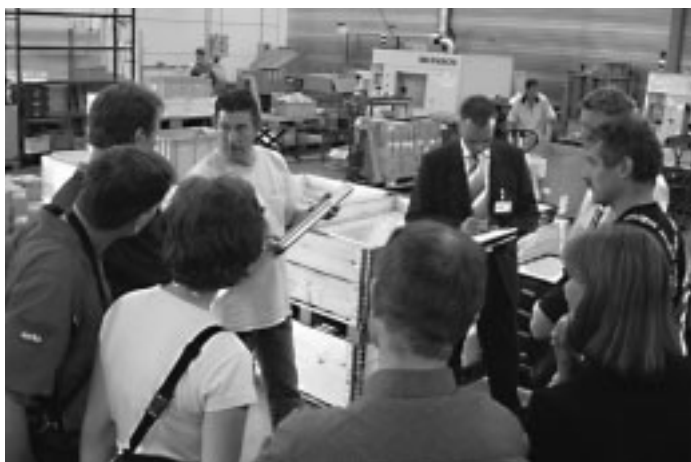
Gelukkig is het ons gelukt om een bezoek te brengen aan WP Suspension B.V. Op 17 juni jl. werden we ontvangen door Pierre Pince van der AA, Technical Customer Services. De koffie voor stond klaar en al snel zat de groep van 15 ARA-leden geboeid te luisteren.

Pierre houdt even een inleidend praatje. Hij vertelt ons meer over de historie van WP (voorheen White Power, van de witte veren). WP is 25 jaar geleden opgericht door Wim Peters. Twee jaar geleden is WP in het huidige, nieuwe pand getrokken. Het personeelsbestand is in drie jaar verdubbeld naar 180 personen. In 1997/1998 is het bedrijf overgenomen door KTM (Oostenrijk), bekend van de off-road machines. KTM is nu tevens de grootste afnemer in Original Equipment (OE).



Alive and kicking

In verband met de levertijden, staat WP live in verbinding met Oostenrijk. Daarnaast is een aparte assemblage/productielijn opgezet voor BMW, een nieuwe klant met veel potentieel. BMW gebruikt twee schokbrekers: één voor (telelever) en één achter. Tevens heeft WP allerlei toeleveranciers die halffabrikaten aanleveren. Deze zijn onderverdeeld in drie groepen: A, B en C. De producten van C-leveranciers worden voor gebruik in de productie zelf gecontroleerd. De producten van A-leveranciers daarentegen voldoen aan dezelfde eisen die WP stelt en kunnen zo de productie in. Er worden allerlei materialen ingekocht zoals buizen, beschermingskappen, zuigers, bouten en moeren.



Op de meetkamer is net een 3-D meetinstrument in gebruik genomen. Hiermee kan men eigenlijk alles meten. Dus ook de geometrie die er nodig is om een schokbreker goed te laten functioneren. Natuurlijk wordt hier gewerkt volgens de laatste ISO normen. In de naast gelegen productieruimte is een tweedeling. Een kant beschikt over de ambachtelijke machines die veelal gebruikt worden voor het maken van prototypen en spoedgevallen. Aan de andere zijde staan meer CNC freesbanken om grote series (30 tot 40 stuks per batch) te kunnen maken. Hier worden smeeddelen (geen gietwerk i.v.m. mogelijke luchtballen in materiaal) bewerkt tot eindproduct, zoals de onderstukken van de vork.

Assemblage

In het magazijn liggen 1500/1700 verschillende artikelen ter waarde van 8 miljoen Euro. Het vreemde is dat ik geen brandpreventie heb kunnen ontdekken (?) maar heb dit hoogstwaarschijnlijk over het hoofd gezien. Volgend jaar komt men met een hagelnieuwe schokbreker op de markt!

De grote productiehal is op gedeeld in vier assemblage groepen:

Groep 1:

Hier worden KTM, CCM en Husaberg voorvorken geproduceerd. Eigenlijk is het één hoofdstraat met een aantal zijpaden. Op de ene lijn fabriceert men semi-automatisch de buitenpoten en op de andere lijn de binnenpoten. Uiteindelijk worden deze samengevoegd en afgevuld (600 cc per poot). Ieder poot wordt (twee tegelijk) aan een test onderworpen die ca. een minuut duurt.



Groep 2:

Deze unit maakt de achterschokbrekers. De lay-out is hier ongeveer gelijk als bij de voorvorken. Het bijzondere aan deze schokbrekers is het PDS systeem (progressief demping systeem). Dit zorg ervoor dat bij sterk inveren de olie door een tweede zuiger geperst wordt waardoor

ROAD PILOT

kom snel een keer kennismaken

Roadpilot motoren
Goedentijd 25a
5131 AR Alphen (NB)
tel. 013 5082861

www.roadpilot.nl
info@roadpilot.nl



GILEX MOTOREN

MARNIXSTRAAT 186 1016 TH AMSTERDAM
TEL:0206234550 WWW.GILEX.NL

IMPORTEUR VAN POGGIPOLINI TITANIUM EN ALUMINIUM BOUTEN EN MOEREN
WIJ LEVEREN BST CARBON WIELEN
WIJ LEVEREN EEN CARBON AIRBOX VOOR RSV MILLE
EN THROTTLE BODY'S VAN 51MM NAAR 57MM

de demping toeneemt. De dempers worden onder vacuüm gevuld vanuit een grote buktank. Elke demper wordt ook hier weer getest voordat deze de fabriek mag verlaten. Bij de schokdempers kan je zowel low-speed als high-speed instellen. Dus aparte instelling voor langzaam inveren (comfort) en snel inveren (denk aan het stoep-randje). Het drukreservoir wat er aan zit is afgevuld met stikstof. Dit is stabiel dan lucht wanneer deze heet wordt (kan oplopen tot 160 graden tijdens rijden).



Groep 3:

De BMW lijn is wat minder toegankelijk in verband met noviteiten. De eerste order die geleverd is aan BMW was 100% goed! Men moet ook de calibratie rapporten overleggen van de gereedschappen. Pierre laat zien dat 1 shim van 0.3 mm ogenschijnlijk net zo dik is als 3 shimms van 0.1 mm. Om dezelfde karakteristiek te krijgen van 1 van 0.3 moet je er 64 nemen van 0.1!! De niet-technuten onder ons zijn nu het spoor waarschijnlijk bijster...

Groep 4:

De 4e lijn is voor de naverkoop aan de dealers.



Racen en testen

Op de race afdeling worden alle dempers van de fabrieks-teams onderhouden. Het grootste deel wordt geleasd. Eén formule-1 team heeft 144 dempers per jaar nodig á € 3000,- per stuk. De WP raceafdeling bestaat grofweg uit acht personen verdeelt over de disciplines: rally, supermotard, enduro, motorcross en motorrace. Erg mooi om te zien zijn

een paar aluminium buiten poten met een binnen werk van carbonfiber. Dit scheelt 1 kg (!) per poot aan gewicht.

Op de test afdeling worden duurtests uitgevoerd. Hierbij wordt de schokbreker met de juiste geometrie op een achterbrug met wiel geplaatst. Deze loopt dan over een

rol met een hobbel die de schokbreker doet inveren. De voorpoten worden op doorbuigen getest waarbij ze minimaal 30.000 tot 60.000 lastwisselingen ondergaan. Men draait eigenlijk net zolang tot het kapot gaat, want dan zegt het pas iets voor de mannen van de ontwikkelafdeling. In dezelfde ruimte staat een CBR met naafbesturing van WP. Deze heeft al in diverse motorbladen gestaan. Voordeel van dit systeem is minder wrijving en het geheel is stijver.



Dit was het laatste onderdeel van onze rondleiding en we komen weer uit in de kantine waar we ook gestart zijn. We drinken nog een kopje koffie onder begeleiding van een afsluitend woord door Pierre. Na de ontvangst van een ARA-poloshirt voor zijn gastvrijheid en inspirerende uitleg, nemen we afscheid van elkaar. Aan de meeste gezichten valt af te lezen dat ze een erg boeiende ochtend hebben gehad. Vanuit mijn kant zeg ik, op naar een volgende techno ochtend!!



De belangstelling voor deze techno ochtend was zo groot, dat een week later op 24 juni jl. nog eens vijf ARA-leden een bezoek aan WP hebben gebracht!

De wereldkampioen onder de dealers

Plaats	Dealer	Adres	Telefoon
Almere	MotoPort Almere	Kanstad 22 41	036 5346466
Napen (ND)	Road Pilot Motoren VOF	Goedertijd 25a	013-5052981
Amsterdam	Safe Motors Amsterdam	Jernikden 31	020-1828010
Apeldoorn	Safe Motors Apeldoorn	Loon van Westenenk 108	055 5395000
Udegraven	Goedhart Motoren	Europaweg 1d	0172-030005
Den Haag	MotoPort Den Haag	Loosduinsekade 156	070-3845825
Dinthen	MotoPort Dinthen	Industrieweg 9D	0487-516151
Groningen	Boonstra Motoren	Usloweg 139	050 3470100
Heikenesand	Motor 2000	Noordland 4-6	0113-567200
Helmond	van de Pol Motoren B.V.	Wolfsstraat 74	0462-534120
Hilversum	Nico v.d. Klinker Motorfietsen	Koningsstraat 86 92	035 6214727
Hippolytushoef	MotoPort Hippolytushoef	Molenveld 7	0227-591039
IJsselstein	Arie Molenaar Motors B.V.	Einsteinweg 4	030-6851228
Kerkdriel	Leo Touwenen Motoren B.V.	Amsachtstraat 10	0418-634030
Leeuwarden	MotoPort Leeuwarden	Jupiterweg 19	058 2001100
Leiden	Huisman Motor B.V.	Willem de Zwijgerlaan 417	071-5232300
Loenen	Star Twin Motors	Kanaal 7uid 484	055-5051320
Made	Van Meel Motoren	Brieltjenspoolder 26	0162 427617
Meerssen	Cycle City Ju Cabot B.V.	Tussen de Bruggen 97	043-3580148
Mijdrecht	Bika Motors	Burg Hallemaplein 23	0297-285218
Oldenzaal	Baudric's Motorcentrum	Bentholmergraven 7	0541-521918
Olst	Klein-Motoren VOF	De Meente 17	0570-562690
Putterdam	MotoPort Rotterdam	Strickledweg 112	010-1825558
Rotterdam	Safe Motors Rotterdam	Barkenswaardstraat 6	010-4878500
Sommeldijk	V.J. Motorsport	West Achteweg 53	0187 485787
Sun en Dreugel	Safe Motors Lindhoven	Dijkersrijl 4014	0499-494333
Stadskanaal	MotoPort Stadskanaal	Oosterkade 29	0599-612233
Staphorst	Safe Motors Staphorst	Achthovenweg 6	0522-467600
Steenbergen	Moto Magic	Bissersstraat 5	0167-564210
Veenendaal	Safe Motors Veenendaal	Tukkerstraat 16	0318-524188
Venlo	MotoPort Venlo	Van IJsonstraat 45	077-3872211
Zoetermeer	Safe Motors Zoetermeer	Hofnastraat 47	079 3680200

Aprilia World Service B.V.
Kopstraat 4, 4823 AG Breda
Tel: 076-5431640, fax: 076-5431649

1999-2002  WERELDKAMPIOEN

aprilia

www.aprilia.com



Off. dealer van :

aprilia

Verkoop - Onderhoud - Reparatie - Winterstalling

Voor kleding, helmen en accessoires bent u bij ons aan het juiste adres.

Nieuwsgierig naar het vermogen van uw Aprilia?
Wij meten het voor u op onze testbank!

**De Meente 17
8121 EV Olst**

Tel : (0570) 56 26 90 www.klein-motoren.nl
Fax : (0570) 56 32 46 klein.motoren@tiscali.nl

Ontdek de toekomst van het motorrijden in Hippolytushoef bij de enige **aprilia** dealer boven het Noordzee-kanaal

MOTOREN-MOTOREN

- MOTOREN, NIEUW en OCCASIONS
- ACTUEEL MET DE NIEUWSTE MODELLEN
- RUIME KEUZE KLEDING EN HELMEN
- VOLOP ACCESSOIRES
- BANDEN, SERVICE EN ONDERHOUD
- WINTERSTALLING

de koffie staat klaar



MotoPort Hippolytushoef



Tel. 0227 - 09 16 99 fax 0227 - 09 20 44
E-mail: info@motoporthippolytushoef.nl
www.motoporthippolytushoef.nl
Molenveld 7 - 1777 HN Hippolytushoef



Mijn eerste keer

Door: Arjan Mensies

*Zondag 13 juni was het dan zover: MotoacXtion in zolder en 2*20 min circuit rijden. Zaterdag avond al bij Maurice aangekomen op de camping. Beregezellig maar veel te laat naar bed. Trouwens van slapen kwam toch niks, want a. de meeste lagen te snurken en b. morgen zou de eerste keer zijn...*

Zondag ochtend om 7.15 uur ontbijten. Eieren met spek (super) en vervolgens met zijn vieren (Kees, Rolf, Reinier en ik) naar Zolder. Onder een zwaar bewolkte en naar regen neigende lucht kwamen wij er aan. Het was nog ongelooflijk rustig, maar de spanning liep al aardig op bij mij en Kees (we hadden een 15-strippen kaart genomen voor het toilet).



Werelds

Om 11.30 uur was het zover. Oordoppen in, helm op en gaan (naar de pits). Een korte uitleg over vlaggen, regels, enz. en de marshall komt zijn CBR voorrijden. Wij volgen De eerste ronde ging nog vrij rustig, maar de adrenaline kwam al uit mijn uitlaat vandaan. Rondje twee ging al iets sneller en zo alsmaar opbouwend.



WERELDS (meestal valt de eerste keer tegen), maar in dit geval, pfoei! Af en toe zat ik iets fout in de bocht, maar als beginneling was ik best trots op mezelf.

Nooit geweten dat twintig minuten zo snel voorbij kunnen gaan. We konden van het circuit af en op weg naar de Aprilia stand. Ik stapte breed grijnzend af en het eerste dat je nonchalant probeert te doen, is kijken naar je banden. Ik was duidelijk niet de enige die dat deed. WAUW! Jet kan nog een cm schuiner! Het rubber laat aan de zij-kanten al aardig los (rechts meer als links).



Om 15.30 uur de tweede sessie. Als ik nu al mijn emoties moet opschrijven is het club blad te klein, maar het ging nog beter (het werkt verslavend). Al met al kijk ik terug op een WERELDS Aprilia weekeinde. Er is een nadeeltje, binnenkort komen er nieuwe banden onder (shit).



MotoacXtion 2004

Door: Rolf Dracht

Afgelopen juni hebben we weer genoten van MotoacXtion. Het is en blijft een mooi spektakel. Als club doen we daar nu alweer drie jaar, op uitnodiging van Aprilia World Services (AWS), aan mee. En zo is er een sportieve traditie op het circuit van Zolder in België ontstaan.

De hele organisatie van MotoacXtion wordt steeds professioneler. Dat blijkt met name uit de indeling en toegangsregelingen. De vrijdag voorafgaand aan het spektakel, hebben Jan Crauwels, Elsbeth en ik de clubstand opgebouwd. AWS had weer een prachtig tentenkamp neergezet met een nog betere indeling dan vorige jaar. Ook wij hebben onze ervaringen van vorige jaar gebruikt om de ARA stand professioneler neer te zetten.



liefhebbers werden weer in de watten gelegd, of ze nu wel of niet met de motor kwamen, alles stond voor ze klaar. De zaterdag werd gebruikt voor de vrij rij sessies en merken rijden. Aprilia had z'n rijders hiervoor uitgenodigd en er stonden zo'n 30 RSV Mille's, RS 250, Falco's, Futura's en Tuono's klaar. Zelfs een Capo Nord werd ertussen gezet, maar volgens mij heeft deze geen ronde over het circuit gereden. Helaas zat het weer een beetje tegen en viel er soms een beetje regen, maar tijdens de 2x 20 minuten van Aprilia hebben ze droog gereden.



Weg vlag

We kregen een plaats recht in het zicht van de langs wandelende mensen. Voor ons werden alle nieuwe modellen van Aprilia gestald, waarvan enkele voorzien van de allernieuwste accessoires.

Het hele tentenkamp was opgebouwd in een U-vorm, zodat het binnenterrein gebruikt werd voor catering en parkeerplaats. We hebben deze keer bij Moories overnacht, wat onverwacht erg gezellig was vanwege een stel clubleden die op de terugweg van vakantie daar nog een avondje feestvieren pakte.

Zaterdag begon vroeg omdat we om 08.00 uur op het circuit wilden zijn en dat is zo'n 30 minuten rijden vanaf Heerlen. Jan Crauwels had zijn Race RSV in Conti uitvoering al neergezet voor de clubstand en de stand bemanning was deze dag: Jan, Peter, Anne en mijzelf. Eenmaal in de clubstand bleek dat er 's nachts bezoek was geweest en dat ze een Aprilia vlag hadden geleend. AWS was gelukkig redder in nood en leende ons vervolgens een nieuwe.

Voor de liefhebber

Inmiddels stroomde de Aprilia rijders binnen en zorgde Hanneke en Mieke voor de inwendige mens. De Aprilia

Dit jaar werd ook weer opgesierd met menig vrouwelijk schoon die al dan niet in sponsoring van banden of motormerken rondliepen en hun eigen show gaven. Jan zijn Conti RSV was opvallend in trek bij de Bridgestone

dames. Dat deze dames van Aprilia hielden, wisten we al, maar dat ze lonkten naar Conti... Ikzelf was ook enigszins verbaasd toen zich een dame aanmeldde (met fotograaf) die spontaan enkele knoepjes losmaakte om vervolgens over en om de motoren te kronkelen. Er waren zelf mannen die de vrouw spontaan nog even hielpen met de knopjes, waarvoor ze zeer dankbaar was. De zaterdag werd afgesloten met een BBQ die wederom perfect was. Zaterdagavond was eigenlijk ook weer 'te gezellig'. Reinier, Kees en Arjen stapte bij Moorries binnen en zorgden weer voor leuke verhalen.



Spullen rapen

Zondagmorgen weer vroeg naar het circuit, dus rugzak om met mijn benodigdheden en op weg. Halverwege de snelweg viel het me op dat er steeds minder of eigenlijk geen medeclubleden achter me reden. Reden om even te stoppen. Wat bleek, mijn rugzak was open gegaan en de anderen waren mijn spullen langs de weg op te rapen.

Eigenlijk wonderbaarlijk dat alles teruggevonden is. Mijn dank hiervoor!

Op het circuit had de standbemanning van deze dag zicht gemeld: Koert, Guido, John en Reinier. Helaas was de Conti RSV deze dag er niet bij, maar werd de Edwards replica zeer dankbaar gebruikt als achtergrond voor de fotograferen met het vergezellende vrouwelijk schoon. Tevens werd de Tuono van Syl en de AWS Tuono uitgebreid op de foto gezet door de KicXstart fotograaf.



Ook vandaag was het weer merken rijden, alleen deed Aprilia daar als enige aan mee, Peter den Heyer van Motorsportschool Holland en Pirelli banden hadden de organisatie hiervan in handen. Omdat ik nu zelf meereed met de ervaringen van vorige jaar in mijn achterhoofd, kan ik concluderen dat het circuit rijden ook dit jaar weer beter georganiseerd was. Veiliger voor iedereen met behoud van het plezier. Een moeilijke mix die Peter wel voor elkaar kreeg. Het is altijd zo'n gaaf gezicht om mensen te zien die voor het eerst op een leuke manier kennis gemaakt hebben met een circuit.



Motoren, motoren, motoren

De drukte van het hele weekend viel mee ten opzichte van de drukte van vorig jaar. Maar er waren nog genoeg momenten dat de mensenmassa zo groot was dat je over de hoofden kon lopen.

Ik heb de zondag ook gebruikt om eens rond te lopen en kwam Alex van der Broek tegen die al het hele weekend shows gaf. Nu heb ik wel eens een les genomen in Trail



rijden bij hem, maar wat hij zo even laat zien is fantastisch! In een aantal pitboxen waren alle Streetfigthers en zelfbouwprojecten uit Nederland, Duitsland en België opgesteld, op het achterterrein waren er volop stuntshows te zien en de ouderwets kooicross.



Het voorterrein bestond hoofdzakelijk uit motormerken, banden, uitlaten, vering en artikelen om de motor te verfraaien. En een paar dames die bereid waren om op een hele speciale manier je motor te wassen... Ook deze dag werd weer afgesloten met een BBQ, welke wederom perfect was. Na 18.00 uur werd alles weer afgebroken en ik stond weer verbaast over hoe snel dat ging. Met hulp van enkele leden en AWS waren we om 19.30 uur op weg naar huis.

Bij deze dank aan de standbemanning, alle leden die geholpen hebben, AWS voor de uitnodiging, iedereen voor de gezelligheid en speciaal aan Hanneke en Mieke voor de organisatie.



10

(advertentie)

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

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

RS-pech oftewel Vakantie in de poep

Eerste deel door: Johan Mulder alias Bitaktus_Snellus

Na dagen voorbereiding, spullen pakken, reispapieren, enz., konden we eindelijk van start met een welverdiende vakantie. De bedoeling was de Duitse Harz, Luxemburg en de Eifel aan te doen en op deze manier een leuke ronde te maken. Met een selecte groep van vijf man trokken we richting de eerste bergen.

De eerste dag was het al direct raak met technische problemen. We stopten even om de route te bespreken, daarna de motor weer op contact, maar er gebeurde niets. Het probleem bleek in het contactslot te zitten. Gelukkig kon dit probleem opgelost worden en vervolgden we de rit.

Maggi-geur en geratel

Wat me al een tijdje was opgevallen, was een vreemde maggi-geur. Deze bleek voort te komen uit een koelvloeistofflek. De oorsprong bleek moeilijk te achterhalen, want alles was roze van de kleurstof. Het bleef dus bij het in de gaten houden van het peil en de temperatuur. We zouden bij terugkomst wel even kijken waar het vandaan kwam.

De tweede dag reden we heerlijk slingerend door Luxemburg, de eerste zalige bochten zaten eraan te komen. Helaas, op een brede weg even snel een auto inhalen eindigde in een luid geratel. Gelukkig ging het bergaf en was het een kwestie van koppeling in knijpen en uitrollen tot de eerste parkeergelegenheid. Daarna werd m'n verzekeringsmaatschappij gebeld en die hebben het retour vervoer van mijn abrupt tot stilstand gekomen RS geregeld. Elke man/vrouw die langs reed en schaapachtig keek kon ik wel wurgen: 'kijk naar je eigen!' Na lang wachten komt er dan een ANWB-achtig voertuig die je fiets afsleept. Heel vervelend. De rest van de rit werd grotendeels achterop uitgereden. Gelukkig wilden de meeste mannen hun fiets wel even afstaan (thanks!). Eenmaal terug van vakantie, volgde al snel contact met Laurens via het forum van de ARA. Hij heeft de reparatie van mijn RS op zich genomen en dit is zijn verhaal:



RS-pech oftewel de RS van Bitaktus_Snellus

Tweede deel door: Laurens

Wat een pech, ben je op vakantie, krijg je het ene probleem na het andere. En als het motorblok dan in de soep loopt, houdt het keihard op.

Helaas was Johan er al bang voor dat de powervalves eruit lagen. Nadat hij op een avond de motor had gebracht ben ik begonnen te sleutelen. In geval van cilinderschade is het raadzaam het gehele blok te demonteren om overal goed bij te kunnen. Je bent met een Aprilia dan wel even zoet en het maakt niet uit of het nu een 125, 250 of een Mille is. Het is telkens weer een uitdaging en als je het regelmatig doet, went het vanzelf.



Cilinder perikelen

De dag daarop had ik het motorblok op de werkbank liggen en kon ik beginnen met het demonteren van de cilinders. Ik ben (gemakshalve) begonnen met de achterste cilinder, BINGO! Het vermoeden van Johan werd bevestigd: één van de valves was uit elkaar gelopen en daardoor was het middelste plaatje van de valves de cilinder in gedrukt en gelijk door midden gehakt door de zuiger. Dit met alle gevolgen van dien. De tweede cilinder zag er nog fris uit, maar was in het verleden al eens vervangen. Het bouwjaar van de cilinder staat namelijk op de buitenkant: op de ene '95 en op de andere '00. In dit geval was het die uit '95 die vervangen diende te worden.



Normaal gesproken had de cilinder opnieuw geseald kunnen worden. Maar omdat de schade niet alleen in de cilinderwand zat, werd repareren duurder dan een nieuwe. Dus waar kies je dan voor? Inderdaad. Ook de powervalve had een behoorlijke tik gehad. Eén van de boutjes waarmee de valves zijn geborgd, was uit zijn voegen gedrukt. En op een andere plek was een gedeelte van de 'kraag' van de valves weggeslagen. Al met al een hoop schade waar je niet al te vrolijk van wordt.



Forse schade

Inmiddels weten we allemaal wat de gevolgen kunnen zijn als je met originele kleppen rijdt. Waarom ze bij de fabriek nooit voor versteviging zijn gegaan snap ik niet. Ach, op deze manier wordt wel de productie van reserve delen op peil gehouden... Na het verhaal van Johan is er op het forum iets los gekomen. En ook na een aantal vragen van mijzelf over wat nu eigenlijk verstevigde valves waren, kreeg ik allerlei links en adressen van bedrijven die de plaatjes verstevigen. En dit allemaal door reacties op het forum! Ook werd er uitvoerig uitgelegd hoe je de valves eventueel zelf kunt verstevigen. Tevens werden diverse tips gegeven over o.a. het afvoeren van de olie in het 'valve huis'. Kortom: het nieuwe onderwerp was erg actueel. Je kreeg de indruk dat er een eigen 'club van 250' is binnen de ARA. Geweldig, maar helaas is er altijd iemand die moet bloeden voor de schade.

De schade die werd geconstateerd:

- 1 cilinder nieuw,
- 2 zuigers nieuw,
- 1 set power valves nieuw,
- 1 valve asje nieuw,
- 2 pakkingset nieuw,
- Boutjes, lagers en keerringen.

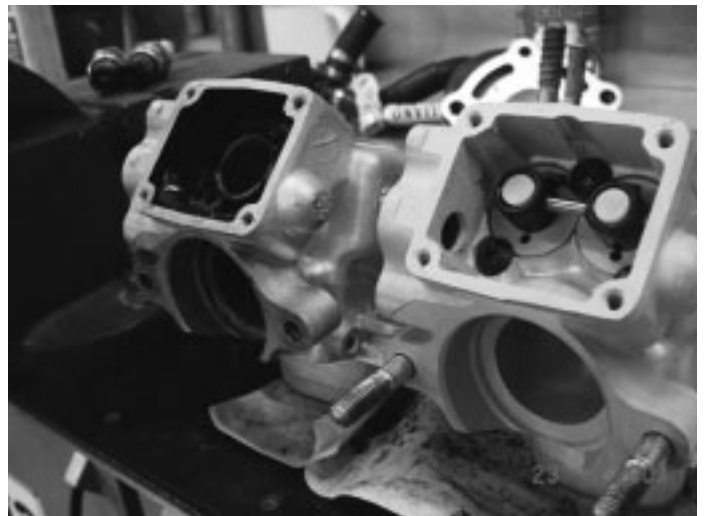
Onderdelen

Dinsdag: eindelijk zijn de motorzaken weer geopend, de bestelling doorgeven en maar hopen dat de onderdelen snel komen. Helaas hebben motorzaken niet zoveel in voorraad en dus moesten de onderdelen eerst besteld worden bij Aprilia World Service. Deze stuurt het naar de dealer en daarna zou het bij mij komen.

Woensdag middag: eerst met de baby naar het dagverblijf en al een briefje aan de deur gehangen voor de postbode. Hierop de mededeling dat hij het pakketje wel achter het huis neer mag leggen, mijn hondjes zorgen wel voor de rest. Je zult altijd zien dat de postbode net komt als je weg bent, en ja hoor, de beste man had de doos zelfs in de garage neer gelegd want het regende. Goede service en het werk kon beginnen.

Reparatie

Allereerst het blok ontdoen van vet en oud pakking materiaal, daarna nog een keer afsproeien met ontvetter en droog blazen. Daarna heb ik de krukas opnieuw geplaatst, ook deze is grondig schoon gemaakt, gecheckt op speling en voorzien van één nieuwe lager en keerring. Het plaatsen van het carterdeel gebeurde nadat ik het had ingesmeerd met vloeibare pakking. Hierna volgden de koppeling- en transmissie deksel. En toen de zuigers en cilinders. Eerst heb ik gekeken hoeveel slotspeling de nieuwe zuigerveren hadden. Dit werd aangepast, hierna de zuiger en de cilinder+kop plaatsen en nameten of beide cilinders gelijke compressie hebben, dit kwam aardig in de richting.



Nu kon ik alles weer uit elkaar halen, ontvetten, en weer opnieuw insmeren met motorolie. De cilinderkoppen heb ik nog een klein beetje afgevlakt, omdat deze redelijk gehavend waren van eerdere vastlopers. Alle pakkingen op hun plaats, zuiger plus veren gemonteerd en nu kon de cilinder en kop erop. Daarna is alles in volgorde vastgezet. Hierna volgden het spuitstuk en membraam. Het blok was klaar, nu nog 1x alles checken... Precies, de bougies vergeten! Vertrouwen is goed, controle is beter...

Het is raadzaam het terughangen van het blok met twee man te doen. Dit omdat je tijdens het plaatsen rekening moet houden met slangetjes, kabels en bedrading. Het moet precies op z'n plek vallen en niet anders. Tjonge, het is een compact gebeuren allemaal. Toen alles redelijk op zijn plaats zat, konden de eerste twee bouten door het blok en frame. Joepie, hij hangt! Het begin is er. En toen volgde er een lange tijd van aansluiten van allerlei zaken, stekkers, vacuüm slangen, koelwaterslangen, bedieningskabels powervalves, enz., enz.

Na heel lang aansluiten en controleren, kon ik eindelijk de beugel onder het frame plaatsen en het blok volledig vastzetten. De uitlaten, bobines en carburateurs volgden en na de radiator gemonteerd te hebben, kon ik deze vullen met nieuwe koelvloeistof en het watercircuit ontlichten. Het voortandwiel kon weer geplaatst worden en het achterwiel weer vastgezet. Nu restte alleen de luchtfilterbox nog en de tank met mengsmering. In principe moest alles klaar zijn en het beestje weer kunnen leven, toch alles nog even nalopen, want...vertrouwen is goed, controle is beter.



Zonnetje

Het grote moment was daar. Ik had verder geen bijzonderheden en kon het contact op 'on' gezet worden. Na de tweede keer getrapt te hebben toch even de choke gebruiken. En ja, de RS kwam weer tot leven. Heftig rokend van de olie tijdens de montage en de extra mengsmering, maar hij liep als een zonnetje. Heb de motor eerst 10 minuten warm laten draaien met af en toe het gas opentrekken tot

6000 rpm. Dit omdat anders het carter vol loopt met mengsel. Het klinkt allemaal goed en er is ook nergens lekkage te constateren. Tijd voor een proefritje (zonder kuipwerk). Gaaf hoor, zo'n 250!

Toevallig belde Johan die avond vlak na de proefrit en kon ik het goede nieuws vertellen. Het enige wat ik nog had op te merken aan de motor was dat die te arm op de benzine stond afgesteld en hoog bleef hangen in toeren. Dit probleem had hij inderdaad opgemerkt de laatste tijd, dus een reden voor mij om dit nog even verder te sleutelen. Dus weer even de tank en luchtfilterbox verwijderen en de carb's voorzien van ander sproeiwerk. Alles weer monteren en daarna weer eens starten. En ja, het toeren bleef niet meer bij 3000 rpm hangen maar liep gelijk terug naar 1500. Tevens pakte hij een stuk beter op vanuit stationair toeren. Zo vond ik het mooi genoeg, dus mijn werk zat er op.



Conclusie (door Johan)

In eerste instantie vervloek je de grijze Aprilia tot hij zwart ziet. Stomme tweetakt! Stomme Italiaan! Maar al gauw ga je nadenken over de oorzaak. Ligt het überhaupt aan de Aprilia? Was het gebrekkig onderhoud? Als ik mij strikt aan het boekje had gehouden, was dit waarschijnlijk niet gebeurd. De motor had na de revisie 5000km gereden. Het boekje schrijft voor om elke 4000km de powervalves te controleren, wat ik niet had gedaan. Domme pech? Ja! Was het te voorkomen? Ook ja! Zoals Laurens al opmerkte, kwam er plots heel veel los onder de mede RS-rijders. Jammer, jammer... er moest eerst iemand bloeden. Maar uiteindelijk ben ik hartstikke blij dat ik weer rij! De RS was juist op tijd klaar voor de tourrit van 3 juli. Thanks Laurens.



De Expert training van Freebike

Door: Rolf Dracht

Zondag 23 mei zijn we met een groep ARA-leden naar de Expert training van de organisatie Freebike geweest op het circuit van Lelystad. Dit is een cursus die aangeduid wordt als 'geen-race-cursus' maar een training die meer en betere beheersing van de motor geeft. De groep was zeer divers. Van ervaren rijders die al meerdere trainingen en/of circuit-cursussen gevolgd hebben, tot rijders die wel al veel kilometers gevreden hebben, maar nog nooit een speciale training gevolgd hebben. En dat verschil kwam gedurende de dag sterk naar voren.

De dag begon koud. Gelukkig was de koffie warm en maakten we op een leuke manier kennis met ARA-leden die we nog niet eerder hadden gesproken of gezien. Na een korte theoretische uitleg en groepsindeling gingen we naar buiten. Wat erg leuk is, is dat er op Lelystad nog niet zo nauw gekeken wordt naar het geluidsniveau. Het gezang van open dempers was dus de hele dag te horen.

Remmen en uitwijken

Er werd begonnen met rem- en uitwijk oefeningen. Wat voor erg vervelend was met dit koude weer en dus met koude banden. De grip was minimaal en ook merkbaar minimaal. Daarna gingen we lijnen rijden op de baan. Voor mij met een acceptabele snelheid, maar voor een aantal deelnemers eigenlijk te hard. Ik kon het me ook wel voorstellen, want de verschillen qua trainingservaring in de groep waren toch wel groot.

Er was ook een kleine competitie over een bepaald parcours met allerlei weg-varianten. Dat wisselen van wegen is nu juist de kracht van Lelystad: van snelle bochten zoals op een snelweg of provinciale weg, tot een simulatie van een dijk-weggetje. En ook de slalom om pionnetjes zodat we merkten hoe krap je kan steken met een motor, ontbrak niet.

Grote verschillen

Na de lunch werd er op een speciaal terrein geoefend met een brug, dijkje-op en dijkje-af, slalom op een stoeprand en de wip. Zo kom je erachter dat een RSV Mille minder geschikt is voor speciale oefeningen en een Falco hiervoor juist weer beter geschikt is. Vervolgens gingen we, in een wat hoger tempo, weer lijnen rijden op de baan. Ik genoot ervan, maar wederom konden er een aantal niet goed meekomen.

De verschillen waren te groot. Zo waren er bochten waar ik met 160 uitkwam en een ander met 80. Hop, het rechte eind op en door-accelereren...al snel kom je dan met 200 km p/u iemand voorbij die op dat moment 120 rijdt. De afspraak was inhalen op de rechte stukken én op een veilige manier. Dat deden we ook, maar het was soms toch wel schrikken.

Inhakend op deze grote verschillen, werd voorgesteld aan de organisatie/dagcoördinator om de groepen aan te passen en in te delen naar de ervaring van de verschillende ARA-leden. Maar helaas hadden ze hier geen oren naar, wat als gevolg had dat er een groep afhaakte. Puntje voor verbetering voor de organisatie zullen we maar zeggen. Kleine hint: misschien een idee om ze het Folembay concept te laten volgen.

Genieten

Ikzelf genoot met volle teugen, want dit circuit kent een aantal geintjes om de bestuurder te bedonderen en dat was juist leuk. Eén instructeur reed op een GPZ1100 die moeite had om mijn RSV Mille bij te benen. Het leuke is, dat de instructeurs bijna allemaal (ex)motor agenten zijn en ze er ook lol in hebben hoe de dag wordt afgesloten. Een andere instructeur reed op een Duc 999. Tjonge wat was deze snel! Hij kende de baan op zijn duimpje. En ook nog een instructeur op een SV1000 in Streetfighter uitvoering, ook al zo'n snelle.

Tijdens de korte wachttijden zag ik de leden Nico en Jan staan die met een brede smile van oor tot oor stonden. Ja, inderdaad genieten. De dag werd afgesloten met een evaluatie en uitreiking van de certificaten.

Terug naar huis hebben El en ik nog een bakkie gedaan bij mij zus en vervolgens via Amersfoort/Utrecht naar huis gereden. Inderdaad, er volgen nog een paar mooie bochten. Kijk ik in mijn spiegel en wie hangt er aan mijn achterband? Inderdaad El op haar M900! Tjonge, die gaat gelijk het geleerde in praktijk brengen.

14

ME **MarcoMoto**

exclusieve onderdelen voor race en straatgebruik
Check de website: www.marcomoto.nl

Valle Moto
COMPONENTS

PCIII
ACCESSORIES

BOB

G.P.R.

Haynes

paddock stands va. Eur. 84,-
remschakelsets va. Eur. 199,-
clip-ons va. Eur. 229,-
racing olievuldoppen Eur. 29,-
accu-conditielader Eur. 46,-

carbon accessoires

ergal accessoires

RCM racing Remschakelset RSV Mille, verstelbaar,
in alu, goud, brons, rood, blauw of zwart: Eur 445,-

Evenementen info

De agenda is weer bijgewerkt met de laatste wijzigingen en aanvullingen, in de ARA activiteiten en activiteiten waar de we als club(leden) aan meedoen. Alle activiteiten worden in deze rubriek uitgebreider behandeld.

20 Augustus: de Rubber But

De Iron Butt is de naam van een bekende megarit van 1.000 mijl door Amerika. Nu doen we het iets anders.... de Rubber Butt en willen er 900km van maken. Een megarit, die wel enige kilometer ervaring vraagt. De route gaat vanaf midden Nederland (Vianen) door Zuid Limburg, Belgische Ardennen, Moezelgebied, Hunsruck en de Eifel (Duitsland). Er rijdt een 'bezemwagen' mee voor eventuele pechvogels. **Naast een fantastische rit, wordt er ook een goed doel gesteund: Stichting SOS kinderdorp.** Vraag aan vrienden, bekenden, kennissen en familie of ze je per kilometer willen sponsoren zodat er een mooi bedrag bij elkaar gespaard wordt. Zie voor alle details het inschrijfformulier dat je ontvangt na aanmelding voor de rit. Ter afsluiting is er een BBQ en kun je eventueel overnachten. Voor ARA-leden gelden geen inschrijfkosten. Niet-leden betalen € 5,-. Aanmeldingen via Rob Zurlohe: rubberbutt@aprilia-riders.nl en/of tel. 06-46026748.

VAMAC Nachtrit

Op **28 en 29 augustus a.s.** wordt in Varsseveld de 10e editie van de VAMAC Nachtrit verreden. De start en finish is bij het VAMAC motohome aan de Gesinkkampstraat 23 op het industrieterrein in Varsseveld. Er is een mooie route uitgezet van ca. 500km. De routebeschrijving is geschikt voor routerol en ook op GPS. De rit gaat dit jaar in zuidelijke richting. Er kan gestart worden tussen 20.00 en 22.00 uur. De hal is open om 19.00 uur. Deelname aan deze rit kost € 30,-; voorinschrijvers krijgen maar liefst € 5,- korting. Deze prijs is all-in en er zijn voorrijders aanwezig, gaarne wel bespreken want vol=vol. Meer informatie kun je vinden op de site: www.VAMAC.nl, rubriek Toeren of bel 0315-241442/243134. Mailen kan ook: Menniekov@hetnet.nl

4 en 5 september: Super Bike weekend in Assen

Waarom is dit evenement op de clubkalender gezet? Nou, omdat we daar met een grote groep ARA-leden naar toe gaan. Begin juli hebben we alle RSV rijders van de club benaderd vanwege 20 SBK-kaarten die we te verdelen hadden. Deze kaarten zijn ter beschikking gesteld door Pirelli en Aprilia World Services. En dat was gelijk raak!! Een grote groep meldde zich aan. Ze moesten wel aan de voorwaarde voldoen dat ze met een RSV Mille op naam op Pirelli banden rijden. 40 leden voldeden hieraan en 20 hiervan hebben we door middel van verloting erg gelukkig kunnen maken!

Clubweekend Heerlen

Het jaarlijkse clubweekend op **10-12 september** komt er weer aan. Dit belooft weer oergezellig te worden met leuke activiteiten!

Vrijdagavond: Aankomst en gezellig bijpraten met leden aan de bar.

Zaterdagmorgen: Om 10.30 uur start er een toerit door de Eifel en Ardennen. We rijden in kleine groepjes en de rit is voor iedereen te doen. De route kan ook individueel gereden worden. Onderweg zijn er volop pitstops waar koffie of bradwörsten gegeten kunnen worden.

Zaterdagavond: De overheerlijke BBQ met aansluitend weer de gezelligheid aan de bar.

Zondag: Vertrek en mogelijkheid om via mooie binnen-door-routes naar huis te rijden.

Deelname:

Meldt je vroegtijdig aan bij Maurice Merckelbagh: tel. 045-5708234 of per @mail: hofcamp@hetnet.nl.

Je kunt een bed reserveren op de slaapzaal (met eigen slaapzak of lakenpakket verkrijgbaar bij Maurice) of kamperen met eigen tent.

Kosten:

Slaapzaal	€ 10,- pp/pn
Camping	€ 6,- pp/pn
Ontbijt	€ 6,- pp/pn
BBQ zaterdag	€ 5,- pp/pn (voor niet-leden € 12,-)

Er is een speciale all-in prijs voor de clubleden voor zaterdagavond: BBQ/bed/ontbijt voor € 20,-. Deze prijs geldt alleen voor de zaterdag op zondag.

Geef je vroegtijdig op, vóór 1 september a.s., zodat we op je kunnen rekenen!

Folembray op herhaling

Jan Crauwels (Jan Racing BAR) heeft vanwege het enthousiasme nogmaals de mensen van Motor & Toerisme benaderd om op **13 september a.s.** nog een keer van dat prachtige circuit te kunnen genieten. In tegenstelling tot eerdere berichten: de groep is inmiddels zo groot geworden dat Jan het voor elkaar heeft gekregen om er wederom een exclusief event van te maken!!

Opgeven bij Jan Crauwels 00-32-477465415 of janrsvmille@yahoo.com.

Er zijn 3 mogelijkheden: - Vrijrijden
- RECE cursus
- RACE cursus

Het evenement is eigenlijk vol, maar wellicht komt er nog een plekje vrij doordat iemand niet mee kan. Informeer dus snel even bij Jan!

CIRCUITDAG M.A.C. ZANDVOORT

Ook dit jaar zal de Motor en Auto Club Zandvoort weer een circuitdag voor haar leden gaan organiseren en wel op 15 september a.s. Net als vorig jaar worden er weer een aantal vrij rijden sessies, sessies voor opstappers en een 135 minuten (Endurance) race gehouden. De dag wordt onder andere opgeluisterd door een fotograaf (www.actionfoto.nl) en Arai helmen. Voor ARA-leden die nog nooit op een circuit gereden hebben, is dit een mooie gelegenheid om via een opstapsessie achter een marshall een aantal ronden over het circuit te rijden. Kijk voor meer informatie en/of inschrijving op: www.maczandvoort.nl. Hopelijk tot ziens!

Technische avond Aprilia

Ook dit jaar organiseert Aprilia (AWS) weer een technische avond. Het onderwerp van deze avond: 'elektronica in moderne motorfietsen.' Deze avond is uitsluitend voor ARA-leden.

De ontwikkeling van elektronica in motorfietsen en auto's gaat maar door. Dit komt met name door de gewenste prestaties van motorfietsen en auto's en de daarbij behorende goedkeuringseisen. Deze ontwikkelingen gaan verder dan menigeen ook maar kan vermoeden. Op deze technische avond praten wij je niet alleen bij over alle ontwikkelingen in de hedendaagse motorfietselektronica, maar geven we je tevens een blik in de toekomst. Een autoriteit op dit gebied, de heer Schilder van GMTO, is deze avond de gastspreker. Hij verzorgt voor de dealers van AWS trainingen op het gebied van motorfietselektronica en injectietrainingen. Op heldere en boeiende wijze presenteert hij de toegepaste technieken op o.a. Aprilia motoren en belooft deze avond absoluut zeer interessant te worden. Een echte buitenkans en absoluut een geweldige aanrader voor elke liefhebber van motorfiets techniek!

Meer informatie over de datum, locatie en aanmelding volgt in het volgende clubblad en via de website.

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

Clubkalender 2004



Augustus

- 20 **Toerit de Rubber Butt
- 28-29 ***de VAMAC nachtrit door Nederland, route
520km en een uitstekende Capo Nord en Pegaso rit.

September

- 4-5 *** Super Bike weekend in Assen
- 10-12 *Clubweekend in Heerlen met toerit in de Eifel
- 13 ***Circuitdag Folembay Frankrijk, door Motor &
Toerisme

Oktober

- 15 ***Circuitdag Zandvoort
- 30-31 Oktober ***Auto-Moto Italia 2 dagen

16 November

- ?? Technische middag of avond RSV1000R 2004

- * *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 ARA georganiseerd maar actieve deelname van leden
en/of door leden. Met of zonder ARA clubstand.*

Data zijn onder voorbehoud! Uiteraard staat het een ieder vrij om in overleg met een van de bestuursleden en/of Rolf Dracht (rolf@aprilia-riders.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.

Doorgeven wijzigingen

Recent is gebleken dat een aantal adressen in het ledenbestand niet meer kloppen. Het betreft hier met name de e-mail adressen (zie voorwoord van de voorzitter). Wij willen ons ledenbestand dan ook met enige spoed updaten. Mocht je adres en/of e-mail zijn gewijzigd, geef dit dan s.v.p. zo snel mogelijk door aan Wim Vossen: tel. 0475-46 35 01 en/of w.vossen-linne@hi.nl. Alvast bedankt voor je medewerking.

Bestuur

Voorzitter:
Reinier Schreurs
Tel.: 033 - 476 67 24

Secretaris:
Cor Dekker
Tel.: 036 - 522 05 23

Penningmeester:
Wim Vossen
Tel.: 0475 - 46 35 01

Ledenadministratie:
Wim Vossen
Tel.: 0475 - 46 35 01

Algemeen bestuurslid:
Rolf Dracht
Tel.: 010 - 590 31 21

Algemeen bestuurslid:
Jan Bijker
Tel.: 033 - 457 03 03

Sportcommissaris:
Klaas-Jan Bijkerk
Tel.: 033 - 480 19 34

Techniekcommissaris:
John Willemse
Tel.: 0478 - 58 03 44

Toercommissaris:
Rolf Dracht
Tel.: 010 - 590 31 21

Beurscommissaris:
Vacant

Aprilia Riders Association
KvK 32068422
Rekeningnummer
Postbank 7718908
t.n.v. A.R.A. te Linne