

МОТОЦИКЛ

Organ for Dansk Ural/Dnepr MC-klub



Visti Petersen og hans perfekte Dnepr

NUMMER 8, SIDE 1 - NOVEMBER 2001

Den nye redaktør

Som ny redaktør skal jeg jo straks lave om på et og andet. Jeg har givet bladet et navn: **Мотоцикл** "Mototsikl" - det russiske ord for motorcykel.

Dette nummer er på kun otte sider, derved kan jeg sende det ud med et 4 kroners frimærke. Mit høje ideal er at udsende seks numre i 2002 med 20-24 sider hver gang (5,50 kroners frimærke). Jeg vil skrive om teknik, om hvad nogle medlemmer går og laver, bringe artikler og indlæg fra klubbens medlemmer, bringe indslag om køb, salg og efterlysninger o.s.v.

Skulle I medlemmer indsende for få indlæg, og skulle jeg løbe tør for motorcykelrelateret stof, må I forvente at blive plaget med indlæg om Lomografi, min samlinger af lommeknive og min samling af musefælder og hvad jeg eller kan finde på, for at fylde nummeret ud.

Formålet med dette nummer er ikke blot at overraske Jer med et ekstranummer i år, men også for *at det kommer ud så tæt på din lønningsdag, at I kan indbetale Jeres kontingent medens i har de sølle 125 kroner.*

Send checken til

Erik Petersen,
Høgevej 5, Bruunshåb,
8800 Viborg,

eller indsæt beløbet på
konto nr. 403069-3 i
Ørum Andelskasse,
Vestergade 4, Ørum,
8830 Tjele
(reg.nr. 5967).

Undlad så vidt som muligt at fremsende betaling i form af frimærker: bogtrykkeren vil have rigtige penge!

I skrivende stund har kun 17% af klubbens medlemmer betalt - for lidt til at jeg kan leve op til mit høje ideal med 6 numre til næste år.

Skulle du have skrevet noget, kan du email'e dette til Erik.Petersen@agrsci.dk. Næste nummer udsendes i januar til de medlemmer, der har betalt kontingent for år 2002!

Hilsen
Erik Petersen

Visti Petersen og hans perfekte Dnepr

Jeres nye redaktør vil ikke blot skrive om motorcykler og teknik. Når klubbens medlemmer er spredt ud over det ganske land, må vi bruge bladet til at lære hinanden at kende. Tag nu f.eks. Visti Petersen fra Fredericia:

Har en Dnepr 1976. Købte den i Estland og troede i lang tid, at han havde den eneste russiske motorcykel uden for jerntæppet i hele verden. For at reparerede måtten han finde vestlige alternativer og ved flittig brug af skydelæren, har han fundet frem til eksempelvis disse dele: Cylinderforinger, stempelringe og plejl-

stangslejer fra en Renault 19. Ventilerne er fra en Ford Escort, der er kortet af og drejet til. Alle kuglelejer er erstattet med SKF-kuglelejer og pakdåser er udskiftet til vestlig type. Bremsebelægninger er vulkaniseret på af et firma i Kolding (en bedre løsning end at nitte dem på).

Ved russertræffet i Vamdrup kom han rullende på sin skinnende, gule Dnepr solo-maskine.

"Jamen Visti, kører du i regnvej", lød det i kor fra folk, der kendte ham.

Og flot er Vistis maskine. Her har Finn Olesen fået kamp til stregen og måske lidt over. Alt er i fineste stand og maskinen

fremstår som en ny i et udstillings vindue.

“Det er helt tosset”, mener Flemming Jensen. “En russer skal slet ikke så sådan ud, det kan han gøre ved en japaner”.

Nu er jeg mere tolerant, og mener at Visti ejer maskinen, og alene af den grund kan han jo gøre ved den hvad han vil. Den er vældig flot, og jeg indrømmer ærligt at jeg holder meget af at se restaurationsarbejder, når resultatet faktisk er blevet flottere, end da den var ny.

“Min maskinen er mekanisk i orden, men udseende gør jeg ikke meget ud af”, siger Jan Buchwald om sin “grimme” russer. Se det er jo et helt andet synspunkt, og hans motorcykels udseende er nok mere autentisk. Netop disse forskellige holdninger går det spændende at møde andre folk i klubben.

Visti kan mere end lave mekanik. Han løber. Han deltog i det krævende *Spartathlon* i Grækenland tirsdag den 25. september. Et løb, som ingen dansker før har gennemført. Dette løb på 246 km skal gennemføres inden for 36 timer. Løbet foregår i bjergigt terræn: efter 165 km er man oppe i 1200 meters højde, senere i 800 meter. Sidste gang gennemførte kun 88 deltagere af de 265, der startede. Problemet med løbet er, at ikke blot skal det gennemføres indenfor 36 timer, men 81 km, 124 km og andre distancer skal være gennemførte inden for bestemte tidsfrister.

Visti har løbet flere 100 km løb, ni tredobbelte ironman og to firdobbelte Ironman. Han har flere danmarksmesterskaber og et europamesterskab bag sig. Han cykler op til 12.000 km om året på sin 7,5 kg tunge cykel; en cykel der har kostet i ham nærheden af 30.000 kroner. Hustruen, Else Marie løber også triathlon, men er ikke så ekstrem som Visti.

Løbet startede fra Akropolis om morgenen klokken 07:00 og efter 20 km løb i byen blev terrænet meget kuperet, sam-

tidigt med at temperaturen steg til de 30°C.

“Jeg havde nok trænet for lidt”, sagde Visti, og efter 40-50 km måtte han konstatere problemer med at holde tempoet på de 10 km/t, som var planlagt.

Efter 10 timer havde Visti løbet 80 km, men planen var at her skulle han have nået 100 km. De 100 km nåede han efter 11½ time. Vi andre dødelige ville være godt tilfredse vi havde præsteret dette, men Visti har løbet 100 km på 8 timer 33 minutter.

Nu nærmede natten sig, og oppe i 1100 meter falder temperaturen til 6°C. Else Marie og en anden dansk pige, Anja skulle være klar med varmere tøj til det videre løb over bjergenes gedestier, hvor ruten kun belyses af grønne knæklys. Ved 115 km traf han pigerne og indså, at selv om han kunne fortsætte, ville han ikke kunne gennemføre og kunne ligeså godt opgive der (hvor han kunne komme med bilen).

Anjas mand, Kim gennemførte løbet - som den første dansker, men med så mange vabler, at de sidste 60 km marcherede han.

En anden dansker, Jan nåede i mål 15 minutter for sidste frist.

Jeg sagde til mig selv: “Nu vil jeg ikke løbe de lange løb længere. Jeg vil bare løbe marthon, 100 km og Iron-man.”

Det holdt ikke længe. Visti har allerede meldt sig til et 200 km langt bjergløb i Italien den 16. maj næste år.

Ud over sin Dnepr har Visti også to 340 cc russiske motorcykler, den ene med sidevogn. Det er 2-taktere med dobbelte udstødningsrør. Mærket er lidt uklart, noget i retning af “IZH” (ИЖ). Så ud over at træne og lave køkken til Else Marie, så er han i færd med at istandsætte at istandsætte disse.

Hvordan denne dynamiske mand også kan finde tid til at have to lithauiske børnehjemsbørn i sit hjem fire gange om året er ubegribeligt - men også i allerhøjeste grad prisværdigt.

Justering af sidevognsbespænding på en Dnepr 11

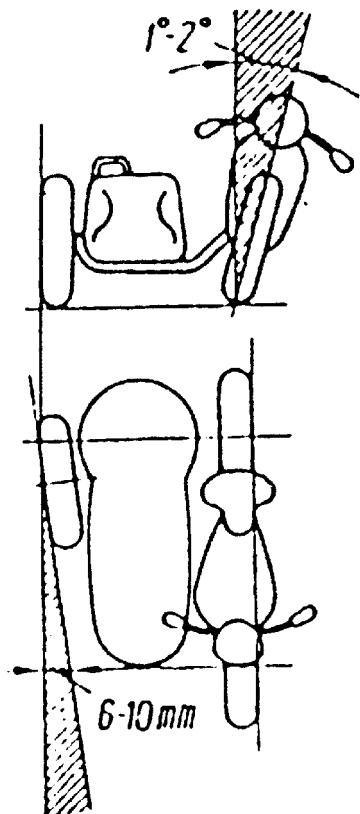


Fig. 32. Diagram of wheel toe-in setting

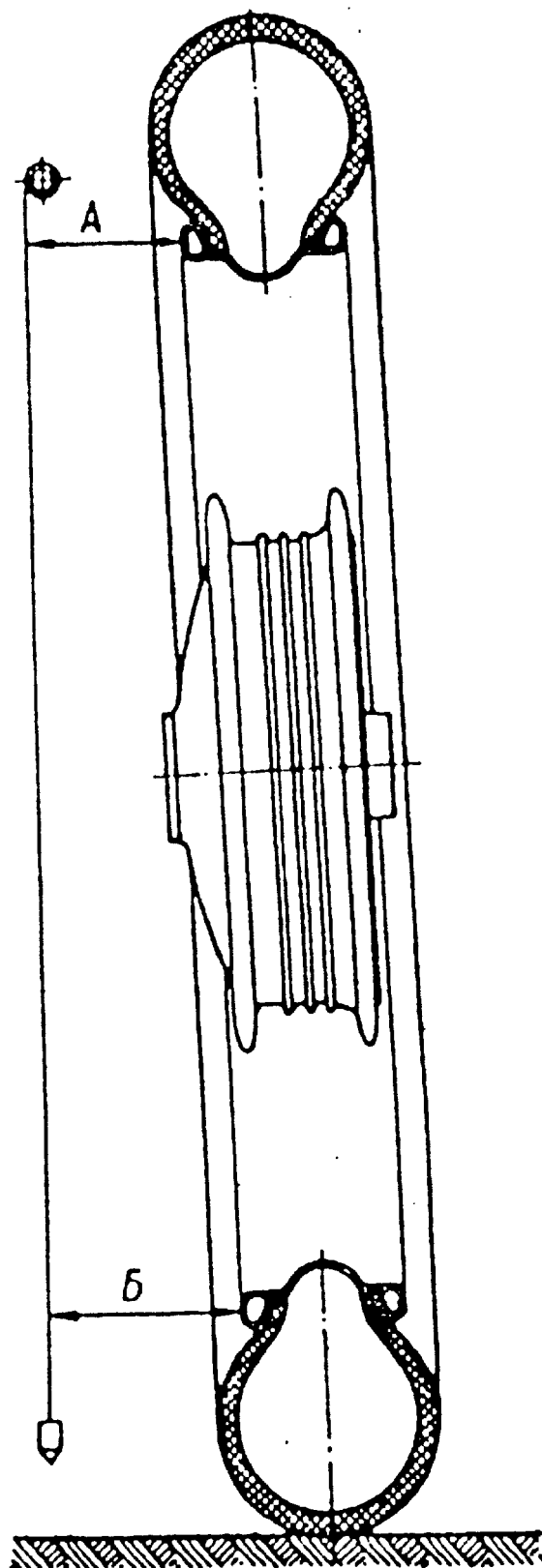


Fig. 33. Diagram of angle-of-camber setting

Den første del af denn artikel er oversat fra den engelske håndbog, som Kim Rasmussen (se bagsiden) tilbyder til klubbens medlemmer for beskedne 100 kr

:

Sidevognen er forbundet til motorcyklen fire steder. De to nederste er udformet næsten som patronen i en boremaskine, hvor to kæber omslutter kuglen på motorcykelstellet. Når møtrikken er løsnet, kan leddet drejes eller helt åbnes. To stænger, der har fat foroven, kan justeres i længden.

Sidevognens hjul sidder i en svinggaffel fæstnet til sidevognens ramme. Lodrette kræfter, der påvirker hjulet, dæmpes af den hydrauliske støddæmper og af gummibøsningerne i svinggafflen.

På en motorcykel med en korrekt monteret sidevogn er dækslidet minimalt. Sidevognen skal sidde på en præcist defineret måde. Denne position er bestemt af de tre hjuls spidsning (*toe-in*) og styrt (*camber*).

Kontrol af spidsning udføres på en plan og vandret overflade. Der behøves to helt rette 200-210 cm lange skinner, der placeres ud for hjulet 90-100 cm over jorden. Ved kontrollen skal forhjulet være perfekt på linje med baghjulet. Styrbremsen skal derfor være aktiveret.

Spidsningen (*toe-in*) måles lige foran sidevognens kasse og skal være 6-10 mm.

Er dette ikke tilfældet, må de to øverste forbindelser mellem MC og sidevogn slækkes, såvel som klemme, der sidder på det bageste rør til sidevognen. Herefter flyttes sidevognens bageste rør ind eller ud, indtil spidsningen ligger mellem 6 og 10 mm. Herefter skal alle møtrikker strammes igen.

Motorcyklen skal hælde 1 til 2 grader væk fra sidevognen. Dette kan kontrolleres på flere måder, den enkleste er nok at bruge en lodsnor og en lineal. Lad lodsnoren hænge ned ud for baghjulet og mål afstand mellem snor og fælg både foroven og forneden. Her skal det øverste mål være 8 til 12 mm kortere end den nederste - svarende

til et styrt (*camber*) på 1-2 grader.

Er dette ikke tilfældet, skal de to stænger mellem MC og sidevogn justeres i længden, indtil målet er korrekt.

Det var, hvad den Dnepr-håndbogen havde at fortælle. Med risiko for at overtræde en-eller-anden lov om ophavsret, vil jeg her citere fra Mogens Damkiers bog "Motorcyklehåndbogen" fra 1957 om samme emne:

"Ganske uanset om man ejer en stor eller lille maskine, til hvilken en sidevogn skal monteres, er det af uhyre vigtighed, at denne montering kan foretages korrekt, da man ellers ikke vil få fornøjelse af sit køretøj. Før den egentlige sidevogn så dagens lys, eksperimenterede man i motorcyklens barndom med påhængsvogne, og at disse ikke nåede større udbredelse, skyldes rent trafikale omstændigheder, eftersom køreren af motorcykeln ikke havde tilstrækkelig føling med påhængsvognens bevægelser - heller ikke altid regnede med hvor bred påhængsvognen var! Den endelige løsning blev derfor sidevognen, der set fra et teknisk synspunkt er lidt uheldig, fordi den repræsenterer en død vægt, der er anbragt på siden af den trækkende motorcykle. Under acceleration og jævn kørsel vil sidevognen derfor søge at trække hele køretøjet til samme side, som den er bespændt til, og under opbremsninger vil sidevognen løbe fremefter og søge at dreje hele køretøjet rundt om motorcyklens midterakse. Disse kendsgerninger udnytter sidevognskøreren, når han skal gennemkøre sving og kurver. Er sidevognen anbragt på højre side af maskinen, vil køreren give gas gennem et højresving, hvorved motorcyklen vil trække, medens sidevognen holder igen, og omendt, når der skal køres igennem et venstresving, vil motorcyklisten lukke mere eller mindre for gassen, hvorved sidevognen at løbe fremefter og dermed dreje hele køretøjet mod venstre. Da størstedelen af kørslen imidlertid foregår lige ud ad landevejen, søger man at bespænde sidevognen åledes,

at den mærkes så lidt som muligt med sine skævt trækkende tendenser. Inden vi ser nærmere på denne bespænding, må vi dog se lidt på den højst logiske side af sagen, der har ført til sidevognen af i dag. Dikteret af højre- og venstrekørsel i den kontinentale lande og England anbringes sidevognen i store træk henholdsvis på højre og venstre side af motorcyklen udelukkende med den motivering, at motorcyklisten skal være længst ud mod venbanens midte af hensyn til udsynet ved overhalinger. Set fra dette synspunkt er det naturligvis korrekt at montere sidevognen på højre side af maskinen i de lande, hvor man har højrekørsel, men set fra et rent teknisk synspunkt er det yderst uheldigt. Som vi allerede har nævnt, er sidevognen en død klump, der søger at trække maskinen til samme side, som den selv er bespændt til, og det vil altså sige, at en høre gående sidevogn vil søge at trække motorcyklen til højre. Da vejbanen i den højre side samtidig skråner mod højre, vil sidevognen yderligere have tendens til at trække sidevognskøretøjet ud mod vejkannten. Kører man derimod i højre side af vejen med en venstregående sidevogn, vil man opnå et langt bedre kørselsmæssigt resultat. Det er iøvrigt sidevognens bespænding til henholdsvis maskinens højre og venstre side, der har bevirket den uensartede placering af gear og fodbremse på den engelske og de kontinentale maskiner. Englænderne har ifølge deres venstrekørsel hovedsageligt sidevognen placeret på maskinens venstre side, og derfor er det mest hensigtsmæssigt, at kickstarteren sidder på køretøjets udvendige, d.v.s. højre side. Rent konstruktivt er det bedst - i hvert tilfælde nemmest - at placere gearpedal og kickstarter på samme side af gearkassen.

Som vi allerede har set, har sidevognen en tilbøjelighed til at trække i maskinen til samme side, som den er bespændt, og for i nogen grad at udligne dette forhold under almindelig, stadig kørsel, lader man sidevognshjulet spidse lidt ind mod motorcyklen, da man derved får en styrende

tendens mod maskinen, og den strækkende og styrende tendens skal helst såvidt muligt ophæve hinanden. Spidsningens størrelse måler man ved forhjulets forkant, idet man teoretisk forlænger sidevognshjulets midtlinie frem til dette punkt, medens man i praksis benytter retskinner. Spidsningen skal målt ved forhjulet forkant være 20 til 50 mm - jo større afstand der er fra sidevognsakslen til forhjulsakslen, des større skal spidsningen være.

Et anden vigtigt mål er sidevognshjulets forløb, d.v.s. at man anbringer sidevognsakslen et stykke foran baghjulakslen. Jo nærmere sidevognshjulet sidder på højde med baghjulet, des mere tilbøjelig er maskinen til at vippe over sidevognen, når der drejes skarpt til samme side, som sidevognen er bespændt. Teoretisk ligger denne krængningslinje fra sidevognshjulet til maskinens forhjul, og som mål kan følgende gyldne regel opsættes:

For sidevognsmaskiner fra 200 til 350 ccm skal sidevognsakslen anbringes 60 til 100 mm foran baghjulakslen.

For større maskiner, d.v.s. fra 350 ccm og opefter, skal sidevognsakslen helst ligge fra 200 til 250 mm foran baghjulakslen.

For deciderede sportsmaskiner og racermaskiner går man yderligere længere frem med sidevognshjulet, men det ikke praktisk til almindelig kørsel. Man kan sige det således, at jo hurtigere en maskine kører, des længere fremme skal sidevognshjulet anbringes.

Et meget vigtigt mål er hjulenes styrt udefter, hvilket bedst forstås, når man betragter illustrationen. For at finde rigtige styrt må man som udgangsmål bespænde sidevognen således, at det er 20 mm styrt på f.eks. sidevognshjulet målt i forhold til de lodrette hjul på maskinen. Derefter må man ved prøvekørsel på landevejen forsøge at finde frem til den helt rigtige montering, der giver det rigtige styrt. Hvis sidevognsmaskinen trækker mod sidevognens side, er styrtet for lille, men hvis maskinen derimod

trækker til motorcyklens side, er styrtet for stort. Det skal dog bemærkes, at sidevognen trækker mere, jo hurtigere man kører, og styrtet skal derfor indstilles på den hastighed, hvormed man sædvanligvis kører. Hvis sidevognen har affjedret hjul, må man erindre, at også sidevognens belastning påvirker sidevognshjulets styrt, og kører man meget med sidevognspassager, er det derfor fornuftigt at indstille bESPændingerne med belastet sidevogn, d.v.s. at prøvekørslerne må foretages med en passager i sidevognen. Også baghjulsaffjedringen på en motorcykle kan virke ændrende på maskinens styrt. Hvis man ofte kører med passager på bagsædet samtidig med, at der er monteret sidevogn, må baghjulsaffjedringen, hvis det er muligt, indstilles til den hårdest mulige indstilling.

Spørgsmålet om baghjulsaffjedring eller ikke baghjulsaffjedring på sidevognsmaskiner har vi allerede været inde på, og vi vil afgjort hævde, at baghjulsaffjedring er af værdifuld betydning også for sidevognsmaskinen, ikke mindst hvis sidevognshjulet er affjedret. Teleskopisk affjedring vil måske være at foretrække, men hvis en svinggaffelaffjedring er solidt udført, kan man absolut ikke sige, at den er uegnet. Man må blot erindre, at der ved sidevognskørsel opstår kræfter på tværs af maskinens hjul, som ikke tilnærmelsesvis findes ved solomaskinen, der som bekendt lægges ned i svingene, hvorved sidekræfterne for langt den overvejende del forvandles til kræfter i hjulets midtlinie. Mange fabriker leverer deres maskiner med eller uden styrstrammer eller styrebremser, og såfremt man har en solomaskine uden styrebremser, bør man, når sidevognen skal monteres, samtidig sørge for at montere maskinen med styrebremse.

...

Man må ikke tro, at fordi en sidevogn en gang er blevet monteret rigtigt til maskinen, så vil bESPændingen holde til evig tid. Næsten halvdelen af de sidevognsmaskiner, man møder på gader og veje, har så indlysende helt forkert styrt, og navnlig ved maskiner, der benyttes til varetransport, ser man ofte negativt styrt, d.v.s. at maskine og sidevogn hælder ind mod hinanden. Selvom der ikke foreligger så øjensynlig en fejljustering, bør man alligevel fra tid til anden kontrollere spidsning og styrt, da det i modsat fald vil gå voldsomt ud over slitagen på dækkene, styringen vil være unødvendig besværlig, og unødvendig belastning vil opstå i hjul, aksler og affjedringssystem.”

Afsluttende bemærkninger.

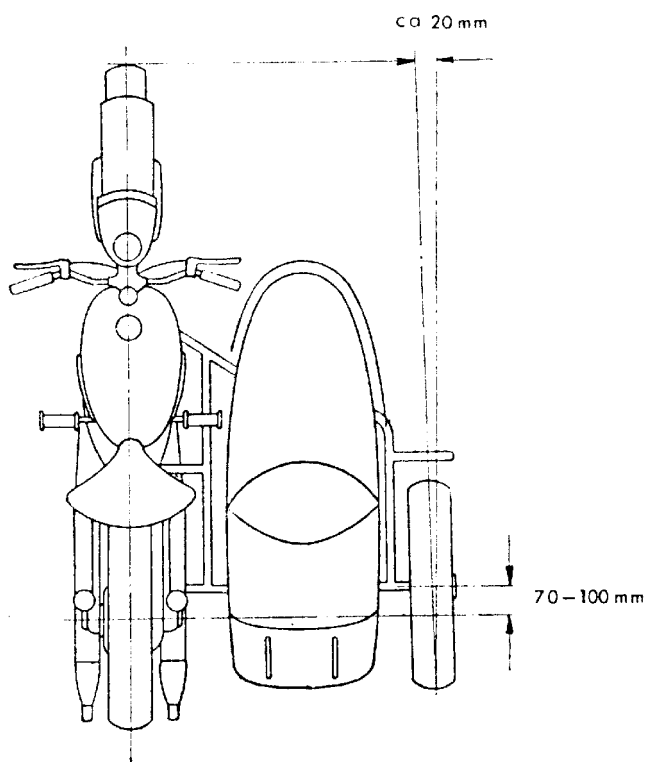
Jeg har talt en del med Jan Buchwald og René Olsen om dette emne. Essenses af dette er (som det også fremgår af Damkiers forklaring), at eftersom sidevognsbESPændingen påvirkes af

- sidevognshjulets placering i forhold til baghjulet (og det kan vi ikke ændre på)
- kørehastigheden
- hvor skrå vejen er
- belastningen af sidevognen
- baghjulsaffjedring
- om der er passager på bagsædet

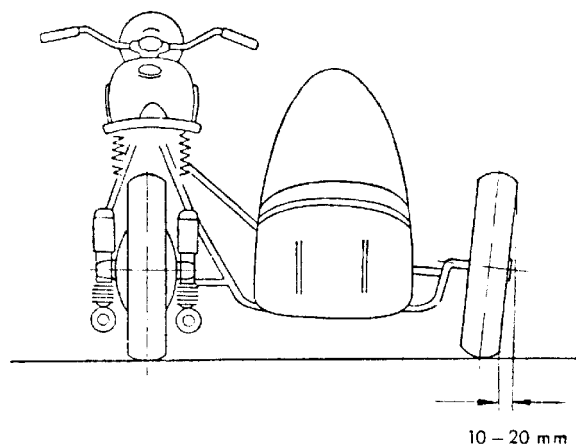
Derfor er fabrikkens tal kun vejledende. Du må prøve dig lidt frem, indtil du rammer den bESPænding, der passer med din typiske kørsel.

Bemærk også, at Damkiers eksempel har en styrtende sidevogn, hvor det almindelige ser ud til at være, at motorcyklen styrter. Endvidere måler Damkier spidsningen foran forhjulet, men Dnepr manualen måler det foran sidevognskassen.

Se illustrationenen på bagsiden til Damkiers tekst:



Bespændingsmålene for en relativt lille maskine med 16" hjul, nemlig en Adler MB 250. Bemærk at sidevognens spidsning måles ved forhjulets forreste kant. Styrket, der er markeret på illustrationen til højre, kan enten som her måles på selve sidevognshjulet, eller ud fra et lodret sidevognshjul kan styrket måles på maskinens hjul.



En Årshistorie

Jens, er en af mine MC-kørende bekendte var i Århus, hvor han kørte bagefter en anden motorcykel. En BMW. BMW'en må holde for rødt og han kører op på siden af ham. Her undrer han sig over, at BMW-køreren ikke støtter køretøjet med fødderne, nu du måtte holde stille. Pludseligt vælter BMW med fører. Jens kommer ham til assistance, og den flove BMW-ejer forklarer: "Ja, jeg er vant til at køre med sidevogn, men i dag kørte jeg solo!"

Rettelser:

(1) I det sidste nummer af bladet fortæller bagsiden, at Erik Ziolo i Vanløse har specialiseret sig i reparationer af Ural- og Dnepr-motorcykler. Der stod imidlertid et forkert telefonnummer. Det rigtige telefonnummer til Erik Ziolo er 3874-1817.

Østtysk Aro motorcykel

Jens Bertelsen i Kalundborg vil sælge en fuldt istandsat Østtysk Aro 425 fra 1960 for 17-18.000 kroner. Ring på 5951-5398 og hør mere!

(2) Også i det sidste nummers bagside. Hvis du vil have den fremragende *engelske reparationhåndbog til en Dnepr MT-16*, så vil telefonnummeret i sidste nummer af klubbens blad sætte dig i forbindelse med Kim Rasmussens bror. Ring direkte til Kim på dette (mobil) telefonnummer: 2173-9418. Selv en Ural-ejer vil nok finde en masse heri, som han kan bruge på sin egen maskine.