

# МОТОЦИКЛ

Organ for Dansk Ural/Dnepr Motorcykelklub



## Generalsekretærens ævl



Lad mig indlede med en dårlig nyhed, som jeg tilmed er flov over. Det er denne beslutningen: Tarm til Lem Rally'et er aflyst.

Hvorfor? Jo, jeg er nu blevet helt desperat efter at få det sidste gjort færdigt på min Dnepr. Nu skal

dyret køre og have nummerplader, men dette blad skal også ud. Resultat: jeg kan ikke nå de nødvendige forberedelser og den nødvendige planlægning af Tarm til Lem Rally. Jeg vil til gengæld love, at jeg vil gøre en indsats for at dette rally bliver en realitet til næste år inden sommerferien.

Nu har min Dnepr længe fået opmærksomhed end mit ægteskab. Jeg tænkte, at noget må gøres for at vedligeholde ægteskabet. Hvis jeg nu fodrede Edith med lidt Eisbein mit Saurkraut, mon så ikke jeg hun vil tilgive mig meget? Derfor tog vi afsted fra Viborg torsdag aften den 5. september og via Vestjysk Ural-import nåede vi til Løgumkloster, hvor "Madam Blå" venligst lod os overnatte. Videres ned til byen Rehna, der ligger ca. 20 km SØ for Lübeck, hvor vi på kroen "Stadt Hamburg" formedels 25 Euro fik Eisbein med Saurkraut og fadøl dertil. Nu har denne ret jo ikke noget godt rygte blandt danskere, men tro mig, på "Stadt Hamburg" gør de det til en lækkerbidsken, så man spiser sig en pukket til!

Mætte og forstoppede indtog vi vore faste pladser i Berlingo'en. Edith som pilot, og jeg som navigatør. Ikke fordi, at jeg ikke kan køre bil, men Edith som navigatør er en stor belastning for parforholdet. Vi kørte herefter af de mest ubenyttede veje gennem

et solbeskinnet Mecklenburg, hvor man maksimalt kan se to marker ad gangen. Det er marken til højre for vejen, og marken til venstre for vejen. Det er marker fra landbrugskollektivernes tid, store som prærier. Snoede veje gennem et let kuperet terræn med høj himmel og hvor tætte landbyer putter sig hist og pist. Fred og ro. Smukt som bare pokker; ideelt til køreture med en sidevognsmaskine.

Om aftenen var vi fremme ved Andreas, hvor også "Olli" dukkede op. Det er to af de tre bagmænd bag træffet i Pütznitz. Snakken gik livligt over maden, nu hvor der var to til at tænke over forløbet af træffet i år - og hvad der skal blive anderledes til næste år. Og her kommer så en god nyhed. Til næste år bliver deltagerprisen for os aktive deltagere væsentligt reduceret. Ikke blot lavere pris, vi (og andre folk med russiske MC'er) er også velkomne til at dukke op allerede mandagen før træffet (der afvikles i første weekend i juli 2003). Vi kan således bo på flyvepladsen og bruge den som base for udflugter i Mecklenburg-Vorpommern - et landskab der med sin ringe befolkningstæthed har sin helt egen charme.

Jeg kom under snakken til at love, at danskerne naturligvis gerne giver en hånd med, hvor det kunne være nødvendigt, og at vi vil komme med vore egne bidrag til at forme dette træf, så det bliver en helt unik oplevelse. Tyskernes ønske er, at Pütznitz skal være helt forskellig fra noget som helst andet.

Næste dag var vi på udflugt helt til Stralsund og tilbage til Pütznitz. Her mødte



vi den tredje bagmand, Torsten Meier med flere. Torsten spurgte, om vi havde lyst til en køretur i deres "Schwimmpanzer" (omtalt i sidste nummer - de har i øvrigt fået fat i en tredje af disse). Jo, det havde vi da.

"Det støjer, så hold dig blot for ørerne", sagde han til Edith.

Jeg burde have advaret Edith om det, som jeg vidste fulgte efter, men dels kunne man ikke tale sammen, dels ville det sikkert have mindsket oplevelsens kvalitet for

hende.

Med brølende dieselmotor og støjende stålkæder fløj det pansrede køretøj henover betonen imod det, der for Edith så ud til at være en havnekaj. Sikker på at hendes sidste time var kommet, så Edith Østersøens grumsede vand slå op mod forruderne, idet Torsten med maksimal hastighed kørte ned ad rampen. Han betjente kobling og trækstænger. Kæderne stod stille og to propeller overtog fremdriften. Lidt senere kravlede køretøjet op på land igen, og Torsten benyttede chancen til at demonstrere hvor lille venderadius det havde, og hvor hurtigt det kunne dreje, inden han kørte den på plads i hangaren.

Jeg kunne skrive meget, meget mere fra denne lille tur, men lad slutte med at drage to moraler:

Morale nr. 1: Med en russisk motorcykel kommer du i kontakt med folk, som de ellers aldrig nogensinde ville have mødt. Vi møder spændende mennesker og får gode oplevelser. Vores klub er endnu ung, vore internationale forbindelser er ligeledes kun i deres begyndelse. Internt i klubben skal de personlige bekendtskaber styrke endnu mere.

Morale nr. 2: Tag en fredag eller en mandag fri fra arbejde. Lav en lille rejse til et sted, som du længe har tænkt på at besøge. Når du kommer hjem, vil det føles som om, at du har været borte en hel uge. Det er ikke så svært at få lidt mere kolorit på livet.

Erik

INDLÆG TIL BLADET KAN SENDES SOM EMAIL TIL [Erik.Petersen@agrsci.dk](mailto:Erik.Petersen@agrsci.dk)  
HELST SOM EN REGULÆR TEKSTFIL, ELLER SOM EN .RTF-FIL  
DU ER OGSÅ VELKOMMEN TIL AT SENDE DET SOM ALMINDELIG POST,  
ADRESSEN ER: Erik Petersen, Høgevej 5, Bruunshåb, 8800 Viborg  
Tlf. 8667-5392

## Generalsekretæren hjemsøger klubmedlemmerne

På vej hjem fra Tyskland blev der tid til en kop kaffe hos Visti Petersen og hans nydelige viv, Else Marie. De var netop hjemvendte fra Lithauen, for Visti igen havde haft en af sine unaturlige kraftpræstationer, en dobbelt iron man. Lad os lige repetere, hvad en 'iron man' består af. Det er 3,8 km svømning efterfulgt af 180 km cykeltur og slutter med at løbe en alm. marathon, d.v.s. lidt over 42 km. Det dobbelte består i, at man gør dette to gange.

Else Marie og Visti var blevet så betaget af min beretning fra Pütznitz, at de har besluttet sig til, at det vil de være med til i 2003. Else Marie skal således tage kørekort til MC, samtidigt med at Visti klargør sin sovjetiske Izh (ИЖ) 350 cc to-takts motorcykel med sidevogn (årgang ca. 1960).

Jeg så denne Izh, og kan kun sige, at der ligger altså nogle timers arbejde forude. Til gengæld vil Else Marie sandsynligvis være eneste dansker, der kører på en Isch. Vi andre glæder os til at se det færdige resultat.

Vi har fået et nyt medlem, Fran Odsgaard fra Lem, som har købt sig en ret velholdt Izh fra 1959. Det er jo spændende med endnu et russisk motorcykelmærke i klubben, og vi se frem til måske at kunne Izh'erne ved en lejlighed. Vi har også et medlem, Lars Nyström med en spritny

kinesisk Chian-Jiang motorcykel. Ind til videre uden pladere. Chiang-Jiang'en er groft sagt en kopi af M-72, men modificeret med selvstarter m.m.



Jøren Hansen, ejeren af "Antikrist" blev belemret med mit besøg da jeg i anden anledning var i nabolaget. Hurtigt fandt jeg ud af, at Jørgen er arveligt belastet. Hans far var den landskendte kaptajn Hansen fra skoleskibet "Danmark". Jørgen går således også med en skibsreder i maven. Han har en lille plasticjolle og en selvbygget grønlandsk kajak (meget nydeligt arbejde i øvrigt). Nu er der jo lidt langt fra Græsted til havet, og Jørgen har derfor anligt sigt eget ocean ude i haven. Et cirkulært hul, cirka 10 meter i diameter med store fisk og mulighed for at drukne sig selv, hvis man virkeligt vil.

Jeg kunne godt se, at de hundebilleder jeg har bragt ikke passede helt med virkeligheden. Det forsøges hermed rettet.

## Gearkassen i en Dnepr MT-10

Jeg adskilte min Dnepr gearkasse for at komme til at skifte kuglelejer og pakdåser til vestlig kvalitet. Gearkassen er ikke helt identisk med Ural-gearkassen, men der er ligheder, så hvis du er nysgerrig efter at læse om gearkassens opbygning, skal du læse videre her.

Det er en fornøjelse at arbejde med disse sovjetiske motorcykler, fordi det hele er modulopbygget og kan adskilles uhyre nemt uden anvendelse af specialværktøj.

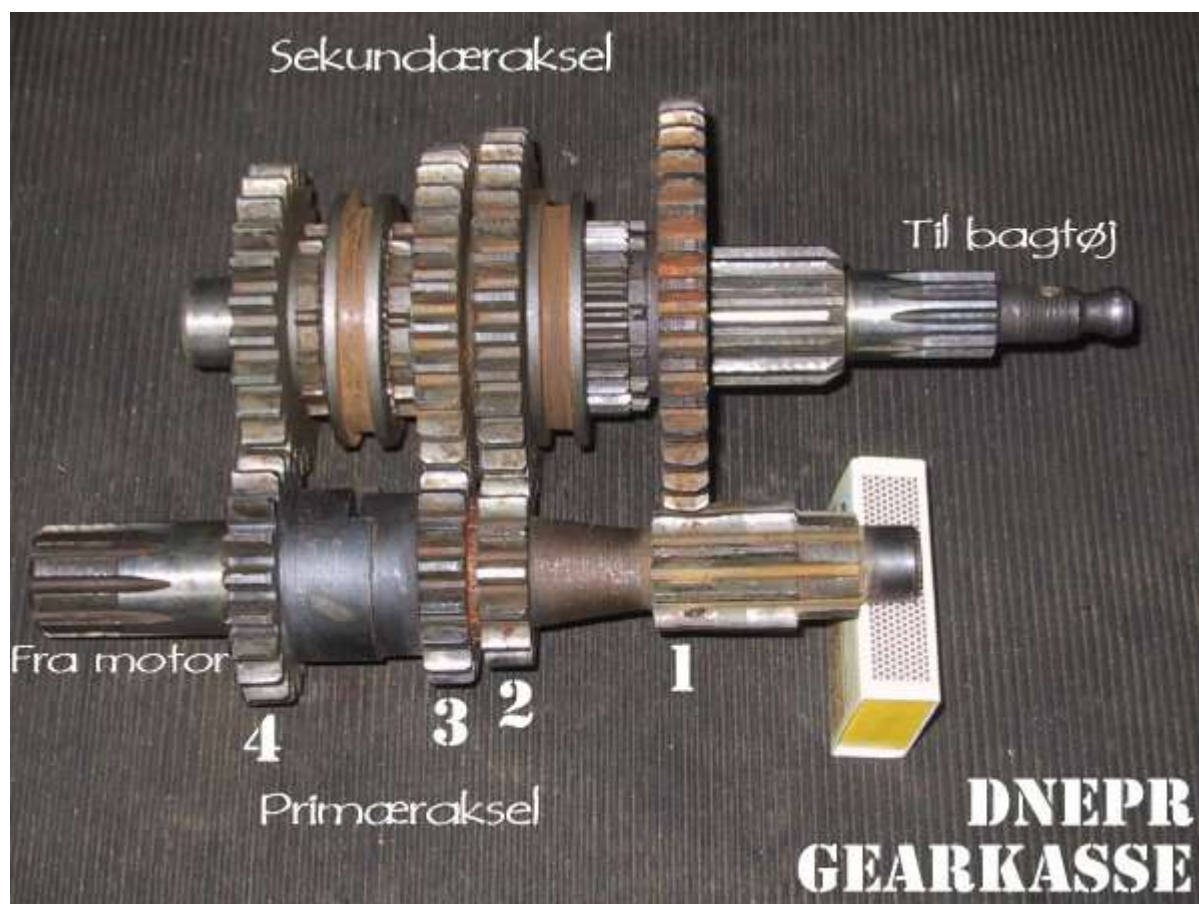
For at demontere gearkassen skal du:

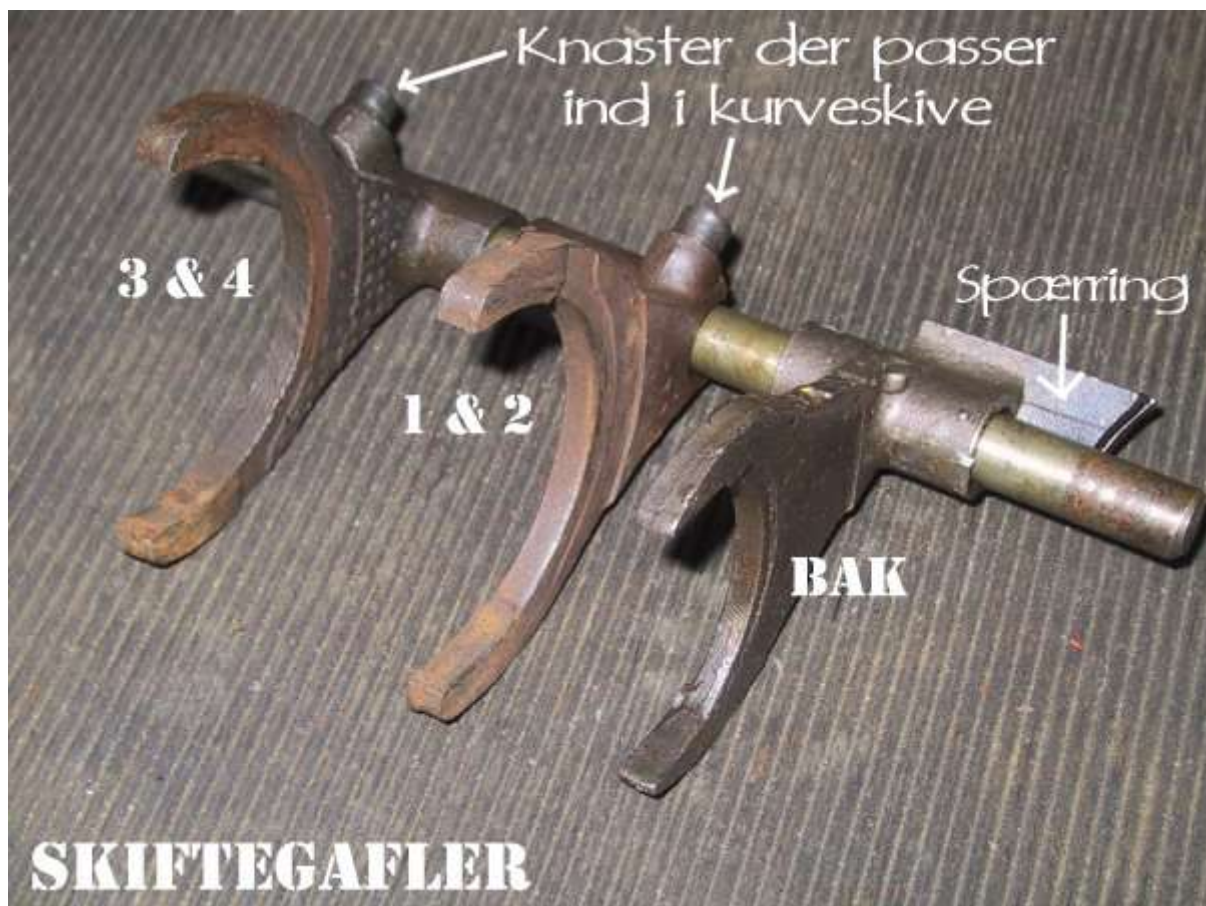
- tømme den for olie ved at fjerne bundskruen og lade olien løbe ud i en passende bakke
- fjerne bagjulet
- fjerne bagtøjet (kardanaksel, kron- og spidshjul)
- fjern speedometerkabel, rør fra luftfilteret og elektrisk ledning (fra frigearedsindikatoren)

Herefter skal du løsne fire møtrikker, og hele gearkassen kan med lidt forsigtighed lirkes fra af motoren og ud af stellet.

9 bolte skal skrues ud, før at du kan komme ind i selve gearkassen. Det ser ved første øjekast vældigt kompliceret ud med al den indmad, men det hele kan deles op i

- selve gearet
- plus bakgearet
- gearskiftegaflerne med skiftmekanik
- automatkoblingen
- kickstartermekanismen





### Selve gearet

Selve gearet er rørende enkelt opbygget. Som du ser på billedet består det af kun to aksler med fire tandhjul på hver aksel.

Den primære aksel drives af motoren, der via koblingen har fat i akslens langsgående fortanding, 'strålerne'. Du noterer dig, at primærakslen har fire tandhjul af stigende størrelse (20, 17, 14 og 9 tænder). Disse hjul roterer altid samtidigt med den indkoblede motor.

På den sekundære aksel sidder tilsvarende fire tandhjul (16, 29, 32 og 37 tænder) i konstant indgreb med de tilhørende tandhjul på primærakslen, men kan i frigear rotere frie på sekundærakslen.

Hele fidusen består nu i at kun ét tandhjulad gangen låses til sekundærakslen. Dette tand-hjul fører på den måde kraften fra motorens

omdrejninger videre ud til hardyskiven og kardanakslen til baghjulet.

Udover disse fire tandhjul sidder der på sekundærakslen to skiftehjul med en fure i kanten. Ved at forskyde et skiftehjul til den ene eller den anden side, opnår man at låse et af de løse tandhjul til sekundærakslen.

### Gearskiftegaflerne

To skiftegafler og deres skiftemekanisme sørger for at vælge det ønskede gear (og kun ét gear!) ved at forskyde det rigtige tandhjul. Skiftemekanismens kurveskive sikrer, at det aldrig sker, at mere end ét tandhjul låses til sekundærakslen.

Dette betyder, at uanset om der er tale om første, andet, tredje eller fjerde gear, så overføres kraften kun via to tandhjul i indgreb ved gearingen. De to tandhjul medfører også, at motoren roterer modsat



kardanakslen.

sammen retning, d.v.s. maskine bakker.

Det trænedede øje vil finde ud af, at der befinder sig et 'ekstra' frigear mellem 3de og 4de. Håndbogen forklarer, at dette ekstra frigear er tænkt brugt, når man i høj fart vil køre lidt frihjul. F. eks. ned ad en lang bakke.

### Bakgearet

Bakgearet sidder som et femte tandhjul på sekundærakslen (var ikke med på første billede). Det kan forskydes, så det via et mellemhjul kan få fat i mindste fortanding (9 tænder). Fordi mellemhjulet indskydes bringes primær- og sekundær til at rotere i

Tandhjulene er meget robuste ca 10 mm brede, og de to aksler sidder i 4 kraftige kuglelejer

Oliestanden når forbavsende nok kun lige op, så de største tandhjul netop kommer ned i olien og under kørslen kan slynge den rundt i gearkassen. Du ser under bakgearets mellemhjul pladsen til primærakslens kugleleje.

### Automatkoblingen

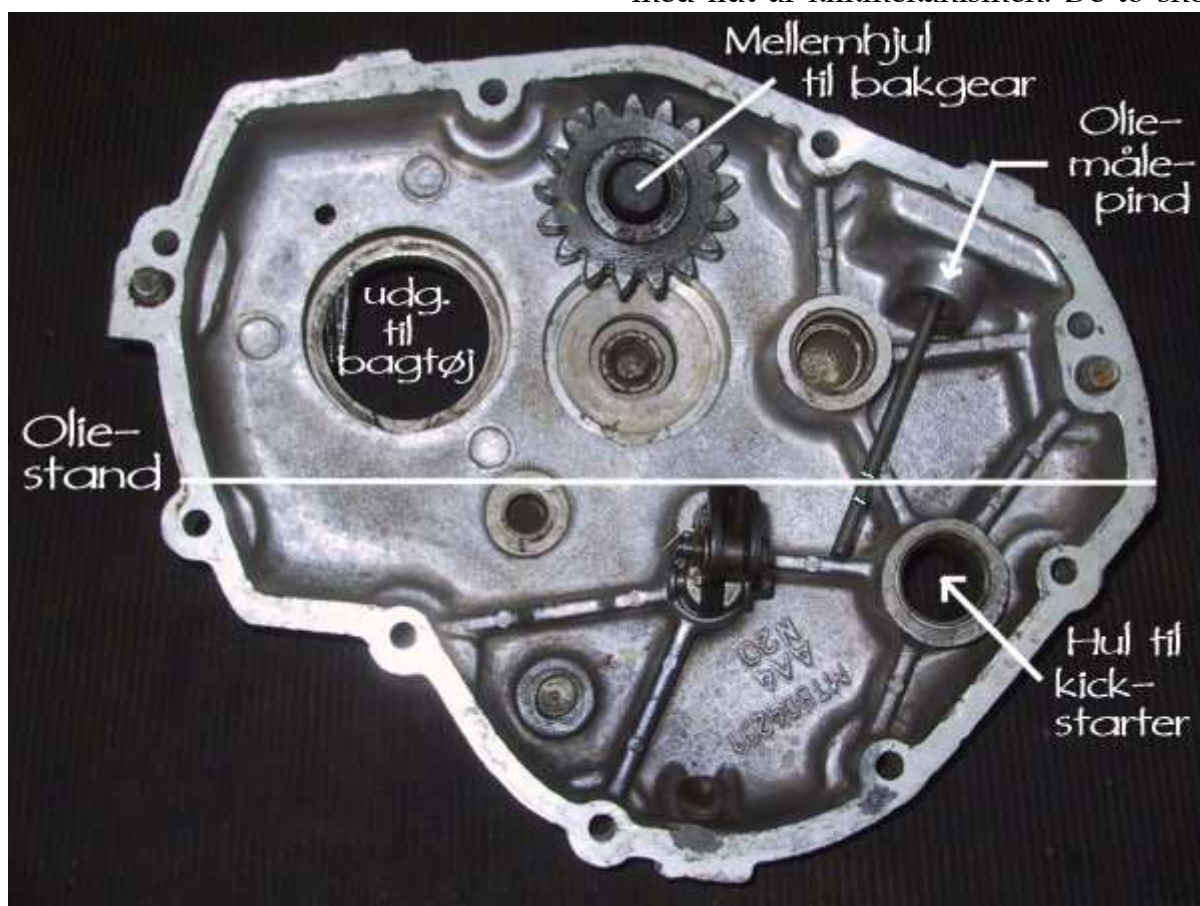
er rørende simpel. Når du med venstre fod

træder på gearskiftepedalen, bevæger det den en kurveskive, der er nærmest hjerteformet. En lille rulle på skiven bevæges op og via en arm trykker den koblingen ud. Det fungerer, men Flemming i Ølgod anbefaler, at man så vidt muligt bruger koblingsgrebet på styret. Automatkoblingen giver nogle brutale indkobling, men som sagt så virker den.

En stærk og enkel palmekanisme på mellemhjulet tillader at kickstarterpedalen kan gå tilbage til udgangspositionen uden at dreje motoren.

### Kurveskiven

Billedet på denne side viser kurveskiven med lidt af klikmekanismen. De to snoede



### Kickstarteren

er forsynet med et tandhjulskvadrant (d.v.s. et kvart tandhjul). Når kickstarteren trædes ned bringes kvadranten i indgreb med et mellemhjul. Dette mellemhjul har igen fat i motoren via primæraksen. Vi tæller tænder på kvadranten og tænder på primæraksen og kan regne ud, at nedtrædningen af kickstarteren vil dreje motoren ca. 1½ omdrejning.

udskæringer styrer skiftegaflernes bevægelse af de enkelte tandhjul. Små hak i kanten af skiven bestemmer de enkelte gear.

Selv om der er to frigeare i skiven, forholder det sig sådan, at frigearens lampen kun lyser ved det 'rigtige' frigeare imellem 1ste og 2det gear.

Det er også den eneste position, hvor bakgearet kan indkoble.



# Køb, salg, værksteder, reservedele

**Triumph T140** stel, tank, øverste forgaffelrør (med fjedre), for- og bagnav, samt andre smådele. 4.500 kr.

Kim Scholer, København V, tlf. 3331-9208 KimScholer@email.dk

**Ural K-750 med sidevogn**, ågang 1966. Toprenoveret og nylakkeret sort. Godt med chrom. Kører perfekt. Pris: 22.000,- kr kontakt

Andreas Krol på tlf. 28184189 eller Lydia Irving på tlf. 28584539 / Email: LydiaIrving@tdcadsl.dk

---

Flot **cykel årgang 1993 er til salg**. Uden afgift er prisen 10.000 kroner - eventuelt kan byttehandel komme på tale. Kun ukrainske papirer. Jacob Markowski, Skoletoften 12B, 7400 Herning. 9613-6320 eller 202 202 52 Markowski@get2net

Finn Olesen fortæller om en russisk **motorcykel med træk på sidevognen** - sikkert en Dnepr. Den har kun kørt 200 km, og har indgået i en bilhandel. Ring til Leo på 9660-1566 og hør nærmere. Forventet prisleje er omkring 10.000 kroner.

---

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.

Dnepr med sidevogn, grå og med bakgear, km 8800, med tyske papirer, afmeldt i tyskland 2/2002, uden afgift kr. 12.000. Foto kan emailes.

Jørgen Hansen, Hedemarken 10, 9670 Løgstør. tlf. 98674161, mobil 22244002, email Hansen@post1.inord.dk.

---

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)

---

**Flemming Jensen**, Forsomhovej 1, Ølgod har 1 Dnepr MT-10 m/s tilbage af de 10 motorcykler, som han havde med hjem fra Letland 1. august. Han har endvidere to motorcykler i kommission for kunder: En 650 cc Ural fra 1983 m/s & en Dnepr MT-11 fra 1992 også m/s (er synet og har kun kørt 70 km). Kontakt Flemming, der har telefon 7524-6592 for at høre nærmere. Hans hjemmeside er [www.ural.dk](http://www.ural.dk)

---

**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). McService@get2net.dk

---

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. 350,- + forsendelse (i reglen kr. 15,-). Han sælger også **halogenpærer til 6 Volt 10 Watt** til 60 kr + forsendelse.

Poul Koc på tlf. 5444-2216 har en **Dnepr K-650 fra 1971 med træk på sidevognen** til salg for 25.000 kroner. Hvis du vil have den leveret synet og på plader koster den 33.000 kroner.

---

## Test af Ural 750 Tourist

I et særnummer af Autobild kunne man for nylig læse en anmeldelse skrevet af D. Köster om en ny model, som Ural-fabrikken har lavet. Denne er hermed oversat til dansk.

"Sådan en Zundapp havde jeg også engang " På denne måde kan kommentarerende ord fra ældre nostalgikere lyde især de, som har kørt sidevognsmaskiner under militæret (typisk BMW R75). Disse folk må så sande, at det er en Ural de har set. De gamle tyske, militære sidevognsmotocykler fra BMW og Zundapp var lavet med såvel træk til sidevognshjulet og med differentiale og/eller differentialespærre indbygget. Det har Ural 750 ikke. Sidstnævnte er mere en vejudgave, specielt designet så den passer perfekt til et ikke altid særligt fremkommelige sibiriske vejnet.



På den nye Ural 750 Turist er der ved normal drift kun træk på baghjulet. Trækket på sidevognshjulet kobler man til med et håndtag, når man finder det nødvendigt. På tidligere modeller lavede russerne flere forskellige varianter med træk på sidevognshjulet.

Ural 750 Turist har nu kun ganske få hængepartier tilbage i finishen bla. ses bløde linsehovede skruer anvendt flere steder. Motoren er der tilsyneladende lagt en kærlig hånd på. I forhold til tidligere modeller går denne dejlig jævn og blødt.

Sådan er det dog ikke med gearkassen, den skal have et ekstra godt tryk for at skifte gear. Når du drejer til højre med et sådan dyr, går det nemmere hvis du samtidigt

accelererer op, og omvendt hvis det er et venstre sving. Sådan mestrer du svingene.

Ud i terrænet med lige egerhjul klarer affjedringen det godt. Kraftige gummidæmpere understøtter sidevognskassen rigtig godt. Maskinen kører tilmed gennem det ujævne terræn samme vej som forhjulet drejer. Det er et rigtig godt tegn, især når der ligger sne. Alle tre hjul er hele tiden i godkontakt med det ujævne terræn. En 3-benet stol står som bekendt altid stabilt uden at kunne vippe. Spinner baghjulet på vej op af en bakke, trækkes blot håndtaget og sidevognshjulet hjælper også med - dog uden differentiale. Differentiale findes ikke i modellen, så nu er manøvreduktigheden pludselig indskrænket. Det gjorde fars militærmaskine sikkert bedre, skriver D. Köster.

Ja tyskerne er forståeligt nok mest stolt over fædrelandets egen produktion, men jeg vil nu nok vove at påstå, at russerne er mindst lige så dygtige og alsidige til at lave køretøjer, som passer præcist til hvert enkelt formål. Under krigen lavede russerne en masse eksperimenter med M72'eren, bla. med en sidevogn i lettere materialer, mens tyskerne gik den modsatte vej og lavede R75 som vejede 420 kg. Disse to maskiner var til hvert deres formål, men russernes var dog bedre bevendt, for da sidevognsmotorcyklernes afløsning efter krigen kom i form af terræn gående jeeps, kunne R75'eren pludselig vægtnæssigt afløses. Ural'en var dog på

grund af sin noget lavere vægt end jeeps et godt alternativ til andre gøremål i takt med, at den også vandt mere og mere indpas i den civile verden.

Ural 750 Tourist:

Volumen: 745 ccm

Ydelse : 30 kW/41 HK

Drejningsmoment 53 Nm ved 4000 o/min

El- og kickstarter

2 katalysatorer

Tophastighed 105 km/t

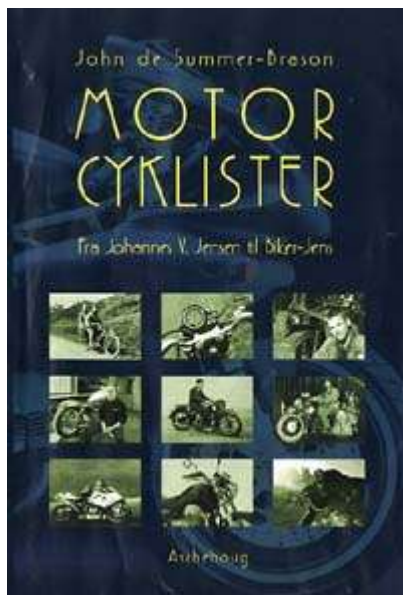
Forbrug 12.5 km pr liter

Pris hos Haubrich 6490 Euro

Finn Olesen

## Boganmeldelse

"Motorcyklister - fra Johannes V. Jensen til Biker-Jens" af John de Summer-Brason er egentlig en spøjs bog. I vores lille sprogområde udgives forholdsvis lidt mc-litteratur, og når det sker er det som regel mere eller mindre grundige beskrivelser af motorcykler, rejseberetninger, eller bøger i stil med 'Jønke - mit liv'. Men her kommer en bog, hvor 13 forskellige danske motorcykelister ofte selv kommer meget til orde, enten de er i live eller ej.



Bogens titel nævner allerede de for offentligheden mest kendte. Inde i bogen møder vi så dem, som man måske skal være mc- eller motorinteresseret for at kende i

Fisker og custombyggeren Brian Porsborg, racerkøreren René Prang, samt 'motorcykeldoktoren' Finn K. Mazanti. Det er som regel spændende folk der tales med eller beskrives, og der nås viden om i beskrivelsen af mc-miljøet og disse 13 entusiaster (den sidste er forfatteren).

forvejen: Redaktørerne Mogens Damkier og Gunnar Skrydstrup, globetrotterne Jørgen Bitsch, Nina Rasmussen, Hjalte Tin og Carsten Bidstrup, konstruktøren Anders

Pånær Johannes V. Jensen og Anders Fisker er de alle stadig blandt os, og John de Summer-Brason er hverken bleg for lidt pinlige spørgsmål eller for at komme godt og grundigt på afveje når der interviewes. Anekdoter, strøtanker om dette og hint blander sig i baggrundsstof om hovedpersonerne, og som nævnt får folk rigelig med plads til selv at sige noget - Biker-Jens tilraner sig faktisk det meste i sit kapitel - sikkert fordi de fleste af dem i

forvejen har lært at formulere sig. De fleste spørgsmål og svar kredser naturligt nok om motorcyklerne, men ikke mere end at folk uden decideret mc-interesse vil kunne få fornøjelse af bogen.

John de Summer-Brason's egen skrivestil er heller ikke som andres (hvilket en bedre korrekturlæsning kunne have rettet marginalt op på), så man skal af og til læse en sætning et par gange for at hitte ud af hvad han egentlig mener. Men ellers er bogen både ganske underholdende og letlæst, og den er også stor nok til at man virkelig føler at have fået noget for sine 267 kr. I modsætning til de fleste andre mc-bøger kommer "Motorcyklister...."

indbundet, og med en professionelt lavet forside, der vidner om at forlaget Aschehoug har villet satset lidt ekstra på den.

Den får 8½ bøjede Dnjepr-plejstænger ud af 10 mulige, så køb den eller placér den højest på din næste ønskeseddel.

Titel: MOTORCYKLISTER Fra Johannes V. Jensen til Biker-Jens

Forfatter: John de Summer-Brason

ISBN: 87-11-11577-7

Antal sider: 288 Pris: 269 kr.

Kim Scholer

## Grunding, rustforebyggende behandling og lakering

På sin sædvanligt underholdende måde øser Finn Olesen ud af sine erfaringer fra arbejdspladsen og fritiden

For 12 år siden, hvor jeg tog til Schweiz som nyudlært karosserismed, fik jeg for alvor set hvor stor forskel, der er på grundbehandling af metaller. På pladeskolen havde jeg godt nok lært at forfinne med pålægning af tin. Denne teknik kom dengang kun til udførelse på skolen, for på næsten alle danske værksteder bruger man "krudt" (spartel).

Da jeg ankom til Seegarage Wollishoffen i Zürich, stod der en Porche 911 Targa klar til mig (ca. 6 mill. bananer i Danmark?). Jeg fik at vide, at det altid havde været fast politik på de fleste værksteder, at ny-tilkommene medarbejdere skulle have en værdig bil at starte med. Bagskærmen blev rettet, og så stod jeg så forgæves som det sidste og skimtede værkstedet efter noget, der kunne

ligne spartel. Mine medarbejdere, som sikkert kunne læse mine tanker, fortalte mig grinende at dette syntetiske krudt brugte man ikke i Schweiz.

Med lidt held fik jeg lagt ca. 1 teske tin i et område på størrelse med en flad tallerken. Det overskydende blev finstrøget med en tinfil (panserfil).

Turen i 911'eren til autolakering fik jeg også selv æren af, det var dog svært at følge efter min kollega Mauritsio, der kørte som om det hele var stjålet. Under et par vilde manøvre zig-zag mellem sporvogne kom Porschen sidelæns rundt i et sving på grund af dækkenes evige kontakt med sporvognsskinner og våde brønddæksler. Til alt held kom både bil og jeg selv hel

frem, og da jeg steg op "næsten nede fra asfalten", stod Mauritsio bare og grinede af en mand, der var svedig og gennemblødt af angst for at få ridser. "Velkommen til centrum", sagde han og gav mig hånden.

Under det halve års arbejde i Zürich fik jeg bl.a. lært at lave forfinning i forbindelse med forskellige metalsammenføjninger. Her er tin mange gange den bedste korrosionsforebyggelse, fordi der kun skal meget lidt ilt til i en ubehandlet svejselomme, før at rustballaden er der.

Siden min ankomst til Danmark har jeg ikke snuset meget til denne branche. I en smedie, hvor jeg blev ansat til at lave specielle ventilationskompensatorer (typisk 6 gange 5 meter) blev disse færdigsvejste korintstål-profiler stillet til side, så de kunne blive ru i overfladen af begyndende rust. Herefter kunne Corrostabil-malingen hænge bedre fast og leveranchen kunne fuldføres.

Denne maling på oliebase er rigtig god til flere rå metaller. Til biler har den været meget brugt. Desværre er Brifa Danmark (hoveddistributøren) blevet ISO-certificeret. Det har medført, at Corrostabil nu næsten kun er til at opdrive på vandbaseret base.

På min arbejdsplads har vi uden held forsøgt os med dette vandpjet. "Det kan absolut ikke anbefales". Snakker man godt med folk fra skibsværftet, kan der her tiggens noget rigtig godt, giftig rustbeskyttende maling. Som de siger: "Des giftigere, desto bedre er det".

Når der tænkes over det, er det utroligt, at store skibe må males med bly-, zink- og kobberholdig maling, når sejl- og motorjoller ikke må. Et par supertankere kunne da godt tænkes at fylde lige så meget "bund overflademæssigt" som alle små

joller i Danmark.

I nogle forretninger kan der stadig og På hæderlig vis købes det uden tvivl bedste grundbehandlingsprodukt. Navnet er Galvafrøid. Distributøren er Fosroc A/S tlf. 7484-8884. Et tydeligt kendetegn ved produktet er, at det vejer dobbelt så meget som andet maling på grund af mikroskopiske galvaniske partikler. Behandling med dette kaldes også koldgalvanisering.

Fortynding af malingen skal ske med Xylen (celelousefortynder), og det er da udmærket da 2-komponent automaling har samme base. Bindemidlet i Galafroid er i nogle autolakereres øjne lidt mere tvivlsom. Hos denne får du noget sprøjtespartel (tyk grundmaling) til at male over Galafroid, hvis ikke kan du også her købe fosforgrundmaling, som er et rigtig godt produkt til at rustbeskytte råjern med. At man i dag siger, at autolak er vandbaseret, betyder ikke at det kan fortyndes med dette, det er blot mikrobiologien i farvestoffet der er det.

Sidste gang jeg malede min Ural, sprøjtede jeg flere steder direkte på Galafroid. Dertil skal det siges, at malingen var af den hurtigtørrende type. Plastic Padding metal/elastic spartel kan bruges direkte på rå metal, og kan også males direkte på med autolak.

Det bedste maleresultat opnås med den bedst mulige forbehandling. Sørg for at det hele er jævnt og glat som en barnenumse. Sørg for at rumtemperaturen gerne kommer op på 40-50 grader. Der skal være nul risiko for støvfluer. En loftventilator, der bliver startet op til sidst, og vrimler støv over det færdig malede emne er bare fandens! Sprøjt gerne vægge og gulv ind med en vandforstøver for i stedet at tiltrække støv.

Umiddelbart før første lag maling påsprøjtes, tørres hele herligheden af med en fnugfri klud (fås hos en autolakerer sammen med slibesvampe osv.) vædet med 100% Xylen, sprit, acetone eller hvad maleren siger. Sørg bare for at kluden med eksempelvis cellulosefortynderen er det sidste der rører maleemnet. Selv en berøring med en finger kan give "lakseøjne" inden det første lag autolak.

Ellers findes der alverdens grund og rustbeskyttelses produkter, de fleste dog på sprayflasker. På disse små produkter følger der ikke altid en ordentlig brugsanvisning med fra leverandøren. Derfor sker det tit at folk kommer galt af sted, når der eksempelvis forsøges med et Xylen baseret produkt oven på et harpiksbaseret. Tit kan man dog godt bruge et mildere maling evt. vandbaseret oven på et gennemhærdet olieprodukt.

På ikke synlige områder (eksempelvis inde under skærmene på din Ural/Dnepr) er det en god ide med en olie/bitumen behandling, eller oversat til moderne sprog en Tectyl-, Dinotrol-, Vaxoil- eller Pava-behandling. Her er der også flere alternativer. Under en flere årlige test gennem Auto Bild af forskellige produkter, har det "som man sikkert kan sige sig selv" vist sig at vandbaserede hulrums- og undervognsbeskyttelsesmiddel kan give katastrofale rustproblemer. Så det bør man holde sig fra. Så lige som med maling er det nok det dyre giftige skidt, der er det bedste.

Hvor og hvordan det skal bruges er heller ikke lige gyldig. Står jeg som før med en nylakeret skærm, vil jeg sprøjte noget tynd

hulrums beskyttelse under de dobbelte pladesammenføjninger. Eksempelvis kanalen hvor ledninger trækkes igennem. Herefter vil den få et tykt lag Hagmans Carosol F40 eller endnu bedre et lag Tectyl gummihud. Så der er lidt at stå imod stenslag med.

En gammel skærm eller genstand vil jeg nok ikke bruge så meget tid og penge på, men derimod en grundig afrensning. Bruges der vand til dette, så vær 100% sikker på at alt vand er væk inden pålægningen. Et gammelt garagetrick siger at sidder der allerede et alt for gammel lag Tectyl, kan den efter afvaskning for skidt, gøres smidig, blød og modtagelig for et nyt lag Tectyl hvis det vaskes med dieselolie.

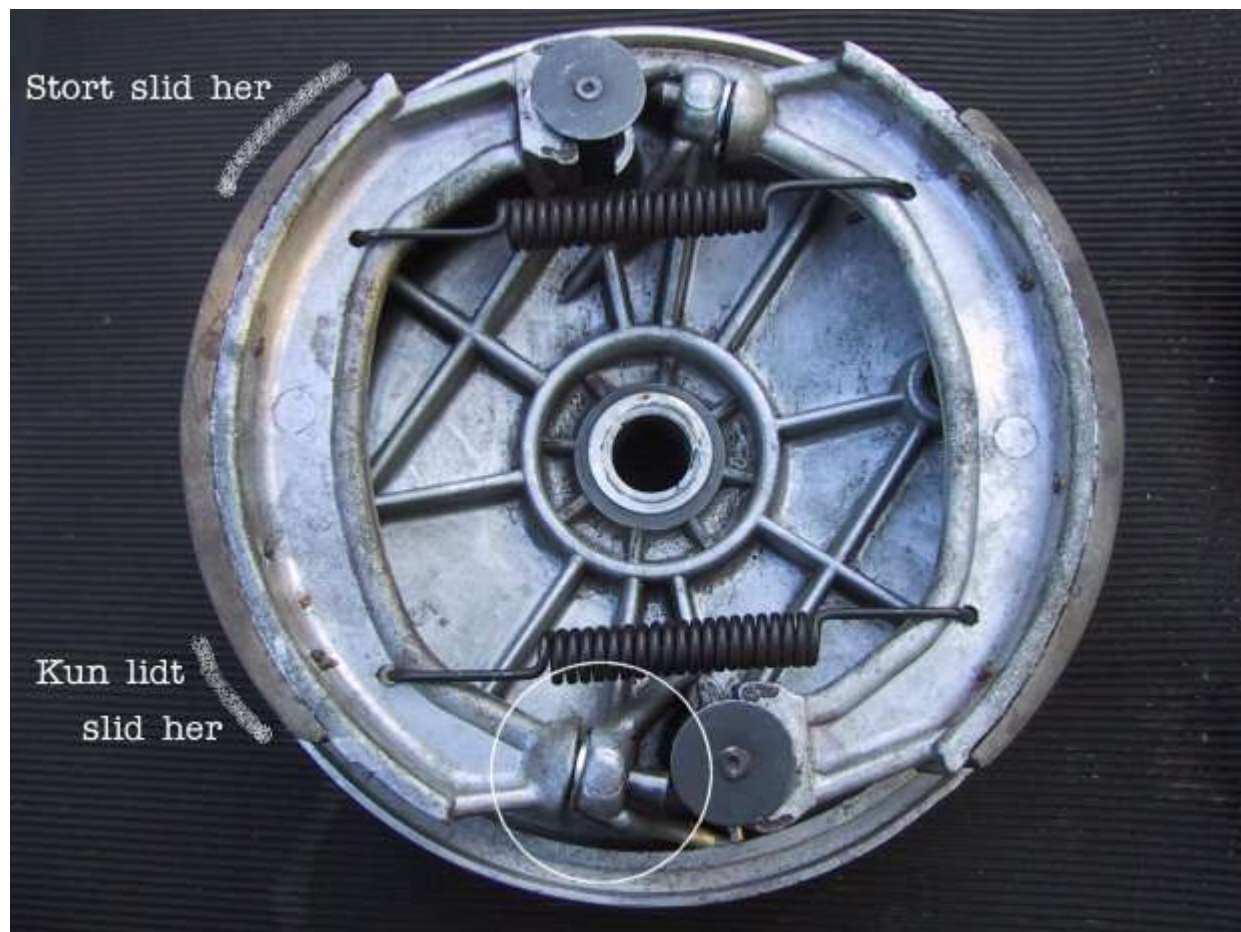
For nylig købte jeg mig en ny Citroen Picasso. Som ved andre køb af ny bil forlangte jeg den leveret på gaden med undervogns- og hulrums behandling. Forhandleren kiggede på mig og sagde: "Jamen den er jo galvanisk behandlet osv. osv."

Det ved jeg jo godt, men hvor mange gange har man ikke set disse fabriks rustbehandlede biler ruste alligevel, og når det kommer til stykket. er de udsatte pladedele kun galvaniseret en belægning på alt for få my - og kun på den ene side. Men flot lyder det jo!

Som gammel karosseripladesmed har jeg før set til hvor chokerende godt rusten har været i gang på kun 2 årige gamle biler; så en god forbehandling er nok en god investering.

God fornøjelse.  
Finn Olesen

Bremsebelægnings slides ikke ens overalt.



Når bremsen aktiveres bevæger skubbes den ene ende på hver af de to bremsebakker ud mod bremsetromlen. Det medfører naturligvis at bremsebelægningen slides meget mere i den ene ende end i den anden ende, der med en lille skålformet fordybning er lejret om en lille 'paddehat' af stål. Belægningen på billedet herunder er slidt over 1 mm mere i den tynde ende end i den tykke ende.

På en enkel måde kan då hjælpe til at bremsebelægningen udnyttes bedre. Når du en dag har vedtaget med dig selv, at nu skal der ske noget, kan du gøre sådan her. Først tager du med et snuptag de to bremsebakker af. Du tager 'paddehatten' ud og lægger en skive med 8 mm hul og af passende tykkelse uden under paddehattens hoved. Herved løftes bremsebakken ud mod cylinderen, og du udnytter den bedre. Du så og sige forlænger dens levetid.



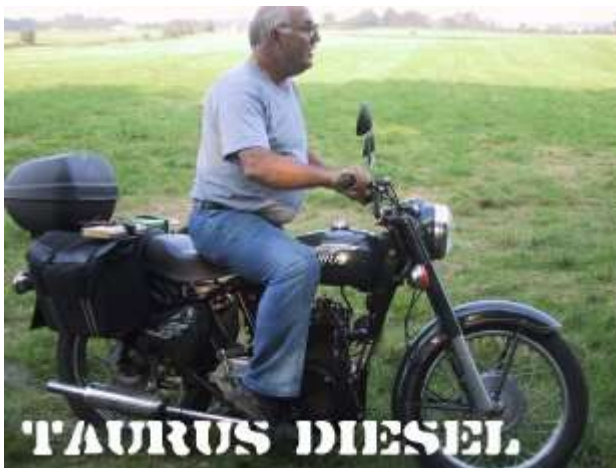
Her er paddehatten ud og den lille skive monteret. Nu skal den bare sættes på plads igen.



## Russertræf i Vamdrup 16-18 august

Det gode vejr smilede perfekt ned over generalsekretæren, da han skamfuld ankom til træffet i sin Berlingo og ikke på en nyrestaureret Dnepr. Træffet er arrangeret af Claus Dal og afholdtes for anden gang. Stedet var Tøndervej 30, Vamdrup, og det er ret ideelt til sådan et træf. Der er rigtige toiletter, plads til telte, en bar og tilmed nogle ældre campingvogne, som man kan låne til at overnatte i.

Det var desværret alt for let at tælle hvormange medlemmer, der havde besluttet sig til at møde op. Jeg så omkring syv stykker og lige så mange tyskere fra Kiel- og Plön-området.



år, han kører Chiang Jiang, den kinesiske udgave af Ural M-72. Den adskiller sig ved at have selvstarter og ved at tændingen er anbragt særdeles let tilgængeligt helt fremme på motorens venstre side.

Tyskerne havde pudsigt nok for de flestes vedkommende danske navne: Jens, Thorsten, Christian. Tyskerne er vældigt hyggelige folk, som kan fortælle mange spændende ting, der kan interessere en russer-ejer.

Jens Vogel var en af gengangerne fra sidste

Horst Flaschmann kørte ikke på en russer, men på en indisk Taurus - d.v.s. en kopi af en Royal Enfield, men med dieselmotor! "Den bruger 1½ liter diesel på at køre 100 km", fortalte Horst. Jeg kan tilføje, at den både startede og kørte ganske stabilt - og med en lyd, der ledte tanken hen på en



mindre fiskekutter.

Thorsten Hösch havde i praksis udført en tanke, jeg selv har haft: Hvorfor ikke lave et telt, hvor motorcyklen mer eller mindre indgår i konstruktionen? Studer nu de efterfølgende billeder nærmere.



Først skal cyklen hen til feltsengen, der allerede er opstillet, og hvor teldugen (en camo-farvet pressenning ligger klar)



Teltdugens ene side sidder med pløkket fæstet til jorden. Med i alt fire teltstænger bringes dugen til at dække selve motorcyklen (men dog ikke sidevognen). Færdigt arbejde! Ingen regn, tør sadel og masser af frisk luft. "Sehr romantisch", mente Thorsten.

Erik P.



# Klubmærke

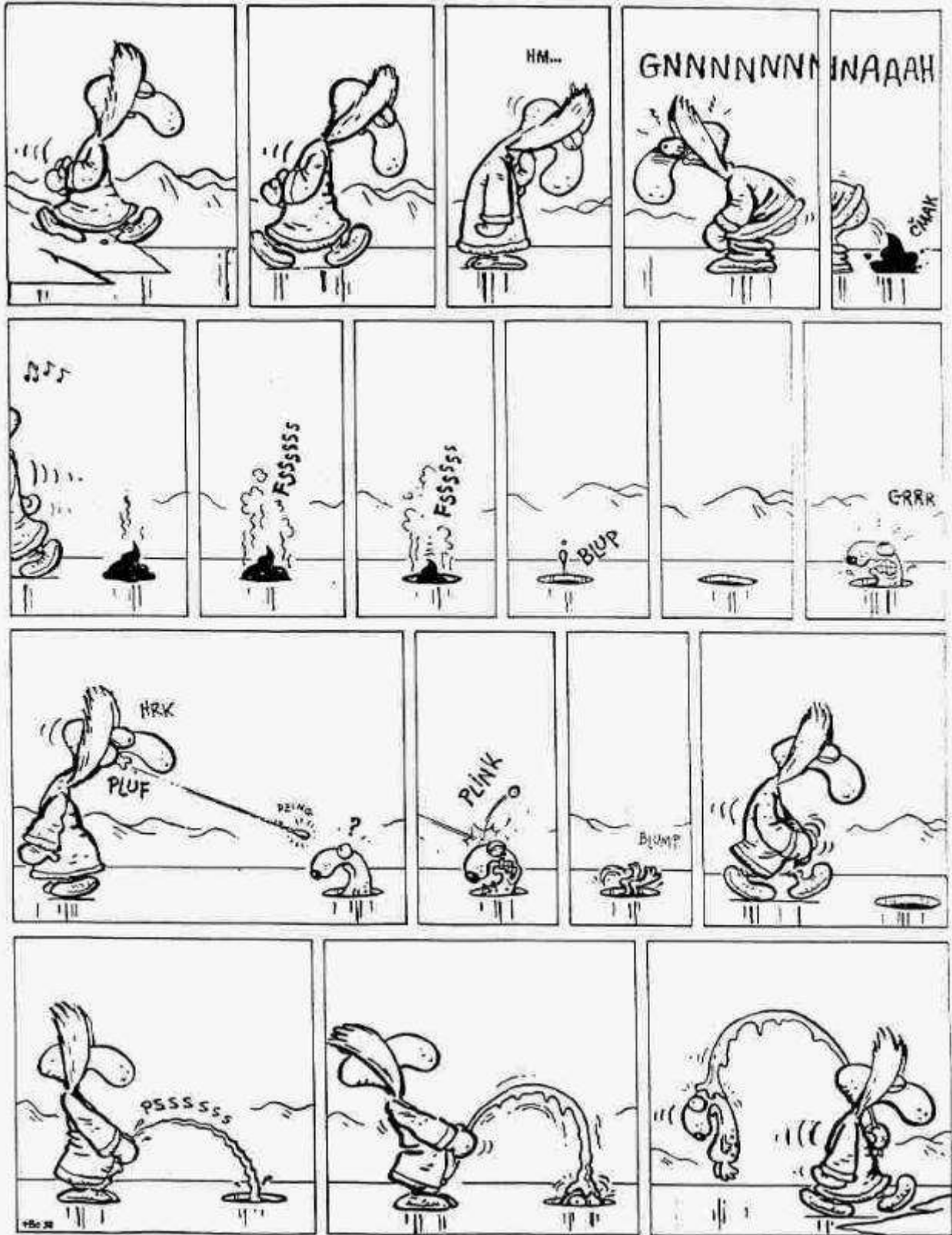
Claus Dal har ladet fremstille et lille antal dette mærke til at sy på tøjet. Er du interesseret, så ring til Claus i Christiansfeldt på 7557-3109



.. og så til det mere fjollede:



# POLARNA ZIMA



Število 1, 4. januar 1999.

KONEC  
Sra



Johannes Wraae Petersen skal have 9,8 point for denne gode idé. Han har kombineret et værktøjssæt fra en gammel Lada med bagsiden af sidevognspassagerens rygstykke. Vi kan imidlertid kune give 7,8 point for den kunstneriske udførelse og venter spændt på hvem der laver en endnu mere gennemført værktøjstavle på samme placering, men denne gang med et værktøjsudvalg, der nøje passer til en Dnepr. Ural-ejerne har ikke helt samme mulighed, så nu kan de jo gå og ærgre sig!