

Top Hjælp dukker op efter 59 minutters ventetid. Jeg filosoferer over, om det var en god idé at medbringe en trykflaske med "Dækpilot" eller et andet produkt, der kan redde situationen i øjeblikket. Dækket kan man så få lavet under civiliserede forhold hjemme.

Hvis du har gode og/eller dårlige erfaringer med "Dækpilot" eller tilsvarende, så hører jeg gerne fra dig. Der er vist noget med, at *har* man brugt det, så er slanget ikke bedre end at smide ud, men det er for så vidt OK, blot man f.eks. ikke står i regnvej på Lüneburger Heide med en flad cykel.

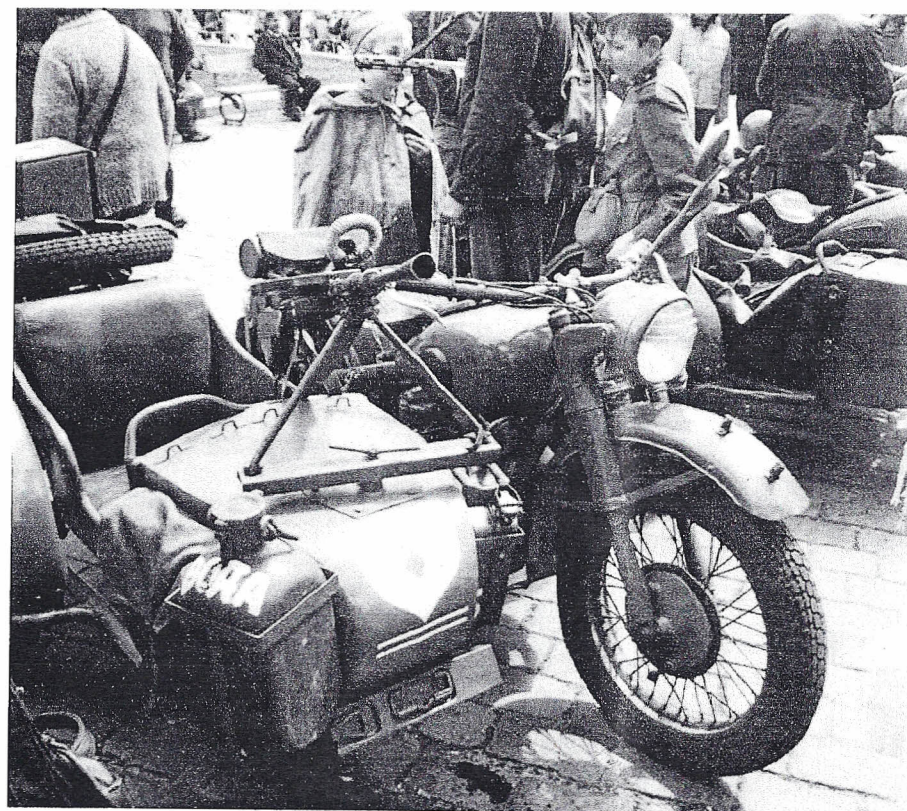


Sidste billede viser kolonnens klargøring til kortegekørsel klokken 10 lørdag, hvad du ser er kun en mindre del af helheden.

Erik P

МОТОЦИКЛ

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



Min datter var i Prag og så denne optræden af historiske sovjetkøretøjer. Da hun nu alligevel havde kuppet faderes digitalkamera, var hun så venlig at tage nogle billeder.

formation sovjetfly frem og tilbage over pladsen, for derefter at lave demonstration af kunstflyvning. For 40 € kunne man prøve en tur i et fly efter eget ønske. Man kunne komme ud at køre med i store lastbiler eller pansrede køretøjer. En mand med en T72 kampvogn benyttede sig af det, der måske var årets eneste chance for at lege med den. Jeg gyser ved tanken om hans dieselsregning. Et tonstungt køretøj, der får jorden til at ryste er ikke billigt i drift.

Love og bestemmelser er underlige. HVIS kampvognen har en kanon (der vel at mærke ikke virker og aldrig kommer til dit), SÅ må den ikke have motor. Og det omvendte: HAR kampvognen motor, SÅ skal kanontårnet bort. Museet havde en T72'er med kanon. Hvordan pokker de havde fået den op på transportereren må guderne vide. De har i øvrigt modtaget en 15-20 pansrede køretøjer fra militærdistrikt Berlin til samlingen.



Gamle besøgende i Pütnitz skal i øvrigt vide, at den ene panserfærge om torsdagen stødte ind i et-eller-andet og sank, men hurtigt derefter blev bjærget. Vær forvissat om, at den kører og sejler igen til næste år!

En tysker havde indbygget en Moto Guzzi V-motor inkl. kardantræk i et MZ-stel. Det var arbejde af højeste kvalitet. Kun en kender ville kunne se, at det ikke var en original maskine. Således byder træffet på mange små oplevelser, man kan imponeres over eller inspireres af. I danskerlejren blev solidarisk ånd demonstreret. En polak havde en punkteret WSK, hvor vi hjalp ham lige til det punkt, at fejlen viste sig at være en løsrevet ventil - fra en slange i en størrelse, vi ikke bruger. Udover polakken

fik en tysker stillet tændingen på sin K750'er og en anden K750'er fik ordnet problemer med blinklyset. Begge blinklyslamper i højre side var samtidigt brændt af!

Af nye ansigter noterede jeg mig skibstømreren Frederik fra Rødby med sin kønne kæreste Berit, Kaj Erik Hansen fra Ringe, Peter 'Stådreng' fra Græsted², 'Banjohans', familien Simonsen fra Lyngø og Johan Hartvigsen fra Løsning.

Hjemturen

Edmund Andersen fra Kolding, Klaus og jeg besluttede af hver sin grund, at vi

² Peter har to år i træk vundet konkurrencen i at stå på en pæl i Gilleleje havn. Første gang med 61 timer 5 minutter, sidste år med næsten 62 timer. Peter stiller også op i år, jeg ønsker ham held og lykke og fuld stædighed!

Historien om en russisk MC

Jeg vil starte med, at rose Erik for hans gode medlemsblad. Vi skal alle være med til, at give input til bladet. Derfor har jeg og Erik talt om, at de der har lyst skriver en historie om deres egen russer.

Erik har tænkt på, at lave et MC galleri på vores hjemmeside over vores Russere. Det synes jeg er en rigtig god idé, som vi bør støtte ham i. Så kan vi alle se hvad der kører i russerklubben, selv om vi er spredt ud i hele landet. (Se hvordan det kan se ud på denne hjemmeside "LFVK.dk").

Jeg har tidligere kørt på MC i 1977-1982. Men da vi skulle have hus, var der ikke råd til både bil & MC. (Dette tror jeg, at de fleste kender til). Min ægtefælle Ellis var overhovedet heller ikke interesseret i MC'er. Dette var nok fordi, jeg var med i en MC Klub, hvor vi både kørte stærkt & drak lidt øl.

I starten drejede jeg hovedet, hver gang der kørte en MC forbi vores hus, men det gik over med årene. Jeg blev senere ansat i motorcykelafdelingen på Teknisk Skole i Nykøbing F., så havde jeg da lidt forbindelse til motorcykler.

Det var så først i sommeren 2001, at vi blev varme på en Russer. Min meget gode nabo Poul Koc kom en dag kørende forbi, på hans flotte M72 med sidevogn. Han havde også en flot K750 stående, den købte vi uden ret meget betænkningstid. Det var min nabo, der havde den største betænkning ved handlen, fordi han var bange for vores gode venskab. Han gjorde mig det klart fra starten, at ting kan gå i stykker når det bruges, og på en Russer kan meget gå i stykker med tiden.

Dette var jeg klar til, da jeg jo kunne lave det hele selv. Det var en flot K750 med sidevogn årg. 1963, og den var istandsat i Polen. Selvom den var istandsat, så har jeg måtte lave meget om på den med tiden. Jeg har fået lavet bremses, skiftet takthjul og senere motor, strømfordeler, dynamo (flere gange), ledningsnet, gearkasse, lejer i for & baghjul, udstødning, dæk, og fået sat helt lige fælge på fra en Nimbus.

Jeg kunne lave meget mere endnu, men nu er den brugbar og i en sådan stand at den kan bruges til udstilling. Vi nyder stadig, at køre på den samt at vise den frem til offentligheden.



Man kan ikke beskrive Pütnitz – det skal opleves. Lad mig denne gang beskrive træffet som jeg oplevede det.

Udturen

Jeg fulgtes med Klaus Maltesen med den flotte sort-gule M72'er fra Viborg. Vi kunne have kørt de 555 km over Slesvig-Holsten, men det er en forpulet lang og monoton køretur. Se på det efterfølgende regnestykke, der afslører behagelig vekslen mellem kørsel og hvile:

- Viborg-Århus 60 km
- færge Århus-Kalundborg 1^t 30^m, 195 kroner
- Kalundborg-Gedser 152 km
- færge Gedser-Rostock 1^t 45^m, 280 kroner¹
- Rostock-Pütnitz 36 km

Fægebilletterne er fordyre (ikke mindst Scanlines Gedser-Rostock), men turen bliver delt i overkommelige bidder, og man kan slappe af på færgen. Tilmed er der kun et ganske kort stykke i Tyskland, ifald man har brug for hjemtransport.

På grund af tagbyggeri, havde jeg ikke min Dnepr med nyrenoveret motor køreklar, derfor kørte jeg på 'den japanske Gold Star', men elskede Yamaha SR500. Vel videnden, at hån og spydige bemærkninger ville blive resultatet.

¹ Torsdagspris, ikke weekendprisen!

så bidt af, at køre på Virago MC, at vi købte en Yamaha Virago XV 750 til mig. Dette er desværre gået lidt ud over kørslen med både min Russer & Matchless, men uanset hvad så vækker Russeren mest opsigt, lige meget hvor man er.

Især husker vi, at bruge vores bakgear meget, når der er Nimbus-folk i nærheden. Både min nabo og jeg, har været med til at tilbyde ture i sidevognen, for såvel Lions Club som Motorcykelmuseet i Stubbekøbing.

Man kan her se, hvor stærkt det kan gå. Pludselig har man 5 motorcykler i garagen. Men hvad betyder det, vi har en Citroën C3, som ikke må stå i garage på grund af brandfaren, så passer det jo fint. Nu håber vi bare på en rigtig god sommer.

Det har også resulteret i, at vi nu både er medlem af: LFVK.dk, Dnepr/Ural.dk, Virago.dk, Virago-Storstrømmen.dk. Det betyder så desværre, at man ikke kan involvere sig så meget i hver enkelt klub.

Vi var ellers tæt på at købe en istandsat M72 fra 1950, som Ellis kunne køre på. Men hun var ikke klar til at køre med sidevogn endnu, og hun foretrækker også stadig el-start. (Det er da også behageligt)

Vedr. bremsning med en russer, så vil jeg sige ligesom Jan Buchwald, *det er noget man skal planlægge sig ud af*. I sær når man kører på moderne MC'er også. Så er forskellen rigtig stor.

Vi håber, at denne historie vil være med til at sætte gang i flere, som har lyst til at fortælle andre i vores klub, om dem selv og deres MC'er. Vi håber også, det vil sætte gang i et galleri af vores MC'er på vores hjemmeside.

med venlig hilsen & god sommer

Medlem nr. 94
Jeanette, Ellis & René Petersen
Stubbekøbingvej 141, 4850 Stubbekøbing
E-mail: rene.r.petersen@tdcadsl.dk



Kompression

Motoren i en Bullet er ikke så sensibel med hensyn til kompressionen. Den vil starte på trods af forbavsende mangel på kompression. Måske husker du hvordan kompressionen var, da motoren var ny. Med stemplet lige før toppunktet og vandret kickstarter, kunne du stå på den, og den rokkede sig ikke. Efterhånden er kompressionen reduceret – og nu er den nemmere at træde ned. Er det godt eller skidt? Vi får se ..

Nogle årsager til formindsket kompresion:

- Stødstængerne justeret for stramt med varm motor
- Snøfteventilen står åben
- Brændte ventiler på grund af overopvarmning, for mager blanding
- Ventil sæder revnede, ventiler deformerede eller strukne pga overopvarmning
- Cylinderpakningen utæt
- Knækkede eller nedslidte stempelringe
- Udslidt cylinder

Hmm – der er ikke noget her, der lyder alt for godt, vel?

Rigtig brændstofblanding

Vi har allerede været inde på fysikken desangående. Og hvorfor en mager blanding har svært ved at brænde, men hvad med en rig blanding? Den rygende forbrænding går i stå midtvejs takket være mangel på ilt. Resultatet er at sod afsættes i cylinderen og på tændrøret, som kortslutter. Samme virkning forårsages af brændstof, der fugter tændrøret.

Nogle årsager til blandingsproblemer:

- Der kommer ikke benzin til karburatoren
- Gaskablet (-spjældet) sidder fast
- Der er pillet ved karburatorens justeringsskruer
- Vand eller snavs i benzinen
- Svømmerhuset løber over
- Lækage mellem karburator og cylinder
- Luftfilteret tilstoppet

God gnist

Gnisten skal komme til rette tid og samtidigt være fed og effektiv. Indlysende ikke? Men hvad er det rette tidspunkt, og hvornår er den fed nok? I en Bullet skal gnisten springe, når stemplet er 0,8 mm fra øverste stilling i kompressionsslaget. GAB!!! Hæng på, nu kommer det interessante: *Ved lave hastigheder!!* Når farten vokser, skal tændingen rykkes frem af centrifugalregulatoren i tændingen. Er du vågen? Kan du gætte, hvorfor tændingen skal ske tidligere? Vi har talt om forbrændingsprocessen. Vi så, at

at den bliver solgt for nogle få dollars kiloet, så er de åbenbart villige til at sætte en stopper for det, også selvom det har menneskelige omkostninger. Det er dem, der afsiger domme. Jeg udfører bare jobbet.

Faktisk er han meget flink og tilbyder, at jeg kan køre med helt ned til bunden af Florida. Jeg tager imod tilbudet om yderligere 800 kilometers transport på trods af hans påståede erhverv. Godt nok har jeg læst om autentiske 'dusørjægere', der opererer båden inden og uden for lovens rammer, men taler han sandt? Eller er han bare en gal fantast. Jeg aner simpelthen ikke, hvaj jeg skal tro om guættten, der sidder bare fyrre centimeter fra mig, men jeg hælder til den sidste antagelse.

Jim svinger ud fra tankstationen, hvor vi har fyldt bil og mavesækken op. Han tager en dåse med crème fra handskerummet og dupper det på et rundt sår på sin kraftige underarm.

- Et vildfarende hagl, forklarer han, det sker jo at nogen skyder igen, og dette var tættere på end jeg egentlig bryder mig om.

Jeg skæver til det cirkelrunde sår, mens han fortæller om, hvordan han finder og angribes af en neger, der var undveget fra et fængsel. Tre skud fra en 9 mm, og manden dør, og Jim kan hæve dusøren.

- Ni-millimeteren er meget god, men dette er min favorit, siger han, og fisker en kaliber 45 op ad dørlommen. Han trykker magasinet ud, før han rækker mig den tunge pistol.

Da han får den tilbage, trykker han instinktivt magasinet i igen.

- Dette er nok det bedste sted, jeg kan sætte dig af, siger han og anbefaler et nærliggende hotel, - men lad være med at gå længere op mod byen, det er et meget hårdt kvarter!

Da den mærkelige mand er forsvundet, går jeg hen til en klynge træer for at rulle soveposen ud og beslutter, at hvis jeg nogensinde får muligheden for at finde ud af, om der vitterlig er skudt en mand nord for Winnipeg, så vil jeg gøre det, også selv om det selvfølgelig intet beviser. En anden ting, der undrer mig, er hans evne til at forsvinde i mængden. Selv nu, efter at have siddet ved siden af ham i timevis, vil jeg faktisk have svært med at beskrive ham.

Denne mærkelige historie er blot en af mange. Bogen er absolut læseværdig, og man kan undre sig over at han overhovedet slap levende fra sit eventyr.

Erik P



derfor at hver Bullet kræver sit eget "startritual", især hvad angår chokeren. Der er mange myter angående chokeren, og det er en så lang historie, at det kræver sit eget afsnit.

Chokeren

Nogle folk fortæller med stolthed, at deres Bullet har aldrig brug for choker end ikke i den værste vinter, samtidigt med at enhver karburatorfabrikant vi kender leverer karburatoren med choker, og de fleste af os har ikke blot brug for den vintermorgener, men noget nær hver eneste morgen. Vi kan vist godt bruge en forklaring her!

Som sædvanligt begynder vi med lidt repetition. For at motoren kan køre uden at brænde ventilerne, at sode tænderørene, ja – for overhovedet at kunne køre, skal motoren have luft og benzin blandet i et bestemt forhold. Det kan være 1:12 eller 1:14 eller 1:16, vi skal ikke lave hårkløveri her. (Men hvad har det med temperaturen at gøre?)

Vær nu tålmodig. Det var bare kemien, ikke hele forklaringen. Kinetikken (bevægelseslæren) gør det tydeligere: luft og benzin skal blandes godt og være i stand til at brænde hurtigt – på et *meget* kort tidsrum.

Forestil dig en motor, der kører med 3000 omdrejninger/minut. Det er 50 omdrejninger i sekundet. Hver forbrændingscyklus kræver 4 taker. Kun på en af takterne omfatter forbrænding. Derfor har brændstoffet 1/100 sekund til opgaven, og hvad der ikke er brændt ryger som spild med i udstødningen. Og en Billet kan lave op til 6000 o/m.

Vi kan nu sagtens forestille os, at store dråber vil ikke brænde komplet ej heller ordentligt. Overfladet kan brænde, men dråben er i udstødningen før forbrændingen er færdig.

Jeg er ked af at sige, at dette er ikke hele forklaringen. Husk på at "ilden" begynder ved tændrøret, og at gnisten er ikke tilstede under hele forbrændingstakten! Så brændstoffet nærmest tændrøret antændes, flammer spreder sig fra dråbe til dråbe indtil hele rumfanget er brændt.

Hvis dråberne er få og store, så hjælper det ikke med korrekt blandingsforhold. Flammefronten vil ikke brede sig til hele cylinderen. Resultet er at motoren vil ikke starte.

Uanset kulde eller varme, så virker karburatoren på samme måde, men på vej til cylinderen fordamper brændstoffet til endnu mindre dråber på grund af varmen i indsugningsporten og har nemmere ved at brænde, sammenlignet med en den kolde motor en vintermorgen. Skal motoren springe i gang under sådanne omstændigheder, så skal dråberne uden varmeanvendelse gøre mindre, eller der skal flere (store) dråber til indtil motoren er varm nok til selv at fordampe brændstoffet.

Sydslesvig dukke op. Tilmelding er unødvendig. Claus er på stedet hele fredagen, så kom når du vil.

2.-4. september Det 28. internationale Sidevognstræf

Et sidevognstræf ved Sømosegård, Sømosevej 2, Brædstrup, som varmt kan anbefales

11. september 09:30-17:00 Veteranstævne Museumsgården Karensminde

Holger Dam anbefaler varmt deltagelse i dette stævne på Morsbølvej 102, Grindsted med gamle motorer, biler, MC'er, traktorer o.s.v. Tilmeldingskema fra Elna Sørensen 7532-2345 eller via computer på <http://karenmindesvenner.dk>/tilmeld

16.- 18. september Østblokmotorcykler på Samsø

Træffet sidste år var en absolut succes, og vi gentager den i samarbejde med MZ-klubben og Dansk Jawa & CZ Klub. Lige som sidste år kan vi bo i små hytter, men hvis vi bliver mere end 30 må nogle bo i telt. Af hensyn til planlægningen er det meget vigtigt, at du i god tid tilmelder dig til Erik P, 8667-5392 (Erik@dnep.dk). Husk også at reservere færgen i god tid!

www.samsøelinjen.dk telefon 7010-1744.

Du kan ankomme allerede fredag aften, men må her være selvforsynende med kosten. Derefter laver vi fællesindkøb og deler udgifterne efter regning. Overnatning i hytterne koster 85 kr/døgn. Adressen er Alstrup 2. Det er nemt at finde, men du kan finde kørselsvejledning og mere information på <http://elseinvar.dk> under "Hytteudlejning"

På skruetur til Sydsverige

Nu, efter næsten et år, tør jeg sætte mig og berette om min til tider mest strabadserende ferie i juli sidste år.

Siden jeg fik cyklen har jeg set frem til et par ugers ekspedition i det smukke sydsvenske på min militære Dnepr fra '71. Efter en lille uges tid med smøring, justering, eftersyn osv. pakkede jeg glad og fro villatelt, soveposer, primus, et lille kvantum reservedele, et stort kvantum værktøj, en masse tøj, mad, vin (som senere skulle blive en nyttig valuta), bleer og selvfølgelig min kæreste og vores et-årige datter ned i sidevognen.

Cyklen var derfor særdeles tungt lastet, men i absolut topform, da vi stævnede ud fra Vesterbro i København og satte kursen mod Øresundsbron, som den jo hedder. Det føltes som at sejle et mindre skib, men den tog gassen med stor ivrighed, så vi var fulde af eventyrlyst, da vi kørte ned i tunnelen under sundet. Under brølen og bragen nåede nålen hurtigt 90 km/t i den lange, smalle og næsten hypnotiske tunnel, og jeg var i mit stille sind ret imponeret af mine egne evner som 'tuner'.

bryder sammen på forbandet usandsynlig bekvemme steder. Og husk, det ordner sig på den ene eller den anden måde!

Venlig hilsen Frederik Larsen

P.S. Min lille datter Ida havde en dejlig tur. Hun sov trygt, så snart jeg startede motoren.

P.P.S. Min kæreste Christina lærer heller ikke af sine fejl: Hun har netop friet til mig. (Jeg kan dog ikke helt udelukke, at der er noget arve-teknisk i det. Jeg kører jo stadig Dnepr...)

Fysik og kunsten at starten en Indian Enfield Bullet

af B. R. Gurunandan

Den engelske Royal Enfield Bullet er blevet fremstillet i Indien – stort set uændret siden halvtredserne. Teknologisk er motorcyklen jævnaldrende med Ural og Dnepr. Det er en 500 cc encylindret motorcykel. Jeg har på internettet fundet denne interessante historie, skrevet af en inder, der både har humor, ironi og god forståelse af den fysik, der ligger bag motorens virkemåde.

Startproceduren.

Ja, en latterlig let operation for os veteraner. Undtagen .. når lyskurven er skiftet til grøn og bussen, der holder bagved, utålmodigt kryber ind på dig. Et startforsøg er spildt, og du kæmper med snøfteventilen for at gøre klar til næste spark. Et sjældent mareridt, som man husker!

Hvorfor skal en Bullet behandles så specielt sammenlignet med "spark løs til den starter" på andre tohjulede køretøjer?

En Bullet-motor roterer lige omkring en omdrejning per tråd på kickstarteren, og hvis du ikke har det rette blandingsforhold, korrekt gniststyrke og den nødvendige kompression – ja, så bedre held næste gang. Sådan er det ikke i andre motorer, hvor blandingen og gnisten har flere chancer for hvert tråd på kickstarterpedalen.

Hvorfor nu denne forskel? Jo, motoren i en Bullet har omkring 3 gange større volumen end andre. I en grov sammenligning skulle det kræve 3 gange så stor indsats sammenlignet med en totakter. Ikke noget man nyder, medmindre du er en ren Arnold S!

Så er der det med hvorhenne skal stemplet stå, før man træder. "Bogen" siger, at lige før du træder (på kickstarteren) skal motoren være i den

Ziolo i Vanløse havde en skadet dnepr-motor stående og var villig til at sælge et stempel og en cylinder for et rimeligt beløb. Jeg tilstår, at jeg af privatøkonomiske årsager ikke delagtiggjorde ham i vores noget prekære mangelsituation. Tilfældigvis boede en af vore rejsekammeraters venner i Malmö og arbejdede i København, og tilfældigvis var han på vej hjem og kunne lige smutte forbi Vanløse.

Harley-eremitten

Vennen dukkede senere op med delene og flere flasker vin, som hævede vores moral en del. I mellemtiden havde vi fået god kontakt med en noget lurvet svensk eremit-fastligger i en fuldstændig overgroet campingvogn ved siden af vores telte. Han var dog en ret charmerende gut, der ret uventet havde en 'liten sportster' stående under en presenning. Vi var med andre ord på bølgelængde og han lånte os et udmærket topnøglesæt, så det ikke tog mange øjeblikke at skifte cylinder og stempel. Der var et hul i stemplet med en diameter som en pegefinger. Puha. Vi glædede os dog over at kunne konstatere, at højre stempel var i en væsentlig bedre tilstand. Mit gæt er, at sidste sæsons (2003) 6000 kilometers kørsel med en forkert indstillet tænding og forkerte tændrør lige så stille havde gnavet hul i stemplet.

Min smukke og endnu ret forstående kæreste tog situationen med ophøjet ro, forberedte et femstjernet måltid og passede vores datter, mens operationen foregik.

Tidligt næste morgen præmierede vi vores hjælpsomme nabo med en flaske vin og kørte afsted i regn og kuling med kurs øst-nordøst mod Kalmar. Det tog meget lang tid at køre de godt og vel 200 km., men det var en dejlig tur, hvor jeg lige så stille genvandt min tro på ukrainsk jern.

Faktisk nåede vi helt til Öland i mild regn og ad utrolig smukke småveje med ganske meget regn men uden andet end lidt rutiemæssig hyggejustering. Et tjek af olien i bagtøjet afslørede så til min uro den indevarslende sølvglans, som kun betydelige mængder aluminiumsstøv kan afsætte. Jeg er aldrig blevet helt gode venner med bagtøjet, som har en kedelig tendens til at tabe de korte 6,5 x 6,5 mm spoler ud af et af lejerne. De farer så rundt og laver ballade inde i bagtøjet. Til gengæld kender jeg rutinen og kunne derfor hurtigt skille bagtransmissionen af og sætte de vildfarne spoler på rette plads. Men hastværk er jo lastværk, og da jeg havde ambitioner om at bruge ferien på andet end at skrue, hvilket min kæreste bakkede stadig mere aktivt op, skyndte jeg mig nok mere end godt var. I hvert fald måtte jeg gentage øvelsen i Västervik et par hundrede kilometer længere nordpå.

Fy fan!

Mens jeg lå og skruede i klipperne, kom en gammel svensker forbi og sagde lidt mut: 'Jag har en likadan'. Jeg svarede venligt og prøvede at få en samtale i gang, men uden stort held. Han forstod ikke rigsdansk, og måtte vist endda

kigge på nummerpladen for at fastslå min nationalitet. I hvert fald spurgde han mistroisk, om jeg havde 'åkat på den från Danmark'? Jeg svarede bekræftende, hvortil han replicerede: 'Fy fan!' og gik sin vej.

Igen, og ikke for sidste gang, tvivlede jeg måske en smule på fornuften i mit projekt. Men da bagtøjet igen var monteret, og vi muntert søgte ind i landet, var humøret højt i flere minutter indtil det begyndte at regne kraftigt og mit danskfremstillede bremsekabel gav slip i lodningen. Man er jo dog beredt, og jeg kunne derfor hurtigt montere et medbragt russisk bremsekabel, så vi atter kunne buldre afsted.

Regn, mere regn

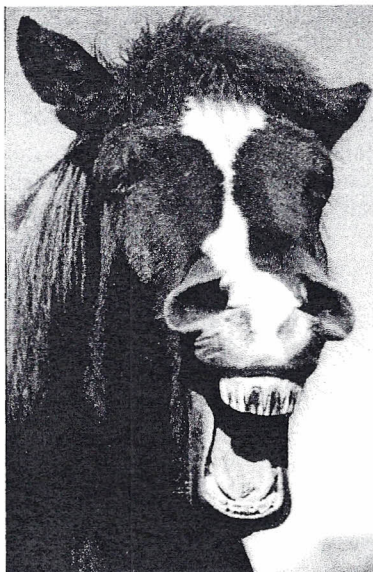
Nu satte vi lige så stille kursen mod København, og det gik fint et par dage, selvom det regnede kraftigt. Sverige er også smukt i regnvejr, og da jeg har vindskærm på sidevognen, kunne min kæreste og junior sidde i fuldstændig tørvejr, så længe vi var på farten. Min situation var selvfølgelig lidt anderledes, men man vil jo nødig beklage sig.

Det gik fint indtil Veksjö, godt 200 kilometer fra København, hvor vi på grund af det efterhånden ret opslidende vejr havde besluttet at sætte de tre damer af ved en togstation. Lige ved en tankstation i udkanten af byen lød et højlydt knæk fra bagtøjet, hvis mange decibel overbeviste både min kæreste og mig selv om, at det var en fin ide at dele os. Den venlige tankpasser kunne berolige os med, at der lå et meget velassorteret motorcykelværksted blot et par kilometer væk. Pigerne blev sat i en taxi med kurs imod togstationen, men min lettere hovedrystende kæreste kunne ikke dy sig for lavmælt at foreslå, at vi jo også kunne prøve at sælge den kære maskine på stedet. Jeg må med skam indrømme, at jeg i et par sekunder overvejede muligheden. Men da en fabriksny Ducati kan fås for 90.000 (!) svenske kroner, ville vi næppe kunne afsætte dnepr'en på en ærefuld måde.

Kørt fast igen

Vi sneglede os knagende og bragende hen til værkstedet 'Mickes Motorcykler', hvor vi måtte konstatere, at de unge mekanikere/sælgere ikke just var begejstrede for at få rigtig, ægte motorolie olie på fingrene. Blandt andet derfor skilte vi selv bagtøjet ad og kunne konstatere, at det dobbeltleje, der holder spidshjulet på plads, havde givet efter for sliddet fra aluminiumsstøv og andre ubehageligheder.

- Det kunne de virkelig ikke nå at udskifte i dag, lød beskeden, så vi måtte igen finde



uplanlagt logi på nærmeste campingplads. Harleyer og den slags har vist forrang i Sverige også. Heldigvis forbarmede en ældre finlandssvensk mekaniker sig dagen efter over os og skruede lejet ud for os. De havde selvfølgelig ikke sådan et liggende, men tæt ved værkstedet lå et SKF-lager, som vi opsøgte med det sønderbrudte leje. Igen faldt vores moral, da ekspedienten ud fra de sønderbrudte messingdele fra lejet konstaterede, at der var tale om et specialleje, som de ikke havde på lager. Der blev vi igen lidt kede af det. Messing er vist ikke en almindelig bestanddel i moderne lejer. Vi købte nu alligevel et leje, hvis dimensioner svarede til lejeskål osv. fra det leje, finlandssvenskeren havde trukket ud. 'Det har ingen betydning', sagde han beroligende til os, og smækkede i en hånd vending det nye leje i bagtransmissionen. Vi havde faktisk en flaske vin tilbage, og en times tid efter var vi i fuld fart på vej til København.

En Yamaha får baghjul

Igen kunne den nu lettere renoverede Dnepr snildt holde 90 km/t eller mere, og som en hyldest til vores 'gåpåmod' lod vorherre solen skinne! Jeg må dog indrømme, at jeg var lidt lettet, hver gang vi var kommet 50 km. nærmere hjemmet.

Vi nåede broen uden skyggen af et problem, betalte afgiften, og jeg susede først mod bro og tunnel. Sært nok indhentede min svorger mig ikke, så jeg kørte hen til deres bopæl på Christianshavn. Først efter fem minutters tid dukkede han op, og sagde, at han havde haft startproblemer. Formentlig var tændrørene sodet til på grund af de 1800 km. med meget lav hastighed, forklarede han tørt. Svedigt grinende sagde vi tak for en mindeværdig ferie og jeg kunne kort efter gense min familie på Vesterbro.

Hvad kan man lære af det?

Man fristes til at uddrage en eller anden lære af sådan en tur.

Min kæreste er ikke i tvivl om, hvad den har lært hende om ferier på sovjetiske fartøjer, og selvfølgelig har hun logisk set ret.

Men så enkelt er det jo alligevel ikke. Hvis vi nu faktisk havde haft et Falck-abonnement, hvor langt var vi så kommet? De mindeværdige oplevelser kommer jo netop, når man bevæger sig ud over det sikre, forudsigelige og bekvemme. Hvor længe ville vi kunne huske en ferie i vores Suzuki Wagon? Og hvis jeg havde været klog nok til at lade være med den slags idiotiske projekter, ville min hårdprøvede men smukke og dejlige kæreste så have fundet mig værd at beskæftige sig med?

Jeg har dog et par råd til fremtidige langturs-russerkørere, som ligger ud over de logiske om masser af værktøj, reservedele osv:

Husk en masse flasker vin, hav netværket i orden og sørg for at maskinen

Motorstop i tunnelen

Så ramte nemesis. Motoren tog omdrejninger uden at trække, og jeg fik den ide, at motoren ikke kunne få luft. Derfor flåede jeg hurtigt låget af luftfilteret, hvilket selvfølgelig kun skaffede mig en mindre klemmelus på tommelfingeren. Motoren osede kraftigt og jeg måtte standse. Nede i tunnelen.

Kun lidt beroliget så jeg, at det af de to spor, vi holdt i, blev markeret som 'lukket' med et blinkende kryds på de lystavler, der hænger med korte mellemrum i tunnelen. Det var nu alligevel ikke just behageligt, især ikke med en alvorligt udseende kæreste og en sovende datter i sidevognen. Efter kort tid kunne jeg alligevel starte motoren igen og med mig småløbende og småskubbende kunne cyklen trække sig op af tunnelen og ud i regnen i nødsporet. Min mekanisk begavede svoger, som heldigvis sammen med min svigerinde fulgte med på en Yamaha TDM, skruede tændrørene ud og stillede hurtigt en noget bekymrende diagnose: Hul i venste stempel.

Der stod 9 kilometer på hans triptæller.

Efter overraskende kort tid dukkede en brobisse op i en servicevogn og konstaterede myndigt, at det var nødvendigt med assistance fra Falck. Så sandt, og Falck blev hidkaldt.

Golf, Audi eller Dnepr?

Nu var det tid at træffe et svært valg: Skulle vi vende om og finde en anden type ferie? Eller forfølge drømmen om bugtede skovveje, fyrretræer spejlet i dybe søer og smukke klippelandskaber? Et hurtigt opkald til Kim Mortensen i Örebro sandsynliggjorde, at vi ville kunne erstatte Dnepr-stemplet med et Golf eller Audi-stempel. Men hæng mig ikke op på det. Vi stod med andre ord ved en skillevej, hvor vi enten kunne give op eller tro på maskinens fleksibilitet og egne mekaniker-evner. Der ligger også autoophuggere i Malmö, og cyklen skulle jo alligevel repareres. Da Falck dukkede op og spurgte, om vi ville sættes af i Tårnby på Amager eller i Malmö, kunne vi derfor noget usikkert svare: Malmö. Det ville jo ikke hjælpe os meget, at cyklen stod i Tårnby!

Det lykkedes os, mod en flaske rødvin, at lokke Falck-manden til at sætte os af direkte ved Limhamns Campingplads ved Malmö.

Jeg havde på det tidspunkt ikke selv noget Falck-abonnement, da jeg var af den opfattelse, at vores maskiner kunne repareres i grøftekanten med en øldåse og et stykke tyggegummi. Falck-bilen var derfor venligst sponsoreret af Øresundsbron, og den kørte os endda uden om bommen, som ligger på Sverige-siden, så vi slap for at betale de 120 kroner eller der omkring for at passere sundet. Det er fin service, men en anden gang vil jeg nu alligevel hellere slippe de 120 kroner.

På campingpladsen greb jeg igen mobiltelefonen og kunne konstatere, at Erik

position, hvor Ampèremeteret netop igen viser nul.

Nandan skal forklare, hvad det betyder. Du skal træde ned *lige* efter det sted, hvor gnisten springer, så du har arbejds slaget, udstødnings slaget og indsugnings slaget til at accelerere stempel og svinghjulet, der bremses af det begyndende kompressions slag – og du har stadig moment nok til at overvinde stemplets højeste stilling i kompressions slaget, hvor motoren vil starte og blive ved med at køre af sig selv. Ja, du kan efterligne karetemesteren Bruce Lee, eller hvis din motor har lidt mindre kompression (men stadigvæk nok til at køre ordenligt), så kan du også starte den fra andre udgangspositioner. (En forklaring på betydningen af disse 'slag' kan findes i enhver bog om firetaktsmotorer)



Og så kommer vi til det berygtede tilbageslag. Selv en læseretarderet mekanikerlærlig ved, at det har noget at gøre med "fortænding", men .. nogle gange kan man være i tvivl! Som når den kan sparke tilbage ved fuldt åbent gasspjæld, men ikke hvis man sparker med lukket gas. Eller hvis udblæsningsrøret ved sen tænding får blå farve på forkromningen. Man er målløs, men du kan analysere dig frem til hvad, der sker.

Det er såmænd dette: Dit tråd på kickstarteren opbygger bevægelsesenergi i svinghjul og stempel og en del af denne energi bruges til at komprimere benzinluft blandingen med tilhørende opbremsning af stemplet. Hvis nu gasspjældet var helt åbent, ville der komme mere luft end i motoren og bremse stemplet ydermere, hvorefter flammefronten rammer stemplet før det har nået toppunktet og driver stemplet den forkerte vej rundt – tilbageslaget! Her må du enten sparke meget kraftigere, eller du må instille til senere tænding.

OK, du har sat den på sen tænding. Snar opdager du at udblæsningsrørets forkromning er ved at blive blå! Hvis dette sker (dette er ikke altid sådan) kan det betyde at karburatoren er sat til for mager blanding. En mager blanding er længere om at forbrænde, så den brænder stadigvæk på vej i udblæsningsrøret med kurs mod lyd potten. Forskellige tilsætningsstoffer til benzinen kan også ændre forbrændings hastigheden med en del usammenhængende mysterier til følge. Hvis du er klar over, hvad der sker, kan du selv træffe den rigtige afgørelse, om dette kræver et værkstedsbesøg eller en midlertidig justering, eller om der intet sker ved at ignorere det.

Forskelle i brændstofkarakteristik, karburatorindstilling, tændingstidspunkt, gristens styrke og kompressionen påvirker alle motorer, men ses meget tydeligere i en Bullet på grund af det jeg allerede har skrevet. Det er også



5.-7. august. Verdenhistoriens første russertræf på Fyn
Sted: Sallingelunde 6, 5750 Ringe (ca 12 km stik vest for Ringe, UTM-koordinater N6121210 E586222). Dette er et areal på 2½ hektar med put-and-take sø, et toilet med håndvask. Mulighed for at overnatte i eget telt. Tilmeld dig til Kaj Erik Hansen i Ringe, telefon 6264-1655

13. august kl 9-14. MC- og veteranbilsudstilling i Nørre Alslev
(Nørre Alslev ligger i den nordlige ende af Falster.) Vor klubkammerat René Petersen fra Stubbekøbing er med blandt arrangørerne og *ser meget gerne* at mere end en 'russer' kommer med. Der er her mulighed for, at vise sine køretøjer frem, samt at få en snak med andre MC & Veteranbils køreere. I år udstilles køretøjerne på P-Pladsen ved de offentlige toiletter (Biler) & MC'erne udstilles i gågaden mellem forretningerne. Du kan kontakte René på 5444-1739, mobil 2424-1739 eller email: Rene.R.Petersen@tdcadsl.dk

20. august kl. 10-18. Fyns MC-festival
John Andersen i Odense og fire andre fynboer har påtaget sig at stille op med deres maskiner. Du skal være velkommen til at komme med din russer også. Stedet er Tusindårsskoven ved Odense. Du kan læse mere på www.fynsmcfestival.dk eller eventuelt ring til John på 6590-4210 (e-mail joa@odense.dk)

19. - 21. august. Det 2. Skovbyringtræf
Claus Dal iviterer igen til træf ved Danmarks længste speedwaybane. Om lørdagen afvikles på banen motorløb med veteranmotorcykler: sidevogn, sole og cross. Claus leverer et helstegt svin til fortæring. Der vil være mulighed for at købe øl. Som sædvanligt ved Claus' træf vil tyske Ural- og Dneprkørere fra

Aha! Nu ligger landet klart! Lad gå videre til chokere.

En klassisk choker formindsker den åbning luften skal igennem i karburatoren. Det giver større lufthastighed og kraftigere vakuüm, hvad der igen giver de mindre og flere dråber som den kolde motor kræver. "Chokeren" i vores Bullet fungerer bare ikke sådan. Dens tekniske navn er faktisk "start karburator", ikke "choker"

Den virker ved at åbne en ventil der lader mere brændstof blive suget ind i motoren. Nu er vi i stand til at forklare myten om chokere! Hvis motoren kan starte uden choker, er det fordi der kommer tilstrækkeligt brændstof ud af tomgangsdysen. Denne dyse er nok større end nødvendigt og giver spild af brændstof, når motoren når driftstemperaturen! Eller måske er "luftskruen" sat til en for fed blanding. Eller niveauet i svømmerhuset er for højt. Eller karburatoren flyder over. Kort sagt, to gange minus giver plus. Ikke noget at være glad for!

Vil det sige, at en motor, der starter uden choker, vil have dårlig brændstoføkonomi?

Bullet karburatoren har faktisk fire områder, der styres af: tomgangsdysen, luftspjældets skrå flade, nålens stilling og hoveddysen afhængigt af hastigheden. Brændstoføkonomien bestemmes af hvilken kombination, der er dominerende ved kørslen. Vi vil gå dybere ind i emnet, når vi skal tale om karburatorens virkemåde og justering.

I den ovenstående diskussion har vi taget et hurtigt overblik over karbureringens fysik og kigget på chokeren fra denne vinkel. Vores endelige mål er at forstå observationerne, diagnosticere problemerne og justere korrekt. Vi skal ikke konstruere karburatorer eller sigte efter en doktorgrad. Vi har lavet nogle forenklinger angående fordampningen/atomiseringen af brændstoffet. Tro mig, det skal ikke hindre os i at nå vore beskedne, praktiske mål.

Hvorfor starter den ikke?

"For at køre kræver motoren kun rigtig kompression, rigtig brændstofblanding og en god gnist!"

Halløjsa! Al viden om motoren samlet i en sætning! Det efterlader dig målløs, ikke? Som lovene om termodynamik eller Einsteins sætning. Og uheldigvis lige så målløs, når det kommer til forståelse og anvendelse! Lad os gå til noget meget mere anvendeligt. Vi vil blot opremse nogle muligheder, varme de grå celler op i processen - kald det bare en repetition.

Biker og blaffer

"Trekker" hedder en bog af Henrik Andersen. Han fortæller om sin 70.000 km lange tur på motorcykel. På et tidspunkt bliver motorcyklen sendt med skib til Venezuela. Han tager den på tommelfingeren. En hvid pickup standser og manden siger

- Så hop ind!

Mellem sæderne står en åben æske patroner, så der er fri adgang til den storkalibre ammunition. Ved siden af ligger et magasin fyldt med samme slags patroner.

- Har du været på jagt? Spørger jeg med hentydning til camouflajekke, der ligger bag sæderne.

- En slags! lyder det efter han har grundet lidt over spørgsmålet.

- Fik du ram på noget?

Han tænker igen over sit svar.

- Mest ventetid, hvorefter han tænder for radioen, og jeg forstår at samtalen er ovre.

Vi kører nogen tid i tavshed, da han skruer ned for radioen og spørger hvad jeg laver?

Jeg fortæller det mest basale og siger:

- Hvad laver du så?

- Hjælper farmere, når de har problemer med kvæget!

- Hvilken slags problemer?

- Skyder – udrydder "pest".

- Hvad skyder du?

Han skruer ned for radioen, mens han igen ser på mig, måske for at se min reaktion, og siger

- Jeg skyder mennesker!

- En noget usædvanlig beskæftigelse formoder jeg!

Noget bedre kan jeg ikke komme på at sige lige i øjeblikket, mens jeg koncentrerer mig om at holde hovedet koldt og samtidig ærgre mig over at være havnet sammen med en idiot igen.

Jim, som han kalder sig, grilner lidt af bekæmningen, og fortæller, at han lige er kommet oppe fra en ranch, 300 miles nord for Winnipeg, der havde prob lemer med kvægtyve.

- Det har de ikke mere!

- Jeg ventede et par nætter, inden han kom med sin pickup og trailer. Det sidste han gjorde var at trække kvæg op på traileren – bang – og han stjæler ikke kvæg mere!

- Hvad med politiet?

- Når han bliver fundet er jeg væk, og farmeren ved selvfølgelig ingenting.

- Hvordan får du kunder?

- Mund til mund-metoden. Typisk mødes viet øde sted, og når jobbet er fuldført, kommer der en check på 35.000\$ Det er pudsigt at tænke på hvad, det er i samfundet, der gør, at formeren er nødt til at gøre, hvad han gør, men når de har set en af deres avlstyre til måske 3000.000\$ forsvinde, velvidende

det begynder ved tændrøret og forplanter sig ud i cylindere og resulterer i et tryk på stemplet, fordi de varme gasser fylder meget mere, end den kolde luft vi suger ind. Forbrænding tager tid. Og den tid, hvor man har et arbejds slag går ned, når omdrejningerne går op. Derfor skal forbrændingen begynde tidligere, hvis man vil have maksimalt tryk på stemplet i arbejds slaget i stedet for at smide det i udstødningen.

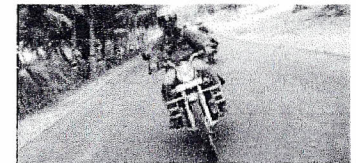
Hvis du finder dette kompliceret, så har du ikke læst om ventilernes åbnen og lukken ved høje hastigheder! På den anden side, hvis du vil vide om hvordan fortændingen kan justeres, så vær tålmodig. Vi går tilbage til tændingen.

Vi kan blive ganske perplekse ved tændingsproblemer, hvis vi ser på systemet som ren lavspænding. Jokeren i spillet er materialernes evne til at isolere højspænding. Derfor er det ret almindeligt at finde en tændspole, hvor både primær- og sekundærvikling måler OK, men som ikke kan lave gnister! Dette er forklaringen på periodisk gnist og svage gnister.

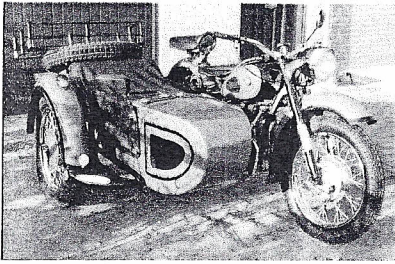
Det er langt lettere at frembringe en gnist ved atmosfærisk tryk, end ved høje tryk. Det betyder, at du ser måske en gnist, når tændrøret er ude, men der er ingen gnist, når du vil sparke maskinen igang. Så se efter gnistens styrke. Der må være en årsag til en svag gnist, også selv om motoren kører OK. Det kan blive et problem senere.

Nogle årsager til tændingsproblemer:

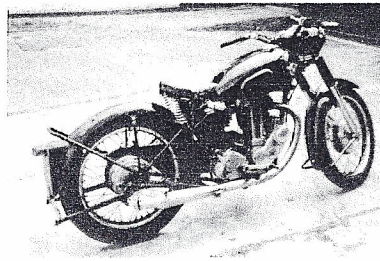
- Fladt batteri
- afbrydelse i ledningsforbindelserne
- brændte knikserkontakter
- forkert indstillet knikser
- snavset tænderør, der kortslutter
- tændspolen kortsluttet eller afbrudt
- defekt tændkabler
- defekt kondensator (sjældent)



Såvidt Gurunandans skriverier. Han har skrevet mere, og det han skriver er ikke blot ganske fornøjeligt, men også god baggrundsviden for os i klubben, der ikke har svendebrev som mekanikere.



K750 årg. 1963

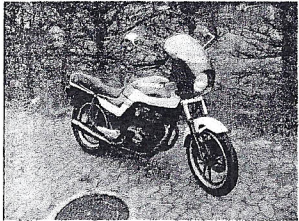


Matchless G80 500 ccm

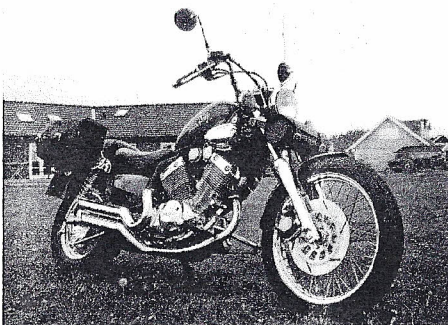
1 cyl. årg. 1956

Min ægtefælle Ellis var klar over, at jeg stadig brændte for MC'er, og denne her kunne ikke køre så stærkt, så her turde hun godt køre med. (Hun havde aldrig siddet bag på en MC før). Vi meldte os straks ind i vores lokale veteranklub. Her har vi haft mange gode ture.

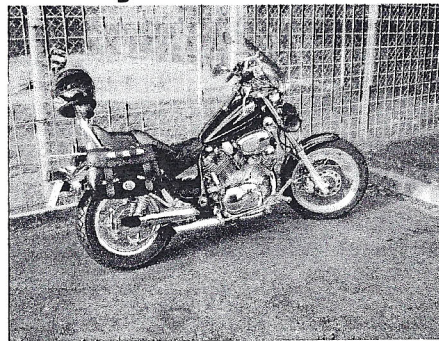
I 2002 fandt jeg så en Engelsk Matchless G80 500 ccm. 1 cylindret. Den havde så gode køreegenskaber, at jeg fik lyst til, at køre solo MC igen. Det endte med, at Ellis blev så bidt af at køre på MC, at hun i 2004 selv tog motorcykelkørekort sammen med vores datter på 18 år, Jeanette. I 2004, inden de var færdige med at tage MC-kørekortet, købte vi en Suzuki 250, som det var meningen, at Ellis skulle køre på, når jeg kørte på min russer eller min Matchless.



Suzuki GSX 250 ES årg. 1985



Yamaha Virago XV 535 årg. 1994



Yamaha Virago XV 750

årg. 1997

Men kørelæreren overtalte Ellis til at tage det store MC-kørekort, så Jeanette overtog hendes Suzuki og vi købte en Yamaha Virago XV 535 til Ellis. Jeg blev

De udblev da heller ikke.

Klaus har fået indbygget landevejs gearing i bagtøjet, så hans behagelige marchhastighed er rykket fra ca. 70 kmt til ca. 80 kmt. Min encylindrede 500 cc damphammer skulle pænt følge efter Klaus.

Der sidder jeg så og nyder synet og lyden af sovjetisk stål. Nede omkring Ans bliv er Klaus urolig, hastigheden falder. Jeg kan se, at Klaus med venstre hånd undersøger detaljer som 'Er udstødningen rigtig varm?', 'Er der højspænding til tænderøret?', 'Sidder cylinderen løs?'. Min næse fornemmer en svag duft af brændt gummin, men kan være indbildning.

Vi triller ind på en tankstation. "Lige med et er den holdt op med at trække", siger Klaus. Vi tænker og undersøger. Jeg føler på forbremseren og opdager, at den er flere hundrede grader varm. Klaus havde før turen justeret sine bremses med et så lille spillerum, at de kom til at slæbe på bremsetromlen. Efter en del justeren kunne vi atter køre og var i færgelejet klokken tre. MZ-manden Carsten Strøm fra Randers sluttede sig til os med sin solo MZ med 500 cc Rotax motor. Vi fik noget i maven, og færgens halvtimes forsinkelse fik os til at køre i et hug til Gedser.

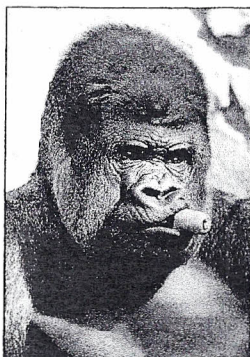
At den anden færge var et kvarter forsinket betød, at vi nåede den. MZ-bladets redaktør, den hurtigtalende raket Mads Sørensen sluttede sig til os, og vi ankom Pütnitz lidt over midnat. Vi kunne konstatere, at Jørgen 'Antikrist', Katalin, Jørgen 'Hattemager' etc. allerede lå i coma i deres telte. Vor svenske klubkammerat 'Banjohans' havde den nye 750 cc med, men magtede ikke at holde sig på benene længe. Jeg tog det medbragte lejrblå (!) ud af sidetaske, og vi nyankomne havde et par hyggelige timer, før soveposen kaldte.



Selve træffet

Fredag kom flere, vi var i hvert fald 26 danskere og igen den største udenlandske fraktion. Lørdagen er *den store dag*. Her sker der virkelig meget fra klokken 9, hvor gæsterne strømmer ind, til sen aften. Antallet af aktive deltagere – det er folk, som selv medbringer MC, bil, lastbil, kampvogn, traktor m.m. - var maksimalt. Kl. 10 var en fremvisning af køretøjer i en lang kortege, og opbudet var mildt sagt imponerende. Da det var slut fløj en lille

Redaktørens ævl



Dette blad udkommer for en gangs skyld lidt før terminen. Forklaringen er enkelt. Der er mange ting i kalenderen vedrørende august, og jeg er bortrejst 15-31 august til Ukraine sammen med min søn Rune. Planen er at rejse derned med tog, for at se, om denne løsning kan anbefales til folk, der vil prøve at køre på Viktors motorcykler dernede. Udover dette er det min hensigt at give den 18-årige Rune et kulturchock, samt mulighed for at bruge to års russiskundervisning i praksis.

Som sagt, er der flere arrangementer her i august-september, der henvender sig specielt til 'russere', så læs kalendersiderne grundigt igennem! På træffet i Pütnitz var det tydeligt at mærke, at folkene fra København og Nordsjælland ser noget til

hinanden, og at de har det herligt sammen. Med verdenshistoriens første russertræf på Fyn, kan vi kun håbe på at Fynboer begynder på noget tilsvarende. Folk fra sydhavsørerne kan ligeledes troppe op i Nørre Alslev og se hinanden an. Det 2. Skovbyringtræf giver sønderjyder (og fynboer) mulighed for at mødes, og så er der endeligt chancen for at komme fra øst og vest til Samsø og her møde ikke blot Ural, Dnepr, Izh men også MZ og Jawa. Herlige mennesker for hvem motorcykler ikke er et spørgsmål om blær og status, men om køreglæde, glæde ved mekanik og at have en god tid sammen.

Jeg har hørt kritiske indvendinger imod Samsøtræffet, fordi man bor i hytter – det burde være telt siger Buchwald. Jeg kan godt se hans synspunkt, men kan tilføje dette:

- det er nu ikke så tosset med hytter, hvis vejret i september er skidt
- hvis vi bliver over 30, accepterer udlejer at der overnattes i telt
- stedet har et herligt køkken/fællesrum, der dog ikke rummer meget mere end 30 personer

Når vi er kommet til Samsø, kan vi tale om alternative løsninger – inkl. en løsning med ren telttur.

Samsø er smuk som bare pokker, og øen er stor nok til, at man kan tøffe rundt en hel weekend uden at have set det hele. Dette kombineret med god mad og godt selskab er en god grund til at deltage.

Erik P

Næste nummer kommer til oktober, forhåbenligt med gode beretninger fra de lokale træf. Stof til bladet kan som sædvanligt sendes til

Erik Petersen
Høgevej 5, Bruunshåb
8800 Viborg

eller som vedhæftet fil til en email adresseret til Erik@dnep.r.dk

tog turen hjem over land. Edmund kører også M72 (med landevejs gearing) og kom afsted sammen med Klaus straks efter morgenmaden. Med en lille times forsinkelse fik jeg også revet mig løs.

Først fulgte jeg landvejen fra Stralsund til Rostock og videre, men smuttede før Wismar op på motorvejen. Motorveje er kedelige som bare f.nden. I Lübeck ville jeg af og håbede på en dönerkebab. Og hvem holder i første lyskryds? Klaus og Edmund. Jeg kører op på siden af Klaus og lægger min hånd på hans skulder. Det havde næste medført et hjertestop. Vi følges så ad til et sted nord for Hamborg, hvor vore veje skilles. Jeg gider ikke det ræs på motorvejen, men kører lidt mere idyllisk. I snesevis af motorcyklister var ude i det gode vejr.



Nå senere blev solskin til regnvejr; tilbage til motorvejen. Nu vil jeg hjem. Tanken er fuld, den skulle nok række til 300 km før reserven skal åbnes. Således beslutter jeg mig for ikke at tanke før den billige Q8 tank i Tørring. 500 meter før tanken løb jeg tør! Om på reserven, starte og så benzin på. 10 liter på 270 km. Mit gennemsnit var p.g.a. motorvejskørsel faldet fra 29 til 27 km/literen. Nu forstår I en af grundene til at jeg elsker min SR500.

Jeg får telefoneret at jeg er hjemme om en times tid. Starter dyret og kører, men jeg kører kun 500 meter. Pokker stå i det! Punkteret baghjul! Samme sag som sidste år på Samsø. Nå, jeg ringer til Top Hjælp, der lover at komme inden for en time. Ventetiden bruge til at sende en sms til træfdeltagernes mobiltelefoner.

Nu går det sådan, at Klaus Maltesen skulle ind på samme Q8 tank i Tørring. Han ser, at der er en sms på mobilen, læser den og kører grinende de 500 meter hen til mig i grøftekant. Vi får en snak, og han skænker mig en dåseøl at fordrive ventetiden med, inden han fortsætter. Han har beregnet at turen hjem kommer til at vare 11 timer. Lidt rigeligt.