

# Ryska motorcyklar på svenska vägar



Kent Farman är urstockholmar som ska lära svenskarna köra ryska sidovagnshojar! Och varför inte? När han knattrar iväg på en grusväg i sin Ural, modell Sportsman, så är det en bild av harmoni. Det stämmer. Det är ju det här som vagnen en gång byggdes för. Det handlar inte om att ligga horisontellt i höghastighetskurvor. Det handlar om att kravla sig fram på grusvägar och över stock och sten.

**Text & foto: Per Erik Tell**

- Vänta bara tills det blir snö. Då ska det bli åka av, säger Kent och skrattar och pekar ut över vidderna.

Det är inte helt säkert att bönderna blir lika förtjusta om Kent och hans ryska sidovagnsekipage dundrar iväg i en kosackdans över de frusna åkerlapparna.



*Kent har inför fotograferingen klätt sig i stil med sin mc.*

*Det är långrock och rysk pälsmössa, rejäla skinnhandskar och ett par mc-glasögon modell äldre.*

*I vanliga fall är det naturligtvis hjälm som gäller.*

Kent och Ingela köpte Norrvalla gård mellan Skivarp och Västra Vemmenhög i Skurups kommun för ett år sedan. Här bygger han nu upp sin firma - Norrvalla MC.

## Varför Ural?

- Jag har alltid varit intresserad av de här cyklarna, men tidigare har de inte gått att sälja. Nu har de EU-kvalitet, de klarar avgasregler och bromstester. De är helt godkända för den europeiska marknaden. Läget är helt annorlunda idag, säger Kent Farman.

Han sticker inte under stol med att det finns en marknad, ett ganska stort intresse för de här udda farkosterna. Under 2004, då han knappt fått igång sin agentur, har han redan sålt ett tiotal maskiner.

## Historiska anor

Ural har inte minst en spännande historia. Mc:n byggs på BMW:s klassiska modell R71, en modell som kom

strax före andra världskriget. Och det finns flera förklaringar till att just den blev förebild för den ryska vagnen.

Det sägs att några exemplar av den tyska ordonnansmc:n smugglades till Sovjetunionen via det neutrala Sverige!

Stalin var inte dummare än att han insåg att kriget skulle komma, trots överenskommelsen mellan Ribbentrop och Molotov. Han hade Hitlers "blitzkrieg", anfallet mot Polen i färskt minne, och ville omedelbart ha fart på den sovjetiska krigsindustrin. Motorisering var ett måste. Och de egna motorcyklarna hade haft det kämpigt i kriget mot Finland, så impulserna måste hämtas utifrån. Diskussionerna stannade vid BMW-vagnen, och genom bulvaner i Sverige köpte man in en handfull BMW R71.

En mindre agentromantisk skildring är den att tyskarna själva sålde BMW:arna till Stalin, eftersom R71:an ändå ansågs omodern och R75:an var på väg att introduceras. Ett historiskt faktum som stödjer den berättelsen är, att sovjetiska ingenjörer under den här tiden faktiskt fick möjligheten att göra studiebesök på tyska flygplansfabriker, och en Opel Kadett som ryssarna fick i present strax före kriget uppstod några år senare som Moskvitch 400.

## 60 år senare

Hur som helst plockade ryssarna ned maskinerna i detalj och kopierade komponenterna. Det är mer än sextio år sedan och i det stora hela är det fortfarande samma maskin som nu rullar på de svenska vägarna.

- Det är ganska stor skillnad trots allt, säger Kent Farman. Känslan finns kvar. Det här är mekanik. Inga datachips.

- Men delar har bytts ut och importeras faktiskt till fabriken idag. Det är till exempel italienska handtag, reglage och framgaffel numera och en japansk förgasare och generator. Dessutom är det nytt märke även på stötdämparna.

Vagnen har fått el-start. Fast den gamla kickern finns naturligtvis kvar. Uralfabriken ligger som namnet antyder vid Uralbergen, öster om Moskva. Från början fanns fabriken väster om huvudstaden istället, men när tyskarna närmade sig under kriget flyttade man produktionen till staden Irbit istället.



Fabriken heter också egentligen IMZ - uttytt Irbit Motorzykly Zavod. Det finns dessutom en systerfabrik i Kiev i Ukraina som heter KMZ. Där tillverkas den mc som oftast kallas Dnepr. Uralen tillverkas för export. Dnepr för den inhemska marknaden.

## Inbjuden till Ryssland

Kent Farman har varit vid fabriken i Irbit.

- Ja, jag blev inbjuden av fabriken när det var aktuellt att starta återförsäljning i Sverige. Vi flög till Ekaterinburg och hämtades i fabriken direktionsbil, berättar han och ler. IMZ:s ingenjörer var mycket intresserade av att visa fabriken och även diskutera olika tekniska problem med sina västeuropeiska agenter. Fabriken togs över av privata intressen 1998 och har genomgått en mycket radikal omorganisation. Från att ha haft omkring 14.000 anställda är det idag bara kring 1.000 kvar. Produktionen som mest var uppe i 134.000 per år. Nu handlar det om mer modesta 1.200 årligen. Sju olika modeller tillverkas, varav fyra med sidovagn. Priserna varierar från 51.000 till 89.900 svenska kronor.

## Verkstad i kostall

Kent Farman startar sin Ural Sportsman, lägger i backväxeln och backar

skägget gör bara bilden än mer fullständig.

Kent Farman pekar och berättar. Han visar kardanaxeln som löper snett från bakhjulet till sidovagnens hjul, och ger drift också på sidovagnen. Han berättar om fordralet till Kalashnikov som går att få som tillval och om den lilla reparationsplatsen som medföljer varje ny maskin. Tanken är att man ska klara alla mindre reparationer själv.

Och det kan kanske behövas om man kör sönder på den sibiriska tajgan, eller någonstans i Sverige.

## Fakta:

Ural Sportsman  
Pris: 70.800 kronor.  
Teknik: Tvåcylindrig fyrtakts boxermotor. 750 ccm, effekt: 45 hk (33,1 kW) vid 5.600 varv per minut. Vridmoment 52 Nm vid 3.750 varv per minut, mekaniska trumbromsar (alla modeller kan fås med Brembo skivbromsar), fyrväxlad med backväxel, kardandrift, toppfart 105 km/h.  
Vikt: 334 kilo torrvikt.

