

## Kalender

### **2.-4. Januar 2009 - Vintertræf.**

Dyrehaven (Troldehøjene) 4654 Faxe ladeplads.  
Selvforplejning. Brænde/suppe/øl/vand kan købes på pladsen.  
Ingen adgang for biler. Kontakt +45 2030 1736

### **23.-25. Januar 2009 - Primustræf.**

Grønhøj Hjortedalen 8 ca.15 km. sydvest for Viborg  
Selvforplejning. Købmand med lang åbningstid ca.7 km. fra pladsen.  
Ingen adgang for biler. Kontakt +45 8615 0073

### **7. februar 2009 - Forever 2 Wheels.**

Messe i Margrethe hallen Fredericia fra 9.00-17.00.  
Vores klub får en stand. Er du interesseret i at få din maskine med på udstillingen så ring til bestyrelsesmedlem Kaj Erik eller Web-master. Se yderligere på klubbens hjemmeside.

### **26. marts 2009 - Bakkeåbning.**

Russerne mødes på Sankt Hans Torv kl.18.00.

### **19. april 2009 - Russertræf til Dieselhouse museet.**

(H C Ørstedværket København) oplev bl.a. opstart af B&W dieselmotoren der i over 30 år var verdens største. Læs nærmere om dette spændende træf i næste nummer.

### **15.-17. Maj - Brønderslevtræf.**

Igen i år (2009) er det hos Inger og Børge Jensen. Mobil 21 44 24 27. Læs mere på klubbens hjemmeside.

## KØB - SALG - BYTTE

### **Stel med VW motor samt sidevogn sælges.**

Se artiklen på side 14. Henvendelse Søren Westborg (Oliesheiken) Tlf. 23 11 29 82 eller dnepr@westborg.dk, Pris 1.000 kroner.

### **Flot renoveret Ural M61 750ccm 1960 - Uden afgift.**

Se billederne på klubbens hjemmeside. Henvendelse: Web-master Jørgen Sørensen (Hattemageren) 30 62 77 71. Pris 22.000 kroner.

# МОТОЦИКЛ D.U.M.



*Russer med vw motor - læs artiklen side 14*

**Klubbens hjemmeside  
[www.dnepr-ural-mc.dk](http://www.dnepr-ural-mc.dk)**

**Nummer 48 - December 2008**

## Kammerat Leif Krook i Skåne genkalder minder fra dengang vinter var lig med sne og ski.

Hej !

Jo, många tosserier har man gjort! Lyckligtvis är de flesta glömda och begravna, men några finns kvar! Skall försöka rekonstruera historien!

Det var i mitten på 50-talet. Jag tillbringade all min fritid (och en del av skoltiden) i min hembygd smedja. Ett gammalt korsvirkehus med jordgol. En vinter (vi hade sådana med rikligt med snö på den tiden) så köpte jag en Jawa 125 av en kamrat. Han hade kört, uten körkort, av vägen och in i ett hus! Han klarade sej helskinnad, men det gjorde inte cykeln! Framhjul och gaffel var inte att känna igen. Jag tog bort de sorgliga resterna, gick bak om smedjan och fann lite användbara ting. Två damcyklar fick donera gafflarna. Dessa kapades av och på dem monterades ett par av Armens motercyklarskidor.

Opel Kadetten-38 - fick släppa till styrsnäcka och ratt. Lite vattenledningsrör och materialanskaffningen var slutförd. Efter några dagars svetsande så var skabelsen klar. Två skidar fram. Ett drivande bakhjul omlindat med kedjorna från damcyklarna för bättre drivning. Provkörningen avlöpte till belåtenhet, både på landsvägen och ute på fälten.

Efter några kvällars körning (jag hade monterat strålkastare från Opeln på framgafflarna så att lyset följde rattrörelsen) så började det pratas i byn. Man hade hört något som körde ute på fälten om aftonen, men kunde med ledning av de efterlämnade spåren i snön inte avgöra fordonsslaget!

Så här 50 år efteråt så kanske jag skulle montera skidor fram och sidovagnen på Uralen och återuppliva gamla minnen!

Håber derfor på en snörök vinter!

Hälsning Leif. Vid foten av Uralberget (Hallandsåsen)



## Indholdsfortegnelse

Generalsekretærens vrøvl.....	4
“RedakSørens indkast”.....	6
Edmond Andersens fantastiske rejse.....	7
En russer med tysker motor.....	14
Russisk Formel 1.....	17
Jeg kom til at.....	19
Kammerat Leif Krook i Skåne genkalder minder.....	22
Fødselsdagskonkurrence.....	23
Kalender.....	24
Køb - Salg - Bytte.....	24

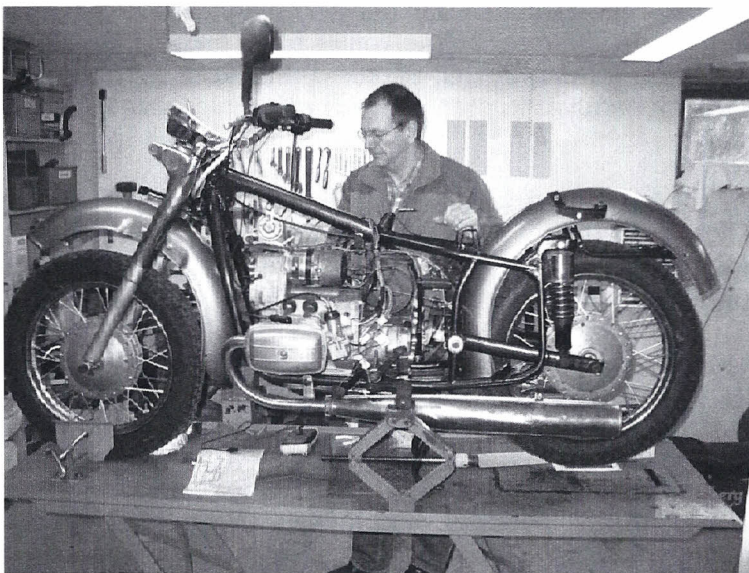


Har du billeder af din cykel eller lignende, du gerne vil have på klubbens hjemmeside, så sidder Web-master Hattemager klar ved tastaturet på [www.dnepr-ural-mc.dk](http://www.dnepr-ural-mc.dk) Her kan du også finde billeder fra træf, tidligere artikler, kalender samt køb/salg/bytte.

anden lydpotte på, dysset karburatorerne om, og så leverede den 120 heste på baghjulet, målt i testbænk.

Jeg endte med at sælge den relativt kort efter. Drømmen var at køre hurtigt, og på Autobahn i Tyskland havde jeg den oppe på 265 km/t, og det var en dybt uinteressant oplevelse. Kort efter fik jeg en aha-oplevelse, der gjorde at jeg solgte den. En af mine gode mc-venner og jeg, skulle hjem fra klubben. Søren som han hedder, kørte på en BMW R1100S, chiptunet, og den kørte endda rigtigt godt. Da vi skulle ned på motorvejen gik der totalt drengerøv i Søren, og han fyrede BMWen helt af ned af tilkørselsrampen. Gæt hvad der skete med mig - der gik selvfølgelig også totalt drengerøv i mig. Jeg skulle vise ham skulle jeg, og så krudtede jeg Bandiden helt af. Lige inden jeg kørte ind på motorvejen - altså stadig i tilkørsels sporet - havde jeg passeret 220 km/t og det gik stadigt raskt opad i tempo. Få dage efter satte jeg den til salg, idet jeg erkendte overfor mig selv, at jeg nok ikke ville kunne administrere alle de mange kræfter. Når man har rigtigt mange kræfter til rådighed i højre hånd, ender man med at bruge dem!

Jeg gav så mig selv en tænkepause omkring hvad for noget mc jeg nu skulle have. Konklusionen blev at jeg ville tilbage til en basis-mc, og jeg begyndte at se mig om efter en ældre BMW.



*Stephan i gang med en flot renovering af sin Dnepr MT-10*

det kommet skønne beretninger fra medlemmer, der har været ude i verden og opleve, Det er inspirerende med de artikler, også de hvor der er en fortælling om hvorfor og hvordan man fandt sin russer.

Jørgen Hattemager havde rodet sig ud i et større projekt, som udstiller i Bellacentret. Han fik på ingen tid samlet et par gutter, der tog deres cykler med. Et spændende projekt, der lykkedes til fulde. De andre udstillere var Harley Davidsen og de dyrere japanere. For at det ikke skulle være helt løgn fik den ene Cykel fra russer gruppen en tredje præmie. Interessen for vores cykler var overvældende, og der var proppet op med mennesker på standen. Se billedet hvor Hattemageren hygger sig med det unge publikum.



*Hattemageren har fået scoretrøjen på.*

Julen står for døren, lad den bare komme. For har du en russer, kan der nemt laves en ønskeliste til familie og venner. Måske har Flemming og Edmund lige det du ønsker dig. Vi fra Klubbens bestyrelse siger god jul og godt nytår med en lille gave, der er indlagt i bladet denne gang. Et DK. skilt til at sætte på sidevognen, med lidt reklame for DUM. For en ordens skyld skal det nævnes at det ikke har det korrekte ydermål, Skulle det overholdes, kunne vi dække sidevognshullet.

Her til sidst i Vrøvl, God jul og godt Nytår fra Generalsekretæren.

mark) blev jeg modtaget af Mikhail Alyoshin. Fra lufthavnen gik turen direkte til fabrikken, hvor Mikhail viste mig rundt.

Efter rundvisningen fik jeg fremvist Ruslands nyudviklede formel 1 racer. Efter at have taget denne prægtige maskine i øjesyn er jeg nu ikke et øjeblik i tvivl om, at der med dette koncept er skrevet historie, og det russiske formel 1 eventyr nu er på rette vej. Jeg fik lov til at tage et billede af raceren på betingelse af, at det kun blev bragt i vores seriøse blad og således kun vist til vores lille sluttede medlemsskare.

D.U.M. siger tak til Mikhail Alyoshin for således at have givet os et indblik i denne russiske succeshistorie.

Med kammeratlig hilsen Oliesheiken. (udenrigskorrespondent)



**Kloge Måge** om at stjæle:  
At stjæle er det finansmænd kalder, at opsuge købekraft.

## Edmond Andersens fantastiske rejse fra Kolding til Sortehavet.

Lørdag den 2. august 2008 skulle det være, af sted mod Constante ved Sortehavet i Rumænien på min veltjente Dnepr K750 med Trofast (anhænger) bagefter. Ikke fordi jeg manglede plads men jeg havde nogle indkøb på hjemvejen i Polen der skulle gøres, men også for at se hvordan 750'eren ville klare Karpaterne (bjergene) og de godt 5000 km inden jeg var hjemme igen.

Planen gik ud på at bruge 3 uger på projektet, krydse den Rumænske grænse ved Szeged, køre små 300 km sydpå til Donau floden og følge den de ca. 500 km ud til Constante og da jeg ikke lige vidste hvor længe jeg ville være om at nå den Rumænske grænse havde jeg besluttet mig for at benytte mig af de bedste stykker landevej undervejs og resten motorvej. Her ryster mange sikkert på hovedet og tænker! russer ??? motorvej ??? hvordan skal det gå godt? men bare rolig jeg har for flere år siden monteret 750'eren med sologearing og en potent motor med 80 mm stempler, som gør at jeg kan følge lastbilernes ca. 90-95 km/t eller køre fra dem. Om den så er bygget om til blyfri? Næh, overhovedet ikke men ved motorvejskørsel tilsætter jeg hver tankfuld det der svarer til en lille snaps af fuldsyntetisk 2 taktsolie. Sådan har jeg nu gjort i flere år hver sommer når jeg er på 3-4 ugers langfart rundt i Europa med russeren, eller tager turen til Græsted i pinsen ad motorvejen.

Turen startede vejrmæssigt ikke alt for lovende men himmelen holdt dog tæt hele dagen og jeg fik virkelig tilbagelagt nogle kilometer. Da jeg om aftenen ved 21 tiden fandt et hotel i Tyskland viste triptælleren omkring de 550 km. Hotel!!! jeg havde hjemmefra besluttet at overnatte på enten hotel, motel eller hvad der nu måtte byde sig, det har jeg haft held med de foregående år i Polen og de Baltiske lande til meget rimelige penge som gør det uinteressant at slå telt op. For mig er det virkelig en nydelse efter en lang dag i sadlen at få udleveret et værelse med tilhørende bruser og seng. Starte næste dag med at få morgenkaffen serveret og iklæde sig sit sommerdress + den gule sikkerhedsvest og sparke gang i "dyret" klar til nye oplevelser. Dog havde jeg taget telt og sovepose med for en sikkerheds skyld men det blev dog aldrig pakket ud.

Det gik over stok og sten gennem Tjekkiet, Slovakiet og Ungarn uden de store oplevelser de næste dage, men et var mærkeligt. Ved alle landegrænserne lå der store nybyggede toldsteder (sponseret af EU 2001-04)

## Epilog

John skriver, at historien slutter her - men det gør den så bare ikke alligevel.

Hvad dette pragtfulde projekt har været udsat for i de efterfølgende år, står lidt hen i det uvisse, men for kort tid siden fik undertegnede et tip om, at der stod en russer med indbygget VW motor i en lade på en nedlagt gård på midtsjælland. Laden skulle nu ryddes, og ejeren havde ingen interesse i at have maskinen stående.

På klubbens stifter Finn Olesens hjemmeside husker jeg, at der engang var et billede af Johns flotte ombygning, og det var derfor nærliggende for mig at tro, at der her var tale om den samme maskine. Interessen var vagt i en grad, så jeg en tidlig søndag morgen tog turen sydpå med efterspændt trailer. Med billede på nethinden af den maskine, man ser på forsiden af nærværende blad, var jeg spændt på at se, om det overhovedet var den samme maskine.



*Sic transit gloria mundi - sådan forgår verdens herlighed*

at se al den fattigdom og i tankerne havde jeg det dårligt med alle vore vestlige statussymboler, selv min gamle 750'er.

De næste par dage ned mod Donau gik gennem lave bjerge og utroligt dårlige veje som man dog var i gang med at renovere med midler fra EU og én dag holdt jeg for 23 vejarbejder, hvor trafikken i hver ende blev reguleret af arbejdere udstyret med bordtennis bat, den ene side grøn for køre og den anden rød.

Det var rigtig flotte landskaber der mødte og fulgte mig de næste 500 km mod Constante og floden er stor med megen trafik og vigtig for de lande den løber igennem. Vejene langs floden var til tider rigtig dårlige vekslende mellem brosten med pletvis asfalt på, grusveje og hjulspor. Hernede var fattigdommen også stor og hestene foran vognene skiftet ud med æsler og modsætningerne var store, her en af de kuriøse. En vogn med æseltræk kommer kørende med det der lignede 3 generationer. Fatter med stråhat og en gammel sammensunken "morlille" med tørklæde og klædt i sort sad på bukken. En mand på omkring de 40 år som fik tiden til at gå med at tale i mobiltelefon var der også plads til på bukken. I bag 2 teenager piger med musik telefoner og i bukser med lav talje og moderne meget små trusser der stak op over linningen.

Kørsel i Rumænien kan være på kanten til det livsfarlige og det er nødvendigt at være 100 % opmærksom på både modgående og bagfra kommende trafik, samt være klar til at tage grøften som sidste udvej. Rumænerne kører generelt som har de stjålet det de kører i/med. De kører rigtig stærkt og overhaler uanset fartbegrænsning, striber, og skiltning. Samtidig hører det til normalen at overhale i 3 position på alm. landevej rundt i sving. Til gengæld kan Rumænerne hver morgen til kaffen i TV følge gårsdagens ulykker/dødsulykker på nærmeste hold. TV fotografene har ingen hæmninger og de står gerne på skuldrene af hinanden med rullende kamera mens redningsmandskabet skærer sårede og døde fri.

Også kørsel efter mørkets frembrud i Rumænien kan være en risikabel affære. Dels på grund af de dårlige veje hvor der kan være 10-12 cm niveau forskel hvis du krydser et tog-spor på vejen, men også fordi kloakdækslerne kan befinde sig de samme 10-12 cm under asfalt kanten. Eller dækslerne kan helt mangle, for rigtig mange ernærer sig ved med heste/æselvogn at samle alle former for jern & metal.

Vores gode kammerat John Andersen har denne spændende beretning fra dengang, han forøgede kubikken og fordoblede cylinderantallet på sin russer. (Redaktøren)

## En russer med tysker motor

Jeg vil prøve at skrive lidt om mit arbejde med at sætte en 1200cc VW motor i et russer stel. Først lige lidt baggrundsviden. Jeg er i sin tid udlært elektriker og efter læretiden kom jeg ind til redningsberedskabet (civilforsvaret). Jeg har været en del af beredskabet lige siden. Korpset i Thisted, Brandvæsnet i Aalborg og nu i Odense. Jeg har kørt på motorcykel i ca. 20 år og jeg har altid kørt på "gamle" maskiner da jeg nyder, mindst lige så meget at rode med mekanikken, som at kører. I forbindelse med min læretid var der en "læresætning" som har hængt ved. Man kan hvad man vil, bare man tør prøve. Og det er nok den der lægger til grund for mit arbejde med at putte en VW motor i et russer stel.

Jeg kom til at tænke på, i forbindelse med mit arbejde ved brandvæsnet, at sådan en brandpumpe kører med en luftkølet bokser motor ligesom vores motorcykler. Det må da kunne lade sig gøre at forene disse to ting. Alle jeg snakkede med mente at jeg var tosset, og det var nok hovedsageligt det der gjorde at jeg ville bevise, at selvfølgelig kan det lade sig gøre. (jeg er ret stædig.)

Mit første forsøg gik ud på at tilpasse motoren til stellet. Jeg fik fat i en 1200cc motor og begyndte at skille den ad (desværre har jeg pt. ingen billeder da vi ligger i den store ombygning her hjemme). Jeg fik skåret ud i bundkaret og fremstillet nye aluminiums stykker der passede således at motoren kunne gå i. Så langt så godt, det hele passede sammen og så fantastisk godt ud. Nu skulle jeg så bare have svejset mine stykker fast på bundkaret. Det kunne bare ikke lade sig gøre. Sådanne en VW motor er åbenbart lavet af en speciel legering. Jeg havde den ude hos en MC mekaniker jeg kender og der arbejde vi næsten en hel dag. Det så ud som om det virkede, men så snart svejsningerne kølede af sprang de og vi kunne starte forfra.

Jeg tog så motoren med ned til et professionelt svejsefirma og lod dem prøve. Ugen efter kunne jeg hente min motor med den bemærkning at det ikke kan lade sig gøre.

Nu var gode råd dyre, men ved hjælp fra Flemming (ham i ved nok i Ølgod) fik jeg 2 russerstel hvor den ene var smadret i forenden og den anden i bagenden. Ligeledes fik jeg fat i en ny 1200cc motor.



*Aitanudsigt jeg vågnede op til en morgen.*

Husene så meget bedre ud og der var mange nye biler og bilhuse bl.a. Dacia, et mærke der var kendt i DK for 30-35 år siden.

Det gik lystigt igennem Ungarn men pludselig midt i middagsheden (32°) og vejarbejde gik motoren op i omdrejninger og kardan'en drønedede rundt medens farten gik ned. Motoren blev stoppet i en fart og jeg lod 750'eren rulle ud til siden og i skygge. Efter mere end 40 000 km med russer MC'er vidste jeg med det samme hvad der nu forestod nemlig hjulskift. Tænderne i navet/bremsetromlen er en sliddel og skal derfor udskiftes med mellemrum. Af samme årsag kører jeg altid med 2 hjul spændt op med nyt nav/tænder der sidder som reservehjul og sidevognshjul.



Turen i Slovakiet op over bjergene og ind i Polen er rigtig flot og skal selv opleves. Der er masser af bjergveje at styre sin lyst på og hele landskabet minder meget om Tyrol med flotte træhuse og verandaer med mange blomster. Den polske side er én kæmpe stor myretue af turister, hoteller og souvenir forretninger.

På turen op gennem Polen var jeg glad for at det gik nordpå, for helt fra Krakow i det sydlige polen til jeg forlod landet ved Stettin kørte trafikken stort set i én lang kø sydpå.

Et par dage senere ud på eftermiddagen omkring Strelze Opolskie i Polen begyndte vejret at blive gråt og overskyet og da jeg på et tidspunkt skulle tanke og samtidig spise en is, nåede jeg ikke at blive færdig med isen før der pludselig blev kulsort omkring mig og regnen styrtede ned. Min hjelm som hang på styret fik jeg ikke med da jeg styrtede i læ så det var en temmelig våd ting at få om ørene de næste dage. Uvejret varede næsten en time men selv om det så mørkt ud og stadig dryppede kørte jeg videre, måske kunne jeg køre fra det dårlige vejr. Det gik fint de næste 10-15km men så blev det mørkere og mørkere forude i horisonten og umiddelbart troede jeg at det var mørke bjergsider jeg så i det fjerne. Trafikken var helt forsvundet og jeg kørte undrende ind til siden for sådan noget vejr mente jeg at genkende fra Discovery's Tornadøjægerne og hvor det samtidig gik op for mig at der slet ikke var nogen bjerge i dette område, og at det mørke som nu næsten var sort, lynhurtigt bredt sig omkring mig samtidig med at det var blæst kraftigt op, kun bagude var der lidt lysere.

Lynhurtigt fik jeg vendt cyklen og drønedes tilbage samme vej jeg var kommet, liggende hen over tanken og i læ af vindskærmen med armene så tæt på kroppen så muligt. Det var i sidste øjeblik for nu stormede og regnede det på tværs af vejen og grene så tykke som en arm kom flyvende fra vejtræerne. Var jeg rigtig heldig kunne jeg måske nå tilbage til byen med hotellet.

Turen tilbage var slet ingen spøg men et par km før byen med hotellet blev der mere roligt, nu tordnede og lynede det bare samtidig med regnen styrtede ned. Hotellet havde heldigvis et ledigt værelse og aftenen og natten igennem hørtes lyden af udrykningskøretøjernes sirener sammen med lyn og torden.

Det regnede stadig næste morgen men jeg besluttede at prøve at køre mig ud af regnområdet. Knap var jeg kommet forbi hvor jeg vendte dagen forinden, før så døde motoren ganske pludselig.

Det var turens første og eneste regulære uheld og det var rigtig træls for nu var regnen slået over i Skomagerdrenge og det tog kun et øjeblik før der var godt med vand i værktøjskassen. Der var ingen gnist, men jeg regnede ikke med at det var vand der fik motoren til at dø for det har jeg

aldrig haft problemer med, så jeg gik direkte i strømfordeleren og sandelig! den lille aksel/pind som den ene platinhalvdel vipper om sad ikke mere fast. Jeg var nu blevet våd indtil underbukserne og da værktøjet delvis var under vand besluttede jeg at vente med reparationen til det blev tørvejr, og efter at have ventet ½ time under et vejtræ og det stadig regnede sjoskede jeg de 2 km. ind til den næste landsby.

Byen havde et cafeteria som dog først åbnede kl. 11,00 altså om 1 time men heldigvis også en baldakin hvorunder der var tørvejr. De lukkede mig heldigvis ind selv om jeg var så våd og efter både varm suppe og kaffe gik det meget bedre. Flere af de nyankomne polakker kom hen og spurgte om det var mig der holdt ude på landevejen og ved 12 tiden var der TV avis på det evigtkørende fjernsyn som de oversatte for mig. TV avisen havde en stor reportage om en tornado der havde raseret en by i nabolaget få km fra hvor jeg overnattede og beskadiget bl.a. 80 huse og kastet med biler og vejtræer, altså min tornado. Tornadoer er ikke almindelige i Polen men er dukket op i dette område sammen med de senere års vejrförändringer.

Det blev tørvejr efter et par timer og nu var det med at komme tilbage og få repareret så længe det varede. Heldigvis havde jeg en ny kontaktplade til strømfordeleren i værktøjskassen og snart var jeg igen kørende.

Resten af hjemturen forløb uden problemer og ved vejs ende i Kolding havde jeg:

Kørt 5 300 km i alt

Kørt 11,3 km/l

Brugt 0,6 l olie på hele turen.

Overnatning og daglige fornødenheder inkl. mad i gennemsnit 290,00 pr. dag. Hertil kommer benzin som på det tidspunkt kostede stort set det samme som i DK.

Hilsen  
Edmund



**Kloge Måge** Om den økonomiske krise:  
Fattigdom laver klude, klude laver papir, papir laver penge, penge laver banker, Banker laver lån, lån laver fattigdom, fattigdom laver klude.

Ved alle indfaldsveje til havnebyen Constante er der placeret et stort skib som byskilt og byen nåede jeg en aften ved 22 tiden efter godt 2500 km kørsel. En af de to aftener hvor jeg på grund af manglende overnatningsmulighed blev nødt til at fortsætte efter kl. 18-19,00 som var min normale fyraften, og ved samme lejlighed så jeg den første motorcykel under mit besøg i Rumænien.

Byen Constante er rigtig stor og rummer det hele; havn, butikker, luksus hoteller, luksus strande, kæmpe store flotte udenlandske varehuse med kæmpe parkeringspladser, men næsten uden kunder. Selv om priserne er ca. 45 % lavere end i DK er det åbenbart for dyrt til den almindelige Rumæner. Det er også her det Rumænske jet set holder ferie og nord og i særdeleshed syd for byen ligger hotellerne i vandkanten som perler på en snor med tusindvis af kørende gæster med særdeles store og flotte biler i et miljø som på et fluepapir.



Efter et par dages sightseeing og en gang ventiljustering på 750'eren begyndte jeg på hjemturen, som efter planen skulle gå ad hovedvejen over Bukarest og derefter nord – nordvest på op gennem Karpaterne til Ungarn ca. 7-800 km.

Lidt nord for Bukarest var det tiden at foretage olieskift før jeg kørte op i

bjergene. Det blev foretaget i vejkanten og den gamle olie fyldt i en funden 5 L dunk. Undervejs havde jeg indtil nu påfyldt ¼ l olie undervejs hvilket var OK. Olieforbruget blev på hele turen 0,6 L for ca. 5300 km.

Medens olieskiftet stod på hørte jeg en mærkelig kendt motorlyd, nemlig lyden af en stor gl. stationær motor. Næsten helt lydløst kom der et Pickup lignende køretøj kørende ret stærkt hvor der på ladet var monteret en motor med et rigtig stort svinghjul som bare sagde 'tøf' for hver ca. 25-30 m.

Det gik op i Karpaterne over Sinaia, Brasov og Sibiu mod Ungarn, en strækning hvor der var det hele. Store landskaber, med gode landeveje og billige landevejshoteller, massevis af bjerge og hårnålesving i dårlig forfatning.

Turen op til Ungarn forløb uden problemer og undervejs kunne jeg konstatere at denne del af landet så ud til at være noget mere ved muffen.

Nu skulle jeg så prøve at få stellet til at passe til motoren. Det skal her lige indskydes at jeg ikke er mekaniker el.lign. men bare har lyst til at bruge mine hænder. Jeg fik skåret de 2 stel op og begyndte at sætte dem sammen uden om motoren. Det kunne lade sig gøre ved at gøre stellet lidt længere, dybere og højere. Jeg fik drejet afstandsringsen fra brandpumpen til således at den kunne bruges som overgangsstykke mellem motoren og min egen gearkasse. For en sikkerheds skyld forsynede jeg den med 2 olie kølere og et system, således at jeg om sommeren kunne køre olien gennem begge kølere og om vinteren kun den ene. Jeg fik sat temperaturføler på således at jeg kunne følge med i temperaturen i motoren. Det skal lige siges at den eneste gang hvor temperaturen kom op i nærheden af de 90o var da den stod og kørte et par timer i forbindelse med justering af karburatorerne mv. ellers oplevede jeg aldrig at den blev for varm.

Jeg fik maskinen samlet og startet op. Den gik som en drøm og havde en bundtræk af den anden verden. Det var en fornøjelse at køre på, bortset fra at jeg er lidt af en kylling, og ikke brugte den nok da jeg tænkte på konsekvenserne af et evt. trafikuheld og en ikke godkendt motorcykel. Her i Odense har man en tradition at folk på motorcykler samles ved Skovsøen om torsdagen for at vise deres maskiner frem. Jeg kunne ikke lade være med at møde op der nede en dag. Der holdte motorcykler til både 2 og 300.000,- men alle var henne for at studere min gamle maskine til ikke ret mange penge. Der var flere der var helt nede på maven for at undersøge motor mv. Alle, på nær en enkelt, fik jeg overbevist om at sådan så den ud da den kom fra Ukraine og den var synet og godkendt som den stod. Over for den sidste person måtte jeg indrømme hvordan det hang sammen.

Historien sluttede ved at jeg solgte et stel med papirer og køberen fik denne maskine med i købet uden beregning. Jeg var ikke tryk (rent forsikringsmæssigt) ved at køre på den, og da arbejdet med maskinen nu var færdigt og jeg havde bevist at det kunne lade sig gøre, ventede næste projekt. Desværre har jeg det sådan at jeg som regel er nød til at sælge nuværende maskine for at få råd til næste, og som nævnt i begyndelsen er arbejdet med at sætte mit eget præg på maskinen nok det der trækker mest.

John  
Odense

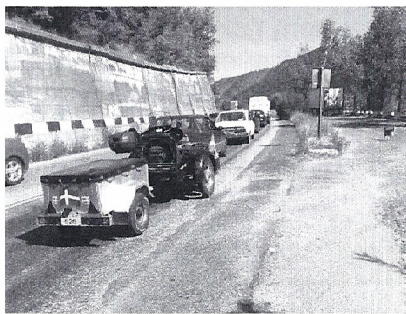


men efter indtræden i Schengen, nu stort set forladt og udlejet til private. Her mødte man for få år tilbage en mur af bekræftelse og brugte flere dage på at krydse bare en enkelt østgrænse, i dag sagtner man farten ved grænsepassage og tolderne tjekker evt. i baglandet.

Tirsdag over middag nåede jeg efter ca. 1600 km til en lille Rumænsk grænseovergang sydøst for Szeged i Ungarn. Det havde nu været rigtig godt vejr, 30° de sidste par dage og det fine vejr skulle følge mig de næste 10 dage til jeg i det sydligvestlige Polen rent bogstaveligt kørte ind i en "Tornado" hvirvelstorm. Det er rigtig svært at få mening ud af de forskellige skilte når man er så langt hjemmefra, men jeg kunne dog finde ud af at man i Rumænien gerne ville have penge for at benytte vejsystemet. Derfor stillede jeg mig i middagsheden i kø uden for et skur sammen med andre bilende lidelsesfæller for at betale blot for, da det blev min tur at få at vide at motorcykler var undtaget. Senere skulle jeg erfare at var der nogen der skulle have penge for at køre på disse veje burde det være mig.

Timisoara den første større by på min vej lå omkring 70 km sydpå og vejen dertil var noget af en mareridt, det var kun muligt at holde ca. 30-35 km/t i gennemsnits fart.

Det tog til hen på aftenen at nå Timisoara og finde et sted at overnatte og på min vej dertil kunne jeg konstatere at aldrig har jeg set så fattige områder før. I den del af landet er der fladt og det er landsbrugsland, med spor af mange store nu helt forfaldne kollektiv brug. Husene i landsbyerne var generelt forfaldne i en sådan grad at de hos os ikke engang ville blive godkendt til at huse dyr. De ligger typisk ved siden af hinanden langs vejen og er med urtehave og har forfaldne plankeværk/stakit med port ud mod vejen. I landsbyerne er der ingen sideveje hvilket betyder at en lidt større landsby sagtens kan brede sig over flere km i længden. Der er fælles vandbrønde langs vejen og de husdyr man hver især har, høns, ænder, ko, hest eller æsler græsser i vejgrøften mellem plankeværk og vejen. Transport foregår for 99% vedkommende med en enkelt hest forspændt vogn med skrå sider og gummihjul og gennem områder hvor fattigdommen var endnu større, var hesten skiftet ud med et æsel nogle steder muldyr. Det var beskæmmende



Vel ankommen til gården blev dyret gravet fri af almindeligt ophobet røgt og skrot. Trods et noget afpillet udseende var der ingen tvivl om, at jeg her stod over for Johns oprindelige produkt.

Et andet sted i laden blev sidevognsstel og badekar gravet frem. Jeg vidste, at jeg ikke selv havde tanker om at genopbygge pragtværket, men jeg ville heller ikke bare forlade stedet med risiko for, at projektet gik helt til grunde. Resultatet blev, at det hele blev læsset på traileren og kørt hjem til Tisvildeleje. Vel hjemme blev motoren kontrolleret for olie samt kørt rundt for at få smurt den igennem. En benzintank blev monteret, batteri sat til tændingen, hvorefter motoren øjeblikkeligt startede med et potent brøl. Ingen tvivl om, at med den lyd har John ret i, at den har et bundtræk af den anden verden.

Og nu står den så her og venter på en frisk m/k russer til at gå i gang med en genopbygning. Hele ekvipagen er, som den står på billedet her inde i bladet, til salg for, det samme beløb jeg har givet, 1.000 kroner.

Med kammeratlig hilsen Oliesheiken.

## RUSSISK FORMEL 1

Rusland har fostret den første formel 1 kører, navnet er Mikhail Alyoshin (Alshin). Han har indtil nu gjort det godt i team Reed Bull. Men netop denne succes har skabt rygter om, at Rusland nu barsler med tanken om at lave sit eget formel 1 team med Mikhail Alyoshin som 1.kører. Efter forlydender skulle Rusland allerede havde udviklet en super formel 1, klar til deltagelse i 2009. Vores motorinteresserede Generalsekretær beordrede derfor undertegnede til straks at undersøge sagen, så vi i bekræftende fald kunne være det første seriøse motorblad, der kunne komme med historien. Klubbens kasserer Viola gav straks tilsagn og fra den bugnende klubkasse, blev der bestilt en flybillet til fabrikken i Nizhny Novgorod.

Og således blev det, at jeg en tidlig regnfuld morgen lettede med en Aero-4 motorers Turpolev maskine fra 1938. Efter 18 timers turbulent flyvning landede jeg i Nizhny Novgorod - dog nu kun med 3 motorer, da vi tabte den ene motor i Østersøen ca. 10 sømil syd sydøst for Dueodde. I Nizhny Novgorod internationale lufthavn (som egentlig blot var en løg-



## RedakSørens indkast.

Husk kontingent-betaling inden udgangen af januar. Husk også på den medfølgende giroblanket at påføre navn og medlemsnummer, ellers ved "Kassererviola" ikke, hvem der har betalt.

Er der tlf./adresseændringer, husk at få det rettet enten til Viola (bemærk nyt nummer) 30 23 73 50 eller på dnepr@westborg.dk

Julegaven: det medsendte DK mærke er naturligvis til vores klubkammerater i Sverige og Norge ændret til et S hhv. N mærke.

Den 21/11 holdt Generalsekretæren og Peter Fisker foredrag og billedfremvisning i Korsør for Veteran Motorcyklens Venner. Referat fra dette arrangement kommer med i næste nummer.

Deadline for stof til næste blad er inden 1. Marts 2009 - sendes til dnepr@westborg.dk eller med post til redaktøren. Modtager meget gerne oplysninger om træf o.l., som kan være af interesse til kalenderen. Benyt ligeledes Køb - Salg - Bytte siden.



**Kloge Måge** påpeger en Logisk fejlslutning:  
Ingen kat har to haler. En kat har en hale mere end ingen kat. Ergo har en kat tre haler.

## Jeg kom til at ...

Jeg er et indtil videre "ikke kørende" medlem i klubben, og har været medlem i ca. 1 års tid. Det hele begyndte for ca. 30 år siden. Jeg var 18 år, og den glade ejer af en nyindkøbt Nimbus. Det var lige efter at Postvæsenet og Militæret havde afskaffet brugen af Nimbus, så det var jo blot noget gammelt skrot som stort set ingen gad eje. Men jeg ville have en, og det var billigt. I dag er det jo en lidt anden snak, hvor Nimbus er gået hen og er blevet ultra kult, og dermed hamrende dyrt.

Min daværende kæreste og jeg var kørt til Norge på Nimbussen. En dag da jeg var ude og køre lidt rundt i Sydnorge på må og få, så jeg pludseligt en stor gammel motorcykel med sidevogn komme kørende. Og den var militærgrøn. Jeg myldrede efter den, fik stoppet chaufføren og indledte en lille snak. Jeg havde aldrig set noget lignende. Han fortalte at det var en tysk BMW R75 fra anden verdenskrig, der havde stået i en lade siden krigen sluttede. Den havde kun kørt få tusind kilometer, og han havde købt den af bonden for 4-5000 kr. som jeg husker det.

Han havde givet den luft i dækkene, nyt batteri og olie, og så kørte den. Og så fortalte han om alle dens fortræffeligheder. Gearskifte både med foden og med hånden, fire fremadgående og et baggear, samt reduktionsgear til terrænkørsel. Desuden var der permanent træk på sidevognen, med et differentiale spær der kunne kobles til og fra. Jeg foreslog ham på stedet, at vi byttede motorcykler. Så kunne han køre derfra på et ypperligt stykke Dansk håndværk, men desværre (for mig) ville han hellere beholde sin BMW.

Åh - jeg var solgt. I lang tid drømte jeg om at køre rundt i terrænet med den BMW, med pladderet sprøjtende fra hjulene, forcere stejle skrænter med reduktionsgear og differentiale spær aktiveret. Men det måtte blive ved drømmen.

Så gik der maaaange motorcykel år, hvor jeg havde et hav af forskellige motorcykler. Blandt andet BMW, MZ, CZ, Honda, Yamaha og Suzuki (jeg er på ingen måde mærke-facist, men kunne godt tænke mig et par stykker af hver). For få år siden ville jeg have noget der kunne køre rigtigt stærkt - det måtte da være lykken. Så jeg snoldede en splinterny Suzuki 1200 Bandit. En meget populær motorcykel, med bunker af bundtræk. Motoren stammer fra en ældre 1100 racermotor på 155 heste, som er blevet boret op og derefter pint ned til knap 100 hk. Så det er dén motorcykel der er nemmest at få nogle flere hypper ud af. Jeg fik sat en



## Generalsekretærens vrøvl

Så er årets sidste måned i året kommet, med de lange nætter og korte dage. At vi ikke kan gå i hi er en konstruktions fejl. Jeg har erkendt at det ikke er muligt, og glæder mig over de ting der sker omkring mig. Karperne i min lille sø har det princip, at når temperaturen falder under 5 grader gider de ikke mere, og stikker snuden ned i mudderet, hvor de snorksover til temperaturen er oppe på de 5 grader igen. De er nu ikke så dumme de fisk. I mine yngre dage, havde jeg det mundheld, at det er et projekt til vinter. Det er jeg gået lidt væk fra, da jeg måtte indse at det har det med at være skide koldt om vinteren. Men lidt arbejde bliver det da til. En behagelig beskæftigelse er at lave planer om hvad sommeren skal bruges til. Træf og ture rundt i det ganske danske land er en ret fed ting at tænke på. Sidste vinter kreerede jeg en lille opfindelse, der kan bruges på det dækken der er over sidevognen. Det har på min ural været et problem at dæknet ikke holdt tæt under kørsel, det blafrede og var utæt i siden. I stedet for at sætte et par ekstra holdere på, satte jeg et par magneter fra en gammel tanktaske ind i siden på dæknet. Nu sidder det perfekt hele tiden og blafre ikke. En lille ting men dejligt.

En artikel her i bladet, har givet mig den tanke. Hvor mange af os har haft det ønske at købe en gammel Nimbus, og har ladet være på grund af prisen? Vi er nok et par stykker. Jeg har kørt Nimbus i mange år, og været glad for den. Min blev solgt da jeg stiftede familie for den ringe sum af 3000 kr. Prisen i dag er oppe på de 80000kr. Så da jeg ville have motorcykel igen, skræmte det mig væk fra den ellers gode og hyggelige ræser. Det nuværende valg af en russer, har jeg ikke fortrudt. Der er igen til bla-

Og nu er vi historiemæssigt ved at være tæt på min Dnepr. Jeg havde sid-det og zappet rundt i Den Blå Avis på nettet (farligt!), og ville lige ud og se på en BMW R75/6 fra 1976. Og kun se vel at mærke! Ikke noget med at købe.

Det var ude i en lade, hvor sælgeren havde 3 ældre BMWer til salg. Han havde gjort det lidt i køb og salg af brugte BMWer fra Tyskland, men var nu blevet træt af det, og ville blot af med dem. Jeg blev spurgt, om jeg ikke ville give et bud på alle tre, så kunne jeg få dem til en fornuftig pris.

Og så var det at "jeg kom til at købe" 3 BMWer. Det var måske også lidt mange at have, så jeg besluttede at beholde den ene, og sælge de to andre.

Så en dag var jeg ude og hente den mindste (en efternøler – det kan kraftigt anbefales med sådan en) i børnehaven. På vej ud med ham fra børnehaven, kom der en anden forældre kørende på en Dnepr, og skulle hente sin knægt. Jeg måtte have en snak med ham, og spurgte om alt muligt vedrørende maskinen. Lidt henkastet spurgte jeg så: "du står vel ikke lige og mangler en brugt BMW?" Jo - det gjorde han faktisk. Især hvis hans Dnepr kunne indgå i handlen.

Så nu ejer jeg en Dnepr MT-10 med sidevogn og bagegear – FEDEST. Dog skulle den "lige" shines lidt op syntes jeg, og det er endt med at jeg har haft den skilt ad til mindste skrue. Jeg har fået fixet det jeg vil fixe, og er nu ved at samle cyklen. Den vil være kørende og indregistreret til sæson starten i 2009. Historien om istandsættelsen af cyklen må I have til gode til næste gang jeg skriver i bladet.

Og nu har jeg (igen igen) fået mig en ny drøm om motorcykel. Jeg må simpelthen eje en militærfarvet, sideventilet Dnepr med grove knopdæk, sidevognstræk og differentiale spær, ekstra benzindunk, feltspade "und das Ganze Molevitten". Og så skal jeg ud og suse rundt i terrænet med pladderet sprøjtende fra hjulene, og ud og forcere stejle skrænter med differentiale spærret aktiveret. Og indtil dette sker, glæder jeg mig HELT VILDT til at få min Dnepr MT-10 ud og rulle til næste forår, og få kørt med på nogle ture med alle Jer andre der også nyder at eje, skrue og køre på Russer.

Mange russer-hilsner

Stephan H. Jensen medlem nr. 396

## Bestyrelse

### Generalsekretær (Antikrist)

**Jørgen Refslund Hansen**  
Pårupvej 195, 3250 Gilleleje  
Tlf.: 48 30 21 92  
Mobil: 23 32 14 98  
E-mail: ural@hansen.mail.dk

### Redaktør af medlemsblad (Oliesheiken)

**Søren Westborg**  
Gyvelbakken 2, 3220 Tisvildeleje  
Tlf.: 48 70 74 06  
Mobil: 23 11 29 82  
E-mail: dnepr@westborg.dk

### Bestyrelsesmedlem

**Jørgen Pedersen**  
Østermarksvej 25, 5260 Odense S  
Tlf.: 65 96 13 05  
Mobil: 26 66 53 07  
E-mail: JFLP@privat.dk

### Bestyrelsesmedlem

**Carsten Schweder**  
Pilevej 3, 8660 Skanderborg  
Tlf.: 86 51 00 72  
Mobil: 41 59 14 14  
E-mail: cschweder@mail.dk

### Kasserer, Medlemskartotek

**Viola Simonsen**  
Hillerødvej 30, 3550 Slangerup  
Tlf.: 47 33 51 15  
Mobil: 30 23 73 50  
E-mail: violasimonsen@hotmail.com

### Webmaster (Hattemageren)

**Jørgen Bendtsen Sørensen**  
Solnavvej 26, 2860 Søborg  
Tlf.: 48 41 13 05  
Mobil: 30 62 77 71  
E-mail: jorgen@dnepside.dk

### Bestyrelsesmedlem

**Kaj Erik Hansen**  
Lindehusvej 2  
5750 Ringe  
Tlf.: 62641655  
E-mail: kajerikdk@post.tele.dk

### Suppleant

**Kaja Pedersen**  
Nøddelunden 4, 5580 Nørre Aaby  
Tlf.: 64 42 22 77  
E-mail: kajafred@mail.tele.dk



**Kasserviola minder om kontingent betaling  
inden 31. januar 2009**



## Fødselsdagskonkurrence

Et - for os - kært motorcykelmærke blev født i 1939. Fødslen forløb uden komplikationer, selv om barnet blev taget med tang. I 2009 kan vi således fejre 70 års fødselsdag.

Gæt hvilket mærke der er tale om.

Er det – 1: **Ural** eller 2: **Disa** eller 3: **Velo Solex**.

Svaret sendes til dnepr@westborg eller med post til redaktøren. Svaret skal være redaktionen i hænde inden udgangen af februar 2009.

Der udloddes 10 dæktryksmålere.

Vinderne får tilsendt præmien med martsnummeret.  
(Medlemmer af bestyrelsen og dets husstand kan ikke deltage)