

## OPLEVELSER MED EN BMW K75S

Efter 3 år med en BMW R27 blev det i 2003 klart at en BMW K75S var en "må ha' en". Den blev fundet på Internettet og der blev udvekslet nogle billeder af en 1988 model med 28.000 km på instrumentet. Sælgerens bank blev udvalgt som mellemmand og betalingen overført til banken, som mod en underskrevet godkendelse kunne udbetale beløbet til sælgeren. Junior tilbød at holde week-end på autobanen i Tyskland og hente cyklen hjem.

Så var der lige et mellemværende med T&S, men nu skulle der først findes et nyt hjem til R27'eren. Sidste år kom den så til Sønderborg, hvor den fik en ny glad ejer, som er rigtig god ved den. Betalingen plus noget mere blev så båret til T&S, og K75'eren fik danske plader på, og den var klar til at indtage de danske veje. Men var ejeren nu også det, for han havde købt den uden at have prøvet en tilsvarende eller bare siddet på en. Det var teknikken kontra pris, som havde været tiltrækkende.

Det blev så til en del gode korte ture, men det var måske et spørgsmål om hvem der bestemte – cyklen eller ham på ryggen af den. En omtale af MC-Turklubben Ho Bugt bragte mig til Oksbøl, hvor en masse flinke og mere erfarne medlemmer alle har det tilfælles, at de kan lide at køre MC. På fælles ture kan der bestemte hurtigere indhentes mere erfaring, end man kan få ved soloture, for i flok og følge er der rig lejlighed til at iagttage placering på vejen, indgang og gennemkørsel af kurver og frem for alt få flyttet ens egne grænser. Så er den venlige modtagelse og de gode råd også et stort plus. Mine problemer med at få styr på cyklen tilskrev jeg min manglende erfaring, men så opdagede jeg oliestænk på kåben, og de kunne kun komme fra forgaflen. Nye pakninger var uhyre lette at montere, og med den rette mængde af den rigtige olie sammen med en opstramning af bagfjederen og let forøget dæktryk bagi, var det straks en helt anden styring gennem kurver.

I vinterens løb havde BMW'en konstant været i tankerne, og en rigtig tur sydpå var næsten på forhånd gennemlevet i tankerne. Sydpå betød i mit tilfælde ned til min datter i Schweiz, men det er jo langt og var det realistisk. En aften havde jeg kørt omkring 100 km og næste dag gav en tur frem og tilbage til Give. Det var en Onsdag – altså klubaften. Forslaget til aftenens tur var Fjorden rundt, så da jeg kom hjem var det blevet til 500 km på et døgn. Det afgjorde sagen. Olie og værktøj blev pakket og på trods af det ustabile vejr var der tilsyneladende et hul i regnen over den kommende weekend.

Lørdag morgen den 2. Juli var der afgang ned over Tønder – Niebüll – Husum – Itzehoe til Hamburg. Trafikken var rimelig på trods af en Lørdag og nu blev det nye vestre rør under Elben valgt. Så gik det hele i stå, og hele turen gennem røret blev en perfekt øvelse i at køre så langsomt, man kan uden at få fødderne ned. En rød lampe lyste. Det var kun lav tankstand, men så lyste den næste røde lampe, og det var høj temperatur. Det var hedt i tunnelen og ved kørsel i skridtgang gik motoren åbenbart over 103°C selv om blæseren kørte. Den eneste vej var fremad og tempoet bestemte andre. Til sidst var der lys forude og tempoet steg og lampen slukkede.

En ting fik jeg lært, og det er at MC kørsel og samtidig navigation er svær, men jeg kom som ønsket mod Lüneburg, for autobanen kender jeg kun alt for godt. Videre gik det sydpå forbi Braunschweig og gennem Harzen, hvor Brocken (Bloksbjerg) lå til venstre for vejen. Nu var der kommet krøller på vejen – til begge sider og op og ned. Turisterne fik Harzen for sig selv uden min indblanding, for jeg var på MC tur, og det i det gamle DDR, for det ville jeg gerne se resterne af – og de er der i høj grad. Det samme er mentaliteten. Videre gennem Nordhausen og gennem nogle gode lange kurver med hastighedsbegrænsning og var et skilt med "Radarkontrolle". Der var på også et par kasser, som så tomme ud, men så fik jeg på lang afstand øje på et bil fra det tyske firma „Polizei“. De stod på en bakketop sammen med en MC kører, og jeg satte farten ned. Et sted havde jeg nemlig læst, at tyskerne nu har fået nye laserpistoler, som kan måle på en kilometres afstand. De fik en venlig hilsen, da jeg gled forbi. Nu var det tid til at søge overnatning, men i den næste større by kunne de kun anbefale mig at køre tilbage til et Gasthaus, jeg havde passeret før radarkontrollen. Igen hilste jeg pænt. Desværre havde man den dag Ruhetag – altså lukket, så hvad nu. Det blev altså radarkontrollen en gang til og hen til vennerne, som anbefalede et sted endnu længere tilbage.

Det var et hotel kombineret med rideskole, og ejeren åbnede straks for laden, for her skulle BMW'en stå og hvile ud om natten – sagde han. Hans øl ville en ølkender ikke vurdere til at være særlig godt, men det ramte alligevel godt. Dagen havde bragt mig næste 700 km væk fra Esbjerg, så selvtilliden var steget en del.

Næste morgen fik han så €40 for aftensmad, værelse og nogle øl. Da jeg atter passerede vejen med radarkontrollen, havde vennerne åbenbart opgivet mig – de var der ikke, så jeg kørte videre mod Erfurth og gennem Thüringen. Det er rigtig flot og minder om Harzen og tiltrækker mange motorcyklister med vrælene udstødning og knæet nede i asfalten. Sådan kører min BMW heldigvis ikke. Mit mål var at passere Coburg, så før i tiden lå som på en halvø ind i DDR, og straks var der mere orden på tingene. Fra Coburg gik det videre af små veje mod sydvest, men efter rigtig mange sving, som ikke førte mig fremad, fik jeg lyst til mere fart på autobanen, og snart passerede jeg Schweinfurt, Würzburg, Rotenburg og der Tauber, Ulm indtil jeg trak ind i nærheden af Memmingen. Der er rigtig mange af de gamle Gasthof, der ikke længere kan bruges. Jeg fandt et, hvor hele gavlen sagde "Gasthof", og BMW blev parkeret. I indgangen flød det med sko, men der var ikke et øje. Dog var der liv på første etage, og her fik jeg kontakt med ejeren, som stod foran en hel børnehave. Han var tyrker, så det passede fint med så mange værelser til hans private børnehave, men der var ingen ledige værelser – han havde købt det, og kunne oplyse at der var langt til et andet sted. Et tilfældigt spadserende par kunne fortælle mig, at de boede på hotellet på den anden side af broen – 200 meter væk. Her var øllet bedre, men skyerne trak sammen. En af de lokale kunne fortælle, at det næste dag ville blive enten skidt eller godt, og han fik ret. Morgenhimlen var skyfri, og det gik videre mod Lindau ved Bodensee og alperne dukke op som fantastiske kulisser i horisonten. For at komme ind i Schweiz skal man gennem et lille hjørne af Østrig på motorvej, og så skal man købe en mærkat, men på et ADAC kontor fortalte man, at gennem byen og langs med søen, kom man udenom det problem. Så blev der tanket op i 32 graders varme og gennem byen. Støvlerne kogte, men snart var jeg på åben landevej og i Schweiz – næsten på hjemmebane på småveje mod St. Gallen, Rapperswill, Schwyz og syd om Lucern. Syd for Sanen holdt jeg ind på Restaurant Kaiserstuhl, som ligger højt over en sø, og her mødte jeg en lokal på en nye BMW, der skulle nordpå. Så kom det første tordenbrag, og vi sprang op, fik hjelme på og kørte nord- og sydpå i regn, så det ville noget, og blade og kviste fæg over vejen. Gennem Brünig passet mod Brienz og Interlaken og gennem den eneste tunnel i Europa, hvor vejen er hugget gennem bjerget og her i en rundkreds inde i bjerget går en etage op til Isenfluh, hvor min datter Louise tog imod på Hotel Waldrand. Målet var nået og BMW'en fik et par dages fred.

Snart ville den igen på vejene, og endnu havde jeg ikke været i kanton Jura, og det blev anbefalet. Nu kan jeg også tilslutte mig anbefalingerne, for det er perfekt til MC kørsel. Store højdeforskelle, lange kurver, hårnålesving og den ene fantastiske udsigt efter den anden. Egentlig lidt farlig med al den flotte udsigt, hvis man glemmer vejen, for der er meget langt ned.

Næste weekend tog Louise fri på trods af højsæson, og sammen med hendes ven tog vi på en rigtig MC tur. Igen gik det gennem Jura mod den fransktalende del af Schweiz og søen ved Neuchatel. Et festligt optog var det. Først kørte Klaus – Louises



BMW K75

BUELL

Shadow VT600



K75'eren med Jungfrau i baggrunden

ven – på en Buell – en amerikansk HD inspireret cykel med en 1200 ccm V-motor og en helvedes larm. Så kom Louise på hendes Honda Shadow VT600 i afslappet chopper stil, og sidst min K75 touring cykel. Klaus er mest til baghjul, snævre kurver og lavt liggende kørestil, så han måtte tøjle sin mange hk'er og vente på os andre, og alligevel var vi enige om at turens godt 500 km havde været en fantastisk oplevelse.

Hjemturen ville i tankerne bringe mig gennem Schwarzwald og videre af Route de vin gennem Luxembourg og hjem, men vejrprognoserne var dårlige. Louise foreslog så at tage et biltog, men det havde jeg inden turens start undersøgt og alt var optaget. Alligevel fandt hun en afgang fra Neu Isenburg, som jeg ikke viste var Frankfurt, så sådan blev det. Altså gik turen gennem Schwarzwald, som planlagt. Det var grå vejr og lidt fugtigt, så oven på Schweiz og sol blev det et antiklimaks. Efter en overnatning i Friburg gik det af autobanen i liggende kørestil mod nord, og jeg fandt frem til stationen i Neu Isenburg, og her regnede det også, så det var måske en god ide. Min taske til overnatning var taget af og sammen med styrthjelmene stillet til side. Da det var tid til at køre på toget besluttede jeg, at det alligevel blev med styrthjelmene på, for der er ikke megen frihøjde, og det lykkedes da også at ramme på med hjelmen, så rådet er at beholde den på. Da toget kørte skinnede solen og jeg ærgrede mig.

Næste morgen blev gardinet trukket fra i liggevognen og regnen bare løb hen af togsiden, og jeg var godt tilfreds med valget. Toget stoppede i Niebüll, så det var bare lige hjem i styrtregn, og den tur kommer jeg ikke til at køre hurtigere igen – den skulle bare overstås.

Hjemme igen efter 2½ uge havde BMW'en kørt 3100 km, gået 22 km på literen og brugt en lille smule olie. Den var beskidt, men uden en olieplet fra utætheder.

Den var så min beretning om en rigtig god tur, som mere end opfyldte mine forhåbninger, og så længe det er muligt, ser jeg frem til tilsvarende nye MC oplevelser, og næste gang må det gerne være i godt selskab med andre, for nu ved jeg, at langture på en K75 bestemt ligger indenfor mine grænser.