

МОТОЦИКЛ

Organ for Dansk Ural/Dnepr Motorcykelklub



Korsfæstede motorcykler på det russiske motorcykeltræf Bikeshow V. 99 i Moskva

Billedet er stjålet fra hjemmesider biker.ru.
De har ikke nogen fornuftig forklaring på, hvorfor de stakkels motorcykler skulle korsfæstes.

Redaktørens ævl



Dette nummer af **Мотоцикл** skal bare ud hurtigst muligt. Hvorfor? Jo der er kommet en invitation fra nogle østtyskere til klubben.

Fra fredag den 5. juli til søndag den 7. juli er der 1. Internationale Boxer & Østblokmotorcykel-, automobil- og militærkøretøjstræf i Pütznitz 30 km øst for Rostock.

Vi får her tilbudt en helt usædvanlig oplevelse, men hvis ikke bladet kommer ud hurtigt, risikerer jeg, at I allerede har bestilt rejsen til Thailand eller Mallorca. Læs mere om dette arrangement andet steds i bladet.

Nu er foråret ved at være her, og jeg maser på med at få min Dnepr kørklar. Det har været lidt for p.ssekoldt at stå ud i garagen i vinter, selv om jeg ikke holdt mig helt væk, men nu er der ingen undskyldninger.

Når jeg nu har restaurering og tekniske ting i hovedet, så kan jeg godt bande den dag væk, hvor Finn Olsen lokkede mig ind i redaktør- og formandsjobbet.

At skrive bladet, sætte det op, få det trykt, putte i kuverter, slikke frimæker og sætte adresser på er faktisk et omfattende arbejde. Det tager meget mere tid, end jeg

først regnede med.

Det har knebet noget med at få kontingentet ind. Nok ikke fordi medlemmerne ikke har de 125 kroner, men snarere fordi jeg ikke fra starten forstod, at det var vigtigt at kunne fremsende girokort. Så nu har jeg lært det!

Der er en pæn tilstrømning af nye medlemmer. Det er en fornøjelse. Ikke alle har endnu fået en russer, men de har set lyset. - og jeg har lært noget nyt: det tager

mere tid at lave brev med blad, girokort etc og cykle til postkassen end man lige tænker. Det er ting, der skal gøres og ligeledes skal jeg passe mine pligerter i hjemmet, men det er også tid, der kunne have være brugt på at istandsætte min Dnepr.

Jeg skriver det ikke for at klynke. Muligvis skriver jeg det for at fylde bladet ud med mit vrøvl. Muligvis er det skrevet for at Finn Olesen skal vide, at nu har jeg forstået, hvorfor han var så ivrig for at frigøre sig fra disse ærefulde poster!

Nå, på et tidspunkt er min Dnepr kørende, og så skulle der ikke bruges så mange timer på den, som lige nu. Dagligt dagdrømmer jeg om de herlige ture, den skal ud på, og inde i mit lille hoved rumsterer planer om hvordan vi kan mødes i klubben. Bemærk, at kalenderen over ting, der sker, er ændret en del siden martsnummeret.

Erik P

**Redaktørens adresse: Erik Petersen, Høgevej 5, Bruunshåb, 8800 Viborg
Telefon 8667-5392 Email Erik.Petersen@agrsci.dk**

1. Internationale Boxer & Østblokmotorcykel-, automobil- og militærkøretøjstræf!

Et helt anderledes træf, med højdepunkter, der ikke er helt almindelige.

Foreningen "Technisches Museum Flugplatz Pütnitz e.V." arrangerer i samarbejde med boxer-motor.de et træf for motorcykler, biler og militære køretøjer af alle fabrikater fra den tidligere østblok. D.v.s. Ural, MZ, Jawa, AWO, Simsom, Wartburg, Volge KraZ osv. osv. Det er klart at mærket, der startede boxer-tidsalderen på to hjul, BMW skal naturligvis også med.

Alle som er interesseret i sådanne køretøjer er velkomne, også selv om de ikke selv ejer et!

**Træffet foregår fra fredag den 5. juli til søndag den 7. juli 2002
på den tidligere russiske militærflyveplads Pütnitz ved Ribnitz/Damgarten
(omkring 30 km øst for Rostock).**

Denne flyveplads var totalt afspærret i det gamle Østtyskland.

Kørevejledning findes dels på hjemmesiden www.boxer-motor.de, men vi i Dansk Ural/Dnepr Motorcykelklub forsøger at lave en nogenlunde fælles kørsel, der medfører, at vi tager med færgen fra Gedser den 5. juli.

Overnatning kan ske ved, at man kan bo i telt i det vældige øvelsesområde, men man kan også arrangere sig med sovepose i hangaren. Der findes tilmed nogle værelser med nødsenge.

PROGRAMMET

Indledningsvis må siges, at der forventes to helt specielle gæster til træffet: generaldirektør Poropow Nikolai Nikolaiewitch sammen med cheffingeniøren fra KMZ (Киев Мотоцикл Завод, Kiev Motorcykelfabrik, Dnepr!).

FREDAG

- Ankomst og velkomst. Inspektion af det tidligere russiske militære støttepunkt, foreningens omgivelser og samlingen af køretøjer
- Om aftenen gemytligt samvær og snak om teknik ved lejrålet
- I weekend'en stiller foreningen den komplette park af køretøjer til rådighed, så man kan studere dem 'under lup'. Her er næsten alle køretøjer fra den tidligere Røde Hær og den Nationale Folkearmé (DDR). Her findes bl.a. russiske lastbiler og firhjulstrækkere af fabrikaterne KRAZ, ZIL, Ural, UaZ, flere amfibiekøretøjer, kampvognstransportører, motorcykler, personkøretøjer, panserkøretøjer o.m.a. Foreningsmedlemmerne er tilstede og kan svare på spørgsmål

LØRDAG

- Morgenmad
- Stor udflugt på den pragtfulde halvø Darss og ad Mecklenburgs alléer
- Middag ved feltkøkkenet

Eftermiddagens højdepunkter: Uden at sige for meget, så gælder ordene teknisk og imponerende! Der venter dig et stort og omfattende teknisk program med foreningens køretøjer. Du kan komme helt tæt på disse og få deres funktioner forklaret. Derefter sætter du dig selv bag rattet og styregrejet.

- Der bliver mulighed for at stille spørgsmål til gæsterne fra Dnepr-fabrikkerne
- Du vil også kunne lave færdighedskørsel
- Kaffe og kage
- Der vil også være mulighed for at handle militært overskudsgrej (fra den gl. østtyske hær) og reservedele til Ural, Dnepr, AWO, MZ. HVIS DU SELV HAR TING, SOM DU VIL SÆLGE, SÅ TAG DEM MED!
- Kåring af det ældste, smukkeste køretøj ...
- Lejrball om aftenen med kammeratlig samvær til musik fra disk jockeys eller levende gruppe. Underholdningsprogram. Øl og Bratwurst. Der gives en gratis øl!

SØNDAG

- Morgenmad
 - Stort, omfattende teknikprogram med diverse militære køretøjer
 - Hele weekend'en er der grillkyllinger, bratwurst, is til rådighed
 - Har du nogensinde kørt en KraZ (kæmpestor militærlastbil) eller en "Schwimmpanzer"? Er der andre køretøjer, som du drømmer om at prøve at køre? Nåh, så kan du vente dig! Mere vil de ikke afsløre nu. De lover med sikkerhed, at du kommer ikke til at tilbringe hele dagen med fødderne på jorden!
- Det er muligt at overnatte på flyvepladsen og dermed udskyde hjemrejsen til mandag.

PRIS

Gebyret betales ved ankomsten. Prisen inkluderer det samlede teknikprogram, alle kørsler med foreningens køretøjer, morgenmad lørdag og søndag, feltkøkken, kaffe og kager om lørdagen, aftenprogrammet etc. og alle de uforglemelige indtryk!

Priserne er som følger:

For motorcykler 40 Euro (inklusive fører) - medpassagerer 10 Euro

For personbiler og 4-hjulstrækkere 60 Euro inklusiv fører - medpassagerer 10 Euro

For lastbiler og andre svære køretøjer 80 Euro inklusiv fører - medpassagerer: 10 Euro

Dagsbesøgende, der ikke deltager aktivt: 5 Euro for voksne og 2,50 Euro for børn

Baggrund for priserne: Disse køretøjer skal køre i flere timer og bruger en tilsvarende forfærdelig mængde diesel. Vi taler her om 4-cifrede brændstofforbrug, hvor resten af

udgifterne til mad m.m. er det rene ingenting i sammenligning.

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

Redaktøren erfarer, at en **Ural 650 med sidevogn, årgang 1991**, 30.000 km er til salg for 6000 kr. Den er på Lettiske plader og papirer. Tolden er ikke betalt - den tidligere ejer har bare kørt den til Danmark og solgt den. Den skulle se rimeligt ud, brugt, men ikke mishandlet. Tændingslåsen er dog defekt. Lige nu står den i Terndrup. *En kvittering for betaling af told (ved køb fra ikke-EU lande) er en forudsætning for senere at kunne få ordnet afgiften til toldvæsnet, så du skal være sikker på at dette forhold bringes i orden.* Ring på 9833-5877.

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.

Carsten Schweder (schweder@mail.dk) 8651-0072 sælger en 1970 **Dnepr K-650 Sidevogn komplet 2500.- kr**, Et sæt fælge til samme cykel med alu nav. **Forhjul** samt **Baghjul** med dæk incl. kardan 600.- kr, Et sæt fine **skærme** til samme cykel uden buler 500.- kr, **et næsten kompl. sæt lygter** til en 1993 Ural, med sidevogn. Der mangler kun forlygten, alle de andre er som nye 600.-

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 medlem-mer 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 reservedels-forhandler**. Flemming påtager sig tilmed reparationsopgaver. *Flemming har en Dnepr fra 1970 i kommission. 650 ccm, bakgear, sidevogn, langt sæde.* MC'en er rødbrun med hvide stafferinger, ikke indregistreret. Den er sat til salg for **9.500 kroner**

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

Jan Buchwald 5886-9363 sælger **elektroniske laderelæer 6V, 80 Watt**, der giver en mere sikker ladning og lader ved lavere omdrejninger. De er indstøbt i polyester og har ingen mekaniske kontakter, der bliver snavsede. De er tilmed lette at montere og kan normalt indbygges i den originale kasse. Prisen er indtil videre kr. 350,- + forsendelse (i reglen kr. 15,-). Han sælger også **halogenpærer til 6 Volt 10 Watt** til 60 kr + forsendelse.



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!

Søndag 19. og mandag 20. maj

Græsted Veterantræf, Jan Buchwald og Jørgen "Antikrist" Hansen vil dukke op. Prøv at tal med dem. Se også hjemmesiden <http://www.veterantraef.dk>

motorcykler - og hvis vejret er godt lander et veteranfly. Vores klubkammerat Knud Poulsen 7577-2872 er også medlem af Ejstrupholm Veteranbilklub og har lovet at holdes os orienteret om den endelige dato. Tilmelding til Finn Olesen 7595-4648?

Svensketur 8.-9. juni:

Den norske klub for russiske motorcykler skriver således: Oppmøte i Ed sentrum kl. 14.00 (ca.). I Ed besøger vi et lokalt MC-museum vi har avtale med. Fra Ed kjører vi i følge til Bestorp rett utenfor Ed. I Bestorp har vi leid en liten festplass hvor vi overnatter i egne telt fra lørdag til søndag. Festplassen ligger fint plassert ved et lite vann, og har fasiliteter som toalett, benker, griller, plass for telt etc. Det blir grilling og hyggelig samvær på Bestorp utover kvelden. Ta med eget telt og mat (grillmat). et er mulig å møte oss i Ed eller Bestorp.

Jeg vet ikke hvor mange vi blir fra Norge, men antar at et sted mellom 5 og 15 sykler kommer. Er det spørsmål kan de sendes meg på mail: erling.rud@lier.kommune.no
Vi kan også treffes på telefon:
Erling Rud: +47 32 88 04 82 (priv)
Roy Hansen: +47 907 32 473 (mob)

Lørdag 29. juni (dato usikker)

Veteran fly-, bil- & motorcykeltræf i Ejstrupholm arrangeret af Ejstrupholm Veteranbilklub. Biler, traktorer, knallerter,

Fredag 5. til søndag 7. juli

Første internationale boxertræf på den tidligere sovjetiske militære flyveplads i Pütnitz. Læs derom på side 3 og 4. Hvis du vil med, så ring eller email formand/redaktør Erik Petersen tlf. 8667-5392, Erik.Petersen@agrsci.dk

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 så ring (eller email) til Erik Petersen. Hvis vi er nogle stykker, skulle vi vel prøve at komme med.

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

Et løb for russiske motorcykler. Vi startet 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 rallys 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 med fire eller flere deltagere.

ДНЕПР МТ-11



Minsk Club i Hanoi



Jeg kan ikke mere finde hjemmesiden www.crosswinds.net/minskclub/TheMINSKPage.html, men spændende var denne vietnamesiske side, hvor begejstringen er smittende. Minsk - en lille motorcykel fra Hviderusland. Jeg har her oversat til alles fornøjelse.

Den hviderussiske 125 cc 1-cylindrede, 2-takts dirt bike kan transportere dig hvor det skal være i Vietnam. I håndbogen står at "Denne motorcykel er særligt egnet til brug på landet, hvor vejene er elendig eller slet ikke findes".

Hvis du passer [din Minsk], holder den ren og sørger for regelmæssigt eftersyn, så vil Minsk være dig en god ven. Du kan også behandle den som det rene skit, acceptere små fejl, der hober sig op og til sidst vil du høste, som du har sået. Minsk er i grunden en motorcykel for en person, selv om to godt kan være der (især i egne tæt ved Hanoi), så længe bagagen og bagdelene ikke er for store.

Du vil ikke se mange af disse MC'er i Hanoi, fordi de lokale anser sig højt hævet over et så ufiks, olierygende minde om hengangen rus-sisk dominans, men i bjergene og bakkerne hersker Minsk alene. Enhver mekaniker ved, hvordan man reparerer en Minsk, og der er overalt mulighed for at købe reservedele. Du kan købe en ny for ca. 4200 kroner (inklusive indregistrering) eller en brugt for omkring 3200 kr (spørg klubben, om de har et tilbud). Højeste hastighed er omkring 85 km/timen, i tanken kan være omkring 11 liter benzin, der vil transportere dig 200-250 km - og reservetanken giver yderligere 15 kilometer. I Hanoi er der butikker som selver enhver lille reservedel til

din Minsk.

Minsk har et enkelt design og intet batteri. Vi har hørt om en fyr, der brugte en coladåse som koblingsplade. Du kan lukke op og kigge ind i motoren - der er ikke nogen pakning. Dækkenes greb er fremragende og i stand til at gå over ler, klipper og både områder. Affjedringen er fin. Denne MC er ideelt egnet til enhver tur i bjergene i det nordlige Vietnam. På minus-siden er der, at den er lidt langsom på den lige vej, den er let og kan hoppe lidt rundt på klippergrund, og med dens russiske baggrund, er den ikke bygget til et varmt klima. Når det er virkeligt varmt, skal du passe godt på at den ikke kører for varm, og du vil bemærke at kablerne bliver stivere [?]. Vi mener dog ikke, at dette er virkelige problemer overhovedet. De fleste af os kører på en Minsk, nogle på Voxhod, Isch eller Jawa. Alt du behøver er at få

en gnist, lidt luft og lidt benzin bragt sammen, hvorefter du motor er i gang. Det er virkeligt herligt at blive konfronteret med et problem midt ude i vildnisset, et problem som efter nærmere inspektion viser ikke at være vanskeligere end at du selv kan løse det - det føles skønt. Det er derfor vi bedst kan lide de gamle motorcykler. De udvikler fejl - du lærer at reparere dem - de kører videre.



1996 Modellen

I 1996 blev der fremstillet to versioner af standard Minsk'en. De ser ens ud, men indeni er den ene bedre, fordi generatoren er stærkere og nemmere at reparere. Hvis du køber denne MC som ny, så vil man for 80-90 kroner montere den bedre generator. Det er nemt at kende den svage generator på et antal runde huller, der er boret i dækslet. Begge 1996-modellerne har mere økonomiske karburatorer, der er helt fine på vandret vej, men godt kunne yde lidt mere oppe i bjergene. Denne karburator kendes på at den toppe er rund og kan skrues af. Igen: bed forhandleren om at montere den ældre, firkantede der har højere ydelse i

bjergene. Du skal også gå efter den runde forlygte frem for den firkantede - den er nemmere at udskifte, hvis den bliver smadret.

Sports Minsk

Ud over de to standardmodeller blev en noget dyrere by-version af Minsk'en lanceret. Den har større benzintank, sædet er højere og den støjer mindre. Drejer det sig om ture i bjergene, så må vi fraråde denne model og gerne fortælle hvorfor. Baghjulsbremsen aktiveres ikke af en metalstang (hvad der er normen for enhver motorcykel) men med et kabel. Dette er uhyre farligt. Generatoren er den svage model som er omtalt ovenfor. Denne bike er designet til bykørsel - den bruger mange steder skruer i stedet bolte og delene er generelt ikke så robuste. Karburatoren er benzinbesparende, men ydelsen er for lav i bjergene. Skulle tage den smarte Minsk-model ud i bjergene, er det sandsynligt at du vil få nogle oplevelser, som du ellers godt kunne undvære.

Ældre modeller

Den sikre måde at kende en gammel Minsk på er at instrumentpanelet består af to runde rør, hvor de nye har en firkantet kasse. Serienummere er slået ind i kronrørets venstre side med en kode der afslører MC'ens alder. Bogstavet på 8ende sidste plad giver fabrikationsåret. L er 1990, M 1991, N 1992, P 1993, R 1994, S 1995, T 1996, V 1997, W 1998, X 1999 og Y betyder 2000. Motoren er nemmere at datere, se efter de to sidste cifre på dens venstre side. Det er tal som '94' eller '96'.

Nye modeller, Minsk Wildcat

En ny udgave dukkede op i USA (blev solgt for 1240\$). Den ser ud til at være udviklet fra Sports Minsk'en (samme tank og sidedæksler), maskinen ser også sådan ud, men affjedringen er forandret. Det ligner en MC, som det var værd at prøve i Vietnam, selvom man uheldigvis har fjernet skærmen over kæden. Affjedringen foran er ligeledes ændret.

ADVARSEL: Der findes motorcykler, som skal forestille at være Minsk. De er nemme at genkende, fordi navnet er stavet forkert på tankens logo. De er intet værd!

Forbedringer og vedligeholdelse Forbedringer

Nye kabler gør pokkers til forskel når kobling og forbremse skal bruges. 8 kroner stykket er det værd. Smør dem først med olie.

Skærme: Få nogen til at lave et par stænkskærme ud af bildæk. Køb dem på Hang Da Street eller Duong Thanh Street.

Sæde: Hvis du har en Minsk med et lavt, rundt sæde, så kan din kørsel blive mere bekvem, hvis nu for nogen på Ha Trung Street til at lave en ekstra polstring.

Bageste affjedring. Få enten et par kinesiske heavy duty fjedre (US\$20) eller lange tykke russiske fjedre (US\$17) og monter dem ved baghjulet. De er stærkere end standardfjedrene, og vil kun sjældent blive helt sammentrykket. Selv om de kinesiske er de stiveste, er det stadigvæk en god ide - de fleste Minsk-kørere i bjergene har et par kinesiske - især hvis du skal have en bagsædepassager. Bemærk at det sted, hvor bageste affjedring er skruet til rammen kan sidde højere på nogle Minsk-modeller end på andre. Hvis du monterer de lange kinesiske fjedre på denne model, vil det løfte den ene ende af sædet højt op over hjulet samtidigt med at sædet får en vældig hældning. Dette medfører ekstra belastning af din ryg og at kæden forlænges alt for tidligt. Det bedste at gøre er at få Anh Cuong til at skære beslaget af og svejse det fast igen lidt længere nede.

Foreste affjedring: Det er muligt at udskifte Minsk's standard affjedring foran med de mere komfortable og stærkere Bonus- eller Huske-affjedringer. En brugt Bonus affjedring vil koste dig 50 US\$.

Styrtbøjle: Et simpelt firkantet rør monteret til stellet har allerede reddet benet for et



klubmedlem. Cuong kan lave en til dig. Pris 7 US\$

Taskeholdere: Nyttige for at beskytte saddeltaskerne på en tur og vældigt fine, når du tager H'Mong blaffere med 50 kg ris-sække op. Holderne koster 5 US\$ og saddeltaskerne (lavet i Ha Trung Street) koster 22 US\$

Vedligeholdelse

Grundlæggende er alt hvad du be-høver at gøre, er at sikre at alt, hvad der kommer i motoren er rent. Ren benzin, rent benzinfiler, rent tændrør - så det er ting du skal have i orden. Hold øje med din makkers maskine for at forsøge at fange problemer med bageste dæk, affjedringen og lejerne, før de får en chance til at blive problemer. Ude i vildnisset er du nødt til regelmæssigt at gennemgå motorcyklen, *sparke lidt til den for at opdage løse dele* og at lytte til motorlyde og følelsen af styring og gearkasse. Der udover så følg det efterfølgende vedligeholdelses system.

Vær sikker på at alle møtrikker er spændt. Engang gik beslaget til min baghjulsbremse af hvorved bremsestangen fra pedalen krøllede sig rundt om baghjulets nav og bragte maskinen til meget pludselig standsning.

Hold tændrøret rent - medbring altid lidt sandpapir og en stump ledning. Vær sikker på at tændrøret har den rigtige farve, altså brun. Det betyder, at karburatoren er korrekt justeret.

Koblingsolie: Kontroller at der er tilstrækkeligt olie i koblingen. En minsk skal bruge 0,5-0,7 liter olie for at kobling og gearkasse er fyldt. Det er en god idé at udskifte olien hveranden måned eller efter hver 2000 km.

Fjern al mudder fra motoren, fordi mudder hindrer varmen i at komme bort.

Snavset olie må aldrig komme i benzinen.

Vær opmærksom på lejerne. Nor-malt holder de 5000 km eller mere, men en hård 10 dages tur til Bao Lac-Bac Ha kan nemt slide dem op.

Hold luftfilteret rent.

Hold benzinfileret rent.

Hold dig til benzin fra benzin-tankene!

Se efter løse eller knækkede egre.

Vask motorcyklen regelmæssigt og lad ikke rust begynde at samle sig.

Reparation

Skift selv olie

Når du skal skifte olie skal du først fjerne boltene oven på motoren bagved kickstarterpedalen. Dernæst tømmer du motoren fuldstændigt ved at fjerne bundskruen, der sidder i oliesumpen under motoren. Ryst motorcyklen og vip den fra side til side for at sikre at al olie løber ud. Monter bundskruen igen og fyld op med benzin - ½ liter er passende. Start motoren og lad benzinen vaske kobling og gearkassens tandhjul for at sikre dig at alt svineriet derinde bliver vasket ud. Ud med bundskruen og tøm derefter den beskidte benzin ud. Lad den stå en tid og tørre og sæt så bundskruen på plads igen. Nu skal olieskruen, der befinder sig nær bunden midt på motorens venstre side, skrues ud. Hæld 500 til 700 ml motorolie på. Når olien begynder at løbe ud af hullet til olieskruen, betyder det, at der er hældt tilstrækkeligt olie på. Hvis vi antager, at motorcyklen står perfekt lodret, så er der fyldt rigtig mængde olie på, når det kommer ud af skruhullet. Nogle mekanikere giver pokker i dette og hælder lidt mindre end en hel dåse olie (700 ml) på. Skift olien cirka hveranden måned.

Hvis du gennem længere tid har kørt i regn, eller hvis du har krydset nogle dybe vandløb, så *se lige efter at olien ikke er hvid - det betyder nemlig at der er kommet vand i olien* - og hvis dette er tilfældet, skal du skifte olie.

Værktøj og sager

Problemerne *vil* dukke op, når du har forladt Hanoi, så jo bedre du er forberedt, desto lettere vil du kunne håndtere dem. Klubben anbefaler kraftigt, at du tager så meget med som muligt. Det betyder alt der er i listen herunder. Hele historien vil koste dig omkring 20\$. Gå til isenkræmmeren Tran Tien Street 5 efter værktøj til faste priser (eller en af statens butikker) og til Hoa Binh markedet (Cho Gioi) på Thinh Yen 26 for at få tilbudspriser på alt andet.

Du behøver

- et ekstra tændrør
- en tang
- en tændrørsnøgle (det er en 22 mm, så den kan også bruges til at skue møtrikken af baghjulets aksel)
- en flad skruetrækker (for at fjerne huset på generatoren, koblingshuset, karburatorens top, forlygtehuset. Den kan også bruges til at fjerne de store gummipakninger mellem karburatoren og luftfilteret og til at banke akslerne ud af hjulene. Bemærk at nogle motorcykler u-officielt har Phillips skruer monteret. Hvis det er tilfældet, må du medbringe en phillipsskruetrækker også.)
- 8 mm nøgle (til demontering af nogle generator)
- 10, 12 mm nøgle (til at afmontere benzintank, sidepaneler, udstødningsrør og generator)
- 13 mm nøgle (den vigtigste, motorens monteringsbolte, karburatoren, nogle møtrikker på affjedringen, kædespændingsskruer)
- 14 og 17 mm nøgle (affjedring og baghjul)
- svensknøgle til at fjerne benzinfilteret og hjulene
- en gaffel med en tand eller en af pincetterne man finder på en Swiss Army kniv (til at fjerne klips og ledningsenderne fra hunstikket) [!!!]
- gaffer-tape (isolerbånd) til at vikle om udsat ledning og nymonteret ledning
- en stump ståltråd til at rense tænd-rør med og en længere stump til at fastgøre ting, der kunne brække af
- sandpapir
- værktøjet med den sæere facon, der kommer med alle Minsk'er. Bruges til at stramme skrueerne foroven på forgaflerne, at stramme låseskruen øverst på kronrøret, justering af baghjulets affjedring, fastgørelse af udstødningsrøret til motoren, stramning af skrueerne halvejs nede af forgaflerne, stramning af møtrikken på baghjulet. Vær sikker på, at du har dette værktøj
- Lappesager - solution og lapper. Før du tager på tur, så klem noget af solutionen ud af tuben, fordi tuben risikere at gå itu. Opbevar solutionen i en plasticpose. Du har samme risiko ved tandpasta - køb plastic-tuber i

stedet for tuber af metal.

- Dækjern - du har brug for 3 stk. Det kan betale sig at købe de flade modeller, der er lidt dyrere, fordi de er stærkere. Kan også bruges til at stramme egre.
- Pumpe (kan opbevares under sædet)

Medbring også det følgende, når du skal på tur:

- ekstra pære til forlygten
- ekstra koblingskabel
- ekstra bremsekabel
- ekstra gaskabel - det er tyndere end koblings- og bremsekablet
- ekstra slange til benzintanken
- kædespray

Tilbehør

Et kraftigt horn er en af de billigste og bedste måder til at undgå uheld. Det kan i allerhøjeste grad anbefales, at det medfølgende meget utilfredsstillende horn bliver udskiftet med et stærkere og mere støjende horn. Alt, hvad der skal til er en kondensator og nogle andre komponenter for at det virker - du behøver ikke nogen akkumulator. Minsk'en leverer 12 volt. Der er mange butikker, der sælger horn i Hanoi i Hue Streets sydlige ende. Er du på landet, så ved de fleste mekanikere, hvorledes man ordner den sag. Næste gang du besøger Cuong, kan du få ham til at lave det for dig.

Du kan købe vandtætte bukser i hærens overskudsforretning på Le Duan Street, syd for jernbanestation. De kommer i en tvivlsom grøn farven, men er lange, rummelige og med lommer.

Enhver der lider af svagt forlygtelys vil gerne skifte til halogenlamper. Vær sikker på, at du har originale russiske glas og reflektorer i lygten, ikke de dele, der er lavet af joint venture selskaberne. Halogenlys kan hjælpe dig til at undgå strejfende høns og skraldevogne.

Enhver interesseret i sadeltaske kan gå til Ha Trung 9, nær Handg Da markedet i det gamle kvarter. Vær sikker på at du får nogle lommer syet på i enden - idelt til transportere vandflasker eller thuoc lao piber [thuoc lao er en meget stærk, lokal tobak]. Taskerne hænger

elegant over sædet og forbliver der på selv de værste veje - langt bedre en en stabel

IZH de første motorcykler

Af Aleksey Popov. Oversat



rygsække spændt på den lille-bitte bagagebærer.

russiske

og nyredigeret af Finn Olesen

I vesten kunne man ind imellem købe de russiske 2 takts modeller Jupiter og Planeta. Disse modeller er lavet i Ishewsk cirke 1000 km øst for Moskva. Igennem årtier blev DKW NZ 350 fra 1939 brugt som udgangsmodel til disse to russere. Senere blev der dog udviklet nogle andre modeller med 2 cylindre.

Den russiske motorcykelhistorie startede så at sige, på den Ishewsker gevær- og maskingeværfabrik midt i 1927-erne. Våbenmesteren syntes sikkert det kunne være rart for en gang skyld med civil produktion af noget nyt. Ideen blev cykler med og uden motor. Nu var Rusland også inde i en periode med et lovende opsving i national-økonomien, så dette var endnu et incitament til at gå ud i dette drastiske industrielle eventyr.

Til at starte med sendte man folk ud på såkaldte studierejser i udlandet, for at hjembringe ideer til hvordan en motoriseret cykel kunne se ud. I efteråret 1927 rejste ingeniøren Pjotr Mosharow rundt til 24 forskellige fabrikker steder i Tyskland. Her købte han efter aftale med den Ishewske direktør udvalgte motorcykler hjem til Rusland.

Ernst Neumann Neander gjorde fra starten af stor indtryk på Mosharow, og havde fra starten af også selv en masse ideer omkring MC-teknik, disse ideer blev også senere flittigt brugt i senere russiske motorcykler. Pjotr Mosharow sendte flere detaljerede beretninger hjem til våbenfabrikken om rationelle produktionsmetoder i Tyskland, samti-dig arbejdedes man også med egne ideer på IZH-fabrikken omkring dette.

Den 1 oktober 1928 trådte den første "økonomiske 5-års industrialise-ringsplan" i kraft i Rusland. På dette tidspunkt havde man fået stillet motor-sektionen på benene. Sidst på året lå der også en modelpalette klar på tegnebordet på flere MC'er. Alle disse grundige

forberedelser gjorde også, at staten fik større sympati for denne mulige nye industrialiseringsarena.

I januar 1929 kom de 5 første forskellige modeller på samlebåndet. Fabrikken fik nu bedre udstyr i form af ny drejebænke og fræsere. 9 ingeniører og 20 mekanikere arbejdede nu på højtryk 12-14 timer om dagen.

Den 17. september 1929 blev den første fabriksproducerede russiske motorcykel færdiggjort, og kunne hermed trille ud på vejene.

De fem vidt forskellige MC'er fik navnet IZH 1-5.

IZH 1 og 2 blev lavet med tunge 1200cm³ V4 motorer. Disse var desuden luftkølede og sideventilede. Stelrammen var af stål, og baghjulet havde kardantræk i venstre side. IZH var desuden kombineret med en blæserkøler.

IZH 3 havde et lettere pladestel, samt en 750 cm³ topventilet v2 motor, baghjulet var også her med kardantræk.

IZH 4 var med kardantræk, men havde en lille 200 cm³ 2-takts motor lavet hos Stock i Berlin.

IZH 5 var med kædetræk, men med en 600 cm³ motor med overliggende knastaksel direkte dreven af tandhjul. Systemet var kreeret af Küchen Neander. Forgaffelen var her en svingtype.

De 5 modeller havde kun været igennem en prøvekørsel, og man havde nu besluttet at disse vidt forskellige modeller skulle igennem en udholden-heds test.

For samtidig at få disse modeller vist for befolkningen, fremførte man denne test som et vædeløb. Dette kunne næsten ikke være en bedre PR for disse Mc'er.

Gennem det østeuropæiske del af USSR kørte man gennem Nishnij, Nowgorod, Tweri, Lenningrad, Pskow, Witebsk, Solensk, Brjans,

Charkow, Tula og Moskva, hvor de 5 modeller ankom helskindet den 20. oktober 1929. Gennem medierne blev denne tur fulgt nøje, og det var også en udmærket propaganda at vise andre et nyt forestående industrielt kapitel i sovjet-riget.

Mandskabet på den Ishwe-sker fabrik måtte dog senere be-drøvet sande, at der fra højre sted nu var besluttet, at MC fabrika-tionen samt fol-kene her skulle forflyttes til et andet sted.

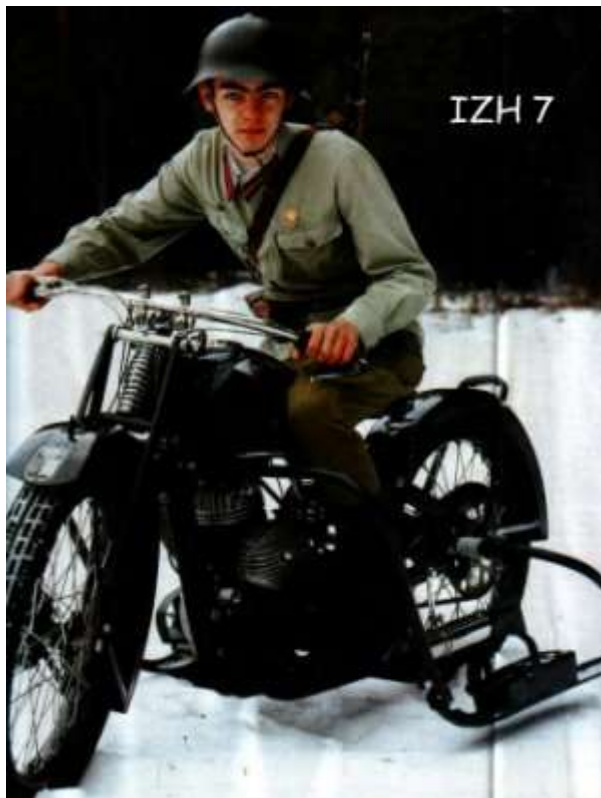
En kommis-sion WSHN (fol-kets erhvervs al-litionsråd) be-sluttede den 22. november såle-des, at forsk-ningsresultater o.s.v. skulle bru-ges på de 2 noget større fabrikker i Lenningrad kaldet Promet og Krasnij Oktjabr (Røde Oktober)

Den 12. Januar henlagde man således produktionen af motorer i Ishwesker for at fortsætte med gevær-fabrikationen. Ingeniører og mekanikere flyttedes herfra til Lenningrad for at fortsætte med at få en produktion af MC'er op at stå.

Den første helt nye model, som skulle laves her, var en kopi af DKW luksus 300. Denne drastiske beslut-ning undrer folk sig stadig i dag over. Beslutningen havde grundlag i datidens militæriske bureaukratiske rangerordninger. Et højre stående råd, GWPU stod efter sigende bag dette tiltag. Man mente herfra, at en grundmodel som DKW'en, som trods alt havde været kørende i længere tid, var en bedre satsning uden at tænke på værdigheden ved selv at have produceret en model næsten fra bun-den i Sovjetunionen.

Den Ishwerske fabrik gik dog efter kort tid i

gang med at producere MC'er igen, og i 1930 fik de lov til at stille op med en ny model til et vædeløb. Denne gik overraskende hen og blev nummer 1. Det-te gav i sig selv den bedste PR, man kun-ne tænke sig, så derfor gik man i gang med at producere MC'er i et større omfang. 2 år senere løb den første **IZH 6** af samlebandet.



Den-ne var utrolig nok også som på Lenin-gradfabrikke en kopi af L-300'eren.

Konstruktøren ville nu lave en 375 cm³ variant, men fik nu ordre til at koncentrere sig om en helt anderledes model kaldet IZH 7.

På **IZH 7** valgte man at fjerne vind-skærme til benene, tanken svejsede man sammen af blik stykker, da man manglede presse værktøj til at lave den ud i et. Fodhvilerplader blev erstattet af almindelige fodhvilere.

Bagagebæreren blev ligeledes fjernet. Konstruktionen af

trapezfor-gaflen blev også ændret, og i stedet for et gashåndtag, skulle gassen nu reguleres af et trækåndtag (et lille greb). I stedet for dekompressionsgreb på styret, som på forrige modeller, måtte man hæve en lille tap direkte på topstykket. I stedet for 36, satte man nu 40 egre i hjulet. Hjulene blev nu monteret med 26*3,25 dæk (de samme som på DKW). Det var nu også kun enkelte af modellerne, der blev leveret med for- og baglygte.

Så essensen af alle disse ændringer måtte være, at man nu havde lavet en discount udgave af IZH 6 (L-300)

Ved 1 Maj festlighederne i 1933 blev den første IZH præsenteret i Ishwersker, senere på året fremstillede man 9 mere. I 1934 lavede man 111 stk. og i 1937 lykkedes det at få årsproduktionen op på 3010 stk.

Efter en fabrikation på i alt 5589 IZH 7'ere kom afløseren **IZH 8** i 1937.

I samme stel monterede man en nyudviklet

motor med linsetop-stempel i stedet for fladt, dennes cylindre havde også nu et nyudviklet skyllekanal-system. Kompressionsforholdet blev derved også hævet fra 4,5 til 5,8:1, dette gav en ny effekt på 8 hk.

På den nye IZH 8 var forrøret nu også påmonteret, så det gik direkte bagud fra det store separat påmonterede ekspansionskammer. Før sad den med en krumning fremad.

IZHeren blev også fremstillet med generator, for- og baglygte, ampère-meter, samt batteri. Den fik også bagagebærer. Den cylinderformede værktøjskasse under sadlen, blev nu erstattet af en trekantet boks, som symmetrisk passede fint ind i baggaffelen.

Der blev lavet om på instrumen-teringen. Bremses blev forbedret, for de skulle trods alt bringe MC'en "som i motoren var blevet 8 kg tungere" til standsning fra de 90 km i timen som var topfarten.

Fra hver, MC der blev færdig på samlebåndet, skulle en testkører efter prøve dem. Da tempoet kontinuerligt blev sat op, blev der færdiggjort flere MC'er pr dag, og de almindelige arbejdere fik (med sikkert disses store begejstring) også lov til at være test-kørere - "det var her en stor gestus".

Årsproduktionen steg i 1938 til 4020 enheder pr. år.

Da **IZH 9** i 1940 blev introduceret var der

på denne nye model også enkelte forbedringer. Cylindrene havde nu 2 udstødningsåbninger, og dertil blev der også monteret 2 stk. fiskehaleudstødninger. For kompressions-kammeret havde man nu droppet. Med dette tiltag steg efekten nu til 9 HK ved 4000 omdr.

Generatoren sløjfede man også og nu vendte man tilbage til magnet-svinghjulet som på de forrige modeller. Denne ordning byggede man ind i højre side under cylindrene. Større og bedre bremses blev endnu engang tilføjet. For- og baggaffel ændrede man også. Tanken forøgede man med 2 ltr. til 14 liter. Alle disse ændringer kom dog løbende, så det var ikke alle IZH 9'er, der så ens ud.

De fleste IZHer gik til hæren og statens ansatte. Velhavende kunne også købe en sådan model. Mange blev efter krigen skrottet, men i efter krigsårene dukkede der flere op i folks garager, som kører videre den dag i dag men alligevel med en del andre stumper påsat.

Til at starte med fandtes stelnummeret på stellet, men de sidste mange modeller havde det kun på blikket ved kronrøret.

I før-krigsårene blev der lavet 17.861 stk. IZH'er. Herefter blev der lavet 5.260 IZH 9'er mere i 1941 frem til den 1. December. Herefter blev MC-produktionen indstillet, fordi man nu kun koncentrerede sig om våbenfabrikation.

Finn Olesen

Adskillelse af forgaffel



Du, der har adskilt snesevis af gamle motorcykler kan springe dette kapitel over. Du der godt kunne tænke dig at få adskilt forgaflen, men det ser ud til at være lidt af et mysterium, kan følge med i denne billedserie.

Vi ser her en til venstre forgaffel, taget helt ud af motorcyklen. Instrumentbrædt og lygte er fjernet. Til højre i billedet ser du at lygteholderen og dens rør dækker de intime dele inde bagved. Til venstre kan vi se, hvordan teleskoprøret går op gennem en travers med klemkrue og ender i en bro. Du fornemmer også, hvor meget rust, der har sat sig på teleskoprøret i ly af lygteholderen.

Det blanke rør i midten er kronrøret, hvormod forhjul, teleskoper og styr drejes.

På billedet til højre sidder klemskruen stadigvæk på plads. Det er tydeligt at se slidsen i traversen ved det venstre teleskop-ben. Du fornemmer nok allerede nu, at hullet til teleskopet passer ret nøje - og at rust på teleskoperne gør det svært at få dem demonteret.



Nu er det tid at fjerne klemboltens møtrik og trække bolten ud.



Møtrikken i toppen skrues fri og fjernes sammen med den underliggende skive.

Billedet her skal ikke tages bogstaveligt. Princippet er korrekt. Teleskopets øverste ende er konisk, og når møtrikken er fjernet er det som regel nødvendigt at slå den løs. Her er brugt en top fra værktøjskassen, men det er en dårlig idé. Du skal i stedet finde (eller fremstille) en cylinder af hårdt træ, så du ikke beskadiger teleskopen.

Den anden ting, som du skal tage med i dine overvejelser er, at det er ikke blot teleskopbenet, der skal tage imod slaget. Det forplanter sig til de to kuglelejer i kronrøret, og måske lave foranstaltninger for at aflaste disse.



Det er umuligt at fjerne lygteholder m/rør før end at teleskopbenet er kommet helt ud. Det går ikke så glat, fordi der på en gammel russer er dannet meget rust i ly af lygholderens afdækning. Den rust skal fjernes, så benet igen bliver helt glat, og sørg for at teleskoperne bliver fedtet grundigt ind i noget rustbeskyttende, inden det hele bliver samlet igen.

Du ser også på billedet, hvorledes fjederen er kravlet ovenud – og gevindet foroven, der faktisk skal gå ind i den store møtrik ovenover.



Så er det tid at trække beskyttelsesrørene med lygholderen af. Den sidder lidt bedre fat, end du regner med, men kan trækkes lige ud i pilenes retning.

Foroven i røret sidder en robust gummipakning. På teleskopbenet sidder en endnu kraftigere pakning. På den måde har konstruktøren tænkt sig at afskærme teleskoperne øverste del. Det virker over for snavs, men inde i røret dannes rust. Rust, der gør adskillelse af forgaflen ret så besværlig.

Nu er teleskopbenet ude. Operationen er overstået.

Der er ikke plads til at gå ind i yderligere adskillelse i dette nummer af bladet, men jeg bringer alligevel billedet her til højre, der viser hvordan man kan skrue denne ring ud af benets nederste del. Almindeligt højregevind, der skrues af som antydnet med pilen på billedet.

Du ser også den øverste del af filtpakningen, stikke ovenud af det nederste ben.

Erik P.



En oplevelse på havnen

af Jørgen "Antikrist" Hansen

Jeg havde en sjov oplevelse den anden dag, som du må delagtiggøres i.

Som du måske husker bor jeg ved Gilleleje. Der er der et træfpunkt for diverse tohjulede. Jeg havde fået forårsfornemmelser og hoppede på den trehjulede, der i adstadigt tempo galoperede gennem den lille bys gader med kurs mod havnen. Vovserne sad selvfølgelig i badekaret og nød farten ganske som jeg gjorde.

Ved havnens pølsebod blev der også serveret flade rødspætter og andet godt fra havet, som fiskerne har fundet derude. Der var en anseelig flok Harley Davidson-entusiaster ifærd med at starte op for at begive sig hjem i fælles flok.

Deres anfører havde lidt kik på mig, og da han var maskeret med sorte briller og iført en trikot, der kunne forveksles med et udstyr til sadomasochisme, mente jeg, at det var en god ide finde en parkeringsplads, hvor hundene kunne komme af og tisse.

Vejen til tissestedet var retur gennem byens hovedgade, hvor der var en del mennesker ude at se på butikker og for at handle. Nogle af dem var bekendte, så jeg gav dem en hilsen, men de vendte hovedet den forkerte vej, og kiggede længere tilbage - der, hvor jeg havde været for ganske få sekunder siden. Den mindste af vovserne var også interesseret i hvad der foregik og bjæffede, som den havde lært af sin mor efter objektet bag mig.

Kors et syn! 30 Harley'er lå i mit kølvand, og der blev de, indtil vi nåede tissestedet. Hvorefter jeg blev omringet af dem. De ville nu bare se, hvad det var for et køretøj jeg havde, og om det var en af dem, der havde bakgear.

Søde mennesker bag de sorte briller, helt sikkert. Vovserne fik en halvspist fladfisk, der var blevet kold, fordi de havde startet hurtigere end beregnet for at kunne optage forfølgelsen af mig!



1. Boxer & Ostb(Loek)= Motorrad-, Automobil- & Militärfahrzeugtreffen



**Vom 05.07.-07.07.2002 - auf dem ehemaligen russischen
Militärflughafen Pütnitz b. Ribnitz/Damgarten.**

**Ein Treffen mit einem nicht ganz alltäglichem Programm!
Alles dreht sich um Fahrzeug- und Motorentechnik
aus dem ehem. Ostblock, incl. BMW!**

**Großes Rahmen- und Technikprogramm
mit div. russischen Militärfahrzeugen des
Vereinseigenen Fuhrparks!**

**Schon mal "KraZ" oder Schwimmpanzer
gefahren? Vielmehr,...selber gefahren? Nein???
Dann kommt vorbei ! Mehr wollen wir noch nicht verraten!**

**Hast auch Du eine BMW, Ural, Awo einen Wolga oder
W50 etc. in Deiner Garage stehen ? Dann komm vorbei !!!
(...,und wenn nicht, dann komm trotzdem !)**

**Veranstalter: Verein Technisches Museum Flugplatz Pütnitz e.V.
Genauere Info's auf: www.boxer-motor.de oder 01 74 / 4 55 97 85**