

МОТОЦИКЛ

Organ for Dansk Ural/Dnepr Motorcykelklub

www.ural.dnepr.dk

Savner du ikke at
kunne smutte uden
om bilkøerne?



Niks! Det er meget
sjovere på sådan
én her.



(Med tak til Thøger)

Redaktørens ævl



Præ-seniliteten ("Alzheimer light") har ramt den gamle redakteur. I augustnummeret af dette tidskrift havde jeg glemt artiklen om Johannes og Peters tur til Nordkapp. I oktober nummeret havde jeg en grydeklar historie om træffet på Samsø. Jeg er virkelig bekymret over min mentale tilstand, når jeg glemmer at få den slags med i bladet.

Valget i Ukraine og de store medfølgende folkelige demonstrationer har selvfølgelig haft min interesse. En pudsigt ting for mig er, at det var netop på uafhængighedspladsen at jeg fik stjålet penge, pas og mobiltelefon. Det undrer mig ikke, at så mange mennesker deltager i demonstrationerne, for den almindelige ukrainer har al mulig grund til at være utilfreds med sin tilværelse. Elendigheden og fattigdommen for mange er åbenlys og står i skærende kontrast til de få, der har raget til sig og fører sig frem i luksusbiler etc. "Sådan var det ikke under sovjettiden", sagde taxachaufføren Anatoli til mig. Sikkert rigtigt, men en meget stor del af nationalproduktet gik den gang til militæret. Vi har været inde på deres kaserner og har set en umådelig mængde militært udstyr af fremragende kvalitet. Hvor meget bedre kunne sovjetborgernes liv ikke have været, hvis man havde brugt mindre på kampvogne og raketter ...

Når nu du sidder og ser fjernsyn, har du vel også bemærket, at TV udsender ikke blot nyheder, d.v.s. udsendelser om hvad, der er sket. TV udsender også fremtidsforudsigelser! Lige meget hvad, der er passeret, så skifter man til den udsendte journalist og spørger ham:

- Hvad vil Ruslands præsident Putin gøre ved demonstrationerne i Kiev?
- Hvor vil bombemændene i Iraq slå til næste gang?
- Hvad er konsekvensen af at Bush blev genvalgt?
- O.s.v. o.s.v osv

Disse journalister må være nogle af de klogeste folk her på planeten. At tænke sig, at de sådan kan spå om fremtiden og fortælle om hemmelige planer. Hvad skal vi med CIA, KGB, Politiets Efterretnings-tjeneste, MI5 og alle de dyre militære efterretnings-tjenester? Ja, det er lige ved, at journalisterne gør TV-nyhederne overflø-dige, for de kan jo forudsige, hvad udsen-delserne kommer til at handle om.

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">- Hvad er den hurtigste vej til Hadsund?- Er du til fods eller i bil?- Jeg er på motorcykel.- Jamen, det er klart det hurtigste! |
|---|



Kontingent 2005

De gode nyheder er, at selv om portoer stiger hvert år, og selv om at omkostningerne er steget, så forbliver kontingentet på 150 kroner for hele 2005. Dette er en klub af nærige fattigrøve, og det må godt fremgå af kontingentet.

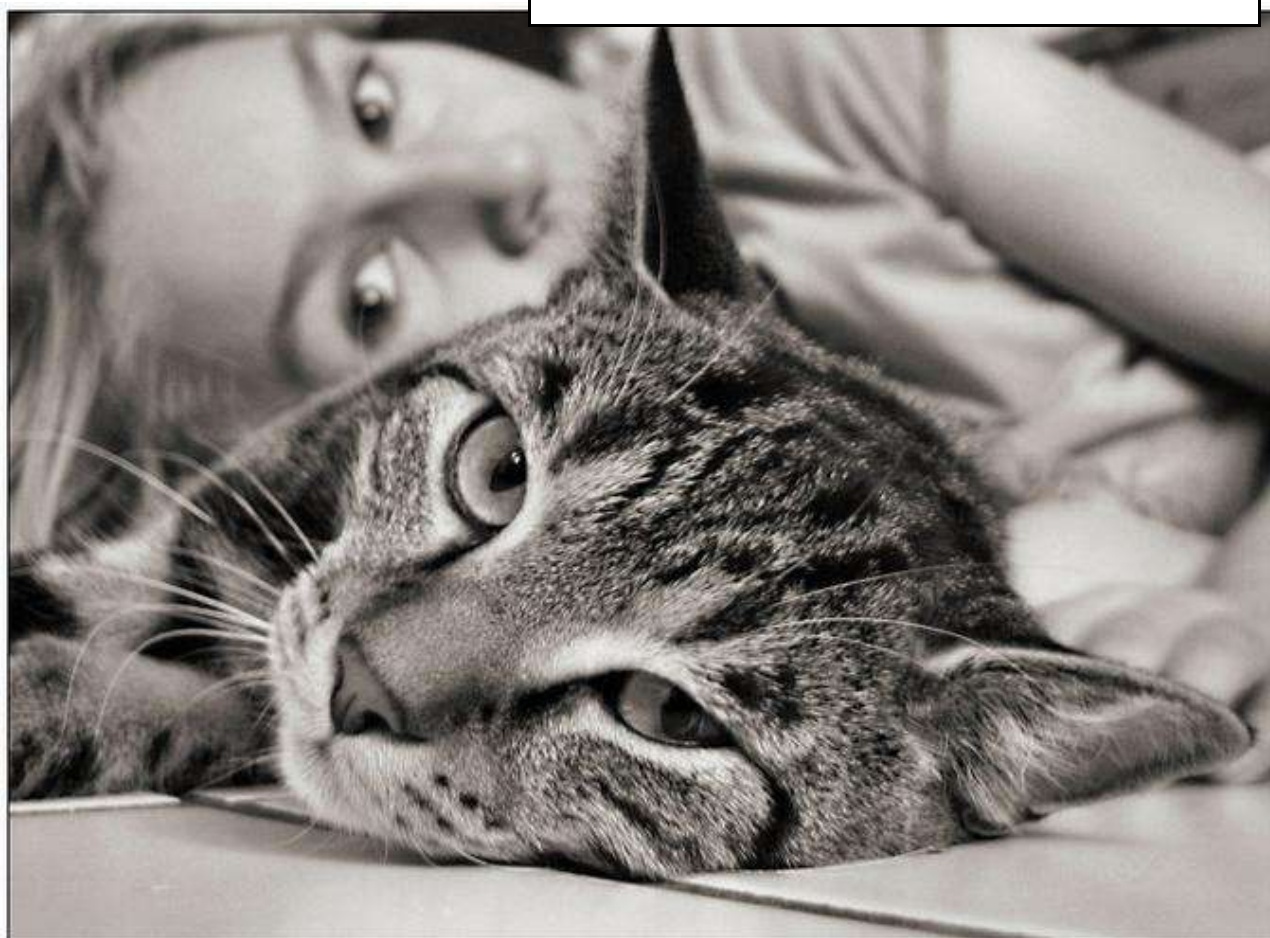
De dårlige nyheder er, at hvis jeg ikke kan se at pengene er indbetalt til 1. februar, så må du betragte dig selv som udmeldt. Intet klubblad, ingen nomenklatura – og du forbliver udmeldt, indtil du betaler.

Tilbage står nu blot at ønske Jer allesammen en glædelig jul og et godt nytår. Jeg håber, at vi ses til flere træf i det nye år, at samarbejdet med Jawa- og MZ-klubben vil blive til glæde og fornøjelse. Selv får jeg en travl vinter, for min kære hustru synes, at nu har jeg lyst til at lægge nyt tag på vore hus. "Jeg må gøre et eller andet for at holde ham fra gaden", siger Edith. Det værste er, at når dette projekt er overstået, så har hun en lang liste med andre gøremål.

Erik P

En undertrykt mand

"Inden jeg taler, vil jeg gerne sige et par ord."
Anders Fogh Rasmussen, statsminister.





Ændring af
koblingens
vandring

Bedre kontrol med indkoblingen

John Andersen i Odense kunne godt ønske sig lidt mere kontrol med sin kobling. Han ville gerne have mere præcision og kontrol. Efter at have tænkt over problemet et stykke tid, kom han på denne løsning.

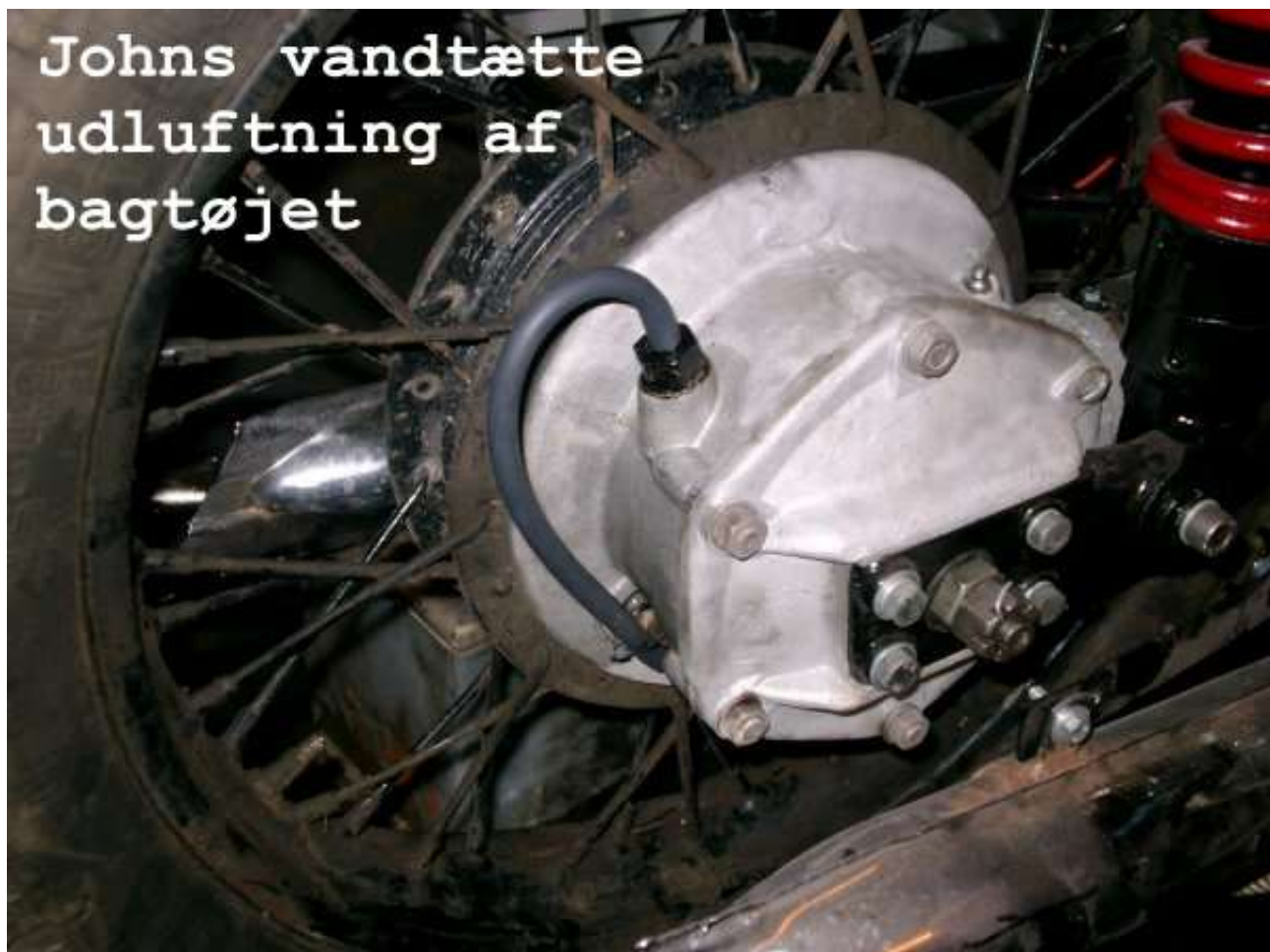
- En trisse har fat i koblingskablet.
- En stump wire har fat i koblingsarmen, den anden ende er fastgjort til en skrue på gearkassen.

Når John aktiverer koblingsgrebet trækker den trissen fremad, men når den således bevæges fremad, giver den lidt af kablet til den fastgjorte ende på gearkassen, samtidigt med at den trækker koblingsarmen fremad. Det betyder, at trissen bevæges dobbelt så langt som selvkoblingsarmen og meget bedre føling med koblingen.

Vand i bagtøj og gearkasse

Ved adskillelse af bagtøj og af gearkassen opdagede John, at han begge fandt masser af vand i olien. På næste side ser du tre billeder, som viser Johns enkle

løsningsforslag – nemlig at sætte et stykke slange med en enkelt krølle på, der således tillader udluftning, samtidigt med at det er en vandlås.



Generalsekretæren mener dog sammen med Flemming i Ølgod, at den største synder her er speedometerkablet. Kondens- og regnvand løber ned af dette kabel og lige ind i gearkassen. Man kan næsten se problemet, på denne artikels første billede med trissen.



Generalsekretærens løsning består af et stykke krympeflex, der med en varmepistol bringes til at slutte ganske tæt om tilslutningen, og hvor en smule kontaktlim foroven sikrer mod at vand kommer ned bag krympeflexen.

KØB, SALG & BYTTE

Eneste momsregistrerede importør af reservedele og brugte Ural/Dnepr i Danmark er Flemming Jensen, der på Forsomhovej 1, 6870 Ølgod har **Vestjysk Ural Import** Telefon 7524-6592 Mobil 2143-2730 hjemmeside www.ural.dk email: IMZ-Ural@mail.tele.dk Flemming har hjemført et antal "projekter" (læs gamle motorcykler, der trænger til en kærlig hånd), som han gerne vil sælge.

Lars Jørgensen i Sønderborg vil sælge en militær cykel **MW750** (der også går under betegnelsen MB750) for 30.000 eller 32.000 kroner. Den er fra 1968, er olivengrøn med sorte striber og har en

fabriksny motor med sovjetstjerne i såvel motor som gearkasse. Der **drevet sidevognshjul**, maskingeværford og benzindunke med i handlen. Afgiften på 911 kroner er ikke betalt. Som du sikkert ved er de militære maskiner fremstillet til høje kvalitetskrav og de er forholdsvis sjældne.

Lars har også en **nylakeret rød sidevogn**, hvor alle buler og grimme svejsninger er fjernet. Den er flot rød og kan erhverves for 2.500 kroner.

Mobil 2215-5960, email ostman@webspeed.dk

Per Steenberg i Karup er kommet til at købe 4 **Ural-motorcykler med sidevogne**. Det er 3 for mange, så han vil gerne sælge. Der er tale om 650 ccm årgang 1990-92.

Ring på 9710-2196 eller email Steenberg@privat.dk

M72 solomaskine fra 1950 med de originale russiske papirer. Den trænger til en kærlig hånd. Grim motor, men pæn lak. 12.000 kroner
Tom Pedersen i Bagsværd er klar på mobilen 4013-4808!

Carsten Schweder, Silkeborg har en masse dele til salg eller bytte:

- En **sidevogn** fra 1970 **med reservehjul** til en K650. 2.500 kroner
- **2-i-1 udstødning** til Ural fra 1993 komplet og ubrugt

Ring til Carsten på 8651-0072 eller email til Schweder@mail.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. 400,- + forsendelse (i reglen kr. 15,-). Han sælger også halogenpærer til 6 Volt 10 Watt til 60 kr + forsendelse.

Finn Olesen har lavet en samlet udgave af **nummer 1-7 af vores klubblad**, som han vil sælge for 100 kroner.

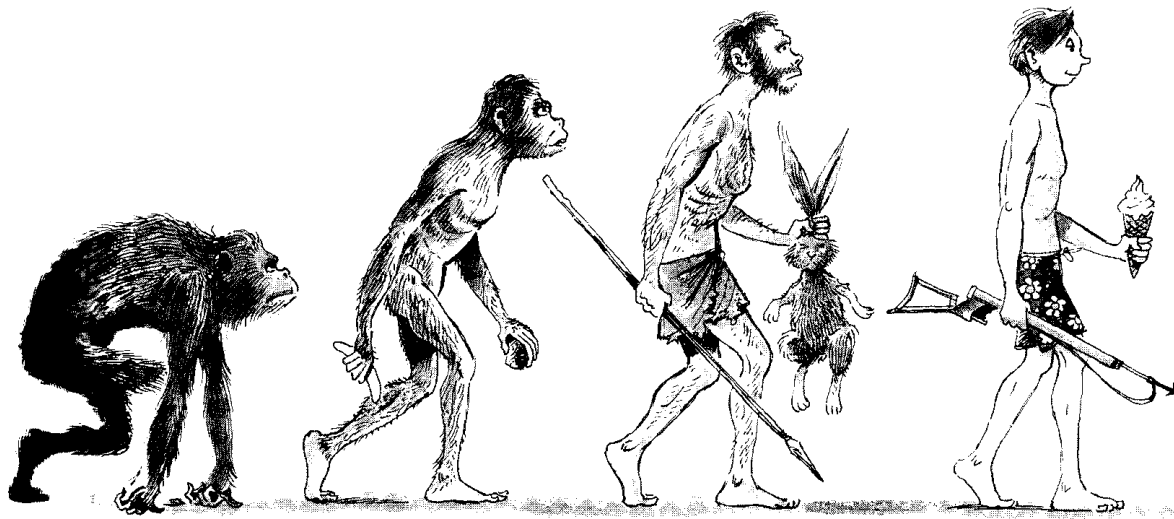
Finn har telefon 7595-4648 email: Finn-Katja@mail.tele.dk

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 til Kim på dette (mobil)telefonnummer: 2728-0560.

Dnepr K750 søges

Orla Kruse søger på vegne af en ven en gammel - før 1960 - Dnepr K-750 med sidevogn. Skal være billig, da vennen selv vil restaurere den. Email yok@tdcadsl.dk eller telefon 7440-4728



En mands vejledning i at male

Jeg elsker at rode med motorcykler biler mm. Dog har jeg hurtigt indset, at der er nogle ting der interesserer mig mere end andre. F. eks. i MZ sammenhæng, kan jeg ikke hidse mig op til at nørkle med et laderelæ. Misforstå mig ikke, jeg kender teori og virkemåde, men derfra og til det virkelige liv - gider ikke! Det er der mange andre ude i verdenen der har mere interesse i, og derfor mere flair for end jeg.

En af de ting, som jeg derimod har haft mere held med, er at male med spraydåser. Nu sidder de fleste af jer og tænker: "Hvad fabler manden om". Men prøv at tænke efter, mindst 85 % af jer har ikke ret meget fidus til de der blikdåser - vel?

De fleste gange jeg har lavet motorcykel, har det været denne rækkefølge :

- Skille skidtet ad,
- renovere motor, og gaffel mm. og
- samle stumperne sammen.
- Og så skal vi jo lige have den malet.

Tænke, tænke. Ned til den nærmeste fuser: "Kan du ikke lige?" - "Jo da, det koster dig (et eller andet ublu beløb)," eller efter hård forhandling en "smule sort" under bordet; og når man så samler, så kunne det godt være pænere både hist og pist, og efter et års tid ruster den også lidt både her og der.

Nu er det sådan, at jeg altid sætter et meget stramt budget på mine legetøjer, og når man så er utilfreds med at skulle slippe for meget, hvad gør man så?

Et kompromis for mig var, at kunne jeg lave det for halv pris, af hvad jeg skulle betale sort, og til mindst samme kvalitet, var den hjemme. Det har jeg praktiseret siden, og er ofte blevet spurgt, hvor jeg har fået den malet henne! Det luner!

Indrømmet, resultatet bliver ikke "perfekt" hver gang, men det er altid så præsentabelt at jeg kan være det bekendt.

Spraydåser er en s.tans opfindelse

Kvaliteten svinger meget på malingen. Dyserne forstøver alle sammen forskelligt, også på dåser i samme serie. Sprøjtebilledet er meget diffust, og det giver meget oversprøjt. Sprøjt, der lander som støv på de lige malede overflader tæt ved arbejdsstedet.

Drivmiddeltrykket falder løbende under processen, og er der ud over, afhængig af omgivelsernes temperatur. Trykket er på intet tidspunkt tilstrækkeligt højt.

Jeg er begyndt at lave motorcykler i denne rækkefølge i stedet for:

- Skille ad,
- male og så
- alt det andet.

Det er der flere grunde til, men det har også den sideeffekt, at stumperne ligger og ser pæne ud, og så er det nemmere at komme i gang igen, hvis man er kørt lidt træet.

Man gør følgende

1. Når "skidtet" er skilt ad og rengjort, vandsliber man stumperne med , f.eks. korn 220 papir.
2. Så grunder man og lader det ligge et par døgn (eller 1 døgn i "svedekasse"¹, se senere).
3. Så spartles der, og slibes med 220, til "toppene" af spartelen er væk, og så slibes der færdigt med korn 400, der grundes igen, og tingene hviler som før.
4. Ser det rigtigt ud, slibes der med 800 papir, ellers er det om igen med spartel og 400 papir.

1 En svedekasse er f.eks nogle masonit- eller papplader, der er stablet omkring emnet, som et hundehus, så sætter man en varmeblæser til at blæse ind i kassen, så man får en god temperatur. Brug hovedet, og sæt blæseren lidt uden for kassen, så skidtet ikke brænder af.

Det vigtige er, at grunde før man spartler, hvis man spartler først, virker grunderen ikke efter hensigten. Grunderen skal have direkte kontakt med pladen, ellers kan den ikke bytte ioner (for det meste zink) med jernet, og give den rustbeskyttende effekt, som er meningen med det hele².

Grunden til at jeg grunder det anden gang, er at lagtykkelsen skal være tilstrækkelig. Et tyndt lag, der lige dækker, har ikke den fornødne effekt, (det er lige smuttet på min "Ræsersaddel", så den får nok "røde hunde" efter kort tide ude under vor herres himmel).

Spartler man flere gange, er det ikke nødvendigt at grunde hver gang, men det er smart, f. eks. lige male over med grunderen eller en hvid spray, før man fortsætter, specielt hvis man skal male med gul, orange eller rød farve bagefter.

Disse er nemlig i rækkefølge de farver, der dækker dårligst af alle, og er emnet "mangefarvet", (original maling, grunder og spartel i en pærevælling) skal der mange dæklag på, og selv når man synes at det ser fint ud, kan man måske se "skygger" i malingen, når man kommer ud i solskinnet.

Grunden til at emnerne skal hvile så længe er, at malingen skal være tørret helt igennem, ellers koger den op, når man lægger næste lag på, og dermed påfører overfladen fortynder.

At male

- Man starter med at sprøjte kanter og hjørner, som kan være svære at få ram på. Derefter maler man de let tilgængelige overflader sammenhængende.
- Når man sprayer, skal det være med jævne strøg, som lige netop "overlapper" hinanden. Det ses nemmest ved at overfladen ser "fugtig" ud, uden "helligdage".
- Strøgene fortsætter helt ud over emnet. Man begynder og slutter og starter altså i "fri luft".
- Man ryster dåsen, ofte under arbejdet.
- Når man lægger dækmaling på, må der ikke være mere end 4 – 5 minutter mellem hvert lag, ellers "koger" det op.
- Øvelsen siger en, hvornår det er tid at stoppe, før skidtet løber³.

²Det der med at spartle først ses tit på biler der er hjemmelavede for rust. Først ser det godt ud, men efter et par år, revner spartlen og slår fra. Det er fordi rusten er begyndt igen inde på den nye plade, hvor den så løfter spartelen fra.

³Løbere kan man med lidt tålmodighed og fingerfærdighed slibe ned med fint papir, og polere op med f.eks. lakrens. Husk at lade emnet ligge længe, før man prøver denne

- Så lægges det til tørring som før, bagefter slibes igen med 800 papir, mener man at det bliver sidste omgang, slibes med 1200. (Det gider jeg nu oftest ikke, men bruger 800 papir).
- Hvis man skal have et superresultat, kommer man ikke uden om at slibe med 1200 papir.
- Det er nu man sliber eventuelle løbere ned, så de ikke ses.

Så skal slaget stå

Der skal lægges lige så meget på, at man kan se malingen løber sammen, men ikke så meget at det giver sig til at danne løbere.

Smutter det, sliber man og prøver igen, eller vurderer om man kan slibe løberen væk senere (se tips nedenfor).

Det er smart at lægge dette sidste lag med en fyldt spraydåse. Der er mere tryk på, og dermed bedre forstøvning

For at få det rigtigt er det nødvendigt med meget lys, ikke en 60-Watter i loftet, men helst flere lysstofrør rundt om, og gerne også liggende nede på gulvet. For at se om man rammer rigtigt, er det nemlig bedst, hvis man kan få lyset til at spejle sig i overfladen, ellers er det svært at bedømme hvad man laver.

Det er også vigtigt at man kan komme rigtigt rundt om emnet, eller at det kan drejes frit⁴.

Når man så har malet tingene færdigt, lægger man dem til side, til resten af motorcyklen er færdig. Malingen er nemlig først fuldt hærdet efter et par måneder. Der står godt nok 7 døgn på de fleste dåser, meeenennn - det har jeg en anden mening om!

Inden man monterer, polerer man med lakrens, og giver det en gang voks.

Er der et sted, der er lidt ru, (Sprøjtestøv) kan man prøve at slibe forsigtigt med noget

spøg, ellers opdager man hvorfor jeg mener at vejledningen på dåserne er misvisende.

⁴ Hvis det er en tank, lægger jeg den f.eks. over ryggen på en gammel træstol, jeg har også lavet en drejeskive af en spånplade, og resterne af en cykelforgaffel & kronrør. Over denne hænger en gammel emhætte monteret på en 1½ x 1½ m spånplade, med lysstofrør rundt langs kanterne. På siderne er der hæftet noget afdækningsplastic.

Så ruller jeg en side op, starter emhætten og maler, imedens jeg drejer emnet.

På denne måde kan jeg male hjemme i kælderen i en etageejendom uden at genere de øvrige beboere med lugten af maling.

slidt 1200 papir, og så polere efter med lakrens.

Til sidst : Stel er ikke egnede til spraydåser, jeg er så doven at jeg gør det, men det bliver tit pænere med en fornuftig pensel, og sort alkyd. Der bliver nemt alt for meget oversprøjt når man maler stelrør.

Tips og tricks

Man kan købe specialdyser i "Hip – Hop" forretninger, rødderne bruger dem, når de "grafittier". Med sådan nogle kan man få lige det sprøjtebillede man ønsker sig. Næste gang I ser et rigtigt graffiti "piece", så prøv lige at se hvor nøjagtigt de kan male kanter og omrids.

Man kan også for små penge købe udstyr, så man kan blande farver i dåser og fylde dem igen. For en hard core gør det selv'er er der mange muligheder her.

Jeg har malet min MZ. Malingen kostede kr.100.- for 6 dåser ved "Røverkøb", og så havde jeg vandslibepapiret og sølvfarven til skærmene i forvejen, samt, en lille smule spartel.

Held og lykke.

Niels Kallehaug



Dette er ikke Niels' hjemmemalet mc, men en Yamaha XT550, hvor man kun beundre (eller forundres over) ejerens pakning af bagagen.

Han vil minimere vindmodstanden, men jeg synes nok, at det tårner sig noget op.

Sovjetmotorcykler fra før krigen



Oprindeligt blev sovjetmotorcyklerne navngivet efter et system, der fortalte om hvor, de var blevet fabrikeret, og hvormange cubikcentimeter. Således producerede Promet-fabrikken i Leningrad en model L-300, der var en 292 ccm et-cylindret to-takter. Produktionen kørte fra 1931 til 1940. Modellen var baseret på en ældre DKW med pladestel. Den blev brugt i betydeligt antal af den Røde Hær.

"M" betød Moskva, og ML-3 var den mindste af DKW-kopierne. Det var en et-cylindret 125 ccm to-takter med en tre-trins gearkasse. Generatoren sad på højre side. ML-3 blev kun bygget i et år, så udbrød "Den store patriotiske krig" (anden verdenskrig).

I krigens begyndelse manglede den Røde Hær motorcykler, og i starten supplerede man med engelske modeller. Fabrikater som Ariel, Matchless og Norton må have været lidt underlige for russerne, som var bedre bekendt med de tyske modeller. Senere modtog man 29.000 motorcykler fra USA, men det passede russerne bedre, for de var ikke ubekendte med de store V-motorer. Nogle af deres førkrigsmodeller var baserede på Harley og Indian motorcykler og var ganske velegnet til de vældige afstande og dårlige veje. Ud over disse blev erobrede tyske maskiner også anvendt.

Endnu et DKW-kopi dukkede op henmod krigens slutning. DKW-modellen NZ350 blev i Sovjet kaldt IZH-350 (ИЖ350), der kom til at komplimentere L-300 modellen.

M-72 var en licensbygget BMW R71. Fabrikationen begyndte i 1939 på fabrikken Iskra Zavod i Moskva. I 1941 blev hele fabrikken flyttet til Irbit i Sibirien, lige bag Uralbjernene. M-72 var den mest moderne af de sovjetiske modeller, for den havde teleskopaffjedring foran, rørstel og 'plunger' affjedring bagest. Motoren var den bekendte sideventilerede boxermotor med to karburatorer, tandhjulsdrevet knastaksel og dynamo oven over knastakslen.

Gearkassen var 4-trins med fodskifter til venstre og en ekstra håndskifter på højre side. Kardanaksen på højre side, ligesom sidevognen. M-72 blev brugt både som solo og med sidevogn.

En anden 750 ccm motorcykel havde typebetegnelsen PMZ A-750 – også kaldet "Podolsk" blev anvendt på samme måde og var inspireret af den amerikansk Indian V-motor, sideventileret og med 3-trins gearkasse. Stellet var i modsætning til Indian'en opbygget af presset stålplade. Podolsk ydede 15 HK, max hastighed 100 km/h som solo, 80 km/h med sidevogn. Den var velegnet til det russiske terræn og blev i stor udstrækning brugt af den Røde Hær sammen med M-72 og de to-taktede motorcykler. PMZ A-750 blev produceret fra 1935 til 1939.

Væsenligste kilde: Roy Backons bog "Military Motorcycles of World War 2", London 1985; kapitel 12





Oplevelserne var fine - vi nåede til Trondheim - på én Nimbus!

Johannes' kom aldrig ud af stalden - ville ikke lade - så efter et par dages forgæves reparation valgte han resolut at skifte til Nimbus'n. Min var ellers gået Als rundt i pinsen uden problemer overhovedet; men på den sidste prøvetur ned til Johannes brændte den hul i et stempel og åd lidt af cylinderen.

Ny på og afsted - vi kom til Skanderborg. Da skete det igen! Godt gemt i en hestetrailer blev Uralen fragtet til Vamdrup og herefter kørte vi til doktoren i Ølgod. Han heksede og konstaterede at tændingen stod ganske forkert. Mærket på svinghjulet var ikke tændingstidspunktet, som vi havde antaget; men var toppunktet (forunderligt, at den har kunnet køre ca 9000 km i den tro).

Nye cylindre/stempler - det hjalp selvfølgelig; men den kørte mærkeligt ujævnt - så mon ikke nye karburatorer...? Flemming fandt og skiftede nu kørte den endelig som en drøm. Vi fragtede russeren hjem efter en hel dags bekymring. Næste dag ville den ikke starte særlig villigt - justering af karburator igen. På prøveturene gik det egentlig tåleligt, dog klart bedst, når lyset var tændt!

Da var det, at Johannes skiftede sykel (som de skriver i Norge). Nå, vi haltede op gennem Jylland og så skiftevis på tændrør og justerede karburatorer - snart næsten helt hvide - snart helt sorte af sod.

Havde det ikke været fordi den sidste justering mens vi ventede på færgen i Grenå var gået godt, var vi vist stoppet her. Vi haltede videre fra Varberg. I Oslo blokede motoren et kort øjeblik - den havde spist al olien! Men vi kom da gennem Oslos forfærdelige trafik - de kører stærkt og tunnelerne er lange - heldigvis ingen afgifter for motorcykler.

Den største frygt var,... bare lortet ikke stopper i en tunnel! I Tyristrand (nær Hönefoss) efterlod vi Uralen og meget andet godt bagage og krøb sammen på Johannes' Nimbus. Herfra gik turet fint - på nær regnen - én dag lå vi i teltet til kl 16 inden det lysnede så meget at vi kunne køre videre. Gennem Valdres højt til fjelds - der var stadig isflager i de højest beliggende søer og 1½ meter sne i vejkanterne nogle steder. Temperaturen var betænkelig nær nulpunktet.

Geiranger var flot - hvis bare der ikke var så mange lavthængende regnskyer. Atlanterhavsvejen ved Molde også enestående.

Trondheim blev altså det nordligste; men vi så da både helleristninger, løsgående køer på vejen og masse andre flotte fjelde inden vi hentede Uralen. Den kunne selv køre på én cylinder til færgen i Oslo - på nær de sidste 100m - da var der ikke mere strømpå batteriet (vi havde købt generatoren fra, da vi fandt ud af at der var over 20V på nettet - måske dårlig relæ?)

Herefter trak Nimbus'n russeren om bord på færgen - helt op på hængedækket. I Frederikshavn sørgede en lastbil fra Rygård for den videre transport hjem. I Give måtte Nimbus'n have en åndepause; men den slæbte også godt på to mand og en fyldt postsidevogn. Jeg har slet ikke omtalt hvor let det er at komme i snak med andre på sådan en tur. Ikke bare de halvgamle mænd; men også kvinder kom deltagende for at se dyret - det skal nu bemærkes, at de to af det andet køn var fra det tidligere DDR. De havde selv kørt meget på MZ og Scoda - og kendte til at måtte improvisere sig gennem en tur.

Lige nu går både Johannes og jeg og ser på adskilte cykler - vi ser mest på generator og relæ, og tror på at dette er årsag til al baladen.

Men turen var god.

Peter Junker Iversen



Historien om Salto MkII

eller: "Den traumatiske hjemkomst"

Sigurd havde samlet kr. 8000.- sammen, og var MEGET tændt på at købe sig en Aprilia Sonic knallert. Den detalje at han endnu ikke var gammel nok til at køre knallert, blev nonchalant overset. Herregud man skal vel ikke lade sig bremse af bagateller....vel?

Nå, nærlæsning af Den Blå Avis og QXL annoncer ledte til sidst til det ønskede: En Sonic, knapt 1 år gammel, i den eftertragtede "Argento Artic" metallic farve, til den facile pris af kr. 8500.- kroner.

Man lagde lidt pres på sin far. Han er en "sucker" når det er noget med motor på - og som planlagt hostede han op med de manglende 500 kroner.

Ens mor blev også grebet at "dillen", hun lagde kursen om og mente "at man da godt kunne køre knallert, selvom man ikke var 16 ! Det kunne ikke være så galt. Sigurd havde jo fået knallertkørekortet, og var jo sådan en fornuftig dreng.

Ja, ja. Det sidste viser jo bare at nogle gange er skæbnen en meget gunstig.

Afsted i den gamles Toyota, og ud på Vesterbro, i noget nyere socialt boligbyggeri. Op med elevatoren til 2den sal, og hen og ringe på. Op lukkede "Mujaffas" far (navn opdigtet), iført hjemlandets gevanter, hovedbeklædning, fuldskæg og sandaler. Vi defilerede fordi "Mujaffas" mor og de to mindre søstre, som sad i sofaen og så TV.

Ude på altanen stod vidunderet, "lidt ridset" (kunne spartles med mørtel, og hele mursten som fyld), og et bagdæk, hvis tekstur kunne sammenlignes med et mellemlægspapirs.

Nå skidt med bagatellerne. Kunne den starte?

Ivrigt kastede husfaderen sig over opgaven, mens han ytrede: "Den spark lit. Bat'ri majet trat."

En forlist sandal, og to skinnebessår gav resultat. "Svinet" snurrede velopløst, og hold kæft hvor den kunne tage "snoninger", når man vred håndtaget om. Det gik rent i hjertekulen på både Sigurd og hans far, så de andre små detaljer blegnede i erindringen.

Da altanen og nærliggende omgivelser var blevet sløret af blå udstødningsrøg, slog vi til. "Svinet" blev bugseret tværs igennem stuen, ud på svalegangen, ind i elevatoren og ned i cykelkælderen.

I mellemtiden var "Mujaffa" kommet hjem, og donerede storsindet en police med 11 måneder tilbage på, samt en åben hjelm. Hjelmen var pæn og så næsten ny ud. (Den kører faderen nu med på MZ'en, Sigurd har vist mere brug for integralhjelmen.)

Nede i cykelkælderen konstaterede man, at baghjulet låste når man brugte bagbremsen, og "Mujaffa" forklarede, at han ikke turde køre mere på den, for den var for vild, så han

kunne ikke tøjle den. Det lød jo lovende! (Men han kunne jo også bare lade være med at bruge en bagbremse, der låser)

Skidtet blev startet op. Sigurd blev formanet om, at han skulle tage det roligt og så følge efter den gamle på vej hjem.

"Ja, ja", sagde Sigurd, og så vred han håndtaget, og holdt 2 splitsekunder senere parallelparkeret ved det modsatte fortov - mildt rystet.

Afsted gik det. Ordene "efter mig", var blevet glemt; så hver gang Toyotaen holdt i kø, fes Sigurd frem på indersiden og accelerationsdystede om at nå først frem på den anden side. Problemet var bare, at han hele tiden kørte ligeud, så nogen gange var han helt ude af syne, og det var svært at dirigere ham i den rigtige retning.



Til sidst holdt Toyotaen i en lang kø bag ved en, der skulle svinge til venstre, Sigurd havde lige været i syne, og pludselig så man ham springe op i luften ude foran den svingende bil. Det lignede lidt en klovn-op-af-en-æske-situationen.

Der var kommet en cyklist på tværs, og manglende erfaring og fremsynethed, førte til at der nu skulle investeres i en sæk mørtel mere til "ridserne", der nu tog mere karakter af plovfurer.

Nå, videre. Et par "near misses" senere mistede far øjenkontakten med Sigurd, der piskede frem ad Åboulevarden med ca. 70 km/t.

Far skulle tage kage med hjem til kaffen, så vi kunne fejre nyerhvervelsen på behørig vis. Da han ankom ca. 10 minutter efter Sigurd, var der ingen Sigurd, ingen Aprilia, og ingen familie at se.

Mystisk! Nå, da man kom ind i lejligheden glad råbende "Hej", brasede Sigurd ind gennem bagdøren, stadig iført styrthjelm og med sved på panden ytrende:

"Du-må-hellere-se-til-mor-hun-har-slået-sig-tror-jeg-nok".

Ind og kigge. Ganske rigtigt. Mor lå stortudende på sengen, og fablede om ridser på knægtens knallert, og om at det ikke var med vilje og, og ...

Hvor pokker var Tobias? Han lå i chock på sin seng med en pude over hovedet: "Mor er kommet til skade, hun fløj som..... et blad for vinden".

En halv time senere er følgende forløb sammenstykket:

Sigurd svinger stolt ind i gaden, mens resten af familien beundrende ser til. Ned på gaden. Op med Tobias. Vrooommm. Tur ned til søen og tilbage igen. Så står Sigurd stolt skrævende over "dyret", og mor lægger sin hånd på håndtaget, og drejer blidt. Apriliaen, der er en fyrig italiener lægger straks et par heste i selen.

Da den bevæger sig fremad, griber moderen resolut hårdt fat i håndtaget. Det påvirker ikke Apriliaen, den går på baghjulet, og styret klasker over til den ene side. På dette tidspunkt er Sigurd historie. Det sidste han opfatter er et speedometer, der passerer hovedhøjde.

Mor holder fast, danser lidt med den balancerende Aprilia, der til sidst lægger sig på siden, og "spræller". Mor hører den knasende lyd af plastskjolde og vejgrus mod hinanden. Hun reagerer resolut. "Ingen ridser i min søns knallert", tænker hun, springer på benene og rejser Apriliaen op i et snuptag.

Eneste detalje, der er misset, er at Apriliaen i øjeblikket tror at den går 90 km/t!! Sekundet senere er den i lodret stilling igen på et hjul - med mor på slæb - på vej tværs over gaden, hvor den rammer en sagesløs Lada med et ordentligt brag. Så ruller den hele vejen bagover og "taber pusten".

Resultatet af den øvelse var, at det eneste stykke plastic der var uskadt, var det sorte skjold der rummer handskerummet. Et sæt skjolde med mere løber op i mere end 5000,-, så der blev spartlet og slebet og malet. Fjorten dage senere fremstod den som ny, i sølvmetallic, med nyt bagdæk, renoverede bremses mm.

3 dage senere - gætt selv.
14 dage senere - gætt selv.

Nu skal vi til det igen, den står nede i kælderen og er strippet for alt, der hedder skjolde, men denne gang er det nødvendigt at investere i enkelte nye stykker. Derfor hedder den efter farfars forslag SALTO i stedet for SONIC på grund af de gymnastiske øvelser, og MkII eftersom det var en dobbelt salto.



Far påstår, at den senere har lavet "skruen", men så bliver navnet lige langt nok!

Niels Kallehaug
MZ-kører

<- Niels har kun dette foto af sig selv. Taget på Rigshospitalet, umiddelbart efter et forsøg med gør-det-selv hjernekirurgi med hammer og søm!





Den 5. februar 2005. Kl. 9:00 til 17:00 Forever 2 Wheels

Dronning Margrethe Hallerne, Fredericia. Som de foregående år har vi et hjørne, hvor vi kan vise vore maskiner frem. Hvis du bor nær Fredericia og gerne vil vise din 'russer' frem den lørdag, så kontakt Erik på 8667-5392 eller Erik@dnep.dk Har du forslag til noget, som vi kunne gøre anderledes og bedre, så lad mig høre.

Hjemmeside www.forever2wheels.dk

Den 11. - 13. februar 2005. Det 10. internationale Gudenåtræf

Telt, selvforplejning, koldt. Et dansk modstykke til det norske primustræf, eller det svenske frostknudetræffen. Se efter opdatering på www.mchojbjerg.dk > kalender, www.mchojbjerg.dk > "fotogalleri" har nogle billeder fra 2004.

Atter en overkommelig chance for vinterkørsel og for at møde motorcyklister, der ikke er helt almindelige.

Den 25. - 27. februar. Primustræf i Norge

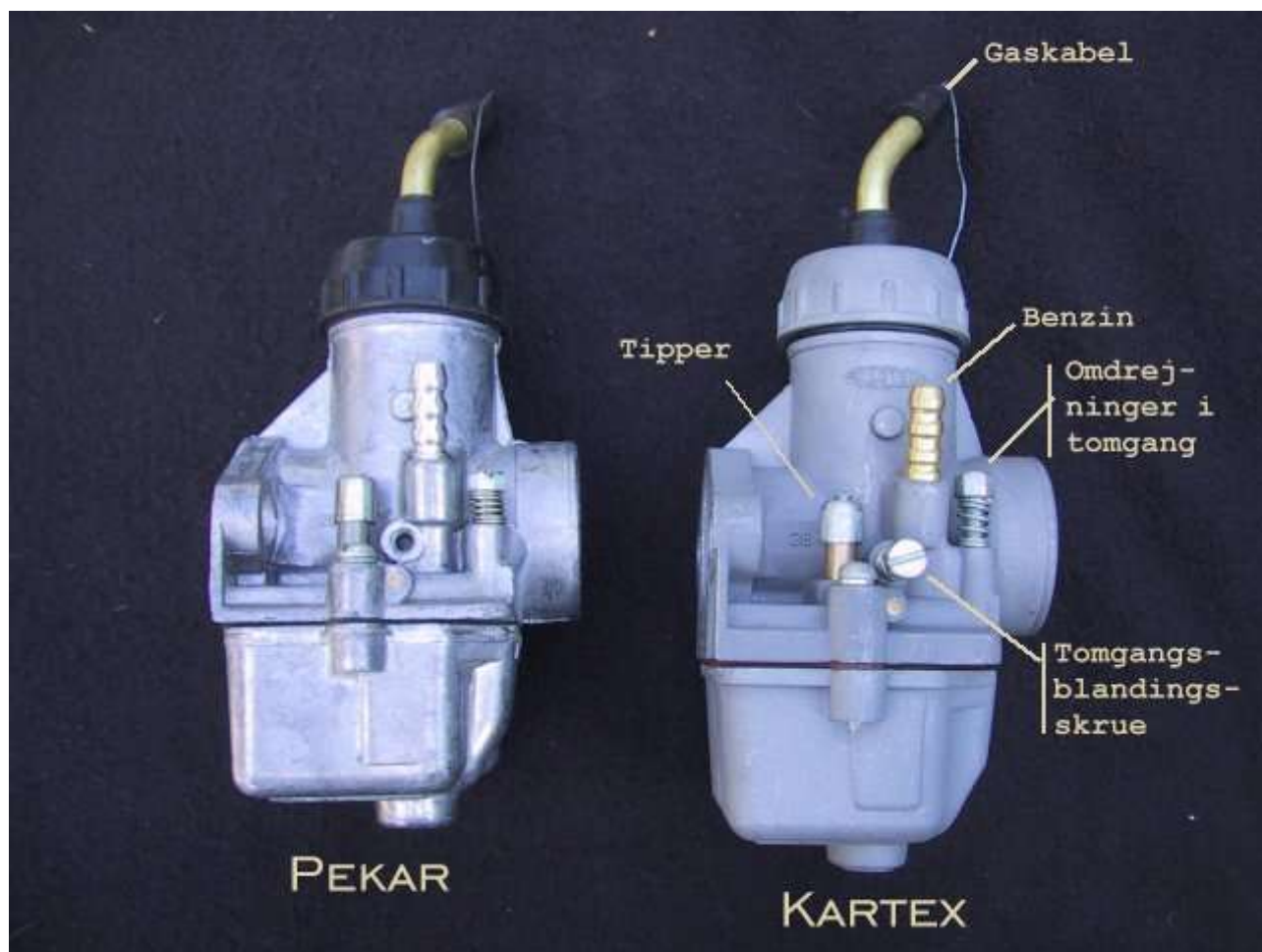
betragtes af nogen som det ultimative vintertræf. Flemming Petersen fra vores klub deltog både sidste år og i år. Sjovt nok er der ingen særlig hjemmeside for primustræffet, men det ser ud til, at de – der vil afsted – også finder ud af det!

"You don't need to be smart to be president"
George W. Bush

Alternative karburatorer

De 'flade' K65 karburatorer har et dårligt ry, når det kommer til at justere dem bl.a. Så kan man købe sig nogle dyre, japanske Mikuni-karburatorer, som mig bekendt er særdeles velfungerende.

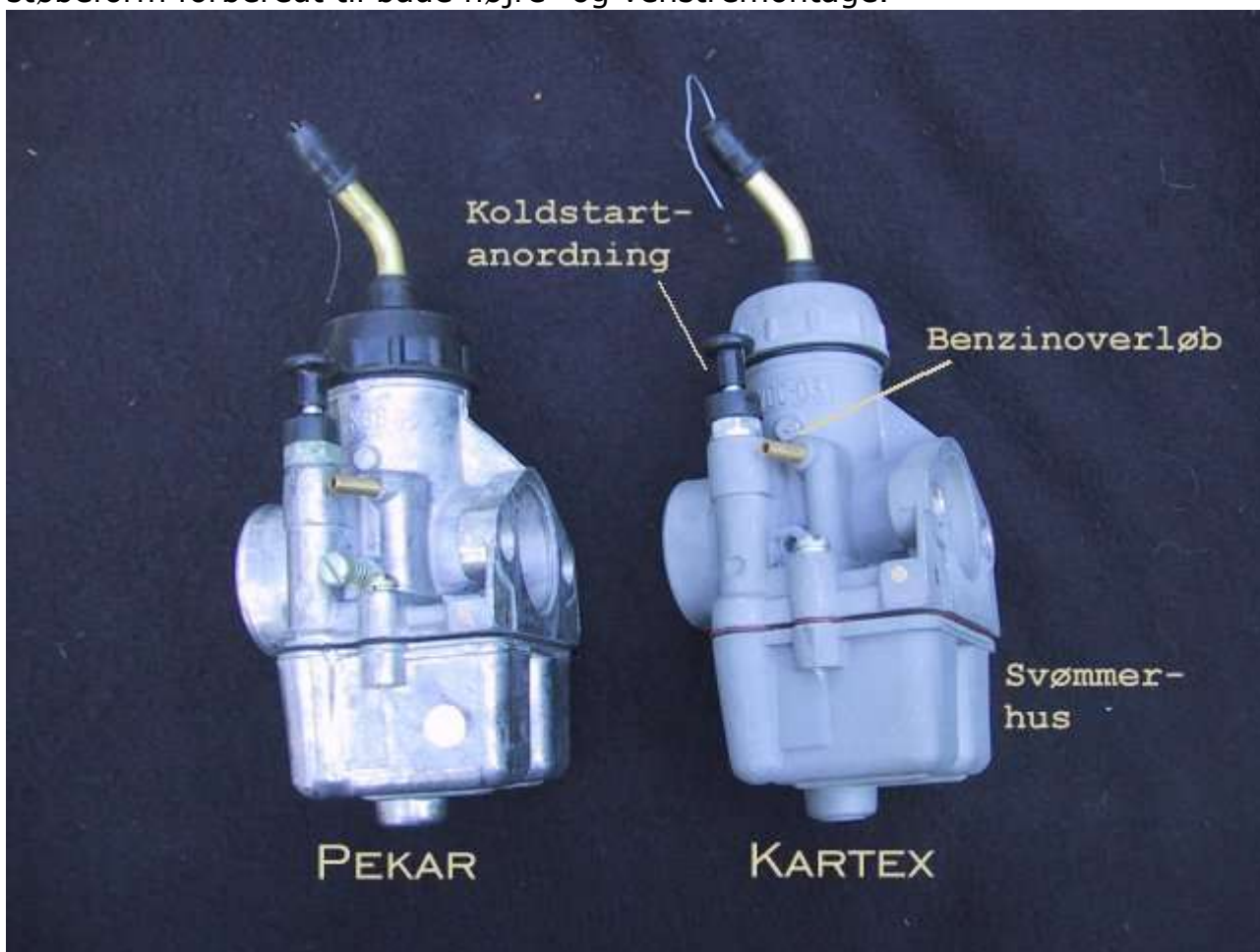
Hvis man har knapt så mange penge – og måske helst også vil holde sig til russiske eller ukrainske reservedele, så laver russerne en karburator kaldet Pekar (Пекар). Ukrainerne laver en næsten 100% identisk karburator, kaldet Kartex (Картек). Her er nogle billeder, hvor du selv kan sammenligne.



Ligheden er jo slående. Den russiske "Pekar" har ikke så pæn *finish* som den Ukrainske (som vistnok er en kopivare!). Det øverste låg på Pekar er af plastic. Karburatorerne monteres uden videre på Dnepr-modellerne. De kan også bruges på K750, men så skal du lige købe eller fremstille et mellemstykke, fordi monteringskruerne sidder forkert.

Det kunne godt se ud som om, at Pekar-karburatoren mangler reguleringskruen for tomgangsblandsforholdet, men forklaringen er simpel.

Begge karburator leveres i en *venstre* og en *højre* udgave. Den eneste forskel er faktisk på denne skrues placeren. Du ser også, at der er 'forberedt' til gennemboring og gevind – så det oprindelige hus kommer fra samme støbeform forberedt til både højre- og venstremontage.



Koldstartanordningen, som nogen måske vil kalde en *choker* består af et lille håndtag, som man kan trække op i to trin. Leszek fra "Oldtimers Garage" i Szczecin mener, at de er en klar forbedring i forhold til de flade K65'ere.

Jeg vil være glad for indlæg i bladet fra medlemmer. Ikke blot fordi, jeg selv skal forfatte mindre, men især fordi jeg frygter at indholdet bliver lidt monotont når det meste er skrevet af samme mand.

Send dit indlæg til Erik Petersen
Høgevej 5, Bruunshåb
8800 Viborg tlf 8667-5392

eller email til Erik@dnep.dk

Næste nummer af bladet modtager du februar 2005 – hvis du husker at betale kontingent!

Søndag, 31. oktober 2004



Hej Erik P!

Jeg fik klubbladet igår lørdag og som sædvanlig læste jeg det med stor fornøjelse med det samme. Jeg kan godt li` den lidt humoristiske tone. Da jeg så månedens opgave blev jeg med det samme sikker på at jeg kender svaret:

Som du måske ved har jeg leget med engelske motorcykler i mange år og gør det stadig (plus en enkelt 3-cylindret italiener Laverda 1000).

På et tidspunkt havde jeg en Royal Enfield Bullet 500 fra 1955 så derfor læste jeg alt hvad jeg kunne finde om sådan en så jeg ved lidt om dem. Ifølge annalerne (Roy Bacons bog: Royal Enfield- The postwar models) byggede Royal Enfield i 1956 en fabrik i Madras Indien hvor man skulle licensfremstille Bullet 350 ccm. Midt i 1970`erne begyndte man at se dem i Europa paradoksalt nok mest i England. Senere er der også kommet en 500 ccm til og idag er de faktisk rimeligt populære i Europa, og bliver også importeret herhjemme. Fabrikken planlægger faktisk at genoptage produktionen af en af Twin-modellerne. Idag er det cykler af rimelig høj kvalitet men førhen var der store problemer med kvaliteten og slutkontrollen.

Nå, men svaret må være at det er en 350ccm Enfield formentlig fra midt i 1960'rne som han har lånt af en nabo. Benzintanken er lorte-/rustrød med enkelte plamager af den originale sorte billige maling og muligvis et frakment af den gamle guldfarvede staffering. Selvfølgelig er det et twinsæde da de ikke blev lavet med andet. Det er imidlertid en militærversion for istedet for en læderstop til passageren til at holde fast i har armyudgaven en stålbøjle og den er jo meget bedre til at snøre gryder og potter fast til.

Så nu venter jeg bare på hvordan du vil klare den med imiteret plastic?

Tak for et fint lille blad

Mvh. Villy Olsen

Tak for roserne. Fordi jeg ikke er særligt begavet, bruger jeg pokkers megen tid med at lave bladet, så det glæder mig naturlig at høre.

Jeg havde faktisk ikke regnet med at nogen kunne svare, men endnu en gang er jeg imponeret af al den ekspertise, der gemmer sig i klubbens medlemmer. At svaret tilmed hæver læserens viden om den indiske Royal Enfield, giver ekstra point. Præmieoverrækkelsen vil ske, når vi ses i Pütnitz 2005. Hvis plastic kan imitere læder, vil jeg mene at dem omvendte også gælder.

Erik P.



I et par år har jeg gået og luret på hvem der kom først med en Izh med dansk nummerplade. I sidste nummer af dette blad kunne vi alle læse om Karsten Hansens meget smukt restaurerede **Izh Jupiter 2**, men den 29. oktober ringede min telefon. Det var Otto Nielsen i Kerteminde, der gerne ville være medlem af vores klub, og han var den lykkelige ejer af en **Izh Planeta 3** fra 1973. Den har kørt 82 km.

Der er tale om en solomaskine, som Otto købte her i efteråret på stumpemarkedet i Fredericia. Den oprindelige ejer var en autoophugger Marius Krohm fra Fyn, som i sin tid købte to styk og fik dem indregistreret, men aldrig rigtigt fik kørt på dem.

Det betyder faktisk, at allerede i 1973/74 fik den første Izh dansk nummerplade, og at Karsten således kun kan rose sig af at have den første Jupiter på plade.

Der var imidlertid tale om to Izh'er. Otto ved intet om den anden, men mon ikke den gemmer sig et eller andet sted ude i vort fædreland?

Erik P