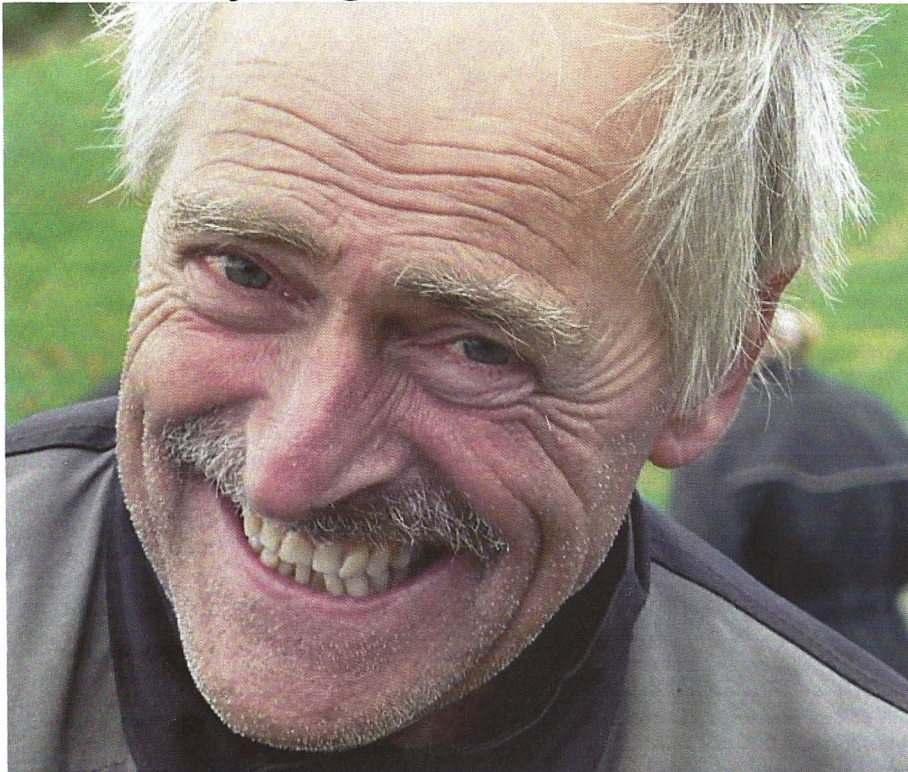
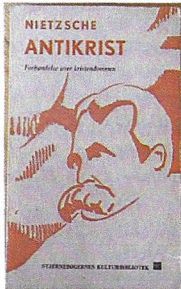


Den nye generalsekretær



Den nyvalgte bestyrelse har konstitueret sig med Jørgen "Antikrist" Hansen som ny Generalsekretær. Jørgen har medlemsnummer 7 og har således været med fra den aller første begyndelse. Jeg har lært Jørgen at kende gennem klubben, og er kommet til at sætte særdeles stor pris på ham som ven og menneske.

Jørgen er den omvandrede definition på begrebet "en god kammerat". Jeg kan umuligt forestille mig, at han har fjender overhovedet. Han har en smittende appetit på livet, og er i stand til at holde humøret højt i situationer, hvor andre leder efter et reb hvori de kan hænge sig. Han er uddannet som finmekaniker ved Brüel & Kjær, har været landmand og havde i mange år såvel en Landrover som en Nimbus. Så faldt han for en Ural, der siden har haft hans fulde kærlighed – og som i al kærlighed er den slags forhold ikke ukomplicerede. Sammen med den øvrige bestyrelse skal han lede vores klub i tiden fremover. Bak dem op!



МОТОЦИКЛ

Organ for Dansk Ural/Dnepr Motorcykelklub
www.dnepr.dk
ISSN 1901-8312



Tilo Niebel bor i Zilly, Harzen. Ses her med co-pilot Wilfred Niebel. Tilo har bygget sig verdens tungeste motorcykel – 4.740 kg Motoren på 800 HK stammer fra en sovjetisk T55 kampvogn

1e Grand Puma

Status på min kinesiske motorcykel – en Geely 150 ccm Grand Puma. Jeg har tidligere i år⁴ beskrevet de dramatiske omstændigheder i forbindelse med den bedste motorcykelhandel jeg nogensinde har lavet.

For 4.999 kroner købte jeg motorcyklen, og i dag er kilometertælleren næsten oppe på næsten 6.000 km. Jeg har brugt den til ærindekørsel i nærområdet, til hyggiture i det Midtjydske, og også på længere ture f.eks. ned til Ribe og helt over til Skåne.

Geelys model "Grand Puma" var i 2003 den mest solgte motorcykel i Danmark. Det er en af de få kinesiske motorcykler, der ikke skal prøve at ligne en Harley Davidson. Grand Puma giver sig ikke ud for at være andet end et transportmiddel, og det er små motorcykler af den type, der findes i millionvis i de asiatiske lande, hvor de løser dagligdagens transportbehov for almindelige mennesker.

Puma'en styrke viser sig på landevejene. Her er hyggeligt at køre, og der er sjældent behov for at køre over 70 km/t. Benzinøkonomien har stabiliseret sig på 46,7 km/Liter. Det er noget, der matcher min folke-pension. Det er så godt, at jeg overhovedet ikke spekulerer på benzinprisen, om den er under 9 kroner eller over 10 kroner literen betyder ikke noget særligt. I en tid, hvor alle snakker om CO2-forurening og økologi, da er en Grand Puma noget nær den mest økologiske motorcykel, som jeg kender⁵. Nu hænger benzinøkonomien nøje sammen med *hvordan* man kører. Hvis jeg altid lå på hovedvejen med gashåndtaget vredet i bund, ville tallet ikke være så flot.

Det er ikke en motorcykel, jeg vil tage på motorvejen. Den kan simpelthen ikke køre stærkt nok; selv på hovedvejene hvor man i teorien max må køre 80 km/t er det kun lige at den klarer det. Hvis du er på det hold, der mener at motorcykler skal larme som maskinkanoner, så er det heller ikke en Grand Puma – den er så stille, at det nærmer sig det lydløse, hvad der også passer mig fint.

Skulle min Grand Puma blive stjålet i nat eller blive bortført af en UFO, så er



4 I nummer 41 af klubbladet

5 Her ved juletid er det mærkeligt dobbeltmoralisk at se, hvordan fjernsynet efterlyser huse, der er julepyntet med tusinder af elektriske pærer, og hvor elmåleren kører så hurtigt rundt at det gyger fra lejerne. Hele året får vi tudet ørerne fuld om, at vi skal bruge sparepærer og energirigtige dybfrysere, men i december måned bruger danskerne anslået 100 millioner kroner til julebelysning, og de værste syndere bliver fremstillet som helte i fjernsynet. Nå, tilbage til sagen.

Med denne surhed i baghovedet er det derfor med glæde, at jeg overlader arbejdet til nye hænder. I dag fortryder jeg, at jeg i sin tid påtog mig opgaven. Jeg prøvede at gøre det, som jeg troede var det bedste for alle.

Klubben har jeg fortsat som Finn Olesens startede den. Anarkistisk uden love og uden de dyre generalforsamlinger, hvor kvæulanterne kan bruge timer på ændringsforslag til love og tilsvarende flueknepperi. Desuden:

- 6 årlige **klubblade** med 24 reklamefri sider, der skulle være det bindemiddel, der er nødvendigt for en landsdækkende klub
- at holde **kontingentet** så langt nede, at det ikke var tegnebogen, der forhindrede medlemskab.
- **ingen overflødige udgifter**, ingen klubartikler, der skulle fabrikeres, ligge på depot og gradvist sælges.

I min tid som generalsekretær har vi fået nogle træf igang, hvor man dels kunne mødes, udveksle erfaringer og have nogle hyggelige timer sammen. Disse træf har for mig både været en glæde, men også en skuffelse. **En glæde**, fordi nogle rare mennesker faktisk mødte op, og fordi vi har udviklet en klubkultur, der adskiller sig fra de fleste andre motorcykelklubbers træf. Vi har kunnet mødes uden at det absolut skulle omfatte (1) sanseløs beruselse, (2) alt for høj musik og (3) striptease. Det har været glade timer, hvor man havde sin samlever og måske også børn eller børnebørn med. **En skuffelse**, fordi omkring 90% af klubbens medlemmer aldrig benyttede sig af tilbudet. Til træf er det de samme 20-30 personer, der dukker op igen og igen.

Jeg etablerede forbindelsen med det store østbloktræf i Pütnitz, hvor danskerne hvert år har markeret sig som den *største udenlandske delegation af aktive deltagere*. På et tidspunkt fik jeg Torsten Meier i Pütnitz hidset op til at arrangere guidede ture til Ukraine, så man også på egen krop kunne opleve landet, dets elendige sogneveje og de autentiske sovjetmotorcykler. Det var nu et fejlgreb. Kun ganske få benyttede sig af chancen. Så megen eventyrlyst er der heller ikke i medlemsskaren.

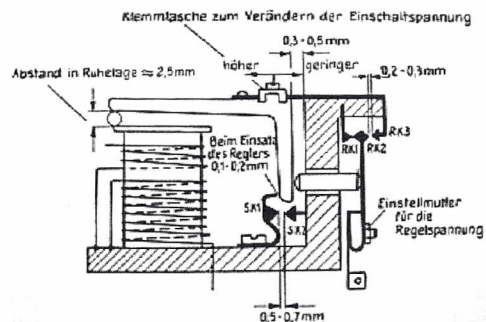
Jeg havde engang en meget klog kollega, der hed Per Sørensen. Per sagde til mig: "Erik, det arbejde du ikke får løn for, det vil du få utak for." Hvor havde han ret. Jeg skylder en undskyldning til min kone og mine sønner for de timer, jeg har brugt på D.U.M. Timer jeg burde have brugt på min familie. Der kunne måske endda have blevet tid til min Dnepr.

Jeg ønsker den nye bestyrelse alt muligt held med arbejdet, og håber også, at de er klar at de trods Per Sørensens sætningens almene gyldighed ikke taber modet.

/Erik P

Bogen er på linje med klassikere som M. G. "Cathode Ray" Scroggie: "Radio and Electronic Laboratory Handbook" eller Horowitz og Hill: "The Art of Electronics". Bøger skrevet af folk der har lige så solid fod på praksis som på den tilhørende teori.

Det elektriske anlæg på en motorcykel består i princippet af særdeles enkle kredsløb, der i sin praktiske udførelse kan give anledning til en del eftertanke. Ledningsføringen skal næsten uden undtagelse omkring sikringer, tændingslåsen og kontakter på styr eller lygte. Hvis man benytter sig af den dårlige idé, at lade stel være returledningen til batteriet er ekstra fejlmuligheder indskudt. Diagrammer er symbolske og ofte tegnet, så det er en regulær rebus selv for fagfolk. Kombiner dette med, at de fleste danskere (inklusive flertallet af elektrikere!) har meget ringe forståelse af elektricitens væsen.



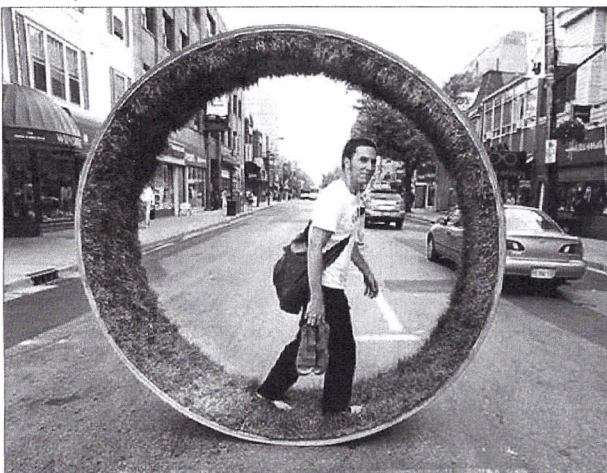
De elektromekaniske laderelæer på klassiske motorcykler er små mirakler af snedighed, og det er bestemt ikke ligetil at redegøre for deres virkemåde. Her har Carl Hertweck lagt sig i selen og bruger mange sider på at forklare virkemåden af de forskellige laderelæer.

Når og hvis man har afkodet kredsløbene er de gode nyheder, at man med en prøvelampe og

et par prøveledninger kan afsløre noget nær enhver fejlfunktion. Nu om stunder, hvor man kan købe nøjafte digitalinstrumenter for under 50 kroner, kan man lave særdeles avancerede målinger – men som sagt: man kan klar noget nær alt med en prøvelampe.

Som sagt er bogen på tysk, men den er så god, at du inspireres til at lære tysk – det er trods alt bare en form for dårligt dansk – så du kan glæde dig over den rigdom af viden og erfaringer.

/Erik P



Jeg startede fra Larvik om morgenen ved halv 9-tiden. I 8 minusgrader. Dnepr'en gik som ei klokke helt inn til Sarvika, ca 6 km fra Oslo. Jeg tror det iset i forgasserene¹. Fikk karret meg til en bensinstasjon, der jeg spurte efter kondensfjerner². De var ikke sikre på om de hadde dette, men påiser det hadde de. Jeg fant kondensfjerner og fikk startet etter



en del trakk på kiken. Kom meg inn til møtestedet og ble med på kolonnekjøringen inn til sentrum. Vi ble sponset juletalerken av Fjorland Mat. Det smakte godt.



Jeg var bekymret for hjemmvegen, så jeg

pakket sammen etter, at jeg hadde spist. Tenkte det var best å kjøre i dagslys. Dette viste seg å vere en klok avgjørelse for etter Drammen kuttet ladingen ut. Etter noen kilometer til måtte jeg slå av alt lys på syklen for å komme meg videre. Det var mange som ristet på hodet, der jeg kjørte i stor fart i tett tåke. Mellom 80 og 100 km/pt, men min intensjon var å komme så langt som mulig, før jeg stoppet. Min Dnepr gjør 100 km/pt - dette har jeg målt i radar.



jeg kan se over skadene.

Den nye E18 Er full av tunneller, så jeg var redd for å få stopp i en av disse. Men jeg kom meg helt til Sandefjord. før jeg måtte gi meg. Jeg hadde også sprengt topppakningen på venstre sylinder. Ringte Brødrene Lihaugs Motorverksted. Ble hentet med deres Transit. Syklen står der ennå og blir lesset av i morgen slik at



Det er treff Trolsvann den 4, januar og Primustreffet den siste helgen i februar. Jeg skal på begge. Ha en GOD JUL OG ET GODT NYTT ÅR

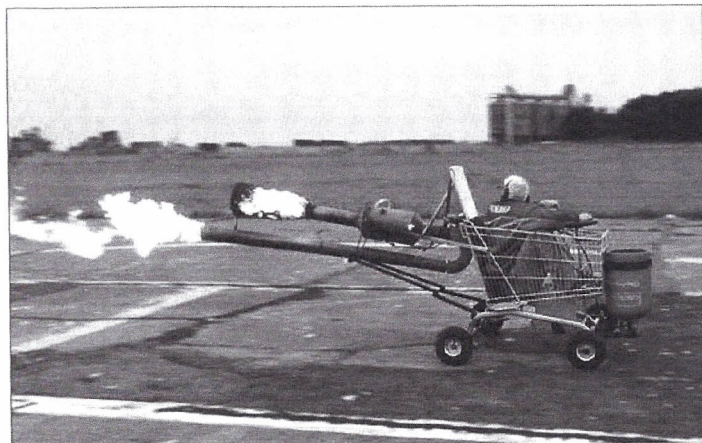
Aage Brøther

1 forgaser = tysk "Vergaser" = dansk "karburator"
2 kondensfjerner = karburatorsprit



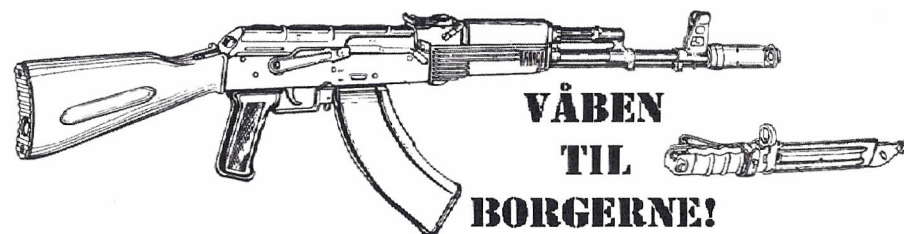
Nej – det er ikke prins Henrik, men den nu afdøde præsident **Tito!** Jeg har fundet dette gamle foto frem at vise den charmerende politiker i færd med at demonstrere sit tag på damerne.

Fredrik Krooks begejstring for hjemmebyggede pulsjetmotorer er almindeligt kendt.



Her et spionfoto af Fredriks forsøg på at sætte hastighedsrekord på Ängelholm Flygfelt i en standard Netto-indkøbsvogn.

Pulsjetmotorer er genialt enkle konstruktioner, men det vil være synd at sige, at de er lydløse.



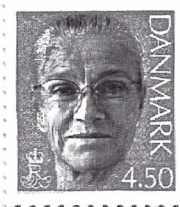
Tyvekægte og voldsmænd har næsten frit spil, fordi ordenspolitiet afspadserer. Tumulterne i forbindelse med huset Jagtvej 69 medførte ikke blot, at borgerne fik afbrændt biler og cykler, men også at politiet brugte forfærdeligt mange timer i den forbindelse.

Vold kan betale sig. De forkælede rigmandsbørn fra Jagtvej 69 har nu fået lovning på et nyt "ungdomshus" til sig selv og deres venner.

Som en nødløsning på politimanglen har man flyttet kriminalbetjentene fra deres opklaringsarbejde til at køre patruljetjeneste. Samtidigt har politireformen sendt en mængde kontorfolk hjem, så betjentene kan bruge mere tid bag skrivebordene – og det stopper ikke der, næh politiet opfordrer til borgeren om selv at gøre civil anholdelse. I en sag fra Reersø, hvor en ung fulderik i stjålet bil kørte ind i et hus efter først at have ramt familiens to biler, blev de opfordret til at foretage civil anholdelse af den berusede biltyv; fordi der kunne godt gå et par timer, førend politiet ville kunne være der.



En ældre guldsmed i Nakskov havde 10. december glæde af sin fortid som bryder. I tre kvarter måtte han ligge og holde på en røver, indtil politiet nåede frem.



Jeg kan her pege på en løsning. Regeringen ser ret positivt på en plan om at bevæbne de civile afghanere, og dette er jo vejen frem. Når politiets ressourcer ikke dækker opgavens størrelse, må en bevæbning af den loyldige borger være en løsning. Vi har ganske vist omkring 70.000 bevæbnede hjemmeværnsfolk, men det er langfra nok. Jeg ved, at i de tidligere sovjetstater befinder sig uhyre store lagre af helt nye håndvåben; ikke mindst AK47. Dette Kalashnikov automatgevær er let og handy og har bevist sin påidelighed igen og igen. Vi loyldige skal ikke sidde passivt, medens skud gennem vinduet flyver hen over kaffebordet. Vi skal bevæbnes, så vi kan besvare ilden og forhåbenligt også fjerne årsagen til problemet!!

Generalsekretæren



Anette og jeg hentede selv bilen i St. Petersburg, og da vi drog af, og det gik op for forhandleren, at vi selv ville køre den hjem til Kostomuksha blev han bleg. Han mente, at vi var uforsvarlige, og formanede os om, at alt kunne – og formentlig ville – gå i stykker på den nye bil (som han lige havde solgt os!). Vi måtte love, at vi ville ringe til ham et par gange om dagen, så han vidste at vi var OK. Det glemte vi, men så fik vi et par opkald fra ham, når vi havde mobilkontakt.



Den skuffede ikke. Med tilbehør kom vægten op på 2.300 kg, og med en 2,7 liters Volga motor, som var bygget til lav tophastighed, men med et bundtræk som en bryggerhest, trak den igennem hvad som helst, i hvilket som helst vejr. Med Continental Ice-Contact vinterdæk, kørte vi uden nogen slinger 120 km/t i snestorm. Vi valgte primært bilen, fordi alle kører som de rene idioter heroppe, og vi ville have en bil, hvor ingen normal personbil kan trykke sig ind i kabinen.

Bilen er en rigtig russisk bjørn.

Der er aldrig mindre end 15 punkter til reparation ved service besøg, men det er alt det unyttige ekstra udstyr, som de har bygget ind i bilen, for at få den til at ligne en japansk firehjulstrækker. Det, som driver bilen fremad er på typisk russisk vis totalt overdimensioneret, og formentlig gennemprøvet – uden ændringer – siden 2. verdenskrig.

UAZ har, som den første russiske bilfabrik, købt gearkassen fra Korea (reduktionsgerakassen er UAZ egen, og det er aldrig lykkedes at få de to til at arbejde støj- og vibrationsløst sammen, men det er en mindre detalje), og power-styring og injection er fra Bosch. Hele front- og instrument panelet er købt i Iran (som altså skulle være bedre til at bygge sådant end Rusland selv?). Problemet er, at det hele er bygget på en russisk fabrik, og kvalitetssikring er en by i Danmark.

Da vi har valgt at køre i russisk bil, har vi en politik, hvor vi udskifter bil hvert 1,5 år, så vi kører nu i nummer to (produktionsnummer 9.129), og vi venter på at se model 2008, så vi kan få en ny PATRIOT. Det bliver spændende at se, hvilke stensikkert fejlbehæftede gadgets de nu har fundet på, til at krydre vores hverdag!

Nå, nok om Patrioten – den dukker sikkert op senere.

Kostomuksha var et andreledes bekendtskab. Jeg var ansat til at bygge et meget stor savværk 15 km udenfor byen på et 28 ha skovområde. Vi startede med at fælde skoven, sprænge 40.000 m³ klippe bort i den ene ende, og køre 130.000 m³ sand ind i den anden. I Rusland er det sommetiden næsten umuligt at få de små daglige ting lavet, men store projekter er de vant til fra CCCP-tiden, så vores contractor kom med 28 Kamaz lastbiler, hvoraf de fleste var sprit-nye, 2 gravemaskiner, 3 bulldozere, hvoraf den ene havde en egenvægt på 52 tons (!), og 2 compactorer.

Så kørte vi løs, og etablerede eget 10 km fiberoptiske kabel for telefon og IT, 6 kiloVolt elektrisk

vi blev vist rundt på værksted og lager som bar præg af en helt utrolig orden. Hermed forstås bedre, at når man ringer til Flemming og spørger, om han har en eller anden reservedel, kan han på stående fod melde, om det er noget, han ligger inde med.

Til slut fik vi læsset motoren af og overgivet den i Flemmings varetægt. Derfra gik turen mod Oksbøl.

Søgård kørte forrest og viste vejen til vandrehjemmet, var med inde, fik os installeret, og det var tydeligt, at Søgård næsten var en del af familien på stedet – ingen tvivl om, at vi var kommet til Søgårdland.

Næste morgen kørte vi nogle hundrede meter hen ad vejen til Søgårds bopæl, hvor vi fik morgenkaffen og blev derefter vist rundt på stedet.

Søgård bor på den fædrene gård – et stort dejligt stuehus med tilhørende staldbygninger. Dyrene er der ikke længere – til gengæld er her rigeligt med alskens mekanik, ikke mindst russermateriel. Her er vi på besøg hos en virkelig hardcore samler.

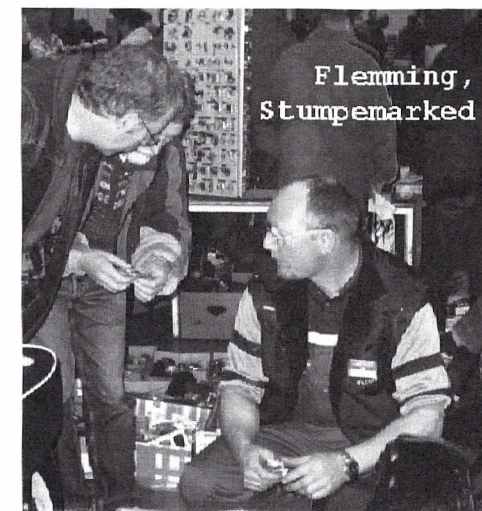
Efter rundvisningen på ejendommen kørte vi, med Søgård som suveræn eksursions leder, på tur i de flotte klitplantager og videre ud til Vesterhavet med sandstrand så langt øjet rakte. Vi er stolte og glade for vores strand og hav ved Kattegat i Nordsjælland, men Vesterhavet er nu fascinerende på sin helt egen barske facon.

Vi sluttede turen med en rundvisning på campingpladsen i Oksbøl – også her er Søgård et kendt og skattet ansigt. Igen er det tydeligt, at vi også her er i Søgårdland. Campingpladsen viste sig at være alle tiders til et russertræf – det er da ikke umuligt, at vi måske kan samles her til næste års generalforsamling!

Inden afsked med Søgård får vi gavmildt fyldt bilen med havens produkter i form af æbler, squash m.m.

Cirka fire uger efter ringer Flemming, motoren er nu klar til afhentning. Aftalen blev, at han ville tage den med til messen i Magrethehallen i Fredericia, hvor Flemming, som de tidligere år, har en stand for russermaskiner. Og således blev det. Vi fik endnu en tur vest på og fik foruden motoren en dejlig dag på messen. Dnepr'en er nu samlet, og lyden fra den er som sød musik fra en balalajka.

Med kammeratlig hilsen Oliesheiken

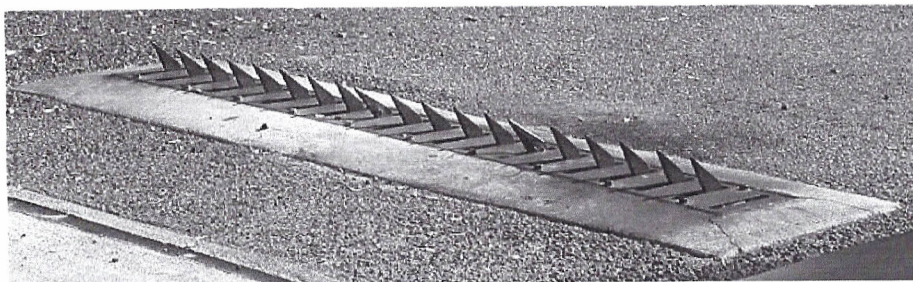


Bills billeder er taget på en parkeringsplads, hvor man skal betale for at parkere. Det er intet problem at komme ind på pladsen, men der er kun én vej ud – det er forbi betalingen.

Jeg har skrevet derom til Folketingets Trafikudvalgs medlemmer, og er ganske spændt på, at de overhovedet læser det.

Næste gang du hører om en spøgelsesbilist på motorvej, så tænk på mig og fakirristen!

Erik P



Første brev fra Rusland

I sidste nummer af klubbladet var Anette og Bent Jørgensen, der bor i Tikhvin, Rusland på forsiden. I mellemtiden har Bent og redaktøren snakket telefon, og Bent lover at sende en række breve om livet derovre. Som du vil kunne læse, er der ret forskelligt fra her.

Hej kære nye venner!

Først, vil vi gerne sige tak for den prominente placering i sidste nummer af *Мотоцикл*. Sidste gang Bent var på en forside (Herning Folkeblad) var, da han for mange år siden blev taget i Pårup by med 120 km/t, og forsøgte sig med at forklare dommeren, at der slet ingen by var på det pågældende sted. Det gav en lejlighed til at få genopfrisket færdselsloven og korrekt trafikopførelse.



Dette første brev fra Rusland skal fortælle lidt om, hvordan fanden vi er landet her. I de følgende breve kan vi så prøve at forklare det uforklarlige: Rusland. En klog person har engang sagt, at man bliver sindssyg ved at prøve at forstå Rusland, man skal bare bestemme sig for, om man kan klare det eller ej (take it or leave it).

Anettes og min definition er ganske simpel: Rusland er en stor rodebutik, men efter at have læst artiklerne i *Мотоцикл* kan jeg se, at vi ikke vil løbe nogen risiko ved at bringe jer tæt på sindssyngens grænser.

Under alle omstændigheder, så er samfundet og befolkningen stadig fast forankret i kulturen fra CCCP, og langt hen ad vejen vil vi påstå, at 60% af det vi ser fra regeringen nu, bare er gammel vin på nye flasker. Det er også det bedste herovre, og senere mere herom.



Som det vel efterhånden er de fleste medlemmer bekendt, takker vores generalsekretær Erik Petersen af ved årets udgang. Min egen indgang til klubben blev sat i stand, da jeg i forbindelse med mit arbejde mødte klubbens stifter Finn Olesen (jf. medlemsblad nr. 21/22 Amazoner). Finn havde på det tidspunkt indset, at klubarbejdet var ved at tage for meget af fritiden og søgte derfor en til at tage over. Og som Finn udtrykte det: "Jeg tror, jeg har fået en rotte i fælden i form af et medlem fra Viborg".

Konfronteret med udtalelsen griner Erik og nikker tilkendegivende, for det var netop "i fælden", han følte sig, da han efter en kort samtale med Kammerat Finski pludselig stod med alt klubmaterialet.

Fra januar 2002 udnævnte Erik sig til generalsekretær og har på ægte sovjet facon de efterfølgende år kørt klubben som enerådende diktator. Et arbejde, der betød, at han alene stod som redaktør, kasserer og bestyrelse. Dette har indebåret, at han ene mand bl.a. har stået for kontingent opkrævning, medlemsliste, redigering og distribuering af medlemsblad samt startet og redigeret klubbens hjemmeside. Foruden generalsekretær og andre titler udråbte Erik i forbindelse med Muhammedkrisen, sig selv til Imam (jf. medlemsblad 34). Typisk er det for Erik på denne utraditionelle måde ironisk og humoristisk at vise sin protest - i dette tilfælde vedrørende religionsvanvid.

Muhammed krisen udsprang som bekendt af nogle karikaturtegninger af Muhammed bragt i Jyllands Posten. Dette bevirkede, at flagproducenterne havde kronede dage, da det i den arabiske verden blev en folkefest at afbrænde Dannebrog. Da vi jo i Danmark som bekendt vedkender os kristendommen, er det måske lige en ide at kikke i pendanten til koranen - nemlig den for vort land så fredselkende bibel.

I det gamle testamente i Første Samuelsbog berettes om David, der vil giftes med kong Sauls datter. Kongen kræver, at David går ud og slår 100 mand af fjenden filisterne ihjel og bringer ham deres forhuder i brudekøb. Og således står der at læse i kap.18 vers 27: "Derpå brød David op og drog ud med sine mænd og dræbte 200 filistere, og David afskar deres forhuder og leverede dem til kongen. Derpå gav kong Saul sin datter til ægte".

Historien melder ikke, hvor mange flag fjenden afbrændte efter denne hændelse. Man kan blot spekulere på, hvor mange flag går der mon på en forhud. Og som Erik tidligere har påpeget: ingen religion har noget at sige hinanden på.

Generalsekretær/imam Erik går altså nu på pension, men har lovet at holde klubbens hjemmeside kørende foruden stadig at forsyne bladet med skriblerier med sine velkendte skæve og snurrige indfald.

En tak skal lyde til grundlæggeren af klubben Finn Olesen. Dit initiativ gjorde, at der kunne opstå et fællesskab blandt russerfolket og sidst, men ikke mindst tak til Erik for det store arbejde, du har lagt, for at klubben kunne bestå og udvikle sig til det, den er i dag. Den nye bestyrelse håber at vise sig værdig til at tage arven op.

Med kammeratlig hilsen på bestyrelsens vegne
Oliesheiken - Søren Westborg

Kalender

Fredag 4. - søndag 6. januar 2008 Vintertræf i Norge

Det blir arangert treff på Trolsvann den første helgen i januar 2008. Trolsvann ligger i Andebu, cirka 1 mil fra Sandefjord. Jeg drar på fredagen så du kan godt legge ut mitt telefonnummer i tilfelle noen har lyst til å vere med .

Aage Victor Brøther Telefon 0047-9085-6791 a-vi-bro@online.no

23-24-25 maj 2008 Vendsysseltræf

hos Børge og Inger Jensen, Vendsysselgade 6,9700 Brønderslev, tlf 9882-3042, Mobil 2144-2427 E-mail i-bjensen@wanadoo.dk

Vi ses i Brønderslev fredag. Aftensmaden medbringer I selv - den kan evt. købes i Brønderslev. Vi har både Lidl, Løvbjerg, Netto, Aldi og Føtex med ca. 5 min. gang til hver forretning, så vi skulle ikke komme til at sulte. Overnatning kan aftales. Vi har en campingvogn, et par værelser og et stort loftrum. Der er også udenomsplads med plads til et par telte. Vi er naboer til Jem & Fix og T. Hansen, så tændrør og olie er til at få fat i.

Lørdag mogen kan vi få rundstykker eller brød, og til middag kan vi så spise rester fra fredag aften. Kl. 13 kører vi en rundtur i Vendsyssel - måske til Vesterhavet hvis vejret tillader - og kigger på den skønne natur. Vi kan evt. tage kaffe på turen. Lørdag aften køber vi ind til grillen.

Fredag 6. - søndag 8. juni 2007 Skåneträffen

Leif Krook inviterer igen til træf på Krooksgården, Vejbystrandvägen 460, S 260 83 Vejbystrand, Sverige. Det er 40 km från Helsingborg. Telefon +46 431 452647. Nærmere information følger.



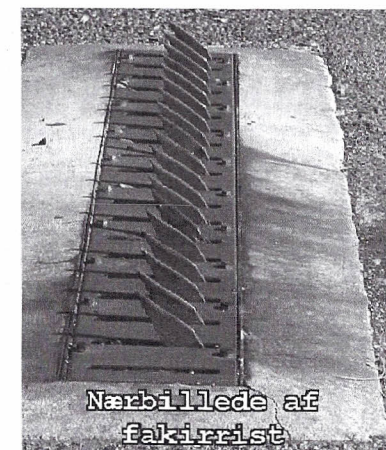
Muhammed



Vi bliver ved med at høre om idioter, der kører den forkerte vej på motorvejen. Det ser ud til, at er findes tre slags:

- stærkt berusede personer
- gamle mennesker, der forlængst har mistet evenen til at køre bil
- unge mænd, der skal vise deres mandighed

Nu er det jo sjældent, at et samfundsproblem har en mekanisk løsning, men det er faktisk tilfældet her. Jeg har tidligere skrevet om *traffic controller spikes*, nogle *fakirriste*, som jeg har set i Kalifornien. Derovre er det fuldstændigt umuligt at køre den forkerte vej ind på en motorvej. Motorvejsafkørslerne er forsynede med disse fakirriste, som jeg nu har fået min gode ven Bill Ellis til at fotografere for mig. Kig på billederne, og nærmere forklaring er overflødig. Hvis man kommer fra motor-vejen og skal køre af, så lægger knivene sig ned og intet sker. Er man så dum, at køre den modsatte vej, så står man med fire punkterede hjul, og så ved du, at man kommer man ikke ret langt på flade dæk.



Nærbillede af fakirrist

KØB, SALG OG BYTTE

Jeg har en **Dnepr MT11** årgang 1980 til salg. Maskinen er nysynet (told-synet), men uden afgift. (Afgift ca. 2600 kr). Maskinen er i god stand med nye dæk og bremses. Den er med bakgear. Kom med et godt bud.

Kaj Erik Hansen på tlf. 6264-1655 eller 2343-0774
kajerikdk@post.tele.dk

Jawa model 640, 350ccm, årgang 2000 med **Velorex 562 sidevogn**, også model omkring 2000. Kørt kilometer er sådan cirka 15000. Lidt vanskeligt at beregne, fordi speedometeret ikke viser korrekt, efter at cyklen blev nedgearet på grund af sidevognen. Motorcyklen er rød, men den oprindelige farve var en black-style. Der medfølger originale Jawa sidetasker. Karburatoren er en Mikuni-racerkarburator, som giver en langt bedre ydelse i hele område. Derfor trækker betydeligt bedre ved lave omdrejninger, end hvis det havde været Jikov (den originale karburator). Der er en monsterstor kåbe på den. Også nogle reservedele. Sælges hurtigt af Torben Danø i Slagelse har tlf. 5852-8221 og email: nebot@post8.tele.dk

Saddelmagerarbejde: Nyt **sædebetræk i sidevogn**, nyt **betræk til langt sæde** nyt **sidevognsdækken** og andre opgaver efter ønske udføres af Johan Hartvigsen, Lindevej 5, 8723 Løsning

Hvis du er **amatørterrorist**, så vil det glæde dig, at Henrik "Kramse" har begået denne lærerige hjemmeside:

<http://www.terrorvejledning.dk/>
Vejledningen er gratis! Anbefales til blot til alle klubmedlemmer, men også til selvstændigt tænkende mennesker helt uden terrorplaner. Ja, med lidt held skulle et besøg på hjemmesiden give gevinst i form af et orange sæt tøj og længere tids ophold på Cuba

En **Dnepr 650** (solo) med plumber stel, fabriksny motor og gearkasse ca 800 km med SKF-lejer og ekstra højt 4de gear til salg. Nye rustfri og runde hjul med nye dæk; høj udveksling i bagtøj, ny plumber affjedring og mm. Sælges nysynet og med nummerplade for 35.000 kr.

Michael Pedersen 4051-1471
bargsteen@mail.dk



ПИЗДУЙ К МАМЕ!

Vi startede vores liv i øst med fem år i Estland. Det begyndte med, at jeg ville flytte Madras i Indien, men Anette lagde et veto ind, begrundet i, at hun ikke ville bo, hvor der var alskens kryb og kravl overalt. Kryb kommer med varmen, så alternativet var, at rejse til et koldt land, og valget faldt på Grønland, men så fik jeg et job i Estland tilbudt, og; hvorfor ikke?

Efter de fem år i Estland, hvor jeg fortrinsvis hyrede russiske arbejder, da de både er mere flittige og forstår mekanik bedre end esterne, fik jeg tilbudt et job i Rusland, og da jeg troede, at jeg havde forstået noget som helst om Russisk kultur, drog vi afsted til Kostomuksha.

Kostomuksha ligger 125 km syd for polarcirklen, og blev bygget af CCCP pga en stålmine, som blev oprettet med tilhørende stålværk i midten af 70-erne. Der var fundet malm i et totalt ubebygget område, så i løbet af 5 år byggede man minen, værket, forsyningsvirksomhederne og en by til 32.000 mennesker for ende af en afgrenet sidevej til Murmansk-hovedvejen. Vil man derhen, kører man til Petrozavodsk, og videre nordpå ca. 250 km Til Zegesha. Efter Zegesha drejer man til venstre, og så er man næsten alene omkring 250 km. Ingen tankstation, kun en enkelt lille by, hvor der er 1 telefon til deling (hvis den virker). Bare skov, skov, skov og søer. Midtvejs er der et skilt, som viser til en restaurant om 67 km, men vi drejede aldrig af, da vi med sikkerhed ville finde et skilt som fortalte, at der var lukket netop i dag.

Om vinteren kan det blive noget spændende at køre de 250 km, men så sidder man med pels, overfrakke og hansker på i bilen. Derved forlænger man sine overlevelseschancer med 2 - 3 timers venten på en evt. forbikommende, hvis man skulle have et uheld eller køre i grøften. Anette og jeg måtte køre vejen hver anden uge pga. arbejde, og vi har ofte kørt distancen, hvor vi kun mødte 4-5 biler på de tre timer, som det tog, og problemet er, at hvis det sner, forsvinder ens spor lynhurtigt. Hvis man kan komme ud af bilen, er det en regel, at man sætter ild til sit reservehjul. Når andre ser en kulsort regfane ved de, at her er nogen kørt i stykker eller galt.

Vinteren deroppe ligger ofte i lange perioder med 25-30 minusgrader, så jeg fravalgte den Mitsubishi, som jeg skulle have haft, og tog i stedet en nyudviklet russisk 4x4, UAZ (Uljanovskii Avto Zavodsk) PATRIOT. Bilen havde produktionsnummer 39, og var formentlig mestendels håndbygget, men UAZ har bygget alle mindre og medium terrænkøretøjer til CCCP-hæren, så de ved godt, hvordan man bygger en bil, der kan bringe folk ud i Sibirien, og frelste tilbage. Vi kunne ikke selv vælge farven, men var så heldige, at de havde lys metalgrå i sprøjten den uge, hvor vores bil blev produceret.



Vest på ..



Som omtalt i oktobernummeret forløb Langelandstræffet fint. Men dog måtte Lise og jeg lide den tort at blive transporteret de sidste 9 km hjem til Tisvildeleje på ladet af en af Dansk Autohjælps de gule. To smeltede stempler og et ditto topstykke var, hvad jeg så, da jeg dagen efter obducerede mekanikken.

Jeg har de sidste par sæsoner haft en del bryderier med motoren og hver gang fikset det med halve løsninger. Beslutningen blev, at den nu skulle laves fagkyndigt korrekt uden at blive fristet til olympiske spring over det lave gærde.

Allerede et par dage efter startede Lise og jeg i bil turen mod vest til alle russeres reservedels pusher - Flemming i Ølgod - med den smadrede 750 motor i bagagerummet.

Vi havde inden da bestilt et værelse på vandrehjemmet i Oksbøl for næste dag at komme på uanmeldt besøg hos Søgård.

Søgård er ikke alene en af de rigtig gamle klubveteraner med medlemsnummer 11, men også en god og trofast kammerat der, trods sin modne alder, altid er at finde til træf rundt om i Danmark såvel som Norge og ikke mindst Putnitz. Udover dette kan nævnes en enmandstur til Nordkap i 2001, jf. medlemsblad nr.17, samt deltager på Ukraine turen i 2003, jf. medlemsblad 19.



SØGAARD

Hen under aften ankommer vi til Ølgod. Trods mange handler og hyggelige telefonsamtaler og snak på stumpemarked havde jeg aldrig før været i Ølgod hos Flemming.

Vi ruller ind på gårdspladsen med det tilhørende præsenteable hus og værkstedsbygning. Aftenen er mild, så porten til værkstedet står åben. Indenfor står Flemming og hyggesnakker med Søgård - der røg så morgendagens overraskelsesangreb. De næste par timer tilbragte vi i hyggeligt samvær, hvor

forsyning fra 8 kilometer borte, egen vandforsyning og egen spildevandsbortledning. Vi var ude på Per Tots mark, så vi måtte sørge for alt selv, og som jeg lærte det, så var det ikke noget nyt for russerne. Intet var særligt planlagt, men hen ad vejen fik vi alt etableret. Stålkonstruktion købte vi 1000 km borte, og væg- og tagelementer blev kørt 2200 km til vores byggeplads.

Vi støbte beton i minus 15 grader, ved opvarmning med damp (og lidt kemi), og da vi skulle lægge tag på de to hovedbygninger i januar 2006 (i alt 9500 m²), faldt temperaturen hele måneden til under minus 40°. Jeg havde 135 mand i gang på pladsen, og tænkte, at nu skred hele planen, men nej: russerne arbejde videre, og de eneste jeg sendte hjem var et par Svenskere, som mente at deres fagforening ikke tillod arbejde ved under minus 41°. De fik en enkeltbillet.

Vi byggede i 2 x 10 timers skift, men imellem kl. 24:00 og 04:00 blev alt vedligeholdt. Alle maskiner stod med motoren tændt (også vore personbiler ved kontoret) døgnet rundt, men hvis en motor døde, holdt vi olien flydende ved at tænde bål under sumpen. Det skal man bare prøve på en Scania!

Vi kan i hvertfald bevidne, at russerne har en smertetærskel, både mentalt og fysisk, som vi aldrig vil kunne matche. Derfor skal man heller ikke komme klammeri med en russer. Efter at man har brækket hans kæbe, begge ben og sprængt hans milt, vil han helt sikkert spørge, om man har lyst til flere tæv !

Anyway: der findes særlige metoder til ikke at fryse når temperaturen når helt i bund. Frem for alt gælder det at tømme blæren inden man går ud, stå helt ret op, så man kan slappe alle muskler af, imens man simpelthen ikke tænker på, at det er koldt. Hvis man følger disse simple regler, kan man stå og ryge udendørs i skjorte ned til minus 5, og med varmt tøj i en time i minus 40. Jeg kan fortælle at hvis man kaster en kop varm kaffe op i luften ved minue 40, så lander den som isregn på jorden. SKØNT !!

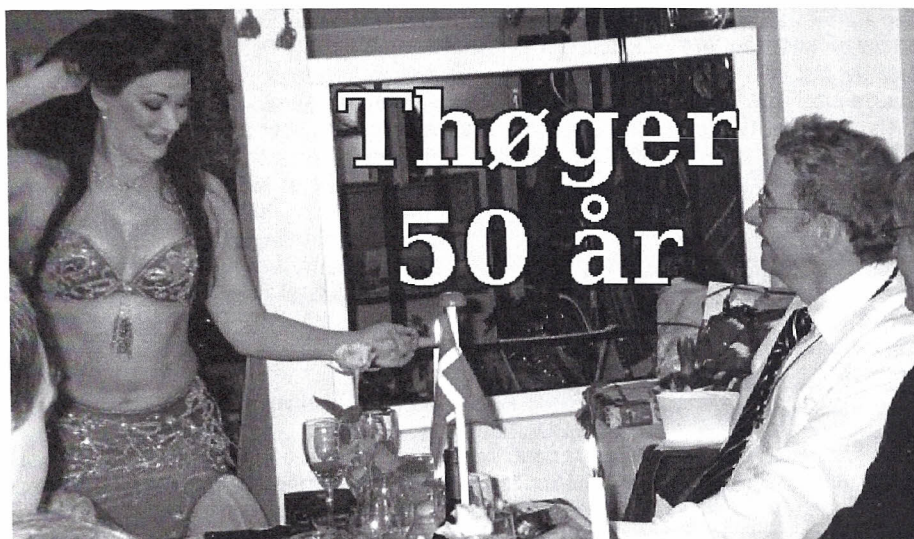
Sommeren er også dejlig under nordens tag. Hvor der er et par lyse dagtimer om vinteren, er det lyst og frodigt hele døgnet om sommeren. Floder og søer er hvermandsøje, så det er bare ud og fiske og tumle i naturen.

Nå, men vi fik afleveret savværket, og så blev vi forflyttet til den by vi nu bor i - 1000 km sydover, og herom vil det næste brev beskrive. Her fik jer ansvaret for en fabrik med 600 lokale medarbejdere, og herfra kan der fortælles meget mere om det rigtige Rusland

God jul og S NOVIM GODEM !
Anette og Bent

Redaktørens tilføjelser: Det er ikke Anette og Bents UAZ Patriot, der er afbilledet, men et billede, som jeg kunne download'e fra internettet. Så har vi da en idé om, hvordan den cirka ser ud. Bents artikel kom efter at jeg havde bladet klar til bogtrykkeren, men det lykkedes mig at få denne artikel med (og noget af mit eget nonsens ud).

Den nye redaktør, Jørgen "Hattemager" Sørensen må ligesom bladets læserskare gå i frydelig forventning om den næste breve fra Rusland.



Thøger er velkendt i KGB-cirkler. Hattemageren, Antikrist og jeg var både stolte og rørte, da vi fik invitation til hans 50 års fødselsdag på restaurant Babylon i Hillerød. Thøger er lige som jeg en beskeden mand. Vi fejrer kun de runde fødselsdage, altså 50 og 100 år. Det andet pjat spilder vi ikke tid på.

Hattemageren fornægtede ikke sig selv og ankom – ikke helt lydløst på sin sorte russer og parkerede den på fortovet, hvor den stod og indbød repekt hos den nordsjællandske almue.

Det var fornøjeligt at hilse på Thøgers familie og venner, maden var rigelig, og Thøger kom til vor store glæde til at afsløre sin indre, liderlige libertiner. Han havde ganske vist lavet nogle formummede hentydninger i invitationen, men vi blev da noget overraskede, da høj orientalsk musik afbrød gæsternes indædte gumlen og en mavedanserinde kom ind og viste sine evner. Der var tale om en fattig ung kvinde; *erotisk buttet* ligesom Thøger. Hun havde kun råd til ganske få klæder. For få til fuldstændigt at dække hendes frodige skikkelse.

Godt at jeg har gjort det til en vane altid at have et digitalkamera i lommen. Jeg kan derfor glæde læseren med et foto af sceancen. Bemærk mavedanserindens hypnotiske effekt på fødselsdagsbarnet. At hun nærmest har paralyseret Thøgers fremgår klart af billedet.

Held og lykke ikke blot med de 50, men også de næste 50 år Thøger!

/Erik P

Der Kupferworm

Der Kupferworm – "Kobberormen"

Flere gange så jeg denne tykke bog, når jeg var på besøg hos Louis nede i Kiel. En dag tog jeg bogen ned fra hylden, og stor var min overraskelse. Det er bogen, jeg har ledt efter i mange år! Endeligt en seriøs og bog, der går i dybden om elektricitet i motorcykler.

Og det er kun en del af sandheden, for ved nærmere eftersyn er der tale om fotografisk genoptryk af to bøger. Dels "Der Kupferworm" (383 sider) og dels "Besser machen – Arbeiten an Motorrädern" (358 sider). Denne sidste del handler om alt det andet mekaniske arbejde på en (klassisk) motorcykel sorteret under emnerne: værktøj, ventiler, krumtapaksler, stempler, hjul, bremses og kobling.

Hvorfor titlen "Kobberormen"? Jo, det er eller var tysk mekanikerslang. Ret beset er køretøjer forsynet med lange, tynde, isolerede orme af kobber, der forbinder batteri, kontakter, lamper o.s.v.

Forfatteren Carl Hertweck har været en mekaniker med en faglig dygtighed et godt stykke middel. Det fremgår bl.a. at han under 2. verdenskrig på rimeligt overordnet niveau bestred vedligeholdelse af rullende materiel på østfronten. Således skriver han om startproblemer i den extreme vinterkulde i Rusland: "Først efter at jeg i to krigsvintre havde exerceret mine soldater i hvordan man starter motorer, før man i Værnemagtens lune overkommando, med forbløffelse og undren fattede budskabet"

Carl Hertwecks ufejlbarlige metode bestod i al sin enkelthed i at batterierne skulle ud af køretøjerne og opbevares indenfor i varmen. Når man så skulle køre, skulle motorerne startes straks efter at batteriet var monteret. Motorerne sprang i gang indenfor et minut, og begyndte straks at lade batteriet. Lidt besværligt, men det virkede.

Jeg har i en 15-20 år undervist i elektronik på Teknologisk Institut og på Teknisk Skole. Dels svendepøveklasser, men også et meget stort antal klasser med den helt elementære elektricitetslære. Det sidste var noget, som man undrede sig over, hvordan jeg kunne holde det ud. Svaret er, at de unge, uvidende mennesker kan dels komme med nogle helt geniale betragtningvinkler, jeg aldrig selv havde tænkt over, dels stille nogle spørgsmål, der tvang mig til virkelig at tænke mig om, inden jeg svarede.

På samme måde med Carl Hertweck. Det er på den ene side den mest elementære elektricitetslære, men kombineret med forfatterens trang til virkelig at forstå, hvad han arbejder med og hans umådeligt store antal praktiske erfaringer gør, at bogen er en ren guldgrube. Der er ikke den detalje, som ikke et eller andet sted viser sig at være interessant og aftvinger opmærksomhed. Her er læsning til mange fornøjelige timer.



GIROKORTET

Med en klubbens nye bestyrelse ændres tingene en lille smule. Et girokort er vedlagt dette blad, og du bedes indbetale 150 kroner i kontingent for 2007 senest 31. januar 2008. Du sørger selv for at påføre *medlemsnummer* og *navn* på girokortet. Hvis du betaler over netbank, så er det til

<73> <80863861>

Modtager D.U.M. v/Viola Simonsen

Hillerødvej 30, 3550 Slangerup

Det er meget vigtigt, at du under *meddelelser til modtageren* opgiver *medlemsnummer* og *navn*. Glemmer du dette, har kassereren Viola Simonsen ikke nogen jordisk chance for at kunne finde ud af, hvem indbetaleren er.

Dit medlemsnummer fremgår dels af adressemærkaten på de kuverter, hvori du modtager klubbladet i, dels kan du finde det i Nomenklaturæen (medlemslisten).

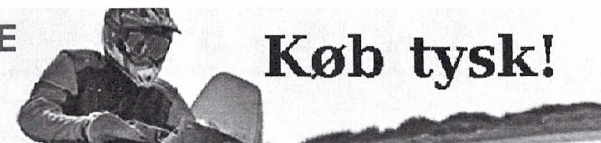
Der er ret meget arbejde i forbindelse med at være kasserer og at føre medlemskartotek, så hjælp Viola – betal snarest muligt de sølle 150 kroner og husk medlemsnummer og -navn.



Fra vore norske klubkammerater Roy Hansen og Aage Brøther har jeg modtaget flere billeder som dokumentation for det sanseløse juleæderi på Oslos hovedstrøg. En årligt tilbagevendende begivenhed, hvor Aage Brøther har tilføjet denne rapport. Som dansker kan man blive helt misundelig på normændenes ligefremme og naturlig bogstavering:

Hei Erik! Her kommer noen bilder fra vårt Julebord på Carl Johans-gate i Oslo. Det gikk av Stabelen den 15. desember. Det var Norsk Primusunion som hadde julebord.

HEIN GERICKE



Fællesmarkedet har aldrig været min kop the, men når vi nu skal have det banket ned i halsen, hvad enten vi vil det eller ej³ – ja så er man da idiot, hvis man ikke bruger fordelene.

At prisniveauet i Danmark ligger langt over det europæiske hænger jo sammen med, den generelle mangel på konkurrence. Hver vare har sin danske eneimportør, og han styrer prisniveauet. Det gælder også de sager, som er nødvendige, når man har købt sig en motorcykel: hjelme, beklædning, tasker, ekstraudstyr o.s.v.

I vort store naboland mod syd, Tyskland findes tre store kæder, der koncentrerer sig om motorcyklistens behov. Det er firmaerne **Louis**, **Polo** og **Hein Gericke**, der har filialer i mange byer over hele forbundsrepublikken.

Jeg har selv handlet en del med Louis, dels over internettet, dels i deres butik i Kiel (hvor Polo også har en afdeling). Dengang Edith skulle med på russeren, insisterede hun på at blive standsmæssigt og sikkert udstyret. Da pasform og størelse er svært at handle over internettet, kørte vi til Kiel. Fruen vandrede rundt i den særdeles velforsynede butik med de flinke ekspeditenter og uden hensyn til min tegnebog, fandt hun hjelm, støvler, handsker, kørejakke og -bukser. Samlet regning: 2700 kroner. Det er da ikke galt.



Når jeg har handlet med Louis over nettet har de imponeret mig med hurtig leverance og fuldstændig orden i sagerne. Jeg er ovenud tilfreds med de tyske butikker.



Katalogerne fra de tre firmaer er særdeles omfattende. Der er lidt forskel på hvilke mærkevarer, der lagerføres, men prislejset er præget af den hårde indbyrdes konkurrence, og her kan de danske forhandlere slet ikke være med. Det er imponerende hvor stort et udvalg de har, og hvor mange ting, "man slet ikke kan undvære som motorcyklist", når man sidder og bladrer igennem de farvestrålende, glittede sider, hvor de mandlige modeller er rene muskelbunder, og de kvindelige har bryster så store som vandmeloner.

For jyder er Hein-Gericke særlig nem, idet de har været snedige nok til at lægge deres Flensborgafdeling med dansktalende personale lige ved første motorvejsafkørsel lige syd for grænsen (kør 1 km mod vest af Lecker Chausee og drej så til højre ved Skandinavien Park). Sjællandere skal med færge, hvis de skal i en butik. Vi kan dog alle gå på internettet og finde www.louis.de og www.polo-motorrad.de samt www.hein-gericke.de og så sidde og vurdere varer og priser.

BYER og butikker:

ROSTOCK: Hein Gericke, LÜBECK: Louis, Polo, KIEL: Louis, Polo, HAMBURG: Hein Gericke, Louis, Polo, BERLIN: Hein Gericke, Louis, Polo

/Erik P

³ Hvis man ikke kan gentage afstemninger, til det bliver et "Ja", så beslutter man sig for, at det har vælgeren slet ikke insigt nok til, at du overhovedet skal stemme.

Redaktørens sidste ævl



Jeg købte engang en grim og rusten Dnepr. Jeg havde fået den idé, at sådan en russer måtte jeg eje. Jeg fandt med lidt besvær frem til, at der var en klub. Og det var der; stiftet af Finn Olesen. Jeg meldte mig ind, og ved indmeldelsen spurgte Finn, om det ikke var noget for mig at redigere klubbladet.

Jeg var både benovet og beæret. Det kunne da være meget sjovt at prøve, var min holdning. Derfor sagde jeg ja til opgaven.

At jeg også var blevet formand for klubben fandt jeg først ud af på min arbejdsplads, hvor en af sekretærerne læser MC-Touring Nyt. "Til lykke med formandskabet", sagde Grethe.

"Hvilket formandsskab?", spurgte jeg forundret.

"Der står her i Touring Nyt, at du er blevet formand for Dansk Ural/Dnepr Motorcykelklub", svarede Grethe.

Således blev jeg formand. Finn Olesen er jo ikke dummere end andre mennesker, og han havde opdaget, hvor meget arbejde, der følger med at stifte og drive en klub.

Jeg påtog mig opgaven - og med fuldt overlæg undlod jeg at involvere flere i arbejdet. Jeg er en uhæmmet individualist, og skulle jeg koordinere mit redaktørarbejde med bestyrelsesmøder, endeløse diskussioner og alt det andet, ville jeg ikke røre det med en ildtang. Min holdning har været: "Så længe jeg selv synes, at det er sjovt, så bliver jeg ved."

I sidste års decembernummer af klubbladet skrev jeg, at nu var det vist på tide, at jeg standsede, medens legen var god. I klubben har man således haft hele 2007 til at finde ud af en anden løsning - og har også fundet den.

Lidet anede jeg den gang, hvor megen kritik 2007 ville bringe. Dels med emails, der brokkede sig over bladet. Dels de rygter, som Edmund Andersen fra Kolding gav mig indblik i. Rygtet om, at jeg skulle have *købt klubben af Finn Olesen!* Og rygtet om, at *jeg skulle have sat klubben til salg!* Loyal og diskret som Edmund er foltalte han ikke, hvem "man" er.

Hertil kan jeg kun citere Albert Einstein, der engang har sagt, at det eneste, der er større end universets uendelighed, er menneskers stupiditet.



ulykken ikke særlig stor. Den vil i så fald have kostet mig under 1 kr/km; men alt taler for at den vil holde meget længere. Ikke sådan, at jeg tror at kvaliteten kan måle sig med Yamaha eller Moto Guzzi. Jeg er tværtimod overbevist om, at de anvendte materialer ikke er af allerbedste kvalitet, men det ændrer ikke noget ved, at lortet virker, at den er skide billige i benzin og anskaffelse.

Jeg har ladet den helårsforsikre. Jeg har dog ikke nogen kaskoforsikring, for med den lave anskaffelsespris er det urentabelt. Med de smalle dæk og den ikke særligt store motorydelse (11HK) vil den klare sig bedre i sne og glat føre end de store, stærke motorcykler, men det er ikke planen. Næh fakta er, at langt de fleste vinterdage ligger temperaturen over frysepunktet. Vejene er tørre, og der er intet til hindring for at køre motorcykel. Temperaturen begrænser turens længde, men 30-60 km skulle man nok kunne overleve. Skulle der være dårligt føre, bliver jeg hjemme og venter på en god tør dag. Der skal da følge nogle fordele med til at være folkepensionist.

På billedet ser du en simpel og billig vinterforanstaltning. Jeg har lavet et par luffer af et liggeunderlag. De vejer ingenting, de koster næsten ingenting, og det virker næsten lige så godt som at have varmhåndtag.

Jeg fik en stor, grim styrtbøjle med i handlen, og har syet et overtræk, så jeg her i vintertiden har en smule læ om mine fødder. Ikke den store virkning, men alligevel.

Der findes motorcykler med langt over 100 HK - og en benzinøkonomi, der matcher. Det er mig ubegribeligt, hvad man vil med de mange heste. Det er i mine øjne i stil med at slå søm ind med en stegepande, for at være sikker på at ramme! Jeg har her en maskine, der ikke blot er langt billigere end en knallert [45] eller en EU-scooter, men som giver langt større udbytte og køreglæde.

Der er noget charmerende minima-listisk over den lille kineser. Pakker jeg med omtanke, er det ganske forbløffende, hvilke rejser jeg kan lave med den. Jeg fantaserer om en dag at køre langt væk på Puma'en. Blot en stille og rolig opdagelsesrejse længere og længere væk fra Viborg, hvor turen er hovedformålet og kineseren midlet.

/Erik P

PS: Den blå dame har intet med denne motorcykel at gøre, men det er da en pæn farve!

