

МОТОЦИКЛ

Organ for Dansk Ural/Dnepr Motorcykelklub
www.ural.dnepr.dk



Hvorfor kommer aprilnummeret først nu?
Jo, redaktøren gik jo på efterløn,
visse døre er herefter lukkede – blandt andet
bogtrykkerens, så han måtte ud og
finde en lige så økonomisk afløser.
Lidt tekniske problemer, men her er bladet ..

Redaktørens ævl



Hvorfor får vi det så travlt, når vi er gået på efterløn? Svaret ligger lige for. Alle de projekter, som man de sidste 10-15 år har udskudt "til en dag, hvor jeg har tid" melder sig: "Nu har du tid Erik! Se så at komme i gang" Jeg har kun været på efterløn i 5 uger, og jeg undrer mig over, hvordan jeg kunne få tid til at passe et arbejde.

Jeg har omsider fået bestilt færdsels- og toldsyn på min Dnepr. Det sker 25. maj, hvor jeg selv befinder mig på en anden Dnepr K750 i fremmedartede omgivelser i Ukraine. Sammen med Søgaard, Jørgen Refslund Hansen og Michael Henriksen skal vi prøvekøre 'komceptet' (som den nu hedder) med at prøve det sovjetiske stål i de omgivelser, som disse prægtige maskiner er beregnet til. Denne tur skal bruges til at finde ud af, hvad der kan lade sig gøre, og hvad man ikke skal begynde på.

Dette aprilnummer af **МОТОЦИКЛ** blev forsinket. Jeg har såmænd stof nok, men måtte lige finde en bogtrykker, hvor økonomien kan holde for klubben. Jeg har fundet vældigt flinke folk ude i Ørum. Alt så godt ud, men da det skulle trykkes her før påske, viste dig sig problemer (med at printe en pdf-fil ud fra en MacIntosh, som er genereret under Windows). For god ordens skyld tillod den nye bogtrykker, Jonna sig at holde ferie lige efter påsken. Det er naturligvist helt urimeligt, at den slags skal forsinke bladet, der er klubbens livslinje. Nu sidder du med bladet i hånden. Der kom en lykkelig slutning på sagen. Jeg vil herefter lave juninummet klar, så der kun mangler at tilføje en beretning om vores tur i Ukraine.

Jeg blev ringet op af Claus Dal. Han har tilladt sig har købt at købe hus med tilhørende 26 hektar natur inklusive Danmarks længste speedwaybane på 608 meter. Her kan slåes telt, grilles, køres off-road. Claus lægger ud med at nedlægge Vamdruptræffet, men tilbyder til gengæld et træf på Skovbyring. Læs mere i kalenderen, 20-22 august. Fint initiativ Claus!

Jeg er selvfølgelig altid glad for at få tilsendt gode historier til bladet. Send dem til Erik Petersen, Høgevej 5, Bruunshåb, 8800 Viborg, ring evt 8667-5392 eller email til info@dnep.dk. Jeg vil helst have historierne som en regulær .TXT fil, evt .RTF og tilhørende billeder som .JPG.

Personligt vil jeg flytte fokus fra at skrue til touring, så forvent lidt historier med denne indfaldsvinkel. Der vil dog stadig komme en lind strøm af tekniske artikler. Byggende på egne erfaringer, skal jeg give åndelig vejledning i fejlfinding på blinklys og andre lys i det elektriske anlæg. Tilfældigvis det anlæg, der sidder på en MT-10

Til sidst må jeg beklage, at der ikke var plads til artiklen "Bakken Åbner" fra Flemming Petersen, eller Jørgen Hansens artikel om "Antikrists Frustrationer". Johan Andersen og Emanuel har også sendt mig materiale. Jeg vil se, om ikke vi kan få det hele med i næste nummer.

TOURING TJERNOBYL



Denne historie bygger på en Elenas beretning på hjemmesiden
<http://www.angelfire.com/extreme4/kiddofspeed/>

Jeg kan ikke bringe de mange billeder, som er på hjemmesiden, men historien om hvorledes denne unge, russiske motorcyklist kører ind i den mennesketomme zone omkring det nedsmeltede atomkraftværk Tjernobyl er usædvanlig læsning. Jeg bringer her en delvis oversættelse af Elenas egen beretning, der hører rigtig mange billeder til beretningen. Flere billeder end der er plads til i vort blad, så hvis du vil se dem, må du gå på internettet.

Elena er en passioneret motorcyklist. Hendes motorcykel er en Kawasaki Ninja med 147 HK. Zonen omkring Tjernobyl ligger 130 km fra hendes hjem i Kiev, og det er et af hendes foretrukne mål for en motorcykeltur. Lad os høre hendes egne ord.

Hvorfor nu det? Jo, menneskene har forladt området, og jeg kan køre der i timevis uden at møde en bil eller at se en levende sjæl. Menneskene har forladt stedet, og naturen blomster. Der er smukke steder, skove, sør. De veje, som ikke er ødelagt af militære køretøjer ligger som for 20 år siden. Nu tager man ikke ind i zonen uden at have gjort sig tanker om den radioaktive stråling. Jeg har købt mig et dosimeter, som i Kiev viser 12-16 mikroRøntgen per time. I resten af verden vil man i byerne måle 10-12 mikroRøntgen per time. [D.v.s. strålingen i Kiev er kun ubetydeligt højere end i resten af verden.]

Der skal 1000 mikroRøntgen til 1 milliRøntgen - og
1000 milliRøntgen til 1 Røntgen.

Det kræver 500 Røntgen indenfor 5 timer for at dræbe et menneske.. I dag kan man ikke finde så kraftig stråling i Tjernobyl, men de første dage efter eksplosionen, kunne man rundt om reaktoren nogle steder måle 3.000 Røntgen per time - og de folk, som blev sendt ind for at slukke ilden, døde på stedet.

Nu er situation væsentligt forbedret. Der er bygget en kæmpestor 'sarkofag' over reaktoren, og man kan rejse igennem området uden helbreds risiko. Jeg har lavet et kort her i marts 2004 til brug i vor lokale motorcykelklub, der viser strålingsniveau'et på asfalt. Sædvanligvist målt midt på vejen, fordi strålingen er dobbelt så stor i vejkanten, og går man en meter væk fra vejen er strålingen 4-5 gange højere. Strålingen findes i jorden, på græsset, i æbler og svampe, men ikke på asfalten og det gær kørsel gennem området sikkert.



Jeg kører alene. Jeg behøver ikke andre til at rejse en støvsky, og jeg har aldrig haft problemer med dosimeterkontrollen. Der findes kontrolposter, og finder de stråling på dit køretøj, så skal det have et kemisk brusebad, der "æder" metallet.

I årene 1960-1970 havde man stor optimisme, når det kom til atomkraft. Under sloganet "Atomet er vor ven" byggede man atomkraftværker både her og der. Den 26. april 1986 trykkede en mand med navnet Akimov på den forkerte knap og udløste den hidtil værste nukleare katastrofe. Akimov blev idømt 14 års fængselsstraf, og trofaste mod sovjetisk retstradition fik alle andre, der var på arbejde i kraftværket den dag også fængselsstraf. Uanset om de nu var skyldige eller ej.

Sådan teoretisk set vil strålingen forblive i Tjernobyl i de næste 48.000 år, men rent praktisk kan vi forvente at mennesker flytter ind om 300-900 år. Til den tid vil de allerfarligste elementer være borte. Skulle [Ukraines] regering finde penge til forskning, så gætter jeg på, at man vil finde på en-eller-anden metode til at oprense og neutralisere området hurtigere. Sker det ikke, kommer vi til at vente i 900 år til ståligen har mindsket af sig selv.

På det ukrainske sprog er "tjernobyl" betegnelsen for en græsart (bruges f.eks. til absinth). Alene ordet "Tjernobyl" skræmmer livet af folk her. Hvis jeg siger til nogen, at jeg skal ind i "dødens zone", kan du sikkert godt gætte, hvordan reaktionerne er. I bedste fald et "er du helt sindsyg?".

Min far siger, at mennesker er bange for det, som de ikke kan se, ikke kan føle, ikke kan lugte, men som vil slå dem ihjel. Far er atomfysiker, og han siger også, at af alle de farlige ting i mit liv, er kørsel i 5te og 6te gear det farligste han kan komme i tanker om.

Under alle omstændigheder forholder det sig sådan, at far og hans kollegaer har arbejdet i zonen i de sidste 18 år. De har lavet forskning fra den dag ulykken skete. De andre på holdet er mikrobiologer, læger, botanikere osv. Jeg var 7 år gammel i 1986 og få timer efter ulykken sendte far os med toget til bedstemor. Bedstemor bor 800 km herfra, og far var ikke overbevist om, at det var tilstrækkeligt langt borte.

Myndighederne var tavse om uheldet. I Kiev skulle folk deltage i 1. maj paraderne, men folk hørte efterhånden om uheldet fra udenlandsk radio og fra slægtninge til de døde. 7-10 dage efter ulykken startede panikken for alvor. Far siger at strålingen i de første 10 dage var allermest kraftfuld og slet ikke sammenlignet med det, vi har i dag.

Det store, hvide æg

Men lad os komme i gang med selve turen. Når vi passerer 86 km-stenen ser vi det store, hvide æg! Nogen har haft det med fra Tyskland, og det symboliser, at LIVET en dag vil bryde ud. Liv som har overlevet strålingen. Her er det sidste sted, hvor man kan købe noget at spise og købe benzin. Nu er det lige meget i hvilken retning turen fortsætter; billedet er det samme: forladte byer, døde landsbyer, forladte landbrug. En såkaldt ekskluderet zone er området i en cirkel på 30 km rundt om kraftværket. Vi er endnu ikke i en død zone, vi kører rundt om det store æg og er omkring 50 km syd for reaktoren.

Omkring 3.500 personer har enten nægtet at forlade deres landsbyer eller er vendt tilbage efter 1986. Jeg beundrer disse folk. Hver især er de filosoffer på deres egen måde. Hvis du spørger om de ikke er bange for at dø, fortæller de, at her dør de måske af stråling, men alle andre steder er de sikre på at dø af hjemve. De spiser mad fra egne haver, drikker mælken fra deres køer og fastholder, at de er sunde og raske. Vi kan dog ikke se bort fra fakta; kun 400 er tilbage af de 3.500. Det ser ud som at de mest stejle og stædige er de første ofre.

Vi krydser grænsen til Hviderusland. Er i et andet land. En ond vind sendte 70% af Tjernobylys nedfald herind. Hvis vi bevæger os dybt ind i hviderussisk territorium, vil vi få en ganske god ide om omfanget af det forurenede område. Husene her er for det meste af træ, og de suger radioaktivitet som en svamp.

Vi må være sikre på at tanken er fuld, inden vi fortsætter mod Tjernobyl. Vi har ikke lyst



til at holde derinde med en tom benzintank. Vi passerer en kontrolpost, hvor de vil se pas og tilladelse til at køre ind i zonen. Jeg har en tilladelse fra det atomare forskningscenter.

Hver gang jeg passerer en kontrolpost, prøver jeg at koncentrere mig om følelsen af at være i den døde zone. Det er en ny følelse. Landsbyer, veje og skovene her ser ud som uden for zonen, men det er ikke det samme. Det føles somom, at du er gået ind i et billede. Tingene er uvirkelige. Det er som et maleri.

Dengang – og nu

Hvem har tal på antallet af døde? Ingen. Ikke engang et cirka-tal. Nogle siger, at 400.000 døde. Soyuszchernobyl rappertere at 300.000 mennesker er døde efter 1986, og det er ikke slut.

Det er nemmere at beregne de materielle tab. Brandbilerne er de mest forurenede objekter i området. Man prøvede at slukke den radioaktive brand. De første brandmænd troede, at der var tale om en almindelig brand. Ingen fortalte dem, hvad de i virkeligheden var oppe imod. Soldater og helikopterpiloter fik heller intet at vide.

Hvad der var et helvede for mennesker blev til et paradys for de vilde dyr. Bestanden af ulve og vildsvin vokser hurtigt. De bebor huse og skure. De er ikke aggressive her, sandsynligvis har de tilstrækkeligt med mad, for bestanden af andre dyr er også stigende. Det er helt almindeligt at se ulv, ræv eller vildsvin krydse vejen. Også hjortevildt kan dukke op på vejene, og dette får mig til at sænke hastigheden. Man skal især være opmærksom på de smalle veje.

Og der er przewalskiheste¹. Disse tilhører en truet art. Nogen har for få år siden bragt dem hertil fra Asien, og de trives her. Nu er der tre flokke i tjernobylområdet. Det er robuste heste, altid på farten. Przewalskiheste har et forhistoriske udseende, og når de suser forbi, har jeg en følelse af at næste flok er en slags dinosaurier. Zoologer har også hentet to amerikanske bisoner, men det lykkedes ikke at få dem til at yngle. Bisontyren stak af. Jeg ved ikke, om han flyttede fra den radioaktive stråling, eller fra sin mave. Den er sidst set i Hviderusland med kurs mod vest. Måske har han besluttet sig til at vende tilbage til Amerika.



1 Red.: Den oprindelige hest, som blev domesticeret i det sydlige Rusland ca. 3000 år f.v.t.

Byen Tjernobyl

Så er jeg i Tjernobyl by. Det er ikke mit foretrukne sted. Hele befolkningen blev evakueret i 1986, og byen plejede at være en slags base for folkene, som arbejdede på atomkraftværket. Dosimeteret viser her fra 20 til 80 mikroRøntgen. Det er zonens sikreste område.

Fra Tjernobyl til kraftværket er der 18 km og til spøgelsesbyen er der 22 km. Jeg plejer at dreje væk fra hovedvejen og kører gennem landsbyerne.

Atomkraftværket

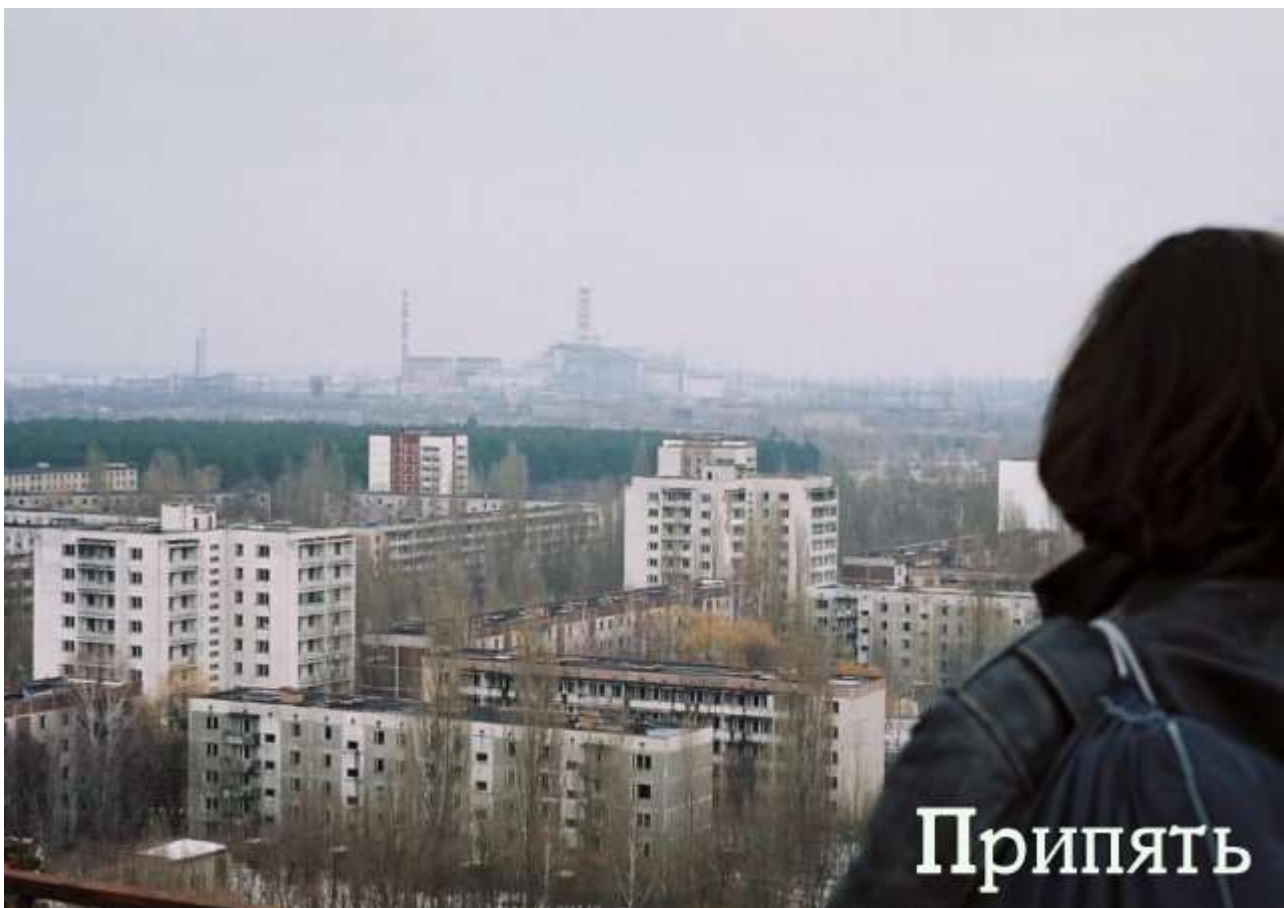
Sædvanligvis får dosimeterets huyen mig til at sætte farten op, og denne strækning kører jeg så hurtigt som forholdene tillader. Stedet foran mig kaldes den Røde eller den Magiske Skov. I 1986 var denne skov rød af radiaktivitet; man skar den ned og begravde den under 1 meter jord. Det er ikke så galt med asfalten, men går jeg 10 meter fremad, så går mit dosimeter helt ud af skalaen. Hvis jeg går 10 meter fremad mod reaktoren, vil jeg kunne måle 3 Røngen. Skulle jeg gå hele vejen hen til reaktoren, så vil jeg kunne lyse i mørke, når turen er slut. Måske er det derfor, at de kalder det den Magiske Skov. En form for magi, hvor du går ind i en køredragt af læder og kommer ud som en ridder i skinnende rustning.

Spøgelsesbyen, stilheden

Fire kilometer mere og jeg er ved spøgelsesbyen Pripjat (Припять), der er mit foretrukne sted. Byen blev grundlagt i 1970 og ligger 4 km nord for reaktoren. Der plejede at bo 50.000 mennesker her. Sædvanligvis er her en politimand som byens vagt, som kan fortælle mig, at jeg er alene i byen. Så kan jeg køre uden at bekymre mig om at køre ind i biler eller fodgængere. Denne by kunne være et spændende sted for turister. Nogle turistselskaber har forsøgt at arrangere guidede ture til byen, men turister blev skræmte og klagede over stilheden, som er svær at udholde i en tom by. De skulle have 1200 Hryvnas for et to timers besøg, men vagten fortæller at de var alle væk efter 15 minutter på grund af den skrækkelige stilhed. Det er som om man bliver døv, og det ringer for ørerne.

Ved første blik ligner det en normal by. Nogen har vasketøjet hængende på altanerne, nogle vinduer står åbne, andre har gardinerne trukket for. Her er et holdeplads for taxa, der er en købmandsbutik. Så får du øje på skiltet med "Lenins parti har ført os til kommunismens triumf", og det får os til at indse, at tøjet har hængt på altanen i 18 år og at byen er tom.

Når jeg kører alene, vil jeg aldrig gå ind i husene. Der er mange steder, som ikke er sikre. Sædvanligvis har jeg en pige fra Tjernobyl med, når jeg vil se, hvad der er i bygningerne. Hun tjener til dagen og vejen ved at være guide for besøgende i den døde sone. Hun er fra stedet og godt orienteret om atomare emner. Der er farlige steder, hvor ingen kommer. Selv forskere holder sig borte. Et sådant sted er den Magiske Skov, et andet er kirkegården i spøgelsesbyen. Man har begravet radioaktivt grafit der, og det er ikke længere muligt for pårørende at besøge gravstederne.



Motorcykelbutikken

Det første sted jeg skal besøge er butikken, hvor man solgte motorcykler. Skiltet fortæller, at man kunne købe en Chezet (Чезет) motorcykel², 26 HK, 343 ccm, 1050 Rubler. Chezet! Det var motorcyklen, som alle unge mennesker i Sovjetunionen drømte om. Unge mænd hang uden for butikken og fantaserede om, hvad man kunne lave med 26 heste, når bedstefars motorcykel kun havde 15 ponyer; men hvordan skulle man få råd, når månedslønnen kun var på 180 Rubler? Dernæst, alarm, evakuering, panik. Ingen i butikken, intet politi. Denne butik blev tømt i løbet af få timer. Banker, selv guldsmedebutikker overlevede evakueringsdagen, men denne butik havde ikke en chance. PS: Politiet begyndte at skyde folk, der plyndrede, da de første radioaktive fjernsynsapparater dukke op som brugte i Kiev.

Huse

Det er ikke farligt at være udenfor i spøgelsesbyen. Faren ligger inde i husene. Især skal man være forsigtig med huset, der vender åbne vinduer i retning af atomkraftværket. Jeg lavede en kort udflugt med min ven, der er læge. Han sagde, at går man sådan et sted uden mulighed for at kunne måle radioaktiviteten, svarer det til at gå gennem et minefelt uden minesøger. Han har bygget sin egen. Det kommer aldrig udenfor skalaen.

² Det er første gang, at redaktøren hører om dette motorcykelmærke, Чезет! Ved du mere, er jeg særdeles interesseret.

Alle døre er åbne. Man skal sikre sig at strålingen ikke er for voldsom, skubbe til døren og så får man at se, hvordan folk har boet og levet.

En ny begyndelse

De fleste måtte efterlade det hele; lige fra billeder af bedsteforældre til bilen. Deres tøj, kontanter og dokumenter er blevet kompenseret af myndighederne. Det er utroligt. Her boede mennesker, de havde hjem, sommerhus, garage, motorcykler, biler, penge, venner og bekendte. Folk havde et liv. Hver havde sit eget lille hjørne, og i løbet af nogle timer gik helde deres verden i stumper, alt gik i hundene. Efter nogle få timers kørsel i et militært køretøj stod man under en bruser for at vaske radiaktiviteten bort og trådte så ind i et nyt liv. Nøgen. Uden et hjem, penge, venner. Uden en fortid og med en meget tvivlsom fremtid.



Jeg fandt et sjovt billede i fars samling. Det er røde motorcyklister, der kører parade i Kiev i året 1985. De kører på sovjetiske motorcykler. Min 1100 cc Kawasaki Ninja leverer sikker lige så mange HK, som alle disse MC tilsammen³.

Et sted besøger jeg en mand, der tydeligtvis var taget på fisketur den 26. april 1986. Han er aldrig kommet tilbage for at hente "Jagt- og fiskerimagasinet" i postkassen. Hans slippers står under sengen, på klaveret ligger fotos af ham selv, familie, den første kæreste. Jeg prøver at forstå, hvad denne mand føler, som engang tog på fisketur, men som ikke kunne vende hjem. Som om livet blev klippet i to stykker. I det ene stykke står dine slippers under sengen, fotografierne på klaveret; det andet stykke er ham selv, hans erindringer og en fiskestand.

³ Red.: Hmm min kære Elena – kan det nu også passe!

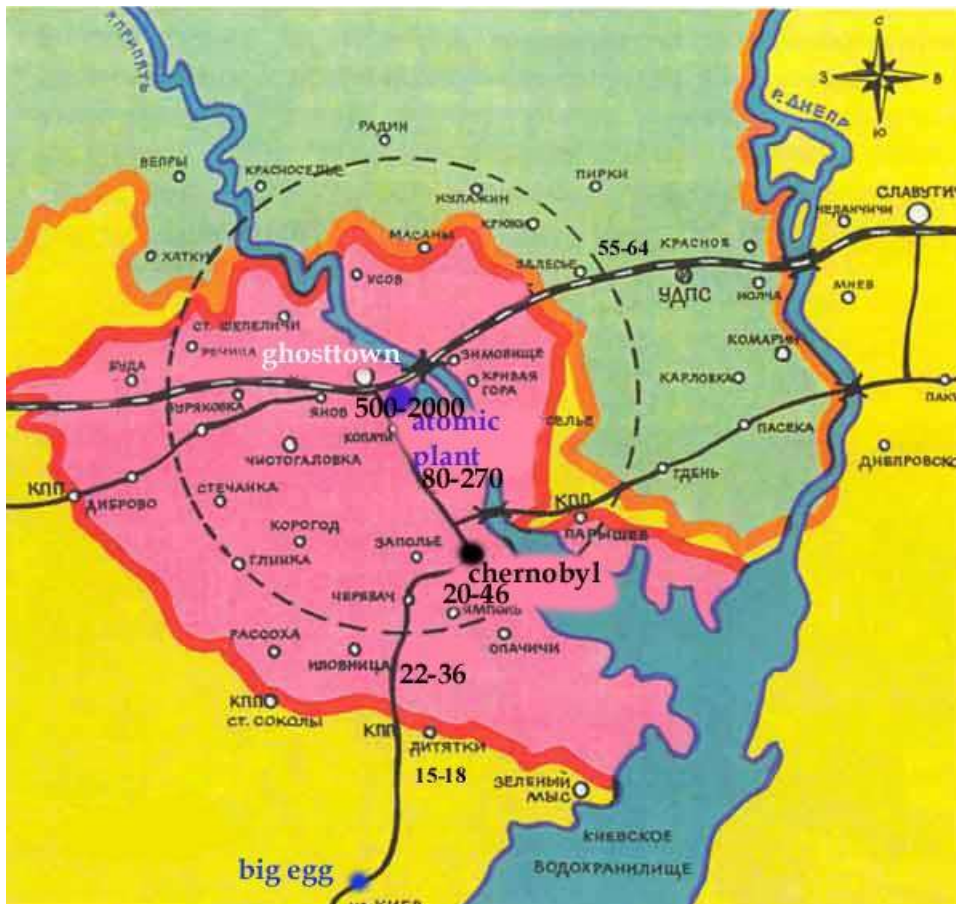
Der er ingen telefonforbindelse i byen. Mobiltelefoner virker heller ikke.

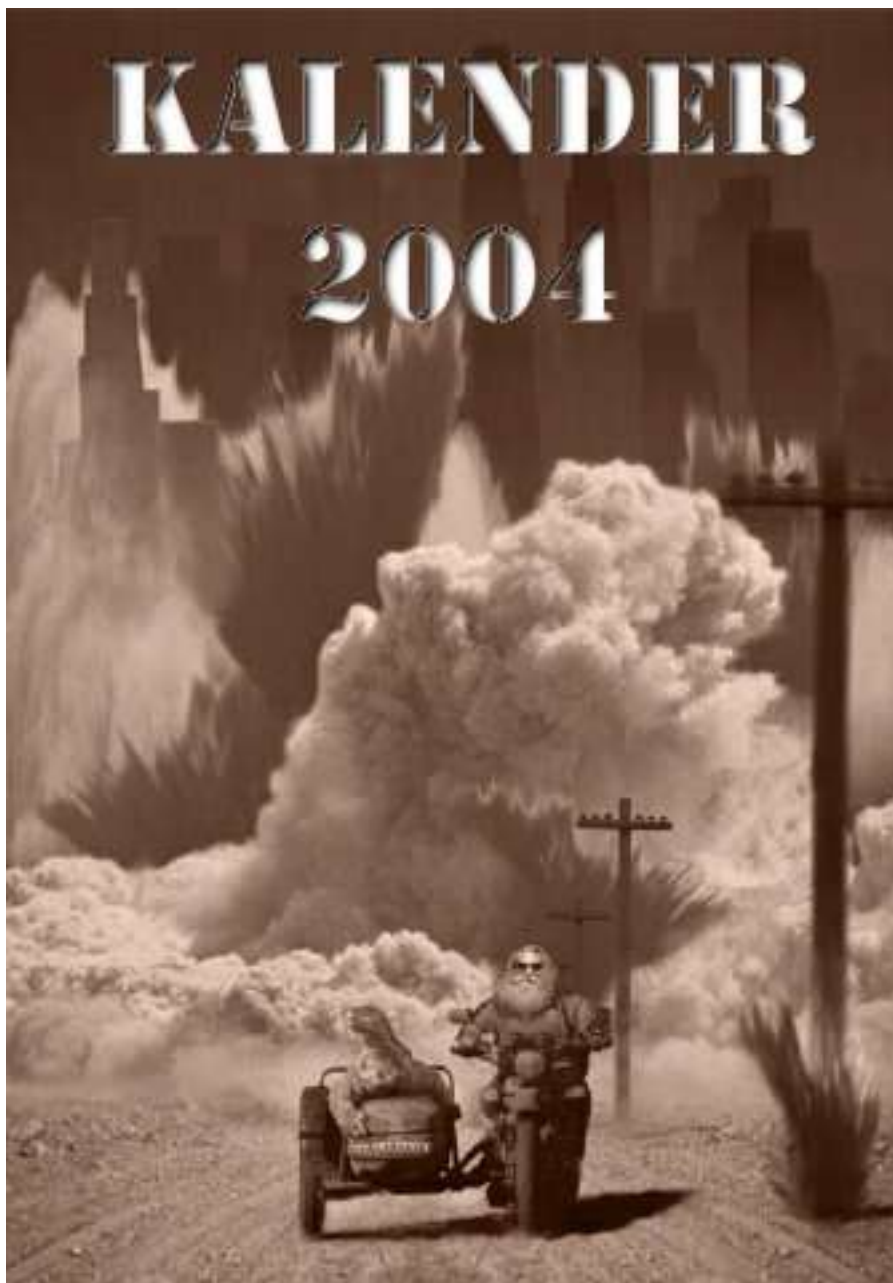
Børnehaven

Det er på tide at slutte beretningen og sige farvel. Jeg tog nogle billeder i en børnehaven. De behøver ingen kommentarer. De taler for sig selv. Der ligger i hundrevis af gasmasker for børn på stedet. En dagbog ført af pædagogerne er interessant læsning. Den bliver altid åbnet på siden, hvor den sidste note fortæller, at spadsereturen lørdag er annulleret på grund af uforudsete hændelser.



Elena, Kiev





15-16. maj 2004 Italiensk Ural-træf

Den meget omfattende beskrivelse vil ikke blive gentaget her, find nummeret fra februar frem og læs nærmere der. Hvis nogen skulle vise det flotte initiativ til at tage derned, så vil bladets redaktør gerne høre derom.

29. maj Oldtimerløb i Gråsten

Det største arrangement af sin art i Danmark. Der forventes vistnok over 1000 motorcykler, der er 25 år eller ældre. Ingen hjemmeside. Tal med Bjørn Bach-Hansen på tlf 7465-1387 mobil 2056-2800 email: Bach@hansen.mail.dk

30.-31. maj kl 11-17 Græsted Veterantræf & Kræmmermarked

Græsted Stationsvej 78, 3230 Græsted. Dette veterantræf anbefales på det varmeste af deltagende klubmedlemmer (som Jørgen Hansen og Jan Buchwald). Hjemmesiden www.veterantraef.dk

5.-6. i juni Børnetræf med sidevogne i Skanderborg

Arrangører er Carsten Schweder og Generalsekretæren. Tag dine børn eller børnebørn med til

Begrænset deltagerantal, 15 mc'er. Tilmeld dig senest 23. maj til
Carsten Schweder, Pilevej 3
8660 Skanderborg 8651-0072 email: Schweder@mail.dk



Vi mødes lørdag morgen hos Carsten på Pilevej 3 og kører derefter i kortege gennem Skanderborg by, hvor Carsten har opnået en aftale med Handels-standsforeningen. Vi bruger lidt tid på at parkere vort pragtfulde sovjetiske stål forskellige steder i byens handeleggader og deltager efter bedste evne i dagens aktiviteter. Efter middag kører vi til pladsen ved Skanderborg Sø. Det er samme sted, hvor Hawaii Bar er placeret ved Skanderborg Musikfestivalen, medgrønne plæner, badebro og

mulig hed for at telte eller at leje en hytte.

I eftermiddagens aktiviteter indgår udover badning og fjoller i drageflyvning ved Generalsekretæren. Medbring et par flotte plasticindkøbsposer, så har Erik medbragt pinde og snor og vil instruere i at bygge små, nemme og velflyvende drager ud af poserne. Skulle vi være ramt af vindstille, vil det måske være en god ide at medbringe bolde og frisbee.

Aftenmaden laver vi selv, såvel børn som voksne. Carsten vil lave fælles indkøb hertil. Til ølsmagningkonkurrence forventes det, at du har medbragt 5 øl fra det lokale bryggeri.

Om søndagen er der en skattejagt i skoven, som de voksne har lagt ud om lørdagen.

Man er ikke forpligtet til at være der både lørdag og søndag, og hvis du hverken er til telt eller hytte, så kan du også bestille plads på Skanderborg Vandrerhjem, der ligger lige i nærheden

SKANDERBORG VANDRERHJEM
Dyrehaven 9, DK - 8660 Skanderborg
tlf.: 8651- 966 fax.: 8651-1334
<http://www.skanderborg-danhostel.dk/>

Gode ideer til aktiviteter o.s.v. modtages gerne. Send dem til Carsten, der er hovedkoordinator i træffet.

HUSK AT DER ER BEGRAENSET TILMELDING. Hvis vi kommer mere end 15 sidevogne, må Carsten tilbage til forhandlingsbordet med kommunen, derfor tilmeld dig senest 23. maj.

11. til 13. juni. 15. Internationale Dnepr-træf ved Grabensee

15 km from Salzburg, Østrig. Lige som sidste år, er stedet
Gasthof Grabensee
Pankraz Wimmer jun.,
5164 Seeham, Fraham 10,
Tel. 06217/5384

De, der ikke kan sove i telt, gør klog i at bestille plads i god tid.

Den officielle start begynder om aftenen den 11. juni. Da det drejer sig om en lang weekend, vil jeg være der allerede den 10. juni, og så kan jeg sammen med de tidligt ankomne erobre "das Salzburger Land". Dette private Dnepr-træf er også åben for andre med østeuropæiske sidevognsmaskiner.

Jeg har formange reservedele på lager og vil tage nogen med for at sælge dem, siger

Peter Zinterhof
Universität Salzburg
Hellbrunnerstraße 34
5020 Salzburg
Tlf 0043/(0)662/8044-6714
Fax 0043/(0)662/8044-138
e-mail: peter.zinterhof@sbg.ac.at

Generalsekretæren hører gerne fra de, der kunne finde på at køre derned.

20. juni. kl. 10-17 Classic Autojumble and Concours de Charme

Gratis tilmelding kun via hjemmesiden www.gavnø.dk/auto, flere detaljer på www.gavnø.dk. Noget af et tilløbsstykke, siger Jan Buchwald. Du kan udstille din veteranmotorcykle her.

25. juni og 3 uger frem

Til Nordkapp og retur. Johannes Wråe Petersen og Peter Junker Iversen vil prøve en mere krævende tur. Planen er at køre til Frederikshavn og tager færgen over til Göteborg allerede om aftenen fredag den 25. juni. Herfra køres fra Sverige ind i Norge og til Nordkapp. I skrivende stund er den videre rute ikke fastlagt, men hvis et par stykker mere har lyst at deltage, så kontakt en af de to herrer. Hvis det er nødvendigt, kan starten udskydes til lørdag den 26. juni.

Start fra: ?

25. juni til 5. juli

Väneren rundt, Bornholm rundt, Rügen rundt og hjem via træffet i Pütnitz. Emanuel Kristensen, generalsekretær Erik Petersen og vistnok René Olsen har tænkt sig at bruge en uge på en "telt- og primustur" med sidevognene. Vi vil starte med at køre sammen med drengene, der skal til Nordkapp, men i Sverige skilles vores veje. Vi vil max køre 300 km per dag,

have det hyggeligt om aftenen. Om torsdagen er vi kommet fra Ystad til Rønne og vil køre Bornholm rundt (vore lokale medlemmer skal være velkomne til at være vejvisere). Fredag er vi med færgen Bornholm-Sassnitz kommet til den naturskønne ø, Rügen. Vi slutter turen af med atter at vise de danske farver til træffet i Pütnitz. Vi vil godt være et par maskiner mere, så vil du være med, så er det bare med at få fat i undertegnede. Tlf: 8667-5392 eller email Erik@dnep.dk

2. kl. 16:30 - 4. juli Det 3. Internationale Træf for Østblokkøretøjer

I sidste nummer sneg en trykfejl sig ind, og jeg havde skrevet "juni", hvor den rigtige måned er juli. Jeg beklager.

Træffet finder sted i Pütnitz. På klubbens hjemmeside og juni-nummeret af dette blad kommer tydelig kortskitse. Utroligt nok er dette træf det sted, hvor flest af klubbens medlemmer deltager og får hilst på hinanden. Sidste år var lidt over halvdelen af de russiske motorcykler med dansk ejer. I år ser det ud til, at foreningen Danske Trabantvenner og Wartburg-ejerne også lægger turen omkring den tidligere militære flyveplads, hvor samlingen af 2- og 4-hjulede køretøjer skulle være vokset ganske alvorligt. Det er tilladt at komme flere dage før og til at udsætte hjemrejsen til mandag.

26. - 27 juni Veterantraktorudstilling i Brørup

Stumpemarked, trailersalg, kræmmermarked. Alle velkomne med køretøj op til årgang 1978 – så er entréen gratis. www.dvdk.dk Jens Arne Donslund 7533-5095

24. - 25. juli Veterantraktortræf i Slagelse

Afholdes på "Jernbanegården", C.A. Olesensvej. Du kan udstille din gamle MC, og der vil være mulighed for bad og camping. Arrangementet er i stil med det i Brørup 26-27 juni. Man henvises til hjemmesiden www.dvdk.dk Endnu en god mulighed for at fremvise sit sovjetiske stål og at mødes med klubkammerater.

20.-22. august. Skovbyringtræf – Vamdruptræffets afløser

Vor klubkammerat og manden bag Vamdruptræffet Claus Dal har købt hus med tilhørende 26 hektarer natur inkl. Danmarks længste speedwaybane (608 meter) inviterer i år til træf igen. Samme weekend afvikler Haderslev Motorsportsklub internationalt motorløb for solo og sidevogn. Her vil der være mulighed for bål, fiskeri i put-and-take sø, terrænkørsel og kammeratligt samvær. Adressen er: Claus Dal, Skovbyringen 2, 6500 Vojens. Flere detaljer i næste nummer – og på klubbens hjemmeside, når de kommer.

29. august Sensommertræf på Rindholm Kro

Klokken 11-16 Gratis adgang for gæster og udstillere i den 2 HA store park omkring den gamle kro på Gl. Århusvej 323 lige syd for Viborg. På hjemmesiden www.rindsholmkro.dk kan du finde billeder fra træffet sidste år og bl.a. se Klaus Maltesens Ural M72. Kroværten mener, at biler og mc'er skal være mindst 30 år gamle. Telefon 8663-9044

September, sidevognstur i Ukraine

21. maj til 29. maj er Generalsekretæren sammen med Torsten Meier fra Pütznitz, Jørgen 'Antikrist', Søgård Kyndesen og Michael Henriksen til Zhitomir i Ukraine for sammen at afprøve og udforske mulighederne at køre Dnepr med sidevogn i dette område. Du vil kunne læse om turen i juni nummeret af dette blad.

Dette sker for at selve turen der afholdes Indtil nu omfatter listen følgende personer: Torsten, Erik P og Bill Ellis (Los Angeles). **Der er plads til i flere, så hvis du er interesseret, skal du skynde dig at melde dig til generalsekretæren, Erik P 8667-5392.**

Turen afvikles på den måde, at udgangspunktet er Pütznitz. Herfra kører vi i Torstens minibus, hvor vi kan sidde 8 personer. Vi kører i ét hug til Zhitomir, der ligger vest for Kiev. I Zhitomir har vi købt nogle brugte Dnepr, der står køreklar på ukrainske nummerplader.

Turen foregår i området nord for Zhitomir, der lever op til alle dine forventninger om Ukraine: små hyggelige landsbyer, hvor kvæg og høns løber rundt på vejen og storkereder er mere reglen end undtagelsen. Vi kører i et varieret landskab med enorme marker og store skove. Det skal ikke kun dreje sig om at se landet, vi skal også i kontakt med menneskene. Vi vil ikke altid kunne finde hotel eller herberg, men så sover vi i telt i det fri.

Som tolk har vi Torsten, der taler russisk flydende. For at undgå mekaniske problemer, vil en ukrainsk mekaniker, Victor ledsage os i sin Lada medbringende værktøj, reservedele og en trailer.

Prisen ligger ikke fast, men det er ikke noget, som nogen skal tjene penge på. Det skulle kunne lade sig gøre på den rigtige side af 10.000 kroner, og heltst under 1000€.

Den 15. - 17. oktober Bjorneroea, Vedsamling, Høsttræf, Norge

Dette ser ud til at være forberedelserne til det berømte primustræf i februar. Skulle vi prøve at se på omgivelserne uden sne, og samle brænde sammen med nordmændene??





Saa er den gal igen med generalsekretæren. Han troede ikke selv, at han havde et problem, men må i dag erkende, at han er da vist pumpe-narkoman. Når det gælder udstyr til vore motorcykler, skal markedet undersøges.

Jeg var så letsindig at gå i A-Z for at købe et par cykelskærme på tilbud for 29 kroner. Nu jeg var nede i cykelafdelingen kunne jeg ikke nære mig for at studere varerne på hylderne, og minsandten om ikke der var et par interessante pumper. Min interesse koncentrerede sig om to modeller. Den ene hed "Mini Pump" udmærkede sig ved lav pris (40 kr) og endnu lavere størrelse. Den anden var et højteknologisk monster ved navnet "Sigma Sport". For pokker den så godt ud, så 169 kroner var vel ikke urimeligt.

Nu har jeg nogle gange det princip, at er jeg i tvivl om hvilken vare jeg skal vælge, så køber jeg begge to. Sådan gik det også denne gang. Jeg tog pumperne med hjem, og idet at jeg totalt ignorerede de 4 cykelpumper jeg allerede ejer gik jeg i gang med en sammenlignende afprøvning.

Jeg kunne ikke ignorere den autentiske, sovjetiske pumpe til motorcyklen, som jeg har handlet mig til et sted i Østeuropa. Så denne forbrugerundersøgelse vil være en sammenligning af de tre modeller.

Sovjetisk fodpumpe

Total længde: 47 cm
Vægt: 1000 g = 1 kg
Cylinder: 47 cm * 38 mmØ
Maksimal slaglængde: 32 cm
Slagvolumen: 0,363 Liter
Luftslangens længde: 60 cm
Andet: -

Jeg husker ikke prisen, men det var ikke nogen dyr pumpe. Den udmærker sig ved ikke blot at være det originale udstyr, men også ved robusthed og stor slagvolumen. Hvis vi måler en slange op, finder vi, at $R=29,3$ cm og at $r=3,66$ cm, herved bliver slangens rumfang 7,75 Liter (efter den af alle klubmedlemmer velkendte formel: $Vol = 19,739 R r^2$). Med den sovjetrussiske fodpumpe kan vi fordoble slangens luftindhold med blot 21 slag.

Ved den praktiske prøve fandt jeg ud af, at stemplet i pumpen vist var noget udtørret. En simpel sag at rette, eftersom det er vanskeligt at forestille sig en pumpe endnu mere simpel, mere robust eller enklere at vedligeholde. Uheldigvis fylder pumpen en del og vægten på 1 kg tæller også med, hvis man pakker til langtur og gerne vil holde vægten nede. Uden indbygget manometer må vi enten gætte på hvor dæktrykket er godt nok, eller vi må medbringe en dæktryksmåler.

Mini Pump

Total længde: 13 cm (pakket), 21,5 cm åbnet

Vægt: 255 g
Cylinder: 10 cm * 38 mmØ
Maksimal slaglængde: 9 cm
Slagvolumen: 0,102 Liter
Luftslangens længde: 47 cm
Andet: Manometer 0+10 kg/cm²

Den mindste, letteste og billigste af de tre pumper. Mine forventninger til denne pumpe var ikke store, men jeg blev klogere. Vægten er kun en fjerdedel af russerpumpen, og den fylder ikke meget mere end en knyttet hånd. Denne besparelse betaler man for, når dækket skal fyldes med luft. Hvor man kunne klare sig med 21 pumpeslag med russerpumpen for at fordoble dæktrykket, så skal der laves 76 slag med denne letvægter. Alligevel blev jeg ret fascineret af, at jeg i så lille en indpakning fik både pumpe til MC, bil, fodbold og luftmadras og også manometer. At jeg så skal bruge 3+4 gange så mange slag for at fylde slangen kan vel nok opveje denne lille ulempe.



Sigma Sport

Total længde: 32,5 cm
Vægt: 268 g
Cylinder: 18 cm * 20 mmØ
Maksimalt slaglængde: 14,7 cm
Luftslangens længde: 19 cm
Slagvolumen: 0,046 Liter
Andet: Manometer: 0-12 bar, 0-175 psi

Jeg gemte det bedste til sidst. Troede jeg. Det var en fornøjelse at se dette højteknologiske, tyske vidunder der foldede sammen til det rene ingenting, og som kunne forvandles til en fodpumpe, der både ville kunne pumpe MC- og cykeldæk op. Da jeg var færdig med at savle over det elegante udseende gik jeg til den praktiske prøve . . .

Den faldt ikke heldigt ud. Den lille skiderik viste sig at have så kort slange (19 cm), at det ikke rakte fra jorden og op til ventilen, om så jeg drejede hjulet så ventilen var nederst. Hmmm – lad os se, om den så kan pumpe min cykel. Hvad pokker – det kan den heller ikke! Jo, hvis jeg kunne udkommandere en frivillig til at kæmpe med at holde pumpen i forbindelse med ventilen, samtidigt med at jeg bankede mine hænder blodige for at hæve det atmosfæriske tryk i slangen. Mage til l.r.t skal man da lede længe efter. At tænke sig, at der er ansat folk til at lave så elegant et stykke værktøj, som i bedste fald kun vil kunne bruges som en (dårlig) vandpistol. Godt at man har 14 dages fortrydelsesret i A+Z, og godt at jeg fik afprøvet skidt i tide.

Konklusion:

(1) Den sovjetrussiske fodpumpe er godt nok tung og fylder, men er kan robust og kan klare jobbet ved dag og nat. Vi skal nok huske at afprøve den regelmæssigt, så den

ikke svigter, når det gælder. En dæktryksmåler koster og vejer ikke meget, hvis man ønsker at holde korrekt tryk.

(2) Mini Pump til 40 kroner kan helt sikkert klare jobbet. Den vil jeg vælge, når læsset skal holdes ned, og der skal spares på pladsen. Hvis du ikke kan finde pumpen i A+Z (alias Bilka), så kan du ringe til Flemming Kjær A/S i Odense på tlf 6615-5020 og få anvist nærmeste forhandler.

(3) Nu vi snakker om det. Hvad er korrekt dæktryk? Ifølge instruktionsbogen ser vi (for min Dnepr MT 10-11-16) at

Forhjul og sidevognshjul	1,5 til 1,6 kg/cm ² (svarende til 21 til 23 psi)
Baghjulet	2,5 til 2,6 kg/cm ² (svarende til 36 til 40 psi)

/Erik P

KØB, SALG & BYTTE

Eneste moms-registrerede importør af reservedele og brugte Ural/Dnepr i Danmark er Flemming Jensen, der på Forsomhovej 1, 6870 Ølgod har **Vestjysk Ural Import** Telefon 7524-6592 Mobil 2143-2730 hjemmeside www.ural.dk email: IMZ-Ural@mail.tele.dk

Niels Ole Hald i Blommenslyst, Fyn (ikke klubmedlem) har en **M72'er med sidevogn fra 1947** med danske papirer, men p.t. uden plader. Den starter og motoren kører pænt. Delvist restaureret, men mangler det sidste. Den er sandblæst og pulverlakeret hvid - men ikke helt færdigt. Pris 20.000 kr. Ring på 6476-2775 og hør nærmere.

Russiske motorcykler

Original MW-750. Årgang 1963. Militærgrøn. Ægte militær cykel med tilbehør. Differentialspærre og træk til sidevogn. Nye offroad dæk. Lygteblænder. Originale lygter. 6V anlæg. 13000 km. Told og moms betalt. Med papirer. (Afgiften ligger på kr. 911,- idet cyklen er veteran) Pris 25.000,- kroner

2 komplette hjul med dæk. Helt lige! Spændt op af en cykelsmed. Sort fælge - nylakerede. Forkromede egre. Pris 1000,- per stk.

Komplet Dnepr motor 650 ccm. Fuldstændigt nyrenoveret motor. Pris 2500,-

Kontakt Lydia eller Andreas på tlf. 2858-4539/2818-4189 eller E-

mail: lydiairving@tdcadsl.dk, der i øvrigt skriver:

M72 årgang 1950 med *original* sidevogn og bakgear. Totalt renoveret. Glasblæst motor. Sortlakeret. Der er gjort meget ud af et pænt finish. Leveres synet og indregistreret i købers navn. 37.000 kroner.

M72 solomaskine fra 1950 med de originale russiske papirer. Den trænger til en kærlig hånd. Grim motor, men pæn lak. 12.000 kroner

K-750 fra 1964 med sidevogn og bakgear sælges på vegne af en kammerat, der arbejder på Grønland. Pæn grønsort lakering. Leveres synet. 29.000 kroner.

Tom Pedersen i Bagsværd er klar på mobilen 4013-4808!

Erik i Viborg vil gerne sælge **et fabriksnyt speedometer** med triptæller til en Dnper MT10, MT11, MT16 for 250 kroner. 8667-5392 eller email til Erik@dnep.dk

Carsten Schweder, Silkeborg har en masse dele til salg eller bytte:

- En **sidevogn med reservehjul** fra 1970 til en K650. 2.500 kroner
- **2-i-1 udstødning** til Ural fra 1993 komplet og ubrugt
- **Lygter og blinklys**. Alt pånær forlygten fra Ural 1993
- Et **stel** uden papirer og uden forgaffel men **inklusive ledningsnet**. Stammer fra en 1993 Ural

Ring til Carsten på 8651-0072 eller email til Schweder@mail.dk

Jan Buchwald 5886-9363 sælger **elektroniske laderelær 6V, 80 Watt**, der giver en mere sikker ladning og lader ved lavere omdrejninger. De er indstøbt i polyester og har ingen mekaniske kontakter, der bliver snavsede. De er tilmed lette at montere og kan normalt indbygges i den originale kasse. Prisen er indtil videre kr. 400,- + forsendelse (i reglen kr. 15,-). Han sælger også halogenpærer til 6 Volt 10 Watt til 60 kr + forsendelse.

Finn Olesen har lavet en samlet udgave af **nummer 1-7 af vores klubblad**, som han vil sælge for 100 kroner.

Finn har telefon 7595-4648 email: Finn-Katja@mail.tele.dk

Generalsekretøren har overtalt Torten Meier i Rostock til at tage en **Ural M-67-36 med sidevogn** fra 1982 her til landet, så manden uden sovjetisk stål kan købe en MC til overkommelig pris. Den har ukrainske papirer og en tysk tolderklæring for indførsel i EU. 650

cc motor, gearkassen er uden bakgear, 12 Volt/150 Watt generator, Traktorsæder og vindskærm. Se billeder på klubbens hjemmeside.

Kan starte og ser fornuftig ud, måske lige bortset fra den skrækkelige grønne farve). Telefon 8667-5392. Motorcyklen kan beses Flemming Jensen, på Forsomhovej 1, 6870 Ølgod. Flemming har telefon 7524-6592 mobil 2143-2730. Pris 12.000 kr

Kim Rasmussen i Vig har **den engelske reparationhåndbog til en Dnepr MT-16**, til salg for 100 kroner. Selv om du ikke har lige netop en MT-16, så er der så mange gode og nyttige oplysninger i bogen, at de 100 kroner er en bagatel. Ring til Kim på dette (mobil)telefonnummer: 2728-0560.

Dnepr K750 søges

Orla Kruse søger på vegne af en ven en gammel - før 1960 - Dnepr K-750 med sidevogn. Skal være billig, da vennen selv vil restaurere den. Email yok@tdcadsl.dk eller telefon 7440-4728

Mindre nyheder

René Olsen fandt ikke blot sit benzinkort. "Jeg mistede det i maj sidste år", fortalte en begejstret René mig i telefonen. "Jamen, jeg har ledt huller i jorden efter mit DK-benzinkort og tilsidst havde jeg opgivet det. Så her sidste weekend besluttede jeg mig for at jage musene ud af sidevognen, og sandeligt om ikke benzinkortet lå der! Og ikke bare det. Jeg fandt også en blå plastickam, der passer næsten perfekt til smukke køkkenblå farve som min motorcykle har. Hvordan kammen er landet i sidevognen er et mysterium, men den kan jo være tabt fra et turistfly, der har forvildet sig over Løgumkloster", slutter ejeren af "Madam Blå".

Whitworthgevind på en K750? Flemming i Ølgod troede ikke sine egne øjne. Da jeg talte med ham var han endnu så chokeret, at kaffekoppen rystede i hans hænder. "Russerne er jo 100% metriske, men tror du ikke at jeg fandt en ¼-tomme møtrik på cyklen?" Udrustet med digitalt kamera gik vi ud for at dokumentere skandalen, men ved nærmere eftersyn viste det sig, at møtrikken med magt var skruet på et 6 mm gevind. Måske er møtrikken en efterladenskab fra den amerikanske våbenhjælp under 2. verdenskrig. Vi kan berolige Jer med, at der findes intet tommegevind på vore MC'er.

Mord på uskyldigt dyr. "Jeg kørte nærmest i tomgang i 1. gear ad en stille skovvej, og kunne ikke nå at bremse, men påkørte en rød skovsnegl. Da jeg fik bragt min maskine til standning var sneglen meget flad og meget død. Den var vel i gang med en overhaling, men det er sørme svært at se så lave medtrafikanter. Jeg er jo en stor dyreven, og det har gået mig meget på. Jeg bebrejder mig selv, og kan have svært ved at falde i søvn." fortæller vore klubkammerat, der har anmodet om anonymitet. Det varmede generalsekretærens om hjertet at være vidne til denne medfølelse med selv de mindste skabninger. De røde snegle er i øvrigt albinoer, d.v.s. mangler naturligt farvestof i huden, så det røde blod giver dem farven.



af Søren Westborg

Juli måned 2003 havde jeg den fornøjelse i et par uger i København at arbejde sammen med vores tidligere formand Finn Olesen.

De første par dage gik med, at han lyttede til mig og mit sædvanlige galopperende munddiarre', hvor jeg ikke mindst fortalte om min lidenskab til Amazonen, som i dette tilfælde er bilen og ej konen.

På et tidspunkt hvor jeg lige skulle have tid til at trække vejret, fik Finn indskudt, at også han var interesseret i gamle køretøjer - for hans vedkomne var det Ural/Dnepr – halløjsa tænkte jeg, manden har sgu nok en talefejl og bad ham om at gentage – men nej – den var go' nok, nul talefejl, og hvad jeg herefter lagde øre til vakte min interesse i en grad, så Finn nemt fik gelejdet mig hen til en computer, hvor vi så på rigtige motorcykler.

Nu var der ingen tvivl længere. I den rare flinke Finn, havde jeg mødt en væmmelig smittebærer, som havde overført den grusomme russerbacille, og jeg var allerede nu hårdt angrebet. Det eneste der kunne kurere mig var et nej fra Amazonen. Og her mener jeg konen, men ak her var ingen redning at hente, hun sagde s'gu JA - uden overhovedet at kræve en ny hat eller lignende i tilgift. Jeg tror jeg må have smittet hende.

De følgende dage brugte Finn og jeg enhver pause til at gå på nettet og søge efter potentialer.

Og det viste sig da også, at Jan Tångberg i Herlev havde en K750 med sidevogn ganske vist i papkasse, men han lovede at smække den sammen, så den kunne blive vurderet og synet. Det ville der gå nogle uger med, oh grufuld ventetid!

I mellemtiden var Finn rejst hjem til Fredericia og jeg skulle på ferie med Amazonerne. Det blev med campingvognen til det skønne Samsø, med mange dejlige cykelture. Dog var det nok mere en cykel med motor, jeg tænkte på.

Efter en uge på Samsø tog vi hjem. Jan var dog endnu ikke klar med Dnepr'en, så de sidste dage af ferien tog vi til campingpladsen ved Helsingør. På vejen hertil kører vi fra Tisvildeleje over Gilleleje, og hvad ser jeg på denne gennemrejse komme imod mig? En flot russer med en stolt rytter. Det kunne da ikke være andre end Jørgen "Antikrist" som jeg næsten følte, jeg kendte fra de medlemsblade Finn, velvilligt havde lånt mig. Ferien var slut og arbejdet blev genoptaget.

Utålmodigheden med at få russeren hjem var stor, men endelig oprandt den store dag, første uge af september ringede Jan. Der var kommet nummerplade på dyret, og han ville komme om aftenen med den på en trailer.

Og endelig var den her, og dyret skulle startes. Oh hvilken lyd, Her må jeg komme med en undskyldning til jer brave russerryttere med top-ventiler, men i mine øre er lyden af en side-ventilet helt speciel - som brummen i et mandskor. Og så kom den første tur, det var som at blive født på ny, sidst jeg sad overskrevet på en motorcykel var i 1972, hvor jeg kørte Australien rundt på en Honda, men med al respekt for bambusraketter, så var det at sidde på en russer helt uden sammenligning.

Efter at Jan var draget af, skulle Amazonen (det er konen) have en tur, så hun blev stoppet ned i badekarret, hvorefter vi kørte en tur i den skønne sensommeraften. Vel ankommet hjem spurgte Lise (det er Amazonen, altså konen), hvor meget erfaring jeg egentlig havde med sidevognskørsel, idet hun på turen undertiden mente sig lidt vel tæt på kantstenene. Jeg måtte så indrømme, at bort set fra lidt grusgravskørsel, var min eneste erfaring fra 1964, hvor jeg med et nyerehvervet kørekort på en lånt Nimbus kørte ca. 100 meter, hvorefter turen endte med sidevognen inde i en husmur i et skarpt højresving. Det er efter sådan en forklaring, at man erfarer om konen har humor. Det har hun.

De efterfølgende uger gik med småture hvor skavanker og fiduser skulle aflures. Bl.a. var Russeren leveret ned gearkasse uden bakgear. En gearkasse med bakgear fik jeg anskaffet hos Erik Ziolo i Vanløse, foruden at Flemming i Ølgod har stået bi med gode råd og reservedele.

Min søn har givet mig lov til at mænge mig på hans hjemmeside www.westborg.dk hvor bl.a. russeren kan beses, men ligesom papir er taknemmeligt, er fotos det også, for faktisk ser det i virkeligheden ud som om en gal russer har malet den, med en tandbørste i den

ene hånd og en tjærekost i den anden.

For tiden er den således adskilt, men jeg har netop fået skærme og diverse hjem efter sandblæsning, så når det bliver lidt varmere i vejret skal jeg i gang med sprøjtemaling.

Det siges, at hvis en russer ikke spilder olie, er det fordi der ingen olie er på. Men de mængder, der på de sidste ture i efteråret væltede ud mellem gearkasse og motorblok var nok til at gøre en hvilken som helst oliesheik misundelig. Så også her har jeg en lille opgave og Flemming i Ølgod nogle plagsomme telefonopkald til gode.

Summa summarum, tjæremaling og oliespild til trods er jeg glad for min russer.

Gode råd modtages gerne - håber en dag at blive dygtig nok til at give nogle tilbage.

Søren Dnepridengrad Westborg
s.westborg@sol.dk

Redaktøren (der kører 650 cc topventileret Dnepr) kan tilføje: "Ja for pokker, de sideventilerede motorer har meget bedre lyd end de topventilerede."

