

# МОТОЦИКЛ

Organ for Dansk Ural/Dnepr Motorcykelklub

[www.ural.dnepr.dk](http://www.ural.dnepr.dk)



Ukraine

Prøveturen i maj og selve turen til september foregår blandt andet i dette område øst for Novograd Volinskij. Læs mere!



## Redaktørens ævl



Der er sket meget siden sidste nummer. Min Dnepr har (omsider) fået nummerplader, og nu pusles der med finjusteringen. Efter at have talt med de lokale synsfolk forstod jeg, at de havde ikke den fjerneste anelse om hvad en Ural eller en Dnepr var for en motorcykel. Jeg tænkte: "Flemming ved, hvad de kigger efter, og hans synshal ved nok mere om sovjetisk stål end nogen anden i Danmark."

Jeg fik således Flemming i Ølgod sat på opgaven, og min ædle maskine klarede synet med flyvende faner – samtidigt med at jeg var i Ukraine sammen med Jørgen Hansen (ejer af "Antikrist"), Søgaard Kyndesen (5500 km til Nordkapp på Ural) og Michael Henriksen (bor og arbejder i nærheden af Düsseldorf, i et kvarter med Porche og tisvarende). Denne tur har givet anledning til hele to historier i dette klubblad.

Nu tøffer jeg lykkeligt rundt på maskinen og bekymrer mig om alle de små detaljer, der helt forudsigeligt måtte være: benzinforbruget, tændrørene, bremsejusteringen, sidevognens spidsning o.s.v. Det vigtigste er, at den kører, at Edith tilmed hopper ned i sidevognen, tilsyneladende uden at kunne huske hvor inderligt hun var imod at jeg anskaffede mig motorcyklen.

Foran os står i juli træffet i Pütznitz. Jeg har brugt en del krudt på at få folk fra "Danske Trabantvenner", Jawa- & CZ-klubben samt MZ-klubben med derned. Udstillingen og træffet bliver større end nogensinde. Der vil komme nye klubmedlemmer for første gang. Andre, der har været der en eller to gange, synes at i år skal der prøves noget nyt. F.eks. en tur til Nordkapp.

Jeg må ellers sige, at mine forsøg på at få klubbens medlemmer til at møde hinanden ikke ligefrem er strålende succes'er. Det føles nærmest lige så nemt som at sparke en død hval hen ad stranden. Jeg har dog ikke helt opgivet endnu. Engang til efteråret, d.v.s. sidst i september eller i oktober vil vi prøve at mødes på Samsø. Det skulle være nogenlunde nemt for både sjællænder og jyder, (men ret besværligt for fynboer og bornholmere).

Salget af Ural og Dnepr i Danmark ser ud til at være gået helt i stå. Den udmærkede 12.000 Ural, som Torsten Meier parkerede til det danske marked er kørt tilbage til Pütznitz, hvor den vil blive udloddet på adgangsbilletterne (lige som der sidste år var en fyr fra Bayern, der løb med en MT-16 med bakgear og træk på sidevognen). Der er maskiner til salg, som er indregistrerede og lige til at køre bort på, men nej – markedet er vist mættet. Bortset fra en enkelt maskine til 25.000 kr og med defekt bagtøj har jeg kun hørt om folk, der selv har importeret maskiner. Flemming i Ølgod siger, at det er set før, og pludseligt vender det.

Med ønsket om en god sommer  
Erik P

# UKRAINETUR



Generalsekretæren har sammen med tre klubmedlemmer, Søgaard Kyndesen, Jørgen Hansen og Michael Henriksen gennemført en prøvetur i Ukraine. En ting er vi enige om, og det er, at du har sikkert din egen Ural eller Dnepr, og du har måske også kørt flere tusinde kilometer på din maskine, men

- HVIS man ikke selv har prøvet at køre på autentiske sovjetiske motorcykler på de ukrainske landeveje
- SÅ ved man ikke en skid!

Undskyld, at vi siger det så groft, men det er sandheden. Lad os rulle filmen tilbage og se, på nogle af vore oplevelser.

Vi stod uden for Viktors garage i Novograd Volinskij og kiggede forbløffede på de møgbeskidte og forknoklede "rat bikes", som vi skulle køre på de næste dage. Viktor ejer motorcyklerne og skulle sammen med sin 21-årige hjælper Sergei være vores guide og mekaniker under kørslen.

Vi blev allerede her introduceret til den særligt brutale reparationsmetode i Ukraine. Den går efter devisen "brug ikke vold, brug en større hammer".

Torsten dukkede op med en sæk splinternye, ukrainske camouflauniformer. 20 Euro for jakke og bukser. "Så vil I ikke blot falde ind i landskabet, men også i befolkningen". Denne beklædning er faktisk ret almindelig, og vi syntes, at det ville blot putte lidt mere kolorit på eventyret, så vi ekviperede os.



Sergei og Viktor startede motorer, justerede karburatorer, skruede og regerede. Det så ud til, at her i byen kommer motorolie på Coca-Cola flasker. Vi fordelte maskinerne imellem os. De er indkøbt til formålet, og flere har fået helt nye nummerplader. Ikke en eneste af dem ville kunne pasere en dansk eller tysk synshal.

På en Dnepr MT10 starter jeg turen i den blå tvillingetåge fra Jørgens 750 cc MT12. "Smoke-a-hontas" blev den døbt. Efter få minutter forlod vi vejen og kørte cross country over et enormt militært øvelsesområde. Jeg kan garantere for, at vi fik vore sag for. Der skal virkelig bruges kræfter for at tumle de tunge motorcykler. Snart haglede sveden ned af kroppen på os.

Jeg ville aldrig byde min egen Dnepr samme mishandling, som motorcyklerne her blev udsat for. Græs, dybe kampvognssport, sten, vand- og mudderholler. Tit måtte vi af for at skubbe eller trække en kammerat fri. På grund af det gevaldige bundtræk, satte motorerne ikke ud ved fastkørsel. Baghjulet fedtede rundt og sendte skidt og møg i en stråle efterud, men det var ikke så svært at komme til at hænge med motoren på en jordknold eller sidde i blød mudder og en sky af damp uden at kunne komme fri uden hjælp.

Vi kom ud på hullede markveje og kørte forbi undrende bønder, deres gårde og huse. Ukraine virker her som et kæmpemæssigt frilandsmuseum, hvor man i stor udstrækning lever som for 100 år siden. Man kører i hestevogne, har bjerge af brænde og trækker vand op af brønden med en spand. Jeg tror, at de fleste er selvforsynende med det meste. Hunde, katte, høns, ænder og køer på vejen. I en landsby talte jeg 10 storkereder på toppen af telefonpæle og lysmaster. "Hvad gjorde storke før vi fik elektricitet?", spurgte Michael.







Vi besøgte Kolja og fik en traditionel ukrainsk velkomst. Et tandglas fyldt med velsmagende hjemmebrændt vodka fra et 2 liters sylteglas. Hertil rugbrød med et stykke rå spæk drysset med salt. Høfligheden forventer, at du drikker dette glas i én slurk; bagefter har du lov til at beherske dig. Kolja bød også på rå æg, syltede pærer, syrnede fløde, hjemmebagt brød og krydderfedt. Appetitten var i top efter strabadserne i felten, så hans bord var velkomment. Hansen var dog den eneste, som skulle prøve et rå æg. Man slår hul i den ene ende, drysset lidt salt i og sluger ægget, som var det en østers. Gæstfriheden var oprigtigt ment. Kolja så helst, at vi drak al vodkaen, men vi ville ikke blande for megen vodka med benzin.

Senere samme aften stillede vi i skumringen vore telte op ved en lille flod. Vi fik samlet brænde til et bål og sad omkring bålet med tusinde blinkende stjerner over os. En kold vind blæste over steppen. Ganske mørbankede kravlede vi i soveposerne. Den hårde hund Sergei rejste uden sovepose og lagde sig til at sove på jorden ved siden af bålet.

Det var måske ikke verdens bedste idé at starte turen med terrænkørsel, så vi gik over til at køre på vejene. Her skal du lige være klar over, at det kræver 100% opmærksomhed at køre på ukrainske veje. Du skal vælge den optimale rute mellem hullerne i vejen, styre klar af fodgængere, cyklister, dyr og andre biler. Selv i byer vil man ofte vælge at køre i vejens venstre kørebane og således undgå de allerværste huller. Ved modkørende trafik skiftes i sidste øjeblik tilbage til højre side. For det meste er forskellen fra terrænkørsel ikke særligt stor.

Der er en hændelse, som jeg lige så godt kan fortælle om, for den kommer nok ud alligevel. Vi kørte ind i en landsby. Vejen havde ekstra mange og vandfyldte huller. Hastigheden var vel 10-15 km/t, og jeg var totalt fikseret på at køre den klogeste rute i forhold til vandhullerne. BONK! sagde det så, og jeg fandt mig selv inde i et hyldetræ. På en brøkdal af et sekund havde min MT10'er forladt vejen og jeg holdt nu med et hyldetræ mellem motor og sidevogn. For en gangs skyld var motoren også blevet så forskrækket, at den var gået i stå. Hvad havde jeg gjort forkert? Jo, jeg havde slappet lidt af og ikke holdt ordenligt fat i styret, på samme måde som gorillaer gør det. Vi trak MT10 ud af busken. Den så ikke mere medtaget ud end før hændelsen. Motoren sprang som sædvanligt i gang ved første forsøg.

Har du bandet over, at din Ural ikke har helt runde hjul? Vi kan betro dig, at i Ukraine (og garanteret også i Rusland og Sibirien) er det fuldstændigt ligegyldigt om hjulene er runde eller firkantede. En glat og jævn vejbane er lige så sjælden som et behåret æg. 4. gear kom vist aldrig i brug. Måske en sjælden gang. 2. gear var det mest brugte, og mange strækninger kunne kun takles i første gear. Du skal ikke gøre dig forventninger om at køre mere end 80 km på en dag. Efter 40 kilometer er du lykkelig



over, at nu kan der holdes fyraften.

De var forbløffende, hvad disse motorcykler kunne holde til. De fik virkelig mange tæsk, men det prellede af på dem. Det betyder dog ikke, at vi ikke havde motorstop. Vi havde rigtigt mange, men Sergei og Victor var fænomenalt hurtige til at rette fejlene. At langt de fleste motorstop helt kunne undgås, hvis man i stedet for at lave nødreparationer foretog forebyggende vedligeholdelse ved f.eks. at montere nye tændrør o.s.v. er en anden historie. Det krævede en del argumentering med Viktor, men vil være rettet til turen den 5-15 september i år.

Hvis du overvejer at deltage i denne tur, er der nogle ting, som du skal være på det rene med. Pengene er ikke rigtigt et problem, for turen SKAL koste under 1000 Euro fastholder Torsten, og turen er - trods den korte varighed - et minde for livet; MEN du skal rejse med den rigtige holdning inde i dit hoved. Dette er ikke som en charterrejse til Spanien eller Kreta. Ting går ikke altid som planlagt. Der er dage, hvor du kan stoppe dig med mere lækker mad, end maven kan rumme, og der er dage, hvor det er beskedent, hvor meget man får spist. Passagen af grænsen er uforudsigelig. Det tog os 5 timer at komme ind i Ukraine, men vi var heldige den anden vej. Turen fra Tyskland til Ukraine er l-a-n-g; også selv om at der kan gøres spændende observationer fra minibussen. Du skal ikke forvente, at trille ud af noget der ligner en svensk grusvej, medens landby efter landby passerer. Kørsel er anstrengende, distancerne ligger langt fra hvad du ville tro muligt. På den anden side, så gennemførte 67-årige Søgaard turen kan to uger efter en seriøs galdstensoperation. Det drejer sig om viljen til at få de usædvanlige oplevelser, om gå-på-mod og at kunne bevare det gode humør.

På hjemturen gennem Polen, sagde Michael det, som alle tænkte: "Hvor har de dog gode veje her!" Vi ser polakkerne køre rundt i helt nye biler, spise i McDonald, handle i shoppingcentre så store som i USA. Endeløse rækker af helt nye fabrikker er opført af firmaer, som har flyttet produktionen fra Skandinavien og Vesteuropa til Polen. Trods 45% arbejdsløshed har et polsk møbelfirma flyttet sin produktion til Rusland og Ukraine, læser jeg i avisen. Det Ukraine vi besøger i år vil være meget forandret om fem år.

Erik P

---

INDLÆG TIL BLADET SENDES TIL ERIK PETERSEN, HØGEVEJ 5, BRUUNSHÅB, 8800 VIBORG, TLF 8667-5392. ENDNU NEMMERE SOM VEDHÆFTET FIL TIL EN EMAIL TIL ERIK@DNEPR.DK.

LAV DIT DOKUMENT SOM REN .TXT ELLER I DET MINDSTE .RTF. BILLEDER SOM .JPG!



Endnu engang blev det til åbning af bakken. Traditionen tro valgte jeg at deltage, men ej som vanligt på min Italienske Ducati fra 1981. Nu skulle der ske noget nyt. Derfor valgte jeg at køre på min Dnepr, et forhåndværende russisk militærkøretøj fra 1969, der bærer tydeligt præg af at have været i aktiv tjeneste.

Dette syntes jeg kunne være spændende at gøre sammen med andre russerkører. Derfor ringede jeg rundt til de medlemmer, der bor i eller i omegnen af København. Cirka en trediedel ville gerne, men kunne ikke. En anden trediedel ville også gerne, men deres motorcykler kunne ikke! Dette endte med, at vi mødtes Anette og Claus Engelsen med børnene Tiht og Malte. Peter Nordahl (der bor i Sankt Hansgade) med Connie og deres to døtre. Andreas Kroll var der med sin kammerat, og sidst jeg selv.

Vi mødtes ved Sankt Hans Torv 1 april kl. 18.00. Herefter beundrede vi hinandens cykler, fik talt en del sammen samt taget nogle billeder. Vi ankom til Nørrebrogade 18.30, og på dette tidspunkt var der ankommet så mange andre MC'er, at vi måtte holde 1500 meter fra Nørrebro station. Kl. 19.00 startede kolonnen mod Klampenborg; men først efter 40 minutter blev det vores tur at starte det russiske stål. Vi kørte nu i politieskorte mod Klampenborg. Alle lysreguleringer var sat på rødt, og al tværgående trafik blev standset. Dette er noget af en oplevelse; specielt første gang. Vi ankom til Dyrehavesbakken efter en køretur på 1 time og 40 minutter. Dette ville normalt tage 15 til 20 minutter, men det tager jo sin tid, når 6000 motorcykler skal samme vej.

Velankommet fik Anette og Claus` s døtre prøvet Mariehønen, og vi tog os tid til en velfortjent kop kaffe og et glas cola til pigerne. Vi fik hyggesnakket en del om hvor længe vi hver især havde haft vores cykler, samt diverse oplevelser med dem.



Klokken var blevet mange og det var blevet tid til at bryde op. Det blev en småkold tur mod Glostrup, men til gengæld med en rar fornemmelse efter en hyggelig aften. Lad os prøve at lave det til en traditionen, at vi møder op med vore Ural og Dnepr og viser flaget sammen med de andre motorcyklister, der "åbner Bakken" til 1. april.

Flemming Petersen  
Glostrup



## KØB, SALG & BYTTE

Eneste momsregistrerede 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](http://www.ural.dk) email: [IMZ-Ural@mail.tele.dk](mailto:IMZ-Ural@mail.tele.dk)

Niels Ole Hald i Blommenslyst, Fyn (ikke klubmedlem) har en **M72'er med sidevogn fra 1947** med danske papirer, men p.t. uden plader. Den starter og motoren kører pænt. Delvist restaureret, men mangler det sidste. Den er sandblæst og pulverlakeret hvid - men ikke helt færdigt. Pris 20.000 kr. Ring på 6476-2775 og hør nærmere.



**2 helt nye Pekar-karburatorer** sælges for 500 kroner. Пекap anses af Lezcek i "Oldtimer Garage" i Polen for at være de flade karburatorer overlegne. Pris 500. Sælger er Jørgen "Antikrist" Hansen, telefon 4830-2192, email RefslundHansen@get2net.dk

---

**M72 solomaskine fra 1950** med de originale russiske papirer. Den trænger til en kærlig hånd. Grim motor, men pæn lak. 12.000 kroner  
Tom Pedersen i Bagsværd er klar på mobilen 4013-4808!

---

**Dnepr 650 cc fra 1977 med sidevogn og bakgear, synet og indregistreret** sælges. Nye karburatorer, hjul, dæk, kardan. Helt nye reservedele medfølger, bl.a. landevejsfinale, stempler, kabler, vindskærm til sidevogn. 25.000 kroner eller bytte med en englænder større end 500 ccm.

John i Randers 8643-5857, mobil 4116-9044 email:GreatDane@c.dk

---

Carsten Schweder, Silkeborg har en masse dele til salg eller bytte:

- En **sidevogn med reservehjul** fra 1970 til en K650. 2.500 kroner
- **2-i-1 udstødning** til Ural fra 1993 komplet og ubrugt
- **Lygter og blinklys**. Alt pånær forlygten fra Ural 1993
- Et **stel** uden papirer og uden forgaffel men **inklusive ledningsnet**. Stammer fra en 1993 Ural

Ring til Carsten på 8651-0072 eller email til Schweder@mail.dk

---

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](mailto: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](mailto:yok@tdcadsl.dk) eller telefon 7440-4728



Her en beretning hvor jeg må sande rigtigheden af min motorcykels navn Antikrist. Det var på de tider i januar, hvor det er trist og gråt, at jeg for at overleve og undgå vinterdepressioner pillede skildtad min russerræser. På træffet sidste år i Pütznic havde jeg fået et par staldfiduser, om hvad der kunne være godt for en superkørsel i det kommende år.

Det resulterede i et projekt der lød som følger:

- Gearkasse udskiftes. Gearkassen blev indkøbt på turen til Ukraine sidste sommer og var ny og jomfruelig.
- Stempler afvejes så vægten er ens
- Nye Pekab (Пекаб) karburatorer fra Oldtimer Garage i Polen
- Ny tændspole fra Flemming i Ølgod. Den kan fint sidde i huset på den rigtige plads.
- Nyt elektronisk tændingsanlæg fra Oldtimer Garage i Polen

Da motoren var afmonteret, blev stemplerne taget ud og vejede. Der viste sig en vægtforskel på 25 gram. Jeg drejede de overflødig 25 gram af det tungeste stempel og monterede dem igen i motoren. Da nu motoren var splittet ad, er det jo godt latin at se efter koblingens tilstand, så af med den. Jøsses dog! De indvendige tænder på koblingspladerne var nede på halv størrelse. Hullerne i mellem skiverne (6 stk) var ovale. "Hva' fan" var min første tanke, "Hvordan kan det ske". Ved fintænkning kom jeg så til det resultat, at hver gang jeg havde holdt tilbage for ældre damer ved fodgængerovergange og lignende, så havde de 25 grams overvægt på venstre cylinder forplantet sig videre gennem gearkasse og kobling, medførende det resultat jeg nu stod med. Det er da utroligt hvad 25 gram er i stand til.

Da alt nu var skiftet ud, og motoren var samlet, kom turen til at montere det nye tændingsanlæg, en pudsig sag der skulle opereres ind i svinghjulet, med to små magneter



en syd og en nordvendt.

- Disse magneter skal så give en impuls til en føler, der igen sender signalet videre til en sort elektronikboks.
- Elektronikboksen har evnen og opgaven at finde det rigtige tidspunkt af afsende en gnist.

Det arbejde blev udført med megen rysten og nervøsitet, fordi det ikke kunne gøres om sådan uden videre. Jeg kontaktede flere medlemmer i klubben inden arbejdet blev lavet, for at samle mest mulig viden omkring emnet.

Nå men gjort er gjort, og herefter blev et par nye karburatorer blev ukritisk smækket på, for det var mit store ønske at være med til at åbne Bakken den 1 April. Så der var travlhed på værkstedet.

Et par dage inden stod den til afprøvning. Motoren sprang ligefrem ikke i gang, men efter et par spark, kom den med en fis så høj, at min nabo nu har sat sit hus til salg. Det hjalp på motoren, den startede, og så gik det bare derudaf. En fed os markerede hvor jeg havde kørt. Der var vist kommet lidt for meget olie på motoren. Efter ca. 20 minutter og ca. 3 km fra hjemmet døde bæstet og var ikke til at få gang.

Da jeg havde sparket længe nok på kondipedalen, blev jeg mere seriøs og så efter, om der var gnist på tændrøret. Ikke en gnist viste sig, heldigvis havde jeg min mobiltelefon med, så en god ven kom med sin varevogn og 10 meter reb og trak mig hjem. Det var nær gået galt, fordi jeg havde glemt at montere styrebremsen i min iver efter at komme ud og køre. Den slingrede lige pludselig som en gammel dranker, og kom grøften faretruende nær, men i sidste sekund fik jeg sluppet slæbetrossen og kunne styre bæstet på rette vej. Da min ven og jeg diskuterede problemet, blev vi enige om det måtte være tændspolen, der bliver for varm bag frontdækslet.

Men nej det var det ikke, en kold lodning sad der og holdt plus ledningen dårlig fast. Jeg sendte Flemming mange undskyldninger i mine tanker, medens jeg loddede den korrekt fast på spolens terminal.

Hvorfor skal man dog så meget igennem, inden tingene bliver, som man gerne vil have det? Nu har jeg helt udeladt at fortælle om de problemer, der er med at montere en Dnepr-gearkasse på en Ural. Det er s'gu et helt kapitel for sig selv. Men det lykkedes, selvom der kun er en millimeter luft tilbage mod tværstiveren bag motoren.

Lige nu står den ikke på tur til Bakken, men kun på små ture, ikke for langt fra hjemmet.

Stor hilsen Hansen og "Antikrist"

Efterskrift fra en email:

"Hej Erik! Hold da helt op hvor er det skønt. "Antikrist" er atter på dupperne. Det, der gav resultatet var justering af karburatorerne og udskiftning af tændspolen til den gamle fra en 2CV. Et hop på kondi pinden, og den starter. Som den gode spejder er jeg "altid beredt" og har nu to tændingssystemer på dyret. De aktiveres via en omskifterkontakt, hvis nu uheldet er ude. To sekunder, og så er jeg kørende igen."



## 2.- 4. juli Det 3. Internationale Træf for Østblokkøretøjer

Træffet finder sted i Pütznitz, der ligger lige nord for Ribnitz-Damgarten, ca. 33 km øst for Rostock.

Utroligt nok er dette træf det sted, hvor flest af klubbens medlemmer deltager og får hilst på hinanden. I år ser det ud til, at foreningen Danske Trabantvenner og Wartburg-ejerne også lægger turen omkring den tidligere militære flyveplads, hvor samlingen af 2- og 4-hjulede køretøjer er vokset ganske alvorligt. Hvor der før var en overfyldt hangar, er der nu 2 hangarer. Én med de "grønne" køretøjer og én med civile. Den sidste hangar til fly og bæltekøretøjer står ind til videre tom.



Emanuel & Søgaard Kyndesen kører derved over Sverige og Bornholm, hvor Jørgen Hansen og Katalin vil støde til. Fra Tønder Sønderjylland kører Kai Friedrichsen til træffet; Kai har telefon 7473-4400, hvis du vil med sønderjyderne. Generalsekretæren & Carsten



Schweder tager turen Århus-Kalundborg den 1. juli, overnatter et sted på Sjælland og vil sammen med nogle MZ'ister være fremme fredag kl. 1630, hvor træffet begynder.

Når du kommer til porten til flyvepladsen er der endnu et par km eller tre til hangarene – men der er afspærret, så det er umuligt at køre forkert. Lad være med at køre eller gå i de afspærrede områder; de bliver så kede af det!

Medbring telt, sovepose og lidt supplerende forplejning. Man kan i øvrigt købe en rigtig god og mættende döner for små penge i "Cleopatra", der ligger i Damgarten.

Bemærk, at det er tilladt at udsætte hjemrejsen til mandag.



## 24. - 25. juli Veterantraktortræf i Slagelse

Afholdes på "Jernbanegården", C.A. Olesensvej. Du kan udstille din gamle MC, og der vil være mulighed for bad og camping. Arrangement er i stil med det i Brørup 26-27 juni. Man henvises til hjemmesiden [www.dvdk.dk](http://www.dvdk.dk) Endnu en god mulighed for at fremvise sit sovjetiske stål og at mødes med klubkammerater.

## 20.-22. august. Skovbyringtræf – Vamdruptræffets afløser

Vor klubkammerat og manden bag Vamdruptræffet Claus Dal har købt hus med tilhørende 26 hektarer natur inkl. Danmarks længste speedwaybane (608 meter) inviterer i år til træf igen. Samme weekend afvikler Haderslev Motorsportsklub internationalt motorløb for solo og sidevogn. Her vil der være mulighed for bål, fiskeri i put-and-take sø, terrænkørsel og kammeratligt samvær. Adressen er: Claus Dal, Skovbyringen 2, 6500 Vojens.

## 29. august Sensommertræf på Rindholm Kro

Klokken 11-16 Gratis adgang for gæster og udstillere i den 2 HA store park omkring den gamle kro på Gl. Århusvej 323 lige syd for Viborg. På hjemmesiden [www.rindholmkro.dk](http://www.rindholmkro.dk) kan du finde billeder fra træffet sidste år og bl.a. se Klaus Maltesens Ural M72. Kroværten mener, at biler og mc'er skal være mindst 30 år gamle. Telefon 8663-9044

## 5te til 15. september, sidevognstur i Ukraine

Der er endnu en plads, måske to tilbage. Inden du melder dig, skal du være opmærksom på

- det er en tur for folk, der vil have "en på opleveren", og som kan tage det sure med det søde
- du skal have fat i ambassaden og visumansøgning i god tid. Helst ikke senere end starten af august

Programi grove træk:

- kørsel i minibus fra Pütnitz gennem til Ukraine med overnatning i Polen
- rumfartsmuseet og det fantastiske marked i Zhitomir
- tur til Kiev, herunder visit på fabriksudsalg (Dnepr)
- fire dage på Dnepr og Ural i området omkring Novograd Volinskij
- hjemtur og endnu overnatning i Polen

Prisen ligger under 1000€. Det omfatter alt, altså mad, hotel, benzin, leje af MC'er, mekaniker, guide osv. Visum og transport til Pütnitz, må du dog selv betale. Du får svært ved andre steder at finde en pakket motorcykeltur, for så lidt penge.

## Den 15. - 17. oktober Bjorneroea, Vedsamling, Høsttræf, Norge

Dette ser ud til at være foreredelserne til det berømte primustræf i februar. Skulle vi prøve at se på omgivelserne uden sne, og samle brænde sammen med nordmændene??

## Engang i oktober – et lille træf på Samsø

På børnetræffet i Skanderborg fandt vi ud af, at hvis vi aftalte at mødes en weekend på Samsø, så ville både sjællændere og midtjyder have ret nemt ved at mødes til en omgang snakken om sovjetisk stål, tændspoler og "sådan fixede jeg dét problem". Nærmere om dette i næste nummer.

---

Skulle du trænge til lidt afslappende ferielæsning, så prøv om du kan låne Grete Rugaards erindringsbog "Klø mig på ryggen". Her kan man tale om en frisk pige, der har sørget for at have 'et liv før døden'. I mange år sejlede hun med sin tandlægemand som klinikdame i rederiet Lauritzen. Hun har gjort sig den ulejlighed at lave en liste over de øgenavne, som rederiets kaptajner havde fået:

Søren Omdrejning	Palermo	Ole Svingben
Mikkel-Muk	Suppe-Søren	Tarzan
Dagens Mand	Georg Vadefugl	Capella
Perletand	Bisse-Knud	Peter Husejer
Det Uopklarede Mord	Det Bøjede Søm	Høj- og Lavtryk
Robert Knækæg	Ole One Trip	

.. der skal åbenbart ikke meget til, før man får et navn, man ikke slipper af med! En meget underholdende bog.





Ja så var dagen kommet hvor jeg sadlede antikrist op til turen mod Ukraine, først det lille smut til Pütnitz i Tyskland, hvor Torstens Toyota minibus ventede på at bringe os videre mod det fjerne Ukraine. Et eller andet sted var der lidt usikkerhed gemt inden i mig. Hvordan ville turen forløbe? Det var jo bare noget, vi havde snakket om; at det kunne være sjovt at fise rundt og opleve, hvordan det var i de små byer og ude på landet i det fjerne Ukraine.

Der kan kun siges, at det er en på opleveren og ikke mindst med Torsten som guide. Man aner ikke hvad dagen vil bringe. Han besidder evnen at kunne improvisere, og det må siges at være en betingelse, der hvor vi kom frem. Jeg skal ikke beskrive turen, men vil komme med et par af de ting, der toppede på min hitliste.

Som nu den første dag, hvor vi blev præsenteret for vores motorcykler, de var opstaldet i en garage som vores ukrainske ven og guide Viktor har. Den og omgivelserne kan ikke beskrives kort, det vil tage en hel A 4 side. Jeg må forenkle det med at sige at i henhold til landets skik findes der kolonier af garager, som på en eller anden måde er tilknyttet en beboelse. Den vi så bestod af ca 100 garager bygget som rækkehuse, i materialer der havde været brugt til flere byggerier i det sidste århundrede. Viktor's garage var fyldt med Ural og Dnepr, i en anden garage var snedkerværksted en tredje stald for en flok lystige geder, og sådan kunne der fortælles om det i lange baner.

Da vi havde valgt os en motorcykel og kommet ud af byen, havde Viktor fundet en vej som ville gøre os trygge og fortrolige med cyklerne. Det var betrykkende at se, at der var god plads. Så langt øjet kunne skue var der ikke en skid at se til biler eller andet. Vi fandt hurtigt ud af, at det er utroligt hvad de motorcykler kan holde til, og ubeskriveligt hvad vi skulle holde til for at hænge fast på dyret. Vi blev overhalet et par gange af hestevogne,

hvor kusken så med undren på os hvorfor vi dog ikke havde valgt et lidt behageligere transportmiddel. En dansk markvej ville have været mere komfortabel.



Da vi sidst på dagen kom drønende ud af vejen opstod der, hvad man ville kalde en kødannelse, det rette ord vil nok være kødannelse. Thi ind fra en sidevej kommer en flok køer, der havde travlt med at komme hjem og blive

malket, de splittede vores nydelige kolonne i to så Torsten og Michael lå sidst i "koen". Overgeneralsekretæren Eriks maskine bestemte sig på det tidspunkt fro at vise sin adræthed, hvilket resulterede et rejehop der bragte dyret og Erik i en munter situation. Retningen var ret ubestemmelig, men endte brat i en kærlig omklamring af et hyldetræ. Heldigvis tog cyklen ingen skade. (Erik viste sig som en rigtig mand, og hans eneste kommentar var, "Jeg tillod mig vist lige en slapper). Efter 70 køer havde passeret dukkede Torsten og Michael op, og det viste sig at stedet var godt valgt af Eriks motorcykel, for bag nogle træer var der et hus hvor vores guide Viktor havde sin gamle mor boende.

Det var ellers en dame at komme på uanmeldt besøg hos. I sin have havde hun ikke mindre end tre militære landgangsfartøjer stående. Nogle imponerende bæster med bæltter og en tophastighed på 80 km i timen, og så store, at de på ryggen kunne bære en tanks på små 40 tons. Det skulle vise sig senere at Torsten brugte stedet som opmagasinering. Jow, han er en overraskelsernes mand. Men ikke nok med det, for da vi havde besigtiget bæltekøretøjerne kørte vi lige et smut videre og endte hos foran et hus med stakit om. Der blev vi blev budt indenfor af ejeren Kolja, som havde en ligeså spændende have som den foregående. Lige foran os havde vi udsigten til en mineryder, det er en stor kasse på hjul med et affyrings rør der kan slynge en line ud , for derefter at sprænge linen så der opstår en vej uden ubehagelige miner. Ud over det var der et bæltekøretøj til opstalding og nogle spændende GAZ-jeeps af ældre årgang, som var kopier af Ford A motor m.m.

Men det bedste af det hele var nu da Kolja bød på en Ukrainsk velkomst. Der var et bord med levnedsmidler og klar væske. På det tidspunkt var vi vist ret brødflove. Alt var hjemmelavet, og vi var sultne som steppeulve. Først skulle vi have en velkomstdrink hvor værten drak først, dette for at vise at man kunne overleve væsken der viste sig at være hjemmebrændt Vodka. Det første glas kunne man ikke afslå sig, og det var stort. Og det næste havde man ikke lyst at afslå. Til denne liflige drik kunne spises rå svinespæk, æg naturel med hjemmebagt rugbrød og syrnet fløde.

Det smagte vidunderligt. Efter glas nummer to drog vi videre og jeg for min del måtte



konstatere, at det med at blande alkohol og benzin ikke er så ringe endda, for motorcyklen kørte lige med et meget bedre end tidligere, og vejen føltes ikke nær så hullet som før. Hvordan vi kom frem til overnattingsstedet står lidt uklart for mig, men ved en flod som indeholdt utrolige mængder af frøer slog vi teltet op. Torsten forlod os på det tidspunkt for at hente proviant, og vi forsøgte under megen spas at få teltene til at stå lige. Jeg for min del overvejede seriøst at trække teltet hen over mig, for derefter at koge branderten ud af kroppen.

Omkring midnat havde vi fået etableret et lejrbål og Torsten kom tilbage med mad og drikke. Heller ikke det husker jeg så nøje, men at han medbragte en flaske af de dyre (til ca. fem kroner flasken) Zhitomir vodka, husker jeg. Jeg kom i seng, men hvordan husker jeg ikke, men at jeg drømte om frøer så store som køer, der kørte rundt i bæltækøretøjer og gravede huller i vejen for at fange motorcykler er ganske sikkert.

Jow der er mange oplevelser i det fjerne land Ukraine, og skulle der være spaltepads i kommende nummer kan jeg berette om, hvordan man laver en bunker, der ikke duer og hvor mange kvinder der er ugifte i dette oplevelsernes land.

Jørgen Hansen



Børnetræffet var fastlagt til 5-6. juni. Trods den store begejstring for idéen til kaffemødet hos generalsekretæren var fremmødet ganske beskedent. Udover Carsten Schweder – der har trukket læsset med hensyn til planlægning og indhentning af tilladelser o.s.v. mødte Ole fra Brande (se billedet herover) og to medlemmer fra Odder op med deres børn, nemlig Tommy Danielsen og Niels Beck Pedersen, der lige som Ole og Carsten har meget smukt istandsatte maskiner. Det medførte naturligvis, at vi en stund glemte



børnene og i stedet helligede os vor egen barnlige tekno-snak og erfaringsudveksling.

Det skal retfærdigvis tilføjes, at selv om det ambitiøse program blev neddroset betydeligt, så havde vi fremmødte en god dag. Der var byfest i Skanderborg, og vi var på familiemarked. Du spørger måske, hvad er et familiemarked? Jo, det er et sted, hvor private mennesker kan sælge de sager, som fylder op derhjemme, men som er for gode at smide ud. Du er nu klar over, at her blev der blev købt ting, som man har haft svært ved at leve uden indtil da. Selv fik jeg for 20 kroner et sovjetisk army bælte med spænde. Ungdommen slæbte hjem på Playstation etc.

Dette materialistiske eldorado blev afløst af brødflovhed, men her kom kineserne ind med en pakkeløsning: 7 kineretter på én stor tallerker for kun 35 kroner. Under dette taffel blev idéen med at vi til oktober skulle gøre endnu et forsøg på et lille træf, og det skulle så være på Samsø, så både jyder og sjællændere med samme besvær kunne møde på neutral grund. Fynboer, bornholmere og islændinge skal også være velkomne.

Efter måltidet så vi nogle energiske unge taekwondoudøvere demonstrere, hvordan de uden økse forvandlede brædder til optændingspinde, men de blev dog overgået af den efterfølgende flødebollespisekonkurrence, hvor de forstoppede børn blev belønnet med – ja, flødeboller!



---

INDLÆG TIL BLADET SENDES TIL ERIK PETERSEN, HØGEVEJ 5, BRUUNSHÅB, 8800 VIBORG, TLF 8667-5392. ENDNU NEMMERE SOM VEDHÆFTET FIL TIL EN EMAIL TIL ERIK@DNEPR.DK.

LAV DIT DOKUMENT SOM REN .TXT ELLER I DET MINDSTE .RTF. BILLEDER SOM .JPG!

# PRIMUS-TREFF

Flemming Petersen fra Glostrup, der i dette nummer har skrevet om Bakken åbner, blev så udmattet af denne litterære bedrift, at selv om han også i år stillede op til Primustræf i Norge, så må vi vente til næste nummer af *МОТОЦИКЛ* for at læse derom. Jeg kan bøde lidt derpå, for på biblioteket lånte jeg "Motorcyklister" af John de Summer-Brason udgivet på Aschehoug i 2002. Den bog fortæller om forskellige markante danske motorcyklister fra forfatteren Johannes V. Jensen til "Biker-Jens" og er udmærket sommerferielæsning.

Forfatteren kommer også omkring Primustræf, så vi tager lige en læseprøve:

Pissekoldt, positionen svær at stadfæste og primitive forhold ud over enhver beskrivelse<sup>1</sup> er opskriften på det blandt kendere højt værdsatte norske Primus-Treff. Et vinterkomsammen, som afholdes hvert år den sidste weekend i februar. Norsk Primusunion, som arrangerer denne camping-specialitet, blev i sin tid dannet af en kreds tilpas vanvittige motorcyklister, som af en eller anden grund foretrækker at samles om hvæsende petroleumsbrændere i de isnende dybe norske skove!

Man kan blev medlem af Norsk Primusunion efter at have demonstreret kendskab til brug af primus og ellers fuldbyrdet en overnatning i telt på Primus-Treff. Stedet er det såkaldte Hadeland små hundrede kilometer nordvest for Oslo. Campinggas er ikke blot bandlyst, men også udsat for en så progromagtig forfølgelse fra primus-tilhængernes side, at tilspidsede situationer kan blive konsekvensen. Overleveringen vil vide, at en uvidende tysker, som engang havde taget en medbragt gasbrænder med tilhørende gasflaske i brug, af en "fjeldabe" fik den bandlyste og forbandede indretning skudt i stumper og stykker med skarpladt haglgevær! Da tyskeren stod målløs og hang med hagen nede på brystet, blev den selbestaltede opretholder af lov og orden dog overvældet af fortrydelse. I sin styrthjelm skyndte han sig at indsamle penge til indkøb af en reglementeret primus. Tyskeren lavede op, da det indsamlede beløb viste sig at overstige 500 norske kroner!

Under Primus-Treff sniger temperaturerne sig nemt under minus 20-30 grader. Vågner man op om morgenen – måske med alkoholbunket baghoved – til et bundfrossent bundkar på motorcyklen, er det bare om at komme i gang med at få fyret op under bundkarret med sin primus-brænder.

Ikke blot stiller de ret forudsigelige klimatiske forhold med metertykke snedriver i bjergene bastante krav til den interimistiske teltby, som er Primus-Treff. Vejen derop kræver også sin mand og maskine. Under almindelige tekstildragter, Cordura/Gore-Tex og den slags, bærer deltagerne oftest de mest fantasifulde kombinationer af termodragter, fiberpelse, svedtransporterende specialundertøj af polypropylene og tætsluttende hætter under styrthjelmene af bomuld, silke eller måske Gore Windstopper. For at holde varmen har nogle dybfrostentusiaster monteret el-varmetråde i inderhandsker, såler og hjelme. Eftersom det er snekørsel, vi taler om, er maskinerne oftest offroadere eller

---

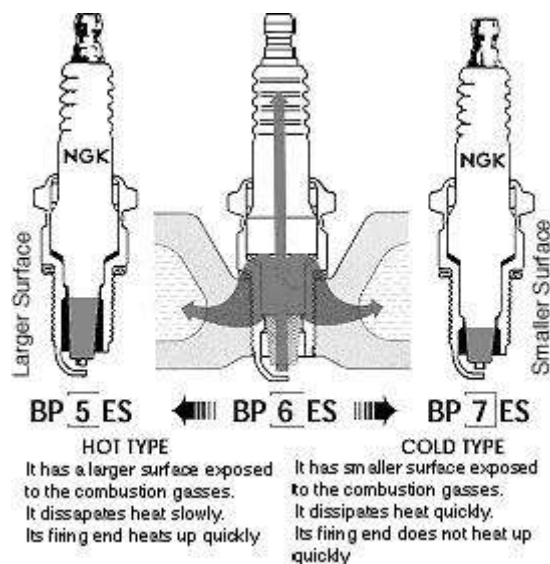
1 OK, tag lige en tur til Ukraine og snak om primitivt! (Generalsekretæren)

sedevognsekvipager, undertiden med pigdæk eller forsynet med snekæder. Nogle dybfrostentusiaster har mini-ski monteret under fodhvilerne, som kan sænkes, når sneen over grus- og asfaltvejene har vist sig bære dygtig. For at skabe tryk på de drivende baghjul må passagerer indstille sig på at friste en tilværelse som levende sandsække. Sidevogne, som ikke kan komme op ad bjerget grundet manglende tryk på det drivende hjul, får lov at låne mennesker fra de maskiner, der er bedre kørende.

Et årligt tilbagevendende show, som vækker en vis benovelse hos selv garvede Primus-Treff deltagere, er, når den danske arkitekt Hans-Jørgen Jensen-Wettlaufer demonstrerer sin akademiske kunnen i snedriverne gennem opførelsen af en transportabel kludevilla. Ikke blot får han i sidevognen plads til et militærtelt, også en lille kakkelovn, samt hjemlig hygge i form af en broderet klokkestreng, et oliemaleri af typen Hjort ved skovsø plus en flaske cognac og en kasse cigarer bliver der i reglen plads til.

Med deltagelse i næsten alle afholdte Primus-treff siden 1972 er skæggede, hårdføre Hans-Jørgen Jensen-Wettlaufer tæt ved at være nestor i foretagnet. Det er i det hele taget barske gutter, som tiltrækkes af Primus-Treff...

Så vidt læseprøven fra "Motorcyklister". Forhåbenligt vil den få flere medlemmer til at overveje, om ikke Primus-treff var en af de oplevelser, man skylder sig selv. Utroligt, men sandt så har en Michael Kristensen fra Vejle telefoneret til mig, medens jeg skrev denne historie. Han ønskede medlemskab af klubben og er på udkig efter en M72'er eller K750'er for sammen med sin nabo at kunne deltage i næste års Primustræf! Det kalder jeg den rette holdning. [Erik P]

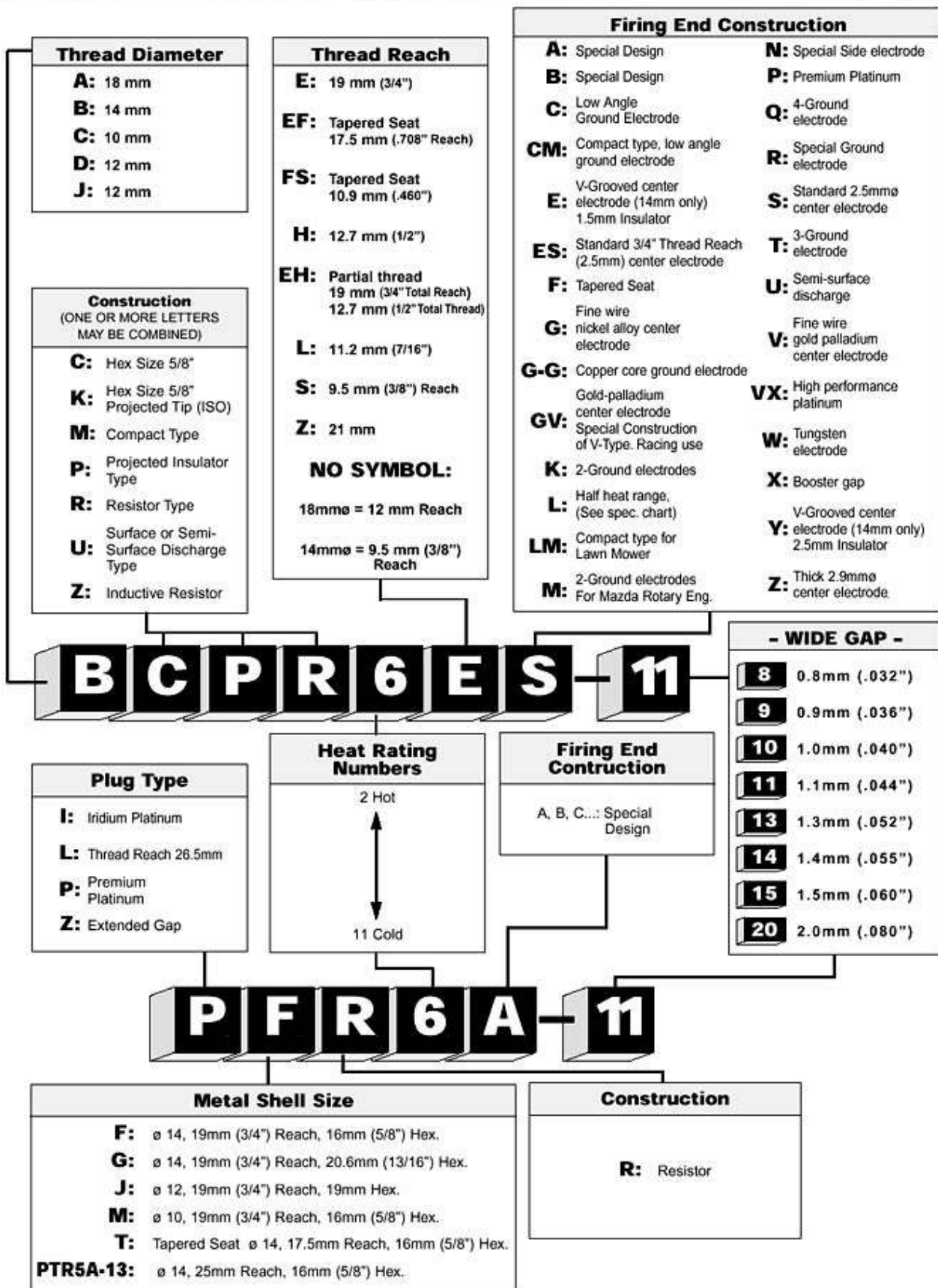


**Varme tændrør** har en større eksponeret overflade udsat for forbrændingen. Varmen ledes bort langsommere.

**Kolde tændrør** har det lige modsat. Varmen ledes meget bedre bort og elektroderne opvarmes ikke hurtigt.



# DESIGN SYMBOLS: SPARK PLUGS



Denne tabel forklarer betydningen af NGK-tændrørs betegnelser.

## 8 gode værktøjer til turen

1. Gaffatape. Klarer det hele. Skærmreparationer, olielækager, isoleringsbånd, bugsertov og meget mere. Jep – der er en masse fordomme, men i den virkelige verden redder Gaffatape situationen i LeMans-vinden Porsche, og i Atlas-raketter bruges det i metervis. Det eneste, der kan redde dig ud af flere kedelige situationer er en mønt- eller mobiltelefon.
2. Svejsetang. Her er både skiftenøgle, hammer, tang, afbrækker af rustne bolte og bræk-løs-til-det-knækker værktøjet. Vi taler her om værktøjskassens tunge artilleri. Svejsetænger er det eneste værktøj beregnet til sager, der er totalt forknoklede og ikke mere kan repareres.
3. Stor sten fra vejkanten. Knus, deformer og knus hvad som helst. Ret buler ud i sidevogn eller skærme. God lyd! Videnskaben har endnu ikke udviklet en hammer, der har samme voldsomme slagvirkning som granit eller gnejs.
4. Plastic straps. Endelig en elegant løsning på problemet med masser af sejl garn og ståltråd. 15-20 plastikbindere kan forvandle det værste amatørarbejde, der lser ud som en model af den brasilianske regnskov til noget, der ligner noget. Spænd ekstra øldåser på sidevognens stel, erstat knækkede snørebånd – mulighederne er endeløse.
5. Allerhelvedes stor skruetrækker. Vi kan lige så godt indrømme det. Der findes ikke bedre værktøj til at bore, mejsle, løfte, brække, flække og mishandle end en allerhelvedes stor, flad skruetrækker. Især hvis den anvendes med ukritisk energi og en stor hammer. Skulle den brække – og det gør den før eller siden, så hvad pokker? De kommer med livsvarig garanti.
6. Høstbindegarn. Løse lydpotter og hullede lydpotter klarer de problemer, som på grund af varmen ikke kan repareres med Gaffatape. Kan ikke anbefales på meget smukt restaurerede maskiner, fordi det virker så godt, at man ikke behøver at foretage sig yderligere.
7. Koben. Kan ofte erstatte svejsetang, stor sten og skruetrækker som et enkelt værktøj med vældig slagkraft og moment. Ville have været perfekt i middelalderens ridderturneringer. Foryggende virkning på fastsiddende lydpotter og tilsvarende.
8. Mobiltelefon. Se tip #1 ovenfor

Indsendt af anonymt klubmedlem,  
hvis identitet dog kendes af  
redaktøren



Emanuel Kristensen, Kolding kørte denne Ural M72 hjem til restaurering.



.. og sådan kom den til at se ud!





Hvordan endte den i hylde træet? Læs den pinlige historie på side 5!