

2002 sving på 6 dage

Af Lars G. Pedersen og John Sørensen

Dette er beretningen om en tur til det, der af nogle betegnes som Europas bedste motorcykelvej – den legendariske D 918 i Pyrenæerne. Denne øde og fjerne afkrog af Europa byder i sandhed på udfordringer for dem, der kan lide sving. Ingen biler, ingen mennesker, intet ud over krum asfalt og fantastiske landskaber. Problemet er sådan set kun, at der er næsten 5.000 km tur-retur, men det klarer Deutsche Bahns Autozug.

Der trænes i knæslibning med et stort grin.

Det er mandag formiddag den 3. juni. Solen står højt på himlen, og det er 25 grader. Stedet er kystvejen ved Port-Vendres umiddelbart før grænsen til Spanien ved den franske middelhavskyst. Vejen foran bugter sig nærmest grotesk. Sådan opleves det i hvert fald for en dansk motoreyklist, som er opvokset med vejplanlæggere, som forbander selv de mindste sving med samme had som kødelige lyster og alkohol forbandes i Indre Mission.

Optændte og fulde af selv-tillid ved udsigten til dette bugtede asfalt-orgie giver vi den godt med gas – og lidt til. Grinet bag visiret antager en næsten klovneagtig bredde. Det eneste, der er bredere, er Sørensen fortolkning af idealsporet på hans tyske Pølse 100/6. Hasarderet kørsel er vist politi-

etatens betegnelse for vores opførsel. Heldigvis stopper en heftig regnbyge den videre kørsel, før det går galt. Mens vi stakåndede griner og råber i munden på hinanden, tager vi regntøjet frem, men ingen hører efter, hvad de andre siger. En flok kåde skoledrenge. Og vi er kun lige begyndt. Foran os venter 6 dage i himmerige.

Hele eventyret tager sin begyndelse næsten et år tidligere. I slutningen af august sidder John og Lars på MC Touring Camp – lettere vindskaeve efter indtagelse af et par flasker vin og den hjemmelavede romdessertis med en alkoholprocent omkring 40. Lars er netop hjemkommet fra bilferie i Pyrenæerne og beretter om de helt fantastiske bjergveje – tilsyneladende alene anlagt med det formål at glæde mo-



På vej op. Man skulle ikke tro, at det er Spanien i juni.

torcyklister. Samtidig fremgår det af det britiske Bike, at de har præcis samme opfattelse. I vores visdom betror vi hinanden, at det kunne være sjovt at prøve på mc engang. John er straks med på ideen. I vores tiltagende beruselse giver vi hånd på, at det vil vi sgu gøre – og det skal være på andre mc'er end vores nuværende FJ1100 og 600 Diversion.

Ak ja, den slags vidtløftige fuldemandssnak er hørt før, men faktisk tager projektet snart fart. I september køber Lars en Honda Firestorm. John fabler løs om TL 1000, men kommer til den fornuftige erkendelse, at han nok – trods sine 40 år – er for ung til denne heftige indretning med de noget spændende køreegenskaber. I stedet bliver det til en splinterny SV 650 – behørigt udstyret med en særdeles høj-

røstet Kaj Poulsen-udstødning (Akrapovic) og jetkit.

Kort efter meddeler Ken, at han skam også vil med på sin VFR. Beslutningen bliver truffet efter 10 sekunders betænkningstid og helt uden at spørge derhjemme. Så er vi 3. Da Johns gode ven Jan hører om planerne, taber han mælet i en kompliceret kombination af misundelse, afmagt og mismod. Han vil så gerne med, men har kun en papkasse-XT 500, som han sikkert aldrig bliver færdig med at samle. Og hvis han gjorde, ville denne ellers udmærkede cykel vist kun være begrænset egnet. Midt i denne nærmest livstruende krise er det, at Jans udmærkede kone træder til og meddeler: "Hvis du gerne vil med på turen, må vi jo hellere købe en motorcykel til dig". Hvorledes Jan har gjort sig fortjent til

denne kvinde står hen i det uvisse, men en Bandit 600 blev indkøbt i al hast. Så var vi 4.

Da planerne når til Sjælland, er Lars R. også med på ideen. Det er jo længe siden, at den gamle Le Mans har været uden for landet grænser. Så er vi 5. Så er der lige Søren på sin Pølse 100. Søren kendte vi kun flygtigt, og de der Bimmerdrengene plejer jo at være specielle, men ok da. En for Søren skæbnsvanger beslutning, som han sikkert vil fortryde resten af livet...

Billetterne fra Hamborg til Narbonne bliver bestilt i januar hos Deutsche Bahn. Vælger man en af de billige afgangene uden for højsæsonen, er prisen ca. 2.600 kr pr. person. Vælger man at køre selv, vil prisen være mindst 1.000-1.500 kr højere. Hertil kommer, at rejsen vil tage mindst 4 dage længere. Derfor er biltøget et tilbud, man ikke kan afslå.



Udsigten fra det lille hyggelige hotel i Arrettes. Landlig idyl og dejlig grønt. Det tror pokker, når det altid regner.

Billetterne bestilles nemmest via internettet.

Da dette er overstået, begynder planlægningen. Der snakkes ikke om ret meget andet den vinter. Ken, som er noget magelig anlagt, konstaterer forskrækket, at vi søreme har planlagt at ligge i telt. Han foretrækker nu hotel, men ok da. Ken vil i øvrigt også montere sine to Givi-kumfysere på VFR'en, hvilket begribeligvis mødes af almindelig foragt og en syndflod af hånlige bemærkninger. Senere sniger både Lars R. og Søren sig til at medbringe tasker, mens John stivsindet fastholder, at han da kun regner med at medbringe sin tanktaske.

Den første søndag i juni går det løs. Vejret er strålende og humøret højt. Uvist af hvilken grund har Jan disponeret den meget sparsomme bagage således, at der er blevet plads til 2 havefakler i bambus. Til tider virker han altså ikke helt rask...

Ved grænsen stoppes kort for at købe et par flasker vin og en ramme dåseguidol. Disse transporteres i original emballage med 225 km/h mod

Hamburg. Da Banditten ikke har kåbe, presser fartvinden effektivt visiret mod Jans kødfulde gynter, mens hovedet yndefuldt svajer fra side til side. Et ganske morsomt syn, og mens vi kører, kan vi jo ikke høre ham snakke.

Kort efter holder vi ved Altona. Her støder Lars R. og Søren til. Lars R har tekniske problemer med Guzzien. En pakning, som holder olien inde i kardantrækket, er revnet, og bagdækket er sølet til i olie. Ejere af disse italienske motorcykler må være gjort af specielt stof, for denne alvorlige defekt lader ikke til at ryste ejeren synderligt. Nuvel, da ganske betydelige dele af den mekaniske konstruktion på en Guzzi jo stammer fra en Fiat 127, burde det ikke være noget problem at skaffe reservedele. Det er i hvert fald, hvad vi fortæller os selv.

Toget går kl. 14.15, og allerede kl. 13.00 begynder motorcyklerne at køre på toget. Det hele forløber yderst professionelt, og togpersonalet fastgør 30-40 cykler i løbet af forbausende kort tid. For en sikkerheds skyld kontrollerer

vi fastsurringen en 10-15 gange, inden vi noget nervøse begiver os til kupéen. Denne er kun indrettet til 5, så Søren må sove hos en korpulent sven-sker og et ældre, intimideret ægtepar med medbragt mad-kurv og termokande.

Efter et par øl begynder Jan at fortælle røverhistorier, og han stopper først, da vi er i Frankrig næste morgen. Vi hører bl.a. om, hvorledes hans fætter grovtunede sin Velo. Tynd toppakning, væltede skyllekanaler og hele svineriet. Under en prøvekørsel i fuld flyverstil hen over styret eksploderer motoren - ganske uden varsel - og skyder det glohede NGK-tændrør op i den stakkels fætters pande. Ifølge Jan blev den afsjælede stakkel fundet i en grøft - med det endnu rygende tændrør plantet solidt og dybt i panden. Næppe sandfærdigt, men meget underholdende og bestemt en god historie - helt i tråd med resten af denne artikel.

Aftensmaden indtages i restaurantvognen. Det var absolut ikke noget kulinarisk højdepunkt, men atter reddes situationen ufrivilligt af Jan i hans forsøg på at tale tysk. Den arme tjener blev bragt tæt på harakiri ved den grusomme mishandling af hans elskede modersmål.

Efter en god nattesøvn vågner vi næste morgen. Nu er det alvor, for kl. 10 kører toget ind på perronen i Narbonne. Alle stiger af og bliver med bus transporteret den korte vej til området, hvor motorcyklerne læsses af. Guzzien meddeler, at vi bare kan køre i forvejen. Så støder han til i løbet af dagen, når kardanpakningen er udskiftet. Herregud. Man skal jo bare finde reservedelen og så afmontere hele bagtøjet. Ikke noget at snakke om. Vi andre er ved at skide grønne elefanter blot ved tanken om selv at stå med dette problem. Lattere hoveddrysten-de begiver vi os af sted og overlader Lars R til sin uvisse



Et lille stop på vejen op til Col d'Aubisque.

skæbne. Og så er vi ved denne fortællings begyndelse...

Efter at have fået regntøjet på i Port-Vendres kører vi videre. Ken demonstrerer kørestil à la Garry McCoy, da en fugtig, hvid stribe sender baghjulet ud i periferien. Vi beslutter os kollektivt for at tage det lidt med ro og finde et sted, hvor vi kan spise. På en fortovscafé med strand- og havudsigt indtager vi frokosten, og kort tid efter ankommer Guzzien atter fuldt funktionsdygtig - i det omfang det nu er muligt.

Resten af dagen er det tørvejr. Alle rundkørsler gennemføres med mindst 2 æresrunder - en praksis vi siden har ført med til Danmark - og humøret er meget højt. Ingen har rigtig nogen fornemmelse af, hvor vi egentlig er på vej hen, eller hvilke storslåede landska-

ber vi passerer undervejs. Vi kører ad N 116, men det er egentligt ligegyldigt, for vi kan næppe være mere lykkelige.

Dagen bringer os over de to første pas. Vi var vist nok i nærheden af Andorra, og pludselig er klokken næsten 19, og det er tid til at se sig om efter en campingplads. Den sidste nedkørsel blev gennemført i et temmelig højt pace, og kort efter ruller vi ind på en lille campingplads i Tarascon-Sur-Ariege. Heldigvis er restauranten åben, selv om det er tidligt på sæsonen, og der kun er få gæster på pladsen. Vi indtager et fremragende 4-retters måltid med både vin og øl. Prisen var i alle henseender rimelig - ca. 120 kr. pr. mand. Senere tysser en rødmosset hollænder på os, fordi vi efter hans opfattelse larmer for meget. Ak ja. Det

var ikke om aftenen, men kl. 07 næste morgen, for vi skulle jo videre i programmet. Bedst som vi var færdige med at pakke teltet sammen, begyndte det at regne, og det holdt først op 3 dage senere. Derfor bliver Col de Porte, Col des Caugnous; Col de Portet d'Aspet, Col des Ares og Col de Peyressourde på D 618 alle passeret i dis og regn.

Senere på dagen er vi blevet godt og grundigt trætte af det dårlige vejr. Vi beslutter at køre over grænsen til Spanien for at se, om vejret skulle være bedre der. På vej op mod Pic d'Aret kan vi nyde et fantastisk landskab, der mest minder om Kløvedal. Det er rigtig smukt og frodigt, selvom det er lidt for fugtigt - og så punkterer VTR'en på baghjulet.

En punktering er vel altid ubejlejligh, og det gælder i særdeleshed også denne, for vi har, i vores ukuelige tro på at



lykken nok skal stå os bi, ikke medbragt lappetrejer. Søren og Lars kører tilbage til nærmeste by for at finde ud af, om nogen der kan lappe et bagdæk. Det viser sig, at den nærmeste mc-forhandler findes 40 km væk. For at komme derhen fyldes bagdækket med en lappespray. Hvorfor h... vi bruger penge på det må stå hen i det uvisse, for det virker jo ikke engang på en trillebør. Vi bliver heller ikke denne gang skuffede, for luften fiser lige hurtigt ud af bagdækket med som uden spray. Ken supplerer fra sin store, men unyttige paratviden og fortæller, at spraysen formodentlig også ødelægger dækket.

Ved at hæve dæktrykket til det dobbelte kan vi med hyppige stop ved alle tankstationer humppe hen til mc-forhandleren. Undervejs passerer vi en by ved navn Lort, og det kan vist ikke have været helt tilfæl-

Endnu et familiebillede. Denne gang af de kære små...

digt. Vi havde ringet i forvejen, så de stod og ventede, selv om det var langt over fyraften. Forretningen var på ca. 30 kvm, men servicen fejlede bestemt ikke noget. Dækket blev rensset for spray og lappet. 15 Euro og 20 minutter efter var vi atter på vej mod Spanien.

På vej op mod Pic d'Aret regnede det så voldsomt, at det næsten blev helt mørkt. Tæt ved toppen var regnen så kraftig, at det reelt var umuligt at se noget som helst. Vandet sejlede ned ad vejen i et centimeterdykt lag, og pludselig var der tilsyneladende sne forude. Lige hvad vi manglede. Det viste sig nu, at sneen var en enorm fåreflok, som blokerede vejen. Fårehyrderne lignede noget der var løgn og udviste total mangel på kontrol over de glade dyr. I hvert fald blev fårene stående og gloede lige-

så dumt som hyrderne. Så trådte Banditten i karakter og med en vildt svingende støvle og et velanbragt spark i den bagerste del af et får fik han sat gang i sagerne. Fårene bevægede sig nu bort i panik - nærmest i 2 etager - og skabte en passage. Det var ikke sidste gang, Jan havde konfrontationer med det lokale dyreliv.

Grænsen mellem Frankrig og Spanien passeres igennem en lang tunnel. For lydens skyld gennemfører vi de 3 km i 1. gear. Søren, der kørte bagest, var uforberedt på dette og troede, at et massivt jordskælv var ved at gøre en ende på hans liv. På den anden side er vejret akkurat lige så dårligt, og alle planer om teltovernatning glemmes til Kens store glæde. Kort efter indleder Lars R. og Søren de langvarige forhandlinger med

den lokale hotelvært. Han praler af at kunne tale de 3 verdenssprog + spansk. Vi forstår ikke et suk. Vi finder dog ud af, at prisen er ca. 200 kr. pr. mand inkl. 4-retters aftensmad og morgenmad, så vi slår til. Al disponibel eludrustning på hotellet tændes for at tørre vores gennemblødte handsker og oppakning.

Aftensmaden indtages i restauranten. Vi er de eneste på hotellet, som sammen med en isbod og et lokum udgør byen. Alligevel kan vi vælge mellem 3 forretter og 4 hovedretter. Og maden smagte himmelsk. Værten byder afslutningsvis på kaffe. Med en masse fagter forsøger han at gøre os begribeligt, at vi kan vælge mellem en lille espresso eller en lidt større cafe au lait. John misforstår det hele og tror, at værten fortæller os om størrelsen på sine forplantningsorganer, hvilket han højlydt bekendtgør. Her er det, at Søren bryder sammen for det massive pres af usammenhængende tale og mumler noget om en "helt syg og forskruet tankegang". Vi andre epigoner er tilbøjelige til at give ham ret.

Hele natten tordner det løs, og regnen pisker ned. Det var jo ikke just det, vi havde håbet på. Næste morgen skinner solen fra en næsten skyfri himmel. John og Jan har en mindre diskussion med en uvenlig dame, som er ophidset over, at de i aftenmørket er kommet til at parkere delvist i hendes blomsterbed. Turen tilbage til Frankrig går gennem det mest fantastiske landskab. Kontrasten mellem den spanske side og den franske side er slående. Det er meget mere goldt og vildt i Spanien. Vejen er god og bred, men pludselig adviserer et vejskilt, at nu snævrer vejen ind. Det passer, for herefter er den næppe mere end 2 meter bred.

Vi stopper for at tage et par billeder af det imponerende bjerglandskab. De sidste 60 km har vi kun set 1 bil. Derfor skulle det vel være forholdsvis



Så bliver det vist ikke smukkere - måske bortset fra personerne.

ufarligt at sende læderbukserne syd for anklerne og tage et par raske billeder af vores blottede bagdele. Just som fotoseancen er på sit højeste og bukserne på sit nederste, passerer en politibil fuld af gendarmere. Vi lader dog som ingenting og hilser velopdraget. Det spanske politi er jo også vant til ETA og ureglerlige baskere, så en samling naturister fra Danmark kan vel ikke ryste dem.

Vi kører tilbage mod Frankrig ad ruten N 260 og 136. Vi synes, at det faktisk er begyndt at gå rigtig godt, da skyerne begynder at trække sig sammen til endnu en gang regnvejr. Vi når atter til Frankrig over passet Col du Pourtalet og kører ad 934 mod fortsættelsen af D 918. Vejen tørrer ret hurtigt op, og vi synes selv, vi er ved at være ganske habile i svingene - men det kommer jo med træningen.

D 918 - endelig! - nu startede vi på det, vi troede var turens ubetingede højdepunkt, men starten på denne rute var en blandet oplevelse: den svingfyldte vej var fugtig og fyldt med langsgående riller og

løse sten. Vi ser et vejskilt, der indikerer snoet vej de næste 23 km! Vi fik desværre ikke taget et billede af dette reklameskilt, men det gør vi næste gang.

VTR og SV 650 blev på det skammeligste kørt bag ud af dansen. Den gamle Guzzi og Banditten kørte nærmest, som om intet var hændt, selvom Banditten efterfølgende fortalte om del små-udskridninger undervejs - men som han sagde "Hvis den gamle Guzzi ku', ja så ku' jeg sgu også". Guzzi'en har muligvis opført sig lige sådan, men enten ville føreren ikke indrømme det, eller også er denne lidt barske feedback ikke nået frem til ham gennem det slappe stel og den pauvre dækmontering.

Vi indlogerer os på endnu et lille charmerende hotel i byen Arette, hvor vi er de eneste gæster udover en muggen pedalist, der også har tilbragt hele dagen i regnvejr. Næste formiddag skal Danmark møde Senegal i VM slutrunden. Valget står således mellem god fodbold underholdning eller en 100 km-tur i regnvejr. Vi vælger det sidste uden betænkningstid.

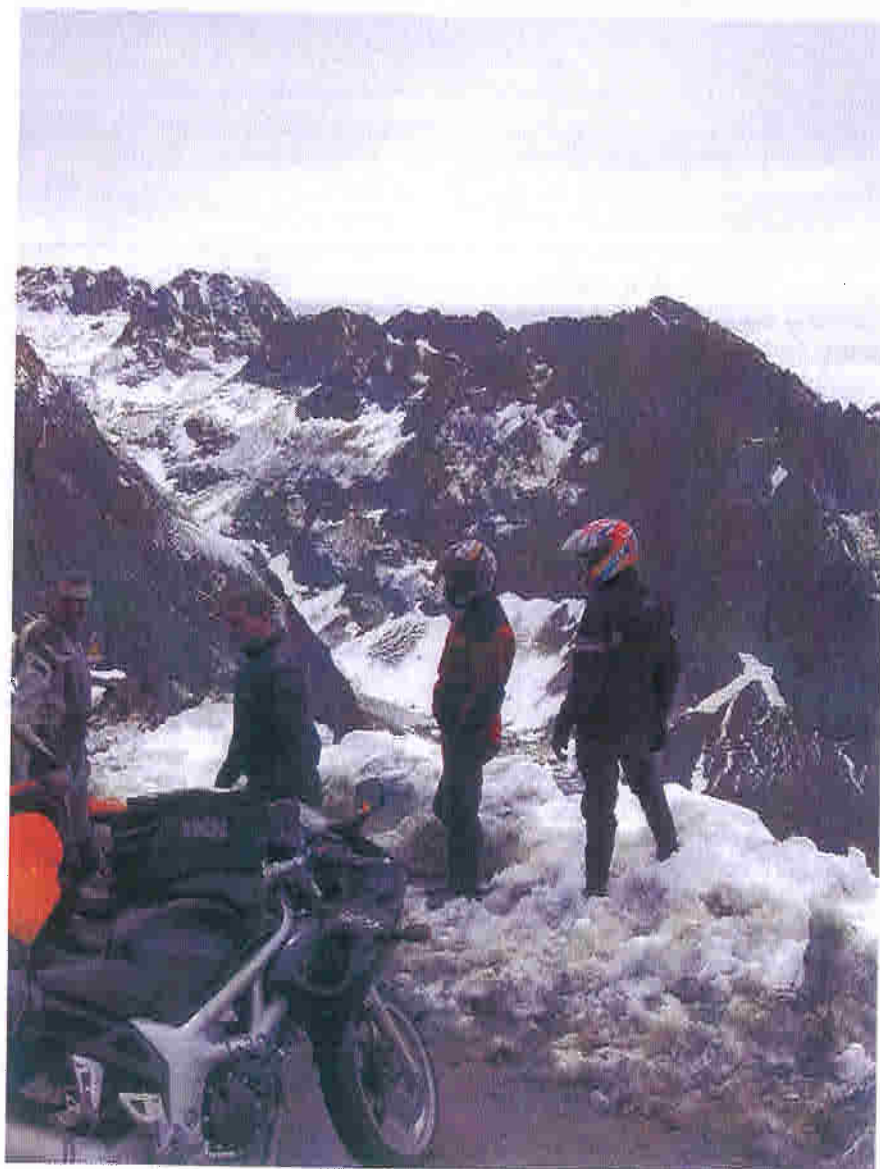


D918 op mod Tourmalet. Vejen snor sig en hel del - selv efter franske forhold.

Turen er en rundstrækning på D 918, D 26, NA 140, NA 137 og tilbage mod Arette. Rundturen skulle være helt fantastisk, såfremt den forbandede regn ville ophøre. Det gør den ved første pas. Herefter begyndte det nemlig at sne og det ganske kraftigt. Her er det, man indser, at tynde sommerhandsker med kulfiberindlæg ikke er den mest hensigtsmæssige håndbeklædning. Hvad angår udsyn stod valget mellem et heldækkende sne-lag på visiret eller et heldækkende sne-lag i ansigtet. Efter en nedkørsel går turen atter ind i Spanien. John tester topfarten på en kvie ved højlydt og unødvendig gasgivning. Søren, som kører bagest, må døje med det bissende dyr over flere hundrede meter.

På vej ned fra "Col d'Adhelvedetil" ophører regnen gradvist, men vejen er stadig våd. Det er næsten ikke til at bære. Nedfarten har den bedste asfalt og de bedste sving, man kan forestille sig. Noget mismodige kører vi hjem til hotellet. Det viser sig, at opfarten til passet Col de Labays kun ligger 10 km fra hotellet. Vel hjemme begynder solen så småt at skinne, og frokosten indtages på terrassen. Så bryder solen frem, og alting tørrer hurtigt. Søren, som ellers altid er ufatteligt langsom til at få snøvlet sig færdig, kaster sig i al hast på Pølsen og kører mod passet. Vi andre følger skyndsomst efter. På vejen derop passerer en ko med tilhørende kalv. Denne gang er det Banditten, som kører om kap med det lokale dyreliv. Koen topfart måles til omegnen af 45 km/h, da den spurter ind over en mark med sit heftigt svingende yver.

Der er koldt på toppen. Også i juni.

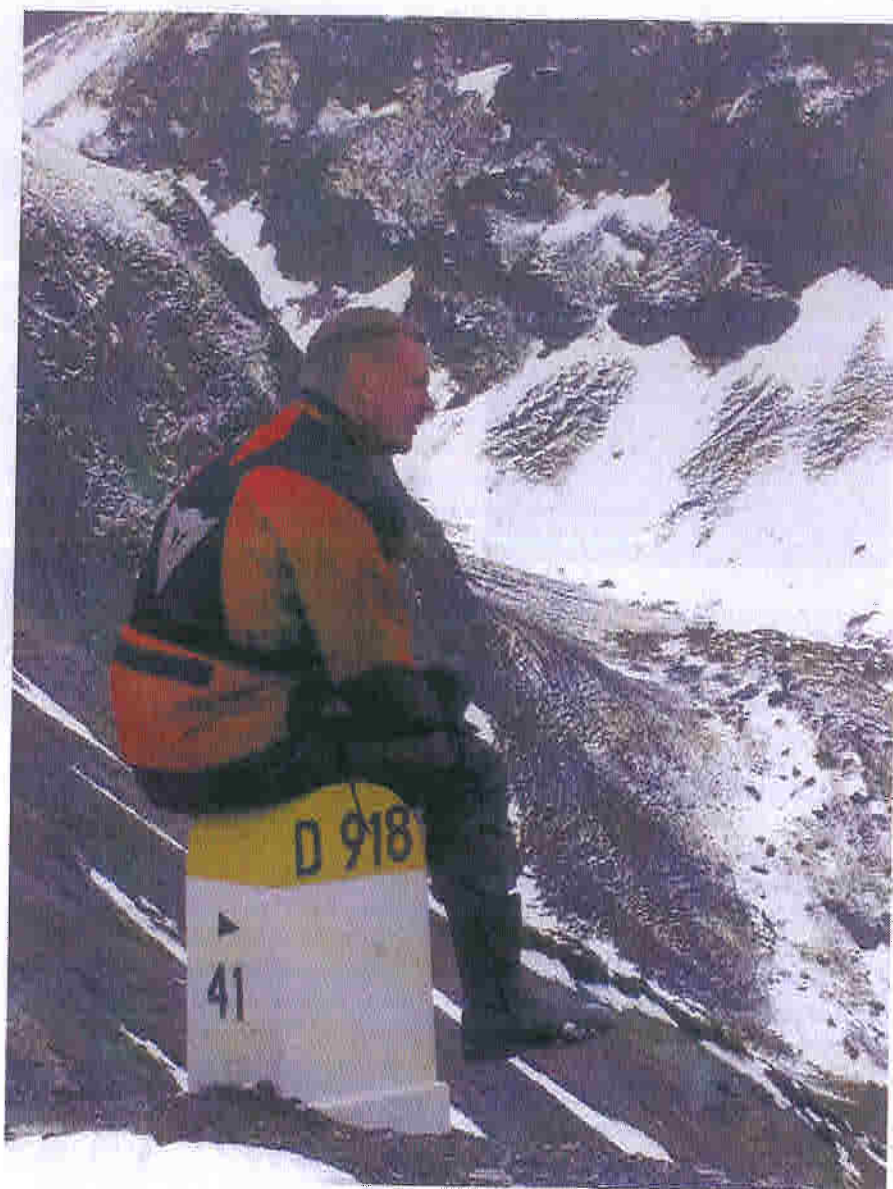


En selvtilfreds initiativtager sidder og nyder udsigten på en klassisk kilometersten.

Helt oppe på passet regner det stadig, så vi kører lidt frem og tilbage på den nedre del af opkørslen. Ken tager en masse billeder, medens vi skiftes til at gennemkøre de bedste svingkombinationer. En hest, der for længst har fejret sidste salgsdato, gribes af stemningen og lægger sig midt på vejen. Det har ingen af os set før. Gæt hvis støvle, der sender krikken i vild galop tilbage på marken?

Da dagens fotosession er slut, kører vi tilbage til hotellet og holder en lille fest, hvor vi tømmer alle de små whiskyflasker, som Ken har medbragt. Vi går atter relativt tidligt i seng, for vi skal jo være friske til i morgen – hvornår har man sidst gjort det på en ferietur sydpå??

Vi sætter kursen direkte mod Col d' Aubisque via N 919, N 934 og D 918, og vejrguderne viser sig atter fra deres milde side, og asfalten er rigtig dejlig tør. Efter at have konstateret at Col d' Aubisque var lukket for videre færd mod Col du Souler, fandt vi en alternativ rute – lidt af en omvej, men sikke en omvej. Omveje er jo kun et problem, hvis man har travlt, eller man kommer til at køre på en motorvej uden sving eller en gedesti med dårlig belægning. I dette tilfælde viste omvejen sig at være en ubeskåret gevinst. Vi kørte ad en perfekt snoet vej uden trafik og med excellent asfalt. Endnu engang viste Guzzien (eller dens fører) sig ikke at være helt ueffen. Den ene af forfatterne var stærkt irriteret over at have Guzziens grimme forlygte til at fylde begge bakspejle uden at kunne få den toptrimmede SV 650 til at trække fra "det gamle lokum". Dette er et gennemgående tema for hele turen. Så snart vejen bare bugter sig det mindste, vrider Guzzien



sig som en lysten pornomodel.

Turen fortsatte over Lourdes, hvor der enten var demonstration mod de stærkt stigende priser på farserede kåldolmer, udsalg i det lokale "Jysk Sengetøjslager" eller en religiøs ceremoni i gang. Bil- og menneskemængden var enorm. Vi slap dog ud igen, og efter et kort besøg på en motorvej var vi atter ude på de rigtige veje.

Dagen fortsatte over Col de Tourmalet med et kort stop i Luz-St Sauveur for at handle ind til frokost. Tankes skal der også. En halvfemsårig franskmand, med alpehat og en sur Gitanes hængende i mundviggen ævler uforståeligt, men opstemt løs på kaudervælsk.

Sikkert et eller andet med, at han skam også kørte på scooter omkring 1. verdenskrig, hvor han stadig var ung. Vi forstår ikke et suk, og smilende forklarer vi ham – på dansk – at vi er en flok glade bøsser, som skal op i bjergene og afholde et orgie. Det slår helt klik for fatter, og vi forlader skyndsomst galningen og sætter kursen mod Tourmalet.

Vejen derop er lang og stejl. Asfalten er stadig malet med opmuntninger til cykelrytterne. Med jævne mellemrum fortæller skilte i rabatten højden og afstanden til toppen, og tankerne går til det nært forstående Tour de France og de ufattelige strabadser, som rytterne gennemgår i disse bjerge. Frokosten indtages i rabatten kort

Kalkulationen på 2002 sving ser ud som følger:

17 bjergpas passeret á 50 sving på vej op og 50 sving på vej ned. Ca. 211 sving på D918 uden bjergpas. 45 sving hhv. på vej til og fra Port-Vendres + 1 sving på vej ind til Otto Duborg for at få regnestykket til at gå op med årstallet.

Et par af cyklerne solidt fastsurret til biletøget. DB er vældig effektive.



før toppen. Vejret er helt fantastisk, og landskabet forrygende med hvide bjergsider som et minde om de seneste dages snevejr. I stunder som disse kan livet ikke blive bedre.

På vej ned fra Tourmalet stopper vi i et godt hårnålesving for en fotosession. Nu skal der sgu fotograferes. Ideen er sådan set, at vi skal have et par billeder, hvor knæet rører asfalten, men det er ikke nemt. Ken er fotograf og med store armbevægelser demonstrerer han, "at vi bare skal sætte farten op, for der er skam langt igen". Det hele dokumenteres ivrigt på digitalkameraets lille skærm. Efter et par forsøg, tager både Lars og John mod til sig og gennemfører svinget for fuld skrue med knæet i asfalten. Med tanktaske og fuld oppakning.

Denne debut sætter sig svære mentale spor. Lidt lige som dengang man kyssede en pige for første gang... Kåde som forelskede teenagere drikkes der kaffe i næste by Bagneres-de-Luchon. Dækkene studeres for 117'ende gang, for at se om vi nu er kommet helt ud til kanten af mønsteret. Jan griber af stemningen og skriger "respekt" af sine lingers fulde kraft efter en 100

com Suzuki-chopper. Han burde have undersøgt sit hoved.

Efter denne enestående oplevelse sætter vi kursen mod Foix, hvor vi vil finde en campingplads, for vejret har jo været fint hele dagen, og det er jo skønt at campere, som Lars så smukt udtrykker det. Vi har dog knap fået betalt campingpladsen og parkeret de lidt trætte motorer, før regnen atter begynder. Vi henter nogle pizzaer i byen, for på denne campingplads er sæsonen ikke startet endnu. Den er faktisk lidt død i sværen – og Lars får stadigt sværere ved at overbevise os andre om campinglivets fortræffeligheder, som aftenen skrider frem.

Næste morgen vækkes alle ved, at John siger: "God morgen alle mine kyllinger og god morgen Lars" sådan ca. kl. 07.00. Hvad fanden er det, idioten fabler om, spørger de våde campinggæster hverandre. "Jo ser I, det er da vist kun kyllinger, der ikke har haft knæet i asfalten", Lars syntes vist, det var meget sjovt, men alle andre syntes altså det var en dumsmart bemærkning. "Og så ser det altså også bare så fjollet ud at hænge sådan ud på siden!". Det regnede stadig, mens vi pakkede sam-

men til den sidste dag. Ken brugte sin halvslatne luftmatras som regnafskærmning op til lokummerne. Der lod han den så kassere og smed den i en skraldespand. Nå, men den havde jo også været brugt hele 2 gange, og campinglivet er alligevel ikke noget for Ken. Hans korpus og ego er jo også lidt vel oppustet i forvejen.

Nå, men for at gøre en lang historie lidt kort her til slut, så stod turen mest på halvkedelige landeveje i regnvej, men vi kørte lige forbi Carcassonne og så lidt på denne fantastiske velbevarede middelalderborg. Den var så stor, at det var en hel lille turistby inde bag ca. 3 hold ringmure. Det regnede stadigvæk, så vi beholdt styrt-hjelmene på under rundturen.

Herefter satte vi kursen mod Narbonne og kom til et noget mere kaotisk arrangement, end vi havde set i Altona – mange biler, motorcykler og forvirrede franske togmænd. Men alle tog det med en forbavsende ro og fik kigget lidt på hinandens motorcykler (og bagdæk), ja det var faktisk ganske hyggeligt. Fastspændingen af motorcyklerne skulle man selv gøre – så kig godt efter, hvordan Deutsche Bahn gør, for de kan alle tricksene.

Et familiebillede foran en imponerende baggrund.



telt, sovepose, liggeunderlag og havefakler i bagagen.

Plastiktøj er træls, når det stadig er vådt og tungt næste morgen. Læder og en god stor overtræksdragt, der er rimelig at få af og på, er ubetinget nr. 1.

Fire cylindre er to for mange. Hvem er egentlig ansvarlig for den firecylindrede motor? Den er jo uegnet til såvel motorcykler (for mange) og biler (for få).

Det regner lidt for meget i uge 23. Vælg hellere uge 22 eller 24.

De samlede omkostninger til turen beløber sig til ca.

4.500 DKK, for vi brugte egentligt kun penge på benzin, mad, drikkevarer (mest Cola) og overnatninger.

Vi indførte i øvrigt et godt (dog lidt socialistisk) tankningsprincip: Alle tankede på samme tid fra samme stander, og så var der en, der gik ind til den lokale tankfatter og betalte. Det spare faktisk meget tid og giver sådan lidt pitstop stemning. På den måde er der heller ingen, der forfalder til økonomikørsel.



Hjemrejsen gik fint, dog med lidt forsinkelser undervejs. Det gjorde dog mindre, for vi havde jo alle en masse løgnehistorier at fortælle, ja, Jan kunne næsten ikke få tilstrækkelig taletid, i forhold til hvad han var vant til, men det tog han dog med stoisk ro. Dog fik han fortalt, hvorledes han bortsprængte sit ene bukseben på sine gabardinebukser samt en bagklap på en Opel Ascona i forbindelse med festlighederne en nytårs-aften.

Den sidste store oplevelse var at passere en dansk politibil – syd for grænsen – med 230 km/t og højlydt og ulovligt udstødningsanlæg.

Følgende erfaringer kan videregives og rettes til fremtidige arrangementer:

Det er enormt nemt at køre med DB, hvilket var det eneste, vi havde planlagt eller bestilt på forhånd.

Der er mange små, gode og billige hoteller i området. Det er næsten ikke engang billigere at campere, og man sparer