



KLUBBLAD TIL TIDEN



DEC. 86
JAN. 87

DANSK

OFF-RAD

MC-KLUB







DANSK

OFF-ROAD

MC-KLUB

Publisher : DANSK OFF-ROAD MC KLUB

Redaktion : Ole Beck
Morbærhaven 6-99
2620 Albertslund
Tlf: 02 45 01 87

René Hagemann
Gl. Kongevej 162D, 2tv
1850 Frederiksberg C
Tlf: 01 22 18 64

Anders Hoff
Kjeld Langesgade 9, 5th
1367 København K
Tlf: 01 32 17 81

Medarb. : Martin Prip

Tekst og : Klubbens fantastiske
billeder : medlemmer

Redaktionen fralægger sig ethvert ansvar for artikler, fotos, tegninger, smædekampagner, sladder, hetz, religiøse, race og nationalsocialistiske indlæg og forbeholder sig retten til at censurere indlæg, der tilsmudser redaktionen eller på anden vis kan virke moralsk anstødeligt.

Bestyrelse:

Formand : Kenny Poulsen
Rypevej 1
6430 Nordborg
Tlf: 04 49 06 17

Næstform. : Anders Hoff
Kjeld Langesgade 9, 5th
1367 København K
Tlf: 01 32 17 81

Ole Beck
Morbærhaven 6-99
2620 Albertslund
Tlf: 02 45 01 87

Kitta Jensen
Alléen 121, 6tv
2770 Kastrup
Tlf: 01 51 56 58

Tommy Jørgensen
Skelhuse 2
5690 Tommerup
Tlf: ?

Suppleant : Martin Prip
Langebjerg 8
2850 Nærum
Tlf: 02 80 49 23

Kasserer : Michael Adler Durbahn
Jernbane Allé 97
2720 Vanløse
Tlf: 01 79 14 28

Revisor : Jan Nielsen
Bjelkes Allé 26
2200 København N
Tlf: 01 85 73 80

MED i DMU?

Danmarks Motor Union

Kørelicens nr.: 47152

Gyldigt indtil: _____
Gyldighedsområde: _____

I	II	III	RR
MÅSINKLASSER			
KLASSETRIN			
Mini			
Debutant			
B	X		
A			

Undertegnede erklærer sig herved indforstået med DMU's vedtægter og kontingent.

ORVA
Kørelicensens underskrift


Nr. 0030841

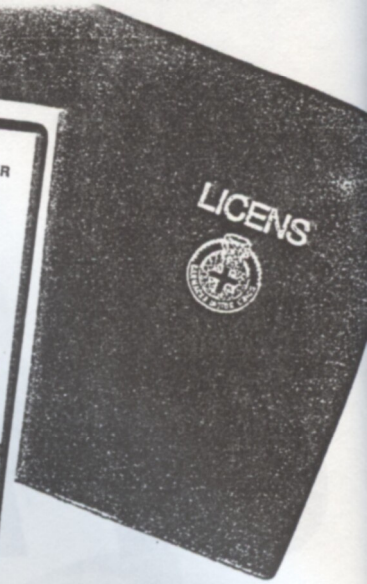
47152 LICENS-STAMNUMMER

Danmarks Motor Union
STAMLICENS
for

Navn: ØRVA PRIP
Art.: Whisky bæltet 1
Personnummer: 007

Klub: DORK
Udstedt d.: 1-7-1987
Fornyset d.: _____


Daglig-underskrift



På generalforsamlingen lørdag den 1. november (se referatet) blev det vedtaget at vores klub skal meldes ind i DMU - Danmarks Motor Union.

DMU er den organisation der varetager motorcykelsporten i Danmark og bindeleddet til den internationale MC-sport på alle området. Det vil sige foruden moto-cross og trial, også road racing og speedway. På det sidste har man også taget BMX-cyklerne med, og nu står off-road folket og banker på døren.

Vi kan selvfølgelig køre off-road'er uden at være med i DMU, men hvis vi vil dyrke en eller anden form for konkurrencekørsel så kommer vi ikke uden om DMU.

På generalforsamlingen var der 100 % enighed blandt de 25 fremmødte medlemmer, Dansk Off-road MC-klub skal være medlem af DMU. Men der var også enighed om, at dette medlemsskab skal være frivilligt. - Det vil koste 100,- kr årligt pr. medlem at være med og dette beløb skal nødvendigvis betales oveni det normale kontingent, der blev fastsat til 120,- kr. Prisen for at være med i DMU gennem off-road klubben er altså 220,- kr årligt.

Jeg håber at rigtig mange af klubbens 160 medlemmer vil være med, vi skal nemlig være mindst 25 for at kunne melde os ind. - Det ligger mig meget på sinde at få os ind i DMU, da det efter min mening åbner

uandede muligheder for at komme til at bruge vore off-road'ere, til det de egentlig er beregnet til - kørsel på løst underlag og under vanskelige forhold.

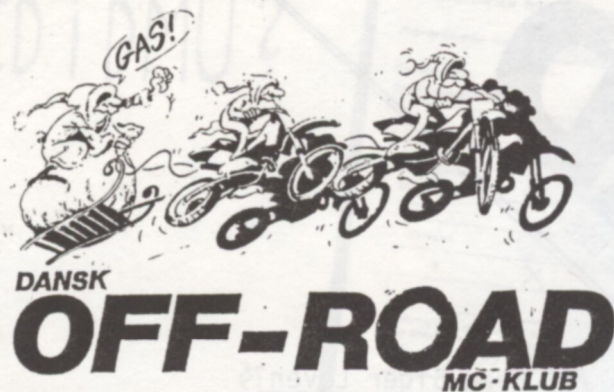
Selvom der ikke lige her og nu findes ret meget der specielt henvender sig til vores type cykler, så vil man som medlem af DMU have mulighed for at deltage i træningskørsel på moto-cross baner. Gamle dages berømte hastigheds-trail vil være som skabt til off-road'ere og bedømt trial vil være et helt oplagt emne.

DMU udsender 11 gange årligt blad til sine ca. 8000 medlemmer. Motorbladet, som det hedder, indeholder masser af godt stof om alle de tidligere nævnte sportsgrene, og her har vi også mulighed for at komme til orde. Motorbladet er alene de 100,- kr om året værd.

Der er ingen tvivl om, at der ligger en stor fremtid i off-road markedet både for os og for DMU. Lige så snart de lokale DMU-klubber opdager disse muligheder vil det vrimle med allehånde tilbud til off-road kørerne.

Derfor skal vi med i DMU. Har du lyst til at være med, så indbetal de ekstra 100,- kr sammen med kontingentindbetalingen. - Selv om jeg ikke interesserer mig for konkurrencekørsel har jeg allerede meldt mig og der blev givet adskillige tilsagn ved mødet på Fyn.

Michael



OFF-ROAD BLAD TIL TIDEN!

Klubbladet udkommer hver 2. måned den 1.! D.v.s., at du har dit næste "BLAD TIL TIDEN" i hænderne 1. februar, 1987 og derefter 1. april, juni, august, oktober og december.

Redaktionen bestræber sig på at levere højaktuelt stof. Men for at imødegå alle de forhindringer, der gør rettidigt indleveret stof ældgammelt, er der fastsat en "DEAD-LINE" den 14. i måneden før udgivelsen. D.v.s.: Har du stof til februar-bladet, skal redaktionen have stoffet i hænde senest 14. januar, 1987.

Er dit brev først fremme den 15. vil vi være benhårde og udskyde artiklen til næste nr.!!! Simpelthen fordi vi skal bruge 14 dage til færdiggørelse af et minutiøst tilrettelagt blad, der gør det umuligt at presse mere stof ind, uden at skubbe andet ud. Og du vil vel ikke have din dugfriske artikel, der er afleveret til tiden, udsat 2 1/2 måned, vel?

SÅDAN GØR DU:

Deltager du i et arrangement i Off-Road klubben, og får lyst til at skrive en artikel, må du, inden løbet starter, kontakte løbsledelsen og forhøre om jobbet som free-lance journalist er besat, eller om du kan påtage dig opgaven og glæde dine klubkammerater med en sjov og spændende artikel, så der bliver øget interesse for de næste arrangementer!

Vi behøver vist ikke forklare, at det er et stort arbejde at få samling på et "BLAD TIL TIDEN"! Derfor vil vi bede dig kontakte redaktionen og forhøre dig, om vi

evt. kan skrive stoffet ind på maskine for dig, eller om du selv må gøre det eller få en ven til det.

ARRANGØRER:

Redaktionen vil opfordre alle tur- og løbsarrangører til, på forhånd, at sikre sig en skribent, der før arrangementet påtager sig opgaven og derfor suger så mange indtryk til sig, at de fine detaljer kommer med i historien.

Skaf også en fotograf og aftal levering af billeder i god tid. Evt. med billedtekster og forklaring skrevet ned med vandfast tusch på bagsiden (brug aldrig almindelig tusch, det smitter af).

HVORDAN?:

Maskinskriv artiklen i een endeløs bane. Altså een spalte per A4-ark.

Spaltebredde på 75mm maximum! →

Enkelt linieafstand, og af hensyn til letlæseligheden opfordres du til at skifte afsnit og ny linie så ofte som muligt.

⇒HUSK!: Ingen indrykning ved nyt afsnit!!!

ANNONCER:

Leveres altid maskinskrevet i 70mm spaltebredde med kun een gang navn, adresse og tlf. nr. under evt. flere annoncer.

BILLEDER:

Send altid rigeligt billedmateriale med din artikel. Så kan redaktionen kombinere billeder og tekst på den måde, der giver artiklen det bedste helhedsindtryk på de disponerede sider.

Vi håber, at redaktionens nye stil: "BLAD TIL TIDEN" vil blive godt modtaget og at i alle vil gøre jeres til, at vi også i fremtiden får et spændende og indholdsrigt klubblad.

REFERAT FRA GENERAL- FORSAMLINGEN

Højbjerg, lørdag den 1. november
1986, kl. 20.00



Som dirigent blev Johnny "D.J." Jensen valgt. Hen gav straks ordet til formanden.

Kenny Poulsen fortalte i sin årsberetning at klubben nu talte 160 medlemmer mod 100 året før. Der havde været lidt problemer med bladudgivelsen, men den skulle være kommet i orden. Formanden måtte konstatere at der gennemgående havde været for ringe tilslutning til klubbens arrangementer og at der havde været for få arrangementer i det forløbne år.

Max Vibæk udbad sig indbydelserne sendt ud i bedre tid i et forsøg på at sikre bedre deltagelse.

Ole Beck kunne fortælle at bladet nu ligger i faste rammer, det udkommer hveranden måned, startende med 1. december og der vil i februarnummeret være en kalender over off-road arrangementer i 1987.

Beretningen blev godkendt.

Da kassereren ikke selv var tilstede ved mødet fremlagde formand Kenny regnskabet og gennemgik posterne. Revisoren var ikke til at få forbindelse med, så regnskabet var ikke revideret, hvilket blev overladt den revisor der skulle vælges senere, og det reviderede regnskab skal så offentliggøres i klubbladet.

Der blev forklaret nærmere om udgifter og indtægter, særligt i forbindelse med fremstilling af trøjer og klubeffekter.

Regnskabet blev taget til efterretning uden protester, og overgives til kommende revisor.

Af indkomne forslag stod indmeldelse i DMU øverst på listen. Kenny fortalte om sit møde med DMU den 23. september. Der var nogle uløste spørgsmål om licens, men man var meget imødekommende overfor klubben, og ville gerne se os som medlem.

Under debatten blev det fremhævet at et medlemsskab ville åbne uanede muligheder for at dyrke motorsport pr. off-road'er, at drage nytte af DMU's medlemsskab af Dansk Idræts Forbund, at være med til at få flere off-road kørere med i klubber, også de lokale DMU-klubber, altså et rent socialt anliggende, foruden muligheden at at være med til at præge organisationen indefra.

Der var enighed blandt de 25 deltagere om, at Dansk Off-road MC-klub skal være medlem af DMU, men da en del af medlemmerne i forvejen er medlem af lokale DMU-klubber og da det skal være frivilligt om man vil betale de ekstra 100,- kr årligt i kontingent, og da der skal mindst 25 med, - blev det aftalt at gøre en indsats gennem bladet for at overbevise medlemmerne om fordelene ved medlemsskabet af DMU.

Der var stillet forslag om fast lokale i Københavnsområdet, hvor hovedparten af klubbens medlemmer bor. Der var ikke stemning for etablering af eget lokale, men der blev opfordret til at låne sig frem, eventuelt hos en anden motorcykelklub.

Et forslag om at flytte generalforsamlingen til København, eventuelt hvert andet år blev nedstemt, 13 gik ind for fortsat at holde generalforsamling på Fyn, 7 var imod og 1 blank.

Efter en del debat om billedhonorar blev dette fastsat til 10,- kr pr. billed som redaktionen antager til bladet.

Klubbladets fremtid havde Ole Beck, Anders Hoff og Rene Hagemann lavet en plan for på forhånd. De tre redaktører og deres planlagte udgivelse, hver anden måned, begyndende med 1. december 1986 blev bifaldet og med stor glæde modtaget af forsamlingen.

Efter en del snak blev kontingentet for 1987 fastsat til 120,- kr, indmeldelsesgebyret fastholdes.

Til valget af formand var der ikke opstillet modkandidater, Kenny Poulsen blev genvalgt med akklamation (stort bifald).

Valget af bestyrelse fik følgende resultat:

Kitta Jensen, Kastrup
Tommy Jørgensen, Tommerup
Ole Beck, Albertslund
Anders Hoff, København

Martin Prip, Nærum blev valgt til suppleant.

Valget af revisor faldt på Jan Nielsen, København og Steen Boris, Silkeborg blev revisorsuppleant udenfor lovene (hvor der ikke er nævnt en sådan).

Under eventuelt fik Kaj Skov, der er formand for DMU's trialudvalg, og som havde overværet generalforsamlingen som tilhører, ordet. Han takkede for den store interesse for DMU og fortalte lidt om organisationen og mulighederne som medlem. Steen Boris mente der var mange gode løbsformer og opfordrede til at lave fyldestgørende indbydelser og sende dem ud i god tid.

Bestyrelsen opfordredes desuden til at få fremstillet et klubklistermærke og at udvise den nødvendige konduite ved udbetaling af godtgørelse for udgifter ved foreningens arrangementer.

Generalforsamlingen sluttede lige præcis kl. 24.00. Dirigentan takkede for god ro og orden.

ref. Michael Nielsen



Næstformanden, Kgl. Hoff-Roader, udtaler sig fra sin lune kokon.



Første specialprøve lørdag.



Kitta igang med at undersøge jordbundslagene ved dagens anden prøve.



Vi mennesker er forskellige og vores behov er forskellige!

Derfor har nogle off-roadere nok i at drøne ned til kaffebaren eller ud af Vesterbrogade på baghjulet.

Det varer dog ikke længe inden rygten om Dansk Off-Road MC-Klub også har nået dem - og så skulle der være en rimelig chance for en infektion med "jordbacillen".

Inkubationstiden er dog yderst individuel og flere skræmmes tilbage til landevejen, når de deltager i klubbens arrangementer.

Du må kravle før du kan gå - og det gælder også off-road, men der er ingen, der siger, at du absolut skal ende som moto-cross stjerne! Klubbens arrangementer lægger stor vægt på de besindige og rolige gemytter, der blot vil nyde naturen og den friske luft.

Det er også den friske luft, der lokker, når 6 medlemmer fra off-road klubben her i efteråret har løst en halvårlig licens i DMU - Dansk Motor Union - og deltager i moto-cross løb, hastighedstrials og ikke mindst, løbet over alle løb: GRAND NATIONAL. I Danmark ihvertfald.

Grand National er et gigantisk moto-cross med mere end 400 cykler, der alle starter på en gang på en lang stribe!

Løbet er kun et "løb" for DM-spidserne. De kører virkelig så vi andre tar' os til hovedet og siger: "Det er umuligt". Og det er det! Vi har vel alle prøvet at bryde naturlovene - det straffes på stedet.

Nå, dem om det. Vi off-roadere vil bare nyde den friske luft og lege os igennem landskabet.

Grand National bliver dog aldrig kun leg. Der skal en hel del sund mekanik og fysisk styrke foruden det obligatoriske held til, blot for at gennemføre. Løbet varer toenhalf time plus en omgang. En omgang er på ca. 20 km og er lagt i et militært øvelsesterræn.

Jeg vil dog ikke gå i detaljer, for formanden for Team Tvedes Fond for Skrottede Racere, klubbens Trial master (det er ham, der "kører" den hyggelige del af vores løb, nemlig Trial prøverne) har andetsteds i bladet skrevet om dette års Grand National.

For at lade op til dette store løb har Tilt, Anders, Tvede og jeg deltaget i nogle hastighedstrials. Ja, et enkelt medlem kom tilfældigt forbi og var straks med. Det fortrød han først dagen efter p.g.a stive muskler.

H-trial er et moto-cross med enkeltstart lagt i et vanskeligt terræn, hvor gennemsnitsfarten tilsigtes at ligge på ca. 30 km/t. Tro mig - det er faktisk meget stærkt. For os uøvede overstiger gennemsnitsfarten med skubning i muddershuller og rejsning af væltet cykel næppe 15 km/t. Og det er ikke noget at råbe hurra af.

Vi morer os dog kosteligt, og de ansigter folk stiller op med, når vi, totalt smattet ind i mudder, drager hjem ad offentlige veje, gør det til noget ubetaleligt at køre ENDURO (OFF-ROAD).

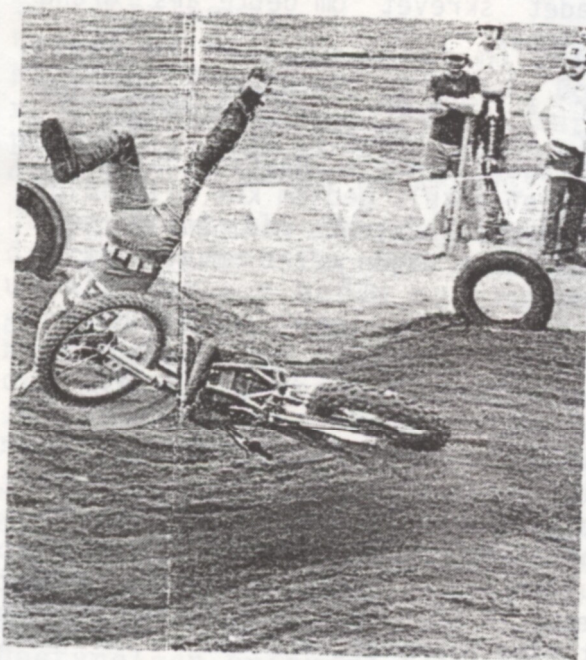
Som sagt kommer vi ikke sovende til målet - og skal jeg være ærlig, for det kan jeg godt - så interesserer

køre-tiden mig ikke en døjt. Det er ikke kun fordi jeg dårligt kan holde mig fast på dyret, men mest fordi jeg hellere vil ha' en køreteknisk sludder med de andre og more os over hinanden og vores fejl.

Fejl er der mange af, for banen ændrer karakter for hver omgang, når 40 cykler med 30-60 hk kradser op i landskabet og pisker et lille vandhul op til et bundløst mudderhul, eller skærer en skråning af til en lodret væg og gør den uovervindeligt.

Når vi har brugt en søndag på denne vidunderlige måde, er vi de mest omgængelige og behagelige mennesker, og er ikke til at formå til et skænderi. Off-road er kvalitets medicin for sjælen og burde bruges af nogle flere.

Derfor! Er du den lykkelige ejer af en tohjulet "livsbekræftelse", så er det om at få drejet af ved første markvej, skovvej, grusgrav eller hvor Dansk Off-Road MC-Klub afholder et arrangement og få brugt nogle muskler og hovedet tilligemed på en helt anderledes ny måde.



1. februar udkommer klubbladet med et nyt nummer. Det er nok ikke så sprængfyldt med stof som dette julenummer, for der sker ikke så meget, når det er vinter. Men der vil være en løbskalender, så du kan planlægge det nye år!

I '86 tog to nye medlemmer initiativet og arrangerede to løb i Jylland. De fik desværre ikke den store deltagelse p.g.a. manglende information til medlemmerne (bladet udkom ikke til tiden). Det var synd, for det forlyder fra de få, der deltog, at der var lagt fortræffelige ruter gennem landskabet og det var et par strålende arrangementer.

Vi håber ikke, det har taget lysten fra jer eller andre, der kunne tænke sig at arrangere et trial, et off-touring eller andet. I må fatte telefonen eller et postkort (gerne julekort) og sætte jer på en dato udenom de faste DMU løbsdatoer, for vi skal naturligvis også ud at køre H-trials og Grand National igen.

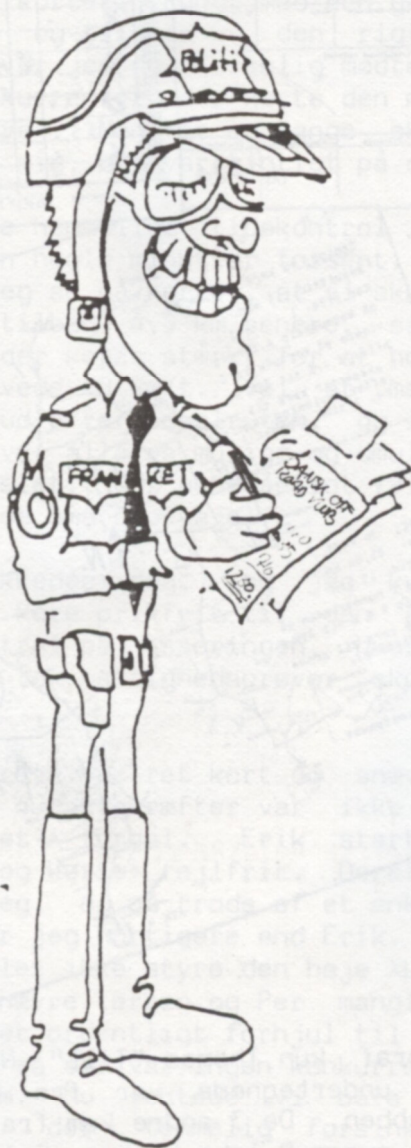
Det er svært allerede nu at skrive noget fast om '87, men der bliver arrangeret:

1. DM i Vandret Alpint Skiløb med motorcykel.
2. Stort Enduro på Sjælland - weekend stævne.
3. Træningsture og sightseeing i Hedelands grusgrave.
4. Bakkeløb og Trial i Sengeløse (evt.)
5. Ca. 4 orienteringsløb.
6. Off-road touring i Jylland med skrappe prøver.
7. Vesterhavsløb.
8. Hastighedstrials.
9. Moto-cross og meget mere, bl.a. vil der på i Nordsjælland blive arrangeret den sædvanlige Høst weekend.

RESULTAT AF SMKGs HASTIGHEDSTRIAL.

PLAC.	NAVN	1. omg	2. omg	3. omg	4. omg	5. omg.	TOTAL
1.	Søren Tvede	8.43	8.59	8.46	11.08	19.28	57.04
2.	Ole Beck	8.48	16.38	8.43	10.11	15.42	60.02
3.	Thomas Niiendam	13.56	13.08	23.06	15.42	23.17	89.09
4.	Anders Hoff	14.21	udg.	9.42	udg	udg	udg

HVAD SIGER LOVEN § ? ? §



Der er ikke indgået et eneste spørgsmål,- tja. Men det kan nævnes, at jeg vil undersøge, om motorcykler må køre med sne/terrænkæder eller spikes i vinterperioden.

KLUB AFTEN I KBH.

Da klubben i vintermånederne jo ligger lidt stille, vil jeg gerne

indbyde til en klub-aften for dem, som mener at kunne finde vej til den store by (ikke Langeskov) men København.

Der er ikke fastlagt en dato ENDNU. Men det bliver sidst i januar ell. først i februar.

Af hensyn til lokale-leje vil jeg gerne have en tilmelding inden den 20. januar 1987.

Der vil være præmie til den længst kørende OFR-ROADER. Aftenen skal gå med at se lysbilleder, småfilm og video. Hvis du har noget af interesse, skal du tage det med. Der vil være en VHS-maskine og en lysbilledefremviser tilstede.

Vi håber på en god opbagning, så Anders, Ole B. og jeg ikke skal spise alle æbleskiverne og drikke alt juleglücken selv.

Retteligt skal jeg tilføje min adresse er:

Henrik Franke Andersen,
Emdrupvej 113, 3,-8
2400 Kbh. NV 01-697160.

Vi ses
Henrik Franke.

KONTROLKORT		Overløb			
NR	KONTROL	500	15	10	10
1	16 05				
2	T				
3	16 17				
4	C3		10		
5	16 25			25	
6	G				
7	A				
8	A		25		
9	T				5
10					
11	T 16 21				
12	16 15			25	
13					25
14	X				
15	Y		20		
16	16 50			5	
17	Ø			5	
18	16 55				15
19	X				
20	16 55				

at overløb 150 | 55 | 25

På trods af, at der flere gange her i bladet og andre steder er gjort reklame for MC-rally, eller Pålidelighedsløb, er det mig og andre en gåde, hvorfor der ikke kommer flere Off-road'ere til disse løb!

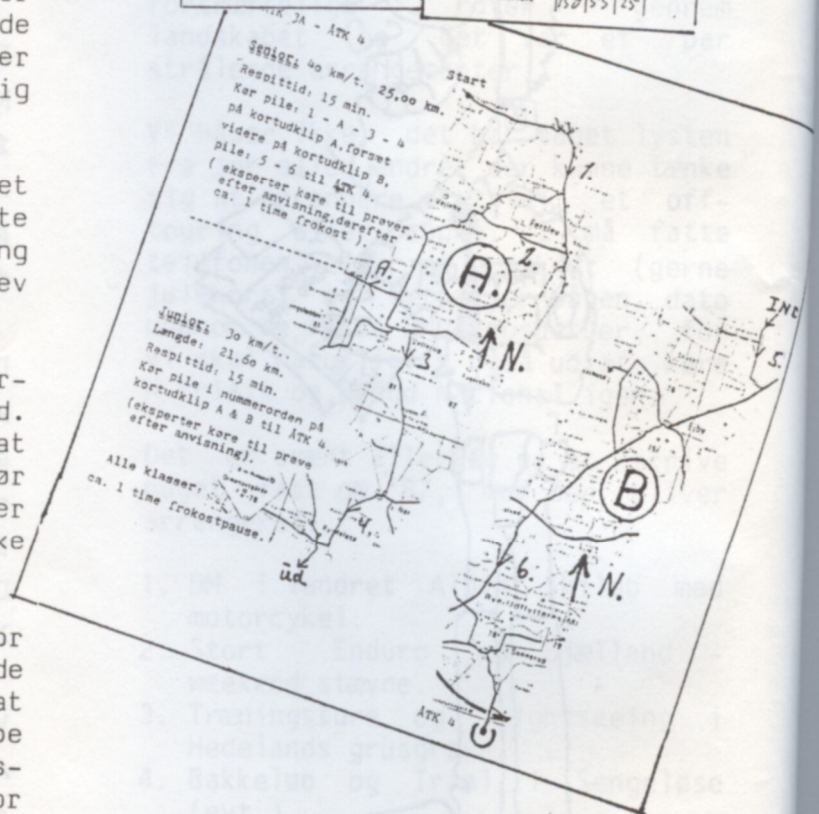
Det er nemlig ikke så råddent, at man helst skal have kørt Cross for at klare sig, og på den anden side heller ikke sådan, at man bagefter tænker: "Hvad skulle jeg egentlig med en Off-road'er her?"

For at give et indblik i, hvad det hele går ud på, vil jeg berette hvordan jeg oplevede sidste afdeling af Sjællandsmesterskabet, der blev kørt 23/8 på sydsjælland.

Deltagerne mødte denne sensommormorgen kl 9 ved Rønnede nær Næstved. Her er der kaffe og tid til at snakke med de andre medens man gør sig klar og plomberer sit ur (det er en fordel med et sådant ur, men ikke noget krav).

Jeg havde tilmeldt mig i Senior Expert klassen, som er for de "rigtige mænd", forstået sådan, at man her får den skrappe orienteringsrute, medens hastighedsprøverne er de samme, som for Junior Expert.

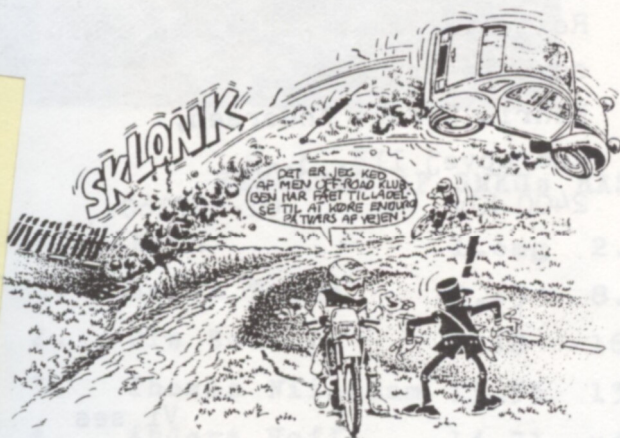
Der var dog kun 5 deltagere, der fandt det ulejligheden værd at køre i Senior Expert klassen denne dag,



hvoraf kun Thomas "Tilt" Neiiendam og undertegnede var fra Off-road klubben. De 3 andre kom fra SMKG og var super P-løbs køreren Erik på sin CZ Off-road, Per på hjemmebygget MZ Ratbike og Dan på en, for ham, helt ny XL 600.

Kl 10 startede første kører, og de øvrige herefter med et minuts mellemrum. Orienteringsetapen gik gennem det temmeligt afvekslende vejnet omkring Nisseringen, der viste sig at være første åbne tidskontrol.

På anden etape, der bestod af afvekslende grus- og asfaltveje, startede jeg med at miste en RK (rutekontrol, i det udleverede



kontrolkort). Denne var gemt bag en lade, og inden jeg anede udråd var jeg røget lige ind i den første HTK (hemmelig tidskontrol). 2 min. for sent = 10 straff. + 25 for det med den manglende RK. Ikke så godt.

Fra denne HTK gik det videre ud på ruten, ganske problemfrit indtil jeg opdagede, at jeg kørte en forkert pil på kortet. Rundt med den gamle XT 500 og tilbage på den rigtige rute, hvor jeg nu pludselig mødte en del konkurrenter, der kørte den modsatte vej. Men for en gangs skyld var det mig, der var rigtigt på den.

I næste hemmelige tidskontrol var jeg igen nogle minutter forsent. Her kunne jeg se på kortet, at vi skulle komme tilbage 4,5 km senere, så nu skulle der køres stærkt for at holde de krævede 40 km/t. Vel at mærke regnet ud efter idealruten, og ikke inklusive alle de mulige og umulige fejlkørsler, der uundgåeligt følger med på de små grusveje.

Det lykkedes dog, og jeg kunne herfra køre prikfrit til den åbne tidskontrol på Nisseringen, hvor de første to hastighedsprøver skulle køres.

Den første var ret kort og snæver, så rå 4-taktskræfter var ikke en ubetinget fordel. Erik startede først og kørte fejlfrit. Derefter kørte jeg, og på trods af et enkelt tilt var jeg hurtigere end Erik. Dan kunne slet ikke styre den høje XL'er i det snævre terræn og Per manglede stadig et ordentligt forhjul til sin MZ'er, så der var ingen konkurrence fra dem. Nu ventede vi bare på Thomas, der temmelig forsinket, netop var dukket op. Han havde fordel af at kende de andres tider og kunne ret let vinde foran mig og Erik.

Den anden prøve blev en spændende affære. Jeg startede først på den ret hurtige rute, og efter en perfekt gennemkørsel kom jeg i mål, blot for at opdage, at jeg manglede den sidste spand. Yammeren i gear og afsted igen og så i mål en gang til. Det kostede mig nok 20-25 sek. Thomas startede som den næste, og da han morede sig over min fadæse, vil jeg tillade mig at more mig over hans. Han gik nemlig lige på næsen

ESMÆRENDE



ned af en stejl sandet bakke, som han mente han kunne forcere helt uden at tage hensyn til naturlovene. Han kom dog op igen, og var i mål 2 sek. før mig. Erik blev igen 3er på med kun 2 sek. sammenlagt, men det er jo også nok!

Så er det ud på tredje og dermed sidste orienteringsetape. Den er ikke særlig svær, og dog, for her er flere meget lange og svært kørte grusveje med meterhøjt græs, så man ikke kan se om der ligger sten eller er huller. En enkelt lumsk placeret HTK trækker godt fra hos mange, men jeg er heldig og får 0 straff. her. På det sidste stykke til mål lykkes det mig dog at forkludre det hele så meget, at jeg mister en rutekontrol, og dermed en førsteplads i det samlede resultat.

sikker, men ikke særlig vild kørsel. Per og Dan var igen sidst.

Så gik det ud på anden orienteringsetape, der var på 44 km og meget afvekslende. Nogle steder var det nærmest som en transportrute, og så lige pludselig lå man og krydsede rundt mellem lader, udhuse og møddinger, uden at ane om det nu også var rigtigt. På et tidspunkt overhaler jeg Thomas og han hægter sig på, men til begges overraskelse opdager vi, at vi er på gale veje. Thomas påstår, at jeg gjorde det med vilje, for så senere at hægte ham af udenfor ruten. Dette er en taktik visse kørere fra tid til anden praktiserer. Morale: hægt dig aldrig på. Det kan være særdeles vanskeligt at

finde tilbage på ruten, når man ikke engang ved, hvor man forlod den. Vi følges dog til næste HTK, hvor Thomas af en eller anden grund lige skulle ud af en tilfældig blind markvej. Det næste jeg ser til ham er ved den næste åbne tidskontrol, hvor jeg fra mål kan se ham køre fejl de sidste 200 m af ruten, hvilket koster ham en rutekontrol.

Her skal vi så køre hastighedsprøve 3 og 4, der er placeret i en nedlagt grusgrav med ujævnt og bevokset underlag. Det bliver et meget tæt opgør mellem Thomas, Erik og jeg, med mig som vinder af begge prøver

Så kommer den sædvanlige sludren og hyggestund, der følger efter et sådant løb, mens man venter på at de sidste kommer i mål. Absolut sidst denne gang er Per Hammel, der har haft alvorlige problemer med sin MZ prototype på den sidste etape. Projektet virker ellers lovende, så det kan jo godt være, at man skal til at holde lidt øje med den herre fremover.

Efter præmieoverrækkelsen er der en del, der bliver og fejrer i øl (mange) så Thomas og jeg bliver nødt til at slå teltet op på en mark og få sovet den ud.

Næste morgen er vi atter mobile og beslutter at lægge vejen hjem forbi det legendariske Faxe kalkbrud. Først stod den dog på almindeligt hovedbrud, da vi forvildede os ud i en rørskov ved Præstø fjord. To meter høje siv i en tæt mur til alle sider gjorde det temmeligt umuligt at orientere sig, og en ret sumpet undergrund gjorde fremkommeligheden tvivlsom. Efter 30-40 minutters baksen og masen fik vi dog atter fast grund under fødderne og drog ad Faxe til.

Hold da kæft mand for en racerbane; men hvad fanden ligner det at arbejde på en højhellig søndag. Nå! Vi lagde istedet ruten op i de gamle



Thomas Tilt i vante omgivelser (på jorden)

bevoksede kalkbunker, der lå uden for bruddet. Her viste det sig imidlertid, at en let byge havde gjort underlaget glat som brun sæbe med en hel del spektakulære røvture til følge. Efter en god times hærgen her, lagde vi kursen nordover. Vi havde held til at opspore en nordgående gasledning, der førte os videre de næste 10-15 km. mod Køge. Her sluttede festen brat da Thomas først mistede tredje gear og kort efter en toppakning. Resten af turen blev således en ren pensionistudflugt.

Alt i alt blev det dog til endnu en herlig racer-weekend, og til alle jer, der har fået lyst til en smule P-Løb, se så at meld jer til når der er kursus hos SMKG til foråret. De nøjagtige datoer følger i næste nr.

Søren Tvede

OFF-ROAD

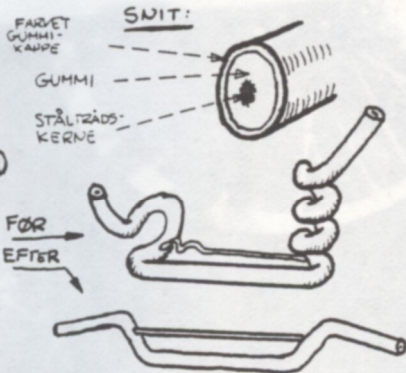
ekstremudstyr

A

BUKKET STYR?
KRAMPAFTIG STYRING?
METALTRETHED?
HØRER FORTIDEN TIL
MED:

FLEX-BARS®

EFTER FULDFØRT
STYRT KAN STYRET
LEGENDE LET BØJES
TILBAGE TIL SIN
OPRINDelige FORM.



TAIWAN IMPORT
14 DAGES GARANTI

KR. 199.- EXCL. MOMS

B

RENOVÉR DERES GAMLE DÆK

HVORFOR KØBE NYE
DÆK NÅR DE GAMLE KAN
BLIVE NÆSTEN LIGE SÅ
GODE? SÅDAN GØR DE:

1 BOR 100 HULLER A GMM
I DERES GAMLE DÆK

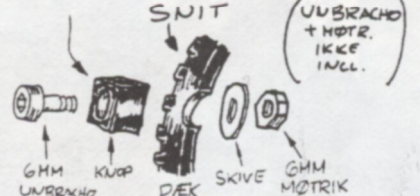


POSE M.
100 KNØPPER
KR. 205



EXCL. MOMS

2 MONTER KNØPPERNE NB!
(UBRACHO + HØR. IKKE INCL.)



C

PROBLEM:

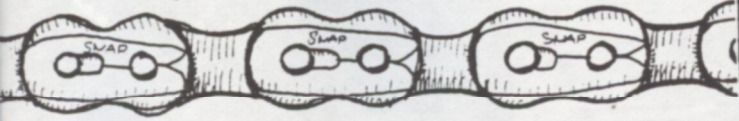
IRRITATION OVER AT SKULLE LEDE
EFTER SAMLELEDET.

LØSNING:

SNAP®-KÆDEN BESTÅENDE UDELUKKENDE
AF SAMLELED!!!

1 STK KR 998.- (EXCL. MOMS)

(FORCHROMET KR. 1298.-)



OG SÅ
KVAEST
KÆDER

D

LET BRUGTE KUGLELEJER

FØRSTEKLASSES NÆSTEN NYE RUSSISKE
KUGLELEJER FRA UDRANGEREDE T-34 TANK
ER KUN BENYTTET STRÆKNINGEN:
SMOLENSK - BERLIN - AFGHANISTAN

KABUL
IMPORT

SMÅ.....5.-
STORE.....12.-
POSE M.
2 KG. BLENDET.....30.-
(EXCL. MOMS)



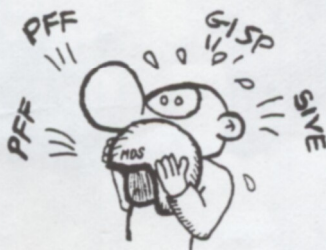
LOLITA-HJELM

E

DE HAR FOR SIDSTE GANG MÅTTET
AFSLÅ AT KØRE EN VENINDE (ELLER VEN)
HJEM EN SEN NATTETIME P. GR. AF
MANGLENDE STYRTHJELM. FRA HONGKONG
HAR VI IMPORTERET
DENNE OPPUSTELIGE
HJELM SOM LEVERES
BÅDE I INTEGRAL-
OG PILOTTYPE.

STØRRELSE ALT
EFTER OPPUSTINGS-
GRAD. GODKENDT
AF LEGOLAND
SAHT FØRENDE
VUGGESTUER.

KR. 98.- INCL LAPPEGREJER (EXCL. MOMS)



ETS. BRÆND ELLER SAV HER

BESTILLINGSKUPON

- A STK. FLEX-BARS®
- B POSER A' 100 KNØPPER
- C STK SNAP®-KÆDE
- D STK SMÅ KGL.*
- STK STORE KGL.*
- 2 KG'S POSER*
- E STK PILOT
- STK INTEGRAL
- MDS AGV
- SUPER JOHNNY

PRÆMIE FOR HURTIG SVAR:
1 DAG MED OLE BECK !!

* NEDSTRYGER FOR
FINTILPASNING
MEDFØLGER GRATIS

PORTO
IKKE
BETALT

SERBOKROATISK
HANDELSHUS
POSTBOX 18157
JERNE

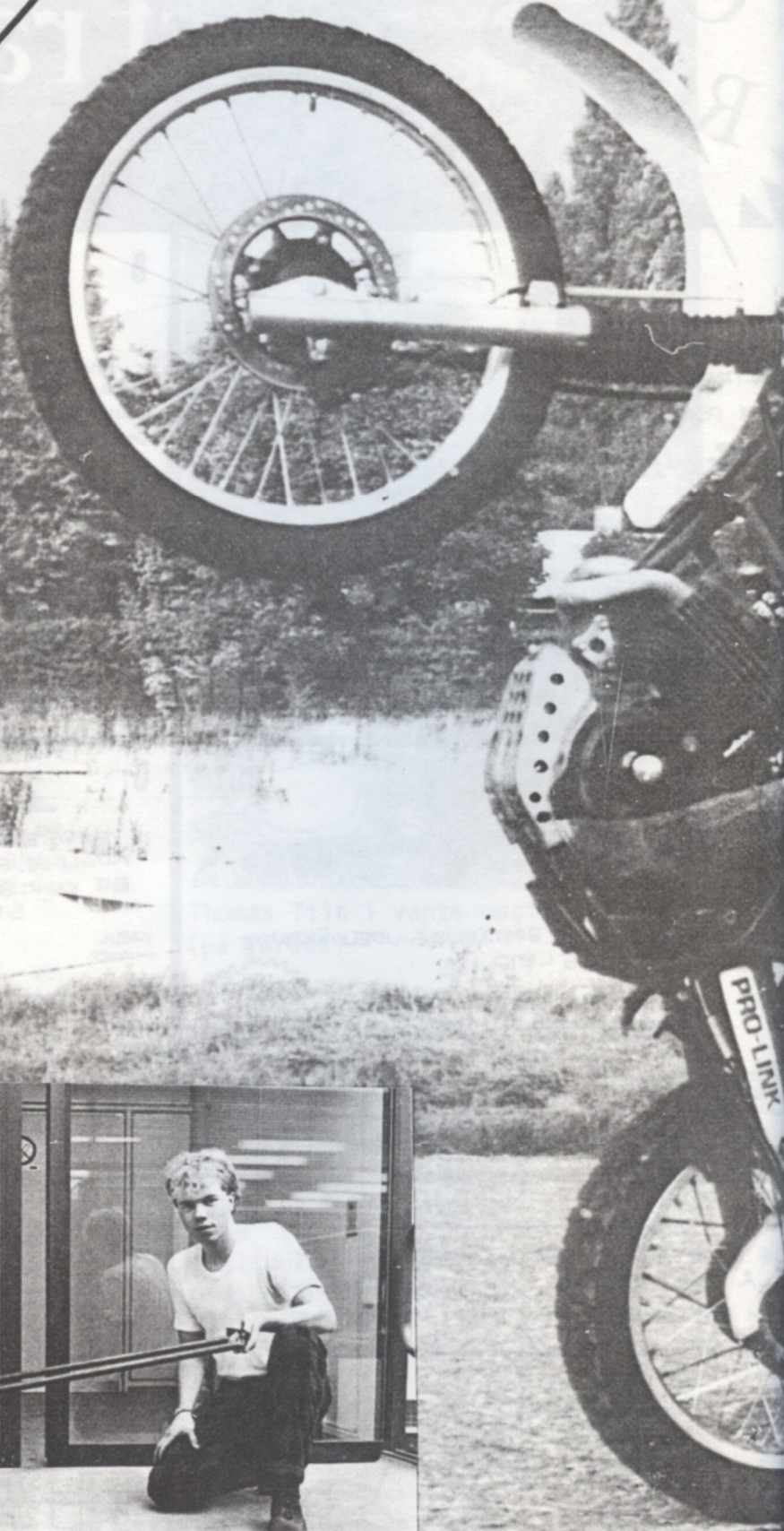


DET ER IKKE FANTASI
VI MANGLER I

DANSK

OFF-ROAD
Per Fisker Nielsen.

MC-KLUB



PRO-LINK



Det er mig, jeg hedder per. -hej



Hvorfor er det kun ham der Ole Bæk, der kan drive off rajderen på baghjulet.

Det har jeg spurgt majsæl om i efterhånden lang tid. Det er ærgeligt, irreterende, tarveligt og en del mere, at jeg (og andre) ikke kan.

Derfor, -drengene (og piger), besluttede jeg mig til at gøre noget ved trouplet.

Efter lang tids (meget lang tid) intensiv og inaverende træning, kunne jeg køre 2 meter på baghjulet. Efter endnu længere tid kunne jeg køre lidt længere.

Nu opstod der et nyt problem. - Jeg blev bange. Bange for at tilte bavover med gyngestol og det hele ovenpå.

Sammenfletning af 3 omtalte jokes gav ideen til løsningen på baghjuls problemet:

1. Da jeg var lille (mindre) kunne jeg ikke holde ballancen på min lille røde cykel. Så satte min papa nogle støttehjul på, og vupti så lærte jeg det.

2. En gammel vits: hvad er definitionen på en minirokker? - det er en der bruger støttehjul.

3. Sverigs fjernsyn havde engang et program hvor man skulle lære et menneske en svær ting på een uge.

En af opgaverne var at køre en bil op på to hjul. Til hjælp havde teknikkerne monteret støttehjul på siden af bilen.

Ideen var der, men hvordan laver man sånoen, - Je ka et svejse å son. (dem min papa satte på min røde cykel kunne jeg ikke finde).

En af mine venner (bekendte) kom mig til undsætning. Dillesjancefører og smøregravssmed Dr. Kenneth Gejl. Han ville godt banke dimsensammen til mig. Ål rajt og ja dak sagde jeg.

Vi hamrede, bankede, skruede, svejsede og meget andet i 2 dage og vidunderet blev født.

Da artiklen og billederne blev produceret havde jeg kun prøvet et par gange, og kunne endnu ikke drive den ordentligt op. Men måske kan jeg nu ?

Hvis nogen er interesseret i dyret, for enten at se, prøve, føle eller høre kan de telegrafere til mig på Nr.01 Nr.81 Nr.26 Nr.15 Banko.

MC-SKI TURNERING '87

Igennem de sidste 4-5 år har nogle stykker fra klubben lagt de Alpine pister ned.

Danmark har jo hidtil været et uland for skientusiaster, men et stykke reb, a la vandski, og en motorcykel har givet skred i de skarpslebne planker.

De første spæde forsøg foregik med langrendski og var henvist til nogle isbelagte stier i Vestskoven.

Jeg iførte mig læder-crossbukser og Martini sadlede sin Honda, som iøvrigt ikke var let at holde på ret køl over isen.

Vi kom dog igang og første sti-knæk nærmede sig faretruende hurtigt. Martini satte, klog som han er (af gammel skade/r), farten ned og lirkede cyklen om hjørnet -

Nu er det jo sådan, at et par langrendski er lange og de "sandaler", som er monteret på plankerne sidder kun fast i tærne i en gummitut, så da jeg drejede fulgte skiene ikke med - men kæmpet blev der! Jeg forsøgte at hoppe dem rundt i små vinkler.

Det ville også kunne lykkes, hvis der havde været tiden til det, men Martini, der under nedbremsningen og i svinget havde fået løs snor, var nu igennem svinget og reagerede som om skovfogeden var i hælene på os - fuld gas med mig på tværs af kørselsretningen.

Snoren blev stram og inden jeg opgav og indså det håbløse i at blive mester i specialslalom på 5 min., fik jeg et træk og endte inde imellem buske og træer.

Efter Martinis udtryk at dømmes så jeg vist nok sjov ud, og det var ikke den eneste mulighed, han havde, for at more sig den dag.

Året efter var der alpinski og cross-dæk at stå fast på - og det hjalp gevaldigt.

De følgende år tog vores lille sport rigtig fart og venner og veninder tog med os ud på bl.a. Bagsværd Sø,



hvor vi passerede den magiske grænse - 100 km/t.

Ved så høje hastigheder er et hårfint samarbejde livsvigtigt, selvom der er 20 mm galopskruer i hver eneste knop på dækket, og biddet er bedre end på grusvej en varm sommerdag.

Skiløberen lægger an til et drej ved at køre på indersiden af cyklen - derved er det muligt at holde kursen uden at baghjulet bliver for bredt.

Det er dog ikke bare at læne sig ind i svinget og slappe af, både cykel og ski må give efter for skiftende underlag, så det er om at holde tunge lige i munden.

Vandskisøen i Albertslund har de sidste to år stået model til "vand"skiløb på "stift" vand, og hoppet har naturligvis heller ikke fået lov til at stå ubenyttet hen.

Danmarksmesterskabs datoen er endnu ikke fastlagt, men i januar eller februar 1987 afholder off-road klubben uofficielle Danmarksmesterskaber i Vandrette Alpine MC-ski discipliner.

Op til dette arrangement vil der blive afholdt træningsløb på Albertslundsøen. Datoerne kan læses

i næste nr af bladet eller kan oplyses hos løbsarrangørerne på tlf 02 45 01 87.

Vil du deltage? Så er en cykel og en skimakker det første du skal sørge for.

Dæk med pigge er næste opgave. Benyt et gammelt dæk og skru galopskruer i indefra, så der stikker ca. 15 mm ud - lim en halv gammel slange invendig med kontaklim, så skruehovederne ikke slider hul på den luftfyldte slange.

Har du ikke en bil til transport af køretøjet, vil det være smart at montere pigdækkene på en kammerats hjul fra en vinter-hi cykel, for politiet vil garanteret ikke se gennem fingrene, hvis du tager landevejen, og piggene bliver også ødelagt på asfalt.

Så er det bare at læsse hjul og ski på din makker og få ham til at klamre sig med al oppakningen til cyklen bag på dig og møde op ved søen, hvor hele herligheden monteres.

Vi håber, at der vil være god tilslutning, for både MC-revy, Motorcyklen og Ski magasinet er informeret om stævnet - så de møder op med journalister og fotografer. OB.





Jeg er en ivrig læser af Off-road bladet - det gælder om at hugge det og læse det før Tvede kommer hjem!

Men hvordan kan det være, at et så morsomt blad (bedre end Asterix) kun har indlæg fra hankøns-væsener? Der står da flere piger på medlemslisten.

Det må de ændres på, så her er et indlæg fra en terrortante, som "kun" er bagpå-sidder.

Det er tænkt som en advarsel til alle de piger, der tænker på at falde for en Off-Road kører (læs mudderkører).

At være bedre halvdel til en sådan kræver en udpræget sans for humor og megen tålmodighed. Man kan enten grine vildt at de situationer, man kommer ud for, eller tudbrøle. Da man bliver så grim af det sidste, har jeg for det meste brugt den første metode.

Men hør selv:

Man er dødforelsket og lover at vaske maskinen. Det tog to timer, 20

hvorefter fyren kører direkte ud i en mose.

Fyren er kørt i et kloakhul med maskinen (op til håndtagene). Smukke her måtte stå op kl 6 søndag morgen for at trække cyklen op med tov (sikke en stank).

Medens man var på ferie har fyren set sit snit til at male stel. PÅ BADEVÆRELSET!

Man får et ret intimt forhold til en motor, som man har delt soveværelse med i et år. Den tabte olie hele det år.

Efter at have ryddet op og smidt ud, kommer han og spørger, hvor den lille sorte dims til 1000 kr er. Den lå i askebægret. (Det gjorde jeg kun en gang.)

At komme alene til familiefest fordi cyklen ikke ville starte og da den endelig startede, nedlagde fyren i bar raseri tre buske og to pyntehaver.

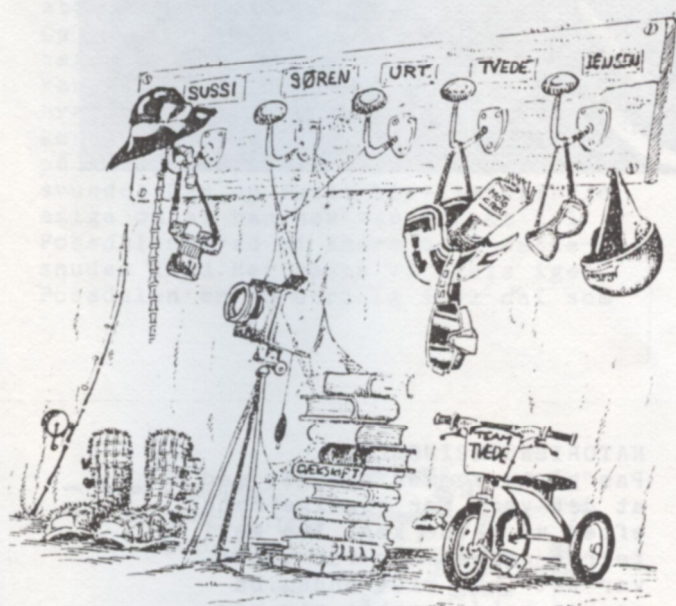
At en fremmed ringer på døren og

siger: "Bliv ikke bange. Din mand ligger på hospitalet med et brækket ben. Han kørte motorcyklen ved siden af rampen til pick-up'en".

At fare ud til den stakkels forkrøblede krop og sjæl, og se ham køre race i kørestole med de andre originaler.

At ens bedste veninde kommer ind, helt hvid i hovedet og siger: "Sæt dig ned og hør efter. De har alle sammen brækket benene på Fyn".

At vente med længsel på fyren, rigtig kælesyg, og se ham, totalt mudret, dejse om på sofaen og sove.



At få alle rødderne på besøg medbringende 10 tons mudder og 20 tons tøj. allesammen meget sultne.

At få syet et par crossbukser i læder til mit livs lys. Dagen efter laver han de første huller i dem.

At have fødselsdag og drengene snakker motorcykler. Man tager sine nye silketrusser på og vader lige ind i hovederne på dem. De løfter øjnene i 10 sek. og siger: "Ih hvor er du fin" og snakker videre om cyklerne.

Man er ude hos Malene og Thomas. Fed mad! Fed vin! Fed musik! og de to mænd taler kun om det løb de skal køre næste dag.

At opleve manden helt fortvivlet. "Hvad er der dog sket, er nogen syg?

eller død?" spørger man. Han siger: "Min motorcykel er stjålet".

Man syntes, at det er så synd for ham, så man frivilligt kører rundt i flere dage og leder. På trædecykel.

Da motorcyklen endelig dukker op lever man sammen med en mand, der er tættere og tættere på sammenbruddets rand, efterhånden som han opdager alt det, der er ødelagt.

At se beløbet på en regning for 3 skruer, en lygte og en kæde, og være overbevist om, at nogen har taget røven noget så gevaldigt på fyren.

At forstå sangen, hvor fyren synger: "Det hedder ikke jeg vil ha'. Det hedder Yamaha".

At vågne op efter et party med rødderne. Alt er limet fast med en limpistol. WC-brædt, støvlerne i loftet, øller på vinduerne, o.s.v.

At komme træt og sulten hjem fra arbejde på mandens mad-dag. Nul mad, men en mand i værkstedet, der har glemt tiden.

Jeg kunne blive ved, men stopper her.

Piger; elsk fyren og få et ret unormalt og skørt familieliv. I kommer bestemt ikke til at kede jer!

Mudderkønen og Terrortanten Sussi.



(Til oplysning for mange af læserne deler Sussi hjem og seng med Søren Urt Tvede Jensen, stifteren af Tvede's fond for skrottede racere. Redaktionen videregiver sympatitilkendegivelser til forfatteren. Red.)



TORNBY MC-RALLY

LØRDAG

Ved indgangen til Alborg Tivoli, lørdag d. 20 sep. mødte 7 off-roadere frem. Vendelbo-brødrene havde sammen med Dan Svendsen og Futte arrangeret en off-road weekend for rigtige mænd.

Med Niels som fortrop og Hans som bagtrop drog vi afsted, først rundt omkring i egnen syd for Alborg.

Over pløjemarken, igennem grusgrave ind over stubmarker for så igen at komme ud på små snoede markveje, ja det var virkelig alletiders.

Efter frokost hos Hans med Gl. Dansk og hvad der ellers hører sig til fortsatte vi nordpå op gennem Vendsyssel. På et tidspunkt drejede Niels fra, ind på jernbanen hvor det gik derud af, indtil der kom en bro hvor der var en halv meter mellem svellerne. Her stoppede vi og hjalp hinanden op på skinnerne og så galdt det om at holde tungen lige i munden, enten var der noget galt med Hans tunge eller nå, det lovede jeg vist ikke at røbe.

I Tårs mødtes vi med Dan og Futte, så nu var vi 9 der med stor iver fortsatte ud på små listige nordjyske mark- og skovveje.

Langt om længe nåede vi til Hirtshals hvor der hos Dan var lavet skøn mad til alle. Ja, det var nu nok Karin der havde sørget for den side af sagen.

NATORIENSTERINGSLØB

Pas på, nu kommer det der med at det var for rigtige mænd efter vi havde kørt 160 km i terræn og det der var værre var det ikke slut endnu. Da mørket havde sænket sig var der nat-o med 13 poster, tak ska' du ha', nat-o på små markveje ja senere viste det sig at være næsten oppe i grantræerne. Futte havde advaret mod et frygtindgydende pigtræshegn. det lød næsten som om man ikke kunne undgå at vælte ind i det. Som I. mand blev jeg sendt afsted og efter 2-3 km fandt jeg ud af hvor dette hegn var, heldigvis væltede jeg ikke ind i det, men jeg væltede da 2 gange, der var sådan et modbydeligt spor, smut og så var forhjulet bare væk, senere viste det sig at Morten Frost var væltet samme sted, det gik ud over forlygten, så uden lys = ingen nat-o. Løbet var 40 km langt og efter jeg havde kørt 80 km uden at have fundet alle poster vendte jeg tilbage, det var virkeligt et listigt nat-o.

Slutresultatet blev at Niels Vendelbo vandt den flotte pokal som sammen med andre præmier var skænket af SPECIAL i Alborg.

Efter en kølig pils, en varm kop

kaffe og en masse off-road-talk faldt alle godt i søvn. Der var jo trods alt endnu en dag med masser af ræs.

SØNDAG

Efter morgenkaffe gik turen nu videre, ned langs med Vesterhavet, ud på stranden og op i klitterne ud på stranden igen og så derud af med 110km/t, det blæste som det jo nok altid gør deroppe en hel del, så det var med både sand og vand i øjnene, jeg gad vide om "Hirtshalsene" er født med specielle off-road-sandkorns-filter for øjnene. For mit vedkommende var det ind imellem umuligt at se andet end sand for sig. Vi var nær kørt ind i et militært skydefelt, men blev straks stoppet af en mærkelig grøn person. Op i klitterne igen og efter et par begravelser af baghjul og lidt kørsel blandt den smukke lyng og hvem ved måske hugorme, holdt vi en kort pustepause for at få lidt styr på tropperne. Niels var sporløst forsvundet. Dan og Futte blev imidlertid enige om at han nok var forsat til Fossdalen, hvad vi andre også satte snuden imod. Her mødte vi Niels igen. Fossdalen er en utrolig smuk dal som



efter sigende skulle være kønrest om vinteren. Efter lidt asfalt kom vi til Brovst hvor vi fortærede et måltid for så derefter at skilles. Claus Højlund og jeg fulgtes til Vejle og efter en week-end på 650 km blev vi enige om at det havde været en lækker off-road-week-end af de bedre, nemlig en af dem for "rigtige mænd". Tak til Dan, Futte og Vendelbrobrødrene for et virkelig godt arrangement.

NB! Foruden arrangørerne var vi kun 5, kan det virkelig være rigtig med en klub på snart 150 medlemmer. Se for at få ? ud af røret.



GRAND NATIONAL

Efter en pause på et år blev der i år igen kørt Grand National, denne gang ved Holstebro. Dette løb, der må siges at være Motorsportens maratondistance var som tidligere på forebilledlig måde arrangeret af FMS.

I år havde seks medlemmer af Off-road klubben besluttet at deltage. Det var: Kenny Poulsen Yamaha IT 175, Steen Boris Yamaha XT/TT 600, Ole Beck Yamaha, Thomas Nilendam Yamaha TT 600, Anders Hoff Honda XR 500 og Søren Tvede Yamaha XT500.

Allerede på vejen derover begynder de berømte sommerfugle at melde sig, og efter at have overstået maskintilsyn og foretaget diverse småjusteringer er man temmelig anspændt og tænker på om det overhovedet er mulig at gennemføre dette race uden uheld eller uden at måtte kaste håndklædet i ringen. Starten er en oplevelse i sig selv. 296 mand på en lang række, stående motor, dødelig stilhed og så pludselig lyder startskuddet og halvede bryder

løs. Fra Off-Roadklubben skal jeg fremhæve Steen Boris's fabelagtige start. Da der ikke var flere pladser i første starttrække, stillede han sig i en ca 1 meter dyb grøft i den venstre side af startfeltet og da starten gik kørte han fire meter frem i grøften og derfra skrat op til højre og med helt frem i feltet. Vi andre tog det lidt mere med

Formanden bider tænderne sammen til sidste omgang



ro, for det er ikke nogen spøg at blive kørt over af hele feltet fordi man går på ørene i første sving. På første omgang skal man så lære banen at kende, og frem for alt huske de steder der vil blive bundløse plørehuller. Det viste sig dog at de fleste vandhuller ikke var særligt dybe og at man i de fleste tilfælde kunne køre lige igen-

nem. Det fandt Steen hurtigt ud af og det var nok ikke så godt, for efter ca. 1/2baneomgang kom der tre på hinanden følgende vandhuller der ikke lignede de andre, de var nemlig meget dybe og Steen forsøg på at forcere dem endte galt med en totalt drunknet Yamaha og en tommelfinger der antog betragtelige dimensioner.

Nogle hundrede meter senere var det Ole der måtte af og skrue. Gassen havde sat sig og selv om det gælder om at køre stærkt, er det lidt for vildt med 100 % fuld gas hele tiden.

Så var det Tvedes tur, han havde bukket sin gearpedal mod en træstub. Det var dog hurtigt ordnet.

Anders, Kenny og Thomas holder gang i den og kommer i depot for at tanke efter de første 22 km som var rutens længde. Nu er uheldet efter Anders der ikke kan få startet sin Honda efter depotstoppet. Han kom aldrig længere.

Først nu er løbet rigtigt igang. Hektisk aktivitet i depotet hvor nogle bandede felt, medens andre griner og frem for alt er der fuld fart over feltet.

Ude på ruten begynder folk at stimle sammen om de steder der set fra en tilskuersynsvinkel er interessante; Det er blandt andet en stejl, ujævn og faldt glat opkørsel som volder mange kørere svære kvaler. Eller hvad med en rigtig god vestjysk mose hvor sporet bliver op til 30 - 40 meter bredt for at undgå de bundløse spor, hvoraf et er markeret med en Suzuki efterladt på højkant, dog kun synlig fra fodhvilene og frem.

De fire Off-Roadere der stadig er, begynder at vise begyndende træthed, men folkene i depotet presser på og man bliver ubønhørligt jaget ud på en ny omgang så snart de har fyldt benzin, strammet kæde og tørret greb og nummerplader.

Så endelig efter 2 timer og 45 minutter kommer skiltet med en omgang tilbage frem. Tvede vil vente på førende kører lige ved målstregen for at spare sig selv for endnu en omgang, men Steen er hård og sender ham ud på en sidste tur.

I mål kommer alle de fire tilbageværende

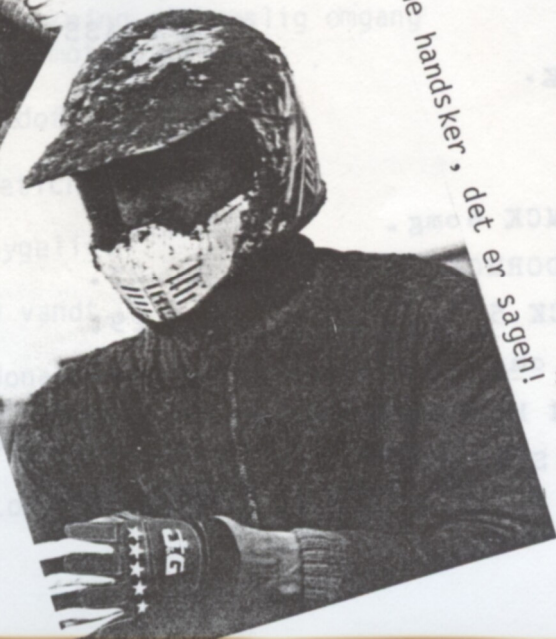


Ah nej! - En halv times kørsel endnu!



Aah! - Rene handsker, det er sagen!

rsøger at starte
et kort pit-besøg



Off- Roadere, men desværre er begge de hold vi havde lavet uden placering, da Steen og Anders fra henholdsvis hold 1 og 2 er udgået.

Følgende måtte efterlades på ruten:
Thomas's bagskærm incl. nummerplade og baglygte, Tvedes lydpotte en håndfuld af

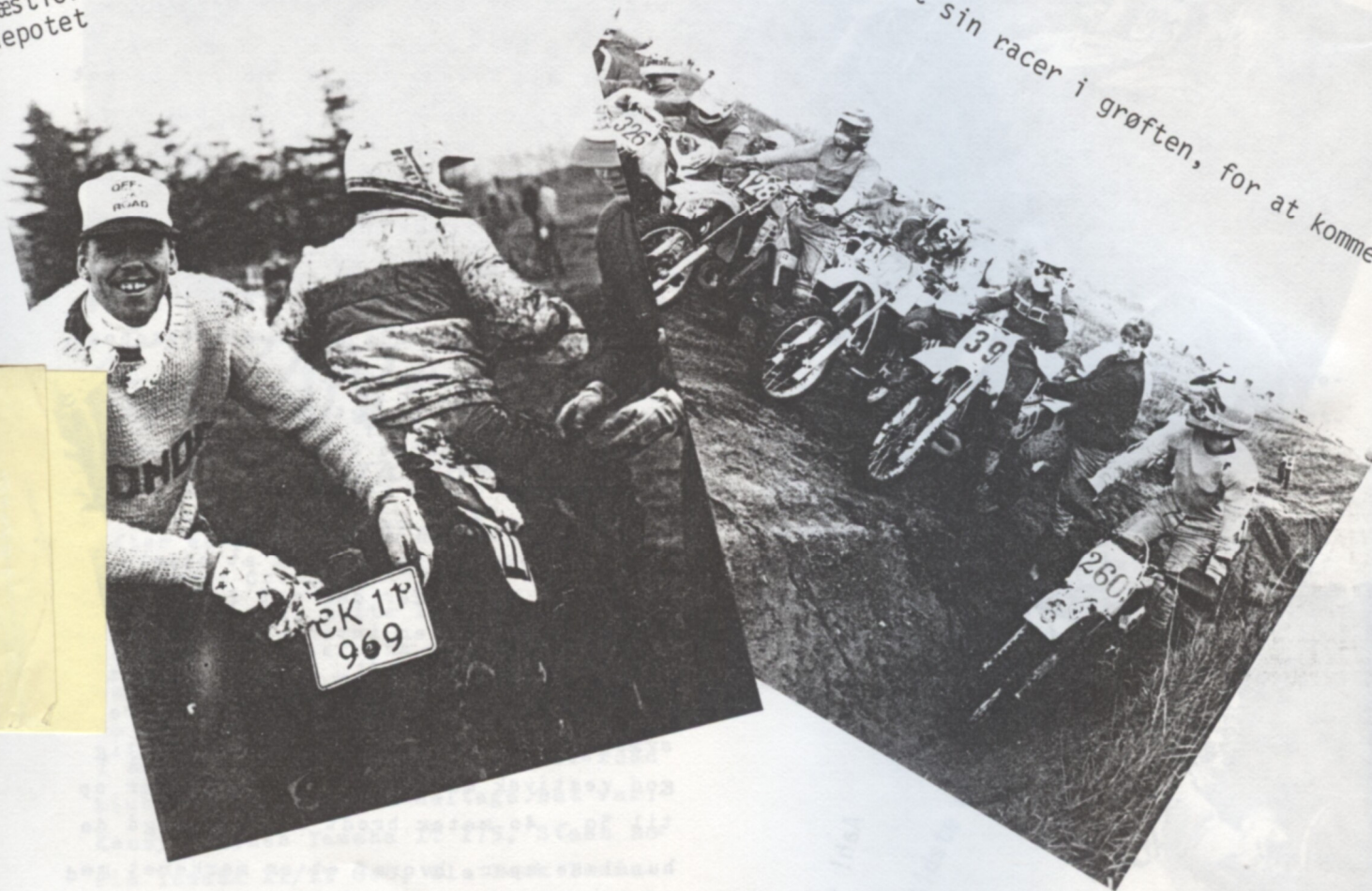
Oles gummistropper og den sidste rest af kørernes kræfter.

Med hjem fik vi: Diverse blå og gule mærker, en grim tommelfinger, 40-50 kilo første klasses mudder samt en uforglemmelig oplevelse. Til slut tak til alle de der hjalp os med at gennemføre.

S Tvede.

Næstformanden yder service til Kenny i depotet

Boris har plantet sin racer i grøften, for at komme i første række



RESULTAT AF GRAND NATIONAL 1986

GENERALKLASSEMENT

1. Magnus Anderson S. 9 omg.
2. Jocke Matson S 9 omg.
3. Bjørn Gade HMCK 9 omg.
146. Kenny Poulsen FMS/DORMCK 6omg.
165. Thomas Niiendam SMKG/DORMCK 5 omg.
169. Søren Tvede HMCK/DORMCK 5 omg. OldBoys. 29.
- 173 Ole Beck RMCK/DORMCK 4 omg. B. 23.

Vinder af hold blev Hadsund Motorklub fulgt af Kungsbakkan og Linhamn fra Sverige.

Af 296 startende fuldførte de 184.

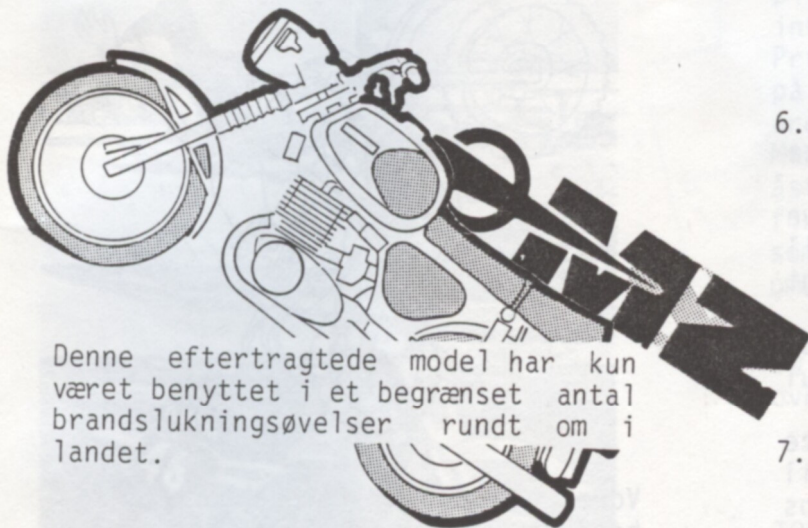
I KLASSEN

- A. 1.
- A. 2.
- A. 3.
- C. 20.
- C. 25.
- B. 23.

MC-ENTUSIAST QUIZ

Vind en så godt som næsten ny MZ Trophy Winner* racer.

* utallige gange ifgl. tankdækslet.



Denne eftertragtede model har kun været benyttet i et begrænset antal brandslukningsøvelser rundt om i landet.

- Hvor mange skyllekanaler har en 4-takts motor?
 0
 1
 Mange
- Hvem vandt det Internationale Melodigrandprix i 1972?
 Det Czekiske Enduroteam
 Lecia Jönsson
 Færøernes drengekor
- Hvad er den korrekte benævnelse for dyrkning af kønslig omgang med en motorcykel?
 Pædofili
 Fetichisme
 Sygeligt
- Hvem vandt DM i Motocross 1986?
 Jonatan Motzfelt
 Sepp Piontek
 Lone Kellerman
- Hvis off-road'er bruger mest olie?
 Anders Hoff's Honda
 Jan Revisor's 250 Honda (forholdet er bragt til ophør) *
 Kenny's Yamaha IT 175
- Hvis stemme har størst lighed med en syg racer?
 Elsa Gress'
 Poul Dissing's
 Tarok's
- Hvem er verdens største motorcykelkonstruktør?
 Helsingør Skibsværft
 Jørgen Clevin
 Ellehammer
- Hvem vandt DM i Enduro på Fyn i 1985?
 Naturkræfterne
 Fyens Amts Sygehus
 Steen Boris
- Motorcyklens march-hastighed bestemmes af?
 Motorens beskaffenhed
 Lufttrykket i dækkene
 Hvor hurtigt føreren kan stage
- Hvad er årsagen til de fleste motorcykelulykker?
 Skødesløs/lemfældig omgang med de fastsatte færdselsbestemmelser
 Overtrædelse af naturlovene (straffes straks på stedet)
 Yamaha RD 350 LC YPVS

Fuioo

SLADDER- SPALTEN

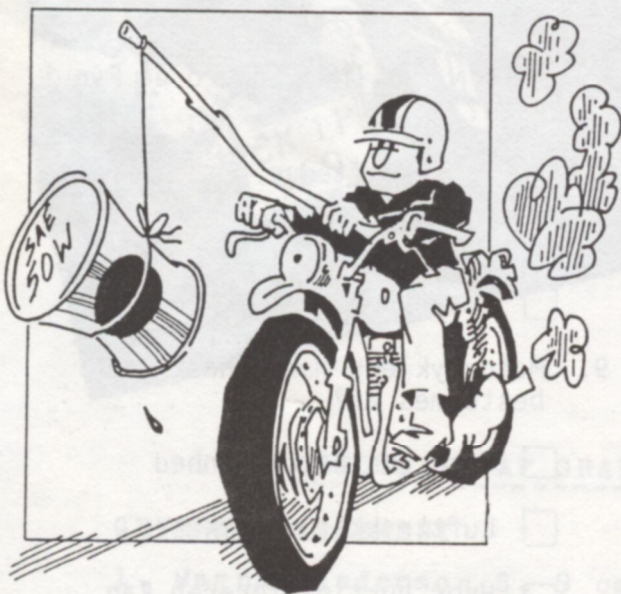
Har du hørt at:

Danmark har fået sin første kulfyrede racer!

Anders Hoff har af sparehensyn naturligvis omstillet modellen til at køre på kul. Det er langt billigere end benzin udtaler han.

Af nationaløkonomiske grunde foretrækker Anders dansk brunkul fremfor importeret sydafrikansk.

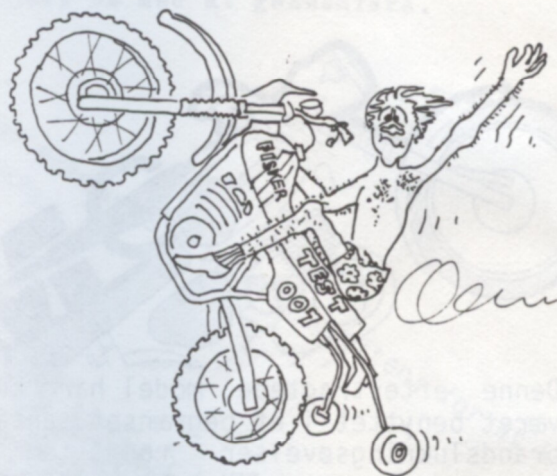
Anders erklærer, at den eneste ulempe er den månedlige udgift til rensning af udstødningen hos skorstensfejeren. Ligeledes er han ked af, at der ikke mere er nogen, der vil køre sammen med ham.



Formand Kenny er måske nok en djævelsk sej karl men også en varm fyr. - Da hele løbsholdet ankom drivvåde og blåfrosne til generalforsamlingen og folk dårligt nok kunne få tøjet af, men bare stod der og rystede - ja, så stod Kenny med bare hænder og vaskede racer!

Du kan se Kenny i sit es på bagsiden (i mudder fra top til tå).

Per Fisker, opfinderen af opfindelsen over alle opfindelser - de fantastiske highway wheelie bars med hjul, der for uvidende mest ligner en lille jollebavn - har fået en godkendelse til kørsel på offentlig vej.



Vores egen brevkasseredaktør Politibetjent FRANKE udtaler: Det er den mest geniale opfindelse jeg har set siden knopdækket! Motorcyklisten har et perfekt overblik over den øvrige trafik og fylder endnu mindre i den indre by, hvor den massive trafik er et konstant problem for kommunen.

I sikkerhedens tegn er det desuden glædeligt at se, at der kun er et hjul at bremse. Det betyder, at bremselængden kun er halvt så lang som hvis der havde været to hjul at bremse.

Men mest af alt er jeg glad for, at bagskærmen, modsat Beck's, er helt nede i jorden, som loven foreskriver (3 cm).



NB! Det forlyder ved redaktionens slutning, at Per's revolutionerende og epokegørende opfindelse er kommet alvorligt af dage.

Under en promotion-tur rundt i landet greb støttehjulene fat i et tværgående ranger-spor i udkanten af Århus, hvorved meget ødelages.

Thomas hin tilter har præsteret en 10-15 m håndstand efterfulgt af et forlæns rullefald med skrue og blød landing - det var i Hedelands lækreste mudderhul!



Samme Thomas er næsten utrættelig. Hør bare her:

08.00 - 09.00 almindelig træning på crossbanen ved Sjællandsbroen.

10.15 - 10.45 første heat af Bentra Cup samme sted.

11.15 - 11.45 andet heat af Bentra Cup.

12.30 - 12.50 kørsel af træningsheat i forbindelse med licensprøve.

13.30 - 14.15 almindelig off-road i Nordhavnen.

15.30 - 16.30 almindelig træning på Crossbanen ved Kejserdalen.

Så var han altså også så træt, at han ikke ville røre en racer før næste dag!

René Hagemann har bygget en afsindig høj racer - vist nok en Honda XR - men han kan bare ikke nå jorden. Så nu vil han sælge den og købe en Morgan (det er vist noget på 4 hjul - oh fy oh føj!)

Du kan se René øverst på side 35 i vand til luftfilteret, og på bagsiden, siddende overskrævs på sin røde Honda, højt til træs.

Københavns ukronede show-master, der ofte kan ses foran Burger King, hoppende på for- og baghjul til stor mopo for tilskuerne, nu også har brillieret på stentrapperne ved Hovedbanegården ned til Istegade. Om det var manglende kørefærdighed eller et par af de letlevende købepiger, der nedlagde ham forlyder der intet om, men Martin "Pink Panther" Prip brød sig ikke om at ligge midt på trappen og forlod skyndsomt arenaen.

Martin er senere vendt tilbage til åstedet (sen nat)! Om det var for at finde fejl i trappen og benytte det som undskyldning kan vi kun gisne om.

Du kan se Martin øverst på side 2 overskrævs på The Pink Panther.

TOPPLACERING

Ved SMK's Hastighedstrial ved Farum 9/11 fik klubbens grand old man, Søren Urt Tvede, en strålende 3. plads i old-boys klassen.

Det forlyder, at Søren vil skænke sin vindermaskine til Teknisk Museum og nyere materiel påtænkes anskaffet til næstkommende sæson.

Vi siger tillykke til Søren og overbringer en tak fra Teknisk Museum.

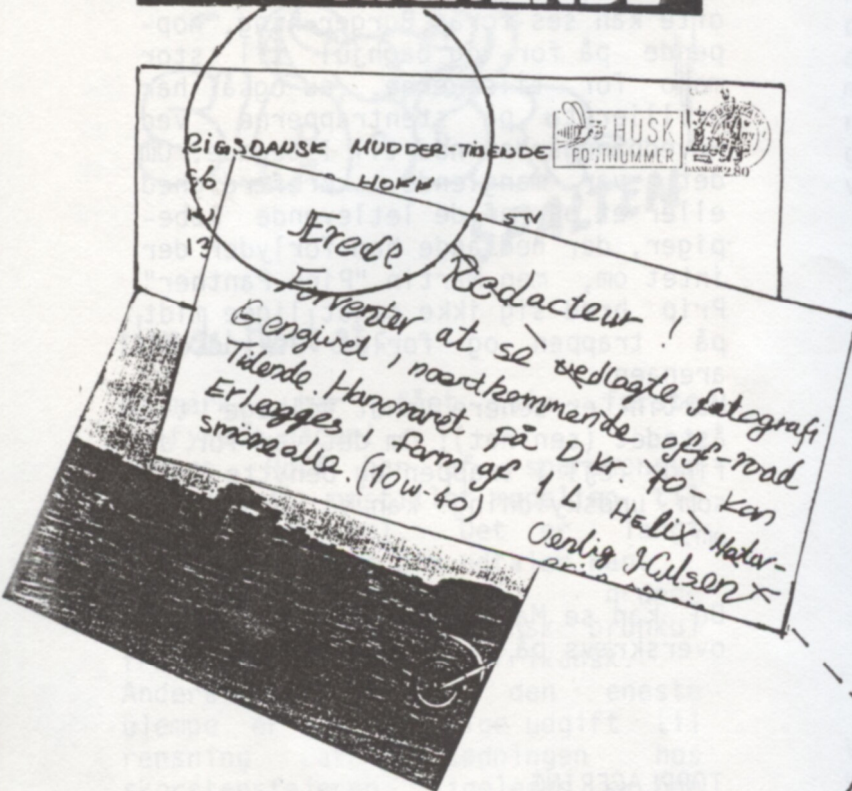


BESNÆRENDE

Ved en sammenlignende analyse er redaktionen kommet frem til, at den på kuverten benyttede skrift er identisk med den, der er brugt i en indleveret annonce angående besnærende off-road ekstraudstyr, som er forfattet af et fremtrædende medlem af klubben under dækningsnavnet Serbokroatisk Handelshus (synderens fulde navn er i redaktionens besiddelse).

Førende grafologer, som er konsulteret i sagen, har bekræftet vore påstande.

For at bladets læsere ved selvsyn kan konstatere den slående lighed har vi illustreret artiklen med skriftprøver.



Redaktionen modtog kort før deadline et brev stilet til Rigsdansk Mudder-Tidende.

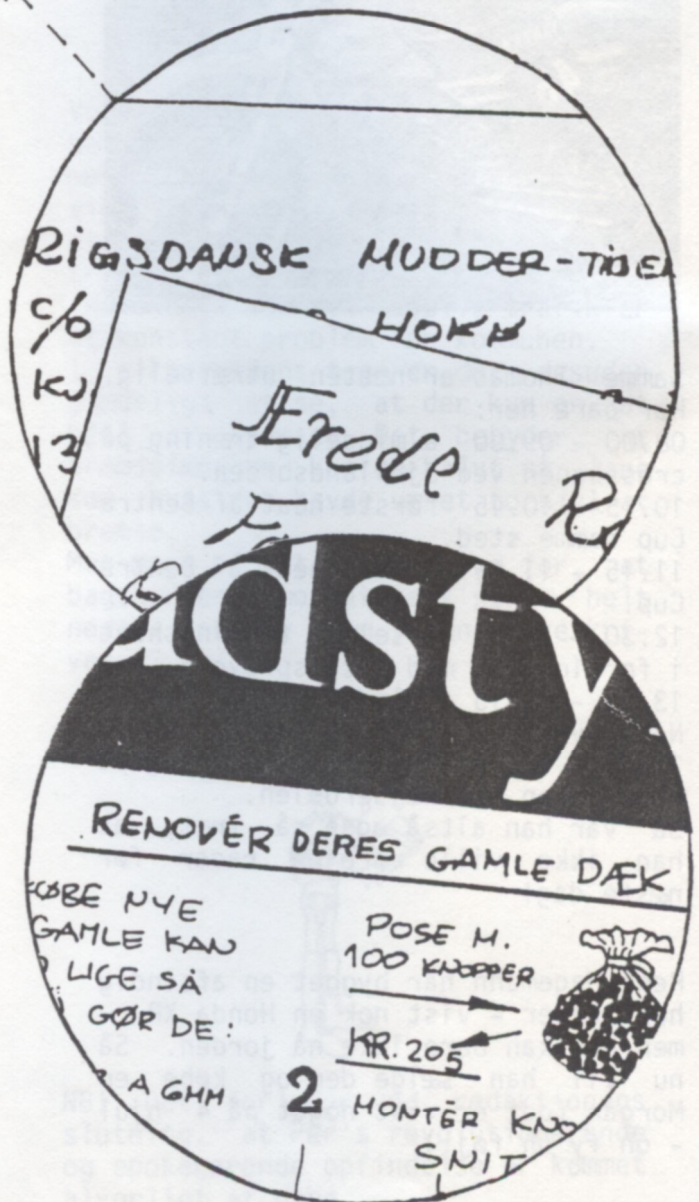
Brevet indeholdt et komplet ubrugeligt foto af en kvart motorcykel som den anonyme brevskriver forlangte gengivet i, som han udtrykte det, Off-Road Tidende.

Vores anonyme ven, som forlangte 10 kr i honorar, må have deltaget i generalforsamlingen og forsøger øjensynligt med sit indlæg at tage på en vedtagen beslutning.

Derfor satte redaktionen sig for at afsløre den formastelige spøgefugl og derved give ham en lærestreg!

Selve brevet er på dygtigste vis søgt gjort uidentificerbart ved hjælp af forvanskede skrifttegn, hvilket forvirrede os i starten. Desuden er kuverten meget snedigt poststemplet på Nørrebro, selvom den mistænkte har bopæl i Nærum nord for København.

Men ved adresseringen af kuverten har den skyldige i sin fortravlede opstemthed begået en skæbnesvanger fejl, idet han har benyttet sine egne karakteristiske skrifttegn.



Red.
Læg især mærke til bogstaverne R, E og N.

EFTERÅRSTUR I DET ØSTJYSKE.

Regn og blæst nydes på en off-roader bedst, dette ordsprog passede fantastisk den 25. oktober hvor der i øst-midtjylland var arrangeret en fællestur. Ikke mindre end 2 off-roadere havde mod på nogle små kønne, fedtede skovstier på denne dejlige efterårsdag, hvor træernes sidste blade dannede et farverigt maleri på skovbunden. Masser af skovstier, lidt strand, lidt vand blev kørt igennem. Sidst på eftermiddagen kørte vi til Vejle, hvor Claus Højlund havde fundet masser af listige stier, ja ofte kun spor i og omkring skovene ved Grejsdalen. På en af disse små stier var Niels Vendelbo så uheldig at vælte, han gled stille og roligt helt uden panik med forlygten lige imod en træstub. Klir-Klir -ingen nat oriensløb som var arrangeret om aftenen, så med 1 off-roader til start blev nat-o aflyst.

Om søndagen kørte Niels og jeg til Hobro for at se DM-trial. Jeg havde aldrig set trial før så jeg var virkelig imponeret over at se formand Kenny og Steen Boris nærmest kravle op ad en lodret skovbund, det var virkelig undreholdende. Vi mødte bl.a. Keld Ørum, Michael "Rovflugter" Nielsen og Dan Svendsen, som også havde fået lyst til at se på.

Niels, Dan og jeg selv skulle her efter nordpå, så vi fulgtes ad og

holdt ind på en grill-bar for at få en lille snak og noget at spise. Vi talte lidt frem og tilbage om hvorfor der kun kommer 2 til en fællestur og kun 5 til Tornby Rally. Der er nu så mange medlemmer i klubben at jeg nægter at tro at alle undtagen 2 har været optaget af andet. Jeg håber der findes en som har en fornuftig forklaring på hvorfor, vil skrive et par ord om det i klubbladet og til alle andre! udfyld venligst spørgeskemaet som blev resultatet af vores lille snak på grill-baren.

Lav et x ved det der har din interesse.

(Off road touring)

Fælles natur tur.....	
Sommer træf.	
Vinter træf.	
Fælles udlands tur....	
Fælles tur i landsd...	

(Konkurrencer)

0 løb.	
Nat o løb.	
Strandræs.	
Enduro.	
Harescramble.	
Asfalt ræs.	

Hvis der ellers er en aktivitet du synes der mangler så skriv et par ord om det.

Send spørgeskemaet til
DAN SVENDSEN,
ENGVEJ 26,
9850 HIRTSHALS. telf. 08-941961
inden den 10 dec. så har jeg god tid til at kikke de mange skemaer igennem-for der kommer vel flere end 10 ???

Sælges:

HONDA XL 600 R, 1985, 23.000 km,
flot, pris kr 37.500.

Palle Nielsen
tlf: 05 89 10 03

SÆLGES grundet ændrede kørevaner:

TOMMY TI-83 integralhjelm, rød,
str 61-62. Nypris Kr 700. Lidt
brugt, derfor Kr 400.

BELSTAFF fedtbukser, lille str,
aldrig brugt Kr 250.

Til HONDA XL 500 S. WISECO smedet
Højkompressions tuningsstempel
incl. ringe. Boring 89 mm. Kom-
pression 10:1. Har aldrig været
monteret, Kr 600.

Til HONDA XL 500 S. 2 stk 23"
forhjul m. 130 mm XR bremses. Ca.
50 % dæk. Kr 450 og Kr 300
(bremsetromle slid).

Til YAMAHA XT/TT 600 aluminiums-
udstødning. Lyddæmper og S-
bøjning. Ubeskrivelig rå og
dejlig lyd. Kr 600.

HONDA XR 500 MAD MAX SPECIAL
SÆLGES.

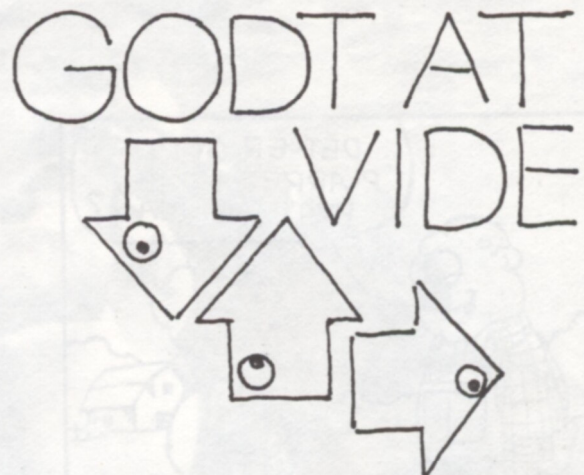
Indregistreret 4-takts cross'er
HONDA XL 500 S, 1983 monteret med
helt frisk XR motor og en cross-
affjedring, der gør seriøs
terrænkørsel til en leg og et
helvede at starte, hvis du er
under 170 cm. (HUSQVARNA
forg./forhjul - 300 mm vandring,
SUZUKI cross alu-svinger og OHLIN
dæmpere). Der medfølger endvidere
en komplet HONDA XR 500 m. told-
papirer (monteret med standard XL
delene) og en næsten komplet
(motor og baghjul mangler) XR 500
u. papirer.

Samlet pris Kr 33,000 for
Danmarks heftigste og mest rå 4-
takter med masser af res.dele.
Alle XR delene kan evt. sælges
separat for Kr 13,000. Ideelt
hvis du i forvejen har en XLS 500
som trænger til modernisering.

Rene Max Hagemann,
tlf: 01 22 18 64 aften.

SÆLGES

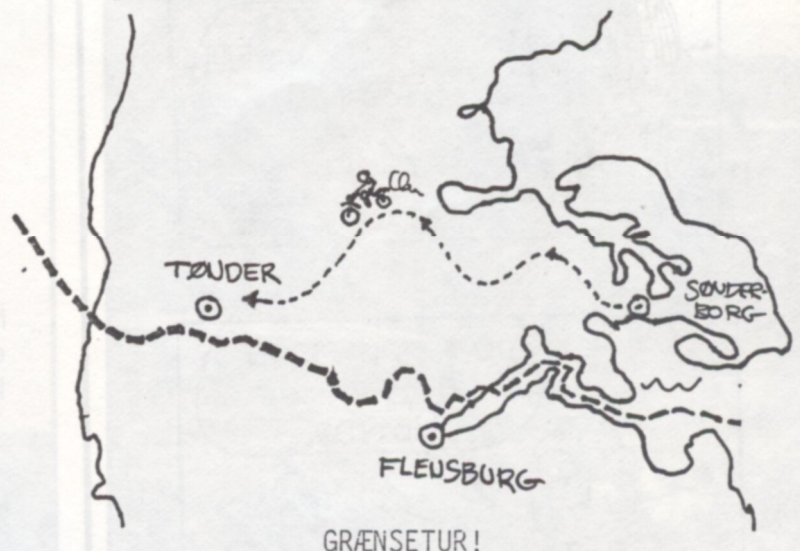
Suzuki SP 370. 1980 30.000 km.
Skal synes . Kun 8.400kr.
Michael Jensen tlf.7-15:02919900
Aften 02454053



Glemt på Generalforsamlingen på Fyn
i oktober: Blå bæltetaske med
værktøj.
Kontakt DJ (Johnny) på 02 88 26 91.

PARIS-DAKAR!!!

Er der interesse for PARIS-DAKAR tur
til Paris for at se starten. Mangler
bil og deltager.
Ring til Palle Nielsen på tlf:
05 65 19 19 eller 05 89 10 03.



Vi gider ikke køre den direkte vej
mellem Sønderborg og Tønder.
Derfor kører vi strækningen som
fællestur ad grus- og markveje.
Hvis i vil med så er det:
Start: 13. december kl 11.00 på
Rådhusstorvet i Sønderborg.

RENÉ MAX VON HAGEMANN PÅ FYN



ISLAND

JULI 1985 - APPETITVÆKKER

Island har et øde, vildt og ugæstfrit landskab med dårlige grusveje og -spor og ved floder, som regel ingen broer.

Kort sagt: et paradys til en hårdhudet off-road ferie. Derfor tog Rasmus Højlund og jeg derop i juli '85 på en XT 600 Ténéré og min XL 500 udstyret med Rasmus' gamle Afrika tank.

Sommervejret på Island er normalt som dansk aprilvejr - skiftende hele tiden. Men netop i '85 havde man det værste sommervejr i 35 år - snestorme i nord, sandstorme i syd og indimellem lidt sol, meget regn og tåge.

Jeg håber at vende tilbage i et senere nummer med en udførlig beretning fra turen.

Med 40 liter benzin i tanken, tung oppakning, stærk strøm og store sten på bunden, er det sikrest at skubbe igennem denne flod.

Holger fra Tyskland og Rasmus i 30 grader varmt vand. Luften er plus 2 grader og få minutter senere er det snestorm!

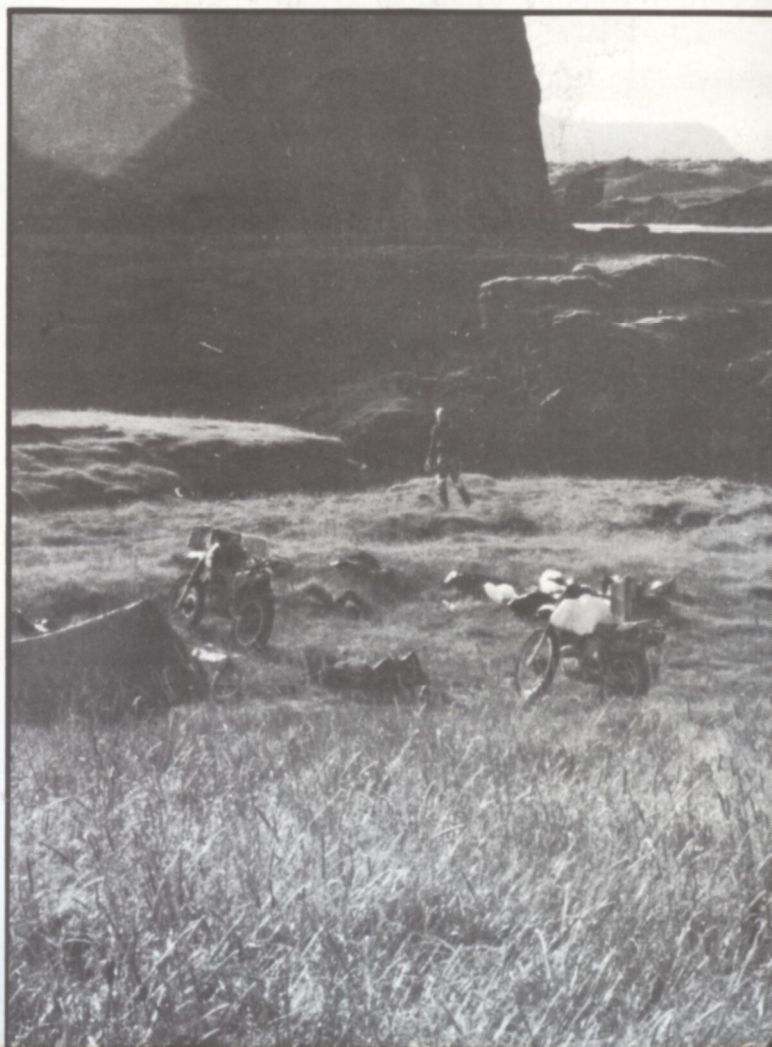
Idyllisk lejr på en af de meget få solskinsdage.

René H.

ØVERST

VENSTRE

HØJRE





DANSK OFF-ROAD MC KLUB
Redaktionen
Albrovej 9 C
2730 Herlev
ARKIV