

# МОТОЦИКЛ

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



Disse gæve sønderjyder skal først i juni på en lidt længere tur gennem Tyskland til træffet i Pütnitz. Kr. Himmelfartsdag var der arrangeret en prøvetur.

Fra venstre til højre ses: Søgaard Kyndesen, Rene Olsen, Peter Junker Iversen, Evald og Johannes Wraae.

Sådanne lokale arrangementer er prisværdige.  
Fat telefonenen, ring til 'russere' på din egen hjemegn  
og sæt noget i gang!

## Redaktørens ævl



Indtil for nyligt var medlemmerne i denne klub uden undtagelse allesammen *mænd*. Tilmed mænd, der klart er mere mandfok end de fleste – det følger vistnok med interessen for disse kraftige sidevogns motorcykler. Der er vel næppe et klubmedlem, som ikke ejer både kædesav og bjørnefælder. Mænd, hvis sygefravær skyldes skudsår eller skader ved faldskærmsudspring.

Sådan er det ikke mere. Første kvindelige medlem hedder Jeanette Børger og bor i Jægerspris med sin M72'er fra 1961. Hun meldte sig ind 6. maj. Dermed var der vist gået huld på bylden, for allerede den 2. juni melder Birgit Steffensen fra Æbeltoft sig med sin 650 cc Ural fra 1966. Begge piger har naturligvis sidevogn. Vi ønsker de damer hjerteligt

velkommen i vor kreds. Jeg ved, at den kammeratlige hjælpsomhed i tekniske spørgsmål, helt sikkert også vil omfatte disse nye medlemmer. Det er vel en af de vigtigste grunde til at have en klub som vores. Det giver os mulighed for at møde andre folk med samme maskiner, hvor nogle har haft det samme problem, som vi måske selv går og tumler med. At snakke med dem kan give løsningen eller en god indfaldsvinkel til at komme videre.

Det er altid sjovt at se de andres motorcykler. Måske allemest, når det er samme model. Mange små forskelle springer i øjenene. Vi prøver måske nok at holde os tæt på originalen, men der er unægtelig detaljer, hvor man kan gøre tingene anderledes – og måske også bedre.



Efter at jeg nu har brugt næsten 2 år på at skille min Dnepr ad helt ind til stellet, som er ble-

vet slyngrenset og lakeret, og tingene er langsomt kommet tilbage på cyklen efter at jeg har været dem grundigt igennem, så er det med en blanding af glæde og stolthed, at jeg slæber det samlede vidunder med til Pütnitz. Jeg har det godt med at skrue. Det er en fornøjelse at tage delene, der ved gud ikke ser for godt ud, og forvandle dem til noget, der næsten ser ud som nyt – og som bare virker. Det har været svært at finde tid, og klubben har krævet flere arbejdstimer, end jeg har kunnet afse til min Dnepr. Hvis du internetadgang, så kan du i et stykke tid beundre min Dnepr på adressen [www.dnepr.dk/Dnepr](http://www.dnepr.dk/Dnepr).

/Erik

# Den russiske racermotorcykel

Af Aleksey Popov, oversat og redigeret af Finn Olesen



Udviklingen af russiske sportsmotorcykler startede allerede i USSR i 30'erne. Det var simple ombygninger af diverse seriebyggede motorcykler, der grundlagde interessen for specielle racermotorcykler.

I Leningrad og Ishevsk tjente DKW 2-takterne som udgangsmode. Mens der til den større klasse blev brugt en BSA sloper som kopimode.

Da krigen brød ud indstillede man dog eksperimenterne med racermotorcykler, og fokuserede mere på en egentlig krigsmotorcykel. Det gjorde, at man i 1940 hentede 15 forskellige modeller hjem fra udlandet.

Efter en nøjere gennemtest af maskinerne, valgte man at fokusere mest på BMW R71. Denne model blev også en legende til udgangspunkt, som også er nøje beskrevet over 6 sider i artiklen "Historien om den russiske boxer" i 10ende udgave af klubbladet.

Umiddelbart efter M72'ens færdiggørelse havde man alligevel trods krigens udbrud, enkelte steder eksperimenteret med racermotorcykler lavet med M72'eren som udgangspunkt, disse varianter kaldte man for M75'er. De første sportsmotorcykler peppede man op fra 22 til 28 HK med topstykket fra en 500 ccm BMW R51.

Man havde nu en 746 ccm stor racermotorcykel, hvor ændringer på det konstruktive plan stadig var et hængeparti. Med dette topstykke kom denne motorcykel dog aldrig i serieproduktion, da der også skulle laves ændringer her, for at det passede sammen. "Man skulle måske have satset på topstykket fra den senere producerede BMW R75'er".

Efter krigen lagde man større kræfter på igen at udvikle racere, samtidig med at en civil produktion kom op at stå. I juni 1948 kunne man i bladet "Automobil" læse en artikel af Wilhelm Beckman, med overskriften "Sovjetisk sportsmotorcykler". Sammen med 2-taktere er der her fokuseret på M75'ere. Billedet af denne racermotorcykel er dog en M72,



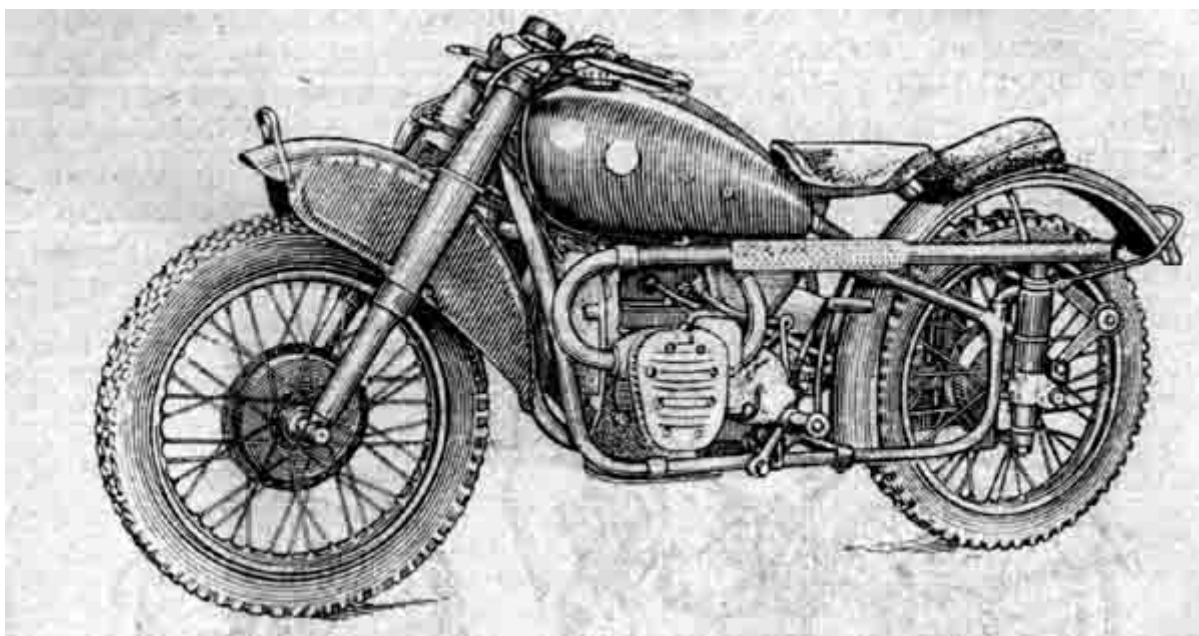
med en topventilet motor. Det ses på det lange topdæksel. Denne første M75'er model, kom der mange varianter af. Den findes i dag på Moskvas Polytekniske Museum. En decideret serieproduktion blev aldrig ført ud i livet.

I 1946 lavede Igor Okunew en ny model af M75'eren, denne enkeltmodel skulle deltage i det sovjetiske 300 km statsmesterskab "for kammeraterne". Samme tid kom der en ny M72'er til med topstykket fra en BMW R75'er, "dette var sikkert en succes" for på fabrikken kom der nu en ny produktion i gang. Den første fik navnet M-80. Spørgsmålet var så, om konstruktøren Naum Gudkin ikke blot havde kopieret hele R75 motoren.



*Ja i USSR var patent blot en by i USA. Så på kommende modeller var der store ligheder med M-80eren.*

I sommeren 1947 bragte racerkøreren Jewgenij Gringaut en M80'er i rekordbogen. Den slog ny hastighedsrekord med 172 km/t. Samme sted som denne motorcykel blev lavet, udviklede man en såkaldt 350'er, M35 og en 500 ccm boxermotorcykel. Herefter byggede man videre på M75-modellen, som med højere kompression ydede 35-44 HK ved 5100 o/m. Den fik også en 27mm letmetals karburatorer i stedet for K37'eren på 24mm, som også blev brugt på M72'eren. Luftfilteret fjernede man og erstattede med tragtindsugning. Knastakslen blev også ændret, og ventilerne blev 8,5mm større i hovedomkreds. Smøring og tænding forblev uændret.



Senere satte man for at opnå bedre afkøling tændspolen op under sædet, samtidigt med at for- og baglys blev fjernet. Gearingen blev lavet om til 0,916-1,0-1,3-1,87, slutdrevet blev således 4,23-4,62-6,0-8,65, indtil man også eksperimenterede med andre kron- og

spidshjulsgearinger i kardanet. Skærmene var nu mindre og i et lettere materiale. Sædet sad nu også ængere bagud på bagskærmen, hvad der sammen med tilbagetrukne fodhviler gav en mindre vindmodstand med føreren liggende ned over tanken. Udstødningen fik et andet udseende med den koniske fløjte.

I det hele taget blev motorcyklen mere og mere afklædt. Allerede dengang havde man opdaget, at selv små marginaler som en fjernet kick starter "der også blev en realitet på disse russer racere" kunne give lige nøjagtig den vægtbesparelse der skulle til, for at komme nogle sekunder før over målstregen end de andre. Denne M75'er blev lavet fra 1946-51 i cirka 12 stk pr år hos Irbit Motor Zavod.

M75'er motoren var i det hele taget basismodul for en hel masse forbedrede sportsmodeller, både på industrielt plan og hos den enkelte racerfører. På IMZ lavede man således en 600 ccm model I-6-A. Denne racermotorcykel havde kompressor, letmetalscylindre med stålforinger og stærkere plejlstænger. Nogle af disse forbedringer førte man også videre til andre motorcykler

I det statsejede forsøgsbureau i Serpuschov hævdede man sportsmotorcyklen til en kompression til 9:1. Krumtappen blev også forbedret, og versionen fik nu magnetændspole i stedet for batteritænding. Resultatet gav 38-40 HK ved 5300-5600 o/m. Nogle mindre komplette motorcykler parallelfabrikerede man samtidig med de første M75'er, de fik navnet M76.



Hjul blev der også mingleret med. Navet lavede man i letmetal og bremsetromlen gjorde man bredere med dertil tilhørende duplex belagte bremsebakker. Koblingsfjedrene ændrede man fra 2.8 mm til 3.0 mm stål. En hardyskive indbyggede man i kardanen, gearkassen fik en udluftningskanal og motoren fik plads til mere olie. Et omdr. speedometerdrev fik plads ved oliepumpen og K95-karburatorer størrelse 29mm blev tilføjet.

Nu ændrede man også stellet for at spare vægt.

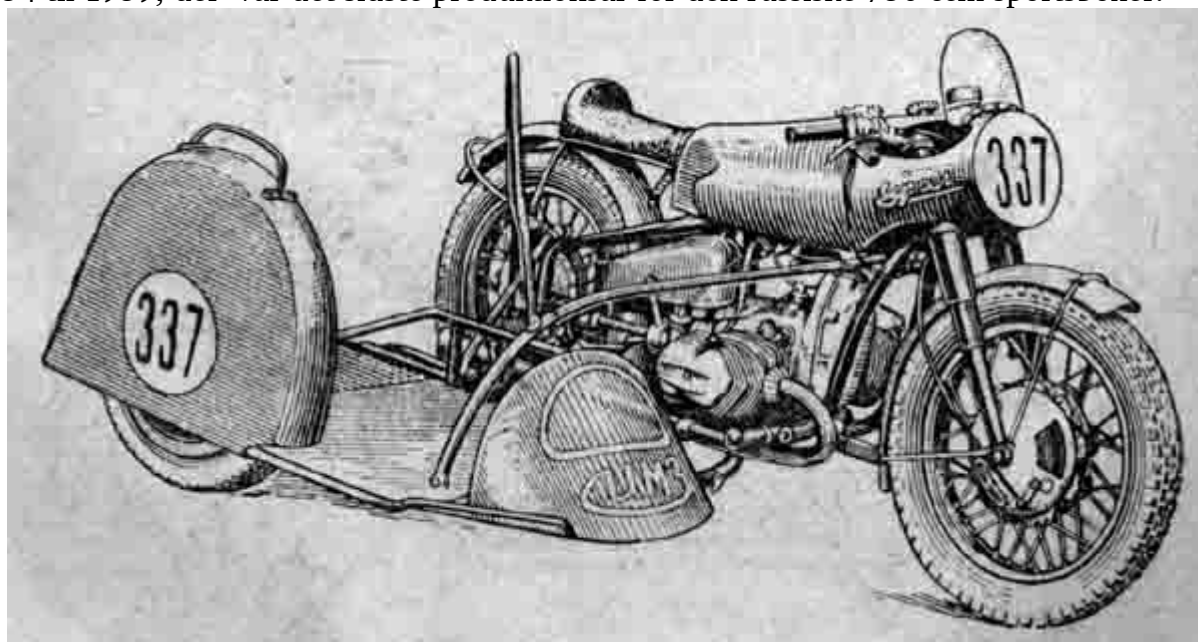
De første M75'ere kørte med M72'er stel, så på de nye M75'er stel fjernede man beslag så som sadelstøtte, en plade under tanken blev lavet anderledes, rørene som hidtil var af et specielt konisk elliptisk udførsel, blev erstattet af et lettere rørmateriale. Denne steltype fortsatte man så med ved alle andre racermotorcykler. M'77 og M52'eren havde på



sidevognsudføringen ingen affjedring. Disse sidevogne var i det hele taget lavet temmelig interimistiske for at spare vægt.

Andenklasses modellen af M75'eren var ikke særlig dyr at lave, for den havde alt for mange ligheder med M72'eren. Den blev fremstillet fra 1951-54 og herefter afløst af M77'eren som i 1954 deltog i USSR-mesterskabet. M77'eren var nem at genkende på det to-delte ventildæksel, også benzintanken så her anderledes ud.

Den nye M77'er motor fik herefter en ydelse på 50 HK frem for de 45 HK, som den sidst producerede M75'er havde. M77'eren vejede 196 kg solo, og blev lavet i 70 eksemplarer fra 1954 til 1959, der var det sidste produktionsår for den russiske 750 ccm sportsboxer.



I en anden klasse blev M52 fra 1950 lavet også som en civil gademodel. I racerversionen M52c brugte man M77'erens stel, men med M52'erens forgaffel. I Serpuchov lavede man senere en model C51 med dobbelt overliggende knastaksel, men denne er som andre russere ukendt i vesten.

Ja, man kan nogle gange blive noget overrasket over, hvad der ind imellem findes på af tiltag inden for motorcykelverdenen. I hvert fald blev jeg noget overrasket over da jeg for 4 år siden fandt ud af at Ural også laver rustfaste udstødninger. Hvorfor pokker dem? Hvorfor ikke på en årgang 2003 japaner bil/motorcykel. Ja, verden er forunderlig skruet sammen. Da jeg sad og skimtede 2003 Bike kataloget slog jeg atter øjnene op. En russisk produceret ørkenmaskine (illu.. billede) med 240 km/t på toppen og 94 HK? I mine øjne passede disse to tal ikke rigtig sammen, men når der tænkes over det, har det nok noget at gøre med krumtap og ventiler, som er lavet i det lette materiale titanium. /Finn



"Wüstensand Titan" 900 ccm



## Nordmenn i Danmark

Den 23-25 maj var 4 friske nordmænd, medlemmer af Norsk Russisk Motorsykkelforening i Danmark. Bjørn Johannessen, Håkon Sverre Wiken, Kjell Toklum og Rune Stavenes. Dels skulle de til Ølgod og handle reservedele, thi rygtet om Flemmings lave priser er nået helt til Bergen, dels skulle de have en hyggelig tur sammen i det danske landskab.

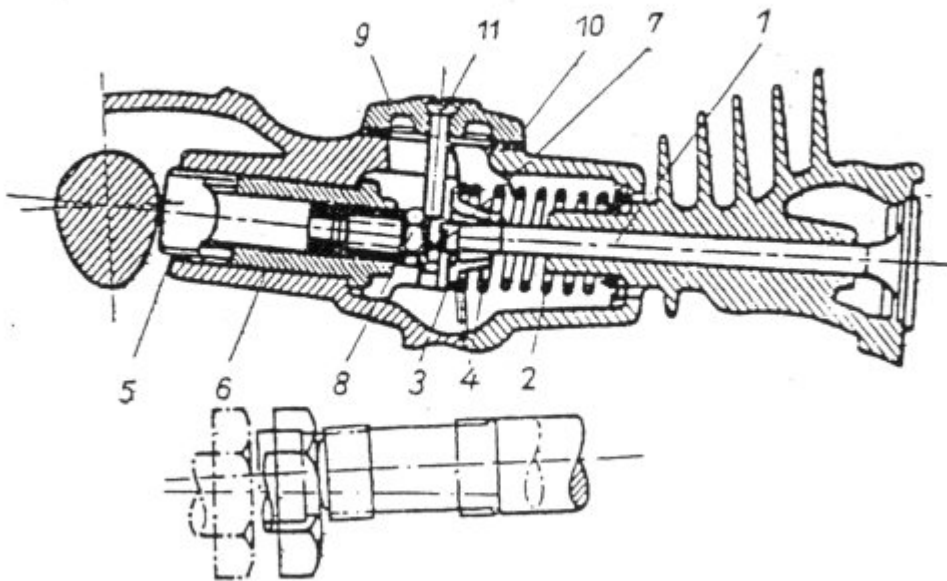
De skulle nu have den efterfølgende weekend, så var de ankommet samtidigt med den danske sommer. I stedet havde de betalt *uhyggeligt* meget for at sejle med færgen Bergen-Hirtshals, blot for at kollidere med det islandske lavtryk, silende heldagsregn og en nation, der kunne behøve hjælp fra en krisepsykolog for at komme over den elendige vejrmelding.

Fredag og lørdag nat tilbrage de hos Flemming i Ølgod og mødte der nogle af klubbens medlemmer. Så gik turen til Bent Paulis enorme samling af sovjetiske militærkøretøjer og andet krigsmateriel. Som den menneskeven jeg er, havde jeg tilbudt dem at overnatte i min beskedne bolig.

Nordmænd er jo så flot slanke. Ikke noget mirakkel for den, der har set priserne på mad i Norge. Min kære hustru havde da også sat den store gryde over for at bekæmpe hungersnøden, og herefter gik snakken *tilfældigvis* om sovjetiske motorcykler og beslægtede emner. Søndag morgen startede de hjemturen på deres prægtige maskiner. Mit rygte hos naboerne er nu helt ødelagt, idet de har set mine nære forbindelser med det kriminelle, internationale rockermiljø.

Flinke folk, de nordmænd. Vi må se at få realiseret nogle flere gensidige besøg.

# Indstilling af ventilspillerum i en Dnepr K750



1. Ventil 2. Ventilfjeder 3. Ventilskål 6. Ventilsæde 7. Sædeføring 8. Kontramøtrik 9. Ventildæksel 10. Pakning 11. Skrue

Den rigtigt indstilling af ventilerne er en absolut betingelse for at motoren kan yde sit bedste. Indstillingen af spillerummet mellem ventilstammen og sædet følger efter ventilernes lukning. Spillerummets størrelse bør kontrolleres for hver 500 - 1000 km.

Indstillingen kan foretages på følgende måde:

1. Skruen (11) til ventildækslet løsnes og dækslet tages af sammen med pakningen.

2. Krumtappen drejes indtil indsugningsventilen lukker sig. (Mellem sædet og stammen skal man tydeligt kunne se et spillerum). I denne stilling kan udstødningsventilen stilles.

Derefter drejer man krumtappen videre til det punkt hvor udstødningsventilen begynder at løfte sig og så stiller man indsugningsventilen.

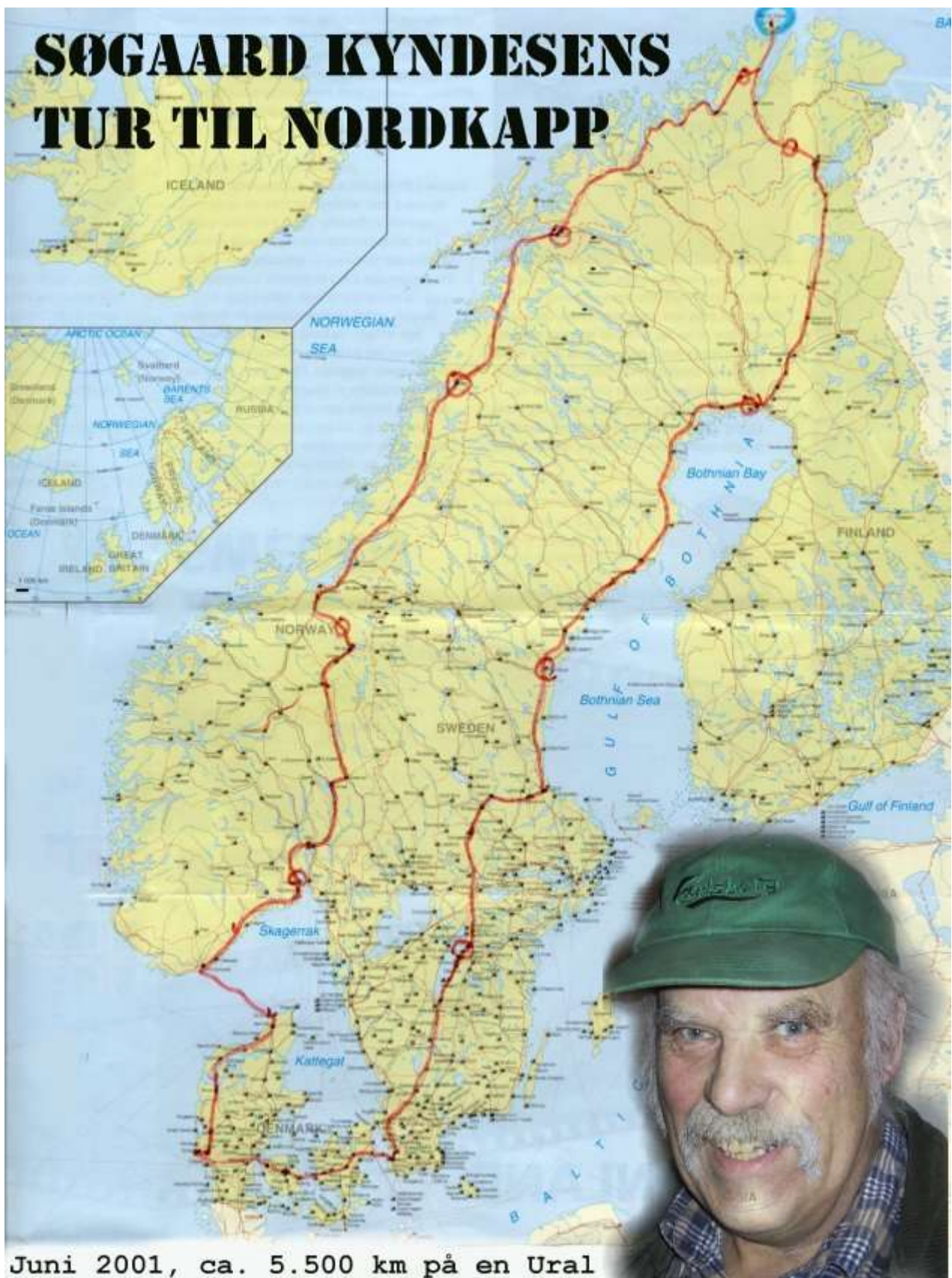
For at stille spillerummet må man løsne kontramøtrikken (8) og bolten (7) i sædet i den ene eller den anden retning, alt efter hvilken retning det er nødvendigt at gøre det i for at gøre spillerummet større eller mindre. Derefter skal indstillingsskruen spændes.

Indstillingen af spillerummet må man prøve at fornemme ved kold motor, men spillerummet skal være 0,1 mm. Hvis spillerummet ikke kan ses eller næsten ikke kan ses, så ligger ventilen i lukkeøjeblikket ikke tæt nok i ventilsædet.

Bjarne Sørensen



# SØGAARD KYNDESENS TUR TIL NORDKAPP



Juni 2001, ca. 5.500 km på en Ural

Søgård er medlem af "pinsegrupp". Ikke den religiøse gruppe, men en flok motorcyklister, der kun kunne arrange at få tid til at køre sammen i Pinsen. I juni 2001 kørte Søggaard

Kyndesen en tur til Nordkap og retur. Turen gik op gennem Sverige og retur gennem Norge i alt ca. 5.500 km

Søgaard har en 650 ccm Ural med sidevogn, og i 2001 besluttede han sig til at se, hvad den kunne præstere. Ene mand kørte han fra Oksbøl, over Fyn og Sjælland til Motala i Sverige. Der var dårligt vejr på hele turen, men ikke koldt, så dagsmarcherne blev på omkring 5-600 km.

Næste stop var i Sundsvall, og derfra gik turen i et, langt hug til Haparanda, hvor han overnattede i et vældigt godt vandrehjem. Næste stræk gik gennem Finland, hvor han med glæde husker de vældigt gode ristede pølser, man kunne købe på benzintankene. Et eller andet sted på vejen via Rovaniemi passerede han Polarciklen og var dermed inde i midnatssolens land.

"Pas på renerne!", siger Søgaard. "De har samme farve som landevejen, er altså nærmest usynlige, og de flytter sig ikke, blot fordi der kommer en tung motorcykel med sidevogn."

Søgaard nåede på et døgn frem til den finsk-norske grænse, hvor han overnattede. Næste dag startede turen gennem Nordnorge. Næsten fremme ved Nordkap opdagede han, at benzinstand var kriminelt lav. Eneste løsning var at køre 60 km tilbage. Det var søndag, klokken var 11, men stationen han kunne have brugt ville først åbne klokken 16. Det kunne Søgaard ikke vente på, som russerkører er han jo en handlingens mand. Altså 60 km tilbage efter benzin.

71 grader og 10 minutter nord er breddegraden for Nordkap. Her er et underjordisk besøgscenter - meget flot og med det uundgåelige turist souvenir. Norges nordligste punkt ligger på en klippe, der går næsten lodret ned i Atlanterhavsgrunden. Søgaard husker ikke hvor mange meter, men "der var allerhelvedes langt! Og sikke en udsigt!" Man skal være klar over at vejret deroppe er kendt for at være meget omskifteligt og lunefuldt. D.v.s. man risikerer at køre de mange km, kun for at kigge ud i tåge f.eks.

Et sted så Søgaard et skilt "Turbulens". "Gud ved, hvad de mener med det?", tænkte han. Svaret kom ret snart. Mellem smalle fjelde kom et vindstød af sådan en voldsomhed, at han havde han kørt på en solomaskine, var det gået grueligt galt. Han var heldig at have sidevognen på den rigtige side.

Ser man skilte med "Turbelens" eller "Lavt Gear", så skal man hverken overse dem eller overhøre dem. De er sat op ad en god grund.

Nå, han måtte jo videre. Næste overraskelse var en tunnel, "Nordkapptunellen" 6870 meter. Den går stejl nedad, motorbremsen i 3. gear var ikke nok, men 2. gear fungerede. På sin laveste del er tunellen 212 meter under havets overflade, og der var bitterligt koldt.

Da 5te dagen var ved at slutte, fik Søgaard en teltplads ved en købmandsbutik. Der var midnatssol, og der var ikke nogen særlig forskel på kl 12 og kl. 12 middag.

Der var herefter kun en vej at vælge for at komme til Narvik. Den går langs kysten. På denne vej passerede han igen Polarcirklen, der i Norge er markeret med et skilt. Narvik er

så spændende et sted, at det fortjente at man blev der en ekstra dag. I Narvik overnattede han, fik forrygende god morgengad og var ude og se på minder fra krigens tid.

Nu kunne han have lavet en afstikker til Lofoten, men det ville tage en ekstra dag, så Søgård fortsatte til Mo i Rana. Her stødte han på stigninger, hvor det var nødvendigt at gå helt ned i 2. gear for at komme videre. I de store højder var lufttrykket så lavt, at det gik ud over karbureringen, og motorydelsen faldt til det bare ingenting.

8ende dag forsatte turen uden særlige bemærkninger forbi Trondheim og et sted før Røros overnattede Søgård på bondegård.

Nu skulle turen have gået videre gennem Gudbrandsdalen, men det blev Østdalen i stedet for. Turen gik så gennem Elverum, Hamar og Oslo til Hortgen.

Næste mål var Kristianssand. Her fik Søgård sig en 'mystisk' oplevelse. Gearkassen satte sig fast, motoren stoppede. Efter en tid fik han den løs, og det hele kunne røre sig igen. Motoren kunne starte og køre. En dybere analyse viste at mysteriet ikke var så mystisk endda. Der manglede olie i gearkassen, men han havde ekstra olie med, og efter at den var hældt på i passende mængde, fortsatte turen uden flere tekniske uheld.

Med færgen til Hirtshals, og resten af hjemturen til Oksbøl gik over Thisted og det vestjyske landskab.

Vejret var dårligt, da han kørte. Havde han været bedre, ville han have brugt lidt mere tid.



Indlæg til Bladet kan sendes til Erik Petersen, Høgevej 5, Bruunshåb, 8800 Viborg, email [Erik@dnep.dk](mailto:Erik@dnep.dk) Telefon 8667-5392





Han advarer imod at køre igennem store, norske byer i myldretiden. Trafikken er meget kraftig, og det er rigtigt ubehageligt at køre der.

Søgaard havde medbragt en mobiltelefon og ringede hjem ca. hverdanden dag. Det fungerede fint, bortset fra et sted oppe ved Haparanda, hvor centralen ikke kunne lide, at der blev ringet til 045.

Så vidt jeg ved, at er dette den længste tur - tilmed solotur - som nogen dansker endnu har kørt på en sovjetisk motorcykel. Russerne kører og har kørt på dem hver dag ad landevejen, der er langt ringere end vores. Den røde hær brugte dem i stort antal. "De er jo så simple, at næsten intet kan gå galt. Skal det gå galt er reparationerne nemme."

Han kan ikke forklare hvorfor han ikke havde kontrolleret oliemængden i gearkassen. Hvis der er olie i motor, gearkasse og bagtøj, så er der grænser for, hvor galt det kan gå. Det kan svare sig at medbringe et par tændrør. En ekstra tændspole koster og fylder kun lidt. At udskifte den originale tændspole med en japansk eller tændspolen til en 2CV har flere af klubben medlemmer gjort, og de er meget tilfredse med resultatet.

Erik P



# En god handel

af Bjarne Sørensen

Forleden dag ringede en af mine venner for at høre om jeg kendte nogen som havde en MC til salg. Han er sidst i 50-erne og har ikke haft MC før, så jeg synes selvfølgelig, at han skulle begynde med at se på min restaurerede K750'er. Bent kom og kiggede, og det var tydeligt, at det slet ikke var noget for ham. Det skulle være en chopperlignende cykel med V-motor. Mens vi snakkede motorcykler, fortalte han, at han oppe i Lønstrup hos den lokale antikvitetshandler havde set en veterancykel, vistnok en Jawa. Den havde stået der nogle år og kunne sikkert fås for et par tusinde. Det lød jo spændende, så allerede dagen efter kørte jeg derop med store forhåbninger om, at det måske var en 350'er.

Da jeg kom derop gik jeg lidt rundt for ikke at virke for interesseret, men den var ikke at se noget steds, så jeg måtte til sidst spørge hvor den var. Vi gik ned på et lager og helt inde bag ved stod den så. Det var i hver ti fald ikke en 350'er Jawa. Nej, det var en CZ 125 fra 1964 og det var godt nok ikke lige det jeg havde haft i tankerne. Mens jeg stod og kiggede på den, hentede indehaveren en lille bog med papirer over den. Det var en ret interessant lille bog, fyldt med stempler, navne og datoer.

Han fortalte mig, at han handlede en del i det gamle Østeuropa og havde set denne MC i Tjekkiet i det område hvor Skodafabrikkerne ligger. Den havde stået uden for et hus med et til salg skilt på. Sammen med nogle andre ting havde han så købt den.

Af bogen fremgik det, at den havde tilhørt en Miroslav Stehlik, der havde afmeldt den i



1999, men papirerne på den første ejer var der også, og han hed Miada Bolsslav, og denne Bolsslav havde søgt om at købe den i 1964. Det fremgik, at han var født den 17-6-1945 og altså 19 år gammel. I 1968 sælger han den til 23-årige Kaul Kolar. Hvor ville det være spændende, om man kunne få de første fire års historie fortalt. Det er jo tankevækkende, at den bliver solgt samme år som russerne annekterede Tjekkoslaviet.

Kolar har den frem til 1983, og så sælger han den til den 34-årige Jarottlor Zikyr. Han beholder den til 1998, hvor han sælger den til den sidste ejer Miroslav Stehlik

Vi forhandlede lidt frem og tilbage og blev enige om, at jeg skulle give 4.000 for den, måske lige i overkanten i betragtning af, at jeg ikke anede om den kunne køre overhovedet. Jeg læssede den på traileren, og straks da jeg kom hjem rensede jeg karburatoren og satte et nyt batteri på den og hældte benzin på. Til min store overraskelse startede den første gang jeg trådte på kickstarteren og jeg kørte en lille tur (med de tjekkiske nummerplader, som endnu sidder på den). Den fejlede intet og alt lød som det skulle, så jeg blev enig med mig selv om, at den skulle stå ved siden af de andre motorcykler, som jeg er ved at sætte i stand.



Denne lille historie endte altså med det, som man kalder et ualmindelig godt restaureringsprojekt, og jeg håber om et lille års tid at kunne fremvise den i sin oprindelige stand.

Bjarne Sørensen

## Izh



Izh  
logo

I klubben findes i alt 4 Izh-motorcykler fordelt på 3-medlemmer. Vi venter med spænding på at se den første indregistrerede Izh!





*Vort kære klubmedlem Jørgen Refslund Hansen, ejeren af 'Antikrist' er mig en kilde til stadi inspiration og oplevelser. Som han bor deroppe i Græsted, ikke så langt fra Nordsjællands Kameludlejning, havde han fundet en ejer af en fuldt restaureret og indregistreret BMW R75. Ejeren hedder Henrik, og han er blevet samler. Meget slemt ramt af samlermanien. Læs denne artikel om hvor let du kan komme ud på et skråplan - at du bliver en rigtig samler!*

Den landskendte livskunstner 'Spangkuk' havde stillet sig til rådighed som rundviser. Vi befandt i en stor lagerbygning, der virkede lige så uinteressant som Marianne Helved. Spangkuk åbnede døren en væg, der delte bygningen i to.

Gennem døren gik vi ind i en anden verden, vi gik 60 år tilbage i tiden. En Messerschmitt Me110 i fuld krigsmaling dominerede rummet 4 meter høj og med et vingefang på 16 meter. I bagbord vinge havde den grimme skudhuller. Jordpersonale og piloter stod i samtale ved siden af flyet.

Der var mere endnu: En Zündapp motorcykel, en Luftwaffe Opel personbil og en NSU Kettenkrad (en 'motorcykel' med larvefødder; [www.kettenkrad.de](http://www.kettenkrad.de)). Og en BMW R-75 ikke at forglemme. Altsammen var udstyr fra Luftwaffe. Der var kontor og radiostation. Lyskasteren med tilhørende reserveglas og -lenser, flymekanikernes værktøjskister, en lift til montering af bomber, brændstofpumpe med forvarmning (nyttigt på østfronten), maskingeværer og maskinkanoner, plapaket, propaganda, ammunition, nødrationer, redningsflåder og meget, meget mere.

"Denne Messerschmitt var ikke tyskernes bedste fly, men man brugte dem gennem hele krigen. Det fly af den type, som bombede de danske fly i Værløse den 9. april, og i en Me110 fløj Rudolph Hess til England i 1941", forklarede Spangkuk.

Hele samlingen er opbygget af Henrik Mortensen gennem de sidste 10-11 år. Det startede ganske uskyldigt. Henrik fik et flyinstrument fra en Messerschmitt. Så opdagede han, at man i Tyskland kunne købe et kopi af det oprindelige instrumentpanel, og det købte han. I løbet af nogle år fik han fundet de manglende instrumenter og bygget dem ind i panelet. Så vidt, så godt.

"Nu mangler du bare resten af flyvemaskinen", sagde Spangkuk til ham.

"Næh, her holder vi", sagde Henrik.

Nå, så var det, at han fandt et cockpit og senere en hel vinge. Langsomt begyndte flyet at tage form. Den styrbord vinge er hjemmebygget, og med venners hjælp blev flyet genopbygget. Der kom motorcykler, redningsveste, radioapparater om meget mere til. Alt fra Luftwaffe. Henrik var nu uheldbredeligt ramt af samlermanien, og uden for rækkevidde af enhver form for hjælp.



For os 'russere' er BMW R75 af særlig interesse. Denne er komplet istandsat, indregistreret og bliver og brugt.



Jørgen Hansen og jeg har planlagt, at vi engang i efteråret (og oktober er et godt gæt) vil arrangere en klubtur for de medlemmer, der er interesseret i at se denne enestående samling af fly og motorcykler.

Erik P

## Kalender

**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 Pütnitz.

Fra fredag den 4. juli til søndag den 6. juli afholdes et meget interessant træf på den nu nedlagte flyveplads Pütnitz, som ligger ca. 20 km øst for Rostock - lige NØ for Ribnitz-Damgarten.

Flyvepladsen var til murens fald en meget vigtig sovjetisk flybase, hvor omkring 15.000 personer havde deres virke. Oprindeligt var det en vandflyveplads for Hitlers Luftwaffe, som efter krigen blev overtaget af Den røde Hær.







Her findes en enestående samling af østeuropæiske og russiske motorcykler og knallerter, ditto personbiler (Trabant, Wartburg, Skoda etc) og militære køretøjer fra Warszawa-pagten

Til træffet er inviteret alle ejere af boksermotorer: Ural, Dnepr, BMW - og ejere af civile og militære østbiler. Du kan læse mere på [www.boxer-motor.de](http://www.boxer-motor.de)

Rigtigt mange af klubbens medlemmer har tilkendegivet, at i

år vil de også være med! Når arrangørerne tilmed giver os lov til at bruge flyvepladsen som lejrplads og base for ture i Mecklenburg-Vorpommern allerede fra mandag den 30. juni, så er der også nogen der vil komme tidligere.

En del sønderjyder har besluttet sig til at lave deres egen lille tysklandstur fra Kruså via Munster til træffet i Pütznitz med start allerede mandag, den 30. juni. Læs mere her.

Carsten Schweder i Skanderborg vil kun afsted i weekend'en og er meget interesseret i samkørsel. Hvis du gerne vil køre sammen med Carsten så ring til ham på 8651-0072.

På Sjælland vil Jørgen Hansen ("Antikrist") også tage afsted allerede om mandagen. Prøv at kontakte ham, hvis du går med tilsvarende planer. Han har telefon 4830-2192.

Hjemrejsen kan ske søndag aften, men det er helt OK, hvis man først tager hjem mandag morgen den 7. juli.

For de medlemmer (d.v.s. ca. halvdelen), der ikke har internetadgang, kommer her ruteskitser, der viser hvordan man kommer fra Rostock til Pütznitz:

## 2. til 16. august 2003 Bustur [Pütznitz-Ukraine-Pütznitz](#)

En af vore vore tyske venner, Torsten Meier arrangerer en ganske usædvanlig bustur.

Skulle du være interesseret i at høre nærmere, så kontakt Generalsekretæren

## Køb & salg

---

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)

---

Jan Tångberg skriver: "Jeg har en fabriksny 6 V ural motor fra 70'erne til salg til 2750.- kr. Ring på telefon 24827057 eller email til: [tangberg@danbbs.dk](mailto:tangberg@danbbs.dk)"

---

**Izh Jupiter, årg. 1974 med personsidevogn.** Grøn, i rimelig stand, men bør dog renoveres. Russisk registreringsattest samt told- og momskvitteringer haves. Sælges kun på grund af manglende tid. Kr. 4.000,-.

Henvendelse til:  
Cykelsmeden i Årslev  
B. Nielsen  
Overvejen 43  
5792 Årslev  
Tlf.: 65 99 17 28

---

Niels Ole Hald i Blommenslyst, Fyn (ikke klubmedlem) har **en 650 cc Dnepr-motor til salg** for 2000 kroner. Der er tale om en fungerende motor, med kun 9.000 km på bagen. Ring på 6476-2775 og hør nærmere.

---

**Ural med sidevogn.** Årgang 1989. Sort blank. Fuldstændig nyrenoveret. Alle slidedele skiftet ud, nylakeret, nyt el anlæg. Kører perfekt. Pris 23000,-

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."

---

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

---

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

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

---

Kim Rasmussen i Vig har **den engelske reparationhåndbog til en Dnepr MT-16**, til salg for 100 kroner. Selv om du ikke har lige netop en MT-16, så er der så mange gode og nyttige oplysninger i bogen, at de 100 kroner er en bagatel. Ring direkte til Kim på dette (mobil) telefonnummer: 2728-0560.

---

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

---