

# Sikker kørsel på mc



Udgivet af  
MC Touring Club/Touring Nyt

---

# Sikker kørsel på mc

Udgivet af MC Touring Club Danmark  
og Touring Nyt med det håb,  
at den vil hjælpe motorcyklister  
til at undgå uheld i trafikken.

*Tekst: Hans E. Kærlyt, afsnit 1-18  
Stefan Engelsfelt og Gunnar Skrydstrup  
Redaktion: Gunnar Skrydstrup*

*Fotos: Hans E Kærlyt, Else Jeppesen,  
Gunnar Skrydstrup m.fl.  
Forsidefoto: Triumph*

Udgiver:  
MC Touring Club/Touring Nyt,  
Markvangen 6,  
8260 Viby J,  
Tlf. 8611 6200

2. udgave, 1. oplag 2009  
Tryk: Clemensstrykkeriet A/S  
ISBN 978-87-990416-2-6

## Indhold

<b>Forord</b>	<b>5</b>
<b>1 Farer ved passage af en sidevej</b>	<b>6</b>
<b>2 Farer ved udkørsel fra sidevej</b>	<b>8</b>
<b>3 Farer ved afkørsel fra mere befærde vej</b>	<b>10</b>
<b>4 Farer ved overhalinger</b>	<b>12</b>
<b>5 Faktorer der kan forårsage singleulykker</b>	<b>14</b>
<b>6 Hvad kan man gøre for at synliggøre sig bedre?</b>	<b>16</b>
<b>7 Farer ved bremsning og i sving</b>	<b>18</b>
<b>8 Farer ved kørsel på motorvej og motortrafikvej</b>	<b>20</b>
<b>9 Farer ved kørsel med passager</b>	<b>22</b>
<b>10 Farer ved kørsel i regn og tåge</b>	<b>24</b>
<b>11 Farer ved at køre for tæt på den forankørende</b>	<b>26</b>
<b>12 Farer når man ikke orienterer sig godt nok</b>	<b>28</b>
<b>13 Farer ved passage af lastbiler og busser</b>	<b>30</b>
<b>14 Farer ved passage af langsomtkørende trafikanter</b>	<b>32</b>
<b>15 Farer ved kørsel om natten</b>	<b>34</b>
<b>16 Lær at tyde andre trafikanters "tegn og signaler"</b>	<b>36</b>
<b>17 Farer ved kørsel i tæt bytrafik</b>	<b>38</b>
<b>18 Gør motorcykelkørslen til en kunstart</b>	<b>40</b>
<b>Kørekurser m.m.</b>	<b>42</b>
<b>Sikker påklædning</b>	<b>44</b>
<b>Vild i 2. gear</b>	<b>48</b>
<b>Køb af motorcykel</b>	<b>54</b>
<b>MC Touring Club og Touring Nyt</b>	<b>64</b>

## Forord

At køre mc kan give utallige positive oplevelser og glæder. Men der lurer også en del farer i den offentlige trafik, så det er forbundet med en vis risiko at begive sig ud på vejene på 2 hjul. I det store og hele er man dog selv herre over, hvor store risici man vil udsætte sig for. Kører man fornuftigt og bruger hovedet, er det at køre på motorcykel ikke farligere end så meget andet, selv om man godt kunne få det indtryk, når man læser eller lytter til mediernes ofte fordomsfulde og ukvalificerede behandling af emnet mc-kørsel.

I forhold til det stærkt stigende antal motorcykler, der er kommet på vejene, har der set over en længere årrække været en positiv udvikling i antallet af tilskadedkomne og dræbte motorcyklister, og set i det perspektiv er det gennem de seneste 20-25 år blevet langt sikrere at være motorcyklist i Danmark.

Blandt andet et markant stigende antal dræbte motorcyklister i 2007 og 2008 viser dog, at der stadig er behov for gode råd om, hvordan man sikrer sig bedst muligt mod at ende som et tal i ulykkesstatistikken. Så MC Touring Club udsender hermed en ny og udvidet udgave af "Sikker kørsel på mc". Det sker med håbet om, at den kan bidrage til, at du bliver en bedre og sikrere motorcyklist, og at du vil få mange gode oplevelser med din mc i lang tid fremover.

Gunnar Skrydstrup

*De første kapitler i denne bog har som 18 selvstændige artikler været bragt i MC Touring Clubs blad, Touring Nyt, i 2000 og 2001. Disse artikler er nu samlet i denne bog, som første gang udkom i 2004, og som først og fremmest er tænkt til opslag om et bestemt emne. Bogen kan dog også læses fra en ende af. Ha' det du læser i tankerne, når du nyder din kørsel på motorcyklen, og kom lige så glad hjem, som du kørte ud.*

Hans E Kærlyt

*Tak til kørelærer Axel Nielsen, Vejle og politiass. og mc-instruktør Henrik Hauberg for support. Tak til MCSG-holdet, ikke mindst Rolf Skovlække, for konstruktiv kritik og kritisk gennemgang af teksterne.*

# 1 Farer ved passage af en sidevej



*Faren består i, at bilister af forskellige årsager kører ud fra sidevejen samtidig med, at man passerer samme sted.*

Omkring en tredjedel af alle mc-ulykker sker i vejkryds, og motorcyklister kommer ofte alvorligt til skade ved påkørsel fra siden.

## Krydsningsfarer

Passage af en sidevej, hvor der holder en bil og venter på at køre frem, er noget af det mest dagligdags, man oplever på sin motorcykel. Det er samtidig en potentiel meget farlig situation, hvor man næsten helt er prisgivet bilistens vurderingsevne. Omkring en tredjedel af alle mc-ulykker sker i vejkryds. At køre ind i siden på en bil er særlig farligt for en motorcyklist, idet der er stor risiko for, at man rammer bilens tagkant med hovedet netop der, hvor hjelmen ikke yder eller kun yder ringe beskyttelse. Tagkanten på en bil er med vilje gjort meget stiv og kan give

store skader på en motorcyklists ansigt samt kunne brække nakken. Er alle muligheder for at redde sig fra et sammenstød udtømte, så prøv at rette dig op lige inden sammenstødsøjeblikket således, at hoved og overkrop passerer over taget på bilen.

Sørg så vidt muligt for at få øjenkontakt med den person, der sidder i bilen. Har du ikke det, er det et faresignal. Gør dig synlig. Kørtid med lys, og kørtid gerne med mc-tøj i kraftige farver. Undgå at dække dig bag en større bil; hold god afstand (omkr. 2 sekunder) til forankørende. Placer dig, så du er mest synlig. Enten midt på din egen kørebanedel eller i det der svarer til venstre hjulpar på bilerne; alt efter vejforholdene og trafikken i øvrigt. Kommer en bil kørende fra højre hen mod

den gennemgående vej, du selv kører på, så vurder, om den grad hvormed bilens hastighed aftager, svarer til, at bilen agter at standse ved T-krydset. Er der noget her, der virker forkert, er det et faresignal; en hånd på bremsen og et blink med lyset kan måske afklare situationen. Husk, at selv en mindre hastighedsnedsættelse fra din side, når du er i tvivl om bilistens hensigter, medfører en væsentlig forkortelse af bremselængden.

## Brug de modkørende

Forestil dig, at du kan se, at du vil møde en modkørende bil (altså i modsat retning på den samme vej du selv kører på) omtrent der, hvor en bil på en sidevej fra højre holder og venter. Det interessante er så, om den forfra kommende bil vil møde sidevejen før eller efter, at du selv når derhen. Hvis den forfra kommende bil når hen til sidevejen nogle

sekunder før dig selv, er dette et faretegn. Bilisten i bilen på sidevejen har sin koncentration henledt på eget faremoment; altså bilen fra højre og venter måske netop kun på at køre frem, idet den passerer. Risikoen for, at bilisten i bilen på sidevejen overser dig fra den anden side, er stor.

Regn ikke med, at cyklister respekterer fuld stop, ligesom man ikke skal forvente, at de holder tilbage endsige ser sig for, når de fra en sidevej kører til højre; tillige ofte med et slag ud på vejen.

## Huskeregler

Det er farligt at overlade din egen sikkerhed til andres dømmekraft og køreevner. Et godt råd for defensiv kørsel: Kørtid som om, du var både lydløs og usynlig, men sørg samtidig for at være synlig!

## 2 Farer ved udkørsel fra sidevej



*Faren består i, at man overser eller fejlvurderer de andre trafikanters placering eller hastighed og derfor kører ud, når der kommer noget.*

Som nævnt i kapitel 1 sker omkring en tredjedel af alle mc-ulykker i vejkryds, og motorcyklister vil ofte pådrage sig alvorlige skader ved påkørsel fra siden. Ved kørsel hen mod en mere befærde vej er det vigtigt, at du bruger dit blinklys og placerer dig, så du dermed viser, hvad du vil. Tænk på, at blinklyset skal være en hjælp til andre; brug det på en måde, så det ikke kan misforstås. Kig på de trafikanter, du vil holde tilbage for. På den måde signalerer du, at du er klar over din vigepligt, og at du har i sinde at holde tilbage, hvilket giver større tryghed for trafikanterne på den gennemgående vej. Lad dig ikke stresse af, at der holder utålmodige bilister bag dig, som gerne vil frem.

Signaler ved din placering i din vognbane, om du skal til venstre eller højre. Det er tilladt ved stoplinien at placere sig ved siden af en anden bil, som skal en anden retning end en selv. Placer dig dog således, at du ikke dækker bilistens udsyn til siderne.

Stol ikke blindt på blinklys. Regn ikke med, at en bilist fra venstre skal ned ad den vej, du holder på, selv om bilen blinker til højre. Vedkommende skal måske bare holde ind til siden lige efter vejen, hvor du skal ud. Lav **aldrig** selv den slags manøvrer, men vent med at blinke til sidevejen er passeret. Selv om bilisten er i gang med at dreje til højre ad den vej, hvor du holder, så vent med at køre

frem, til der er igen er frit udsyn til venstre. En svingende bil kan sagtens dække et mindre køretøj bagved; f.eks. en anden motorcykel eller en 45-knallert.

Vær opmærksom på, om der på den tværgående vej nærmest dig selv er en dobbeltrettet cykelsti. Er der det, vil der kunne komme cyklister i venstre side af vejen, altså fra højre; en megen uvant og farlig situation. Det er heller ikke ualmindeligt, at cyklister på en almindelig cykelsti kommer kørende i den "gale" side.

Se så mange gange til begge sider, som det er nødvendigt for at være helt sikker på, at det er i orden at køre frem. Skal du til højre i et T-kryds, så læs trafikken og vurder muligheden for, at der fra højre kan komme en bil, der er i færd med en overhaling, hvilket kan udvikle sig til en særdeles farlig situation, hvis du kører ud på den tværgående vej.

### Stop betyder STOP!

Er der sat fuld-stop-tavle op, er det ofte, fordi der er dårlige oversigtsforhold, eller fordi der tidligere er sket ulykker det sted. Hold stille ved stoplinien, og se dig ekstra godt for. Lige inden du drejer ud, bør du kigge dig tilbage over skulderen i den retning, du vil svinge til. Et kig i sidespejlene er ikke nok. Når du har sikret dig, at der ikke kommer et andet køretøj, som kan genere dig ved svingningen, er du klar til at køre frem.

### Hvis du alligevel har fejlvurderet

Det er let at komme til at overse en knallert, som er på vej inden om, eller en bil, som måske nu er på vej uden om dig. Mens du svinger, og når du er kommet ud på vejen, bør du kigge i sidespejlene for endnu en gang at forvise dig om, at der ikke kommer noget. Det kan måske lyde mærkeligt, at man skal se efter dette, når man allerede er kørt frem; det synes jo at være lidt sent. Tja, måske, men du kunne jo have overset en bil, som nu er mere synlig, fordi du er længere ude på den tværgående vej. Sker det, er det vigtigt, at du holder dig langt ude i højre vinkel, uanset om du er på vej til venstre eller højre. Dette giver plads til, at bilisten evt. vil kunne passere venstre om; selvfølgelig med udfoldelse af lys og horn og finger og hvad der ellers hører sig til. Vi kan alle komme til at fejlvurdere, men man kan ofte undgå de fatale følger ved at indøve en bestemt teknik til at give plads for andre.

### Husk blinket

Har du en motorcykel uden et selvslukkende blinklys, bør du sikre dig, at blinklyset kun blinker, så længe det skal. Kig på instrumenterne, eller føl efter på afviserkontakten. Der kan opstå farlige og for andre trafikanter forvirrende situationer, når en motorcykel vedvarende blinker til en af siderne.

### 3 Farer ved afkørsel fra mere befærde vej



*Faren består i, at man nedsætter hastigheden eller standser på den befærdede vej.*

Det man har brug for, når man skal til venstre fra en gennemgående vej, er en sikker bedømmelse af andre trafikanters hastighed og afstand. Det er kombinationen af disse to ting, der fortæller noget om, hvor lang tid der er, indtil faren bliver overhængende, dvs. den tid man har til at få afsluttet sin svingning.

Det kan her være svært at vurdere bilers afstand og hastighed på lang afstand. Der er dog nogle fif, som kan indikere, at hastigheden er høj. Det hænger til dels sammen med biltypen. Er den til eksempel lav og med brede dæk, er der større chancer for, at hastigheden er høj. Afstandsbedømmelse er en træningssag, men alt andet lige vil det være lettere at bedømme afstanden

til køretøjer, man kender størrelsen på. Se også kapitel 4 (overhalinger) og 12 (orientering). Er lyset svagt, eller er det om natten, er afstandsbedømmelsen ekstra vanskelig. Det kan være svært på lang afstand at se forskel på de helt små motorcykler og knallerter, så regn hellere med, at hastigheden er højere end knallertfart. Regn ikke med, at alle knallerter nøjes med at køre de lovbestemte 30 km/t (eller 45 km/t).

#### **Farlige venstresving**

Ved afkørsel til venstre drejer man hovedet og ser sig tilbage, viser af med blinklyset og trækker ud mod vejens midte. Ha' et vågent øje til trafikken bag dig; brug spejlene. Forvis dig om, at bagfrakommende biler har opdaget din manøvre, og at en bilist ikke netop

er begyndt en overhaling. Kommer der modgående trafik, vil man skulle holde nærmest midt på vejen med trafik passerende på begge sider af en. Ikke nogen tryk situation. Det er her vigtigt, at man har synliggjort sig selv med lys og blinklys samt en tydelig hoveddrejning, som kan ses af andre. Det bedste er, at man kører og placerer sig på en måde, som de andre trafikanter finder naturlig, og som svarer til de signaler, man allerede har udsendt via kørsel og tegngivning. Det er lettere at forudsige trafikmønsteret, når alle optræder på en hensigtsmæssig og indlysende måde.

#### **Orienter dig**

Afkørsel til højre er ikke så kritisk som venstre-afkørsel. Sørg også her for at dreje hovedet og kigge tilbage og se efter, om bagfrakommende biler har opdaget dig. Brug spejlene og se i særlig grad efter cyklister, som man ikke kan forvente viser tegn til, hvor de skal hen. Undgå for alt i verden at

trække ud til venstre, når du skal dreje til højre ad sidevejen. Det bedste er faktisk, at trække jævnt ud mod højre vejkant. Så undgår man, at der opstår tvivl om, hvad man i virkeligheden vil. Når du bruger blinklyset, så tænk på, at det skal være en hjælp til andre, og at det skal bruges på en måde, så det ikke kan misforstås.

Har du en motorcykel uden et selvslukkende blinklys, bør du som omtalt i kapitel 2 (udkørsel fra sidevej) sørge for, at blinklyset kun blinker, så længe det skal.

Uanset om man skal til venstre eller til højre, vil man ofte skære en cykelsti. Vær særlig opmærksom på fodgængere på vej fra hjørne til hjørne samt på cyklister på cykelstien, hvis den er dobbeltrettet. Cyklister kan desuden ofte finde på at benytte fodgængerovergangen som cykelsti. Regn heller ikke med, at fodgængere nødvendigvis benytter forgængerovergangen.

## 4 Farer ved overhalinger



Faren består bl.a. i, at medtrafikanter opfører sig anderledes end forventet, samt at man fejlvurderer situationen eller sin egen formåen.

Overhalinger klares på en motorcykel lang lettere end i en bil. Det er fristende at benytte sig af den overlegne acceleration og de små pladskrav til at smutte forbi uden de store overvejelser. Regn med, at bilisterne i de biler, du overhaler, har et reaktionsmønster, som svarer til "sædvanlig trafik". Dette indbefatter ikke nødvendigvis en motorcykel, der ikke fylder meget i sidespejlet, og som ydermere pludselig er til stede som skudt ud af en kanon.

Ulykker i forbindelse med overhaling sker oftest mellem den part, der overhaler, og den part der bliver overhalet. Til gengæld er ulykken som regel langt alvorligere, når den involverer den, der overhaler og en modkørende.

### Vurder de andre

Ved overhaling er det vigtigt med en sikker bedømmelse af andre trafikanters hastighed og afstand. Det er kombinationen af dette, der fortæller noget om, hvor lang tid der er til, at faren er overhængende. Det kan være svært at vurdere bilers afstand, hvis den er stor, og hvis de har retning hen mod én selv. Afstandsbedømmelse er en træningssag, men alt andet lige vil det være lettere at bedømme afstanden til objekter, man kender størrelsen på. Er lyset svagt, eller er det om natten, er afstandsbedømmelsen særlig vanskelig. Se også kapitel 3 (afkørsel) og 12 (orientering).

Vurder længden af den strækning, hvor der er fri oversigt, og om udsigten spærres frem-

efter af bakker eller sving. En sidevej på venstre hånd et stykke fremme er et klart faresignal. Den forankørende vil måske dreje ned ad denne vej uden at vise tegn til det. Der sker mange ulykker på den konto.

### Ha' lidt i reserve

En tommelfingerregel: Begynd ikke en overhaling, du ikke vil kunne klare med højst 2/3 gas-håndtag. Sørg for at ha' lidt reserve. Styr din utålmodighed, hvis det ikke umiddelbart kan lade sig gøre at overhale. Undgå at følge efter en bil, der er i færd med at overhale. Benyt dig af, at du som motorcyklist som regel vil kunne se langt frem hen over taget på bilen.

Overhaling højre om er tilladt, når f.eks. en bil vil til venstre ad en sidevej. Der må man om nødvendigt overskride den ubrudte kantlinie, med mindre banen til højre for linien er en særlig bane for cyklister. Overhaling højre om er også tilladt, når trafikken består af 2 eller flere sammenhængende kolonner i hver sin vognbane, hvilket her betragtes som en forbiørsel; typisk på motorvej eller i byen. Forbiørsel af f.eks. en bus i en særlig busbane er tilladt, selv om man ikke kører i en kolonne.

### Kortegekørsel

Er I flere på tur, så vær opmærksom på, at overhaling stadig skal ske enkeltvis. Stol kun på din egen vurdering; lad dig ikke rive med. Når du trækker ind igen, så fortsæt accelerationen således, at der bliver plads til den efterfølgende i rækken.

### Pas også på de andres overhalinger

Skal du til venstre ad en sidevej, så sørg for i den situation at holde et vågent øje til trafikken bag dig. Forvis dig om, at bagfrakommende har opdaget din manøvre, og at en bilist ikke netop er begyndt en overhaling. Brug spejlene. Skal du til højre i et T-kryds, så vurder muligheden for, at der fra højre kan komme en bil, der er i færd med en overhaling, hvilket kan udvikle sig til en særdeles farlig situation. På en vej med få muligheder for overhaling og med modkørende lastbiler skal man være særlig opmærksom på, at biler ofte kan skjule sig bag lastbilerne.

Bilerne vil ofte udnytte muligheder (ofte også risikable) for at overhale. I disse tilfælde vil man kunne risikere at møde biler i ens egen bane. Gi' bilisten en chance for at få afsluttet en uheldig begyndt overhaling ved at trække ud mod højre. Undlad at være al for hidsig med horn og lygter, idet dette evt. vil kunne få en mindre rutineret bilist til at foretage uforudsigelige og farlige manøvrer.

### Vejen skifter

En motortrafikvej, som ligger i forlængelse af en motorvej, er specielt farlig, idet mange rent faktisk glemmer, at motorvejen har ændret type. Der er sket mange overhalingsulykker disse steder. Se også kapitel 8 (motorvej).

### De store biler

Lastbiler vil pga. deres lavere hastighed næsten altid tilskynde til overhaling. Vurder, inden du overhaler en lastbil, hvor lang den er. En lastbil med anhænger eller sættevogn kan bagfra kendes på de 2 røde trekanter. Selv om lastbiler har gode spejle, har de især bagud store blinde vinkler. Placer dig, så chaufføren kan se dig i spejlet. Vær opmærksom på, at der ved sidevind fra højre - selvfølgelig bagved, men også på siden af en lastbil - vil være en betydelig medrivning af luften, (det som DR's forhenværende sportskommentator Klaus Borre kaldte det lufttomme rum). Det nedsætter betragtelig luftmodstanden i starten af overhalingen, som derfor føles let og ubesværet. Dette kan dog snyde, når man når hen til fronten af det store køretøj. Her mødes man af en hel dyne af kraftig side- og modvind, som for en mindre kraftig maskine vil kunne forlænge overhalingen betydelig. Se også kapitel 13 (lastbiler og busser).

### Gi' plads

For at gi' hinanden et rimeligt spillerum, bør du sørge for at ha' god afstand til den, du overhaler; altså ikke noget med at stryge op langs siden af bilen. Overhaling af en bil, der er i færd med at dreje fra til højre ad en sidevej, foretager man meget tit, men også her bør du gi' god plads, idet mange bilister har for vane at slå et slag til venstre lige før sidevejen.

## 5 Faktorer der kan forårsage singleulykker



*Faren består i, at man overvurderer egne evner eller har overset et faremoment.*

Singleulykker, altså ulykker hvor kun motorcyklisten samt evt. en passager, er involveret, er en typisk mc-ulykke. Hvorfor sker de? Tja, ser vi bort fra de rent mekaniske sammenbrud af motorcyklen, er det stort set kun føreren selv, man kan give skylden. Manglende kørsels erfaring er selvfølgelig oplagt, men også motorcyklistere med stor erfaring kan komme ud for at stå af i utide.

### Det er sjovt – men...

Det er jo ingen hemmelighed, at det er både interessant og sjovt at køre motorcykel, og et spændende stykke vej med lækre sving og ringe eller ingen trafik kan være fristende på en motorcykel med gode køreegenskaber. Det ellers så fredssommelige bakkelandskab bliver pludselig til Donington eller Spa og

chaufføren næsten til Valentino Rossi. Nu skal der køres! Desværre er sikkerhedsforholdene sjældent som på en racerbane, og hasarderet kørsel, som omverdenen vil kalde det, er årsag til temmelig mange mc-ulykker. Singleulykker tegner sig faktisk for knap en tredjedel af alle uheld.

Er man flere på tur, kan der hurtigt gå race i den. Forsøg at tøjle tilbøjelighederne. Uforsigtighed kan give men resten af livet (hvor langt det så end kan nå at blive), men en sommer med benet i gips kan også være træls, når ens venner kører til træf og på ture.

### Lækre sving

Mange singleulykker sker, fordi man undervurderer et sving og kommer for hurtigt ind i

det. Forestil dig situationen. Du lægger an til at gennemkøre et lækkert sving, hvor motorcyklen skal lægges en del ned. Pludselig opdager du, at svinget egentlig er temmelig ulækkert og byder på problemer af forskellig art. Hvad gør du nu? Det afhænger af flere ting. Ser svinget ud til at være farligt på grund af nedsat friktion, eller er det simpelt hen bare skarpere end forventet? Er friktionen nedsat, bør man bremse kraftigt, mens cyklen er opret eller næsten opret, derefter slippe bremsen og gennemkøre svinget med en lavere hastighed. Mange nye motorcykler har efterhånden ABS-bremser, men ABS'en på en mc kan ikke hindre et styrt ved bremsning under nedlægning i en kurve.

### Kontrastyring

Er friktionsforholdene i svinget OK, men svinget skarpere end forventet, og er man nået så langt ind i svinget, at nedlægningen er godt i gang, vil en yderligere nedlægning uden bremsning være den bedste løsning. Det kræver simpelthen, at man tager godt fat i styret og styrer kontra. Man må så håbe, at motorcyklen har frihøjde nok, men generelt kan en motorcykel gennemkøre et sving med betydelig større nedlægning, end mange knapt så rutinerede forestiller sig. Med kontrastyring menes her, at man drejer styret lidt til den modsatte side af hældningen. Man kan også sige, at man "trykker" styret til en større nedlægning.

Kører man på en kraftig motorcykel og slipper gassen i et sving, skal man være opmærksom på, at motorbremsningen kan æde en del af den friktion, der er til rådighed. Særligt hvis man kører i et af de lavere gear. Det kan i så fald være en fordel at tage koblingen. *Se også kapitel 7 (bremsning).*

### Forudseenhed

Hvis situationen ikke kan reddes, er der måske et splitsekund til at vælge en human landingsbane. Det gælder om at kunne glide af uden at blive stoppet. En blød landing i en kornmark eller græsmark er at foretrække frem for træer, master, sten, grøftekanter eller grøfternes overkørselsramper til marken. Når et sving vurderes, kigger man derfor også lige på flugtvejene i udgangen af svinget.

Ved kørsel med passager, vil der også være en faremulighed. Inden du starter med at køre med en passager, som ikke har prøvet at køre motorcykel før, bør du fortælle vedkommende om de få enkle regler, der gælder. Det drejer sig først og fremmest om at læne med i svingene, dvs. at hoved, bagdelen og dækkenes berøring med vejbanen skal ligge på linie set bagfra. En sikker kørsel med passager forudsætter, at passageren ikke er bange. Kør på en måde, så du indgyder tillid til, at du kan håndtere motorcyklen i alle situationer. *Se også kapitel 9 (kørsel med passager).*

### Dækkene

En kraftig maskine æder hurtigt et bagdæk. Nye dæk er dyre. Selv om loven kun foreskriver over 1mm mønsterdybde, så sørg alligevel for at ha' et godt mønster med helst over 3mm samt korrekt dæktryk. Forvent ikke nødvendigvis at have de samme egenskaber på de nye dæk som på de gamle efter et dækskifte. Bemærk, at sprit nye dæk er lidt fedtede i overfladen. De har derfor nedsat friktion, indtil de er kørt til. Vær derfor forsigtig med kraftige nedlægninger i starten, men øg gradvist nedlægningen.

### Vejret spiller ind

Kørsel i regn eller tåge bliver vidst aldrig motorcyklisters livret. Man kan dog gøre en del for, at forholdene skal blive tålelige. Er man kold og fugtig, er man alt andet lige en ringere motorcyklist. Man irriteres lettere over ting i trafikken, og desuden reagerer man langsommere, når fingre og fødder er kolde. Derfor: en vandtæt og tilstrækkelig varm påklædning er alfa og omega.

En lavtstående sol lige imod og en våd vejbane kan være er mareridt, og der er ikke andet at gøre end at nedsætte hastigheden. Hold øje med bagvedkørende, som vil ha' svært ved at se dig. Om natten bør man køre med godt lys, hvilket normalt opnås ved korrekt indstilling af lygten samt en forholdsvis frisk pære.

I regn er dækkenes friktion mod vejbanen nedsat, og man vil derfor ikke kunne bremse så kraftigt som på tør vej. Et andet forhold,



som er lidt mere lumsk, er, at de forskellige overflader, som vejen består af, reagerer forskelligt, når de bliver våde. Blankslidte brosten og alle ting af jern så som brønddæksler og togskiner bliver meget glatte i vådt føre. Hvide afstribninger, sort bitumen, de blå cyklistbaner i byen, samt gummibelægninger omkring jernbaneskiner bør man også have respekt for - selv i tørt føre!

For mange (ofte lidt ældre) motorcykler med bremseskiver af rustfrit stål gælder det, at bremsevnen er nedsat i vådt føre. Se også *kapitel 10 (regn og tåge)*.

## Udsyn

I fugtigt vejr har styrthjelmens visir tendens til at dugge, hvis der ikke er gjort noget for at forhindre det. En del hjelme er forsynet med såkaldt antidugbehandlet visir. Er dette ikke nok, eller dugger visiret bare, fås der i motorcykelforretninger et varieret udbud af antidugmidler.

Dyr på vejen, specielt ved morgen- og aftenstide, er en reel fare, særligt i skovområder. Brems, men forsøg at undgå drastiske afværgemanøvrer, hvis et dyr kommer i vejen. Ofte er det selve forsøget på at undgå et dyr, der bevirker, at man styrter.

## 6 Hvad kan man gøre for at synliggøre sig bedre?



*Faren består i, at man bliver overset og derfor ikke er med i andre trafikanters vurdering af trafiksituationen.*

Som motorcyklist fylder man mindre i landskabet end mange andre trafikanter. Motorcykelulykker hvor en bilist overser en motorcykel, er desværre ret almindelige. Op mod en tredjedel er krydsningsulykker, hvor andre kører ud foran en motorcyklist. Det er derfor vigtigt, at man gør et eller andet for ikke at blive overset. Det handler stort set om lys, farver og placering.

## Lad dig se

Selv om man bør køre, som om man var både lydløs og usynlig, bør man udadtil (bortset fra støjen) vise det modsatte. Reklamer med dig selv og vis, at du er en pladskrævende del af trafikken. En motorcykel skal faktisk fylde som en bil. Det burde være unødvendigt at nævne, at man om dagen altid skal køre med nærllys. Det er en god ide at ha' en reservepære med og kunne skifte den – også i mørke!

## Tøj med kulør

Brug helst mc-tøj i flere forskellige kraftige farver. Det sorte mc-lædertøj går nok aldrig af mode, men særlig trafiksikkert, hvad synlighed angår, er det ikke. En stor del af det populære tekstiltøj med Gore-Tex eller lignende er ligeledes ofte ret farvneutral, men kan dog fås i kraftigere farver. Lidt lettere er det med læder sikkerhedsdragter, som ofte er ret farverige. Læderdragtens overtræksregntøj kan som regel også fås i tydelige farver, hvilket er særlig vigtigt i regn og usigtbart vejr. Det er godt, hvis ens dragt er forsynet med reflekser, der kan ses både for- og bagfra. Motorcyklen kan ligeledes monteres med selvklæbende reflekser, f.eks. på sidetasker og spejle.

## Gør dig synlig

Ude på vejen gælder det om at undgå at dække sig bag en større bil eller i det hele taget alt, der vil kunne dække en helt eller delvis. Hold god afstand (omkr. 2 sekunder ved 80 km/t) til forankørende; det gør dig mere synlig. Alt i alt gælder det om at placere sig på en måde, så man er mest synlig over for de køretøjer, der udgør den største potentielle fare for en. Træk ud mod vejmidten, hvis det er det, der skal til for at blive set. Selv om lastbiler og busser har gode

spejle, har de især lige bagud en stor blind vinkel. Placer dig, så chaufføren kan se dig i spejlet. Også når man holder helt stille, er det vigtigt, hvis der er risiko for, at lastbilen eller bussen begynder at bakke. Holder du lige ud for højre dør i førerhuset, er du også i chaufførens blinde vinkel.

Brug dit blinklys, og placer dig, så du med placering og kropssprog signalerer, hvad du vil, og så det ikke kan misforstås. Agter du at holde tilbage for en bil ved en forsnævring på en stillevej, så træk tydeligt til højre, så det bliver et signal om, at du agter at holde tilbage. Skal du se bagud, så drej hovedet. Skal du dreje fra til venstre ad en sidevej, og kommer der modgående trafik, vil man nærmest skulle holde midt på vejen med trafik passerende på begge sider af en. Ikke nogen tryk situation. Det er her vigtigt, at man har synliggjort sig selv med lys og blinklys, samt at man kører og placerer sig på en måde, som de andre trafikanter finder naturlig, og som svarer til de signaler, man allerede har udsendt via kørsel, hoveddrejning og tegngivning. Det er lettere for andre at forudsige trafikmønstret, når alle optræder på en hensigtsmæssig og indlysende måde.

## Læs trafikken

Synliggørelse handler altså også om at andre kan forudse, hvad man har tænkt sig. Hvis man ikke på nogen måde viser, hvad man har i sinde, vil alle regne med, at man fortsætter med det, man er i færd med. Kører man 110 km/t i højre vognbane på en motorvej, vil andre uvilkårligt regne med, at denne tilstand fortsætter, nemlig kørsel i samme retning, samme placering og samme hastighed. Hvis man ikke giver tegn eller signaler af nogen art, giver man jo ingen af de andre trafikanter grund til at tro noget andet. Blinklyset er et af de tydeligste visuelle meddelelsesmidler, du har til omverdenen. Brug altid blinklysene ved vognbaneskift på motorvej. To-tre blink er passende. Andre trafikanter kan i tide indstille sig på din nye placering. Det giver tryk, og vi undgår de pludselige opbremsninger, som er farlige, og som drastisk sænker gennemsnitshastigheden på en stor del af strækningen.

## 7 Farer ved bremsning og i sving



Faren består i, at man kører på noget eller vælter.

Det er let at sige, at man bare skal køre forsigtigt og holde passende lav hastighed, men hvordan klarer man sig egentlig, hvis man er kommet lidt for hurtigt ind i et sving? Tja, det er svært at give et entydigt svar på det spørgsmål. Det afhænger af flere ting.

### Kontrastyring

Ser svinget ud til at være farligt på grund af nedsat friktion, eller er det simpelthen bare skarpere end forventet? Er friktionen nedsat, bør man bremse kraftigt, mens cyklen er opret eller næsten opret, slippe bremsen og så gennemkøre svinget med en lavere hastighed. Er friktionsforholdene i svinget OK, men svinget skarpere end forventet, og er man nået så langt ind i svinget, at nedlægningen er godt i gang, vil en yderligere nedlægning uden bremsning være den bedste løsning. Det kræver simpelthen, at man styrer kontra. Man må så håbe, at motorcyklen har frihøjde nok, men generelt kan en motorcykel gennemkøre et sving med betydelig større nedlægning, end mange knapt så rutinerede

forestiller sig. Med kontrastyring menes her, at man forsøger at dreje styret til den modsatte side af hældningen. Kontrastyring benytter man stort set altid i sving, men normalt i så beherskede doser, at ingen forbinder noget særligt ved det. Ved bratte manøvrer må man bevidst benytte kontrastyring for at få lagt cyklen ned i tilstrækkeligt hurtigt tempo. På de mc-kørekurser, som afholdes i løbet af sæsonen, vil man kunne stifte bekendtskab med nogle af de ovennævnte teknikker.

### På de små veje

På mindre veje er der ofte grus i svingene, og de kan være skarpere end først antaget. Få derfor pillet farten af inden et uoverskueligt sving. Det er sjovere at blive positivt overrasket over svingets beskaffenhed. Sving der hælder indefter, altså med korrekt hældning, er ofte skarpere, end de ser ud til. Vurder dine muligheder for 'flugtveje', altså steder hvor man, hvis det brænder på, kan forlade vejen uden at ramme noget.

### Bremsning

En korrekt opbremsning med en motorcykel vil altid indbefatte, at man bruger såvel forsom bagbremse samtidig, evt. bagbremsen en anelse før forbremsen. I denne sammenhæng er forbremsen den vigtigste, idet der under bremsningen sker en vægtforskydning over på forhjulet. På lette motorcykler med meget effektive bremsesystemer bør man dog være opmærksom på, at en meget brat aktivering af forbremsen vil kunne låse forhjulet, inden vægtforskydningen når at gøre sig gældende. Jo kraftigere man bremses, desto mere af bremsekraften kan overtages af forhjulet. Da det modsatte gør sig gældende for baghjulet, er det let at overbremse baghjulet ved en katastrofeopbremsning. Undgå så vidt muligt at blokere baghjulet. Baghjulsblokade på en ligeud kørende motorcykel er dog normalt ikke så farlig som på en bil, som i den situation let vil få bagenden til at vende i kørselsretningen. Motorcyklen vil nøjes med at svinge bagenden et stykke ud og blive dér, hvilket vel nok er den egentlige årsag til, at man i motorcyklens barndom foreskrev kun at benytte bagbremsen. Men nogen kraftig bremseeffekt kunne der aldrig blive tale om. Ved kørsel med passager vil man med fordel kunne træde kraftigere på fodbremsen/bagbremsen, end når der køres solo.

Visse motorcykler har såkaldte integralbremsesystemer, hvor f.eks. den ene af forhjulets to bremseskiver aktiveres af fodbremsepedalen tillige med bagbremsen. På disse maskiner vil man selvfølgelig i højere grad kunne benytte fodbremsen. Endelig er der de motorcykler, der er forsynet med ABS-bremser, altså blokeringsfrie bremsesystemer. Her får man selv sagt ikke problemer med blokade af hjulene, så her kan og skal man bremse maksimalt under hele nedbremsningen. Man skal dog også tænke på, at naturlovene stadig gælder – så bremsning i sving vil stadig være forbundet med en risiko for udskridning og styrt. Det er desuden vigtigt at nævne, at en motorcykel med ABS-bremser i princippet ikke bremses bedre end en uden, men ABS kan være en god hjælp i en kritisk situation.

Pas på med at skære svinget af i venstrekurve, selv om dækkene kun berører ens egen

kørebane. Overkroppen vil med hældningen indefter let kunne æde sig ind over midterlinjen med fare for at kollideres med den modkørende trafik.

### Mindre vejgreb

I regn er dækkenes friktion mod vejbanen nedsat, og man vil derfor ikke kunne bremse så kraftigt som på tør vej. Et andet forhold, som er lidt mere lumsk, er, at de forskellige overflader, som vejen består af, reagerer forskelligt, når de bliver våde. Alle ting af jern så som brønddæksler og blankslidte brosten bliver meget glatte i vådt føre. Hvide afstribninger, sort bitumen, de blå cyklistbaner i byen samt gummibelægninger omkring jernbaneskinne bør man også have respekt for; selv i tørt føre. Afhængig af fabrikat og type kan motorcykeldæk have forskellige egenskaber på våd vej. Forvent derfor ikke nødvendigvis at have de samme egenskaber på de nye dæk efter et dækskifte. Bemærk også, at nye, friske dæk har en glat overflade, der skal slides væk, inden friktionsegenskaberne er optimale. Se også kapitel 10 (regn og tåge).

### Forskel på bremsesystemer

For mange (ofte lidt ældre) motorcykler med bremseskiver af rustfrit stål gælder det, at bremseeffekten er nedsat i vådt føre. Se også kapitel 10 (regn og tåge). Bremseeffekten stiger, efterhånden som skiven og klodserne varmes op og vandet forsvinder, og det giver altså uens bremsekraft afhængigt af, hvor længe og hvor kraftig bremsningen er. Det varierede udbud af bremseklodstyper har ofte forskellige egenskaber i regn. Lær din motorcykel at kende godt på dette punkt.

I tromlebremser, som undertiden benyttes på baghjulet - og på forhjulet på ældre maskiner - vil der, efterhånden som belægningen slides, ophobes en del støv. Fugtigt bremsestøv, f.eks. i regn eller efter en gang motorcykelvask, kan påvirke, at bremserne hugger, og at man derfor kan have svært ved at dosere bremsekraften. Tromlebremser bør renses for støv ved hvert dækskifte. For skivebremser er det en god ide en gang imellem at afmontere bremseklodserne og rense dem og de styr, de sidder i, så klodserne kan bevæge sig frit.

## 8 Farer ved kørsel på motorvej og motortrafikvej



*Faren består hovedsagelig i, at man ikke sørger for at orientere sig godt nok fremad og bagud.*

Motorveje er, set i forhold til trafikmængden, meget sikre veje. For motorcyklernes vedkommende er de ulykker, der sker, hyppigt eneulykker.

En motortrafikvej som kommer i forlængelse af en motorvej, er specielt farlig, idet mange rent faktisk kan glemme, at motorvejen er ophørt. Der er sket mange overhalingsulykker i disse situationer. På en motorvej er det vigtigt at du viser det tydeligt, hvis du har i sinde at skifte bane. Drej hovedet og se dig tilbage og brug altid blinklysene ved vognbaneskift på motorvej. To-tre blink er passende. Hold dig så vidt muligt til højre vognbane, når du ikke er i færd med at overhale; det siger færdselsloven også, at man skal, men mange glemmer det.

### Ulovlig kørsel

Er trafikken på motorvejen tæt, kan man være fristet til mange vognbaneskift, også kaldet at sakse gennem trafikken. Lad være! Det giver utryghed og irritation hos dine medtrafikanter, og nogle kan føle sig fristet til farlige manøvrer.

Er trafikken gået helt eller næsten helt i stå, kan det være fristende at køre ned gennem rækkerne, men det er ikke tilladt i Danmark. Kører kolonnen langsomt, vil der ofte være en bilist, som pludselig synes, at rækken i det andet spor kører lidt hurtigere. Et hurtigt slag med rattet og et sammenstød med en forbi-kørende motorcykel er oplagt. Holder trafikken stille, kan der være en bilist, der lige skal ud af bilen for at se, hvor lang køen er. En dør går pludselig op, og så har vi balladen igen

med de snigende motorcykler, som ingen forventer kommer kørende på dette sted.

### Hold afstand

Vær opmærksom på tiltagende kødannelser, især når hastigheden er høj. Hvis du ikke har opmærksomheden langt fremme, kan du let blive overrasket over, hvor hurtigt du vil nærme dit forhjul til bilerne foran dig. Det kan ikke siges for tit: HOLD AFSTAND!! En tommelfingerregel siger, at ved 80 km/t svarer sikkerhedsafstanden til hastigheden divideret med 2; altså 40 m. Man kan også sige 2 sekunders afstand til den forankørende. Ved en god afstand til den forankørende er der ligesom mere elastik køretøjerne imellem. En pludselig opbremsning af den forankørende får ikke en til straks at bremse, men man nøjes måske med at lukke lidt af for gassen. Har du trafik tæt bag dig, er det en god idé i denne situation at aktivere bremselyset, så bagfrakommende kan reagere på dette.

God afstand har desuden en udglattende effekt på kødannelsen. Kører man tæt, er man ofte nød til at bremse lidt kraftigere end den forankørende for ikke at komme alt for tæt på. Hvis bilisten bagved også kører tæt på, skal denne bremse endnu kraftigere. Når det? Regn med, at de bagvedkørende kun holder en afstand, der tilgodeser en mild opbremsning af den forankørende. Så jo tættere bilen bagved kører på dig, jo større afstand bør du holde til køretøjet foran dig, så du ikke tvinges til en kraftig opbremsning, hvis der sker noget foran.

### Når tiden er knap

Er du nødt til at foretage en kraftig opbremsning, så kig i sidespejlene og se efter, om den bagvedkørende er tilstrækkelig langt væk og også bremses. Vær parat til at trække til en af siderne og køre forbi bilen foran. I det hele taget er det nødvendigt at holde sig godt orienteret om trafikken bag sig. Benyt dig også af, at du som motorcyklist som regel vil kunne se langt frem hen over taget på bilen foran. Opstår der pludselig kø på motorvejen, skal du benytte havariblinklyset til at advare bagfrakommende. Dette gælder, hvis du er den bageste i køen, og såfremt motorcyklen er udstyret med havariblinklys.

Trafikken afvikles mest betryggende, hvis den relative hastighed mellem køretøjerne er lille. Du bør derfor afstemme din egen hastighed med de øvrige trafikanter. Først og fremmest skal du holde øje med din egen vognbane. Årsagen til, at man kører op bag i den forankørende, eller er lige ved det, kan være, at man har fulgt med i trafikken i vognbanen ved siden af, mens trafikken i ens egen vognbane pludselig sænker hastigheden eller måske standser helt.

Vær opmærksom på tabte genstande på vejbanen, eller ting der ligger løst på et lad eller en trailer. Det gør ondt og er farligt at blive ramt af noget ved høj hastighed. Opskriften er igen: HOLD AFSTAND! Så har du en chance for at undvige ting på kørebanen.

Efter længere tids kørsel med høj hastighed på motorvejen bliver man "fartblind" og mister i nogen grad fornemmelsen af hastigheden. Kig på speedometeret ved frakørslen, hvor man især kan blive overrasket over, at en kurve er skarpere end først antaget.

### Regn

I vådt føre skal du være opmærksom på sporkøring, altså de langsgående render som de tunge lastbiler tid efter anden får dannet flere steder. Her er risikoen for aquaplaning stor, særligt hvis man kører med slidte dæk. Også de lette sportsmaskiner med brede dæk er i farezonen, også selv om mønstredybden er god. Sænk hastigheden og undgå renderne.

Om natten bør du benytte enhver chance for at køre med fjernlys, men blænd ned, inden fjernlyset når at blænde modkørende. I højrekurver er fjernlyset mere generende for de modkørende end i venstrekurver. Se også *kapitel 15 (natkørsel)*.

### Fejl på mand og maskine

Hvis du ved tilkørsel til en motorvej fejlagtigt kommer til at køre ind på afkørselsvejen, altså imod dem der er ved at forlade motorvejen, så stop øjeblikkelig i nødsporet i venstre side (reelt højre), uanset hvor langt du er nået. Stå af og træk motorcyklen længst muligt ud mod græskanten – ranger så

motorcyklen rundt, så den vender i den rigtige retning. Hvis du vender eller bakker, mens du sidder på motorcyklen, kan du idømmes en bøde. Sådan er færdselsloven her i landet. Får du motorstop, så parker længst muligt til højre i nødsporet, så du kan stige af i sikker afstand fra den hurtige trafik og uden at risikere liv og lemmer.

### Indfletning

Ved indfletning på motorvej og 4-sporede motortrafikveje tilpasser man hastigheden på tilkørselsbanen til dem, der kører i højre spor

på motorvejen. Kører trafikken her hurtigt, er det bare om at få givet gas, til hastigheden passer. Derudover placerer man sig i god tid ud for et mellemrum i bilrækken. Det giver en tryghed ved på et tidligt tidspunkt at vise, hvilket mellemrum man ønsker at finde ind i, så dem i den højre vognbane ikke skal bremse unødigt op for at gi' plads for dig, som vil ind. Ved tilkørsel på 2-sporede motortrafikveje gælder fletteregele kun, hvor der er skiltet. Ellers vil man her være nødt til at holde tilbage for trafikken på motortrafikvejen. I så fald er det markeret med højttænder.

## 9 Farer ved kørsel med passager



Faren består i, at passageren kan øve indflydelse på evnen til at styre motorcyklen.

Inden du starter med at køre med en passager, som ikke har prøvet at køre motorcykel før, bør du fortælle vedkommende om de få enkle regler, der gælder. Det drejer sig først og fremmest om at læne med i svingene, dvs., at hoved, bagdelen og dækkenes berøring med vejbanen skal ligge på linie set bagfra.

### Vis tryghed

En sikker kørsel med passager forudsætter, at passageren ikke er bange. Kør på en måde, så du indgyder tillid til, at du kan håndtere motorcyklen i alle situationer. Vær samtidig opmærksom på, at passagerens bevægelser kan være u hensigtsmæssige, hvis vedkommende bliver bange over dine manøvrer i trafikken. Opskriften hedder defensiv kørsel. Synes passageren, at det går for stærkt, eller at du lægger cyklen for meget ned i svingene, er det rettesnoren for den videre kørsel. Prøver du med din kørsel at vise, at du i virkeligheden er en overset roadracing-kører, risikerer din passager let, at den første tur på bagsædet også bliver den sidste, i hvert fald med dig ved roret.

Du skal bede passageren om at unklade at benytte den strop, der måske findes midt på mc-sædet og orientere om, at det er bedst at holde fast om livet på dig selv. Mange motorcykler er forsynet med en bøjle lige bag sædet. Den er god at holde i, specielt når der bremses. Mange bagsædepasagerer foretrækker derfor at ha' den ene hånd på bøjlen og den anden foran chaufføren.

### Træg reaktion

Motorcyklen reagerer anderledes og mere trægt ved kørsel med passager. Den forøgede vægt mærkes også på, at man skal aktivere bremserne hårdere. Man vil desuden med fordel kunne træde kraftigere på fodbremsen, end når der køres solo. Under maksimal opbremsning bliver man overrasket

over de kræfter, der forplanter sig fra ryggen gennem armene og ned i styret, hvis ikke passageren har mulighed for at holde igen i en bøjle bagpå.

Er motorcyklen læsset med feriebagage forrykkes tyngdepunktet yderligere bagud, hvilket går ud over styrevilligheden. Følsomheden over for sidevind er også større, hvorfor man bør holde ekstra afstand til trafikanterne ved siden af. Ved stop i trafikken bør man være opmærksom på, at passageren normalt ikke kan nå jorden med fødderne, og som regel heller ikke forventer at skulle være med til at holde ekvipagen lodret, når der holdes stille. Det kræver derfor ekstra opmærksomhed vedrørende balancen på grund af det høje tyngdepunkt. De som har prøvet i en kø at skulle køre i skridtgang med passager og feriebagage, og hvor der blæser en stiv kuling fra siden, kan skrive under på, at det bestemt ikke er en disciplin for de pivede.

### Også for de små

Skal du ha' et barn med som passager, skal barnet kunne nå fodhvilene ubesværet. I 2008 blev der indført den bestemmelse om, at børn skal være mindst 5 år for at sidde bag på en mc, og er barnet under 135 cm høj, skal der anvendes et barnesæde eller andet sikkerhedsudstyr, der opfylder krav, som er fastsat af Færdselsstyrelsen. Vær opmærksom på, at mindre børn ikke har så god balanceevne som en voksen, og at de let kan falde i søvn - selv på kortere ture.

Medmindre man benytter et elektronisk samtaleanlæg, er al samtale mellem to på en motorcykel forbundet med en risiko for uheld (på grund af uopmærksomhed), og snak bør så vidt muligt begrænses til tidspunkter, hvor trafikforholdene ikke er for komplekse. Det er praktisk, hvis man inden starten aftaler et tegn til, at bagsædepasageren har noget at sige.

## 10 Farer ved kørsel i regn og tåge



*Faren består i, at ens udsyn kan være begrænset, samt i at friktionen på kørebanen kan være nedsat.*

Kørsel i regn eller tåge bliver vidst aldrig motorcyklisteres livret. Man kan dog gøre en del for at kørslen kan blive mere behagelig og dermed også mere trafikssikker. Er man kold og fugtig, er man alt andet lige en ringere motorcyklist. Man irriteres lettere over ting i trafikken, og desuden reagerer man langsommere, når fingre og fødder er kolde. Vandtæt og tilstrækkelig varm påklædning er derfor alfa og omega.

### Det vigtigste lys

Ved kørsel om natten i regn eller tåge er udsynet af naturlige årsager særligt begrænset. På øde strækninger i regn er det vigtigt med et godt fjernlys, der lyser langt og bredt, men kører man på de mere befærdede veje,

vil man opleve stort set kun at køre med nærllys, som derfor bliver det "vigtigste" lys. Godt lys opnås normalt ved korrekt indstilling af lygten samt en forholdsvis frisk pære. Hvidt, gult eller det nye blålige lys er en smagssag. Argumentet for gult lys går på, at det netop skulle være bedre i tåge og regnvej, idet gennemtrængeligheden for det gule lys er bedre, samtidig med at refleksionen er mindre generende. Ulempen er, at den gule farve "stjæler" noget af lyset. *Se også kapitel 15 (natkørsel).*

### Lav friktion

I regn er dækkenes friktion mod vejbanen nedsat, og man vil derfor ikke kunne bremse så kraftigt som på tør vej. Afhængig af fabri-

kat og type kan motorcykeldæk have forskellige egenskaber på våd vej. Forvent derfor ikke nødvendigvis at have de samme egenskaber på de nye dæk efter et dækskifte. Bemærk også, at nye friske dæk har en glat overflade, der skal slides væk, inden friktionsegenskaberne er optimale. Den glatte overflade stammer fra produktionen af dækket. Det er et slipmiddel fra formen, eller en coating som dæmper de stoffer i luften, der ellers ville ælde dækket unødigt, inden det kommer i brug.

Vand på vejbanen medfører risiko for aquaplaning. Kører man med slidte dæk, kan man betragte faren som reel. De lette sportsmaskiner med brede dæk er i farezonen, også selv om mønsterdybden er god. Sporkøring, altså de langsgående render som tunge lastbiler tid efter anden får dannet flere steder, er typiske steder, hvor risikoen for aquaplaning er stor. Sænk hastigheden og undgå renderne.

Er regnen lige begyndt efter et langt stykke tid med tørvej, er vejen mere glat end efter længere tids regn. Efter et ordentligt regnskyl er vejen vasket ren for jord, dækrester og støv.

Et andet forhold, som er lidt mere lumsk, er, at de forskellige overflader, som vejen består af, reagerer forskelligt, når de bliver våde. Alle ting af jern såsom brønddæksler bliver ligesom blankslidte brosten og gummibelægninger omkring jernbaneskinne utrolig glatte i vådt føre. Sort bitumen og hvide afstribninger er også meget glatte under disse forhold. Vær også opmærksom på de særligt markerede baner, ofte med blå belægning, som cyklister benytter. I det hele taget kan man regne med, at alle maledede overflader på vejen er glatte, når vejen er våd.

### Bremserne

For mange (ofte lidt ældre) motorcykler med bremsekiver af rustfrit stål gælder det, at bremseevnen er nedsat i vådt føre. Det varierede udbud af bremseklostyper har ofte forskellige egenskaber i regn. I tromlebremser, som ofte benyttes på baghjulet – og foran på ældre mc'er - vil der, efterhånden

som belægningen slides, ophobes en del støv, som i fugtigt vejr kan bevirke, at bremserne hugger. Man kan derfor, hvis man ikke af og til renser tromlebremser, ha' svært ved at dosere bremsekraften.

### Pas på blænding

Efter regnen kan en lavtstående sol lige imod og en våd vejbane være et mareridt, og der er ikke andet at gøre, end at nedsætte hastigheden. Hold øje med bagvedkørende, som på grund af modlyset vil ha' svært ved at se dig. Skal man i vådt føre og med megen modgående trafik til venstre ad en sidevej, kan al denne trafik virke blændende, og risikoen for at overse en bil med kun positionslys eller en cykel er stor. Vær også opmærksom på, at man om natten på uoplyste vejstrækninger vil kunne møde både med- og modgående fodgængere. Kørsel om natten i regn på en nyasfalteret vej uden striber med megen modgående trafik kræver den allerstørste opmærksomhed. Opskriften i sådan et tilfælde hedder: hold afstand – følg trafikrytmen – hold dig midt i din bane – se så langt frem, du kan, og brug spejlene.

Cyklisters regntøj i regnvej er sjældent så godt som en motorcyklists, og i regnvej ser man derfor ofte cyklisten køre med ansigtet vendt ned mod jorden eller væk fra vinden. Vær derfor ekstra opmærksom på cyklister under disse forhold.

### Det gælder dit syn

Styrthjelmens visir har tendens til at dugge, hvis der ikke er gjort noget for at forhindre det. En del hjelme er forsynet med såkaldt antidugbehandlet visir. Er dette ikke nok, eller dugger visiret bare, fås der i motorcykelforretninger et varieret udbud af antidugmidler. Klarheden af styrthjelmens visir er særlig kritisk ved kørsel om natten. Sidder dagens høst af insekter der stadig, eller er visiret ridset, vil lyset fra de modkørende spredes på en ubehagelig måde. Hvis sigtbarheden forbedres væsentlig, når visiret slås op, er det tjenlig til rensning eller udskiftning. Et slidt og ridset visir kan kortvarigt gøres brugbart med møbelvoks, men udskiftning vil være påkrævet. Behandlingen kan også

anbefales til visir i al almindelighed, idet det får vandråberne til at prelle af, hvilket særligt er en fordel i tåge. Fordelene ved et ridsefast visir er endog meget markante, så har du en hjelm uden ridsefast visir, så skift visiret ud til et sådant, eller køb en ny hjelm.

Tåge er ikke spændende på motorcykel. Man føler sig på en måde mere udsat end ellers.

Om natten vil man ofte være tilbøjelig til at køre med nærllys, idet fjernlyset vil få vandpartiklerne i luften til at give et blændende genskin. Er tågen varierende eller knapt så kraftig kan man trods denne gene undertiden alligevel godt anvende fjernlys, idet man vil se reflekser på vejpæle og evt. biler tidligere. Modkørende vil også lettere få øje på en. Se også *kapitel 15 (natkørsel)*.

## 11 Farer ved at køre for tæt på den forankørende



Faren består i, at man ikke når at sænke hastigheden eller standse, når den forankørende af en eller anden grund gør det.

Fra en englænder hørte jeg en gang følgende: "Danskere, tja, de er såmænd meget flinke, men de kører som sindssyge!". Noget er der måske om det, når man ser, hvordan der bl.a. på motorveje køres alt for tæt.

### Hold afstand

Selv om der om året 'kun' registreres omkr. 30 motorcykeluheld, hvor en motorcykel kører op bag i en bil, bør man gøre sit til, at man ikke bliver regnet med i disse. En af årsagerne til, at mange, især bilister, kører tæt på den forankørende, er et forsøg på at stresse den forankørende til at køre lidt stærkere eller trække ind til siden, så de kan komme til at overhale.

Det er jo så let at sige, at man bare skal holde god afstand. En passende stor afstand afhænger af hastigheden, idet der indgår elementer som reaktionslængde og standselængde.

Reaktionslængden stiger lineært med hastighedsforøgelsen, dvs. at dobbelt så stor hastighed giver dobbelt så stor reaktionslængde. Bremselængden stiger med kvadratet på hastighedsforøgelsen, dvs. at dobbelt så stor hastighed giver 4 gange så stor bremselængde. Den sikre afstand skal med andre ord være forholdsmæssig større ved stigende hastighed. En tommelfingerregel ved 80 km/t siger hastigheden divideret med 2; altså 40 m ved denne hastighed. Man kan også sige 2 sekunders afstand til den forankørende.

En vigtig detalje er, at man bliver mere synlig ved at holde god afstand frem for evt. at dække sig bag et større køretøj. Placer dig, så chaufføren i f.eks. lastbilen kan se dig i spejlet.

### Mindre stress

Ud over de umiddelbare sikkerhedsmæssige fordele ved at holde god afstand, er der også andre aspekter, som man bør tænke over. Jo tættere man kører på den forankørende, des mere er man afhængig af den måde og den

hastighed denne kører med. Man bliver mere ufri. Kører man tæt på den forankørende, kræver det en vældig øget koncentration. Den mindste forstyrrelse på et uheldig tidspunkt kan give fatale følger. Man bør unde sig selv og andre et større spillerum, så der er plads til lidt større variationer i hastigheden, uden at man selv slavisk er nødt til at følge disse hastighedsforandringer. En pludselig opbremsning af den forankørende får ikke en til nødvendigvis straks at bremse, men man nøjes måske med at lukke lidt af for gassen. Har man trafik tæt bag sig, er det en god idé i denne situation at aktivere bremselyset, så bagfrakommende kan reagere på dette. God afstand har en udglattende effekt på kødannelsen på motorvejen. Kører man tæt, er man ofte nødt til at bremse lidt kraftigere end den forankørende for ikke at komme alt for tæt på. Hvis bilisten bagved også kører tæt på, skal denne bremse endnu kraftigere. Husk: "Det er farligt at overlade din egen sikkerhed til andres dømmekraft og køreevner". Det bedste du kan gøre for din egen sikkerhed som motorcyklist, er at skabe så meget luft omkring dig, at du ikke umiddelbart er afhængig af andres opførsel på vejen. Se også *kapitel 8 (motorvej)*.

### Skab udsyn

Hold ekstra afstand til containerlastbiler med eksempelvis jernskrot eller andet gods, der ikke vil være rart at få ned over sig. Ligger der ubehagelige ting på vejen, som den forankørende bil bare "skræver" over, vil man ved for tæt kørsel ha' sværere ved at nå at undvige.

Se langt frem. Benyt dig af, at du som motorcyklist som regel vil kunne se langt frem hen over taget på bilerne foran. Også når man holder stille, kan man være for tæt på den foran. I tæt bytrafik vil det være hensigtsmæssigt at holde sig et par meter bagved bilen foran ved en lyskurv. Er bilen kommet lidt ind over fodgængerovergangen med forhjulene, vil nogle bilister i den situation begynde at bakke og ser dig måske ikke.

## 12 Farer når man ikke orienterer sig godt nok



*Faren er, at man bringer sig selv og andre i fare ved at overse vigtige dele af trafikmønsteret.*

Det man har brug for, når man kører ud fra en sidevej eller overhaler, er en sikker bedømmelse af andre trafikanters hastighed og afstand. Det er kombinationen af disse to ting, der fortæller noget om, hvor lang tid man har til at udføre sin manøvre sikkert.

### **Svær bedømmelse**

Det kan være svært at vurdere bilers afstand og hastighed på lang afstand, og hvis de har retning hen mod en selv. Undersøgelser har vist, at forkert bedømmelse af afstand og hastighed er en af de mest almindelige fejlfortolkninger i trafikken. Det er de færreste, der kan bedømme hastigheder nogenlunde korrekt på biler, der er over 200 m væk. Man kan forbedre sit dårlige øjemål gennem øvelse, men det bedste er at tøve

og give sig selv større sikkerhedsmargin i disse situationer. Erfaringer har også vist, at man vil være tilbøjelig til at overvurdere afstanden til biler, der blot er mere end 50 m væk. Er den bil, man har spottet, lav i forhold til bredden, er der større chancer for at hastigheden er høj. Lastbiler kører som regel langsommere, mens varevogne i vore dage ofte kører med betydelig hastighed. Alt andet lige vil det være lettere at bedømme afstanden til objekter, man kender størrelsen på.

Er lyset svagt, eller er det om natten, er afstandsbedømmelsen vanskelig. Vurder på landevejen længden af den strækning, hvor der er fri oversigt, og om udsigten spærres fremefter af bakker eller sving. En sidevej på

venstre hånd et stykke fremme er et faresignal. Den forankørende vil måske dreje ned ad denne vej uden at vise tegn til det. Det kan være svært på lang afstand at se forskel på de helt små motorcykler og knallerter, så regn hellere med, at hastigheden er højere end knallerter. Regn heller ikke med, at såvel knallerter eller 45-knallerter nødvendigvis nøjes med at køre de lovbestemte 30 eller 45 km/t, og ikke mindst de sidste har en acceleration, der overrasker mange.

I bytrafik vil man tit komme ud for, at trafikanter dækker for hinanden og tillige skjuler fodgængere. Cyklister i byen har ofte en veludviklet opfindsomhed med hensyn til at komme frem gennem den tætte trafik. Cyklister kan derfor komme fra usædvanlige steder og retninger.

### **Spejlene**

Brug af spejle er et kapitel for sig. De fleste motorcykler er forsynet med udmærkede spejle, som dog generelt bør være konvekse (glasset buer udefter). Er motorcyklen nyere

end fra 1995 skal spejlene være konvekse. Fordelen ved et konvekst spejl er, at synsfeltet er stort, samt at det er mindre følsomt for rystelser end et plant. Synsfeltets størrelse afhænger desuden også af, hvor langt spejlet sidder fra øjnene. Ulempen ved konvekse spejle er stort set udelukkende, at genstande ser ud til at være længere borte, end de er. Som afstandsbedømmelse i al almindelighed er det en træningssag at bedømme afstanden i et konvekst spejl. Det er hensigtsmæssigt at spejlene er så langt ude til siderne, at man ikke selv dækker for noget af udsynet. Ellers kan det være nødvendigt at trække albuen lidt ind eller flytte på hovedet for at få det fulde udsyn.

### **Brug hovedet !**

For at få et ordentligt indtryk af de trafikale omgivelser er det vigtigt at bruge hovedet; nemlig ved at dreje det. Det giver det bedste overblik. Spejlene er ikke nok. Et kig over skulderen giver den korrekte afstandsbedømmelse, men husk i den situation at holde god afstand til den forankørende.

## 13 Farer ved passage af lastbiler og busser



*Faren består hovedsaglig i, at store køretøjer fylder meget og bremser dårligere end biler i øvrigt.*

Lastbiler vil pga. deres lavere hastighed næsten altid tilskynde til overhaling. På en vej med få muligheder for overhaling og med modkørende lastbiler skal man være særlig opmærksom på, at biler ofte kan skjule sig bag lastbilerne. Bilisterne vil ofte udnytte måske risikable muligheder for at overhale. I disse tilfælde vil man kunne risikere at møde biler i ens egen bane.

### Gi' plads

Gi' bilisten en chance for at få afsluttet en uheldig begyndt overhaling ved at trække ud mod højre. Undlad at være al for hidsig med horn og lygter, idet dette evt. vil kunne få en mindre rutineret bilist til at foretage uforudsigelige og farlige manøvrer, som tilmed kan

blive endnu farligere end bilistens oprindelige bømmert.

Busser og lastbiler har ringere bremseevne end biler og motorcykler. Ha' dette i baghovedet, når du har sådan et køretøj bag dig, og tillad om muligt ikke at dette køretøj kommer for tæt på. Det kan være en god idé at aktivere bremselyset i god tid.

Selv om lastbiler har gode spejle, har de især bagud store blinde vinkler. Er du bag lastbilen, så placer dig, så chaufføren kan se dig i spejlet i venstre side.

I snævre sving vil lastbiler skulle bruge en del mere plads end andre. Forudse dette og gør

plads til lastbilens svingmanøvre. En lastbil med anhænger eller sættevogn vil ofte trække lidt til venstre inden et skarpt højresving. Et blink til højre fra dette køretøj vil således ofte blive fulgt af et slag til venstre.

### Lange køretøjer

Vurder inden du overhaler en lastbil, hvor lang den er. En lastbil med anhænger eller sættevogn kan bagfra kendes på en rød trekant i hver side, men har tillige ofte et skilt, som direkte angiver længden af vogntoget, f.eks. 18 m. Lette og høje lastvogne vil ofte være sidevindsfølsomme og vil i sidevind kunne slå nogle slag til siden. Lette lastvogne kan kendes på de små hjul i forhold til overbygningen samt evt. et firmanavn, som kendes for lette produkter så som mineraluldisolering, flamingo eller grøntsager. Hold ekstra afstand til containerlastbiler med eksempelvis jernskrot eller andet løst gods, og gi' dig derved plads til at undvige for sager, der ikke vil være rare at få ned over sig.

Er der kraftig sidevind fra venstre, vil passage af en modkørende bus eller lastbil give en afbrydelse af sidevinden med en slingrende kurs til følge. Motorcyklers følsomhed for sidevind varierer og er bl.a. afhængig af evt. kåbe og belæsning med bagage. Regner det tillige, er en grundig oversprøjtning uundgåelig. Vær klar til at aftørre visiret, lige så snart bussen eller lastbilen har passeret.

### Vinden snyder

Vil du på en mindre og svagere motorcykel overhale en lastbil, så vær opmærksom på, at der ved sidevind fra højre selvfølgelig bagved, men også på siden af en lastbil vil være en betydelig medrivning af luften (det som DR's forhenværende sportskommentator Claus Borre kaldte det lufttomme rum). Det nedsætter luftmodstanden betragtelig i starten af overhalingen, som derfor føles let og ubesværet. Dette kan dog snyde en, når man når hen til fronten af det store køretøj. Her vil lastbilens fortrængning af luften betyde, at man mødes af en hel dyne af kraftig side- og modvind, som vil kunne forlænge overhalingen betydelig. *Se også kapitel 4 (overhaling).*

### Bussen først

I bymæssig bebyggelse skal man holde tilbage for busser, der blinker ud fra et stoppested. En regel de fleste efterhånden har glemt eksistensen af. Ved at trække lidt til højre når du nærmer dig stoppestedet, kan du vise buschaufføren, at du har i sinde at holde dig bag bussen. Nogle føler det voldsomt irriterende at skulle give plads for en bus og evt. skulle køre bag den et stykke, men da busser i byområder typisk skal stoppe igen et par hundrede meter længere henne, bør det ikke være et problem. Vær særlig opmærksom på, at der omkring en bus, der holder ved et stoppested, sandsynligvis vil være passagerer på vej til eller fra, og som vil krydse vejen.



## 14 Farer ved passage af langsomkørende trafikanter



*Faren består ud over hastighedsforskellen i, at en del køretøjer køres af personer, der ikke har gennemgået den gængse køreskoleundervisning.*

Det faktum, at trafik består af køretøjer med vidt forskellig størrelse, manøvrevevne og hastighed, udgør et faremoment i sig selv.

### Cyklist-unoder

Cyklister er i deres bevægelser mere uforudsigelige end biler. Regn ikke med, at cyklister respekterer en lyskurve, ligesom man ikke skal forvente, at de holder tilbage endsige ser sig for, når de fra en sidevej kører til højre. Cyklister undgår så vidt muligt enhver nedsættelse af hastigheden, da det kræver ekstra energi at komme op i fart igen. Er der cykelsti langs vejen, kører cyklister normalt der. En hel del cyklister foretrækker imidlertid at køre på den almindelige vejbane, som ofte er mere jævn. Gi'

plads til dem og forudse ligeledes den høje hastighed, de ofte kommer med. Skal man til højre ad en sidevej, vil man ofte skære en cykelsti. Vær særlig opmærksom på cyklister på cykelstien, hvis den er dobbeltrettet. Når cykelstien ender, ledes cyklisten ud på den almindelige kørebane. Dette er skiltet, men nogle cyklister vælger ofte at forlade cykelstien før dette sted. Er cykelstien dobbeltrettet, så regn med, at cyklister skærer tværs over vejen.

Cyklisters regntøj er sjældent så godt som en motorcyklists, og i regnvejr ser man derfor ofte cyklister køre med ansigtet vendende ned mod jorden eller væk fra vinden. Vær derfor ekstra opmærksom på cyklister under

disse forhold, og tag hensyn til, at de let kan have overset dig.

For børn gælder det, at overgangen fra legecykel til en rigtig cykel i trafikken kan være svær, idet børn ofte stadig opfatter cyklen som legetøj. Børn på cykel vil altid kræve ekstraordinær opmærksomhed. Forvent ingen logisk eller rationel adfærd af børn i trafikken.

Knallerter hører til forskel fra EU-knallerter (45-knallerter) hjemme på cykelstien. Som for en del cyklister må man forvente, at knallertkørere ligeledes kun efterlever et minimum af reglerne i færdselsloven. Regn ikke med, at alle knallerter nøjes med at køre de lovbestemte 30 km/t. Såvel cykler som knallerter er ret sidevindfølsomme. Hold derfor god afstand ved forbikørsel.

### Landbrugets maskiner

Traktorer er ofte i særlig grad farlige for motorcyklister. De bevæger sig ofte noget uforudsigeligt, idet de ikke nødvendigvis nøjes med at køre på vejene, men pludselig kan skære over vejen fra den ene mark til den anden. Du bør derfor have ekstra opmærksomhed på markoverkørsler og andre steder, hvor der er adgang fra marken til vejen.

Om efteråret er traktorer og deres redskaber ofte svinet til, så et evt. baglys måske ikke kan ses. Bredden på de redskaber eller vogne, de kører med, er tit større end selve traktoren, hvilket man skal være opmærksom på ved passage. Traktorer må køre med to anhængere, hvilket kan give anledning til nogen slingren. Kør ikke for tæt på ved overhaling. Tabte afgrøder som sukkerroer samt jord fra marken kendetegner ofte de steder, hvor man kan møde traktorer. Regn ikke med, at en traktorfører kan høre noget som helst andet end sin traktor eller P4. Er læsset højt og bredt, kan føreren som regel heller ikke se noget bagud. Ældre traktorer behøver ikke at være udstyret med blinklys, og i så fald må man håbe at traktorførerens arm er lang nok til at nå forbi læsset.

Mejetærskere er store og som regel ret synlige, men det vil sikkert gyse i de fleste motorcyklister ved tanken om at kollider frontalt med sådan et fakirinstrument. Mejetærskere kører mest i den lyse tid om sommeren, men vær opmærksom på bredden, som ofte bevirker, at en del af maskinen rager ud over rabatten eller grøften. Ved passage af træer, master og vejsten vil de derfor undertiden slå et slag længere ud på vejen for at undgå disse ting. Forudse dette ved passage; både forfra og bagfra.

## 15 Farer ved kørsel om natten



*Faren består i, at ens synsfelt er begrænset, samt at andres lygter kan virke blændende.*

Om natten er udsynet af naturlige årsager begrænset. Kører man meget på øde strækninger, er det vigtigt med et godt fjernlys, der lyser langt og, hvad der måske er mere vigtigt, lyser godt ud til siderne.

### Nærlyset er vigtigst

Under alle andre forhold vil nærlyset være det vigtigste lys, og langt de fleste vil opleve stort set aldrig at køre med andet. Nærlyset bør være kraftigt og med en tydelig grænse fremad mellem lys og ikke lys. Det bør ligeledes lyse bredt ud til siderne. Lyset på moderne motorcykler er dog ikke sådan lige til at forbedre, men det hjælper i det mindste at lygten er korrekt indstillet, samt at pærene er forholdsvis friske. Er maskinen ældre og ikke forsynet med lysrelæer, kan der

hentes lidt ved at montere et sådant. Herved undgås det spændingstab, der ofte er gennem tændings- og lyskontakt.

Hvidt, blåligt eller gult lys er en smagssag. Argumentet for gult lys går på, at det skulle være bedre i tåge og regnvejr idet gennemtrængeligheden for det gule lys er bedre, samtidig med at refleksionen er mindre generende. Til gengæld stjæler det gule glas noget af lyset.

Kører man på en ældre motorcykel, bør man måske overveje af skifte parabolen, idet den bliver mere mat med tiden, hvilket forringer lysudbyttet. På maskiner med runde paraboler har man tillige mulighed for at anskaffe sig en parabol med en anden lysaftegning

på vejbanen. Da man altid skal køre med mindst nærlys, vil det altid være nærlyset, der først går, når pæren springer. Det er en god idé altid at ha' en ekstra pære med samt kunne skifte den i mørke! Hvis det er muligt, kan man vippe lygten nedefter, så man kan fortsætte med fjernlys uden at genere andre trafikanter så meget. På motorcykler med to forlygter er det tilladt at have nærlys i begge lygter.

### Pas på venstresving

Skal man om natten til venstre ad en sidevej med megen modgående trafik, kan denne trafik virke blændende, og risikoen for at overse en bil kun med positionslys eller en cykel er stor.

Regn vanskeliggør kørsel om natten, og specielt kørsel på en mørk, nyasfalteret vej uden striber med megen modgående trafik kan være noget af et mareridt, hvis det regner. Opskriften i sådan et tilfælde hedder: hold afstand - følg trafikrytmen - hold dig midt i din bane - se så langt frem, du kan og brug spejlene. Vær også opmærksom på, at man om natten på uoplyste vejstrækninger vil kunne møde både med- og modgående fodgængere.

Nogle mennesker lider af natteblindhed. De vil opleve meget svagt lys som bulder mørke. Kontakt lægen, hvis du har en mistanke om dette.

Afstandsbedømmelse er en træningssag, men om natten er afstandsbedømmelsen ekstra vanskelig.

### Nedblænding

På motorvejen bør du benytte enhver chance for at køre med fjernlys, men blænd ned, inden fjernlyset når at blænde modkørende. Tænk her ikke mindst på lastbilchaufførerne, som sidder højt og derfor generes tidligere af en modkørende med fjernlyset tændt. I højrekurver er fjernlyset mere generende for de modkørende end i venstrekurver. Autoværn eller beplantning i midterrabatten vil i nogle tilfælde spærre af for det generende fjernlys, som så vil kunne benyttes.

I tåge om natten vil man ofte være tilbøjelig til at køre med nærlys, idet fjernlyset vil få vandpartiklerne i luften til at give et blændende genskin. Er tågen varierende eller knapt så kraftig, kan man trods denne gene undertiden alligevel godt anvende fjernlys, idet man vil se reflekser på vejspæle og evt. biler tidligere. Modkørende vil også lettere få øje på en. *Se kapitel 10 (regn og tåge).*

Klarheden af styrthjelmens visir er kritisk om natten. Sidder dagens høst af insekter der stadig, eller er visiret ridset, vil lyset fra de modkørende spredes og give en væsentlig forringelse af udsynet. Hvis sigtbarheden forbedres, når visiret slås op, er det tjenlig til rensning eller udskiftning.

## 16 Lær at tyde andre trafikanters "tegn og signaler"



Forudseenhed giver tid til at afværge en farlig situation.

Oftentimes it is the missing signs and signals, which can lead you astray, what other road users have in mind. The placement on the road tells you a lot about the intentions. Lower the speed and pull out towards the middle of the road, you will normally expect that the approaching vehicle will turn left. The maneuver can also be a sign of a lack of awareness, as the driver may think the car is 20 m long and therefore needs to pull out towards the middle to be able to turn right. For a truck or a bus this maneuver is more natural and should be expected.

Even at a standstill you can be in the danger zone. If you hold a truck with the engine running, there is a risk that it can start moving backwards. Position yourself so the driver can see you in the side mirror.

### Bilisters køremåder

Driving a car in an area with an unusually low speed limit, it can be, because the driver is looking for a specific street or house. The driver can therefore have the attention focused on this and not necessarily on a passing motorcyclist.

Some drivers will on the approach road feel it uncomfortable to have a motorcyclist behind them and lower the speed and pull out towards the right to pass the motorcyclist. Let the driver know that you are passing by a "invitation", but overtake when you yourself find it appropriate.

Waiting at a T-junction to go out on the through road, do not expect that a car from the left will turn right into the road.

you hold on, even if the car blinks to the right. The driver should perhaps just hold on to the side just after the road, where you should get out. Never do the maneuver yourself. Do not blindly follow the blinker.

If it is possible, you should concentrate on getting eye contact with the driver, who is a potential danger; e.g. the driver in the car is waiting at a red light to go forward, when there is a clear road.

On the motorway you must expect that cars will suddenly change lanes without warning to give signs for this. If the traffic is more dense, the risk of this is greater than in dense traffic with cars in both lanes. The effect of dense motorway traffic has after the fact led more drivers to use the blinker, which also led to a change in the law in 2003.

### Respektløse cyklister

Cyclists are in their movements more unpredictable than cars. Do not expect that cyclists respect lane markings, just as you should not expect that they will hold back when they see you.

Be aware of when you go from a side road to the main road. Cyclists will reduce their speed as much as possible, as it requires extra energy to get up to speed again. Do not expect that cyclists always use the cycle path, even if it is found along the road. When the cycle path ends, the cyclist will be led out onto the normal road. This is a mistake, as some cyclists often choose to leave the cycle path at this place. See *chapter 14 (slowly driving)*.

### Store køretøjer

Tractors are often a particularly dangerous type of motorcyclist. They move often in a very unpredictable way, as they do not necessarily need the road, but they can cross the road from one side to the other. Tractors are large and often very noisy. They drive most in the light of the day, but be aware of them on the shoulder, as they often cause a part of the machine to go over the shoulder or the edge. When passing trees, bushes and the ground, they will therefore often hit something. Be aware of this when passing - in both directions.

## 17 Farer ved kørsel i tæt bytrafik



Faren består i den overvældende mængde informationer, man skal tage stilling til på kort tid.

Alfa og omega ved kørsel i tæt bytrafik er orientering og forudseenhed.

### Kompleks trafik

En storby i myldretiden er et overflødheds-horn af en uhyre mængde informationer. Det er et mix af informationer, som man skal reagere på, informationer man måske skal reagere på, samt informationer man ikke skal bruge, og som bare er med til at forvirre trafikbilledet. De røde lys, fodgængerne i fodgængerovergangen og bussen, der blinker ud fra stoppestedet, er signaler, man er nød til at reagere på. De parkerede biler og det, der måske skjuler sig bag dem, trafikkanterne ved siden af en samt vejskiltene er noget, man pludselig kan blive nødt til at reagere på. Skiltene med udsalg ved Netto,

en fed kværn eller en lækker sild på fortovet er noget, der bare distraherer og er med til at gøre kørsel i storbyen til en kompleks affære.

### Vis hensyn

Nærmer man sig et lyskryds, hvor man skal ligeud, kan det være fristende at køre ned gennem rækkerne inden krydset. Lad være. Kører kolonnerne langsomt, vil der måske være en bilist, som pludselig drejer over i rækken ved siden af. Et hurtigt slag med rattet; og et sammenstød med en forbiørende motorcykel er oplagt. Du må dog godt ved stoplinien placere dig ved siden af en anden bil, som skal en anden retning end dig selv. Placer dig dog således, at du ikke dækker bilistens udsyn til siderne.

Agter du at holde tilbage for fodgængere, som venter på at gå ud i en fodgængerovergang, så vis med en hånd på bremsen, at du vil holde. Undlad imidlertid at vinke folk frem, idet du derved reelt overtager ansvaret for fodgængerens sikkerhed.

Når du sætter i gang ved grønt lys, så forvent ikke, at banen bare er fri til at køre over. Hold øje med den tværgående trafik, idet krydset for denne kan være blokeret. Hvis trafikken efter krydset er gået i stå, skal du sikre dig, at der er plads på den anden side, og at du kan nå over, inden der bliver rødt. Hvis det ikke er sandsynligt, skal du blive holdende for grønt ved stoplinien.

Overhaling højre om er tilladt, når trafikken består af 2 eller flere sammenhængende kolonner i hver sin vognbane, hvorfor det betragtes som en forbiørsel. Forbiørsel af en bus i en særlig busbane (uanset på hvilken side) anses ikke som en overhaling, selv om man ikke kører i en kolonne.

### Vejforhold

Vær opmærksom på de særligt markerede baner, ofte med blå belægning, som cyklister benytter. De kan være meget glatte i vådt føre, hvilket du nok også kender fra de hvide fodgængerfelter og kloakdæksler.

### Uforudsigelige børn

I byen må man forvente, at fodgængere (i alle aldre) pludselig træder ud på kørebanen for at komme forbi andre fodgængere. Børn forude er et klart faresignal. Man må ikke stole på børn under 5-6 år, der tilsyneladende opfører sig forsigtigt. De kan ikke forstå eller opfatte farerne i trafikken, og man må ikke forvente, at de kan se, om man på motorcyklen kører eller holder stille. Fanges deres interesse af noget på den anden side af vejen, eller bliver de forskrækket over noget, reagerer de hurtigt og løber måske ud på vejen. De er også usikre, når de løber og kan let snuble. De lidt større børn på 6-10 år har nok lært de vigtigste færdselsregler, men er undertiden tilbøjelige til at glemme dem i praksis. Man kan lære børn at se sig

for, inden de går over gaden, men forstår de, hvad de ser? Regn ikke altid med det. Børn i flok er særlig upålidelige. De regner ofte med, at nogle af de andre i flokken passer på.

Ældre medborgere bør man også holde et vågent øje med. Her gælder det ofte, at reaktionstiden og beslutsomheden ikke altid er enestående. Bliver der rødt, inden en ældre person når over fodgængerovergangen, kan vedkommende finde på at vende om og gå tilbage.

I tæt bytrafik vil det være hensigtsmæssigt at holde sig et par meter bagved bilen foran ved en lyskurv. Er bilen kommet lidt ind over fodgængerovergangen med forhjulene vil nogle bilister i den situation begynde at bakke og ser dig måske ikke.

I byerne er vejenes beskaffenhed ofte ringe; vejbanen kan være hullet, lappet og ujævn, hvilket kan påvirke styre- og bremseevne. Asfalten kan være bulet pga. varme, og tunge køretøjer kan over længere tid have dannet langsgående køreriller. Styreegenskaberne kan påvirkes kraftigt af disse, især når man kører langsomt med bredt lavprofil bagdæk, eller med slidte dæk. - Og med oppakning på motorcyklen mærker du det yderligere.

I bymæssig bebyggelse skal man holde tilbage for busser, der blinker ud fra et stoppested; en regel de fleste efterhånden har glemt eksistensen af. Ved at trække lidt til højre, når du nærmer dig stoppestedet, kan du vise buschaufføren, at du har i sinde at holde dig bag bussen. Nogle føler det voldsomt irriterende at skulle give plads for en bus og evt. skulle køre bag den et stykke, men da busser i byområder typisk igen skal stoppe et par hundrede meter længere henne, bør det ikke være et problem. Vær særlig opmærksom på, at der omkring en bus, der holder ved et stoppested, sandsynligvis vil være passagerer på vej til eller fra, og som vil krydse vejen. *Se også kapitel 13 (lastbiler og busser).*

## 18 Gør motorcykelkørslen til en kunststart



*Lær dig selv at køre bevidst og præcist.*

Motorcyklister har et andet forhold til begrebet kørsel end de fleste bilister. Her er kørslen midlet, mens det for motorcyklister ofte er målet. Motorcyklister går desuden op i motorcyklen med en smittende interesse. Næsten intet er for godt til den kære maskine. Prøv at lade entusiasmen smitte af på kørslen på en anden måde end bare det at køre.

### **Bevidst kørsel**

Prøv at køre mere bevidst og mere præcist. Med bevidst menes at køre på en måde, som man har valgt ud fra nogle bestemte overvejelser, og så man hele tiden er klar over, hvad man gør. Når man kører, er der jo umiddelbart ikke så meget andet, man kan lave end bare køre. Det der "bare" kan du

lige så godt gøre noget ved. Prøv om du kan forfine din kørsel ved at køre mere præcist.

### **Et par eksempler:**

På landevejen og på motorvejen vælger du måske at køre midt i din vognbane. Hold dig så til dette. Ikke lidt til den ene side i forhold til midten, men nøjagtig på midten. Der forekommer ingen synlig slingren. Du er via dine spejle og kig over skulderen til enhver tid klar over trafikmønsteret bag dig. Ved overhaling på motorvejen blinker du 3 gange. På tredje blink passerer du midterstriben på vej over i overhalingsbanen. 3 gange blink igen for at trække tilbage til højre.

### **Træning - træning**

Ved opbremsning er der ikke noget med

at bremse kraftigere, mens hastigheden aftager. Når du bremser, sker det med konstant bremsekraft under hele bremsningen. Bremsning til stilstand dog med den lille forskel, at du de sidste meter slækker gradvist på bremsen, så overgangen fra bremsning til stilstand bliver jævn. Dette er især noget en bagsædepassager sætter pris på.

Holder du forrest ved en lyskurv, placerer du forhjulet nøjagtig på overgangen mellem asfalten og den hvide stribe. Det er ikke, fordi det er bedre end at holde 18 centimeter før denne stribe, men kun fordi det er en beslutning, du vælger at følge. Kører du igennem et sving, vælger du inden svinget, på hvilken måde du vil gøre det. Måske foretrækker du i dette sving at holde en konstant afstand til vejkannten. Sørg for at gennemføre dette. Lykkes det af den ene eller den anden grund ikke, så lad det være en streg i regningen og prøv igen i næste

sving. Sig ikke "nå, ja, hva' fan'", men tag det som et udtryk for, at du endnu ikke var dygtig nok til at gennemføre det, du ville.

### **Ta' på kursus**

Selv om det måske ikke er oplagt, så har disse øvelser trods alt meget med færdsels-sikkerhed at gøre. At lære gode køreteknikker på et mc-kørekursus er super, og alle burde prøve det, men der kan gå rigtig lang tid, før man for alvor får brug for det lærte. Hvis man gør hverdagens kørsel til sit eget lille kørekursus, bliver ens handlemåde i en kritisk situation indlysende og ligetil. Uden at drage sammenligning i øvrigt er det det, der gør en racerfører god til sit job; nemlig bevidsthed om motorcyklens reaktioner, kendskab til cyklens og egne begrænsninger og præcision i sin kørestil. Prøv det; det er ret interessant. Der kan faktisk gå helt sport i det, og der er nok af trafiksituationer at tage fat på.

## Kørekurser m.m.



Har du lyst til at prøve dig selv af som motorcyklist og øge dine færdigheder på en mc, findes der forskellige muligheder for at gøre det under forholdsvis sikre betingelser. Det være sig på et kørekursus på lukket område, i trafikken eller på en regulær racerbane.

Der findes kørelærere, som laver kurser af ca. en dags varighed. Her øves især bremsning, undvigemanøvrer og maskinkontrol. Desuden findes der også klubber og privatpersoner, som arrangerer enten køretekniske kurser eller banekørsel under mere eller mindre regulerede forhold. Herunder er nævnt nogle af mulighederne (2008), men flere bliver løbende bragt i Touring Nyt og på MC Touring Clubs hjemmeside ([www.mctc.dk](http://www.mctc.dk)) under "Touringkalender".

### DMC

Laver ca. 15 kurser årligt. Heraf ca. 10 såkaldte bronzekurser på lukket område og resten, kaldet guldkurser, på landevej. Yderligere oplysninger på [www.dmc-org.dk](http://www.dmc-org.dk)

### FDM-MCTC

FDM og MC Touring Club laver i samarbejde 2-dages kurser på Jyllandsringen og Sjællandsringen. Kurserne opererer for hver time med 20 minutters teori, 20 minutters kravlegårdsøvelser og 20 minutters svingteknik på bane. Kurserne må nok siges at byde på den mest omfattende køretekniske efteruddannelse for mc'ister i Danmark. Info på [www.mctc.dk](http://www.mctc.dk) og telefon 4613 6100 (Sjællandsringen) og 8685 3322 (Jyllandsringen).

### Kørelærer Mike Blowers

Laver flere 8-timers kurser sæsonen igennem på køreteknisk anlæg i Sydjylland. Info på [www.mikedrive.dk](http://www.mikedrive.dk) eller tlf. 4042 8581 eller 4075 1820.

### MC-Instruktørerne

Motorcyklister ved politiet. Arrangerer forskellige typer af kurser på Sjælland og i Jylland. Info på [www.mc-i.dk](http://www.mc-i.dk) eller hos Henrik Hauberg, 2010 4675.

### Mestersvinger

Bag Mestersvinger står en gruppe sjællændere, som på lejede baner (for eksempel Ring Knutstorp ved Helsingborg) arrangerer moderat banekørsel i mindre hold med instruktør. Tilmelding og info på [www.mestersvinger.dk](http://www.mestersvinger.dk)

### Racing4Fun

Stort set de samme personer som står bag Mestersvinger. Racing4Fun har også en begyndergruppe, men er mest for dem, som gerne vil køre hurtigt på bane, men som ikke har mod eller lyst til rendyrket roadracing. Tilmelding og info: [www.racing4fun.dk](http://www.racing4fun.dk)

*(Der tages forbehold for ændringer, redaktionen afsluttet november 2008.)*



*Det er med motorcyklen som med alt andet. Bliver du dygtigere, bliver du også mere sikker, og du får det sjovere. Et FDM/MCTC kursus kan du have glæde af, uanset om du er novice eller erfaren på to hjul. Ingen har endnu opnået det perfekte, men alle kan nærme sig.*



*FDM/MCTC kurserne adskiller sig fra andre ved både at indeholde teori, manøvre- og banekørsel. Under ledelse af professionelle mc-kørelærere får du øvet snævre vendinger og katastrofe-reaktioner, og under fart på banen får du øvet korrekt kurvekørsel under sikre forhold og med erfarne instruktører, der også har erfaring fra roadracing.*

## Sikker påklædning



Når vejret er til det, eller man kun skal køre en kort tur, kan det være fristende at klæde sig let på, og det kan faktisk være en fornøjelse at køre let påklædt en varm sommerdag. Men der er ingen tvivl om, at hvis uheldet er ude - og det kan det være på selv den korteste tur - så er det en stor fordel at være klædt rigtig på. Påklædningen kan udgøre forskellen mellem liv og død, men den kan især være forskellen mellem et ubehageligt og måske langvarigt hospitalsophold og så et par små skrammer eller blå mærker. Med den rigtige påklædning kan man slippe uskadt fra uheld, som ellers ville have været særdeles problematiske.

Der fås i dag meget godt tøj til mc-kørsel, og selv de modebevidste kan finde en mc-påklædning, som både ser godt ud, beskytter godt mod vejr og vind, og som sikkerhedsmæssigt er af høj klasse.

### Hjelme

For det helt store flertal af motorcyklister er det en selvfølge at køre med styrthjelm, og så er det jo i øvrigt påbudt ved lov, selv om der findes "smuthuller" i loven. Af praktiske og komfortmæssige grunde kan det være fristende at vælge en såkaldt jethjelm, som er åben foran og dermed let at få af og på og forholdsvis behagelig på varme dage. Men selv om den er godkendt til salg i EU, skal man være opmærksom på, at det ikke er den mest sikre type hjelm, idet selve ansigtet er udækket, og det kan få ubehagelige konsekvenser ved et styrt. Nu kan der dog fås en jethjelm med en aftagelig kunststof-bøjle foran kæben, så man på den måde får mere beskyttelse end med en helt åben hjelm.

Den mest sikre type hjelm er integralhjelmen med fast kæbeparti. Tæt på, men trods



*Integralhjelm.*



*Klap-op-hjelm.*



*Jethjelm, i dette tilfælde med aftagelig kæbebøjle.*



*Crosshjelm.*

alt knap så sikre, er de såkaldte klap-op-hjelme, hvor hagepartiet kan vippes op, så hjelmen er lettere at tage på og af. Det kan især være en fordel for brillebærere, som med den type hjelm slipper for at stå at bøvl med brillerne, hver gang hjelmen skal på eller af.

Ved køb af hjelm skal man sørge for, at den sidder rigtig. Det vil sige, at den skal sidde tæt omkring hovedet, men uden at stramme. Da de fleste hjelme giver sig lidt i polstringen under brug, må en hjelm godt være en anelse stram i starten, men spørg mc-forhandleren til råds, han vil ofte kunne give kvalificeret rådgivning om de enkelte hjelmmodeller.

Foruden pasformen skal man også tjekke, at hjelmen ikke kan tages af, når den sidder fastspændt. Det gør man ved at tage

fat i nakkepartiet og så vippe den fremad. Hvis den kan tages af på den måde, skal man vælge en anden model, som ikke kan. En hjelm der falder af, er stort set ikke mere værd end ingen hjelm.

Hvis det er muligt, bør man også køre med hjelmen på den mc, hvor den skal bruges, inden man køber den. Alt efter om mc'en har kåbe eller ej kan der være stor forskel på vindstøjen i hjelmen. Vil man sikre sin hørelse på lang sigt, er det nu altid en god idé at køre med ørepropper.

Da polstringen i en hjelm er konstrueret til at synke sammen ved et slag, bør man efter et styrt, hvor hjelmen belastes indvendig, kassere den og købe en ny. Hvis man har en indboforsikring, vil den normalt dække i hvert fald en del af omkostningen ved køb af en ny hjelm efter et uheld.



*Cordura er den praktiske og alsidige løsning.*

## Tøj

Hvis man skal have fornøjelse af at køre på motorcykel eller scooter i det danske klima, så er det nødvendigt med noget ordentligt tøj, som er beregnet til at modstå vejr og vind. Populært sagt findes der i dag to hovedgrupper af mc-tøj: læder og cordura. Lædertøj blev tidligere anset for det mest formålstjenlige og sikre til mc-kørsel, men moderne sikkerhedstøj med cordura yderstof og indbyggede beskyttelses-anordninger må i dag siges at være tilnærmelsesvist lige så sikkert som læder. Der findes mange forskellige typer mc-tøj på markedet, og selv om man er meget sikkerhedsbevidst, kan man finde tøj, som passer til både ens praktiske behov og stil.



*Læder tilbyder komfort og er for mange den eneste rigtige mc-beklædning.*

Hvis man foretrækker at køre i læder, skal man være opmærksom på, at læder - med enkelte dyre undtagelser - ikke er vandtæt. Da vejret ikke altid arter sig, som man forestiller sig, når man sidder derhjemme og drømmer sig ud på landevejene, bør man sammen med lædertøjet også anskaffe en god regndragt. Det behøver man ikke, hvis man anskaffer jakke og bukser med cordura som yderstof og en åndbar, vandtæt membran nedenunder. Meget corduratøj har yderligere den fordel, at man kan trække det uden over sit almindelige tøj, så man uden at skulle medbringe skiftetøj kan komme til at se "civil" ud, når man når frem til sit mål.



*Spar ikke på sikkerheden. Rygbeskytter, handsker og støvler er en rigtig god investering, hvis man kommer ud for en ulykke.*

Hvis man vil være sikker på at få optimal nytte af indlagt beskyttelse ved skuldre, albuer og knæ, skal man dog heller ikke købe tøjet så løst, at man risikerer, at det forskubber sig meget i forbindelse med et uheld. Man har jo for eksempel ingen gavn af knæbeskyttere, hvis tøjet har forskubbet sig til siden, når man rammer asfalten.

Til en komplet sikkerhedspåklædning hører også en rygbeskytter. Det kan enten være en, man køber løst og placerer inde under yderbeklædningen, eller det kan være en, der er indbygget i jakken/dragten. I begge tilfælde bør man ikke vælge den for kort. Det er bedst, hvis den går helt ned over lænden.



Og glem heller ikke et par gode handsker. Hænderne er ofte det, der rører asfalten først, så uanset hvor langsomt man kører, så gør det som regel rigtig av, hvis man ikke har et par gode handsker på ved et styrt.

Og så til allersidst: Dit vigtigste sikkerhedsudstyr sidder mellem ørerne. Brug hovedet og kør fornuftigt. Hvis du ønsker, at andre skal tage hensyn til dig i trafikken, må du også selv opføre dig fornuftigt og tage hensyn til dine medtrafikanter.



## Vild i 2. gear

Tekst: Ida Tin



*Fuld koncentration med blikket rettet mod næste skæringspunkt og ikke lige ned foran forhjulet.*

**Hvor vild kan man ikke blive i 2. gear! Hvad jeg lavede derude i rabatten? Du skulle jo bare have lagt motorcyklen mere ned, griner Tommy. Og hvor var mine øjne? Var blikket fæstnet langt fremme på banen, som det skulle være? Ida Tin har været på et FDM-MCTC kørekursus på Jyllandsringen, og her er hendes beretning om to dages sjov og anstrengelser.**

De lange uldne underbukser er for længst kommet af, for solen skinner på Jyllandsringen og de ca. tres forventningsfulde motorcyklister, der er troppet op på et af FDM-MCTC's kørekurser. Her håber vi at lære at blive bedre og mere sikre på en motorcykel.

Da jeg er ude at køre på rillerne på kanten af banen, og Tommy, der er min teorilærer, bagefter driller mig, er der allerede gået en og en halv dag af kurset. Nedlægningsvinklen på min motorcykel er blevet større og smilet bredere, efterhånden som teoritimer, øvelser på manøvrebanen og omgange på banen er gledet forbi i lige høj hastighed.

Sammen med de 20 andre på mit hold roterer jeg mellem teori og praksis og tiltrængte pauser. Jeg har fået en blå mærkat bag på motorcyklen, og efter hver banekørsel stopper jeg ved den blå kegle i pitten sammen med de andre blå cykler og får feedback af Lars i den blå Touring Nyt læderdragt. Han tager runder med os på banen og kører også bag os, hvor han ser på os i vores ihærdige



*MCTC's Lars Rulffs er en af instruktørerne på Jyllandsringen. Her giver han gode råd til en gruppe kvindelige kursister.*

forsøg på at finde ideallinjer og undgå græsset uden for banen. En gang imellem lægger han sig også foran en af os og viser, hvordan det skal gøres. Det ser så let ud!

Som erfaren motorcyklist på landevej havde jeg længe gået med en lille racerbanelængsel i højre hånd. Jeg havde kørt præcist 1,5 omgang på en bane, da jeg sætter tænderne i rundstykket og drikker morgenkaffen på kursets første dag. Jeg havde altså ingen som helst idé om, hvordan man kommer rundt på en bane. Alligevel er jeg nok ikke ene om at sidde med overbevisningen om, at jeg er ret god til det med at svinge og spørger mig selv, om jeg mon vil lære så meget, som de påstår. Men uanset hvad, tænker jeg, så kan jeg have det sjovt på banen!

Susanne, der sidder over for mig, har netop fået både kørekort og motorcykel. Det er bare med at komme godt fra start, siger hun og fortæller, at hun som sygeplejerske har set nok motorcykeluheld til at vide, at hobbyen hurtigt kan blive alt andet end fornøjelig. En anden kvinde ved siden af mig nikker. Hun har allerede taget kurset for et par år siden og har lyst til at øve sig mere i at

håndtere sin motorcykel ved lav fart, bremse effektivt og få kontrastyringen helt på plads.

Da vi har fået tygget af munden og fået gang i motorcyklerne, begynder vi i manøvregården. Vi står op på fodhvilerne, kører med én hånd, og nogle gør instruktørens akrobatnumre med at sidde på tanken efter. Alle kører med den erfaring og sikkerhed, der føles naturlig for hver enkelt. Der er ikke noget med at kunne følge med eller komme først. Vi er her for at lære, og sikkerhed kommer i første række. Især er der nok betalt de 2.500-3.000 kr for at komme hjem med større selvtillid og for at kunne køre med det overskud på vejene, der gør os og vores medtrafikanter sikrere.

Ligesom forudsætningerne blandt deltagerne er forskellige, er motorcyklerne det også. Som alle maskinerne står linet op, kan man se et bredt udsnit af årgange og typer. Her er en BMW med kåbe, boks og sidetasker, som ejermanden klogt nok tager af. Man kan jo lige så godt minimere skaderne, hvis man skulle lægge den ned, smiler han. Der er nye og ældre modeller af hurtige Kawasaki'er, en enkelt Harley med krom, som stråler i solen,



Forenden dykker og bagenden løfter sig. Øvning af maksimal nedbremsning til stilstand.

en fræk rød Ducati og min egen lånte høje motard Aprilia Dorsoduro, der nok vejer det halve af Hayabusa'en, den står ved siden af.

I teorilokalet har vi fået forklaret dagens første øvelse på banen: I skal køre i samme gear hele tiden og ingen bremsere. Fremragende! Som om u-svingene ikke ville være vanskelige nok, hvis bare jeg kørte og bremsede normalt! Jeg trøster mig med, at motorbremsen på den langbenede italiener er ganske effektiv. Med sommerfugle i maven bliver vi endelig en efter en sluppet løs på Jyllandsringen.

Det tager ikke mange sving, før jeg forstår, at flow og jævnhed er vigtigere lige nu end hastighed. Det giver en masse tid til at tænke over at svinge, når jeg ikke skal bekymre mig om at gear eller bremse. Vi må gerne overhale hinanden, så længe det foregår den lange vej udenom. Ikke noget med at lege Rossi og passere med et hårsbreddes mellemrum. Vi kører ikke race, vi øver os i udvalgte aspekter af at køre motorcykel.



Der er opsat kegler på banens langside. Det giver mulighed for at øve hurtige kursændringer og dæmper farten.

Banen har 15 meter bred perfekt asfalt, ingen trafik eller overraskelser. Der er 1,6 km, vi kan boltre os på. Med kun 20 på banen ad gangen giver det god plads til alle.

Malene, der er instruktør, har gaffatape på sin læderdragt. Jo, hun har taget nogle meter hen ad asfalten i tidens løb. Ligesom alle de andre instruktører har hun oplevet en del styrt, men er aldrig kommet alvorligt til skade. En bane er lavet, så den minimerer risikoen ved uheld. Det er græs og sand, man møder, ikke autoværn og vejtræer. Det er rart at se, at man godt kan vælge, uden at det behøver at være ret slemt.

Da frokosten kommer på bordet, føler jeg mig godt brugt. Det er overraskende fysisk aktivt at køre. Ømme rygge og stive arme har instruktørerne set før. Vi får vist, hvordan bløde arme og en fjedrende ryg er alfa omega for at lade motorcyklen yde sit bedste. Vi laver kyllingebevægelser hen ad langsiden, efter at vi har ført motorcyklerne i slalom uden om keglene, der står på banen.

## Motorcykelimportører i gavehumør

**MIF** **FDM**  
køreteknik

### Gavekort

## 500 kr.

**MIF, Motorcykel Importør Foreningen**  
**I forbindelse med køb af ny motorcykel**

Dette gavekort gælder til FDM motorcykel kørekursus.  
Gavekortet skal benyttes inden 12 mdr. fra udstedelsesdato.

Normalpris FDM 2-dages mc-kursus	2.695,- kr.
Normalpris FDM 1-dags mc-kursus	1.295,- kr.

MIF gavekort på 500,- kr. fratrækkes kursusris.

**Købere af nye motorcykler leveret via importørforeningen vil i 2009 få et gavekort til rabat på et køreteknisk kursus. Gavekortet, der er på 500 kr pr. nyregistreret mc, gives af Motorcykel Importør Foreningen. Det sker i håb om, at det vil forbedre trafikikkerheden.**

*Ved kørsel på bane har man mulighed for ugeneret at øve korrekt og hurtig kurvekørsel.*



De små slag med vingerne får kroppen til at slappe af, og motorcyklen til at glide rundt i svingene.

Der er godt skub i Aprilia'en, og efterhånden synes jeg nok, at jeg kører stærkt. I mit stille sind beslutter jeg, at nu skal jeg ikke køre hurtigere. Vi bliver sendt ud igen med instrukser om at flytte blikket så langt frem på banen som muligt. Det er næsten magisk, hvordan motorcyklen kører sig selv, når bare man kigger derhen, hvor man gerne vil ligge på banen. Med den nye indsigt stiger min hastighed alligevel et ordentlig ryk, og selv om jeg klemmer fødderne godt ind, stritter de store plader nok alligevel lidt. I hvert fald går de i asfalten. Er det nu, man begynder at hænge på siden af motorcyklen monstro? En eller anden bacille er vist gået mig i blodet, for det er umuligt ikke at køre netop så godt, som jeg kan uden at være overmodig. Koncentrationen er total, der er ikke plads til andre tanker end at flytte øjnene, vippe med armene, bremse delikat og hårdt på en gang, komme anstændigt uden om de andre og holde fødderne et sted, hvor de ikke er i vejen.

Så pludselig er tiden gået. Det er helt vemodigt, og jeg må huske mig selv på, at

jeg heldigvis stadig kan køre motorcykel, at jeg har en fin tur tilbage til Århus i vente. En lille stemme siger mopset, at det ikke er det samme som at køre på bane! Jeg vil have mere! Flere omgange! Der er meget mere, jeg skal lære!

Da jeg vågner efter en lang og tung søvn oven på to fulde kursus-dage, står jeg op og griner til min bror: Hvor vildt tror du, det kan blive i 2. gear på en Dorsoduro? Det er ikke til at tro, at jeg i 98% af tiden har kørt i 2. gear. Jeg har flyttet mig en masse på de to dage, og det har aldrig været så sjovt før at køre i 2. gear. Og så gjorde det heller ikke noget, at jeg fik overhalet fyren på Hayabusa'en. Da vi sagde farvel og takkede for det gode selskab, sagde han, at næste gang skulle han have en lettere motorcykel med. Det kan jeg godt forstå. Vi har lært, at det handler om teknik mere end om hestekræfter at være god til at køre motorcykel. Eller armkræfter for den sags skyld.

Jeg nærmest hopper over i stuen, glad og fyldt af masser af overskud og lyst til at køre mere på motorcykel. Godt, at der er et niveau 2 kursus, som jeg kan melde mig på.



**DANSK KØRELÆRER-UNION**



**Find din  
kørelærer  
på**

**DKU.DK**

# Køb af motorcykel

## Når du skal købe mc, er der meget, der skal tages hensyn til. For eksempel motorcyklens størrelse, type og alder.

Hører du til dem, der kun har såkaldt lille kørekort (A1), må motorcyklen maksimalt yde 34 hk. Umiddelbart virker det, som om det sætter store begrænsninger for valget af motorcykel, men mange kraftigere motorcykler kan neddrosles til 34 hk. Det kræver blot, at motorcyklen synes med den eftermonterede begrænsning. Efter nogen tid kan begrænsningen så fjernes, og man har fået "ny" motorcykel.

Sætter kørekortreglerne ikke en begrænsning for mc'ens effekt, skal du som begynder ikke bare springe på den største og kraftigste maskine. Sammenlignet med en bil er forholdet mellem hestekræfter og vægt på en motorcykel noget helt andet, og selv mindre motorcykler kan til enhver tid trække fra en almindelig personbil i acceleration. Man lærer simpelthen lettere og hurtigere på en mindre eller mellemstor maskine, hvor man ikke skal slås med stor vægt eller en voldsom effekt.

## Ny eller brugt?

Som oftest er en ny motorcykel ikke behæftet med fejl og mangler. Dog findes der eksempler på nye modeller med "børnesygdomme", men de udbedres som regel på fabrikkens regning. Købeloven giver 2 års reklamationsret på fabriksfejl, og nogle fabrikker giver desuden flere års garanti på deres motorcykler. Enkelte importører giver for eksempel garanti i op til 3 år på motor, elektronik og gearkasse uanset det korte antal kilometer. Desuden udbydes der ofte slagtilbud, hvor det i realiteten ikke kan betale sig at købe den tilsvarende model som brugt, når man tager en eventuel garanti i betragtning. Endvidere er der større mulighed for at få finansieret købet af en ny end en brugt motorcykel gennem et finansieringsselskab, som måske også tilbyder en fordelagtig forsikring. Dog kan en finansiering gennem din egen bank være mere fordelagtig, så tjek det først.

Den største fordel ved at købe en brugt motorcykel er, at en eller flere har taget det første værditab, så man ikke skal ofre så mange penge på en given model. Desuden får man som regel med en brugt motorcykel flere kubik til samme pris, end hvis man havde købt en ny motorcykel. På den anden side er både styre- og bremseegenskaber på nye motorcykler som regel mærkbart bedre end på ældre modeller.

En ulempe kan også være, at man køber en brugt motorcykel, som er så nedslidt, at den kræver uventede ekstra omkostninger for at komme i en acceptabel driftstilstand. For eksempel udskiftning af sliddele som bremseklapper eller affjedring, som kan trække mange ekstra penge op af tegnebogen. Desuden gives der som regel ingen reklamationsret eller garanti, hvis man køber brugt motorcykel af en privat person.

Når vi taler brugsegenskaber og økonomi er vores generelle råd: Hellere en mindre ny eller lettere brugt maskine end en stor gammel til samme pris. Men hvis man ikke er afhængig af sin mc til daglig, skal man heller ikke se bort fra, hvad hjertet siger. Så drømmer du om en stor ældre eller gammel model, så lad bare følelserne råde. Men tjek den grundigt, inden du slipper pengene.

## Valg af mc-type

Dit valg af motorcykel skal foruden af din økonomi først og fremmest afgøres på baggrund af dit behov og din smag. Og uanset hvor mange penge du vil eller kan ofre på en mc og uanset dine behov og smag, så er der masser af muligheder.

De viste modeller og priser er fra 2008, medmindre andet er anført. Som medlem af MC Touring Club får man adgang til et omfattende testarkiv af motorcykler, der har været omtalt i Touring Nyt. Hvis du retter henvendelse til MC Touring Club med ønske om medlemskab, får du tilsendt en oversigt over alle motorcykler, der er testet i Touring Nyt. Se evt. mere om køb og salg af mc på [www.mctc.dk](http://www.mctc.dk).

## Den praktiske

Skal man bruge en motorcykel til og fra arbejde og/eller til kortere eller længere ture, er standard landevejsmaskinen et godt valg. Den æder alt asfalt i sig, uanset om asfalten snor sig eller blot går lige ud. Den har

en behagelig kørestilling, men samtidig er standardmc'en også klar på en "frisk" tur. Motorstørrelsen spænder lige fra 124 cm<sup>3</sup> med ca. 10 hk til 1.255 cm<sup>3</sup> med ca. 100 hk.

## Eksempler:



**Yamaha YBR 125**  
Luftkølet 1-cyl. 4-takt ohc  
124 cm<sup>3</sup> motor, 10 hk (7,5 kW) ved 7.800 o/m, 113 kg tørvægt, sædehøjde 780 mm.  
Pris: 21.998 kr.



**BMW F 800 S**  
Vandkølet 2-cyl. 4-takt 798 cm<sup>3</sup> motor, 85 hk (63 kW) ved 8.000 o/m, 182/204 kg, sædehøjde 790 mm.  
Pris: 143.725 kr.



**Suzuki GSF 1250 A Bandit**  
Vandkølet 4-cyl. 4-takt dohc  
1.255 cm<sup>3</sup> motor, 98 hk (72 kW) ved 7.500 o/m, 226 kg tørvægt, sædehøjde 785 mm.  
Pris: 119.995 kr.

## Touringsmaskinen

Vil man opleve verdenen på to hjul med komfort som høj prioritet, er touringmaskinen det perfekte valg. Masser af vindbeskyttelse bag en stor kåbe gør det muligt at krydse kontingenter uden at blive øm i

nakken. Motoren er som oftest stor med et kraftigt drejningsmoment, som gør gearskift næsten overflødigt.

## Eksempler:



**BMW R 1200 RT**  
Luft-/oliekølet 2-cyl. bokser  
4-takt 1.170 cm<sup>3</sup> motor, 110 hk (81 kW) ved 7.500 o/m, 229/259 kg, sædehøjde 820+840/780+800 mm.  
Pris: 270.675 kr.



**Moto Guzzi Norge 1200 T**  
Luftkølet 90° V2 4-takt ohv  
1.133 cm<sup>3</sup> motor, 90 hk (66 kW) ved 7.500 o/m, 246/270 kg, sædehøjde 800 mm.  
Pris: 279.999 kr.



**Kawasaki GTR 1400 ABS**  
Vandkølet 4-cyl. 4-takt dohc  
1.352 cm<sup>3</sup> motor, 155 hk ved 8.800 o/m, 279/300 kg, sædehøjde 815 mm.  
Pris: Ca. 279.997 kr.

### Custom, chopper

Den tilbage-lænedede kørestil kendetegner custom-motorcyklen. På aften- og søndags-ture er chopperen i sit es. Med denne type maskine har man ikke travlt, da man blot fly-

der af sted. Næsten enhver kan let nå jorden, da sædehøjden er lav. Motoren fås fra lille, det vil sige 125 cm<sup>3</sup> med 12 hk, op til meget stor på 2.294 cm<sup>3</sup> med 142 hk.

#### Eksempler:



**Kawasaki Eliminator 125**  
Luftkølet 1-cyl. 4-takt ohc  
124 cm<sup>3</sup> motor, 12 hk (8,8 kW) ved 9.500 o/m, 135 kg tørvægt, sædehøjde 680 mm.  
Pris: (2007) 29.995 kr.



**Harley-Davidson FLSTF Fat Boy**  
Luftkølet 45° V2 4-takt ohv  
1.584 cm<sup>3</sup> motor, 73 hk (54 kW) ved 5.300 o/m, 313 kg tørvægt, sædehøjde 645 mm.  
Pris: 420.864-452.154 kr.



**Triumph Rocket 3**  
Vandkølet 3-cyl. 4-takt dohc  
2.294 cm<sup>3</sup> langsliggende rækkemotor, 142 hk (104 kW) ved 5.750 o/m, 320/350 kg, sædehøjde 740 mm.  
Pris: 342.990-352.990 kr.

### Sportsmaskinen

Vil man hurtigt fremad, er sportsmaskinen det rette valg. Den accelererer med lynets hast, og forsøges tophastigheden afprøvet, er kørekortet i overhængende fare. Kørestillingen er fremadlænet, og den kan være anstren-

gende at køre ved lavere hastigheder, da man ikke holdes oppe af fartvinden. Bremses og styrevillighed er som regel i topklassen på sportsmaskinen. Motoren fås som en hidsig 125 kubikker med omkring 30 hk til motorer mellem 600-1.300 cm<sup>3</sup> med 120-180 hk.

#### Eksempler:



**Aprilia RS 125**  
Vandkølet 1-cyl. 2-takt 125 cm<sup>3</sup> motor, 29 hk (22 kW) ved 11.250 o/m, 114/142 kg, sædehøjde 805 mm.  
Pris: 79.999 kr.



**Honda CBR 600 RR**  
Vandkølet 4-cyl. 4-takt dohc  
599 cm<sup>3</sup> motor, 120 hk (88 kW) ved 13.500 o/m, 155 kg tørvægt, sædehøjde 820 mm.  
Pris: 179.999-184.998 kr.



**Kawasaki ZX-10R**  
Vandkølet 4-cyl. 4-takt dohc  
998 cm<sup>3</sup> motor, 175 hk (128 kW) ved 11.500 o/m, 170/198 kg, sædehøjde 825 mm.  
Pris: 239.995 kr.



Altid over 100 nye og brugte BMW'er på lager.



# Xpedit

VÆRKSTED

Danmarks absolut største salg af nye og brugte BMW'er i 2007



4 BMW MC-mekanikere

Vi tilbyder at hente og bringe i forbindelse med skader og reparationer.

Hele tiden 10 - 15 demo-MC'er på lager, så man altid kan prøvekøre, før man køber.

Har ekspertise som Skandinaviens største BMW MC-forretning og har solgt over 1.000 MC'er inden for 3 år.



Glæden ved at køre



Energivej 16 · 6870 Ølgod  
Tlf.: 75 24 53 67 · Fax: 75 24 50 37  
xpedit@xpedit.dk · www.xpedit.dk

### Offroadere, enduro

Vil man slå sig løs uden for asfaltvej, er offroaderen det rette valg. Man skal dog helst høre til de langbenede, da man som oftest sidder højt. Offroaderen er nem at håndtere, og kørestillingen er afslappet, så længe

fartvinden ikke er for kraftig. Motorstørrelsen svinger fra små 125 cm<sup>3</sup> modeller med 12-13 hk op til store og dyre enduro-drenge på 1.170 cm<sup>3</sup> med 105 hk.

#### Eksempler:



#### Honda XR 125 L

Luftkølet 1-cyl. 4-takt ohc 124 cm<sup>3</sup> motor, 11 hk (8,3 kW) ved 8.500 o/m, 119 kg tørvægt, sædehøjde 820 mm. Pris: (2007) 33.996 kr.



#### Yamaha XT 660 R

Vandkølet 1-cyl. 4-takt ohc 660 cm<sup>3</sup> motor, 48 hk (35 kW) ved 6.000 o/m, 172/193 kg, sædehøjde 865 mm. Pris: 89.998/99.998 kr.



#### KTM 990 Adventure

Vandkølet 75° V2 4-takt dohc 999 cm<sup>3</sup> motor, 98 hk (72 kW) ved 8.500 o/m, 199 kg tørvægt, sædehøjde 860 mm. Pris: Ca. 257.000 kr.

### Supermotarden, naked, streetfighter

Supermotarden er i bund og grund en gadeversion af offroaderen. Maskinen er for den, der vil have det sjovt på snoede veje, og den holder sig helst langt væk fra motorvejen, da vindbeskyttelsen er meget ringe.

Kørestillingen er opret, og styret er bredt, hvilket giver en god kontrol over maskinen. Fornøjelsesmaskineriet fås fra 124 cm<sup>3</sup> med 10 hk op til kraftige basser på 1.340 cm<sup>3</sup> med 184 hk.

#### Eksempler:



#### Yamaha XT 125 X

Luftkølet 1-cyl. 4-takt 124 cm<sup>3</sup> motor, 10 hk (7,3 kW) ved 8.000 o/m, 106 kg tørvægt, sædehøjde 830 mm. Pris: (2007) 41.998 kr.



#### KTM 690 Supermoto

Vandkølet 1-cyl. 4-takt ohc 654 cm<sup>3</sup> motor, 64 hk (47 kW) ved 7.500 o/m, 152 kg tørvægt, sædehøjde 875 mm. Pris: Ca. 160.500 kr.



#### Suzuki B-King

Vandkølet 4-cyl. 4-takt dohc 1.340 cm<sup>3</sup> motor, 184 hk (135 kW), 235/300 kg, sædehøjde 805 mm. Pris: 229.995 kr.

**HONDA**  
The Power of Dreams



# Mest motorcykel for pengene



Nyeste teknologi, længere levetid, højere brugtpris – hvad kan man kræve mere? Det er nok derfor, der er flere Honda motorcykler registreret i Danmark end noget andet mærke, og Honda er det mest brugte søgeord under motorcykler på DBA.dk.

Men når nu prisen på en helt ny Honda starter ved kun kr. 19.999, skulle du måske tage forbi en af de mange autoriserede Honda forhandlere og se det store udvalg...

**- når det kommer til stykket, vil alle helst ha' en Honda!**

Vilh. Nellemann Handelsselskab A/S · Tlf. 87 435 435 · [www.honda-mc.dk](http://www.honda-mc.dk) Honda anbefaler



## Allroaderen

Hvis man i ny og næ også gerne vil trille en tur ud ad en grusvej, er allroaderen lige maskinen. Den er skabt til sjov, men ikke på bekostning af komfort og plads til to, så man sammen kan rejse ud i verden. Den er særlig velegnet for høje personer, da afstan-

den mellem sæde og fodhviler er stor. Allroaderen er lidt til det hele, hvis valget skulle stå mellem offroader og landevejsmaskine. Motorstørrelsen svinger fra omkring 650 cm<sup>3</sup> med ca. 50 hk til 1.200 cm<sup>3</sup> med omkring 100 hk.

### Eksempler:



**Aprilia Pegaso 650 Trail**  
Vandkølet 1-cyl. 4-takt ohc  
659 cm<sup>3</sup> motor, 50 hk (37 kW) ved 6.250 o/m, 191 kg, sædehøjde 820 mm.  
Pris: 114.999-124.999 kr.



**Triumph Tiger**  
Vandkølet 3-cyl. 4-takt dohc  
1.050 cm<sup>3</sup> rækkemotor, 115 hk (84 kW) ved 9.400 o/m, 198/201kg, sædehøjde 835 mm.  
Pris: 198.990-199.990 kr.



**BMW R 1200 GS**  
Luft-/oliekølet 2-cyl. bokser  
4-takt 1.170 cm<sup>3</sup> motor, 98 hk (72 kW) ved 7.000 o/m, 225 kg tanket, sædehøjde 840+860 mm.  
Pris: 234.925-264.625 kr.

## Scouteren

Motorcykeludgaven af scooteren er først og fremmest 2-hjuleren for dem, som vil have et køretøj, som er velegnet til bytrafik. Scooteren er for dem, som helst vil slippe for gearskift og kædesmøring, og som vil

sidde forholdsvis beskyttet og komfortabelt. I Danmark fås motorstørrelser fra de helt små til 839 cm<sup>3</sup> og 75 hk, så en scooter behøver bestemt ikke at være kedelig.

### Eksempler:



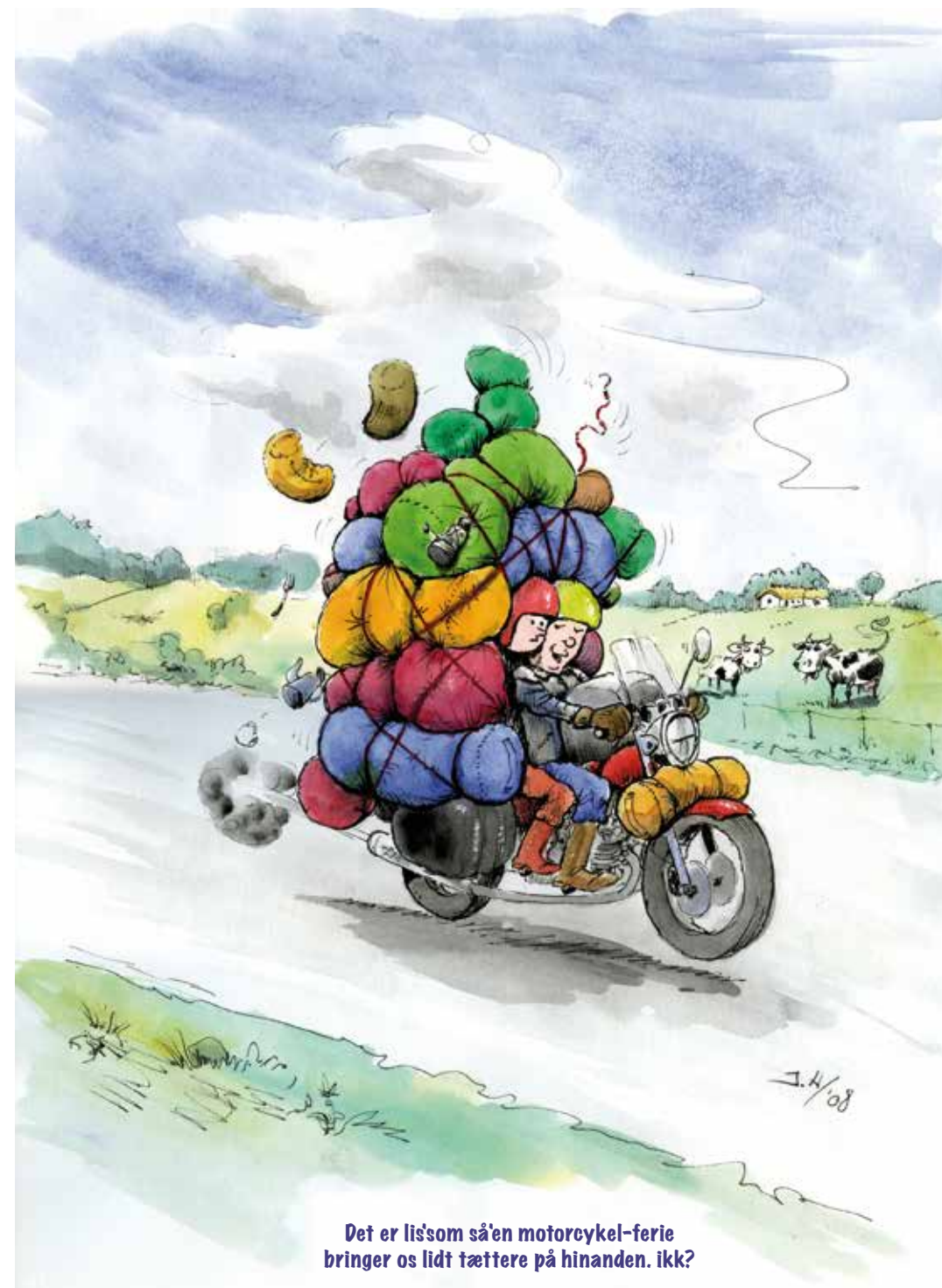
**Vespa LX 125**  
Luftkølet 1-cyl. 4-takt ohc  
124 cm<sup>3</sup> motor, 10 hk (7,3 kW) ved 8.000 o/m, 110 kg tørvægt, sædehøjde 785 mm.  
Pris: 29.995-35.995 kr.



**Gilera Runner VXR 200**  
Vandkølet 1-cyl. 4-takt ohc  
198 cm<sup>3</sup> motor, 19 hk (14 kW) ved 8.750 o/m, 139 kg tørvægt, sædehøjde 815 mm.  
Pris: 44.995 kr.



**Suzuki AN 650 Burgman**  
Vandkølet 2-cyl. 4-takt dohc  
638 cm<sup>3</sup> motor, 55 hk (40 kW) ved 7.000 o/m, 237/274 kg, sædehøjde 750 mm.  
Pris: (2007) 109.995 kr.



**Det er liksom så en motorcykel-ferie  
bringer os lidt tættere på hinanden. ikk?**

Placering og vægt af bagage er vigtig for motorcyklens køreegenskaber. Undgå for meget vægt bag bagakslen, og bagage foran styret er gift for styringen. Tunge ting placeres bedst i en tanktaske.

# MC Touring Club og Touring Nyt

Denne bog er udgivet af MC Touring Club, som er en landsdækkende forening for motorcyklister. Klubben blev dannet af en lille flok entusiaster den 26. november 1966. Dengang var det ikke ligefrem in at køre på mc, men hen ad vejen er interessen for motorcykler steget, og MCTC, som foreningen kaldes i daglig tale, er efterhånden vokset til en organisation med over 37.000 medlemmer. Foreningen har i dag kontor og redaktion for Touring Nyt i Viby ved Århus.

Som medlem af MCTC har du adgang til en række medlemsfordele. For eksempel 20 % rabat på mc-forsikring i Topdanmark, hvis du har kørt skadefrit i mindst to år eller haft kørekort til mc eller bil i mindst fem år. Der er også mulighed for Falck abonnement med rabat og andre rabattilbud. Desuden kan man gennem MCTC købe internationalt campingpas og udenlandske mc-bøger til Danmarks laveste priser.

MCTC har også sin egen campingplads, MC Touring Camp, på Djursland. Pladsen er forbeholdt medlemmer af MCTC med familie samt udenlandske motorcyklister. Der er ikke adgang for biler på pladsen. Hvert år er der 10-12.000 overnatninger på MC Touring Camp, så her er rig lejlighed til at møde andre motorcyklister fra ind- og udland. MCTC arrangerer også en række sammenkomster rundt omkring i landet, hvor der er mulighed for at møde andre medlemmer af klubben.

MCTC udgiver bladet Touring Nyt, som udkommer 9 gange om året. Sammen med bladet udgives hvert forår også MC-guiden, som er en fortegnelse med fotos, data og priser på alle landevejsmotorcykler på det danske marked. Touring Nyt er Danmarks største mc-blad, både hvad angår oplag og antal sider pr. nummer. Touring Nyt indeholder blandt andet rejsebeskrivelser, prøvekursler og tests af nye motorcykler, præsentation af nyheder, en omfattende arrangements-kalender, læserbreve og gratis køb- og salgsannoncer for medlemmer.

Der er to måder at være medlem af MCTC på. Er du ejer eller bruger af en mc, kan du blive almindeligt medlem. Ved et almindeligt medlemskab får du MC-guiden og Touring Nyt, hver gang det udkommer samt adgang til alle medlemsfordele og stemmeret på den årlige generalforsamling. Et almindeligt medlemskab koster 190 kr pr år (2009) plus 25 kr i indmeldelsesgebyr. Er du ikke ejer eller bruger af en mc, kan du blive passivt medlem og derved få Touring Nyt 9 gange om året samt MC-guiden. Passivt medlemskab koster 160 kr for et år plus 25 kr ved indmeldelse. Vil du vide mere om MCTC, Touring Nyt og øvrige medlemsfordele kan du finde os på [www.mctc.dk](http://www.mctc.dk)

Skriver eller ringer du til klubbens kontor, kan du uden forpligtelse for dig få tilsendt det seneste nummer af Touring Nyt sammen med et girokort på kontingentet samt oplysninger om klubben og medlemsfordele. Adressen er MC Touring Club, Markvangen 6, 8260 Viby J, tlf. 8611 6200, fax 8611 62 59, e-mail [tn@mctc.dk](mailto:tn@mctc.dk)

