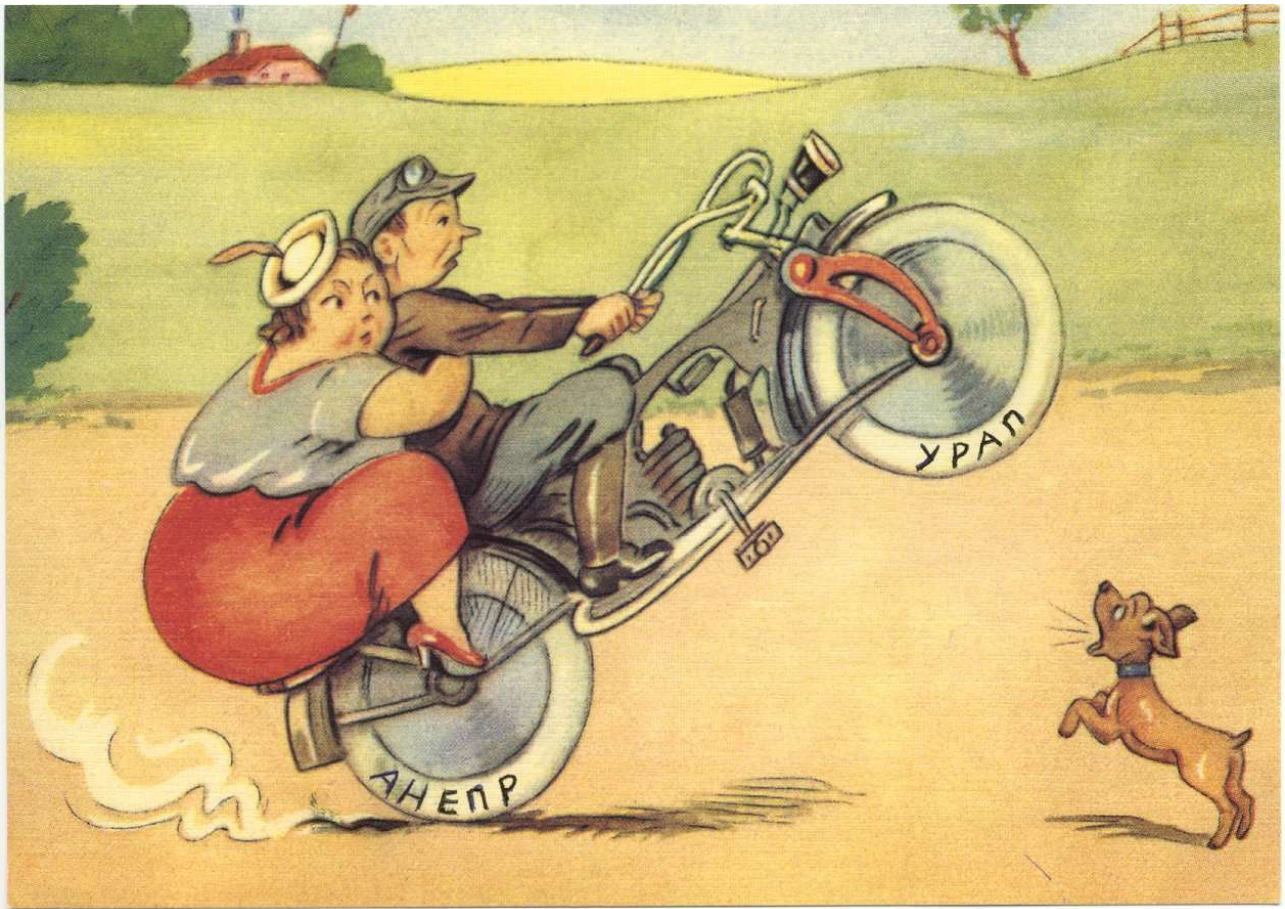


МОТОЦИКЛ

Organ for Dansk Ural/Dnepr Motorcykelklub



René Olsen har sendt denne illustration, der på gribende måde viser, hvorledes en korrekt vægtfordeling har den største betydning for motorcyklens køreegenskaber.

Redaktørens ævl



Det har knebet med at få dette nummer af **Мотоцикл** ud inden påske. Rejsen til USA i februar gjorde sit til det, så lad mig føje spot til skade ved at fortælle om turen.

Jeg gjorde denne rejse af tre grunde. Dels for at se, al den sne man

brokker sig over i Boonville, dels for at være sammen med min amerikanske kammerat Handley Jackson og endelig fordi, at jeg trængte til nye briller.

Alle tre dele lykkedes. Der var flot med sne deroppe, jeg fik løbet langrend på ski og kørt med snescooter. Jeg har set mindst 1000 snow-mobiles, de har dem i enorme mængder. De kører fra 100 til 130 miles i timen (161-209 km/h!) og man forklarede mig at smarte folk fra storbyen kombinerede disse hastig-heder med flittige barbesøg, så hver weekend har sine døde.

Nok var der sne, men mindre end sædvanligt, og for at føje spot til skade, så kunne jeg på internettet læse om snestormen i Danmark. Der var vel 30-40 cm sne i Boonville.

Lad os snakke om briller. Jeg fik øjnene undersøgt af en øjenlæge, og handlede derefter to par briller. Dels et par med glidende

overgang, dels et par læsebriller. Samlet pris ca. 2200 kroner! På rent dansk betyder det, at jeg fik to par briller og flyvebilletten for færre penge, end et par i Danmark.

Edith var naturligvis meget bekymret for at jeg skulle købe nogle 'grimme' briller. Vi fandt hos optikeren nogle uhyggelige briller, med store glas, tykke som hinkesten.

Jeg iførte mig disse rædsler, da jeg gik ud i Billund for at møde Edith. Jeg kunne ikke se en snus, verden bestod af uskarpe farveklatter, men støttet af en medpassager, der var sat ind i situationen nåede jeg frem til min chokerede hustru. Hun kom dog hurtig til besindelse, besluttede "at det er s'gu løgn" og konfiskerede hinkestenene.

En oplevelse, der måske har mere interesse for klubbens medlemmer, var mit møde med Dave Challis. Helt tilfældigt fandt jeg ud af, at denne gamle biker var i færd med at handle sig til en splinterny Ural med sidevogn. Han havde sat sin flotte Jeep til salg for \$4000 og fortalte, at en nu Ural koster \$8.700. Muligvis kan vi ikke købe nye Ural'er i Danmark, men de brugte er da vist også en meget bedre handel!

På opfordring fra læsere har jeg forøget skrift-størrelsen i bladet og skiftet til en skrifttype, der forekommer mere letlæselig. Det var vist lige småt nok i de to foregående numre.



Erik P



Kirsten Løbner – der er gift med René Olsen (ejer af "Madam Blå") skriver her om sit første møde med "Russer-folket"

Den 02.02.02 var jeg med Rene og "Madam Blå" på udstilling i Fredericia - (P.S. det var motorcyklen, der skulle udstilles!). Her mødte jeg for første gang mange af URAL/DNEPR Klubbens medlemmer; f.eks. var det Flemming, som jeg havde hørt var URAL-importør og som solgte reservedele. Det undrede mig først, at han slet ingen stumper havde taget med, indtil han på et tidspunkt åbnede sidevognen og bagagerummet - så undrede det mig, hvor meget det kunne være i sådan en sidevogn! Det var ikke



det, han ikke havde med . . .

Så var det den forhenværende formand og redaktør Finn, som lige havde fået et ekstra hjul på sin URAL - eller var det to?

Det var også sjovt at møde Martin på sin flotte gule DNEPR; han havde været så fornuftig og taget sin kone med - eller var det to ? Gad vidst, om bien på tanken havde noget med hans kones gravide tilstand at gøre ? HELD OG LYKKE til jer to !

Så var det endnu en gul DNEPR - det var Vistis. Den blev pudset og poleret, så man var helt bange for om farven holdt . . .

Det var også interessant at møde Bent Pauli. Hans DNEPR var en rigtig gammel militærudgave med "nat-lys-lygte" og det hele, - den manglede kun maskingeværet på sidevognen ! Han havde alt indenfor russisk militær udstyr - militær tøj, pelshuer, militærkasketter, spænder og lange frakker der vejede op til 12 kg.

Så mødte jeg klubbens nye formand og redaktør Erik; han havde ingen hel motorcykel endnu . . . men til gengæld var han super-aktiv

omkring klubbens P.R. udadtil på udstillingen. Han gjorde alt for at få flere nye medlemmer til klubben, og jeg tror også at det lykkedes ham . . . i hvert tilfælde fik han taget en masse billeder til sit "forbrydderalbum", som han kaldte det . . . jeg tror, at Erik er én af dem, der bliver GULD værd for klubben .

Det var så mit første møde med "drengene" og deres "prægtige" maskiner. Næste gang vi mødes, håber jeg I tager jeres piger / børn med. Det kan højst ske det, at de bliver "afhængige" af det - og vil med hver gang; men gør det noget ? Lad os blive én stor familie . . . Vi ses !

Kærlig hilsen Kirsten - mor til "Madam Blå"

Den magiske rundkørsel

"The Magic Roundabout"

I Swindon, England ligger en rundkørsel, der blev færdig i september 1972. Den er populær hos lokalbefolkningen – hvor utroligt det end lyder. Faktisk består rundkørselen af én central rundkørsel omgivet af 5 små, én for hver af de tilstødende veje.

På fotografiet virker det ret forvirrende, men skiltet her til højre giver overblikket.



En lille historie om køb og registrering af en K750

Jeg købte maskinen af en ukrainer, som havde kørt på den fra Ukraine til Danmark. Det er åbenbart noget som han gør hvert år. Han arbejder så tre måneder i skoven, og når han så skal hjem, sælger han maskinen og tager en båd hjem.

Maskinen er vel i den stand som de normalt er i, gammel, slidt og ikke vedligeholdt, men jeg syntes, at den havde bevist, at køre kunne den, så jeg slog til og købte den.



Jeg lavede bremses, nyt ledningsnet og nye kabler og så var den klar til syn. Inden syn var jeg lige på toldkontoret for at få en foreløbig vurdering (ca. 1900,-) og få betalt for indførelsen (350,-kr).

Synet gik meget godt. Den stakkels synsmand brugte cirka 45 min på sidevognen. Han havde store problemer med det manglende nummer og et navn på sidevognen. Det tog diverse ture til kontoret og gennemgang af bøger mv. før han endelig gav mig et nummer til

ihugning på sidevognen. Et andet stort problem var at der ikke fremgår et årstal på registreringsattesten, men endelig godtog han, at på typepladen på kronrøret står 1963. Nu må vi se om de godkender det samme til vurderingen. Resten af motorcyklen gjorde han ikke så meget ved, der var et dæk som var meget slidt ellers intet.

Jeg har i dag været til vurdering. Det var første gang jeg prøvede det. Der var 4 personer tilstede, og der blev taget en del fotos af dyret. Efter at stelnummeret var tjekket, og det var konstateret, at det stemte overens med papirerne, gik den resterende tid med hovedsageligt med at snakke om, hvad det dog var for en maskine, og hvorledes den var at køre på mv. Alt i alt en meget positiv oplevelse, men jeg mangler jo så bare at få den endelige opgørelse fra told og skat.



Til sidst skal så lige nævnes at inden jeg kom så langt, har jeg brugt flere af klubbens medlemmer med hensyn til informationer, det var også en positiv oplevelse, fordi alle jeg ringede til beredvilligt svarede på mine spørgsmål.

John Andersen, Odense

Historien om den russiske boxer

I anden udgave af det tyske Motorrad Classic årg. 2000 kunne man læse en god lang historie om Ural og Dnepr, skrevet af J. Peusner samt R. Rodenkirchen. Denne artikel var en god hjælp, da jeg dengang i marts måned stiftede Ural Dnepr Club Danmark. Den blev dog kun delvist bragt i sit fulde format, da artiklen "historien om den M72 eren" blev udgivet. Nu syntes jeg, at efter Erik Petersen har overtaget formands- og redaktørposten efter mig, at den oprindelige artikel skal bringes i sit fulde format, men alligevel oversat og med et vis forbehold redigeret til dansk.

I året 1940, hvor Tyskland var i krig mod Frankrig og England, ville den Røde Arme pga. konflikten med Finland modernisere deres beredskab. Russernes militære motorcykeludrustning var mildes talt forældet, og der havde været flere hængepartier med produktionskvaliteten på de før producerede maskiner.

Den officielle version lyder således, at russerne gennem det neutrale Sverige købte nogle BMW R71er, som de kopierede i flere versioner. Nu var det sådan - som den tyske version af denne historie fortæller - at Tyskland og Rusland havde et nært samarbejde de første par år før krigen. Den teknologi, som tyskere fik til hånde gennem bl.a. flyfabrikker, modtog Rusland i kompen-sation i form af kanoner og andre teknologiske opfindelser fra Tyskland. Det var en såkaldt Hitler-Stalin pakt som dannede grundlag for dette. Russerne fik bl.a. en Opel Kadett som nu kører som en kopiversion i Rusland under navnet Moskwitsch 400. Denne kom dog først i produktion efter 2. verdenskrigs ophør.

Under de to landes bytten frem og tilbage forlyder det fra tysk side, at russerne fik diverse papirer samt en komplet BMW R71 til fremstilling af de russiske versioner. Hos BMW begyndte de produktionen af den ny type R75 i 1941. Denne havde fire fremadgående og et bakgear kombineret med en høj og lav gearing samt træk på sidevogns-hjulet - dog med differentiale imellem. Den havde en høj totalvægt på ca. 500 kg. Hjulene var udbyttelig med dem fra VW jeeps, "en stor fordel på slagmar-ken". Samtidig opgav tyskerne at videreføre R71, endda efter forgæves forsøg med diverse modificeringer bl.a. håndgreb og større benzintank.

Russernes første version af R71 blev bevidst lavet med synlige forskelle som greb på skærme, og en 22 liter tank, men ellers var alt

det samme som på R71-eren, der var en kæmpe stor teknisk fremgang for russerne. Disse små forskelle gav formodentlig en psykologisk virkning hos BMW, til at tage deres R71 ud af militært produktion for at fortsætte med R75 modellen.

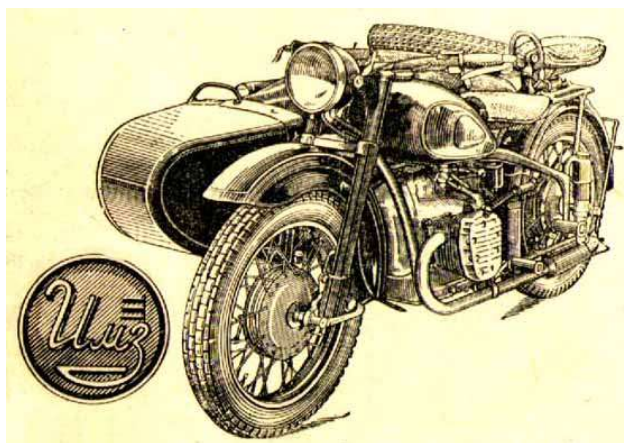
Boxermotoren, den svejste rør-ramme, den lodret gående baghjuls-affjedring og kardantrækket, blev dog ikke benyttet på senere modeller.

Kopiering af flere dele, hvor der kunne manipuleres med teknik og design, medførte også en masse forbedringer. Mange maskiner blev i starten produceret med største grundighed i flere forskellige udgaver, for at finde ud af hvordan den mest funktionelle maskine skulle skrues sammen. Fabrikken kunne dog ikke selv lave alle delene selv. Derfor blev der skrevet kontrakt med flere under-leverandører.

Dele til gear, teleskopgaffel og dele af aluminiums fik fabrikken i starten leveret fra ZIS-automobil-fabrikken i Moskva samt forskellige steder i Gorkji. (I dag ligger der også underleverandører i Nishnij-Nowgorod). I det sydlige USSR, nærmere bestemt Charkow anlagde man endnu en fabrik. En cykelfabrik i Moskva blev samtidig flyttet under samme tag i Charkow. På Leningrad-værket byggede man en model L-300 med øgenavnet 'Den røde Oktober'. Det var en kopi af en DKW 300 Luksus, som russerne helt sikkert fik i hænderne via Hitler-Stalin pakten. Produktionen af denne L-300 nedlagde man igen, og gik i stedet i gang med at fabrikere den nye M72.

1941

I efteråret 1941, gik Tyskland i krig med Sovjetunionen. Da kampzonerne nærmede sig industri-områderne, evakuerede og flyttede man



flere fabrikker øst på. M72-erens produktion, som var ved at komme godt op at køre, dog uden at man havde færdiggjort nogen motorcykel endnu, flyttede man tæt på en GAZ-automobilfabrik i Gorkij. Knap nok havde man fået maskinparken stillet op i Gorkij, da man fik at vide, at den skulle flyttes et andet sted hen. På GAZ fabrikken skulle der nemlig i stedet bygges lette panserkampvogne.

Under opstillingen af maskin-parken et andet sted, og umiddelbart før produktionens opstart, fik man så besked om at flytte tilbage til Gorkij igen! I krig er mange ting kaotisk, og al dette flytten frem og tilbage cirkus udspillede sig over nogle få uger i vinteren 1941.

I Leningrad havde man nu bygget en stor fabrik op. Produktionsapparatet fra fabrikken i Charkow, (hvor der nu var færdiggjort 233 M72'ere) blev nu også flyttet til Leningrad. Ved udgangen af 1941 havde man i Gorkij her lavet endnu 442 M72-ere.

"M" står for "Motocikl" og ikke for "Molotov", som mange gange tidligere har påstået.

Moskvafabrikken fik lavet 1753 styk inden også de fik besked om at flytte til den lille, sibiriske by Irbit, der befinder sig bag ved Uralbjergene mere end 1200 km øst for Moskva. Denne beslutning tog man, fordi man frygtede, at fabrikken senere kunne blive et mål for tyske bombefly.

Ved Irbit opførte man på et tidligere bryggeri den ny motor-cykelfabrik. Der var i denne bygning ikke plads til alle maskinerne. Så til at begynde med foregik noget af produktionen udenfor, indtil man fik lavet flere bygninger. Elektriciteten til fabrikken blev temmelig interimistisk leveret af en stor generator drevet af et damploko-motiv, hvorfra

man havde afmonteret hjulene. IMZ står for Irbitskij Moto Zawod, som oversat til dansk betyder Irbit Motor Fabrik.

1942

I slutningen af februar 1942 kunne IMZ levere de første motorcykler til fronten. De fik sammen med fabrikken i Gorkij dele leveret fra flere af de samme underleverandører. Der kom stadig flere problemer ved slutmon-tagen, fordi kvaliteten af de leverede stumper var faldet så meget, at tingene ikke altid passede. Fabrikken i Gorkij fik leverancer som Irbit skulle have haft og også omvendt. I sommeren 1942 lå IMZ således brak, fordi de manglede de rigtige leverancer fra de forskellige underleverandører,

På grund af krigen havde leverandørerne selv haft problemer med anskaffelse af råprodukter til fremstilling af disse dele. På trods af dette fik begge fabrikkerne i året 1942 og 1943 leveret fra Irbit 3.780 styk. og Gorkij 2.694 styk M72'er til fronten.

Lige fra starten var M72-eren - på nær større tank og bøjler - en total kloning af BMW R71eren. Det var ikke fordi, at de russiske ingeniører ikke havde nogle ideer til en modificering af modellen. Man havde fra højeste sted fået at vide, at man ikke måtte foretage nogen ændringer, før der var høstet brugerfaringer med dyret. I slutningen af 1943 havde man fra frontindsatsen gjort så mange erfaringer, at man kunne forbedre den på flere svage punkter. Bla. blev koblingen nu lavet med Ferodo-belægning i stedet for tekstilbelægning. Koblingens arm blev også ført opad, så den ikke længere kunne aktiveres af mudder eller lignende. Der blev også lavet et andet arrangement til fodgearskiftet, og kraft-

omsætningen i bagnarvet blev sat ned fra 3.86 til 4,62. Det gav en lavere top hastighed, men et bedre terrænmobilitet. Bagstellet blev forstærket i hjørnerne med påsvejste pladeforstærkninger, og sidevogns-hjulets ophæng fik også tilføjet forstærkninger. Fra starten af 1944 og til slutningen af krigen blev der fremstillet 3.993 styk i Irbit og 2.882 styk i Gorkij med disse ændringer.

1944

I 1944 eksperimenterede man med at bygge sidevognen i lettere materialer fra flyindustrien, for at kunne bruge den til transport af tungere skyts. Disse forsøg – bl.a. med krydsfiner - gav maskinen en vis ustabilitet, og man indstillede disse forsøg igen.

Indtil 1946 blev sidevognen bygget på Automobilfabrikken Gaz i Gorkij.

Til M72'eren blev der også udviklet et sidevognstræk. Denne model kom til at hede M73. Der var ikke noget differentiale ud til dette hjul, men hele anordningen kunne kobles fra. Sidevognshjulet havde egen bremse, der ligesom baghjulsbremsen blev aktiveret fra en fodpedal. Ud til sidevognens hjulbremse var der i starten et reb!

Flere test ved hæren viste at M73'eren havde en tydelig forbedret terrænmobilitet.

På grund af det manglende differentiale (udligning til et hjul, der skal løbe flere eller færre omgange omkring en kurve, i forhold til det medløbende parallelt følgende hjul) var det ikke muligt at køre gennem et sving med kort radius. Motorcyklen reagerede knap nok når man drejede på styret med systemet sat til.

M73 blev på grund de gode terrænegenskaber hurtigt populær ude på slagmarken. Et differentiale, der var indbygget i dette arrangement, fravalgte russerne til at starte med. Det var svært at reparere på ude i marken for menigmand.

1945

Ved krigens slutning stoppede man produktionen af M73'eren, fordi små jeeps med nytildført 4-hjulstræk nu skulle afløse motorcyklen til ekstrem terrænkørsel.

Der er nok intet som har været skyld i

flere udviklinger/opfindelser end krige. Russeren fik således masseproduceret en speciel maskinegevær-transporter. Man lavede ganske enkelt en lille slæde, hvorpå der bag et panserskjold kunne ligge en MG skytte og en kører. Slæden blev drevet af en M72-er motor, hvorpå man havde påboltet en passende luftpropel. En håndfuld af disse slæder blev sat ind på snedækkede slagmarker, og kom også i svære ildkampe.

1954

Fra 1954 kunne også civile købe M72'eren. Indtil da havde civile kun små totakts- og krigsbytte-MC'er stillet til rådighed. Hermed blev farven olivengrøn (hæren) og mørkeblå (hovedsagelig til deres politi) tilføjet farven sort, som for det meste gik til civil leverance.

Efter krigen var der bedre materialer til rådighed, og en forbedring af M72'eren kunne fortsætte. Man flyttede i 1951 slutmontagen fra Gorkij til Kiev i Ukraine, hvor man nu skulle lave M72'eren.

Uden væsentlige ændringer blev M72-eren fabrikeret frem til 1956. Samtidig efterfulgtes denne model af flere andre modeller.

Selve urmodellen M72 købte Kina, (som russerne var allierede med) licensen til. Kineserne laver den stadig i dag under navnet Chang Jiang 750.

I Irbit havde man før og efter afkaldet på den oprindelige version ændret lidt på teknikken. Nogle af de mere væsentlige ændringer blev, at man nu lavede den med torsionsaffjedring på sidevognshjulet. Nye lejetyper blev tilføjet, bl.a. på knastakslen. Her fik den rigtige lejer i stedet for bronze. Et nyt type stålnav gjorde også, at egerne kunne laves uden krop. Disse modificeringer betød, at den nu fik navnet M72M.

En ny topventilet motor, som stadig befandt sig i forsøgsstadiet, kom på markedet umiddelbart før den sidste M72M i 1961 løb af samlebåndet. Den nye topventilede 650 ccm version, produceres stadig på Irbit i dag, den har blot gennem de sidste årtier været gennem flere udviklinger.

1956

I Kiev var historie om M72eren ikke slut endnu. Her lavede man fra 1956 en M72N med kort aluminiums svinggaffel foran og aluminium på hjulene. Efter 3 års produktion afløstes modellen en K750-model, som også adskilte sig en del fra M72eren. Den havde svinggaffel bag i, ligeledes med oliestøddæmper på sidevognshjulet. Den tørre frihøjde ændrede sig nu til 155 mm i stedet for de 135 mm som M72eren havde. Den lille svingforgaffel blev dog bibeholdt. Flere andre detaljer blev tilføjet: automatisk justerbare bremses, en ekstra olieskrabering på stemplerne, andre topstykker med større kølerribber - også bundkaret fik større køleribber. Disse motorændringer gav en tættere motor med en mere ideel arbejdstemperatur, samt forbedret ydelse på 27 HK i stedet for 22 HK.

1963

De sidste moderniseringer, som denne sideventilerede motor gennemgik, kom den i 1963. Her fik den stændingsforflytning ved acceleration, gearkassen blev forbedret, og den fik en rigtig teleskopforgaffel. Alle disse forbedringer, som den gennem de sidste par år gennemgik, gjorde nu også modellen mere driftsstabil, og problemer med at en overophedet motor kunne sætte sig fat, var nu fortid.

K750M, som den nu kom til at hedde, producerede man frem til 1977, sideløbende med en topventilet K650-version. Hæren, som over en periode var eneafter af KMZ produktionen, stillede fra starten af krav til, at de skulle modtages i et så simpel, brugbar og holdbar kvalitet som muligt. Det gav lidt problemer med en lang leveringstid. Til gengæld blev det en meget populær maskine hos opklaringstropperne, nyhedstjenesterne og militærpolitiet.

1964

I 1964 lavede man en model Mb-750. Denne version produceret i 1964 havde træk (kopieret fra M73) til sidevognen uden differentiale. Træk-akslen gik ikke gennem rammen, som på BMW R75 og Zündapps version, men var på monteret på rammen. Man havde valgt et kraftoverførsel, som kunne give

sig lidt. Om det var en slags hardyskive eller en friktionskobling, melder historien ikke noget om. I hvert fald var overgangen fra kørsel på løst til fast underlag ikke så hårdt ved maskineriet. Den var nu også mere manøvreedygtig i sving.

1973 . . .

I 1973 skiftede den navn til MB-750M, men kun med ganske få ændringer.

I 1977 producerede man en MT12 version, som var K750'erens afløser. Den var for første gang beregnet også til det civile marked. Den udmærkede sig med automatkobling og bakgear. MT12'eren blev lavet i flere versioner. Nogle med en sideventileret motor kombineret med gearkasse og i det hele taget et design, som var beregnet til den topventilede motor. Modellen havde også træk på sidevognshjulet, dog med et differentiale imellem. Denne version lavede man frem til 1982, som blev det sidste produktionsår for den sideventilede maskine.

Også ud fra dette kan det forstås, at en russer som har én modelbetegnelse, er ikke ensbetydende med at andre enslydende modelbetegnelser dækker over ens maskiner.

Mine egne ..

Min egen Ural M63-er, som jeg lige har sat en rigtig Ural motor i (for ikke at gøre forvirringen større) er et godt eksempel. Den er bygget i 1965 og har bagsvinggaffel. Min gode gamle arbejdskollega Sven har en M63 fra (så vidt jeg husker) 1963. Den har vertikalt gående affjedring, ligesom på en M72-er.

Det endte alligevel med, at russeren med træk på sidevognshjulet blev en populær maskine. Faktisk overtog en ny model MT12-erens koncept. En MT16-er, som man år tilbage havde bygget udelukkende til militæret, videreudviklede man med et spær bygget ind i differentialehuset. Differentialespærret kunne aktiveres via en trækstang som gik op til et vippehåndtag i en bøsning, som var svejst på stellet lige under tanken i højre side.

MT16-eren laves så vidt vides stadig den dag i dag. I starten af 1999 var jeg selv så heldig at stifte bekendtskab med tør (jeg nok sige) verdens mest brugbare og mobile

terrænmotorcykel. På et depot i Holland havde jeg via en mellemmand fået opsnuset, at der stod en MT16-er med kun 200 km på bagen. Vips fik jeg købt den, og hjem kom det knap 10.000 Kr. Dyret havde en spændende fortid. Den var sammen med andre modeller, oprindeligt under Rumæniens diktator Ciauceskus styre købt til det rumænske militær lige omkring hans fald. Da det skete, gik landet som bekendt økonomisk ned. For at få det nogenlunde på fode igen gik flere lande ind og gav Rumænien økonomisk bistand inklusive Holland. Hollænderne tog som nok så mange andre lande en del ud af landet i bytte for den store bistand, her i blandt Dnepr'en. Den havde her stået stille i næsten 8 år. En del gummi på dyret måtte jeg udskifte sammen med generatoren. Den havde et fjols byttet ud med en defekt mens den stod i Holland.

Da jeg nåede til Told og Skat og i det hele taget det meste af det danske bekratiske virvar, fik jeg en røvtur rundt i dette cirkus over flere måneder, næsten som Jørgen "Antikrist" Hansen. Plus leje af trailer to gange til fremvisning. Ok det gjorde det nok heller ikke nemmere, at der manglede al dokumation på dyret. Dødsstødet fik jeg i hvert i fald fra Rigspolitiet i København. (Det fik mig til at skrive artiklen "Sådan indregistrerer du en russer").



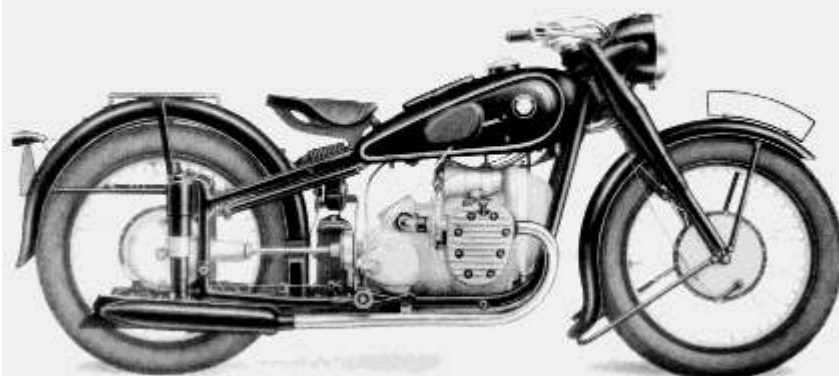
Nå ja, når systemet ikke vil samarbejde, må de lide for det. I hvert fald byggede jeg næsten alt over i et gammelt Ural-stel årgang 1965, og dermed fik de kun en brøkdæl i afgift af, hvad de kunne have fået, hvis Rigspolitiet havde givet mig lov til at få den indregistreret. I dag har jeg det sådan, at når der er indsamlinger sat i værk til Kræftens bekæmpelse, Røde kors, De sukkersyge, de fattige i Afrika osv, osv . Får de blot svaret når jeg åbner døren "nej i får ikke noget denne gang, sidst gav jeg 10.000 Kr. til Rumænien.

Ural stoppede produktionen af den sideventilede motorcykel i 1961, hvor Dnepr kørte konceptet videre i godt 20 år.

Imellem 1938 og 1941 producerede BMW 3.458 styk R71 modeller. Efter levninger af denne model, blev gennem 41 år fabrikeret ca. 1 million eksemplarer hos russerne. I Kina er historien om denne nostalgiske, sideventilede motorcykel ikke slut endnu, her produceres den stadigvæk den dag i dag.

Finn Olesen

R 71 - 750 ccm Touren 22 PS
mit Teleskop Vorder- und Hinterradfederung



Den oprindelige R71

Med en russisk motorcykel vækkes interessen for, hvad der sker i Rusland. På internettet får jeg dagligt på www.themoscowtimes.com de løbende nyheder. Jeg er kommet til at beundre bladets dygtige og meget modige journalisten. Hvis noget er forkert, så lægger de ikke fingrene imellem. Ubåden KURSK og krigen i Tjetjenien bliver ikke glemt. Deres mod og dygtighed skulle fremgå at den efterfølgende karakteristiske artikel, som jeg har oversat – forhåbenligt til glæde for læseren.

Bagvaskelse, lejemordere og retfærdighed



Yulia Latynina

Jeg har altid haft den mening, at det virkelige liv er mere fantastisk end nogen roman. Prøv at betragt denne lille historie. Novaya Gazeta ("Den nye avis"), der er kendt for sin plads i

oppositionen, skrev om aktiviteterne i en byret i

Moskva, der styres på diktatorisk vis af Olga Yegorova.

Måske Yegorova følte sig krænket. Måske kom ordren fra højere sted. Hvad forklaringen end er, næppe var denne artikel dukke op, før en dommer fra Basmannys distriksret indledte høringer i to sagsanlæg mod Novaya Gazeta, begge drejede sig om æreskrænkelser. Dommeren fandt hurtigt ud af, at der var tale om æreskrænkelse, og idømte den ene journalist en bod på 8 millioner kroner og den anden 4 millioner. Det var enorme erstatninger for russiske retssal, og det betød at Novaya Gazeta gik fallit.

Modtageren af denne million dollars var også dommer -- Alexander Chernov, formand the Krasnodar regionale ret. Chernov, der officielt modtager 2500 kr om måneden, sagsøgte journalisten ved Novaya Gazeta Sergei Zolovkin for at komme med de veldokumenterede kendsgerninger, at Chernov kører i en serie-7 BMW, går med et ur til 400.000 kr og er i færd med at bygge et palæ til otte millioner kroner. Novaya Gazetas korrespondent Zolovkin i Sochi er en af de journalister, som ikke længere gad livet i det dovne, gamle Moskva. Han er 49 år og tidligere kriminalbetjent -- en veltrænet vagthund der ved

hvordan man gennemfører en efterforskning, selvom han ikke skriver så forfærdeligt godt. Han gør ting, som journalister aldrig har gjort før, og som politiet har glemt, hvordan man gør.

Zolovkins dygtige arbejde fangede en overfaldsmand, som havde kastet en blanding af syre og olie i ansigtet af Eleonora Kondratyuk, frøken Sochi, som blev permanent blind og vansiret. Dette overfald var bestilt af en skuffet beunder og velkendt kriminel i Sochi. Zolovkin hentede personligt voldsmanden, en vis Adgur Gochua, som havde gemt sig i Abkhasien - og at fane en mand, der gemmer sig hos sine slægtninge i Abkhasien er ikke ret meget nemmere, end at fange en tjetjensk kommandant i sin hjemlige landsby.

Da Gochua fik en dom, der var mildere end det lovtæksten foreskriver som minimum, begyndte Zolovkin at interessere sig for Kranodar-rettens arbejdsmetoder. Så var det at hans problemer begyndte: to gange er hans bil blevet stjålet, smadret og efterladt uden for hans hus; telefoniske trusler kom over, broderen til hans hustru blev alvorligt gennempryget.

Og så har en dommer i Moskva tilkendt en dommer i Krasnodar en million dollar som compensation for æres-krænkelse. Ting sker, Chernov tjener 2500 kr om måneden, men skaden blev vurderet til 8 millioner.

To uger efter denne 'retfærdige' af-gørelse, spadserer den dømte Zolovkin fulgt af hustruen Emma ind i ejendomskomplekset, hvor han bor. Emma hører fodtrin bag sig, vender sig og skrigger.

Hun troede, at manden, der løb imod dem, var bevæbnet med en kniv. Det var han ikke. Han havde en pistol med lyddæmper; det lange løb blev af Emma i halvmørket antaget for at være et knivsblad. Zolovkin vendte sig. Det første skud lavede hul i hans bukse-ben.

Zolovkin dukkede sig op og ned. To skud mere suste forbi ham. Han trak sin egen pistol -- en gave, han havde fået for at være den bedste kriminalbetjent i Kazakhstan -- og besvarede ilden. Lejemorderen stak af.

Forestil dig, hvad der ville have været sket, hvis angriberen var undsluppet. Et skudhul i Zolovkins bukser og en dårligt underbygget

påstand om et forsøg på at dræbe ham. Man ville have grinet af hele den latterlige historie, men den skræmte lejemorder løb ned ad gaden og lige ind i armene på en politipatrulje. Betjentene befalede forbryderen om at standse, og da han parerede ordre, faldt pistolen til jorden. I sin panik havde han ikke tænkt på at skille sig af med den.

Hvad kan man sige i sådan en sag? At Basmanny distriktstret skulle have skulle have behandlet sagen hurtigere - men så kunne den med urette krænkede part have fundet pengene til at bestille en mere erfaren lejemorder.

Yulia Latynina

Ural Motorcycles

Det russiske tidsskrift Military Parade skriver i september/oktober nummeret år 2000 om en principielt ny model af Ural motorcykler. Umiddelbart lyder det ikke som det helt store forandringer ved IMZ-8.1030.

Updating automotive and armored vehicles, as well as other military equipment in service with Russia's Armed Forces is a very acute problem now. On the basis of the Ural motorcycle, that is quite popular in Russia, the designers of the Irbit Motorcycle Plant have developed a principally new model, IMZ-8.1030, which immediately caught close attention of the military. This is a heavy vehicle designed to be used with a sidecar. It is provided with a powerful overhead engine and features comfort, strength and reliability. The motorcycle can carry 225 kg, including two passengers and a load. It develops a maximum speed of 105 km/h and consumes 7.8 l of fuel per 100 km. Its mass is 310 kg, length - 2,490 mm, width - 1,700 mm, height - 1,100 mm, maximum wheelbase - 1,500 mm, ground clearance - 125 mm.

At present, six new Ural motorcycles are in service with the Russian military force in Kosovo.

"Russian Harleys" are used by the

peacekeeping paratroopers at checkpoints, by military traffic inspectors, and for checking communications cable networks.

The new vehicles are used at an altitude of 540 m above sea level and more, on hard surface roads and off road, as well as in different weather conditions. Russian paratroopers say that the machine is powerful, simple in design and reliable.

There are good chances that the motorcycle will be used as a patrol and liason means in rugged wooden and mountainous terrain by the military force of the Russian military contingent in Kosovo. As a high-speed, maneuverable and mobile vehicle with a fine combination of reliability, simple design, long service life and relatively low cost, the motorcycle can find its niche in the Airborne Forces.

We hope that a promising future is in store for the Irbit designers' brainchild, and fruitful cooperation between the Irbit plant and the Guard Airborne Forces will continue

Fundet på http://www.milparade.com/2000/40/03_03.shtml

Køb, salg, værksteder, reservedele

Ural/Dnepr med sidevogn og 2-hjulstræk købes. Gerne i rimelig stand siger Jørgen "antikrist" Refslund Hansen
mobil 2469-2976
email:hansen@ural.zzn.com

Andreas Krol meddeler, at til Loppemarked i Høj Taastrup den 22. april, vil der komme en **mand fra Polen medbringende reservedele** til russiske boxermotorer samt motorcykler.

Er du interesseret i bestemte dele, så email Andreas på:

DobekKrol@hotmail.com

og har har dem med på loppemarkedet. Du kan også ringe. Man-fre: Kontakt Lydia på 2858-4539 og lørdag-søndag er Andreas hjemme på 2818-4189

Kim Rasmussen i Vig har den engelske **reparationhåndbog til en Dnepr MT-16**, til salg for 100 kroner. Selv om du ikke har lige netop en MT-16, så er der så mange gode og nyttige oplysninger i

bogen, at de 100 kroner er en bagatel. Ring direkte til Kim på dette (mobil) telefonnummer: 2173-9418.

Finn Olesen har lavet en **samlet udgave af nummer 1-7 af vores klubblad**, som han vil sælge for 100 kroner. Finn har telefon 7595-4648 email: Finn-Katja@mail.tele.dk

Til orientering for de nye medlemmer kan jeg fortælle, at **Flemming Jensen**, Forsomhovej 1, Ølgod telefon 7524-6592 www.ural.dk er det nærmeste vi kan komme til en **dansk importør og reservedelsforhandler**. Flemming påtager sig tilmed reparationsopgaver.

Bor du i København og vil have din russer repareret, så har Erik Ziolo, Skulhøjs Allé 25, Vanløse også et værksted. Eriks telefonnummer er 3874-1817



I Haubrachs katalog så jeg nogle bøger om "Kräder" (motorcykler) i anden verdenskrig var til salg. For god ordens skyld checkede jeg prisen på internettet hos www.amazon.de, og som forventet, var prisen langt lavere her. Økonomien har været lidt ramt siden jul, men hvad med at ønske dem som fødselsdagsgave?

Nu har jeg jo alt, hvad en voksen mand kan ønske sig. Med to russiske motorcykler i garagen er der vel ikke mere her i verden, som man kunne finde på at ønske sig. Det ville dog være spændende, om jeg kunne læse noget om, hvad disse gamle BMW'er og Ural'er havde været udsat for under krigen. Nu har jeg intet fundet om russerne, men fire titler blev bestilt hjem (om søndagen, ankom om torsdagen). Det var

- Kräder der Kradschützen, Aufklärer und Melder 1935-1945 [Motorcykelskytternes, opklarernes og ordonnansernes motorcykler 1935-45]
- Die BMW Kräder R12/R75 im Zweiten Weltkrieg [BMW R12/R75 i anden verdenskrig]
- Kräder der Wehrmacht 1935-1945 [Værnemagtens motorcykler 1935-1945]
- Kräder im Einsatz 1934-1945. Militärkräder in Reichwehr und Wehrmacht [Motorcykler i indsats 1934-1934]

Forsendelsen kostede 62 kroner, hele regningen med moms var på 597,84 kr, men nu til sagen. Var bøgerne investeringen værd? Ja, bestemt. Selv om du ikke kan tysk overhovedet, eller kun med besvær, så vil du have glæde af disse bøger. Det er stort set billedbøger, og billederne



fortæller de utroligste historier. Vi ser mandskabet under træningen (med f.eks. at løfte sidevognsmaskinen over gærder og hegn, at skifte slangen, at køre i *meget* vanskeligt terræn), til parader og ikke mindst ved fronterne.



BMW R71 – modellen for den oprindelige Ural M72 er den eneste motorcykel, som jeg endnu ikke har fundet i bøgerne. R12 og den imponerende R75 dukker til gengæld op igen og igen. Det er tydeligt, at tyskerne helst så MC'erne med sidevogn på. Zündapp er også godt repræsenteret, og nogle NSU'er. Man har ikke været kræsen, der er masser af erobrede motorcykler belgiske, franske og engelske. De danske Nimbus'er, der angiveligt blev sendt af sted til Frikorps Danmark (men aldrig dukkede op i frikorpset), er ikke med – gad vide, hvor de endte henne. Ikke kun tyskerne brugte erobret materiel, der er også billeder af englændere fra Montgomerys ørkenrotter

med deres erobrede BMW'er. Jeg ser også, at på et tidspunkt begyndte man at rekvirere de civile motorcykler til fronttjeneste. Ejerne har næppe været begejstrede.

Særligt indtryk gør billederne fra Østfronten. Hvor felttoget i Frankrig var det rene barnemad, så bød Østfronten på særdeles vanskeligt terræn. Vejnettet var elendigt, og når regn havde forvandlet de opkørte veje til mudder var det ikke en nem sag, at komme frem. Billederne fra den russiske vinter fortæller om sne og kulde. Et sindrigt varmeapparat, der tog varme fra udstødningsrøret og førte den til hænderne og fødderne, har været i brug på nogle maskiner.

Motorcykelordannanser (på tysk: Kradmelder) var én af de militære opgaver. En Kradmelder kunne nemt komme til at køre flere hundrede km på en dag.

Opklaring (Aufklärer) d.v.s. at skaffe sig oplysning om fjendens position og styrke en anden. Specielt interessant var motorcykelbataljonerne, hvor man havde ret store enheder med kraftige sidevognsmaskiner. Hver MC havde en 3-mands besætning og var efter billederne at bedømme bevæbnet med et maskingevær på sidevognen og to geværskytter. Disse enheder var overordentligt mobile, lynhurtigt var de fremme, sad af maskinerne og gik i indsats. Lige så hurtigt var de tilbage igen og på vej til en ny opgave.

Jeg har fået større respekt for disse robuste maskiner, nu hvor jeg kan se hvilke opgaver, der har løst under så ekstreme forhold. Jeg kan varmt anbefale, at du anskaffer bøgerne, hvis du synes at den slags læsning er spændende.

Erik P



Kalender 2002

Her forsøger jeg at samle de aktiviteter, hvor klubbens medlemmer skulle have en chance for dels at vise deres maskiner frem, dels at møde hinanden. HVIS sjællænderne synes, at det hele virker lidt for 'jydsk', så kan jeg kun gentage min opfordring til at et energisk medlem i Østdanmark (d.v.s. Sjælland, Lolland, Falser, Amager eller Bornholm) laver noget lokalt. Forvent ikke at formanden også gør det!

Lørdag 29. juni (dato usikker)

Veteran fly-, bil- & motorcykeltræf i Ejstrupholm arrangeret af Ejstrupholm Veteranbilkлуб. Biler, traktorer, knallerter, motorcykler - og hvis vejret er godt lander et veteranfly. Vores klubkammerat Knud Poulsen 7577-2872 er også medlem af Ejstrupholm Veteranbilkлуб og har lovet at holdes os orienteret om den endelige dato. Tilmelding til Finn Olesen 7595-4648?

Fredag 16. til søndag 18 august

Sker en gentagelse af sidste års Russertræf i Vamdrup. Entré 20,- kroner. Øl og mad efter forbrug. Tilmelding til Claus Dahl, jo før desto bedre. Claus har tlf. 7557-3109

Søndag den 25. august klokken 11-16

Den sidste søndag i august er der

Veterantræf ved Rindholm Kro Gl. Århusvej 323 i Rindsholm, lige syd for Viborg.
Kroejeren Frode har åbent for et uforpligtigende sammenrend af gamle biler og motorcykler. Intet gebyr - det bare med at møde op for at vise flaget og se andre gamle køretøjer.

Fredag 6. til søndag 8. september

URAL-DNEPR DEUTCHLANDTREFFEN i Vetweiss nær Köln (og Zülpich hvor Haubrich har sit hovedkvarter). Om lørdagen den 7. køres gennem Eifel-bjergene til den belgiske grænse. Omkring 100 'russere' deltog sidste år. Hvis nogen af klubbens medlemmer har lyst til at deltage i dette træf, som utvivlsomt vil blive spændende, så foreslår jeg, at de kører sammen med "Ærø rundt gruppen" til Tydal i Sydslesvig, hvor jeg regner med at kunne låne lejrplads af Dansk Spejderkorps Sydslesvig. Efter en fælles overnatning der, kan vi så dele os og køre videre

henholdsvis mod Vetweiss og Holsten/Mecklenburg. Har du lyst til at deltage så ring (eller email) til Erik Petersen. Erik kan ikke deltage i dette tyske træf (han skal gerne *Ærø Rundt*), men vil hjælpe til at få arrangeret en gruppe af rejsende.

Fredag 6. til ?. september

ÆRØ RUNDT. Tur gennem Sønderjylland, Sydslesvig, Holsten, Mecklenburg, Warnemünde-Gedser, Falster, Lolland, Langeland, Fyn. Vi kommer *rundt om Ærø*, men aldrig *til Ærø*! Følgende har allerede meldt sig: Erik Petersen, Søgård Kyndesen, Johannes Pedersen, men det er i skrivende stund endnu usikkert, om turen bliver en realitet.

Lørdag 21. til søndag 22. september TARM TIL LEM RALLY!

Et løb for russiske motorcykler. Vi startede i Tarm (ikke så langt fra Flemming Jensen, Vestjydsk Ural Import i Ølgod) og kører gennem Vestjylland til Lem oppe på Salling. Der kører ikke race på tid, men der vil være indlagt nogle opgaver, som gerne skulle sætte lidt kolorit på dagen. Erik vil prøve på, om ikke det kan lykkes at få et stop ved frilandsmuseet i Hjerl Hede med dækning af TV Midt/Vest.

Dette rally discipliner er endnu ikke fastlagte, men alle skulle gerne kunne deltage med udbytte. Tarm-til-Lem ralliet vil ikke blot bringe kendskabet til Ural- og Dnepr-motorcykler og vores klub ud til en bredere kreds, men også fremme kammeratskabet i klubben og vil om lørdagen slutte med god mad, festlige samvær og overnatning i (telte) hos vort medlem Martin Andersen. Mere om dette i næste nummer

Ukendt dato, kursus i sidevognskørsel

Hvis der er interesse for det, kan vi prøve igen at arrangere et kursus i sidevognskørsel på et køreteknisk anlæg. Der er en betydeligt besparelse, hvis vi kan komme fire eller flere deltagere.

Kalenderen korrigeres hele tiden, i næste nummer vil der være flere detaljer!

Erik P



En Dnepr med wankelmotor. Denne eksperimentalmodel kom aldrig i produktion. Nej! Jeg har ikke kunnet finde et bedre eller større billede.

HPX 20W/60

Flemming har fået en ny slags olie hjem. Den kaldes HPX 20W/60 og er en syntetisk motorolie til ældre - og slidte motorer med højt olieforbrug.

Fabrikanten fortæller om HPX:

HPX er en specialudviklet motorolie til ældre motorer, der grundet sin specielle additivering minimerer olieforbrug, begrænser forureningen fra udstødningen og øger kompressionen på slidte motorer. HPX er baseret på højt raffinerede baseolier af topkvalitet tilsat additiver som sikrer maksimal smøring under alle tænkelige driftforhold.

Fordele

- Lavt olieforbrug, som følge af den høje kvalitet baseolier
- Mindre forurening fra forbrændingen
- Bedre acceleration
- Forbedret slidbeskyttelse
- Brændstofbesparende
- Katalysatorgodkendt

Anvendelse

- HPX kan anvendes i alle typer 4- takts benzin og diesel motorer med og uden turbo, i person- og varebiler samt motorcykler, hvor ovennævnte specifikationer foreskrives.
- HPX er særdeles anvendelig i ældre motorer med et stort olieforbrug.
- HPX bevarer sine egenskaber i hele driftperioden. Dette sikrer let start ved lave temperaturer og maksimal smøring ved høje drifttemperaturer.

Egenskaber

- Minimerer et for stort olieforbrug
- Meget miljøvenlig, da den begrænser forureningen af uforbrændte brændstoffer.
- Øger kompressionen, og dermed også motorens præstationer.
- Stor rust- og korrosionsbeskyttelse.
- "Black sludge" resistent, giver renere motorer.

Flemming har som sagt olien i hus, og han er meget interesseret i at nogle af vore medlemmer, købte olien og prøvede i om fabrikantens løfter også holder i praksis. Han har olien i 2-liters dunke til 115 kr literen + MOMS.

*Billedet på næste side viser BMW R4, Zündapp K800W solo og Zündapp sidevognsmaskiner.
Forbløffende mange motorcykler i enheden*

