

МОТОЦИКЛ

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



Søgaard Kyndesen og Jørgen 'Antikrist' Hansen nyder en stille øl i Kiev. Læs flere indtryk fra busturen til Ukraine inde i bladet.

Redaktørens ævl



Det lykkedes mig at brænde 5 ugers ferie af på mindre end 3 måneder. Én uge i forbindelse med træffet i Pütnitz, dernæst 14 dage sammen med klubkammerater på bustur i Ukraine (læs mere her i bladet) og for at det ikke skal være løgn er jeg lig kommet hjem efter 14 dage i Pyrenæerne. Det er jo ganske herligt, men for pokker hvor arbejdsopgaverne hober sig op og venter på min tilbagekomst! Der er folk, som vil ind i klubben – andre folk undrer sig over at hjemmesiden tilsyneladende står i stampe. Samtidigt med dette er min kære Edith urimelig nok til at påpege presserende arbejdsopgaver i huset, drengene skal have hjælp med biler og cykler – og klubbladet skal jo også gerne ud. Til marts går jeg på efterløn, og jeg er muligvis naiv, men hvor jeg dog glæder mig til at kunne få lidt mere tid til det hele. Det er jo ufatteligt, hvorledes arbejde kan stjæle en mands fritid!

Se man lærer jo hele tiden noget nyt, og jeg kan fortælle at bjergkæden Pyrenæerne, der danner grænsen mellem Spanien og Frankrig, er et herligt sted for motorcyklister. Måske især for en solomaskine, for det er meget smalle veje og skarpe hårnålesving er hyppige. Hvilke fantastiske udsigter er der ikke i disse bjerge? Hvor er vejene spændende, når de er hugget i i bjerget med lodrette sider og en brusende flod som følgesvend. Man ser da også vældigt mange MC'er – og når jeg sammenligner de franske priser med de danske, bliver jeg lettere deprimeret og overvejer at opsøge en krisepsykolog.

Under min bortrejse var mine sønner udsat for en underlig oplevelse. Telefonen ringede og en stemme erklærede, at "nu kom de for at se på Eriks russiske motorcykel!" Lidt senere ankom to BMW'er. De fjernede pressenningen, der holder min Dnepr fri for fuglelort o.a., hvorefter de inspicerede den nøje. Efterfølgende dækkede den den omhyggeligt til igen med ordene: "Den kommer aldrig til at køre!" - og kørte bort lige så anonyme, som de ankom. At min Dnepr faktisk kører kommer naturligvis ikke sagen ved.



Vor klubkammerat Flemming i Ølgod, som samtidigt er eneste forhandler af reservedele til Dnepr og Ural i Danmark har det ikke godt. Jeg har talt med ham; han har gennemgået en særdeles alvorlig operation og skal holde sig i absolut ro en mindst uges tid endnu. Jeg vil ikke gå i detaljer, men kan fortælle, at ventetiden på operation var ca. 2 år, men Flemming kom under kniven 8 dage efter at diagnosen var stillet. God bedring Flemming!

En gladere nyhed er, at jeg har modtaget to emails. Den ene fra Holland, hvor vi blev inviteret til et træf ugen efter (den 11-12. oktober). Det er jo *lidt* kort varsel, men tanken tæller og forhåbenligt får vi mere kontakt med hollænderne.

Den anden email er fra Fausto fra *Ural Sidecar Club Italia*. Han fortæller, at vi er skam velkomne til træf i Parma, Italien til april eller maj næste år. Nydeligt træk. Lidt langt væk, men skulle vel ikke afskrække de hårde drenge, som f.eks. Søgaard Kyndesen. Jeg greb straks telefonen og ringede til Fausto. Flink fyr. For tiden er der kun omkring 50 medlemmer i klubben – og ikke en eneste Dnepr eller Izh kun Ural. Vi blev enige om at holde kontakten vedlige. Mit håb som

Generalsekretær for klubben er, at vi ender med at have gode kammeratlige forbindelser med alle europæiske klubber med russiske motorcykler og kan mødes med de andre, når og hvis vi rejser ind i deres land.



Kurt Bjarne Larsen i Struer skriver til mig og fortæller, at han vil gerne være med til at lave en "mødeaften" for russer-ramte vestjyder, og håber sådan én aften kan give nye bekendtskaber og nyt inspiration. Nu er det blevet sent på året at køre længere ture, men bor du i nabolaget, så ring til Kurt. Han har telefon 9784-1290

Klaus Maltesen, Viborg og Christian Jensen, Almind deltog atter i år i træffet af veteranbiler og -motorcykler på Rindholm kro. Så vidt vides som de eneste 'russere'. I lighed med sidste år blev det gode initiativ modarbejdet af meteorologerne, der leverede silende regn. Selv var jeg i Frankrig på det tidspunkt, men jeg erindrings stadig med glæde en sommerdag, hvor jeg rent tilfældigt så denne omfattende samling af fint restaurerede gamle automobiler og MC'er.

Nu vi er ved det. Kim "Randersmand" ønsker at hans K750'er skal fremstå velrestaureret så original som muligt. Han efterlyser oplysning om hvilke farver, stafferinger og tanklogoer der var på originale K750'er. Selv har jeg aldrig tænkt specielt dybt over dette emne; det forekommer mig at tankmærker med firmalogo'er nærmest ikke eksisterer på de ældste modeller, men også at håndmalede, tynde, hvide stafferinger på tank, skærme og sidevogn ret ofte forekommer. Problemet ligger vel nok i, at vi ikke altid får MC'erne i original tilstand, og at der ikke er overvældende mange fotos at granske. Kan du bidrage med lidt mere viden om farver, stafferinger og mærker, så er det meget velkomment.

/Erik P

Regn med mig

Skal - skal ikke....

Mine overvejelser var store og mange - skulle jeg tage til Pütnitz Østbloktræf eller ej. På Uralsiden så jeg, at Carsten fra Skanderborg ville køre derned i weekenden. Enden på det hele blev, efter adskillige tlf.samtaler, at Carsten og jeg endelig torsdag aften, blev enige om at mødes fredag morgen i Kruså. Der er sørme langt fra Viborg til Kruså, så jeg kysede konen og knægten farvel kl. 5. Og så... Verdens Uheldigste Mand.

Regn - regn - regn hele vejen til jeg stod foran Carsten og hans to drenge... i skidragter, der hver havde suget ca. 50 liter regnvand til sig. Nu stod Carsten og blev meget i tvivl, om han kunne vindtørre drengene på vejen, uden at de erhvervede sig en enorm lungebetændelse, men vejret lovede ikke godt. Heldigvis vendte han om. Carsten havde været lidt bedre forberedt end jeg, så jeg overtog nogle papirer med vejnumre o.s.v., for jeg havde selvfølgelig intet med selv.

Verdens Uheldigste Mand fortsætter alene i varierende mængder af regn. Første pitstop havde jeg fastlagt til Kiel. Det lykkedes mig at få adgang til et cafeteria, trods mit udseende - Verdens Uheldigste Mands nye kørehandsker, fyldt med overskudsfarve, havde farvet mine hænder bundkarsorte - syndfloder væltede ud af mine støvler - hattehår o.s.v.

Kaffe, chokolade, olietjek... og overvejelser om, hvor der var længst til... Viborg eller træffet. Nu regnede det kun meget, så jeg fortsatte. Marchhastigheden på min Ural er 70 km/t, hvilket ikke er nok til at blæse vandet af visiret, så jeg sad og udtænkte forskellige typer "vinduesviskere" til montering på hjelmen.

Jeg var nu på vej mod Lübeck, hvortil jeg nåede omkring kl. 12.00. Nu kunne der sgu 'da ikke være så langt igen, men... Verdens Uheldigste Mand kører ind i Lübeck kl. 12:30. og er ude igen kl. 14:30. 3 lyskryds - 8 kilometer - 2 timer... Det trækker ned i gennemsnitshastigheden.

Jeg lover mig selv - Verdens Uheldigste Mand - at næste gang er jeg bedre forberedt. Nu var der fri bane og kun få km. tilbage - troede jeg. Humøret dalede, idet jeg passerede et skilt med teksten "Rostock 62".

På dette tidspunkt syntes selv skærsilden at virke tiltrækkende. Videre igennem trafikken i Rostock - nu må jeg sgu 'da snart være der.

Endelig kl.17 kan jeg svinge ind på pladsen. Verdens Uheldigste Mand er nået frem.



Jeg er stadig dybt taknemmelig over hjælp til teltrejsning, varm mad, kaffe og en modtagelse, der satte turen i perspektiv. 570 kilometers kamp var ovre.

De næste dage var en god oplevelse, kun lidt regn, samvær med klubmedlemmerne, andres erfaring med Ural, som jeg sikkert kan drage nytte af senere.

Verdens Uheldigste Mand kom selvfølgelig til at køre ind midt i en parade sammen med Niels, Willy, Jan, Helle og Lotte. Foran 500 tilskuere måtte jeg fremstamme navn, bopæl og MC-data på mit bedste skoletysk.

Hvis jeg skal fremhæve en ting må det blive gåturen ind i det "forbudte område" med sjællænderne. Vi traf en tysker (stor overraskelse), som havde haft sin gang inde på området, da det fungerede som russisk base. Han fortalte, at russerne havde levet som grever og baroner, og at han stadig besøgte en af basefolkene fra dengang, som ufrivilligt var blevet "depoteret" til Minsk, dengang basen lukkede. Her levede de i dybeste fattigdom. Et forslag til næste års træf kunne være en rundvisning inde på området.

Søndag gik turen hjemad kl. 10, denne gang i luksusversion. Ingen regn, færgebillet, samkørsel med andre og kun 400 km kørsel. Verdens Uheldigste Mand fik selvfølgelig knas med kickstarteren lige før færgen, den fik lidt ståltråd, så går det nok tænkte jeg. Men.... på en tank i Vordingborg gav ståltråden op. Heldigvis havde jeg følgeskab af Jørgen "Antikrist", som havde en hundesnor i overskud, da han havde Klavs i sidevognen istedetfor vovsen. Snoren holder endnu.

Videre mod Storebæltsbroen. Antikrist og Willy drejede fra undervejs. I Slagelse skiltes jeg fra resten af sjællænderne.

Jeg tog motorvejen hjem over Fyn og var hjemme kl. 21. Uralen stod 5 dage i garagen, inden jeg gad røre den igen. Min næste tur bliver over til vores generalsekretær, for at se alle hans nyindkøbte ting bl.a. russermanual skrevet med kyrilliske bogstaver.

Dette indlæg var ellers klar til trykken i augustnummeret, men censuren (læs Generalsekretæren) ville ikke godtage afsnittet om medlemmer, der ikke kunne overskue at køre PÅ deres motorcykler til træf.

Tak for et godt træf i Vamdrup og til Johannes, som fiksedede min kickstarter.

Klaus (gul Ural) Maltesen



I bussen var vi nogenlunde halvt danskere og halvt tyskere. Der var god plads, for fremmødet var ikke så stort som det kunne have været. Ud over jeg selv, var der Johannes Wraae Petersen fra Vamdrup, Jørgen 'Antikrist' og hans bror Henrik, Søgaard Kyndesen, Erling Nørgaard fra Århus med sin veninde Hanna samt en vis hr Louis Montana.

Det var dejligt med en velfungerende og moderne bus, for i alt kørte vi hen mod 6000 km. Det skader heller ikke med en dygtig buschauffør, som vores Peter. Dels imponerede han mig ved på rejsens slutning resolut at reparere nogle mindre motorproblemer, dels husker jeg på den lige vej fra Odessa mod Kiev, hvor han huggede bremsen i og nedsatte bussens hastighed ganske anseligt. Jeg fandt ud af hvorfor. Cirka en halv kilometer fremme af den snorlige motorvej havde Peter fået øje på en betjent med en fartmåler. Hvilket ørneblik! Hvilken reaktionsevne!

I stedet for at skrive kedligt, kronologisk dag for dag, vil jeg prøve at sammenfatte rejsen set fra min subjektive vinkel.

Landet

Det er de store vidders land. Det meste af Ukraine er ikke mere bakket end Danmark, men markerne er enorme, der findes ikke noget med enligt beliggende gårde. Man bor i landbyer i små, gammeldags huse med tilhørende små urtehaver og overvældende mange storkereeder. Det nordvestlige hjørne var min favorit, for her er der også megen skov og hele tiden ændrer udsigten sig.

Det er fattige mennesker, der bor her. Ved vejene og specielt vejkryds sidder mennesker med varer, som de håber på at sælge: æbler, blomster, kager – alt! Det er helt udelukket, at de kan tjene en dagsløn. Jeg tror ikke, at den almindelige borger får for meget at spise. Der er meget langt mellem mennesker, som kan kaldes overvægtige.

Kiev

Er en imponerende stor by med omkring 6 mio mennesker, over 3000 gader og hundrevis af museer og teatre. Når man tænker på, at efter 2. verdenskrig sluttede stod der kun to huse tilbage i Kiev, så i dag er det en vældigt stor og moderne by placeret på begge siden af floden Dnepr. Trafikken er omfattende, og her er de vestlige biler i flertal. De har en udstrakt undergrundsbane, som sammen med en kabelbane er spændende ingeniørarbejder.



Det var en lille smule underligt at få rundt i sådan en stor by, der kunne rumme hele Danmarks befolkning og som ser ud til at kunne slå København på noget nær alle punkter. Jeg havde en sær følelse af at være landet på en anden planet med folk, der ligner os selv, om end deres bogstaver viser, at vi er ikke hjemme.

Kiev er helt forskellig fra resten af landet, priserne er også markant højere. Alligevel så var et besøg på Dneprs fabriksudsalg en økonomisk oplevelse. Den almindelige ukrainer tjener ikke mange penge, og derfor må priserne være derefter. En fabriksny Dnepr MT16 med træk på sidevognshjulet koster omkring 8000 kroner! I næste nummer af **Мотоцикл** vil jeg skrive et stykke om, hvad KMZ (Dnepr-fabrikken) er i færd med.

Krigen

Vi besøgte et meget stort museum, der kun omhandlede krigsårene 1941-1944. Ukraine mistede 8 mio mennesker under anden Verdenskrig - et enormt tal. Sammenligner vi med det med de 7 mio jøder, der mistede livet under nazismen, så døde der altså flere Ukrainere end jøder. Forbløffende var det også at høre, at der i det vestlige Ukraine eksisterede en partisanbevægelse, der i krigens begyndelse hjalp tyskerne med at fordrive sovjetstyrkerne, men som senere sluttede sig til den røde hær og kæmpede mod tyskerne, for dernæst fra 1944 til 1953 at igen at kæmpe som partisaner imod sovjetstyrkerne og for et frit Ukraine!

De hårdeste kampe på østfronten næst efter Stalingrad var generoblingen af Kiev i 1943. Russerne havde opmarcheret 318 kanoner per kilometer front, overførte 300 pansere på én nat. På tre måneder faldt 4-500.000 sovjetiske soldater i kampen om byen.

Nu vi er ved krige og Ukraine, så mistede landet over 5000 soldater i Sovjets krig i Afghanistan. I dag deltager ukrainske soldater (specialister i kemisk krigsførelse) i besættelsen af Iraq. Den ukrainske hær er nu på 320.000 mand – en alt for stor en armé for et land med areal og folketal som Frankrig.

Hungersnøden

Som om krigen ikke var belastning nok for det stakkels folk, så må vi lige linje om den kunstige hungersnød fra 1932-33, som Stalin brugte til at straffe de arme mennesker med. Deres forbrydelse var, at bønderne dels ikke var vilde med at blive kollektiviseret, dels ikke havde levet op til de urealistiske produktionsresultater, som partiets bureaukrater havde opsat.

Der findes intet nøjagtigt tal over antallet af døde; der er forskellige bud fra 5 til 10 millioner mennesker. Jeg burde skrive et indlæg i bladet om denne grusomme historie, som i dag er ukendt for de fleste mennesker i vesten.

Nikolajev

ligger ca 30 km inde i landet, hvor to floder mødes. Her ligger Europas største skibsværft! Byen blev grundlagt i 1789 - et år senere end skibsværftet. Vi var de første udlændinge *nogensinde*, der besøgte skibsværftets museum og byens skibsbygningsmuseum. Det var imponerende at se den uhyre mængde skibe der er bygget her til sovjets flåde og civile skibsfart.

Jeg vidste i øvrigt ikke, at det var russerne *Lasarew* og *Bellinghausen*, der med skibene VOSTOK og MIRKA opdagede Antarktis den 16. januar 1820. Kigger du på et kort og globus, der ikke har Antarktis indtegnet, så er fra før den 1820! Jeg vidste heller ikke, at nordkysten af Sortehavet var beboet af tyrkere, indtil russerne fordrev dem med magt. Her var deres hurtige opbygning af en sortehavsflåde en vigtig del.

Sovjetiske biler og motorcykler

Det er vores indtryk, at det er ude i landbyerne, at man skal de den million indregistrerede Dnepr motorcykler. De er rene arbejdsheste. Der bruges intet på at vedligeholde lakering og krom. Typisk er sidevognen fjernet og erstattet af en platform, hvorpå man kan transportere afgrøder, melsække, grise, halmballer o.s.v.

Det er ikke kun Dnepr, men også MZ, Jawa, Minsk og Izh-motorcykler man ser køre rundt. Japanske motorcykler så vi vist kun i Kiev og Odessa.



Ude i provinsen er noget over halvdelen af alle biler sovjetiske. Det er overraskende, hvor mange forskellige modeller og specialkøretøjer der faktisk er lavet. Mange af dem er ganske spændende og kunne være sjove at eje.

Vejene – specielt motorvejene var af en bedre kvalitet end jeg havde forventet, og overalt var man i gang med at udbygge motorvejene, og et utal af moderne benzintanke skyder op ved siden af.

Turen omfattede mere end dette, det var alle tiders tur. Desværre bliver den næppe gentaget, men læs i næste nummer om motorcykeltur i Ukraine i 2004.

/Erik P

Sidevogn i Norge?

Den 26. september, skrev jeg på mailinglisten Dnepr_Ural_Izh:

```
>Da jeg for nogen tid siden havde besøg af kammerat Håkon
>fra Norge sagde han noget, som jeg har tænkt meget over
>siden. Han sagde noget i retning af:
>
> "Ja Danmark er jo det ideelle land at køre sidevogn.
> I Norge med smalle, snoede veje er det ikke altid en
> fornøjelse at køre sidevogn. Til gengæld kan man
> rigtigt køre i kurver på en 2-hjulet MC."
>
>Nu har jeg lige tilbragt to uger i Pyrenæerne, og de
>mangler ikke smalle (2 meter) og snoede veje. Afsindigt
>flotte, og hvor var der mange (2-hjulede) motorcyklister,
>der så ud til at nyde landskabet i fulde drag.
>
>Kommentarer?
>
>/Erik P
```

..og fik følgende svar:

Hei Erik og alle andre russerpiloter!

Jeg er enig med Håkon i at de danske veiene er aldeles ideelle for kjøring på tre hjul, det har jeg selv erfaret et par ganger nå. Veiene er oversiktlige selv om der kan være mange kurver og vi opplever ikke de helt store stigningene. Kjører man galt i et veikryss kan bare ta det neste og finne veien videre til der man skal, (som oftest).

Jeg vil ikke si at veiene i Norge er mindre ideelle, men jeg tror jeg forstår hva han mener å si. Man kan ikke ta hele landet under ett og si at det enten er bra eller ikke bra her. Naturen og veiene er så forskjellig fra sted til sted og landsdel til landsdel. Vestnorge, der Håkon og jeg bor, består av høye fjell og dype fjorder og veiene har ofte meget dårlig standard, særlig når man velger å kjøre på alternative veier i stedet for hovedveiene der trafikken går meget sterkt. Du skal studere kartet grundig og aldri kjøre feil for ellers kan du få en omvei på både 100 km. Eller mer, hvis du da ikke ender på en vei som ender blindt.

Veiene i Vestnorge er ofte bygget inn i fjellsiden med fjorden langt nedenfor og fjellveggen over deg. Du skal være meget påpasselig med fart og plassering i

veibanen, for du ser ikke, om der kommer en lastebil eller buss rundt neste kurve, som fyller det meste av veien. På grunn av fjellene kjører du i ene øyeblikket langt nede langs en fjord for så plutselig må du opp i 1000 til 1500 meters høyde og ned igjen på andre siden. Det er flott, fantastisk flott å kjøre på slike veier, men det er utrolig slitsomt også, spesielt dersom du ikke har svingarmgaffel.

Avstandene er også så meget større her. Lengste avstand i Danmark, fra Skagen til Kruså er knapt 390 km. I noen år ble årsmøtetreffet vårt holdt i Sjoa i Gudbrandsdalen i midtnorge. Fra Bergen måtte vi kjøre 410 km. Hver vei og passere fire fjelloverganger på godt over 1000 m. høyde hver. Der måtte arbeides med styre og gir i ett sett og den weekenden satt lenge i armer og rygg etterpå!

Som sagt tidligere, det er meget flott å kjøre med sidevognsykkel i vestnorge, men det er viktig å vite hva man gir seg i kast med, avpasse farten etter forholdene, kjøre på de gamle veiene der slike finnes for å unngå gjennomgangstrafikken og ikke kjøre for lange strekk om gangen.

Velkommen og riktig god tur!

Hilsen Kjell [Toklum]



Efter træffet i Pütnitz kørte jeg videre til Polen, fordi jeg på Internettet havde fundet Oldtimer Garage. Vi havde skrevet lidt sammen via mail, og da jeg var mere end halvvejs fortsatte jeg til Szczecin, Polen. for at mødes med, og måske etablere en fremtidig kontakt.

Det gik over al forventning. Indehaveren Leszek Lyzwinski er uddannet Ingeniør og har beskæftiget sig med Ural-Dnepr i 10 år. Har tip-top værksted og en knusende dygtig mekaniker, og begge har et detaljeret kendskab til Ural og Dnepr, også hvad angår militærudrustning.

Han har et stort lager af *originale* russiske reservedele, og er meget stærk med hensyn til viden og reservedele til de lidt ældre modeller.

I mit tilfælde f. eks. kunne jeg hjemføre helt ny, indvendige sliddele til min originale 50 år gamle forgaffel. Og priserne, ja de var yderst moderate.

Leszek taler og skriver engelsk og tysk, og imod forudbetaling sender han eventuelle reservedele med posten. Desuden påtager han sig renoveringsopgaver - og det jeg har set dernede er meget fint arbejde.

Jeg formidler gerne kontakten til ham, for dem der ikke har adgang til internettet, men ønsker ikke at stå som mellemhandler. Se ellers hans flotte hjemmeside med komplet reservedelskatalog på www.oldtimergarage.szn.pl

Adresse:

"Oldtimer Garage"
Dobropole Gryfinskie 16a
P 74-106 Stare Czarnowo
Polen

Telefon/fax: 0048 91 312 46 21
Mobil: 0048 601 725 352
Email: oldigarage@max.pl
<http://www.oldtimergarage.szn.pl>

Edmund

(Billedet er af Edmunds M72'er)

KØB, SALG & BYTTE

Eneste moms-registrerede importør af reservedele og brugte Ural/Dnepr i Danmark er Flemming Jensen, der på Forsomhovej 1, 6870 Ølgod har **Vestjysk Ural Import** Telefon 7524-6592 Mobil 2143-2730 hjemmeside www.ural.dk email: IMZ-Ural@mail.tele.dk

Niels Ole Hald i Blommenslyst, Fyn (ikke klubmedlem) har **en 650 cc Dnepr-motor til salg** for 2000 kroner. Der er tale om en fungerende motor, med kun 9.000 km på bagen. Ring på 6476-2775 og hør nærmere.

Russiske motorcykler

Dnepr MT10 årgang 1977 med sidevogn. Militærgrøn. Fuldstændig nyrenoveret, alle sliddele er udskiftet. Nyt elanlæg. Militært tilbehør. Told og moms betalt. Med papirer. Pris 23.000,-

Dnepr K-750 med sidevogn. Årgang 1970. Matsort. Fuldstændig nyrenoveret, alle sliddele er udskiftet. Nyt elanlæg. Told og moms betalt. Med papirer. Pris 23.000,-

2 komplette hjul med dæk. Helt lige! Spændt op af en cykelsmed. Sort fælge - nylakerede. Forkromede egre. Pris 1500,- per stk.

Komplet Dnepr motor 650 ccm. Fuldstændigt nyrenoveret motor. Pris 2500,- Kontakt Lydia eller Andreas på tlf. 2858-4539/2818-4189 eller E-mail: lydiaairving@tdcadsl.dk, der i øvrigt skriver:

"Noget som vi er begyndt med, er at sælge skrædersyede motorcykler efter kundens bestilling. Kunden kan selv kan bestemme model, farve, stil, tilbehør osv. Vores polske kontaktperson har endelig fået internet, så der er nu mulighed for, at en kunde kan følge med i tilblivelsen af hans motorcykel via billeder og på denne måde også være i en position til at kunne se, om der er noget han skal have ændret."

M72 årgang 1950 med *original* sidevogn og bakgear. Totalt renoveret. Glasblæst motor. Sorlakeret. Der er gjort meget ud af et pænt finish. Leveres synet og indregistreret i købers navn. 37.000 kroner.

K-650 fra 1970 med sidevogn. 6 Volts anlæg. Charmerende køkkenblå. Kan starte. Originale papirer. Trænger til en kærlig hånd. 6000 kr

K-750 fra 1964 med sidevogn og bakgear sælges på vegne af en kammerat, der arbejder på Grønland. Pæn grønsort lakering. Leveres synet. 29.000 kroner.

Tom Pedersen i Bagsværd er klar på mobilen 4013-4808!

Jan Buchwald 5886-9363 sælger **elektroniske laderelær 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. 400,- + forsendelse(i reglen kr. 15,-). Han sælger også halogenpærer til 6 Volt 10 Watt til 60 kr + forsendelse.

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

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 til Kim på dette (mobil)telefonnummer: 2728-0560.

Dnepr K750 søges.

Orla Kruse søger på vegne af en ven en gammel - før 1960 - Dnepr K-750 med sidevogn. Skal være billig, da vennen selv vil restaurere den. Email yok@tdcadsl.dk eller telefon 7440-4728

Orla søger også **sologearing til Dnepr K750**, så skulle du ligge inde med det bedes du ringe.

Bor du i nærheden af Møn, så er Bo Mazanti klar på **Højlands Auto-**

og MC parat til at reparere din russer. Det er Grønsundvej 284, Stege. Telefon 5581-8896



Nordsjælland Der er mulighed for at besøge det private museum med fly og motorcykler fra Luftwaffe (som beskrevet i nr. 17, juni 2003 side 15 i dette blad).

Tidspunkt: **søndag den 9. november kl. 1400**

Sted: **Hillerødvej 180, 3250 Gilleleje** (vejen Esbønderup-Gilleleje. Et gartneri vest for vejen lige syd for Dragsholm)

Jørgen 'Antikrist' fra klubben vil være tilstede. Du skal medbringe 45 kroner (per næse), som doneres til museet.

Vendsyssel besøg hos Henning, der ud over sin Ural har næsten 40 MC'er.

Tidspunkt: **søndag den 16. november kl. 1400**

Sted: **"Kikkenborggård", Højrimmenvej 4, 9310 Vodskov**

kør fra Vodskov – ikke Vestbjerg – til Kikkenborggård!

Henning Christensen er pensioneret arkitekt, klubmedlem, ejer en Ural og har (mildt sagt) en stærk interesse i motorcykler. Han og hustruen Bodil kører meget, deltog i Skagenløbet. Kører lange ferieture, dette vistnok på sin Honda m/sidevogn. De sidste 7 år har han med fire gode venner kørt 14-dages ture. Skotland rundt, Irland rundt, Østrig, Schwetz, Norge, Sverige, Finland på en BSA "Golden Flash" årgang 1954. Han har cirka 40 MC'er i sin samling, mest engelske med vægt på BSA. Nogle få tyske herunder Zündapp OHV 1938 med original Steib Sidevogn m.fl. Henning har tlf. 9829-3186 Generalsekretæren har planlagt at være tilstede.

En zoologisk side

En ny generation af norske trolde har trang til hi-tech

Det er almindelig viden, at Norge er kendt for deres trolde. Som regel nogle store fyre. Norsk Russisk Motorsykkelforening sender dette interessante foto fra årsmødet i Fagernes i august. Fotografen er Jan Egil Trøan fra Vikhammer, som kan fortælle den nye generation af trolde viser udsædvanlig interesse for højteknologi, som f.eks. 4.1 Megapixel digitalkameraer, i modsætning til de ældre (og meget større trolde), der er hypnotisk besatte af at betragte de kraftige boxermotorer i sovjetiske motorcykler.



Den lille fyr på billedet er repræsentant for næste generation og ses helt ugenert i færd med at orientere sig om diverse tekniske finesser på kameraet af fabrikat "Canon".

Antikrists hunde "Hot" og "Dog"



Jørgen 'A' Hansen ser vist helst, at hans hunde kommer med i hvert nummer af *Мотоцикл*. Da det ikke er overvældende, hvad der indsendes af materiale kan jeg desværre ikke undslå at bringe det fremsendte foto. Selv fortæller Jørgen at efter at en kostplan bestående i det væsentlige af ketchup og sennep har de fået lidt mere volumen og bedre er i stand til at holde sidevognshjulet nede. Redningsvestene er fornuftige ved besøg på havnen i Gilleleje tilføjer 'Antikrist'



Det 3. Vamdruptræf blev afviklet 22. til 24. august med større deltagelse end de to foregående år. Faktisk har arrangøren, Claus Dal været ret skuffet over, hvor få der kom til træf i 2001 og 2002. Muligvis lå forklaringen i at ud fra de sidste års invitationer, var det ikke helt lige til at gennemskue helt præcist *hvor* det foregik. Måske kortskitserne i sidste nummer af bladet har hjulpet på fremmødet.

Billedet herover viser et af de mere kuriøse indslag, ringridning fra sidevogn. Vi ser Emanuel som kører og René "Madam Blå" Olsen med lansens. Lad mig indskyde, at Emanuels motor frembringer en tomgang, som må være et mål for os alle. Emanuel har også på meget enkelt vis ændret fra 6 Volt til 12 Volt og letsindigt lovet at ville beskrive metoden i en artikel her i bladet. Jeg håber, at kunne bringe dette i næste nummer af bladet.

Holger Dam havde også i år medbragt sin sjældne samling af små, polske motorcykler. Jeg har billederne, også her er der stof til en artikel i sig selv.

Vore hyggelige tyske venner fra Slesvig-Holsten var der atter i år. Det er nogle særdeles erfarne og kompetente RuBo-folk (RuBo = "RussensBoxer"), der kører meget og ved



meget om maskinerne.

Jeg havde en længere snak med Ib Carlsen fra Horsens. Han ejer bl.a. Ural fra 1993 og er desuden formand for MC-klubben "Rynkerne". Denne klub dannede lidt danmarkshistorie ved at mænd på 50 år eller mere købte store motorcykler og kørte ture derpå. De kom i Ekstra Bladet, ja sågar i Børsen. Hvormange MC-klubber kan prale med at have dukket op i dette kedelige dagblad for investorer og revisorer?

Den obligatoriske blev afviklet. Måske med en lidt for høj hastighed? Nogle af deltagerne besluttede i hvert fald at afbryde turen for at køre med den hastighed, som de synes at russerne er bygget til.

Jeg håber, at Vamdruptræffet er kommet for at blive og at vokse i omfang, som et sted hvor klubbens medlemmer har en chance for at møde de andre, udveksle erfaringer og have nogle gode timer sammen. Tak til Claus Dal fordi han vil lave dette arbejde.

/Erik P

døgnåbent. ☎ 2584 9315

ROSKILDEEVENTYR SUPERNYHED
superslank med ungpigefigur og græskindbydende pariser forfører banditten med blide avancerede former. Heidi 22 · 04 tingvej 10. baghuset. ☎ 3255 0089

ROSKILDESENSATION BLONDINE-FANTASI dejlig 22 årig lækkerbid-sken og drønuartig veldrejet drøm-mekrop. smuk sød blondinebabe. strålende C-skålsungpigebrystet. gøtbarberet kælen mis lokker gentle-men til fræk ung sex. ☎ 4636 6260

RUSSISK URAL M72 Atletisk motor-cykelfyr med kraftigt udstødningsrør tilbyder modne kvinder en tur i sidevognen. som de sent vil glemme. Nostalgisk sovjeteknologi. Jeg kom-mer overalt! Er du renvasket så ring trygt til mig. Dankort accepteres. ☎ 2345 6789

SKIVESPECIALITETER
FRÆNSEOVERSKRIDENDE LUXUS-CKOKTAIL Dorthe. gæstesitter Hvidovre med de allerbedste ba-decocktails. ☎ 330 6275

SLAGELSEHOT, KOMPROMISLØS
vanedannende sengekantslege. Sol-skinscocktail 600 · 11 · 20 ☎ 5636 0124

SLAGELSE. TÆT VED AFKØRSEL 38.
Nystartet villig supersensuelle Ida. overforkæler voksne mænd i diskrete omgivelser. Pornovideo. Venter på dig skat ☎ 3379 2227.

KUN UNGE PIGER
903 324 10

BINGO GIRLS
ER DU MED PÅ EN SPILLER?
Alm. telefontakst!
65 211 930

SLAGELSEKLUB MULAT
nyt. Velkommen i n. spankingrum. Superekl. paradisi. spapoolopleve smukke særklassepige 19 ☎ 8611 6233

SØNDERBORG CITY. N
Skandinavisk mulatpig time 600. ☎ 8640 9390.

SØNDERJYLLAND SPE
utrolig charmerende. barberet kjolepige iført tilbyder besøg ☎ 2291

TAM ELLER VILD søde

Er jeg glad for min Russiske kammerat?

Jeg er blevet ejer af en russisk motorcykel - en Dnepr fra 1966 med sidevogn, men uden bakgear. Motorcyklen var istandsat da jeg købte den og jeg håbede så på at jeg kun behøvede køre på motorcyklen - ikke reparere på den. Sådan er det ikke helt gået, men derom senere.

Først vil jeg fortælle om en køretur med min ældste datter i sidevognen. Min hastighed lå på ca. 70 km/t idet jeg ikke kan lide at køre hurtigere. Kort før Oddesund broen blev vi overhalet af 2 Honda Gold Wings med navigationsudstyr, samtaleanlæg og så mange betjeningsknapper at en erfaren Airbus-pilot ville få sved på panden. Både Hondaerne og jeg kørte ind på cafeteriet på den anden side af broen. Der var mange mennesker ved cafeteriet, og jeg blev noget overrasket over hvor stor opmærksomhed min gamle motorcykel fik, og hvor lidt de 2 Hondaer fik.

Her senere har jeg så udtænkt, at det sikkert skyldes at vi herrer gerne vil kunne se hvad som findes på motorcyklen - hvordan ser karburatoren ud?, hvor mange cylindre er der?, og hvordan er det hele "skruet sammen". Dette kan man ikke se på en Honda - alt er pakket ind med det klare signal, at her skal man holde sine amatørmechanikere langt væk, og nøjes med en blød klud til at tørre indpakningen over med. At kigge på motoren på Hondaen, var lige så spændende som at stirre på bagsiden af sit fjernsyn. Det eneste de to herrer kunne tale om, var hvorfor den ene havde valgt en blå, og hvorfor den anden havde valgt en rød.



Jeg har haft utrolig svært ved at starte min motorcykel. Jeg stillede nok ikke tændingen rigtigt, og så kunne jeg bare stå og trampe på kikstarteren uden resultat (jeg behøver vel ikke at nævne at det ofte var med et ventende barn i sidevognen og at jeg derfor ofte valgte at løbe motorcyklen i gang). Med dette i tankerne blev jeg lidt misundelig på disse to Honda ejere da de bare trykkede på en knap, og den store motor sprang i gang med et lydniveau på højde med vores køleskab på en god dag. Der findes nogle mennesker som gerne vil betale svimlende beløb for at blive transporteret uden rigtigt at opdage det!. Senere fik jeg dog startet mit eget vilddyr og kom hjem uden problemer.

På min første tur med konen i sidevognen blev der problemer med tændingskontakten, og jeg måtte "luse" den ud for at komme hjem.

Min næste tur var så en demo-tur for min svigerfar, og her gik det helt galt. Det var let nok for mig at starte motoren, og også at komme af sted, men første gang jeg trådte på bremsen, blokerede mit baghjul totalt. Baggaflen var knækket lige under støddæmperen, og hele baghjuls navet drejede opad og blokerede bremsen - der sluttede den demo-tur.

Nu holder motorcyklen stille og venter på at jeg får tid til at pille ved den - først skal jeg

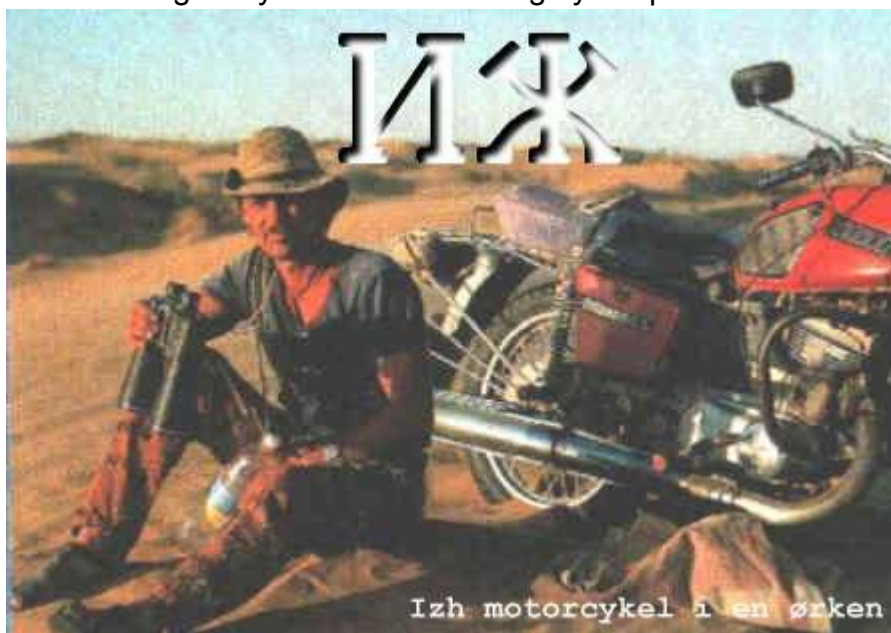
lige sætte vores køkken i stand (herved opnås langt mere forståelse for mekaniske projekter). Til vinter vil jeg montere en ny baggeffell samt en ny gearkasse med bakgear.

Måske monterer jeg også en ny vindspejl på sidevognen samt en hoftesele til mine piger. Alt sammen bøvl som jeg gerne ville være foruden - eller ville jeg?. Jeg er oprindeligt uddannet mekaniker og senere maskiningeniør, og havde vel en drøm om at skrue i min egen motorcykel, og derved lære / genopfriske en del om mekanik. Jeg har fået en motorcykel som jeg skal skrue i - en motorcykel med sjæl, og hvor jeg tør ændre på detaljerne. Hvem tør ændre på en original Nimbus?. Jeg har nu fået mit 3. barn på godt og ondt. Jeg glæder mig til de udfordringer som vil komme, men kan da også i et svagt øjeblik, spørge mig selv om det nogensinde bliver godt og stabilt. Selvfølge gør det det.

Jo, jeg er glad for min russiske kammerat, og jeg glæder mig til de aftener hvor vi skal lære hinanden bedre at kende.

Kurt Bjarne Larsen, Struer

NB: Jeg vil meget gerne være med til at starte en "mødeaften" for russer-ramte vestjyder, og håber sådan én aften kan give nye bekendtskaber og nyt inspiration. 9784-1290



Izhmash har altid været et gevaldigt stor russisk/sovjetisk industikompleks. Under 2. verdenskrig produceredes her udrustning til en hel division per døgn. Man laver våben (bl.a. det berømte Kalashnikov-gevær), biler, lastbiler og motorcykler. Indtil sovjetunionens fald fremstillede Izh flere motorcykler end IMZ (Ural-fabrikken). Indtil 1990 var Sovjet næst efter Japan verdens største producent af motorcykler med 11 millioner motorcykler siden 1927.

Motorcykelproduktionen på Izh startede i 1927, hvor ingeniør P.V. Mozharov stod bag Izh-1, en stor V-motor på 1200 cc lidt som Guzzi og 3-trins gearkasse og kardanaxsel. 23 HK og stel i presset stål. Nederste del af bagstille fungerede også som udstødning!

Den enklere Izh-4 var encylindret og blev anbefalet til serieproduktion. Det blev imidlertid kun til nogle få eksemplarer. Herefter lavede man Izh NATI-A 750, som var en

750 cc V-motor med forbillede i Indian og Harley Davidson.

Efter disse tidlige modeller med stort kubikindhold indså Izh at der skulle mindre motorer til den endelige serieproduktion, så i 30'erne lancerede man Izh L-300 først på fabrikken "Røde Oktober", senere på Izh's egne fabrikker. Det var et kopi af den tyske DKW model "E-300" fra 1929, med en 7 hestes totaktsmotor og max hastighed på 80 km/t. Forbilledet var herefter DKW og Adler. Izh-49 fra 1951 blev fremstillet i 500.000 eksemplarer i løbet af de næste 7 år. Izh 350-S var en racer med manuel gearvælger på tanken.

I 1956 lancerede man Izh-56 med forbedret motor og svingarm. Den udvikledes i 1962 til Izh Planeta 350. Navnet var inspireret af sovjets succes i rumfarten i disse år. Den første Planeta forblev i produktion til helt op sidst i 80'erne.

"Planeta Sport" kom i 1976 og ydede 32 HK mod tidlere 20 HK. Den indeholdt japanske komponenter - Mikuni karburator, forlygten og tænding. Der var en separat smørepumpe og maskinen var monteret på gummiklodser - en virkelig drøm for en ung russer i sovjettiden. Tophastigheden var 140 km/t.

Planeta'en er ikke særligt kendt (eller udbredt) i vesten, selv om der blev fremstillet 1,2 millioner blot fra 1962 til 1971.

I 60'erne fremkom en ny model kaldet "Jupiter". Det er en 2-cylindret 350 cc model inspireret af den tyske Adler fra samme tidsperiode og derfor mere up to date end den en-cylindrede Planeta. På det sovjetiske marked var denne model en 'stor' motorcykel.

Lad os prøve at få status på Izh'erne i vores klub:

Ejler Holt på Fyn bor ikke så langt fra en ungar, der er cykelhandler. Den gode mand besluttede sig for at vælge en russisk hustru, og da han nu var derovre kunne det ikke skade at tage et par russiske motorcykler med hjem. Ejler erhverde den ene og er nu i gang med en seriøs restaurering af den 2-cylindrede to-takter med sidevogn fra 1975. 350 cc. "Det er noget jeg går og hygger mig med, og jeg regner med at det vil vare nogle år, før jeg er færdig.

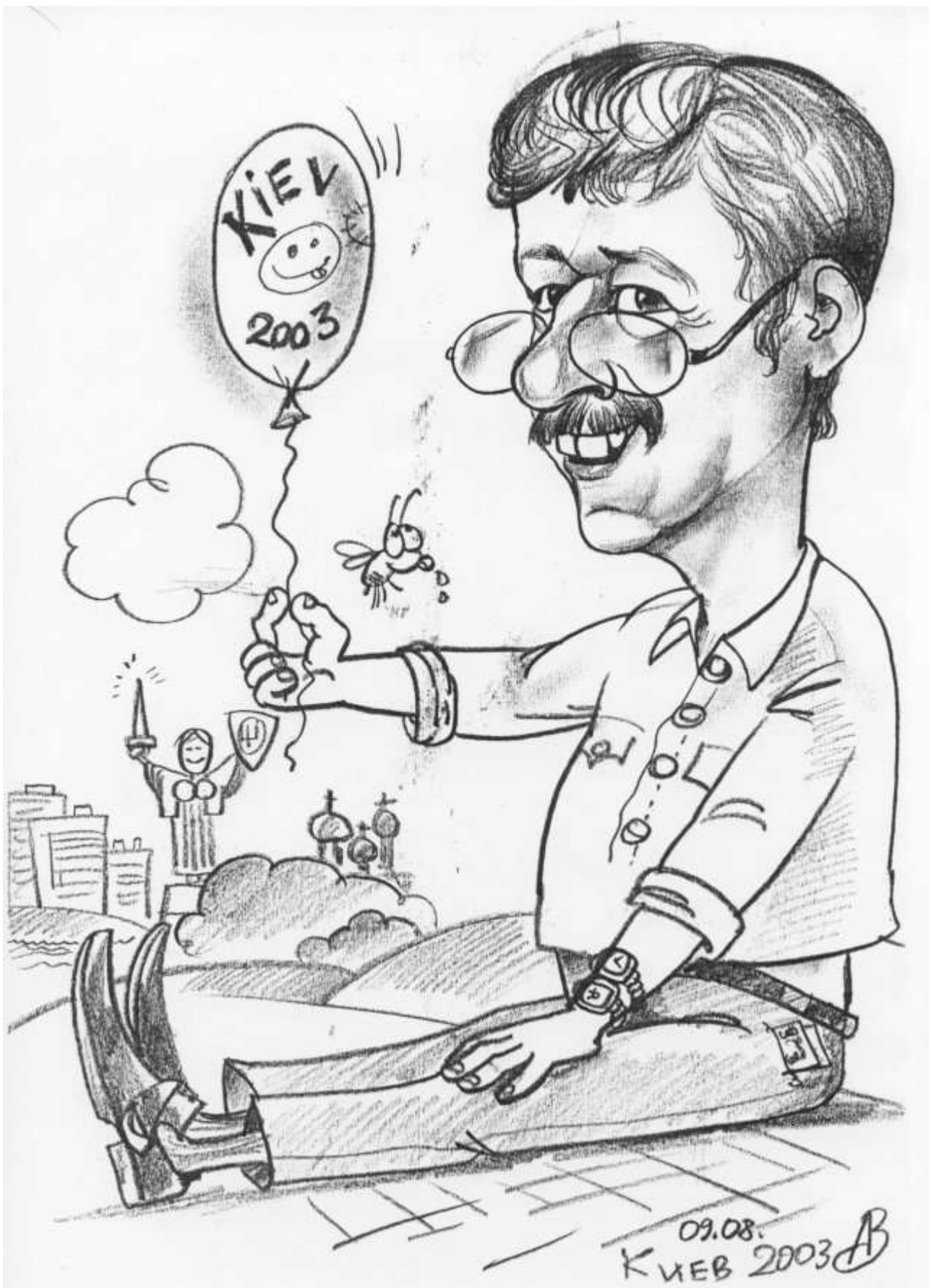
Frank Odsgård er i gang med restaureringen, men som det ofte sker med sjældne modeller, så er han lige i øjeblikket gået i stå. Han mangler nogle få, men vigtige dele i forbindelse med tændingen. Den skal dog have hele turen med lakering o.s.v.

Visti Petersen ejer ikke mindre end to Izh'er (foruden en solo-Dnepr). Rygtet sagde, han de stod og samlede spindelsvæv, men en længere telefonsamtale afslørede, at sidevognsmodellen er adskilt i tusinde små dele. Han er kommet under et umenneskeligt pres, idet Else Marie, hans hustru er begyndt at tage kørekort og følgelig mangler standsmæssigt køretøj til foråret. Som vi alle ved, så får man ikke lov at slappe af, når først ens hustru har fået prioriteret et projekt. Vi andre kan kun glæde os til at se det færdige resultat, for Visti går jo ikke på kompromis med finish eller den håndværksmæssig udførsel.

Nicholas Colding købte en Izh 56 fra 1960 af Jan Tångberg. Der er tale om en 1-cylindret 350 cc motor, der udvikler 13 vilde hestekræfter. Nicholas er i gang, men heller ikke klar til syn.

/Erik P

1Der jo igen har danskeren Jørgen Skafte Rasmussen som 'far'



Generalsekretæren tegnet af lokal kunstner i Kiev. Bemærk hans opfattelse af en rig dansker. Pengesedler vælter ud af lommen og to armbåndsure!