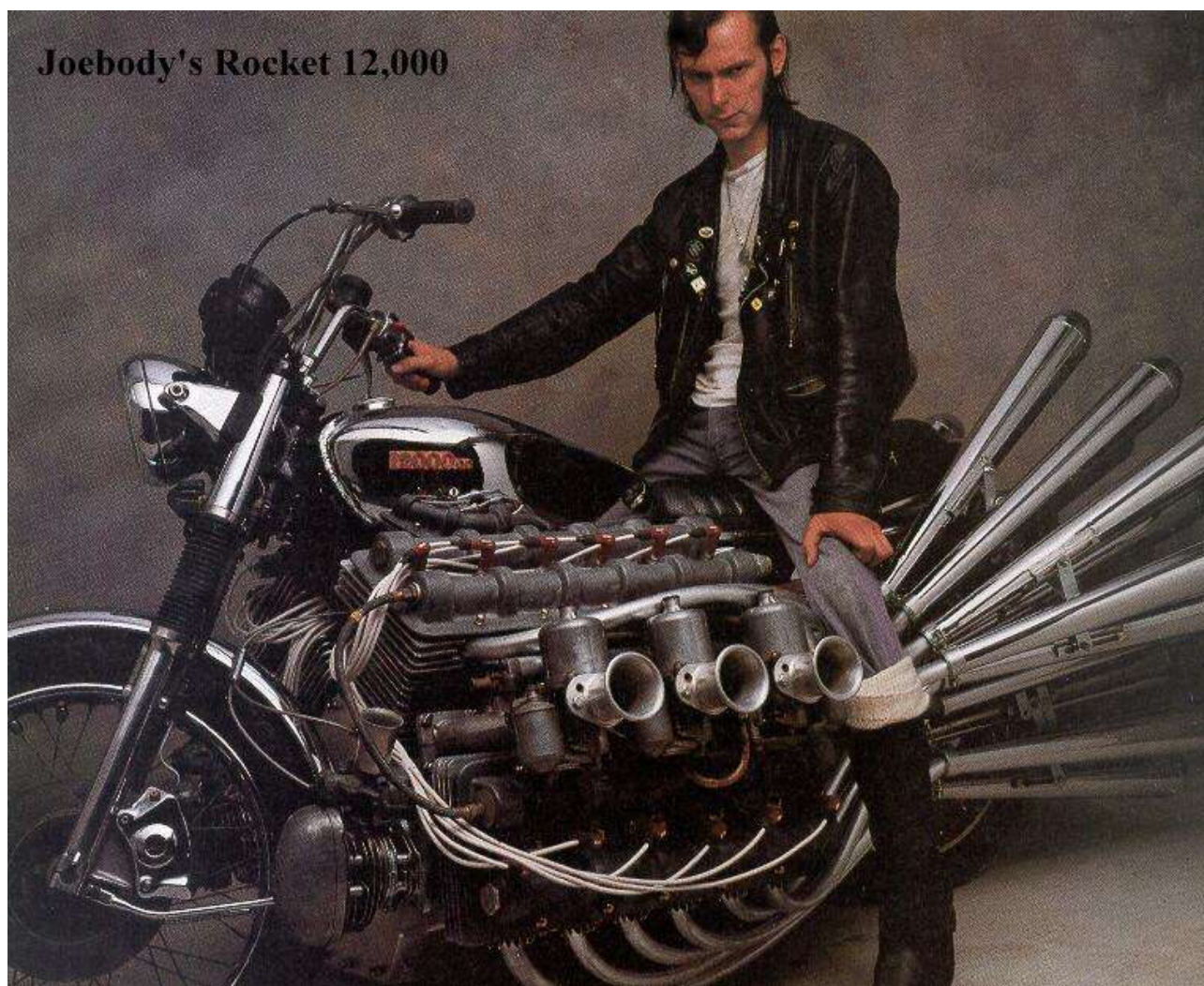


# МОТОЦИКЛ

Organ for Dansk Ural/Dnepr MC-klub



Joe siger: "Jeg prøver på lige som at få lidt mere VRUM i maskinen."

## Forever 2 Wheels

I lighed med sidste år, vil Dansk Ural-Dnepr Klub være udstillere i Motorcykel Show'et og stumpemarkedet i Dronning Magrethe Hallerne i Fredericia den 2. februar 2002. Udstillingen er åben fra 0900 til 1700.



Redaktøren i arbejdstøjet!

**Bent Pauli** med en russiske militærmodel og div russisk militaria.

**Visti Petersen** har sin Dnepr u/sidevogn & nogle store billeder, der viser maskinen før og efter renoveringen.

**Martin Andersen** med sin Dnepr K750 m/sidevogn – som skulle kunne matche Vistis projekt.

**Finn Olesen** kommer med sin hybride Ural-Dnepr m/sidevogn.

**René Olsen** med Madam Blå (Ural med sidevogn).

**Bjarne Sørensen** fra Sulsted har købt den militære Ural med sidevogn som **Jan Tångberg** havde til salg. Den forventes at blive udstillet med maskingvær og nok skal give løftede øjenbryn.

**Flemming Jensen** kommer naturligvis også med, men han har p.t. adskilt sin 72'er og det er uklart, hvad han stiller op med.

Klubben formand/redaktør **Erik Petersen** kommer uden MC, men med diverse grej og foldere, der svarer på hvordan man bliver ejer af en russer, hvem der sælger dem, kan man få reservedele, leveringstider o.s.v.

## Medicin til syge akkumulatorer

Redaktørens eksperiment

*EDTA bruges til behandling af blodpropper – og til at præservere fødevarer. At EDTA også kan helbrede et sygt batteri vil måske overraske dig lige så meget, som det overraskede mig. Metoden er tilmed meget billigt og meget nemt. Hvis din akkumulator står lige for at blive smidt ud, har du intet at miste ved at prøve denne medicin på dit batteri.*

Motorcyklens og bilens akkumulator bliver med årene dårligere og dårligere til at holde strømmen. Batteriets amperetimetal,

der fortæller hvormange timer, det kan levere en strøm på 1 Ampère, ser ud til at falde med alderen. Den sande forklaring er, at med tiden dannes en tynd belægning af vanskeligt opløseligt blyulfat på blypladerne i de enkelte celler. Denne belægning er elektrisk isolerende - og tror pokker at ampèretimetallet falder.

Ved at hælde lidt EDTA i hver celle får man dette stof i gang med at fjerne den tynde isolerende belægning.

Skulle dit batteri have fået en defekt



celle (hvorved spændingen kommer til at ligge på ca. 10 volt og ikke 12,7 volt), hjælper det naturligvis ikke at hælde EDTA i cellen.

Til motorcykelakkumulatorer vil 1-2 gram per celle sikkert være tilstrækkeligt. Når det hvide pulver er hældt i cellerne vil det være smart at sætte batteriet til opladning. Derved kommer der nogen cirkulation i elektrolytten (væsken i batteriet) og EDTA'en kommer ind i alle hjørner og kroge af pladerne. Der sker ikke noget alvorligt, om du skulle komme til at hælde for meget i cellen.

Det tager tid at få den gamle kapacitet igen, men efter cirka 14 dages tid skulle virkningen være fuldstændig. Resultatet kan være ret forbløffende. Jeg bruger en lille 12V akkumulator til at drive en 21W halogenpære som cykellygte. Det kan lyde voldsomt med 21W, men når det meste af vejen går ad en bælgmørk, nedlagt jernbane, er det rart at kunne se ordenligt. Nåh, denne lille akkumulator startede sæsonen med at løbe tør for energi efter kun 1 km kørsel.

Allerede dagen efter at den fik EDTA, kunne akkulatoren holde 3 km, og herefter gik det fremad:

<b>FØR</b>	1 km
<b>EFTER</b>	
Mandag	3 km
Tirsdag	6 km
Onsdag	9 km
Fredag	12 km
Tirsdag	14 km
Torsdag	17 km

Batteriet kan tydeligvis igen holde strøm.

Fra 1 til 17 km er en bemærkelsesværdig forbedring.

På den pose jeg brugte står at posen indeholdt 200 g EDTA. Den har kostet 70-80 kroner. Leverandøren var

Søren Bagge 3963-7112  
Ole Bruuns Vej 3A  
2920 Charlottenlund

Jeg har ingen idé om hvorvidt man kan gentage behandling. Jeg tvivler faktisk at det kan gentages, men én gang er da også udmærket.

Erik Petersen

PS: Nu vi er ved batteriet, så læser man i DNEPR-11 håndbogen at:

- Batteriet er et 12 Volt 9 Ampèretimer
- Batteriet kun oplades ved omdrejningstal på over 1800 omdrejninger/minut, al anden strøm leveres af generatoren
- og (side 92) at elektrolytten udskiftes forår og efterår til elektrolyt med anden vægtfylde.

Det sidste punkt er spændende, men vi mangler at finde frem til vægtfylden for hhv. vinter- og sommerkørsel. Der arbejdes på sagen!



## Fra grim ælling til smuk svane

*Medlem nr. 26, Kent Laursen gjorde det, som alle advarer imod. Han købte en motorcykel i en papkasse, men gennemførte også en komplet restaurering. Det man siger er utænkeligt ved papkasseprojekter. Her er hans egen beretning om arbejdet:*

I min grønne ungdom kørte jeg en del på motorcykel inde ved militæret. Som befalingsmand havde jeg den fornøjelse at undervise motorordonnanser i kunsten at køre på motorcykel på såvel landevej som i terræn.

Det var dog bilen der vandt min opmærksomhed i første omgang. Men da begge mine døtre erhvervede kørekort til MC i 1996, købte jeg en japansk racermaskine. Det var en stor fornøjelse at køre på denne maskine. Alt var stærkt forbedret i forhold til de maskiner jeg kørte på i min militærtid.



Mit hjerte var dog begyndt at banke for en "gammel englænder". Men nu er jeg sådant et menneske, der ikke vil være som andre og helst ikke have noget andre har. Min nevø havde erhvervet sig en gammel

russisk motor-cykel i 1998. Han havde fået den som betaling for et stykke arbejde han havde udført for ejeren af et lastvognsværksted.

Han havde en drøm om at maskinen skulle fremstå som ny, hvor alt, hvad der kunne



forkromes, skulle glimte og i øvrigt skulle alt på maskinen være 200% i orden. Han havde derfor skilt maskinen totalt ad. Alt var pillet fra hinanden. Dog havde han været så klog, at motoren havde han endnu ikke fået skilt ad.



Flere gange havde jeg spurgt ham om han ikke ville sælge den, men uden held. Dog kunne jeg høre på ham at opgaven med at få tingene lavet og sat sammen igen, måske var en større opgave end først antaget.

Under en julefrokost, 1. juledag 1999, talte vi igen om tingene. Uden at være påvirket af spiritus eller andre ting, blev vi enige om, at skulle Uralen samles, så blev det min opgave, for han var som sagt tidligere løbet sur i opgaven. Efter en times hårde forhandlinger blev vi enige om prisen og sidst i januar hentede jeg "de sørgelige rester".

Alt på nær motoren var adskilt i atomer. Jeg afhentede stel, motor og så var resten fordelt mere eller mindre tilfældigt i papkasser. Det så umiddelbart ud som en håbløs opgave. Jeg fik de originale papirer på cyklen med. Inden jeg gik i gang, ville jeg sikre mig, at papirer og cykel passede overens.



Motornummeret fandt jeg hurtigt, men stelnummeret var det umuligt at finde. Jeg ringede bl.a. til Evalds MC & Læder, der var officiel Ural-importør. Her fik jeg dog det flabede svar, at piratimporterede cykler gad han overhovedet ikke hjælpe med. Det gjaldt såvel oplysninger som reservedele.

Der var en forhandler, der sagde at jeg bare skulle slå nummeret i stellet et af de steder, hvor det normalt er. Men jeg var ikke sikker på at det ville gå, når myndighederne skulle kontrollere nummeret ved syn. På den baggrund mistede jeg modet og var flere

gange ved at sælge stumperne.

Men gudskelov besindede jeg mig. En af vore venner, der i forbindelse med speedway færdes meget i Østeuropa, fik gennem flere gode kontakter, at vide hvor det kunne findes. Og ganske rigtigt, på den arm i venstre side hvor støddæmperen monteres, der stod stelnummeret lige så fint. Det er ikke et sted der er helt naturligt, men pyt nu var det fundet og det gav ny energi.

Efter nogen tid fik jeg sorteret de forskellige dele. Efter denne sortering stod det mig klart, at der ikke manglede noget af betydning, og nu skulle der til at ske noget.

Maskinen var oprindelig "army-farvet" og spørgsmålet var nu om den forsat skulle være det eller den skulle have en anden farve. Beslutningen blev at den skulle males sort og ellers skulle den være så original som mulig. Ikke nogen med en masse krom og andet ligegyldigt pynt.

Jeg troede jeg havde købt en Ural, og kontaktede Told og Skat for at få en vurdering af afgiftens størrelse. Dommen lød på en afgift på kr. 7.291,-, hvilket jeg syntes var alt for dyr. Jeg kontaktede derfor Finn Olesen, vor tidligere formand, og efter at have talt med ham, mente han at det nok ikke kunne gøres meget billigere, men samtidig oplyste han, at det nok var en Dnepr, jeg havde fået købt.

I papirerne stod der type MT 11, men om det var det ene eller det andet var ikke det væsentlige for mig. I dag er jeg dog stadig i tvivl. Imellem tiden var det blevet sommer og jeg gik i gang med at slibe maskinen ned og få den malet. Selvom den skulle være original behøvede, den ikke at være ussel at se på. Alle småtingene og stellet malede jeg selv med spraydåselak, men skærme, tank og fælge fik jeg malet hos en autolakerer.

[Nedennævnte afsnit indsættes billede nr. 5]



Alt rust blev fjernet op de forskellige dele og alt hvad der var blankt blev pudset op og fik klar lak. Lyddæmperne var meget rustne, men stålborste, ståluld og kno-fedt fik dem pæne efter lang tid.

Jeg er handelsuddannet og har ingen specielle mekaniske færdigheder. Dog har jeg altid skruet i mine biler, men min mekaniske snilde skulle virkelig stå sin prøve.

Jeg vidste ikke meget om hvordan de forskellige ting skulle samles. Jeg søgte hjælp i diverse værkstedsbøger



for BMW, MZ og gamle engelske motorcykler. Samlingen gik dog meget langsomt, indtil jeg på internettet fandt adressen [www.ural.com](http://www.ural.com). Her var der et reservedelskatalog, som viste hvordan de enkelte ting som bremses, forgaffel m.m. var samlet.



Alt var rimeligt simpelt bygget op og logisk tanke-gang sammen med de nævnte hjælpemidler gjorde at ma-skinen ligeså lang-somt blev samlet. Dog voldte lednings-nettet store problemer. Ledningerne havde stort set samme farve. Efter lang tid og med god hjælp af mine svigersønner lykkedes det at få tingene til at fungere.

Hvor mærkeligt det end lyder, så startede den 3. gang der blev kickstartet. Og det endda med den originale tændspole og russertændrør.

Efter at maskinen var samlet, var der flere ting der måtte laves om. Der var problemer med lednings-nettet, men det er nu på plads. Der blev ligeledes fyldt for meget olie i forgaflen, så den var stiv som et bræt.

Bremserne så tilforladelige ud, men der var ikke meget bremseevne i den oprindelige bremse-belægning. Dette blev udbedret ved, at der blev vulkaniseret ny belægning på. Nu bremser den skal.

Tændrør og tændkabler måtte skiftes for få en fornuftig motorgang.

Til sidst blev hele motoren vasket af i alurens og blev ligeså blankt, som da det var nyt. Motoren drypper stadig lidt olie, men det siges jo, at det ikke er en rigtig russer, hvis den ikke gør det. Herudover kommer der lidt olie ud fra bagnarvet. Disse småting må dog vente til det igen bliver forår.

Der er nu kun tilbage at få maskinen synet

*Har det været dyrt? Alt er relativt. Hobby koster penge, men man bliver ikke fattig af at have en gammel russer som hobby. Jeg har forsøgt at holde styr på omkostningerne. Udover en masse tid så er de overkommelige.*

og så få betalt afgiften. Skulle dette give problemer så kommer i til at høre om det.



Det har været en stor oplevelse at samle maskinen, og det har været en stor fornøjelse at selv at skabe noget. Jeg kan varmt anbefale det til andre at forsøge sig.

Det tager lang tid, men det er hele sliddet værd. Dog var det ikke lykkedes uden stor hjælp fra mine svigersønner, hvoraf specielt den ene gav mig meget stor hjælp. Han er blevet så grebet af det, at vi i øjeblikket leder efter et projekt til ham.

For mit eget vedkommende skal jeg have fat i en sidevogn på lidt længere sigt. Flere gange har jeg lånt en prøveplade for at køre en tur, og nu glæder jeg mig meget til det bliver forår og så få nummerplade på.

### Hvad kostede min Ural / Dnepr ?

Købspris	kr 2.000,00
Maling af fælge og tank	kr 1.000,00
Maling af skærme	kr 250,00
Bolte, skiver m.m.	kr 30,00
Maling, 6 dåser sort à 49,95	kr 299,70
Sort cellulusemaling og pensler	kr 39,95
Forgaffelolie, 1 liter	kr 68,00
Renovering af bremsebakker	kr 325,00
Alu-rems	kr 50,00
I alt	kr 4.062,65
Synsgebyr,	Endnu ikke betalt
Moms	Endnu ikke betalt
Afgift	Endnu ikke betalt

Kent Laursen

# Olieskift - gør det selv!

(Selv om en vittighed er gammel, kan den godt være god)

## Olieskift for kvinder (eller jyder)

1. Kør på værksted ved tiltrængt olieskift. Drik en kop kaffe i ventetiden.
2. Efter 15 min. Betaler du og forlader værkstedet med en nyserviceret russer.

Udgifter:

Olieskift incl. Kaffe **458 kr**

## Olieskift for mænd (københavnerne)

1. Køb olie, oliefilter, pakning, savsmuld og 1 kasse øl.
2. Opdag at beholderen på tanken til spildolie er fuld. Grav et hul i haven i stedet.
3. Åbn en øl og drik den med velbehag.
4. Træk russeren ud til vejen, og brug ½ time til at lede efter værktøj.
5. I ren frustration - åbn og drik en øl.
6. Skub oliebakken ind under dyret.
7. Led videre efter 19 mm-nøglen du ikke fandt.
8. Opgiv og brug en svensknøgle i stedet.
9. Løsn bundproppen.
10. Proppen tabes i oliekaret, fordi du får skoldhed olie over hænderne.
11. Rengør det værste svineri.
12. Snup en øl, mens olien løber af motoren.
13. Led efter olieproppen.
14. Opgiv. Smid det meste indhold ind på naboens græsplæne for nemmere at kunne finde den.
15. Det kræver en øl mere.
16. Naboen dukker pludselig op. I tømmer ølkassen.

Dag 2.

17. Resten af spildolien graves ned.
18. Kast savsmuld på den olie du "hældte" i går.

19. Øl? Nåeh nej. De blev drukket i går.
20. Ned til købmanden for at købe øl.
21. Evt nyt oliefilter på. Husk lidt "olie" på gevindet.
22. Hæld den første liter olie på dyret.
23. Åååå du har glemt proppen fra pkt.9.
24. Led febrilsk efter olieproppen (evt. i græsplænen).
25. Drik en øl hurtigt, og tænk på hvor den kan være.
26. Grav ned til olieproppen. Ju-huue. Det var den!
27. Forsøg at skrabe den spildte olie op til senere brug i gearkassen.
30. Nu trænger du simpelthen til en øl (Stesoliderne skylles samtidig ned).
31. I forsøget på at spænde proppen med svensknøglen glider den af, og knoerne slås til blods.
32. Hovedet slås i gulvet som reaktion på pkt.31.
33. Hvæs bandeord (f.eks.: "For helvede da også").
34. Kyl svensknøglen så langt, at den uheldigvis rammer den fra dig nr.13 nabos drivhus (og hvad så, der stod ikke made in USSR på den), så han tror nok ikke det er dig.
35. Rens hænder og pande og forbind knoerne.
36. Hæld olie på motoren.
37. Det må fejres med en øl.
38. Rul dyret væk fra oliesvineriet.
39. Du kan lige nå en øl inden den skal prøvekøres.
40. Prøvekørslen.
41. Politiet stopper dig for spritkørsel.
42. Ural'en eller Dnepr'en slæbes væk.
43. Stil kaution og afhent dyret.

Udgifter:

Dele	450 kr
Bøde for promillekørsel	5500 kr
Transportudgifter	1250 kr
Kaution	2500 kr
Øl	130 kr
<b>I alt . . .</b>	<b>9830 kr</b>

Af hensyn til folk med sarte nerver er pkt. 28 og 29 censureret

Finn Olesen

En mand og hans kone var på ferie, og konen får øje på et stinkdyr, som er meget tamt.

- Åh, er den ikke sød Svend? Den vil jeg sørme gerne have med hjem til Danmark.
- Vær ikke et fjols, den får du jo aldrig gennem tolden.
- Jamen, jeg gemmer den bare i mine trusser.
- Jamen, hvad så med stanken?
- Dør den, så dør den...



# Det russiske alfabet

Jeg tror, at mange af klubbens medlemmer godt kunne tænke sig at kunne få blot en lille smule mening ud af de russiske bogstaver, som de uungæeligt støder på, når man nu er den heldig ejer af en russisk motorcykel. Læs videre – det er ikke så svært.

Skæbnen ville, at jeg i sin tid (1959) gjorde tjeneste i Sjællandske Telegrafregiment som radiotelegrafisk ved 7en radioopklaringsenhed, der havde til opgave at aflytte og pejle fjendtlige radiostationer. Af en eller anden grund var Hæren ret sikker på, at der var tale om russiske radiostationer, og vi havde tilknyttet "russere". Det var sproglige begavelser, der havde gennemgået en meget intensiv uddannelse i det russiske sprog. En af dem, Karsten Fledelius har I sikker set en gang i mellem, når han på fjernsynet øser ud af sin specielle viden om folk og forhold i Østeuropa.

Det russiske alfabet ligger tæt på det græske. Når du har studeret skemaet på næste side, vil du se at bogstaverne kan deles i tre grupper.

(1) Bogstaver, der skrives og udtales som på dansk: **А, К, М, О** og **Т**

(2) Bogstaver, der ligner danske bogstaver, men udtales anderledes: f.eks. **В, Е, Н, Р, С, У, Х**

(3) Vildt fremmede og underlige bogstaver **Д, Ё, Ж, З, И, Й, Л, Ц, Ч, Ш, Щ, Ы, Э, Ю** og **Я**

Lad os nu prøve det russiske alfabet i praksis. Navnene Ural og Dnepr giver vel slet ingen problemer, og bemærk at forkortelserne IMZ og KMZ er lavet efter samme opskrift som BMW: By-/stednavn + motor[cykel] + fabrik: BMW = Bayerische Motoren-Werke:

**ИМЗ** = Ирбит Мотоцикл Завод = Irbit Motorcykelfabrik

**КМЗ** = Киев Мотоцикл Завод = Kiev Motorcykelfabrik

Den intelligente læser har nu gættet, at zavod betyder 'fabrik'.

Prøv nu at kaste dig over nogle ord som umiddelbart kan forstås, når du skriver med danske bogstaver. Du kan betragte dette som en kryds-og-tværs, hvor du skriver oversættelsen i feltet til højre:

Карбюратор	
Контакт	
Ротор	
Генератор	
Реле регулятор	
Бензин	
Болт	
Юрист	
Яхт клуб	
Европа	
Бидапешт	
Америка	
Кооператив	
Камуфляж	
Цемент	

## Det russiske alfabet

<b>Аа</b> A som i "far"	<b>Рр</b> R som i "rav"
<b>Бб</b> B som i "bog"	<b>Сс</b> S som i "sav"
<b>Вв</b> V som i "ven"	<b>Тт</b> T som i "tog"
<b>Гг</b> G som i "god"	<b>Уу</b> U som i "ugle"
<b>Дд</b> D som i "dag"	<b>Фф</b> F som i "far"
<b>Ее</b> 'Je' som i " <u>J</u> ens"	<b>Хх</b> 'Ch' om i svensk "s <u>y</u> v"
<b>Ёё</b> 'Jo' som i "s <u>j</u> ov"	<b>Цц</b> 'Ts' som i "p <u>iz</u> za"
<b>Жж</b> Sch som i "t <u>u</u> ch"	<b>Чч</b> "Ch" som i " <u>ch</u> ok"
<b>Зз</b> Z som i "plea <u>s</u> e" <small>(en)</small>	<b>Шш</b> Sch som i " <u>ch</u> arme"
<b>Ии</b> I som i "bi"	<b>Щщ</b> Schch som ...
<b>Йй</b> J som i "vej"	<b>Ъъ</b> "Hårdt tegn"
<b>Кк</b> K som i "kul"	<b>Ыы</b> I som i "bog"
<b>Лл</b> L som i "lov"	<b>Ьь</b> "Blødt tegn"
<b>Мм</b> M som i "mad"	<b>Ээ</b> E som i "men"
<b>Нн</b> N som i "nej"	<b>Юю</b> 'Ju' som i " <u>j</u> ul"
<b>Оо</b> B som i "bog"	<b>Яя</b> 'Ja' som i " <u>J</u> akob"
<b>Пп</b> P som i "pil"	

# Trafikchikaner

*I et forsøg på at få trafikanterne til at overholde hastighedsgrænsen på max 50 km/t i bymæssig bebyggelse er det blevet moderne med chikaner. Man er gået væk fra bump'ene. Men er chikanerne nu så smarte?*



## **Et andet problem og en løsning, man ikke ville bruge i Danmark.**

Lad mig starte med at fortælle om et problem og en løsning. Både i Europa og USA har man haft problemet med mennesker, der kørte ind på motorvejen, så de kørte imod trafikken. For unge mennesker kunne det være en slags mandomspøve, og der var eksempler på konfuse, gamle mennesker, der simpelthen kørte forkert. I USA (Kalifornien) har man en enkelt løsning på problemet. Ved frakørsel fra en motorvej, ruller bilerne over knive, der problemløst vipper ned i asfalten, hvis bilen kører den rigige vej. Prøver en bil at komme op på motorvejen via frakørslen, så kan knivene ikke vippe ned, og en bil med fire meget punkterede dæk kører ikke langt.

Denne blev løsning blev også foreslået i Danmark, men det blev afvist fra højeste sted. Sådanne metoder er 'udanske'. Man kan ikke bare punktere hjulene i en bil på den måde - også selv om det kunne redde menneskeliv.

## **Chikaner skulle nedsætte hastigheden ved at være livsfarlige!**

Jeg vil fastholde, at chikaner, der

indsnævrer vejen til et enkelt spor, er udanske. Deres fartregulerende virkemåde består i, at den bilist, der kører alt for hurtigt gennem byen risikerer at kolliderer med en modkørende. Her er tale om mere end bare fire punkterede hjul, her er meget seriøs materiel skade på to biler og uoverskuelig personskaade på chauffører og passagerer.

Forstå mig ret: Jeg er ikke imod at farten gennem byer holdes på 45 kmt - på ingen måde - men chikanerne er så åbne at ikke blot en bybus, men også en kæmpe stor lastbil med anhænger kan køre igennem. Jeg passerede selv en chikane på cykel og var meget nært på at blive kørt ned at to unge mennesker, der passerede chikanen med mindst 70 kmt. Når en personbil placerer sig i venstre side af vejen før chikanen, kræves der kun meget små korrektioner med rattet for at passere chikanen. Derfor kan hastigheden være ganske betydelig. Til et offentligt møde her i byen kom det frem, at den lokale hastighedsrekord for passage af en chikane er sat af nogle unge mennesker. Den var på 120 km/t.

**Konstruktion er tilmed farlig.**

Chikanerne er nu tilmed placeret, så de er meget svære at få øje på. Selv vi, der bor herude kan have svært at se dem efter mørkets frembrud. Hvis en bilist, der ikke er lokalkendt, skal gennem byen må det være endnu vanskeligere.

Helt tosset bliver det, når en modkørende bil drejer over i vejens venstre side for at passere chikanen. *I dette øjeblik vil hans asymmetriske nærllys* blænde den modkørende. Den modkørende har ingen mulighed for at undgå at påkøre den hastighedregulerende chikane. Jeg er helt overbevist om, at flere af det natlige påkørsler af chikanerne er foregået således.

#### En særlig finesse:

Hos os findes smalle passager til højre og venstre for chikanen, som jeg begyndelsen troede var beregnet for cyklister. Jeg blev klogere efter nogle få dage, hvor en bil var ved at køre mig ned bagfra på det sted, hvor bilist og cyklist må mødes. Disse passager er endvidere fyldt med en stor mængde skarpe flintesten, og giver en stærkt forøget risiko for punktering. Edith – min kone – så i sidste uge, hvordan to små drenge på cykel var ved at miste liv og førelighed i samme situation.

I lang tid har jeg spekuleret som en vanvittig over, hvad disse passager egentlig var beregnet til, og tilsidst opdagede jeg forklaringen. *Her kan (solo)motorcykler køre lige igennem, og sikkert med helt utrolig stor hastighed.* Jeg formoder, at man i teknisk forvaltning har forberedt disse

passager, så færdselspolitien kan fremme og optage rapport, længe før ambulancen kører vedkommende bort!

Nogle trafikanter nedsætter farten, når de ser chikanen. For nogle bilister, er chikanerne helt uden virkning. Disse bilister kan oftest genkendes på en omvendt baseballkasket. For dem er chikanerne et velkomment forhindringsløb. Disse bilister kører frem uden at standse, uanset om den modkørende er nærmest chikanen. Mellem chikanerne accelerer de så meget som de overhovedet kan og overhaler gerne et par biler, hvorefter de passerer næste chikane med en 70-80 kmt.

Lad mig slutte med at sige, at naturligvis skal færdselsloven overholdes, men hverken bump eller chikaner er løsningen. Bump giver rygskader på erhvervschauffører og chikanerne er både livsfarlige og uden hastighedsnedsættende virkning. Passagen af chikanerne kræver tilmed mere brændstof (når en bilist må standse helt for at lade den modkørende passere, for så atter at accelerere), giver således mere forurening. Det er et dumt spild af skatteydernes penge. De kvajpander, der absolut vil race gennem byområder, kan nok bedst bremses ved regelmæssigt at ramme dem på tegnebogen.

”Vi ved godt, at de ikke nedsætter farten, men så har vi da gjort noget”, sagde den kommunale mand til mig. ”Tak for kaffe!” siger

Erik P.

Denne chikane er ble-vet passeret med 120 km/t siger det unge menneske. Hastighedsnedsættende?



# Номенклатура – Nomenklatura – Navneliste

*Medlemslisten, oversigt over alle modeller af Ural/Dnepr og vidtløftige planer for sommeren.*

I den gamle Sovjetunion gjorde det pokkers til forskel, om man var med i nomenklatura'en eller ej. Nomenklaturaen var medlemslisten over partimedlemmer. Var man så heldig at stå der, så var livet ikke så lidt nemmere som for de folk, der ikke var på listen. I modsætning til den almindelige opfattelse, så var partiet ikke åbent for alle, men kun for 'kadrerne', de særligt udvalgte og loyale.

Kun 42% af vore i alt 92 medlemmer har betalt kontingentet for 2002 (125 kroner). Dette nummer af bladet vil blive udsendt til at 92. Klubbens 'Nomenklatura' – medlemslisten vil blive opdateret, så den kun indeholder de medlemmer, der forstætter deres kontingentindbetaling. Denne opdaterede liste vil følge med marts-nummeret af **Мотоцикл**.



Et af vore nye medlemmer – Bjarne Sørensen i Sulsted – er i færd med at lave en længe savnet beskrivelse af de forskellige modeller af Ural og Dnepr. ”Det bliver en lang historie”, siger Bjarne. ”Den vil nok kunne fylde et helt nummer!”

Jeg kan ikke love, at Bjarne når at blive færdig med dette store arbejde, men jeg glæder mig meget til at se resultatet - også om det så skal fylde et helt nummer. Om Bjarne kan endvidere fortælles, at han har en fortid som ivrig road racer på Suzuki, men at han har ikke nær så travlt mere. Han har netop købt en Dnepr militærmodel af Jan Tångberg.

Næste nummer skal som sagt ud til marts. Jeg får travlt, for i februar skal jeg jo til ”Forever 2 Wheels” i Fredericia (læs også på side 2!), og jeg tager en uge til USA i februar for at købe nye briller. Det er ret så tiltrængt med brillerne - men hvorfor købe dem i USA, vil du måske spørge. Simpelt svar: Et par briller som mine med glidende overgang koster ca. 5000 kr i Danmark. Nu betaler jeg 3.500 for billetten til Boston, bliver hentet af min gode ven Handley Jackson, der bor upstate New York ude på det værste bøhland. Ud over at købe 2 par briller (jeg skal også have et par læsebriller) til 1500 kroner, så vil jeg løbe på ski med Handley i et område med 1 person per kvadratkilometer. Jeg kom altså igen af med 5000 kroner, men det er lige som at jeg får mere for pengene. Ik'?

Hvis tingene går efter planen, så er min Dnepr MT-10 m/sidevogn synet og klar i april eller maj. Jeg glæder mig utroligt til at komme på vejen med den. Jeg dagdrømmer dagligt om de ture, der skal køres. Jeg vil lægge forsigtigt ud med nogle kortere ture i det Midtjydske, men kunne godt tænke mig at lave følgende tur med nogle af jer i klubben:

## ”Rundt om Ærø”

Vi kommer aldrig til Ærø, men kører rundt om øen. Ned gennem Sønderjylland og Sydslesvig. Videre gennem Holsten og Mecklenburg. Jeg var i Mecklenburg sidste år: meget smukt (gammelt dansk) land med flinke mennesker og overkommelige priser på

spisestederne. Måske et smut til Rügen, men ellers med færge fra Rostock til Gedser og så lukker vi ringen ved at køre over Lolland, Langeland (det rene Morten Korck landskab) og Fyn.

Hvis vi tager afsted nogle stykker, så kan vi fordele værktøj og sandsynlige reservedele mellem os og klare nogenlunde hvad som helst på stedet. Der skal ikke være nogen stram plan med kollonnekørsel eller bestemte ting alle skal se. Vi må kunne lave afstikkere og mødes igen, og hvis gode idéer dukker op, så ændrer vi planen på stedet. Overnatning i telt eller hvordan man eller synes at helst vil. Det hele skal ske engang i juli eller august – selv om det måske var smartere at gøre det i september, når den værste turistsæson ved Østersåen er overstået.

Jeg hører gerne fra de, der er interesserede.

### **Indsendelse af stof til bladet**

I dette nummer har jeg med glæde modtaget materiale fra Kent Nielsen og Finn Olesen. Det vil blive lidt ensomt at skrive hele bladet helt alene, og måske også lidt monotont for læseren kun at høre hvad jeg mener. Hvis du har skrevet noget, som du gerne vil have i bladet, så kan du:

1. Skrive det ned på papir og vedlægge eventuelle fotos og tegninger. Send det til mig. Erik Petersen, Høgevej 5, Bruunshåb, 8800 Viborg. Jeg er hurtig på et tastatur og skal snart få skrevet det hele af på computeren.
2. Hvis du har skrevet historien på din computer, så lad være med at sende dokumenter i specielle formater som Word Perfect, Word2000 og hvad de alle sammen hedder. Hvor pænt du end har sat det op, så kommer jeg jo til at lave det om, så det passer ind i bladet og at bladet får et nogenlunde ensartet udseende. Send det som en ren tekstfil (alle programmer kan gemme som .TXT) og gerne nogle indscannede billeder, så ordner jeg resten. Du kan enten sende en 3½" floppy eller endnu nemmere, sende historien som email og billeder som vedhæftede filer. Min emailadresse er:  
Erik.Petersen@agrsci.dk  
- og jeg kontrollerer min post hele dagen, hver dag fra mandag til fredag.

### **El-diagram**

Jeg er i færd med at tegne diagram over det elektriske kredløb. Jeg synes imidlertid ikke, at det endnu er godt nok til offentliggørelse, så det kommer ikke ud med dette nummer. Opgaven kompliceres af, at Ural/Dnepr har 6 Volt-dynamoer med traditionel tænding, såvel som 12 Volts generatorer med enten traditionel tænding eller transistortænding. Og det skal nok vise sig, at der er flere forskelle. Jeg vil prøve at tegne diagrammerne, så man ikke skal have stået fire år i lære, for at kunne bruge dem i praksis.

Erik Petersen

# Den autoriserede russiske værktøjsmappe

*Hvormeget skal man slæbe med af værktøj og reservedele? Her er den autoriserede russiske løsning.*

Ved læsning i et tysk reservedelskatalog for Ural M-72M, M52 og M61 ser jeg, at der til motorcyklen hører et sæt værktøj, som består af:

1. Mappe i kraftig webbing
- 2.
3. Tang (ser primitiv ud, jeg ville bytte med en universaltang).
4. 9 x 11 mm nøgle
5. 8 x 10 mm nøgle
6. 12 x 14 mm nøgle
7. 14 x 17 mm nøgle
8. 19 x 22 mm nøgle i pladejern
9. nøgle 27 mm & egerenøgle i pladejern
10. 36 mm ring og åben 41 mm nøgle i pladejern
11. Hagenøgle lille
12. Hagenøgle (mellem?) der er ikke nævnt nogen størrelse på disse hagenøgler, men kun modeller med sidevogn bruger nøgle nr. 12 og 13
13. Hagenøgle stor
14. Skruetrækker, lille
15. Skruetrækker, stor
16. Rørnøgle 10 x 11
17. Rørnøgle 11 x 12
18. Rørnøgle 19 x 22
19. Håndtag til disse rørnøgler
20. Fedtsprøjte
21. Trykmåler
22. Pumpe
23. Dækjern, 2 stk
24. Førstehjælpsæske (til reparation af fører

eller passager?)

25. Rørnøgle 14 mm
26. Wrench eccentric adjustment assy
27. Bladsøgere (til justering af ventiler)
28. Reservedelssæt til generator (indhold ikke specificeret).

Denne russiske standard virker nogenlunde fornuftigt på mig. Ud over dette kunne jeg finde på at medbringe:

- Rundjern til at løsne hjulaksler
- Voltmeter (et digitalvoltmeter til 49,50 kr hos Harald Nyborg vil klare det hele)
- Unbrakonøgler (hvis du nogen steder har sat unbrakoskruer i)
- Phillips skruetrækker?
- Ekstra forlygte, baglygte/bremselys, positionslys
- Ekstra sikringer
- Kronemuffer, isolerbånd, ledning
- Ståltråd, gaffatape, spændebånd
- Lommelygte (af Maglitetypen stærk, vandtæt og 100% pålidelig)
- 2 tændrør, 1 tændspole, 2 tændkabler, platiner og kondensator. (Reservedele til motorcyklen er så billige, at et ekstra tændingsanlæg er en meget lille investering).
- Olie i sprøjte (f.eks. i en kanyle)

Reserver (monteret på/i sidevogn):  
en 5 liter Oliedunk  
og en 10 liter benzindunk

Hvis du kører rundt med et reservehjul, så skulle pumpe, dækjern og lappesager vel være overflødig. To punkteringer på en tur lyder usandsynligt – med mindre, at der er tale om en langtur. Kunsten er jo at tage så lidt med som muligt, men ikke for lidt. Med den ovenstående liste som udgangspunkt, så jeg gerne forslag til tilføjelser og ændringer, så vi tilsidst når frem til en liste, der er komplet, men ikke overkomplet.

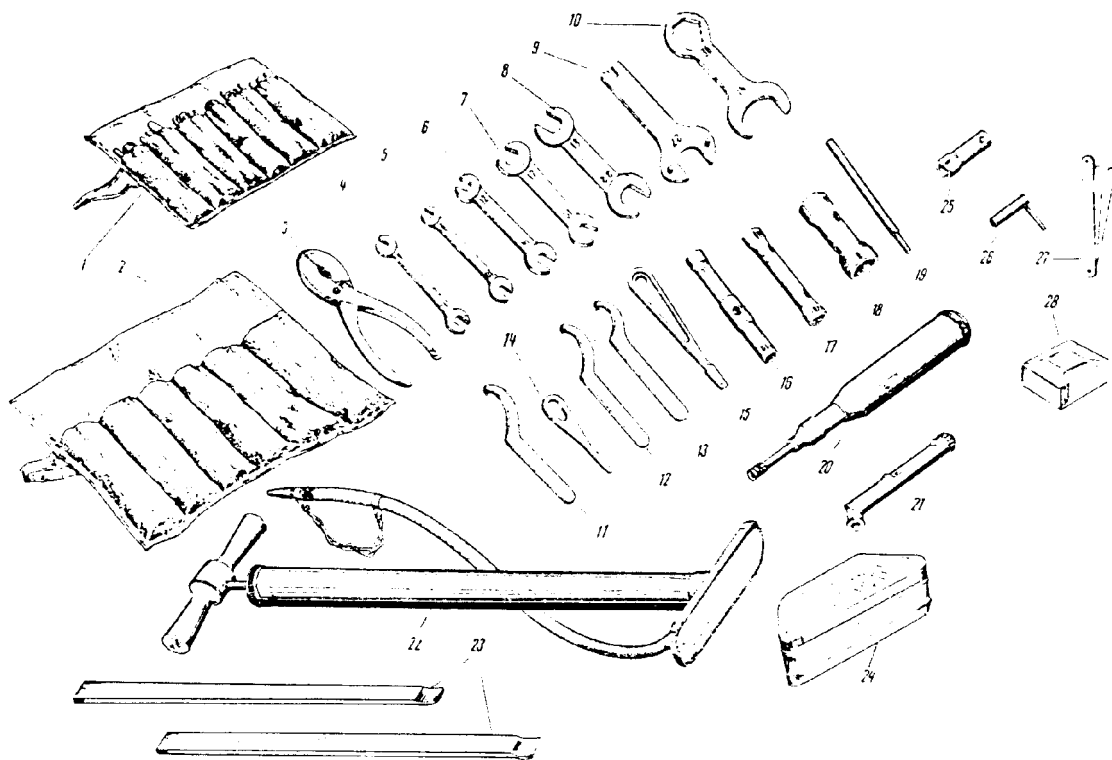


Fig. 49 Tools

Værktøjsmappen fra kataloget.



Når det er så pokkers dyrt at tage kort til sidevognen, skyldes det at køreskolernes afgift til køreteknisk anlæg er til at mærke. Det lykkedes tilsidst at få brikkerne til at falde på plads for John Andersen, Odensen, den gamle formand Finn Olesen og redaktøren så vi fik vort kørekort til en fornuftig pris ved at komme samtidigt.

Manden, der har mast sine store muskler ned i den lillebitte sidevogn er John. At Finn Olesen sidder ved styret forklarer fuldt ud, at John har et meget bekymret ansigtsudtryk.



Sidevognskursus

# Maskingeværer på sidevognen

*De er gode at have, men man kan klare sig uden. Vi ser på nogle aktuelle modeller.*

Her er motorcyklen, som Bjarne købte af Jan Tångberg. Bjarne mener imidlertid, at situationen nu er så afklaret i Vendsyssel – og specielt i Sulsted – at han ikke behøvede maskingeværet. Studerer vi billedet nærmere, ser vi, at den nok ligner det tyske MG-42, men det runde overrør afslører, at der her er tale om et 7,92 mm MG-34. Altså tysk, ikke russisk. MG-34 var alt for dyrt at massefremstille og blev derfor afløst af MG-42.



Jan forklarer, at maskingeværet har bedst virkning over for bløde trafikanter. Alene synet af våbnet får dem til bostaveligt at spinge bort fra vejen. Han er skuffet over maskingeværets virkning på Arla mæketankbiler, campingvogne og mejetærskere.



Her har vi billedet fra Ural-fabrikken brochure. Du genkender straks en PKS (Пулемет Калашников Стаковй, Pulemet Kalaschnikov Stakovy: "Maskingevær Kalaschnikov - Fastmonteret). Smith og Smith skriver i "Small Arms of the World": Whatever else may be said about the Soviets, it cannot be said that they do not recognize a good mechanical idea when they see one<sup>1</sup>. PKS'en vejer 9 kg, er 116 cm lang med et 628 mm løb. Patronen 7,62 mm x 54R har en mundingshastighed på 825 m/s og skudhastigheden angives til 690 til 720 skud i minuttet.

Våbnet er effektivt ud til 1000 meter. Boxmagasinet fås til 100, 200 og 250 skud. Jeg vil mene, at den mundingshastighed nok kan kompensere for sidevognsmaskinens beherskede tophastighed.

<sup>1</sup> Oversættelse: "Hvad man nu ellers kan sige om russerne, så ikke påstå, at de ikke kan genkende en god mekanisk konstruktion, når de ser den."

## Galleri



*Claus Dahl på sin Ural den 30. juni i Ejstrupholm. Claus var manden bag det hurtigt improviserede russertræf den 15. og 16. september.*



*Rene Olsens berømte "Madam Blå"*



*Hvem har den mest skinnende motor? Her er Finn Olesens, hvor karburatoren ser ud til at være af sølv.*



*Til sammenligning er her Vistis maskine i nærbillede. Cylinderen er ikke glasblæst (selv om det ser sådan ud). Den er sandblæst – med forsigtighed.*



*Peter fra Esbjerg har en den Dnepr, som alle rigtige mænd drømmer om. Nærlig med kraftudtag til sidevognshjulet. I billedets øverste venstre hjørne kigger René Olsen beundrende på vidunderet.*



*Jan Buchwald er i færd med nogle vindskærms eksperimenter på sin Ural 750. "Den har det ydre, som russiske MC'er skal ha", siger Jan, men vindskærmen er han endnu ikke tilfreds med.*

Carsten Schweder i Skanderborg ([Schweder@mail.dk](mailto:Schweder@mail.dk), telefon 8651-0072) har skruet en hybrid motorcykel sammen af en Dneprs K-650 fra 1970 og en Ural. Han fortæller mig, at han i den forbindelse har fået en masse dele i overskud, som han gerne vil af med. Med denne hybrid har Finn Olesen fået selskab, så han ikke længere er den eneste. Carsten fortælle i sin email ikke hvilke dele, der er tale om, så det må du enten gætte dig til eller ringe og spørge!

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.

Finn Olesen har lavet en samlet udgave af nummer 1-7 af bladet, som han vil sælge for 100 kroner. Finn har telefon 7595-4648 email: [Finn-Katja@mail.tele.dk](mailto:Finn-Katja@mail.tele.dk)



Husk "Forever 2 Wheels" – læs på side 2!