

# МОТОЦИКЛ

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



Har vi maskinproblemer til et træf,  
så er det godt med erfarne  
og kyndige klubkammeraters gode råd.

# Redaktørens ævl



**Jeg bliver vel snart kriminel!** I er sikkert mange, som længe har haft en mistanke herom, og nu kan jeg lige så godt lægge kortene på bordet. Jeg har denne karakterdefekt med altid at have en lommekniv på mig. "Knivløs mand er livløs mand", sagde vikingerne. Det var nu ikke for at kunne forsvare mig eller deltage i sværdslag. For mig er det bare sådan, at bortset fra at børste tænder, så er der ikke mange opgaver, som jeg ikke lige kan ordne med min lommekniv.

Den nyeste lovgivning fortæller, at bladet på sådan en lommekniv maksimalt må være syv cm, men min Opinel Nr. 6 har 71 mm klinge. Det er den sidste millimeter, der placerer mig som forbryder.

Nu *kunne* man jo fjerne den sidste mm fra kniven. Det vil give den et lidt fjollet udseende, men det vil ikke redde mig. Jeg har nemlig set på fjernsynet, at fra omkring april næste år er *enhver* form for lommekniv forbudt. NU skal der gøres noget ved det tiltagende knivstikkeri, og så må denne 62-årige bedstefar vælge mellem at holde op med at fjerne småsten fra dækket, skære snor over, spidse blyant o.s.v. *eller* gå en fremtid imøde som en trussel mod samfundet. Bevæbnet og dødsens farlig.

For at det ikke skal være løgn har jeg skrevet til justitsminister Lene Espersen herom. Hun har endnu ikke fundet tid til at svare. Nå, om ikke andet vil denne lov passe fint ved siden af EU-direktivet, der forbyder krumme agurker.

**Har du sendt mig en email og ikke fået svar?** Det *skulle* ikke kunne lade sig gøre, fordi jeg sætter en ære i at besvare alle emails hurtigst muligt. Alligevel ved jeg med sikkerhed, at det alligevel er passeret to gange. Det er tilmed min egen skyld. Jeg har geninstalleret computer<sup>1</sup> og skiftet software. Det ser ud til at jeg i processen har mistet nogle mails. Tab ikke modet - har jeg snydt dig for svar, så gør mig opmærksom derpå.

Katalin er et af vore nye, kvindelige medlemmer. Jeg har haft fornøjelsen af at hilse på hende, og det får mig til at stille et spørgsmål til jer alle: **Er Katalin den eneste Ural- (eller Dnepr-)ejer, der bruger sin russiske sidevognsmaskine som eneste, daglige transportmiddel såvel sommer som vinter?**

Der er jo ikke noget forkert i at have sin 'russer' ved siden af bilen eller andet, men jeg har flere gange hørt nogen i klubben sige: "Gad vide, om der er nogen, der konsekvent bruger deres russer som dagligt transportmiddel?" og nu vil jeg gerne prøve at få overblik over, hvordan landet ligger. Så mit spørgsmål er om Katalin virkeligt den eneste? Jeg hører meget gerne fra dig – ring, skriv eller email.

**Imponerende fremmøde til Messerschmitt-samlingen** Selv opgav jeg at komme efter at have opdaget, hvormeget det koster at få en motorcykel med en færge til Sjælland, men *der kom fire medlemmer*: Jørgen 'Antikrist', Jan Buchwald fra Slagelse samt Peer Pedersen og Frank Olsen fra Hillerød. Jeg talte i telefonen med Frank Olsen. Han var imponeret



<sup>1</sup> Ja, jeg måtte geninstallere hele to gange. Første gang, fordi den var blevet for sløv og langsom – og ikke lang tid senere p.g.a. en crashed harddisk.

over samlingens omfang – men også af Jørgen 'Antikrist' Hansen: ”Det var godnok en vældigt flink mand.”

Det nordsjællandske lokalområde rummer 23 medlemmer, men det er klart at ikke alle er interesserede.

**Rekordfremmøde til Hennings MC-samling** Her ankom Klaus Maltesen fra Viborg og Kim Jensen fra Randers. Da jeg selv dukkede op skød deltagerantallet i vejret med hele 50%. Vi fortrød ikke, at vi var mødt op. Henning bor i en tidligere landbrugsejendom, hvor han i den tidligere kostald har 40 perfekt istandsatte motorcykler. Gulvet er malet lysegrå og er så rent, at man kan spise deraf. Væggene er snehvide. Motorcyklerne er alle køreklar og står med perfekt lakering og skinnende forkromninger. De ældste modeller er med karbidlygter etc.

Ægteparret har altid været ivrige motorcyklister og deltage i Skagenløbet og tilsvarende aktiviteter. Deres 'russer' er en nyere 650 cc Ural, der går næsten lydløst – hvis man sørger for at koble gearkassen ud!

Da Henning for 25 år siden købte sin første veterancykel, ville han også gerne have handlet sig til en BSA Gold Star, som lå adskilt i 10 kasser. ”Næh, den vil jeg selv sætte i stand”, sagde sælger. Nå, sidste år ringede sælger til Henning: ”Hvad med den Gold Star – er du stadig interesseret?” 25 års forsinkelse, men gammel kærlighed ruster ikke. Derfor er nyeste projekt i Hennings værksted en næsten færdigsamlet og strålende BSA Gold Star.

Bodil og Henning havde måske regnet med flere end 3 fremmødte, der var bagt kager til et større antal.

Lad mig slutte af med dels dette billede af Jørgens hund, dels med at ønske Jer alle et godt nytår. Lad os se endnu flere russere med nummerplader samt flere fælles arrangementer og ture.

Erik P





*Er KMZ, Dnepr-fabrikken i Kiev virkelig lukket eller fortsætter den? Det er svært at blive klog på. Denne artikel er en oversættelse fra bladet "Made in Ukraine (Сделано в Украине)" nummer 2, 2002, og her kan vi så læse, hvad de nuværende ejere kan fortælle os. Om det passer helt med virkeligheden er noget andet.*

### **Fra "Днепр" til "Dnepr"**

Igor Kutashev har siden februar 2001 været direktør for "Kiev motorcykel Fabrik" (KMZ). Det var ikke blot et direktørskifte for selskabet, hvor aktierne ejes 100% af staten, det er også begyndelsen på en ny epoke for den ældste og største fabrik, der fremstiller tunge motorcykler i Ukraine.

Igor Kutashev begyndte at arbejde som 15-årig. På fabrikken i Kiev har arbejdet sig fra drejer til formand. Han har gradueret fra Kiev Flyvemaskinekollegiet, Dragomanov Institutet og Handels- og ledelsesskolen, og har brugt sin viden med stort held. Efter at have arbejdet på fabrikken "Medapparature" i 17 år, forlod han stillingen som direktør og blev deputeret formand for regionens administration af statsindustrier i nogle år. Herefter har han stået for den økonomiske afdeling for administrationen af Kiev by.

Der er kun to kontinenter, som ikke bruger motorcykler fra KMZ, nemlig Antartika og Afrika. Antartika fordi her bor ingen, og Afrika af ren og skær forsømmelse.

Fabrikken blev etableret på grundlag af Kiev Militærkommandos mekaniserede værksteder, der har fungeret siden 1932. I 1989 havde KMZ fremstillet to millioner motorcykler. Produktionstallet var oppe på omkring 500 motorcykler om dagen. I overensstemmelse med det militær-industrielle kompleks var det et lukket produktionssystem. Støberi, varmebehandling, pladepresser og samlebånd tillod fabrikken at producere militære modeller under krigen. I dag er "Dnepr-16" en pålidelig maskine for militæret.

Den militære teknologi danner grundlaget for KMZs civile motorcykler. Træk på



sidevognshjulet forklarer deres gode terrængående egenskaber. Den to-cylindrede benzinmotor giver kraftfuld, pålidelig ydelse. Tilstedeværelsen af bakgear og differentiale giver mobilitet, og komfort til en rimelig pris er resultatet af mange års forskning og udvikling på grundlag af en BMW-prototype model fra 1936.

I den tidligere Sovjetunion producerede omkring 600 medarbejdere i treholdsskift op til 100.000 motorcykler om året - og det dækkede ikke efterspørgslen. I øjeblikket er produktionen reduceret til at dække Ukraines behov såvel som behovet for eksport.

Motorcyklen fra Kiev minder os om en Harley-Davidson i fremtoning, bortset fra at den er langt billigere. Den har været markedsført i 43 lande verden over. Denne MC fra Ukraine svigter ikke sin ejer!

Fabrikken har gennemlevet den hårde omstilling til markedsøkonomi. Der er kommet gode resultater efter en reorganisering og ændringer i produktionsteknologien. Ingeniørerne i den omorganiserede udviklingsafdeling har introduceret nye modeller med høj ydelse kombineret med god økonomi. Dette er grundlaget for den nyeste serie af ukrainske motorcykelmodeller. I 2001 udviklede selskabet en markedsstrategi. De har kigget på sådanne ting, som fabrikkens erfaringer med at levere maskiner til posthuse, handelsfirmaer og andre. De har også kigget på hvilket behov Ukraine har for motorcykler som transportmiddel. Resultatet medførte at fabrikkens ledelse har sagt god for et program med top-prioritet for produktion af en forbedret 3-hjulet model. Ved at bruge denne model som udgangspunkt, er det muligt at fremstille forskellige versioner, der passer til en kundes behov. Man har faktisk allerede etableret et tuningsværksted til at fremstille egne højtydende motorcykler. En sportudgave af Dnepr "Endure-Dynamite" er blevet udstyret med en 2-cylindret 72 HK motor. Anvendelsen af karburatorer analoge med de tyske, vil nedsætte brændstofforbruget til 25 km/liter.

Det er fabrikkens plan at producere modeller, der retter sig mod unge mennesker, sports-, last og turistmodeller så vel som modeller til brandvæsenet, der kan arbejde på steder, som er svært tilgængelige og i ekstreme situationer.

... Fremtiden vil afsløre nogle hemmeligheder. I øjeblikket har vi lov til at fortælle, at KMZ fabrikerede eskortmotorcykler til Kreml. Ydstyret med speciale dæk og et lavt tyngdepunkt kunne disse 50 hestes motorcykler køre med 13 km/t på enhver vej, selv spejlglatte af is. En elektrisk selvstarter kunne få motoren i gang, selv ved temperaturer på under 40 graders frost. Ingen anden fabrik i Sovjetunionen kunne præstere dette. På basis af denne model har fabrikken i Kiev siden 1991 produceret moderne og pålidelige motorcykler til statens færdselspoliti.

Omstillingen til markedsøkonomi fra april til udgangen af 2001 gav en 25 gange forøgelse af produktionen. Det forventes at denne fordobles i løbet af 2002. Man er meget opmærksom på produktets kvalitet såvel som markedets krav. Der er planlagt at producere 10.000





motorcykler om året.  
Basismodellerne er

- Dnepr-11 med sidevogn
- Dnepr-16 med træk på sidevognshjulet
- Dnepr-Solo uden sidevogn

Udover

motorcykler vil fabrikken i samarbejde med udenlandske partnere fremstille almindelige cykler under navnet "Yednist". Der skal bygges 7000 cykler om året. Der er også planer om at bygge knallerter og at tage del i

produktion af bybusser sammen med det svenske firma Skania.

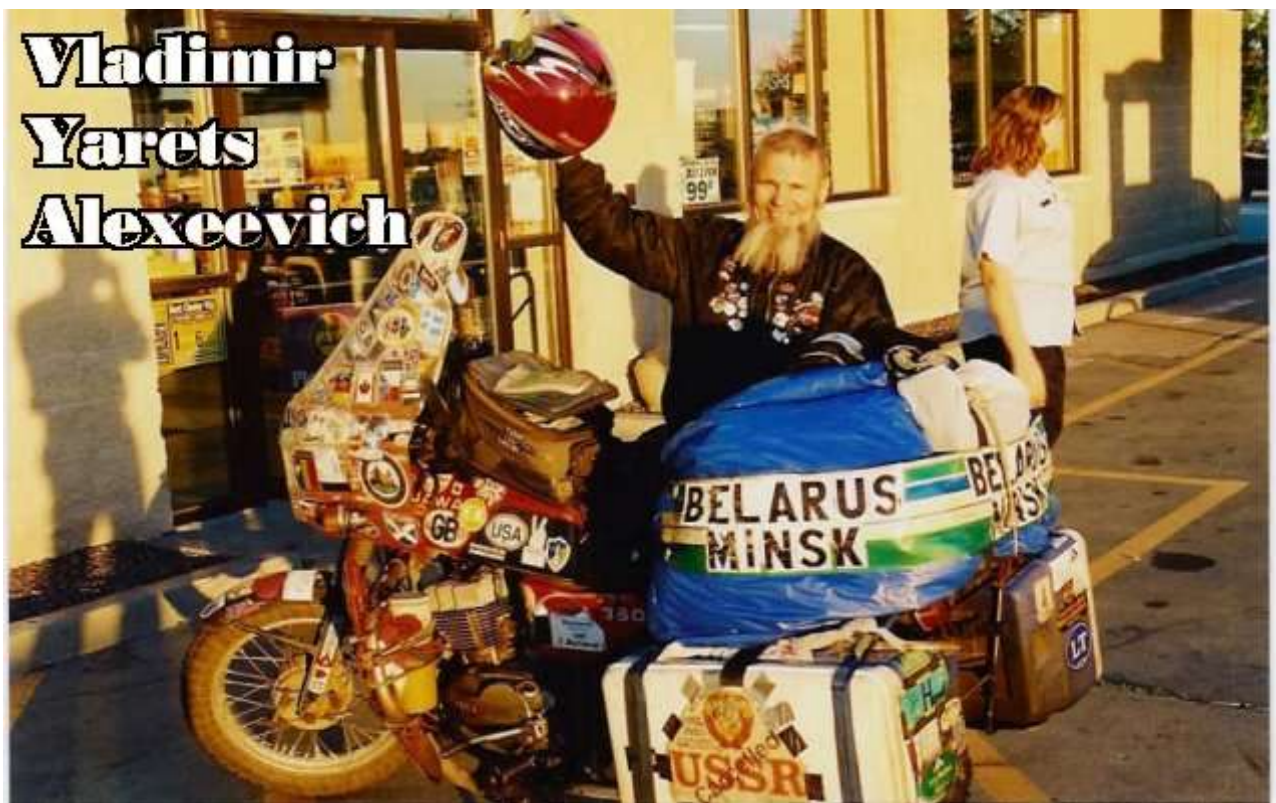
I sommeret 2002 kan firmaet fejre sin 70-års fødselsdag. På trods af den høje alder har det fornyede hold ungdommeligt potentiale, og dets energi er en garanti for fremtidig fremgang.

---

Sådan skrev de altså sidste år. Jeg tror, at virkeligheden ser anderledes ud. På vort besøg på fabriksudsalg så vi ganske vist både trikes, eskortmotorcykler, knallerter og motorcykler med selvstarter og andre modifikationer, men noget tyder på, at der ikke fremstilles titusinde maskiner om året. Lezcek fra Oldtimers Garage i Szscecin mente ikke, at der blev bygget mere en 5 (fem!) maskiner om året.

Jeg vil her bringe nogle billeder optaget i fabriksudsalg.. På trods af billedernes tvivlsomme kvalitet, så giver de dog et indtryk af hvad man håber på at kunne sælge.

Det er mit håb, at fabrikken fortsætter. Det er jo trods alt slet ikke nogen tosset motorcykel, og det er da også rart at kunne få reservedele et par år endnu.



# Vladimir Yarets Alexeevich

*Født i Hviderusland 1942, ejer ikke en krone og døvstum er Vladimir Yarets Alexeevich er i færd med at køre jorden rundt på en metaget Jawa 350 cc motorcykel. Godt nok ikke en sovjetisk, men immervæk en østeuropæisk MC. Læs her om en helt udsædvanlig mand og en lige så bemærkesesværdig historie.*

Vidste du, at Vladimir førhen var et et almindeligt navn her i Danmark - i den danske udgave, Valdemar? Til sagen: Vladimir Alexeevich der er født i 1942 mistede sin hørelse under 2. verdenskrig, da en bombe eksploderede alt for tæt på ham. Hvis du bliver døv *før* du har lært at tale, kan du ikke lære talens brug og bliver døvstum. Det har ikke holdt Vladimir tilbage. Som barn ejede han et verdenskort, som han studerede grundigt, og han fortalte sin far, at han engang ville besøge alle steder på kortet.

I 1967 begynde han at realisere sin barndomsdrøm. På sin Jawa kørte han rundt i alle Sovjetunionens 15 republikker, helt ud til Magadan (59.6° N 150.8° Ø 136.000 indbyggere) og i Østeuropa. En 148-dages tur på omkring 36.000 km. Så holdt han en pause, men i år 2000 måtte den tidligere mekaniker for alvor afsted på sin verdensrejse.

Hans MC er i sig selv noget af en syn. Masser af klistermærker og snavs skjuler næsten den orangerøde Jawa. Som russer forstår han at udnytte de materialer, der er for hånden, så hans maskine er funktion fremfor flothed. Et par flamingo kølekasser er hans sidetasker. De holdes fast af remme. Elastikstropper holder alle de mange andre ting på plads. De mange kilometer kan ses på Jawa'en, men den kører videre.

Al vedligeholdelse af motorcyklen sørger Vladimir selv for. Han kalder den for 'sit lille æsel'. Nu er han 62 år og har tilbagelagt 92.000 km gennem mindst 29 lande. "Jeg håber på at komme i Guinness Book of Records som den eneste døvstumme, der har gennemrejst hele den gamle Sovjetunion, Europa, Amerika og Afrika på motorcykel" står der på et af de skilte, han medbringer.

Han kan som sagt ikke tale, men med et levende kropssprog, fagter og gebærder er han dygtig til at gøre sig forståelig. Han er også grundig rejsende, der kommer ud i hjørnerne af de enkelte stater; han ringer på døre og besøger folk og virksomheder.



Den 13. oktober kl. 19:15, på interstate 74 i Illinois, skete det, der ikke måtte ske. En lastbil knalder bagfra ind i Yarets Jawa og sender den stakkels mand flyvende gennem luften. Lastbilchaufføren havde været på jobbet i mere end 60 timer på en 6-dages periode, (og det må man ikke i USA). Yarets fik ikke blot brækket brillerne, men også begge ben, en arm og bækkenet.

Her tager historien en overraskende vending. Amerikanske motorcyklister har fulgt hans rejse på internettet og fandt hurtigt ud af, hvad der ellers var hændt ham. Og så tog de fat. Her havde de en mand, der mod alle odds realiserede en drøm, som de færreste havde modet til at gøre til virkelighed.

Yarets kom ind på et hospital. Nogle bikere hentede den knuste Jawa hos politiet og påbegyndte en hovedreparation af Jawaen. Hans bagage blev bragt i sikkerhed, og de skaffede ham nye briller.

På hospitalet fik man dels en lokal, døvstum person til at hjælpe med tolkningen, samtidigt med at en russisktalende ukrainer lavede nogle 'flash cards' til personalet. Det er apkort med engelske sætninger på den ene side, og russisk oversættelse på den anden: "Er du sulten?", "Hvor gør det ondt?"

Når Vladimir engang er helet og genoptrænet, vil en klargjort Jawa stå parat, hans dagbøger, scrapbøger, kort og bagage er klar, og så fortsætter han sin jordomrejse ved at køre til Sydamerika. Ind til da sørger hans venner for at besøge ham, at samle penge ind til hospitalsregningen m.m. o.s.v. (Yladimir har selvfølgelig heller ikke nogen form for forsikring).

Du kan læse mere – og måske mere nyt på disse links:

<http://www.motorbyte.com/mmm/pages/2003/62/hip62.htm>

<http://www.caringbridge.org/il/vladimir/>

<http://www.pjstar.com/news/luciano/b15htqha033.html>

<http://homepage.a5.com/~goodbean/>

<http://www.advrider.com/forums/showthread.php?s=&threadid=27552>

<http://www.yarets.by.ru/>

---

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

---

### Russiske motorcykler

**Original MW-750. Årgang 1963.** Militærgrøn. Ægte militær cykel med tilbehør. Differentialspærre og træk til sidevogn. Nye offroad



dæk. Lygteblænder. Originale lygter. 6V anlæg. 13000 km. Told og moms betalt. Med papirer. (Afgiften ligger på kr. 911,- idet cyklen er veteran) Pris 25.000,- kroner

**2 komplette hjul med dæk.** Helt lige! Spændt op af en cykelsmed. Sort fælge - nylakerede. Forkromede egre. Pris 1000,- per stk.

**Komplet Dnepr motor 650 ccm.** Fuldstændigt nyrenoveret motor. Pris 2500,-

Kontakt Lydia eller Andreas på tlf. 2858-4539/2818-4189 eller E-mail: [lydiaairving@tdcadsl.dk](mailto:lydiaairving@tdcadsl.dk), der i øvrigt skriver:

---

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

**M72 solomaskine fra 1950** med de originale russiske papirer. Den trænger til en kærlig hånd. Grim motor, men pæn lak. 12.000 kroner

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

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

---

Jan Buchwald 5886-9363 sælger **elektroniske laderelær 6V, 80 Watt**, der giver en mere sikker ladning og lader ved lavere omdrejninger. De er indstøbt i polyester og har ingen mekaniske kontakter, der bliver snavsede. De er tilmed lette at montere og kan normalt indbygges i den originale kasse. Prisen er indtil videre kr. 400,- + forsendelse (i reglen kr. 15,-). Han sælger også halogenpærer til 6 Volt 10 Watt til 60 kr + forsendelse.

---

Finn Olesen har lavet en samlet udgave af **nummer 1-7 af vores klubblad**, som han vil sælge for 100 kroner.

Finn har telefon 7595-4648 email: [Finn-Katja@mail.tele.dk](mailto:Finn-Katja@mail.tele.dk)

---

Bjarne Sørensen i Sulted har **sidevogn med kraftoverførsel en K750**, til salg for 4.500 kroner. Bagtøjet og den særlige bagsvinge følger med i salget. Du kan ringe til Bjarne på telefon 9826-0606.

---

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

---

Bor du i nærheden af Møn, så er Bo Mazanti klar på **Højlunds Auto- og MC** parat til at reparere din russer. Det er Grønsundvej 284, Stege. Telefon 5581-8896



### 11. januar (søndag) klokken 14:00

**Kaffemøde** for midtjyske klubmedlemmer. Arrangeret af Klaus Maltesen og Erik P. Et uforpligtende hyggemøde *med kaffe og hjemmebag*, hvor vi snakken udover Ural, Dnepr og idéer for 2004 også kan dreje sig om alt muligt andet. Hvis Erik bliver presset hårdt, er der måske en chance for at han vil fremvise sin internationale samling af musefælder og (hans endnu ukriminelle) lommeknive.

Sted: **Høgevej 5, Bruunshaab, Viborg** tlf: **8667-5392**

### 31. januar (lørdag), klokken 0900-1700

**Forever 2 wheels** den store, årlige motorcykeludstilling, hvor vores klub igen vil deltage med nogle af medlemmernes mc'er. Vi har fået samme stand som sidste år, på nær 3 m<sup>2</sup>, der besættes af en Ragner Jensen, Ringkøbing. Udstillingen er mest BMW'er og Harley'er, men det er morsomt at se, hvorledes mange besøgende efter at have besigtiget disse dyre drenge vender tilbage til os 'fattigrøve'. En Ural og en Dnepr er til at betale; det er mc'er med sjæl, og vi har mindst den samme køreglæde, men uden at sidde i gæld helt op til forlygten.

Sted: **Dronning Margrethe Hallerne, Fredericia**  
Hjemmeside: **www.forever2wheels.dk**

## **15-16. maj 2004 Italiensk Ural-træf**

Start: 15. maj 2004 klokken 13:00

Sted Cremona, Italien ved Autoespert (den italienske Ural-forhandler). Cremona ligger 80 km SØ for Milano. Den fulde adresse er

Autoespert  
Via Castelleone 61

Det er nemt at finde stedet. Når du kører fra Milano på hovedvejen (ikke motorvejen), vil du ved vejens slutning finde Ural-forhandleren (der også sælger biler).

Klokken 14 kører vi med Ural-hastighed (lidt over 38 km/h) til Salsomaggiore (pæn, lille by i bjergene). Vi er sandsynligvis i Salsomaggiore klokken 16:30. Vi standser i byens midte for at se os lidt omkring, tage billeder, sende postkort, checke den elektroniske tænding, se om generatoren stadig lader o.s.v.

Klokken 18:30 kører vi til Camping Arizona i Salsomaggiore og stiller vore telte op. Hvis du ikke har et telt, er der nogle få bungalows på campingpladsen (her er det smart at bestille bungalow mindst en måned forinden). Hvis du ikke har telt og ikke kan fordrage bungalows, vil du finde mange hoteller i Salsomaggiore.

Klokken 19:30 har vi den store middag i campingpladsens restaurant (ca. 25€, hvis du ikke drikker for meget). Resten af aftenen er programmet frit.

16 Maj 2004

Klokken 09:00 kører vi til Castell'Arquato (nydelig middelalderby). 40 minutters kørsel. Vi stoppen på byens centrale torv. Derefter er der er smuk køretur gennem bjergene og klokken 13:00 stopper vi for at spise. God mad, vældigt gode drinks, præmier til Ural-folk, der er kommet fra udlandet o.s.v. Klokken 17 slutter træffet.

Skal du have mere information, så kontakt

Ural Sidecar Club (Italy)  
Tel +39-0521-982970; +39-0521-982532  
Fax +39-0521-986131  
email: [info@uralclub.com](mailto:info@uralclub.com)  
[www.uralclub.com](http://www.uralclub.com)

Du kan skrive i hvad sprog, du lyster (selv ungarsk), men vi kan kun svare på italiensk og engelsk.

PS: Dnepr, MZ, Chiang Jiang, Jawa er også velkomne. BMW'er vil blive tolereret ...

## **25. juni og 3 uger frem**

**Til Nordkapp og retur** Johannes Wraae Petersen og Peter Junker Iversen vil prøve en mere krævende tur. Planen er at køre til Frederikshavn og tagen færgen over til Göteborg allerede om aftenen fredag den 25. juni. Herfra køres fra Sverige ind i Norge og til Nordkapp. I skrivende stund er den videre rute ikke fastlagt, men hvis et par

stykker mere har lyst at deltage, så kontakt en af de tre herrer. Hvis det er nødvendigt, kan starten udskydes til lørdag den 26. juni.

Start fra: ?

## **25. juni til 6. juli**

**Väneren rundt, Bornholm rundt, Rügen rundt og hjem via træffet i Pütnitz.** Emanuel Kristensen, generalsekretær Erik Petersen og vistnok René Olsen har tænkt sig at bruge en uge på en "telt- og primustur" med sidevognene. Vi vil starte med at køre sammen med drengene, der skal til Nordkapp, men i Sverige skilles vores veje. Vi vil max køre 300 km per dag, have det hyggeligt om aftenen. Om torsdagen er vi kommet fra Ystad til Rønne og vil køre Bornholm rundt (vore lokale medlemmer skal være velkomne til at være vejvisere). Fredag er vi med færgen Bornholm-Sassnitz kommet til den naturskønne ø, Rügen. Vi slutter turen af med atter at vise de danske farver til træffet i Pütnitz. Vi vil godt være et par maskiner mere, så vil du være med, så er det bare med at få fat i undertegnede. Tlf: 8667-5392 eller email Erik@dnep.dk  
Sted: **Høgevej 5, Bruunshaab, Viborg**

## **Sidst i juli/start af august. Sidevognstur i Ukraine**

I foråret 2004 tager Generalsekretæren sammen med Torsten Meier fra Pütnitz til Zhitomir i Ukraine for sammen at udforske mulighederne for en spændende tur i sidevogn i dette område. Den endelige tur afvikles formentligt i slutningen af juli eller august. Det nøjagtige tidspunkt skal aftales med turdeltagerne, ligeledes om det skal være to eller tre uger.

Indtil nu omfatter listen følgende personer: Torsten, ErikP, Jørgen Hansen, Johannes Wraae Petersen, Orla Kruse, Bill Ellis (Los Angeles). Der er plads til i alt 8 personer, så hvis du er interesseret, skal du skynde dig at melde dig til Generalsekretæren, ErikP 8667-5392

Turen afvikles på den måde, at udgangspunktet er Pütnitz. Herfra kører vi i Torstens minibus, hvor vi kan sidde 8 mand. Vi kører i ét hug til Zhitomir, der ligger vest for Kiev.

I Zhitomir har vi købt nogle brugte Dnepr, der står køreklar på ukrainske nummerplader.

Turen foregår i området nord for Zhitomir, der lever op til alle dine forventninger om Ukraine: små hyggelige landsbyer, hvor kvæg og høns løber rundt på vejen og storkereder er mere reglen end undtagelsen. Vi kører i et varieret landskab med enorme marker og store skove. Det skal ikke kun dreje sig om at se landet, vi skal også i kontakt med menneskene. Vi vil ikke altid kunne finde hotel eller herberg, men så sover vi i telt i det fri.

Til det sproglige har vi Torsten, der taler russisk flydende. For at undgå mekaniske problemer, vil en ukrainsk mekaniker, Victor ledsage os i sin Lada medbringende værktøj, reservedele og en trailer.

Prisen ligger ikke fast, men det er ikke noget, som nogen skal tjene penge på. Det skulle kunne lade sig gøre på den rigtige side af 10.000 kroner.



# RUSSERBOKSERE OG DE NORSKE TROLL!



Joda, joda - Vi har merket oss redaktørens forkjærlighet for de mest merkvordige gjenskapninger av våre stakkels fribente kolleger her på kloden, selv vi her langt mot nord. Dog

finner vi det ytterst påkrevet å ta til motmæle når vi ser en merkelig uflidd stakkar bli framstilt som representant for den yngre garde av trolde! Og det i et velrenommert konservativt tidsskrift som МОТОЦИКЛ.

Nei, nei, Erik - Våre troll er aldri så unnselig som denne stakkaren du her har fanget i linsen - dette må nok være en krabat fra langt sydligere strøk - kort og godt en puslete søring!

Nå har det seg slik at undertegnede, hvis navn redaktøren har tatt seg den redaksjonelle frihet å knytte til denne søringen, er Eriks kollega her nord. Som redaktør i БЛЕККА, leser jeg med stor forståelse om Eriks streben etter ledige stunder. Det er det samme her oppe også - redaktøren slites mellom PCen, tilårskomne bøker og blader, garasjen, beslektede hobbyer og de familiære aktiviteter. Det er med БЛЕККА som med МОТОЦИКЛ, terminene må holdes hvis en stakkels redaktør ikke skal få sidevognen full av pepper de gangene han lykkes å smette inn en frihelg for å dra på treff. Dessverre er det lenge, lenge til etterlønn kommer ramlende inn på min egen konto.

HPMΦ - NRMF (Norsk Russisk Motorsykkel Forening) organiserer den norske del av slike som oss! 140 betalende medlemmer er vi her oppe ved iskanten. Den harde kjerne holder ut året rundt og siste helgen i februar treffes de innbitte på Primustreffet i Bjoneroa ved Randsfjorden. Flemming var der i år, og vi vil gjerne ha flere dansker på besøk. Det er allerede et etablert internasjonalt miljø og bare en liten svipptur fra fergeleiet i Oslo, akkurat så meget at du kan avstille choken innen du er fremme. NRMF har oppvarmet fellestelt på "Kolahalvøya" så du får varmet deg opp ved adkomst - med mindre du har utpreget asosial legning.



Årets store begivenhet i egen regi er årsmøtet, 2. hele helg i august. Nå er vi inne i en periode hvor dette avholdes i Ål i Hallingdal, også bare et steinkast fra Oslo. Vi tar gjerne imot besøk her også vi. I år var det kjempevarmt og vi selv hadde gleden av å kjøre hele veien frem og tilbake kun iført klubbens T-skjorte på overkroppen

Det har seg slik at vi selv bor oppe i Midt-Norge og har en 400-500 km å kjøre til de nevnte evenementer. Av naturgitte årsaker er det en større utfordring å komme nordfra nedover til Primustreffet på vinters tid enn det å komme oppover sørfra. Derfor holder redaktøren seg til sommeraktivitetene enn så lenge - Gutta synes det er en puslete innstilling, men holder stort sett tett med det av frykt for å bli hengt ut i БЛЕККА. Vi redaktører har våre metoder og den redaksjonelle frihet er stor som Rundetårn i våre tidsskrifter.

Vi håper å komme til Pütnitz-treffet også vi, og annonserer dette i БЛЕККА. Her er det ikke den geografiske avstanden som skremmer - Uralen kommer nok fram - Men hvordan i hxxxxxx skal vi forhandle inn den nødvendige *tiden* og komme ut av det med familien i behold?

Fra Midt-Norge er det minst 3 dagers kjøring hver vei, og da skal du ikke ha mange pit-stops under veis.

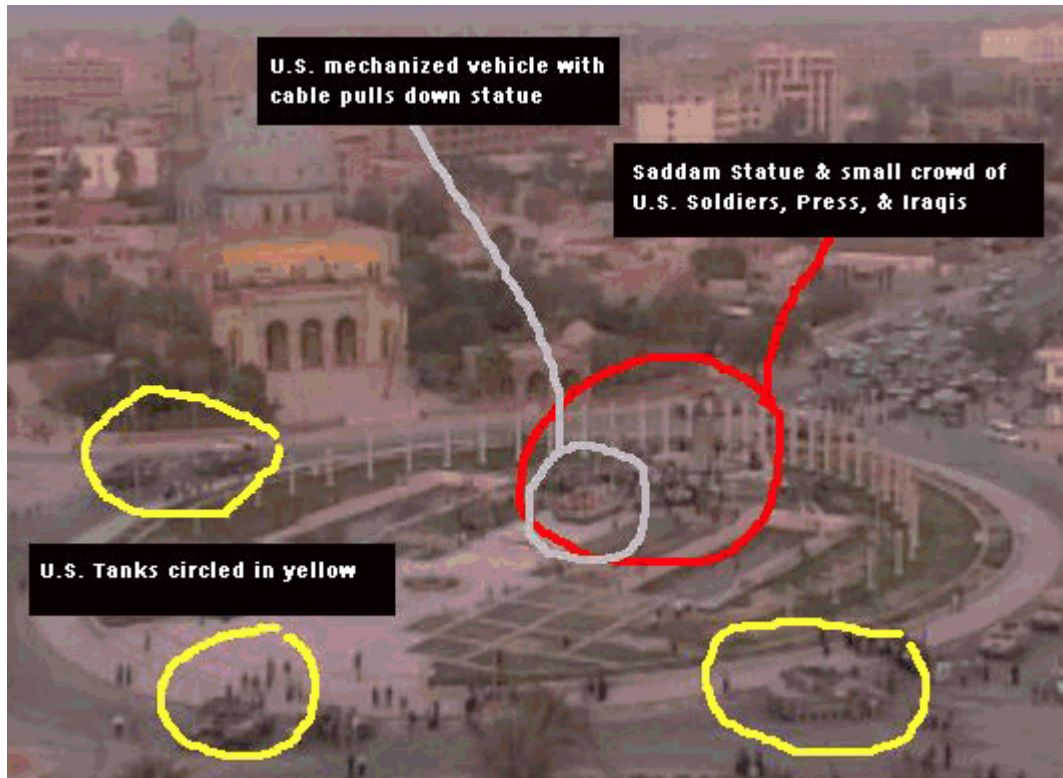
Men én dag skal vi være der: Én dag skal vi være på Primustreffet og én dag skal vi være i Pütnitz!

Ural Cowboys  
(Jan Egil)

*Jan Egil er redaktør af det "Blekka" - det norske klubblad. Jeg har efterfølgende fundet ud af, at den lille fyr slet ikke er en norsk trolde, men et af de mange pudsige australske pungdyr. Jeg beklager forvekslingen. Samtidigt håber jeg på, at når vi i det kommende år sender en ekspedition afsted såvel til Nordkapp som rundt om Vänern i Sverige, så vil knytte flere personlige kontakter med vore skandinaviske brødre på sovjetisk jern.*

Erik P

# Læseren af dette blad er bedre oplyst end andre danskere!



Hvis din hukommelse er lige så god som min, så husker du måske de bevægede dage i 1989, Rumænien & Ceausescu's fald. Her viste TV en aften nogle mishandlede lig lagt frem til parade, angiveligt ofre for det hemmelige politi Securitate. Vi stoler jo på nyhederne, men et par dage efter blev det afsløret, at der var tale om grov mediemanipulation. De lemlæstede lig stammede i virkeligheden fra et nærliggende hospital.

Bagefter tænkte jeg for mig selv: "Gad vide, hvor ofte det sker, at vi får forfalskede nyheder, *uden* at det bliver afsløret?"

Nu er det faktisk sket igen, og vort klubblad kan hermed rose sig af at være det eneste danske tidsskrift, som vil gøre sin læsere den tjeneste at fortælle dem, at de er blevet ført bag lyset.

Vi har alle set, igen og igen, hvordan en stor ophidset menneskemængde i Bagdad med hjælp fra den amerikanske hær vælter en stor statue af Saddam Hussein. Det er en scene, som bringer tankerne hen på Berlinmurens fald, men prøv at kigge på billedet ovenfor. Det er fotograferet fra Hotel Palestine og viser situationen i lidt videre perspektiv.

Vi ser, hvordan hele pladsen er afspærret af US Marines. Der er højst 150 personer involveret, inklusive hær og TV-folk. Den 'spontane nedrivning' er en omhyggeligt planlagt mediebegivenhed – og utroligt nok har vi aldrig fået det at vide. Billedet og flere oplysninger kan findes på denne amerikanske hjemmeside <http://www.informationclearinghouse.info/article2842.htm>.

Erik P

## Vinterklargøring

Jeg fandt på internettet (<http://home1.inet.tele.dk/skouboe/>) denne vejledning i at hvorledes du

*henstiller din MC til næste forår. Da vores klub kendetegnes ved, at halvdelen medlemmerne nægter at bruge computer – og resten næppe falder over denne side, vil jeg bringe den her i bladet:*

Nu, kære MC-kører, må vi desværre se i øjnene at den bedste tid af køresæsonen er ved at være overstået og vi må forberede os på den kommende vinter.

Der er nok nogle steder i landet hvor vinteren ikke er så barsk ved motorcyklen, men tæt ved kysterne, er vinteren rigtig barsk ved en motorcykel. Alt rustet, tæret og irer på ganske kort tid. Og spildt er så alle nye flotte dele man har monteret, og de mange timer man har pudset og poleret.

Men uanset om din motorcykel står helt, delvist eller slet ikke udenfor, så er der nogle ting som absolut skal gøres, og mange ting som burde gøres for at bevare din MC'er.

Det allerførste, og nok det vigtigste man skal gøre er at vaske hele motorcyklen grundigt. Alt skal være absolut rent før vinteren kommer. Brug gerne affedtningsvæske eller motorrens, bare sørg for at hele motorcyklen er totalt fri for snavs.

### **Motoren:**

Når du har kørt din MC'er derhen, hvor den skal overvintre, skal du skifte olie på den. Dette er fordi den brugte olie udskiller syrer, som kan skade motorens dele, når den bare står stille.

For at skifte olie skal motoren være varm, så motoren skal køre i tomgang et stykke tid. Mens den gør det, foretager vi et lille trick som beskytter karburatorerne og modvirker at der dannes sediment i dem (derved lettes opstarten til foråret).

Du skal anskaffe dig en oliekanne, sådan en med en lang flextud. Mens maskinen kører i tomgang, lukker du for benzinhansen, og tager benzinslangen af oppe ved tanken. Nu begynder du stille og roligt at pumpe olie ind i benzinslangen.

Efter et stykke tid vil motoren gå lidt ujævnt, men hold liv i den så længe som mulig. Brug chokeren, giv lidt gas, bare hold liv i den så længe som det kan lade sig gøre. Ideen med dette er at der nu kommer olie ind i karburatorerne (og dette modvirker ir dannelse m.v.) samt at olien smører og beskytter cylinder og ventiler.

Motoren vil naturligvis ryge en smule, men dette er helt OK, det er bare olien der bliver forbrændt. Tit sidst går motoren så i stå, der er ikke tilstrækkeligt benzin i karburatorerne, og den kan ikke køre på olie alene. Nu er karburatorerne, ventilerne og cylindrene smurt ind i et beskyttende olielag som vil beskytte dem hele vinteren.

Nu aftapper du motorolien, og tager også oliefilteret ud. Så venter du indtil motoren er fuldstændigt afkølet. Dette tager et stykke tid, men du må vente. Når den er helt kold (mærk på afgangsrørene) sætter du så oliebundproppen (aftapningsbolten) i, sætter et nyt filter i og skruer den fast, og hælder nu frisk olie i motoren. Husk at det skal være mineralsk olie.

Så er den klar til vinteren, og den skal ikke have frisk olie igen før om ca. 5000 km. (eller til næste vinter hvis du ikke kører så meget).

De dygtige hjemmemekanikere vil også løsne alle ventilstilleskruerne, så alle ventiler er lukket under vinteropbevaringen, og der ikke sætter sig ir eller rust på ventilsæderne (en MC'er skal



alligevel altid have stillet ventiler om foråret), de småfanatiske nøjes med at dreje motoren et par omgange hver anden uge for at modvirke dette, og de andre lader bare motoren være indtil de er klar til at køre til foråret.

Men "de andre" behøver ikke være bekymret, for da vi pumpede olie ind i karburatorerne, kom det naturligvis også ind i cylindrene, og satte sig derfor også på ventilsæderne og lagde et beskyttende lag der. Så "No worries metal!"

### **Batteriet:**

Afmonter det og stil det ind i varmen. Fanatikeren afmonter det, rens det udvendigt, fyld det op med destilleret vand, oplad det og stil det ind i varmen.

### **Dækkene:**

Dækkene pumpes op til 30 p.s.i. Fanatikeren pumper dækkene op til 30 p.s.i. og behandler dem med silikone (-spray eller flydende) så de ikke risikerer at tørre ud. Motorcyklen opstaldes på centralstøttebenet og forhjulet løftes fra jorden (v.h.a. en donkraft eller lignende under motoren) så det ikke risikerer at blive ovalt.

### **Udstødning:**

Al kromen smøres ind i et beskyttende lag olie eller vandfortrængende spray (f.eks. WD 40). Fanatikeren afmonterer hele udstødningssystemet (det er faktisk ikke så slemt). Husk at proppe udstødningshullerne på motoren til. Forrørene og potterne poleres med "Autosol", behandles med et olielag eller WD 40 og lægges i en plasticpose, helst inde i varmen. Mellempotten sendes til sandblæsning og lakeres med varrefast lak indvendigt og udvendigt.

### **Benzintanken:**

Den skal beskyttes mod indvendig rustdannelse, så enten skal den fyldes helt op, eller også skal den tømmes, hvorefter ca. 1/2 liter tynd olie skvulpes rundt i tanken for at lægge et beskyttende lag.

### **Tanken og de lakerede plastikdele:**

Jeg anbefaler at man smører disse dele ind i et lag autovoks, Turtle Wax eller lignende, og bare lader det sidde indtil foråret.

Den øvrige motorcykel skal også have et lag beskyttelse. Enten i form af noget tyndt olie, eller også noget WD 40 eller lignende vandfortrængende middel. Jeg foretrækker WD 40 i sprayform, fordi det er nemt at komme ind i alle krogene med. Det er en god ide at udlægge et stort stykke plastik under motorcyklen før den oversprøjtes med WD 40 (men naturligvis efter du har vasket den). Hvis dette stykke plastik er stort nok, kan man folde det op over motorcyklen og hæfte det sammen, og lave en form for "vakuumpakket" motorcykel! Ellers vil et lagen, tæppe eller MC-garage være godt at dække MC'eren med.

Når du til foråret skal starte op igen, skal du:

- huske at stille ventilerne, hvis du har løsnet justerskruerne.
- rense benzintanken indvendigt, hvis den har indeholdt olie, og fyld den op.
- løsne aftapningsboltene i hver karburator og tøm svømmehuset for olie, indtil der kun kommer

benzin ud.

- vask hele motorcyklen med varmt vand, især skiver og dæk.
- lad batteriet op inden start, brug evt. et hjælpebatteri.
- ved startbesvær, kan startspray sprøjtes direkte ind i karburatorerne.
- rens tændrørene, eller sæt nye i.

PS Sådan gør jeg, jeg synes at det virker godt, men det kan godt være der er andre gode og måske bedre måder at gøre det på, så I må tage det af det i kan bruge til noget.

God fornøjelse.

Vi ses lige pludselig.

---

## Ændring fra 6 Volt til 12 Volt – ganske enkelt

Emanuel Kristensen har på meget ukompliceret måde fået sin dynamo 'snydt' til at lave 12 Volt. Systemet centrerer sig om en Bosch spændingsregulator 12 Volt/11 Ampère og huller boret til ekstra ventilation af dynamoen. Naturligvis er det også nødvendigt at skifte alle elektriske dele til 12 Volt; men det ser ud til at fungere. Emanuel har lovet at skrive herom til bladet, så vi glæder os!

Har du et bidrag – stort eller lille – så send det til mig: Erik Petersen, Høgevej 5, Bruunshaab, 8800 Viborg – eller email: [Erik@dnep.dk](mailto:Erik@dnep.dk). Du kan også nå mig på telefonen: 8667-5392, bedst efter klokken 18.

Erik

## Oprensning i en Tjetjensk by

*I Danmark ved vi ikke meget, om hvad der foregår ude i Tjetjenien. Hermed følger en oversættelse fra Moscow Times (9/1/2002) om en operation i Argun og Tsotsin-Yurt - der begge ligger øst for Grozny. Rapporten er desværre er typisk for den russiske tilstedeværelse i Tjetjenien.*

Informationer om, hvad der sker i Tjetjenien er often mangelfuld og uden mulighed for efterprøvning på grund af dårlig kommunikation og upartiske observatører. De fleste russiske nyheder baseres på udtalelser fra det militære hovedkvarter; de tjetjenske oprøreres hjemmeside er rutinemæssigt overdrevne. Andre oplysninger er månedsvis om at sive ud.

Operationen begyndte i Tsotsin-Yurt 30. december 2001. "I fire dage skød soldaterne på enhver mandlig tjetjener, som de så. De gjorde sig ikke engang umage med at undersøge, om det menneske, de ville dræbe var med i nogen form for oprørsgruppe."

Militæret fortæller, at tropperne udrydder rebeller, der gemmer sig i den civile befolkning, og at de har dræbt mere end 100 i operationen. Oprørerne siger, at de har dræbt 40 russere. Ingen af rapportererne kan efterprøves.

Kheda Saratova brugte tre dage i Tsotsin-Yurt og kunne fortælle, at mindst 37 civile var blevet dræbt af føderale tropper. Hun kunne fortælle, at for at kunne få ligene udleveret, var familiemedlemmerne tvunget til at underskrive udtalelser, der fastslog, at afdøde var medlem af en oprørsgruppe.

Saratova nævner tilfældet med den 37-årige Musa Ismailov, en lokal mullah, der blev

ført bort af soldaterne i Tsotsin-Yurt. Da han blev eskerteret ud af døren, så hans 36-årige hustru Malika, at et af hans ører var blevet skåret af, og at han blødte fra såret. Hun ville følge ham, en soldat truede med at skyde hende. For senere at kunne få hans krop udleveret, måtte hun betale 1000 rubler (ca. 33\$) og underskrive en erklæring om, at han var partisan.

"Dette gør automatisk alle medlemmer af vores familie til oprørere", fortalte kvinden Saratova. "Nu er jeg bange for at min 17-årige søn vil finde et gevær og prøve på at hævne faderens død. Og jeg vil ikke være i stand til at stoppe ham. Faktum er, at de fleste folk, som kæmper mod russerne i dag er almindelige mennesker, som vil hævne slægtninge, der uden grund er slagtede af føderale tropper."

Saratova kunne også viderebringe beboernes beretninger om, at mange af soldaterne, måske på grund af nytårsfestlighederne, så ud til at være berusede under operationen. Hun kunne også fortælle, at soldaterne havde brændt et ukendt antal lig i byens udkant. "Hele byen stinker af brændt kød", sagde hun.

Adskillige beboere fortalte at have set chefen for de russiske tropper i Tjejenien, generalløjtnant Vladimir Moltenskoj, i Tsotsin-Yurt under operationen. Moltenskoj var også tilstede under oprensningsoperationer i de tjetjenske landsbyer Sernovodsk og Assinovskaya i juli. Operationen som selv pro-russiske folk i regionen betegner som grusomme og unødvendige.

"Det meste vi hører disse dage lyder meget troværdigt", siger Andrei Piontkovsky, direktør for the Independent Institute for Strategic Studies. "Ting som for nogle år siden ville få håret til at rejse sig på hovedet, er i dag helt almindelige"

"Vesten vender det blinde øje til, fordi Rusland har vist sig som en nyttig allieret i USA's krig mod international terrorisme", fortsætter han.



Med dette nummer af bladet følger et girokort. Med den enevældige magt, der er min som generalsekretær har jeg noteret mig at:

**jeg bruger uforholdsmæssigt megen tid på at finde ud af, hvem der ikke har betalt kontingent**

og derfor besluttet at

**hvis jeg ikke kan se, at betaling er indgået med udgangen af januar måned 2004**

så

**er du automatisk udmeldt.**

Du kan selvfølgelig melde dig ind igen – men nu er det blevet dit problem, ikke mit.

Kontingentet er uændret 150 kroner for hele 2004, jeg tager chancen, at økonomien holder.

Erik P  
Generalsekretær





## Skivebremse til Dnepr!

En af de mere interessante ting vi så i Kiev var, at nogle af de nye Dnepr-modeller var forsynet med en skivebremse. Den skulle angiveligt kunne monteres på den fortanding, som hjulene til motorcyklen er forsynet med (til kraftoverførsel fra bagtøjet).

Hvis man går mere op i færdselssikkerhed, end at det skal være helt originalt, så er denne skivebremse ikke uinteressant. Jeg vil forsøge at undersøge, om det er noget, som vi kan købe.





# MOTORCYKEL SHOW & STUMPEMARKED

**DRONNING MARGRETHE HALLERNE, FREDERICIA  
31. JANUAR 2004 · KL. 9.00-17.00**



**WWW.FOREVER2WHEELS.DK**

**TELEFON: +45 75 92 79 51  
E-MAIL: INFO@FOREVER2WHEELS.DK**