

KUBIKKEN

R. 2

MAJ 1996

Hermed en historie om hvordan det kan gå, når et par S.M.C.C.-medlemmer er til licensprøve for at kunne køre race, på Vandel Flyveplads den 24. marts 1996.

Jeg skulle med Peter Dam og Poul Madsen, og vi havde aftalt at køre meget tidligt om morgenen.

Vi blev desværre forsinket, da Poul lige skulle have et lag tærsk, fordi han ikke kendte til køkultur i en bagerforretning. Men efter at have sundet os lidt, kom vi afsted i et rigtigt koldt og ugemytligt



**Til
licensprøve**

Bestyrelsen i S.M.C.C.

Formand: Herluf Jacobsen, Starup
Skovvej 12, 6100 Haderslev,
telf. 74 52 01 23.

Kassierer: Poul Madsen, Lille
Mommarmarkvej 39, Lillemommark,
6470 Sydals, telf. 74 40 40 08.

Næstformand: Teddy Sztuk,
Tornhøjvej 25, Tombøl,
6200 Åbenrå, telf 74 68 58 20.

Best. medl.: Poul Christensen,
Frederiksgård 23, Helved, 6440
Augustenborg, telf. 74 47 49 01.

Kim Andresen, Posekærvej 40,
6200 Åbenrå, telf 74 62 93 69.

S.M.C.C. - Giro 7 15 33 25.

Redaktion:

Steen H. Eriksen, Diernæsvej 119,
6100 Haderslev, telf. 74 57 58 55.

vejr, som desværre ikke blev bedre da vi nærmede os Vandel.

Turen derop forløb meget stille. De to aspiranter var nok lidt nervøse for den forestående prøve.

Nå, men vi nåede velbeholdent derop, og fandt "ryttergården", et stort plørehul på en mark ved banen.

Der blev holdt "køreprøve", og de to aspiranter blev iført en orange vest, så man kunne se de var *nybegyndere*; - - mon det var nødvendigt?

Poul fik efter stort besvær iført sig en nyindkøbt læderdragt, af mærket "slimline", den passede fint, mente han.

Problemet kom da han skulle på wc. Der er ikke plads til store armbevægelser på sådant et lolum.

Han mente da også, at det nok havde været nemmere at gøre i bukserne, og

så havde man da også haft glæde af varmen.

Nu skulle der køres, og det gik fint.

Den gamle Norton fik "fuld skrue", og den kunne sagtens være med, omend de to kørerer fremviste en noget opret kørestil i forhold til "profferne".

På et tidspunkt kom de i tanke om at kickstarteren skulle afmonteres, den var i vejen, og "rigtige racermaskiner skal skubbes i gang".

Op nu blev det sjovt. En behjertet hjælper skubbede til han var helt blå i hovedet, og da maskinen endelig gik igang, fik han hånden under Peters røv, og tog et forlæns rullefald hen af startbanen, men det tager en rigtig "kører" sig ikke af.

Der var også lidt nyt at lære for os almindelige dødelige.

Jeg lærte to nye udtryk.

For det første vælter en racerkører ikke, nej, han "går på ørerne".

For det andet så jeg adskillige "englænderbakker"!, - der er en blikbakke til at skubbe ind under maskinen når den er i Pit.

Jeg troede den var til tabte løsdeler, men nej.

De er nu sikkert også rystet af under kørslen. Næh, bakken er til oliespild.

Det er nemlig sådan, at når man er "den lykkelige ejer af en englænder"!, skal den forsynes med en plastikdunk, til overskudsolie fra motoren, monteret med alverdens mærkværdige slanger. Olien skal så hældes tilbage i motoren igen, og det er næsten komplet umuligt at ramme påfyldningshullet, derfor bakken.

Smart ikke!

Nå, men efter en masse køren og diverse pauser, kom teoriprøven, som



Peter Dam og hans Norton bliver beundret af E.M., med en proff.-mc i baggrunden.

Forsiden: Peter Dam i "oprejst" stilling i et højresving.

Foto: Poul Madsen

vore to venner bestod med glans, sagde de.

Så kunne det gå hjemad efter en kold, men god dag.

Og nu kommer det bedste. Man kunne næsten ikke høre motoren i bilen for de nybagte licens-indehavere. Der var mange ende på hvad de alt kunne og skulle. De endte dog med at blive enige om i første omgang at satse på det nordlige Europa, eller måske bare en tur til Vandel til sommer.

Jeg forsøgte at få dem lidt ned på jorden, ved at fortælle, at min Honda også godt kunne flytte sig, men nej, jeg talte for døve ører. Jeg havde jo heller ingen licens, men jeg kunne få deres autograf, den ville blive penge værd en dag.

Til slut et stort tillykke til Peter og Poul, og tak for en god dag.

Til allersidst også en tak til bestyrelsen og andre for nogle gode ture i 1995. Det har været sjovt at være med.

Erik Mortensen
V. Sottrup

Ang. køkultur:

I bagerforretningen, hvor Poul hentede rundstykker, var tre berusede personer ved at blive ekspederet.

*Poul tillod sig at gøre opmærksom på, at de havde fået forkert, men det skulle han ikke have gjort! - BOM!-BANG!
Hvad lærer man af det?*



Oprydningsproces hos Poul Petersen

Tak til KUBIKKEN for opfordringer til at skrive i bladet. Den fremsendte tekst er lavet i anledning af min udmeldelse af BMW-klubben, hvor jeg har været medlem i mange år.

S.M.C.C. har udfærdiget et spørgeskema, som jeg får helt dårlig samvittighed af at besvare. En afgørende grund til min manglende deltagelse i S.M.C.C.'s aktiviteter, er de mange andre ting som jeg også skal og som jeg kun får lavet halvdelen af på grund af for mange "pligter".

Som det fremgår af nedenstående tekst, er udmeldelsen af BMW-klubben et led i en oprydningsproces, som har til formål bl.a. at få mere tid til S.M.C.C. BMW-klubben er en udmærket og professionelt drevet klub (som S.M.C.C.). Jeg har altid været glad for medlemskabet og jeg har fået mange venner.

Fra flere sider har jeg fået at vide, at det er fornøjelig læsning, så hvorfor ikke en fremsendelse til S.M.C.C.'s medlemsblad.

I teksten henvises til nogle billeder. Disse har jeg endnu ikke fået retur fra BMW-bladet, så dem må man tænke sig til. Jeg har sendt nogle andre billeder som forhåbentlig kommer i bladet.

Med venlig hilsen

Poul Petersen

Medlem nr. 88

Desværre har jeg besluttet mig for en udmeldelse af BMW-MC Klub Danmark - så denne skrivelse er en udmeldelse.

Jeg har været medlem siden 1979 (vist nok), og har altid været glad for det. Mine hjerneceller, mit fotoalbum, mine lysbilledmagasiner er fyldt med dejlige oplevelser og jeg kører det ofte igennem.

K75 S'eren slipper jeg ikke, og vi mødes garanteret ude på stederne i fremtiden nogle af os. Min gode ven Morten Dall fra Åbenrå er jo fortsat medlem. Fra ham vil jeg altid kunne høre hvordan det går med klubben.

I de senere år har det været sløjt med deltagelsen og udmeldelsen skal ses som en almindelig opdatering omkring de aktiviteter jeg bruger krudt på.

Jeg er simpelthen ved at betale mig fattig i foreninger.

Jeg blev ungarl i 1989, efter det halve liv i to-somhed. Jeg fandt ud af, at min psyke egentlig var indjusteret til netop det liv, hvor problemer og bekymringer er et ukendt begreb.

Nu skulle jeg ud og have valuta for ontningerne.

Det gik også forrygende, indtil Lene (som var med på Sostrup i 1994) slog en klo i mig. Tilværelsen har fået en ny dimension, som også skal passes.

Indtil nu er jeg medlem af BMW-klubben (jeg har BMW), MC Touring Club (der er mange fordele), S.M.C.C. (hvor jeg har været med siden Ruder Konges tid), Dansk BSA-Klub (da jeg godt kan lide at få sorte fingre).

Desuden er min nye familie engageret i rideklub, svømmeklub, gymnastikklub, folkedans og bingo-banko.

Jeg er ved at betale mig fattig og hvordan hulen skal jeg få råd til alt det andet, som jeg også gerne vil. Husk også, at vejen til bare en smule velstand går for almindelige mennesker gennem besparelser.

Jeg bliver med blødende hjerte nødt til at svinge øksen i alt det hele, ellers ender jeg i Ribers. Og i skrivende stund kan jeg se i kalenderen, at det snart er jul.

Min gamle BSA er mit hjertesbarn. Det er den jeg gerne ville tænde lys ved juleaften. Men det går nok ikke. Jeg kan ikke få benzinhanen helt tæt.

BMW'en derimod er min arbejdshest. På mange måder er den lidt kedelig. Den har kørt 134.000 km nu, og der

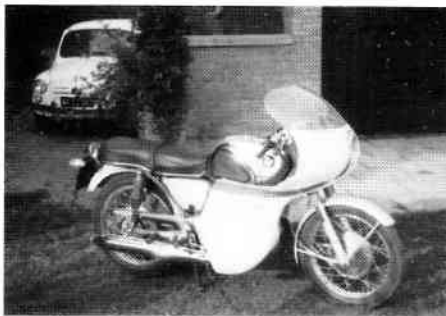
har ikke været noget særligt med den. Jeg har fundet et firma, der kan levere billig helsyntetisk olie. Jeg kører en hel sæson uden at skifte olie (i år 17.000 km). Der mangler ikke én millimeter på oliepinden når saltstrøningen begynder og sæsonen dermed slutter.

Hvad har jeg været for en snegl?

Ja, jeg har altid villet have motorcykel. Kørekortet erhvervedes i 1966 og det er 19 motorcykler siden. Mit højeste ønske har fra barns ben af, været en BMW af dem med cylindrene ud til siden. Der gik nogen tid inden det lykkedes.

Jeg har altid været nøjsom omkring det at holde motorcykel. Det stammer nok fra den tidligste tid, hvor jeg var i lære som maskinarbejder, og fik en løn på 42,- kr./uge. Benzin til en uge kostede ca. 10,- kr. (en tankfuld til Honda CB 72'eren). Resten var til afbetaling, drift og pigtrådsbal.

Jeg boede gratis hjemme.



Honda CB 77 (foto 1967)

På et tidspunkt skulle jeg til mit første service (tænding og ventiler). Det kostede 49,- kr. og jeg var blanket fuldstændig af. Det er sidste gang jeg er blevet set på et værksted for at få udført arbejde (selvfølgelig bortset fra

cylinderserviceværksteder, malere og den slags).

Det har altid været en hobby for mig at se hvor billigt det nu kan lade sig gøre.



BSA Gold Star (foto 1968).

Af de 19 motorcykler har følgende været anvendt til daglig brug:

Honda CB 72 (250 cc, årg. 1964).

Jeg kørte 15.000 km i 1966-67.

Honda CB 77 (305 cc, årg 1967).

Jeg kørte 55.000 km i 1967-69.

Den var det eneste nye køretøj, jeg nogensinde har haft (trædecykel indbefattet).

BSA Gold Star (500cc, årg. 1955). Jeg kørte 15.000 km i 1968-70.

Norton 650 SS, årg. 1962. Kørte 10.000 km i 1969-70.

Honda CB 450, årg. 1967. 15.000 km i 1970.

BMW R69, årg. 1957. Kørte 10.000 km i 1970-71.

Så kom mc nr syv. Det var en BMW som jeg trådte ind i klubben med. Så var det forbi med alle de mc-skift. Jeg begyndte at føre journal, og den er faktisk sjov at kikke i.

Jeg havde BMW'en fra efteråret 1971 til foråret 1989. Dvs. små 18 år.

Cyklen kørte 453.900 km i de år. Originalt var cyklen en R50/5; men den voksede sig stor; ja, helt op til 900 cc, og

da den blev solgt var vel kun de forreste fodhvilere, fodbremsen og baglygten oprindelige dele. Da jeg solgte den, var den på 750 cc. Jeg fik papir fra Toldvæsenet på, at 750 cc var OK. Alt hvad den bestod af var jo identisk med tilsvarende på en R75/5 - det havde jeg papir på.

Cyklen var første gang indregistreret i april 1971 og jeg købte den i august samme år. Prisen var vist 14.000 kr, og jeg fik 8500 kr. for R 69'eren. Resten af pengene skulle mc-forhandleren have efterhånden som jeg kunne afse penge. Vi skrev ingenting (ja, det var jo dengang).

Der var ét uheld.

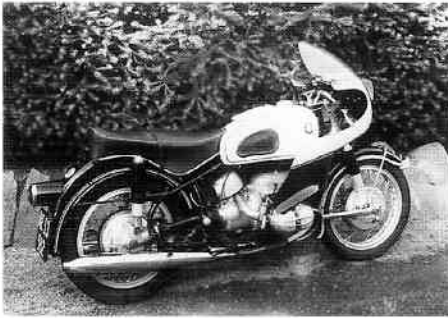
Vi havde været til Grand Prix på Spa-banen i Belgien, (hvor vi var til løb to gange om året.) Første weekend i juli 1975 på vejen hjem, skulle jeg lige se tilbage hvor min medkører var. Da jeg fik mig vendt om, var en eller anden stor opbremsning igang foran, og jeg kunne ikke nå at bremse - BUMS! - - - og en flot restaureret Alfa Romeo roadster var ikke så restaureret mere. Cyklen havde fået bøjet stel og forgaffel samt ødelagt kåbe og lygte. Jeg havde ingen papirer med og der var en farlig ballade på politistationen. Og ha



Norton 650 SS (foto 1969).

"forkarl"-betjenten var meget emsig. Jeg skulle stille med alt hvad jeg havde som sikkerhed for skaderne.

"Under"-betjenten var meget flink. Han var gift med en dansker og han gav sig på egen foranledning til at ringe rundet til danske myndigheder, for at sikre at forsikring mv. var i orden. Forkarlen opdagede, at jeg røg den samme pibetobak som ham (Mac Baren's Mixture, sehr teuer in Deutschland) og da han opdagede, at jeg havde en nogenlunde uddannelse, skiftede han helt om og sprang rundt efter en stol jeg kunne sidde på.



BMW R69 (foto 1970).

Cyklen kunne køre, så vi fik travlt med at komme hjem.

De 650 km fra Köln til Danmark blev tilbagelagt i rekordtempo, vi skulle jo hjem inden det blev mørkt.

Dengang var der heldigvis noget, der hed friskade uden at stige i præmie.

Det var synd for ham med Alfa'en. Han havde lige vasket den, og var på vej hjem for at hente konen til ferieturen til Spanien. Jeg var oprigtig ked af det på hans vegne.

Der var jo det problem, at den egentlige sommerferie stod for døren og cyklen var ødelagt. Min mc-forhandler var igen imødekommen. Han kunne ikke

lave cyklen på grund af ferie. Men hvis jeg ville lave arbejdet selv gratis, kunne vi lave den aftale, at jeg fik alle dele til /6 modellen, incl. R90/S kåbe og for-gaffel med dobbelte skiver og hjul (som han havde stående).

Ugen efter var jeg kørende på /6 og ferien var reddet.

Jeg har stadig det problem, at jeg ligger for tæt på de forankørende; men lidt kureret er jeg blevet hvad det angår.

Stort set har jeg været forskånet for mekaniske problemer. Et ventilhoved har været brækket. Men da var jeg så heldig, at en kammerat havde de dele, der var blevet ødelagt. Jeg var kørende straks efter. Stempel og topstykke kunne jeg smide ud.

Det sportslige har altid tiltalt mig. Bedste sammenkog cyklen har bestået af var: 750 cc med 10:1 stempel, 44 mm indsugningsventiler (fra 1000 cc'eren) og forstørrede kanaler, Knoscher sportskåbe og 11/32 bagtøj, der var standard på R75/5 i 1969, og som også var standard på R100/S.

Den såkaldte 336 graders sportsknastaksel prøvede jeg. Det duede ikke til daglig kørsel. Tomgangen var ringe og der var "hul" i momentkurven i mellemområdet. Standardknastakslen genmonteres efter en ganske kort tid.

Cyklen var hurtig. Effektmæssigt har den vel været omkring en 90/6'er; men den smalle kåbe og den høje gearing (7000 omdr/min. = 200 km/t efter speedometer) gjorde, at Honda CB 750 blev kørt bag ud (de snakker om det endnu de gamle drenge, når jeg møder dem).

Den var også økonomisk. Med to mand har jeg engang kørt 521 km på en 22 liters tankfuld. Det skyldes også kåben og den høje gearing.

Hermed lidt andre tal

Motorcyklen har haft fire forskellige motorer. Ikke fordi der har været problemer; men kun fordi jeg fik fat i billigere nyere motorer. Syd for grænsen har der været meget af sådan noget. De gamle motorer solgtes til ordentlige priser, så alt ialt har det ikke kostet noget særligt og alle de solgte motorer har kørt godt hos de nye ejere.

Fordæk:

Jeg har altid anvendt bagdæk som for-dæk. De der Avon Roadrunner og Dunlop TT 100 har været gode. Et enkelt fordæk (TT 100) har kørt 67.852 km. Det var mørnet i siderne. Et rigtigt fordæk holdt næppe mere end 15.000 km. I alt har jeg brugt 12 fordæk = 38.000 km pr. dæk i snit.

Bagdæk:

Her ser det lidt værre ud. Der er brugt mindst 49 dæk (efter hvad jeg kan tælle), og det er så 9300 km pr. dæk.

Oliefilter:

Her er der skiftet en gang om året.

Luffilter:

Da har jeg været snedig. Der er kun anvendt to stk. Jeg vaskede simpelt-hen papirfiltrene i sæbevand. Det sorte i vandet er afslidt koblingsbelægning, der er suget op fra koblingshuset mellem motor og gearkasse. Filtrene var jo cylindriske. Jeg tørrede dem ved at sætte dem over en rund trækloids, der var spændt på en håndboremaskine. En snurretur med den, og det meste vand var væk. Tre dage oven på olie-fyret og filteret var tørt. Samme prin-cip praktiseres på K75 S'eren.

Motorcyklen solgtes så i 1989 for 30.000 kr. Den kører i Randers idag.

Hvordan får en nøjsom mand så en ny K-model?

Ja, af bil havde jeg en BMW 518. Jeg ville godt have en 6-cyl. På en auktion fik jeg en fin BMW 525 for 115.000 kr. Det var meget billigt.

Jeg prøvede at sælge 518'eren; men fandt ud af, at en 4-cyl. BMW med de 100 kilometer på bagen, er næsten værdiløs, så den gode forretning var ved at forvandle sig til en dårlig og banken skulle jo have det jeg havde lånt.

Prøvede så at sælge 525'eren, og der kom en og tilbød det, jeg havde givet plus en BMW 90/6 fra 1973 el. 74. Jeg slog til og havde nu to mc af næsten samme slags. 90/6'eren solgte jeg også for 30.000 kr. og havde så 60.000 kr.

Jeg blev gjort bekendt med, at BMW Import i Kolding havde et par K75 S'er til salg. Det var nogle som de autoise-rede forhandlere havde sagt nej til. Cyklerne var fra december '86, men opdateret. De havde kørt 1435 km og havde været anvendt som "fotomodel" og lignede på fabrikken og den havde været indregistreret.

Den opfyldte altså alle kravene til 10% reduktion i registreringsafgiften og den i sin tid gældende introduktionspris samt almindelig reduktion vedr. at den var brugt betød, en pris på 105.000 kr. - på gaden. De 60.000 kr. som regi-streringsafgiften var, havde jeg jo fra de to solgte mc. De 45.000 kr. som importøren ville have, kunne godt bringes til veje, forbi nøjsomheden havde den sidegevinst at der automatisk kom lidt på kistebunden.

Listepriisen i 1988-89 var vist 172.000 kr.

Den K75 S har været en ren solstråle-historie. Den har som tidligere nævnt kørt 134.000 km, og ud over olieskift og bremsevæske mv., har der været følgende:



BMW R50/5, vokset til R75/5. foto 1980).

Ved 18.000 km nye simmeringe i forgaffel. De gamle gik til som følge af isslag på forgaffelbenene. Isen skar ringene istykker. Gummibælg monteret. Ved 30.000 km nyt plastdæksel over en bremsekaliper. Ved 58.600 km nyt gummirør (udvendigt under luftfilteret). Det gamle gik i opløsning.

Ved 60.800 km nyt luftfilter. Det gamle blev vasket og lagt "på lager".

Ved 70.800 km monteredes ny forlygte (500,- kr.) Det gamle fik stenslag.

Ved 89.000 km ny gummibælg hvor koblingstrykstangen sidder på gearkassen. Den gamle var mørnet.

Ved 93.000 km nyt batteri. Cyklens elsystem er basseret på elektroniske komponenter. Disse tapper lidt efter lidt batteriet, hvis cyklen ikke bruges.

Vinteren '93 til '94 tømtes batteriet. Det frøs og revnede. Morale: Tag kablerne af batteriets poler om vinteren (det havde jeg iøvrigt gjort de andre år).

Jeg fandt et batteri med de korrekte

amperetimer til 420 kr., men måtte lave en ny passende holdebjælke over batteriet.

Ved 121.000 km brækkede centralstøttebenet i den svejsning, der holder trædearmen, man jokker ned på når cyklen skal parkeres. Den blev svejst og forstærket.

Ved 123.000 km måtte gummislangen (nævnt overfor) igen skiftes. Det vaskede luftfilter sat i ved samme lejlighed. Det brugte blev sendt til vask.

Lidt tal:

Ikke et eneste kabel er gået i stykker. Koblingskablet er fornylig justeret første gang.

Ventiler justeret tre gange. Jeg har lavet sådan et apparat til at tage justeringsbrikkerne ud med.

Der er brugt 16 bagdæk og fem fordæk. Syv gange er bageste bremseklodser skidtet og én gang foran.

Ellers:

På et tidspunkt kom det frem, at BMW vil ophøre med produktionen af K75 serien.

Jeg for straks i blækhuset og skerv til BMW om alle modellens fortræffeligheder; men også om hvad jeg mener der kan være årsag til det svigtende salg.

For det første er der det med modellens pibende lyd, stammede fra at motorens primærtransmission har ligsårne tænder (hvor de 4-cyl. har skråtskårne tænder, der er mere støjsvage). Desuden er det et problem, at cyklen har tendens til at ryge ud af udstødningsbenet når den har stået på sidestøttebenet et stykke tid.



BMW K 75 S (foto 1991).

Man bliver lidt til grin mellem andre fabrikker, når ens mc som den endste oser det hele til.

En salgschef, hr. Sautter, skrev tilbage og var glad for min tilfredshed med modellen, uden at kommentere mine punkter. Der var medsendt en fin bog med beskrivelse af BMW motorcyk-lernes historie.

En særlig stor fordel ved BMW er, at modellerne skiftes så sjældent, at reservedelene er relativt billige (i forhold til japanske).

Tak for tiden, der er gået. Måske kommer jeg til besindelse en dag og melder mig ind i BMW-klubben igen.

Med venlig hilsen

Poul Petersen, Lindevej 8,
Havnbjerg, 6430 Nordborg
Telf 74 49 12 03

NB!

De, der kommer på disse kanter er altid velkommen til kaffe eller en øl (sodavand ved jeg ikke om vi har), og det gælder også S.M.C.C.'s medlemmer.

Nye MC-kørekort

Fra den 11. juli '96 vil der være to former for kørekort til motorcykler: et *lille* og et *stort*.

Det lille kort giver 18-21 årige ret til at føre mc der ikke har over 25 kW og et forhold mellem motoreffekt og totalvægt på højst 0,16 kW/kg. Ved det fyldte 21. år eller efter to års kørsels-erfaring, får man mulighed for at gå til en ekstra køreprøve til stort kørekort. Det fås ved at bestå en praktisk køreprøve på en mc med over 35 kW. Er man over 21 år og ikke i forvejen har et lille kort, kan man få stort mc-kørekort ved at bestå en teoriprøve på en mc på over 35 kW. De nugældende regler for kørsel med motorcykel med sidevogn bortfalder, således at et mc-kørekort også giver ret til at føre mc med sidevogn.

Vedr. ture fra Åbenrå strand

I forbindelse med ture fra Åbenrå strand, vil der på lysmasten på P-pladsen være besked om hvor turen går hen, således at skulle man komme *for-sent*, kan man se hvor man kan mødes med de andre.

Skulle der ikke være nogen besked, så er der ingen tur.

Køb og salg

Honda 550 cc, '76, i pæn stand, u/syn, 12.000,- kr.

Telf. 74 46 15 63

Velorex 700 sidevogn, brugt, 3.900,- kr.

Telf. 74 40 71 52.

Rivetts Champion læderdragt, str. 2-36-38, sort m. hvid/grøn på ærmer. 800,- kr. Telf 74 40 70 88.

Mølleløb

Igen i år starter vi Mølleløbet fra **Cafe Anton i Guderup**.

Kl. 9-10.30 er der kaffe/the og rundstykker, og det koster 25,- kr. Kl. 10.30 går så starten til en spændende tur rundt på Als, Sundved og Broager land.

Efter turen kører vi til Naldmose Camping, og får kaffe/the og hjemmebagt kage (hvem hjælper med at bage?).

I kan deltage i nogle konkurrencer, og senere tænder vi grillen og får lidt råhygge.

Kagebagerne og andre hjælpere kan ringe til Herluf, 74 52 01 23.

Evt. overnatning i telt eller hytte.

Veteran-Cross

31. august og 1. september

Det er på Nybøl Banen det foregår. Kom og oplev lyden og stemningen fra de gode gamle cross-dage, Der er deltagere fra mange lande, bl.a. Belgien, England, Sverige, Danmark og Tyskland.

Motorcyklerne er fra 1960, og mange af kørerne er mellem 50 og 60 år, men de går til den som var de 20.

Lørdag den 31. august, er der træning fra kl. 14-16.

Søndag den 1. september startes der kl. 12, og sluttes ved 16.30 tiden.

På pladsen kan der købes pølser, øl, vand m.m.

Der er mulighed for overnatning i telt. Der forefindes toiletvogne.

S.M.C.C. vil lave en speciel parkering/udstilling af alle medlemmernes mc, så er der noget at kigge på for alle de andre.

Så mød op og få en god weekend.

Der er gratis adgang.

Sæby weekend

Poul Madsen gentager turen til Sæby den 10. august '96.

Poul har igen arrangeret en spændende tur, og man kan bo på Hedebo Camping, telf. 98 46 14 49.

Her bestiller man plads til telt eller en hytte.

Ring til Poul, 74 40 40 08, og få en snak om turen - Men det skal være **senest** den 14. juli '96.

Nyt MC-mærke!?

Rygterne må vide, ifølge nr. 1 '96 af Kubikken, at Jørgen Andersen har skiftet til et *rødt* Sønderborgmærke, vist af nyeste model.

Men fortvivl ikke, Jørgen, reservedele samt rep. kan skaffes hos Poul Christensen i Helved for rimelig betaling.

Mærkedage

Johnny Nielsen - 40 år.

Erik Dreier - 50 år.

kommende **arrange-
menter**

lokale **træf og løb**

MAJ

25. **Oldtimer løb i Gråsten.**
29. **Åbenrå strand.**

JUNI

8. **Mølleløb**/Naldmose Camping.
(Se nærmere inde i bladet).
19. **Arni i Tyskland.** Vi starter fra stranden i Åbenrå kl. 19.00.
Husk pas!
22. **Madpakketur** til Himmelbjerget.
Vi mødes ved Hylkedal Motorvejs cafeteria Nord, ved Kolding.
Herfra starter vi kl. 10.30.
Kun lidt motorvejskørsel.

JULI

10. **Åbenrå strand - "Ud i det blå"**
Afslutning ved Eva og Teddy.
31. **Åbenrå strand.** Vi kører til Møgeltønder, hvis vi da kan komme til for busser.

AUGUST

10. **Weekendtur til Sæby.**
Poul Madsen arrangerer.
(Se nærmere inde i bladet).
21. **Pølseorgie ved Kim,** med afgang fra Åbenrå strand. Medbring grill mad og drikkevarer.
31. **Veteran-Cross.**
(Se nærmere inde i bladet).

SEPTEMBER

11. **Åbenrå strand** - vi kører til Rømø. Der er vist ingen hvaler.

MAJ

- 31.- **MC Træf.**
MC Føniks, Christiansfeld.
Info: 74 56 80 19 fredag aften.
31.- 15. jubilæumstræf hos MC Hertugerne. Adr. Storemarksvej, Hundslev, 6440 Augustenborg.
31.- 14. Engelsk Træf hos Mosten MC i Allingåbro.
31.- 18. Int. Himmerlands Træf, Halkær ved Nibe.
31.- Oktana Pigetræf, Spejderhytten "Myretuen", Sølvagervej 14, Farris, 6560 Sommersted.

JUNI

- 7.- Nippon Tsudio Japanertræf hos Broombasserne MC, Randers.
7.- Kildetræf i Hjarup mellem Kolding og Vamdrup.
PS! Alkohol frit træf.
14.- Sidevognstræf på Als.
Træffet afholdes i Elleskov 1, Ertebjerg.
Her sker en masse, bl.a. for børn.
14.- Højbjerg Træf hos MC Højbjerg, Jegstrupvej 67, 8361 Hasselager.
28.- 3. Int. MZ Træf på MC Touring Camp. Info: 75 72 16 42.

JULI

- 11.- Træf på Toppen, Skagen.
Campingmulighed fra den 8.

AUGUST

- 16.- Britannia Rally hos Jolly Roger MC, Rødkærsbro ved Viborg.

OBS!

Der køres fra stranden kl. **19.00.**

Flere træf oplyses hos bestyrelsen.