

Het Clubblad

Jaargang 8, nummer 2
(april 2005)

Tweemaandelijks tijdschrift voor leden van de Aprilia Riders Association

Redactie

Jan Bijker (hoofdredacteur)
Irma Brinkman
Mark Luijcks
Arjan Mensies
Jan Racing

Webmaster:

Teun Lubberhuizen

Advertenties

Jan Bijker
Tel.: 033 - 457 03 03
redactie@aprilja-riders.nl

Ledenadministratie:

Jarno Veldkamp
Wes Beekhuizenweg 3
6871 VJ RENKUM
Tel.: 0317 - 31 55 96
leden-adm@aprilja-riders.nl

Redactieadres

Wildemanskruid 36
3824 NA Amersfoort
Tel.: 033 - 457 03 03

Website/e-mail Aprilia Riders Association

<http://www.aprilja-riders.nl>
redactie@aprilja-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 **20 mei a.s.** worden ingeleverd. Dit kan per mail via redactie@aprilja-riders.nl of per post naar het redactie-adres.

Sponsored by

aprilja

Van de redactie

Lekker dik, vind je ook niet? Dit is het eerste clubblad in de geschiedenis van de ARA met 30 pagina's. Dank zij jullie als enthousiaste leden, wordt dit clubblad steeds meer gevuld. Zo kun je alles lezen over de laatste algemene ledenvergadering en over de kick off voor alle nieuwe leden van 2004.

Heerlijke winterbijekomsten die veel inspiratie hebben opgeleverd. Gertjan Roes heeft die inspiratie meteen omgezet in daden. Hij vertelt je waarom hij Aprilia rijdt. De eerste toerit van dit jaar, met modder en veel bochten, is kleurrijk in woorden vertaald door Tom Schoen. En modder hebben ook een paar andere leden gezien: Off Road met ARA leden. Rolf Dracht geeft hier een prachtige weergave van.

En jawel, de rubriek 'de Aprilia van' vanuit het forum is weer terug. Henk Dommerhold neemt jullie mee in de geheimen van zijn RS250.

Onze 'doorrijdende' reporter Mark Luijcks vertelt hoe je het beste de winter doorkomt: gewoon doorrijden. Ook brengt Mark nieuws van twee dealers.

En ik, geluksvogel, mocht het aanstormende talent Hugo van de Berg interviewen. Hij is 14 jaar en racet zeer verdienstelijk op een RSR125. Lees snel verder.

Jan Bi(j)ker

Inhoud:

	pag:
Van de redactie	1
Van de voorzitter	2
ALV / jaarverslag 2004/ jaarrekening 2004	3
Verslag motorbeurs Utrecht	8
Rubriek: Aprilia Bites	9
Uitnodiging: ARA Fabrieksbezoek 2005 !!	10
Verslag ARA Kickoff	10
Rubriek: de Aprilia van	12
Interview jong talent - Hugo van de Berg	14
Dealerinformatie	16
Waarom rij ik Aprilia	17
Rubriek : Capopraat	18
Verslag: Regiorit Rijnroute	20
All-road / Off-road	21
Verslag: bezoek raceafdeling Aprilia	23
Clubwinkel	25
Rubriek: in en uit de motorbladen	26
Evenementen info	27
Clubkalender	28

Adverteerders:

Binnenzijde omslag voor: Roké Motors, Mijdrecht - StarTwin, Loenen	
Binnenzijde omslag achter: Moto Magic, Steenbergem	
Buitenzijde omslag achter: Motor 2000, Heinkenszand	
Motoport Hippolytushoef	2
AVM accountants en adviseurs	5
Safe Veenendaal	9
Aprilia World Service	15
Klein Motoren	16
Hobike	19
Camping In den Hof	24
De Eemdal Drukkerij	26

Van de voorzitter

Even voorstellen:



Daar zit ik dan met de voorzittershamer (figuurlijk dan). Na 2 jaar als algemeen bestuurslid en 3 jaar als toercommissaris, benoemd als voorzitter tijdens de ALV.

De meesten kennen me al van de evenementen en toerritten, maar ik zal me toch even voorstellen: Rolf Dracht, 42 jaar en getrouwd met Elsbeth. We rijden allebei motor. Elsbeth rijdt al 15 jaar en ik rijdt al 22 jaar motor. Na 8 motoren van andere merken, in 2000 mijn eerste Aprilia gekocht. Een Falco. En dit naar aanleiding van de introductie tijdens de RAI in 1999.

Daarna een RSV Mille 2002 en vervolgens een RSV mille R model 2004. En als winterproject afgelopen winter een RS250 erbij (om in de zomer mee te kunnen racen). Mijn vrouw rijdt nu een Ducati M900 i.e. zodat we samen veel genieten van het motorrijden.

Ik hou van een beetje circuitrijden, leuke toerritten rijden en gezellig een pintje drinken op zijn tijd. En dat zit bij de ARA wel goed, heb ik gemerkt de afgelopen jaren. De gezelligheid staat centraal op elk evenement.

Ik ben eigen ondernemer en heb een elektrotechnisch installatiebureau in Den Haag.

Als voorzitter heb ik een aantal taken doorgegeven aan nieuwe bestuursleden en de nieuwe evenementencommissaris. Zie het verslag van de ALV met de nieuwe taken en rollenverdeling binnen de club.

Het bestuur en de verschillende commissie's hebben behoorlijke wisselingen gehad tijdens de ALV. Drie bestuursleden traden af. Drie bestuursleden en één commissielid traden toe, de oud bestuursleden Wim, Jan en Reinier bedankt voor jullie geweldige inzet van de afgelopen jaren.

Jan blijft als hoofdredacteur dit mooie clubblad maken, samen met jullie en zijn redactieteam.

Anne, Gerrit, Jarno en Gerrit welkom en we gaan er samen met de anderen een mooi clubjaar van maken.

Het jaar is weer goed van start gegaan, de Infomiddag voor de (nieuwe) leden kende een hoge opkomst. De ALV werd goed bezocht ondanks de vriezende kou en sneeuw. De motorbeurzen waren gezellig, maar nu is echt de tijd voor het motorrijden weer aangebroken. We hebben inmiddels de eerste toerritten alweer achter de rug.

De openingsrit (regiorit) kende een hoge opkomst van ca. 30 personen met een lekkere doorsnede van alle typen Aprilia's.

Mijn Aprilia hart is gaan kloppen in 1999, het eerste vanwege het geluid en de mooie lijnen van de ontwerpen. Naderhand kwamen de rijeigenschappen die perfect zijn. Ik heb van mijn dealer tijdens de beurtjes regelmatig een uitstapje mogen maken op de diverse Aprilia modellen en het rijdt allemaal stuk voor stuk erg goed. Het vermogen, de olifantenstappen, het messcherpe sturen brengt altijd weer een brede grijns op het gezicht.

Ik herken die grijns bij vele Aprilia-rijders, blijde gezichten als we mogen genieten van onze motoren.

Nu is een club voor leden en met leden, we doen het met elkaar en voor elkaar, ik hou van een open gedachte en veel input, dus heb je een goed idee breng het onder de aandacht bij één van de commissie- of bestuursleden.

Tot ziens op één van de evenementen,

Rolf Dracht



2

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

- 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

MOTOREN-MOTOREN

MotoPort Hippolytushoef

Tel. 0227 - 50 16 39 fax 0227 - 50 20 44
E-mail: info@motoporthippolytushoef.nl
www.motoporthippolytushoef.nl
Molenveld 7 - 1777 HN Hippolytushoef

FOCWA
BETAAL
PrimaLine

Verslag Algemene ledenvergadering 2005

Door: Cor dekker - secretaris

Op de vaste locatie in restaurant Oud Leusden opende voorzitter Reinier Schreurs op 5 maart jl. om 13:30 uur de 9e ALV van de Aprilia Riders Association met 36 aanwezige leden. Na de nodige formele vaststelling van stukken was het tijd terug te blikken op 2004 via het jaarverslag van de secretaris Cor Dekker, dat ondersteund met beelden in het kort een beeld schetste van de belangrijkste evenementen van de club in 2004. Dat waren er toch nogal wat. Ook al gingen er diverse evenementen niet door of werden ze geplaagd door slecht weer. Diverse toerritten en circuitevenementen werden afgewisseld met fabrieksbezoeken, technische avonden, het traditionele clubweekend en beurzen; al met al een succesvol jaar waarop we tevreden terug kunnen kijken.



De ARA is sterk groeiende en voor het eerst is in 2004 de "magische grens" van 300 leden gepasseerd. Ook financieel is de club zeer gezond, zo bleek uit het financiële jaarverslag van penningmeester Wim Vossen, die de volledige goedkeuring van de kascontrolecommissie heeft gekregen.

Vervolgens was er aandacht voor een flink aantal wijzigingen in bestuurs- en commissiefuncties.

Voorzitter Reinier Schreurs is opgevolgd door Rolf Dracht, die tot dat moment de functie van algemeen bestuurslid vervulde. Rolf's functie wordt nu ingevuld door Anne Schurer. Jarno Veldkamp trad eveneens nieuw tot het bestuur toe als penningmeester, nadat Wim Vossen werd bedankt voor zijn inzet en goede financiële zorgen. Tenslotte werd de aftredende Jan Bijker als algemeen bestuurslid opgevolgd door Gerrit van Kuilenburg. Jan blijft overigens als hoofdredacteur actief voor de club. Alleen Cor Dekker zet zijn bestuursfunctie van secretaris ongewijzigd voort. De kascontrolecommissie bestaat uit John Willemse (zet voort) en Mark Luijcks (nieuw), met Peter Bingley (oud-voorzitter tot 2004) als reservelid.

Gerrit Terpstra is benoemd tot evenementencommissaris; feitelijk één van de belangrijkste functies binnen de ARA. Rolf heeft Gerrit een fraai draaiboek overhandigd als eerste stap op weg naar een seizoen vol leuke en interessante evenementen, waarbij de inzet van leden essentieel blijft. Aan alle leden is dan ook een oproep gedaan ideeën en initiatieven af te stemmen met Gerrit, zodat gekeken kan worden of er een clubevenement van gemaakt kan worden.

Alle functionarissen zijn, indien en voor zover nodig, door de ALV met eenstemmigheid benoemd.



Rolf Dracht heeft vanuit het bestuur en als oud-evenementencommissaris nog een presentatie gegeven aangaande de clubevenementen in 2005. Gehoopt wordt nog altijd op een fabrieksbezoek bij Aprilia in Scorza (Noale) als hoogtepunt in 2005, maar een duidelijk voorbehoud is hier op zijn plaats.

Na de korte pauze was het tenslotte de beurt aan Robin Biemans van Aprilia World Service om een brede presentatie te houden over Aprilia accessoires en onderdelen. Robin liet ons zien dat er veel meer is dan de meesten (inclusief dealers) denken. Ook wordt er, met name op het gebied van uitlaten, nog steeds ontwikkeld en komen er nieuwe producten bij, ook voor de oudere modellen. Iets later dan gepland sloot de (oud-)voorzitter Reinier Schreurs deze interessante, leerzame en plezierige vergadering om 16:45 uur.



Daarna konden we gaan smullen bij de spullen die Robin mee had genomen. Een carbon airbox, handschoenen, cd's, en nog veel meer. Iedereen kreeg een cd met daarop de accessoire en kledingcatalogus van 2004 mee naar huis.

Wat het bestuur aangaat kan het seizoen nu goed van start!



Jaarverslag 2004



Door: Cor Dekker - secretaris

Algemeen

Als club kunnen we terugkijken op een succesvol jaar. Niet als zat mee, ook het weer vaak niet, maar er zijn zoveel activiteiten en evenementen geweest dat er meer dan voldoende succesvolle dagen zijn geweest om tevreden terug te kijken naar 2004.

De ARA is sterk groeiende en voor het eerst is de "magische grens" van 300 leden gepasseerd. Uiteraard gaan er ook wel leden weg (voor het eerst in één geval zelfs gedwongen), maar er blijft een fantastische en zeer actieve groep Aprilia-enthousiastelingen over. Ook financieel is de club zeer gezond. Een voorbeeld voor andere motorclubs mogen we wel stellen.

Activiteiten in 2004

Wat is er zoal gebeurd met de ARA in 2004.

Het winter-karttoernooi, wat na het succesvolle evenement in 2003 een traditie had moeten worden, ging helaas niet door (te hoge kosten en te weinig aanmeldingen). Gelukkig is de traditie in 2005 wel weer voortgezet.

De Algemene Ledenvergadering op 6 maart kende weer een goede opkomst van bijna 40 leden. De vakante bestuurs- en commissieplaatsen werden moeiteloos ingevuld en de nieuwelingen hebben met volle inzet aan hun taken gewerkt.

In april waren de traditionele "motorzegening Grubbenvorst" en de PrimaVerarit waar altijd een beperkte maar trouwe deelname van ARA-leden is. Tevens was er de nu al bijna traditionele, maar zeker niet minder succesvolle circuitdag op Folembay georganiseerd door Jan Racing in samenwerking met het Belgische Motor & Tourisme.



Dit evenement is altijd volledig volgeboekt en geeft bijna individuele begeleiding op ieders gewenste nivo, waar het gaat om te leren circuitrijden en de motor beter te beheersen.

In mei konden we genieten van een zeer succesvol Ducati-clubrace-weekend met goed weer, dat door vele leden bezocht is en waar ook een flink aantal leden meededen aan de races.

De ARA was met de clubstand vertegenwoordigd. In de SAM boven 700 klassen kwamen 17 RSV Milles aan de start en eindigden er 2 op het podium. Dit waren de clubleden Paul Haullussy (2e) en Cor Dekker (3e).



In mei was tevens de klassieke bedevaartstocht naar Hilversum, naar het kunstwerk van de paalzittende Aprilia Moto 6.5.

Helaas ging het evenement dat op toerengebied het hoogtepunt van het jaar moest worden niet door. Dit was het beoogde fabrieksbezoek bij Aprilia, danwel een nieuwe editie van de Aprilia World Meeting. Door de financiële problemen bij Aprilia bleek dit gewoon niet mogelijk te zijn.



In juni was er ARA-deelname aan een succesvol MotoraXction weekend op het circuit van Zolder (België) in samenwerking met AWS. Als alternatief in de sfeer van de fabrieksbezoeken zijn er twee rondleidingen geweest in de fabriek van WP-suspension. Dit werd door de bezoekers als zeer leerzaam en interessant ervaren. Dank aan WP derhalve voor het bieden van dit alternatief en de goede organisatie.



In juli was er, de door slecht weer (vooral aan het begin van de dag) geplaagde, Noord-Nederland-Duitsland rit. Door het slechte weer haakten veel deelnemers op het laatste moment af. Achteraf viel het allemaal wel mee met de weersomstandigheden. Tevens was er een redelijk geslaagde circuit dag op Zolder (via MSS Zolder), die helaas ook door de regen geplaagd werd.



Hoogtepunt in augustus was de extreme toerit de Rubber-butt: een monstertocht van bijna 1.000 km op één dag! Absoluut een groot succes, waar meer dan 20 leden aan deelnamen. Prolongatie in 2005 derhalve. Tevens deed een aantal leden mee aan de VAMAC-nachtrit.



In samenwerking met WP en Pirelli konden we ruim 20 speciale paddock-kaarten verloten onder de leden voor de Superbike races op Assen, begin september. Tevens was hierbij de mogelijkheid om massaal een stapvoetse verkenning op de motor van het gehele TT-circuit te maken, waarvan door veel leden ook gebruik is gemaakt. Een bijzondere ervaring.

Opnieuw was er weer een succesvol clubweekend in september op motorcamping In den Hof te Heerlen. De regen had wel weer zijn aandeel in de uitgezette ritten, maar dat kon de pret, de gezelligheid en zeker de BBQ niet verstoren. Dit weekend werd direct gevolgd door de 2e circuitdag op Folembay, waarvan het succes wederom niet onder deed voor eerdere afleveringen. Minder succes was er bij de Mac Zandvoortdag, waar de opkomst bij de clubstand minimaal was.



De Frieslandrit begin oktober, wederom door Gerrit Terpstra georganiseerd, begon traditioneel wat nat en vooral koud. De lunch in Harlingen kon daarentegen buiten op een terras genuttigd worden. Ook ondertussen weer een traditionele rit om het seizoen zo'n beetje, voor de meesten althans, mee te beëindigen. In samenwerking met AWS heeft de ARA tevens op de MotoRAI gestaan, in een bescheiden hoekje van de mooi Aprilia-stand. Tevens werd de RSV Mille racer van een ARA-lid tentoongesteld op het Aprilia-racing platform. In oktober hebben we met de stand (en de mooie, door Arius gemaakte, beurs-balie) ook nog een succesvolle Auto-Moto Italia beurs gehad, die de nodige nieuwe leden opleverde. November tenslotte kende een zeer interessante Techno-avond over motorelectronica bij Safe Motors in Apeldoorn, ook hier weer met een goede opkomst van ARA-leden.

Conclusie

Wederom een succesvol jaar en als 2005 niet minder wordt hebben we als club geen reden tot klagen. Wij doen dan ook een oproep aan een ieder ook dit jaar weer zijn/haar steentje aan de ARA op een positieve manier bij te dragen!

Bedankt voor jullie aandacht.



Adviseurs Voor Motorrijders



AVM Accountants en Adviseurs heeft specialisten die ondernemers begrijpen en kunnen ondersteunen bij aspecten die verder gaan dan alleen de cijfers. WWW.AVM.nl is hoofdsponsor van de Stichting Aprilia RSV Mille Racing Nederland

BALANS PER 31 DECEMBER 2004

	<u>31 december 2004</u>		<u>31 december 2003</u>	
	€	€	€	€
AKTIVA				
<i>Voorraad</i>				
clubkleding		1.659,58		471,55
<i>Liquide middelen</i>				
Postbank	2.159,31		3.721,52	
Postbank spaarrekening	<u>5.005,26</u>		<u>-</u>	
		7.164,57		3.721,52
TOTAAL AKTIVA		<u>8.824,15</u>		<u>4.193,07</u>
PASSIVA				
<i>Eigen vermogen</i>				
stand per 1 januari	2.936,84		1.114,23	
resultaat boekjaar	<u>3.661,45</u>		<u>1.822,61</u>	
		6.598,29		2.936,84
<i>Vooruitontvangen</i>				
kontributies 2005 resp. 2004	870,00		1.025,00	
inzake clubkanten	<u>-</u>		<u>67,24</u>	
		870,00		1.092,24
<i>Te betalen posten</i>				
drukkosten clubblad	948,70		-	
porti clubblad	120,53		117,26	
stickers rubberbut	104,13		-	
AWS parasols/spandoek	182,50		-	
bestuurskosten	<u>-</u>		<u>46,73</u>	
		1.355,86		163,99
TOTAAL PASSIVA		<u>8.824,15</u>		<u>4.193,07</u>

WINST- EN VERLIESREKENING

	<u>begroting 2005</u>		<u>exploitatie 2004</u>		<u>begroting 2004</u>		<u>exploitatie 2003</u>	
	€	€	€	€	€	€	€	€
BATEN								
<i>Contributies</i>								
leden	7.500,00		8.275,00		6.750,00		7.275,00	
gezinsleden	100,00		80,00		75,00		92,50	
		7.600,00		8.355,00		6.825,00		7.367,50
<i>Clubartikelen</i>								
clubkleding, opbrengst	1.500,00		1.859,05		1.000,00		1.180,00	
clubkleding, inkoop	1.125,00		1.414,25		800,00		783,67	
		375,00		444,80		200,00		396,33
<i>Advertenties clubblad</i>		4.000,00		3.370,00		3.500,00		3.120,00
<i>Diversen</i>								
rente Postbank		100,00		5,26		-		-
TOTAAL BATEN		<u>12.075,00</u>		<u>12.175,06</u>		<u>10.525,00</u>		<u>10.883,83</u>
LASTEN								
<i>Clubblad</i>								
digitaal drukken	4.500,00		3.818,22		3.900,00		3.566,90	
omslagen	750,00		641,41		800,00		673,26	
verzendenveloppen	250,00		203,30		175,00		196,35	
reiskosten etc. redactie	-		35,00		300,00		243,49	
verzendkosten	700,00		656,95		900,00		899,58	
		6.200,00		5.354,88		6.075,00		5.579,58
<i>Evenementen</i>								
technische bijeenkomsten	100,00		51,76		75,00		65,98	
bijeenkomst nieuwe leden	250,00		-		-		-	
clubkarten	200,00		-		50,00		47,25	
toerritten	250,00		55,90		250,00		51,15	
Rubberbut	250,00		223,79		-		-	
fabrieksbezoek	250,00		-		-		120,49	
clubweekeinde	350,00		198,00		250,00		192,00	
		1.650,00		529,45		625,00		476,87
<i>Promotie</i>								
drukkosten folder	250,00		-		250,00		339,15	
Mac Zantvoort	50,00		-		50,00		37,50	
Motorbeurs Utrecht	350,00		310,17		350,00		298,47	
Motortoer Amsterdam	-		-		75,00		75,00	
Ducati clubbraces	200,00		37,50		200,00		118,78	
MotoAxcion, Zolder	250,00		90,66		250,00		241,81	
MotoRai	-		266,50		-		-	
Auto Moto Italia	250,00		197,00		250,00		226,58	
vlaggen beursstand	-		-		-		481,95	
kosten beursstand	50,00		-		50,00		59,34	
		1.400,00		901,83		1.475,00		1.878,58
<i>Algemene kosten</i>								
algemene ledenvergadering	250,00		157,50		250,00		172,69	
badges voor leden	500,00		-		-		-	
host provider	450,00		428,40		430,00		117,81	
updating website	500,00		-		-		-	
kosten postbank	75,00		21,69		75,00		58,07	
acceptgiro's	150,00		-		150,00		125,84	
lidmaatschapskaarten	100,00		94,90		-		-	
contr. Kamer van Koophandel	35,00		22,18		35,00		22,25	
koepelorganisaties	30,00		30,00		-		-	
verzekering	250,00		241,39		250,00		49,20	
portokosten algemeen	150,00		33,50		150,00		71,99	
reiskosten etc. bestuur	450,00		525,00		450,00		350,00	
diverse algemene kosten	150,00		172,89		150,00		158,34	
		3.090,00		1.727,45		1.940,00		1.126,19
TOTAAL LASTEN		<u>12.340,00</u>		<u>8.513,61</u>		<u>10.115,00</u>		<u>9.061,22</u>
RESULTAAT		<u>265,00</u>		<u>3.661,45</u>		<u>410,00</u>		<u>1.822,61</u>

Motorbeurs 2005

Door: Rolf Dracht

De motorbeurzen volgen elkaar rap op, Den Bosch is koud (letterlijk en figuurlijk) afgelopen en de Motorbeurs in Utrecht staat alweer te trappelen. Ik vraag me af hoe deze concurrentiestrijd gaat verlopen in de toekomst, want we leven in een klein land. Maar goed, dit jaar stond de ARA op de motorbeurs in Utrecht. Een verslag:

Opbouwen van de stand

Woensdagavond is de bekende opbouwavond voor de club, we hadden een mooie plek gekregen in hal 9. Op een hoek tegenover de doorgang vanuit de hoofdingang. Je zou bijna zeggen: "ze konden niet om ons heen." Arius, onze beurscommissaris, was er op tijd maar de anderen hadden moeite zich door het verkeer te worstelen.

Met vijf man werd de stand opgebouwd. Nu is dat altijd passen en meten op een dergelijk oppervlakte maar uiteindelijk om een uurtje of half tien waren we klaar. De stand werd opgesierd door de mooi opgebouwde Caponord van Anne Schurer met Xenonverlichting en GPS dummy (Waypoint: bedankt) en de RS250 van ondergetekende die in de winter circuitklaar gemaakt was.

De beurs

Donderdag was de eerste beursdag en de regel dat de echte liefhebber vrij neemt voor de beurs ging niet helemaal op. Het was namelijk niet zo druk. Dus de standbemanning heeft zijn dag met plezier door gebracht met de Bridgestone dames die eigenlijk op elk evenement verdacht lang op en rond de Aprilia's hangen.

De foto's hiervan pronkten dezelfde avond al op de site hiervan.



Sloten koffie

Vrijdag was een drukke dag, veel aanspraak van veel bekende gezichten en leden. De koffie was erg in trek, want leden krijgen koffie als ze langs komen. De standbemanning moet nu echt standbemensing genoemd gaan worden want het ging deze dag gelijk op. Nieuwe leden hadden zich spontaan aangemeld om op de stand te staan, wat erg gezellig was.

Nu moesten de foto's van de donderdag overtroffen worden. Dus werd door Conti een mooie bodypainted dame aangeboden om naast de Aprilia motoren te showen. Maar onze eigen dames uit het ledenbestand wilden ook graag op de motoren zitten. En tja, die krijgen voorrang natuurlijk



Lekker druk

Zaterdag is een bekende drukke dag voor de beurs. Als gevolg van de griep konden twee leden van de standbemanning helaas niet komen waardoor twee mannen uit de gelederen van de club dit spontaan opvingen en een dagje de stand bemanden. Zo kon de stroom aan mensen goed worden opgevangen en zijn er veel gesprekken gevoerd. Je mag drie keer raden waar die gesprekken over gingen.



En natuurlijk werden er ook nieuwe leden ingeschreven. Altijd leuk. De beurs was overigens ook vol met motoren en nieuwste snufjes, veel kleding maar opvallend weinig onderdelen, toebehoren en gereedschap.

Sterke verhalen

Zondag familiedag, deze dag komen altijd veel gezinnen voorbij, waarvan de ouders aan de kinderen hun dromen willen laten zien. Stoere verhalen over knietje aan de grond en crossen over zandpaden, uit de tijd dat Nederland stukken minder file's kende.

De jongeren denken iets heel anders en kijken naar de mogelijkheden van leuk en goedkoop motorrijden of naar de mooie technische snufjes.



Vanaf zes uur was het weer afbouwen van de stand. Dit gaat vanzelfsprekend altijd weer sneller dan het opbouwen. Iets minder chaos dan de voorgaande jaren, zodat we vlot de spullen van het terrein konden halen.

De motorbeurs had als kernpunt toch wel gezelligheid en vrolijkheid, omdat het motorseizoen nu echt mag beginnen. De sneeuw was bijna weg en de pekkel moest nog weggespoeld worden, maar menig hart klopte weer sneller dat we na deze beurs allemaal maar weer eens gewoon lekker moesten gaan rijden.

Iedereen die meegeholpen heeft met opbouwen, afbreken, stand bemensen, koffiedrinken en gezellig kletsen:

BEDANKT.



Aprilia Bites

Van: Arjan Mensies

De eerste rit zit er al weer op voor dit jaar en de eerste bekeuring is ook al weer binnen, dat belooft weinig goeds voor het motor seizoen.

Begin maart was het nog -20 en op het moment van schrijven is het al +20 graden (22 maart), heerlijk zo. En mijn appie was er echt aan toe om even uitgelaten te worden. Waar iedereen ook weer aan toe is, denk ik, is een mooie toertocht. Kijk maar eens op, www.vtetc.nl voor aardige tips en nog veel meer moois.



Nog een paar sites met diverse ritten en suggesties: www.motorroutes.nl, de site om routes te zoeken en te delen.



Kijk op www.sterrit.nl voor leuke tips en voor verre of minder verre motor vakanties buiten europa. Hèt grote voordeel: de benzine is daar veel goedkoper!!!!



Motor Trails, www.motortrails.nl, is een jonge organisatie die avontuurlijke motorreizen organiseert door verre landen. Om deel te nemen hoeft je geen coureur of motorfreak te zijn. Het idee is veel zien, niet te lange afstanden per dag en vooral genieten van het motorrijden door een fantastische omgeving.



En de laatste www.ride-onmotortours.com



En met mijn in gedachten stoppie op mijn appie stop ik dit artikeltje voor het blad voor deze keer. Volgende keer weer meer links voor nog meer motorplezier. Rij voorzichtig, meestal lukt dat wel met zoveel bejaarden op de weg, we moeten er maar aan wennen want Nederland ver-grijpsd

Groetjes Arjan

9

SAFE MOTORS

Voorjaarsaanbiedingen

1 x Akrapovic 2 in 2
Titanium Full Race
voor RSV '99 t/m '02
van € 2.181,- nu voor € 1.655,-

1 x Arrow 2 in 1
Titanium
voor RSV '99 t/m '02
van € 1.766,- nu voor € 895,-

Veel carbondelen voor
diverse modeljaren RSV op voorraad.
Nu met 35 % korting !!

Fokkerstraat 16
Veenendaal
0318-524466

SAFE MOTORS

ARA Fabrieksbezoek 2005 !!

Door: Gerrit Terpstra

We proberen elk jaar een fabrieksbezoek te organiseren, dit vraagt enorm veel tijd en inspanning in het lobby traject. Helaas gaan sommige bezoeken niet door vanwege allerlei redenen en is alle energie die erin gestopt is voor niets geweest. Het bezoek van Continental was eigenlijk al rond en helaas strooit de arbeidsinspectie van de fabriek te Duitsland roet in het eten dat het eventjes niet toegestaan is bezoeken te organiseren. Vervolgens leek het erop dat de deur in Italië bij de Aprilia fabriek weer op een kier zou staan. Ook daar bleek men nog geen mogelijkheden te hebben ons te ontvangen. Maar van uitstel komt geen afstel, beide fabrieken geven aan het de volgende keer weer te proberen.



Maar enthousiast als we zijn hebben we gelijk meer mogelijkheden bekeken en dan komt er opeens uit een totaal onverwachtse hoek een uitnodiging: de **AKRAPOVIC** fabrieken.

Akrapovic al jarenlang bekend vanwege hun kwaliteitsproducten, uitlaten en dempers, hebben zich bewezen in de GP en SBK racerij. En als aanvulling op elke merk en type motorfiets om meer vermogen op het achterwiel te krijgen. Akrapovic werkt al jarenlang samen met Aprilia voor de ontwikkelingen van de race afdeling van Aprilia, maar is ook voor elk type Aprilia een mooie aanvulling. Mooi voor het oog en voor het oor!

Heb je belangstelling? Lees dan snel in de evenementeninfo hoe je je kan aanmelden, zodat je dit unieke bezoek kunt meemaken.



Voor meer informatie en om alvast in de stemming te komen: kijk op www.akrapovic-exhaust.com.



10 Eerste ARA kick off op 19 februari 2005

Door: Jarno Veldkamp

“Duurt de winter je ook te lang?” was de eerste vraag in de uitnodiging voor de ARA kick off 2005. En wat bleek: maar liefst meer dan 30 ARA-leden die in 2004 lid geworden zijn vonden de winter te lang duren en hebben zich opgegeven voor de ARA kick off. Samen met de sprekers en enkele andere enthousiaste leden waren er meer dan 40 leden aanwezig in restaurant Oud Leusden te Leusden.

Wat is de ARA kick off?

Tijdens het samenstellen van de activiteiten agenda voor 2005 werd natuurlijk ook even teruggekeken op 2004. En zoals bij iedere club of vereniging kent ook de ARA een groep leden die nagenoeg aan alle bijeenkomsten deelneemt en is er (meestal een grotere groep) leden die af en toe te zien zijn. Om de ARA te introduceren en leden te enthousiasmeren werd het idee geopperd om speciaal voor ‘nieuwe leden’ (Aprilia rijders die na 1 januari 2004 lid geworden zijn) een introductiemiddag te



organiseren. De ARA kan zich dan presenteren en de nieuwe leden kunnen met de ARA en elkaar kennismaken.

Wat was het programma?

Het programma was zo opgesteld dat diverse facetten van de ARA aan bod kwamen. Zo zag het er uit:

1. Ontvangst met koffie en gebak, aangeboden door de ARA
2. Korte introductie van de ARA door een van de bestuursleden
3. Toelichting op de activiteitenkalender 2005
4. Film van een dagje circuitrijden met vele Aprilia's
5. Verslag van de Rubber Butt, monstertoertocht van 850 km
6. Racen met een Aprilia
7. Het Clubblad en de website
8. Afsluitend de gelegenheid om onder het genot van een drankje elkaar wat beter te leren

Nadat we alle nieuwe leden via een mail uitgenodigd hadden en het bericht op het forum geplaatst hebben, stroomden de aanmeldingen binnen. Ook het nabellen van mensen die nog niet gereageerd hadden, leverde nog veel aanmeldingen op. Maar ook meldden zich spontaan ‘oude’ ARA leden om één van de onderwerpen te presenteren, zo gaat dat bij de ARA.

Op het forum werd, zoals dat bij alle evenementen gaat, druk gediscussieerd. Nu met name over de hoeveelheid pekel op de weg, de kou en dus het wel of niet met de motor naar Leusden

gaan. Voor mij stond al lang vast dat ik met de auto zou komen, want mijn motor stond nog in diepe winterslaap. Ondanks de pekkel en kou en winterse buien met hagel en sneeuw was er toch één bikkel die op de motor kwam!



Reinier, onze inmiddels ex-voorzitter, heette iedereen van harte welkom. Hij vertelde in het kort waar de ARA voor staat en vond het leuk om zoveel nieuwe gezichten te zien. Rolf heeft ons meegenomen door de activiteitenkalender 2005 en dat zijn er nogal wat! De kalender is zo opgesteld dat er meerdere toerritten zijn, verspreid over Nederland. Sommige activiteiten worden op zaterdag gepland, andere op zondag. Voor het circuitrijden was veel belangstelling, er werd dan ook teleurgesteld gereageerd toen bleek dat Folembray voor 25 april al volgeboekt was en ook 18 juli, de zogenaamde Aprilia Trackday al vol zat. Maar er is goed nieuws: 12 september: Folembray, de dag na het clubweekend is nog niet vol. Maar het is dus duidelijk dat je er op tijd bij moet zijn, omdat er altijd veel belangstelling is.

Rolf legde nog uit dat de ARA zelf geen circuitdagen organiseert, maar dat er circuitdagen zijn waar veel ARA-leden zich voor aanmelden. Soms zelfs zoveel dat er bijna alleen maar Aprilia's op de baan rijden. Ik heb het zelf nog niet meegeemaakt, maar het lijkt me geweldig!

Daarna startte Arius een prachtig gemonteerde dvd van een dagje Folembray in 2003, waar veel ARA-leden aan deelgenomen hebben. Onder een kopje koffie kregen we een mooie indruk van de rijvaardigheidsoefeningen die er op het circuit uitgezet zijn en het vrije rijden op het circuit.

Het viel niet mee om de groep weer stil te krijgen voor het verslag van de Rubber Butt.

Gerrit had als initiator en organisator een leuk verslag gemaakt. Hij begon met het uitleggen van wat de Rubber Butt is, namelijk een monstertoertocht van zo'n 850 km waarbij de deelnemers sponsoren zoeken om zo per gereden kilometer een bedrag te verzamelen voor een goed doel. In 2004 was dat de stichting SOS Kinderdorpen. In 2004 is de Rubber Butt voor het eerst verreden en dit is een evenement dat opengesteld is voor niet-ARA leden. Het aantal deelnemers was ruim 20 en daar zaten ook enkele niet-ARA-leden bij die een melding van deze tocht in een motorblad of op internet gezien hadden. Gerrit nam met ons een aantal leermomenten door, waarbij de reacties van de mensen die de Rubber Butt gereden hadden boekdelen spraken. Dus echt een tocht die je moet meemaken.

En dan een racende spreker: Cor Dekker met als onderwerp racen met een Aprilia. Het werd werkelijk muisstil toen Cor

zijn verhaal begon. Hij heeft ons meegenomen vanaf het begin van zijn race carrière tot en met het seizoen 2004, voorzien van de nodige humor. Bijvoorbeeld de opmerking dat het erg handig is om twee RSV Milles te hebben, één voor straatgebruik en één specifiek voor het circuit, leverde nogal wat reacties op. Paul Haullussy was er gelukkig ook om de verhalen van Cor te bevestigen of nog wat te versterken. Hoogtepunten van 2004 waren vooral de gevechten met de Ducati coureurs in de KNMV cup en het resultaat tijdens de Ducati club races 2004. Daar was Cor 3e en Paul 2e achter een MV Augusta.



De laatste spreker van de middag was Jan Bijker, hoofdredacteur van Het Clubblad. Jan heeft ons meegenomen door de geschiedenis en ontwikkeling van Het Clubblad. De uitstraling en omvang van Het Clubblad groeien met het ledenaantal mee, steeds professioneler en omvangrijker. Het clubblad is voor de club het medium om alle leden te informeren en enthousiasmeren. Jan heeft ook de oproep gedaan om kopij in te leveren voor Het Clubblad. Het is binnen de ARA een goede gewoonte om van de georganiseerde evenementen een verslag te maken, daarnaast kent het clubblad meerdere vaste rubrieken. En als je als Aprilia-rijder iets wilt delen over je Aprilia of motorrijden in het algemeen of een ander onderwerp waarvan je denkt dat dit voor meerdere mensen interessant is, dan kun je dit gewoon indienen bij de redactie. Graag zelfs!

Naast het clubblad is de website www.aprilia-riders.nl een middel om de leden te bereiken, met name het forum wordt zeer druk bezocht. De opzet van de site is aan verfrissing toe, daar wordt aan gewerkt. Ook de moderators van het forum kunnen wel wat versterking gebruiken, dus ook hiervoor doet Jan een oproep aan leden om zich hier actief mee bezig te houden. De hele site inclusief forum wordt trouwens door ARA-leden in de lucht gehouden, een prestatie op zich.

Hierna was er nog uitgebreid de mogelijkheid om verder kennis te maken en ideeën en ervaringen uit te wisselen onder het genot van een hapje en drankje. Gezien de opkomst en positieve reacties op het forum ziet het er naar uit dat de ARA kick off een jaarlijks evenement zal worden.

aprilia

De Aprilia van

Door: Henk Dommerhold

De tweede aflevering in de serie "De Aprilia van..." en het is weer een RS250! Henk presenteert zijn eigen fiets: Henngk's RS.

Even voorstellen: Henk Dommerhold (op het forum bekend als Henngk), 39 jaar, zelfstandig brandbeveiligingsadviseur. De RS is een Reggiani replica van '96, Duitse import en alweer een jaar of vier in het bezit van mij en m'n vrouw Pascal. Zij gebruikt de RS af en toe voor woon- werkverkeer en ik mag er graag in de zomer 's avonds een uurtje of wat mee door de omgeving van Deventer scheuren (met gepaste snelheid natuurlijk).

Loud pipes....

Mijn motorcarrière begon zo'n 28 jaar geleden met de aanschaf van een Solex. Geen echte motor natuurlijk, maar het tweewielervirus had zich genesteld en is niet meer weggegaan. Na de Solex volgden nog een hele serie brommers, van Sparta met JLO blok en 2 handversnellingen tot een Honda MT met 70cc (die natuurlijk netjes 50 liep...keer 2 dan...). Maar na een keertje bij een buurjongen achterop de motor te hebben gezeten wist ik het zeker: zodra ik 18 word moet er een motor komen! Die kwam er ook: een Honda CB 400 F, gekocht bij Jan Bruins. Een rijbewijs had ik nog niet, hoefde ook nog niet want je mocht toen nog met een oefenvergunning van de gemeente in bepaalde straten rijden met een L-bordje achterop. Die Honda wou best vooruit: een achterband ging maar 5.000 km mee... Het geluid was ook top: een Marshal 4 in 1 zonder dempingmateriaal zorgde daarvoor! De politie dacht daar echter anders over: bij een controle kon ik de motor laten staan, de uitlaat ging eraf en moest worden vervangen door een exemplaar met beduidend minder dB's en een veel minder interessant geluid.

Al snel werd de CB te langzaam en kwam er een Kawasaki Z650. Maar inmiddels zat ik op de HTS en moest er op en neer worden gereisd van Deventer naar Zwolle en dat was niet altijd even prettig op 2 wielen. Na verscheidene keren zeiknat geregend te zijn (volgens vrienden reed ik met zo'n regenwolkje boven m'n hoofd rond...) of zo verkleumd dat de koppeling door de vastgevroren vingers niet meer te bedienen was, werd er toch maar besloten dat een auto toch ook wel handig was. Een winter- of regenrijder ben ik ook nooit meer geworden!

Revisie of restauratie

Een paar jaar lang ben ik toen motorloos geweest. Totdat ik van een studievriend een project kon kopen: een Honda CB 450 (het type na de bekende Black Bomber) in onderdelen... Een restauratieklus dus. Niet alle onderdelen waren aanwezig, dus na lang zoeken, sleutelen, poetsen, spuiten en veel geld uitgeven was het moment daar: starten! En weer uitzetten: blok was zo verrot als wat. Dus nog meer geld uitgeven aan een revisie. Toen liep ie wel beter, maar niet perfect. Ook vielen er regelmatig onderdelen af als ik met anderen ging rijden. Het ene onderdeel na het andere ging ook nog eens stuk, en toen ik zelfs door de kickstarter heen trapte was het

genoeg. Dat ding moest weg. Een Yamaha SR500 (de wegversie van de XT) leek wel een goed alternatief. De inruilwaarde van de Honda was maar een fractie van de totale kosten, maar ik was allang blij dat ik ervan af was. Ik heb hem nog teruggezien toen de nieuwe eigenaar het werkplaatshandboek kwam halen: inmiddels zat er een nieuwe scheur in de balhoofdplaat en begon de uitlaatsteun af te breken.... Moraal van het verhaal: begin niet aan een restauratie als je niet echt weet waar je mee bezig bent en al helemaal niet als het object in kwestie eigenlijk gewoon naar de sloop had gemoeten.

De RS

De SR500 beviel niet zo: trommelremmen staan wel leuk als semi-klassieker, maar het remt een stuk minder. Pascal reed indertijd op een Suzuki Savage, maar sinds we een MX5 als tweede auto hadden kwam het er niet echt van om samen te gaan motorrijden. In een cabrio kun je tenminste nog tegen elkaar praten. Nu wilde Pascal ook altijd nog eens een racer hebben, dus toen bedachten we dat we van twee motoren beter naar één racer zouden kunnen gaan. Maar wat voor één? Een Ducati leek mij wel wat, maar dat vond Pascal wat teveel (of te weinig) van het goede. Toen kwam de Aprilia RS250 in beeld. Na wat rondkijken en een proefrit bij Startwin waren we er uit: dat moest het worden!



Eigenlijk wilden we een zilvergrijze, maar bij AMC motoren stond een Reggiani replica die qua prijs wel erg interessant was. En die is het geworden. Nooit meer spijt van gehad. 't Is geen comfortabele motor voor wat lange tochten, maar die maakten we toch al niet (veel) meer. Voor de korte ritjes is het een super ding, wendbaar, licht, snel genoeg (!) en met de bekende hoge funfactor. 't Is niet echt goedkoop in het gebruik: 1:11 met de nodige Castrol TTS erbij en over het onderhoud hebben we het dadelijk nog....

Forum

Dat er katalysatoren op zaten wist ik toen nog niet. Ik had voor de lol eens een vermogensmeting laten doen bij Klein Motoren in Olst en daar kwam uit naar voren dat er maar 47 pk's werden geleverd. Toen ben ik eens op

internet gaan rondkijken en kwam ik op de ARA site terecht. Op het forum kwam ik er snel achter dat ik de uitlaten met kats erop had zitten. Van Marcel kreeg ik de tip om die te vervangen door Jolly Moto uitlaten en dat heb ik toen dus ook gedaan. Het vermogen is daardoor meteen al met 10 pk toegenomen.

Op het forum ben ik sindsdien vrijwel dagelijks te vinden. Het is een hele goede informatiebron en ook erg gezellig. Zeker als alleen werkend zelfstandige is het leuk om dagelijks een paar keer te kijken wat er aan discussies loopt en er zelf aan mee te doen natuurlijk!

Specs

De RS is inmiddels een echte hobby geworden die dan ook wel wat mag kosten.



Daarom heb ik de revisie die nodig was bij 15.000 km ook door Laurens (bekend van het forum) laten uitvoeren. Niet dat ie zo duur is, zeker niet, maar hij doet het wel even anders dan een dealer dat aan zou pakken. Het hele blok is geblueprint, er zijn nieuwe zuigers ingekomen, nieuwe cilinderkoppen met rechtopstaande bougies, Boyesen membranen, de cilinders zijn opnieuw gecoat en zo nog wat kleine dingetjes die Laurens niet wil verklappen. De sproeierbezetting is uiteraard aangepast en er zit een raceluchtfilter op. De filterkast is ook aangepast met extra luchtgaten. Wat het blok nu levert weet ik nog niet, op het moment dat dit wordt geschreven ligt er nog sneeuw, dus de vermogensmeting moet nog even wachten.



Hoe het rijdt kan ik dus ook nog niet zeggen, maar volgens Laurens rij je zo 180-190 (vraag me niet waar hij dat gereden heeft...).

Verder zitten op de motor Hyperpro veren voor en achter en sinds kort stalen remleidingen voor en achter. Ik zit nog te denken over een stuurdemper en voor de toekomst staan een nieuwe voorvork, een radiale rem pomp en misschien lichtgewicht velgen op het verlanglijstje.

Op het forum is een topic met mijn RS te vinden met de nodige foto's erbij, ook van Laurens z'n werk.

En knallen maar

Het belangrijkste is natuurlijk toch het rijden! Op 25 april ben ik in Folembay van de partij en 6 juni staat de CRT op het programma. Op advies van Rolf heb ik alvast een stel Challenge dempers aangeschaft om niet het risico te lopen van de baan te moeten vanwege teveel decibellen... Verder zou ik komend seizoen nog wel een TOMS training willen volgen.



Deze foto's zijn gemaakt op Assen (nog met de oude uitlaten), door Ad Kievit

Circuitrijden vind ik echt fantastisch, met een knie aan de grond door de bocht is voor mij de grootste kick die er is! Veel circuitervaring heb ik nog niet, 1x Assen en 2x Lelystad (NVVM dag en een VRO3). Folembay lijkt me een leuke gelegenheid om meer ervaring op te doen en om eens te kijken hoe ik het doe in vergelijking tot de andere RS'en.

Voor het transport van de RS heb ik inmiddels een Trelgo trailer aangeschaft. Een mooi licht trailertje en niet duur. Wel moet er nog het een en ander worden aangepast om de motor goed vast te kunnen zetten.

Plannen genoeg dus, nu alleen nog beter weer!
Tot ziens in Folembay!

Groet, Henk

INTERVIEW racetalent Hugo van den Berg

Door: Jan Bijker

“Zeg Jan, heb je zin om vrijdagavond een interview te houden?” Klaas Hofman belt me op en vertelt over een aanstormend talent rijdend op een Aprilia RSR125. Hugo van den Berg, 14 jaar, weet hoe hij gas moet geven. Tijdens het EK op Assen werd hij al vijfde! Een interview met deze Aprilia coureur is dus een buitenkans.

Varenhof Racing Team

Ter ere van de opening van het nieuwe pand van de Kopieerderij, één van de sponsors van Hugo, staat de RSR125 mooi te wezen. We feliciteren de eigenaar van de Kopieerderij en haasten ons naar de teammanager van het Varenhof Racing Team: Henk van den Berg. Hij is manager, sponsor, regelaar en vader van Hugo. Gezellig sigaren rokend vertelt hij vol trots, maar wel met een gezonde dosis nuchterheid, over de talenten van Hugo en de doelstellingen van het team. Hij geeft aan dat Hugo leeft voor de racerij en gewoon alles weet van de coureurs van nu, maar ook van vroeger. Hugo van den Berg is één van de Nederlandse vertegenwoordigers in het EK125. Het wordt tijd dat we hem zelf spreken.

Interview

We staan bij de prachtige RSR van Hugo en feliciteren hem met het feit dat hij daar op mag racen. De mazzelaar!

14

Zeg Hugo, wanneer ben je eigenlijk begonnen met de racerij?

Op m'n tiende ben ik begonnen op de Pocketbikes. Ik heb in Nederland



en in België geracet. Vooral in België ging het goed, daar won ik bijna elke wedstrijd en dat voelt wel lekker. Op m'n elfde reed ik het NK in de 125 cc juniorcup. Daar moet je eigenlijk twaalf voor zijn, maar voor mij is een uitzondering gemaakt. Ik werd dat jaar 6e op een Aprilia RS125. Een jaar later werd ik tweede in het NK juniorcup en zesde in het Duitse kampioenschap. Vorig jaar, op m'n 13e, mocht ik starten in het ONK en ook in het Duitse kampioenschap. En nu rijdt ik het EK, het ONK en, op uitnodiging van de Dorna, het hele Spaanse kampioenschap.

En, als je me nog wilt zien racen in Nederland dit jaar dan moet je op 17 april naar Assen voor het ONK. De rest van het jaar zit ik in het buitenland.

Waar wil je uiteindelijk terechtkomen?

In de MotoGP klasse, dat is mijn doel en daar werk ik naar toe. En als ik daar dan toch rijd, wil ik wereldkampioen worden, haha.

Merk je veel verschil tussen de pocketbike en de 125cc racer?

Ja, best wel. Vooral dat je moet schakelen op de 125 vond ik in het begin lastig. Toen ik voor het eerst op een 125 zat, was ik nog maar elf en niet zo heel groot. Ik kon nog maar net met m'n voeten aan de grond komen. Ook het wegrijden vond ik in het begin moeilijk, maar het went snel. Het verschil in snelheid vond ik nog wel meevallen. Je zit op een pocketbike erg laag bij de grond, dus de snelheidsbeleving op zo'n ding is erg hoog.

Kun je iets meer vertellen over de ondersteuning die je krijgt binnen het Varenhof Racing Team?



Mijn fiets wordt geprepareerd door Lou Wopereis. Lou heeft jarenlange ervaring met het klaarmaken van race-motoren en we voelen elkaar goed aan.

Ook wordt ik geholpen door Patrick van den Goorbergh. Patrick helpt met de afstelling van de vering en van het frame. En hij geeft mij veel tips over hoe ik moet rijden en waar ik me kan verbeteren. Bijvoorbeeld dat je bij een 125cc heel vloeiend de bocht uit moet komen, omdat anders het toerental te ver terugzakt vanwege de ronding van de banden en je dus snelheid gaat verliezen. En dat je het beste remmend de bocht in kunt gaan, zodat je de motor in de veren de bocht in zet. Dan is de motor lager en stabiel en kan ik dus weer harder.

Trouwens, ook Jurgen van den Goorbergh helpt mij. Hij zorgt voor het binnenhalen van de nodige sponsoring. Die sponsors zijn wel hard nodig, want de kosten zijn erg hoog. Eén van mijn sponsors, Swaans beton, heeft ook Anthony West gesponsord.

Van wat voor soort circuits hou je het meest?

Van snelle circuits. Ik hou van snelle bochten, zoals bijvoorbeeld de Ramshoek op Assen. Korte bochten hou ik gewoon niet van, er moet snelheid in zitten. Het Spaanse circuit Jerez is één van mijn favorieten.

En: regen of droog weer?

Droog weer natuurlijk. Ik hou helemaal niet van regen. Alhoewel je wel met je knie aan de grond door de bocht knalt als het regent. Maar toch gaat het me te langzaam in de regen.

Je houdt dus van snelheid, wat is de topsnelheid van je racer?

De topsnelheid is zo'n beetje 238 kilometer (en dat voor een 125cc!!, red.) bij zo'n 14.000 toeren. Maar dat is natuurlijk afhankelijk van het circuit en de afstelling van de motor.

Kun je nog meer vertellen over je motor?

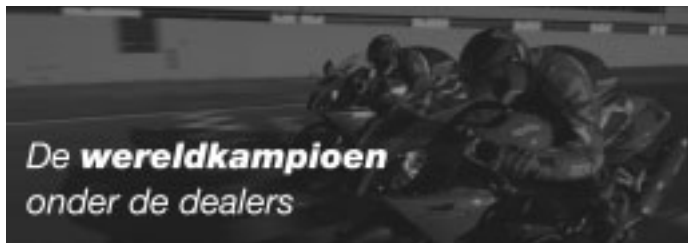
De motor komt rechtstreeks van de race afdeling van Aprilia, via Jan Witteveen heeft mijn vader dat geregeld. Helaas, is Jan Witteveen nu vertrokken bij Aprilia, maar we hebben nog veel contact met Aprilia. De motor kost zonder vering zo'n 53.000. Er zit geen racekit op, want die zijn niet te koop, maar verder is deze motor gelijk aan de GP fietsen. Deze racer zit veel compacter dan een 'gewone' 125. De vering is van WP en dit is echt het allernieuwste dat WP nu kan leveren. De wielen zijn van Marchesini en zijn ongeveer even licht als carbon wielen. Ook heb ik een duimrem om een beetje bij te remmen in de bochten, als dat nodig is. En verder veel titanium en carbon.....



Waarom rijd je eigenlijk Aprilia?

Omdat de Aprilia gewoon de beste racemotor is in de 125cc. De Honda is een stuk goedkoper in aanschaf, maar uiteindelijk hou je alleen het frame over, omdat je de rest moet vervangen door snellere spullen. Anders kun je gewoon niet meekomen. Wij kiezen voor kwaliteit en het beste dat er te 'krijgen' is: Aprilia dus.

We wensen Hugo nog veel succes in zijn verdere loopbaan en Klaas geeft een mooi Paddock shirt van de ARA aan een veelbelovend talent met de beste motor in zijn klasse: Aprilia. Wil je nog meer weten over Hugo: kijk op www.varenhof.com of www.racesport.nl.



Plaats	Dealer	Adres	Telefoon
Almere	MotoPort Almere B.V.	Randstad 22-41	036-5346466
Alphen (NB)	Road Pilot Motoren V.O.F.	Goedertijd 25a	013-5082861
Amsterdam	Safe Motors Amsterdam	Jarniklaan 31	020-4808010
Apeldoorn	Safe Motors Apeldoorn	Laan van Westenk 108	055-5305050
Bodegraven	Goedhart Motoren	Europaweg 14	0172-650005
Den Haag	MotoPort Den Haag	Loosduinsekade 156	070-3845025
Enschede	Motorcity van Dijk-Enschede	Het Lenthart 96-102	053-4283658
Groningen	Boonstra Motoren	Osloweg 139	050-5470100
Heinkenszand	Motor 2000	Noordland 4-6	0113-567200
Helmond	Van de Pol Motoren B.V.	Wolffstraat 74	0492-534129
Hilversum	Nico van de Kuinder Motorfietsen	Verlengde Zuiderkooi 27	035-0214727
Hippolytushoef	MotoPort Hippolytushoef	Molenveld 7	0227-591639
IJsselstein	Anie Motors Motors B.V.	Elingsheweg 4	030-6881228
Kerkdriel	Leo Teunissen Motoren B.V.	Ambachtsstraat 10	0416-634030
Leiden	Huisman Motor B.V.	Willem de Zwijgerlaan 417	071-5232300
Loenen	StarTees Motors	Kanaal Zuid 404	056-9051329
Meerssen	Cycle City Jo Cabo B.V.	Tussen de Bruggen 57	043-3580148
Mijdrecht	Roké Motors	Burg. Hatzemaaijn 23	0297-285218
Oldenzaal	Boudrie's Motorcentrum	Bentheimergraven 7	0541-521918
Olst	Kein Motoren V.O.F.	De Meente 17	0570-562690
Rotterdam	Safe Motors Rotterdam	Berkenwoudestraat 6	010-4928500
Son en Breugel	Safe Motors Eindhoven	Ekkersrijt 4014	0499-494333
Stadskanaal	MotoPort Stadskanaal	Oosterkade 29	0599-612233
Staphorst	Brouwer Motorsport B.V.	Achthoovenweg 6	0522-467600
Steenbergen	Moto Magic	Gibsonstraat 5	0167-564210
Urelop	Boonstra Motoren	Wieluomen 120	0512-302264
Veenendaal	Safe Motors Veenendaal	Fokkerstraat 16	0318-524466
Venlo	Motor Center Venlo	Van Laerstraat 45	077-3872211
Zoetermeer	Safe Motors Zoetermeer	Platinstraat 47	079-3680200

15

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

aprilia

www.aprilia.nl

Dealer informatie

Door: Mark Luijcks

Rijden op een Aprilia betekent rijden op een exclusieve motor. Die exclusiviteit merk je op de weg, die merk je aan levertijden en prijzen van onderdelen, en die merk je ook aan het beperkte aantal dealers. Telde de dealerlijst in ons clubblad van februari 2004 nog 32 dealers, in 2005 staan er nog slechts 29 adressen in de lijst. Vandaar dat ontwikkelingen aan het dealerfront zeker van belang zijn voor ons, ARA clubleden.

Verhuizing van Aprilia dealer Leo Teunissen te Kerkdriel

In het land van Maas en Waal, om precies te zijn in Kerkdriel vlakbij de A2 boven Den Bosch, zit Aprilia dealer Leo Teunissen Motoren.

Daar wordt gebouwd aan een nieuwe, ruimere showroom en werkplaats, aan de overkant van de straat tegenover het huidige pand. Meer ruimte betekent meer Aprilia's.....

Leo Teunissen en zijn Aprilia specialist Pedro Verhoeven hopen de nieuwbouw voor de zomer 2005 klaar te hebben. De werkplaats staat er al. Daarvoor is gebruik gemaakt van een reeds bestaand gebouw, wat van binnen volledig nieuw is opgebouwd en ingericht. Van de nieuwe showroom zijn nog slechts de funderingen zichtbaar. Nog hard werken wil dit tijdig gereed zijn, maar Leo Teunissen heeft daar vertrouwen in.



Ook op dit moment is een bezoek aan Leo Teunissen al zinvol, want vooruitlopend op de verhuizing wordt er flink de bezem gehaald door de voorraden. Opruiming dus, met bijbehorende aantrekkelijke prijzen.

Zodra de nieuwbouw helemaal klaar is wordt het tijd voor een uitgebreider interview. Dat kun je tegemoet zien in ons clubblad van juni 2005.

Nu al nieuwsgierig? Kijk op <http://www.leo-teunissen-motoren.nl/>.

Nieuwe Aprilia Dealer in Friesland

Het Noorden van het land kan al enige tijd voor Aprilia motorfietsen terecht bij Boonstra Motoren in Groningen. Nu is ook de andere Boonstra-vestiging aangesteld als officiële Aprilia motorfietsdealer: Boonstra Motoren in Ureterp, (Friesland dus).



Het adres van Boonstra Motoren in Ureterp is:
Boonstra Motoren Ureterp
Weibuorren 120
9247 BD Ureterp

Ben je benieuwd naar meer informatie over deze dealer, neem dan een kijkje op de site van Boonstra <http://www.boonstramotoren.nl/>.

Gebeurt er bij je dealer iets bijzonders dat het vermelden in ons clubblad waard is? Mail de redactie ! redactie@aprilia-riders.nl



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

Waarom rij ik Aprilia?

Door: Gertjan Roes

Hoe komt iemand er nou toe om een Aprilia te berijden?

Toen ik mij begin augustus 2004 als nieuw lid bij de ARA inschreef en vervolgens het eerste clubblad kreeg toegezonden, vond ik de omslag van het blad best wel gaaf. Eerlijkheidshalve kwam dat voornamelijk door de foto van de rode Factory 2004, die ik net in het begin van dat jaar zelf had aangeschaft.



Als je vervolgens bij de fotowedstrijd wordt geselecteerd voor de omslag van 2005 met je eigen Factory, dan, zo sprak ik met mezelf af, kon ik toch op z'n minst lid blijven tot eind 2005 waarna een eventuele verlenging altijd in goed overleg met het bestuur tot de mogelijkheden zou kunnen behoren.....toch(?)

Vervolgens maakte ik (opnieuw) kennis met Jan Bijker bij de Kick Off op 19 februari en heb hem toen als wederdienst gelijk maar toegezegd eens een stukje te schrijven, hierbij dus de aftrap:

Hoe komt iemand er nou toe om een Aprilia te berijden? Daarvoor gaan we even wat terug in de tijd. Nadat ik op mijn 18e mijn autorijbewijs had gehaald en in militaire dienst vervolgens mijn groot rijbewijs had ontvangen, was het voor mij vanzelfsprekend dat ik mijn motorrijbewijs ook moest halen.

Gelukkig kon je in die tijd eerst een motor aanschaffen (en berijden) en pas daarna gaan denken over het rijbewijs. Ik kocht dus een Italiaanse AMF Harley Davidson 250 cc off the road (later werd dit Cagiva) en deed hier mijn eerste motorervaring mee op.

Echter zo off the road was die HD in die tijd nou ook weer niet. Op de Ermelose tankbaan begon het frame toch hier en daar wat scheurvorming te vertonen, waarna het echte crosstijdperk zich begon aan te dienen.

Toch wilde ik voor de openbare weg ook een motor en met mijn eerst verdiende geld kocht ik in 1980 een HD 1340 cc Low Rider en werd ongetwijfeld de basis van de voorliefde voor een V-twin gelegd.

Mijn eerste buitenlandse reis met deze motor moest uiteraard naar Italië om mijn aldaar wonende opa in Toscane te bezoeken. Echter met de nog bijna maagdelijke HD was ik nog maar amper Italië ingereeden of een akelige piep begon de klappen van de V-twin te over-

stemmen. Na snel naar een dichtstbijzijnde camping te zijn gereden, bleek al rap dat het achterwiellager uit kleinere onderdelen bestond dan dat deze van origine de fabriek had verlaten.

Hoe kom je zo snel in Italië aan een Amerikaans (inchmaat) wiellager, terwijl er niet eens een HD dealer aanwezig is. Simpel: je laat via de ANWB bij de Nederlandse importeur een nieuw lager per postexpres binnen 24 uur naar Mendrisio (Zwitserland) sturen en niet naar Italië, want dan kan 24 uur ook 24 dagen worden. Haalt vervolgens met een andere motor dat lager op, kijkt vol trots naar dat lager in je hand en ziet met stomme verbazing dat er in de binnenkant staat: MADE IN ITALIË!

Vele jaren motorplezier volgde, waarna een aantal motorloze jaren. Maar toen onze kinderen de officiële status van meerderjarig naderden, begon het motorbloed weer te kriebelen en wat ga je dan aanschaffen?

Na één en twee cilinders te hebben bestuurd, was de logische vervolgstap een drie cilinder en mijn oog viel op een gele Triumph Sprint RS, want dat hele sportieve was toch niets voor mij (hoe kan een mens zich vergissen).

Vervolgens had ik mij opgegeven voor een VRO 3 cursus en kwam daar op het circuit ene Jan Bijker op een RSV Mille bij het sprintjes trekken als tegenstander tegen en ik kan nu ook wel eerlijk bekennen Jan, dat die Triumph motorisch flink gekieteld was, vandaar!

Toen de Triumph-club vervolgens een circuitdag op Assen organiseerde en ik mij uit nieuwsgierigheid had opgegeven, was de bekende vonk overgeslagen en was ik reddeloos verloren.

Ik ging op zoek naar een iets sportievere motor, omdat de Triumph in deze uitvoering toch niet de meest ideale versie was voor op het circuit. Na een drie cilinder volgt.....inderdaad weer een twee cilinder (andere opties zijn er volgens mij niet). Mijn oog viel steeds vaker op de RSV Mille en toen vervolgens eind 2003 het nieuwe 2004 model uitkwam was de beslissing al genomen voor ik er zelf erg in had. De nieuwe Mille stond, hoe kan het ook anders, vlak voor mijn verjaardag in april(ia) voor de deur te glimmen.



De volgend keer zal ik iets vertellen over het eerste jaar (circuit)ervaring met deze Mille.

Gertjan Roes

WINTER KLAAR? EN KOE MET SCHAAP

Er kwam een ietwat meewarige glimlach op mijn gezicht toen ik in het vorige clubblad het artikel las van Jan Bijker, met de titel Winterstop. De essentie van dat verhaal was dat er in de winter géén motor werd gereden. De meeste motorbladen schrijven elk jaar opnieuw over hoe een motor Winter Klaar te maken, vanuit die zelfde gedachte: niet rijden.

Daarom nu de winter bezien door een heel andere bril, die van een doorrijder, in dit geval een Caponord rijder. Inmiddels 27 motorwinters (waaronder 3 elfsteden-winters) rolden door onder de wielen van diverse Japanners, degelijke Duitsers, en nu van een stijlvolle Italiaanse. Van een 'ervaringsdeskundige' nu een epistel onder de titel WINTER KLAAR? EN KOE MET SCHAAP waarin allerlei vooroordelen, enge verhalen, zin en onzin de revue zullen passeren. Deelnemers attentie: Winter klaarr.....AF !

De motor winter klaar....

Waar het Winter klaar maken bij anderen betekent dat ze gaan slepen met druppelladers en poetsdoeken, en de machine uit elkaar schroeven om maandenlang groot onderhoud te plegen, bij de motor van een doorrijder gaat dat wat anders.

In het geval van mijn Caponord moet het lage zomerruitje op de kuip plaats maken voor de extra hoge ruit. In de winter is die extra bescherming mooi meegenomen. De handvatten van het brede stuur steken wat buiten de kuip uit, dus ook daar moet wat aan gedaan worden. Een setje universele handkappen uit de plaatselijk crosswinkel biedt uitkomst. Daarmee zitten de handen nu uit de directe rijwind. De ketting krijgt het zwaar te verduren dus die heeft wat extra zorg nodig; een Scottoiler zorgt voor een constante aanvoer van de nodige vettigheid. En meer wordt er aan de Capo niet gedaan, de motor is van zichzelf al goed genoeg!



hoge ruit en handkappen

Pekel is de moord voor je motor!

Om meteen maar te beginnen met het ontzenuwen van een veel gehoord verhaal; pekels is echt niet het einde van je motorfiets.

In den beginne heb ik enkele jaren mijn motoren rijkelijk voorzien van spul als bruine tectyl om maar bescherming te vinden tegen die pekels. Met als gevolg dat de hele winter de motor er uitzag als een baggerschuit. Bovendien was het een hels karwei om in de lente die vieze zooi er weer af te krijgen. Daarbij was altijd iets van ontvetter of zo nodig, wat in sommige gevallen schade toebracht aan kunststof delen of zadel. Het middel was dus erger dan de kwaal. Met als gevolg dat op enig moment de tectyl achterwege bleef en de winter werd ingegaan zonder bescherming en wat bleek...geen centje pijn! Aan de moderne motorfietsen is al jaren geen enkel stukje blank metaal meer te vinden; alles is voorzien van coatings, laklaag of andere degelijke beschermende afwerking. Spookverhalen als witte bloemkool op wielen of motorblok heb ik ondanks de vele winterse kilometers nooit meegemaakt.

Ook geen andere enge storingen als uitvallende elektra of iets dergelijks. En nee, ook niet op de Aprilia Caponord met Italiaanse elektronica; die heeft nu inmiddels twee probleemloze doorrij-winters doorstaan.

Wat ik niet doe is de motor na gebruik kletsnat binnen zetten in een warme of slecht geventileerde schuur of garage (ook zonder pekels is dat geen slimme zet overigens); eerst buiten laten drogen en afkoelen, dan naar binnen en laat het rustig koud zijn en tochten in die schuur. Is er dan nooit iets stukgegaan? Jawel, van mijn Yamaha 900 liep éénmaal 's-winters de voorrem vast. Dat was mijn enige en laatste pekels gerelateerde defect. Inmiddels 15 jaar geleden....

Gladheid is levensgevaarlijk op de motor!

Helemaal waar! De oplossing om aan dat gevaar te ontkomen is echter simpel; niet gaan rijden als het glad is. Daarmee is zeker niet de hele winter geblokkeerd voor het motorrijden, want wees nou eens eerlijk, je hebt het maar over een handjevol gladde dagen in die hele lange winter. We hebben eindelijk weer eens een winter achter de rug met sneeuwhoogtes die diverse records hebben gebroken. Zou je al die dagen tot gladde dagen rekenen dan heb je er nog steeds maar een stuk of vijf. En eigenlijk is dat nog te ruim, want ook op die dagen was er meestentijds op de grotere wegen prima te rijden. Dat je daarbij met beleid het gas moet hanteren zal duidelijk zijn; net als bij gewone nattigheid is het niet slim om onder dergelijke omstandigheden al te speels met het gas om te gaan.

Het is zo koud!

Wat een onzin! Zijn we nou motorrijders, bikkels, stoere mannen, of zijn we een stelletje watjes!

Eigenlijk geldt hier hetzelfde als bij de gladheid; het is maar een handjevol dagen in het jaar dat de temperatuur onder nul is en jawel, dan is het op de motor echt wel koud. Gewoon de motor laten staan dus, op die dagen. Op dagen dat het niet onder nul komt is het rijden best goed te doen, maar dat hangt wel sterk af van goede motorkleding. Met een leren raceoverall redt je dat niet.

Goede motorkleding is dus nodig, een aantal andere zaken zijn dat niet, zoals bijvoorbeeld:

- Elektrische handvatverwarming. In twee versies geprobeerd, maar het resultaat is uiterst teleurstellend. Het is namelijk de palm van je hand waar je de warmte voelt, en dat is zo'n beetje de laatste plek waar je kou voelt. Die kou komt eerst bij je vingers en op de rug van je hand en daar doen die warme handvatten nou precies helemaal niets.
- Elektrische handschoenen. Ook geprobeerd (mee proef gereden) maar niet gekocht; dit was weer veel te warm met kleffe zweethanden als gevolg. Erg onprettig en niet vol te houden.

Wat wel werkt zijn veel simpeler oplossingen;

- Dunne binnenhandschoentjes: kost niks, werkt echt, de kougrens ligt hiermee weer een paar graden lager.
- Stuurmoffen. Nee, geen BMW's met brede banden of foute Duitsers die maar een deel van je fiets jatten. Stuurmoffen, dat zijn gestoffeerde kappen die de handvatten van je stuur omsluiten. En daar stop je je handen in met handschoenen en al. Absoluut geen gezicht, dus nauwelijks gebruikt, maar het werkt wel....



De stuurmof

- En als laatste mijn persoonlijke favoriet; KOE MET SCHAAP. Daarmee bedoel ik eerlijke wanten van stevig rundleer met een schapenvacht aan de binnen-



Koe met schaaap

kant. Dat werkt echt, daar kan geen hightech moderne handschoenen tegenop als je je vingers echt gezond warm wilt houden.

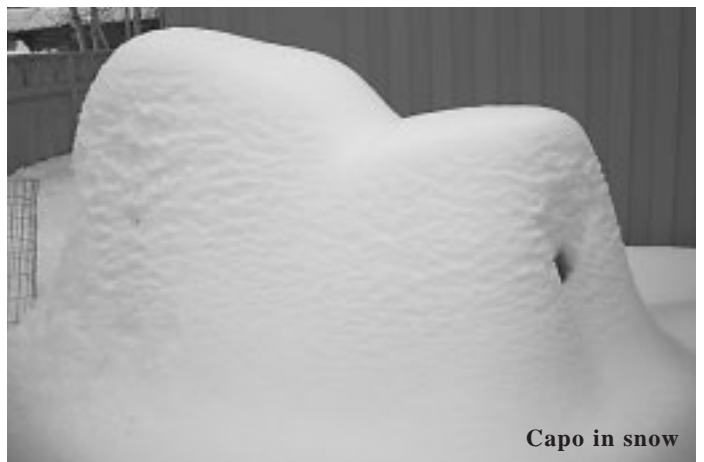
Winter klaar?

Wellicht hoeft dat winterse gedoe voor jou niet zo nodig en ben je helemaal tevreden met het motorrijden in de warmere maanden van het jaar. Houden zo, niets aan doen. Gauw vergeten wat hierboven staat.

Maar misschien ben je iemand die ongeduldig zit te wachten op de lente, op die eerste mooie voorjaarsdagen? Duurt die winter voor jou veel te lang, ben je daar allang Winter Klaar mee..?

Bedenk dan dat met wat goede wil en minder koudwatervrees er ook in de winter voldoende motorplezier te beleven is. Daar hoeft je echt geen eskimobloed voor te hebben.

Grijp eens terug op ouderwetse middelen als een stuurmof, of beter, een KOE MET SCHAAP. En dan ben je voorgoed Klaar met de Winter.....



Capo in snow

19

Importeur van JTS motorkleding

motorkleding accessoires onderdelen



Dealer van o.a:

Schuberth	Oxford
Skork	Booster
Airoh	Richa
Caberg	Praxpert
HJC	



Texes dealer van het duitse Leuis.
Bij vertoon van de claspas
ook op het Louispakket korting!

Hobike Lindberghstraat 9C 7903 BM Hoogeveen
T: 0528-261010 E: info@hobike.nl W: www.hobike.nl

Regiorit Rijnroute 19 maart 2005

Door: Tom Schoen

De rijnroutte stond gepland voor 19 maart. Een risicovolle datum: de kans op gladheid is toch nog wel groot. Maar wie weet, misschien dwing je op die manier juist goed weer af.. Dat leek ook zo te zijn toen ik de woensdag ervoor naar de weersvoorspelling keek. 19 maart zou zo ongeveer de eerste lentedag worden van 2005. Een graadje of 18 en zon. Kan het nog beter?

Afijn, ik geloof dat Jarno (de organisator van de rit) de enige was die het terras in Wageningen droog bereikte. En dat kwam omdat het voor hem slechts 5 minuten rijden was. De rest van de ca. 30 leden kon lekker opdrogen op het verwarmde en overdekte terras...

(Diesel)olie

Voor één van de deelnemers (Koert) was het geen beste opening van het seizoen: vlak voordat hij Wageningen inreed ging-ie onderuit op een rotonde. Oorzaak: diesel of olie op de weg. Gelukkig heeft de politie een goede verklaring geschreven en kan de wegbeheerder waarschijnlijk aansprakelijk worden gesteld!

Na nog een extra koffie en nog meer verhalen zijn we, wat later dan gepland, met veel kabaal uit Wageningen vertrokken – ik geloof dat ik zo'n beetje de enige was met een originele uitlaat.



Hier konden we meteen een vette hap halen en hopen op droger weer: tot nu toe was het vrijwel constant motregen. Inmiddels heb ik ook een minder sterk punt van de Mille ontdekt: het achterspatbord. De modder zat echt in mijn nek.

De tweede etappe ging van Ochten, langs de Waal, richting Valburg met een mooie extra en, uiteraard bochtige, 'lus' door de Betuwe. Nog steeds veel regen, modder en klei maar vlak voordat we in Nijmegen aankwamen werd het hier en daar iets droger. Een aantal van ons was al afgehaakt, waaronder ook Koert, die zijn motor nog dezelfde dag bij de dealer wilde hebben. Koert: succes met de afhandeling.



Droog

Na een bakkie, van de ARA, op de Waalkade in Nijmegen begonnen we met het laatste stuk. En zowaar, het was

20



Modder, modder en nog eens....

Afgesproken werd dat er in ieder geval één rustige groep zou rijden want één van de deelnemers had nog maar een paar weken z'n rijbewijs. Helemaal soepel was de start niet want de groep leek direct uit elkaar te vallen. Vanaf Rhenen, waar nog even getankt werd, ging het echter prima en konden we beginnen aan de dijenrit. Perfect om zo het motorseizoen te beginnen: zeer bochtig dus je komt meteen weer in je ritme. Na een half uurtje slingeren reden we via de Rijndijk naar de Waal, waar we wederom getraakteerd werden op tientallen heerlijke bochten. Een perfecte route, met wat extra spanning door de modder, klei, steentjes gecombineerd met nattigheid. Het hield je in ieder geval scherp. De groep was ondertussen uit elkaar gevallen, de enige die steeds in mijn spiegel opdook was Tom(-ba la Bomba) met de Falco. Bij Ochten stond de eerste groep ons op te wachten.



DROOOOOOOOG!!!!!!!!!!!!!! Je kunt je geluk dan niet op. Volgens mij was het ook nog het beste stuk (qua asfalt en overzicht) dat in de route zat. Het tempo ging meteen behoorlijk omhoog. Dit was echt genieten. We hielden ons niet helemaal aan de snelheid, het ging een beetje harder. Wat dan weer leuk is, als je daarna een politieauto tegenkomt terwijl we precies 50 rijden de bebouwde kom in..

Tijd voor het allerlaatste stukje: de Rijndijk van Arnhem naar Heteren. Jarno voorop, zodat ik ook nog de nodige uitlaatgassen kon inhaleren. Erg gaaf gezicht al die Aprilia's en erg lekker geluid ook. De vaart zat er bij de laatste dijk goed in, maar de groep bleef goed bij elkaar. Ook Reinier met de KTM-flat volgde de Aprilia's moeiteloos. Is ook een komisch gezicht, die hoge KTM terwijl de rest met de bek op het stuur ligt.

All-road / Off-road

Na veel discussie en belangstelling op ons forum hebben drie leden van de ARA meegedaan met een Off-road training en twee ARA leden aan een All-road training van Henk Seppenwolde.

De aanleiding

Klaas Hofman staat bekend als actief lid en is altijd in voor iets anders. Hij is overgestapt van een Sport naar een All-road motorfiets en heeft vaak de leden binnen de club gepeild op belangstelling voor een All- of Off-road training. Belangstelling is er wel, maar toch werd de kat een beetje uit de boom gekeken.

Via Henk Seppenwolde kwamen we op een cursus mogelijkheid. Henk is een bekende Nederlandse crosser, die nationaal en internationaal wedstrijden heeft gereden. Hij is stevast deelnemer aan de bekende strandcross wedstrijden in de jaren '90 op het strand van Scheveningen. Uiteindelijk hebben zich dus drie ARA leden aangemeld



Bochtenkoning

In Wageningen aangekomen stapt iedereen met een dikke grijns af. Genoeg bochten gereden. Het lijkt erop dat Jarno alle bochten in de omgeving aan elkaar geknoopt heeft op deze route. Mooi werk!

Na een afsluiting op het terras huiswaarts. Ondanks het weer was het een perfecte rit en een mooie opening van het seizoen. De echte afsluiting van de dag was overigens pas thuis, waar je je best kon doen om de klei eraf te wassen...



Door: Rolf Dracht

voor de Off-road cursus en twee ARA leden voor de All-road cursus. De eerste mogelijkheid begin maart hebben we moeten overslaan vanwege het vriezende weer in Nederland, zelfs dan is crössen gevaarlijk. Maar op zich is Off-road minder gevaarlijk dan dat het er uitziet.

Het begin

De dag begon met een stukje theorie over zit en sta houding op de motor en over de kleding. We gingen rijden op Honda's XR400. Helaas niet op een Aprilia SXV 450 of 550!

We kregen een soort van harnas over het lichaam aan met elleboog- en kniebescherming wat eigenlijk heel comfortabel zit. De broek is erg soepel en een beetje elastisch, de laarzen zijn groter en steviger dan de gewone motorlaarzen met harde stukken erin. Je krijgt een grote jas aan over het harnas en soepele stoffen handschoenen.

Nu ben ik gewend te rijden op de sportieve Aprilia motorfietsen, maar rijden op een Off road motor is totaal anders qua bochtentechniek en lichaamshouding. Er



naast hangen en knietje aan de grond werkt averechts en tot valpartijen. Valpartijen hebben we genoeg gehad deze dag. Maar omdat je een goede bescherming hebt en de ondergrond vaak zachter is dan asfalt voel je er minder van.

Staan en gassen maar

Vrij snel begonnen we met rijden. Het motto is staan en vooruit kijken. Dus niet teveel vlak voor je kijken en kuilen en heuvels moet je gewoon vol gas nemen. Nadat we een mooie zandweg gevonden hebben, komt de remtechniek aan de orde. Wat blijkt: de achterrem is heel belangrijk op een Off road. Eigenlijk gebruik je die steeds voor het stoppen en het insturen. Wat ook blijkt is dat de combinatie van voor en achterrem blokkerend heel goed werkt op een zand of modderweg.

Het lichaam moest constant in de verticale houding blijven. Insturen doe je door de motor af te remmen, de achterband te laten slippen en gelijktijdig te motor de bocht in te sturen, zodat de motor als het ware een beetje dwars komt te staan. Het stuur komt als het ware op de hoogte van je borst uit bij het insturen. Vlak voor de bocht achterrem los, motor staat al een beetje dwars en volgas accelererend sturen waar je naar toe wil. Het klinkt allemaal eenvoudig en gedurende de dag gaat het steeds beter.

22



Na wat geoefend te hebben, hebben we een toertochtje gemaakt en een mooie bocht in het zand gevonden waar we konden oefenen. Steeds harder de bocht door. Ook erachter komen dat je hard kan over zand en klei. Gewoon een kwestie van balans zoeken, niet trekken aan je stuur, staan op de motor en als je harder gaat een beetje naar voren hangen, zodat de handen losjes de handvatten vast hebben. Ook belangrijk is het klemmen van de knieën tegen de tank, zodat je gevoel krijgt voor wat de motor wil en doet. Het kwispelen van de achterkant is eerder regel dan uitzondering, maar daar ga je aan wennen. Wat? Het is gewoon verslavend.

In de middag hebben we een crossveldje opgezocht, waar we de verschillende technieken geoefend hebben. Zittend de bocht door, been vooruit om zo nu en dan de balans te

vinden of de motor een zetje te geven als deze dreigt te vallen. En natuurlijk driftend de bochten door.



De heuvels werden ook wat groter en er kwamen zelfs momenten dat beide wielen los kwamen. Kleine sprongen van 2 á 3 meter: het werd steeds leuker. Een sprong neem je wel altijd staand. Blijf je zitten dan is de balans weg en je stuitje herinnert je een aantal dagen later nog aan die bewuste sprong. Het is een constant spel van balans, techniek, evenwicht en gas geven. De middag hebben we afgerond met een leuke toer over weilanden, door akkers, bospaden, heidevelden en meer onverhard. In één woord geweldig.



De vraag: Ben ik gevallen? Jawel, drie keer zelfs. Eén keer erg hard, maar dat kwam door een stukje concentratieverlies, te hard willen rijden en ook nog over een heuvel willen springen. Pijn? Nee, een grijns van oor tot oor, zand valt zacht en de val is te vergelijken met het vallen met skiën. Gewoon je zelf door laten rollen en niet bang zijn te vallen, want dat gebeurt gewoon. Schade aan de motorfietsen? Nee, want deze kunnen er redelijk goed tegen.

All-road

De dag erna gingen twee ARA leden voor een All-road training. Dezelfde trainingsopbouw, maar dan meer gericht voorop de weg. Helaas weer geen Aprilia's. We misten de Caponord en Pegaso rijders een beetje. De training is in de basis hetzelfde, maar nu meer op weggebruik gericht. En niet vallen, want daar kunnen de wegmotoren minder goed tegen met al dat kunststof en uitsteeksels zoals knipperlichten. Daarom werd er gereden over verharde zandpadden, gravel en asfalt. De rem- en bochtentechniek zijn hetzelfde, de lichaamshouding ook.

Na een vermoeiende dag met veel plezier, stof en modder weer naar huis met een brok extra kunde. Maar vooral veel lol en plezier, de volgende keer ben ik weer van de partij, hopende dat de SXV dan beschikbaar is!



Op bezoek bij de raceafdeling!!! van Aprilia

Door: Bart Terpstra

27 oktober 2004 was het zover.....we stonden voor de poorten van de Aprilia! Maar voor we naar binnen gaan zal ik eerst vertellen hoe en wat ons daar bracht. Het zit namelijk zo:



Ik ben student aan de HTS-Autotechniek in Arnhem. Op de HTS hebben ze een aantal raceteams, waaronder het HRT (HTS racing team). Het HRT komt uit in de Super-mono klasse. Toen ik op daar op school kwam ben ik meteen bij het HRT gegaan, ben nu met het 2e jaar bezig bij het HRT. Het HRT bestaat alleen uit studenten, het is geen schoolproject wat de meesten denken. De school sponsort ons alleen en voor de rest regelen we alles zelf.

HRT en Aprilia

Het HRT is al heel wat jaren geleden in contact gekomen met Aprilia en Jan Witteveen heeft toen al een paar keer onze teamruimte bezocht. Zodoende hebben we van hem kuipen gekregen van een RSW400, waar we nu nog mee rijden! (zie foto's: Let op het spatbordje van Harada!!).



Sindsdien onderhouden we het contact met Aprilia, zodoende is er een HRT'er (Biense) bij Aprilia op de raceafdeling terechtgekomen, hij werkt daar nog steeds. Afgelopen zomer hebben wij gevraagd of we van Aprilia velgen gesponsord konden krijgen. Na wat heen en weer gemailld te



hebben, kon het misschien wel, maar dan moesten we ze wel zelf ophalen in Noale (heel vervelend!!). Wij hebben toen gevraagd of we dit konden koppelen aan een fabrieksbezoek, en dat was geen probleem....



De race afdeling

In de herfstvakantie hebben we toen het vliegtuig genomen naar Italië. Dinsdag 27 oktober 2004 was het dan eindelijk zover. We gingen daadwerkelijk een kijkje nemen in de 'keuken' van Aprilia. Daar stonden we dan, 4 opgewonden kereltjes in een HRT-shirtje voor de Aprilia-poort. Nadat we ons paspoort hadden afgegeven kregen we een bordje opgespeld met 'visitori'. We werden opgehaald door....., Biense, onze contactpersoon en de rondleiding kon beginnen. Alleen de ontvangsthall al ademt pure racesfeer uit. Naast de GP500 racers van Harada en McWilliams stond er ook nog een kampioensfiets van ene heer V. Rossi. Overal aan de muren hangen grote plakaten van behaalde kampioenschappen en Aprilia's in actie! Ook waren de 125cc en 250cc raceblokjes te bewonderen.



Ho stop, geen foto's

Helaas mochten we in de fabriek absoluut geen foto's maken. De fabriek zelf is een mooi strak geheel. Je hebt eigenlijk één gang met aan beide zijden ruimten met de verschillende afdelingen. Bij een aantal afdelingen mochten we naar binnen en bij sommigen ook weer niet. Heel streng en geheimzinnig allemaal.

We kwamen aan bij de 125 en 250 afdeling. Daar stonden 2004 fietsen 'uitgekleed' op een heftafel. Hier mochten we naar binnen, in no-time verschenen er begerige blikken op onze gezichten. Man, wat zien die dingen er gelikt en mooi ontworpen uit! Alles aan die fietsen is tot in de details afgewerkt, echt super. Bij die fietsen is echt alle ruimte nuttig gebruikt. Verder lag er van alles voor de diverse fabrieksen klantenrijders. Ook de gecrashte kuip van Porto van de vorige wedstrijd lag op de plank.

Maar toen, één deurtje verder.....daar stond 'ie': de RS3 2005! Ik liep al zwaar enthousiast naar binnen, totdat ik verzocht werd niet verder dan de deur te lopen @%#\$Grrrr@&?*&#@ Waarom???

Wat een fantastisch ding is die RS3. Op de werkbanken lag een frame en ook het blok konden we goed zien met de kop en injectoren, echt hi-tech allemaal. En de omgeving is overal brandschoon. Verder hebben we gezien waar ze de kuipen maken. Er is ook een kleine afdeling waar ze zelf wat kunnen maken met behulp van draai en freesbanken (Aprilia besteed verder bijna alles uit). Afdelingen als elektronica en een meetkamer ontbreken niet, alleen was er weinig te zien.

Toen was het tijd om te gaan lunchen. Wat mooi was om te zien is dat 99% van de werknemers allemaal Aprilia kleding als werkkleding dragen!! Heerlijk, zo'n uniform.

RS(V)

Na de lunch gingen we naar een ander gebouw waar de proefopstellingen staan om de blokken te testen. Ook daar mochten we niet helemaal doorheen lopen. Erg jammer dat er zo geheimzinnig werd gedaan. We hebben wel een 125 en een 250 en een RSV Mille blok op de proefstand gezien. Helaas werd er op dat moment niet getest met een blok.

Uitverkoop

We vroegen of er nog een mogelijkheid was om een shirtje of dergelijke te kopen. We wilden wel wat goodies uiteraard! Toen we naar dat winkeltje liepen, kwamen we ook langs de ontwerpafdeling. Vanuit m'n ooghoeken zag ik de Laverda op basis van een Mille blok staan. Die had ik ook nog niet in het echt gezien. Wauw, wat een mooi ding. Terwijl ik daarnaar keek, zag ik ook meteen wat ontwerp-schetsen. Dit was waarschijnlijk ook niet voor onze ogen bestemd, want we moesten toch echt "snel" weer doorlopen.....zucht!

Maar, er was snel weer een vreugdestemming. We kregen namelijk het "Aprilia-museum" in aanbouw te zien! Hier stonden zo'n beetje alle prototypes waaronder ook de Marlin, ook een heel mooi ding!

Toen kwamen we bij de Aprilia-shop.....ik heb nog nooit zoiets gezien, we leken wel vrouwen bij een uitverkoop! We wisten niet hoe snel we van alles moesten pakken en vragen wat alles kostte. Alle originele teamkleding kon er gekocht worden, zowel MotoGP als van de Superbike....en het was nog goedkoop ook!



De Italiaan achter de kassa zag je denken, wat gebeurt hier allemaal?????

Nadat we uitgekocht waren, liep de rondleiding toch echt naar het einde toe helaas.

MotoGP

Tijdens de rondleiding hebben we nog een tijd met Biense gepraat over onder andere de MotoGP en de resultaten. Volgens Biense hebben ze te lang vertrouwd op een bepaald principe. Nadat ze inzagen dat dit niet ging werken, hebben ze de koers totaal omgegooid. De 2005 was al een enorme verbetering ten opzichte van de 2004.....maar helaas zullen we die helaas dit seizoen niet zien. Met de 125 en de 250 machines gaat het wel goed, met de verkoop spelen ze overigens quite!

Het was een mooie rondleiding, maar het was jammer dat overal zo geheimzinnig werd gedaan, en dat we lang niet alles mochten zien. Maar ja, dat is ook weer de charme ervan. Ook was het jammer dat de teams al op weg waren naar de laatste GP. Oh ja, die velgen hebben we uiteindelijk niet gekregen doordat de financiële situatie zo slecht was op dat moment. Maar het bezoek alleen al was het dubbel en dwars waard!

Groeten,
Bart Terpstra

Voor meer informatie over het HRT of onze Yamaha Supermono kijk dan op www.HtsRacingTeam.nl

in den **HOF** camping café

slapen in **HOOI ZOLDER** drinken in **GRAAN SCHUUR**

Camping Café in den HOF
Musschenbroek 27
6414 AB Heerlen

De meest **motorvriendelijke** camping van Nederland. Slechts enkele minuten van het centrum van Limburgs modernste winkelstad en met het **buitenland** binnen handbereik. De ideale uitvalsbasis voor wandel-, fiets- of motortochten in de prachtige natuur van de grensstreek, naar de Duitse Eifel en de Belgische Ardennen. Onze **camping** is van alle gemakken voorzien, met een smaakvol ingericht café en een gezellig terras onder de Lindeboom. Wij beschikken over een **slaapzolder** voor groepen.

Wij hebben onze oude stal verbouwd tot een prachtige, sfeervolle FEESTZAAL! Voor bruiloften en partijen, koffietafels en vergaderingen

Meer informatie ?
Bel vandaag en vraag naar Maurice Merckelbagh.
tel. 045 - 570 82 34
fax 045 - 572 99 72

www.indenhof.nl
hofcamp@hetnet.nl

ARA clubkleding:

Waarom clubkleding

- Omdat je de club een warm hart toedraagt
- Om samen te laten zien wat een fantastisch merk Aprilia is.
- Omdat de meeste leden gezellig samen iets willen doen.
- Om anderen enthousiast te maken voor onze activiteiten.
- Omdat het lekker zit!

De clubkleding is weer uitgebreid met een mooie badge met clublogo. In dit clubblad is een exemplaar bijgevoegd voor de leden. En nieuw in de collectie: een mooie rode sweater met clublogo.

Kom op de beurs in Utrecht kijken of kom naar de komende ALV en/of infodag voor nieuwe leden.

Op dit moment zijn de ledenprijzen:

T-shirt	€ 15,00
Polo	€ 25,00
Fleece-trui	€ 35,00
Cap	€ 15,00
Paddockshirt	€ 30,00
Sweater rood	€ 30,00
Badge V60	€ 7,50
Badge Clublogo	€ 5,00

(niet leden betalen € 5,- meer, behalve op de badge)



ARA clubpas:

Wat kun je nou eigenlijk met je Clubpas?

Verschillende bedrijven of organisaties die onze club een warm hart toedragen geven clubkortingen op vertoon van de ARA Clubpas:

- Safe Veenendaal** geeft 10 % korting op (niet afgeprijsde) accessoires en kleding, mogelijk bij meerdere vestigingen als je de naam Safe Veenendaal laat vallen.
- MotoModa** te Eindhoven geeft 10% korting op (niet afgeprijsde) kleding en toebehoren.
- De Eemdal Drukkerij** te Soest geeft 10% korting op klein drukwerk.
- Hobike** in Hoogeveen dealer, van o.a. JTS, geeft 15% korting op kleding en helmen, tevens zijn ze dealer van postorderbedrijf Louis en geven ze 10% korting op de Duitse prijzen. Zie www.hobike.nl. Vermeld bij bestelling dat je ARA lid bent en je lidnummer.
- Moto-regalos** bekend van allerlei asseciores, geeft 10% korting op hun artikelen. Zie www.moto-regalos.nl. Vermeld bij bestelling dat je ARA lid bent en je lidnummer.
- Xado bv** geeft 25% korting op hun revitalisatie artikelen, www.xado.nl, Bekend van Parijs/Dakar. Let op bij bestellen dat je dat per telefoon of mail doet met vermelding van lidmaatschapnummer, niet via de website. info@xado.nl of bel: +31 (0)346 555791.
- Tijdens evenementen waar de clubstand staat krijgt elk lid op vertoon van zijn clubpas koffie of thee op de stand. Op vertoon van je clubpas kun je clubkleding kopen tegen de ledenprijs.

Forum

Op onze site www.aprilia-riders.nl hebben we een actief forum waar inmiddels een grote uitwisseling van kennis en ervaringen over techniek plaats vindt. Tevens is er op het ledendeel een technische infobaak geopend. Ga er eens kijken en plaats eventueel je informatie, zodat anderen daar weer gebruik van kunnen maken. Kun je iets niet ontdekken, dan kun je dat kenbaar maken aan de webmasters Teun of Johan: webmaster@aprilia-riders.nl

Beurscommissaris

Voor de clubkleding en beurzen is Arius Bom de contactpersoon. Telefoon 036 - 522 44 61 of mail arius@aprilia-riders.nl.

In en uit de motorbladen

Wat zijn we afgelopen maanden zoal tegen gekomen in de motorbladen dat opvalt:

Diverse bladen en internet

Jawel, het mooie nieuws dat Aprilia een samenwerking met BMW motorfietsen heeft getekend.



Nieuws? Eigenlijk niet, want jarenlang is het Pegaso blok, gemaakt bij Rotax, ook gebruikt op de F650 van BMW en jarenlang heeft er een assemblage van BMW motorfietsen plaatsgevonden in Noale. Dus die overeenkomst van de kwaliteiten van BMW en Aprilia zijn niet voor niets herkenbaar, maar zeker hoopvol voor de toekomst.



Promotor

Steeds vaker zie je een GPS als extra op de motor. Binnen de ARA zie je ze ook steeds vaker. Toerritten worden er eenvoudiger en veiliger door gereden.

In de Promotor van maart staat een test van alle merken en type's, de invloeden van het weer op de kwetsbare apparatuur en het bedieningsgemak. En ook de eenvoud of complexiteit hoe

je mooie routes kan maken thuis en op de motor. Goede test, alleen het blijft duur speelgoed met een hoog gadget gehalte.

Moto 73

In de Moto 73 no. 4 staat de test waar we eigenlijk lang op gewacht hebben, de SXV 4.5 supermotard. Deze motor wordt aan de tand gevoeld door Lucas Verbeke en jawel hij is totaal verrast door deze supermachine. Tevens laten ze nog een tipje van de sluier los: de straatuitvoering wordt door Aprilia medio juli gepresenteerd!! En de opvolger met 550cc staat klaar als ontwerp.

Gegevens: 77 graden V-twin
449 cc (550cc)
65 pk (72 pk)



Kickstart

In het april nummer een ingezonden stuk van Karel. Jawel, de Karel die ons clubblad in 2003/ 2004 van zijn mooie verslagen heeft voorzien, over de avonturen in Nieuw Zeeland op zijn RS250. Van race naar race ging hij, waarbij hij tussendoor vakantie vierde. Het ga je goed, Karel.



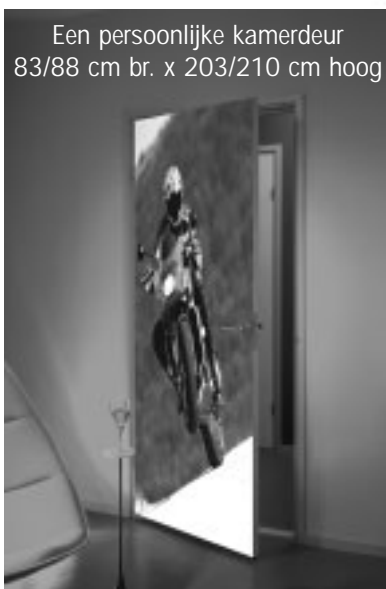
26

De Eemdal Drukkerij

Dé drukkerij voor uw druk-, plot- en printwerk.

Plotten op:

Papier, zelfklevend pvc, canvas, backlightfilm, brandvertragend.



Een persoonlijke kamerdeur
83/88 cm br. x 203/210 cm hoog

Op zelfklevend papier 170grs,
éénzijdig gelamineerd.
Afhaalprijs € 75,- à contant.



Volume-prints in kleur:

22 pag. A4 p/min., 2-zijdig
mogelijk in 1 doorgang.
Papierformaat: A5 - A3.
Overheadsheets,
zelfklevend, enz.



Wanneer u een plot wilt bestellen, informeer dan naar de technische gegevens, om teleurstelling te voorkomen.
Aanleveren bestand uitsluitend op CD
T: (035) 602 39 93 - F: (035) 602 82 92
E: eemdal@hacom.nl

Het Clubblad april 2005

Evenementen info 2005

Het jaar 2005 is alweer volop bezig. De ALV en de eerste toerritten achter de rug op naar de volgende evenementen.

● Motorzegening Grubbenvorst, 17 april

Het is inmiddels een groots evenement geworden met landelijke bekendheid en circa 1.800 deelnemers: de motorzegening te Grubbenvorst. Georganiseerd door M.C. 't Murke. Op 17 April een zegening voor de motoren en aansluitend een toertocht. Op het Pastoor Vullinghplein gebeurt het, vanaf 12.30 uur.

Verzamelpunt en tijd:

11.00 uur bij café De Sport aan de markt (tegenover de kerk) in Lottum. Koffie en deelname is gratis.

Contactpersoon is Wim Vossen: tel. 0475 - 46 35 01 of mail w.vossen-linne@hi.nl.

● PrimaVera rit, 24 april

De Prima Vera rit wordt ook dit jaar weer door de Moto Guzzi club België georganiseerd en wel op 24 april.

Vorig jaar heeft een aantal ARA-leden meegereden en deze kwamen laaiend enthousiast terug.

Contactpersoon is Klaas Hofman: tel. 034 - 126 08 01 of mail rsvmille@planet.nl.

● Denemarken, 5 t/m 8 mei

Johan Diepenveen en Gerrit van Kuilenburg hebben de laatste details zo goed als uitgewerkt. De reis is volgeboekt en de deelnemers zijn bekend.

Info bij Johan of Gerrit: tel. 06 - 51285226 of mail johansc@hotmail.com of Gerrit@unetmail.nl.

● Regiorit Antwerpen, 5 juni

Koen laat de mooie stuurwegen zien van Antwerpen en omgeving. De verzamelplaats is op de August Scheyvaertslaan 65 te Ekeren-Antwerpen.

Info bij Koen Bosschaerts: 0032 - 486510791 of mail acent@pandora.be

● Fabrieksbezoek Akrapovic 4 t/m 8 juli

We hebben een uitnodiging gekregen om de Akrapovic uitlaten fabriek te Ivančna Gorica in Slovenië te bezoeken in week 27.

De opzet is als volgt: in drie dagen ernaar toe, ca. 500 km per dag over snellere doorgaande binnendoor wegen. Dat betekent zes overnachtingen. Het overnachten gebeurt in doorsnee goedkopere hotels, kamer met ontbijt, en dienen per persoon afgerekend te worden. Bij de hotels die we opzoeken proberen we steeds parking, al dan niet overdekt te krijgen.

Route:

1e overnachting Midden Duitsland

2e overnachting Zuid Duitsland/Oostenrijk

3e overnachting Slovenië

4e overnachting Slovenië of Italië

5e overnachting Oostenrijk

6e overnachting Midden Duitsland

Kostenraming voor de hotels: 6x ca € 40,00 = € 240,00

Als alternatief voor degene die een snelle rit willen en de lengte van de reis willen beperken: je kunt de eerste en laatste overnachting overslaan en aansluiten in Zuid Duitsland.

Meldt je op tijd aan, want voor de fabriek is een maximum van 20 personen. Voor de reservering vragen we een borgsom van € 100,-, over te maken op postbank: 7718908 onder vermelding van 'Akrapovic bezoek'.

Sluitingsdatum aanmeldingen: 15 mei a.s.

Aanmelden en info bij Gerrit Terpstra: tel.: 0515 - 532762 of mail gterpstra@planet.nl of Anne Schurer: abschurer@12move.nl

CIRCUITEVENEMENTEN 2005

Door: Klaas-Jan Bijkerk - sportcommissaris

Ook dit jaar gaan heel wat leden weer wat baantjes vegen op diverse circuits. Hieronder een (voorlopig) overzicht:

● Circuittraining Folembay, 25 April (volgeboekt)

Dit evenement is reeds volgeboekt. Edgard van WP Benelux zal de hele dag aanwezig zijn om ons met raad en daad bij te staan wat betreft de vering en de afstelling hiervan. Denk erom dat Folembay STREETLEGAL EXHAUST PIPES (95 dB) vereist en dat er wel degelijk een dB meting kan gebeuren!! Info bij Jan Crauwels: tel.: 0032 - 477465415 of mail janrsvmille@yahoo.com.

● Combi Endurance Day, 6 juni

Endurance race op Folembay. Info via Jan Crauwels: tel.: 00-32-477465415 of mail janrsvmille@yahoo.com.

● Circuittraining op Assen, 6 juni

Ook dit evenement is al volgeboekt. Info via de website van CRT: www.CRTHOLLAND.nl of bel: 055-5335534.

● Circuittraining Motorsportschool Holland, 18 juli (volgeboekt)

Circuit rijden met zoveel mogelijk Aprilia's op het circuit van Assen. Info via www.motorsportschool.nl Daar staat ook alle info op over het rijden en betalen. De dag is volledig voor eigen risico van de deelnemer en wordt georganiseerd door Motorsportschool Holland. Er is een reservelijst voorhanden waar je je nu nog op kunt laten zetten...

● Circuittraining Spa Franchorchamps, 16 en 17 augustus

Spa Franchorchamps: een supercircuit! en geen geluidslimiet! inschrijven via www.prospeed.de.

Info via Klaas-Jan Bijkerk: kj.montage@hetnet.nl

Clubkalender 2005 (noteer in je agenda)



April(ia)

17	***	Motorzegening Grubbevorst
24	***	Prima Vera rit
25	***	Folembray Frankrijk M&T aktief (vol)

Mei

5 - 8	**	Denemarken rit (vol)
28 - 29	***	Ducati club race weekend op assen
medio	**	Fabrieks bezoek Conti. Sauerland of Aprilia Italië!!

Juni

5	****	Regiorit Antwerpen
6	***	Circuitdag op Assen via CRT Holland
6	***	Endurance circuitdag op Folembray (beperkte inschrijving)
11 / 12	***	Kicx-Action weekend Zolder België
25		TT-weekend

Juli

2	****	Regiorit Noord Holland
4 - 8	**	Fabrieksbezoek Akrapovic in Slovenië
18	***	Circuitdag op Assen via Motorsportschool Holland

Augustus

19	****	Rubberbutt
27 - 28	***	VAMAC nachtrit

28 September

4		SBK weekend
10 - 11	*	Clubweekend
12	***	Folembray op herhaling of mogelijk alternatief door M&T aktief
14	***	Circuitdag MAC-Zandvoort

Oktober

2	****	All-road rit, speciaal voor Capo Nord en Pegaso rijders
29 - 30	***	Auto-Moto Italia

November - December

** Technische middag of avond

- * Voorinschrijving deelnemers. Alleen deelname met van tevoren betaalde kosten. Doorgang alleen met voldoende deelnemers. Alleen voor ARA leden.
- ** 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.
- **** Voorinschrijving deelnemers en alleen doorgang met voldoende deelnemers. Deelname mogelijkheid voor niet ARA leden.

Data zijn onder voorbehoud! Uiteraard staat het een ieder vrij om mooie activiteiten te ontwikkelen in overleg met één van de bestuursleden en/of Gerrit Terpstra tel.: 0515 - 53 27 62 of mail gterpstra@planet.nl. Suggesties en hulp zijn zeer welkom!

Deelname aan activiteiten en evenementen door de A.R.A. georganiseerd zijn volledig voor eigen risico.

Bestuur

Voorzitter:

Rolf Dracht
Tel.: 010 - 590 31 21

Secretaris:

Cor Dekker
Tel.: 036 - 522 05 23

Penningmeester:

Jarno Veldkamp
Tel.: 0317 - 31 55 96

Ledenadministratie:

Jarno Veldkamp
Tel.: 0317 - 31 55 96

Algemeen bestuurslid:

Gerrit van Kuilenburg
Tel.: 06 - 51 28 52 26

Algemeen bestuurslid:

Anne Schurer
Tel.: 06 - 53 61 94 73

Sportcommissaris:

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

Techniekcommissaris:

John Willemse
Tel.: 0478 - 58 03 44

Evenementencommissaris:

Gerrit Terpstra
Tel.: 0515 - 53 27 62

Beurscommissaris:

Arius Bom
Tel.: 036 - 522 44 61

Aprilia Riders Association

KvK 32068422

Rekeningnummer

Postbank 7718908

t.n.v. A.R.A. te Renkum