

# МОТОЦИКЛ

Organ for Dansk Ural/Dnepr Motorcykelklub  
[www.dnepr.dk](http://www.dnepr.dk)



Ural med gengasgenerator.  
Det er rart at vide, at skulle benzinen  
slippe op, så kan vi fortsætte med  
bøgebrænde.

# Redaktørens ævl



Jeg ville ønske, at vi kunne trykke bladet i farver! Når jeg sidder her og laver bladet, er det med *farvebilleder*, og det ser altså noget flottere ud, end det sort/hvide blad jeg sender ud til dig. Nå, Flemming i Ølgod (Vestjydsk Uralimport) pynter jo lidt på det hele ved at have givet mig et bjerg af nationalitetsmærker, som jeg nu kan sende ud til medlemmerne.

Turen til Ukraine har ikke fået så voldsomt mange tilmeldinger, som jeg havde troet, men en 10-stykker er vi da blevet. Jeg spekulerer på, om det er for specielt, for dyrt, forkert måned eller hvad. Mine egne forventninger er høje - nu må vi se, om disse forventninger også bliver indfriet. Turen til Pütnitz viser til gengæld alle tegn på meget god tilslutning. I juni-nummeret af dette blad, skal jeg komme med sidste opdatering af rygter og fakta. Læs dog om Peter Junkers tilbud og fælleskørsel.

## Nordmænd og -kvinder

Vær opmærksom på, at Flemming i Ølgod har lavet et lynhurtigt lille træf. Om fredagen den 23. ankommer 5-6 normænd fra den norske klub (plus nogle nord-kvinder) på deres MC'er hos Flemming. Flemming os til at komme om lørdagen og møde både dem og hinanden. En god chance for at se både Vestjydsk Uralimport, klubkammerater, nordmænd og -kvinder. Du vil kunne spise, drikke og sove dernede. Se mere i "Kalenderen"

## Dåseøl i motoren

Ellers har jeg siddet og lavet et lille regnestykke. Mærkeligt som tankerne kan bevæge sig ud af en tangent. Måske en psykolog skulle undersøge mit hoved. Det begyndte med, at jeg kom til at tænke på min motors volumen. 645 ccm svarende til 0,645 liter. Nå, ja det er meget tæt på indholdet af to dåseøl. Milde moses - hele dette monstrem drives frem af eksploderende benzindampe i to øldåser!



Lad os få lommeregneren frem. Vi har en overkvadratisk motor med en cylinderdiameter på 78 mm, slaglængde 68 mm. Det betyder at ved hver indsugning hentes 0,3249 liter luft/benzinblanding ind. Det sker ved hver omdrejning, for vi har jo en 2-cylindret motor. Ved 1000 o/m hentes altså ca. 325 liter ind - ved 3000 o/m bliver det næsten en kubikmeter luft og benzindampe. Kan man bruge disse tal til noget? Næppe, alligevel synes jeg, at det er meget sjovt

Erik P

Indlæg til bladet kan emailes til [Erik@dnep.dk](mailto:Erik@dnep.dk) eller send dem til Erik Petersen  
Høgevej 5, Bruunshåb  
8800 VIBORG

## Antikrists Amfibie-Ural

*Det er første april Jeg er hos Jørgen 'Antikrist' Hansen. Slap forbi de glubske hunde. Står nu i hans værksted for at få klarhed over, om rygten taler rigtigt. Er det sandt, at han vil køre sin Ural til Sverige - vel at mærke uden at tage bro eller færge?*

Lad os lige tage et blik på Jørgen Antikrist. Han repræsenterer vel det typiske klubmedlem på bedste måde. En mand i sin bedste alder. Ædle ansigtstræk, intelligente levende øjne og altid et smil der lurer bag overfladen. Han har to raske sønner, hvad der vidner om klubmedlemmernes fremragende sædkvalitet. Jørgens far var da heller ikke en helt ukendt mand; han var i mange, mange år kaptajn på skoleskibet "Danmark".

Ved siden at huset har et et forbløffende veludstyret værksted. Det ser ud som om, at her kan man lave alt. Under mit besøg er hans Ural totalt adskilt. "Det store malerarbejder", forklarer Jørgen.

"Hvad er det, med at du vil krydse Øresund med din Ural?", spørger jeg ligefrem. Vi 'russere' putter jo ikke noget under stolen. Ikke noget med at luske som katten om den varme grød. Næh frimodig snak, lige ud af posen.



Her der det så, at jeg har tænkt mig at montere en 200 liters olietønde på motorcyklens venstre side. Det sker ved hjælp af kraftige nylonremme. Sådan udrustet vil hans Ural følge fysikkens love; sidevogn og olietønde tilsammen vil holde den flydende så højt i Øresund, at vandet kun vil gå mig til halvejs under knæet. Jeg afprøvede det sidste efterår i den lille dam omme baghuset. Den er s'gu god nok."

Jeg indskød: "OK, så kan du flyde. Er det så meningen, at en god vestenvind skal blæse dig til Sverige?"



Jørgen tager piben ud af munden, hans ærlige, klare blå øjne kigger uden at blinke lige ind i mine: "Nå det har du hørt? Det er skam rigtig nok" .. og han går over til at forklare om projektet.

"Ser du, som alle ved, ligner sidevognen en båd. Tyskerne kalder det lige frem 'das Boot' - og den kan flyde. Hvis jeg kører ud i Øresund, så vil sidevognen flyde, men selve motorcyklen vil synke som en sten og sikkert nok trække det hele ned.

Her der det så, at jeg har tænkt mig at montere en 200 liters olietønde på motorcyklens venstre side. Det sker ved hjælp af kraftige nylonremme. Sådan udrustet vil hans Ural følge fysikkens love; sidevogn og olietønde tilsammen vil holde den flydende så højt i Øresund, at vandet kun vil gå mig til halvejs

"Nej, der skal mere stabil fremdrift til. Se nu her den lille fikse påhængsmotor, som jeg købte i Blå Kors Genbrug. Nu jeg har sidevognskassen afmonteret, svejser jeg det nødvendig beslag til motoren bagpå. Der kan motoren sidde." (se foto)

Jørgen forklarede videre, hvorledes at han har fundet det ideelle sted oppe ved Helsingør til at køre ud i sundet. Det kræver en dag med nærmest vindstille. Motoren startes og herefter

kan han sidde med fødderne i vand og stille og roligt sejle til Sverige. Efter landgangen derovre, vil han grave olietønden ned i sandet. Påhængsmotoren ned til vovserne i sidevognen, og så starter han igen Ural'ens hovedmotor for at køre videre op til Kullen, Höör, Lund og andre gode steder.

"Vil du så grave din 200-liters olietønde ned på den svenske strand, så du har den til hjemturen", spurgte jeg.

"Nej, jeg har faktisk andre planer", svarede Jørgen. "Hvis jeg nu kunne bruge den som en slags trailer. Jeg tænker på noget i retning af en stor kagerulle, som jeg trækker efter min sidevognsmaskine."

Hvilken fantasi! Sikke en idé-rigdom. Utroligt at Jørgen ikke er blevet millionær. Man kan ikke andet end være stolt over at være generalsekretær i en klub, der omfatter sådanne opfindsomme og dristige medlemmer, for hvem ordet 'umuligt' slet ikke findes.

Held og lykke med søfarten Jørgen. Det er mænd som dig, der gør vores klub til noget særligt. Vent lige til at vandtemperaturen i Øresund er passende, men sørg for at få taget billeder og lad os få hele historien her i bladet.

/Erik





*Som lovet fortæller Flemming Petersen her om sin vintertur til Norge i Februar.*



I efterårets løb fik jeg den idé at prøve noget ekstraordinært i løbet af vinteren. Idéen blev realiseret ved at deltage i Primustræf til Norge ca. 120 km nord for Oslo. Afholdes altid sidste hele weekend i februar måned.

Forberedelse skulle der blive nok af, idet jeg havde hørt diverse skrækhistorier om meterhøje snedriver i minus 20-25 grader. Ingen elektricitet, wc, vand, klubhus eller noget som helst eksklusivt.

Først fik jeg anskaffet et telt, der var ideelt til turen. Sovepose, vintermåtter, liggeunderlag, primus, petromaxlampe, sneskovl, træktov, ekstra benzin samt petroleum.

Min Dnepr er et gammelt militærkøretøj fra 1969 med permanent træk på sidevognen og med mulighed for tilkobling af differentialespærre. Det sidste skulle vise sig at være yderst nyttig.

Cyklen blev monteret med køreluffer, kåbe, benbeskytter og gamle gummimåtter monteret fra et sted under cylinder og bagud under fodhvilerne for at tage sne og sjaap fra kørebanen.

Jeg skiftede ikke olie 20/40 og benyttede ikke karburatorsprit.



## Torsdag

Turen startede den 20. februar ved Oslo færgeren afgang fra København kl. 1700. Jeg ankom som den første og lidt senere ankom 4 Nimbusser samt en MZ - alle med sidevogn. Vi kom alle i snak på vogndækket, og jeg kunne ikke undgå at bemærke Nimbuskørernes "mistro" omkring mit kraftigt udtjente russiske køretøj. "Mon den overhovedet kunne starte?"

Vi var i alt syv kørere, der faldt godt i snak. Der blev drukket "lidt" øl, og som det sig høre og bør, blev der fortalt en del løgnehistorier. - Det blev noget sent, inden vi fandt vores respektive køjer.

## Fredag

Ankom vi så til Oslo. Indsejlingen er utrolig smuk. Der var is på vandet og sne på fjeldene. Ingen blæst, men der var betydeligt koldere end i København. Godt velpolstrede forlod vi færgeren.

De første km i Oslo foregår i tunneller gennem fjeldene. Vi kørte ca. 50-60 km, inden vi holdt det første stop i Hønefoss. Der blev tanket, spist kiks og chokolade. Jeg trak i en ekstra trøje på trods af det flotte solskinsvejr, idet jeg ikke fra naturens hånd er velpolstret, som så mange andre i vore dage.

Turen fortsatte mod Bjøneror (Kolahalvøen). Vejene er typisk belagt med fastkørt sne/is, og idet de er ryddet med sneplov, opstår der en høj bramme af sne langs vejen. På vores venstre side var der høje fjeldsider, hvorimod der på den højre var dybe kløfter.

Sidste pause blev holdt ca. 10 km fra træffet, inden den sidste del af turen skulle stå sin prøve. Op og ned ad stejle bakker havde Nimbusserne en tendens til hjulspin, hvilket gjorde at cyklen måtte køres med forsigtig gasgivning. Selv oplevede jeg det kun en enkelt gang.

Velankommet til træfpunktet gik jeg straks i gang med at rydde det areal, hvor mit telt skulle stå, for sne. Herefter blev teltet indrettet med soveplads; nederst to gange vintermåtter, derover sovepose, dyne og hovedpude samt 3 tæpper. Tasker med proviant og drikke, tøj og diverse blev sat ud til siderne. Efter indkvarteringen, blev der lavet kaffe og varmt mad – lækkert.

Vejret var herligt, og det var kun nogle få graders frost.

Idet vi ankom ved frokosttid, var det let at følge med i de øvrige deltageres arriveren samt at studere deres cykler, nationaliteter m.v. Det spændte fra meget små motorcykler til store japanske riskogere og BMW'er. Der var cykler med sidevognskasser. Cykler med pigdæk og ski, der kunne vippe ned under kørsel efter behov. Cykler, der havde monteret varme i håndtag, sæde, styrhjul, køredragt og støvler. Blandt nationaliteterne fandt man bl.a. deltagere fra Danmark, Norge, Sverige, Finland, Tyskland og



Holland. - Det var ikke svært at se, at mange havde deltaget før, idet deres udstyr var ret så overvældende. Der var eksempelvis telte med brændeovn, hvor røgrøret havde forløb ovenud af teltet.

Aftenen gik med hyggesnak, madlavning ved primus og kolde øl - ja, hvad ellers, der var minus grader. Den friske luft gjorde mig træt, så jeg fandt natkvarteret allerede kl. 2100.

## Lørdag

morgen var det overskyet, og det tog noget tid at overvinde sig selv til at forlade den dejlige varme sovepose. Natten var gået godt, og jeg havde ikke frosset.

Efter morgenmad bestående af æg, bacon, ristet brød, kaffe og juice, foreslog jeg en lille lokal udflugt. Vi blev tre deltagere. Jeppe på Nimbus, Jan på MZ og jeg selv, sagde hunden, på Dnepr.

Turen foregik i raskt tempo, men på et tidspunkt holdt vi pause ved en sø. Som den drengerøv jeg er, skulle jeg selvfølgelig "besejre" søen med en lille køretur. Det gik ganske fint, indtil jeg var ved at køre igennem isen ved bredden. Jeg fik prøvet cyklens differentialespær, hvilket gør cyklen helt anderledes at køre på. Den trækker mere kontant, men er også det sværere at ændre retning med, idet den helst vil køre lige ud.



Lørdag aften gik med at se på div. deltageres cykler m.v. - Nogle havde telte, hvor der kunne sidde 20 mand i en rundkreds om den varme brændeovn. Senere mødte jeg vores broderklub fra Norge. Iblandt var Erling Rud, som jeg tidligere har e-mailet med. En hyggelig fyr, som jeg talte en del med. De var en syv-otte personer, og selv om jeg ikke er meget for det, må jeg indrømme, at de var

lidt svære at forstå, når snakken blev for ivrig. - Klokken blev mange og temperaturen dykkede til minus 18-20 grader. For at holde varmen måtte jeg stå og småtrippe det meste af aftenen. - Det var i øvrigt et flot syn, at se de mange telte med bål udenfor, samt folk, der spiser, drikker kaffe/the/øl og andet godt. Alle i muntert lag ved en stjerneklar himmel.

Natten til søndag vågnede jeg ved at være gledet udenfor mit liggeunderlags isolerende areal. Min arm og skulder frøs, så det var bare med at komme ovenpå underlaget igen i en vis fart.

## Søndag

morgen var det meget svært at komme ud af soveposen. Alt var tilfrosset. Mit køretøj, støvler, handsker, halstørklæde og hue var alt andet end behageligt at skulle iføre sig.

Da vi skulle spejle æg til morgenmad, måtte vi først tømme dem op i en kedel, før de kunne slås ud på panden. Alt spiseligt skal gerne varmes, for at få energi til kroppen. For at få vand nok til en enkelt kop kaffe, måtte jeg fylde kedlen helt med sne.



Efter fælles morgenmad og rådslagning var det bare om at få pakket camp'en ned. Herved kom varmen helt naturligt tilbage til kroppen. Inden afgang tog jeg mig tid til at tælle, hvor mange motorcykler, der var repræsenteret. Der var over 200, heraf ca. 10 russiske. Dnepr'en startede ganske villigt, trods mine bekymringer vedrørende 20/40 olie og 6 Volts batteri. Jeg fik også tid til at sige på gensyn til vores nordiske lidelsesfæller.

Hjemturen mod Oslo gik ganske godt og uden problemer. Ved ankomsten til Oslo-færgen måtte Anders dog til at udskifte et sprunget koblingskabel på sin Nimbus.

Imens vi ventede på at køre om bord på færgen til København, blev vi mødt af mange beundrende blikke fra bilister om bord; de sad indendørs med motoren kørende. Ja, det var jo nok ikke dem alle, der ønskede at være i vort sted. Et par stykker kom dog ud af bilerne for at sludre om, hvor vi mon havde været henne. Da vi så med slet skjult stolthed fortalte, at vi havde overnattet i telt i minus 20 grader, rystede de på hovederne og skyndte sig ind i de varme biler igen.

Efter indkvarteringen på færgen tog vi en fællestur i sauna, selvfølgelig hver især med en øl i hånden. Der sad vi så trætte og veltilpasse med kursen mod Danmark i 80 graders varme, og mine bekymringer over turen forsvandt som dug fra solen. Det skal lige bemærkes, at jeg aftenen inden afgang, havde fået samlet og monteret gearkassen samt afprøvet den en enkelt gang på vejen uden for vores bolig i Glostrup.

Aftenen gik med en dejlig middag med vin i restauranten, hvorunder "Nimbus" Poul demonstrerede et for ham særligt ritual som afslutning på vores tur. Han tog ganske nøje bestik af selskabet bagved os, hvorefter han smed en blækspruttering over højre skulder. "Ringene" ramte næsten en ældre kvindes tallerken, hvorpå han gentog "ritualet" endnu engang uden at fortrække en mine. Resten af aftenen havde han tjenerens fulde opmærksomhed!



## **Mandag**

Efter morgenmaden var det tid at sige farvel og tak for en god tur, inden vi skiltes ved færgeløbet velkommen til København.

Vi har efterfølgende været samlet hos Poul, hvor vi har genopfrisket minderne via diverse fotomateriale. "Minderne har man da lov at ha'". Jeg synes, det har været en spændende tur, og forventer at deltage til næste år igen. Nu må jeg så arbejde på at gøre mig fortjent hertil, idet min kone jo så igen skal passe begge unger alene en lang weekend. Bare hun ikke finder på at gøre det samme mod mig :o).

Jeg håber, min historie, renskrevet af konen, kan give inspiration til andre, så at vi eventuelt kan lave et fælles arrangement til Bjønerør i Norge.

Flemming Petersen.

# **Russernes BMW**

*Oversat og redigeret af Bjarne Sørensen, Sulsted*

Med BMW R 71 nåede udviklingen af tyske sideventilede motorcykler deres højdepunkt, men det var også samtidig afslutningen for dem og den videre historie om R 71 fortsatte herefter i Sovjetunionen.

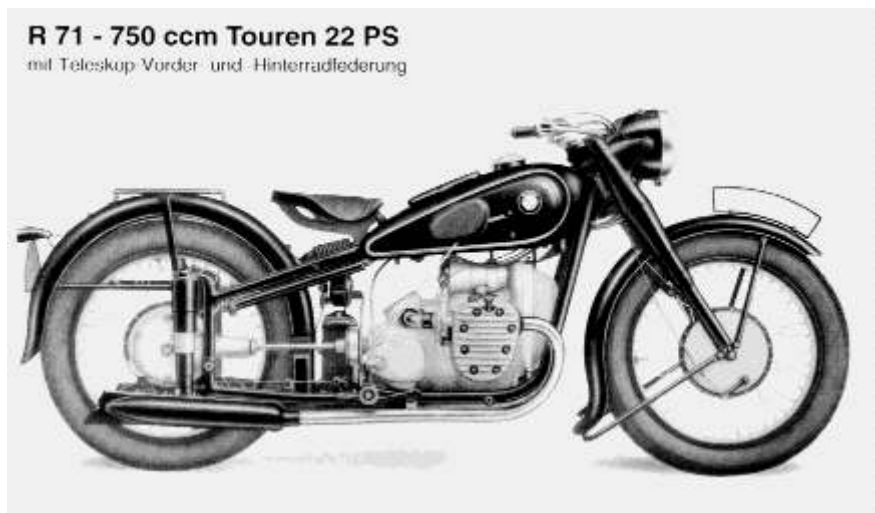
## **Historien om M 72**

I 1940, medens det Tredie Rige var i krig med Frankrig og England, ville den Røde Hær efter afslutningen af krigen mod Finland modernisere sin udrustning. De motorcykler de havde haft indtil da svarede ikke rigtigt til forventningerne om moderne krigsførsel. Teknikken var forældet og fremstillingen var for dårlig.

Den officielle forklaring lyder på, at man gennem det neutrale Sverige opkøbte en BMW R 71 og kopierede den. Det er dog mere sandsynligt, at man modtog konstruktionstegninger og støbemodeller direkte fra BMW og det mener man fordi der i henhold til Hitler/Stalin-traktaten faktisk blev sendt teknologi til at understøtte de russiske 'venner'. De russiske historiebøger udelader ofte dette kortvarige venskab med Tyskland. Værnemagten viste tyske flyfabrikker frem for de russiske ingeniører, ja, man forærede dem tilmed komplette kanoner, som de så selv kunne bruge til at lave nye efter. Tyskene gav f. eks. også Opel Kadet til russerne og efter krigen startede de en masseproduktion af den under navnet Moskwitch 400.

R 71 - 750 ccm Touren 22 PS med teleskopforgaffel og bagaffjedring

På BMW fabrikken i Tyskland startede man i 1941 istedet en serieproduktion af R 75 og R 71 blev helt sat ud af produktionen.



De forandringer russerne lavede på den nye model var bl.a. en større tank til 22 liter istedet for de tidligere 14 liter og håndtag på beskyttelsesskærmen i sidevognen for at gøre den mere egnet til militæret. Næsten alle delene fra R 71 var helt nye for den russiske industri. Det var især den tocyklindrede boksermotor, den svejsede rørramme, baghjulsaffjedringen og kardantrækket, som ikke tidligere var blevet anvendt på deres egne motorcykler. Fremstillingen af de mange nye dele krævede ikke alene ny teknologi, men også helt nye maskiner og de skulle først fremstilles og det blev de, men under megen besvær.

De fabrikker der skulle producere motorcyklen kunne ikke selv fremstille alle delene og der blev derfor uddelt fremstillingskontrakter til de forskellige fabrikker. Aluminiums støbedele, maskindele og forgafler blev f.eks. fremstillet af ZIS bilfabrikken i Moskva og forskellige andre bilfabrikker i Gorki (idag er navnet igen Nishij-Nowrogod). Den første motorcykelfabrik blev lagt sydpå i Charkow og den anden, en cykelfabrik der blev bygget om, i Moskva. På den sidste, som lå i Leningrad og hed 'Røde Oktober' og hvor man hidtil havde bygget L-300 der var en kopi af DKW Luxus 300, kom man nu istedet til at lave den nye M72.

I slutningen af 1941, hvor Sovjetunionen i mellemtiden var blev angrebet af Tyskland, var frontlinierne nu så tæt på industriområderne, at man besluttede at de mange fabrikker skulle flyttes mod øst. Den fabrik der producerede M72 blev flyttet til Gorki i nærheden af den store GAZ bilfabrik. På det nye sted skulle der nu også bygges lette panserkampvåben, men maskinerne var dårligt blevet stillet op før der kom befaling om ny flytning og det hele blev igen flyttet tilbage til Gorki. Alt dette foregik inden for blot nogle få uger i vinteren 1941. Maskinerne fra Leningrad blev nu lagt til indretningen af motorcykelfabrikken i Charkow, hvor der allerede var blevet monteret 233 eksemplarer af M72. I slutningen af 1941 kom der yderligere 442 motorcykler mere.

'M' i typebetegnelsen står for 'Motocikl' (**Мотоцикл**) og ikke som ofte antaget 'Molotov'.

Moskva-fabrikken kom op på 1753 motorcykler inden også den blev evakueret. Dette produktionsanlæg blev flyttet til den sibiriske by Irbit, bag Uralbjergene, 1200 kilometer øst for Moskva. I hallerne, hvor der tidligere havde været et bryggeri, var der ikke plads til alle maskinerne så nogle af dem blev opstillet udenfor og der blev senere bygget en hal op omkring dem. Strømmen blev leveret fra en stor generator fra et damplokomotiv hvorfra man havde fjernet hjulene. De første motorcykler blev leveret til fronten fra fabrikken IMZ - Irbitskij Moto-Zawod - sidst i februar 1942.

Fabrikkerne i Irbit og Gorki fik stadig mange af delene fremstillet på andre fabrikker og det gav store problemer i slutmontagen, hvilket indebar at kvaliteten var meget svingende. Sommeren 1942

kunne man ikke levere én eneste køreklar motorcykel, da der ikke kom brugbare dele til fabrikken. I hele 1942/43 blev der kun fremstillet 3780 motorcykler i Irbit og 2694 i Gorki af typen M72.

Da produktionen af M72 startede, var der ud over tankens størrelse og holdegrebet på sidevognen, ingen større forskelle i forhold til BMW R 71. Det var ikke fordi der manglede forslag fra ingeniørerne, men det var dem simpelthen forbudt at lave noget om. I slutningen af 1943 havde man dog samlet så mange erfaringer, først og fremmest fra den hårde indsats ved fronten, at man langsomt kunne begynde at udbedre de svage steder i konstruktionen og skridt for skridt blev slutmonteringen forbedret. Der blev blandt andet lavet en dobbeltskivet kobling med Ferodo-belægning istedet for den tidligere tekstilbelagte enkeltplade. Udrykkgaflen til koblingen blev placeret ovenpå og istedet for gearstangen kom fodgear og transmissionen til baghjulstrækket blev lavet om fra 3,86 til 4,62. Den forringede tophastighed blev udlignet af den klart forbedrede fordel i terrænet. Den bagerste del af rammen blev forstærket med jerntrekanter og hjulophænget til sidevognen fik ekstra rørstøtte. Alt dette sammen med flere andre ting gjorde at den blev en del forbedret.

Med disse ændringer byggede man videre fra 1944 til slutningen af krigen og Irbit havde da produceret 3993 M72 og Gorki 2882 stk.

Men siden 1944 var der også lavet andre nykonstruktioner. Man havde også udviklet flere sidevognstyper, som især var beregnet til at transportere tunge våben og udrustning. Til disse forsøg blev der brugt træ og spånplader, ligesom i flyteknologien, for at spare værdifuldt materiale. Disse versioner viste sig dog at være så ustabile, at man indstillede eksperimenterne. Alle sidevogne blev indtil 1946 udelukkende bygget på bilfabrikken GAZ i Gorki. Til M72 blev der også udviklet et drev til sidevognshjulet. Modelbetegnelsen for dette køretøj blev M73. Der var ingen differentiale, og drevet skulle udelukkende bruges ved vanskelige vejforhold. Sidevognshjulet fik sammen med drivnavet også en bremse, der ved hjælp af et bremsekabel virkede samtidig med fodbremsen. Afprøvningerne i militæret viste at motorcyklen med denne ekstra drivkraft til sidevognen blev meget bedre terrængående, men på grund af den manglende differentiale var det meget vanskelig at tage snævre sving og derfor blev man nødt til at udligne sidevognsdrevet. Også ved ret brede sving var den svær at styre på grund af, at den knap reagerede på styringen. Differentialdrevet var en enkel konstruktion, men i felten var det svært at vedligeholde eller reparere. Motorcyklen fik en positiv bedømmelse, men krigsafslutningen nærmede sig, og da der med jeeps var lette terrængående køretøjer nok, blev projekt M73 lukket og arkiveret.

En mere kuriøs udvikling var en maskingeværtransporter, der var tænkt som understøttelse til infanteriet om vinteren. Dette bestod af en lille slæde hvorpå der var monteret et maskingevær med panserskjold og føren og skytten gemte sig liggende bag denne. Bag ved dem var der så en M72 motor med et drev til en luftpropel. En lille håndfuld af disse 'køretøjer' skulle efter sigende være blevet indsat i krigen.

Efter krigen blev produktionen af M72 ført videre og kvaliteten blev bedre fordi man nu også havde bedre materialer til rådighed. Færdigmonteringen blev lagt om fra Gorki til Kiev og i 1951 så den første M72 dagens lys her.

Første prototype af privatversionen i 1946. Her var der andre sæder, stænkskærm og emblem på tanken og andre fælge. Private, der indtil nu kun havde haft mulighed for at købe totaktmaskiner og andre lette maskiner, fik fra 1954 adgang til også at købe M72 for første gang. På grund af dette blev det nødvendigt at udvide farveskalaen, da den hidtil kun var blevet malet i olivengrøn til militæret, mørkeblå til politiet og sort til alle andre.

Uden væsentlige ændringer blev M72 fremstillet indtil 1956 hvor man påbegyndte en efterfølger til den. Den oprindelige model blev med produktionslicens solgt til Kina og der laves modellen den dag i dag. I Irbit lavede man en torsionsaffjedring til sidevognshjulet og kamaksel med kuglelejer istedet for bronzebukser i forenden af krumtaphuset samt nye pladeståls halvnav der tillod anvendelse af uforkrøbet eger. Man ændrede dog ikke ved grundkonceptet og den nye version hed nu M72M. En model med ny ohv-motor var dog allerede på begynderstadiet og bliver i en mere videreudviklet form bygget i Irbit frem til i dag. Med den sidste M72 M sluttede historien om M72 i Sibirien i 1961.

M72 uden sidevogn mellem 1946 og 1956. Selvom der blev lavet små tekniske fremskridt, blev grundkonceptet aldrig ændret.

I Kiev blev model M72N sat i produktion i 1956. Fortøjet blev nu lavet om og hjulene forsynet med aluminiumsfuldnav.

Efter tre år var K750 en tydelig fornyelse af M72. Rammen fik bagsvinger med hydragiskdæmpede fjedre. Herved blev frihøjden ved den ubelastede motorcykel hævet fra 135 til 155 mm. Forgaflen blev bibeholdt ligesom letmetalnavet, bremserne fik automatisk påløbsslidkompensator. Sidevognshjulet blev ført i en svinger med hydragiske fjedre. Også ved motoren blev der lavet forandringer. Stemplerne fik to olieringe istedet for en og topstykket fik en anden form med større kølerippeflade. Kompressionsforholdet blev forhøjet og dette forøgede motorkraften fra 22 til 27 PS. Flere køleripper på oliekarret forbedrede motortemperaturen.

Den sidste modernisering blev foretaget i Kiev i 1963. Den automatiske centrifugalkraft tændingsregulering og de forbedrede drev, gjorde sammen med tilbagevenden til teleskopforgaflen K750 til K750M. Denne version af den sideventillet 750K blev bygget frem til 1977 samtidigt med den i Kiev introducerede 650 cm<sup>3</sup> ohv-model. Gunden til denne lange fabrikationstid var den meget enkle teknik, som var meget populær hos hæren. Disse sidevognscykler blev ikke alene brugt hos opklaringsenhederne, men også i hærens meldestjenester.

Fra 1964 stod der igen en sidevognscykel klar til den Røde Armé. MW 750 fra Kiev lignede meget M73 forsøgsmodellen, men der var stadig ikke differentiale. Kardananen til sidevognshjulet befandt sig i modsætning til BMW R 75 og Zündapp ikke i et radialrør i sidevognsrammen, men mellem ramme og sidevognsbund. Fra 1973 hed modellen MW750, men der var kun små forskelle mellem den og modellen før.

En ny model til privatkunder så dagens lys i 1977 og den fik betegnelsen Dnepr-12 og havde ligeledes sidevogn. Man byggede den gamle sv-motor over i en moderne ramme fra ohv-modellen sammen med dennes drev. Dnepr-12 havde ikke bare bakgear, men også en mekanisme til automatisk koblingsadskillelse ved gearskifte. I denne udgave blev den sidste sideventillet Dnepr bygget frem til slutningen af 1982, da fabrikken i Kiev tyve år efter sine kollegaer i Irbit helt koncentrerede sig om model ohv-650.

BMW R71 kom imellem 1938 og 1941 op på 3458 eksemplarer. M72 og de derfra følgende modeller som Sovjetrusland producerede gennem 41 år, nåede op på omkring 1.000.000 eksemplarer. Og i Kina er historien slet ikke slut endnu.....

Bjarne Sørensen

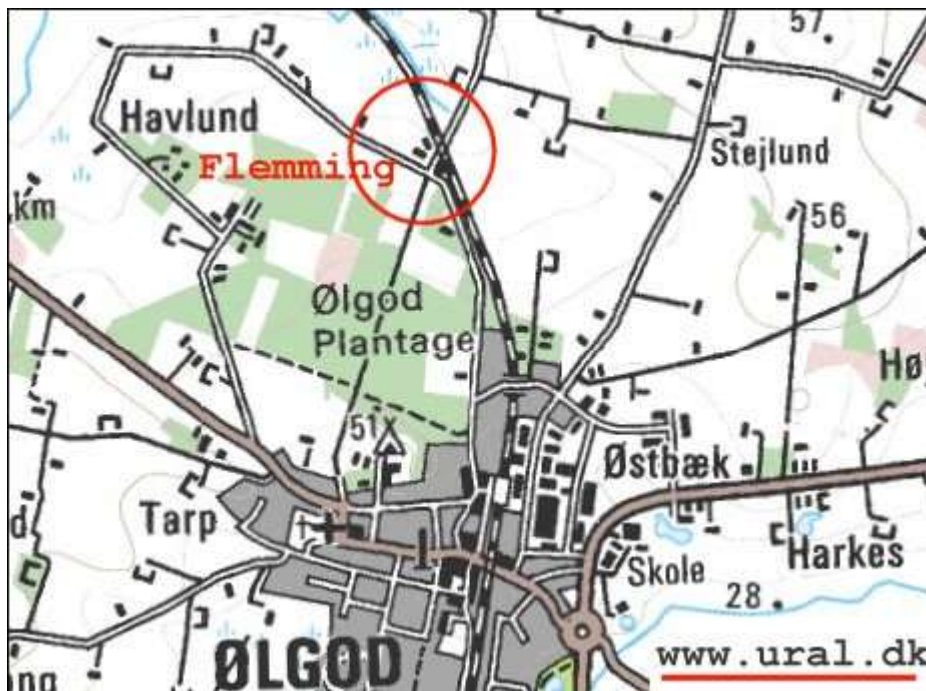
## Kalender

## 24.-25. maj 2003 hos Flemming i Ølgod

Om fredagen den 23. ankommer 4 nordmænd (plus én nord-kvinde) med deres sovje-tiske motorcykler hos Flemming fra [www.ural.dk](http://www.ural.dk).

Flemming opfordrer danske Ural/Dnepr motorcyklister til at komme og møde vore norske brødre. Det er altid morsomt at se andre maskiner, at få gode idéer og at udveksle erfaringer. De vil i løbet af lørdag

formiddag lave en tur til Bent Pauli for at se hans volsomme samling af russiske militærkøretøjer (aftalen med Bent er endnu ikke helt på plads). Det er en god mulighed for at møde dine danske klubkammerater og at deltage i en fælles tur. Adresse: Forsomhovej 1, Ølgod. Nøjagtige detaljer vil blive opdateret på *kalenderen* på vor hjemmeside [www.dnepr.dk](http://www.dnepr.dk)



## 6-8 juni 2003 Græsted Veterantræf

Pinsen. Læs nærmere på <http://www.veterantraef.dk/DK/forside.html> . Adressen er Græsted Stationsvej 84, 3230 Græsted.

*"Jeg har talt med en af arrangørerne, og vi har fået lov at komme gratis ind, hvis vi vil udstille vores maskiner. Det er ikke absolut nødvendigt med tilmelding, men de vil meget gerne have det alligevel. Telefonnummeret er 48 39 13 40. Det er en begivenhed jeg absolut kan opfordre til at deltage i, og det er jo også alletiders chance for at mødes og fremvise vores kære russere. Jeg kommer selv derop om søndagen, og håber at møde en masse af jer. Venlig hilsen Jan Buchwald"*

## 6-8 juni 2003

I pinsen inviterer vore norske venner til Bestorp. Bestorp ligger på grænsen mellem Norge og Sverige (tæt ved Kornsjø som er en grænseby helt nede mod syd). Man kunne tage færgen fra Frederikshavn til Gøteborg, så er det kun en 130 km i luftlinje at køre i Sverige. Nordmændene prøver også at få med vore svenske kamerater med, invitation er sendt til de to svenske russerklubber. Foreløbig beskrivelse her.

Sidste år deltog ca. 25 'russere'. Erik Petersen & Bjarne Sørensen fra Sulsted har planer om at deltage. En nem tur for alle nordjyder!

### 13-15 juni 2003

Vi har modtaget invitation til Stardrivers MC-træf i den flotte natur nær Jyllands ældste boplads i Klosterlund. Den skønne natur med de mange søer omkring Silkeborg sammen med skovene og hedearealerne ved Vrad danner rammen om den fælles mc-tur om lørdagen. Teltplads med gode toiletofrhold og god plads til telete og mc'er. Lørdag aften 3 retters festmenu og levende musik.

Pladsen åbner fredag kl. 15:00 og slutter søndag middag. Begrænset antal pladser. Pris 325 kr. Nærmere information Egon Johannesen 2032-0957, Arne Mortensen 4045-1222, Jesper Jepsen 4062-5272



### 20-22 juni 2003

er vi inviteret til det 14ende internationale Dnepr-træf 15 km fra Salzburg (Østrig), tæt på Grabensee. Professor Peter Zinterhof, "Czar Peter" er bag arrangementet.

### 28-29 juni 2003

har Dansk Veterantratorklub har udstilling i Brørup fra kl. 0930 til 1700. Vort medlem Holger Dam anbefaler denne udstilling og fortæller, at alt materiel, der er over 25 år gammelt har gratis entré. Ring evt. til Holger på 7557-4592 eller mobil tlf. 4013-9173

### 4-7. juli 2003

er der træf på den gamle militære flyveplads i Pütznitz.

Dette enestående træf af østeuropæiske motorcykler og køretøjer fra Warszawapagten var særdeles populære blandt klubbens deltagere. Vi har fået lov til at komme allerede om mandagen den 30. juni og kan bruge flyvepladsen som baser for udflugter i den naturskønne Vorpommern-Mecklenburg og til Rügen. Så snart at vi ved mere, kommer det her på siden.

### 2-16. august 2003

Bustur Pütznitz-Ukraine-Pütznitz En af vore vore tyske venner, Torsten Meier arrangerer en ganske usædvanlig bustur, blev nøje beskrevet i sidste nummer.

I august 2003 kommer det 3. russertæf i Vamdrup.

## Køb, salg og bytte

Eneste moms-registrerede importør af reservedele og brugte Ural/Dnepr i Danmark er Flemming Jensen, der på Forsomhovej 1, 6870 Ølgod har

**Vestjysk Ural Import** Telefon 7524-6592 Mobil 2143-2730  
hjemmeside [www.ural.dk](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 **3 stk M-72'ere til salg**. Årgangene er 1947, 1957 og 1963. De to ældste er med sidevogn.

1947'ere har været indregistreret i Dk, 57'eren er betalt fri.

Alle med papirer. Ring på 6476-2775 og hør nærmere.

---

**K-750 med sidevogn.** Sort mat. Fuldstændig nyrenoveret, alle slidedele udskiftet. Nyt elanlæg. Kører perfekt. Pris 19.000,- kr.

**Dnepr med sidevogn.** Militær grøn. Fuldstændig nyrenoveret. Alle slidedele udskiftet. Militært tilbehør. Kører perfekt. Pris 19.000,- kr.

**Ural med sidevogn.** Original grøn farve. 5000 km. Kører godt. Pris 9000,- kr.

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

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

---

Jens Tellerup har en **Dnepr K750 med sidevogn** til salg. Motorcyklen er fra **1955** og er totalt renoveret. Pris 35.000 kr. Han kan også skaffe andre renoverede og urenoverede Ural/Djep Motorcykler til meget rimelige prisere.

foto og beskrivelse [her](#). Ring på telefon 39623691 eller email: [dsl46273@vip.cybercity.dk](mailto:dsl46273@vip.cybercity.dk)

---

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

---

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

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

---

Kim Rasmussen i Vig har **den engelske reparationhåndbog til en Dnepr MT-16**, til salg for 100 kroner. Selv om du ikke har lige

netop en MT-16, så er der så mange gode og nyttige oplysninger i bogen, at de 100 kroner er en bagatel.

Ring direkte til Kim på dette (mobil) telefonnummer: 2173-9418.

---

Bor du i København og vil have din russer repareret, så har Erik Ziolo, **Skulhøjs Allé 25, Vanløse** også et **værksted**. Eriks telefonnummer er 3874-1817, mobil 2226-5505.

Han sælger endvidere JinCheng 45-knallerter fra 15.595 kroner, CZ180 motorcykler for 16.715 kr og MZ251 motorcykel for 26.726 kr (alle priser inkl. moms og levering). email: [McService@get2](mailto:McService@get2)

---

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 5589-7582

---



*Frimann Jonsson er klubbens eneste islandske medlem. Jeg har været så fræk at sammenstykke denne beretning ud fra emails og digitale fotos, som han har sendt til mig.*



### Første email:

Ja, jeg er vist den eneste ejer af saadan en motorcykel paa Island, saa det kan være virkelig svært at bygge op en rigtig Klub med bare en menneske, saa jeg vil gerne være medlem i deres klub. Jo, det havde været en dröm i mange aar at köbe en Russe fra den tid, da jeg saa paa saadan en for 14 aar siden. Men nu har jeg en; i ikke saa god stand - men jeg kan köre. Jeg har problem med karburettorene, saa jeg vil köbe et par nye Mikuni.

### Senere email:

Nu er jeg hele tiden i garagen, og nu er min Russer i mange stykker sandblasted og nu skal Russen males og skal være som ny efter et par uger.

### Sidste email:

Ja nu min Dnepr færdig og körer skinende fin om byen, og nu er motoren i første gang i mange aar kraftig og gaar som Big Ben. Det var et stort problem at faa motoren til at funkere rigtigt, men jeg fandt for resten hvad der var i vejen for mange aar, og jeg nåede næsten at blive graahaaret til jeg fant den rigtige instilling for tændningstidspunktet. Tændningstiden er meget vigtigt i en motor som Boxeren er. Saa nu det ikke problem at starte motoren ved temperatur som -5 grader Celsius, hvis dyret staar ude hele natten i en lav temperatur.



*Red.s kommentar: På de originale, digitale billeder er det tydeligt, at Frimanns Dnepr MT16 er blevet usædvanligt flot. Det ses nok ikke så tydeligt i bladets elendige tryk. Jeg ved, at to andre islændinge (Þórður Eyjólfsson i Sauðárkrókur og Stefan Asgrimsson i Reykjavík) har russisk MC, men det er mig bekendt Ural. Sidste billede dokumenterer klubmedlemmernes fremragende sædkvalitet. Det viser Frimann i sadlen med sin søn foran.*



**Fra Flemming P's  
Norgestur**