

МОТОЦИКЛ

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



Vi har vore maskiner til rekreation og underholdning.
I de gamle sovjetstater er det en arbejdshest, der skal gøre nytte.

Redaktørens ævl



Det går stærkt i mit liv. Der sker meget. Lad mig holde mig til det, der vedrører klubben. 1. maj var jeg sammen med Søgaard Kyndesen og Johannes Wraae på besøg i Pütnitz, hvor samlingen officielt åbnede som museum med offentlig adgang. Joh, vi sad ved siden af byen borgmester, spiste pindemadder og drak champagne. Tyskerne er glade for den danske interesse, og som klub har vi på mange måder udbytte af denne forbindelse.

Senere i maj var vi så afsted på prøvetur i Ukraine for at se, hvordan sådan en oplevelsestur kan arrangeres. For at det ikke skal være løgn, så tog jeg imod Torsten Meiers invitation til igen at tage derned en uges tid for at bringe tingene mere på plads inden selve turen til september. Det blev en hård uge med positive overraskelser (party hos en polsk millionær syd for Warszawa) som negative (at sidde fast i den ukrainske told i 24½ time eller at være fastkørt med en Ford Transit i ukrainske mudder mere end én gang er ikke det sjoveste man kan prøve).



Jeg fik lidt indblik i, hvordan man handler gamle køretøjer i disse egne. Vi kiggede blandt andet på en gammel Izh (ИЖ) fra 1949, og et andet sted fandt vi en fabriksny Dnepr fra 1992 på ukrainske nummerplader og med 0 (nul) kilometer på klokken til salg for 400\$. Izh'en ejer havde svært ved at beslutte sig for om han skulle sælge, og hvad den skulle koste. Det havde været faderens, og den havde tydeligtvis stor affektionsværdi for ham. Det endte med, at han i hvert fald først ville forhandle med broderen om denne sag. Den

flotte blå og hvide Dnepr købte Torstens søn. Han skal dog regne med, at det vil koste ham omkring yderligere 400\$, før den står i Tyskland.

Hvad angår rejselivet i Ukraine, så er tingene nu meget afklarede:

- rejsens arrangør er turistbureauet Sputnik Zhitomir
- ejer og 'stifinder' er Viktor i Novograd Wolinskij
- tolke fra den internationale sprogskole
- en hel og spændende dag i Kiev
- en hel og spændende dag i Zhitomir
- introduktion og tilvænnning på en køreskoles 'kravlegård'
- fire dages kørsel på landet
- der bliver flere ture i 2005

Torsten Meier og jeg er de to tosser, der finder det sjovt at formidle dette og at hjælpe folk derved. Vi skulle have vore hoveder undersøgt! 36 tyskere og 1 nordmand står på ventelisten til 2005.

Træffet i Pütnitz var endnu mere omfattende end sidste år. Samlingen er nu fordelt på tre hangarer, hvor den sidste står halvtom og venter på at nogle bureaukrater giver accept til overflytningen af en større antal bæltekørertøjer fra Militærdistrikt Berlin. Der var 5-6 sovjetiske flyvemaskiner, og for mit eget vedkommende var det et højdepunkt og alle 50 € værd at flyve i verdens største dobbeltdækker, en Antonov An2 ind over havnen i Rostock og tilbage igen. Altsammen i ganske adstadigt tempo og i lav højde, så man rigtigt kunne studere landskabet.

Jeg har gode kontakter med Jawa/CZ-klubben og den danske MZ-klub. Vi fattigrøve med østeuropæiske motorcykler må holde sammen og samarbejde. Fra MZ-klubben deltog flere i træffet i Pütnitz. Som sædvanlig var der god dansk deltagelse fra vores egen klub. Det har lettet redaktionen af dette nummer, idet Mads Sørensen (MZ) har været så venlig at skrive beretning fra træffet, Torben Danø har sendt en artikel om sidevognsbespænding, der giver interessant supplement, til hvad der tidligere er skrevet her i bladet.

Åh ja – jeg må da huske at fortælle, at vi blev filmet og skulle komme i polsk TV med vores særprægede hobby!

Claus Dal har nedlagt Vamdrup-træffet, men er så venlig at lade det genopstå som et træf på skovbyringen. Tilmed i en weekend, hvor Dansk Græs- og Sandbaneforening afholder veteran sidevognsløb. Et glædeligt initiativ. Jan Buchwald har samme weekend en invitation, så de sjællændere, der synes at det er rigeligt langt at køre til Sønderjylland alligevel får en chance for at mødes.

Så alt i alt synes jeg, at det går ganske udmærket for vores lille klub og væres specielle interesse.

Erik P



Beretningen fra træffet i Pütznitz er i år skrevet af Mads Sørensen fra MZ-klubben. Det er altid spændende at læse, hvordan andre oplever tingene.

Undertegnede blev kontaktet af det talende vandfald, Erik fra Ural/Dnepr-klubben, der gerne ville invitere med til det store Ostblock-Fahrzeugtreffen, som skulle foregå på den gamle militærflyveplads Pütznitz, ved Damgarten. Det lød spændende, fordi det var køretøjer fra den gamle østblok. Alt fra 2 hjul til bæltekøretøjer. Han lokkede med lave priser, dansk camp på området samt en masse spas og opvisninger. I mine øren lød det spændende.

Efter en resultatløs annoncering på mailinglisten fik jeg talt med Poul og Jens, der normalt er med på den værste, og derved var der dømt træf. Husets frue gryntede noget over at jeg skulle til træf igen midt i ferien, men fik så den ide at hun ville med. BAG PÅ GAMLE MAREN. Stakkels tøs. Aftalen lød på at vi skulle mødes hos redaktøren i Gedser fredag den 2. Juli kl. 12:15 og derefter bevæge os mod den sejlene kasse, der skulle fragte os til Rostock. Erik ville også dukke op i Gedser på sit



russerapparat og da han kendte vejen ville han køre forrest fra Rostock til Pütnitz der ligger ca. 40 km østpå.

Maren blev læsset (lettere overlæsset) og fru en iført knægtens køredragt samt en lånt hjelm fra Poul og vi var klar. Som sædvanlig kom Poul i sidste øjeblik og Jens var forsinket, men da vi kom over til færgen var alle samlet. Vi manglede dog Erik¹, som vi først mødte i Pütnitz. Pragtfuldt kørevejr i høj sol, så med køredragt hat og det hele var ventetiden i opmarchbanerne ganske varm. Vi kom om bord og købte en tår øl for at dække dehydreringen, som var opstået i ventetiden. Igen kan det konstateres at sørøveri tilsyneladende er tilladt i Danmark. 650 kr for en returbillet og 22 kr for 1 (en) Ceres af de Royale.

Da vi landede i Rostock var det en blanding af snuskregn og regn, hvilket dog heldigvis ophørte inden vi nåede Pütnitz. Vi opdagede en Dnepr med sidevogn og danske plader, fik kørt ham op og jo. Han skulle også til træf og han kendte vejen, troede både han selv og vi andre, så det endte med ca. 80 km på de tyske veje i stedet for 40 km. Det gjorde ganske vist ingenting, for det var et utroligt smukt landskab vi kørte gennem.

Endelig nåede vi frem ved at spørge lokale om vej. Den sidste var så venlig, så hun kørte foran resten af vejen, indtil indkørslen til flyvepladsen. Igennem den første gate og så ellers 4 km ind ad en blanding af betonbaner og asfalt hvor hovedgaten til træffet var. Det var et enormt område som for få år siden var arbejdsplads for over 15000 mennesker.



Vi blev modtaget med hjertelighed og blev efter indskrivningen (18 € pr næse incl. 2 gange morgenmad samt en tur til gullashkanonen lørdag aften) eskorteret til den danske lejr. Der var masser af Ural/Dnepr i den danske camp, men kun 3 MZ'er, nemlig vores som naturligvis blev beundret af såvel danske som tyske træfdeltagere.

Selve den danske camp lå for enden af den ene hangar, og der var frit slag hvor i skovbunden man ville slå telt op, så det var bare at finde en plet der ikke var for bulet og knoldet. Der var ingen restriktioner, heller ikke med hensyn til åben ild, selvom der ligger masser af tørre grene, blade osv. Spøjst folkefærd.

Da vi var færdige med at opføre vores natlogi gik vi på jagt efter noget spændende samt noget mad. Det viste sig at aftensmaden fredag skulle vi selv fremskaffe så lidt senere kørte vi til byen og fik lidt foder, dog til en fornuftig pris. Ca. 4 € for en döner og ½ liter pilsner. Inden vi kørte til byen havde vi dog lige næsen indenfor i den ene hangar. Der var mange spændende køretøjer, også MZ. Aftenen foregik med hygge og socialt samvær på

1 Ak nej. Carsten Schweder og jeg opgav færgen og tog den over land.

campen.

Lørdag morgen var der fælles morgenmad. Masser af Brötchen, flere slags marmelade, wurst i alle afskygninger samt patéer og ost. Selvfølgelig skyllet ned med rigelige mængder af kaffe og te.

Dagens show begyndte først kl 10 så der var tid til at kigge i de forskellige hangarer. I den "grønne" hangar med militærkøretøjer ville fruene gerne have en kæmpelastbil med båd på ladet. Man kan vel stå på vandski efter båden?



Så begyndte paraden af køretøjer og dem var der mange af. Tohjulede, trehjulede, firhjulede, ja op til 16 hjul eller bæltekøretøjer, hvoraf mange var pudset op, poleret eller restaureret til øjets fornøjelse. Det var ganske simpelt imponerende.

Efter paraden var der lidt tid inden første opvisning, så vi listede stille og roligt gennem gaden hvor kræmmere, banditter, østtyske krejlere samt andet godfolk havde taget opstilling. Dette var vi ikke blevet fortalt så jeg ærgrede mig lidt over vi ikke havde taget så mange penge med. Nye lydpotter fra 35 € (ca. 260 kr), nye dæk fra 30 €. Stumper og dele fra næsten ingenting og opefter. Alt i rigelige mængder. Østtyske og russiske flag, uniformer samt diverse køretøjer. Overvældende slaraffenland for hel og halvtosser.

Nu begyndte den første opvisning. Hvordan ser en bil ud efter mødet med en 20 tons tung minerydder i fuld fart ?

Efter sammenpakning af en personbil var der flyver-opvisning med gamle russiske maskiner. Dette var også imponerende. Nogle fløj så lavt så man var nervøs for de sidste hårtotter der sidder på hovedet. Ved den ene overflyvning var folk lidt nervøse for den ene maskine stod næsten helt stille oppe i luften som en helikopter. Mange forventede at han ville dratte ned, men pludselig var det som om han slap bremsen og fløj så videre i en helvedes fart. Det var i øvrigt den samme der loopede, stallede og lavede andre tosserier. Der var mulighed for at tage ud til de andre hangarer og startbaner og få en tur. Turen koster 50 € og varer ca. 3 kvarter. Vi nåede det bare ikke, desværre.

I løbet af lørdagen var der fingerede redningsaktioner, demonstration af panserfærger der koblede sig sammen, kørte på land hvorefter en Tatra kørte op, de sejlede ud, vendte og kom tilbage og den kørte ned igen. Utroligt maskineri. Da det ene fartøj kom fra hangaren og ned mod vandet kørte den omkring 60 km/t. Kæderne buldrede og det hele gik så stærkt at mange kun nåede at opleve det enorme plask og sprøjt da den røg i vandet.



Der var terræn/sandkassekørsel med alle de køretøjer der gad deltage. To der især vakte opsigt var et par russiske cykler hvoraf den ene havde træk på sidevognen. De var selvfølgelig i originaludførelse med maskingevær og alskens isenkram monteret. Det var spas. Bare stå og nyde maskiner der blev presset, banket og tæsket alt imens jord, vand og smat røg rundt til alle sider og man kunne høre motoren bare virkede.



Lørdag aften var der fællesspisning i den ene hangar med føde lavet ved gullashkanonen. Kan ikke anbefales med mindre man er til noget der i konsistens minder om gule ærter, farven er bare grøn, med nudelstumper og noget der minder om kødstykker i. Smagsmæssigt ikke den store kulinariske oplevelse, men det mættede, var varmt og sikkert også nærende.

Om aftenen var der så mulighed for selv at køre nogle af de store køretøjer eller i trabier eller hvad man nu følte for. Vi var efterhånden så trætte af alle oplevelserne at vi lavede lidt socialt samvær på campen med lidt bål, kaffe og øl.

Inden vi pakkede sammen om søndagen, hvor der i øvrigt var opvisninger igen, talte jeg med Torsten Meier der havde ansvaret for hele arrangementet. Han syntes at det var dejligt at der var repræsentanter fra den danske MZ klub og inviterede os til at deltage igen til næste år. Gerne mange flere. Træffet afholdes første weekend i Juli og for interesserede kan yderligere oplysninger kan hentes på www.boxer-motor.de

Det var et lidt anderledes træf end jeg plejer at deltage i, men det var ikke sidste gang, da der både er billige reservedele og en masse oplevelser jeg ikke nåede i år. Transporten derned næste år vil sandsynligvis blive arrangeret således at Pouls gamle Barkasse bliver læsset med mspjætter og campinggrej i Gedser, læsset af i Rostock således at fægebilletten kan reduceres kraftigt.

Toiletforholdene er lidt primitive idet, det er "festivallokummer" der er stillet op. De bliver dog skiftet hver dag. For en sikkerheds skyld bør man selv have papir med, hvis ikke man har lange negle. Fersk drikkevand (hvad man end bruger det til) er svært at opdrive, men der er tankvogne med vand, hvis man skal bruge noget til at vaske sig i. Det kan bruges til kaffe/te, når det har kogt længe nok.

På Ural/Dnepr klubbens hjemmeside <http://www.dnepr.dk/puetnitz> er der mulighed for at læse mere og se flere billeder fra træffet. Jeg håber der er flere der har lyst til at tage med til næste år, da det var en rigtig kanon oplevelse.

Mads Kägel Sørensen
Lé Redakteur, MZ-nyt

Jørgen Hansen sikrede dette billede i Pütnitz. En af de 'vilde' unge mænd mente, at hans Dnepr sikkert nok kunne klare at sådan nærmest at køre under vandet.



Billedet dokumenterer, at det kan den næsten, men ikke helt. Næste dag kunne den atter startes.

Prøv ikke dette hjemme, drenge!



Jørgen "Antikrist" Hansen flankeret af en sovjetisk genral og oberst. "Generalen" til venstre er polakken Andrei, der under det kommunistiske styre drev eget firma og tjente så mange penge, at han ikke anede, hvad han skulle bruge dem til. Han ankom til Pütnitz den ene af sine Rolls Royce med "obersten" som chauffør.

Endu et farverigt indslag fra træffet.

Russiske motorcykler sælger i Baghdad

Usikker ved at køre bil i det besatte Iraq? Så prøv en af de 1467 russiske Ural'er, der nu sælges, og som af en lokal smed let kan konverteres til bykrig.

Den engang frygtede Saddam Fedayeen milits og Jerusalem Army paramilitære styrke bestilte disse Ural'er lige før den amerikanske invasion, som led i forsvarsstrategi, der baseredes på høj mobilitet, men som ikke blev fuldt implementeret.

Folkene i det statsejede General Vehicle Company fortæller, at da motorcyklerne ankom var Hussein færdig som gårdsanger, og de robuste motorcykler med sidevogn skal sælges.

"Jeg forventer at se en efterspørgsel fra Sadr city," sagde en sælger, der referede til det Shiitiske slumkvarter i Baghdad, hvor de amerikanske styrker helst holder sig helt ud.

"Der skal bare svejses nogle ekstra plader og en fod til maskingeværet, lige som Fedayeen plejede, og den er klar," tilføjede han. En rammende kommentar, for de amerikanske styrker er oppe mod en stadig mere opfindsom fjende i guerillaen.

Man kan få Ural'en i alle farver sålænge det er kamouflagegrå. Det forventes, at den vil appellere til irakere, der er trætte af at sidde fast i de stadig værre trafikpropper i Baghdad.



Desto længere tid du tilbringer i trafikken, desto større risiko for at blive udsat for en selvmordsbomber, eller en bombe i vejsiden.

Tril forbi de ventende biler, og udsigten for en sikker tur er forbedret.

Ural leverede 503 ud af 2000 bestilte maskiner under olje-for-mad-programmet før krigen begyndte.

En sending af de terrængående motorcykler var i aktion under krigen, og det statsejede firma arbejder på at markedsføre nye sendinger.

MC'erne, der af entusiastene kaldes "motorcyklernes AK-47" har en topventileret boksermotor baseret på et BMW-design fra før 2. verdenskrig og tromlebremser.

4,9 millioner dinarer (svarende til ca. 25.000 kroner) er disse Ural'er uden for den gennemsnitlige irakiske tegnebogs kapacitet, men med deres militære potentiale, styrke og smidighed kunne nok friste mere velhavende kunder, der døjer med trafikken i Baghdads gader.

"Vi prøver at overtale indenrigsministeriet til at købe dem. Det vil dog ikke være noget problem, hvis det ikke sker. Vi har solgt adskillige til offentligheden allerede," siger man. "Folk føler sig mere sikre og mere mobile i dem"

I Saddam Hussein's Iraq foretrak man at importere fra lande, man betragtede som allierede, så som Rusland.

Butikkens lager er fyldt med russiske Volga stationcars. Salget er faldet efter at statsmonopolet ikke mere eksisterer, men lige netop Ural'er kan stadigvæk holde kundernes interesse.

Bland de interesserede kunder er en amerikansk officer. "Jeg håber ikke, at de sælger dem med maskingevær", siger han.

"Man kan købe alt i dette land", tilføjede han.

The Moscow Times, 7. april 2004

USA-ægtepar "snydt" af midnatssol

Et amerikansk ægtepar kræver rejseudgifterne til Norge refunderet. De rejste den lange vej for at opleve den norske midnatssol, men føler sig snydt og bedraget.

"Vi fik det indtryk, at Norge havde en anden sol, end vi har i USA. Det er ren svindel", rasede ægteparret.

Guiden på turen prøvede at forklare det amerikanske ægtepar, at det specielle ved en midnatssol er, at den skinner om natten, men den forklaring godtog det skuffede ægtepar ikke.

"Vi er blevet svindlet. Vi rejste ikke til Norge for at kigge på vores egen sol", lød kritikken fra ægteparret.

Man må håbe det oplyste ægtepar havde en god tur til det norske - trods alt. Også selvom solen var den selv samme som den, der kaster sine stråler over USA - og resten af kloden.

INDLÆG TIL BLADET ER SÆRDELES VELKOMNE. SEND DEM HÅNSKREVNE, SOM EMAIL, PÅ DISKETTE, CDROM (HELST SOM TXT- ELLER .RTF-FIL, BILLEDER SOM .JPG) ETC. TIL

ERIK PETERSEN
HØGEVEJ 5, BRUUNSHÅB
8800 VIBORG
8667-5392 ERIK@DNEPR.DK



Hej Erik!

Ja nu tror du det er noget intimt, men nej, nej nej. Nu gør han det sgu igen! Altså stådrengen, ham med kloningen. Peter Stådreng.

Så står han sgu igen på en pæl ude i Gilleleje havn til beskuelse for alle, der kommer til havnefest. Kun misundt hvis der skal overrækkes førsteprisen for den mest stille person i nærliggende kommuner. Det er nu helt fastslået, at han får træning på sit job, for det kan ikke være i hans hjem, thi han er gift og har tre børn.

Pinden han er placeret på er af samme størrelse som sidste år 30x30 cm. Hans modstandere er 8 andre håbefulde, men efter sigende har de store fødder. Det kan være smart, fordi det kan have en klæbende effekt, hvis de ikke er vasket, udtaler en forbisejlende fisker kaldet Sildeøje.

Bedriften kom til at vare 61 timer 48 minutter 15 sekunder. En verdensrekord. En af de lokale journalister fra "Ugepesten" spurgte de deltagende, om hvad de ville bruge pengene til, hvis de vandt. Der var mange bud lige fra at rejse og til at tipse engelsk fodbold.

Peter havde en skjult dagsorden, ganske som sidste år, hvor det var et par udstødninger til hans Dnepr og reovering af deres hus. Denne gang var det færdiggørelse af det

ukrainske vidunder, som skal have sidevogn, hvorefter der er plads til alle ungerne.

Men et eller andet er der gået galt. Fordi medens han stod der på pælen og foretog sig ingenting, kogte en vild spire af en tanke og formede sig i hans hoved. Han ville gøre sin kone "ærbar". (Til de yngre læsere kan oplyses at der er en kvinde der er gift og ikke lever på polsk (At leve på polsk vil sige at man er flyttet sammen og ikke er lovformeligt gift, men ellers har det ret fedt.)).

Jow Peter ville giftes i kirke med myrter og slør for dermed at indtræde i den hellige ægtestand.

Efter udstået dåd og fødderne sikkert plantet på jorden, stikker han hovedet sammen med journalisten, og der smedes en vild plan. Den gik ud på, at han friede via avisen.

Det hele blev sat i værk, og ugen efter er avisen klar. Et stort billede af Peter der nydeligt knæler, som man nu skal, og så overskriften:

HEIDI VIL DU GIFTE DIG MED MIG?

Nedenunder er der tre af sponsorene med reklamer, der alle siger

"SIG JA HEIDI!"

og desuden tilbyder bryllupsringe, krankørsel med en udholdende mand, og Irma der tilbyder en bryllupsvin til halv pris.

Heidi er ganske uvidende om Peters plan. Hun står i den lokale Prima for at handle ind med ugens tilbud af mørbradbøffer, da Peter ringer på mobilen og siger, at hun lige skal se ugens tilbud på side 20.

Hun ser da sin mand på en helside friende og med et fedt grin række hånden frem for at tilbyde sin assistance. Hun gør da det eneste fornuftige, der er at gøre i en sådan situation; afgiver et skrig. Derefter løb hun hjem uden mørbradbøffer, for at udklække en plan, der kan slå benene væk under Peter.

Hun har efter sigende sagt ja til frieriet. Dog på den betingelse, at Peter får taget sig sammen og lavet Dnepr'en færdig, så de kan køre til kirke på den.

Ja sådan kan det gå. Rart at der er rigtige kvinder og mænd i vores klub, D.U.M.

Hilsen Jørgen "Antikrist"

Udnyt pladsen!



På en Dnepr-sidevogn skal man fjerne ryglænet for at komme ind til bagagerummet. Vi har få set, hvordan Johannes Wraae har udnyttet denne plads til et sæt værktøj fra en gammel Lada. Hermed variation over temaet.

- En lille førstehjælpssække,
 - dæktryksmåler,
 - rene klude
 - og en værktøjsmappe
- er let tilgængeligt ved at vippe sædet frem.

En lille hylde og lidt remme holder det hele på plads.

.. og skal det være, kan man vel også gemme et-eller-andet under sidevognssædet.



Jawa med sidevogn.

Jawa motorcyklen er godkendt til sidevogn, og Velorex sidevognen er godkendt til Jawa. Der ligger en fabriksgodkendelse "begge veje", så at få monteret sidevogne på i hvert fald 350 ccm Jawa'er er ikke noget problem så længe vi taler om Velorex sidevogne, hvor der er et monteringskit specielt til Jawa.

- Når nu sidevognen er monteret, vil man se at der er tale om at sidevognens hjul har et vist for-løb i forhold til mc'ens baghjul. Det vil sige at akselen på sidevognshjulet ligger længere fremme end akselen på mc'ens baghjul, normalt 15-35 cm foran.
- Der vil også være et vist toe-in, hvilket vil sige at sidevognens hjul peger ind mod mc'en - normalt i størrelsesordenen 2-4 cm. Toe-in måles ved yderkanten af for- og baghjul. Brug 2 stk. 2 m lange brædder. Placer det ene parallelt med for og baghjul, det andet parallelt med sidevognshjulet. Afstanden mellem brædderne skal være 2-4 cm kortere foran end bagved ekvipagen. Jo tungere sidevognen er, jo større toe-in.
- Den sidste værdi man skal være opmærksom på er hvor meget selve mc'en hælder væk fra sidevognen – normalt 5-15 mm fra lodret, målt med lod fra styrehovedet, når der er belastning på.

Ændrer man på disse mål, ændrer man også på køreegenskaberne!!

1. For-løbet øges indtil vægtfordelingen er i top. Dog skal man tænke på at sliddet på dæk øges jo mere for-løb der er. Styringen bliver også tungere jo mere for-løb. Risikoen for at vælte i et venstresving øges ved for lille for-løb.
2. For stort toe-in vil slide dækket ved højresving, og ekvipagen vil have en tendens til at trække mod midten af kørebanen ved neutral styring. For lille toe-in og du styrer mod rendestenen. Korrekt sat op vil ekvipagen styre lidt mod midten ved bremsning og lidt mod rendestenen når du giver gas. Hvis stillingen var neutral, ville der i praksis opstå et toe-out når man kører, da rammen altid vil give sig lidt.
3. Hvis der er for lidt vinkel væk fra sidevognen, vil mc'en læne ind mod sidevognen ved fuld last, og styringen vil blive tung og besværlig, især når man skal dreje til venstre (væk fra sidevognen). Grunden til at der stadig skal være hældning med belastning er vejens krumning. Vejene krummer, så midten af kørebanen er højest, og er der ikke hældning nok på, vil mc'en hælde ind mod sidevognen. Det vil blive noget af en udholdenhedsprøve at køre ekvipagen, hvor man hele tiden hiver i styret, for at holde retningen.

De ekvipager jeg har set, har for de flestes vedkommende ikke været justeret korrekt. Det giver problemer ved kørslen, og man kan ikke, som man bør kunne, holde farten ved 80 km/t og opnå at ekvipagen kører lige ud uden at trække til en af siderne.

Jeg ved så også, som sidevognskører, at ekvipagen er så let, at det giver øget arbejde at køre i stærk sidevind, specielt ind fra sidevognssiden. Jeg vil dog til enhver tid mene at det opvejes af at styringen er let og relativt (der **er** jo en sidevogn) ubesværet. Man kan selvfølgelig eksperimentere med hvor stor hældning mc'en skal have. Evt. kan man justere den til kørsel uden last i sidevognen, og så justere den om når man får last på. Det er noget jeg selv eksperimenterer med i øjeblikket, men det er altså ikke bare lige!

Tabel der letter justering

Justering	Trækker mod		Svær at svinge		Sidevognen		Kraftigt dækslid
	Venstre	Højre	Til venstre	Til højre	letter	wobler	
Øg Toe-in	-	X	X	-	-	-	-
Formindsk Toe-in	X	-	-	X	-	-	X
Øg hældningen	-	X	X	-	-	-	-
Formindsk hældningen	X	-	-	X	X	-	-
Stivere fjedre	-	-	-	-	-	X	-
Styrdæmper	-	-	-	-	-	X	-
Slør i styretøj	-	-	-	-	-	X	-
Afbalancer forhjulet	-	-	-	-	-	X	-
Dæktryk	-	-	X	X	-	X	X
Sidevognens fæste	-	-	-	-	-	X	-
Øg vægt i sidevogn	-	-	-	-	X	-	-
Større for-løb	-	X	-	-	-	-	-
Mindre for-løb	X	-	X	X	-	-	X

Selve kørslen med sidevogn er kendetegnet ved en god del motion til køreren. Man kan jo ikke styre ved at hælde med mc'en! Nej, man må flytte på sig selv. Det er også en rigtig god idé, måske endda en nødvendighed, at anbringe en evt. passager i sidevognen, hvis man ikke har bagage med!!

Svingning med sidevogn giver som sagt en del motion. Dels skal man dreje styret, dels skal man læne sig ud til den side man vil svinge. Det er en kunst der skal læres. Farten i sving er også af afgørende betydning. Har du ikke prøvet med en sidevogn, så øv dig!! Der skal faktisk ikke meget fart på i et sving, før man kommer i vanskeligheder. Sving til højre med for stærk fart, og sidevognen løftes fra vejbanen – lidt mere fart på, og du

vælter. I venstresving vil det være mc'ens baghjul der løftes fra vejbanen ved for høj hastighed. Også her kan man vælte ved højere hastighed!!

Det er i begge tilfælde centrifugalkræfterne der spiller ind!

Det er en god idé altid at bremse ned før skarpe sving. Ved højresvinget kan man så give gas fra ca. midten af svinget, mens man venter med at røre gashåndtaget i et venstresving, til man er ude af kurven.

Husk i øvrigt at holde en god sikkerhedsafstand, da du har mere vægt at bremse ned!

Øvelse gør mester!!

Hvad er der så af fordele ved sidevognen? Tjah, det er jo en luksus ikke at skulle holde balancen ved langsom kørsel og i lyskryds. Fødderne er altid oppe og klar til at bremse og skifte gear. Det er jo så også nok det sikreste køretøj at komme ud på i glat og fedtet føre. Korrekt justerede bagbremses, så ekvipagen trækker lige på glat vej, og du er rigtig godt kørende!

Den besværlige styring bliver knapt så besværlig med øvelsen. Man udvikler en teknik, hvor man bruger gassen til at understøtte styringen. Når du giver gas, "slæber" sidevognen efter -> ekvipagen trækkes mod højre. Når du slipper gassen "skubber" sidevognen på -> ekvipagen trækkes mod venstre. Monterer man et bredere og højere styr, kan det også lette styringen. Styr-dæmperen der er indbygget i kronrøret er i langt de fleste tilfælde nok til at styret ikke slår (wobbler), ellers er det en god idé at efterse styretøjet for slør, inden man skrider til at montere en ekstra styrdæmper.

Sidevognen stiller større krav til bremses, hjullejer, eger og dæk, så hyppigere eftersyn, justering og udskiftning af disse er nødvendigt.

Endelig er der et spørgsmål om gearing. Jawa-fabrikken gearer mc'en med 16 tænder foran til normal solo kørsel, og anbefaler at gå ned til 15 tænder foran ved montering af sidevogn. Min erfaring er at det er for lidt. Jeg har gearet cyklen med 14 tænder foran, og det gør at jeg bruger alle 4 gear, hvor jeg før kun brugte 4. gear ved kørsel i medvind og ned ad bakke! Bundtrækket øges jo også, og motoren stresses ikke nær så hårdt. Med denne gearing er en marchhastighed på 80-90 km/t over længere stræk ikke urealistisk. Jeg har så eftermonteret en cykelcomputer, for at få en mere korrekt angivelse af hastigheden.

Har du nu fået lyst til at montere en sidevogn, så skal du være velkommen i "klubben" :)

Torben Danø
Jawa/CZ-klubben

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 email: 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.

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,-

+ fordendelse(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



Mon ikke de fleste motorcykler med sidevogn i Danmark er Nimbus'er? Jeg kender ikke tallet, men er ret sikker på at der er rigtig mange. Nummer to er utvivlsomt Ural og Dnepr, selv om de fleste er forundrede over at de overhovedet eksisterer. Så er der MZ'erne og Jawa/CZ'erne. Folk med disse MC'er vil typisk være i en mærkeklub – hvis de overhovedet er organiseret, men der findes en klub for "restgruppen". Dansk Sidevognsklub er stedet hvor alle de andre med sidevogn kan organisere sig. De holder nogle træf, der er åbne for alle med sidevogn, og nysgerrig som jeg er, deltog jeg i det

26. internationale sidevognstræf i Brædstrup.

Det var første gang Edith og jeg skulle afsted med telt, soveposer o.s.v. på min Dnepr MT16, og under pakningen fandt vi ud af, at næste gang skal der vistnok lidt mere systematisk i denne proces. Turen gik med ca. 60 km/t ad de sekundære landeveje, gennem det smukke midtjylland. Vi havde ikke svært ved at finde "Sømosegård", en FDF-hytte, der ligger lige syd for Brædstrup. Vi ankom lidt før solnedgang som nogen af de sidste. Tilmelding, 150 kr/person + 20 kr pr bøf til grillen lørdag aften. Op med teltet. Mørkt. Lidt trætte. "Lad os tørne ind, så kigger vi på det hele, når der bliver lyst i morgen"

Inden jeg tog afsted, havde jeg i telefonen talt med klubbens formand, Bjarne. Jeg havde spurgt

- om det drejede sig om sanseløs beruselse
- om meget høj musik og
- om strip tease

idet jeg ikke gider at køre min MC til nogen af delene.

Den flinke Bjarne havde meget beroligende svaret, at det hele var en hyggeligt familietræf med børn og sidevogne, og at man bestemt ikke behøvede at være medlem af DSK for at deltage.

Vi gik altså i soveposerne, og ved 4-5 tiden om morgenen havde Bjarne ikke løjet, for da stoppede den høje musik. Vi erfarede senere, at der festes en del fredag aften. Musikken var såmænd ikke dårlig, men vi skulle nok have stillet teltet op i den anden ende.

Jeg så ingen tilfælde af sanseløs beruselse, men den anonyme beboer af vores nabotelt må have fået et ildebefindende, der krævede at han kastede op en times tid der om morgenen.

Lørdag morgen og lørdagen bød på det mest perfekte sommergejr. Aldrig i mit liv har jeg set så mange forskellige sidevogne. Alene dette syn var turen værd, men først morgenmaden. Der var rigeligt at vælge imellem. For en inkarneret hjemmebager var det lærerigt at studere den danske håndværkerbagers nuværende stade. Jeg har i USA oplevet et hvidt brød, der tilsyneladende vejer lige så meget, som bagt barberskum, men dog helt uden smag. Dansk franskbrød er ved at være derhenne. Skiverne var vel 14 mm tykke. Smør på og vi er nede i 2 mm. Marmelade på og tykkelsen er halveret.



Deltagerne fra DSK gav bedste indtryk. Det er venlige og rare mennesker, og min selvskabelige hustru var strax faldet i snak med et ægtepar, som kunne fortælle at der vistnok var 76 sidevogne, og at vi var det ene af to nye par til træffet.

Jeg troede, at jeg så en Ural, men var uopmærksom på detaljerne. Det var en nordmand, Tom Svendsen, der havde købt en ny Chiang Jiang for 42.000 Nkr. 750 ccm topventileret motor med selvstarter. Han havde kørt 500 km på den, og var overrasket over at kunne holde 115 km/t på motorvejen. Da man stoppede produktionen af M-72 i Irbit, solgte eller forærede Sovjet maskinerne til kineserne, der sidenhen har sprøjtet disse ud i store mængder. Der er kun små ændringer i forhold til den oprindelige. Et sikkert kendetegn er, at tændingen ikke længere sidder på motorens front, men ganske praktisk sidder i venstre side, lige under tanken.

Som sagt, var der alle mulige slags sidevogne. MZ-folket var tilstede med 'rigtige' sidevogne, de fleste andre var ret luxuriøse rumskibe. Den mest ekstreme maskine – et sandt modstykke til vort sovjetiske stål – var en Goldwing, der inklusive hestetrailer havde kostet sin ejermand 270.000 kroner. Her var samtaleanlæg ("intercom"), hvor baggrundsmusikken automatisk dæmpedes, når man snakkede. Sideløbende kunne man holde forbindelse med andre MC'er over en CB-radio. Stereo højttalere, armlæn, indbygget medvind, solskin og rygmassage. Ganske fascinerende for en 'russer' at iagttage.

MZ-folket var en gemytlig flok. "Vi fattigrøve må jo holde sammen", sagde jeg. "Vi er da ikke fattigrøve, for vi har da ikke måttet optage lån for at købe vore motorcykler", replicerede den muntre ungersvend "Mugge". Han havde i øvrigt deltaget i adskillige primustræf i Norge, og fandt dem nu for lidt udfordrende. Hans vintercykel ville aldrig vinde nogen skønhedskonkurrence, som den stod der, og gemte sig under flere lag Tectyl.

En anden MZ-ist, "Svend 2" (ikke at forveksle ved "Svinger Svend") gav Edith og undertegnede et eksempel på, hvor meget, man kan medføre på en mc med sidevogn. Hustru og en ca. 17-årig søn. Et stort telt, 3 soveposer, feltseng, køkkenudstyr og meget mere. Det varede vel en times tid at pakke. Så skruede man sig ned på pladserne, startede totaktsmotoren og, rrring-ding-ding trillede det 3-hjulede pakæsel afsted.

Tommy Danielsen og Niels Bæch fra hhv. Hov og Odder dukkede op med deres smukt i standsatte Dnepr. Russiske motorcykler er ikke helt ukendte for DSK-medlemmer og som andre steder samler de altid tilskuere, der gerne vil vide mere.

Jeg var lidt forundret over ikke at se hverken Nimbus eller Jawa/CZ. Til gengæld var der en spændende Harley Davidson fra 1930 med bakgear.

Selvfølgelig skulle vi med på fællesturen. Bjarne havde forklaret, at det foregik med 40 km/t for at alle kunne følge med BMW'er, Hondaer, Yamahaer etc. Han havde sikkert ret. Man lagde ud med 70 km/t ad landevejen, saa ind ad mere snoede side veje. Da vi kom til grusvejen, hvor min Dnepr rigtigt føler sig hjemme og kan vise sine terrængående egenskaber var vi nede på 20-30 km/t. Det er vist sådan, at disse højteknologiske sidevogne, der svæver 8 cm over en perfekt plan asfaltvej, skal køres med stor forsigtighed på grusveje. Uheldigt for undertegnede. Ved så lave omdrejninger sodet

mine tændrør p.g.a. en karburatorermisjustering, som burde være korrigeret hjemmefra. Det varede da heller ikke længe, før min udstødning knaldede på en lidet flatterende måde, og jeg bragte maskinen til standsning.

Tændrørene ud for rensning. Jeg forklarede kolonnens fejleblad, at jeg burde bryde ud af kortegen og køre egen rute for at køre i et tempo, hvor tændrørene holder sig rene.

Tilbage i lejren. Frokost sørger man selv for, og medens vi spiste, kunne vi glæde os over hvor meget man gjorde for børn, og hvilken festlig dag de havde. Der var lavet et interimistisk svømmebad af halmballer og en pressening. Der var løb med opgaver. Et lotteri med 200 lodder blev udtrukket, og gud-hjælp-mig om ikke der var 200 præmier! De børn må plage livet af deres forældre for at komme med næste år. Efter mørkets frembrud var der lygteløb i skoven, hvor man fulgte reflexbrikker til posterne.

Grillen startede kl. 18. Oksekødet var fint, salatbaren overdådig. Kuvertbrødet var af samme høje kvalitet som franskbrødet om morgenen. Stemningen var fortsat rigtig god. Da vi gik til køjs om aftenen var det uden høj musik. Den startede først klokken 2. Jeg var oppe at tømme blæren, og observerede i forbifarten at de unge teenagere var i færd med at øve sig i at kysse hedt og inderligt.

Søndag morgen, var der atter morgenmad efterfulgt af opbrudsstemning. Jeg observerede, at der var omkring 10 nordmænd i lejren, vel lige så mange tyskere og sikkert flere udlændinge, så en tidlig start på hjemturen er forståelig.

Var det godt? Ja, bestemt. Vil jeg gøre det igen til næste år? Vil jeg anbefale andre at deltage? Helt sikkert. Sjællænderne og klubmedlemmer fra Sydhavsøerne har endnu en chance i år, idet der den 15.-17. oktober afvikles 27. internationale Sidevognstræf på Farø under broen. Vi andre må vente til næste år, 2.-4. september, Sømosevej 2, Brædstrup.

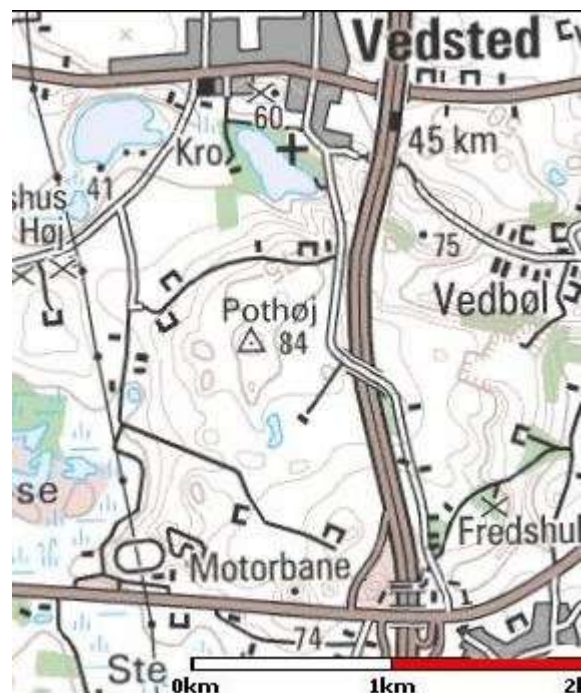
Erik P.





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. Det er lige vest for motorvejens frakørsel 69. Adressen er: Claus Dal, Skovbyringen 2, 6500 Vojens. Tlf. 7557-3109



Bemærk, at om søndagen den 22. holder Dansk Græs- og Sandbanefor-ening Oldie Grand Race motorløb kl. 13! 500 cc solo og sidevogne.

20.-22.



august.
Sommertræf i
Kalundborg
Endnu en
klubkammerat, Jan
Buchwald viser
initiativ.
Sjællændere kan
synes, at det er lidt
langt at køre for at
komme til

Skovbyringen, så er Hestehaven 35 i Kalundborg måske mere overkommeligt. Træffet afholdes som et traditionelt teltræf. Man medbringer sin egen mad. Der bliver stillet grill'er til rådighed fredag og lørdag aften. Lørdag kl. 11 køres en fællestur i omegnen. Ruter går forbi et supermarked, hvor der er mulighed for at købe ind. Ca. 18:30 tænder vi grillen.

Øl og vand kan købes på pladsen. Gratis morgenmad lørdag og søndag. Pris 30 kr per person. Forhåndstilmelding er ønskeligt, men ikke nogen betingelse. Jan Buchwald 5886-9363

Søndag 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.rindholmekro.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

5. til 15. september, sidevognstur i Ukraine

Vi må melde fuldt hus – 1 nordmand og 36 tyskere står på ventelisten til næste år. På denne tur deltager fra vores klub Kai Friedrichsen, Bent Malthesen, Peter Fisker og generalsekretæren. Det bliver nødvendigt at arrangere flere ture i 2005! Prisen ligger under 1000€. Det omfatter alt, altså mad, hotel, benzin, leje af MC'er, mekaniker, guide osv. Visum og transport til Pütnitz, må man dog selv betale. Du får svært ved andre steder at finde en pakket motorcykeltur, for så lidt penge – og med så specielle oplevelser.

24. til 26. september – et lille østeuropæisk MC-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". Jeg har forhandlet med både Jawa, CZ og MZ-folkene, om et hyggeligt komsammen, hvor man kan møde hinanden, se hvordan de andre har løst deres problemer og i det hele taget have det hyggeligt sammen.

Sted: "Det økologiske Landbrug", Alstrup 2, tlf. 8659-0345 har 6 hytter med plads til 30 personer. 85 kr pr person, per nat. Køkkenadgang. Bliver vi mere end 30, er det OK at opstille telte (men ikke, hvis vi er færre).

Der vil afvikles Danmarks første rogaine – en slags O-løb, hvor du selv planlægger hvilke poster og hvilken rækkefølge du vil bruge under udforskningen af Samsø. Erik P vil fortælle om den mirakuløse prøvelampe og fejlfinding på elsystemet, samt undervise i bygning af drager, der flyver frivilligt.

Kom gerne fredag aften. Der er færge såvel fra Hov som fra Kalundborg. Hav selv forplejning med til at klare dig, bortset fra at frivillig fællesspisning med grillet vildsvin, salat, brød etc. lørdag aften. Prisen for fælles vildsvineri beregnes som varernes pris delt med antal deltagere i spisningen.

Af hensyn til hytterne, grillet vildsvin og reservering af færgebilletter anbefales det at tilmelde sig i god tid til Erik på 8667-5392. Senest 3. september.



Den 15. - 17. oktober. Det 27. internationale Sidevognstræf

Afholdes af Dansk Sidevognsklub på Farø, under broen. www.sidevogn.dk

Den 11.-13. februar 2005. Det 10. internationale Gudenåtræf

Telt, selvforplejning, koldt. Et dansk modstykke til det norske primustræf, eller det svenske frostknudetræf. www.mchojbjerg.dk