

Motorrijden wordt vaak beleefd als een gevoel van vrijheid, waarbij een ieder vrij is om zijn eigen weg te gaan. Bij het rijden in groepsverband is dit natuurlijk niet anders. Toch willen we graag een paar dingetjes kwijt die het rijden in groepsverband kunnen veraangenamen, zowel voor onszelf als voor andere weggebruikers. Het heeft te maken met zelfdiscipline en het maken van afspraken. Bovendien ziet het er indrukwekkend uit als een groep motorrijders gedisciplineerd over de weg gaat.

Waar gaat het om?

Rijden in groepsverband is een totaal andere bezigheid dan individueel rijden. In groepsverband rijden is aan de ene kant spectaculair en een fantastisch gezicht, maar aan de andere kant vereist het ook bepaalde vaardigheden en een grote mate van discipline. Een groep motorrijders moet geen dreiging uitstralen, links en rechts inhalen van automobilisten kan tot paniekeracties en woede leiden.

Een geheel ander aspect is het groeiende verkeersaanbod op de wegen. 20 jaar geleden was het geen probleem om 's morgens met een groep van 25 motoren op stap te gaan. De wegen waren op zondagmorgen bijna uitgestorven. Tegenwoordig is dat wel anders. Alle uren van de dag is het druk tot zeer druk. Rijden met een grote groep is dan niet goed te doen en je weet bij voorbaat dat een grote groep uit elkaar valt. Voor een voorrijder is het ook niet te doen om 25 rijders op een drukke weg via zijn spiegels bij elkaar te houden.



Hoe werkt het het best!

Vertrek altijd met een volle tank. Als je om wat voor reden ook de tank niet vol hebt, meld dit dan voor vertrek bij de voorrijder, die weet waar de tankmogelijkheden zijn. Bij vertrek formeert de groep zich op de parkeerplaats of op een ruime plek bij het startpunt. Leden met een motor die nog ingereeden moet worden of leden die nog niet veel ervaring hebben rijden zoveel mogelijk voorin. Voorin rijden heeft het voordeel dat makkelijker een constant tempo aangehouden kan worden omdat er geen grote gaten "dichtgereden" hoeven te worden, waardoor de snelheid achterin behoorlijk hoger ligt. Als je merkt dat degene die achter je rijdt ver achter blijft dan ga jij langzamer rijden, degene die voor jou rijdt constateert en doet hetzelfde etc. Op die manier wordt het tempo geleidelijk aangepast. Heb je na vertrek een positie in de groep gekozen dan blijf je daar rijden. Nooit wordt er onderling ingehaald. Degene die voor je rijdt rekt daar niet op. De formatie waar we in rijden is baksteensgewijs. Dit betekent dat als de eerste rijder links rijdt, de volgende rijder rechts in het vak/de rijbaan rijdt. De daaropvolgende rijdt dan weer links etc. Voordeel is dat de afstand die je hebt tot de recht voor je rijdende motorrijder groot genoeg is om op tijd stil te staan. Zou je allemaal recht achter elkaar rijden dan wordt de groep eens zo lang, met alle nadelen daaraan verbonden.



De afstand die je moet houden tot degene die voor je rijdt is afhankelijk van een aantal factoren:

- de snelheid die gereden wordt
- je reactievermogen (de tijd die je nodig hebt om te gaan remmen)
- je gevoel van veiligheid

Inhalen in groepsverband is een verhaal op zich. Het komt nogal eens voor dat motorrijders een soort zwaan kleef aan op de weg spelen. Zodra hun voorganger inhaalt duiken ze er blindelings achteraan. In een soort blind groepsvertrouwen wordt niet eens gekeken of het wel kan. Op autowegen heb je daarbij rekening te houden met achteropkomend verkeer, maar op 2 baanswegen heb je zowel met achteropkomend verkeer als met tegemoetkomend verkeer rekening te houden. Blindelings achter je voorganger aanrijden leidt dan tot zeer hachelijke situaties. Daarom zeggen we steeds dat je inhaalt op eigen verantwoordelijkheid en dus steeds weer zelf moet kijken en beslissen of het kan. De techniek van het inhalen mogen we ook niet vergeten. Het komt meer dan eens voor dat wanneer de eerste rijder inhaalt de 7e of 8e rijder ook direct naar links gaat. Bij inhaalsituaties komt nog een ander belangrijk punt om de hoek kijken: na een "inhaalactie" moet je weer invoegen en dat blijkt niet altijd even makkelijk als er weinig ruimte tussen de verschillende verkeersdeelnemers is.

Met veel kunst en vliegwerk weet men zich er vaak tussen te wurmen, maar stel je eens voor dat na jou nog twee motoren willen invoegen ... Ga dus ook niet eerder inhalen dan dat je zeker weet dat je goed kan invoegen en haal niet in als je merkt dat het verschil met andere weggebruikers zo gering is dat je er nauwelijks iets mee wint. Groepsrijden betekent niet dat je per se als elastiek aan elkaar moet hangen. Als er een auto tussen zit die hetzelfde tempo aanhoudt, laat die auto er lekker tussen zitten en probeer dan niet je motor tussen je voorganger en die auto in te proppen.

Het bijeenhouden van een groep.

Tijdens toertochten wil de groep nog wel eens uit elkaar vallen. Mocht de groep op een of andere manier uiteenvallen, dan geldt het volgende systeem: zodra je de laatste rijder in de groep bent, omdat de rest bijvoorbeeld nog bij een kruising staat te wachten, dan wacht je bij de eerste de beste plek waar de groep links of rechts afslaat (je wacht dus niet als er niet afgeslagen wordt). Degene die daarna als laatste rijdt, wacht bij het volgende punt waar de groep van richting verandert. Stel je wel goed zichtbaar op, speel geen verstoppertje. Ga niet meteen rijden als je de achter je rijdende motorrijder weer in beeld krijgt, maar wacht tot hij jou ziet. Zie je hem een tijdje helemaal niet meer dan stop je, je voorganger doet hetzelfde etc., Als de hele groep dan gestopt is kan er iemand terugrijden om te zien wat er aan de hand is. Dit wordt bepaald door de voorrijder! Het spreekt vanzelf dat je dit dus niet op de autosnelweg doet. Als er op de autosnelweg iets gebeurt, dan stuurt de achterrijder iemand naar voren om de groep te laten stoppen, dan wel om hulp te vragen.

Toertips

Toertips

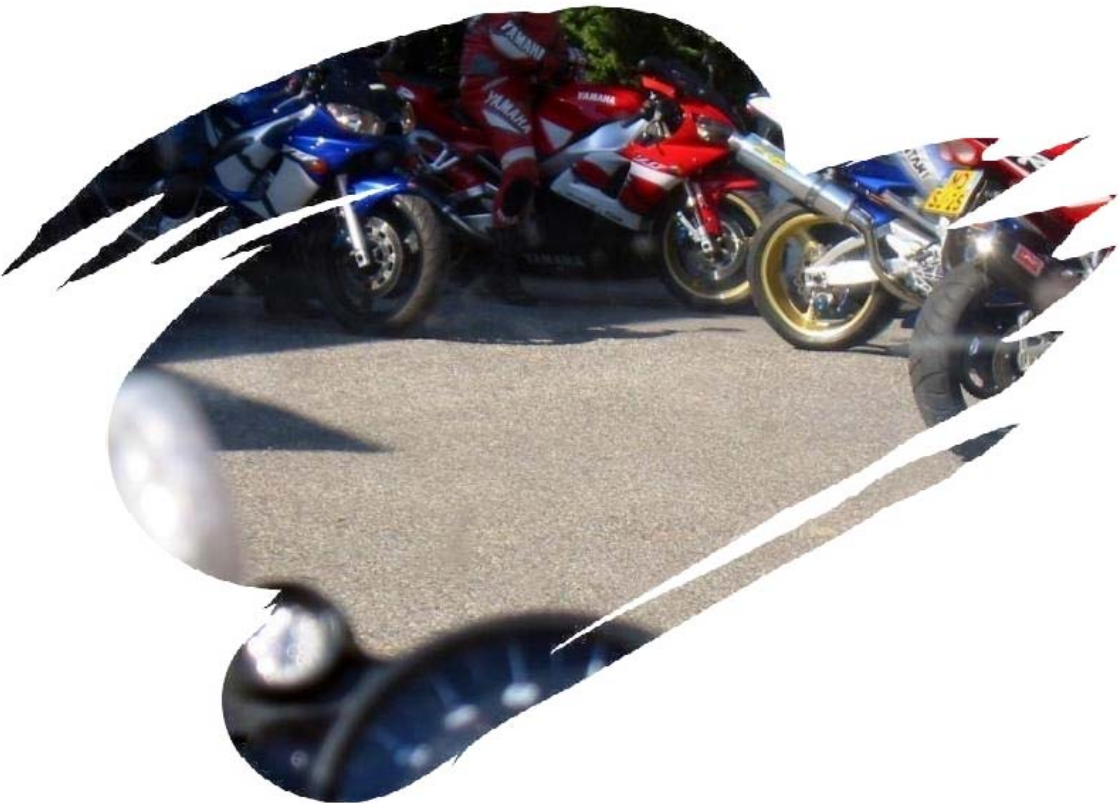
In groepsverband rijden is vaak schitterend, maar een groep motorrijders kan bij andere weggebruikers heel bedreigend overkomen. Dat geldt ook tijdens pauzes in een restaurant. Gedraag je normaal en betaal ook normaal je drankjes, ook al ben je met 30 man. Maak geen misbruik van je aanwezigheid in de groep. Deze regels zijn gebaseerd op vele jaren toerervaring. We hebben alles keurig op papier gezet, zodat je ze nog eens op je gemak kan doornemen.

Tot slot: het naleven van deze regels lijkt een beknibbeling van de vrijheid waar we als motorrijder zo op gesteld zijn, het tegendeel is waar. Als iedereen zich er aan houdt wordt

het zeker niet als hinderlijk ervaren en wordt het een lekker dagje met eRRen toeren.

Graag tot ziens bij een van de toertochten van de R club.

Martin Woldering,
Bestuurslid
(O.a verantwoordelijk voor de R toertochten)



In 2005 zullen door de R-club weer verschillende tochten worden georganiseerd in zowel binnen- als buitenland. Kijk voor de laatste informatie en agenda op onze website: www.yzfr-club.nl

De Kaapse brieven ...

Wakker worden en ineens weten dat er iets groots staat te gebeuren. Hoe theatraal moet iemand zijn om juichend het bed uit te springen en in het oor van je geliefde te brullen "dat je een DAAD gaat stellen voor het leven!!" Heel theatraal, want 's-ochtends ben ik eigenlijk niet om mee te leven ... Nou is de man wel wat gewend en hij vraagt vriendelijk wat ik nu toch weer van plan ben. Toch niet weer een vrolijk gekleurde aanpassing aan de R6? Of een cursus aromatherapie? Of het idee de muren van de woonkamer knalrood te schilderen? Nee, nee!

Het wordt de Noord Kaap... Jaren loop je rond



met een idee en vaak blijft het bij dat idee. Je hoort en leest reisverhalen en je vraagt je af waarom die reizigers wel ineens het besluit hebben genomen om op de motor te stappen en te gaan. Neem nou Sjaak op de R1 ... die rijdt toch maar mooi met dat raspaardje meters diep

door de bagger van een jungle ... en ik piep al als het miezert... Of die jongen die ik iedere dag in de file tegenkom op zijn KTM ... die gaat toch ook door weer en wind, ijs en hagel en sneeuw iedere dag door de jungle van het Nederlandse verkeer. Of mijn eigen vent ... die koopt gewoon een R1 erbij en rijdt de sterren van de hemel op circuits ... Ik reis eigenlijk alleen in gedachten en maak daar schrijfseltjes van, terwijl diep in mij de avontuurlijke Karin gilt om aandacht. Maar ja, werk, gezin, er is altijd wel iets wat je tegenhoudt. En waarom? Verantwoordelijkheidsgevoel denk ik, de angst voor de kans dat je niet terugkomt. Redelijk? Is het niet zo dat op het moment dat je je bed uitstapt het leven in al zijn vormen en met al zijn risico's op je afvliegt? Neem ik een groter risico als ik

naar de Noord Kaap reis, dan dat ik mij iedere dag blootstel aan mannen in te grote BMW's, vrachtwagenchauffeurs met een slecht humeur, olie in een bocht? Het zijn overwegingen die ik overdenk en ik laat jullie graag toe in die wereld.

Dit zijn mijn Kaapse brieven. Dit wordt het verhaal van een gewone Hollandse vrouw, die eindelijk wakker is geworden en zich gaat voorbereiden op een reis...

Er zal een hele hoop uitgezocht moeten worden! Wat dacht je van de route? Ga ik door Zweden? Noorwegen? Of laat ik mijzelf verdwalen in de oneindige bossen van Finland? Ik heb van een vriend een reisverslag gekregen van de reis die vrienden van hem hebben ondernomen. Zij zijn via Zweden gereden en hebben "bovenin" ook nog wat getoerd, ... zo'n 8000 kilometer bij elkaar ... slik Ik wil het eigenlijk in een dikke week doen ... ga ik dat wel redden dan? En kleding? Zijn mijn leren broek en mijn korte jack wel warm genoeg? Denk het niet, dus dat wordt shoppen op de Motorbeurs in maart en ik heb ergens nog lange onderbroeken liggen ... Hoe regel ik de overnachtingen? Wordt het hotel, hut of ga ik liggen afzien in een tent? Hoe krijg ik alles op de R6? Zijn er eigenlijk wel praatpalen langs de weg in het Noorden? En dan ga ik niet eens nadenken of de R6 wel geschikt is voor zo'n tocht! Want dat is in dit verhaal het enige constante. Weten wij niet allemaal dat onze R-ren de meest ideale toerbakken zijn? En zeker dat rare ding van mij ... geweitje erop en hij lijkt op een rendier, dus daar ben ik niet bang voor. O ja, ik maak de reis alleen ...

Gek? Vast wel!
Ik hou jullie op de hoogte!!

Karin



R(6)endier

Sportief rijden....

....Tips en trucs vanuit de praktijk

Zoals de meeste clubleden wel weten, bestaat het bestuur van de R-club uit echte R-rijders, net als jij. Het zijn zonder uitzondering sportieve rijders, net als jij. Maar de een gaat daar net iets verder in dan de ander. Net als jij, waarschijnlijk. Bestuurslid Richard Smit doet sinds 2004 mee (op z'n R6) aan de Zomer Avond Competitie, en heeft in korte tijd heel veel race ervaring opgedaan. En behalve hard(er) over een circuit rijden, kan hij inmiddels, uit eigen ervaring, ook hele zinnige dingen zeggen over laten we het maar de theorie van het sportieve rijden noemen. In 2005 zal hij, via R-force, zijn kennis graag met je delen. Deze eerste keer bespreekt hij een belangrijk lichaamsdeel als het gaat om bocht en techniek, ... of liever:

Bochtentechniek ...

Tijdens clubevenementen en circuitdagen (ook in 2005 weer een aantal via de R-club te regelen) krijg ik regelmatig vragen als "hoe krijg ik het beste mijn knie aan de grond", "hoe neem je een bocht", of "hoe bepaal je waar je rempunten liggen". Een goed en simpel antwoord, meer dan "ja, veel rijden en



Don't try this at home kids....

doen" blijkt nog niet zo makkelijk te geven. Vanuit mijn ervaring als ZAC deelnemer zal ik hier proberen een paar nuttige tips te geven. Natuurlijk zijn de omstandigheden waaronder je rijdt altijd van invloed op de manier waarop je het beste kunt handelen op de motor. En het scheelt nogal of je op de openbare weg of op een circuit rijdt. Hoewel? Hoe



dan ook, als ik naar mezelf kijk zijn er nog wel wat verbeteringen nodig om echt hard in de rondte te gaan op Assen. Dat geldt waarschijnlijk voor (een aantal van) jullie ook, dus laten we het circuit maar als uitgangspunt nemen. In het algemeen geldt dan: met de juiste (rij)techniek en met je kop er goed bij, kan je hard in de rondte gaan, zonder eraf te vallen. Want dat is een ander, niet onbelangrijk uitgangspunt: we willen er niet afvallen. Is dat simpel? Nee, anders zouden we allemaal Rossi heten. Aanleg speelt dus een rol. Maar ook inzicht en het feit dat iedere rijder zijn "eigen snelste rijstijl" ontwikkelt. Uiteindelijk gaat het om "het gevoel"; door je motor goed te leren kennen krijg je steeds meer gevoel voor de motor, en pas dan kan je op zoek gaan naar de grenzen. Van jouw mogelijkheden. Of bijvoorbeeld die van je banden ...



De knie

Een fenomeen op zich, de knie-aan-de-grond. Spectaculair om te zien, maar ook nuttig. Als je het goed doet tenminste. Met die knie bepaal je uiteindelijk de hellingshoek die je maakt wanneer je een bocht instuurt en krijg je als rijder meer feedback over en inzicht in hoe plat je nu werkelijk door de bocht gaat. Na verloop van tijd weet je dan, met behulp van de knie op het asfalt, onder welke hoek de motor zich ten opzichte van het asfalt bevindt, wat een belangrijk gegeven is, ook (vooral!) in de regen! Afhankelijk van de weersomstandigheden (droog of nat) pas ik die hoek en de manier van mijn knie uitstrekken aan. Eigenlijk is de regenmanier de manier voor iedereen om die knie voor het eerst echt aan de grond te krijgen. Bij regen ga ik namelijk extreem naast mijn motor hangen door mijn achterwerk naast het zitje te plaatsen en heel extreem mijn knie naar buiten te steken, waardoor ik eerder contact heb met het asfalt; door meer naast je motor te hangen en je knie overdreven naar buiten te brengen blijft de motor meer rechtop staan en dat betekent meer (in de regen zo belangrijk!) grip voor je banden. Je maakt dus in feite de afstand tussen je motor en het wegdek groter.

Om dit goed aan te leren moet je bij het aanremmen van de bocht al beginnen om met één bil naast je zitje te komen. Niet pas op het laatste moment doen, want dan creëer je teveel onrust in de motor, dus verzitten ruim voordat je de bocht ingaat. Als je dus, op tijd voor de bocht, bent gaan verzitten, strek je, voordat je de bocht ingaat, je knie zover mogelijk naar buiten en probeer je met je bovenlichaam schuin naar voren gericht, ook iets naast de motor te komen. Waarom schuin naar voren gericht? Wel, de meeste rijders blijven rechtop zitten en dat bemoeilijkt het

naast de motor hangen en dus ook het aan de grond krijgen van je knie. Volg de bocht dus met je bovenlichaam door dit schuin naar voren te richten, oftewel: stuur mee met je bovenlichaam als je een bocht ingaat. Je zal zien, na verloop van een aantal rondjes krijg je die knie gewoon aan de grond!

De ervaring leert dat je in eerste instantie zal schrikken van het schrapende geluid van de kniestukken, maar dat went snel. Als het eenmaal vanzelfsprekend is om je knie aan de grond te leggen, dan ben je zover dat je een eigen rijstijl kan ontwikkelen, een rijstijl waarbij jij je het beste voelt. Dit kan door bijvoorbeeld meer of minder naast de motor te gaan hangen en de hoek waaronder je je knie uitstrekt aan te passen. Let wel: het doel van de knie aan de grond brengen is dus niet het raken van het asfalt op zich, maar het (daardoor) bepalen van de hellingshoek en



het zoveel mogelijk naar de binnenkant van de bocht verplaatsen van je lichaam (en daarmee het zwaartepunt, en dat is weer nodig in de allesbeslissende strijd tegen de middelpuntvliedende kracht, die alles in het werk stelt om jou en je strakke R keihard de bocht uit te laten vliegen ...). Hierdoor kun je of platter, dus harder, door de bocht dan iemand die dit niet doet, of met dezelfde snelheid door de bocht als iemand die dit niet zou doen, maar dan met een hellingshoek die minder van de banden vergt en met een groter deel van het bandoppervlak op het asfalt dan wanneer je rechtop de motor blijft zitten.

Resumerend bepaal je dus met je knie de hellingshoek van je motor, en een kleinere hellingshoek betekent minder grip, een grotere hellingshoek betekent meer grip. En grip



van veel rijden en ervaring opdoen, dan pas wordt het vanzelfsprekend. Zelf vraag ik soms nog wel eens aan een marshall of hij even achter me aan wil blijven rijden, zodat hij wat specifiekere aanbevelingen kan geven wat ik eventueel fout doe, is bijzonder leerzaam! Dit zou ik ook kunnen doen bij andere rijders, als de club een circuitdag organiseert bijvoorbeeld. Belangrijk blijft: doe geen gekke dingen en hou je koppie erbij, veiligheid gaat boven alles!

Heb je naar aanleiding van dit artikel, of over circuitrijden in het algemeen, vragen, opmerkingen, suggesties? Laat het me vooral weten, via info@yzfr-club.nl, t.a.v. Richard Smit.

Met sportieve groeten,

Richard Smit



is cruciaal als het gaat om hard rijden op een circuit, we zullen er de volgende keer, als we het gaan hebben over accelereren en remmen, dan ook zeker nog op terugkomen.

Ik hoop door mijn eigen race ervaring een duidelijk antwoord te kunnen geven op de vragen die bij jullie leven. Maar het blijft moeilijk om dit soort dingen goed uit te leggen, het blijft toch vooral ook een kwestie

Yama.R6 zac # 344

In volgende R-force het tweede deel van Richard's tip en trucs.

De foto's in dit artikel zijn (met uitzondering van de foto in de linkerkolom op blz. 10) een willekeurige selectie uit het R-club fotoalbum

Het is net een vriendenclub ...

Na het lezen van de laatste R-force heb ik besloten om ook maar eens in de spreekwoordelijke pen te klimmen. Niet vanwege mijn schrijftalent, maar om het simpele feit dat anders altijd dezelfde mensen wat schrijven, waarmee ik absoluut niets negatiefs over hun schrijftalenten zeg, inteedeel!



Nieuwjaarsreceptie 2004. Thuiswedstrijd

Tsja, dit gezegd hebbende begint het zweet mij aan alle kanten uit te breken, want wat moet je in godsnaam aan het (kostbare) papier en zijn lezers toevertrouwen. Even een biertje en wat chips erbij halen, in de hoop dat ik daarmee genoeg tijd rek om inspiratie op te doen ...

Laat ik gewoon maar eens beginnen met mijzelf voor te stellen: ik ben Jaco Bruintjes, sommigen kennen mij als Yamaha-R6 op het YZFR-forum, ik ben getrouwd en heb 2 kinderen. Ik heb het geluk dat vrouw

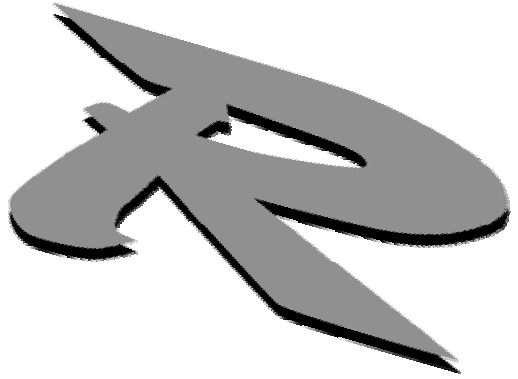
en kinderen ook motorgek zijn, waarmee we uiteindelijk toch bij ons geliefde onderwerp komen, de motorfiets en dan met name de Yamaha YZF-R. Al vanaf mijn 18^e jaar rij ik motor, allemaal Yamaha's, en dat doe ik nu al zo'n 17 jaar, waarmee ik gelijk mijn leeftijd heb verraden. Ik ben begonnen op diverse Yamaha 2-takten, waarna ik in 1998 ben overgestapt naar een Thundercat. In 2001 heb ik mijn eerste R6 gekocht. Nu ben ik aan mijn 2^e 6je bezig uit 2003 en het lijkt een R-relatie voor life te worden. Na de aanschaf van mijn eerste R ben ik lid geworden van deze geweldige club. Wat bij zo'n lidmaatschap hoort, naar mijn idee, is een redelijk actieve deelname aan clubevenementen en andere clubgerelateerde zaken. En zo kom ik toch weer terug bij het begin van dit schrijven, want ik vind het zo ontzettend jammer dat er zo weinig leden actief zijn. Bij de bijeenkomst bij Motoport Den Bosch was er een redelijk goede opkomst, en ik dacht dat het helemaal goed ging komen. Iedereen was ook erg enthousiast aldaar. Maar helaas, ten tijde van dit schrijven (29 september), hebben zich nog maar een handvol leden gemeld voor de feestavond op 30 oktober. Als jullie dit lezen weten we hoeveel mensen er uiteindelijk aanwezig zijn geweest op deze ongetwijfeld weer leuke feestavond.



Circuitdag Zolder 2003

Maar goed, genoeg gezeurd. Hebben we nog het forum van de *R-club*. *Ik kan wel zeggen het meest gezellige forum* dat ik ken. Het is net een vriendenclub, waarvan je een aantal mensen al eens hebt gezien, maar veel meer mensen nog nooit. Altijd als ik thuis kom is 1 van de eerste dingen die ik doe op het forum kijken hoeveel zin en vooral ook onzin de revue is gepasseerd. Als je internet hebt en je bent er nog niet geweest neem dan zeker eens een kijkje op <http://yzfr-club.nl/forum> en stel jezelf voor in het daarvoor bestemde topic, je zal zien hoeveel leuke reacties je krijgt. Het forum is ook bij uitstek geschikt om is af te spreken voor een toerritje of om samen op te rijden naar een evenement etc.

Blijft er nog één ding over: vanwaar die passie voor de *R*? *Nu zou je kunnen zeggen: dat weet iedereen* toch wel, maar daar denk ik toch iets anders over. Ik denk namelijk dat iedereen het motorrijden op zijn of haar *R* anders beleeft. De een vindt het een fantastische circuitfiets en loopt alle circuitdagen af, de ander rijdt lekker relaxed zijn rondjes en denkt er niet aan om het circuit op te gaan. Mijn passie is nog steeds gebaseerd op de voorlopers van de *R* en dat waren de alleskunnners Thundercat en Thunderace; met deze fietsen kon je zowel rustig toeren als lekker knallen op het circuit.



Hoewel de *R-series* er stukken sportiever en extremer uitziet, is het voor mij nog steeds de alleskunner van weleer.

Ik probeer elk jaar 1 of 2 keer een circuit te bezoeken, maar ga ook regelmatig een toerritje met vrouw en kinderen maken in Nederland en daarbuiten. Dit jaar ben ik met de motor naar Oostenrijk geweest en heb ik in 4 dagen tijd ruim 3000 kilometer weggestuurd, waarvan 1000 op de laatste dag terug, zonder een centje pijn, nou ja vooruit, zadelpijn. Het feit dat ik niet de behoefte heb om er een andere fiets bij te hebben en compleet tevreden en gelukkig ben met mijn *R* zegt denk ik genoeg over mijn passie voor deze motor.

Nu ik dit hele verhaal nog eens doorlees, moet ik toch wel lachen, ik hoef het echt niet van mijn boeiende schrijfstijl te hebben. Ik stuur het toch maar in, al is het maar om anderen aan te sporen te laten zien dat er nog mensen bij de club zijn die wel een knap stukje tekst kunnen produceren ...

Hulde aan de mensen die elke keer weer onze *R-force* voorzien van lekker leesbare kopij.

Jaco

Foto genomen door Jaco vanuit het Yamaha-pand te Schiphol-rijck. tijdens het R-club bezoek in 2003. Nee hoor, hij staat niet op z'n kop

de (Hill)tech-niek staat voor niets

Opnieuw een bijzonder leerzame technische avond. Dit keer was onze gastheer Dolf van den Heuvel van Hilltech-Dynojet in Kaatsheuvel, ja ja, wat daar allemaal niet vandaan komt ... Dolf heeft de moeite genomen, waarvoor wij hem uiteraard zeer erkentelijk zijn, om hier in R-force de belangrijkste vragen van die avond nog eens te beantwoorden en daarnaast nog wat andere zaken te belichten. Het "woord" is aan Dolf van den Heuvel:

Het verschil tussen een Rapid en een Power-Commander is behoorlijk groot. Heb je een PC II of een PCIIIr, dan kan zowel de ontsteking als de injectie afgesteld worden. Maar heb je een PCIII, dan kan alleen de injectie afgesteld worden. Koop je eventueel een ander merk motor, dan moet je de PC op de motor laten zitten of via een andere weg verkopen.

Rapid neem je mee naar de andere motor en wat je nodig hebt is alleen een kabelboompje en klaar is Kees. Tevens is het bij Rapid

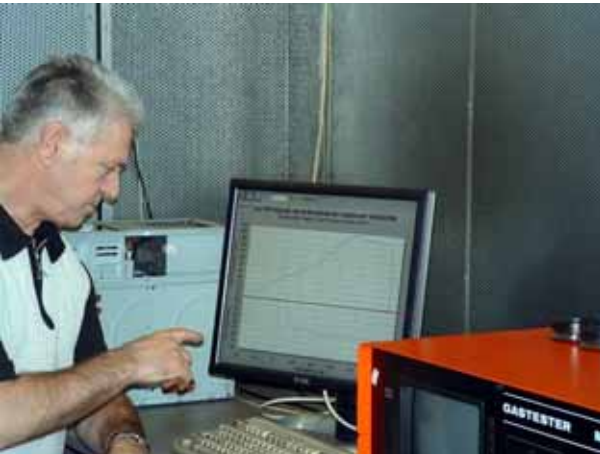
mogelijk om een quickshifter te maken middels de claxonknop en is het maximum toerental te verleggen.

Het is mogelijk om een R1 zo af te stellen dat het bokken of stoterig lopen bij ongeveer 5000 omw/min weg is. Sommige R1's staan in dat gebied erg arm afgesteld en hebben de neiging om te pingelen (detoneren of kloppen, maar dat is hetzelfde). Je krijgt meer power onderin met een Rapid of PC (let op het type, zie bovenaan).

Bij een BOS GP1 demper is in principe geen afstelling noodzakelijk, maar dat geldt eigenlijk voor alle motoren, er is er geen een hetzelfde, dus zal het in enkele gevallen wel noodzakelijk zijn om de afstelling aan te passen. Maak voor de zekerheid altijd een testrun met een air/fuel meting.

Het octaangetal heeft geen invloed op de prestaties c.q. levensduur van de motor. Alle standaard motoren kunnen rijden op normaal loodvrije benzine. Maar is een motor opgevoerd dan moet je vaak overstappen naar super loodvrij, dit wordt bepaald door de compressieverhouding. Terzijde: ik heb nog geen echt verschil in prestaties gezien bij Shell Pura en V-power benzine.

Ook met een standaard motor heb je baat bij een Rapid of PC; omdat de fabrieken verantwoordelijk zijn voor de type goedkeuring, denk aan geluid- en milieueisen, staan de motoren vaak te arm afgesteld in bepaalde toereengebieden



Dolf in actie

(50 – 80 – 120 km/h). Kom je hierboven of onder dan stijgt het verbruik enorm. Een Rapid of PC maakt het allemaal wat gladder waardoor de motor over het hele toereengebied beter gaat lopen, per saldo ook zuiniger en krachtiger is en beter "aan het gas hangt". Het standaard lucht-filterelement vervangen door een K&N filter is niet noodzakelijk als de rest (uitlaat) standaard blijft.

Als je op een standaard motor een PC of Rapid hebt gemonteerd en je gaat na verloop van tijd het luchtfilter of de uitlaat vervangen, dan moet de motor opnieuw afgesteld worden. Dit geldt voor zowel een carburateur- als een injectiemotor.

Vervolgens nog wat prijzen:

PowerCommander II:	€350,00
PowerCommander III:	€350,00
PowerCommander IIIr:	€425,00
Monteren en laden:	€75,00
Rapid, gemonteerd en geladen, met kabelboom:	€540,00

Alle prijzen zijn inclusief BTW.



Een gratis run voor de eigenaar van deze R6.

Ik ben met de importeur aan het bezien of het mogelijk is voor de club een speciale prijs te maken in combinatie met een uitlaat. We zijn daar nog niet helemaal uit, maar dat laat ik jullie zo snel mogelijk weten.

Verder vond ik het een leuke avond, ik hoop dat de aanwezigen dat ook vonden. Naar aanleiding van deze avond is er in elk geval ook een Rapid besteld. Bedankt voor de lekkere fles drank, en wellicht tot een volgende keer.

Dolf van den Heuvel
Hilltech-Dynojet



Raceverslag ZAC 18 september te Assen

ZomerAvondCompetitie
ZomerAvondCol
ZomerA

Hoi Racefans,

Het was alweer de 7^{de} ZAC-race van dit seizoen op het snelle circuit van Assen.

De weergoden waren ons goed gezind, na wat regen vroeg in de morgen lag het circuit er natjes bij, maar de zon brak al snel door. Het was voor mij de laatste race op Assen, en ik wilde met een goed resultaat afsluiten. De uitdaging was om dit keer één klasse sneller te rijden, namelijk "S1" in plaats van "S0". En gezien mijn snelste tijd op Assen van 4 augustus, 1.39.457, had ik me voorgenomen die tijd te verbeteren. Had thuis nog even het raceverslag van Willem van de Brink doorgelezen, hij rijdt in de KNMV-cup met een tijd van 1.35.7 op Assen. Dus leek het mij een uitdaging om die tijd van Willem in elk geval te benaderen.



Klaar voor de start.....

De baan was al aardig opgedroogd toen de eerste vrije training van de S0 klasse van start ging, daarna de S1, S2, S3 en als reserve klasse de F4. Het zonnetje kwam lekker door, en ik begon aan mijn eerste vrije training. Ik had er zin in en werd massaal aangemoedigd door de meegereisde fans: mijn vrouw en kinderen.

Na 8 rondjes kwam ik binnen, met een snelste tijd van 1.38.234. Op zich reden tot tevredenheid, ondanks dat de motor erg onrustig was aan de achterkant. Even wat afstellen aan de voorkant, en weg voor de 2^{de} training, tevens tijdtraining voor de startopstelling. De motor voelde goed aan en de achterkant was een stuk rustiger, ik voelde dat er meer in zat. De rondjes verliepen soepel, en ik kwam uit op een tijd van 1.37.484, goed voor een 7^{de} startplek.

De start verliep goed, na één ronde kwam ik als 6^{de} door. Passeerde nog één rijder en werd als 5^{de} afgevlagd met een snelste tijd van 1.35.359. Ik stond perplex, vooral omdat het nog lang niet ging zoals ik het wilde. Begon door die tijd van 1.35.359 wel super gemotiveerd aan mijn 2^{de} manche. Helaas begon het voor de start zachtjes te regenen, zodat ik een verbetering van mijn tijd kon vergeten. Dacht ik. Was door die regen ook een beetje afgeleid, en verprutste mijn start volledig doordat ik een wheelie maakte. Alles wat achter me stond zag ik voorbij komen, zodat ik uiteindelijk als ... laatste de nationale bocht inging! Nummer 33 van de 33 rijders! Ik was behoorlijk kwaad op mezelf dat ik die start zo had verprutst. Gezien mijn tijd in de 1^{ste} manche, wist ik dat ik veel sneller reed dan de meeste rijders voor me, maar ja, met een halfnatte baan ...



rijders komen in aanmerking voor een prijs bij de ZAC. Maarrrr ... als een rijder niet komt opdagen om zijn prijs in ontvangst te nemen, dan schuift iedereen een plaatsje op in het klassement. Dus dat werd toch een zesde plaats voor mij, ik kon met mijn prijs en een bijzonder tevreden gevoel huiswaarts.

Tot volgend jaar!!

Desondanks begon ik aan mijn inhaalrace en passeerde, met heel vroeg op het gas gaan en vooral heel laat remmen, de ene rijder na de andere links, rechts, buitenom, binnendoor ... Uiteindelijk finishte ik als 9^{de}. Met nog één ronde erbij had ik als 5^{de} kunnen eindigen! Eenmaal terug in de paddock kreeg ik veel reacties van rijders: "wat ging jij snel, je was gewoon niet bij te houden." Ik had bovendien een tijd gereden van 1.34.487, en realiseerde me later pas dat ik daarmee de 2^{de} snelste tijd had neergezet, en dat ik 24 rijders had ingehaald. En een 1.34-er was gewoon super, betekende dat ik even 4.97 seconden eraf had gereden t.o.v. de tijd van 4 augustus (1.39.457).

Door mijn 5^{de} en 9^{de} plaats, kon ik wel eens als 6^{de} eindigen in het klassement.

Snel even uitrekenen, kwam ik uit op een 7^{de} plaats in het klassement, dus geen prijs. Alleen de eerste zes

Richard Smit (R6 #344),

Bestuurslid (verantwoordelijk voor o.a. technische zaken)

YZF
Rclub





Deadlines...

Wanneer heb ik mijn kerel voor het laatst diep in de ogen gekeken en hem gezegd dat ik veel van hem hou?

Wanneer heb ik voor het laatst stilgestaan bij het wonder van mijn R6 en de prachtige plekken die ik samen met hem heb gezien?

Wanneer heb ik voor het laatst thee gedronken met mijn puberende zoon?

In één klap schudt het leven mij wakker ...ik ben zo lang de weg kwijt geweest!

Ik zat op mijn eigen deadline ...een dode lijn die alleen maar liep langs vergaderingen en overwerk.

Het verdriet van een vriend heeft bij mij een muur doorbroken, die onzichtbaar in het afgelopen jaar is opgebouwd en dat is dus nu afgelopen!!!

Ik kan al het verdriet van de wereld niet dragen, maar ik zal er weer zijn voor de vrienden die mij nodig hebben ...ik zal weer gillend langs de kant staan bij de races en niet zeuren over dat er nog zoveel werk thuis ligt ...ik zal eerst een pot thee zetten en naar de verhalen van mijn zoon luisteren over zijn puberliefdes en schoolperikelen.

En volgend jaar ga ik op de R6 een tocht volbrengen voor alle mensen die ik liefheb en die ik ken. Ik zadel mijn R6 en rij naar de Noordkaap ...

En al zal ieder verstandig mens mij zo'n tocht afraden en zeggen dat Friesland voor mij ver genoeg is ...ik zal het volbrengen ...ik zal daar staan in die enorme leegte van het einde van de wereld en het leven in de ogen kijken.

Mijn deadline is verworden tot lifeline

Wordt vervolgd.

Karin

In ons leven worden we doorlopend geconfronteerd met grenzen...deadlines ...

Voor zessen je boodschappen in huis halen, leveringen vanuit Japan die blijven hangen, boze dealers, kwaaië consumenten, red ik het nog op mijn reservetankje naar huis ...het is maar een kleine greep ...

Als op hol geslagen verdwaasden vliegen we door het leven heen met het grote beloofde land in het vooruitzicht ...ons zuurverdiende pensioen.

Agenda's puilen uit met dubbelgeplande afspraken en wil je ook nog een beetje sociaal bezig zijn plan je vrienden en familie in de daluren 's nachts van drie tot vier ...

En dan word je keihard geconfronteerd met de meest definitieve deadline van alles

Er sterft iemand ...iemand die je persoonlijk niet van heel dichtbij hebt gekend maar waarvan de partner je na aan het hart staat.

In één seconde wordt het fundament van al je gejaag onder de bureaustoelpoten vandaan gezaagd.

Is mijn blik, waarvan ik altijd zeg dat deze helder en open in het leven staat, dan in al mijn geren zo vertroebeld?

Wanneer heb ik voor het laatst zonder op mijn horloge te kijken naar de verhalen van een vriend geluisterd?

Assen, 3 september 2004:

VIP bij Yamaha - Yamaha-VIP bij de vrijdagtraining

Het raceseizoen lijkt alweer lang voorbij. Toch kijk ik nog even terug naar die vrijdag in Assen, de VIP box van Yamaha. Vorig jaar nog als clublid en één van de winnaars van de VIP clubprijsvraag, dit jaar als bestuurslid, met een speciale opdracht ...

De weersvoorspelling was gunstig en het beloofde een spectaculair weekend te worden. We werden gastvrij verwelkomd door Han Dirx van Yamaha, en uiteraard meteen voorzien van koffie en cake. De buitentemperatuur was al aan het stijgen, en wij zaten lekker op het terras voor de Vip box te genieten van de koffie en het uitzicht op de GT-bocht. De eerste training van de Superbikes was al bezig, via de tv monitor konden we training, tijden en posities volgen. Na een korte pauze kwam dan het moment waarvoor we toch vooral waren gekomen: de Supersport ging van start en gespannen volgden we de verrichtingen van Jurgen. Al gauw bleek dat Karl Muggeridge sneller was, hij leek wel vleugels te hebben gekregen. Uiteraard hoopten we dat Jurgen zijn tijd nog zou verbeteren, en dat deed hij uiteindelijk ook, maar niet genoeg om het Muggeridge moeilijk te maken; het werd een 4^{de} tijd, niet slecht voorlopig.

Om 15.00 uur zou Jurgen even langskomen om een kort verslag te geven van de training en om vragen te beantwoorden. Uiteindelijk was het dan zover, en Jurgen begon met handtekeningen uit te delen. Alles ging naar wens, volgens Jurgen, maar ze hadden wel een probleem met de grip van de banden: de



Helaas heeft het erelidmaatschap Jurgen in de race niet echt geholpen. We wensen hem uiteraard veel success toe in 2005 bij.....Ducati.

achterkant van de machine wilde de voorkant voorbij Er volgden nog een aantal vragen van diverse genodigen, en vervolgens had ik geen vraag, maar wel iets anders voor Jurgen. Ik begon aan mijn speech (die ik niet had voorbereid ...), en zonder hier al teveel in details te treden kwam het er op neer dat Jurgen, niet alleen op GP niveau maar ook op een Yamaha R6 in het WK Supersport, overtuigend heeft aangetoond tot de beste coureurs ter wereld te behoren, en dat het bestuur van de Yamaha R-club onder andere om die reden unaniem heeft besloten om Jurgen van den Goorbergh te benoemen tot erelid van de R-club. Jurgen was er heel erg blij mee en wij wensten hem uiteraard heel veel succes samen met het Belgarda team in de strijd om de WK Supersport titel.

Na afscheid te hebben genomen van Jurgen, kregen we nog een paddocktoer met een bezoek aan de pitbox van Belgarda. Elke keer weer sta ik ervan te kijken hoe ver die mo-



toren uit elkaar gaan na zo'n training en welke wijzigingen er worden doorgevoerd. De spokesman van het Belgarda team legde het een en ander uit, en als je vragen had dan kon je die stellen. Ik race zelf in de Zomer Avond Competitie, dus ja, ik had wel een paar vragen. Bijvoorbeeld: "hoe kan ik met een minimale investering meer pk's uit het motorblok halen?" Het antwoord: "monteer een volledig raceuitlaatsysteem, een andere engine controll unit (ECU) en een ander luchtfilter, de rest is detailwerk!" Was blij met het antwoord en bedankte hem voor zijn



In de Yamaha pitbox



Jurgen's uitzicht in 2004. Zou hij het missen in 2005?

advies; hij wenste mij veel succes.

Daarna was het alweer tijd om terug te keren naar de Vip lounge, om na te genieten van de paddocktoer, onder het genot van, dit keer, een biertje. Ik vond het een geslaagde dag. Yamaha bedankt voor de gastvrijheid en de goede zorgen, op naar een nieuw race-seizoen!

Met sportieve R-groeten,

Richard Smit



Droomland

Geef me ruimte om te leven...
Geef me aarde, geef me lucht...
Want de stress knijpt me de keel dicht
nog heel even en ik vlucht!

Naar het land waar alles goed is.
Asfalt strak, de wegen vrij.
Waar de allerbeste sportmotoren
op mij wachten zij aan zij...

Waar geen laserguns of drempels
ziekmakend om aandacht blijven strijden.
Waar je niet met gillende remmen
blinde auto's blijft vermijden.

Waar de mannen groot en sterk zijn.
Kneesliders kaal, de schouders breed.
Waar geen rookverbod zal heersen.
Het biertje echt koud, de koffie echt heet!

En zo droom ik zachtjes verder.
Mijn lief, zeg dat je mee zult gaan!
Opdat er tussen al die gedroomde mannen,
een kerel van vlees en bloed zal staan!!

Karin