

Voorwoord van het bestuur

In 1998 presenteerde Suzuki de SV650S. Er kwamen vele positieve berichten over deze motor in de pers. De "moeder" was echter de Suzuki TL1000S, die helaas iets minder positief benaderd werd door de heren en dames broodschrijvers... De SV650S heeft naar verhouding met gillende keukenmeiden als de GSX-R 600, CBR 600RR, R6 en ZX 6R weinig vermogen, maar zijn V-twin maakt heel veel goed in de bochten. Met zijn koppel sleurt de SV je echt door de bochten. De TL1000S en TL1000R blijven een brok machine om mee te rijden, wat een geweldige sensatie oplevert.

De V-twin maakt ook veel los bij de vele trouwe leden van onze club. Na enkele aanpassingen, zoals bijvoorbeeld aan de vering van SV650S, is het een trouwe metgezel die ons comfortabel naar vele verre oorden brengt. Het klinkt bijna als een sprookje, maar nee, het is echt. Nu 13 jaar later kan deze motor nog steeds voor veel plezier zorgen! Zelf heb ik mijn SV650S reeds 11 jaar in bezit en ben er nog steeds niet op uit gekeken. Helaas is Suzuki iets minder trouw in het door ontwikkelen van de V-twin. Dus ik wacht nog op die ene opvolger...

Het sportieve V-twin gehalte is binnen onze club nog steeds hoog, het enthousiasme van het gezamenlijk rijden van een toertocht nog hoger. Het gezellig samenzijn en van gedachten wisselen over het motorrijden maakt ons als SV Contact Club uniek! Er worden nu vele soorten sportieve twins door ons bereden, maar het begon ooit met een Suzuki V-twin! Daarom wil deze "unieke bende" motorleden ons tienjarig bestaan vieren en ieder lid is uitgenodigd!!! We willen ook iets voor de partners en kinderen organiseren. De festiviteiten zullen centraal in Nederland plaats vinden en een precieze datum volgt nog.

Binnen ons bestuur zijn er twee mensen die de kar willen trekken om alles te organiseren. Echter, zij zitten op de kar en hebben enkele paardenkrachten (= leden) nodig om hen te helpen bij de organisatie van ons lustrum in 2012. Bij deze dus de vraag aan jullie wie Carolien en Pieter mee willen helpen?

Mail naar: ledenadministratie@svcontact.com of naar toercoordinator@svcontact.com.

Voor nu sportieve groeten vanuit Vlijmen en tot de volgende motortoertocht!

Rob Reumkens
Secretaris

Evenementen lijst 2011

Suzuki SV Contact Club

Hieronder vind je onze evenementenlijst van het motorseizoen van 2011. Helaas hebben we eind oktober de laatste rit van het jaar gehad, met mooi weer!

Houd de website en het volgende clubblad in de gaten voor een overzicht van de evenementen die voorlopig voor 2012 gepland staan.

Zo 16 januari – Snertrit

Do 24 t/m Zo 27 februari – Motorbeurs Utrecht*

Zo 20 maart – Toertocht + Algemene Leden Vergadering te Ameide

Za 16 april – De nieuwe Mega Toer

Za 23 april – De SVCC Vlaaientocht

Vr 13 t/m Ma 16 mei – SVCC Treffen Harz (DE)

Za 28 mei – VMTC Motary*

Zo 12 juni – Noord-Holland toer

Zo 26 juni – Ladies Day (Ladies only!)

Za 9 juli - Veluwerit

Za 20 t/m Zo 28 augustus – Trentino Toer (IT)

Vr 16 t/m Zo 18 september – De Toertocht van het Noorden

Zo 2 oktober – Najaarstoer

Zo 23 oktober – Herfstlicht Toer

Nieuwe leden - Nieuwe leden

Afgelopen periode hebben zich weer een aantal enthousiastelingen bij onze club aangemeld:

Wim van 't Hof

Marjolein van Olderen

Van harte welkom bij de club. Hopelijk mogen we je vaak tegenkomen bij een van onze evenementen en op het forum!

Algemene clubinformatie

Bankrekeningnummer: 62.93.60.073
Ter name van: SV Contact Club te Emmen
IBAN-code: NL 14 ABNA 062 93 60 073
BIC-code: ABNANL2LA

Bij contributiebetaling a.u.b. uw lidmaatschapsnummer vermelden op de overschrijving.

Lidmaatschap: € 20,- per jaar
Gezinsleden (2e en volgende leden uit één gezin/ één adres) € 10,50 per jaar
Minimum bedrag donateurs: € 5,- per jaar
Toezending clubblad per post € 5,-

Per lid wordt één clubblad verstuurd per e-mail. Donateurs ontvangen wel het clubblad, maar hebben geen stemrecht voor de club en ontvangen ook geen clubpas.

Wie, wat, waar?

Algemene zaken, voorstellen, acties, PR

Marc van der Kuijp, **Voorzitter**

☎: +31 (0)165 - 320671

✉: voorzitter@svcontact.com

Secretariaat

Rob Reumkens, **Secretaris**

Antoni Staringlaan 46

5251 WH Vlijmen

☎: +31 (0)73 - 5118129

✉: secretaris@svcontact.com

Financiële zaken

Peter van der Kleij, **Penningmeester**

✉: penningmeester@svcontact.com

Treffens, technische dagen en evenementen

Jan van der Meij, **Vice-voorzitter**

✉: vicevoorzitter@svcontact.com

Toercommissie

Pieter Lankhuijzen, **Voorzitter Toercommissie**

Erik ten Kate Lid Toercommissie

Michiel Mulder Lid Toercommissie

✉: toercoordinator@svcontact.com

Clubblad

Jaap van Dijk, **Bestuurslid**

✉: nieuwsbrief@svcontact.com

Webmaster

Arie Peele

✉: webbeheer@svcontact.com

Ledenadministratie

Carolien v/d Kuijp ✉: ledenadministratie@svcontact.com

Bestuurlijke mededelingen worden gedaan via:

- Het SVCC clubblad
- De website (<http://www.svcontact.com>)
- Het SVCC forum (<http://www.svcontact.com/forum>)

Verslag - Noord-Holland toer

Dit jaar had ons Toercommissielid Michiel de zware en nobele taak op zich genomen om een mooie Noord-Holland toer uit te zetten. En wat is er dan makkelijker om vanuit je eigen huis te beginnen? Het startpunt was dus bij Michiel.

We reden in 2 groepen waarbij ik er voor had gekozen om achter in de groep van Michiel te rijden. Direct had hij er een lekker tempo in. Even hadden we een momentje met 2 campers die spookrijdend de weg opgingen, maar daar ging ik soepel voorbij en ik kwam door deze inhaalactie direct achter Michiel te rijden. Samen reden we heerlijk over de vele kronkelige binnenwegen en Michiel nam op een heerlijk soepele manier een mooie doordraaiende bocht, met z'n knie aan de grond.



Na de veerpont hadden we nog een mooi stukje dijk en daarna (helaas) een lang stuk saaie 60 km weg met veel te veel toeristisch verkeer. Daarna was het plan om weer een dijkweggetje op te gaan, maar helaas, de weg er naar toe was afgesloten. Dus we moesten een stuk om, met weer veel verkeer om ons heen. Maar uiteindelijk kwamen we toch op de dijk en hebben we de route weer opgepakt. Daar was er weer zo'n heerlijk smal Noord Hollands dijkje. Je vraagt je af en toe af of er nu grind ligt of niet, maar het tempo zat er desondanks lekker in.

Opeens keek ik achter me en ik zag alleen nog maar Annemarie. De rest van de groep was "weg". Na een tijdje wachten is Michiel omgekeerd en zijn Annemarie en ik achter gebleven. Maar het duurde wel erg lang, dus zijn we, na wat foto's gemaakt te hebben, iets terug gelopen om achter de bomen te kunnen kijken.

Opeens kwam er een motorrijder van de marechaussee aan en vroeg of de 2 motoren die iets verderop stonden van ons waren. Nadat ik die vraag bevestigend had beantwoord vroeg hij of er iets was gebeurd. Ik vertelde dat we de rest kwijt waren en ik vreesde dat er wellicht iets was gebeurd. Hij vertelde mij dat hij toch die kant op moest en zou kijken. Als er iets was gebeurd kwam hij terug, anders bleef hij weg. Na een minuut of 5 kwam hij terug. Helaas was er een klein schuivertje geweest. Alles was ok, alleen een bijna nieuwe SV moest met tape worden gehecht... Annemarie en ik zijn toen ook maar terug gereden en zagen daar inderdaad een gehavende SV. Gelukkig kon de weg worden vervolgd, al lag het tempo wel een stuk lager, maar we waren inmiddels bij onze lunchstop aangekomen.



De lunchlocatie plaats was goed uitgekozen, een leuke locatie langs een dijkje met verkeer waar je lekker naar kon kijken. Ook het eten was goed, dus prima plekje. Tijdens de lunch zat Rene naast mij. En dan weet je, gekke bewegingen (vliegend melkcupje) en vele aparte verhalen die niet geschikt zijn om hier neer te zetten. Vorig jaar heb ik tot iets na de pauze meegereden en ook dit jaar ben ik na de pauze weggegaan. Vorig jaar omdat Chantal toen voor het eerst op haar eigen motor een toertocht reed. En dit jaar omdat Danny eerder weg moest in verband met een feestje. Wij zijn daarom na de pauze binnendoor naar huis gereden en hebben helaas niet de hele route afgemaakt. Maar we hebben begrepen dat ook het gedeelte na de lunch zeker de moeite waard was!

Michiel bedankt voor het uitzetten van deze mooie route en alle anderen bedankt voor de gezelligheid!

Arie Peele

Verslag - Circuittraining op Lelystad

26 Juni, eindelijk is het dan zover, we gaan een circuittraining van Tracktraining.nl doen!

Een hele tijd geleden had een clublid (Pimmo) een balletje opgegooid om eens te gaan rijden op circuit Lelystad. Daar wordt namelijk, op het politiecircuit, een circuittraining gegeven door Tracktraining.nl. Er was behoorlijk wat animo voor, wie wil dat niet? Lekker bij de politie voor de deur te hard rijden zonder een bekeuring te krijgen. ☺ De baan zelf is niet uitgesproken lang maar wel technisch met een aantal mooie, verschillende, bochten. Het is het terrein waar de motoragenten opgeleid worden en waar je ook je VRO1/2/3 kunt doen.



De dagen ervoor kwamen er steeds meer mensen die ingeschreven hadden. Uiteindelijk waren er 11 leden die zich voor de verschillende groepen op hadden gegeven. De groepen werden ingedeeld in 2 niveaus. Level 1 voor diegene die nog nooit op het circuit gereden hadden en Level 2 voor diegene die al wat ervaring hadden. Verder werden per level 5 groepen gevormd al naar gelang de ervaring (snelheid).

Ook ik was erbij. Voor mij was het alweer jaren geleden (2003) dat ik een circuit van dichtbij gezien had. Weliswaar veel rijervaring, maar da's wat anders dan op het circuit. In de week ervoor werd de TLS keurig nagekeken en afgesteld. Nog even getwijfeld welke uitlaten ik erop zou doen (originele of mijn Yoshimura's), maar na het lezen van regeltjes werd het toch maar de originele. Zeker na het lezen van: "teruggestuurd worden met open Yoshimuras". ☺ Dus de originele uitlaten met de correcte mapping eringeschoten en klaar is Marc! Verder moet de motor gewoon straatlegaal zijn, met kenteken en dus GEEN circuitmotor! Met kriebels in de buik de avond van tevoren naar bed gegaan. Uiteraard lekker gedroomd dat ik met mijn keurig gerestaureerde TLS op mijn plaat zou gaan... Veel te vroeg ging de wekker en al vlug was het tijd om richting Lelystad te rijden.

Ik had afgesproken met Pimmo bij de Tango vlak voor het circuit. Gelukkig werkte het weer mee en was het lekker zonnig. Op het circuit aangekomen waren we een van de eersten.

Al gauw werd het drukker en zag ik steeds meer bekende gezichten. Zelfs Daniel, die niet ingeschreven had, kwam toch nog even kijken. Na het ophalen van je startnummer en groepsindeling werd het tijd voor de eerste voorbereidingen in de vorm van het afplakken (of wegklappen) van de spiegels, het verlagen van de bandenspanning tot 2.1 bar en het plakken van de nummers. De technische keuring was een eitje. Het behelst niets meer dan een controle of je motor aan de wettelijke strateisen voldoet en of er niets los zit wat je onderweg zou kunnen verliezen. Toen werd het tijd voor de eerste briefing alwaar de spelregels uitgelegd werden. Hierna gingen de eerste groepen de baan op. Telkens is het 15min uitleg en theorie, dan 15 minuten de tijd om op te stellen en dan 15 minuten rijden. Na het rijden zou worden besproken hoe je het had gedaan. Dit zou zich gedurende de dag 5 keer herhalen.



Tijd voor het opstellen voor de eerste sessie. Ik koos toch maar niet voor de snelste groep. Ik zat samen met Arie en Danny en nog 1 andere jongen met een witte Kawasaki Z750. De eerste sessie zou alleen in zijn 3 worden gereden ZONDER te remmen. Puur voor het verkennen van het circuit en om te kijken waar het instuurpunt en de apex (= het midden van de bocht) van iedere bocht ligt. Die kriebels in mijn buik waren er nog, maar na 5 meter op het circuit was ik dit gevoel helemaal kwijt! Dit is waar de TLS voor gemaakt is! Dat verkennen in zijn 3 vind de TLS echter maar niets. Gelukkig heb ik een Powercommander waardoor hij onderin een stuk beter loopt. Een TLS is niet gemaakt om zo laag in de toeren over het circuit te hobbelen. Na de eerste sessie mocht je nog wisselen van groep als je het niet zo naar je zin had, maar ik besloot in deze groep te blijven. Eerst maar eens langzaam opbouwen en niet meteen te hard willen. De volgende sessies ging het tempo al omhoog en mijn glimlach ook.



Nu mochten we het tempo opvoeren en stuk voor stuk even op kop rijden achter de Marshall. Hoe meer het tempo omhoog ging, hoe meer de motor (en berijder) het naar hun zin hadden. Dan heb je pas in de gaten hoeveel meer de motor aankan ten opzichte van wat je vaak durft. De latere sessies gingen steeds beter, met als gevolg dat ik een aantal keren de marshall voorbij stak wat natuurlijk niet de bedoeling was. Van mij had het tempo nog wel wat verder opgevoerd mogen worden, maar je rijdt als groep.

De dag was eigenlijk om voordat ik het in de gaten had. Het weer was en bleef die dag fantastisch (25° C en zonnig). Ideaal voor mijn Pirelli's. Iedereen had het goed naar zijn zin gehad wat ook te zien was aan de banden. Na afscheid te hebben genomen van de meeste mensen heb ik bij Pimmo nog mogen genieten van een heerlijke maaltijd (hij woont in Lelystad) alvorens ik de thuisreis kon aanvaarden.



De terugreis verliep voorspoedig, al had ik wel moeite om me in te houden... Al met al een geslaagde dag! Ik zou zeggen; goed voorbeeld doet volgen.

Marc van der Kuijp

Verslag - Veluwerit

Net als elk jaar had Arjan weer een route over de Veluwe uitgezet. Vorig jaar moest ik helaas eerder afhaken in verband met een BBQ en dit jaar moest ik eerst even langs een andere verplichting in Lunteren. Danny en ik zijn aangehaakt bij de koffiestop. Zelf waren we dus al vroeg op pad richting Lunteren. Lekker binnendoor gereden, daar wat gedronken en toen hebben we de originele route opgepakt richting Rhenen. Wij kwamen precies tussen de eerste en de tweede groep aan. Even later kwam ook nog Pieter aanrijden. We waren compleet, dus konden we weer vertrekken.



Arjan had weer een mooie route gemaakt. Eerst via een schitterende dijk richting Arnhem. Man, wat reed die Arjan lekker over dat dijkje. Daniel en ik volgden, daarachter was een klein gaatje. Heerlijk! Helaas moesten we daarna door een afgesloten Arnhem, maar de beloning was groot toen we over de Posbank reden.



Na een hernieuwde kennismaking vorig jaar met dit mooie stukje Nederland, had ik hier het afgelopen jaar meerdere keren gereden. Dus hop hop hop, gas er op! Het was fijn dat het niet al te mooi weer was, waardoor het lekker rustig was op de Posbank en je hoeft dan ook niet zo bang te zijn voor controles. Dus Arjan, sorry nog voor het voorbijrijden. De GSR deed het, ik niet!

En of dat niet genoeg was kwamen we via erg mooie binnenwegen, welke ik nog niet eerder had gereden, uit bij de IJsseldijk. Helaas zat toen de "snelle" groep voor ons. Zij hadden ons even daarvoor ingehaald omdat wij toen stonden te wachten op Renzo en Patrick die tussen wat rolstoelers klem waren komen te zitten. Maar de IJsseldijk was gaaf, ik ben (schaam) Arjan weer voorbij gegaan, ik kon het niet laten. Die IJsseldijk dat is bijna mijn thuis, zo vaak ik er heb gereden.

Niet veel later stopten we voor de lunch. Net als een aantal jaar geleden een perfecte stek langs de dijk. Na de pauze ging het gas er weer op, werd er getankt en weer verder gereden. Helaas hadden we na het tanken wel een saai stukje door toeristenland, maar toen we weer eenmaal tussen de "boeren" reden was het weer machtig motorrijden. Echt een supergave route! In Barneveld zochten we uiteindelijk het terras op, namen nog wat cola's en reden moe maar voldaan naar huis.



Arjan, bedankt voor het uitzetten en voorrijden van de mooie rit. Ik ga 'm zeker nog eens bepaalde delen gebruiken in mijn eigen ritjes. De anderen, bedankt voor de gezelligheid en het voorrijden!

Arie Peele

Techniek - SV650 Versnellingsbak

Wat eraan vooraf ging...

Iedereen weet wel dat de blauwe SV's het snelste zijn, maar om er zeker van te zijn hebben we onze SV in het verleden al "geupgrade" naar 700cc. En zo was er stiekem weg al heel wat aan de fiets versleuteld: voor- en achtervering geoptimaliseerd, stalen remleidingen, stepjes omhoog, zitje verlaagd enz. De SV was en is dus een blijvertje.

In de zomer van 2010 hebben we een vriendje voor hem erbij gekocht, zodat Annemarie voortaan op de SV kon rijden en ik op de "nieuwe" BMW F800. De eerste gezamenlijke meerdaagse rit, was de onvolprezen Toertocht van het Noorden. We hadden er allebei veel zin in en de eerste 2 dagen genoten we dan ook met volle teugen. Helaas sloeg op dag 3 het nootlot toe, de bak weigerde te schakelen. Na wat putsen, trekken en duwen schoot de versnelling weer "vrij". Echter, toen bleek dat de 3e versnelling weg was. We hebben toen besloten om de tocht voortijdig af te breken en direct naar huis te rijden.



Na bij diverse mensen informatie ingewonnen te hebben was de conclusie dat het blok er onderuit moest om zodoende bij de versnellingen te komen. Het geschatte prijskaartje dat hieraan hing motiveerde mij om het zelf te proberen. Een andere optie was om het complete blok om te wisselen, maar dat zou de ombouw naar 700cc weer teniet doen.

Tja, hoe begin je hieraan? Gewoon bij het begin dan maar: eerst de garage opruimen, schoonmaken en ruimte maken. De aanhanger kon mooi dienst doen als buitenwerkbank.

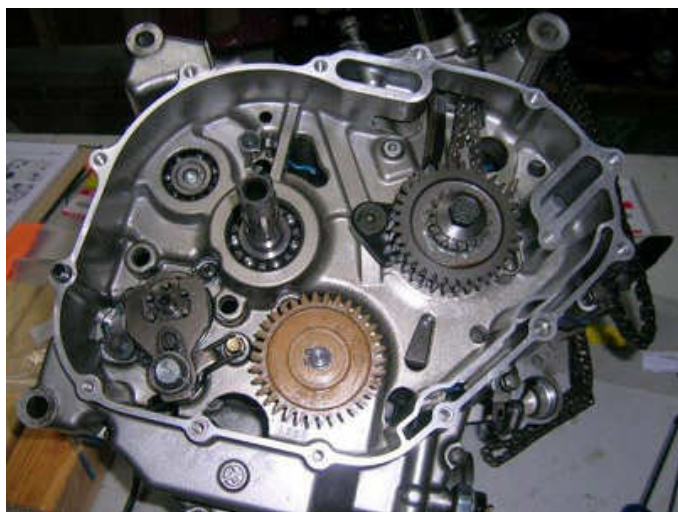
Ik heb het geheugen van een goudvis, dus om het project te doen slagen moest ik echt stapsgewijs werken en de onderdelen op volgorde opslaan. Het werkplaats handboek is echt onontbeerlijk in dit geval. Tevens is een hoop ruimte en een uitgebreide gereedschapset een must.



Eerst begint het grove strippen: vloeistoffen aftappen, uitlaat, buddyseat, tank, radiator demonteren enz. Het zijn al een behoorlijk aantal bladzijden in het handboek voordat je alles gestript hebt! Je moet dan ook ontzettend veel boutjes en moertjes losdraaien. Alles wat je zo aan je fiets ziet moet los. Gas- en koppelingkabels, injectie, bedrading, slangen, ketting en ga zo maar door. Als alles dan eindelijk is gedemonteerd en/of afgekoppeld, kunnen de bouten van het blok verwijderd worden. Daarna kan je het blok met behulp van een krikje onder de motor uit laten zakken.



En dan staat het blok wederom op de werkbank, net zoals bij de ombouw naar 700cc. Het verwijderen van de kleppendecksels, koppen en cilinders had ik al eerder gedaan dus dat ging vrij soepel. Vervolgens de beide zijdecksels er af halen en alles van de koppeling, ontsteking, oliepomp enz. demonteren, zodat je uiteindelijk de 2 carterhelften van elkaar kan halen.



Als je deze dan uit elkaar hebt én de versnellingsset hebt gedemonteerd, is echt alles er zo ongeveer uit. En dan ben je pas op het moment aangekomen dat je kunt zien wat er eigenlijk kapot is! In eerste instantie blijken de "meenemers" van het tandwiel van de 3e versnelling afgebroken te zijn. Ook de schakelvork en een bus waren ingevreten. De losse stukjes lagen onderin het carter en gelukkig waren ze daar ook blijven liggen. Anders hadden ze nog een hoop schade aan kunnen richten...



Vervolgens kan je gaan inventariseren wat je allemaal aan onderdelen nodig hebt. Al met al toch nog een hele tafel vol met voornamelijk nieuwe pakkingen en o-ringen!



Omdat we toch bezig zijn worden direct alle vloeistoffen ververs evenals de bougies. De klepseals hebben we ook vervangen, omdat hij nogal wat olie verbruikte de laatste tijd.

Na enkele weken waren alle spullen binnen en kon de opbouw weer beginnen. Toen bleek al snel dat het tandwiel, dat op de ingevreten bus zat, ook beschadigd was. Deze ook nog besteld en 3 weken later konden we weer verder. Ook de montage was (gelukkig) stap voor stap te volgen in het handboek. Zo zijn we begin oktober begonnen en 2 maanden later zat het blok er weer onder.





Na zo'n hele operatie, waar toch vele weken overheen gingen, is dan hét moment aangekomen waarop alle dingen weer op zijn plaats zitten en aangesloten zijn. Dan wordt het ineens spannend, want de accu is aangesloten en de startknop kan ingedrukt worden. Ik had nog geen tijd genomen om de uitlaat te monteren dus kwam hij na kort op de startknop drukken luidruchtig tot leven. De 1e testrit verliep zonder problemen en na enkele honderden kilometers heb ik er vertrouwen in dat het gelukt is.



Het was een leuk project om eens gedaan te hebben, maar ik ga er geen hobby van maken. Nee, het meeste plezier hebben wij toch als we op de motor rijden.

Jos de Meulmeester

PS: Via het techniek gedeelte op ons forum zal binnenkort meer fotomateriaal te zien zijn van deze reparatie.

Verslag - Trentinotoer (Italië)

Voor 2011 was ie op herhaling, de Trentino Toer. Hoewel, niet voor ons in ieder geval. Waren we ook vorig jaar al helemaal in de stemming om het noorden van Italië te bezoeken, door de knie operatie van Janneke is het er niet van gekomen en hebben we via het forum kennis mogen nemen van de mooie verhalen en dito ritten. Dit jaar was het dus allemaal anders en waren wij er bij. En niet alleen wij, maar verder een groot deel van het gezin want ook zoon Rinze was mee en zelfs onze oudste dochter (Anne). De laatste weliswaar in onze auto, samen met een vriendin (Rowan), dus dat verhoogde verder de algehele pret. We hadden overnacht in het zuiden des lands om de eerste dag niet meteen al te vroeg op te hoeven staan en dus goed op tijd bij het trefpunt in Heerlen.



Arie, Danny, Pieter en Ton (Pieter's intro) hadden aan die 9 dagen niet genoeg en plakten er nog een extra dagje aan vast. Michiel en Jaap zelfs nog een hele week. De rest, Daniel, Luc, Erik, Janneke, Patrick, Rudy, Rinze, Rob (kds), Anton en Tanita vertrokken in 2 groepen, uitgezwaaid door Judith en Rembrandt, deels binnendoor en snelweg naar Mindelheim. De wegen waren schoon, het weer was goed dus we hadden een prima start. In Mindelheim aangekomen zaten de Peele broers evenals Anne en Rowan al op ons te wachten dus na de schoonmaakbeurt konden we in het dorp de jacht op een avondmaal weer openen.

De volgende ochtend moesten we jammer genoeg alweer afscheid nemen van Tanita die wegens familie omstandigheden weer naar huis moest. Erg jammer, maar niets aan te doen. Voor de overigen begon het nu goed en werd koers gezet naar Oostenrijk.

Onder geweldig mooie en zonnige omstandigheden werden passen als Timmelsjoch, Jaufenpass en Penserjoch in vloeiende stijl bedwongen. Wat een feest! In Levico Terme aangekomen werden we opgewacht door het laatst ontbrekende stel, Michiel & Jaap.



Daarna uiteraard het bekende ritueel, opruisen, biertje drinken (of andersom?), op jacht naar het avondmaal en een nieuwe happening, skinny dippen in het meer van Levico. De foto's zijn gelukkig erg wazig...

In de dagen die volgden bleef het weer méér dan goed, met temperaturen tot zo'n 35 graden zodat er die week door de meesten veel is rondgereden. Uitzondering hierop was die ene niet nader te noemen Fries die meende z'n SV in Tornante 10 op weg SP46 aan het begin van de week al iets te moeten modificeren. Niet iedereen heeft elke dag gereden, het is tenslotte geen heilig moeten, maar er is ook genoten van de omgeving en natuurlijk het overheerlijke riante zwembad waar ik uiteraard geen gebruik van heb gemaakt.



De avonduren werden besteed aan het overheerlijke eten en niet te vergeten de onvergetelijke ijsjes. Het gaat de Italianen economisch misschien niet zo denderend, het leven is er wél genieten en daar hebben we ons maar op aangepast.

Wat in deze editie helemaal nieuw was, en wat wellicht volgend jaar opnieuw wordt gedaan, is de introductie van een zogenaamde duodag. Nu we 2 jonge motorloze dames hadden meegenomen, moesten deze toch eens een dagje mee met een ervaren 'motard'. En bij wie konden de dames beter "achterop" dan bij Anton en Rob. Hun motoren zijn daar ook uitermate voor geschikt en samen met Patrick, Janneke en mijzelf hebben we een hele mooie route gereden van 357 km door het Dolomieten land. Daarin zaten passen als de Cereda (1369m), Fricca (1132m), Karerpass / Costalunga (1745m), Lavazzejoch / Lavazè, (1807m), Manghen (2047m) Pordoi (2239m) en de Passo di Vézzena van 1417m hoogte. Ze zijn niet allemaal erg hoog, maar wel erg fraai en ook niet zo heel druk. Al met al ook een heerlijke dag.



Aan alles komt een eind en dat begon eigenlijk al met het mooie weer dat op vrijdag om begon te slaan. Zaterdag ochtend zag het er in ieder geval nog redelijk uit, maar naarmate we dichterbij Oostenrijk kwamen werd het donkerder en donkerder.... En dan zal je altijd zien dat de route ineens de "verkeerde" kant opgaat. Zagen we de donkere wolken eerst links van ons en later ook rechts, het ging mis toen we het Penserjoch opreden. Ineens de verkeerde hoek in. Sommigen kwamen nog droog boven (waaronder ik gelukkig) anderen hadden het "wat" lastiger met onweer, hagel, sneeuw en rukwinden. Wat kan het daar boven toch tekeer gaan. Boven blijven had overigens geen nut. Dus toen het wat afzwakte zijn we in een witte wereld de berg maar afgedaald, zorgvuldig rijdend in het spoor van de auto's. Hebben die toch nog nut.

En naarmate je lager komt verdwijnt ook de sneeuw en rijd je alleen nog maar rond in de stromende regen. Onderaan in het dal kom je dan tot de conclusie dat verder rijden over de Jaufenpass en Timmelsjoch echt niet meer aantrekkelijk is, ook al had ik een retourtje voor de laatste gekocht. Nu over de snelweg weg uit Oostenrijk en ja hoor, in Duitsland werd het even later weer droog.



Gek land toch, dat Oostenrijk, mooi en toch oh zo nat... In Mindelheim kwam een ieder weer samen (behalve Ton die door miscommunicatie z'n groepje was kwijtgeraakt in de stromende regen). In het drooghok kon een ieder z'n druipe kleding ophangen waarbij Arie's Ducati kleertjes zelfs een speciale behandeling kregen in de droogtrommel. Of dat nu was omdat ze de kleding zo mooi vonden of omdat hij zo zielig keek zullen we nooit weten. Als ik moet gokken, dan denk ik aan een algeheel gevoel van medelijden met die jongen...

De volgende en laatste dag ging een ieder zijn weg definitief huiswaarts waarbij een aantal nog flink binnendoor hebben gereden. Want rijden in heuvels of bergen, daar krijg je nooit genoeg van!



Erik ten Kate

Clubartikelen te koop

(prijzen incl. BTW)

SV Contact Club sticker.

€ 0,25 per sticker. Bijdrage adm. + verzendkosten € 0,50 per bestelling.



SV Contact Club T-shirt in de maten S, M, L, XL en XXL. *Zowel in wit als lichtblauw te verkrijgen!* De voorraad per maat is beperkt. Als de door jou bestelde maat uitverkocht is, is langere levertijd mogelijk.
- € 12,50 per shirt voor leden;
- € 15,- per shirt voor niet-leden.
Bijdrage adm. + verzendkosten € 2,50 per shirt.



Colofon

Dit clubblad is het lijfblad van de SV Contact Club, de officiële Suzuki club voor sportieve V-twins voor Nederland en België. 9e jaargang, no. 2, 2011. Het volgende SVCC clubblad verschijnt eind December 2011/begin januari 2012.

Uitgave onder redactie van:

Jaap van Dijk en Marc van der Kuijp
Watergraafaan 71
NL-4731 WJ Oudenbosch
✉: nieuwsbrief@svcontact.com

Het clubblad is voor en door de leden van SVCC. Wij nodigen dan ook ieder lid uit om de pen ter hand te nemen en ons te helpen dit blad tot een succes te maken. De redactie behoudt zich het recht voor om stukken aan te passen, in te korten of niet te plaatsen.

Clubblad Archief

Wil je voorgaande edities van het clubblad nog eens rustig doornemen of zoek je een bepaald artikel? Of het forum hebben we een apart gedeelte aangemaakt. De clubbladen vanaf eind 2006 zijn daar terug te vinden. Bezoek het forum via: <http://www.svcontact.com/forum>

Dit forum is voor iedereen toegankelijk en niet exclusief voor leden van de SV Contact Club. Clubleden hebben echter wel meer rechten op het forum om meer subforums te bekijken.