

# MC-sjarmøren fra helvete

**A** kære MC uden hjelm, er som kjent farlig. Å gjøre det uten kask er vanstendig. Og når man i tillegg heller ikke har hud, hår og mannet hva er det da?

Optiksvenkende ulvssomit. Og det er nettopp det han ønsker. den 50 år gamle mekanikeren John Lewis fra Pladstock, England, å vekte oppmerksomhet ikke om seg selv, men om bevisiskorhet. Med han

gjør ved å sitte i "sidevognen" til sitt sykkelende, vinkende skjelett. Sånn ser det i hvert fall ut - selv om det er "annenparten" John som egentlig kjører.

Efter at hans tante døde av denne sykdommen, bestemte han å slå et slag for saken. Dette gjorde han altså ved å svise sammen en motorsykkel og en registrering Citrone 2CV. I april tok han sin skinnplatte

kompis med seg på en kvartur gjennom Frankrike, og skapte et svare oppstyr.

Et slikt skjelett er noe folk flest tar for gitt, sier Linné Edwards, leder

for den nasjonale forening for bein-skjeletter. - Johns vinkende kunstverk (for skjelettet virker virkelig bak styret) er en veldig påminnelse om skjelettets sårbarhet.

# МОТОЦИКЛ

Organ for Dansk Ural/Dnepr Motorcykelklub  
[www.ural.dnepr.dk](http://www.ural.dnepr.dk)



Mælkeopkøbere i Kirgisistan på en Dnepr, hvor sidevognskassen er fjernet og erstattet af en mælketank. På landet i Rusland, Ukraine o.s.v. er det meget almindeligt, at man fjerner sidevognskassen og i stedet monterer en platform, hvorpå alle slags landbrugsvarer kan transporteres.

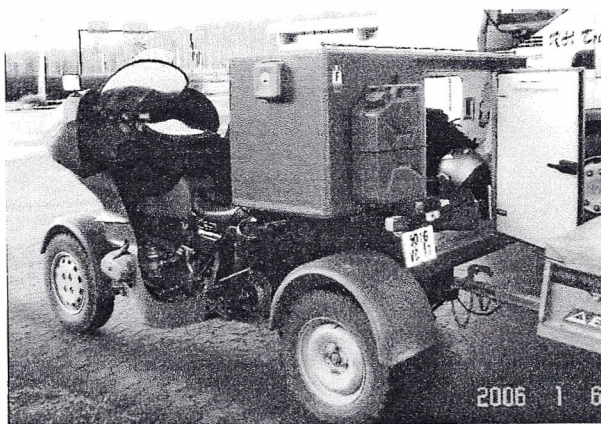
Foto: Svend Petersen



**D**enne hybride motorcykel så jeg ved Rødby Puttgard færgelejet i Januar måned. Modellen er bygget af lidt Ural en BMW 900 ccm motor og stumper fra fire forskellige biler. Den er hjemme bygget af en franskmand som, desværre kun talte fransk. Derved har de tilsyneladende ikke problemer med typegodkendelse samt Told & Forvirring?

MC'en havde træk på samtlige 3 hjul og havde kørt fra syd frankrig til Nordkap, og nu var manden på vej hjem sammen med sin kammerat, der kørte på en Ural, der ligeledes havde en påbygget sovekabine.

Finn Olesen



Hvis det billede var det pæneste man kunne levere, så ser han slem ud. Det værste forbryderfjæs med blodskudte øjne (det ene øje halvt lukket) og et sadistisk smil om munder. Sådant som en bordelvært ser ud, lige inden han banker en af sine ludere. Hvordan han var kommet på listen er et mysterium.

#### Nyeste påhit fra Post Danmark

Ingen i klubben har vel undgået nyheden om, at hvis man vil have den post (som der allerede er betalt porto for) ud om morgenen, så koster det ekstra. Det er spændende nytænkning og virkelig rationalisering. Først kører postbudet ud med de breve, hvor man har betalt for at få dem om morgenen. Dernæst kører han hjem og henter de andre breve, for så at køre samme rute en gang til. Vi må nok vente flere tilsvarende offentlige tilbud og afgifter i fremtiden. DSB kunne jo kræve ventetidsgebyr for de forsinkede tog – det slider jo på både peroner og bænke.

#### Kontingent for 2006

bliver uændret 150 kroner. Det er selvfølgelig en satsning, for portostigninger er sikker som amen i kirken, når vi har passeret nytår. Brug det fremsendte girokort! Andelskassen fortæller ikke, hvis der er sket pengeoverførsler via netbank. Det må jeg selv køre til Ørum for at opdage. Og hvad værre er, jeg kan ikke se hvem, der har betalt beløbet.

Nu er der nok nogen, der undrer sig over at jeg ikke bruger netbank. Se det er jo et spørgsmål om tro. Hvis man bruger netbank, så tror man på at det er sikkert. Jeg deler ikke denne tro; nettet er usikkert. Jeg har set, hvorledes det er muligt at vandre rundt på folks computere, uden at de selv har den mindste mistanke.

**Hvis du ikke har betalt girokortet inden 1. februar 2006, så går jeg ud fra, at du har meldt dig ud.** Sådanne medlemmer flyttes til listen "udmeldte p.g.a. restance". Mere foretager jeg mig ikke, men jeg ville da foretrække, at man gjorde sig den ulejlighed at ringe eller email'e en udmeldelse.

Så sent som her i november ringede et medlem til mig og spurgte, hvorfor han ikke fik klubbladet? Tja, forklaringen var enkelt. Han havde glemt at betale. Så kan man jo godt betale og blive med igen – og give generalsekretæren ekstra arbejde med at bestille genoptryk af blade o.s.v.<sup>2</sup>

#### Klubblad nr. 8 – 20 på nettet

Der findes helt nye medlemmer, som godt kunne tænke sig at læse de første klubblade. Jeg blev redaktør på nummer 8, og synes at det må være rimeligt, at når bladene er mere end to år gamle, så kan man finde dem på internettet. Du finder dem på hjemmesiden [www.dnepr.dk](http://www.dnepr.dk) under "Download og Links".

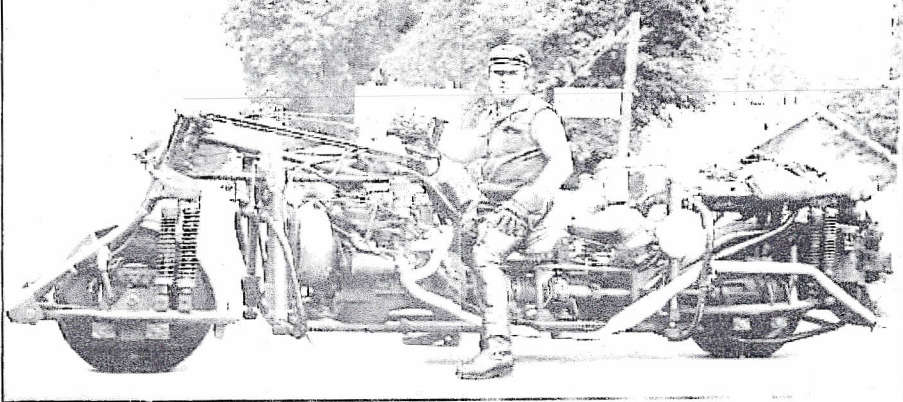
Bladene ligger som pdf-filer, og på et punkt er de bedre end papirudgaven, for billederne er i farver. Der er visse begrænsninger forbundet med net-udgaven. De kan ikke printes ud, og man kan ikke åbne dem og ændre i teksten, men du kan hente dem ned på din harddisk og læse dem i fred og ro. Hvis du sidder med en forbindelse med telefonmodem, må jeg lige advare om, at det er ret store filer at hente.

#### Kør sidevogn i Ukraine!

Hvis du aldrig har været bag det jerntæppe, som ikke mere eksisterer, så er det helt sikkert, at en tur til Ukraine vil være ikke så lidt af en oplevelse. Mange steder virker som tiden har stået stille, kørsel på de autentiske motorcykler ad elendige veje, menneskene

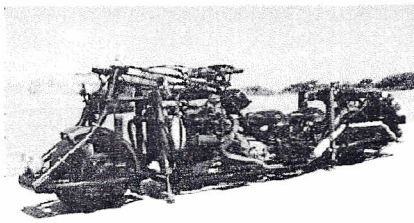
<sup>2</sup> Skal sandheden frem, så er der også et par pinlige eksempler på, at jeg har kludret i leveringen!

## Wild Bill og hans 'Roadog'



William Gelbke ville bygge verdens længste og mest bekvemme motorcykel. Han gik under navnet "Wild Bill", og i 1965 var den færdig og han kunne ture de Forenede Stater. Det siges, at han det første år kørte mere end 20.000 miles.

"Wild" Bill blev uddannet som elektronikingeniør i Wisconsin, fortsatte derfra til Kalifornien for at læse mere på et universitet i det sydlige Kalifornien. Han fik et job ved McDonnell-Douglas med militært udstyr, men brød sig ikke om den kurs, hans liv havde taget og ville så bygge motorcykler. Vel at mærke motorcykler efter hans eget hoved.



Svingforgaffel – der på engelsk hedder en "Earles front fork", kraftig motor til touring, automatgearkasse, kardanaksel og skivebremser; og vi er tilbage i 60'erne! Hans 'Roadog' model skulle kunne køre mere end 90 miles i timen så længe det skulle være. Den skulle være så pålidelig som overhovedet muligt. Motoren var en firecylindret "Iron Duke" Chevy-motor på 152 kubiktommer

(2491 cc, næsten 2½ liter) og en Power Glide transmission. Skivebremserne var fra en Corvette. Det gav den ønskede pålidelighed.

Ikke noget pjat med sidestøtteben. Roadog'en havde 4 hydrauliske fødder, der kunne kontrolleres enkeltvis.

Længde 5,18 meter      Hjulafstand 3,20 m      Hjul 6,85 x 15  
Vægt 3.280 lbs, 1488 kg      Tankindhold 18,9 Liter

Venderadius 110 fod, 33,5 meter. Touringhastighed over 145 km/h.  
Benzinøkonomien var 25 miles per gallons svarende til 10,6 km/Liter

## En dobbelt Forelskelse

Der er tit en spændende historie, om hvordan vi kom til at eje vore motorcykler. Her fortæller Svend Petersen om hvorledes en forelskelse førte over Kyrghyzstan og Lithauen og endte med, at der er kommet endnu en K750 til København.

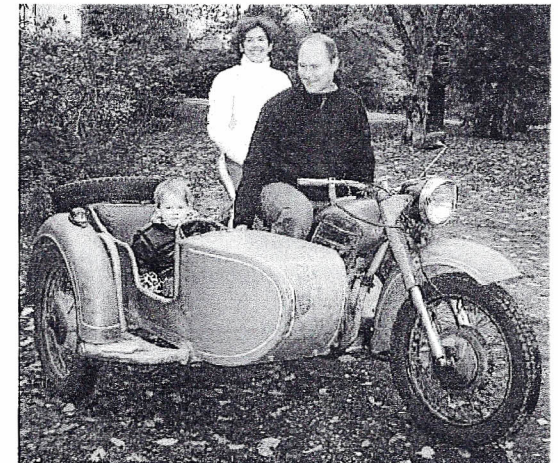
Med hensyn til cyklen er det en lidt længere historie. Min kone kommer fra Kyrghyzstan; en tidligere sovjetstat på størrelse med Tyskland der ligger i hjørnet mellem Afghanistan og Kina. Når jeg så besøgte hende og svigerforældrene faldt mit hjerte ikke kun for hende, men også for disse herlige trehjulede maskiner, som puffede rundt alle steder. Nogle ombyggede med kæmpestore, rustfri ståltanke på sidevognen, så de kunne samle mælk op hos landmændene og transportere den til mejeriet (se forsidebilledet).

Jeg begyndte hurtigt at lure på, hvordan jeg skulle få sådan et klenodie bragt med hjem, men med 7000 km russisk landevej imellem landene fandt jeg ikke den helt rigtige løsning. Så pludselig blev min kammerat gift med en pige fra Lithauen og mumlede noget om, at han godt kunne tænke sig en Nimbus for at have noget sjovt at gå og skruer i, men han syntes godt nok at de var for dyre.

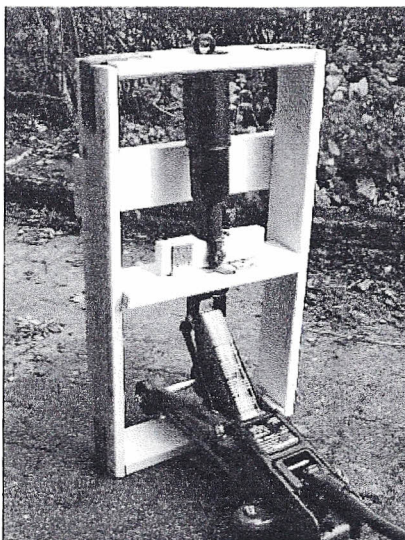
Jeg fik jo hurtigt sporet ham ind på et fornuftigt alternativ, og vi var inde på nettet for at se på billeder og høre lyden. En måned senere ringede han til mig fra Lithauen og fortalte, at nu havde han købt 3 stk. Om han også skulle finde en til mig? Jeg svarede ham, at så skulle den i hvert fald være sideventilet og så gammel som muligt.

Et par dage senere ringede han igen og fortalte, at han havde en årgang 1970 på hånden, som så pæn og hel ud, men at motoren ikke kunne starte. Det var vist noget med den ene cylinder. Så den købte jeg på stedet.

Her i sommer pakkede jeg så en kuffert fuld af værktøj og tog bussen til Lithauen. Jeg fandt cyklen i min kammerats garage, og det var kærlighed ved første blik. Efter 3-4 dages "kampskruning" var der liv i den, og min kammerat og jeg tøffede rundt for at få den omregistreret. Vi kørte også til forskellige stumpemarkeder for at finde reservedele. (Guld kan antage mange forskellige former og farver).



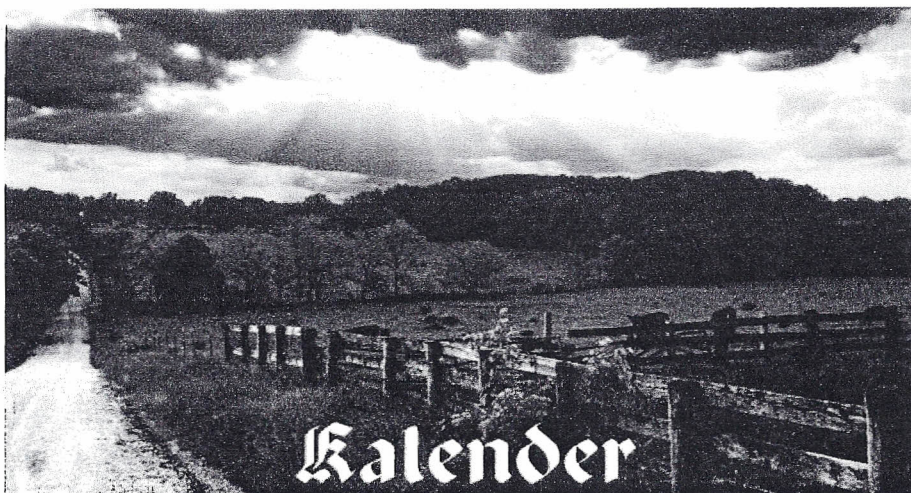
Efter yderligere en uge, mente jeg, at alt, hvad der kunne falde af cyklen, var faldet af, og



På billedet her til venstre ser man konstruktionen i anvendelse. Med donkraften er "hyl-den" pumpet op til det punkt, hvor man skal tage den med ro, og lige så stille kan sammentrykke fjederen de sidste 5-7 millimeter, der åbner adgangen til at fjerne C-skiverne.

Der skal bruges træ af god kvalitet, og hvis jeg ikke havde brugt vinkelbeslag på alle fire hjørner, så er der nærmest garanti for at det er rammen og ikke støddæmperen, der bliver adskilt.

Hurtigt bygget, billig i materialer – kan ryge i brændeovnen, når og hvis du kan overbevise dig selv om, at du har adskilt din sidste støddæmper.



## 10. december 2005 - Store Badedag!

Lars Jes skriver: "Nu har i chancen til at vise hvad i duer til. Det er nu 12. gang at HD selund holder store badedag, og alle er velkommen. Vi starter fra vores klubhus Gartnervang 2 ved Vemmedrup Bjæverskov. Klokkeren 11:00 mødes vi, klokken 11:30 kører vi til dyngtet ved Malerklemmen og bader. Der tages nogle billeder som bevis - og så tilbage til klubben for at spise suppe. Jeg deltager for 11te gang. Man får et bevis, når man har deltaget 5 og 10 gange. Vi

gjort alle disse ting både forår og efterår på både mc og biler, og det hører afgjort til de gode vaner. Der er naturligvis ikke nogen garanti for at vinteren bliver fuldstændig problemfri, bare fordi man har udført et sådant vinterservice, men man er i hvert fald bedre rustet, og ærgrelsen er ikke så stor hvis noget går galt. Man har trods alt gjort hvad man kunne!

Jeg kan anbefale at lave en lille afkrydsningsliste, da det er umuligt at huske det hele i hovedet, selv for en mekaniker.

### Olier

Alle olier skiftes. Fordi olien bliver ved brug langsomt slæmmet op med snavs, forbrændingsrester og vand. Det er en god ide at få dette ud inden vinteren, - og husk på, at der om vinteren går lidt længere tid før smøringen når frem til alle smøresteder med en tyk olie. Man kan vælge en tyndere olie således at en SAE 50W olie eksempelvis udskiftes med en multigrade olie SAE 20W50. Husk også at skifte oliefilter samt at udskifte luftfilter og olie på luftfilter. Naturligvis forudsætter vinterkørsel også at alt er korrekt justeret på cyklen, men det er det vel altid? Hvis ikke, er det nu på høje tid at få det ordnet inden vinteren. En motor som kun modvilligt starter om sommeren, starter slet ikke i frostvej!

### Batteripolerne

Det er et meget udsat punkt, de skal beskyttes med *et lag af teknisk vaseline*. Dette fås under mange forskellige betegnelser, men spørg efter batteripolsbeskyttelse, og brug aldrig almindelig husholdningsvaseline, fordi dette har en forkert ph-værdi, og dermed virker modsat og starter en tæring. Husk også at kontrollere væskestanden i batteriet, og fyld op til mærkerne med demineraliseret vand.

Hvis man ikke kan finde nogle mærker for væskestanden, er reglen at cellerne skal holdes dækket. Brug aldrig almindeligt vand, da dette indeholder en mængde forskellige salte, som på sigt vil ødelægge batteriets syrebalance.

### Styrkontakter

Skil dem ad og giv dem en lille smule siliconeolie med en vatpind eller endnu bedre, lav en lille kobberbørste af en stump ledning som afisoleres ca 8-10mm. og påfør fedt med denne.

### Gasrulle

Fjern gammelt smørelse så meget som muligt og påfør nyt. Jeg foretrækker selv at bruge kobberfedt, men almindeligt smørefedt kan også bruges. Husk at give skruerne en dråbe olie før du samler igen. Det gælder i øvrigt alle gevind som er adskilt. Det er med garanti dig selv, som skal skille det ad næste gang, især hvis du ikke smører, når du skruer noget sammen.

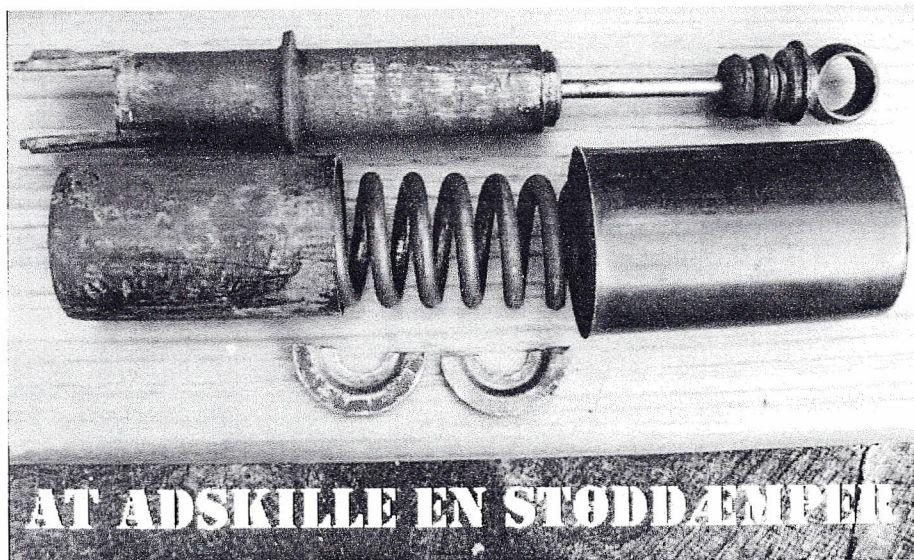
### Låse

Giv tændingslås, styrlås samt en eventuel kædelås 1-2 dråber fugtfortrængende låseolie. For hvad hjælper det at have en vel serviceret maskine, hvis man ikke kan starte den og køre. En defekt tændingslås foran supermarkedet en dejlig sommerdag, kan tages med et smil, men i -20° stivner smilet nemt; især hvis man skal udføre nødvendige reparationer uden

problem at få tanket russeren. Det blev noget med at fedte rundt med plastikdunke og sugeslange. Det slipper jeg så for nu - herligt bare at pumpe glasset fyldt og så tanke - så ideen er hermed givet videre. Jeg er sikker på, at der rundt om på de små steder, hvor det enten er ændret til seddelautomater, eller der helt er lukket, står disse små knallert pumper. Sluttelig for at komme sjove bemærkninger i forkøbet: Jeg ved godt, at det var mere nærliggende, at netop jeg brugte standen til olie, men nu valgte jeg altså benzin!

En god projektvinter til alle.

Med kammeratlig hilsen Oliesheiken.  
Søren Westborg



Der kan være flere grunde til at adskille en støddæmper. I mit tilfælde var det for at få den pænt malet. Det er bare ikke den nemmeste sag i verden.

Støddæmperen består af en kraftig fjeder, men hvis fjederen sad alene ville kørsel over den mindste knold sætte fjederen i svingninger, der ikke er morsomme - og i øvrigt uheldige for sikkerheden. D.v.s. fjederen må gerne absorbere pludselige chok, men svingningerne skal dæmpes.

De bliver dæmpet af et stempel, der bevæger sig i hydraulikolie. Skal stemplet trykkes i ned eller trækkes ud, må olien flyttes gennem et hul i stemplet fra den ene side til den anden, og det giver rolig afdæmpning.

Når man så vil til at skille skidt ad, opdager man at 'en kraftig fjeder' dækker over en allerhelvedes stærk og næsten livsfarlig fjeder. Det der skal til, er at trykke den nogle få cm sammen, så man kan fjerne to C-formede låseskiver. Jeg fandt hurtigt ud af, at det

værste vinter, og førstehjælpskasse samt 2 Kg brandslukker har vi vel alle med ?

### Karburatorer

Svømmerhuset tømmes og rengøres. Der står altid lidt vand i bunden, som forårsages af, at der dannes kondens, når temperaturen ændrer sig. Dette fryser til is ved kørsel og forhindrer hoveddysen i at få benzin - og så slutter kørslen. Giv eventuelt karburatorsprit. Karburatorsprit går i forbindelse med vandet, og gør denne blanding brændbar, hvorved vandet kommer ud på naturlig måde. Husk også at tømme vand af benzinfileret ved hanen, samt at rense dette filter.



Hvad svømmerhuset gemte!

### Aluminiumsoverflader

Disse tørres over med en klud med WD40. Spar ikke på dette, for tæret aluminium er svært at rette op på.

### Lakerede overflader

Disse behandles med en lakforsegler eller voks. Det er *ikke* nu lakken skal poleres til højglans. Det er vigtigere, at der sidder et beskyttende lag tilbage over vinteren.

### Skærme og skjulte metaldele

Disse gives undervognsbeskyttelse på de ikke synlige overflader dvs. indvendigt i skærmene - og husk, det er nemmere at fjerne undervognsbeskyttelse igen til foråret, end det er at fjerne rust.

### Forchromede dele

Der findes et Tectyl- eller vaselineprodukt til at sprøjte på. Jeg plejer at tørre dem over med en olieklud med lidt kædeolie til kødesave. Denne olie har en fantastisk vedhæftningsevne og modvirker tæring, og husk også her, at det gælder ikke om at se ud om vinteren - det kan vente til foråret. Derfor er det vigtigt at efterlade en overflade af olie og altså ikke højglanspoleret chrome.

### Dæk

Her duer gamle, slidte eller hårde dæk af russisk oprindelse ikke. Gode dæk er et krav. Især om vinteren. Køb om nødvendigt rigtige vinterdæk. Disse er lavet af en gummitype som er blød også i hård frost. Har man først prøvet rigtige vinterdæk, så kører man aldrig med almindelige dæk om vinteren igen.

### Dragten

Husk også at denne kræver opmærksomhed. En kold, våd og frysende motorcyklist er uopmærksom, og dette er yderst farligt. Et lille trick er at beklæde visiret med køkkenfilm eventuelt i 2 lag, med en lille snip som stikker ud i hver side. Når så "furruden" er umulig at se ud af, trækker man under

årgang 1986 til salg uden afgift, men med toldpapirer. Det er et vinterprojekt, men der medfølger mange nye stumper: Nye udstødninger, håndtag, elkontakter, kronrørslejer, hjullejer m.m. Stellet pulverlakeret. Lige hjul. Mangler at samle el anlægget og montere sidevogn, samt lidt småmontage. Pris: 15000,- Kan ses på hjemmesiden <http://familienfisker.dk/TilSalg/Salg.html>

Telefon 8650-5820 email Daddy@daddysduo.dk

---

Jeg har en **benzintank til en MT 10** & lignende til salg. Den har siddet på en K750, og den er tæt og fri for buler. Sælges for 300 Kroner plus eventuel forsendelse.

Kaj Erik Hansen i Ringe, tlf. 6264-1655

---

#### Fabriksny Dnepr MT-11 og MT-16 fra 1979

sælges som samlesæt fra 15.000 Svenske kroner stykket. Motor og gearkasse leveres dog samlet. Henvendelse Kim Mortensen, der taler dansk på telefon 0046-582 32034

Kim bor Östra Hjärta,  
Charlottendal 364,  
S-69 045 Åsbro, Sverige (Det er oppe ved Örebro)

---

Jørgen "Hattemager" (billede under historien om Samsøtræffet) sælger sorte T-shirts med en festlig tegning af en K750 på ryggen og teksten "DUM - Dnepr Ural Motorcykler" på brystet for 90 kr stykket. Han har dem i størrelse M, L, XL og XXL. Ved mindst 20 bestillinger skaffer han flere hjem. Jørgen bor i Søborg, hans telefonnummer er 3969-1305



---

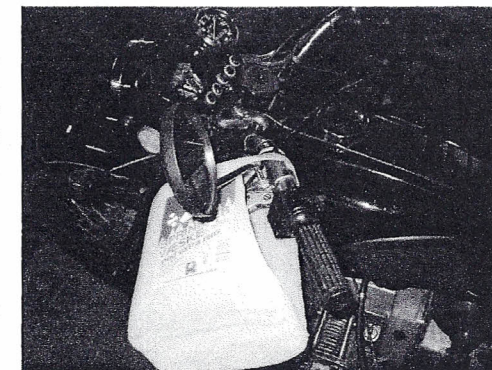
Jesper Nielsen, der bor i Snaptun ved Horsens har en **Dnepr MT9 med bakgear og sidvogn fra 1974** til salg. Den er faktisk klar til syn, men han har lidt problemer med at den ikke lader.

Der er ikke betalt afgift endnu, men han har et stykke papir fra told og skat, hvor den er foreløbig værdiansat til Kr. 5.056,-. Der er en rund, dråbeformet tank med som ekstra. Da den står med den lidt mere kantede tank nu. Prisen er 18.500,- ex afgift. dvs ca. 23.500,- med afgift. Email til [snaptun@nielsen.mail.dk](mailto:snaptun@nielsen.mail.dk)

være en god ide at blande totaktsolie i den sidste sjat benzin på sommerens sidste tur. Dette bevirker at hele systemet få en beskyttende oliefilm inklusive benzinhane, topstykker, ventilstyr, karburatorer mm. Husk her at bruge rigtig totaktsolie, da almindelig olie bare brænder af, uden at efterlade den eftertragtede oliehinde. Husk også på at moderne totaktsolie er tilsat additiver, som renser sod og koks ud af motorens forbrændingskammer og ventiler. Dette kan være både godt og skidt afhængigt af den enkelte motors tilstand, men den kender man bedst selv. Er det således udelukkende koks og sod som holder kompressionen oppe, er det ikke nogen god ide.

#### Dækkene

Sørg for at løfte alle hjul op fra underlaget, heraf af udtrykket "at klodse op". Ellers får dækkene skader, eller som det mindste er "kantede" at køre på til foråret, og det kan jo være slemt nok på vores cykler endda. Luk cirka halvdelen af trykket ud. Dæk har ikke godt af at være hårdt oppumpet, når de ikke bliver brugt. Gummiet har en tilbøjelighed til at få små revner, som senere bliver til alvorlige dækskader. Husk også på at gummi skal opbevares som godt øl, koldt og mørkt.



#### Olier

Her ville jeg selv vælge at skifte alle olier inden opklodsning, - det kan lige så godt gøres nu, som når solen titter frem til foråret og man gerne vil ud at køre. Man skal *aldrig* opbevare sin motorcykel i længere tid med gammel olie på nogle steder. Oliens struktur samt surhedsgrad ændres, når den bruges. Nogle olier kan ligefrem blive tærende, eller aggressive som det kaldes, og dette modvirkes tildels, hvis de varmes op jævnligt ved almindelig brug, men bruges cyklen ikke, kan det gå helt galt.

Husk også at en god vintersyssel er at få ordnet de ting, som det har holdt lidt hårdt med over sommeren, herunder også tætning af diverse oliespild, når man nu alligevel har tappet olien af. Ting bliver ikke tætte af sig selv over vinteren.

#### Bremserne

Slæk justeringen nogle omgange af, eller hægt kablet helt af. Bremser har det med at kunne gro fast efter længere tids stilstand. **SÆT EN TYDELIG SEDDEL PÅ CYKLEN MED TEKSTEN "INGEN BREMSER"!**

Husk at justere op igen til foråret.

#### Batteriet

Afmonter dette og opbevar det frostfrit. Lad det gerne op med jævne

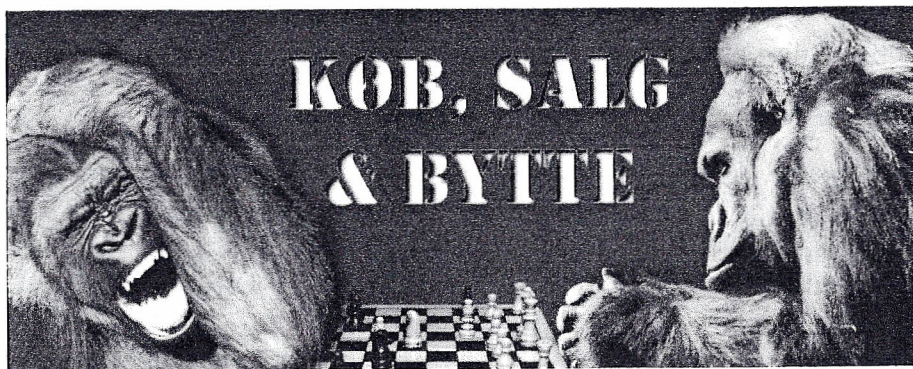
mellemrum i løbet af vinteren, og sørg for at fylde efter med demineraliseret vand.

### Benzin

er kemisk ustabil og kan efter en vinter knapt kaldes benzin mere. Vær især kritisk over for benzin med blandingsolie, det har meget begrænset levetid.

Med håbet om at alle får en god vinter,  
med mange gode snevejrsture,

Morten Pedersen



Eneste momsregistrerede importør af reservedele og brugte Ural/Dnepr i Danmark er Flemming Jensen, der på Forsomhøvej 1, 6870 Ølgod har **Vestjysk Ural Import** Telefon 7524-6592 Mobil 2143-2730 hjemmeside [www.ural.dk](http://www.ural.dk) email: [IMZ-Ural@mail.tele.dk](mailto:IMZ-Ural@mail.tele.dk)

Ib Carlsen i Horsens må på grund af helbredet skille sig af med to motorcykler:

En **Ural** med den nye topventilerede **750 ccm motor, bakgear, og sidevogn**. Indregistreret på danske plader. Totalrenoveret maskine fra 1993 (købt i Tyskland). Nye tyske stempler, motorens hovedlejer er SKF. Sortlakeret med hvide stafferinger. Kørt 13.600 km og ser ud som ny. Sandsynligvis det eneste eksemplar af den nye Ural-mc i Danmark. Pris 51.000 kroner

også en Honda NTV650 fra 1988.650 cc v-motor som i en Virago. 49.600 km. 41.500 kroner

Ib har telefon 7562-8705

Jan Buchwald, (tlf. 30951316 mellem kl. 16 og 20), sælger **elektroniske laderelæer 6V, 80 Watt**. De 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. 20,-).

Han sælger også halogenpærer, 6 Volt 10 Watt, kr. 45,- fatning kr.30,-, + forsendelse

Klubbens stifter og tidligere formand Finn Olesen har nu lavet **en CD med en masse Ural/Dnepr artikler**. Ud over de første 7 klubblade, er her tre filmklip (bl.a. Fra Uralfabrikken) samt hundredevis af udenlandske Ural- & Dneprbilleder/mat. Der er også jokes og andre indslag, med andre ord "lidt for en hver smag". De mange timers underholdning ligger hovedsagelig i JPEG format så har du ikke en PC, kan de fleste DVD-afspillere også vise det meste frem for dig. Send 50 kr. samt din adresse til Finn Olesen, Skyttevej 20, 7000 Fredericia. Tlf: 7595-4648, og han vil herefter sende denne CD til dig.

Klubben har fået et nyt og begejstret medlem. *Dorte Vallentin* er en frisk pige med erfaring i offroad kørsel. Hun **søger nu en russer med sidevogn**. Allerhelst med træk på sidevognen og differentialespærre, men mindre kan gøre det. Ring på 5966-0035 eller email til [dots@tdcadsl.dk](mailto:dots@tdcadsl.dk)

**Dnepr MB750/MT16 årgang 1969** grøn sideventilet med træk på sidevognen samt differentialespærre. Unik, rå militærmaskine, der forcerer alt. Indregistreret, nummerpladen vil medfølge. Mekanisk i god stand. Der medfølger desuden kåbe, benbeskytter samt styrluffer for vinterkørsel og andre småstumperer. Pris 22.000 kr. Kontakt Flemming Petersen Tlf. 2321-6203

Dorte Vallentin har meldt sig ind i klubben. Hun vil ha' en russer og sælger derfor **2 stk Honda CRM125R 1992, 2-takt**, cirka 25.000 km, rød/hvid, årgangens enduroudgave af Honda's crosser CR125R. Ej pæn, men starter og kører rigtig godt, står med nr plade. Plus svensk import fra 1991, hel mc magen til, ca 11.000 km, blå/hvid, ikke indreg. Sælges sammen for 15.000 kr. Bemærk at disse 2 cykler er de eneste CRM's i DK, og markedets stærkeste 125'er off-road. Særlig god til dig der vil snuse til off-roadkulturen eller have det gode overblik i bytrafikken på ryggen af en rap mc. Sædehøjde 93 cm, frihøjde knap 30 cm.

Telefon 5966-0035 eller email til [dots@tdcadsl.dk](mailto:dots@tdcadsl.dk)

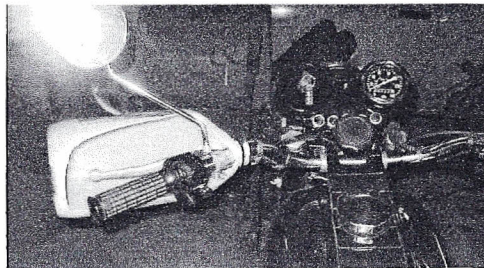


Ole Fisker i Silkeborg har en **Ural 650 ccm motorcykel med sidevogn**

kørslen elegant et lag af, og man har igen frit udsyn. Puds indvendigt med en blød bomuldsklud med lidt opvaskemiddel, dette holder visiret dugfrit på indersiden. Dette praktiseres blandt andet af motorcrosskørere på deres motorbriller.

### Afskærmning

Knæskærme er jo heldigvis standardudstyr på vores cykler. En vindskærm er god til at tage sne og sjaap fra forankørende. Æselører eller håndbeskyttere ligesådan. Har man ikke disse ting, kan de fremstilles af gamle oliedunke, hvis man bruger fantasien. Dette plastmateriale er meget slagfast, og dunkene kan man få lov til at få på den lokale tankstation. Disse kan med held males sorte med billig sort spraymaling, og evt. påklæbes reflekser.



### Hvis du ikke kører om vinteren

Fremgangsmåden er næsten den samme, blot skal vi her have fat i de ting, som har en kedelig tilbøjelighed til at holde op med at virke, når de ikke bliver brugt. Dæk altid cyklen over. Vask den grundigt inden, fordi vejssnavs gør stor skade hvis det får fred til det.

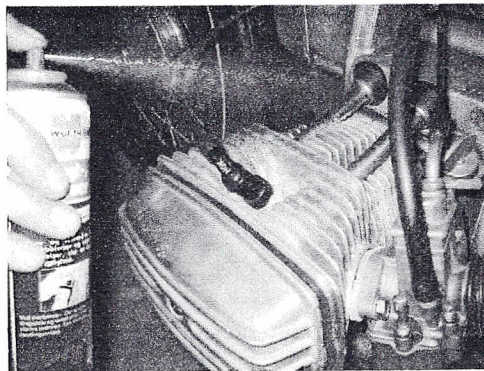
Hvis den står udendørs er det vigtigt at den er dækket til med noget som er vandtæt, og kan modstå en god dansk vinter. Det kan være svært at forestille sig hvad en solid efterårsstorm gør ved en presenning, men prøv alligevel. Man kan købe såkaldte MC-garager for små penge. Det er langt fra dem alle som kan holde en dansk vinter ude, og jeg har i øvrigt ikke set dem i sidevognsudgave endnu.

Står cyklen inde, så dæk den over med et gammelt stykke stof f.eks. et lagen, da det er kedeligt at få ødelagt sit gode forårshumør af at rulle en støvet cykel ud i forårssolen.

### Cylindre

Jeg tror at alle har hørt om problemer med rust i cylindre. Dette er især et problem på vores maskiner. Dels fordi de er luftkølede, dels har vandret liggende cylindre, og dels har karburatorer, som i uheldigste tilfælde lader vand løbe ind i cylindrene.

Problemet kan undgås ved at afmontere tændrørene og give cylindre/stempler en sjat olie når cyklen henstilles. Det kan også



## Søren Westborgs tankevirkosomhed

Vores allesammens oliesheik og efterhånden faste bidragsyder i Tisvildeleje ser tilbage på året der gik – og han gør noget ved oliekrisen.



Ja så gik den bedste del af sæsonen, og den mørke kolde tid er over os, hvor man kan se tilbage på sommeren, der svandt og de mange gode minder derfra. Højdepunkterne var jo nok **turen til Pütnitz**. Det var for mit vedkommende første gang, jeg deltog, men afgjort ikke sidste. Beretninger derfra efter hjemkomst har gjort Lise så interesseret, at hun nok lader sig lokke med næste år.

**Træffet på Fyn i Sallingelunde** - arrangeret af Kaj Erik Hansen - er helt sikkert et, der skal gentages næste år - helst uden for meget regn. **Samsø-træffet** arrangeret af generalsekretæren - også det er stærkt vanedannende og et, man nok bør slå et kryds i kalenderen for. Det årligt tilbagevendende **Græsted Veterantræf** var som altid en oplevelse, og det er jo nok en idé i den forbindelse at studere træfkalenderen for 2006 og måske afse et par dage til et specielt russetræf.

Også andre arrangementer kan jeg da se tilbage på - **Bakkekørsel** og ikke mindst **kørsel med canceramte børn**, foruden småturene med Lise i badekarret og medbragt kaffe og madpakke.

Nu står vinterprojekterne så i kø for at blive udført. Her var så et, som jeg havde glædet mig til at komme igang med, men som jeg i min iver allerede har afsluttet.

Det har vel ikke forbigået nogens opmærksomhed, at de store Benzinselskaber efterhånden har fået lukket alle små tanksteder, som ikke har været i stand til at udvise profit i form af at have et supermarked med bageri etc. Således også her i Tisvildeleje, hvor vores lille Hydrotank er blevet lukket. Den blev drevet af den lokale mekaniker Lars, men genierne hos Hydro mente ikke, det var noget at samle på, når Lars ikke ville bygge om til supermarked og bageri. Så resultatet er, at Hydro har taget deres standere, og Lars nu har investeret i sine egne standere - dog udelukkende med seddelautomat.

Lars passer så bare sit værksted. Væk er den personlige betjening og med den også den gamle pumpe til knallertbenzin. Det er den type, som man selv med håndkraft pumper 5 liter op i et glas og derpå tanker. Standeren blev afleveret til Hydro, men ude bag ved i baggården stod 2 defekte. Den ene havde stået så længe, at den havde taget vand ind og var frostsprængt i pumpestemplet.

Jeg fik lov at slæbe afsted med dem begge og har nu fået en god pumpe ud af det, malet i klassiske Castrol farver. Efter at det hos Lars var blevet seddelautomat, var det et



handsker.

### Tændkabler og hætter

Her er der kun lidt at gøre. Sprøjt dem over med et fugtfortrængende middel som eksempelvis Pronto.

### Kabler

Alle kabler afmonteres og smøres godt igennem, husk på at den olie som i 30° sommergejr er ganske tyndtflydende, bliver tyk som undervognsbeskyttelse når det er rigtig vinter, og at der inden i kablernes buer kan have gemt sig en del fugt, som i frostvejr fryser til is og låser kablet fast.

Jeg plejer til vinterbrug at smøre med *automatgearolie såkaldt ATF-olie*. Den er rød og meget tyndtflydende, alternativt bruges en anden tynd olie eventuelt symaskineolie.

Om sommeren bruges kædeolie til kædesave.

Jeg tror at de fleste af os kender problemet med kabelsmøring, olie alle steder, undtagen der hvor vi ønsker det, nemlig inden i kablet. Lad os slå en ting fast: *kabler kan kun smøres ordentligt igennem, når de er afmonterede*. Hæng dem op et passende sted, og læg en gammel avis under dem. Brug evt. isolerebånd og gør dem fast til en stang. Lav et lille "kræmmerhus" af et stykke kraftigt papir eller karton, til hvert kabel. Gør dette fast omkring kablets øverste ende med isolerebånd eller gaffertape. Tape også samlingen i siden af kræmmerhuset. Hæld lidt olie i, og bevæg så kablet frem og tilbage ved at skubbe og trække i den nederste ende.

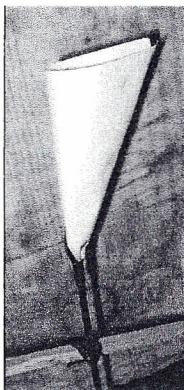
Bemærk at moderne kabler ofte er forsynet med en foring af kunststof, denne type kabler må kun smøres med specialmidler beregnet til disse, da foringen bliver ødelagt af almindelige olier.

### Lygtepærer og stikforbindelser

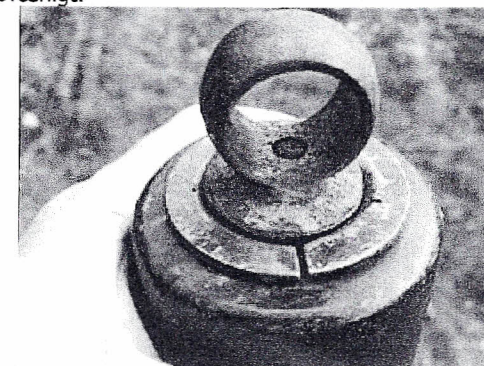
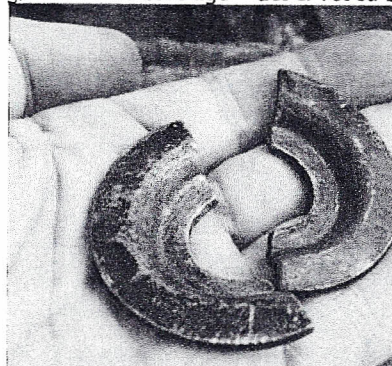
Giv alle disse forbindelsessteder lidt flydende silicone af den slags, som man bruger til dørlister på biler. Silicone har den gode evne at det er ganske vandafvisende, og ikke elektrisk ledende, og dette er jo ønskværdigt.

Husk I øvrigt på at det er overordentligt vigtigt at efterse alle lygter og reflekser før vinterens mørke; mange cykler er mørke i farverne, og dermed meget svære at se på denne årstid.

Husk også på at det kan være umuligt at fjerne cyklen fra kørebanen, hvis uheldet er ude midt i sne, is og mørke, så mon ikke det kunne være en god ide at se, hvad der befinder sig i sidevognens skjul? En advarselstrekant er i hvert fald en god investering, måske også en advarselslygte, - strømmen og dermed lyset slipper hurtigt op en vinterdag på vores cykler. Man kan også købe en refleksvest i neongrøn hos T.Hansen. Den kan være nyttig at have på under kørslen, se motorcykelbetjente, eller i det mindste når man skal udføre evt. vejsidereparationer. Nogle vil også mene at et træktov vil være på sin plads. Husk også på at et varmt tæppe, varm kaffe/the, samt mobiltelefon kan redde liv, måske ikke for dig selv, men så for andre, også når du kører bil i den

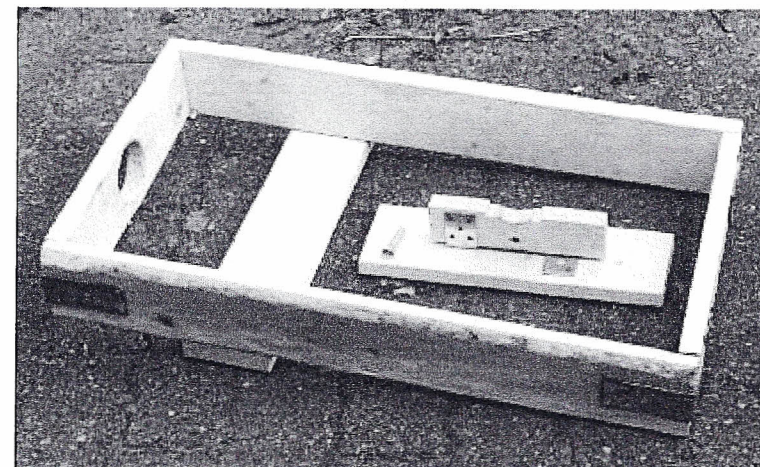


gør man ikke bare lige – det er ret så besværligt.



Jeg skal skåne læseren for de første Storm-P-opfindelser, der kunne have kostet mig fingrene, synet, ja måske livet. Vi går direkte til løsningen, der er dejligt lavteknologisk og sætter mig i stand til at skille og samle en støddæmper i slow motion og uden risiko for legemsbeskadigelse. Ikke særlig stor risiko i hvert fald, men vil man galt af sted, skal det nok kunne lade sig gøre.

Jeg lavede en firkantet ramme med en løs "hylde", hvortil jeg kunne fastgøre støddæmperens en ende med en bolt. I rammen ser du et rundt hul, hvis dimensioner er tilpasset ret nøje. Det skal være så lille, at støddæmperen umuligt kan ryge ud gennem hullet, men også stort nok til at man kan komme til at pille C-låseskiverne væk. Rammen har nogle vinkeljern omkring hjørnerne; jeg vil være helt sikker på at den ikke åbner sig under processen.



Næste billede viser konstruktionen i brug. En flaskedonkraft havde nu været bedre egnet end den viste garagedonkraft, fordi man ikke får et retlinet bevægelse i løftet fra garagedonkraften. Idéen fungerer alligevel, fordi jeg lige så stille kan presse fjerderen så meget sammen, at C-skålene er tilgængelige og kan fjernes (eller genmonteres).

jeg var klar til at køre hjemad. Sidevognen var fuld af reservedele, herunder en ekstra motor og gearkasse. Så helt galt kunne det jo ikke gå; der kunne højst blive tale om et pitstop undervejs. Tre skønne dage senere med kun lidt mislyde fra gearkassen, trillede jeg så ind i Kongens (eller rettere Dronningens) København og fik sat K750'eren i garage.

I mellemtiden har min kammerat fået fat i en skøn M72'er fra 1956, som han skal til at sætte i stand, så vi kommer ikke til at kede os her i vinter.

Svend Hanghøj Petersen medlem #317



*Her er så en lille vejledning i vinterklargøring fra en gammel vinterrotte.*

Jeg kørte i mine yngre dage på mc året rundt, og jeg har heller ikke klodset min MT10 op for vinteren. Jeg har indtryk af at vinterkørsel også praktiseres af mange andre russerkørere, men det kræver en smule klargøring, hvis vinterkørsel skal være en fornøjelse.

Alle disse småting kan umiddelbart virke ganske uoverskuelige, men de hører med til almindeligt efterårsservice hos den gode mekaniker, - og hvis man går systematisk til værks, tager det kun et par timer - altså kortere tid end det tager at komme hjem med maskinen, hvis man kører i stykker. Jeg har selv

er en ren Harley-klub, men alle er velkommen. Selv har jeg deltaget tre gange på min Dnepr. Vi glæder os til at se jer."

Lars Jes (dnepr59)

#### Lørdag 4. februar 2005, 9-17

#### Forever 2 Wheels

Den store motorcykeludstilling og stumpemarked i Margrethehallerne i Fredericia. Vi får formentlig igen i år et hjørne til at præsentere vore maskiner. Hjemmeside: [www.forever2wheels.dk](http://www.forever2wheels.dk)

Hvis du bor i nærheden og gerne vil vise din motorcykel frem - eller på anden måde vil bidrage, så kontakt Generalsekretæren.

#### Fredag 28.-30. April 2006

#### 1. Nordjyske Østmotorcykeltræf

Et træf med særligt sigte på Vendelboer og Midtjyder, men alle er velkomne. Stedet er Løgstør Camping, Skovbrynet 1, Løgstør Starter fredag aften. Du kan bo i hytte eller telt og arrangerer selv med campingpladsen, hvordan. Fredag aften medbringer du et-eller-andet til det store kolde bord, der starter kl. 19:00. Mere i næste nummer - og på hjemmesiden [www.dnepr.dk/grafisk/kalender](http://www.dnepr.dk/grafisk/kalender)

#### 2. til 5. juni 2006

#### Træf på Sjælland i Pinsen 2006

Verdens første russertræf i Nordsjælland afholdes i forbindelse med Græsted veterantræf. Træffet foregår hos Villiam og Ann-Mari på adressen Damhøjvej 4, 3540 Lyng (Kraks kortnummer 94 E1 og 96 E4). Herfra er der cirka 25 km kørsel til Græsted.

Vi regner med at køre samlet til Græsted søndag den 5. juni. Der vil blive arrangeret fælles morgenmad og aftensmad, som afregnes sidste dag. Du/I skal selv medbringe telt. Toilet og bad og køleskab vil være til rådighed på pladsen.

Vi arrangerer fællesture 4. juni med udgangspunkt Lyng. Vi vil meget gerne have tilmeldinger inden 150506, så vi ved hvor meget vi skal købe ind.

Yderligere oplysninger kan fås hos

Jørgen på 4841-1305 mobil 3062-7771 email [jorgen@dneprside.dk](mailto:jorgen@dneprside.dk)

Søren 2468-9733

Villiam 4819-2687

Hilsen Jørgen, Søren, Villy og Villiam

#### Sidevognskørsel i Ukraine??

Kontakt generalsekretæren, hvis det måske var noget for dig. Han har telefon 8667-5392 eller email til [Erik@dnepr.dk](mailto:Erik@dnepr.dk)

#### 11.-13. august 2005 - 2. Fynske Østblokmotorcykeltræf

Samme sted som sidste år, dvs. Sallinglunde. Man kan være allerede fra kl. 14:00 om fredagen. Bemærk at om lørdagen afvikles Egeskovveteranløbet og om søndagen er der stumpemarked på Egeskov. Arrangør er igen Kaj Erik Hansen.

og byerne. Kontrastet mellem provinsen og Kiev og meget andet er værd at opleve.

Jeg vil prøve igen at få en eller to ture til 2006; et meget kompliceret arbejde, fordi så mange ting skal passe sammen. I modsætning til tidligere satser jeg denne gang på, at vi flyver direkte til Kiev og sparer dermed 6 (ret trælse) rejsedage. Jeg opfordrer hermed interesserede til at kontakte mig, og så må vi se, om vi kan få alle brikkerne i puslespillet til at gå op. Altså hvornår har man tid at rejse; kan vi få det til at passe med dem i den anden ende? o.s.v. Det er uforpligtigende at melde sig om interesseret, efterhånden som planlægningen skrider frem er der mulighed for at springe fra – eller at give endeligt tilsagn, men skal vi afsted, så er det nu vi skal igang med forberedelserne.

Med ønsket om en god jul og godt nytår

*Erik Petersen*



Næste nummer af dette blad ukommer i februar 2006.  
Indlæg til bladet skal være velkomment, send dem til

ERIK PETERSEN,  
HØGEVEJ 5, BRUUNSHÅB,  
8800 VIBORG,

eller email til [ERIK@DNEPR.DK](mailto:ERIK@DNEPR.DK). Telefon 8667-5392

Hvis du fremsender elektronisk tekst, så lad være med at skrive i Word, Word Perfect eller lignende. Jeg vil allerhelst have en ren tekstfil og eventuelle billeder separat.

Efter at have turet land og rige rundt kastede han sig over serieproduktion af en model, han kaldte "Gelbke Auto-Four". Stadigvæk større end en Harley, men mindre end "Roadog". Den havde en Austin Mini motor og gearkasse og blev fremstillet og solgt i 8 eksemplarer.

## En udmelding

Jeg er ikke forvænt med, at medlemmerne gider at fortælle, at de melder sig ud<sup>3</sup>. HR's udmelding er en glædelig undtagelse, og han får tilmed en historie til bladet ud af dette:

Jeg melder mig herved pænt og ordentlig ud af foreningen.

Historien er følgende: For et par år siden fik jeg lyst til igen at køre motorcykel. Jeg fandt hurtigt ud af, at er man fattigrøv/nærigrøv, så er det ikke helt billigt. Selv gamle cykler koster jo penge. Selvom jeg tidligere har kørt NSU Super Max, har jeg altid haft forkærlighed for BMW. Og så var det, jeg blev klar over Ural-/Dnepr-muligheden. Men som Flemming sagde: "Man kan ikke bare købe en sådan for 200 dollar længere." Og de har ikke den BMW lyd, jeg kan huske.

Nå, det endte med, at jeg købte 2,5 MZ ETZ 250 for ialt 7000 kr. Sag 1 var hurtig at sætte i stand. Sag 2 var moden til en total renovation. Sag 3 var 'et færdselsuheld' til reservedele.

Sag 1 blev indregistreret, og jeg nåede at køre nogle 100 km på den, inden jeg fik et godt tilbud, som jeg ikke kunne afslå. Jeg fandt hurtigt ud af, at der er en grund til at bilen er opfunden. Det er for mandfolk at køre MZ. Og så har de en forfærdelig lyd ved påløb<sup>4</sup>.

Sag 2 har været totalt adskilt, er nu 50% samlet, Der mangler mange timer endnu. Så jeg er grundlæggende havnet i den forkerte forening.

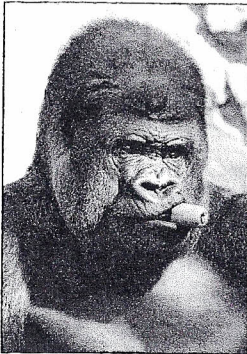
Men jeg har nu haft megen glæde af bladet, så længe det varede. God vind til foreningen og alt det russiske stål. Du må gerne bringe brevet i bladet, hvis du synes.

Med venlig hilsen  
Hauke Ritterbusch

<sup>3</sup> Første år var jeg forbløffet over at 30-50 medlemmer 'meldte sig ud', men klubbens stifter Finn Olesen beroligede mig: "Tag det ganske roligt, der er flere, der melder sig ind i løbet af året". Det har holdt stik, og netterresultatet er, at klubben aldrig har haft så mange medlemmer – samtidigt!

<sup>4</sup> Påløbslyd er, når en 2 takter ikke trækker og kun tænder hver anden gang eller mindre. Jeg tror også at nogen kalder det 'pruttelyd'. Jeg har også hørt nogen kalde den slags køretøjer for 'prutorgler'. MZ er slet ikke nogen dårlig teknisk løsning, selvom den et par steder har nogle mærkelige løsninger, som volder evindelige problemer. F.eks. den måde koblingen er krympet på, som slet ikke passer til det rykkeri, som opstår, når motoren går med pruttelyd.

## Redaktørens ævl



**D**ecember måned er den måned, hvor man kun skal handle det mest nødvendige. Hele prisniveauet er skruet op – ganske bogstaveligt. En af drengenes klassekammerater var i jobpraktik i Merlin i julemåneden, og hvad blev han sat til? Jo, han skulle rundt om alle småtingene og så skulle de stige 13% (tror jeg det var). Jeg har spurgt mig for, og erfarer at det er ikke den eneste butik, der gør således.

### Over 300 km/t på den østjydske motorvej

"Station 2" viste i november en par personer med så alvorlige karakterdefekter, at man må betegne dem som psykopater. De havde meget hurtige motorcykler, og på styret af disse havde de monteret videokameraer. Så var de klar til at kaste sig ud i

den almindelige og helt uforberedte danske trafik for at vise, hvor hurtigt de turde køre. Over 300 km/t på motorvejen! En anden fyr kørte også rigtigt stærkt, men på almindelige hovedveje og i skumringen, så der ligesom var lidt mere risiko ved øvelsen. De færdige film bliver så lagt ud på internettet, og de er meget stolte af deres præstationer

Vi andre er ikke så begejstrede. Dels er det jo den rene idioti, der kan sidestilles med at skyde med riffel på tværs af en trafikeret vej. Desværre er der også mange mennesker, der tror, at så råddent kører alle motorcyklister. Disse folk er så farlige, at de må holdes indespærret. Man lader jo heller ikke løver og tigre gå frit omkring.

### Gode idéer - og dårlige

Min kære søn, Rune skulle i sommerhuset med klassekammeraten Mikael. Mikael ser meget ung ud, selv om han lige var fyldt 18 og tilmed havde kørekort. "Husk nu at komme noget kølervædske på", havde forældrene sagt. Derfor køber han både benzín og kølervædske på tankstationen. Rune er en tur på det lille hus, men da han vender tilbage til bilen ser han til sin skræk, hvad Mikael laver. Mikael hælder kølervædske i benzintanken. En helt logisk handling på en brændende varm sommerdag, især hvis man kun har et begrænset erfaringsgrundlag<sup>1</sup>.

Hattemageren og jeg talte på Samsø, at der findes mange gode idéer, men der er faktisk brug for at nogen fortæller om de dårlige idéer. Især de luskede, der ved første øjekast forekommer ganske smarte, men som viser sig at have konsekvenser, der tilmed kan være katastrofale, når de bringes til udførelse. Skulle du have sådanne erfaringer, så betro dig trygt til din Generalsekretær. Lad ikke andre falde i fælden. Jeg lover fuld anonymitet!

### Kommunevalget

er overstået, så er der ro i lejren lidt igen. Jeg havde en del fornøjelse af at kigge på venstres valgplakater. Det var plakater med et billede af kandidaten og "stem på mig". Man skulle således vælge den pæneste. Det fremgik af TV-midtvæst, at et reklamebureau havde givet de ædle venstremænd og -kvinder endnu mere blå øjne og endnu hvidere tænder, end i virkeligheden. Det kan jeg ikke forarges over, for det gør vist alle. En enkelt kandidat fangede dog mit øje og flækkede mit ansigt i et stort grin fra øre til øre.

<sup>1</sup> Til den nysgerrige læser kan jeg fortælle, at bilen blev startet men kom aldrig helt ud fra tankstationen.



Generalsekretæren øser her ud af sine rige livserfaringer. "Befehl ist Befehl", siger tyskerne. En ordre er en ordre, og er der sagt "syng", så ...

**E**ngang deltog jeg i et af de idiotiske team-trainings kursus, som Viborg Tekniske Skole afholdt. Det er ikke helt rigtigt, hvad jeg skriver, for Viborg Tekniske Skole havde på det tidspunkt skiftet navn. Skolen hed nu "Erhvervsuddannelsescenter Midt - EUC". Det var besværligt at udtale, men det lød i forstanderens ører meget finere.

Tilbage til historien. Formålet med Team Training var angiveligt at få medarbejderne til at arbejde sammen. Hvordan man på en week-end havde tænkt sig at lave en så radikal ændring, er ikke nemt at forstå, men mange penge blev i hvert fald spenderet på dette formål.

Søndag morgen mødte vi på vore pladser. Det var nærmest en slags klasse-lokale. På hver plads lå en sang.

Jeg var straks mistænksom, og jeg spurgte instruktøren: "Er det meningen, at vi alle skal skal syng denne sang?"

Instruktøren svarede ærligt og bestemt: "Ja!"

- Skal jeg også syng med?

- Ja!

- Jeg synger højt, men jeg synger ikke særligt godt. Vil du fastholde, at jeg skal syng med?

- Ja, enhver fugl synger med sit næb.

OK, tænkte jeg. De har selv bedt om det. Man kan ikke bagefter sige, at jeg ikke har advaret dem.

Der gik ikke lang tid, før vi af den friske instruktør blev bedt om at afsynges sangen. Jeg vidste jo, at der var ingen vej

uden om. Jeg skulle deltage i afsyngelsen.

Jeg tog en dyb indånding, så jeg vidste, at jeg havde luft nok og gik i gang.

Guderne skal vide, at selv når jeg virkelig gør mit bedste, så synger jeg desværre ikke rent. Jeg synger faktisk meget falsk.

Jeg har imidlertid flere gange hørt, at en forudsætning for at synges ordenligt er, at man skal synges højt. Og ingen skal påstå, at jeg ikke kan synges højt. Det er noget jeg kan.

Altså vi går i gang med sangen. Jeg skræler højt af hjertets lyst og noterer med tilfredshed, at der var da ikke nogle af de andre tøsedrenge, der kunne synges højere end mig.

Lidt senere måtte jeg også konstatere, at jeg var ikke bare den, der sang højest. Jeg var den eneste, der sang. Nu kunne jeg bare ikke så godt holde op med at synges, når det nu netop var indskærpet, at det var en pligt.

Alene forsatte jeg min rungende fortolkning af den team-trænende sang. Ud af øjenkrogen fik jeg øje på min kollega, Peter Hansen. Peter græd og lo på en gang. Hele hans krop blev gennemrystedes af grin og hulken.

Sangen var lang, men til sidst blev jeg færdig.

Der blev ikke uddelt flere sange på det kursus.

Enhver fugl synger med sit næb.

Erik P