

Voorwoord van het bestuur

2007 is het jaar waarin de SV Contact Club 5 jaar bestond. Daar is op onze geheel eigen wijze bij stil gestaan. Of eigenlijk aan de rol mee gegaan. Want we hebben met z'n allen tijdens de SVCC evenementen flink wat SV en TL kilometers afgelegd! Heerlijk op die Sportieve Suzuki V-twin stappen en het gas erop zetten. Wegrijdend onder een diepe brul, weer een nieuwe motorrit tegemoet. Oude en nieuwe bekenden zien en spreken en vooral heel veel lol met z'n allen maken. Ervaringen uitwisselen over kleine SVP-tjes of TLP-tjes.

De wintertijd is echt aangebroken en dat betekent voor veel eerste type SV650(S) de bekende probleempjes van bevroren carburateurs, sputterende V-twin geluiden, verkleumde handen en ijsbepegelde voeten. De echte diehards zullen natuurlijk blijven rijden. Ook in 2008 waarin wij zoals gebruikelijk van start gaan met de snerttocht! Daarna zal de motorbeurs Utrecht heel vroeg in het jaar beginnen en op 23 maart 2008 zal ondergetekende voor de laatste maal als voorzitter van de SV Contact Club optreden. Na ruim 6 jaar als oprichter en voorzitter van onze mooie, dubbele cilinders in V-vorm gehulde motorfietsenclub, is het tijd geworden om de SV/TL aanvoerderstaken over te dragen.

Na 5 jaar op de weg ingeslagen te zijn geweest, zoals ik dat destijds voorstond, is het nu tijd voor een nieuwe frisse V-twin wheelee richting de volgende 5 jaar. Samen met alle leden zullen zeer bekwame en gepassioneerde (nieuwe) bestuursleden en actieve vrijwilligers, met veel lol en plezier de SV Contact Club-koers voortzetten van die warme, gezellige, actieve en respectvolle motormerkenclub zoals wij die met z'n allen gewend zijn. Met nieuwe ideeën en activiteiten. Och, dan straal ik helemaal en ben ik supertrots op de mensen die lid zijn van de SV Contact Club en degene die zich actief inzetten in tal van functies binnen de club. Toch heb ik nog 2 wensen. Ten eerste dat steeds meer SV- en TL rijders, zowel in Nederland als in België, lid worden van onze club en ten tweede dat Suzuki die unieke, eigenwijze en topfunfactor hebbende SV motor blijft maken!

Ik blijf overigens wel betrokken bij de SV Contact Club, zodat jullie nog eens een keer kunnen genieten van het regenpakkenritueel, of allerlei geinige, indrukwekkende, gemakkelijke en leerzame "René-acties"!

Veel leesplezier, fijne feestdagen en een gelukkig, voorspoedig en plezierig 2008!

René Thepass

Voorzitter Suzuki SV Contact Club

Voorlopige evenementen lijst 2008 Suzuki SV Contact Club

De afgelopen weken is de toercommissie hard aan de slag gegaan om weer een mooie evenementenlijst voor 2008 samen te stellen. En ere wie ere toekomt, de lijst mag er zeker zijn! Er is getracht om de ritten zoveel mogelijk te verdelen over heel Nederland en meer ritten op zaterdag te plannen.

- 13 /1 – *Snertrit*
- 31/1 t/m 3/2 – *Motor Beurs Utrecht*
- 23/3 – *Toertocht + Algemene Leden Vergadering in het "Wapen van Ameide" (Utrecht)*
- 26/4 – *De SVCC Vlaaientocht*
- 30/4 of 1-5 t/m 4 mei – *SVCC treffen Vogezen**
- 21/5 – *SV Circuitdag te Assen***
- 25/5 – *Noord-Holland tocht*
- 21/6 – *Mega Tour*
- 19/7 t/m 27/7 – *Franse Alpen tour**
- 10/8 - *Rondje Kevelaer tussen Maas en Rhein*
- 23/8 – *Veluwetocht*
- Augustus/ september – *SV Circuitdag 2***
- 12/9 t/m 14/9 – *Toertocht van het Noorden*
- 5/10 – *Najaarstocht*
- 2/11 – *Herfstlicht toertocht*

En dat is nog niet eens alles, want momenteel heeft de toercommissie nog 2 tot 3 mooie tochten die nog een datum moeten krijgen. Onder andere de "**Ladies toer**" en "**De Twente tocht**". Op de website, het forum en in de volgende nieuwsbrief (februari 2008) zal de definitieve evenementenlijst gepubliceerd worden.

**) Wil je mee? Schrijf je zo snel mogelijk in via het forum (subforum Evenementen), zodat we zo snel mogelijk kunnen boeken!*

****) Initiatief van SVCC leden. Op moment van schrijven waren de circuitdata van Motorsport Lifestyle, de organisatie waar we mee willen gaan, voor 2008 nog niet definitief bekend. Voor meer info, indien bekend, en details, zie het "Circuitdag 2008" topic 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: € 21,- 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 nieuwsbrief verstuurd per e-mail. Donateurs ontvangen wel de nieuwsbrief, maar hebben geen stemrecht voor de club en ontvangen ook geen clubpas.

Wie, wat, waar?

Algemene zaken, voorstellen, acties, PR

René Thepass, **Voorzitter**
Frans Halsstraat 36
1521 SP Wormerveer
☎: +31 (075) – 6356254 na 18.00 uur
✉: voorzitter@svcontact.com

Secretariaat

Rob Reumkens, **Secretaris**
Antoni Staringlaan 46
5251 WH Vlijmen
☎: +31 (073) – 5118129
✉: secretaris@svcontact.com

Financiële zaken

Peter van der Kleij, **Penningmeester**
☎: +31 (0591) – 625987
✉: penningmeester@svcontact.com

Treffens, technische dagen en evenementen

Jan van der Meij, **Vice-voorzitter**
☎: +31 (053) – 4615453
✉: vicevoorzitter@svcontact.com

Treffens en toertochten

Pieter Lankhuijzen, **Toercoördinator**
☎: +31 (0113) – 548686
✉: toercoordinator@svcontact.com

Nieuwsbrief

Jaap van Dijk
☎: +31 (0174) – 416296
✉: jw_burnout@hotmail.com

Marc van der Kuijp
☎: +31 (0165) – 320671
✉: nieuwsbrief@svcontact.com

Bestuursmedewerkers/ ondersteunende taken

Assistent toercoördinatoren

Erik ten Kate ✉: tencats@gmail.com
Anton Ritmeester ✉: sv1000s@stoffeerderij.net

Webmasters

Arie Peele ✉: webbeheer@svcontact.com
Patrick v/d Meulen ✉: webbeheer@svcontact.com

Ledenadministratie

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

Bestuurlijke mededelingen worden gedaan via:

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

Motorbeurs Utrecht - Standbemanning (m/v) gezocht!

Ook in 2008 staan we als SV Contact Club weer op de Motorbeurs Utrecht. We pakken de komende beurs uit met een prachtige nieuwe stand en gratis t-shirts voor de gehele standbemanning (m/v). Om de beurs tot een succes te maken doen we een beroep op jullie!

Whats the deal?

In ruil voor je inzet en tijd krijg je **gratis toegang tot de Motorbeurs** en **een SVCC attentie** naar keuze! Kom je meerdere dagen helpen dan betalen wij de parkeerkosten van de extra dagen of hetzelfde bedrag als tegemoetkoming in de reiskosten.

We zoeken mensen voor:

- woensdag 30 januari: opbouwen
- donderdag 31 januari: 10.00 - 15.30 uur
- donderdag 31 januari: 15.30 - 21.00 uur
- vrijdag 1 februari: 10.00 - 15.30 uur
- vrijdag 1 februari: 15.30 - 21.00 uur
- zaterdag 2 februari: 10.00 - 14.00 uur
- zaterdag 2 februari: 14.00 - 18.00 uur
- zondag 3 februari: 10.00 - 14.00 uur
- zondag 3 februari: 14.00 - 18.00 uur
- zondag 3 februari: afbouwen

Aanmelden

Wil je ons helpen? Geef je dan op via de poll op het SV Contact Club forum (www.svcontact.com/forum) of stuur een email naar vicevoorzitter@svcontact.com.

Verslag Najaarstocht - 7 oktober

De SV Contact najaarstocht werd dit jaar verreden door Noord-Brabant ! Het was een leuke route door mooie dorpjes en kleine steden. Enkele stukken kwamen we bekend voor van een eerdere tocht. Maar dat maakt niet veel uit, de omgeving is daar mooi, je kijkt je ogen uit over de weilanden, het water en de mooie huizen. De tocht van ongeveer 160 km door Noord-Brabant en het land van Maas en Waal werd gestart in Sint Willebrord. Het was nog wat koud onderweg, ook aardig mistig. Maar al snel brak de zon door en konden we heerlijk toeren. Ook was dit de eerste tocht op mijn eigen Ducati Monster S2R 800! Eindelijk kon ik mijn motor eens meten aan het tempo van de SV. Ik had er pas 300 km mee gereden, dus was nog wat aan het wennen.

Er waren aardig ook oude bekenden op de tocht afgekomen. Zo zag ik Peer weer na jaren en was het ook leuk om Geert-Jan weer eens te spreken en achter zijn Buell aan te rijden. We vertrokken in 2 groepen. Ik reed mee in de tweede groep achter Anton aan. Bij het pontje aangekomen dacht Geert-Jan aan te voelen dat zijn band aan het leeglopen was. Inderdaad, de band was lek door het overblijfsel van een fietsspaak. Toen Danny opkeek zag hij dat hij de kentekenplaat van zijn Kawasaki was verloren. Omdat hij niet zo'n lelijk eentje (nee niet zo'n auto) op de kentekenplaat wilde hebben, vertrok hij in een rap tempo weer terug, op zoek naar dat stukje blik. Anton noemde deze rit het verhaal van de kabouterijtjes...



We vertrokken met de pont naar de andere kant van de river, daar konden we rustig op Danny wachten en de band van de Buell repareren. Nadat het reparatiesetje van Anton succesvol was gebruikt wachten we nog even op Danny. Danny belde op om te melden dat hij direct naar huis zou rijden vanwege zijn teruggevonden, maar flink beschadigde kentekenplaat.

Wij konden dus ook weer verder en op zoek naar een benzinepomp en lucht om de band van de Buell verder op te pompen. Via de Garmin zochten we iedere keer naar de dichtstbijzijnde benzinepomp, maar de één had geen luchtslang, bij de ander deed deze het niet, de ander was een garagebedrijf, ga zo maar door. Uiteindelijk vonden we er toch één en hebben we ook afscheid moeten nemen van Geert-Jan. Hij zal met de gerepareerde band binnendoor naar huis rijden. Weer een kabouter kwijt...



Zo bleven er nog maar 5 kabouterijtjes over die de reis naar Slot Loevestein verder afmaakte. Daar aangekomen stond de eerste groep klaar om te vertrekken. Die hadden al een tijdje bij het slot gezeten, want door ons oponthoud was de reistijd erg opgelopen. Nadat wij ook iets hadden gegeten en gedronken vertrokken wij ook weer. Maar niet voordat we weer een kabouter kwijt waren die andere verplichtingen had. Dus met nog maar met z'n vieren vertrokken we richting Made, om bij van Meel motoren koopjes te vinden en "op de koffie" te gaan. Echter, onze route had geen aftakking naar de motorzaak, dus reden wij deze voorbij. Rond half 4 kwamen wij aan bij het begin/eindpunt. Daar was natuurlijk niemand, want de eerste groep was bij de open dag van van Meel. Wij hebben dus afscheid van elkaar genomen en zijn ieder onze eigen weg naar huis gereden. onderweg kwam eerst Patrick nog voorbij, later in een tunnel kwam Erik met zijn VTR voorbij bulderen. Ook reed ik nog op de snelweg langs van Meel, nog even getoeterd en mijn hand opgestoken. Al met al, ik was een uurtje later weer thuis, leuke rit gereden, helaas soms met een vieze (maar gelukkig droge) weg. Ook jammer dat we de andere groep zo weinig gesproken hebben, maar daar kan niemand wat aan doen. Anton bedankt voor het voorrijden!

Arie Peele

Verslag - 3 dagen Race Academy

Circuitrijden wordt steeds populairder in Nederland met Koos' flitsbrigade loerend op iedere hoek. Diverse organisaties verzorgen circuittrainingen en dagen waar er zonder of met instructeurs gereden kan worden. In 2007 is er zelfs een succesvolle SVCC circuitdag geweest! Een organisatie die zich onderscheidt is de Race Academy, onder andere doordat zij 3-daagse trainingen in het zonnige zuiden van Frankrijk organiseren. De Race Academy bouwt op het aanleren van techniek en veel persoonlijke, intensieve instructie, waardoor er progressie geboekt kan worden in kortere tijd. Dat wordt in ieder geval geclaimd. Twee 1-daagse introductie trainingen op Assen in 2005 en 2006, waarin je kennismaakt met hun manier van instructie, waren voor mij reden om in 2007 mee te gaan naar Frankrijk.

Na maanden wachten was het dan eindelijk 29 juli 2007, dag van vertrek richting Alès. Mijn motor en spullen konden bij Chris Vahl in de auto en op de trailer en dat was maar goed ook. Onderweg hebben we flink veel regen gehad, dus de motoren waren goed schoongespoeld. Voorbij Dijon had ik een B&B geboekt en na een heerlijk diner bij het lokale hotel, lagen we op tijd in bed. De volgende dag was het eindelijk droog en na een echt vers Frans ontbijt zetten we weer koers richting circuit Alès, waar we om 14.45 aankwamen. Het was heerlijk weer, strak blauw, 30 graden en een briesje. Kijk, dat willen we hebben!!! Op de paddock hebben we ons gemeld bij de organisatie en met diverse mensen een praatje gemaakt. Via internet hadden Chris en ik al een groepje mensen verzameld met wie we een pitbox wilden delen, om zo de spullen en motoren goed kwijt te kunnen gedurende de dag én nacht. Gelukkig klikte het goed met Han, Jeff, Bob, Ira, Rob en Mathieu en 's avonds zijn we met z'n allen een hapje gaan eten in het gezellige stadshart van Alès. Niet te laat maken want om 8 uur de volgende dag moesten we reeds present zijn.

Dag 1

Na een goede nachtrust en dito ontbijt reden we naar het circuit toe, waar we een introductie kregen van Jan van Gorp, de drijvende kracht achter de Race Academy. De groepsindeling werd bekend gemaakt en ik zat in de snelste A groep. Na een korte kennismaking met de instructeur en mijn mede cursist (met zijn tweeën dus 1 instructeur!) was het tijd voor sessie 1 en gingen we het circuit verkennen.



Alès is een kort baantje van 2,5 km, maar wel met 10 bochten! Snel, langzaam, blind, omhoog, omlaag, alles zit erin verwerkt. Lastig baantje zo ontdekte ik tijdens sessie 1. Na 20 minuten rijden gingen we de sessie direct evalueren in het leslokaal, mét airco. Mijn persoonlijke doel voor deze drie dagen was om vooral ontspannen te leren rijden, aangezien ik bij vorige circuitdagen kampte met zere ellebogen en armen. Maar ook op echte 'stuurstukken' op de openbare weg wil ik nog wel eens te 'stijf' op de motor zitten. Instructeur Robert vraagt naar onze ervaringen, geeft diverse tips en dan komt het signaal om ons alweer op te stellen! Wow, dat gaat in rap tempo. Sessie 2 gaat al wat beter, maar ik merk dat ik niet lekker op de motor zit. In overleg met Robert wordt ik een groepje lager gezet, waar twee andere SV650's en een Ducati 999S in zitten, met als doel om met een lager tempo een en ander onder de knie te krijgen. Top! Helaas gaat ook deze groep vrij snel en ik voel enkele malen de bandjes een beetje glijden... Heb zelf ook het gevoel op de limiet te rijden. Dit gaat niet goed, wat instructeur Jos ook opmerkte na de sessie. Samen besluiten we dat ik naar een van de snellere B groepen verhuis, waar het tempo nog wat lager ligt. Ik geef aan niet het vertrouwen te hebben in de banden en hij adviseert om andere banden om te laten leggen. "Tussen de oren moet het ook goed zitten". Na enige twijfel van mijn kant, besluit ik om Jos zijn advies toch op te volgen en de meegenomen Pirelli Diablo's om te laten leggen tijdens de lunch.



Na de middagpauze blij ik te zijn ingedeeld in de groep van instructeur Jurgen, pitbox maatje Rob en een (zo blijkt achteraf) niet al te snelle Belgische dame. Ik geef aan Jurgen aan wat mijn probleem is en hij komt direct met aanwijzingen om 'lekkerder' op de motor te komen te zitten. Ook vermeld ik nog dat ik nieuwe bandjes heb, dus graag rustig beginnen. Ja, doen we. Wel, dat goede streven is na anderhalf(!) rondje al opzij gezet als de knie alweer het asfalt raakt en het derde rondje is het gewoon volle bak.

Het voelt als thuiskomen met de Diablo's. Wat een heerlijke banden voor de SV zeg! De lol en vooral het vertrouwen begint terug te komen en na de sessie wordt er meteen weer geëvalueerd in het leslokaal. Volgende sessie wordt er een camera gemonteerd op Jurgen's motor om ons te kunnen filmen tijdens sessie vijf. Na de sessie wordt deze meteen terug gekeken op de laptop. Opmerkingen en tips als: "Hier stuur je te laat in, hou hem meer aan de binnenkant, probeer in 1 keer te gaan verzitten, probeer je voeten te laten staan in de actieve stand" vliegen ons om de oren. Aan ons om de laatste sessie het geleerde weer in de praktijk te brengen. Het gaat lekker merk ik, bijna ontspannen. Helaas is de Belgische dame niet van het snelle soort wat het tempo drukt. Voordeel is wel dat ik goed met Jurgen zijn tips en aanwijzingen kan werken. Snelste tijd van de dag is een 1:44.8. Een verdiend biertje wordt uit de koelkast getrokken en genuttigd in het zelf meegenomen zwembad met de rest van de pitbox members.



Helaas is Han met zijn R6 onderuit gegaan voor de middagpauze, maar met vereende krachten staat er aan het einde van de dag weer een rijdbare motor. 's Avonds gaan we met de hele pitbox heerlijk uit eten in downtown Alès. De sterke verhalen komen los, de stukken rubber vliegen om de oren evenals de vonken van steps, laarzen en kneesliders. Ja, iedereen heeft het flink naar zijn zin gehad! En het mooie is, we hebben nog twee van die dagen in het verschieft!

Dag 2

Wakker worden met een stralend blauwe lucht als je uit het raam kijkt. Het kan slechter... De dag wordt een half uurtje later gestart dan de dinsdag, dus we kunnen langer blijven liggen wat kamergenoot Chris en ik ook doen. Eenmaal opstellend voor sessie 1 blijken we een nieuwe, snellere groepsgenoot te hebben.



Namelijk Thijs met zijn mooie NCR Milona (+/- 25-30.000 euro stuk, slechts vijf van in NL, en daarvan waren er drie op Alès...). Het tempo ligt gedurende sessie 1 al meteen wat hoger dan de dag ervoor, mooi! De ontspannen zithouding is er, nu gaan we werken aan een betere zithouding. Contact maken met de motor via elleboog, arm en been. Iedere keer na de sessie wordt er wederom geëvalueerd en worden knelpunten besproken. Jurgen vraagt ons o.a. om zelf een tekening te maken van het circuit (hoe goed heb je het circuit in je hoofd?) en herkenningspunten op het circuit aan te geven (herken je instuur- en rempunten?). Resultaat in de ochtend is een 1:38.1. Kijk! Na de middagpauze is het helemaal pret, we mogen een aantal ronden voor Jurgen rijden zodat hij beter kan zien wat en hoe wij het doen. Dat pakt helaas wat anders uit dan gepland. Je draait automatisch toch de gaskraan even wat verder open als je zelf voorop rijdt en dat heeft zo zijn gevolgen voor rem- en instuurpunten. Die komen dan ook wel wat sneller dichterbij... ;o) Kortom Uitermate Teleurstellend zoals Jurgen zei... Er was niets meer van het geleerde te zien. Van hero tot 'zero' in nog geen minuut, ook dat is Race Academy. Maar altijd kritiek met onderbouwing. Toch had ik deze sessie de snelste tijd gereden van de B groep met een 1:36.1 en dat terwijl ik de minst pk-rijke motor van de gehele B groep heb. En toch, het voelde geforceerd, op de limiet. De rest van de middag bleven we weer achter Jurgen aanrijden en we concentreren ons op het inremmen van de bochten en het opvoeren van de instuursnelheid van de snelle bochten (1 en 4) op het circuit. De tijden zijn wat langzamer, maar het gevoel wordt weer beter. Het ontspannen rijden is meer en meer en vooral automatisch aanwezig.

Dag 3

Helaas een minder begin van de dag, namelijk af en toe wat motregen en een grijze lucht! De baan blijkt vochtig te zijn en door de vele auto evenementen erg glad door rubber dat uit het asfalt omhoog komt. De dag start een uur later en we rijden daardoor 's ochtends maar 1½ sessie. Tegen 12 uur klaart het gelukkig op en 's middags komt de zon weer tevoorschijn. Na de lunch staan de (niet verplichte) acceleratieproeven en proefstarts op het programma. Sinds 2006 kan je bij de Race Academy je C-licentie halen om zo in de ZAC (Zomer Avond Competitie) mee te kunnen rijden. Deze licentie kon tot vorig jaar alleen via de TOMS cursus gehaald worden. De acceleratieproeven (zo snel mogelijk accelereren tegen een andere deelnemer) zorgen voor redelijk wat adrenaline, maar de proefstarts doen dat helemaal!



De startopstelling wordt gebaseerd op de tijden van de ochtend, maar aangezien we daar rustig gereden hebben, sta ik slechts op de 13e plek van de 15 deelnemers. Na de opwarmronde wordt er opgesteld, de vlag gaat omhoog (evenals de toeren en hartslag á 170), en weer naar beneden. GASSSSS! Starten is nog niet mijn ding op de SV, bij de eerste bocht rij ik ener laatste. Toch kan ik twee mensen inhalen door ze eruit te remmen en mijn brullende twin er brutaal naast te zetten. Dit is echt kicken!!!! Na twee proefstarts worden we met applaus onthaald in de pits door toeschouwers en de instructeurs. Je voelt je net Rossi...

Na de proefstarts gaan we weer verder met de sessies. We mogen weer voor Jurgen gaan rijden, maar hij benadrukt om het tempo niet op te schroeven. Tijd om het geleerde van de afgelopen 2½ dag in de praktijk te brengen, zonder af te kunnen kijken bij de instructeur.



Ditmaal gaat het een stuk beter en ik rij wederom 2 seconden van mijn tijd af. Het voelt allemaal veel relaxter met ruimte voor nog grotere hellingshoeken, later remmen, harder insturen etc., terwijl we toch al redelijk rap rondgaan. Jurgen is ook tevreden en kan duidelijk de uitwerking van de oefeningen zien. De laatste sessies gaat het tempo weer iets naar beneden, want de vermoeidheid begint nu toe te slaan. Met name mijn benen voelen zwaar en verzuurd aan. Het is flink werken om hard over het circuit rond te gaan!!! Om 17.30 stappen we voor het laatst van de motor af en kijken we met Jurgen terug op drie mooie dagen, met ruimte voor nog snellere tijden van Rob en mijn kant als we Jurgen moeten geloven ("Jullie halen met gemak de 1:30"). De focus bij de Race Academy ligt inderdaad op het aanleren van techniek en dat gaat alleen als je een eind van de limiet afzit.

Om 19 uur volgt er een officiële afsluiting met champagne, samen met alle deelnemers en instructeurs. Ook het traditionele "zoveel mogelijk mensen in het zwembad gooien, het liefst in motorpak" mag natuurlijk niet ontbreken. :o) De pitbox wordt uitgeruimd, de motoren weer op de trailer gezet. Helaas, het is alweer voorbij. 's Avonds gaan we nog een keer met zijn allen eten in Alès om het goed af te sluiten. De volgende dag gaat iedereen zijn eigen weg.

Voor iedereen!

De Race Academy is voor iedereen op alle niveaus geschikt. Er waren deelnemers variërend van 13 tot 62 jaar, van absolute beginner (of zelfs zonder motorervaring!!!) tot ervaren circuitrijder. Een van de deelnemers had nog nooit op het circuit gereden en wilde er halverwege dag 1 al mee stoppen. Hij vond het niets, het ging te hard etc. Instructeur Martin hoorde dit en heeft de reeds op leeftijd zijnde man (60 jaar) de resterende 2½ dag 1 op 1 instructie gegeven. Met iedere sessie kwam het plezier terug en aan het eind van dag 3 klokte hij zelfs heel goede rondetijden, zonder er zelf erg in te hebben.

Bij mezelf merk ik duidelijk dat ik door deze drie intensieve dagen meer ontspannen op de motor zit en toch sneller rij. Je raakt er enorm bewust van hoe kleine dingen je rijgedrag beïnvloeden. Op het circuit zijn mijn rondetijden flink vooruit gegaan en ook op de openbare weg merk ik duidelijk dat ik meer ontspannen kan rijden en meer vertrouwen in de motor heb. En dat puur door eigenlijk meer bewust te zijn van je manier van rijden en wat daarbij komt kijken.



In 2008 zullen de trainingen wederom op het mooie, technische circuit van Alès gegeven worden en nu maar liefst drie weken achtereen (23-25 juli, 29-31 juli en 4-6 augustus). Eén ding is zeker, in 2008 ben ik er weer bij! Heb namelijk alweer geboekt voor de laatste week... :o)

Meer info op: www.race-academy.nl.

Jaap van Dijk

SV Circuitdag 2008

Net als in 2007, gaan we ook in 2008 weer het circuit op! En niet 1 keer, maar zelfs 2 keer!

Het idee is om in mei en ergens in augustus/september een dag te prikken, zodat er zowel op Assen als op Zandvoort gereden kan worden. Iedereen kan zelf bepalen of hij/zij één van de twee of allebei de dagen mee doet.

Voor info, zie <http://www.svcontact.com/forum> en dan het subforum "Meetings".

Interview met Arno Jansen - Marketing coördinator BV Nimag



Voor de laatste 2007 editie van de SV Contact Club nieuwsbrief een interview met Arno Jansen van de BV Nimag (importeur voor Suzuki in Nederland).

Arno is bijna 30 jaar en woont in Druten nu 2 jaar samen met Toosje. Arno is 3 jaar geleden bij de BV Nimag begonnen en heeft voor de HEAO Commerciële Economie afgestudeerd bij de BV Nimag, project Marine (buitenboordmotoren). Vóór de HEAO heeft hij de Havo gedaan en daarna een studie MTS motorvoertuigtechniek. De techniek vindt Arno echt schitterend en motoren waren van begin af aan zijn passie. Het begon allemaal met een Suzuki TS50X bromfiets en daarna is hij vanaf z'n 12e jaar tot 20e jaar bij Suzuki exclusief dealer Jan van Sommeren in Afferden werkzaam geweest. Van de werkplaats tot magazijn, showroom, verkoop en kleding. Hij heeft bij Suzuki stage gelopen, o.a. tijdens de MotoRai en op de Service & Garantie afdeling.

Kort nadat hij zijn afstudeeropdracht had voltooid, is Arno bij de afdeling Marketing van de BV Nimag gaan werken. Eerst als Marketing assistent en toen als Marketing medewerker. Nu is hij Marketing coördinator en als alles voorspoedig verloopt dan is zijn ambitie om Marketing manager te worden. Arno: "Het belangrijkste is dat ik schik heb in mijn werk en we hebben nu een heel leuk team. Ik heb vooral het afgelopen jaar veel geleerd." Drie jaar geleden heeft o.a. Henk Salamons de lijn ingezet. Het belangrijkste, volgens Arno, is het continueren van de ingezette koers en dat vergt een hele andere strategie en manier van denken. Het moeilijkste is om het succes van Suzuki motorfietsen in Nederland vast te houden. Maar Arno is erg positief hierover: "Dat zie je ook terug in 18 nieuwe Suzuki modellen voor 2008." Ook stuurt Arno nieuwe medewerkers binnen zijn afdeling aan om ook in 2008 net zo succesvol te zijn als dit jaar.

Arno is ook actief geweest in de motorracesport. In 1997 is hij begonnen als monteur in de GSX-R cup met Michel van Kleef. In 2000 is hij teammanager geworden en in 2003 is Arno bij Racing Team Suzuki aan de slag gegaan.

Op dit moment heeft Marc Hoegge de leiding over het raceteam (dat in de WK Supersport 600 deelneemt, red.) en is Arno op de achtergrond hierbij betrokken. Daarnaast is BV Nimag al een aantal jaren betrokken bij de KNMV Damen Leathers SV650 cup. Ook in 2008 gaat men hiermee door. Daarna wordt bekeken of deze klasse nog voortgezet kan worden.

BV Nimag behoort tot de Lauman groep. Daaronder vallen ook Toyota, Lexus, Moto Tricolore en heeft de Lauman groep een eigen vastgoedgroep en investeringsmaatschappij. Dat zijn de beleidsbepalers. BV Nimag is in Leidschendam begonnen en vervolgens naar Heine Noord gegaan. In de periode dat Arno stage liep in Heine Noord is de marketingafdeling van auto's en motoren samengegaan onder leiding van Anton van der Logt. Met de komst van Henk Salomons is er weer een aparte marketingafdeling voor Suzuki motoren gekomen. Op dit moment is BV Nimag gehuisvest in Vianen (Utrecht).

Ik vraag Arno naar de toekomstvisie van de BV Nimag.

Arno: "In zowel auto's als motoren is er een duidelijke stijgende lijn die BV Nimag wil vasthouden. Daarnaast is BV Nimag ook importeur van Morgan/TVR en dat blijft een moeilijk proces." BV Nimag is een stabiel, maar ambitieus bedrijf wat zich uit in ambitieuze targets die Suzuki in Japan stelt. Arno: "We zijn afhankelijk van de producten die vanuit Japan komen. Zoals we dat nu zien aan de toekomstvisie van Suzuki dan gaat dat helemaal goed komen." BV Nimag krijgt veel complimenten vanuit Japan. Na Denemarken is Nederland (BV Nimag) het beste Suzuki land waarvoor BV Nimag een Award heeft gekregen. Arno: "We zijn in ieder segment marktleider. In de Supersports is dat de GSX-R 750 (bijna best verkochte motor van Nederland), in de Street doen de Bandits het heel erg goed, in de Adventure sports de V-Strom, in het Scootersegment de Burgman 650 en in de Cruisers is dat de M1800."

Wat is de bedrijfsmentaliteit? Een meer Japans gerichte mentaliteit?

Arno: "We hebben een heel specifiek eigen werkwijze als één van de weinige importeurs in Nederland en in Europa als één van de weinige privé importeurs. We kunnen zelf bepalen wat we willen gaan doen. Dit wordt met name bij de Suzuki dealers als zeer positief ervaren. Doordat we onderdeel zijn van de Lauman groep, zijn we krachtig en slagvaardig. Best wel een ideaal plaatje".

Ik leg Arno een aantal vragen van leden van de SV Contact Club voor.

Wat betekent Suzuki (BV Nimag) voor onze club en wat is jullie visie op de Suzuki merkenclubs?

Arno: "Suzuki clubs zijn de ambassadeurs voor het merk Suzuki. Wij vinden de clubs heel belangrijk. Bijvoorbeeld de Intruder Club, die 12,5 jaar geleden door de BV Nimag zelf is opgestart en geïnitieerd, wat nu uitmondt in een zelfstandige club met 1000 leden. BV Nimag wil meer bieden dan alleen maar de motor. Beleving is een meerwaarde voor het Suzuki wat steeds belangrijker voor ons is. Mensen die een SV kopen worden lid van de SV Contact Club en doen toertochten om in contact te komen met mede SV rijders."

Zit er toekomst in de SV? Gaat Suzuki meer met sportieve V-twins doen?

Arno: "De best verkochte motor in Nederland is de V-strom 650 met hetzelfde motorblok als in de SV en ik zie daardoor ook veel toekomst in de SV. Europees gezien is de SV een heel goed model en ik verwacht dat ze daarin verder gaan ontwikkelen." Volgens Arno verdwijnt vanaf 2008 helaas de SV1000. Het blijft heel moeilijk om de SV1000 goed verkoopbaar te maken. Arno: "In het verleden is er met de TL1000R een poging gedaan om het succes in de Superbike te koppelen aan de straatversie, maar het is niet helemaal duidelijk waarom dat traject is gestopt. Dat is jammer."

De SV650S verschijnt in 2008 in 2 nieuwe kleuren, in zwart en in wit met halve topkuip en standaard ABS, zoals jullie op de foto's hebben kunnen zien in de vorige nieuwsbrief. Arno verwacht op korte termijn een update van het motorblok van de SV650, maar hij kan nog niet aangeven hoe dit eruit gaat zien.

Volgens Arno is het belangrijkste voor de SV Contact Club dat iedereen FUN moet hebben in het beleven van zijn hobby. Arno is het er mee eens dat de Suzuki dealers belangrijk zijn voor de club. Daar bereik je heel snel je doelgroep mee. De SV Contact Club heeft een heel positief imago bij de dealers. Arno geeft aan dat de Suzuki dealer de plaats is waar je in eerste instantie met technische problemen aan dient te kloppen en geschillen op moet lossen. Arno: "De consument moet zich altijd wenden tot zijn dealer. Als een klant ontevreden is over een dealer, dan zou BV Nimag pas in beeld komen. Wij hebben de Suzuki dealers echter heel hoog in ons vaandel staan en veel vertrouwen in hun kunnen."

Komt er nog een toerbuffel aan bij Suzuki?

Arno: "Dat is het enige model wat wij nog missen, maar als je een Bandit 1250 helemaal aankleedt dan kom je aardig in de richting. We hebben dat een paar jaar al bij de Suzuki fabriek aangegeven."

Nederland is daarin anders als de rest van Europa, want de zware toermotoren worden hier het best verkocht. Helaas is Nederland een kleine motormarkt t.o.v. de overige Europese landen."

Zijn er nog tips voor onze club?

Arno: "Wij staan als BV Nimag overal voor open. Er zijn best veel mogelijkheden. Wij hebben ingangen bij de pers en dealers en beschikken over faciliteiten. Wij willen jullie graag helpen. Motorbladen- en internetsites zijn zeer interessant voor de SV Contact Club, zoals door meer met persberichten voor georganiseerde toertochten en evenementen te gaan werken voor de motorpers."

Tot slot vraag ik Arno hoe hij de toekomst van motorrijden in Nederland ziet.

Arno: "Kilometerheffing gaat niet door, of is minimaal, voor motorrijders. Motorrijden blijft een leuke en veel beoefende hobby, ik denk niet dat het ooit zal verdwijnen. Als je kijkt naar de ontwikkeling in de economie is dat ook positief voor de motormarkt. De gemiddelde motorrijder is aan de oude kant en heeft wat te besteden. Ook wat betreft de toenemende files is de motor een heel goed alternatief. Rijden op een 125cc met autorijbewijs zou prima zijn, helaas zie ik dat niet gebeuren. Ook zie ik dat het motorrijbewijs steeds moeilijker wordt en beperkt wordt door het optrekken van de leeftijden bij de verschillende categorieën. Ik zie het motorrijden positief in Nederland."

Daarmee bedank ik Arno voor het openhartige interview en voor de uitstekende samenwerking met onze SV Contact Club.

René Thepass



**Extra informatie -
meerdaagse evenementen 2008**

SVCC Treffen 2008 – 30/4 – 4/5

Vaste prik sinds het bestaan van de SVCC is het jaarlijkse treffen. Voor 2008 is de bestemming de Vogezen! Doordat hemelvaart (1 mei 2008) gunstig valt, met Koninginnedag ervoor, is het idee om er een 5-daags treffen van te maken. We zullen verblijven in het zeer nette Moto-Hotel Col de Bussang, waar zowel Pieter Lankhuijzen als Jaap van Dijk reeds zeer positieve ervaringen mee hebben. Zeer vriendelijke Nederlandse eigenaar, gezellige bar/restaurant en goed eten. Plus natuurlijk een zeer mooie omgeving met prachtige vergezichten en heerlijke stuurwegen van goede kwaliteit. De kosten voor 4 overnachtingen zullen ongeveer 190 euro p/p zijn op basis van halfpension. <http://www.coldebussang.com>



7-daagse buitenland trip 19/7 – 27/7

Ook de in 2005 en 2006 zeer succesvolle 6/7-daagse trip naar het buitenland staat in de planning, georganiseerd door Pieter Lankhuijzen. Voor 2008 heeft hij gekozen voor de Franse Alpen in de periode van 19 t/m 27 juli. Vanuit een vaste uitvalsbasis zullen via 6 dagritten een groot aantal bekende en minder bekende heuse grote Alpen cols aangedaan worden. Bijvoorbeeld de Madeleine, Galibier, Glandon, Alpe d'Huez, Bonette, Isoard etc. Geschatte kosten zijn ongeveer 350 à 500 euro p/p voor 7 overnachtingen op basis van halfpension.

Interesse? Wees er SNEL bij!

Kijk op <http://www.svcontact.com/forum> onder het subforum "Evenementen" voor meer informatie. Je kunt jezelf op het forum ook aanmelden via de poll.

Verslag - Herfstlicht toertocht

De verzamelplaats voor deze laatste SVCC toertocht van 2007 was de MacDonalds in IJsselstein. Ik stond er iets over tien. Toen stonden er aardig wat SV's, de Bandit van Patrick, de VTR SP3(!) van Erik en een Kawasaki Z750. Later kwam ook Pieter nog met zijn BMW R 1200 GS op zijn aanhanger. Die had al een nachtrit van ruim 600 km achter zijn kiezen. Daarna 2 uurtjes slapen, nog even deze rit rijden en daarna nog terug naar Zeeland! Topprestatie! Ik had voor dit jaar 3 bestaande routes aan elkaar gelust om zo tot zo'n 190 km toertocht te komen. De week er voor had ik al een gedeelte van de route gereden en nog wat laatste aanpassingen gedaan.



De opkomst was geweldig, er waren 21 motoren aanwezig. Helaas kon Jan niet komen, hij stond met een lekke band. Gelukkig nog wel bij huis, een pleister op de wond. De eerste groep vertrok onder leiding van Erik. Daarna vertrok Patrick en ik nam de derde groep mee. Wel grappig dat alle voorrijders geen SV reden... De zon hebben we 5 minuten gezien. Maar toch, het was niet koud, het was droog, dus we konden lekker doorrijden. En zonder zon heb je ook minder "last" van fietsers en wandelaars. :o) Dat was geen probleem, want de route bestond uit veel mooie, heerlijk bochtige weggetjes langs het water.

Even voor Bodegraven hadden we de tweede groep bijgehaald. We hebben toen even gestopt bij het fort. Na een plas- cq. rookpauze van een kwartiertje zijn we weer verder gegaan. Alleen had ik bij het omkeren wat gras meegenomen, dat kostte ook wat tijd om dat weer netjes van mijn motor los te maken. Daarna vertrokken we weer en hebben we de tweede groep niet meer bij kunnen halen. Bij de lunchstop aangekomen zaten de eerste 2 groepen al lekker te eten. Ik had de tafels van te voren besproken, dus we hadden lekker onze eigen ruimte, gezellig!! Snel zijn we aangeschoven voor een hap(je) en drankje.



De warme chocolademelk kon je in verscheidene soorten bestellen. Ik nam de hazelnoot versie, een aanrader! Tijdens het eten vertrok de eerste groep ook weer voor de rest van de route. Daarna de tweede en toen wij ons bord leeg hadden vertrokken wij ook weer voor de resterende 85 km. Ook nu konden we weer lekker doorrijden. Helaas was de weg bij Loenen aan de Vecht opgebroken wat voor wat oponthoud zorgde. Maar daarna konden we gewoon weer lekker bochtjes pakken. Ik wist nog een leuke lus in de buurt, dus die hebben we ook gedaan. Het eindpunt was bij het AC Restaurant in De Meern, daar zaten nog veel deelnemers nog wat na te praten en namen een kop koffie. Ondanks dat het niet echt koud was, was er een stevige wind die voor 'extra verkoeling' zorgde. Janneke en Erik reden nog even mee naar mijn huis, ze hadden nog een rugzak te goed.



Het was weer een leuke SV-dag en ik heb een aantal nieuwe gezichten gezien. Bij deze wil ik iedereen bedanken voor de opkomst en de gezelligheid en Patrick en Erik voor het mede-voorrijden.

Arie Peele

Veilig de winter door: SV Wintertips!

De meeste motorrijders vragen zich af "zal ik de winter doorrijden of zal ik mijn motor enkele maanden stilzetten". De motor heeft last van het slechte weer en de pekkel op de weg. Dat is dan ook de reden dat sommige rijders hun machine deze periode op stal zetten. Toch kan hij daar ook "winterschade" oplopen. Zowel de bestuurder als de winterstopper zullen dus maatregelen moeten nemen. Hier volgen de tips voor de stoppers.

Schoonmaken

Door de motorfiets 's winters niet te gebruiken en hem zo droog mogelijk weg te zetten heeft hij geen last van de pekkel en alle andere winterse risico's op de weg. Maar ook dan moet je motorfiets goed worden voorbereid op de winter wil je hem na de winter niet bruin van de roest terugvinden.

Eerst moet je de motor goed schoonmaken. Je kunt je motorfiets wassen met een shampoo, maar het is gemakkelijker een speciale motorfiets reiniger te gebruiken, bijvoorbeeld Motul Motowash. Hiermee hoef je de motor alleen maar in te spuiten, even in laten werken en daarna met water afspoelen. Deze methode is vooral gemakkelijk voor slecht bereikbare plaatsen zoals de achterbrug en schokbrekers. Het afspoelen gaat natuurlijk perfect met een hogedrukspuit maar je moet hier wel mee oppassen dat je er geen gevoelige onderdelen mee beschadigd zoals de radiator en lagers.

Na het wassen is het zaak je motor goed te drogen, dit gaat het gemakkelijkste door een ritje van een kilometer of 10 te maken. Rij dan ook even langs de benzinepomp om je tank vol te gooien, dan loop je niet het risico dat de binnenkant van de tank gaat roesten door het condenswater wat er tegen neerslaat.

Motorblok

Nu de motor is warm gereden kun je meteen de motorolie verversen. Motorolie verzuurt door het gebruik, waardoor er sommige onderdelen zoals de dynamo kunnen worden aangetast. Ook zitten er anti-corrosie toevoegingen in de olie welke worden verbruikt. Daarom is het beter de olie te verversen voordat je hem in de winterstalling zet. Olie verversen doe je met een warme motor, dan is de olie namelijk dunner en zweven de vuildeeltjes nog in de olie waardoor die bij het aftappen uit het motorblok worden verwijderd. Het oliefilter moet je altijd gelijk met de olie vervangen. Na het verversen moet je de motor een aantal seconden op de startmotor ronddraaien, met uitgeschakelde ontsteking.

Zo wordt de schone olie door het motorblok rond gepompt, zonder dat er verse uitlaatgassen in terecht komen. In uitlaatgas zit namelijk veel waterdamp en als de motor niet helemaal warm is condenseert dit in het blok. Dat willen we nu eenmaal voorkomen.

Na het olie verversen kun je een beetje olie (5 - 10 cc) door de bougiegaten op de zuigers spuiten en de motor even ronddraaien zodat de olie goed wordt verdeeld waarna je de bougies met een beetje kopervet op de schroefdraad monteert. Dit voorkomt het vastroesten van de bougies in de cilinderkop. Bij een vloeistof gekoelde motor (zoals de SV) moet het koelsysteem goed tegen vorst worden beschermd. Koelvloeistof beschermd niet alleen tegen vorst, maar ook tegen corrosie. De corrosiewerende dopes raken in de loop der tijd uitgewerkt, waardoor de koelvloeistof eens in de 2 jaar moet worden verversen. Het beste kun je dit doen voor de motor in de winterstalling gaat.

Elektrisch systeem

Alle stekkerverbindingen moeten worden beschermd met een multi-purpose-spray, zoals Motul Multi Protect. Deze sprays reinigen, smeren en zijn vochtwerend. Vanwege de smerende eigenschappen moet je voorzichtig zijn met contactpuntontstekingen. De contactpunten zelf mogen niet vet worden anders brandt dit vet in. Wees ook voorzichtig met het soort spray dat je gebruikt. Er zijn zogenaamde contactreinigers in de handel welke kunststof aantasten. Sommige stekkers en schakelaars kunnen hier niet tegen. De accu vraagt speciale aandacht. Een accu verliest langzaam zijn energie en raakt ontladen. De vloeistof van de accu kan dan gemakkelijk bevriezen. Tevens zullen de platen van de accu, wanneer deze volledig ontladen raakt, worden bedekt met een laagje loodsulfaat. Dit laagje kan bij het opladen niet meer volledig worden afgebroken, waardoor de capaciteit van de accu daalt. Hij raakt dus defect. Een accu moet om de 4 tot 6 weken worden opgeladen. Je kunt ook een druppellader (zo'n 100 gulden) aanschaffen welke de accu op een constante spanning houdt. Ook moet de accu vorstvrij, maar koel worden weggezet. Als je de motor dus niet vorstvrij kunt stallen, kun je de accu beter demonteren en binnen op een koele vorstvrije plaats bewaren.

Rijwielgedeelte

Alle blanke delen zoals het chroomwerk en het frame kun je inspuiten met een siliconenspray of een multi-purpose-spray. Het laat een dun vettig laagje achter. Het chroom wordt hier wel een beetje dof van, maar het spul beschermt uitstekend en het is er met een wasbeurt zo weer af. Op de kabeluiteinden en alle scharnierpuntjes dien je ook een druppeltje multi-purpose-spray te spuiten. Zet de ketting goed in het vet en alle vetnippels loop je even na met de vetspuit.

In feite geef je de motor een kleine onderhoudsbeurt. Het lakwerk kun je in de was zetten. De delen welke niet in het zicht zitten spuit ik meestal in met een blanke tectyl.

Als je de motor binnen stalt, kun je hem het beste onder een molton deken zetten. De motor is dan beschermd tegen krassen en stof en het vocht kan er goed door weg. Buiten kun je de motor onder een waterdichte hoes zetten. Je moet echter wel goed opletten dat het hieronder wel goed ventileert anders maak je het roestprobleem alleen maar groter. Als je de motor op de middenbok zet en het motorblok met een houten blok ondersteund kun je de motor met beide banden van de grond zetten. Zorg hierbij wel dat je motorfiets voldoende stabiel staat zodat hij niet om kan vallen.

Verder hebben we nog de remmen welke aandacht verdienen, want de remvloeistof is hygroscopisch, dit wil zeggen dat het water aantrekt. Hierdoor daalt het kookpunt van de remvloeistof waardoor bij veel en hard remmen er dampbelletjes ontstaan. Deze dampbelletjes zijn in tegenstelling tot de vloeistof samendrukbaar. Dit vermindert de remwerking. De remvloeistof moet daarom ieder jaar worden vervangen. Het water in de remvloeistof kan, als de remmen niet worden gebruikt, er ook voor zorgen dat de remzuigers vastroesten in de remtang. Zorg er tevens voor dat de remmen schoon en vetvrij zijn. Als je ijverig met spuitbussen aan de gang geweest bent, kan je een vetnevel over je remschijven krijgen. Deze kun je reinigen met een remmen reiniger.

Opstarten

In het voorjaar, als je de motor uit zijn "winterslaap" wilt halen moet de motor eerst worden gereinigd. De accu, welke natuurlijk goed is opgeladen, kan weer terug op zijn plaats gemonteerd worden. De accupolen moeten met vaseline worden ingesmeerd. Het ontluchtingsslangetje moet weer worden gemonteerd, let hierbij op dat deze niet boven de ketting, achterbrug of uitlaten komt, want er kan wel eens een druppeltje accuzuur uitkomen en daar kunnen deze componenten slecht tegen.

Controleer de bandenspanning en of de remmen nog goed functioneren, let hierbij op dat de wielen weer vrij rond kunnen draaien als je de remmen loslaat. Kijk of de gas- en koppelskabel soepel lopen.

Vervolgens is de motor aan de beurt, draai deze enige malen met de startmotor rond. Daarna kun je de motor starten. Dit kun je het beste buiten doen want hij zou wel eens flink kunnen roken.

Als de motor aanslaat kun je hem het beste enige minuten warm laten draaien voordat je gaat rijden. Controleer na het eerste proefritje of er nergens geen lekkages optreden.

Wanneer je deze werkzaamheden naar behoren hebt uitgevoerd of heb laten uitvoeren, kun je weer van je hobby genieten.

Let op! De eerste zonnige dagen in het voorjaar zijn zeer verleidelijk om je motorfiets weer voor de dag te halen maar zij zijn oh zo funest. In deze dagen zijn de wegen altijd nog bezaaid met pekkelresten. Je kunt op deze dagen gerust je motor al uit de winterstalling halen, om aan je nieuwe motorseizoen te beginnen. Maar vergeet niet je motor bij thuiskomst dezelfde dag nog goed af te spoelen met KOUD water.

Disclaimer – disclaimer – disclaimer – disclaimer

De SV Contact Club is niet aansprakelijk voor schade in welke vorm of op welke manier dan ook door het opvolgen van deze tips. Alles geschiedt op eigen verantwoordelijkheid en voor eigen risico.

SVCC Snerttocht 2008

Ongetwijfeld zijn er mensen die niets aan de wintertips hebben, simpelweg omdat ze het hele jaar door rijden! Voor al die bikkels, en natuurlijk alle andere SV-ers staat ook in 2008 weer een Snerttocht gepland.

Hoe, wat en waar?

Zondag, 13 januari 2008. We verzamelen vanaf 10 uur in **Oudenbosch**, waar we rond 10.30 uur weg zullen rijden. Om te beginnen wordt er een stuk door West-brabant gereden. De eerste stop is in Willemstad. Dan wordt er een korter stuk gereden tot Geertruidenberg. Hier zal de (late) lunch genuttigd worden. Vervolgens wordt er nog een stuk door midden Brabant gereden om vervolgens weer terug te komen in Boschenhoofd alwaar de snert warm staat! Verwachte aankomst aldaar is tussen 16:00 en 17:00 uur.

Je kan je vanaf heden inschrijven op het forum. Ook staat daar meer informatie over de tocht. <http://www.svcontact.com/forum>.

”SV/ TL hier en daar”

Voor deze laatste aflevering van het jaar hebben we een van de dames die de SV Club rijk is opgezocht. We spraken met **Edith Korse uit Vught**.

Welke type motor rijd je?
Een Kan “arie” gele SV650S.



Wat vind je geweldig aan je huidige fiets?
Mmmmm, mijn gashendel.

Heb je een favoriete weg met mooie bochten in de buurt?

De weg van Waardenburg langs de dijk naar Nijmegen blijft toch wel een hele mooie zonder fietsers, skaters, wandelaars, auto's, honden, stenen en politie.

Kun je iets vertellen over je rijstijl?

Een kunstje zo nu en dan op de motor houdt het leuk, zo kom je ook nog eens echte mannen tegen in uniform (zoals tijdens het Sauerland treffen 2007..., red.).

Wat is je leukste motorervaring?

Kan natuurlijk niets anders zeggen nu dan mijn 3 weken Peru, Chili en Bolivia op de crossmotor, maar dat is het ook!!

Welke verandering aan je motor vind je het mooist of het best?

Ik ben van het type: niet klussen maar rijden!

Welke motorrit pakte heel anders uit dan gepland.

Mijn poging tot doodslag (zonder voorbedachte rade) op een lama in Peru. Voor het arme beest was het zijn laatste levensdag.

Geef je extra gas in tunnels?

Euh...waarom dan?

Hoe lang ben je al lid van de SVclub en wat trekt je het meest aan?

Sinds 2002. De mensen zijn natuurlijk de bindende factor binnen de SV club!

Van welk type motorrijder krijg je een?

“The arrogant species, thinking they're the best, but wait till you see them in practice..... Just pathetic!” Dat laatste woord is zo mooi uit te spreken in het engels! :o)

Wat zou je Suzuki willen adviseren of vragen?

Waarom zit er geen achteruit op mijn motor. ;o)

Hoe zie je motorrijden in de toekomst?

Meer regelgeving, maar dat betekent niet minder plezier. Mensen zijn uitstekend in het creatief omgaan met regels.

Aan wie heb je nog een persoonlijke boodschap?

Mijn moeder: Er zijn gelukkig geen loslopende lama's in Nederland ma!

Wil je verder nog iets kwijt?

Ik heb nog wel een paar leuke foto's van mijn motorreis in Zuid-Amerika, als iemand die wil zien.

Nou Edith, bij deze!



Clubartikelen te koop

(prijzen incl. BTW)

SV Contact Club sticker.

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



Film van de Moto73/SV Contact Club test van de SV650S en de SV1000S. Zowel op DVD als op VHS. € 5,- per DVD of VHS voor leden; € 7,50 per DVD of VHS voor niet-leden. Bijdrage adm. + verzendkosten € 2,50 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.



Film Vobis SV cup race van 17 april 2004.

€ 7,50 per DVD of VHS voor leden; € 10,- per DVD of VHS voor niet-leden. Bijdrage adm. + verzendkosten € 2,50 per bestelling.



Dealerkortingen

Bij volgende bedrijven kunnen leden **korting** krijgen op vertoon van hun clubpas. Meer info op onze website en vraag in de winkel naar de voorwaarden.

Niwa Motorenservice

Zaadmarkt 15
1681 PD Zwaagdijk
Tel. 0228-564000

MADracing

De Mossel 23/F
1723 HX Noord-Scharwoude
Tel. 0226-341208

GoParts.nl

Lutterveldweg 12
4005 LD Tiel
Tel. 0344-614644

Powerpoint

Lutterveldweg 18
4005 LD Tiel
Tel. 06-43025280

MJK Leathers Motorsportkleding

Boschdijk 89
4731 DC Oudenbosch
Tel. 0165-314627

Motorhuis Seppe

Pastoor van Breugelstr. 128
4744 AG Bosschenhoofd
Tel. 0165-312348

Motoport Hengelo

Enschedeestraat 210
7552 CL Hengelo
Tel: 074-2438376

TT-motoren

Marsweg 31
8013 PE Zwolle
Tel. 038-4658058

Colofon

Deze Nieuwsbrief is het lijfblad van de SV Contact Club, de officiële Suzuki club voor sportieve V-twins voor Nederland en België. 6e jaargang, no. 6, januari/februari 2008.

De volgende SVCC nieuwsbrief verschijnt eind februari 2008.

Uitgave onder redactie van:

Jaap van Dijk en Marc v/d Kuijp
Watergraafaan 71
NL-4731 WJ Oudenbosch
✉: jw_burnout@hotmail.com

De Nieuwsbrief 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.

Verspreiding geschiedt per e-mail, per post en via het besloten deel van onze website. Wilt u de Nieuwsbrief op een andere wijze ontvangen dan nu het geval is, laat het ons dan weten.

De redactie behoudt zich het recht voor om stukken aan te passen, in te korten of niet te plaatsen.

Kijk ook eens op de website: **www.svcontact.com** waarop ook de nieuwsbrieven te vinden zijn, exclusief voor leden. Meer info op de site.

Of bezoek ons nieuwe forum op: <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.