

Het Clubblad

Jaargang 9, nummer 4
(augustus 2006)

Tweemaandelijks tijdschrift voor
leden van de Aprilia Riders
Association

Redactie

Jan Bijker (hoofdredacteur)
Irma Brinkman (eindredacteur)
Tom Draisma
Gerrit van Kuilenburg
Mark Luijcks
Jan Racing
Gertjan Roes

Webmaster:

Teun Lubberhuizen

Advertenties

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

Ledenadministratie:

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

Redactieadres

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

Website/e-mail Aprilia Riders Association

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

Opmaak en druk:

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

Inleverdatum kopij voor Het Clubblad

Kopij voor het volgende clubblad kan
uiterlijk 22 september a.s. worden ingele-
verd. Dit kan per mail via redactie@aprilia-riders.nl of per post naar het redactie-
adres.

Sponsored by

aprilia

Van de redactie

Vakantie.....tja, die van mij zit er alweer op. Dit keer zonder m'n Aprilia, maar het jaar is nog niet voorbij! Er valt nog genoeg te beleven op en naast de motor. Kijk maar eens in dit clubblad. De evenementen blijven maar doorgaan! En we hebben er ook al weer veel achter de rug. Lees het verslag maar eens van Johan Mulder over de belevenissen op Italia á Zandvoort. En Jack Breed heeft een prachtig verhaal geschreven over de ZAC Endurance race op Zandvoort, lees dit verhaal en je beleeft het gewoon met hem mee!

En een aantal leden hebben een weekendje in Sauerland gereden. Daarover zijn zelfs drie verhalen geschreven door Chris, Mieke en Henk en door Maarten. Marloes neemt ons mee achterop de Moto 6.5 in de rubriek 'vrouw en motor'. Gertjan neemt ons mee naar Oschersleben. Rolf heeft weer alle motorbladen die er maar te koop zijn op Aprilia nieuws gescand en hij heeft zijn pen weer leeg geschreven op het Racenieuws.

En Tom Draisma geeft je in samenwerking met Moto Tricolore een mooi overzicht van de Aprilia modellen die op dit moment op de Nederlandse markt te koop zijn.

Kortom, er valt weer genoeg te lezen en te beleven!

Veel leesplezier.

Jan Bi(j)ker

Inhoud:

	pag:
Van de redactie	1
Van de voorzitter	2
Aprilia Bites / ARA clubweekend 2006	3
Aprilia Modellen Line Up 2006	4
Italia á Zandvoort 2006	8
Motorsport Arena Oschersleben	10
Racenieuws	12
Sauerland Weekend	14
Rubriek: vrouw en motor	16
ZAC Endurance race Zandvoort 3 juli 2006	17
Clubwinkel	20
Rubriek: in en uit de motorbladen	21
Power & Pop en Beer & Blues	22
Evenementen info	23
Clubkalender	24

Adverteerders:

Binnenzijde omslag voor: Roké Motors, Mijdrecht
StartTwin, Loenen
Binnenzijde omslag achter: Moto Magic, Steenberg
Buitenzijde omslag achter: Motor 2000, Heinkenszand

125CC World	2
Clean Cool	7
AVM accountants en adviseurs	9
De Eemdal Drukkerij	9
Camping In den Hof	11
Leo Teunissen	13
Smit & van der Linden B.V.	17
Moto Tricolore	19
Hobike	23

Van de voorzitter



Zo, iets vroeger dan normaal maak ik het 'van de voorzitter' op. Ik sta namelijk al met één been in de vakantie en als ik terugkom, dan is Het Clubblad al op de deurmat gevallen.

Waren jullie ook zo verrast de vorige keer over het voorstel rondje van de redactie? Erg leuk item en ik wil eigenlijk voorstellen aan de hoofdredacteur dit te herhalen, maar dan met een selectie van leden, bestuur- en commissieleden. Dan weten jullie ook gelijk wie jullie tegen komen. Ik neem hierbij gelijk mijn voorschot:

Rolf Dracht, alias Rolf. Tja, was falco of falcootje, gebruik ik soms nog wel eens.

Motorrijder sinds: 1981, ja inderdaad, in september 25 jaar.

Wat voor Aprilia en waarom: Een Tuono 2006 en een RS250 uit 1999, waarom? Tja na een Falco, een RSV 2002 en een RSV 2004, is het logische vervolg een Tuono. De RS250 heb ik 1,5 jaar geleden aangeschaft omdat ik het geluid en de geur helemaal te gek vindt.

Wat is je droommotor: Een 5.5 blokje in mijn RS250 frame, tja dat lijkt me leuk.

Je favoriete coureur: Colin Edwards, één keer mogen ontmoeten en mijn mening over deze professional is 180 graden positief geworden, wat een geweldige kerel.

Heeft een hekel aan: Verslapen en gemier.

Houdt van: Mijn vrouw.

Leukste motormoment: Eerste keer op het circuit of eerste motorvakantie of eerste keer in de bergen, zeg maar heel veel momenten.

Slechtste motorevaring: Assen 2005 op mijn RSV 2004, daar was weinig van over.

Motto: Zeg het maar!

Heb je hier nog iets aan toe te voegen: van elke fout leer je weer. En de geweldige sfeer binnen de ARA.

Zo dat was eruit, gelijk weten we nu dat deze 25 jaar motorrijden eigenlijk vanzelf zijn gegaan, de enige beperkende factor was: waar zet ik de motor veilig en droog neer? Want mijn toenmalige Suzuki GS750 werd er niet beter van; onder een zeiltje in de achtertuin bij mijn ouders. Nadien heb ik van alles aan onderdak gehad, van zelfgemaakte schuurtjes tot een mooie droge verwarmde garage.

Terug naar de club, want eindelijk hebben we de rivierenrit kunnen rijden, Ron bedankt, want het weer was zonnig en droog. Klaas heeft enkele leden een off-road cursus gegeven wat menigeen weer spierpijn bezorgde, maar met een glimlach.

De verrassing bracht Moto Tricolore: door omstandigheden kwam er plaats vrij voor vijftig ARA leden op het circuit van Lelystad. En jawel, deze werd met open armen ontvangen door de leden, meer dan vijftig aanmeldingen. Een kleine vergissing deed zich wel voor, want men dacht, ik ook, dat het om het PVI circuit ging. Nee, het was het oefencircuit van de ANWB en het Midland circuit. Dus meer oefeningen, voor de meesten een welkome training. Voor de ervaren Aprilia rijder even terug, maar het geheel was erg geslaagd. Moto Tricolore, Pepijn Schoemaker, hartelijk dank dat jullie aan ons gedacht hebben!

De TT op Assen is net achter de rug. Aprilia heeft zich van de enige goede kant laten zien en dat is vooraan in de strijd. Hugo van de Berg met een wild-card meestrijdend.

Dan Italia á Zandvoort. Vorig jaar een voorzichtige start. Wat een schitterend evenement. Alles wat een Italiaans kloppend hart heeft, staat daar. Alleen de motorfietsen waren nog in een (te) klein aantal. Daar hebben we dit jaar direct verandering in gebracht. Samen met de SAM, heeft Rob Zurlohe de leden opgetrommeld om met een overmacht van Aprilia rijders het circuit van Zandvoort te veroveren.

Roké motoren heeft trouwens een schitterende zaak geopend op 1 juli jongstleden. Over kloppend Aprilia Hart gesproken.

De mosselenrit heb ik nog net meegemaakt voordat we op vakantie gingen, Motor 2000 heeft ons uitgenodigd voor heerlijke Zeeuwse mosselen en voor de liefhebber speciale Zeeuwse frieten. We hebben deze afgesloten met een mooie toerit in de avond.

We gaan alweer richting de Rubberbutt, editie 2006. Ik ben er zeker en hoop jullie te zien en te spreken. Dan komt het clubweekend in september er weer. Zet het in je agenda! Ook bestaat de camping van Maurice al 12,5 jaar als motorvriendelijke camping en geeft hij twee keer een knalfeest. Verderop in het blad kun je er meer over lezen.

Tot op één van de evenementen,

Met vriendelijke groeten,
Rolf Dracht.

@mail: voorzitter@aprilja-riders.nl



125cc World is gespecialiseerd in de verkoop van 125cc motoren voor lichtrijbewijs. Dit is voornamelijk de **Aprilia RS 125**.

Tevens hebben wij een zeer uitgebreid assortiment 2e hands onderdelen voor deze modellen.

Voornamelijk van de **Aprilia RS 125** hebben wij 90% van de onderdelen 2e hands op voorraad. Nieuw bestellen is uiteraard ook geen probleem.

Binnenkort kunt u op onze website uitgebreid onderdelen bestellen voor ieder model van **Aprilia**.

125cc World

Hovenierstraat 104

2671 DB Naaldwijk

0174-614991

www.125cc.nl

Aprilia Bites

Door: Jan Bijker

Er zijn ontzettend veel websites waar je mooie Aprilia spullen kunt bekijken en bestellen. Het zijn net snoepwinkel... Deze websites laat ik dit keer achterwege. Mocht je interesse hebben, dan hoor ik dat graag! Dit keer vraag ik speciale aandacht voor twee websites. De ene vanwege een spectaculaire vernieuwing en de andere vanwege je veiligheid.

Spectaculaire vernieuwing

Onze eigen website: www.aprilia-riders.nl is vernieuwd. En hoe. Prachtig vormgegeven en een verfrissend uiterlijk. Passend bij de vernieuwingsdrang van Aprilia. Ik zou zeggen ga snel naar aprilia-riders.nl en geniet daar maar even verder.



Veiligheid

Ik werd getipt door Henk van Laar op de website van het LCVM, voluit: Landelijk Coördinatiecentrum Verhoogde Motorrijvaardigheid.

Op hun website, www.lcvm.nl, kun je van allerlei informatie vinden over het verhogen van je rijvaardigheid. Heel interessant zijn hun nieuwsbrieven. Daarin staat telkens allerlei informatie over veilig rijden, hoe je je bochten moet rijden, hoe je dan moet zitten, hoe je moet kijken, etcetera.

Kortom, abonneer je op de nieuwsbrief van het LCVM en je hebt ook voor de 'lege' uurtjes (waarin je niet op je Aprilia zit dus) wat te doen.



ARA clubweekend 2006!

Het jaarlijks clubweekend is weer aanstaande. Dit jaar vindt het op 8, 9 en 10 september plaats op Camping In den Hof in Heerlen. En ook dit jaar is weer veel gezelligheid en ander leuks te verwachten. Zoals altijd zijn ook nu de partners weer van harte welkom, neem hem of haar vooral mee.

Vrijdagavond 8 september:

Aankomst en gezellig verhalen uitwisselen met de andere leden.

Zaterdag 9 september:

De dag valt eigenlijk uiteen in twee delen.

's Ochtends, ca 10:30, vertrekken we voor een mooie toerit. Genoeg mogelijkheden om te stoppen en het kletsen voort te zetten. Er wordt gereden in kleine groepen of individueel als je daar behoefte aan hebt.

's Avonds een overheerlijke BBQ en een gezellige voortzetting op terras of aan de bar al naar gelang het weer.

Zondag 10 september:

Na het ontbijt het vertrek. Via mooie binnendoorwegen naar huis of alvast richting circuit voor sommigen.

Ook dit jaar geldt weer dat je je op tijd moet aanmelden. Doe dat bij Maurice Merckelbagh, tel; 045 - 570 82 34 of per e-mail; hofcamp@hetnet.nl. Er kan gekozen worden voor een bed op de slaapzolder, met gebruik van eigen slaapzak of een lakenpakket die je kunt huren. Je kunt er natuurlijk ook voor kiezen om je tentje op de camping op te zetten.

De prijzen zijn dit jaar als volgt:

- Slaapzaal € 17,50 pp/pn
- Camping € 6,- pp/pn
- BBQ zaterdag € 5,- pp (voor ARA (gezins)leden)
- BBQ zaterdag € 12,- pp (personen die geen lid zijn)
- Arrangement € 22,- pp (voor ARA (gezins)leden)

Het arrangement bestaat uit het volgende: deelname aan de BBQ zaterdagavond en overnachting van zaterdag op zondag op de slaapzolder.

Meldt je snel aan want Vol is vol !!!!!



Aprilia modellen line-up 2006

Door: Tom Draisma

Aprilia werkt enthousiast aan de totale vernieuwing van de motorfiets modellenlijn. Nadat eind 2005 al meer dan zes compleet nieuwe modellen waren gepresenteerd (de Pegaso 650 Strada, de Tuono 1000 R, de Pegaso 650 Trail, de RXV, de SXV en de Atlantic 500 Sprint) stelde Aprilia voor 2006 alweer twee nieuwe modellen voor: de 2006 RSV 1000 R en de nieuwe RS 125. Het motorjaar is inmiddels aardig op gang, dus tijd om alle modellen en de vele vernieuwingen nog eens voor het voetlicht te brengen.

RSV 1000 R / RSV 1000R Factory

Aprilia heeft voor het modeljaar 2006 een nieuwe versie van de RSV 1000 R geïntroduceerd, het supersportieve kopstuk van de Aprilia-lijn. De tweecilinder is op alle fronten nog krachtiger en agressiever geworden. Dat de verbeteringen tot resultaat hebben geleid blijkt wel uit het winnen van de titel 'Masterbike 2006', door de RSV 1000 R Factory, de topuitvoering van de RSV-serie. In de historie van de test van 16 vooraanstaande motorbladen is dit tot nu toe nog geen Europese motorfiets gelukt. Het bevestigt de nieuwe maatstaven die de RSV in het supersportsegment zet.

4



Het Uiterlijk van de RSV 1000 R is voor 2006 flink gerestyled. Hierbij is veel aandacht gestoken in belangrijke details. Zoals de aërodynamica en de prestaties van de motor. Het bodywork is geheel nieuw ontworpen en voorzien van grotere ventilatieopeningen voor een betere koeling in omstandigheden waarin je veel van je motor vraagt.

Ook het windscherm heeft een meer racy design gekregen - zonder de bescherming van de rijder aan te tasten - en de constructie van het bodywork is eenvoudiger geworden. De zijkanten van de kuip bestaan nu ieder nog slechts uit twee delen, waardoor de techniek achter de panelen nu eenvoudiger en beter bereikbaar is, bijvoorbeeld voor het onderhoud. Ook de achterkant is helemaal vernieuwd. Die is slanker (vergelijkbaar met de Tuono 1000 R '06) en hoger geworden, waardoor de RSV er nu nog gemener en agressiever uitziet, en ook nog eens meer licht geeft met maar liefst 16 LED's. Ook het V60 Magnesium blok is aangepakt. Voor een groter, beter handelbaar en ook breder gespreid vermo-

gen zijn onder andere de uitlaatkleppen vergroot van 31 naar 33 mm, is de collector vergroot en is ook de luchtinlaat opnieuw ontworpen. De RSV ademt zo duidelijk beter en geeft nu een vermogen van 143 pk bij 10.000 toeren per minuut. Door een betere brandstof-inspuiting in de cilinder-koppen en een verbeterde mapping van de ontsteking en het injectiesysteem, levert het blok over het complete toereengebied meer vermogen. De Factory heeft een erg hoge blingbling factor en wordt geleverd met een aantal zeer mooie extra's; volledig verstelbare Öhlins mono-shock achter, verstelbare Öhlins stuurdemper, goud-kleurige gesmede aluminium wielen en een standaard pakket met carbon bodydelen. Het frame is goud-kleurig afgewerkt. De RSV 1000 R staat in de showroom voor € 15.990,-. De Factory staat eraan voor € 17.990,-.

TUONO 1000 R

De Tuono 1000 R is voor 2006 helemaal nieuw. Het ontwerp is nog spraakmakender, met nog meer vermogen en met een nog temperamentvoller karakter. De nieuwe versie is op veel punten afgeleid van de ultrasportieve RSV. De Tuono is sowieso altijd al anders geweest. Niet zomaar een andere naked, het is een 1000cc superbike, zonder volle kuip, maar met een hoog superbike-stuur voor maximale controle. Het rijplezier is onovertroffen.



Om kort te gaan, zoals ook de Tuono dat graag doet; de Tuono is beter, krachtiger, moderner gestyled en geavanceerder in alle technologische aspecten. De nieuwe uitvoering heeft onderhuids ook de allernieuwste techniek, zoals je deze ook in de RSV vindt. In het ontwerp staat 'total ridability' voorop, goed voor een constant brede grijns onder je helm. Motorisch gezien is de Tuono sterker dan ooit. Het maximum vermogen op de krukas bedraagt nu 98 kW (133 pk) en het maximum koppel van 102 Nm komt al vrij bij 8.750 tpm. De Tuono behoort daarmee tot de allersterkste naked bikes en is de meest krachtige tweecilinder op de weg. De Tuono is een machine voor de meest veeleisende motorrijder, die maximale prestaties in een naked bike zoekt, zowel op de openbare weg als op het circuit. De Tuono 1000 R is voor jou voor € 13.990,-.

RS125

De Aprilia RS 125 is zonder twijfel dé absolute topper onder de 125 cc motoren. De koning van de tweetakten is voor 2006 grondig vernieuwd en op veel punten aangepakt. Modeljaar 2006 is nu een nog serieuzere racemachine geworden en het design ligt erg dicht bij haar grote broer, de RSV 1000 R. Aprilia heeft altijd al een leidende rol gespeeld in het segment van de lichtgewicht sportmotoren.

Als pionier werden veel nieuwe concepten en geavanceerde oplossingen bedacht en nieuwe technologieën ontwikkeld.

De voortdurende successen in de motorsport

hebben ook geleid tot indrukwekkende verkoopcijfers: de RS 125 is al vele jaren de best verkochte '125' in Europa en is bij veel coureurs in diverse raceklassen, de eerste keus.



Het nieuwe design van de RS is geïnspireerd op dat van de RSV 1000 R. Net als bij andere modellen is veel aerodynamisch testwerk. De nieuwe neus is bijvoorbeeld geperfectioneerd dankzij uitgebreide tests in de windtunnel, om optimale windbescherming en minimale weerstand te garanderen en om de efficiency van de compacte motor optimaal te kunnen benutten. Ook onderhuids is de



nieuwe RS uitgerust met een hele reeks technische vernieuwingen en verbeteringen; geavanceerde Rotax tweetaktmotor, leverbaar als 11 kW en als full power versie, superstijf aluminium frame en dito swingarm, nieuwe upside-down voorvork en nieuwe voorrem met radiaal opgehangen remklauw en vier zuigers. De krachtige éencilinder tweetakt Rotax-Aprilia motor hoeft geen

nadere introductie. Het blok van de RS 125 is de afgelopen jaren telkens verder opgewaardeerd om te kunnen voldoen aan de nieuwste emissienormen, zonder aan prestaties in te boeten. Sterker nog, de krachtbron van de Aprilia RS 125 blijft wat vermogen betreft de toonzetten in de 125 klasse. Het dashboard is vernieuwd en is nu



zelfs voorbereid op de montage van een laptimer met transponderfunctie voor gebruik op het circuit. Een leuk voorbeeld van de race-genen. Wat daar ook goed bij past is de power kit, exclusief ontworpen voor het gebruik op het circuit, met een expansie race-uitlaat, een complete race-uitlaat klepset, een controle unit en elektromagneet voor de race-uitlaat klepset, een race sproeierset en een race-bougie. Banden opwarmen en gaan! De nieuwe RS 125 wordt aangeboden voor een zeer scherpe prijs: € 5.190,-.

PEGASO STRADA

Aprilia is altijd sterk geweest in éencilinder motoren. De Pegaso 650-serie is daar een sprekend voorbeeld van. De oorspronkelijke Pegaso werd in 1990 geïntroduceerd en is nu opgevolgd door twee geheel nieuwe versies. De Strada, is daarvan het meest op de weg gericht. Door de rechte zit, het brede stuur en de goede controle over de motor voelt de Strada zich overal thuis: in de stad, bij druk woon-werk verkeer, maar ook op de snelweg met of zonder passagier. De motor is een mooie combinatie van modern design, vernieuwende techniek en goede prestaties. Een Urban Supermotard.

Het gewicht van de motor is erg laag, slechts 168 kilo en de zithoogte 780 mm. Op verzoek is een hogere zithoogte leverbaar, van 820 mm.



Voor langere rijders is dit een uitkomst. Dat de Pegaso 650 Strada ook een praktische motor is, blijkt uit de twee aanwezige bergruimtes. Eén boven op de brandstoftank, die met een druk op de knop te openen is, en één onder het

zadel. Handig om je mobiel op te bergen, een slot of andere praktische zaken. Het 660-cc éencilinder viertakt blok heeft 50 pk en heeft daarmee meer dan genoeg soepel vermogen. Door de balansas loopt het blok ook mooi trillingsvrij.

Enmaal op weg stuurt de Strada strak en comfortabel. Het stalen frame is helemaal nieuw en de motor heeft riante veerwegen. De voorvork heeft de dikste vorkpoten



(45 mm) in zijn klasse, de Sachs achterschokdemper is instelbaar op jouw persoonlijke voorkeur. De Strada heeft ook een uitgebreid analog/digitaal dashboard en een stuurkuip met krachtige, dubbele koplampen. De weg naar huis is zo ook geen enkel probleem. De omweg is altijd verleidelijk... Ook de Pegaso Strada is met een prijskaartje van € 7.290,- scherp geprijsd.

PEGASO TRAIL

Het zusje van de Strada is de Pegaso Trail, standaard geleverd met urenlang reisplezier, extra avontuur, goede off road capaciteiten en een superstoer uiterlijk. Dit is de alleskunner van de Aprilia familie. Een toepasselijker typeaanduiding had Aprilia ook niet kunnen bedenken voor dit model. Immers, volgens de Griekse legende was Pegasus een vliegend paard, het symbool voor vrijheid en kracht. De Pegaso 650 Trail is de voortzetting van het succes dat meer dan 10 jaar geleden al begon en ononderbroken voortduurt.

De nieuwste versie van de Pegaso is nog beter dan zijn voorgangers. Door het toegenomen comfort, de nieuwe motor en tal van vernieuwingen is de Trail vooral beter geschikt geworden voor langere afstanden. Maar ondanks die vele aanpassingen is het karakter van de Pegaso niet

verloren gegaan. Het veelzijdige karakter was de sleutel tot succes in de afgelopen jaren.

De nieuwe Pegaso beschikt ook over het sterke 1 cilinder blok, met vier kleppen, elektronisch geregelde inspuiting, een 44 mm

6 gasklephuis, een geavanceerd stalen frame en banden met robuust profiel voor zowel verhard als onverhard wegdek. De motor voelt zich hiermee al snel thuis, waar je ook gaat. Nog meer dan de Pegaso 650 Strada nodigt de Trail uit tot een fikse trip of een avontuurlijke motortocht. Handig is dat het grotere windscherm, ook in twee standen verstelbaar is.

Daarnaast kun je de Trail voorzien van allerlei nuttige accessoires om de motor op je persoonlijke wensen af te stemmen. Bijvoorbeeld met uitklapbare zijtassen, een speciale tanktas, verhoogd zadel, handvatten van carbon, bagagerek, verschillende topkoffers, carbon delen zoals uitlaatbescherming, carterbescherming en (niet onbelangrijk) een antidiefstal systeem. Het extra avontuur van de Pegaso Trail, is te koop voor dezelfde prijs als de Strada, € 7.290,-.



ETV 1000 CAPONORD

De CapoNord is Aprilia's groottoerist in het zware all-road segment. Oneindige wegen en autowegen, of stoffige, afgelegen pistes, naar nooit eerder geziene landschappen en nooit eerder beleefde ervaringen... met de ETV 1000 CapoNord komt er nooit een einde aan het reisplezier. De CapoNord is een maxi endurance, met een grote veelzijdigheid en laadcapaciteit, om in absolute vrijheid te gaan en staan waar jij wilt.

De kuip en de ruime tankpartij bieden veel bescherming, tegen weer en wind maar door de handbescherming ook als je van de geasfalteerde wegen afgaat. Zoals het een dikke all-road betaamt, is het uitstekend toeven aan boord van de CapoNord. De zitpositie is op bijna elk lijf geschreven met een 'voor de hand liggend' breed stuur, ontspannen, lichtgeknikte knieën, mooi smal in de tank



glijdende bovenbenen (vooral dankzij het geknikte frame waardoor de motor ter beenhoogte ook nog mooi smal is) en een zadel dat goedgevormd en hard genoeg is om het urenlang op uit te houden. In het zadel van de CapoNord, met je handen op het brede stuur, lijkt je de hele wereld aan te kunnen.

Het comfort van de CapoNord is erg groot, bij elke snelheid, voor zowel de rijder als de passagier. Ook de zithoogte is voor dit soort motoren erg laag gehouden, onder andere door het 'geknikte frame', om elke rijder in staat te stellen goed met de voeten bij de grond te komen (820 mm standaardhoogte).

In de prestaties is de CapoNord ook sportief. De combinatie van avontuur en goede prestaties staan garant voor veel rijplezier en een veilig gevoel. En met het standaard ABS-systeem krijg je hier nog een extra dosis veiligheid bij.

De voorvering met vorkpoten met een diameter van 50 mm heeft stijvere veren gekregen om ook bij volle belasting een goed rijgedrag te houden en natuurlijk maximale controle. De achtervering is meervoudig verstelbaar met een handige knop aan de buitenkant, om de ligging van de motor niet alleen aan te passen aan het terrein, maar ook aan elk type belasting: alleen of met zijn tweeën, met of zonder bagage. Het frame is kenmer-



kend en bijzonder in zijn klasse: een geknikte dubbele balk met variabele geometrie van aluminiumlegering. Deze combinatie levert de beste torsiestijfheid in deze categorie motorfietsen. De ETV 1000 CapoNord heeft standaard mooi gespaakte velgen, goed voor op de weg én off-road.



Het hart van de CapoNord is de bewezen 60° V-twin, 1.000 cc. Het vermogen is met 72 kW (98 PK) iets teruggebracht ten opzichte van de RSV en biedt een groot koppel bij lage toerentallen (95 Nm bij 6.250 tpm), dankzij de speciale vormgeving van de zuigers, de nokkenassen en de gasklephuizen, het bijzondere inlaaten uitlaatsysteem en het elektronische injectiesysteem. De CapoNord is voor de avontuurlijke motorrijder, die veelzijdigheid wil combineren met sportiviteit, Italiaans design en vernieuwende techniek! Voor € 13.490,- kun jij hier dagelijks van genieten.

SXV/RXV 450/550

De nieuwste, trotse aanwinsten in de Aprilia familie zijn de Aprilia SXV en RXV. De tweecilinders die in 2004 en 2005 onder andere het World Enduro en Supermoto Championship veroverden en de World Motard titel won-



nen in het eerste jaar van deze competitie. De RXV heeft zijn sporen verdiend in de cross, de SXV voelt zich op en direct naast het asfalt goed thuis. En bij allebei stroomt racebloed door de aderen...

In technisch opzicht en in design zijn het echte trendsetters. De Aprilia SXV en RXV beschikken over geavanceerde technologie, een doordacht ontwerp en veel technische vernieuwingen. De V-twin heeft een blokhoeck van 77° en de toerenteller loopt bij de SXV 550 zelfs door tot maar liefst 13.000 tpm!

Het bodywork is tot een minimum beperkt om het gewicht laag en de prestaties hoog te houden, waardoor fraaie silhouetlijnen zijn ontstaan. De SXV en RXV, met hun originele 450 en 550 cc racemotorblokken zijn sportmotoren voor de openbare weg, compromisloos en



prestatiegericht! Aprilia is de eerste motorfietsfabrikant ter wereld die geloofde in het potentieel van deze V-twin krachtbronnen in dit marktsegment. En nu zijn ze leverbaar via je eigen Aprilia dealer.

De prijs voor de SXV is € 10.290,- voor de 450 en € 10.490,- voor de 550.

Voor RXV is dat € 9.890,- respectievelijk € 10.290,-.

7



the fresh air company

Dealer van alle bekende merken

Voor huis en kantoor, zowel grote als kleine installaties

Meer informatie via telefoon, mail of onze website:
Telefoon: 033 - 480 43 28 / 06 - 532 356 63
Website: www.cleancool.nl
Mail: cleancool@planet.nl

Italia á Zandvoort 2006

Door: Johan Mulder (Bitaktus_Snellus)

Na alle mooie verhalen over Italia á Zandvoort 2005 en de geweldige organisatie, leek het mij ook erg leuk om in 2006 deel te nemen aan dit evenement. Twee keer 20 minuten vrij rijden maakt het natuurlijk erg aantrekkelijk, vooral omdat ik nog nooit op Zandvoort had gereden.

Alhoewel het midden in mijn tentamens viel, kon ik toch een plekje in mijn agenda vrijmaken hiervoor. Snel opgegeven en betaald zodat ik een plaatsje kon claimen. Gelukkig had ik mij opgegeven voor de 'snellere' groep. Dat hield in dat er een marshall twee ronden lang de lijnen aangaf en daarna mochten de volgers voorbij de marshall als ze dat wilden. Het voordeel was dat de eerste sessie een stuk later begon dan de eerste sessie voor de 'toer'groep. Niet geheel onbelangrijk als je helemaal uit Groningen moet komen rijden.



8

Gezellig

De rit naar Zandvoort verliep best aardig. Mijn broertje was met zijn Firestorm mee en wist de juiste route naar het circuit. Desalniettemin bleef het een flink stuk rijden en bleek vooral het laatste stuk rond Haarlem een enorm obstakel. Druk verkeer en veel stoplichten! Tel daarbij op de buitentemperatuur van ongeveer 30 graden en de optelsom voor een nat pak is compleet. Aangekomen op het circuit volgde al gauw de technische keuring en de inschrijving. Vanzelfsprekend kwam de RS door de keuring en kon er gereden worden. Alleen voor het rijden zou de zijstandaard afgeplakt of gedemonteerd moeten worden. Geen probleem...

Zoals altijd op evenementen waar de ARA vertegenwoordigd is, was het weer erg gezellig. Toch altijd weer leuk om



mensen te zien die je slechts eens in de zoveel tijd ziet. De ARA was bijzonder goed vertegenwoordigd, vele Mille's en RS'en stonden te glimmen. Gezien het warme weer was het ook erg fijn dat op de clubstand drankjes te halen waren om het vochniveau van de mens een beetje op peil te houden. Super geregeld!



Grindbak

Dan het rijden. De eerste sessie begon met het wachten in parc fermé op toestemming om de baan op te mogen. Tevens kwam er nog een korte uitleg over de rol van de marshalls en over hoe we geacht werden ons te gedragen op de baan. Als marshall zou Rolf voorrijden voor een groep 2-takten, die voornamelijk bestond uit RS 250's. Maar ook een bijzondere eigenbouw Cagiva Mito 350 met Yamaha motorblok. De eerste twee ronden moest iedereen dus netjes achter Rolf blijven rijden die de lijnen aangaf op het circuit.

Nu kende ik het circuit wel een beetje van racespelletjes, maar het echte werk is toch wel iets anders. De baan is erg onoverzichtelijk, technisch en heeft veel bochten zonder grindbak, met boarding! Een uitdagend circuit, ik heb ervan genoten. De eerste sessie had voor mij uren mogen duren, het ging erg lekker! In de tijd naar de tweede sessie, aan het eind van de middag, was er de tijd om rond te kijken langs het circuit en te genieten van de zon. Vele exotische auto's en motorfietsen stonden opgesteld en konden gevoeld en bekeken worden.

De tweede sessie vrij rijden ging voor mijn gevoel een stuk minder fijn. De sessie begon heel leuk omdat ik kon aanpikken bij een Ducati model 916/996/998, geen idee welke. De beste man reed lekker rond en ik kon goed volgen. In een knijpende bocht kon ik de RS naast de Duc zetten en was ik er voorbij, hiep-hoi! In mijn haast om een kleine voorsprong op te bouwen om een counter te kunnen voorkomen op start/finish, kwam ik te wijd uit een bocht en pakte nogal lomp de curbstones mee en moest ik van het gas. De Duc reed me voorbij alsof ik stilstond, jammer... Even later kon ik weer aansluiten en probeerde ik voorbij te remmen bij een chicane. Helaas remden we beiden veel te laat en dook ik bijna de grindbak in. Voor mij genoeg reden om de baan te verlaten. Blijkbaar had de lange en warme dag mijn concentratie nogal beïnvloed. De andere deelnemers vermaakten zich toen nog een aantal ronden, maar lang niet iedereen reed de sessie tot het einde uit. Vermoeid, maar voldaan kwamen we tenslotte thuis aan. Het was een fijne dag en ik wil ook graag nogmaals de organisatie danken. Top geregeld!



A V M

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

9

Dé **april**ia Drukkerij



Motorsport Arena Oschersleben

Door: Gertjan Roes

Tja, en dan ligt er ineens een uitnodiging van de ZAC om als een soort proef voor de eerste keer op maandag 24 juli op Oschersleben te gaan rijden in het voormalige Oost-Duitsland.

Toch niet zomaar het eerste het beste circuit, waar bijvoorbeeld het ONK, Superbike en DTM ook jaarlijks hun wedstrijden houden. Vervolgens ook nog eens uitgerekend in de laatste week voor mijn vakantie, als dat maar gaat lukken...?

Argumenten

Je zult maar besmet zijn met dat virus, trouwens in diezelfde uitnodiging stond ook dat je meestal meer spijt hebt van de dingen die je laat, dan van de dingen die je wel doet. Je kunt altijd wel een andere keer gaan barbecueën met de burens en als je niets doet wordt het ook vanzelf dinsdag, maar dan weet je niet wat je hebt gemist.

Daar het circuit te boek staat als technisch, uitdagend, veilig en modern én ik net dat beetje nieuwsgierigheid in mij moeilijk kan bedwingen én er op de ZAC-site staat: Het belooft mooie races, omdat alleen de echte liefhebbers dat eind durven te rijden voor een dag vol avontuur. Bij zoveel argumenten is er weinig keus, hoewel voor mij één reden al genoeg zou zijn geweest om mezelf over te halen.

10



De zondag ervoor 550 km heenreis bij prachtig zomerweer en rond 18.00 uur aangekomen, gelijk inschrijven en keuren. Dat is alvast mooi geregeld, morgenochtend niet vroeg meer in de rij staan!

De paddock begon ondertussen lekker vol te stromen met vaak weer terugkerende bekende gezichten, dus ik was gelukkig niet de enige die deze baan wilde leren kennen.

Baan verkenning:

In het tijdschema van vandaag is rekening gehouden met de lange terugreis aan het eind van de dag. Dus de eerste vrije training in de S1 voor mij begint om 08.00 uur. Mede gezien de hoge temperaturen die worden verwacht, is dat wat mij betreft een prima oplossing. Amper opgesteld in de pitsstraat kunnen we direct met een man of dertig weg. De eerste 2 à 3 ronden is echt

verkennen van de baan, daarna rustig aan het tempo wat omhoog en ja, ik begon het meteen al leuk te vinden. Inderdaad technisch dat ligt mij op één of andere manier wel, wat knijpende bochten en erg gevarieerd. Na 25 minuten al aardig bezweet weer terug en uiteindelijk een derde tijd van 1:51.2 op de klokken gezet, dat had ik zeker niet verwacht.

Tijd training

Nu moest er toch een tijd gezet worden voor de startopstelling van vanmiddag. Dat was te merken, want menig-een ging er volgens mij eens goed voor zitten. Al rap ging het algehele tempo aardig omhoog. Ook de groene wolk insecten achter op het circuit was er volledig door verrast, want binnen 1 seconde was menig motor en berijder aan de voorzijde voorzien van een egale groene kleur en degene die probeerde zijn vizier schoon te vegen kon gelijk aan de kant.



Het bleek dat een groot deel van de rijders aardig aan elkaar was gewaagd, bleven wat bij elkaar stoeien en dan wordt het leuk. De indeling was veelbelovend wat tot uitdrukking kwam in de gereden tijden die redelijk bij elkaar lagen. Met een 1:50.1 en een correctie op de uiteindelijke startopstelling stond ik als 10e opgesteld op de derde startrij, dat was een prima uitgangspunt voor de eerste race.

Race 1

Na een vroege middagpauze in de schaduw doorbren-gend, al om 12:15 uur onze eerste race van 10 ronden. Na de opwarmronde op P10 gaan staan, rode vlag weg, 5 seconden bord, rode lampen aan en meteen in de eerste versnelling. Shit, een fractie te laat de koppeling in, motor springt 10 centimeter naar voren, concentratie weg, rode lampen uit, rijders weg, GJ iets later weg, positie 10 weg...

Afijn, start lekker verknalt, zeker een man of acht mij voorbij en redelijk opgefokt de eerste links/rechts combi-natie in met z'n allen. Nou weet ik dat er vaak meerdere rijlijnen in een bocht mogelijk zijn, maar in deze combi-natie heb ik nog nooit zoveel varianten in één keer tege-

lijk bij elkaar gezien na de start. Gelukkig bleven er ook nog wat ruimtes over, waar ik dankbaar gebruik van maakte en de eerste paar man had ik al weer snel te pakken. De volgende bocht buitenom weer twee man en zo reed ik na de eerste doorkomst volgens mij alweer op P10. Hé ik begon het toch nog naar mijn zin te krijgen op deze manier.



De daarop volgende ronden nog een paar leuke gevechten, waarbij ik regelmatig een rijder wist te passeren. Ondanks de hoge temperatuur kon ik het tempo goed vasthouden en toen de finishvlag dan ook viel had ik voor mijn gevoel een leuke wedstrijd gereden. Uiteindelijk hoorde ik dat ik op plek 5 was geëindigd en dat was meer dan ik had verwacht, met een snelste ronde van 1:46.6 was dat een kleine 5 seconden sneller dan in de kwalificatie, een mooie positie voor race twee.

Race 2

De voorraden water en energiedrank begonnen onderhand aardig te slinken. De koelkast maakte overuren, maar geheel hersteld en opgeladen voor deel twee nam ik mij voor nu maar eens goed van start te gaan.



Om 14:00 u. rode vlag weg, 5 seconden bord, rode lampen aan, concentratie en toen de starter maar even dacht rode lampen uit, was ik ook weg! Bingo! De eerste vóór de bocht te pakken en P4 na de eerste doorkomst. Uitremmend na het rechte stuk, en ja hoor, de volgende ging er aan: P3. Nu werd het pas echt leuk! De ronde daarna weer na het rechte eind deze keer wel erg laat in de remmen, nog iets harder remmen, achterwiel los van de grond, terwijl ik terugschakelde, bij het

neerkomen maakte het achterwiel een zijstap, ik wist ook meteen dat de anti-hop goed zijn werk deed en vervolgens mijn redding was.

Afijn, meteen drie man mij voorbij en ik had er weer een nieuwe rijlijn bij voor de bewuste links/rechtse na het rechte eind. Zo'n momentje brengt je toch even uit je concentratie en voor ik het wist gingen nog een paar rijders mij voorbij, er zaten er dus een heel stel vlak achter mij zo bleek. Ik kwam niet goed meer in mijn ritme en uiteindelijk gefinisht als negende. Toch in de uitloopronde, de baanposten bedankend (de hele dag in de brandende zon ons in de gaten houden en evengoed heel enthousiast ons uitzwaaiende) en met open vizier genietend van de rijwind, dacht ik alweer aan de volgende keer.

Conclusie

- Prachtig circuit, maar waarom ligt het niet vlak bij Noordwijk
- Ik weet zeker dat de verleiding de volgende keer weer te groot is
- Ik weet niet zeker of ik de volgende keer nu snel of langzaam moet starten
- Ik weet zeker dat er de volgende keer meer Aprilia-riders meedoen
- Ik weet niet zeker of er volgend jaar een extra trainingsdag bijkomt
- Ik weet wel zeker dat Oschersleben volgend jaar op de ZAC kalender staat

11

in den **HOF** camping cafe

Hopen/D **HOOI** ZOLDER Feestvrij **De GRAAN** SCHUUR

Vraag de speciale folders aan!

Ploegendreef 27 M14AB Haelen 345 - 570 82 34





- * slaatzolder (60 personen)
- * buitenzwembad
- * barbeque
- * tourtochten (ook GPS)
- * aparte feestzaal
- * nieuw sanitair
- * treffen tot 600 personen
- * eigen werkplaats
- * limburgse keuken
- * bruin café



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

De redactie zal wel gedacht hebben bij de kopij van deze rubriek voor het vorige Clubblad: het wordt eentonig racenieuws met telkens hetzelfde resultaat: Aprilia met de meeste punten in de raceklasse 125 en 250cc. Tja, daar hebben ze dan ook gelijk in. Maar nu is het spektakel weer in Nederland geweest en records werden gebroken met bezoekers. Terwijl de rest van Nederland voor de buis naar voetbal, tennis en wielrennen zat te kijken, reisden de liefhebbers voor motoren richting het warme Assen.

'Assen blijft verrassen' is de kreet

Inderdaad, Assen heeft een speciaal plekje bij de coureurs. Nu heeft Colin Edwards laten zien hoe je onder andere op de motor kan zitten. Of het nu de perfecte zit is, daar twijfelen we aan. Helaas kwam hij vlak voor de finish ten val en werd Nicky Hayden de winnaar. Het hele spel werd de week ervoor al bepaald door het spektakel in Spanje, een mega valpartij bij de start bepaalde dat er een aantal niet meegingen naar Assen. Anderen zoals Melandri waren er wel, maar dan met duidelijke littekens. Rossi moet er dit jaar hard aan werken om erbij te blijven. Zo eenzaam als hij aan top was de afgelopen jaren, zo anders gaat het dit jaar. Voor het eerst allemaal op deze nieuwe baan. Kijk, wij kunnen nu inmiddels al praten over onze ervaringen op Assen, maar nu nog onze helden. De meningen waren wisselend, van geweldig tot jammer of alle circuits zijn zo'n beetje eenheidsworst. Nou ja, ik vind het een spectaculaire, technische baan met goed asfalt. Alleen weten deze mannen de rondetijden die iedereen de afgelopen maanden gereden heeft, direct maar even met gemak op achterstand te plaatsen.



125cc

Het zou bijna een Aprilia feestje worden op Assen, daar werd door Kallio een streep doorgezet en in de achterhoede kwam Pesek aangestormd met de Derbi om te laten zien dat hij goed kan rijden. De podiumplaatsen 2 en 3 waren voor Aprilia, resp. Gadea en Bautista.

De Nederlanders: Joey Litjens werd 19^e. Hugo van den Berg (Aprilia) en Gert-Jan Kok zijn niet gefinished, Patrick van den Waarsenburg werd 33^e.



12

P	coureur	nat	pt	SPA	QAT	TUR	CHN	FRA	ITA	CAT	NED	GBR	GER	CZE	MAL	AUS	JPN	POR	VAL
1	BAUTISTA Alvaro	SPA	185	25	25	20	16	13	20	25	16	25							
2	KALLIO Mika	FIN	133	13	20	-	25	20	10	-	25	20							
3	GADEA Sergio	SPA	114	9	16	16	5	8	13	16	20	11							
4	PASINI Mattia	ITA	112	16	13	-	20	-	25	13	9	16							
5	FAUBEL Hector	SPA	110	10	10	25	9	2	11	20	10	13							
6	PESEK Lukas	CZE	86	20	-	9	10	-	16	11	11	9							
7	LUTHI Thomas	SWI	70	-	8	4	-	25	7	10	8	8							
8	TALMACSI Gabor	HUN	63	8	5	10	13	-	8	8	5	6							
9	CORSI Simone	ITA	59	5	7	13	6	6	6	-	13	3							
10	OLIVE Joan	SPA	53	7	-	11	2	9	3	7	4	10							

P	constructeur	pt	SPA	QAT	TUR	CHN	FRA	ITA	CAT	NED	GBR	GER	CZE	MAL	AUS	JPN	POR	VAL
1	APRILIA	203	25	25	25	20	13	25	25	20	25							
2	KTM	138	13	20	5	25	20	10	-	25	20							
3	HONDA	98	8	8	10	13	25	8	10	8	8							
4	DERBI	86	20	-	9	10	-	16	11	11	9							
5	GILERA	59	5	7	13	6	6	6	-	13	3							
6	MALAGUTI	23	4	1	7	7	3	1	-	-	-							



250cc

Nu ben ik een liefhebber van de 250cc, dus vol spanning gaan kijken en een start waar de vonken vanaf vlogen, alleen daarna ?! Tja, sorry. Het publiek wil graag strijd zien en dat is er normaal gesproken veel in deze klasse. Nu dus even niet. Plaats 1 en 2 waren voor resp. Lorenzo en de Angelis op de Aprilia. De Nederlanders Raymond Schouten op plaats 20, Randy Gevers (Aprilia) op 21, Bram Appelo op 22 en Jan Roelofs op 23. Een mooi rijtje Nederlanders.

P	coureur	nat	pt	SPA	QAT	TUR	CHN	FRA	ITA	CAT	NED	GBR	GER	CZE	MAL	AUS	JPN	POR	VAL
1	DOVIZIOSO Andrea	ITA	159	16	20	16	20	20	16	25	16	10							
2	LORENZO Jorge	SPA	158	25	25	-	13	-	25	20	25	25							
3	DE ANGELIS Alex	RSM	111	20	-	4	-	11	20	16	20	20							
4	AOYAMA Hiroshi	JPN	108	10	11	25	16	13	-	10	7	16							
5	TAKAHASHI Yuki	JPN	108	13	7	11	11	25	13	9	10	9							
6	LOCATELLI Roberto	ITA	104	9	16	13	9	10	10	13	11	13							
7	BARBERA Hector	SPA	89	11	13	20	25	9	-	-	-	11							
8	GUINTOLI Sylvain	FRA	59	7	10	10	4	7	5	8	-	8							
9	SIMONCELLI Marco	ITA	55	-	8	5	10	8	9	-	9	6							
10	WEST Anthony	AUS	49	-	-	7	7	5	8	7	8	7							

P	constructeur	pt	SPA	QAT	TUR	CHN	FRA	ITA	CAT	NED	GBR	GER	CZE	MAL	AUS	JPN	POR	VAL	
1	APRILIA	201	25	25	20	25	11	25	20	25	25								
2	HONDA	164	16	20	16	20	25	16	25	16	10								
3	KTM	112	10	11	25	16	13	4	10	7	16								
4	GILERA	55																	

ZAC endurance

Nu hadden zich twee complete Aprilia Raceteams ingeschreven bij de ZAC endurance van 3 juli. Helaas niet helemaal compleet met 2x 4 rijders maar wel een genot om te zien. Nu worden deze wedstrijden niet alleen beïnvloed door de snelste rijders, maar ook door de slimste teams. Op tijd binnen halen en wisselen, tanken en rijden. Het was een tropische dag en voor een aantal de première. De resultaten - uit onbetrouwbare bron gekregen - het snelle team is op de 25e plaats geëindigd en het minder snelle team op de 23e plaats. Het belangrijkste is dat de Aprilia vlag gewapperd heeft. Op naar de volgende keer.

aprilia racing by Leo Teunissen Motoren

Arai
METZELER
MOTUL
OXAR
PIRELLI
SHARK
SDI
SPIDI
REVIT!

LEO TEUNISSEN
MOTOREN

Ambachtstraat 5 | 5331 HX Kerkdriel | Tel: 0418-634030 | www.leo-teunissen-motoren.nl

Sauerland weekend

Door: 3 ARA leden

Deze keer hebben drie ARA leden hun beleving van het Sauerland weekend aan het papier toevertrouwd. De ene in dagboekvorm, de andere als een heus verslag.

Sauerland beleefd door: Chris Koolschijn

1e dag

Verzamelen bij een AC restaurant waar voor mij bekenden en onbekenden snel en flexibel groepjes vormden voor de heenreis. Doel: gezellig weekend met de appie's, eten, biertje, praatje, et cetera. Daarna door miezerregen naar Willingen. Aardige route, stukje snelweg maar ook binnendoor en met beetje vochtig wegdek makkelijk te doen.

2e dag:

Kies je eigen (Tuono) groepje en gaan. Ik ging met Rob mee, want hij heeft rechtstreeks contact met de weersatelliet. Een soort ingebouwde regen detector, en kan daardoor de buien ontwijken en het door de regen rijden zo lang mogelijk uitstellen. Tot een uurtje of drie. Daarna werden daarboven echt veel emmers geleegd.

Mooie bochtige wegen (soms slecht wegdek, maar ach, whatever) richting Goslar in de Harz. Terugweg was rechte snelweg door een grijze douche. Alleen het vooruitzicht op nattigheid van binnen en een warme maaltijd zorgde ervoor dat we het volhielden tot aan het hotel.

Toch een perfecte dag.



3e dag:

Voorspelling: REGEN. Dus na de ervaring van gisteren weer met Rob mee. En ja hoor, het regen rijden weer behoorlijk weten uit te stellen.

En.. wij kunnen je nu de weg naar Hamelen vertellen. Even STAAN eten, zitten doen we de hele dag al. Natuurlijk begint het pas te regenen als we onder een parasol staan. Kunst-voedsel besteld en daarna weer door de nattigheid terug, minder heftig als de tweede dag.

Laatste dag:

Met regenbroek aan vertrokken maar dat was te voorbarig. Goed weer, zelfs met zon erbij, VEEL bochten rondom Winterberg, echt uitleven (big smile in elke helm). Even rustig voor de snelheidscontrole. Na het verzamelpunt met koffie en koek gingen we uit elkaar.

Indruk Sauerland. Weg minder goed dan vorige jaren, geld op bij de Duitsers voor verbetering? Navragen bij Frau Kanzler!

ARA: Prima georganiseerd, je kunt je eigen routes kiezen, bij verschillende groepjes aansluiten, etcetera. Wat je zelf wilt. Gezellige groep mensen!

Hotel/kamers oké en MEER van deze uitjes altijd welkom.

Sauerland beleefd door: Mieke en Henk

Als gevolg van een ongevalletje waren wij helaas genoodzaakt om met het koekblik naar Sauerland af te reizen. Donderdagochtend van huis vertrokken met redelijk weer (lees: droog, maar fris) naar het ontmoetingspunt te Zevenaar.

Koekblik

Aldaar aangekomen verantwoording af moeten leggen waarom met het koekblik. Er hoefde weinig verteld te worden, daar het duidelijk te zien was wat er met Mieke aan de hand was. Er werd gelijk de vraag gesteld door Rick of wij zijn bagagerol mee wilde nemen. Deze vraag is uiteraard positief beantwoord, omdat wij anders bang waren dat de Transalp het niet bij kon houden op weg naar de bestemming.



Het laatste stuk naar het hotel beloofde weinig goeds daar er aardig wat vocht uit de hemel naar beneden kwam. Zittend op een terras in Willingen onder het genot van een strammemax kwam de zogenaamde snelle groep als eerste het dorp ingereiden met het nodige geluid. Dit was het begin van een Hollandse invasie in Hotel Sauerlander Hof. 's Avonds heerlijk genoten van de eerste maaltijd met aan het eind een door de hotelier aangeboden drankje (nog steeds last van onze keel).

Mobiel

De volgende dag zijn diverse groepen gevormd door de aanwezigen om te gaan toeren in de buurt. Verschillende mensen hebben de routes gereden die van te voren door Anne op de GPS toegezonden waren. Rob Zurlohe had via zijn mobiel gekeken waar het goed weer was. De verwachting voor de omgeving was namelijk niet best. Dat was de reden van Rob om (in positieve zin) eigenwijs te zijn en zijn eigen route te bepalen die richting het noorden ging.

Later op de dag is dan ook gebleken dat hij met zijn groep het beste weer heeft gehad onderweg.



Hameln

Op vrijdag zijn wij met de auto (hmm) achter de groep van Rob aangereden tot en met de stad Hameln. Nog rond gereden in Hameln en gekeken of we ratten en/of de rattenvanger konden vinden, echter in degenen die we gevonden hebben, zat na zoveel jaar weinig leven meer in. Eindelijk op zondag een behoorlijke dag gehad wat het weer betreft. Wij zijn echter met het koekblik direct naar huis gereden daar de verwachting was dat het in de middag erg druk zou worden richting Nederland.

Vier leuke dagen gehad als autorijdende motorrijder met een stel motorrijders die ondanks drie niet zulke mooie dagen positief gestemd bleven.

Kortom, voor herhaling vatbaar, volgende keer echter wel op de motor!



Sauerland beleefd door: Maarten Scheffers

Leuk initiatief! Voor mij was dit weekend om de volgende vier redenen uniek:

1. Het was mijn eerste uitje met de Aprilia Riders. Ik was al en tijdje op het forum actief, maar had nog niet eerder iemand ontmoet. Leuk om nu eens 'Sjaakie', 'Gerrit', 'Robz', 'Dikke Miel', 'Fastj' etc. nu eens in het echt te ontmoeten!



2. Ik ben wel vaker meerdere dagen met de motor op vakantie geweest, maar altijd met een groepje van zo'n 3 tot 5 personen. Moet zeggen dat zo'n groter gezelschap van motorenthousiastelingen wel heel erg gezellig is.

3. Ik ben een typische mooi weer rijder. Normaliter zou ik met een dergelijke weersvoorspelling thuis zijn gebleven. Omdat dit nu eenmaal was afgesproken en het hotel gereserveerd was, ben ik toch gegaan. Heb pas (via een tip op de website) geïnvesteerd in een regenoverall van de Lidl; die z'n geld dubbel en dwars heeft opgebracht! Voel me nu, door gewoon af te zien in de regen, meer een echte motorrijder ;-)

4. Ben op vrijdag gaan rijden met de Tuono's. Was echt magnifiek om met vijf Tuono's achter elkaar in straf tempo door de bergen te knallen. Al met al voor mij een zeer geslaagde trip!



Rubriek: Vrouw en motor

Door: Marloes

Toen Jan Bijker mij tijdens de ledenvergadering vroeg om voor het clubblad eens op te schrijven wat 'de lol van het achterop zitten' is, heb ik geprobeerd dat te analyseren. Het is meer een gevoel en dat zal voor iedere vrouw een andere persoonlijke beleving zijn.

Had iemand me 3 jaar geleden voorspeld dat ik het té gek zou gaan vinden me op een stalen ros te laten vervoeren, dan had ik die persoon naar het hoofd gewezen. Er kon geen sprake van zijn dat ik überhaupt op een motor zou klimmen. Zéker niet vóór, nóch achterop. Dit heeft met een paar gebeurtenissen in mijn vroege jeugd te maken. Eerst is mijn opa bijna verongelukt met de motor en een jaar later de buurman. De spanningen die je dan als kind ervaart deden mij besluiten never-nooit zelf op 'zo'n ding' te krui- pen. Een andere doorslaggevende motivatie was de statistisch bewezen kwetsbaarheid van be- en rijder.

Harstocht

Een goede vriend die ik reeds jaren ken, vertelde me op een gegeven moment vroeger motor gereden te hebben. Het enthousiasme waarmee hij over zijn motoren sprak verbaasde me en greep me aan. Had ik nooit achter hém gezocht. Wegens omstandigheden van praktische aard (een gezin met kleine kinderen), ging hij midden tachtiger jaren over op uitsluitend vierwielig gemotoriseerd vervoer. Toen hij mij vertelde hoe hij ná de verkoop zijn Norton Commando (zwart met gouden bies) de straat uit zag rijden, bloedde zijn hart nog steeds. Alsof je je trouwe hond weg- gedaan hebt.

Met de kinderen inmiddels groot, dacht hij er steeds sterker aan zich weer aan deze passie over te geven.

Een tweeledig gevoel maakte zich toen van mij meester. Aan de ene kant moet je nooit iemands hartstocht willen beteugelen, maar aan de andere kant wil je niet meemaken hoe iemand zich op een zo gevaarlijk pad begeeft, want motorrijden is en blijft niet zonder risico.

Gelukkig heb ik ook een makke. Ik ben zéér avontuurlijk ingesteld maar wel met aanvaardbare risico's. Geen 8-baan kan te wild, geen bungeejump te hoog, geen looping te gek, etc. maar een motor...Of toch....?



Geloof 't of niet, ik droomde ervan nog één keer in mijn leven achter op een motor te zitten en op topsnelheid over 's Neerlands wegen te suizen. Daarbij komt nog dat ik stapel- gek op het reizen en toeren op zichzelf ben.

De droom werd meer en meer een reële optie. Tijdens het voorbereidingstraject verbaasde het me nogmaals hoeveel kennis van zaken mijn vriend had op motorisch en sti- listisch gebied. En nog! Godzijdank was zijn smaak in mijn ogen stijlvol en behoefde de motor geen verlenging van zijn ego te worden. Zijn grote wens, eigenaar te worden van een bijzonder ontwerp van Phillipe Starck, de Aprilia Moto 6.5, werd in augustus 2003 vervuld.

Vertrouwen

Eerst heeft hij zich de motor stap voor stap eigen gemaakt, voordat ik de buddyseat mocht inwijden. Gelukkig wars van enig competitief gedrag op de weg heeft hij mij heel relaxt vertrouwd gemaakt met de ins en outs van het meerijden. Zich constant concentrerend alle peilbare risico's te vermij- den, heeft hij mijn volledige vertrouwen gewonnen.

Met veel plezier geef ik me sindsdien over aan deze gemeenschappelijke passie. Dit bewijst weer eens de stel- ling: 'Zeg nooit NOOIT!' Je bent op een motor zoveel directer betrokken bij het landschap, de geuren, kleuren, sferen etc. Deze heerlijke vorm van vrijheid en ontspanning geeft zoveel positieve energie aan mijn creatieve brein, waardoor soms de meest mooie ontwerpen/ideeën vorm krijgen. Voor mij voelt het ook heerlijk me over te geven aan de verrassing van de rit, en het oergevoel (hoe ongeë- mancipeerd misschien) me door een man te laten leiden. Het voelt zo GAAF!!!

Veiligheid

En het verkeer...? Ja, je bent en blijft kwetsbaar en aan je medeweggebruikers overgeleverd. Dit herinnert mij aan het bezoek aan 'Intertraffic', een internationale verkeersbeurs in Utrecht. Niet te geloven! Twee stands tegenover elkaar, en in elke stand werd de 'meest veilige vangrail' gepromoot. Het ene bedrijf stond er met horizontaal gespannen staaldraden die meegeven als je er tegen aanrijdt. Daardoor wordt de eerste klap vertraagd. Jáwel ...maar voor motorrijders de laatste klap vanwege het eiersnijdereffect. Levensgevaarlijk!

Een andere exposant had het beter bekeken want daar stond een vangrail die tot op de grond dicht was, maar tevens voorzien van een veerkrachtig rubberen bekleding. Je kunt er met de motor niet onderdoor schieten. Daar gold een optimale overlevingskans voor iedere weggebruiker. Geweldig! Het zou raadzaam zijn in elke commissie die inspraak heeft bij nieuwe beveiligingsmaatregelen op de weg een aantal kritische en ervaren motorrijders en rij- ders plaats te laten nemen.

Hun specifieke visie kan een grote bijdrage leveren aan ook onze veiligheid.

ZAC Endurance race Zandvoort 3 juli 2006

Door: Jack Breed

Datum: 3 juli 2006. Tijdstip: 07.30 uur. Plaats: Zandvoort. Temperatuur: 26 graden. Condities: weinig wind, veel zon. Op de agenda staat alweer het 4e ZAC evenement dit jaar. Dit is een speciale: een endurance race van vier uur. Nog nooit aan meegedaan. Dat belooft een leuk dagje te worden

Wat 'Endurance race info'

Met een team van 3 tot 5 rijders moet je vier uur lang een race rijden (tegen uiteraard andere teams. Als team krijg je één transponder (een apparaat dat de rondes registreert bij race controle. Hieruit is af te leiden wat de rondetijd is en hoeveel rondes er gereden zijn, etc). Een rijder moet minimaal 12 minuten en maximaal 18 minuten rijden. Val je daarbuiten: straf tijd. Je moet als team minimaal 15 rijder wissels hebben, anders straf tijd. Rijd je te hard (>20km) in de pits: dat is twee strafseconden per te hard gereden kilometer. Kortom: tactiek en strategie is zeer belangrijk.

Via het Aprilia forum hebben we twee Aprilia teams samengesteld. Aprilia 1 (nr. 24) met als rijders Jarno, Kees (van Roké motoren), Rob en team Aprilia 2 (nr. 36) met GertJan, William en ikke. Niet echt dik bezet maar ja.

Na het inschrijven laat ik mijn motor keuren. Geen problemen. Op naar pitbox nummer 25, waar we met de twee teams zitten. Ik zoek een plek voor motor en andere meuk (gereedschap/benzine/bok/etc). Jarno heeft een televisie mee waarmee we de info van race controle kunnen ontvangen (camera's op de baan, rondetijden, teamstand, etc).

En dan wachten.

Ieder team krijgt 45 minuten om te trainen. Aprilia 1 mag starten om 09.45 uur. Aprilia 2 om 10.30 uur. Voor die tijd beetje ouwehoeren, motor klaarmaken, beetje kijken en het reglement eens aandachtig doornemen.

Het blijkt dat William niet komt, maar Alfred (team 1) en Ben (team 2) komen ons versterken.

09:45 uur. Het is al erg warm. Als Aprilia 1 net bezig is met de training komt Jarno de pits in (met moeite). Voorrem loopt vast. Hij had net remblokken gewisseld en waarschijnlijk door het warme weer en te veel olie knijpt de rem teveel. Sleutelen dus. Training is voor hem over. Rob en Alfred rijden twee keer iets van 15 minuten, maar Kees draait lachend 45 minuten full speed ahead zijn rondjes!

10:30 uur. Wij mogen de baan op. Pffffftt, wat is het warm. Rustig aan mijn rondjes draaien, rempunten bepalen en na 15 minuten ga ik de pits weer in. Even uitpuffen, wat water drinken. Voor de laatste 15 minuten ga ik weer de baan op.

Iedereen heeft tijdens de training de regels een beetje gelezen en het wordt wel duidelijk dat niet de rijders, maar de teammanager de belangrijkste man is. Deze bepaalt wanneer iemand binnen moet komen. Gelukkig is Kees ervaren en heeft Piet meegenomen. Een oude rot in 't vak die dit al een paar keer heeft gedaan. Hij is onze teammanager en Jarno's pa, Fred, doet team Aprilia 1.

12:00 uur. Het is inmiddels bijna 30 graden. Broodje eten, tactiek bespreken, motor aftanken. Piet stelt een manier voor hoe de transponder te wisselen en hij heeft ook een pitsbord waarmee hij aan kan geven wanneer je naar binnen moet komen. Inmiddels is er nog een ervaren rot, Nol (vriend van Piet), bij gekomen.

Onderdeel van de endurance race is een zogenaamde Le Mans start. Dat houdt in dat je motor bij de startlijn aan de zijkant van de baan wordt opgesteld, met de motor uit en de rijder aan de andere kant van de baan moet gaan staan en op het vlagsignaal naar zijn motor moet rennen, starten en met z'n allen weg. Blijkt dat ik deze start mag gaan doen. Startpositie is bepaald door volgorde van inschrijven. Aangezien we daar niet zo snel mee waren staan we op de 36e plek van de 46. Team 1 staat op plek 24.

12:30 uur. Instructie van race controle. Blijkt dat we deze start twee keer gaan doen. Eerste keer is oefenen en warm-up lap. De tweede keer voor het eggie en dat bij 30 graden...



13:00 uur. Pits uit, opstelronde, Ben houdt mijn motor vast, allemaal opstellen aan de andere kant, vlag wordt gezwaaid en ik besluit rustig naar mijn motor te lopen, omdat dit toch een oefenstart is. Ik ben dan ook als laatste weg. Opwarmronde, weer motor opstellen, weer naar de andere kant. Warm !

17

 **electrotechnisch bureau**
smit & van der linden

Ontwerp en uitvoering van:

- licht-, kracht-, en zwakstroominstallaties
- utiliteits- en, burgerwerk
- noodvoedinginstallaties
- telefooninstallaties
- databekabelingen
- beveiligingsinstallaties
- brandmeldingsinstallaties

Exclusieve verlichting voor winkel en kantoor

De door ons zorgvuldig gekozen of zelfontwikkelde verlichtingsarmaturen benadrukken de ruimtelijke werking van architectuur. Het lijnenspel en de kleurschakeringen worden speels voorzien van lichtaccenten en geven de ruimte een extra dimensie.

NCP-erkend
Nederlandse Coördinatie
2006 Beveiligingsbedrijf

Lid van
UNETO-VNI

INSTAL

VOOR STORINGEN 24 UUR
06 - 5111 04 69

Zinkwerf 61, 2544 EC Den Haag • Postbus 43223, 2504 AE Den Haag

070 - 366 18 40 fax 070 - 321 45 28

De vlag wordt gezwaaid en dan toch maar sprinten.



Motor start direct en ik ben redelijk weg, ik meen als 25e. Rob start voor team 1. Tijdens de start zijn er een paar al flink aan het dringen.



18

Ik laat de meute maar gaan. Alsof een 4-uurs race beslist moet worden in de eerste ronde.

Ik draai lekker mijn rondjes en sneller dan verwacht komt het pitsbord er al uit. Volgende ronde naar binnen, transponder wissel gaat goed.

Rust?

Zo, circa dertig minuten rust. Even bijkomen, uitzweten, wat eten en drinken. Maar als ik naar mijn motor kijk, zie ik dat het ophangpunt van mijn uitlaat is afgebroken:

Shit wat nu! Gelukkig heeft Kees een standaarduitlaat mee. Sleutelen dus. Maar de motor en uitlaat zijn gloeiend heet. Onderkuip los, uitlaat eraf, andere er op, zweten, "hoe lang heb ik nog Piet?" Alles weer vastmaken en controleren, "nog twee minuten, dan moet je weer". Het zweet gutst van mijn kop, als een gek rugprotector, pak en handschoenen weer aan, snel wat water drinken en dan maar ter verkoeling een fles water in mijn pak, helm op, motor starten en daar is Ben al binnen. Pffffffff net op tijd. Het zweet gutst nog steeds van mijn kop. Eerste rondje rustig aan, daarna kom ik alweer lekker in het ritme. Na zo'n 12 minuten is het pitsbord weer uit, volgende ronde weer naar binnen.

Zo dan nu wat rust/eten/drinken et cetera. Maar toch ff mijn motor checken. SHIT! Blijkt de uitlaatsteun (ik heb een lichte voor de racedemper die weinig kg's weegt) gescheurd te zijn omdat de veel zwaarder standaarddemper eraan hangt. Weer sleutelen! Gelukkig heeft Kees een zware steun mee. Weer hetzelfde ritueel, gloeiend hete motor en uitlaat, alles los, zweten, steun erop, zweten, uitlaat erop, nog meer zweten, maar ik krijg de uitlaat niet pas op de steun. Piet en GertJan helpen me. "Hoelang nog Piet?", "Drie minuten" antwoord ie. Een hamer brengt uitkomst.

Warm. Shit mijn motor moet ook nog getankt worden. Zweten.

Gelukkig doet GertJan dat. Alles vast en gecheckt, spullen aan, maar weer een fles water naar binnen en in het pak en precies op tijd ben ik klaar. Als dit de hele dag zo doorgaat kan je me wegdragen. Eerste rondje weer rustig aan, rest lekker in een ritme gereden. Pits in: wordt ik aan de kant gezet door een official: 40 seconden tijdstraf (want 20 km te hard gereden door een teamlid, wie is onduidelijk), ter plaatse afrekenen graag in de vorm van wachten op een hete motor vol in de kle- ren in de zon met 30 graden. Kan het nog heter?

Pitbox in, motor meteen maar checken, oef alles goed en heel



en vast. Dus even rust voor eten en drinken. Gelukkig is dit de enige tegenslag geweest voor ons team. Aprilia 1 heeft helemaal geen problemen. We draaien lekker de rondjes, teammanagers doen een top job en de twee teams blijven redelijk bij elkaar. Rondetijden liggen voor mij iets van 3-6 seconde boven mijn PR, belangrijk is dat we blijven rijden.

Over de dag gaan er toch wel aardig wat mensen in de fout, zeer waarschijnlijk door een combinatie van warmte, te weinig drinken en concentratieverlies.

Dus veel drinken (over de hele dag ben ik gestopt met tellen bij 5 liter) en eten.

Dan is het al gauw bijna 17:00 uur. Ben rijdt de laatste stint. We hebben allemaal vijf keer gereden, alles heel en eindigen ergens in de top 20, team Aprilia 1 net boven ons. Racing team Veghel wordt 1e.



Wat een ervaring!

Jongens, jongens wat een mooi evenement, wat een ervaring, wat een spanning, wat een teamspirit.

Dank gaat uiteraard uit naar Kees voor de uitlaat, top! Speciale dank naar de teammanagers en assistenten. Om met GertJan's woorden te spreken "Met stopwatch en pitbord in de brandende zon langs de pitmuur, op tijd de mannen naar binnen, seintje naar de volgende...nog twee minuten, al getankt? goed gedronken? motor klaar? knipoog, zet de helm maar vast op, pitbox uit, transponder overzetten, schouderklop- je en wegwezen.....teamstrategie bepalen, et cetera, et cetera." Wat mij betreft volgend jaar weer

You're invited by the Master.
Winner Masterbike 2006.



De spanning van de wedstrijd, het gevoel van de Aprilia RSV 1000 R Factory, als eerste Europese mark ook de Masterbike 2006. Een overwinning die alles zegt over de overtuigende Italianische kracht van Aprilia. En natuurlijk ook over de superieure V-Twin, uitstekende handling, subtiel gebruik van de Master of them all voor een prijs van € 15.999. Inclusief 4 jaar garantie.

aprilia RSV 1000 R Factory



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!

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:

- 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 Hoozevee 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 accessoires, 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.

Vakantiehuis Dordogne: 10% korting op een fantastische dubbele boerenhoeve, per woning te huur maar ook gezamenlijk. Er zijn diverse boeken/kaarten aanwezig met mooie trajecten voor motorrijders. Website: www.vakantiehuisdordogne.com.

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.

Jovibo heeft een uitgebreid assortiment met alles op het gebied van Airpress,garage uitrustingen, gereedschap(schapwagens), krikken en nog veel meer prachtige spullen om je Aprilia nog beter te kunnen verzorgen. Bij vermelding van je ARA-lidnummer krijg je zelfs 10% korting! Meer informatie op www.jovibo.nl.

Road Race Promotion, alles op het gebied van de race-rij. ARA leden krijgen de volgende volgende kortingen: Kuipwerk polyester: 15%, Schoei helmen (geen licentiehouders): 20%, Overige artikelen uit het assortiment (behalve banden): 10%. Je kunt de artikelen bestellen via www.race-shop.nl (op het bestelformulier bij opmerkingen het clubpasnummer vermelden) of op het circuit waar zij de race-service verzorgen (zie racekalender op de website).

Superpole Exhausts bv: Uitlaten van fabrikant direct naar klant, dus stukken goedkoper. Ook voor maatwerk! Op vertoon van je clubpas ontvang je maar liefst 10% korting op alle systemen (aanbiedingen zijn hierbij uitgesloten). Kijk voor meer informatie op www.superpole.nl. Langskomen kan ook altijd.

CyconSport is het adres voor verfraaiing van je motor. Veel op het gebied van technologie en design en diverse weg en race onderdelen en accessoires kun je vinden op hun website: www.cycon.com. Je krijgt 10% korting als je bestelt als ARA lid. Als je bij opmerkingen aangeeft dat je lid bent van de ARA met je lidmaatschapnummer dan is die korting voor jou!

Beurscommissaris

Voor de clubkleding en beurzen is Arius Bom de contactpersoon.

Tel. 036 - 522 44 61 of mail: arius@april-riders.nl.

In en uit de Motorbladen

We hebben een periode gehad dat opvallend nieuws uit de motorbladen en op internet met een knipoog naar ons merk Aprilia met een vergrootglas te zoeken was. Dat is dit seizoen geheel anders, de journalisten schijnen een grote belangstelling te hebben voor het merk. Mede door de goede ontwikkelingen en de hoge kwaliteit, krijg ik wekelijks artikelen onder mijn ogen die steeds weer een lust zijn om te lezen.

KicXstart

In de KicXstart nummer 5 staat het artikel over de Masterbike 2006. Het werd reeds in de wandelgangen verteld, maar nu dan het definitieve verhaal op schrift. Als liefhebber van sportmotoren deed het pijn om te horen dat steeds meer RSV rijders uit de Nederlandse Superbike/ONK en de ZAC wedstrijden overstappen naar powerbikes uit het land van de rijzende zon. Maar alleen power is niet genoeg. Stuureigenschappen, gewichtsverdeling, frame opbouw, vering en koppel bij het juiste toerental zijn net zo belangrijk voor de *masterbike* titel. Het is de eerste keer dat Aprilia deze titel heeft veroverd. Net niet de snelste ronde, maar wel 'overall winner': *masterbike 2006*. Uit 13 sportmotoren met 16 coureurs en snelle journalisten kwam de RSV Factory er als beste uit. Voor de liefhebber een lust om te lezen dat op het circuit Jerez, in Zuid Spanje, stuk voor stuk de concurrentie het laat afweten. Laten ze maar weer de strijd aangaan met deze kampioen.

Promotor

In de Promotor nummer 4 konden ze niet achterblijven om ook de RSV te testen. Maar wat het artikel in dit blad weer onderscheidend maakte naar de andere bladen, is de test van luchtige motorkleding. Beschermende motorbroeken waarmee je voor toerritten of je vakantie naar Zuid Frankrijk niet te warm en toch goed beschermd zit. Nu denk je vast dat de duurdere merken testwinnaar zijn. Nee hoor. Opvallend is dat een broek voor nog geen € 80,- prima is. Ik heb ze persoonlijk niet getest, dat wil ik ook niet, maar hierbij ga ik er vanuit dat de testresultaten betrouwbaar zijn.

Daarna hebben ze in het juli-nummer uitgebreid tien systeemhelmen getest. Deze helm is zeer populair bij de tourrijders en persoonlijk heb ik er ook een aantal versleten. Mijn grootste ergernis van een systeemhelm is het geluid, deze is hoger en bij sommige helmen trekt een fluitend geluid langs het vizier. De prijzen lopen enorm uit elkaar en sommige fabrikanten kopen de modellenlijn op van een ander om het jaar erop met een nieuwe sticker hun exemplaar te leveren. Opvallend in deze test is dat de helm van één van de duurste merken niet goed waterdicht is. Tja, waar geef je dan je geld aan uit... Nou ja, 't is wel de stilste van het stel. In datzelfde nummer komen de motorstandaards aanbod die ik op de motorbeurs voor het eerste gezien heb. Dit is een standaard waar jouw motor ingeduwde moet worden en vervolgens direct rechtop vaststaat. Perfect voor vervoer op de aanhanger of zodat deze rechtop in de garage staat. Twee merken, 'Steadystand' en 'SC2000 van Condor', weliswaar met verschillende prijzen, maar wel met hetzelfde doel.

Motor

In de Motor nummer 11 staat het verslag van Randy van der Wal op de RSV factory tijdens de DCR in de Thunderbears. Opvallend natuurlijk deze Aprilia met een prachtig geluid vanuit het EVO 6 uitlaatsysteem, maar ook het verhaal tussen de regels. Want enkele meeracende clubleden worden bij naam en toenaam genoemd, de strijd met andere RSV rijders, Gert Jan, Klaas Jan en Paul H.

Daarnaast het belachelijke verhaal van een racende HD Street Rod tijdens dezelfde race, dat als een soort van rijdende Chicane over het circuit van Assen ging. Maar goed, iemand moet er wel mee durven te rijden.

Uiteraard is de maand juni voor de TT-specials, leuk is dan om het interview te lezen van het aanstormende talent Hugo van den Berg, die via een Wildcard Nederland mag vertegenwoordigen. Zijn vader zorgt regelmatig dat wij als club op de hoogte blijven van zijn verrichtingen in het buitenland waar we elke keer weer razend nieuwsgierig naar zijn.

Maar nu het verhaal in het blad Motor nummer 13. In nummer 12 staat het verhaal over het vakantieland Kroatië, en jawel daar hebben ze ook de Pegaso Strada ontdekt als fijne stuurmotor.

In nummer 14 wordt er een vergelijkingstest gedaan tussen de Pegaso Strada en de MT-03. Een echte testwinnaar is er niet, maar wel erg leuk om te lezen.

Het wordt gebracht als een vrijgezellenfeestje tussen een vrouwelijke en mannelijke journalist, al wheeliënd zich voortbewegend op de openbare weg. Dan een artikel over iets wat ons allemaal aangaat. Rijden in de file, wat wel en wat niet mag. Er is een gedragscode die toch regelmatig niet begrepen wordt door de blikken vierwielaars, maar sommige tweewielers denken dat ze er recht op hebben en dat is ook weer niet zo. Dan het verslag van de TT, weinig spanning in de lichte race categorie, maar de GP was een voor het publiek prachtige strijd.

Moto 73

Sommigen zullen zich afvragen waarom ze zo weinig over het blad Moto 73 in ons clubblad lezen. Tja, dat is eigenlijk heel eenvoudig. Koop eens een willekeurige Moto 73 en een Motor, leg ze naast elkaar en je komt bijna dezelfde artikelen tegen en zeker dezelfde foto's. Tuurlijk testen ze Aprilia's en hebben ze weer hun eigen verhaal, alleen blijkt het nog net niet dezelfde journalist te zijn, maar wel dezelfde fotograaf. Dus ik blader hem snel door bij de kiosk.

Internet

De mannen van Motorfreaks hebben de Tuono, model 2006 getest en als je vaker deze site bezoekt dan valt je op dat ze weinig voorbanden verslijten. Nu testen ze de motorfietsen op hun doorsnede van gebruikers en geven in de testresultaten aan of ze er aan voldoen. De Tuono krijgt een dikke voldoende met een hoge fun-factor.

www.motorfreaks.nl

POWER & POP en BEER & BLUES

Met presentator RTL Motorsport DJ Corné Klijn

Café-Camping In den Hof aan de Groene Boord van Heerlen bestaat 35 jaar en dat wordt feest vieren! Op 26 augustus en 23 september organiseert de familie Merckelbagh twee fantastische feesten – Power & pop en Beer & blues - waarop iedereen van harte welkom is. Het hele seizoen geldt bovendien: 3 weken kamperen voor de prijs van 2!!

Motorkeurmerk

In den Hof is dan ook geen gewone camping. Al 12,5 jaar draagt het vier hectare grote terrein het predikaat van de MAG, een soort ANWB voor motorrijders. "Wij zijn de motorvriendelijkste camping van Nederland", mag Maurice Merckelbagh met trots zeggen. Zelf een verwoed motorrijder en gediplomeerd horecaman, gaf hij de camping een jeugdige nieuwe draai toen hij het bedrijf in 1993 overnam van zijn familie. Een geslaagde zet, want sindsdien weten jaarlijks zo'n 10.000 motorliefhebbers uit ondermeer Duitsland, Engeland, Frankrijk, Scandinavië en Zwitserland de camping aan de rand van Heerlen te vinden. "Ik denk dat ik voortaan maar alle teksten in het Engels ga zetten", meent Maurice. Afgelopen weekeinde was er bij een treffen op zijn terrein ook weer bijna geen woord Nederlands te horen.



Grote feesten

En feesten organiseren, dat kunnen ze daar aan de Musschenbroek 27. In de voormalige schuur die prachtig is verbouwd tot feestzaal, worden regelmatig gezelschappen tot 150 personen ontvangen. De familie kijkt er niet van op om 500 personen van een hapje en een drankje te voorzien. En na een geslaagde trouwpartij of receptie kun je voor een prikkie overnachten in de Slaperij - de twee voormalige hooizolders.



Powerpop

Op 26 augustus kun je op In den Hof van 10:00 tot 17:00 uur je motor laten testen op de powerbank. Er zijn diverse stands en vanaf 21:00 uur treedt 3FM DJ Corné Klijn op. Je kunt meedoen aan een tombola en genieten van hapjes van de barbecue. Voor elke gast is er een jubileumcadeau. In de kleine uurtjes hoef je niet naar huis: overnachten kost maar 5 euro per persoon.



Beer Blues

Op 23 september onthalen de Merckelbaghs ons vanaf 21:00 uur op een live optreden van de 5-mansformatie Beale Street. De artiesten zijn afkomstig uit Schotland, België en Zuid-Limburg en op het repertoire staan nummers van o.a. Rory Gallagher, Jimmy Hendrix en The Doors. Ook die avond is er lekker eten en drinken, tombola en een cadeau voor alle gasten.

Voor meer informatie:

www.indenhof.nl of 045-5708234.

Evenementen info 2006



Het motorseizoen 2006 is volop begonnen. Voor dit jaar zijn er de nodige evenementen waaraan je nog kunt meedoen. Zie hiervoor ook de clubkalender, sommige data zijn nog niet helemaal precies bekend. Hier alvast wat informatie over een aantal van deze evenementen.

25 augustus (vrijdag) "Rubberbutt"

Na de zomervakantie weet iedereen het onderhand: dan wordt de Rubberbutt verreden. Zoals de naam al doet vermoeden wordt er een stevig afstandje weggebrand op één dag, namelijk een maximum van 1.000km! Dat dit geen choppertoertochtje is, moge duidelijk zijn! Voor de wat minder extreem ingestelde deelnemers en/of sympathiserende partners zijn er trajecten van resp. 500- en 750km. DOEL van de tocht is geld bij elkaar te rijden voor de stichting KIKA. Iedereen mag meedoen. Verzamelen de avond daarvoor in Heerlen, bedje huren etc, vrijdag rijden en 's avonds grote BBQ en weer een overnachting (speciaal tarief) HOE e.e.a. in zijn werk gaat zie je op onze website of neem even contact op met Gerrit van Kuilenburg! rubberbutt@aprilia-rijders.nl



26 augustus (zaterdag)

Power Day Camping "Indenhof"

Eén van onze sponsors viert feest in verband met het 12,5 jaar bestaan als motorvriendelijke camping met een gezellige braderie-achtige dag met als centraal thema de vermogensbank, veel Aprilia volk, burn out competitie en 's avonds een onvervalste disco met motorgekke DJ Corné Klijn. Zet je tentje neer of huur een bed in de slaapzaal en kom gezellig meefeesten!!! Voor informatie bel Maurice Merkelbagh; 045 570 82 34 of: www.indenhof.nl

26-27 augustus

Zijn die disco dreunen niet aan je besteed en je zit liever op je fiets? Dan kun je samen met wat andere ARA leden meedoen aan de VAMAC nachtrit. De naam zegt het al dus niet voor watjes of nachtblinden! Informatie over ARA leden die meedoen kun je vinden via het forum. VAMAC: 0314-623608/0315-243134

8-9-10 september clubweekend Limburg

Traditioneel rond deze tijd. En dat betekent vrijdagavond aanrijden bij "Indenhof" (www.indenhof.nl) om samen met wat koud gerstenat de route van de zaterdag door te nemen met enthousiaste Aprilianen, bekenden en onbekenden. Het rondje van de voorzitter. Het formeren van rijgroepjes. Zaterdagochtend wakker worden op de slaapzaal of in je tentje op de muziek van startende tweecilinders.

Door: de evenementencommissie

Een door local expert Maurice uitgezette route rijden en onderweg langs de weg en op terrassen verdwaalde groepjes Aprilia's tegenkomen. 's Avonds gezellig samen afsluiten met een grote BBQ. Zondag weer naar huis of doorrijden naar...

11 september circuittraining Folembay

Lekker op je eigen niveau wegwijs worden op het circuit en in een relaxte omgeving aan je bochtentechniek schaven. Of met de experts in de vrijrijdengroep over de baan boenderen. Jan Crauwels is al jaren de grote initiator van dit beregezellige circuitevenement die voor iedereen wat te bieden heeft, ervaren, onervaren, RSV of Capo Nord. Traditiegetrouw is er een rijdend damesgroepje. Wil je meer weten? Kijk op het forum onder evenementen of email Jan; jan.crauwels@stokvistapes.be

23 september Regiorit Noord-Oost

Een regiorit is een laagdrempelig evenement, een leuke kennismaking met nieuwe gezichten en nieuwe leden. Het is een toertocht van circa 200km over gevarieerde wegen. In deze tijd van het jaar bezoeken we Friesland, Groningen, Drenthe en daar kun je mooi rijden! Volg voor actuele info het forum op de site of email voor vragen: agenda@aprilia-rijders.nl

Deelname aan activiteiten en evenementen door de ARA georganiseerd is geheel voor eigen risico.

23

Importeur van JTS motorkleding

motorkleding accessoires onderdelen

HOBIKE

Dealer van oa:

Schaberth	Oxford
Shark	Booster
Airoh	Richa
Coberg	Prexport
HJC	

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

Clubkalender 2006

(zet alvast in je agenda, organizer, pda etc)



Heb je vragen? Wil je meedoen? Heb je ideeën? Aarzel niet en reageer via agenda@aprilia-riders.nl of kijk in het clubblad voor de naam en het telefoonnummer van degene die de activiteit organiseert waarin jij interesse hebt.

Augustus

25	****	Gerrit K.	Rubberbutt 'all germany', endurance sponsor toertocht met opbrengst voor het goede doel.
26	***		Power Day en jubileum 'Indenhof'
26-27	***		VAMAC nachtrit, Nacht van 26 op 27 augustus.

September

8-10			Clubweekend Limburg-Eiffel-Ardennen.
11	***		Circuitcursus Folembay Frankrijk M&T aktief.
23	****		Regiorit Noordoost Nederland.

Oktober

???	****		All-road rit
-----	------	--	--------------

November

28-29	*** **		Auto-Moto Italia (2 dagen) Technische middag of avond
-------	-----------	--	--

24

Toelichting op de agenda:

- * Voorinschrijving deelnemers. Alleen deelname met van tevoren betaalde kosten. Doorgang alleen met voldoende deelnemers.
- ** Voorinschrijving deelnemers en alleen doorgang met voldoende deelnemers.
- *** Niet door de ARA georganiseerd maar actieve deelname van leden en/of door leden. Met of zonder ARA clubstand.
- **** Voorinschrijving deelnemers en alleen doorgang met voldoende deelnemers. Deelname mogelijkheid voor niet-ARA leden (partners, vrienden).

De agenda wordt regelmatig bijgewerkt, uitgebreid en gewijzigd. Data en doorgang onder voorbehoud, kijk voor de meest up-to-date informatie op het forum van onze website!

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

RIZLA RACING DAY

12 en 13 augustus 2006



Met de hele familie GRATIS naar het TT Circuit Assen voor auto-, motor- en kart-sport van de bovenste plank! De RIZLA Racing Day, het grootste gecombineerde auto- motor- en kartevenement van Nederland! 12 augustus wordt er getraind en zondag 13 augustus a.s. worden de races verreden.

Aprilia is mede sponsor van dit race evenement! De nieuwste modellen van Aprilia staan dus te pronken op Assen. Dit mag je niet missen!!

Programma

Op het programma staan onder meer de Dutch Supercar Challenge, de imposante BRL-V6 en het Duits Formule 3 kampioenschap. De motoren verschijnen in drie verschillende klassen aan de start in het ONK Dutch Superstock, - Superbikes en - Supersport 600. Het EK Superkarts maakt het plaatje compleet.

Toegang

Gratis tickets kun je downloaden via: http://www.rizla.nl/rizla_racing_day/tickets.php
Tegen betaling zijn paddock toegangsbewijzen te bestellen via www.rizla.nl of www.ticketbox.nl.

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

Commissariaten:

Sportcommissaris:

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

Techniekcommissaris:

John Willemse
Tel.: 0478 - 58 03 44

Evenementencommissaris:

Rob Zurlohe
Tel.: 06 - 46 02 67 48

Beurscommissaris:

Arius Bom
Tel.: 036 - 522 44 61

Aprilia Riders Association

KvK 32068422

Rekeningnummer

Postbank 7718908

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

