

The Russian Twin РУССКИЕ БУЛМБХЕЛЫ



Officiël orgaan van de

Ural Dnepr Club Nederland

club voor alle Russische Motoren

Nummer 28, September 1997

Inhoudsopgave

Het geheel overziend	3
Even voorstellen	4
Beste Luitjes	6
Even voorstellen II	7
Een eigen heftafel	8
Zijn of niet zijn? Dat is de vraag!	13
Advertenties	16
Agenda	16
Clubwinkel	17
Najaarstreffen	18
De dynamo	21
Het treffen in Geffen	23
De Provincie	25
Steunpunten UDCN	28
Vers van de Pers	29

Contributie

Inschrijfgeld	Fl. 5,-
Volwassene	Fl. 30,-
Gezinslid	Fl. 10,-
Kinderen	gratis onder de 16 jaar
Gironummer	2594048

Ural Dnepr Club Nederland
Oudegracht 357
3511 AM Utrecht

Het boekjaar van de Ural Dnepr Club Nederland loopt van mei tot mei.
Voor mutaties, opzeggingen of andere vragen over het lidmaatschap kunt u terecht bij onze secretaris :

Nutte Visser (053) 4307823

Colofon

Uitgever

Ural Dnepr Club Nederland
Zweringweg 58
7545 CW Enschede

Redactie

Jan Wassenaar
Benno van Ham

Redactieadres

Bitgumerdyk 35
9034 GH Marssum

Lunetstraat 58
4814 AL Breda
bvanham@concepts.nl

Druk, vormgeving en productie

Alle werkzaamheden gebeuren in eigen
beheer, druk via Reproduck

Copy

Alle copy dient schriftelijk te worden
ingeleverd. Bij voorkeur digitaal in txt-formaat.
Diskettes worden indien gewenst retour
gestuurd.

De redactie houdt zich het recht voor om
zonder opgaaft van reden, ingezonden artikelen
te weigeren, te wijzigen of in te korten

Foto's

Liefst negatief en afdruk opsturen, bij voorkeur
zwart/wit i.v.m. kwaliteit.

Negatieven en fotos worden indien gewenst
retour gestuurd.

Bestuur

Rene de Groot
Hans Wakka
Sybrand Hoekstra
Nutte Visser
Jan Wassenaar

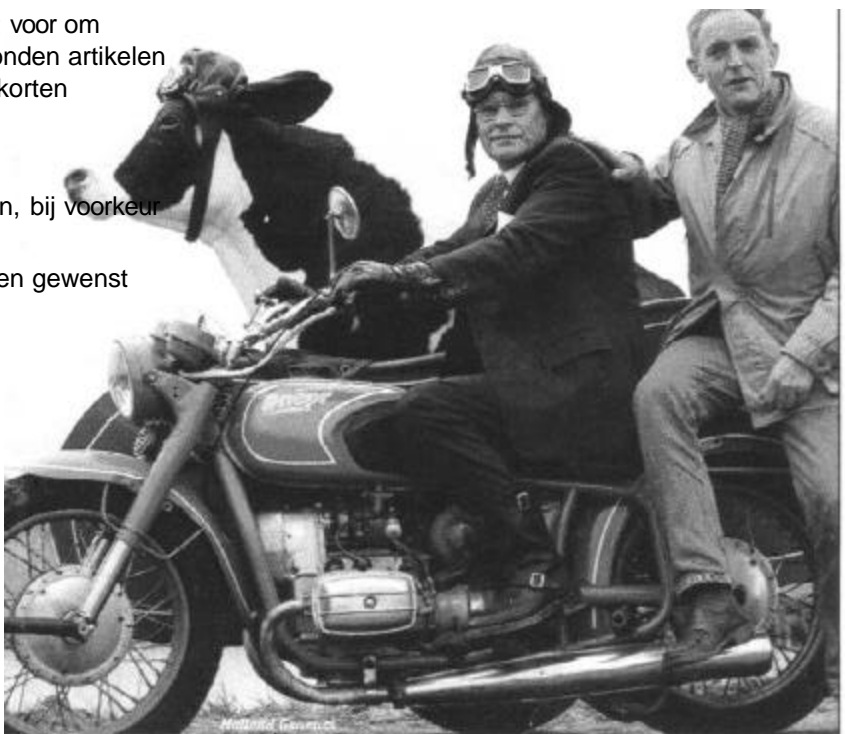
Het geheel overziend,

Valt alles nog mee; de zomer heeft gezomerd, de
plof ploft weer als vanouds (al moet die rammel er
wel uit!), de benzine is nog net betaalbaar,
onderdelen zijn weer lastiger verkrijgbaar en het
echte motorseizoen staat weer voor de deur.

Vanuit het bestuur valt weinig te melden
(zomerreces!) maar daar komt spoedig
verandering in, u hoort nog van ons.

Het grootste nieuws heeft u reeds bereikt: De
Nieuwe Russian Twin, afkomstig van De Nieuwe
Redactie! (mijn hoofdletters, RdG) Een applaus
alstublieft en veel sterkte en inspiratie (en copy)
gewenst.

Rij veilig, Rene de Groot (v.z.)



Even voorstellen ,

OK, na de aankondiging in de vorige nieuwsbrief moet het er dan toch een keer van komen, een officiële voorstelling van MOI als zijnde een redacteur van ons clubblad. Op verzoek van Carel Adolfse hebben Jan Wassenaar en ik besloten om samen vanaf de vorige nieuwsbrief het blad te gaan verzorgen. Hopelijk blijft het een blad wat jullie graag lezen en waar jullie met liefde copy voor verzorgen (ahum, hint!!).

Even iets over mezelf dan maar :

Ik ben 28 jaar, Systeem-beheerder en Technisch Support Engineer wat niets anders wil zeggen dan dat ik 9 uur per dag tussen de computers doorbreng, mijn hobbys zijn : lezen,modelvliegen (elektro),Knutselen aan motoren (twee jappen en een rus) en sinds kort het redigeren van een clubblad.

Na een jaar of 8 spelen met diverse jappen heb ik nu sinds een dikke twee jaar een Dnepr MT-16 onder mijn hoede waar ik me toch driftig mee kan vermaken.

Mede door de exotische onderdelen besloot ik lid te worden van de UDCN wat me tot nu toe niet tegenvalt.

Op onderdelendagen, Vehikels etc. ben ik geregeld te bewonderen maar bijwonen van treffens is me tot nu toe niet gelukt. Maar pas op, binnenkort op het najaarstreffen is de kans zeer groot dat Olga(mijn russische maitresse),Dorine(mijn vriendin) en ondergetekende aanwezig zullen zijn.



Ik ben 24 uur per dag te bereiken via :

bvanham@concepts.nl

dus hij die om 3 uur 'snachts denkt "ik weet een leuk artikeltje, zal ik eens bellen" mailen die hap.

Hopelijk nog lang tot lezens.


Benno van Ham

M. Tjaarda

Assurantien

M. Tjaarda Assurantiën

Voor onafhankelijk advies



Gespecialiseerd in het verzekeren van klassieke motoren.

WIJ ACCEPTEREN TAXATIES DOOR CLUBDESKUNDIGEN !!!

Premies motoren ouder dan 20 jaar (incl. groene kaart en hulpdienst):

- * WA *f 60,- per jaar. Elke volgende motor f 30,- per jaar.*
- * Brand en diefstal *f 8,- per duizend gulden getaxeerde waarde.*
- * Casco (all Risks) *f 30,- per duizend gulden getaxeerde waarde.*

Wij verzekeren ook uw moderne motorfiets.

Tevens gespecialiseerd in schaderegeling voor motorrijwielen.

Vraag eens vrijblijvend advies!

M. Tjaarda Assurantiën
Kastanjelaan Oost 33, 6741 DT Lunteren

Tel: 08388-5878
Fax: 08388-5878



Beste luitjes,

Een kort verslagje van het motorweekend in Geffen. Het was bij Hans en Truus v.d. Leest. We kampeerden bij een manege en vlak achter ons was een heel mooi meer.

Even verderop was een grote zandberg. Hij was heel erg steil. Dus het was leuk om eraf te glijden. Maar we durfden er niet af te springen (Henk wel).

We stonden er achter de bar, dat was heel erg leuk. Met het toertochtje gingen we naar een molen. Eerst gingen we naar de verkeerde molen. Maar bij de goede molen was een leuke speeltuin.

Na het toertochtje gingen : Stephanie, Melanie, Petra, Noelle en wij bij Koen en zijn vader op de motor.

Groetjes, Monique en Liesbeth.



Even Voorstellen II

Hallo, even voorstellen,

Ik ben Jan Wassenaar, wonende in het Friesche Marssum met vrouw en drie dochters, hond, katten, kippen en konijn. Onderhand ben ik geheel leip van russische motoren. Hoe is dat allemaal zo gekomen?

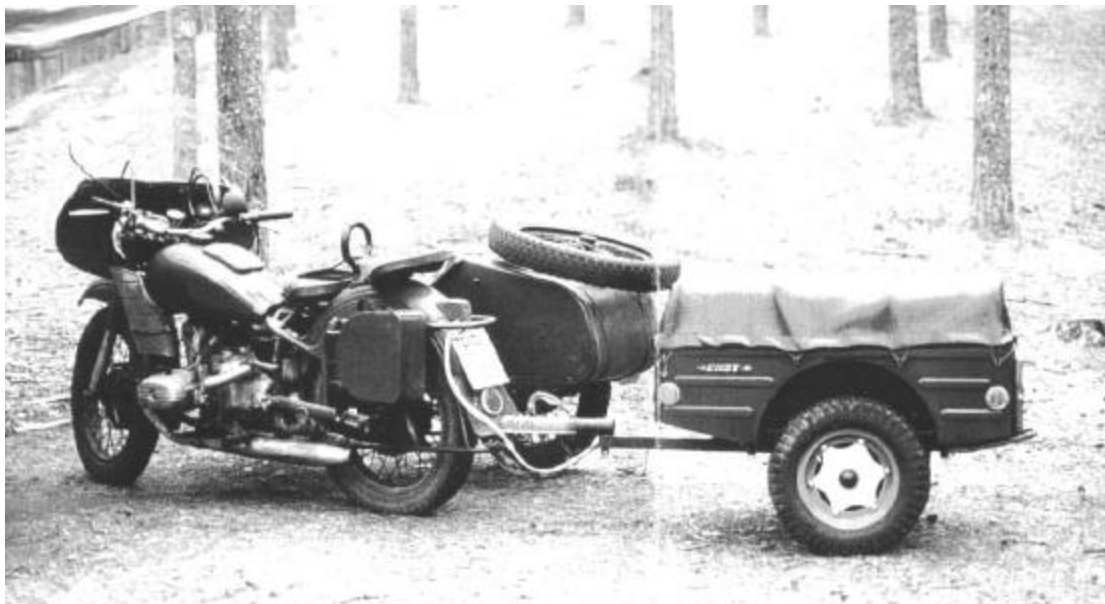
Het begon allemaal met de eerste motor in 1979, een Honda CB 250 twin, ideaal voor een oefenrijbewijs en het afrijden dit ging dan ook vlot zonder ook maar 1 enkele rijles. (ja dat waren nog eens tijden).

Met het behalen van het rijbewijs verder op een Kawasaki Z750 twin (onverwoestbaar maar een japper). Dus in 1985 de volgende droom verwezenlijkt, een Ducati 750 S (brult als een leeuw in de bronstijd).

Met de komst van de eerste dochter in 1989 gedacht aan een zijspan, maar een Ducati met zijspan, nee dat is zoiets als een Ferrari met caravan. Zo'n Rus dat was toch ook wel wat, dus op naar Syberg en de Ural en de Dnepr goed onder de loep genomen.

Het werd een Dnepr MT 16. De zijspanaandrijving gaf de doorslag. Kort na aankoop De Club ontmoet op Vehikel en dus meteen lid geworden. Hierna stond al snel ene Cor S. op de stoep een verwoed K 650 rijder. Dus het werd samen treffens en onderdelenbeurzen bezoeken. Inmiddels 20.000 km verder en staat de schuur nagenoeg vol Russen. Hoe dit afloopt? Geen idee.

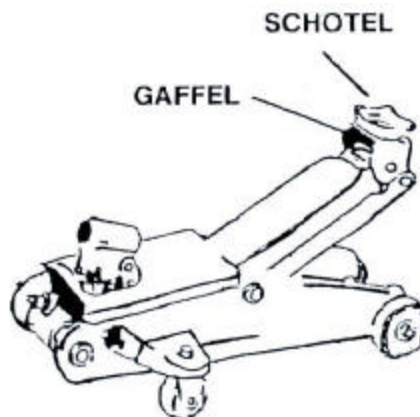
Jan Wassenaar



Een eigen heftafel

In een publikatie van de Norton-club is een artikel geplaatst met een beschrijving van een heftafel. Aangezien ook russische motoren graag op een voetstuk geplaatst worden, hierbij een uittreksel uit het artikel inclusief bouwtekening.

Als eerste gaan we shoppen bij de Gamm.. of Prax.. o.i.d. voor een krik. Let goed op, er zijn twee gangbare typen verkrijgbaar, een met de hefstang achter de krik en een met de hefstang op de krik. Wel wij gebruiken dus die met de stang op het apparaat. (Zie ook afbeelding)



Ga als volgt te werk :

Verwijder de zwenkwielen.

Verwijder de achterwielen.

De achteras weer monteren.

Verwijder de draaibare schotel van de gaffel.

Nu schaf je de materialen aan van de onderstaande lijst, mocht je geen draaibank hebben neem dan het alternatief uit de materiaallijst.

Materiaallijst :

Aantal	Omschrijving	Lengte	Materiaal	Bewerking
2	Koker50x30x2	1500	St.37	Lassen
2	Koker50x30x2	2000	St.37	Lassen
2	Koker50x30x2	790	St.37	Lassen
4	Koker50x30x2	680	St.37	Lassen
5	Koker 50x30x2	540	St.37	Lassen
2	Koker 50x30x2	175	St.37	Lassen
4	Koker 50x30x2	125	St.37	Lassen
2	Koker 50x30x2	440	St.37	Lassen
1	Strip 25x4	600	St.37	Lassen
8	Pijp diam.21,3x2	50	St.37	Lassen
1	Pijp diam 21,3x2	300	St.37	
8	Pennen diam 20	90	St.37	Draaien
8	Pennen diam 16	90	St.37	Alternatief
16	Sluitringen diam 16			

Zaag de kokerprofielen op lengte en las (je buurman moet natuurlijk wel kunnen lassen) nu eerst het bovenframe en het onderframe in elkaar, een en ander volgens de tekeningen. Monteer vervolgens de krik in het onderframe als volgt.

Bepaal de boutgaten van de zwenkwielen eerst en boor ze dan pas in het onderframe. Monteer vervolgens op de achteras een passend stukje stalen pijp welke gelast wordt op het kokertje gemerkt met de letter M (van Motor).

Wanneer dit gelukt is kun je de krik monteren, daarna het kokertje gemerkt met M(van Motorblok) vastlassen in het onderframe. Maak nu de beide scharnier-armen en denk om de montagelas zodat we in feite dus gewoon 4 (vier) lengtes koker op maat hebben met daarin 2 (twee) korte stukjes pijp.

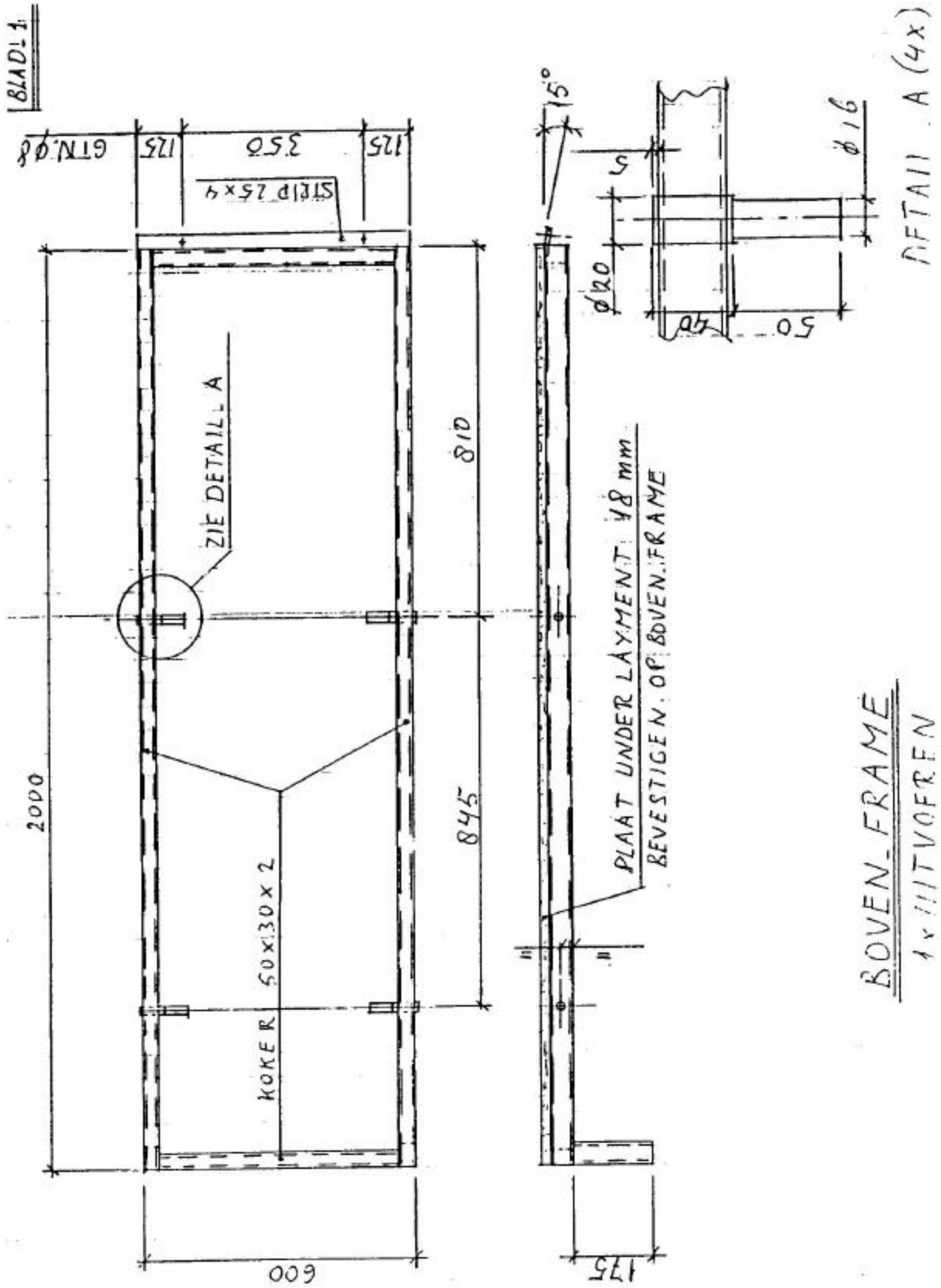
Plaats nu de 4 kokers om de 4 pennen die in het onderframe zitten en laat de kokers naar voren wijzen (dat is niet in de richting van de krik) Positioneer nu het bovenframe op het onderframe, zodanig dat de 4 (vier) bussen ook om de vier(4) pennen van het bovenframe liggen dit met de Letter "S" (van Soepkip) zodanig dat deze boven de gaffel zit.

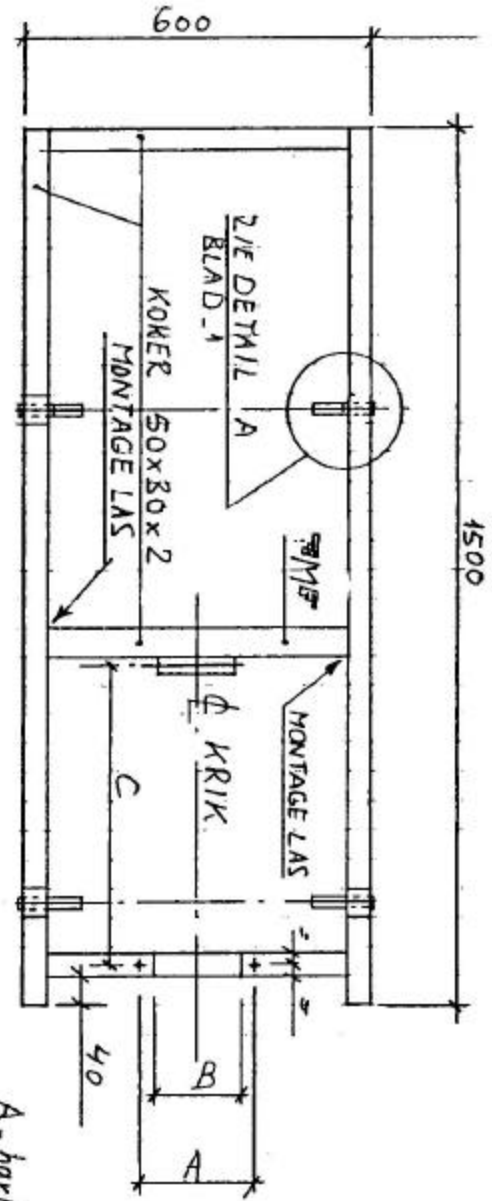
Daarna lassen we ertussen de twee kokers zodat de scharnierarm ontstaat . Doe dit ook bij de voorste arm. Krik nu je eigen heftafel omhoog en wanneer alles goed functioneert plaats dan pas de underlaymentplaat.

Wanneer nu de heftafel bijna in de hoogste positie staat boor dan dwars door beide platen van de hefarm zodat de krik dmv een stukje pijp door deze gaten ontlast kan worden. Wanneer nu een motor op de heftafel staat kan deze ontlast worden door de heftafel in de vergrendeling te laten zakken.

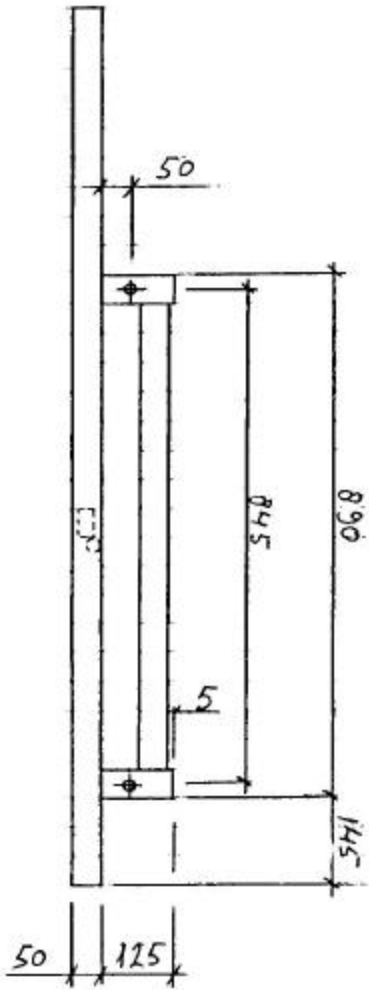
Succes ermee..





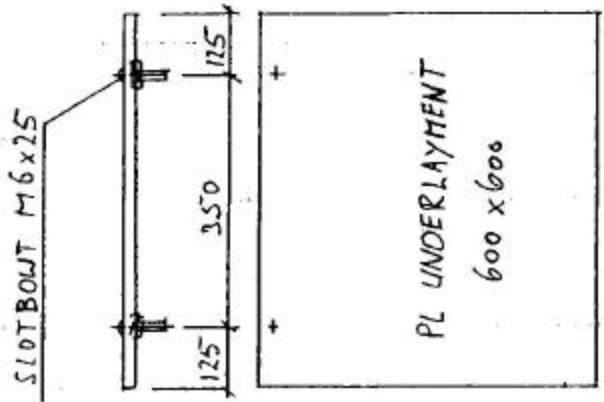


A = horizontaal afstand van de zwenk wiel van de krik
 B = uitsparing i.b.v de krik
 C = maat afhankelijk van de lengte van de krik

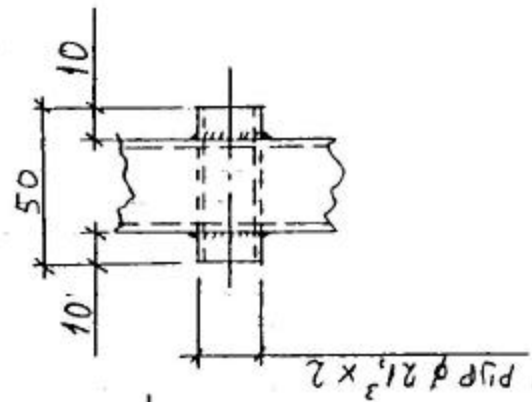


ONDER-FRAME
1x LITVOEREN

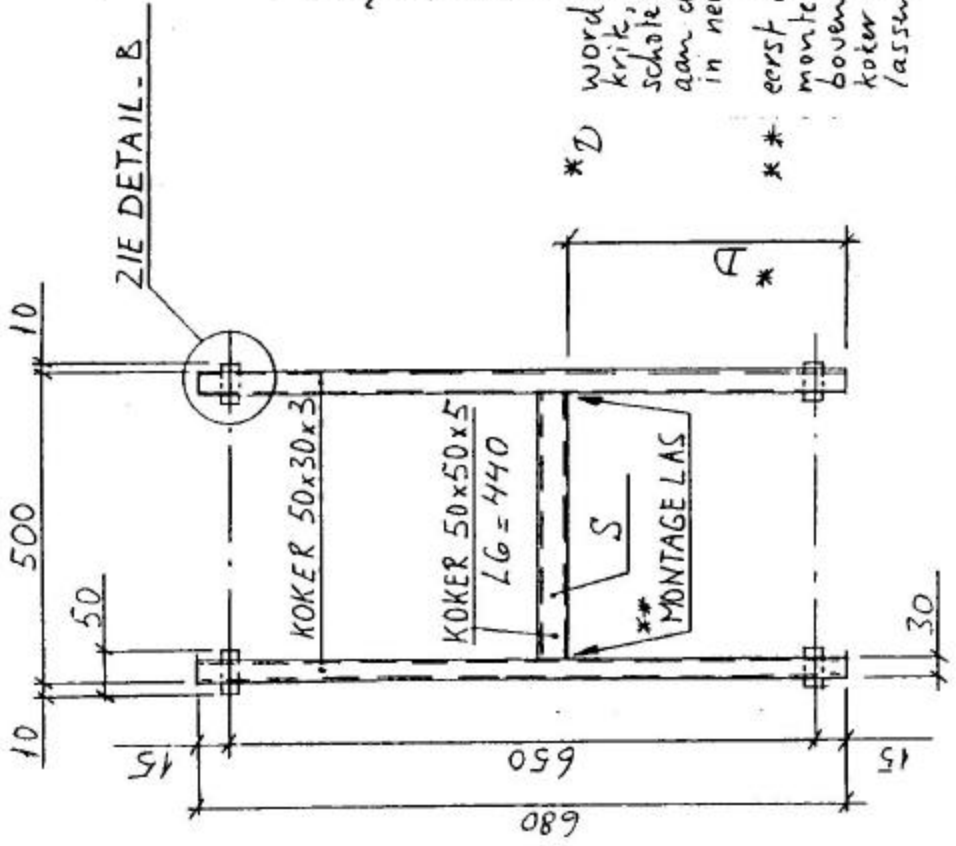
blad 3



OPRIT
1 x UITVOEREN



*D wordt bepaald door de krik, de gaffel onder de schotel van de krik wordt aan deze koker vast gemaakt in neergeklapte toestand.
** eerst de scharnierarmen monteren in onder- en bovenframe, daarna koker 50x50x5 er tussen lassen



SCHARNIER ARM
2 x UITVOEREN

Zijn of niet zijn? Dat is de vraag!

Een verhaal over een haat-liefde-verhouding met een DNEPR.

Vanaf mijn kinderjaren ben ik bezeten geweest van motoren, en dan met name de luchtgekoelde boxers van BMW. Na een periode met bromfietsen brak dan eindelijk het moment aan om mijn A-rijbewijs te halen. Gezien de tweewieler-ervaring was dat geen enkel probleem en na vier les-uren was het felbegeerde roze papiertje in mijn bezit. Echter, van een studentenbeurs kon je destijds (1983) geen BMW kopen en van russische 'kopiën' had ik nog nooit gehoord. Vandaar de aanschaf van een zoveelstehands Kawasaki Z400 uit 1978 voor het geweldige bedrag van Fl.700. Deze motorfiets werd volledig ontleed en opgeknapt. Reeds een jaar later werd deze vervangen door een Honda CX500 uit 1980. De Kawasaki leverde daarbij een inruil op van Fl. 1.500. Niet gek gedaan dus. De Honda heeft mij zes jaar trouw gediend. Maar ja, zoals dat wel vaker gebeurt, je trouwt, krijgt kinderen, en wordt dus wat wijzer. Dus: stoppen met motorrijden. Een advertentie geplaatst en de Honda verkocht. (Afschrijving FL. 750 in 6 jaar).

Gedurende enige jaren heb ik mij in kunnen houden en heb ik mijzelf en mijn gezin braaf in een vierwielig voertuig verplaatst. Maar het bloed kruipt toch waar het niet gaan kan. Aangezien ik iedere dag langs het bedrijf van Van Loon in Heesch reed, kon ik niet anders dan geconfronteerd worden met de DNEPR. Zo'n ding leek wel verdraaid veel op een BMW. En dat tegen een aanzienlijk lagere prijs. (Achteraf weet ik wel beter: voor het geld dat ik tot nu toe aan mijn DNEPR heb besteed had ik met gemak een zeer fraaie tweedehands BMW kunnen kopen).

In juli 1993 heb ik een solo-DNEPR MT 11 gekocht bij Van Loon voor FL. 4.000. Ik was daarmee een van de eerste. De keuring bij de RDW in Den Bosch en de invoer bij de douane leverde nauwelijks problemen op. Alleen de keurmeester bij de RDW had nog nooit zo'n ding gezien en ook in zijn computer kon hij geen DNEPR MT 11 vinden. Wel een DNEPR MT 16. Vandaar dat in mijn kentekenbewijs nu DNEPR MT 16 vermeld staat. Alle verhalen over problemen met de keuring, vervanging van carburateurs, aanpassingen van het geluidsniveau en dergelijk zijn mij dus volkomen vreemd.

Het 'ding' had een kenteken, dus het feest kon beginnen! Mooi niet dus!

Ten eerste wilde het russische machientje meestal niet starten. Daarnaast zoop het krenge olie en braakte onder het rijden grote blauwe rookwolken uit. Ook de schaars aanwezige elektrische voorzieningen zoals licht, claxon en knipperlichten weigerden op de meest onverwachte momenten om normaal te functioneren. Affijn, na enige maanden van veel sleutelen begon de rus enige westere manieren te leren. Tot het moment dat spontaan een aantal spaken uit de eivormige wielen afbraken. Het vibrator-effect werd daarmee alleen nog meer vergroot. Dus: nieuwe velgen en roestvrijstalen spaken, het geheel voorzien van nieuwe banden met een 'straat'-profiel in plaats van de 'off-the-road' banden waarmee de DNEPR standaard was uitgerust. (Totale kosten circa FL. 1.250). En zie: alweer was de motor meer geciviliseerd geworden.

De tijd was aangebroken om de motor ook af en toe eens in te zetten voor woon-werk-verkeer. Uiteraard over afgelegene binnenweggetjes. Dat ging zelfs een aantal keren goed. Tot die bewuste dag in augustus 1994 dat ik op de thuisweg plotseling een volledige smederij hoorde opklinken uit het motorblok! Het leek wel alsof iemand met een enorme voorhamer op het blok stond te beuken.

Dat werd dus lopen. Heeft iemand van jullie wel eens 10 kilometer gelopen met een DNEPR aan de hand bij een temperatuur van ± 25 graden en gekleed in motorkleding? Nou, ik wel!

Na demontage van de rechtercilinder bleek mijn bange vermoeden waarheid te zijn: een kapot drijfstanglager en 'vreetsporen' op de krukas. Het blok zou dus volledig uit elkaar moeten om de krukas te kunnen slijpen. Nu was ik inmiddels lid van de UDCN en had dus de diverse clubbladen met veel interesse gelezen. E,n ding was mij inmiddels wel duidelijk geworden: een rus kan alleen met harde hand en rigoreuze maatregelen een min-of-meer 'normale' motor worden. Daarom heb ik het blok volledig gedemonteerd en in onderdelen naar een revisiebedrijf gebracht voor volledige revisie:

- krukas slijpen - nieuwe drijfstanglagers (aangepaste lagers van een Mercedes-Benz)
- nieuwe krukaslagers - nieuwe oliekeerringen - cilinderwanden gehoond - nieuwe zuigerveren - nieuwe kleppen, klepzittingen en klepveren.

Omdat het blok toch in onderdelen uit elkaar lag, maar tegelijkertijd het rijwielgedeelte uit elkaar gehaald. Dat was wel nodig ook.

Hebben jullie wel eens meegemaakt dat tijdens het wassen van een motorfiets (gewoon met water, shampoo en een spons) niet alleen het vuil verdwijnt maar ook de lak en het chroom? Nou, ik wel!



Ook hier weer rigoreuze maatregelen:

- lasnaden verbeterd (nieuwe lassen aangebracht en netjes geslepen) - Alle metalen delen laten zandstralen en moffelen - Alle chroomdelen opnieuw laten verchromen

Om het uiterlijk helemaal te verfraaien (het oog wil tenslotte ook wat) zijn de aluminium delen van het motorblok tot hoogglans gepolijst. Na een half jaar slepen met kratten en dozen vol met onderdelen (gelukkig in de winterperiode) was het dan eindelijk zover dat uit die gigantische puzzel weer een motorfiets samengesteld kon worden. Na enkele dagen sleutelen was het dan zover: starten maar!

Het resultaat:

- vrijwel direct starten, meestal zijn minder dan drie trappen nodig - 'mooi' lopen van het blok, zonder bijgeluiden - geen olieconsumptie meer en geen blauwe walm uit de uitlaten - en last-but-not-least: een fraai uiterlijk

Haleluja! Mijn rus had manieren geleerd en kon in de dagelijkse harde praktijk ingezet

worden voor woon-werk-verkeer. Mooi niet dus! De rus was wel aangepast, maar mijn werkplek ook. Dankzij een fusie en de daaruit volgende bedrijfsverhuizing kon ik alleen nog maar via circa 60 kilometer snelweg (enkele reis) naar mijn nieuwe werkplek komen. En je kunt veel zeggen van een DNEPR, zelfs na alle rigoreuze aanpassingen, het is en blijft geen motorfiets voor langdurig gebruik op de snelweg.

Daarom de portemonnee omgekeerd en toch maar een echte (tweedehands) BMW gekocht: een R100RS, een luchtgekoelde boxer dus. Wat te doen met de DNEPR? In mijn onnozelheid dacht ik de DNEPR in te ruilen. Dat lukte dus niet. Dan maar privé verkopen. Resultaat: geen reactie.

Geadverteerd in het clubblad van de UDCN: geen serieuze reactie. Wel een absurd laag bod: FL. 2.000 voor een motorfiets die mij in totaal FL. 8.500 en heel veel uren werk heeft gekost. Dan maar eens proberen op een onderdelenbeurs in Kesteren: geen reactie. Wat nu? Hoe raak je in vredesnaam een DNEPR kwijt (voor een redelijk bedrag)? Gezien het forse aantal advertenties zowel in het clubblad als in de regionale en landelijke dagbladen zijn er heel veel spijtoptanten die van zo'n rus afwillen en hun machines met zeer lage kilometerstanden weer willen verkopen voor absurd lage prijzen. Maar...mijn machine loopt wel en mooi ook!

Echter...wil ik hem eigenlijk wel kwijt? Eigenlijk weet ik het zelf niet meer. Mijn BMW loopt weliswaar fantastisch, maar je hebt zo weinig te sleutelen. Er gaat gewoon niets kapot. Eens in de 7.500 kilometer olie verversen, filters vervangen, kleppen stellen, bougies en contactpuntjes wisselen en rijden maar weer. Een DNEPR, zelfs na alle aanpassingen, is toch veel meer een 'sleutelobject'. En sleutelen doe ik graag. Bovendien kan ik me het financieel gezien permitteren om naast het onvermijdelijke automobiel twee motoren te bezitten. Ook de stallingsruimte is geen probleem.

Tevens heeft een DNEPR een aantal grote voordelen boven een BMW:

- met een DNEPR trek je veel meer aandacht dan met een BMW - bij contacten met andere motorrijders heb je veel gespreksstof - een DNEPR dwingt je veel meer tot rustig toeren en genieten van de omgeving en de natuur - mijn BMW functioneert vanzelfsprekend, maar mijn DNEPR heb ik met mijn eigen handen en met veel aandacht en geduld 'opgevoed' tot een daadwerkelijk functionerend brok techniek

Kortom: mijn russische motorfiets heeft karakter!

Daar komt nog bij dat mijn dochter inmiddels een zodanige leeftijd heeft bereikt dat zij graag eens mee wil met motorrijden, bijvoorbeeld in een zijspan. Maar ja, ik heb een solo-DNEPR. Wat nu te doen? Een zijspan aan mijn BMW hangen? Dat nooit! De BMW gebruik ik dagelijks voor woon-werk-verkeer waarbij ik tussen de file auto's doormanoeuvreer. Dat gaat niet met een zijspan. Een zijspan aan de DNEPR hangen dan? Dat zou natuurlijk ideaal zijn! Maar moet ik dan een (nieuw) los zijspan kopen en aan mijn rus monteren of mijn machine ruilen tegen een complete zijspanmachine? En wat voor zijspancombinatie dan wel: met of zonder aangedreven zijspanwiel? Of gewoon alle romantische ideeën vergeten en de rus toch maar verkopen voor een redelijke prijs?

Wie doet mij een aantrekkelijk aanbod???

Reacties aan: Jack van Grunsven, Bijenstraat 3, 4105 DX Culemborg,
telefoonnummer 0345 - 53 32 74.

??

Advertenties

Te Koop slechts 3 jaar oud.

Ural IMZ 8-03-10 650 cc Boxer
electronische onsteking
Slechts 7800 Km gereden

Met extra BMW RT kuip en kofferrek-
Zelfbouw zijspan-trolley Voor het
gemakkelijk aan en afkoppelen van het
zijspan

Interesse ??????

Bel -0168-462799

Email: digisys@pop.pi.net

Ural 650 cc

grijze import 1994

russische papieren

blauw met zijspan

Konderink tel (074) 266 57 43 (Borne bij Hengelo).

Ural M66, bouwjaar 1967, kopklepper, lijkt uiterlijk erg veel op M72.

M72 motorblok, moet gereviseerd worden

Los Dnepr zijspan

Rob Bastiaansen , tel (013) 534 31 55 (Goirle)



Agenda

Deze keer slechts een korte agenda .

12/13/14 september

Najaarstreffen te Radewijk

Aanmelden via : Gerrit & Ali Hamberg 0523-263311
voor 5 september 1997 (zie verder in dit blad)

9 november

Onderdelenbeurs II te Kesteren (12:00-15:00)

Clubwinkel

Beheerder: HansWakka
 Tel: 050-5413846
 Giro clubwinkel : 856302 t.n.v. H. Wakka te Groningen

Bestellingen: Vooraf contact opnemen met Hans over het gewenste boek,
 daarna geld overmaken op de clubwinkelrekening.

Prijzen : Inclusief B.T.W., Inclusief Porto

Type	Soort Boek	Pag	Prijs
Dnepr			
K750	onderdelen (Russisch)	89	20,00
K650	maintaenance (Engels)	84	20,00
MT9-10	onderdelen	140	25,00
MT9-10	repair	120	22,50
MT10/36	onderdelen	120	22,50
MT10/36	operating manual	104	20,00
MT10/36	repair manual	116	22,50
MT11	operating manual	89	20,00
MT16	betriebsanleitung	107	20,00
MT11-16	onderdelen	80	20,00
	Algemeen repair manual	117	22,50
Ural			
M72	bouwtekening A3	49	17,50
M72	betriebsanleitung	76	20,00
M63	service manual	119	25,00
M63	onderdelen	56	20,00
M66	service manual	120	25,00
M62-67	onderdelen	76	20,00
M62-67	repair manual	149	25,00
IMZ-8.103	onderdelen	115	25,00
IMZ-8.123	service manual	70	20,00
IMZ-8.123	repair manual	126	25,00
Diversen			
Planeta-3	maintenance manual	50	20,00
Planeta-3	onderdelen	50	20,00
Jupiter	maintenance manual	50	20,00
Jupiter	onderdelen	50	20,00
Planeta	sport operating instructions	27	12,50
Planeta	sport onderdelen	98	20,00
Voskhod	operating instructions	79	20,00
Voskhod	onderdelen	70	20,00
Chang Jiang	onderdelen (=M72)	97	20,00

De volgende artikelen zijn zonder porto

T-shirt	10,00
Sweaters	25,00
Katoenen tas	5,00
Badge	5,00

Verdere gegevens zoals kleur, maat etc.

Najaarstreffen

Datum

12/13/14 september

Telefonisch aanmelden voor 5 september bij :

Gerrit & Ali Hamberg 0523-263311

Kampeeraadres

Volle Urenweg 3,
Radewijk (Gem. Hardenberg)

Kosten

Overnachting
Fl. 10,- Per persoon, per nacht (kinderen gratis)
(Fl. 12,50 voor niet-leden)

Eten
Fl. 20,- 2x ontbijt en zaterdagavond, "Barbypannen"
(Fl. 25,- voor niet leden)

Paspoort meenemen

Vrijdagmiddag

vanaf 16.00 uur welkom , binnenkomen, bijpraten enz. s'avonds kampvuur

Zaterdag

Gezamenlijk ontbijt, Toerit met stop, de Barbypan, Kampvuur

Zondag

Gezamenlijk ontbijt, opruimen en richting huis vertrekken.