



## Råd og tips for MC-turen

### På motorsykkel i Europa - noen tips for ferieturen

*Hvert år pakker mange motorsyklister opp for den store Europaturen. Med fare for å fornærme de garvede utenlandsfarerne har NMCU satt sammen noen enkle, erfaringsbaserte råd til de som skal ut på en slik tur for første gang.*

#### Teknisk

Det er selvfølgelig viktig at sykkelen er i god teknisk stand. Motorveikjøring i varmt sommervær, med full oppakning og i høy hastighet er en stor belastning for motoren. Helst bør det tas full service før turen. Skift i alle fall motorolje og oljefilter. Det er ikke dumt å gå opp til 20W/50 mineralolje eller en syntetisk olje hvis man skal kjøre i sydlandske temperaturer. Er kjedet slitt bør det byttes. Kjedehavari i motorveihastigheter er en dramatisk opplevelse!

Gammel bremsevæske (eldre enn to-tre år) kan også gi ubehagelige overraskelser. Det er mange som har opplevd å "miste" bremsene under nedkjøring fra fjellpassene i Alpene. Bremseklossene bør også sjekkes.

Man bør heller ikke dra av gårde med slitte dekk. Det er utrolig hvor mye vann som ligger på den tyske Autobahn når det kommer et skikkelig regnvær, og vannplaning er ikke morsomt. Husk også at høy hastighet og tung last (passasjer) krever høyere lufttrykk i dekkene. Det blir ikke helt feil med 42 pund (2,9 bar) bak og 36 pund (2,5 bar) foran. Lappesaker for slangeløse dekk, inklusive CO<sub>2</sub>-patroner, er helt nødvendig. Det finnes et meget bra sett fra BMW.

#### Oppakning

Mange opplever at en motorsykkel med oppakning faktisk ligger bedre på veien enn en uten last. Men det forutsetter at man pakker riktig. Tunge ting skal så langt ned og fram som mulig. Pakk aldri på forgaffelen.

Vår erfaring er at vevde pakkreimer holder utvendig bagasje mye bedre på plass enn strikker. Slike reimer fås kjøpt i sportsforretninger. Og det er viktig at bagasjen sitter ordentlig. Tenk hva en sovepose inn i hjulet i 130 km/t kan stille i stand? Eller forestill deg hva som skjer når en bag faller ned på et varmt eksosanlegg?

"Tommelfingerregelen" for pakking er: tankveske med verktøy og andre tyngre ting i bunnen, sidevesker med soveposene oppå, telt og liggeunderlag på bagasjebæreren bak. Alt pakket inn i plastposer.

Ikke legg kredittkort i tankveske med magneter (magnetstripa på kortet kan slettes).

#### Papirer

Dessverre er det en del papirarbeid man bør/må gjennom foran en ferietur i utlandet. Selv om passkontrollen mellom Schengen-landene er så godt som helt borte, er gyldig pass fremdeles påkrevd. Dersom sykkelen ikke er kaskoforsikret er det lurt å tegne en egen bergnings-forsikring. Dette fordi hjemsendelse av sykkelen ved et uhell eller et havari kan bli meget kostbart. Slik forsikring kan kjøpes hos bergningsselskapene.

Du må også ha med internasjonal forsikringsbekreftelse, såkalt "grønt kort". Dette får du gratis hos forsikringsselskapet ditt. Reiseforsikring er også et helt nødvendig. Koster nesten ingen ting og dekker både legeregninger, eventuell hjemreise uten sykkel og tapt bagasje. Veldig lurt å ha med er Europeisk helsetrygdekort som gir deg samme rett til offentlig sykehusbehandling som borgerne i det EU-landet du besøker. Dette ved å henvende deg til Nav. ([www.nav.no](http://www.nav.no))

Europeisk skademeldingsskjema på engelsk eller tysk er greit hvis uhellet skulle være ute. Fås hos forsikringsselskapene. Vær klar over at mange har dårlig erfaring med SOS-Internasjonal telefonen i København. Nesten umulig å komme fram og lite hjelp å få. Ring heller direkte til forsikringsselskapet ditt i Norge.

De aller fleste motorsyklister har ett eller flere plastkort. Vi anbefaler imidlertid sterkt at man i tillegg tar med litt kontanter. Man kan risikere å krysse en grense seint på kvelden, og det er ikke alle bensinstasjoner og overnattingssteder som har kortterminal. Etter februar 2002 har dette med valuta blitt utrolig mye enklere, i og med at de aller fleste EU landene har gått over til å bruke fellesvalutaen Euro (1 Euro = 8 NOK).

## På ferga

Det er aldeles ikke morsomt å balansere en uvant tung motorsykkel med passasjer inn på ei trang og stressa ferge. Ta det med ro og bli ikke oppjaget. Det kan nemlig bli *ditt* problem hvis det skjer noe.

Surremulighetene er forskjellig fra ferge til ferge. Fra supre lærreimer med kroker på Stena/Göteborg-Kiel, proffe tau med kroker på DFDS/Göteborg-Newcastle til ingen mulighet for surring på Silja/Stockholm-Åbo.

Vi har pleid å ta av topptung bagasje og surre sykkelen stående på sidestøtta. Det tauverket fergeselskapet tilbyr er som oftest veldig grovt og møkkete, så vi har alltid med egne jekkestropper eller reimer - som dessuten er mye lettere å få skikkelig stramme enn tau. Metoden er: Godt feste i dekket på begge sider og så dra sykkelen ned på fjærene. Har du ei støtte som spretter opp av seg selv så fest ei reim mellom støtta og forhjulet. Sett sykkelen i første gir og plasser de alltid tilgjengelige gummiklossene foran/bak hjulene.

Ikke slurv med surring av sykkelen; det er veldig trist å finne motorsykkelen "strødd utover" når du kommer ned på bildekket om morgenen. Og husk; fergeselskapet vil prøve å fraskrive seg ethvert ansvar. Surrer du ordentlig kan du sove trygt selv om det blir litt sjøgang på turen.

## Motorvei

Det europeiske motorveisystemet binder de store byene sammen og er perfekt for lange transportetapper. Men, ikke hør på dem som skryter av marsjhastigheter på rundt 200 km/t. For det første er det bare Tyskland som har "fri fart" på enkelte sterkninger og for det andre er det så tett trafikk at realistisk marsjfart er pluss/minus 130 km/t - som jo også er den hastigheten fabrikantene av sidevesker oppgir som trygg. Apropos sidevesker: Det er lurt å sikre veskene med reimer eller stropper.

Dessuten blir man utrolig sliten av å kjøre aggressivt. Husk at du kan få bøter for å kjøre mellom biler i kø i Tyskland. Kø heter forresten *Stau*, og dem er det mange av om sommeren. Lastebiler har kjøreforbud i helgene men da kommer campingvognene i stedet.

Som nevnt tidligere blir det ei utrolig "vassføyke" på motorveien når det regner. Motorsyklene forsvinner nesten i "tåka". Vær meget forsiktig under slike forhold. Det er ikke morsomt å havne i en kjedekollisjon med med motorsykkel. Du er lettere å se hvis du har fluoriserende regndress.

Speil og blinklys må brukes hele tida, ellers kan du fort bli vippet av veien. Vi pleier å si det slik: Motorveikjøring i høy hastighet og tett trafikk er et slags "spill". Det er viktig å prøve å forstå "spillet", følge de samme reglene som de andre "spillerne" og kommunisere med dem underveis. Da kjører du trygt - dessuten er det utrolig morsomt når det funker!

Det er ikke så rart om sykkelen din plutselig begynner å bruke litt olje ved lange etapper på motorvei, så sjekk oljenivået med jevne mellomrom. Kjører dere flere sammen er det lurt å avtale et møtested, for eksempel en bensinstasjon som er avmerket på kartet. Gjør dette *før* dere legger ut på neste etappe. Det er utallige historier om folk som har mista hverandre i Hamburg og ikke møtt hverandre igjen før alle er tilbake i Norge tre uker seinere.

Å kjøre tom for bensin på motorveien er både dumt, dyrt og forbudt. Fyll heller litt oftere enn å "tyne" tanken. Det er ca 50-70 km mellom hver bensinstasjon på motorveien.

### Overnatting/økonomi

Motorvei er OK for transport, men skal man se og oppleve noe av landet må man over på landeveien. Det er jo også her overnattingsstedene finnes, enten man nå velger vertshus eller camping. Husk at det kan være meget vanskelig å finne overnatting etter kl. 2200. Det nesten alltid mulig å parkere sykkelen i garasjen eller bakgården på overnattingsstedet.

Prisene i Vest-Europa har steget mye de siste årene og snart tatt igjen de norske. Dette gjelder både bensin, overnatting og måltider på restaurant. Et dobbeltrom på hotell i Tyskland er vanskelig å få til under NOK 600,-. En liter blyfri ligger på ca NOK 8,- og "biff-middag" koster en hundrelapp. Billigere i Spania, Portugal og Hellas og mye billigere øst i Europa.

Husk at det er avgift for å kjøre på motorvei i både Italia, Spania, Sveits, Østerrike og Frankrike.

