

MC FOSSILERNE



Marts 2007

nr 1



10 års Jubilæum

Fossiler på DMC-kursus

Tur-kalender

Tændstiktræf i Sverige

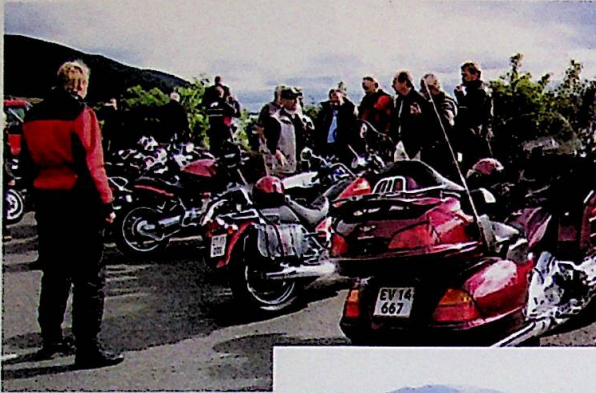
På Moto Guzzi
Nordsøen Rundt 2.del

Fossil stamcafe

Med Tina i Portugal

www.mc-fossilerne.dk





*Vi fortsætter OleP's
beretning om turen
rundt om Nordsøen
Læs side 5*

*Tina har skrevet
om en 5000 km
lang tur til
Portugal*



*Og Erik har været til
Tændstiktræf i Sverige
Læs mere side 21*



Formanden har Ordet



Så fik vi endelig kål på en lang og våd januar. Februar er også ved at være brugt og generalforsamlingen står for døren. Nu varer det ikke længe, før vi igen kan nyde vores store og altopslugende hobby.

Det bliver en spændende sæson - vores 10., så vi har rent faktisk jubilæum. Turudvalget har da også i den anledning disket op med et program, hvor enhver fossil kan få sin lyst styret - i slowmotion eller med en anelse vind i håret - i hvert fald for dem der måtte besidde denne pragt.

For vore mange friske efterlønnere og hvem der ellers kan afse en dag i ny og næ er der også altid gode tilbud fra "Per-MC-Om-Dagen". Jeg havde selv fornøjelsen af en tur til Spøttrup sidste sommer og det var en rigtig god og lærerig tur med historie, æblekage og herligt samvær. Hvis du overhovedet kan få fri på "hjemmet", så tag med - Det kan absolut anbefales.

Hvad der også kan anbefales - og jeg siger det igen - igen... er et bronze-kørekursus med DMC. En hel weekend for kun kr. 7-800,-. Kend dig selv, kend din motorcykel og lær hvor langt I kan nå sammen. Kurset er den bedste forsikring du kan få mod for tidlig jordefærd, afrevne lemmer, brækkede ribben og den slags. Gå ind på www.dmc.org og meld dig til - der er endnu få ledige pladser.

Ellers er der kun at sige, at jeg glæder mig til generalforsamlingen - til den nye sæson og til at nyde det gode samvær med jer - mine kære fossile venner.

Vi ses til generalforsamlingen, til Kick-start eller bare lige pludselig.

Mange hilsner fra
Formanden

RedakSøren synes...



Det er dejligt at være redaktør når medlemmerne aktivt sender det ene indlæg efter det andet. Dette nummer af bladet er det første i vores jubilæumssæson. I år er 10 år siden Peter Just efterlyste legekammerater til lidt uforpligtende MC-kørsel. I marts 1997 stiftedes 'Fossilerne' og så er det jo faktisk bare gået over stok og sten (og en enkelt bjergtop i ny og næ) lige siden.

Siden Juni 1997 har vi haft et Fossil-blad, hvor glade gamle motorcyklister har kunnet læse om ture der kommer, veloverståede ture, og alt hvad der ellers rør sig i den lille klub. Siden engang i år 2000 har jeg så siddet her i redaktørstolen og omsat jeres griflerier til et lille blad, der som oftest er ret så indholdsrigt og underholdende.

I al ydmyghed vil jeg vove at påstå at bladet også har en væsentlig 'skyld' for foreningens succes. Kommunikation fremmer sammenholdet og kæder det hele sammen.

Nærværende nummer af Fossilbladet er ingen undtagelse – tværtimod. Denne gang kan du bl.a. læse turbeskrivelser fra både Portugal, Sverige og Nordsøen rundt!

Dejligt med så mange aktive medlemmer – bliv ved det!!

God læselyst !

RedakSøren

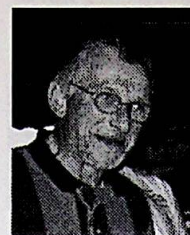
Formanden: Preben Vestergaard, Ellesvinget 24,
8600 Silkeborg 86 82 37 53
e-mail: pvc@mja.dk

Redaktøren: Søren Skovborg, Smedebakken 109 st.tv,
8600 Silkeborg 86 80 00 30
e-mail: sorenskovborg@mail.dk



Hjemmeside: www.mc-fossilerne.dk

På Moto Guzzi Nordsøen rundt 2.del



Orkney – øerne

Sejlturen til Stromness på Orkney-øerne tog godt 2 timer. Det var en meget fin sejlur med en flot udsigt til øernes kystlinie. Orkney-øerne var oprindeligt norsk, og hermed også dansk. Men Christian den 1. pantsatte i 1468 øerne til den skotske konge som medgift for hans datter Margrete, da hun året efter

ægtede James den 3. af Skotland, og siden den tid har de ikke tilhørt den danske krone.

Øgruppen består af ca. 90 øer, hvoraf de 28 er bebodde. Øerne har ca. 17.000 indbyggere.

Helt op til midten af det 18. århundrede blev der talt en norsk dialekt på øerne.

Øerne er lave, græsklædte og med moser. Klimaet mildt og fugtigt. Hovedbyen Kirkwall ligger på den største ø, Mainland. Og det var her vi tilbragte vores tid på øerne.

Straks efter ankomst kørte vi til et spændende sted ved navn Skara Brae. Her kan man se ruiner fra bebyggelser der er mere end 3000 år gamle. Underligt at tænke på, at her på dette gudsforladte sted har der levet mennesker, før pyramiderne blev bygget. Bebyggelsen blev opdaget i 1850 af beboerne på det nærliggende gods Skaill House, som vi også så. Den kraftige blæst havde gennem årene blæst sandet væk, og pludselig fremkom der stenformationer som lignede huse.

Der er senere foregået en egentlig udgravning og konservering af bebyggelsen, således at man nu kan se hvordan folk har boet. Ligeledes er værdifulde udskæringer bevaret. Næste stop var det mystiske Ring of Brodgar. Oprindeligt har der stået 60 meget høje sten anbragt i en rundkreds. I dag står der 27. Det er underligt hvorfor de er anbragt på



denne måde og hvorfor de i det hele taget står her. Ingen ved det med sikkerhed. Det kan sammenlignes lidt med Stonehedge i England. Også her er man i tvivl om, hvad det egentlig symboliserer.



Turen gik nu videre til Det Italienske Kapel. Det lyder lidt underligt, men er ikke desto mindre rigtigt. Historien er den, at der under 2. verdenskrig blev taget en masse italienske krigsfanger, bl.a. i Afrika. Ca 1200 af disse blev sendt til Orkney-øerne, hvor de blev fordelt i 3 lejre. Her arbejdede de med opbygning af værn mod tyske U-både. Kæmpestore betonklodser blev støbt og lagt i vandet, således at U-bådene ikke kunne komme ind i fjordene.



Italienerne opførte sig godt, og da de jo er katolikker, ønskede de sig brændende en kirke. De fik så lov til at overtage en gammel bygning som de restaurerede og gav en meget flot indgangsparti. Kirken, eller kapellet, er blevet bevaret, og flere gange efter krigen har nogle af de gamle krigsfanger besøgt stedet. Blandt andre den person, som mere end nogen anden, var primus motor i projektet, Domenico Chiocchetti. I dag er kapellet et yndet turistmål for alle som besøger Orkney-øerne. Således mættet med indtryk kørte vi til hovedbyen Kirkwall og parkerede på byens torv. Vejret var helt på toppen, strålende sol. Der var nu nogle timer til fri rådighed inden vi kl. 2230 skulle køre til færgelejet, hvor færgen afgik kl. 2345 med kurs mod Lerwick, Shetlandsøerne. I Kirkwall brugte jeg en times tid på at se den imponerende St. Magnus Cathedral. Ellers gik vi rundt og nød tilværelsen og i forskellige grupperinger fandt vi sammen for at indtage den velfortjente aftensmad, som denne aften var "for egen regning". Efter indkørsel på færgen, festsurring af MC-erne, udlevering af kahytter, var der tid til et par kolde fad i færgens restaurant inden vi tørnede ind for natten.

Shetlands-øerne

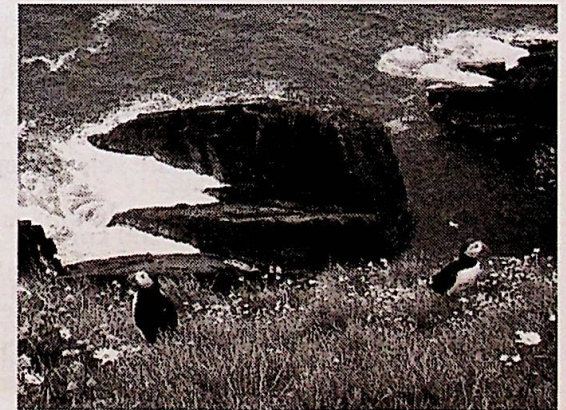
Søndag morgen anløb vi så Lerwick på Shetlandsøerne efter en forholdsvis rolig overfart. Kl. 0730 kørte vi fra borde, men havde fået tilladelse til at gå tilbage til færgen for at spise morgenmad.



Shetlandsøerne består af ca. 100 større og mindre klippeøer. Arealet er 1426 km² og der bor ca. 18000 mennesker på øerne. Ligesom Orkney-øerne har Shetland også tilhørt Norge og Danmark og blev ligeledes givet i pant som sikkerhed for Christian den 1. datter Margrete. I 1590 blev øerne endelig afstået til Skotland. Helt op til begyndelsen af det 19. århundrede blev der talt et nordisk sprog, men det er nu helt forsvundet. Mange stednavne vidner stadig om tilknytningen til Norden. Hovederhvervet er fiskeri og mindre landbrug samt fabrikation af strikkede uldvarer. Og så er der en del som har fået job indenfor offshore-industrien.

Efter det solide morgenmåltid på færgen kørte vi til Jarlshof, en gammel boplads fra tiden før vikingerne erobrede øerne. Under køreturen konstaterede vi, at der er en meget stor forskel på Orkney og Shetland. Hvor Orkney er grøn og frodig er Shetland mere øde og barsk.

Vi fortsatte nu til et højt beliggende fyr med en flot udsigt over landskabet. Under turen op til fyret var der mulighed for at se rigtig fuglefjeld som på Færøerne. Det gav mulighed for at fotografere søpapegøjer ganske tæt på. Et rigtig flot og betagende syn. Nedenfor fugle-



fjeldet kunne vi se sæler som lå og dasede.

Og det hele var omkranset af marker med hundredevis af får. Nu var man virkelig kommet hjemmefra.

Da vi havde suget alle indtryk til os kørte vi til et Visitor-center, hvor vi fik vores velfortjente kaffe med kage. Her kunne man i øvrigt også se et museum for gamle radioer, pladespillere, TV o.s.v.

Nu gik turen tilbage til hovedstaden Lerwick, en by, hvor jeg vil mene at ca. halvdelen af øernes befolkning bor. Vi blev checket ind på Queens Hotel. Et dejligt hotel hvor de serverede fantastisk mad.

Efter omklædning til civil gik jeg en tur i byen og så bl.a. fæstningen Charlotte med kanonbatterier og hele pibetøjet.

Middagen var virkelig god og efterfølgende havde vi nogle timer i baren.

Adskillige Fosters gled indenfor vesten, hvilket bevirkede en tung og god søvn.

Dagen efter, mandag, var til fri afbenyttelse. Nogle havde bestilt en tur med båd ud til et fuglefjeld, men den blev aflyst p.g.a. stærk blæst.

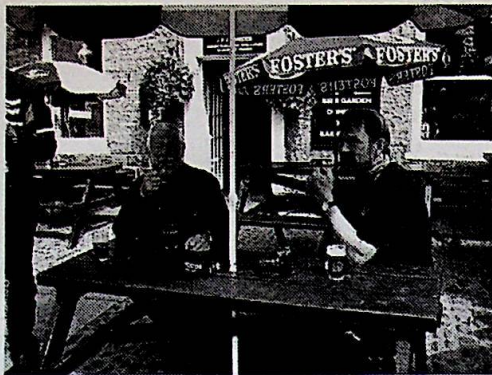
Allerede søndag havde Esben (fynboen på Triumph) og Erling (københavneren på Yamaha) og undertegnede planlagt en tur helt op til det nordligste af Shetland.

Det blev en flot og spændende tur hvor vi først sejlede over fra øen Mainland, hvor vi boede, til øen Yell. Her konstaterede Erling af der var en del oliespild fra Yamahaen og han turde ikke rigtig at fortsætte. Så han tog færgen tilbage til Mainland og kørte til hotellet. Det viste sig senere, at spildet ikke rigtig betød noget alligevel, og han kom med vi andre uden uheld tilbage til Danmark. Esben og jeg fortsatte så turen op over Yell og med nok en færge til den nordligste af Shetlandsøerne, Unst. Her kørte vi så langt mod nord som vejen tillod.

Tilbageturen blev kørt på lidt andre veje end opturen, hvor det ellers var muligt.

Det var en kanogod tur på godt 200 km.

Tilbage i Lerwick spiste vi en dejlig middag på vores hotel, inden vi kl. 2030 kørte til færgelejet. Kl. 2130 sejlede vi med det gode skib Norrøna fra det Færøske rederi Smyril Line med kurs mod Bergen i Norge. Mandskabet var flinke til at hjælpe med fastspænding af MC'erne, en ikke uvæsentlig ting på disse breddegrader, hvor stormene ofte raser.



Om det var stormen eller ølet der bevirkede den lidt usikre gang efter midnat, skal jeg ikke helt kunne afgøre, det kan jo også skyldes en kombination. Under alle omstændigheder blev overfarten bedre end frygtet, og det var en helt fantastisk flot oplevelse at overvære indsejlingen til Bergen næste dags formiddag.

Norge – de fantastiske udsigters land

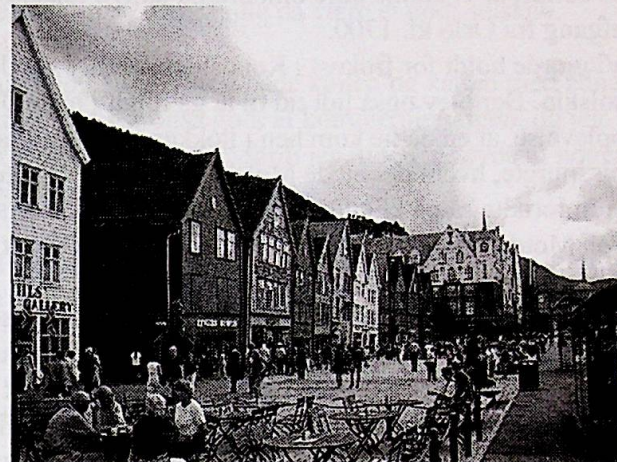
Kl. 1130 kørte vi fra borde og fik lejlighed til at parkere på en rolig P-plads midt i den flotte by Bergen. Vi havde en god times tid til rådighed i strålende sol, hvilket ikke er en selvfølge i Norges vådeste by. Her blev der tid til at se de gamle huse på bryggen og tid til at nyde en øl samme sted.

Her faldt jeg i øvrigt i snak med en MC-forhandler fra Torshavn, Færøerne. Han og konen havde været i Danmark, hvor de havde besøgt ejerne af Skjern MC. De skulle nu med "vores" skib Norrøna tilbage til Torshavn. Så jeg har da en invitation til at besøge dem, den dag min vej falder forbi.

Vejret var stadig flot da vi startede op og begav os ud på den fantastiske smukke tur mod Hardanger-vidda, en køretur på ca. 250 km. Det skulle vise sig at være længere end det lyder til.

Vi så den ene flotte udsigt efter den anden, og specielt de første godt 100 km var vejret perfekt. Lidt efter lidt blev det mere gråt og de sidste 100 km over den øde, særprægede, men smukke Hardangarvidda regnede det temmelig meget. Det var begrænset hvad man fik ud af udsigten her, idet man skulle koncentrere sig om de noget hullede veje. Vi oplevede her turens dårligste vejr, men heldigvis fik det ende da vi ankom til vores hotel i vintersportsbyen Geilo; Bardøla Høyfjellshotell.

Et stort og flot hotel, hvor vi hurtigt fik smidt regntøjet og det øvrige motor-kluns, og så ellers fik et godt varmt bad inden middagen. Det var nu blevet tirsdag aften og vores sidste aften sammen på landjorden. Det blev naturligvis



fejret i baren, men de fleste var trætte, så noget større natteroderi blev der aldrig tale om.

Veludhvilede stod vi op onsdag morgen og fik spist en god gang morgenmad. Og minsandten om ikke de også serverede æg og bacon i Norge.

Vejret var stadig gråt da vi kørte af sted, men det holdt stort set tørvejr. Turen gik ned gennem fjeldene og vi havde god tid, idet vi først skulle være i Oslo så betids, at vi kunne køre ombord på DFDS luksusskib til København med afgang fra Oslo kl. 1700.

Vi gjorde holdt for frokost i Kongsberg, og her var der igen fint vejr med solskin. Der blev også lidt tid til at gå rundt i byen. Jeg havde her den pudsige oplevelse, at en dame kom hen i flokken, som stod samlet omkring maskinerne, og spurgte, hvem der ejede Moto Guzzien. Her måtte jeg gå til bekendelse. Hun fortalte så på klingende norsk, at hun for 35 år siden var blevet forelsket i en Moto Guzzi, og lidt senere også i ejeren. Og det var faktisk grunden til at hun nu boede her i Kongsberg.

Den fattede jeg ikke lige i første omgang, men pludselig slog hun over i uforfalsket vendelbomål og sagde: ”A æ fra Hjallerup”. Og så fortalte hun om, hvordan hun og manden i hendes liv, havde kørt mange ture i Danmark på den omtalte Guzzi for så senere at sælge den og flytte til Norge. Og nu var der så gået 35 år heroppe, uden at de havde fået sig taget sammen til at købe MC igen. En vældig hyggelig snak fik vi, så det kan man også opleve på en MC-tur Nordsøen rundt.

Efter Kongsberg gik det videre over Drammen til Oslo.

For at det ikke skal være løgn kørte vi direkte ind i hjertet af byen og tog Karl Johans Gaten fra ende til anden. Det blev nu en lidt vanskelig tur, idet det var svært for en bus og 14 motorcykler at holde sammen midt i Oslo. Men det lykkedes da at komme samlet ned til det gode skib, som skulle bringe os tilbage til det fædrene land. Ca. 280 km. blev dagens etape.

Præcist kl. 1700 lagde vi fra kaj, og vi fik igen nogle fantastiske udsigter ud gennem Oslo fjorden, mens MC'erne hyggede sig dybt nede i skibet.

Om aftenen var der afskedsmiddag i restauranten, og jeg skal da lige hilse og sige, at det var et Ta-selv –bord der ville noget. Så vi havde en fin aften inden vi gik til ro i de små kahytter.

Tilbage i Danmark

Kl. 0915 anløb vi København, og efter et solidt foder kørte vi fra borde og holdt lige et kort øjeblik for at sige farvel, inden vi spredtes ud over det ganske,

danske land.

Bussen med bagagen og direktøren fra Dream & Bike Tours, Kurt Sørensen, samt hans gode hjælper Flemming, kørte i spidsen for kortegen af Slangerup-folk til aflevering i Slangerup.

Vi andre drog af sted i spredt uorden. Jeg havde bestemt, at jeg ville køre alene til Jylland. Nu havde man været så mange sammen så længe, og kørt i kortege, så det var dejligt at køre helt sit eget løb og lade tankerne få frit spillerum. Det havde været en dejlig tur uden uheld og med stort set godt vejr. Hvad kan man så ønske sig mere af en MC-tur? Det skulle da være et godt selskab, men også dette blev opfyldt.

Og da jeg godt over middag anløb Hinge, stod både konen og katten med åbne arme (poter) og tog imod mig. Det var også godt at komme hjem igen, og jeg er bevist om, at jeg skylder Birgith en stor tak, fordi jeg, uden mislyde af nogen art, fik lov at tage af sted på denne egoist-tur.

Der gik vist nok brok i mit benzin regnskab, men jeg har kørt ca. 20 km/ltr. Og den totale distance blev på 3100 km.

Fossil-hilsen fra Ole P.



Ti års jubilæum

Ti års jubilæum. Nej, nej. Ikke Fossilernes, men mit eget ti års jubilæum som motorcyklist.

Det giver anledning til et lille tilbageblik.



Fra drøm til virkelighed

Jeg havde i mange år sagt, at når jeg blev gammel, ville jeg have en motorcykel.

44 år. Det måtte være gammel nok. Hvem ved, hvor gammel man bliver. Sæt man kom til at sidde på et plejehjem og sige:

”Jeg gjorde det ikke.” Det ville være surt.

Men det var ikke let. Den første store forhindring var at overbevise Else om vigtigheden i mit forehavende. Efter et langt tilløb tog jeg mod til mig, og fortalte om mine ”hemmelige” tanker. Overraskende nok sagde hun bare: ”Jamen, så må du vel hellere få et kørekort.”

Det fik jeg så og spurgte kloge folk om, hvilken mc jeg skulle købe. Der er godt nok rigtig mange kloge mennesker og mange meninger om den sag. Jeg købte en ældre Suzuki GS 450 pga. troværdige menneskers argumenter som letkørt, driftssikker og ikke mindst billig.

Motorcyklist.

Hold da op! Det her var for alle sanser. Motoren snurrede, mens jeg listede rundt på de mindre veje. Vinden susede i hjelmen og jeg var helt alene med elementerne. Fantastisk!

Da jeg blev lidt mere modig, (Helt ærligt: Der gik nok lidt tid) tog jeg mod til mig og gav lidt mere gas. Jeg havde jo læst om alle de her hurtige motorcykler med vanvittigt lave accelerationstider. Denne her havde kun 43 hk, men det føltes godt nok vildt! Jeg var bange for, om den skulle gå bagover, eller om jeg ville falde af, så jeg kørte den ikke helt ud i gearene i begyndelsen.

Det var faktisk lidt skræmmende at køre på sådan et apparat. Turbulensen, når man kørte bag ved eller mødte en lastbil. Den har godt nok også store hjul, som maler rundt lige ved siden af, når man overhaler. Slingrede mc-en ikke også lidt, når jeg kom lidt op i fart for at overhale en bil eller allerværst: en lastbil?

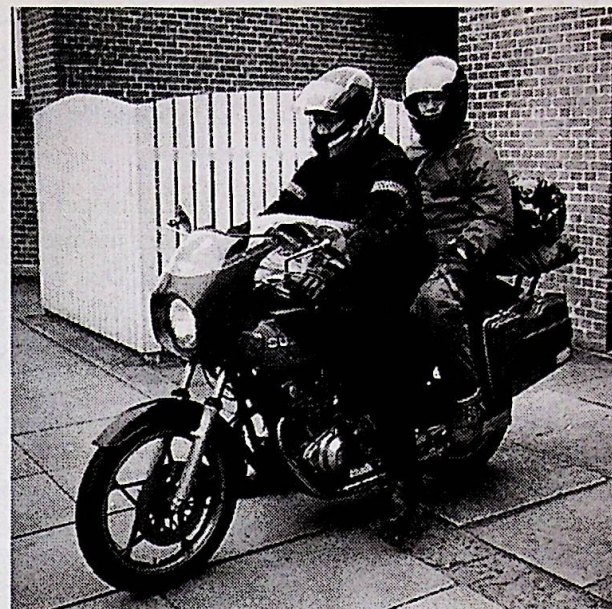
Det vænnede jeg mig nu til efterhånden. I hvert fald følte jeg ikke længere den skræmmende følelse af at blive overfaldet af naturkræfternes rasen.

Jeg vænnede mig til motorcyklens bevægelser, og den kørte jo faktisk alligevel, selv om jeg havde troet, den ville blæse af vejen.

Efterhånden gik det så fint, at jeg ikke tænkte over det længere. Det blev en så stor fornøjelse at køre, så jeg måtte holde igen med at synge inde i hjelmen. Det bliver let alt for højt! Det problem har jeg ikke i en bil. Der gider jeg slet ikke at synge.

Norge

Allerede anden sæson var jeg klar til at tage til Norge sammen med sønneke. Vi havde vandret før, og vidste hvor lidt bagage vi kunne klare os med. Derfor pakkede vi minimalt. Alligevel kunne det ikke være på motorcyklen, så det der ikke kunne være der, blev efterladt i garagen, og vi klarede os alligevel. I begyndelsen havde jeg svært ved at følge bilerne i færgetræk i svingene



mellem Vestlandets fjorde. Efterhånden gik det fint, og til sidst kunne jeg følge de lokale bilister. Det var sejt! Knægten og jeg havde en meget fin tur med regn, sol og de flotteste fjorde i verden. Der vil jeg gerne op igen på mc.

I motorcykelforening

Herhjemme fattede jeg lidt rundt på kortere og længere ture, men efterhånden blev det lidt kedeligt. MC-klubberne tiltalte mig ikke særligt, men så læste jeg om Fossilerne i Avisen. Det lød helt rigtigt, mere som en forening end en klub. (Hvad det så end er)

Jeg stillede i Lunden en lørdag. Der var nu ikke så mange, da hovedfeltet var i Berlin. Puha! Det lød langt væk, - og så på motorcykel.

Vi andre kørte en tur ud i hagl og blæst. Jeg havde en alle tiders oplevelse. Jeg var med Fossilerne!

Igennem sæsonen var jeg på mange ture med Fossilerne, rigtig mange syntes Else.

Kolonnekørsel kunne godt være svært. Selve kørereglerne var det ret let at finde ud af. I praksis kunne det godt være svært alligevel.

Hvorfor nu det?

Jo, fordi dengang kørte Fossilerne meget hurtigere end i dag. Når vi kom ud på de små veje, der svingede og bulede var det ofte svært at følge med. Der skulle holdes øje med sand på vejen, de andre i kolonnen, sving og bakker og alting. Jeg syntes faktisk de kørte ret hurtigt. De var også meget rutinerede, de her Fossiler, og havde vist nok alle sammen kørt motorcykel hele deres liv. Heldigvis blev de lidt mere besindige som året gik. Sjovt nok samtidig med at jeg fik mere rutine.

Større kværn

Den lille og ret brugte Suzuki var ikke så meget for motorveje, og som så mange andre drømte jeg om en lidt større motorcykel. Pludselig havde Peder Kloppenborg en Yamaha FJ 1200 til salg. Den var godt nok rigtig meget større!! Al fornuft var imod det, men da MC kørsel nok alligevel ikke er spor fornuftigt, må vi lige lukke den slags argumenter ude. Hjertet vandt, og pludselig var jeg ejer af sådan et apparat.

Og jeg fortrød! Mange gange! Den var både tung og klodset og jeg var ved at opgive, hver gang den skulle manøvreres på plads i garagen. Den kunne godt nok køre hurtigt, og den var også nem nok, når den kørte ude på vejen, men det her var bare for meget. Nu havde jeg dog købt den, og jeg ville heller ikke indrømme, at det her var for meget for mig, tændstikmand.

Hvor om alting er: Jeg kom på DMC kørekursus i Vejle en weekend. Det var kanont! Jeg lærte lidt mere om, hvordan man skulle håndtere sådan en motorcykel, og da jeg kørte hjem sammen med Ege om søndagen, følte jeg mig meget mere dus med maskinen, end jeg havde drømt om.

Det der med tændstikarmene glemte jeg efterhånden også. Jeg skulle jo ikke løfte FJ-en, blot manøvrere den. Det var egentlig mere et spørgsmål om teknik, så det lærte jeg også.

Ved nærmere eftertanke kunne jeg igen i dag trænge til at få opfrisket formen med et DMC kørekursus. Os der har passeret skelsår og -alder er nødt til at gøre lidt ekstra for at være fit for fight.

Nu har jeg kørt fem sæsoner på en FJ 1200 og har været meget glad for det, så vi danner også par her i 2007.

Fossilerne

"Fossilerne" Ja, det lyder jo ikke som om, der er meget liv her, men alt er jo relativt, så det er meget passende for mig.

Vi har meget til fælles i Fossilerne.

Vi kører på motorcykel. Dvs. at vi har mindst en hver.

Vi har en slags uniform på, eller skal vi kalde det arbejdstøj, når vi er sammen.

Vi vil helst ikke arbejde for længe ad gangen, så vi holder mange pauser.

Vi er sikkert høreskadede. I hvert fald snakker vi meget højt, når vi snakker sammen.

Vi kører sammen og er lige, uanset om vi kører på et gammelt slidt hakkebræt eller et nyt chromskinnende uhyre af en ræser. Bare den er rimelig driftssikker, så vi ikke skal stoppe mellem pauserne.

Vi vil gerne se mange sider af den danske natur.

Vi er individualister, der søger en eller anden frihed i motorcyklismen.

Vi er individualister, der søger fællesskabet i Fossilerne.

Men hov!

Er der ikke nogle modsætninger i de sidste sætninger?

Højtsnakkende individualister, der søger fællesskabet med deres egne stærke meninger om alt muligt. Det går ikke altid stille af sig.

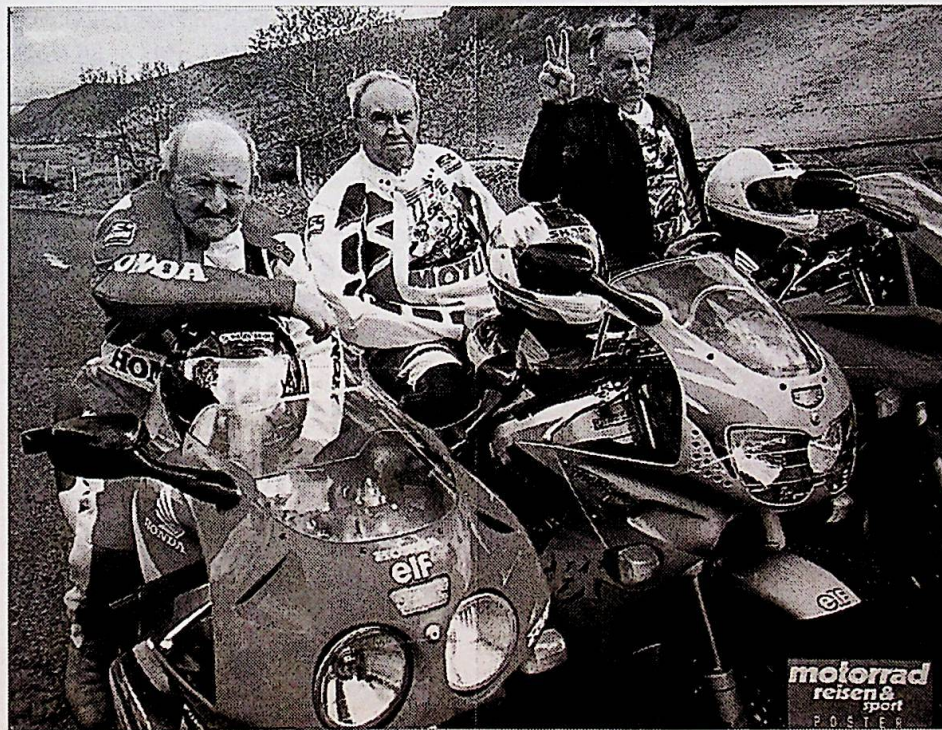
Skal fællesskabet køre hurtigst muligt i svingene?

Skal fællesskabet overholde alle færdselsregler?

Skal fællesskabet se på natur i alle detaljer, eller kan vi godt nøjes med at snakke om hovedpunkterne i smøgpauserne mellem hastighedsetaperne. Hastighed er et evigt emne i dette fællesskab.

Skal fællesskabet give mig service, eller skal jeg yde lidt til fællesskabet.

Os individualister, som søger fællesskabet, kan optræde som hjælpsomme,



som kværlanter, storsindede, fornærmede osv. Det er ikke altid let, når så mange har en mening, men det giver flere gode oplevelser, end hvis ingen rigtig turde mene noget.

Jeg synes, det er dejligt at være med i Fossilerne. Man kan stort set lave lige så meget eller lidt, som man gider. Der er nogle at køre med. Nogle at snakke med. Jeg kan køre med på en tur, andre har planlagt. Jeg kan også selv bestemme, hvor vi skal hen. Og hvis der er andre, der gider at være med på min tur, er det fint.

Desuden, og ikke mindst, møder jeg nogle dejlige mennesker, som jeg kunne ønske at kende lidt bedre, når jeg en gang får tid.

Derfor: Jeg holder ved mindst ti år endnu, så jeg kan blive en aktiv del af "MC om dagen" med kørsel, fællesskab, iskager, kaffe og oplevelser i det ganske land.

I øvrigt har jeg ambitioner om at blive ved tredivede år endnu. Så ser det forhåbentlig ud som på billedet af de tre herrer (se side 15), når jeg skal holde fyrre års jubilæum som motorcyklist.

Hvem er med på den?

Kaj Verner



Endelig!

De nye, flotte
klistermærker
er nu på lager.

Kan købes på
Generalforsamlingen eller ved
henvendelse til Formanden
på telefon 40343118

pr. stk.

4,-

Nyt fra MC-om dagen



Sæsonen for MC kørsel er forlængst slut, Men i MC-om dagen har vi arbejdet videre.

For bedre og hurtigere at kunne kommunikere køredata, invitationer, budskaber, referater m.m. ud til de aktive *MC-om dagen* folk (og andre!) er der lavet en speciel hjemmeside som du enten kan gå

ind på via klubbens hjemmeside (link) eller gå direkte ind på via følgende adresse:

<http://www.permoller.com/mcomdagen>

Her kan du følge med i aktiviteterne. Nye så vel som gamle. Her finder du en egen side **VI KØRER** som fortæller om hvornår vi kører, hvorhen vi kører og hvad som ellers skal ske og medbringes.

Turplanen for **2007** finder du også. Billeder og referater fra **2006** turene har deres egen side. **Alt** som vi skal beskæftige os med nu og fremover finder du naturligvis også på siden.

For god ordens skyld skal jeg lige nævne, at klubben ingen udgifter har i forbindelse hermed. Siden er oprettet for at få en hurtigere og enklere kommunikation i *MC-om dagen*. Vi træffer hurtige beslutninger i takt med vejr og vind og hvad vi ellers pludselig får lyst til. Frem for at skulle ulejlige klubbens webmaster og andre med det arbejde, og den forsinkelse det uvægerlig må medføre, går vi nu "direkte på". Klubbens dygtige webmaster Julle har været konsulteret, og han har lovet at linke siderne ligesom der vil være link fra nævnte side til klubsiderne.

Gå ind og kig!

For dem som ikke kan gå på nettet vil der fortsat være en telefonservice. Og her klubbladet vil I ligeledes blive holdt opdateret. Så bare rolig!

Per, *MC-om dagen*

Turplan 2007.

Foråret vil blive beskrevet mere udførligt.

Efteråret er kun løseligt planlagt.

Alle ture starter fra Lunden på Vestergade.

- **Hver lørdag kl. 14.00 og søndag kl. 13.00:** Vi ses i Lunden og kører en tur, hvis ikke andet er annonceret, og siger farvel ved Hjejlekiosken/Cafe Ewald.
 - Her vi det være oplagt at komme med forslag på hjemmesidens debatforum.Derudover er der masser af tilbud om træf nær og fjern. Her er et lille udpluk:
- Første søndag i hver måned: Mulighed for kaffemøde i Truust.
- Sidste søndag i hver måned: Mulighed for kaffemøde ved Karoline i Middelfart.
- Sidste torsdag aften i hver måned fra april til oktober: Træf ved Vestemarken 59, Kølkhjør, vi mødes i Lunden kl.: 18.00

Turudvalgets arrangementer er mærket med en *. Disse ture forbeholder turudvalget sig ret til at aflyse, hvis det regner for meget.

MARTS

Lør 3. marts kl. 17.00 – 01.00: **Generalforsamling i Lunden**

Lør d. 17. marts: **Stumpemarked i Herning**

Tors 29. marts: **Bakken åbner**

APRIL

Søn 1. april kl. 14.00: **Kickstart!** Endelig går sæsonen i gang!
Vi kører en tur fra Lunden og liner op ved Café Ewald langs åpromenaden. Ansv. Bestyrelsen.

Skærtors 5. april kl. 10.00: **Åbent hus i Esbjerg Centrum.** Hvis det er godt vejr, kommer der flere tusinde MC-er.

Påskelør 7. april kl. 10.00: **Tønder træf.** Der er lidt længere at køre, lidt færre MC-er, men nok mere hyggeligt.

2. påskedag 9. april kl. 14.00: ***MC-gymnastik.** Jens og Ole giver os mulighed for at friske formen op til manøvreøvelser på en passende plads.

Kurvekørsel – og naturkræfter

Inspireret af og frit omskrevet efter:

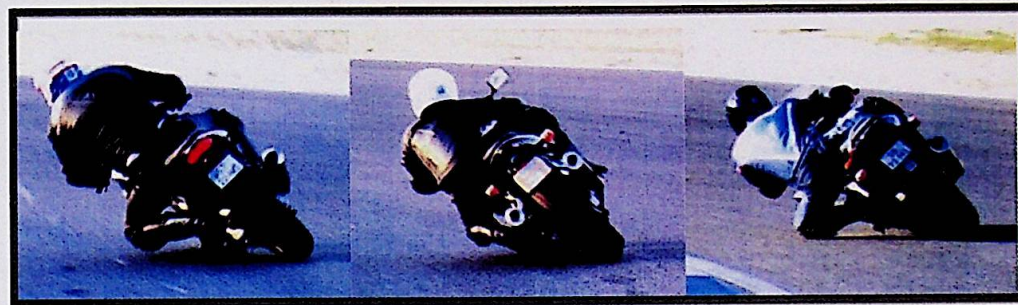
"Køreteknik på landevej" af Brian "Hekto" Sørensen – Ducati Ekspresen nr. 75 / Dec. 2006

Det er ingen kunst at køre ligeud på en motorcykel. Har man først fået maskineriet op på 45-50 km/t, sidder nogenlunde opret og holder godt fat i styret – ja, så sørger Mcén og fysikkens love for resten.

Men ... dette går kun godt indtil man nærmer sig det første sving.

For her venter – og lurser – naturkræfterne !

De fleste har sikkert allerede erfaret, at man ikke sådan lige "kaster" rundt med en motorcykel på samme måde som med en trædecykel. Begge er underlagt fysikkens love, men det kræver lidt mere øvelse og erfaring at tumle den noget tungere motorcykel. Til gengæld er det netop den bevidste udnyttelse af disse love, der gør det sjovt at køre på motorcykel. Hestekræfter, acceleration og topfart er nemlig ikke alt !



Alle har nok et billede i baghovedet af den perfekte nedlægnings: knæet i asfalten og den ene balde godt ud over siden på sadlen. Det er bare sjældent, at man kan anvende denne kørestil optimalt på en almindelig landevej. I modsætning til banekørsel er der jo både med- og modkørende færdsel på en offentlig vej og samtidigt er det ikke så forudsigeligt som på en bane, hvad de andre trafikanter gør. Det lægger en vis dæmper på løjerne, gør det endnu vigtigere at få noget erfaring i at tumle Mcén og vide hvordan den reagerer på ens påvirkninger, når den samtidigt er tvunget til at adlyde naturlovene.

Det kedelige ved naturlovene er jo netop, at overtrædelser straffes på gerningsstedet !

Instinktive fejlhandlinger – handlinger, der kan vise sig at være stærkt u hensigtsmæssige og som vi umiddelbart ikke har styr over, er ikke mere instinktive end at man kan træne sig op til at kunne undertrykke og beherske dem. Alle har sikkert prøvet at komme for tæt på kantstenen på cykel og ved, hvor svært det er at komme fri af den igen. Måske har nogen gjort den mærkelige opdagelse, at man faktisk let kom fri af den, bare ved at kigge ud på vejen. Cyklen styrer næsten pr. automatik i den retning man ser. Dette er der ikke noget magi i, det er bare kroppen der instinktivt forskyder tyngdepunktet og trykker de rigtige steder på cyklen – og så er der skiftet retning.

En anden almindelig reaktion er, når man f.eks. pludselig møder en forhindring: instinktivt skubber man styret fra sig for at få afstand og beskyttelse. Dette resulterer i at man bliver stiv i kroppen, låser i armene og dermed fuldstændig taber kontrollen over cyklen – der på stedet kvitterer med totalt at underlægge sig naturlovene – og køre sine egne veje – desværre oftest ind i forhindringen ! En tredje handling som kan være uheldig er, når man kommer for hurtigt ind i et sving og derfor (instinktivt) lukker af for gassen eller endnu værre - bremses. Herved flyttes tyngdepunktet pludseligt fremefter på motorcyklen og styringen gøres dermed tung, samtidig med at køreegenskaberne ændres markant.

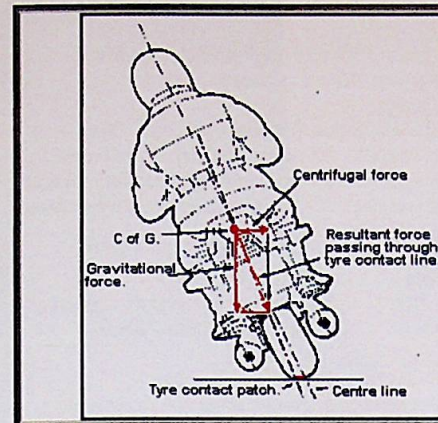
Faktisk hjælper det en del på kontrollen over naturlovene, at man bevæger sig lidt rundt på motorcyklen og derved forskyder tyngdepunktet. Noget man let kan efterprøve ved bare at skubbe den ene balde lidt ud over sædet, i den side man vil svinge til. Dette hjælper ganske gevaldigt på hvor hurtigt man kan komme "rundt om hjørnet". Efter nogen øvelse, får man et helt anderledes forhold til det at sidde på en motorcykel og ved at bevæge sig lidt mere rundt, bliver kørslen også meget mere afslappet.

Selvom alle måske ikke føler det, så er motorcyklen faktisk en ganske stabil platform – og bør altid føles sådan. Når først den triller med en hastighed på 45-50 km/t. eller derover, så ændrer den ikke sådan lige kurs. Dem der har prøvet kraftig kontrastyring ved, at selvom den kommer helt ned på fodhvileren, så retter den sig straks op igen og fortsætter ligeud. Motorcyklen finder ikke lige på at vælte af sig selv, når først hjulene snurrer og gyrokræfterne stabiliserer retningen. Man behøver derfor ikke holde krampagtigt fast i den for at holde kursen eller forhindre den i at vælte.

Nogle har måske prøvet at holde et snurrende cykelhjul mellem hænderne og mærket, at det er svært at ændre stillingen mens det snurrer rundt – og hvis man tvinger det, så mærker man en modsat rettet kraft.

Det er dette fænomen – Gyrokræften – der udnyttes ved "kontrastyring". Kontrastyring går i al sin enkelhed ud på, at man påvirker styret til den modsatte side af den man i virkeligheden vil dreje til. Et kort og kontant tryk bringer ustabilitet i de roterende hjul. Et øjeblik hjælper disse kræfter til at ændre kursen på den ellers trægt styrende motorcykel og samtidig lægger det motorcyklen ned til den rigtige side.

Dette lyder måske lidt indviklet, specielt hvis man ikke selv har prøvet øvelsen: Man slipper styret (eller holder meget let om det). Vil man dreje til højre, skubber højre hånd styret fremad. Dette skub får cyklen til at lægge sig kraftigt ned, for derefter øjeblikkeligt at rejse sig op igen – helt uden hjælp fra føreren. Det kræver kun at hastigheden er højere end 45-50 km/t, for at opbygge de fornødne gyrokræfter. Ved at være bevidst om dette, kan det udnyttes ganske effektivt til bedre svingteknik.



5 gode råd – før svinget:

Brems før et sving – ikke inde i det

Skift ikke gear i et sving – gør det før svinget

Forskyd tyngdepunktet lige inden svingningen påbegyndes
(Balden ud over sædet i den side der skal drejes til)

Kontrastyr – lige inden det punkt hvor svingkurven starter
(Skub styret fremad i den side hvortil der skal drejes)

Hold gassen konstant – luk ikke af inde i svinget
(Accelerér en lille smule mens Mcén hælder)

Svingkurven – dette er et helt kapitel for sig !

Det er faktisk sværere at komme ordentligt ud af et sving end at komme ind i det. I stedet for panisk at holde øje med hvordan asfalten ser ud 2 meter foran forhjulet, kan man med fordel se fremad i kurven. Forsøger man at kigge hele vejen gennem svinget, vil denne metode uvægerligt bringe en direkte ned i grøften ! Lad øjnene følge en midterlinie i svinget, i et punkt i en passende afstand foran cyklen. Præcist hvor langt fremme afhænger af hastighed og hvor skarpt svinget er. Ofte er det bedste punkt der hvor man begynder at "gå ud af svinget". Bare man er klar over at man kan "styre" ved hjælp af blikket, så kommer øvelsen efterhånden med erfaringen.

At gennemkøre et sving med en fast afstand på 1 meter til vejkannten, er ikke optimalt i forhold til at udnytte naturkræfterne. Samtidig giver det heller ikke noget særligt godt overblik over modkørende trafik, grus og andet der kan skjule sig i vejsiden. Det er bedre at begynde svingningen langt ude på kørebanen, komme tæt på "rabatten" midt i Apex og gå ud af svinget længere ude på kørebanen igen (Se grøn kurve). Denne kurve bliver større end hvis man ligger helt inde ved vejsiden. Dermed bliver de forskellige kræfter der påvirker motorcyklen langt mindre og hastigheden, hvormed kurven kan gennemkøres, bliver langt større. Overblikket er større, der er også blevet bedre plads til at undgå forhindringer og dermed er sikkerheden øget – men er det idealkurven?

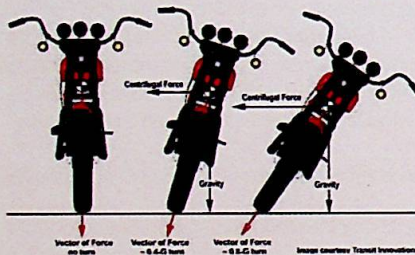
Både ja og nej. For mange vil det være et fremskridt. Allerede her kan man fornemme at kørslen går langt mere flydende og uden kraftige nedbremsninger. Kræfterne, der påvirker motorcyklen, er langt mindre og man kan bedre koncentrere sig om at blive de instinktive fejlhandlinger kvit. Dog vil man stadig fornemme at man skal styre hele vejen igennem svinget, specielt når hastigheden går lidt op. Selvom det nu går lidt hurtigere gennem svinget, er sikkerheden blevet væsentligt forøget. Man panikbrems ikke og man ser fremad i svinget. Man har større overblik gennem kurven og der er bedre plads til at undgå grus og eventuelle andre forhindringer i svinget. Kørslen er blevet mere afslappet og man har det – endnu – sjovere. Der er mulighed for forbedringer, når man har indøvet dette. Svingteknikken er blevet bedre – men er endnu ikke helt optimal !

Den helt ideelle kurve, den der udnytter naturkræfterne optimalt, ser nemlig noget anderledes ud end hvad man umiddelbart skulle tro (Se turkis kurve). Både svingpunkt og Apex ligger senere i svinget end ovenfor beskrevet – og man kører næsten ligeud fra Apex og ud af svinget.

Hvorfor nu det? Det strider da lidt imod ens logiske sans at gennemkøre kurven på denne skæve måde! Svaret skal findes i naturkræfterne der påvirker cyklen, specielt de gyrokræfter der hersker i hjulenes roterende masse.

Motorcycle Lean-Angle In Turns

Motorcycle assumes lean-angle that keeps CG in line with vector of forces.

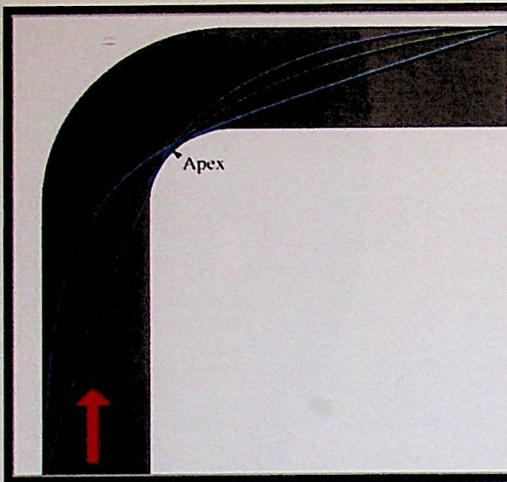


Tyngdekraft / Centrifugalkraft / (bevægelig masse)

Ved at se på figuren kan man let forestille sig hvordan motorcyklens tyngdepunkt ændrer sig ved en nedlægnings. Ved at skubbe kroppen ud til den side der svinges til, opnår man en yderligere forskydning af tyngdepunktet, hvorved motorcyklen kan lægges mindre ned i svinget. Dette resulterer i at man lettere kommer rundt i svinget og samtidig har man mere dæklade til rådighed.

Større hældning på dækket = mindre rullediameter
mindre rullediameter = lavere fart

Den med gassen er straks værre. Alle lamper blinker, alt skrider på en reaktion hvis man synes, man er kommet for hurtigt ind i svinget. Først og fremmest kan man jo lade være med at bringe sig i den situation, men alle har vel prøvet det. Selvom man havde tilpasset hastigheden, var svinget lidt krummere eller lidt længere end først antaget. Lukker man nu pludseligt af for gassen, vil motoren bremse kraftigt. Tyngdepunktet skubbes fremad, køreegenskaberne ændres og styringen bliver tungere. At lukke af for gassen inde i et sving er nok den sværeste reaktion at komme af med. Skal man tage gassen af, skal det være inden svinget, ligesom man bremser før svinget. En eventuel nedgearning skal også foregå inden svinget. Når man lægger cyklen ned i et sving, så kører man på den del af dækket der ligger tættere på hjulnavet, "rulle-diameteren" bliver mindre og dermed falder hastigheden, hvis ikke man giver en lille smule gas. Med nogen øvelse kan det endda være en fordel at accelerere lidt gennem en del af svinget.



Apex:

Det punkt hvor en sving-krve skærer den indvendige krve i vejbanen.

Blå krve:

(Begynderkrven / Fejlkrven)

Man begynder for tidligt i svinget at trække ind mod vejens inderside – Apex ligger tidligt i svinget – og den skarpe drejning kommer når man kører ud af svinget!

Grøn krve:

(”Normal”-krven / Idealkrven)

Apex ligger midt i svinget. Krven ind i – og ud af svinget er den samme (altså en jævn krve).

Turkis krve:

(Den ideelle krve / Optimalkrven)

Svingningen påbegyndes noget senere og gøres noget skarpere – Apex ligger senere i svinget. Fra Apex køres der næsten ligeud i resten af svinget.

Prøv at betragte den turkise krve. Placeringen før svinget tilgodeser et godt overblik og mulighed for at undvige og/eller bremse ned, hvis der skulle være modkørende eller andre forhindringer. Ved at lægge svingpunktet senere, er det muligt at foretage en nedbremsning risikofrit tættere på svinget og man kan ofte se ud på den anden side af svinget, om der er fri bane. Svingpunktet ligger længere ude og er dermed på den del af kørebanen, hvor der oftest er ren asfalt. Skulle der ligge grus eller andet, er der nu bedre tid til at opdage det i og foretage en sikker nedbremsning. Når man har passeret svingpunktet og sigter mod Apex, gør det samme sig gældende. Man kører lige ud og det er sikrere både at bremse eller undvige forhindringer. En ikke helt uvæsentlig detalje er også, at man kan begynde at accelerere allerede når man har passeret svingpunktet, hvis forholdene er til det.

Proceduren er: Man placerer sig meget yderligt på kørebanen, kører noget længere ind i svinget end man før gjorde, forskyder tyngdepunktet i svingretningen, kontrasterer, sigter imod det sene Apex og fortsætter så lige ud af svinget. Det, der her kræver øvelse, er at bestemme det punkt hvor svingningen skal begynde (svingpunktet) og hvor Apex er (krveskæringspunktet). Det bedste sted at øve disse ting, er absolut på en bane, hvor der ikke er anden trafik og hvor man kan gentage manøvren og derved opbygge erfaring, gerne under vejledning af en erfaren kører eller instruktør.

De fleste vil også opdage at det nu går væsentligt hurtigere, eller i hvert fald er det ikke nødvendigt at foretage voldsomme nedbremsninger før hver krve, hvis man holder sig til de gældende hastighedsbegrænsninger. Kørslen er blevet meget mere flydende og sikker – og sjovere endnu!

Hvornår ved man så om man er på sporet? Hvor mange meter før skal man svinge? Hvor skal man lægge Apex? Det kan der ikke gives et entydigt svar på. Det skal man indøve – igen og igen.

NÅR man så tager det optimale sving, er man til gengæld ikke i tvivl !

Det fornemmes på den lethed hvormed man kommer gennem svinget – motorcyklen gør det næsten af sig selv. Man styrer den ikke, man er ”blevet ét” med den og man føler næsten at den reagerer ved tankeoverførsel. Det lyder måske poetisk – for selvfølgelig styrer man den !

Oplevelsen er dog så markant at man slet ikke er i tvivl om at ... ”dette var et godt sving !”

DUCA ha’ det så godt !

Mvh. Niels

Lør 21. april kl. 14.00:

***Fifty-fifty.** 50 km kørsel, 50 minutters kaffe.

Søn 29. april kl. 13.00:

***Kvikrunden.** En kvik tur med særlige regler.

Søn 06. maj kl. 13.00:

***Ad omveje til Alrø**

17-20. maj.

Tur til Tonenborg, Weserbergland.
V. Ervind og Redaksøren

MAJ

Lør 19. maj kl. 14.00:

***Mere nydelse end ydelse.** En tur i behersket tempo gennem det smukke midtjyske landskab efter Bonde-mandens 125 kubik

Tirs 29. maj kl. 18.30:

***Aftentur.** Sol ned kl. 21.

Søn 3. juni kl. 10.00:

***Lille Vildmose** via Hadsund og Øster Hurup. KajV

Ons 13. juni kl. 18.30:

***Aftentur.**

Søn 17. juni kl. 10.00:

***Boller Slot, Juelsminde.**

Tirs 19. juni kl. 18.30:

Aftentur. Forslag om en tur for dem der godt vil nå et godt stykke omkring, selv om det kun er på én aften.

JULI

13-17. juli:

Wheels and Wings, Varberg. Udstilling mv. Endagstur + færgetur om natten. <http://www.wheelsnwindows.se/>
Tæt ved havnen. V. Erik

19-22. juli:

Træf på toppen.Skagen <http://www.mcscavenius.dk/>

10-12. august: **Thy Træf.** <http://www.thytraef.dk/>

17-19. august: ***Højer.** Marsken, digerne, Niebüll, Nolde.
<http://www.hohenwarte.dk/> v. Ervind

Man 27. aug kl. 18.30: ***Aftentur.**

7-9 september: ***Tændstiktraf, Jönköping.** vmck.just.nu v. Erik

Tors 13. sep kl. 18.30: ***Aftentur. Fifty-fifty.**
50 km kørsel, 50 minutters kaffe.
Sol ned kl. 21.06

Lør d. 29. september: ***Industrimuseet, Horsens.** Ad omveje til til en meget spændende udstilling for børn, fossiler, barnlige sjæle og Nimbus entusiaster.

Oktober: Der bliver også arrangeret mindst en tur ud over æbleskivetur-
ren, der falder sidst i oktober.

Der er nok plads til flere ture på motorcykel, derfor: **Enhver fossil er velkommen til at komme med forslag til ture eller selv lave ture.** Så der skulle være rige muligheder for at komme ud at nyde din MC sammen dine fossile legekammerater

Vi glæder os til at se jer på turene.

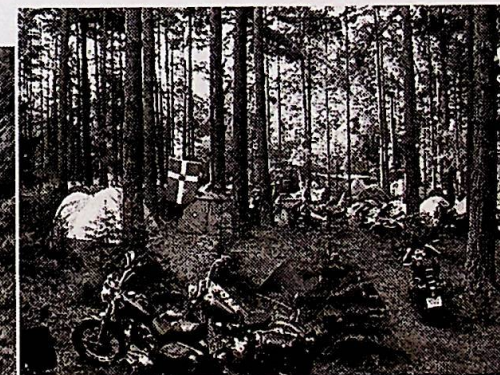
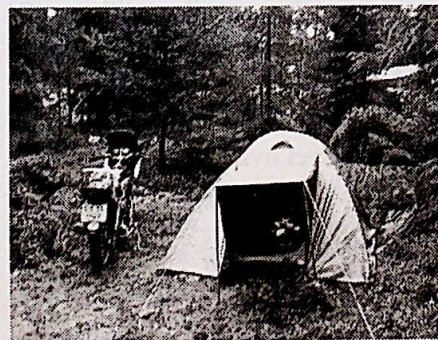
Turudvalget
v/ Erik Sørensen,
Jens Bondemand Hansen,
Ervind Poulsen,
Kaj Verner Christensen



Introduktion til TÆNDSTIKTRÆF i Sverige

Da der sidste år var en enkelt Fossil som vovede at tage alene til vort nordlige broderland, for at udforske det svenske motorcykel folk og blev meget overrasket over deres opførsel, på tros mange formaninger om deres omgang med spiritus. Det var en kanon oplevelse, der var fest om aftenen, men udformningen af hele træf området gør at man selv kan vælge hvor meget man vil være med i det.

I Frederikshavn mødte jeg to hold som begge kom fra Thisted egnen, de kendte ikke hinanden på forhånd, men det kom de til. Begge kørte på BMW K100, så jeg tænkte mit da jeg jo kun havde min lille Honda CB 400. Det ene hold havde været der om sommeren, så han var ligesom selvvalgt til førerhund. Turen gennem Gøteborg gik fint, der er lavet en ny tunnel så det er betydeligt lettere at komme ud af byen. Så skulle vi jo bare ca. 125 km mod øst, det bliver tidligt mørkt så vi ankom i total mørke. Der var en som var glad ved at han havde tjekket teltet torsdag aften, jeg havde købt det for 2 år siden og aldrig haft det pakket ud. Det havde været morsomt hvis man ikke vidste hvordan det så ud. Det blev indtjekket og rejst telte. Derefter gik vi fem mod festpladsen, der var mange telte og mange seje motorcykler som skulle tages i øjesyn dagen efter, når der blev mere lyst.



Lørdag morgen var der morgenmad ved samlingspladsen, et fint måltid med varm kaffe og fint brød m.m. Efter en god tur rundt på pladsen fandt jeg Jørgen, en fyr fra Silkeborg som har været til Tændstik træf utallige gange, men han har sin egen ide om hvordan man kommer til Jönköping, for man kan

jo køre hele vejen, så hvorfor tage en færge, nej Jørgen tager den ned over Fyn og Sjælland for så at køre op igennem Sverige, en tur på ca. 650 km, så det er start fra morgenstunden.

Lørdag var der tilrettelagt forskellige ture bla. Til tænstik museet i Jønkøbing. Jeg selv valgte at køre lidt op langt søen Vaneren og kom da også til fine steder, jeg kørte lidt længere og holdt ind og kiggede på kortet. Nu var jeg snart så langt at det ikke kunne gå at vende om, jeg måtte hele vejen rundt om søen, så det blev til en lille hygge tur hele vejen rundt. Det fortrød jeg ikke, det var rigtig flot, med fine byer og flotte landskaber og hist og her et lille slot og meget andet.

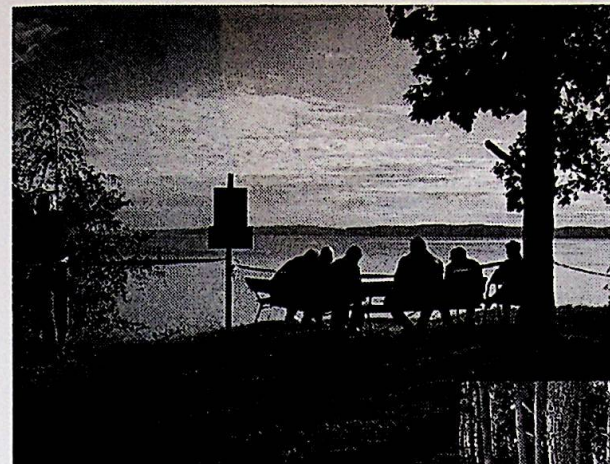
Jeg kom igennem en by som hedder Karlstad, de havde ikke mindre end udnævnt sig selv til sveriges reservehovedstad.



I den nordlige ende af søen fandt jeg et godt sted at spise, og gik en lille tur. Så gik turen sydover langs den østlige side af søen, det var ikke mindre smukt.

Vel hjemme igen var det godt at få en time på ryggen, og så op og se på cykler, der var alt og der blev sparket dæk og diskuteret hvad der var det bedste at køre på. Mange danskere havde også fundet herop fra forskellige steder i landet.

Efter en god nats søvn var det tid at komme hjem over, så telt og udrustning blev pakket og turen gik mod Gøteborg i håbet at komme med hurtigfærgen som sejler kl. 15.00 så kan man være i Frederikshavn kl. 17.00. Jeg havde booket for sent og så må man jo føle, jeg kom med kl. 16.00 og det var ikke hurtig båden så det var ankomst kl. 19.15, det er lidt for sent, men ankom dog til Silkeborg kl. 21.30, så helt galt var det jo ikke.



En lære er det dog til næste tur, bestil billetter i god tid!! For af sted igen skal jeg. Hvis flere har lyst til denne oplevelse, laver jeg en aften i August for at aftale nærmere.

Se mere på nettet
<http://vmck.just.nu>

Der er masser af billeder og meget andet om hele træffet.

Erik Lund



MC-chauffører søges til Triathlon

Jeg er blevet spurgt om jeg kan hjælpe med MC-chaffører til EM i triathlon d. 30/6 og 1/7 i København.

Vi søger rutinerede, og dygtige chauffører, da der køres hurtigt i svingene på den afmærkede rute omkring Tivoli og »Den sorte firkant«.

Jeg har selv meldt mig på da jeg synes det er sjovt. Medlemmer kan henvende sig til mig - hurtigst muligt.

Jens Skovbjerg (Bondemand) Hansen
jsh@os.dk eller 86 84 44 00 ell 21 77 58 64

Portugal

1 autotog, 7 motorcykler, 9 personer,
17 dage og 5101 kilometer



Det følgende skrivi handler om en tur til Portugal i september dette år, som Peter og jeg var med på. Det var en blandet flok der skulle af sted, hvoraf Peter og jeg kun kendte de andre fra et enkelt møde eller 2 tidligere. Turen blev arrangeret af Søren Sømand som vi havde lært at kende da vi begge var i Barcelona for 3 år siden – (læs evt. indlægget s. 8-9 i Fossil Nyt nr. 5 Aug. 2003). Søren havde som initiativtager stået for invitationen til

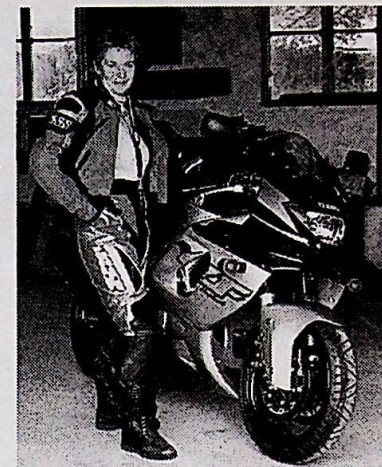
denne tur så han var den eneste der kendte alle deltagere. Oprindeligt havde han inviteret ca. 13 personer men da det kom til stykket var vi 9 spændte deltagere på 7 mc'ere der tog af sted d. 6. september. Det var Bent Ole på Harley, Søren og Laila på Honda Pan European, Steen og Jytte på endnu en Honda Pan European, Buggi på Honda, Jesper på Honda VFR og så Peter og jeg.

Peter og jeg kørte fra Faaborg kl. meget tidligt om morgenen under en tung grå regnvejrs-truende himmel for at mødes med de andre ved motorvejscentret ved Ustrup. Da vi kom fra så forskellige steder som Malmø, Bornholm og Faaborg samt Horsens var det den letteste måde at samles på. Herfra var der fælles afgang mod autotoget i Hamburg med Søren forrest – det var oplagt der måtte være ham da han havde planlagt turen og han var den heldige ejer af en næsten ny GPS som skulle få lov at stå sin prøve på denne tur. På motorvejen i Hamburg løb vi ind i stau så her skulle Søren's GPS Tom Tom Rider stå sin første prøve på turen. Ligesom de to Pan Europeans skulle GPS'n snart også få et kaldenavn så i det efterfølgende vil den bare blive kaldt "Tomb Raider". Den fandt hurtigt en alternativ rute og bestod med bravour så vi ankom til stationen lige til tiden. Inden vi fik lov til at køre ombord på toget skulle vi tage alt af motorcyklen som ikke kunne fastlåses. Det betød at Peter og jeg skulle pille ALT af vores cykler da vi jo ikke kører med faste sidetasker/topbox. De andre i gruppen drillede os en del da de synes det så ud som om vi var ved at slå lejr lige der på perronen.... Ja, de kunne sagtens – de der Pan Europeans med integreret det-hele. Lidt misundelig var vi dog da vi så hvor let de havde det. Måske var det misundelsens grimme ansigt eller også er vi bare sådan; Der gik i hvert tilfald ikke længe inden de to Pan Europeans var døbt om til at hedde "Europæiske rugbrød". Nå, men vi fik da det hele læsset på en trolley og ind

i vores kupé. Jeg havde haft mareridt i flere dage og nu var min mave fuld af sommerfugle og jeg blev mere og mere nervøs for hvordan jeg nu skulle få Thundercatten kørt ombord på toget. Det skulle dog snart vise sig at være helt problemfrit og det gik som smurt og alle mine bekymringer var helt grundløse – præcis som de andre havde sagt det, men sådan vil det nok altid være.... Turen ned over Tyskland og det meste af Frankrig gik "som på skinner" og vi hyggede os vældigt med øl og løgnehistorie og de medbragte rejseguides blev studeret og de følgende dages program blev diskuteret. Det var aftalen hjemmefra at stykket fra Sydfrankrig til Portugal blot skulle være et transport-stykke da det jo var Portugal der var målet og derfor ville de første 2 dage bare være kørsel næsten fra morgen til aften uden nogen pæne omveje.

Efter 2 dages transit gennem nord Spanien skulle vi kun køre ca. 450 km. og så ville vi være fremme ved campingpladsen ca. 200 km. syd for Porto. Vi drejede væk fra nord kysten og kørte mod syd og snart kom vi ind i Portugal – det meste af dagen kørte vi gennem kæmpe eukalyptus-skove – hvoraf store områder var brændte. Jeg havde læst og hørt om de store skovbrande hjemmefra men det er alligevel overvældende at se hvor store ødelæggelserne er. Vi ankom til campingpladsen sidst på eftermiddagen i højt solskin. Endelig fremme var det tid til en iskold øl og så ellers i gang med at slå telt op. Vi kunne godt mærke at vi var kørt et godt stykke mod syd for der var en god temperatur – i hvert tilfald om dagen, for jeg skal love for der var køligt om natten.

Det var blevet d. 10. september og efter 3 dage hvor det nærmest kun havde stået på transport, spisning og overnatning skulle vi endelig slappe lidt af, så denne dag var der dømt NUL KØRSEL. Vi var nogle stykker der gik små 3-4 km. ind til den nærmeste by for at se os lidt omkring. Byen var ikke ret spændende, men gåturen bød på nogen af de bedste figurer og vindruer jeg længe har smagt men det var noget af et balancestykke at plukke dem og samtidig holde øje med trafikken langs vejen. Efter en dags pause var det blevet tid til at komme ud og se noget af det vi var kommet for så derfor startede vi op og kørte en tur op til et stort naturreservat nord for campingpladsen. Vi passerede op over adskillige pas over trægrænsen og kom gennem det eneste ski område Portugal har at byde på – der var dog





ingen sne men der var skide koldt og Bent Ole som kørte Harley og derfor kører "harley-style", dvs. ingen handsker og cowboyjakke var ved at blive til en ispind og så efterhånden ret blå ud i hovedet for han kørte selvfølgelig kun med pilothjelm. Vi var inde og handle lidt lokal pølse hos en af de små steder langs ruten og nogle af de modige prøvede en lokal fåreost som de dog ikke købte. Efter en fed tur ned gennem nogle rigtig gode hårnåle-sving måtte vi ind og have Bent Ole tæt op og nogle af os skulle have hjertet ned på plads igen efter vi havde fået os noget af en forskrækkelse i et sving hvor der pludselig gik en hel flok geder på vejen – nej, de gik for resten ikke, de løb som høns i en hønsegård hvor ræven er på besøg så vi måtte op og stå på bremsen.

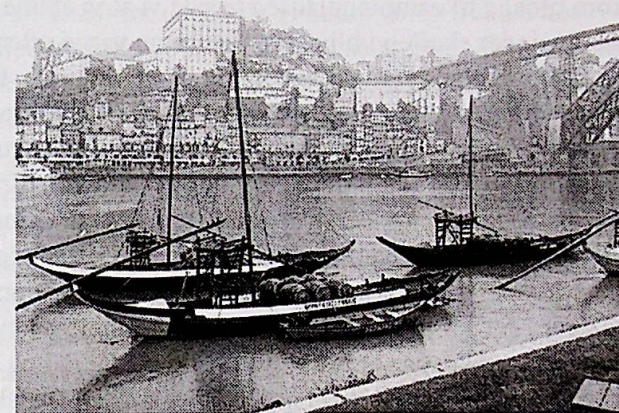
Der skete dog ikke noget men man bliver godt nok forskrækket. Vi var kørt ind til en cafe for at få varmen og lidt kaffe da Peters Suzuki pludselig fik et anfald af træthed og lagde sig ned midt under at Peter var ved at stå af.... Det er

ellers kun mig der plejer at gøre sådan noget men jeg skulle åbenbart slippe for sådan noget på denne tur!!! Det var en god tur med masser af indtryk og da vi havde købt lidt forskelligt både at spise og drikke som var blevet pakket i sidetaske til senere, lånte vi bord og bænke fra kiosken på



campingpladsen og lavede oste/pølsebord ved teltene til aftensmad med god rødvin til. Det var rigtig hyggeligt selvom det var noget primitivt da vi hverken havde tallerkner eller bestik men det gik med toiletpapir (med duft af roser) og 2 lommeknive og rødvin smager nu også godt selvom den bliver drukket af plasticrus!!!

Næste dag besluttede at lade teltene blive stående og tage på hotel i Porto et par dage, så vi pakkede bare lidt tøj og kørte af sted. Her var vi rigtig glade for Sørens "Tomb Raider" for da Porto er en pæn stor by og trafikken var tæt og hurtig - alt for hurtig, så var det rart bare at kunne trykke en adresse ind og så følge efter førerhunden. Her kommer sådan en GPS virkelig til sin ret og vi var fremme på første forsøg – kun med en enkelt æresrunde i en rundkørsel. I Porto er man jo nødt til at gå på portvinshus så vi var inde og se det der hedder Calém og fik en rigtig god rundvisning som sluttede af med smagsprøver på både lys og en mørk portvin. Meget spændende og lærerigt. Nu ved vi bl.a. at Danmark er



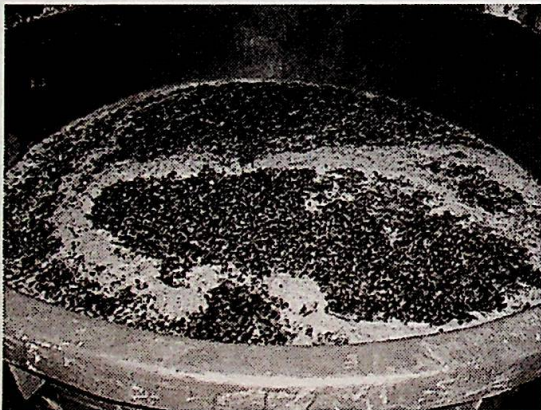
verdens største importør af Portvin!!! Vejret var desværre ikke alt for godt så vi måtte ind og investere i paraplyer til hele banden men vi fik dog set en del af byen alligevel. Porto er en meget interessant by hvor man helst skal have kondien i orden for det går virkelig ned – og op ad bakke, og trapper er der mange, rigtig mange af. Efter 2 dage i Porto mente vi det var på tide at vende tilbage til campingpladsen igen så vi valgte at køre mod øst langs Duoro floden for at se terrasserne hvor druerne til portvinen gror. Det var en fantastisk flot tur langs med floden og med vinmarker så langt øjet rakte og den eneste trafik vi mødte var små lastbiler fyldt med vinklaser for de var midt i vin høsten. En rigtig god tur som dog tog noget længere end vi havde forventet så vi kom først tilbage til campingpladsen efter det var blevet buldrene mørkt og kun lige 15 minutter inden porten blev lukket.

Torsdag d. 15. kørte Peter, Søren/Laila og jeg til en lille by som hedder Fatima for at se nogle store drypstens huler men på vej dertil kom vi forbi et af den katolske verdens største steder som vi selvfølgelig måtte ind og se. Ved en lille kirke midt i Fatima skulle Jomfru Maria have vist sig op til flere gange og nu

har man lavet en kæmpe plads hvor der kan være helt op til 300.000 personer der kan deltage i daglige messer fra den lille kirke der ligger på den ene side af pladsen. Der var andre end os der tænkte at det måtte de se, så der var masser af nonner i alverdens forskellige dragter og folk i kørestole der kom for at opleve deres eget mirakel. En af de gange hun havde vist sig – altså Jomfru Maria, skulle blinde være blevet seende og syge blev raske igen... Vi oplevede dog ikke noget mirakel den dag og efter en kort pause tog vi videre hen til grotterne som ganske som forventet var en stor oplevelse, men det hele faldt lidt til jorden da vi til allersidst på rundvisningen kom frem til nogle kæmpe underjordiske søer hvor de desværre havde sat nogle store springvand med farvet lys i – ja, det mindede lidt som springvandet i Silkeborg Langsø – det var bare så kikset efter den store naturoplevelse det ellers havde været. Da vi kom tilbage til campingpladsen troede vi at vi skulle have en ”fyraftens-bajer” men nej, der skulle vi blive skuffet for nu var vi efterhånden de eneste tilbage på campingpladsen så de havde sgú lukket kiosken. ØV. Godt vi kun skulle blive der én nat mere før det var afgang mod nord igen.

Vi kørte fra campingpladsen og direkte mod Amusquillo, som er en lille bitte landsby med ca. 100 indbyggere små 35 kilometer fra Valladolid hvor vi skulle bo hos nogen jeg kender. Det skulle blive en weekend med mad og drikke i lange baner og et hæsblæsende program. Den første aften fik vi traditionel spansk tapas-bord og lokal vin til så vi var ved at sprække og så var vi ude at se byen, det var jo hurtigt overstået da der stort set kun findes én vej. De havde dog en stor bodega som vi selvfølgelig skulle ind og se, og blive set på af de lokale som jo havde kikket noget da vi kom til landsbyen om eftermiddagen på vores cykler.

Efter morgenmad næste dag kørte vi til en lille naboby hvor der var en meget flot og velbevaret middelalderborg hvor man havde lavet et vin-museum. Første stop på denne tur var dog kun lige om hjørnet fra huset vi boede i, for her var der en vinbonde der gerne ville vise os sin hjemme-produktion af rødvin. De var 5 i familien og de havde selv høstet vinen og nu lå alle



druerne i nogle store kar og ventede på næste trin i produktionen. Der skulle til slut blive ca. 1000 flasker vin kun til eget forbrug!! Vi fik lov til at smage saften og det smagte bare godt – glassene vi smagte af var de mest beskidte

jeg nogen sinde har set men ingen blev dårlige så det var nok ikke så slemt. Fra vinbonden kørte vi så over til bonden der opdrættede de lam vi skulle have ét af senere til middag, det var en særlig slags får som kun blev opdrættet på denne egn. Meget spændende at høre om synes jeg men de andre synes vist det bare var et ildelugtende stop som helst skulle overstås hurtigst muligt. Der var ikke plads til at vi alle kunne køre med i bilen, så nogle af os måtte på mc så Peter og jeg blev bagsæde-passagerer på hver sit ”europæiske rugbrød” På vejen mod Peñafiel som nabobyen hed, så vi en kæmpe Kongeørn lette fra en trætop ved vejsiden. Det er godt nok en stor fugl og vi var lidt nervøse for om den ville vende tilbage og bortføre et af de ”europæiske rugbrød”. Vi fik en fin rundvisning på borgen og så måtte vi skynde os videre for vi skulle være tilbage i landsbyen præcis kl. 13.30 for da skulle vi hente vores frokost hos bageren!!! Som nævnt tidligere skulle vi have lam – altså et lille babylam som kun havde fået modermælk så den skulle smage super godt. Da der var ikke plads i en almindelig ovn til at stege lammet havde de lånt bagerens ovn. Sådan gør man i landsbyen. HOLD DA K... HVOR SMAGTE DET GODT. Endnu engang spiste vi så vi var ved at sprække og der var et ualmindeligt stort lager af vin så ingen gik tørstige i seng. Ja, I undres måske men det var jo søndag så vi spiste næste hele resten af dagen. Først det lille lam med salat, så fik vi lige en lille siesta og så skulle vi altså spise igen – det var næsten for meget. Inden frokosten kunne vi lige nå en tur op til bodegaen i landsbyen og her var der bare gang i den for messen i den lille kirke var lige slut så næsten hele landsbyen var gået direkte på bodega!!! – nu var de jo ligesom stadset ud i det fineste tøj... Der blev kikket lidt efter den flok fremmede vi jo var, men der gik ikke længe før flere af beboerne havde sat sig over blandt os og forsøgte at snakke. Det blev desværre til for lidt samtale for ingen i landsbyen kunne noget engelsk.

Fra landsbyen var det med direkte kurs mod Andorra, vi skulle bare fra A til B med en enkelt overnatning på vejen. Det var ikke til at tage fejl af at vi var på vej mod bjerge for naturen begyndte snart at ændre sig markant. Fra at have kørt på højslette kom vi op i højderne og snart kunne vi se Pyrenæerne tårne sig op foran os. Det sidste stykke vej op til Andorra gik ad gode brede veje med fede sving og flot, flot natur lige gyldigt hvor jeg kikkede hen. Vi skulle være i Andorra i 2 dage så nogen af damerne kunne få dækket et shopping behov ud over det sædvanlige... og det gjorde de så. Andorra Ville er hovedstaden i denne lille stat oppe i toppen af Pyrenæerne mellem Spanien og Frankrig og den har i den grad et trafik-problem. Der er simpelthen ikke vej nok til alle de biler så det er nærmest én stor trafikprop derinde. De har så forsøgt at løse det ved at have trafikpoliti i hver eneste vejkryds som med arme

og fløjte forsøger at få trafikken til at glide. Et sandt mareridt at køre i men meget underholdende at se på som fodgænger.

Turen fra Andorra Ville til Narbonne hvor vi skulle stå på autotoget retur mod det kolde nord startede tidlig morgen efter morgenmaden hvor vi kørte op over passet og det var en kold fornøjelse. På de der "europæiske rugbrød" er der jo temperaturmåler og de viste kun 6 grader da vi kørte op mod det højeste pas vi skulle over. Det var ellers turens flotteste natur-sceneri vi kom gennem men det var lidt svært at nyde når det var så skide koldt. Helt fantastisk flot grønt og frodigt og bjergtoppe hvoraf det ene havde sne på. Vi skulle dog passe godt på, for der lå en del ko-lort på vejen og køerne gik også flere steder lige ved siden af så jeg var lidt urolig for at skulle møde sådan en størrelse midt i næste sving.... Ikke det fedeste. Vi valgte at køre den pæneste vej ad små snoede veje i stedet for den mest direkte rute og da vejret bare var helt perfekt til motorcykeltur kunne det ikke ønskes bedre. Vi ankom i god tid til Narbonne og havde blind tillid til at Søren's "Tomb Raider" nok skulle vise os vejen til togstationen. Her tog vi så fejl. Først viste den os ned ad en ensrettet gade – i den gale retning...., så skulle vi over dobbeltoptrukne kørselslinjer og ned ad en lille bitte gade og så kom det værste – over en bro med trappetrin. Der sagde TinaD STOP. Jeg tænkte i hvert tilfald at det ville jeg altså ikke men det samme gjorde førerhunden heldigvis så vi vendte om og kørte en anden rute men "Tomb Raideren" havde sagt at vi skulle over den der bro..... OK, så kan den altså godt tage fejl og gå i sort alligevel. Vi fandt dog stationen til sidst og fik læsset mc'erne og af sted mod Hamburg.

Selvom toget først kørte fra Narbonne en time senere end planlagt ankom vi til Hamburg lige til tiden og her tog vi afsked med hinanden da Søren/Laila, Steen/Jytte og Bent Ole ville køre til Putgarten og tage færgen over til Rødby og Peter og jeg kørte mod Fyn via Fredericia. Vi fulgtes med Jesper og Buggi noget af vejen men så blev vi også skilt fra hinanden. Peter og jeg gjorde lige en lille pause ved grænsen og købte lidt slik og en curry-wurst til aftensmad og så var vi ellers hjemme i Faaborg ved 19-tiden. Vi havde kørt 5101 kilometer på de 17 dage og set en masse.

Erfaringerne vi har gjort os

Vi har haft en god tur men vi har også gjort os nogle erfaringer til en anden gang. Bl.a. ved vi nu at 9 personer er for mange hvis alt ikke er fuldstændig planlagt ned til sidste detalje. Der er simpelthen for mange meninger. Autotoget er en dejlig let måde at komme over et transportstykke på så man er frisk til at køre når det virkelig gælder. Camping er meget godt men det er altså noget lettere bare at bo på hotel så man slipper for at slæbe på telt, underlag

og sovepose. Priserne er meget rimelige og det har ikke været noget problem at finde sikker parkering til motorcyklerne. En "Tomb Raider" er et super godt redskab inde i byerne hvor man ellers let farer vildt og den vi havde med kunne udover at vise alternative ruter, henvise til diverse hoteller, restauranter og tankstationer.

Tina (den fynske fraktion)

Stamcafe eller ej?

Nogen har sikkert undret sig over, at det skulle tage så lang tid, at få en afgørelse på forslaget om en eventuel stamcafe.

Processen blev iværksat af en selvbestaltet gruppe bestående af Poul, Finn og Per. Afstemningen afsluttedes den 31. december 2006 og resultat var 13 afgivne stemmer hvoraf 12 var for og en imod.

Principielt kan man sige, at det var et overvældende flertal, men vi finder, at antal afgivne stemmer ikke er et repræsentativt antal set i forhold til klubbens samlede medlemstal. Det kan nogen så undre sig over, men udvalget syntes det, og eftersom udvalget har iværksat undersøgelsen kan udvalget også tillade sig den frihed, at komme med den efter udvalgets bedste konklusion.

Så konklusionen er altså, at vi ikke vil indstille til bestyrelsen, at overveje en accept af en stamcafe.

Det betyder også, at sagen for vor del er slut, MEN det skal naturligvis ikke afholde andre fra at tage sagen op igen og eventuelt komme med en anden konklusion eller et helt andet forslag. Den på klubbens hjemmeside afholdte debat omkring forslaget giver jo et ganske godt fingerpeg i retning af hvem som gerne vil en stamcafe eller eventuelt noget andet.

Vi takker for interesse omkring forslaget, og retter en speciel tak til dem som deltog aktivt med stemmeafgivelse og indlæg på hjemmesiden.

Poul, Finn & Per

DMC medlemskab??

Hi venner,

Niels har netop foreslået mig, og formentlig også andre (kan se at Kaj Verner også er tilmeldt) et køreteknisk kursus i ovennævnte regi.

Så var det jeg kom til at tænke på, at et klubmedlemskab (d.v.s. klubben indmelder alle til en meget favorabel pris) ville være en god ide. Der kunne man f. eks. så henvise nye og gamle medlemmer som ønskede at blive en bedre MC'er og vi kunne også slutte debatten fra i efteråret om kolonnekørsel m.m. (som optog mange. Mange flere end dem der greb pennen).

Som medlem får man alene 100 kr. rabat på kørekurser, som i forvejen er billige, og alene det må være en stor fordel. Bronze kursus koster kr. 850,- minus kr. 100 for medlemmer.

Gå venligst ind på

<http://www.dmc-org.dk/>

og læs om DMC og på en af siderne om medlemskab er der en adresse som kan skrives til om prisen på klubmedlemskab.

Jeg vil gå så langt at mene, at det skal tages op på den kommende generalforsamling.

Håber jeg har bidraget positivt til debatten om sikker kørsel i MC Fossilerne.

Mange venlige hilsner
Per M

Fossiler på DMC-kursus

Utallige gange har vi her i bladet agiteret for at også du tilmelder dig et Bronzekursus i DMC-regi. Eller et tilsvarende kursus, som flere organisationer arrangerer på lukkede køretekniske anlæg overalt i landet. Der er kun positive erfaringer fra disse kurser – og så er det ovenikøbet en rigtig hyggelig måde at tilbringe en weekend på.

Vi har sokset lidt i vores eget diskussionsforum hvor det fremgår at flere

Fossiler allerede har tilmeldt sig – så se nu bare og få gjort noget ved det!

DMC kursus deltagere 2007:

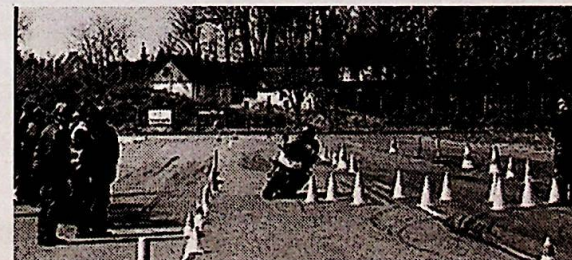
>> Berit og jeg har tilmeldt os kørekursus (Bronze) hos DMC. Kurset foregår i **Randers 12.-13. Maj**, og synes da det kunne være så hyggeligt, hvis der var nogle af jer, der havde lyst til at tage med? Kærlig hilsen Berit & Peder <<

>> Jeg prøver også i **Randers, den 12.-13. Maj**. Denne gang med ny V-Strom, så jeg lige ved, hvordan det store »skrummel« kan bremse. OleR <<

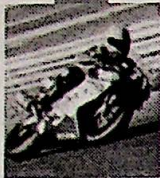
>> Jeg kan se, at vi nu er mindst 6 deltagere, fra Silkeborg, til køre-bronze-kursus i Randers, den 12-13 maj. Var det så ikke en god idé, at vi fulgtes ad. Kan mødes hos mig i Grauballe (det er jo på vejen) klokken 12,00 den 12. maj !!!!!!!!!!!!!???? (Evt. giv et meld her på forum) Er der flere, der vil blive en mere SIKKER mc-ist, SÅ SKAL I SKYNDE JER MED JERES TILMELDING: Se www.dmc-org.dk / kørekursus. Det er MEGET lærerigt for sikkerheden på MC. Det er IKKE et racerkursus!!! OleR <<

>> God ide med et kørekursus, erfaren eller uerfaren, instruktørerne spotter hurtigt hvilket niveau man er på. Alle uden undtagelse kan lære noget, blive mere sikker og fortrolig i mange forskellige situationer. Pia og jeg har tilmeldt os, også DMC-bronze, men denne gang i **Randers d. 9-10. juni** for at prøve en ny »bane«. Jeg deltager for anden gang og ser frem til at lære endnu mere. Kurset er kanongodt og flere Fossiler har prøvet det, har du??? Esben <<

Hermed skulle der være mulighed for at lave en Fossil-invasion af de jyske DMC-kurser!



RY MC-UDSTYR



Nye åbningstider:

Man-Fre 10-18

Lør 10-16

Industrivej 8 ... 8680 Ry ... 8689 0755

www.rymc.dk

DIT VÆRKSTED I SILKEBORG

Bo's MC

MOTORCYKEL REP. OG SALG

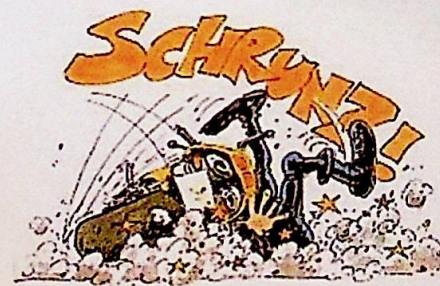
SABROESVEJ 2 SILKEBORG

Tlf: 61 84 86 85

Man-fre 8.00 - 17.30

Lørdag 8.00 - 16.00

OLIEKRISE





Fossilernes 10-års-jubilæums-sæson kører deruda'

I næste blad kan du bl.a. læse Ervinds tour-beskrivelse fra Norges land

Deadline til næste blad: Onsdag den 18. April 2007

