

7 måder at drive en

Tekst og tegninger af Kim Scholer

Motorcyklen kasseret til syn, bare fordi egerne ikke lød fuldstændig ens, når en skruetrækker blev trukket hen over dem eller en lignende latterlig bagatel? Lysten til hævn er forståelig, men fysisk vold er både dårlig stil og ulovligt. Med vinkelsliber, svejseværk, lidt teknisk snilde og en meget forstående bankrådgiver er der heldigvis andre måder at svare igen på.

Mange af os husker fordums tider, hvor syn af en mc ofte var en traumatisk affære. Synsmandens humør, planeternes stilling, om det var en lige dato, hvor ydmyg en attitude du havde

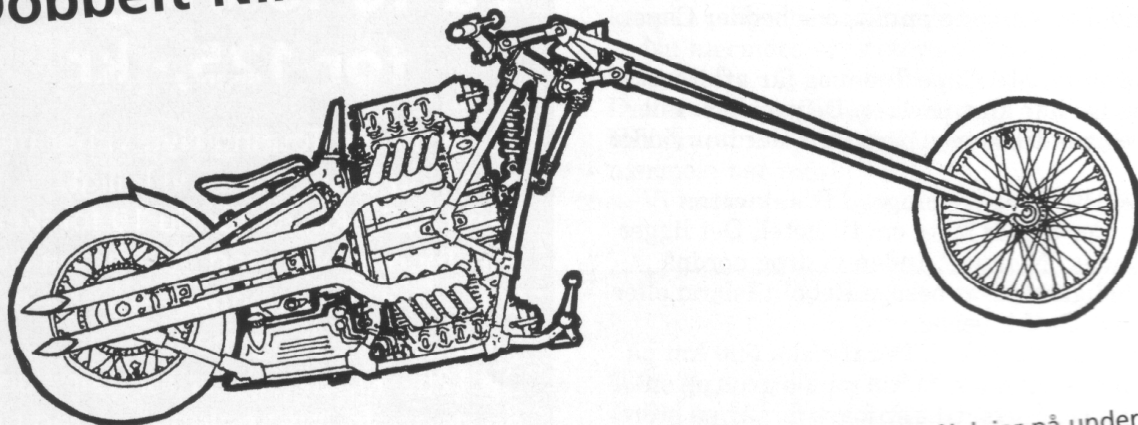
samt til en vis grad motorcyklens stand afgjorde, om den gik igennem. Det er blevet bedre efter monopoleet blev brudt, og Danmark lige på det punkt ikke længere ligger smukt mellem Nordkorea og Burkina Fasso. Men træerne vokser nu stadig ikke ind i himlen: Hvor stort set alle nabolande accepterer selv ret omfattende modifikationer, kan det herhjemme stadig være en rigtig træls affære at få godkendt noget, der ikke kommer fra en fabrik.

Modviljen kommer til dels ud fra en fejlagtig opfattelse af, at f.eks. lange forgafler gør en mc farlig i trafikken. Ulykkestatistikken i Sverige har i årtier fortalt det modsatte, hvorfor

Norge og Finland for et par år siden ganske enkelt kopierede de svenske regler på området. De lave ulykkestal skyldes selvfølgelig, at choppere bliver kørt på en helt anden måde end sportsmaskiner, der trods fantastiske køreegenskaber og bremses har det med at vælte ganske ofte.

Nok om det; når en skønne dag kongehuset er afskaffet, IC4 togene kører, og et vist folkepartis spidskandidat har tyrkiske aner, bliver ombygninger nok også tilladt herhjemme. Indtil da vil køretøjer som de her viste blot resultere i bilinspektørers nervøse sammenbrud, livsvarig forvisning fra synshaller samt rødglødende kuglepenn på færdselsbetjentenes bødeblokke.

Dobbelt-Nimbus



En Nimbus har for få hk til at følge motorvejs- trafikken, og da motoren ikke rigtig egner sig til at blive tunet, er løsningen at koble to af dem sammen. Lagt på tværs bliver den lidt vel bred, men der er også andre muligheder som f.eks. denne. Motorer med hængende cylindre ses på fly, så det går nok også her. Den nederste blok har såkaldte "slaveplejl-

stænger", der sidder med nålelejer på underfaldet af øverste bloks plejlstænger, og nederste topstykke er vendt om, så al udstødning sidder i samme side (Nimbus-eksperterne siger, det godt kan lade sig gøre). Olien pumpes fra nederste knasthus om til olietanken, mens benzintanken anbringes under sadlen. Gearkasse og bagtøj er fra en moderne kardantrækker.