



Woensdag 1 September was het dan eindelijk zover, na 2 geannuleerde data waarop het evenement ook plaats had moeten vinden, te weten 29 April (wat onze officiële datum was) en 29 Juli. Door Ferry.

De eerste werd geannuleerd vanwege de Coronamaatregelen en de tweede datum vanwege extra testdagen voor de WSBK, de rijvaardigheidstraining van de KNMV op het heilige asfalt van het TT-circuit Assen. Voor mij ook de eerste keer op het circuit, wat voor een gezonde spanning zorgde. De dag hield in dat je uitleg krijgt over kijktechniek, zithouding, manier van rijden etc. En het verschil tussen straat en circuit.

Op de eerste datum van 29 April zouden we met ong. 10 leden naar het voor dit evenement gaan, want het bestuur had namelijk een aantrekkelijke aanbieding aantrekkelijke korting op het inschrijfbedrag ook allemaal in dezelfde groep zullen zitten! Gezellig en top geregeld!

Afijn, zoals eerder genoemd zijn de twee eerste data geannuleerd, wat ervoor zorgde dat, op onze voorzitter John en mijzelf na, iedereen zich om verschillende redenen afmeldde omdat de overige datums niet uitkwamen.

In de aanloop naar 1 September bleef het toch wel enigszins spannend of het allemaal door zou gaan, vanwege de Coronamaatregelen of andere dingen, maar door de updates van de KNMV via de mail begon het er zeer hoopvol uit te zien en een week van tevoren was het licht definitief op groen. YES! Vanaf het begin hadden John en ik al afgesproken dat we samen met onze motoren op zijn aanhanger naar het circuit zouden rijden, nu nog kortsluiten wanneer we de Tuono's op de aanhanger gingen zetten...

Dat werd dus de dinsdagavond ervoor, want dat was logistiek gezien het beste en zorgde voor minder gedoe en stress op de ochtend zelf.



Woensdagochtend 1 September ging de wekker om 3:30 uur, want om 5:00 zou John mij op komen halen om daarna naar zijn garage te rijden om de aanhanger met de motoren op te halen, want het was toch 2,5 uur rijden met de aanhanger. Eenmaal aanhanger achter de auto en nog even gecheckt of de Tuono's goed vaststonden konden we vertrekken. Assen here we come!

Na 2,5 uur met pitstop kwamen we aan op het circuit, waar we de auto met aanhanger op de paddock parkeerde vlakbij wat later het verzamelvak van onze groep zou zijn, da's mooi, de auto lekker dichtbij! Terwijl we bezig waren met het afladen van de motoren, parkeerde er een bestelbus naast ons en wie stapt daar tot onze verbazing uit...Ron Meinema onze oud Club-/bestuurslid! Hij is tegenwoordig bestuurslid bij de KNMV en de bestuursleden hadden deze dag een gezamenlijk uitje op het circuit. We zouden elkaar deze dag nog een paar keer spreken en Ron gaf aan weer eens een rit mee te willen/gaan rijden met de ARA.



Na het afladen en Ron te hebben gesproken, die zijn OerMille mee had gebracht, moesten we onszelf inschrijven/aanmelden, daar bleek dat John en ik niet in dezelfde groep te zitten...ja maar dat was niet de afspraak! Door het hele gedoe met de annuleringen, afmeldingen en het indelen van de dag, bleken ze onze afspraak om als club (ondanks dat we maar met z'n tweeën waren) in dezelfde groep te zitten enigszins te zijn vergeten. Gelukkig bleek de dame achter de aanmeldtafel degene te zijn waar John het mailcontact mee had gehad en gaf aan het te zullen regelen en zo geschiedde, John werd overgezet naar mijn groep, groep 7. Na een bakkie koffie van de KNMV en onze papieren met programma, lunchbon en nummersticker bij de auto te hebben gedropt was het tijd voor de briefing waarin het dagprogramma en de regels werden toegelicht. Na de briefing werd iedereen verzocht zich naar zijn groepsvak te begeven en zichzelf klaar te maken en de nummersticker op de motor aan te brengen.

Onze groep was lekker divers qua motoren o.a. een Pan European, Thruxton, R1 en een KTM Supermotard. Buiten onze Tuono's en de Mille van Ron waren er nog 2 Tuono's V4 (waar we nog even met de eigenaren hebben staan praten) en een Shiver 750 aanwezig in andere groepen. Ook trok de nieuwe Tuono V4 Factory van onze voorzitter aardig wat bekijks.



Nadat onze eerste instructeur zich had voorgesteld en had uitgelegd wat we gingen doen, begaven we ons naar de Juniortrack om daar onze zithouding (ook het verzitten kwam aan bod) en het sturen bij te spijkeren. Dat dat bijzonder goed verliep, was te zien aan mijn achterband waar de schaamranden nadien geheel verdwenen waren. Na deze sessie moesten we weer terug naar ons groepsvak om vandaar uit naar het Mediacenter te gaan voor een theoriesessie over Grip en Zithouding van niemand minder dan oud-coureur Barry Veneman. Het was een leuke en informatieve sessie, waar o.a. het verschil in banden en grip en het verschil tussen op straat rijden en op circuit rijden werd uitgelegd. Hierna volgde een kleine pauze. Daarna volgde de sessie 'Verkeerslijnen' met een andere instructeur op het zuidelijke gedeelte van het circuit, waar de baan in tweeën was gedeeld met pylonnen om een normale wegsituatie na te bootsen en wij daar op een "normale" weghelpt op sportieve wijze de verkeerslijnen reden. Toen ook deze sessie weer ten einde kwam moesten we wederom terug naar ons groepsvak op de paddock in afwachting van de volgende instructeur die ons mee zou nemen voor de sessie 'Racelijnen' op het noordelijke gedeelte van het circuit incl. De GT-bocht! De sessienaam geeft het al aan, nu komt het "echte werk", rijden over de volledige baanbreedte...Spannend!

De eerste paar rondjes waren knap wennen, vooral de Strubben is een lastige bocht om onder de knie te krijgen, maar in de loop van de sessie begonnen de lijnen voor mijn gevoel redelijk vloeiend te gaan om het maar zo te noemen. Ook aan deze sessie kwam te snel een eind, maar het leukste moest nog komen...3 sessies over het volledige TT-circuit!!! Eerst pauze en een lunch, want ook daar werd in voorzien.



Na de lekkere lunch in het Paddock-restaurant was er gelegenheid om kennis te maken met elektrische motoren op het Juniortrack. Na een kleine wandeling vanaf het Paddock kwamen John en ik aan bij de stand aan van Electric Motorcycles die de elektrische motoren ter beschikking stelde. Er waren al een paar van onze groep aanwezig. Bij de inschrijftafel moest een eigen risicoformulier ingevuld worden, waarbij vermeld werd dat het eigen risicobedrag 2000 EURO was.....Pardon!!! U zegt!!! Da's wel erg veel! Maar na de uitleg van de medewerker was het wel enigszins te begrijpen, omdat er de vorige keer een motor was afgeschreven en om "stuntpiloten" te ontmoedigen, want het zijn natuurlijk wel dure motoren. Maar goed, om in te schrijven moest ook je rijbewijs getoond worden...Shit, onze rijbewijzen hadden we in John z'n auto gelaten en om even heen en weer te lopen ging het vanwege de tijd niet lukken...dan maar geen elektrische motorrijden. Wel hebben we nog even gekeken naar de anderen die wel gingen rijden, blijft wel een rare gewaarwording een motor zonder geluid te zien rijden. Eenmaal terug bij de rest die niet naar de elektrikers zijn gegaan, hebben we nog ff staan praten totdat het tijd was om de eerste sessie over het volledige circuit te gaan rijden, uiteraard wel met voorrijder/instructeur en dit bleek dezelfde te zijn die ons op het Juniortrack in de ochtend heeft onderricht. Deze instructeur reed trouwens op een All-road, een Triumph Tiger als ik het goed heb, wat ook wel een beetje rare gewaarwording is om achter een All-road aan te rijden op een circuit, maar zoals de meesten wel weten, zeker binnen de ARA, kan er met een All-road ook serieus geveegd worden.

Afijn, tijd om het heilige asfalt te betreden in zijn volle ornaat. De instructeur gaf aan dat elke ronde bij Start/finish gerouleerd zal worden en de twee rijders direct achter hem naar achteren moesten zodat de twee daar weer achter zijn lijnen konden volgen. Daar gaan we dan! Het moment dat je door de Pitstraat rijdt stijgt het adrenalinegehalte enigszins, ook met de gedachte dat je het asfalt gaat betreden waar alle motorgrootheden op hebben gereden en rijden. De eerste ronde is het dan ook wel een beetje imponerend, maar naar mate de rondes elkaar op volgden verdween dat en was het doel zoveel en zo goed mogelijk de racelijnen van de instructeur te volgen. Het tempo was voor mij, John en de rest van de groep goed te volgen en elke ronde ging het steeds lekkerder.



Mijn favoriete bochten deze dag waren toch wel Ossebroeken, Mandeven-Duikersloot en de GT-bocht. De eerste twee vanwege het lang op een oor hangen en de GT-bocht vanwege het snelle omgooien van de motor (wat beide een ontzettende kick gaf). Wat wel een klein minpuntje was dat in de loop van de drie sessies door het tempoverschil wij de langzamere groep(en) begonnen "in te halen" en aangezien er niet zonder toestemming ingehaald mocht worden zat er niets anders op dan er achteraan te rijden en wachten totdat de instructeur van de betreffende groep ons in de gaten had en aangaf dat we zijn groep konden/mochten in halen. En zoals altijd met leuke dingen, komen die te snel aan een eind. De drie sessies met tussenpauzes vlogen voorbij en rond 17:00 uur was de dag dan ook afgelopen.

Na onze certificaten te hebben opgehaald en een beetje te hebben nagepraat met de groep en Ron Meinema was het tijd om de Tuono's weer op te laden en met een voldaan en tevreden gevoel huiswaarts te rijden.



Al met al was dit, ondanks de twee afgelaste datums, een ontzettend leuke en leerzame dag en is het een hele laagdrempelige opstap naar een echte Trackday (waar ik er volgend jaar toch wel 1 a 2 van wil gaan doen). De volgende keer ben ik er zeker weer bij!

Rest mij nog John en het bestuur te bedanken voor het regelen en de communicatie naar de KNMV van deze dag en het meerijden. Hopelijk kunnen er volgend jaar meer ARA-leden, zodat we gezamenlijk in een groep kunnen meedoen, ervan uitgaande dat het bestuur eenzelfde aanbieding kan regelen met de KNMV.

Grtz,

Ferry(FerBa)