

# МОТОЦИКЛ

Organ for Dansk Ural/Dnepr Motorcykelklub



Julen står for døren, så hvad er mere naturligt end at bringe et billede af klubbens nyeste medlem, Kjell Toklum fra Bergen i Norge. Vi ser ham på sin Dnepr MT-16 fra 1994 med julemanden i sidevognen. Glædelig jul!

# Redaktøren ønsker glædelig jul!

Så er nærmere året sig sin slutning, og det er tid at se sig tilbage på hvordan det gik. Ikke helt tosset synes jeg. Medlem nummer 162 har netop meldt sig ind. Det skal ikke få dig til at tro, at klubben har 162 medlemmer. Nummerserien fortsætter uden genbrug af de numre, der efterlades når et medlem beslutter sig til at holde op. Med et slag på tasken vil jeg mene, at vi er et stykke over 100 medlemmer. Det omfatter en islænding og en nordmand (som kan ses på forsiden af bladet).

Der er også ved at komme lidt styr på aktiviterne, selv om dette er et punkt, hvor der er plads til store forbedringer. Når vi bor over hele landet – og kører motorcykler, der kører mest behageligt ved 70-80 km/t, så suser man ikke bare lige afsted til et træf langt væk.

Jeg kan ikke stærkt nok anbefale, at du prøver at komme til et træf med andre 'russere'. Udbyttet kan ikke direkte måles i penge, men de erfaringer, man får ved at tale med de andre, medfører jo at man gør de rigtige ting og gør tingene rigtigt. Altså, at man i den sidste ende ikke pådrager sig unødvendige udgifter.

Nå, efter at have læst dette kan du tage et kig på kalendersiden og se, hvad der står på tapetet. DU kan hjælpe til med at fremme kammeratskabet og udvekslingen af erfaringer mellem os russere, hvis du tager medlemslisten ("Nomenklaturaen") og ringer til nogle af de lokale.

"Hvis du har lyst til at komme og se min Dnepr..."

"Jeg vil da meget gerne se din Ural ..."

"Har du prøvet at snakke med NN, han har bygget efterbrænder og 4 bakgear ind i sin K-750 .."

"Skulle vi fire lokale russere her fra Tranekær ikke ..."

Ingen grund til at slå et stort brød op. Den slags kommer nedefra, på en rolig og naturligmåde. Kaffemøde en gang hver 14. dag, fælles tur og tilsvarende. Det det ser jo

ud til, at hver eneste ejer af en Ural eller Dnepr også er en vældigt hyggelig person, som man er glad for at have mødt, så det er bare at komme i gang.

I denne ånd har Claus Dal inviteret til et sådant møde i Vamdrup (igen, se kalenderen), hvor alle kan komme og være sammen for bl.a. at kunne udbygge 'det sociale netværk', som det hedder med et modeord.

Jeg har ingen idé om, hvor mange russiske MC'er, der er i Danmark. Nogle mener, at der er tale om 3-400 stk; et par hundrede skal det i hvert fald nok være. Sagde jeg "russiske"? Dnepr er lavet i Kiev, Ukraine. Det er i dag en selvstændig stat (der afleverede alle 1.500 atomvåben til Rusland), et folk med et eget sprog, der nok ligner rusisk, men ikke er russisk. Jeg tror ikke, at de mener at en Dnepr er russisk. Måske skulle vi kalde disse MC'er for "sovjetiske" for at være helt korrekte.

## En julegave til klubben

Jeg har købt et internet domæne (på dansk en hjemmeside) til klubben. Nogle vil sige, at det kan du da tage af kontingentet, men det synes jeg ikke, når ca. halvdelen af alle medlemmer hverken ejer en computer eller nogensinde vil røre en. Dertil kommer, at jeg kan godt finde 20 kr om måneden til at holde [www.ural.dnepr.dk](http://www.ural.dnepr.dk) i luften. I kort form er adressen blot [dnepr.dk](http://dnepr.dk)

Hvad skal det toseri nu gøre godt for? Jo, her har kan vi for få penge kan fortælle alverden om vores klub og det særprægede ved vore motorcykler. Der er også andre muligheder. På hjemmesiderne finder du Køb, salg og bytte, hvor jeg lynhurtigt kan sætte ting til salg, og hvor man ikke skal gå og vente på næste nummer af Motocykl for at budskabet kommer ud. Der er en kalender, som jeg på samme måde kan holde fuldt opdateret – og som vil komme til at omfatte alt, hvad der kan tænkes at være relevant netop for os i klubben.



Der vil også være mulighed for at du får oprettet din egen email-adresse som nu f.eks. min egen:

[Erik.Petersen@dnep.dk](mailto:Erik.Petersen@dnep.dk)

En email-adresse, som du tilmed kan bruge overalt i verden, bare du kan komme til en browser. Der kommer flere detaljer herom på [www.dnep.dk](http://www.dnep.dk), når jeg får det lavet.

Desuden er det oplagt at diverse artikler fra bladet om motorcyklen efterhånden kommer på nettet og også nye medlemmer kan få nytte af det, der allerede er skrevet.

Det er et stort arbejde at få alt dette gjort. Heldigvis synes jeg selv, at det faktisk er sjovt, og der vil komme konstante tilføjelser til hjemmesiden i månederne forude.

### **Fremtiden:**

Jeg vil arbejde på, at forbedre samarbejdet med nordmændene og svenskerne. Leif Gardtman fra Svenska Dnepr & Uralklubben skriver: "Slutligen så ser även

jag positivt på ett maximalt samarbete mellan klubbarna. Hur det skall se ut rent praktiskt får vi återkomma till senare.

Men samarbete är kul! Skall i år se till att planera i tid så att jag kan komma och hälsa på er i det vackra Danmark."

Lige efter mit hoved!

I 2003 bliver det helt store den første uge i juli, hvor vi kan tage til flyvepladsen i Pütnitz, 20 km øst for Rostock og bruge den som base for køreture i Mecklenburg-Vorpommern. Ugen slutter med det 2. "Ostbocktreff" det med sikkerhed bliver endnu bedre end successen sidste år.

På længere sigt skriver jeg med Stefan, der siger, at han ejer den eneste Ural på Island. Han kunne godt finde på at være behjælpesom, hvis vi engang (2004 eller 2005?) fandt på at lave en tur til Island.

Bemærk at kontingentet for 2003 er sat til 150 kroner, det er et mere realistisk tal og skulle gerne kunne dække udgifterne i det nye år.

Af fremtidsprojekter hører også at jeg har ca. 1,2 Gigabyte liggende med indscannede udgaver af værkstedhåndbøger til vist alle versioner af Ural, Dnepr og tilmed Chiang Jiang. Jeg skal have rettet disse ting til at kunne blive brændt på nogle CD'er, så at I medlemmer kan anskaffe og bruge.

Alt i alt ser det hele ikke så tosset ud, og hermed vil jeg ønske jer alle en god jul og et glædeligt nytår!

Erik P.

INDLÆG TIL BLADET KAN SENDES SOM EMAIL TIL [Erik.Petersen@dnep.dk](mailto:Erik.Petersen@dnep.dk)  
HELST SOM EN REGULÆR TEKSTFIL, ELLER SOM EN .RTF-FIL  
DU ER OGSÅ VELKOMMEN TIL AT SENDE DET SOM ALMINDELIG POST,

## Fremragende sædkvalitet!



Vi ønsker klubbens stifter, Finn Olesen i Bredsted til lykke med den sidst nedkomne - en datter.

Jeg talte med Finn den 4. december umiddelbart efter fødslen:

- Vi har jo fået familieførøgelse.
- Ja, jeg vidste godt, at Kaja ventede sig.
- Ja, det gjorde hun, og hun gik også 11 dage over tiden, men så gik det også stærkt
- Det må da hellere gå hurtigt, end det trækker ud i timer og dage.
- Det her var nu hurtigt nok! Klokken 03:30 fik Kaja veer, og vi ringede til

hospitalet. De anbefalede, at hun placerede sig i den varme bruser for at få gang i tingene.

Jeg skal også love for, at der kom gang i sagerne, og det varede ikke længe så sad vi i bilen og kørte alt, hvad den kan trække ind mod Fredericia. Du ved, alle de trafiklys, der er derinde. Jeg havde katastrofeblinket på og kørte væsenligt hurtigere end skiltningen for at komme frem i tide.

Så gik fostervandet på Kaja, og vores erfaringer fra de to forrige gange viste, at herefter går det rigtigt hurtigt. Jeg så mig for og i tre lyskryds kørte jeg over for rødt.

På vej op i hospitalets elevator var hovedet på vej ud. Da jeg kom op fik vi hende hurtigt båret ind på en briks. Ifølge journalen ankom vi 05:20 og barnet var født 05:21!

Noget tyder igen på, at øvelse gør mester, også når det kommer til at føde børn. Jeg fortalte nemlig denne historie til min datter, som kunne berette om en veninde, der

- første gang fødte i hospitalets elevator,
- anden gang i ambulancen og
- tredje gang i entréen!

Det lykkedes mig også at få ud af Finn, at han heldigvis havde mekanikerovertræk på forsædet og således slap for en efterfølgende stor rengøring, men om det nu var et tilfælde, eller om han forudseende havde anbragt det der, er ikke afklaret.

# Elektricitetens mysterier

I dette nummer har vi elektriciteten som tema. Jørgen 'Antikrist' Hansen har bidraget med en sandfærdig beretning fra det virkelige liv.

Engang for ikke så længe siden i klubbens spæde start havde Finn en føler ude. Om der var nogle af os, der kunne finde en tændspole, der passede ind i stedet for den originale. Den originale sidder godt gemt og beskyttet bag dækslet foran på motoren.

Det var lige noget der triggede mig, fordi jeg lige havde brændt den originale tændspole af. Det var vistnok min egen skyld, for da jeg skulle montere dækslet, kom der nogle pudsige røgsignaler ud, som en Indianer sandsynligvis kunne have tydet som SOS eller lignende.

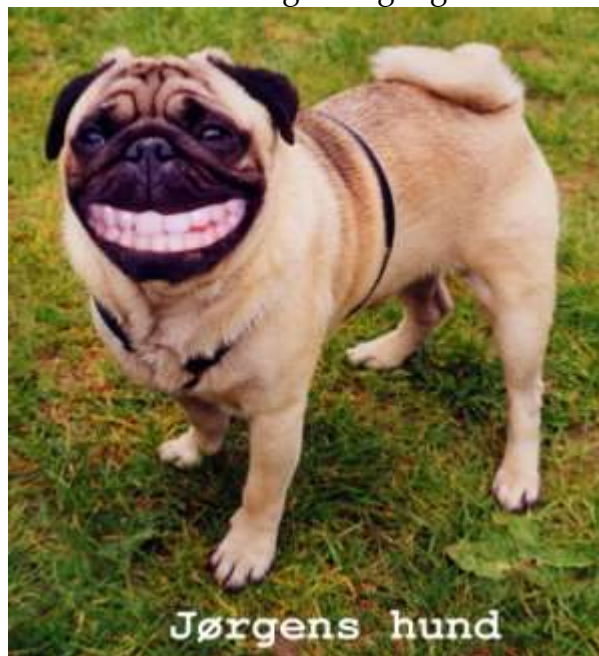
Nå men det var altså oplagt, at jeg nok skulle ordne den lille sag for Finn og mig.

En tidlig lørdag morgen kørte jeg med bilen til Sverige for at gøre mine indkøb i Biltema. Det er et sted, hvor svensken gør deres indkøb til biler og både, sommerhus osv. Og de har en vidunderlig masse ting, som de gerne vil sælge ud af.

I deres katalog havde jeg set en del tændspoler, så bevæbnet med en tommestok målte jeg mig frem til en passende størrelse. Prisen var kun 80 kr. så det var et eksperiment, som jeg turde binde an med.

Vel ankommet hjem, gik jeg straks i gang med at forarbejde et beslag så tændspolen kunne monteres under dækslet. Det var ikke helt nemt, men lykkedes da. Tilbage var så det enkle at montere ledningerne plus og minus ikke at forglemme de to til tændrørene, de skulle bare sidde sammen for sådan er det på en boxer. Så nemt var

det efter min erfaring "dengang".



Efter at have trådt på kickstarteren en halvtreds gange kvitterede "Antikrist" med en fjert så stor at en mammut burde være stolt, hvis den havde kunne præstere dette. Udstødningen havde åbnet sig på langs i svejsningen, og lignede noget, der var fundet på en ophuggerplads. Da min høreelse var vendt tilbage, prøvede jeg igen, denne gang eksploderede den hurtigere og med mindre knaldeffekt.

Tiden var nu kommet, hvor der skulle tænkes. Efter flere liter kaffe og mange unødvendige tiltag faldt mine øjne på min gamle 2CV. Der jo også er en boxer. Rask fjernede jeg dens tændspole og monterede den på motorcyklen. Trådte en gang på kickstarteren og den startede med det samme.

2CV'eren Har to afgange på tændspolen.

Altså måtte der være to spoler, der afgav gnist samtidig, så hvorfor ville den anden nye tændspole så ikke virke? Selvom der kun var en spole, så kunne den vel nok smide en gnist til to tændrør samtidig

Så var det, at jeg kom til at tænke på min gamle fysiklærer der sagde: "Elektriciteten er doven og tager altid den nemmeste vej". Så når gnisten deler sig ud til tændrørene, så snupper den det sted, hvor gnisten springer nemmest, der hvor den ikke skal lave noget. Det er vanskeligere at få en gnist til at springe i cylinderen med kompression end i den uden kompression. Når der så bliver trådt ihærdig på

kickstarteren smutter der en sjælden gang en gnist det rigtige sted, men sikken en.

Min gamle skolelærer ville have ment, at det var et lærerigt eksperiment. Det var det også. Aldrig vil jeg glemme det. Men lidt dyrt, da der skulle hjemkøbes nye udstødninger. Godt det ikke er BMW priser vi har!

Senere har jeg brugt læresætningen, når der er problemer med det elektriske. Og jeg må sande, at det er rigtigt, at elektriciteten er sgu doven. Specielt når den ikke gider at komme ud til en lille pære bag på skærmen, men gerne vil foran.

Hilsen Hansen "Antikrist"

## Renovering af en Dnepr

Erik Skov Madset er et nyt medlem og har overskud nok i renoveringsarbejdet til også at berette derom. Han har tilsendt redaktionen 1. del:

Det hele startede egentlig med, at min bror Arne fortalte, at han havde set en rusisk motorcykel med sidevogn, spade og det hele. Arne blev straks fyr og flamme, da han kører en BMW med boksermotor. "Sådan en russer skal du og jeg have. Den er bare rigtig sej", mente han. Der gik dog ikke lang tid før Arne stod af projektet, han mente, at kvaliteten var for ringe med dårlig finish i støbninger osv. Jeg var derimod blevet helt tændt på ideen. Jeg meldte mig ind Ural/ Dnepr-klubben for at få nogle flere oplysninger. Så begyndte jeg at lede efter en russer og satte annoncer i blade. Det var dog ikke lige sådan at købe sådan en Ural eller en Dnepr.



En blev solgt for næsen af mig, og en anden var for dyr. En tredje motorcykel ville sælgeren alligevel ikke sælge, da det kom til stykket og sådan blev det ved noget tid.

Jeg var derfor pavestolt, da jeg en sommerdag kom hjem med en gammel russisk Dnepr med sidevogn på en stor trailer. Pigerne (jeg har 3 piger i teenage-alderen og min kære hustru) stod med helt åben mund og var ved at tabe kæben, mens de stod og så på faderens nyhvervede motorcykel. Et skrummel, som mere lignede en traktor, der var bulet, rusten, beskidt og på ingen måde levede op til tiden trend, mente de. Jeg havde var ellers en helt anden opfattelse. Jeg mente, at jeg

havde gjort en rigtig god handel og nok skulle få maskinen ud at køre, jeg havde oven i købet hørt maskinen i gang. Drengene på vejen kom og så på køretøjet, rev i styret, sagde motorlyde med munden og mente, at det var noget at det bedste de havde set, så jeg fik langsomt min optimisme tilbage.

Nu er jeg i gang med at reovere. Jeg bruger en kinabog som logbog. Hver gang jeg løsner en bolt, noteres der i logbogen. Jeg laver mange skitser i logbogen om hvordan ting er samlet. Jeg har været i skotøjsforretninger for at hente skotøjsæsker. Når jeg skiller noget ad, putter jeg det i skotøjsæsker. Jeg nummererer æskerne og noterer igen i logbogen. Jeg tror det er vigtigt at notere alt ned, da det er umuligt at huske hvor tingene er henne og hvordan noget var

samlet, når der er gået nogle måneder.

Jeg kunne hurtigt konstatere at bagtøjet var færdigt, da der var metalmetalspånere i olien. Gearkassen bekymrede mig også, for olien jeg tappede af bestod af en blanding af vand og sort tjære, dog uden metalspånere. Jeg tror dog at gearkassen kan reddes. For tiden hygger jeg mig et par gange om ugen i mit udhus med radioen kørende på P1 og med varme på brændeovenen.

Arbejdet med min Dnepr skrider langsomt frem. Jeg er næsten færdig med at skille ad. Som et rigtig klubmedlem har jeg købt reservedele hos Flemming i Ølgod og skal nu til at male og bygge op. Der er lang vej igen, men jeg skal nok komme ud at køre på min Dnepr, måske går der et par vintre med arbejdet.

Erik Skov Madsen  
Svendborg

## Elektricitet

Du finder hurtigt ud af, at dette nummer er et særnummer, hvor motorcyklens elektricitet og el-diagrammer får særlig pleje. Alle eksempler er (mærkeligt nok) taget ud fra min egen Dnepr MT-10, men der er vist ikke den store forskel på diagrammerne for Dnepr med 12 Volts anlæg. Ikke alt kommer med i dette nummer – der skulle gerne være lidt at glæde sig til i januar-nummeret.

Nu er det nok de færreste, der har elektricitet som fag eller som husker forskellen på Volt og Ampère, så lad starte med at få det bragt på plads ved at jeg fortæller om akkumulatoren.

### Akkumulatorbatteriet

Du bemærker, at batteriet har en plus- og en minuspole. Ved alle former for batterier skelner man mellem plus og minus, og hvorfor? Jo, på allerede i elektricitetens barndom opdagede man, at hvis man førte

to ledninger fra et batteri til et stykke fugtet lakmuspapir, så ville der altid fremkomme en rød plet ved den ene ledning. Man vedtog at kalde denne pol for positiv eller plus. Lige siden har det også været en urskrevet regel, at den røde farve symboliserer plus. Minusledninger er typisk sorte eller blå. Selvfølgelig kan du ikke stole på at alle uden undtagelse vil følge denne regel, men for det meste markeres plus med rød.

Du ved allerede, at akkumulatører kommer i 6 og 12 Volt versioner. Batteriet er jo

opbygget af celler på ca. 2,1 Volt. Med tre celler får man et 6 Volt batteri, med seks celler et batteri på 12 Volt af navn.

Du har en klar idé om, at jo større spænding i Volt, desto lettere er det for batteriet at levere strøm. 24 Volt er udbredt i lastbiler, og jeg har læst at man i fremtiden vil skifte til 48 Volt i alle biler.

Batterier er i stand til at omsætte kemisk energi til elektrisk energi. En fundamental naturlov fortæller os, at energi kan ikke skabes, energi kan ikke tilintetgøres. Energi kan kun skifte fra én form til en anden.

Elektricitet er usynlig! Når man tænker over det, er det rent ud sagt forbløffende, at vi mennesker i dag ved så meget om elektricitet, som tilfældet er, for det er langt fra altid, at man med sine almindelige sanser kan opfatte strømmens virkninger.

Den elektriske strøm danner et magnetfelt, som udnyttes i elektromagneter, spoler, relæer og motorer. Når strømmen overvinder modstand, sker der en varmeudvikling - i elektriske pærer frembringes temperaturer på over 1500 grader, og ledningen ("glødetråden") er hvidglødende.

### **Kortslutning**

Skulle du være så dum eller uheldig at forbinde batteriets plus- og minuspol direkte med hinanden, så taler vi om en kortslutning. Batteriet vil forsøge, at levere sin maksimale strøm - og det er ikke nogen lille strøm. Resultatet kommer lynhurtigt: ledningen opvarmes så isolationen brænder af, og kobbertråden er rødglødende.

Kortslutning kan således ikke blot sætte ild i ledningsnettet - det er bestemt heller ikke

noget, som din akkumulator har godt af. Kortslutning er en elektrisk katastrofe, som absolut skal undgås.

### **Hvad er det, der strømmer?**

Strømmen udgøres normalt ved frie elektroner - elementarpartikler, der er endnu mindre end et atom. Ikke mærkeligt, at vi ikke kan observere strøm direkte. Indsætter man et Ampèremeter i ledningen, kan man aflæse strømmens størrelse. Strøm måles altså i Ampère.

Hvis du bytter målenhederne for spænding og strøm om, giver det for fagmanden det rene sludder. Det er ligesom, hvis du sagde: "Han er 75 kg høj og vejer 180 centimeter."

### **Effekt**

De færreste har i praksis forstået, hvad effekt er. Effekt er et mål for energiomsætningen per sekund! Effekt måles i Watt, og hvis min 12 Watts lampe lyser, så betyder det, at elektrisk energi omsættes til varmeenergi (inklusive udstråling som lys) i et ganske bestemt tempo. Uanset om du har et 6 Volts anlæg som i en M-72'er eller en ny Ural med 12 Volts batteri, så kræver denne 12 Watt-lampe den samme energiomsætning.

Ved elektricitet kan man regne effekten ud ved at gange strøm ( Ampère) med spænding (Volt). Det vil i dette eksempel sige at for at få 12W

- ved 6 Volt kræves 2 Ampère og
- ved 12 Volt kræves 1 Ampère

Du ser at en fordobling af spændingen fra 6 til 12 Volt betyder, at strømmen halveres. En vigtig detalje i praksis, for den halve strøm kræver kun halvt så tykke ledninger.



Det er ikke kun i elektriciteten, at man bruger Watt til at måle effekten. Motorer omsætter den kemiske energi i benzinen til arbejde, og her svarer 1 HK til 736 Watt. Retteligen hører hestekræfter hjemme i skuffen med forældede måleenheder som tommer, lispund og mil, men i praksis har forbrugerne svært ved at forholde sig til at en motor på 50 HK er det samme som en motor på 36,8 kW. Derfor angives bilmotorer stadig væk i HK med kW i parentes.

### Elektriske diagrammer

Diagrammer over de elektriske kredsløb i en motorcykel (eller i biler) er rent ud sagt forfærdelige! Som min bror har sagt: "De er lavet af folk med æblegrød i hovedet".

Hvis du tror, at du er dum, fordi du ikke kan finde hoved eller hale i disse diagrammer, så trøst dig med at selv for erfarne elektronikfolk er de meget svære at fortolke.

Man kan skelne mellem

- principdiagrammer, der enklest mulige måde viser strømvejene, og
- monteringsdiagrammer, der lægger vægt på at forklare, hvordan ledninger føres inklusive multistik osv

Det er simple kredsløb, man behøver i biler og motorcykler, men i praksis bliver det kompliceret af at næsten alle kredsløb skal op omkring rattet/styret ved føreren.

I dette nummer har jeg dissikeret diagrammet for en Dnepr MT-10 og tegnet principdiagrammet for hvert kredsløb ud for sig. Ikke alle kredsløb kan være i dette nummer, men det kommer i januar-nummeret næste år. Principdiagrammer skal være så lette som mulige at overskue, og når du har set idéen vil en eventuel fejlsøgning være lettere.

Jeg har tænkt senere, at skrive om fejlsøgning i det elektriske system, men lad os nu starte med at se på hvordan russerne har tænkt sig, at det skal virke.

### Stel

Alle de russiske motorcykler har minus til stel, og man sparer ledning ved at bruge motorcyklens stel som returledning til minus. Det fungerer i praksis, men tænk over, at hvis din MC er grundigt lakeret tilmed kombineret med monteringsfedt i samlingerne, så er stelforbindelsen i fare - lige som at rust og korrosion kan ødelægge stel.

Erik P

## Russerens bedste bil

På hjemmesiden monitoring.ru har folkene stillet dagens russere spørgsmålet: "Hvilken bil synes du er den bedste?" Man kunne godt nævne mere end et mærke, så summen er over 100% - så her er svarene

1 Mercedes	35 %	6 Audi	6 %
2 BMW	14 %	7 Ford	5 %
3 Toyota	12 %	8 Folkevogn	5 %
4 VAZ (Russisk)	7 %	9 Volga (GAZ, Russisk)	3 %
5 Volvo	6 %	10 'Ved ikke'	13 %



# Køb, salg, værksteder, reservedele

**Dnepr K-750 med sidevogn.** Årgang 1969. Toprenoveret. Alle slidedele udskiftet. Sandblæst. Sort. Militær tilbehør. Nyrenoveret motor. Kører perfekt! Pris 19.000,- kr. Kontakt Andreas Krol eller Lydia Irving på telefon 28184189 / 28584539. E-mail: LydiaIrving@hotmail.com

**Ural 650 ccm fra 1989** med bakgear, men uden sidevogn. Den er blå (magen til "Madam Blå"), motoren er pæn, lakeringen trænger til lidt opshining i kanterne. Der er for tiden ingen tænding på den, men jeg havde den startet da jeg fik den, så den kan godt starte. Der står 15.000 på kilometer tælleren. Der medfølger russiske papirer og den originale russiske nummerplade. Pris 7000,- Kontakt Ole Fisker, Silkeborg. Telefon 8685-5820 email:{Daddy@Daddysduo.dk}

---

**Texaco/Halifax olie og smørefedt.** Passer bl.a. til bagtøj, differentiale og gearkasse på din russer. Fra 20 kr. pr ltr./bøtte ved selvfhentning. Sælges pga. oprydning samt et mindre restopkøb fra et olielager. Finn har telefon 7595-4648 email: [Finn@dnopr.dk](mailto:Finn@dnopr.dk)

Bor du i nærheden af Møn, så er Bo Mazanti klar på **Højlands Auto- og MC** parat til at **reparere** din russer. Det er Grønsundvej 284, Stege. Telefon 5589-7582

---

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 vores klubblad**, som han vil sælge for 100 kroner. Finn har telefon 7595-4648 email: [Finn@dnopr.dk](mailto:Finn@dnopr.dk)

---

**Flemming Jensen**, Forsomhovej 1, Ølgod er Danmarks eneste MOMS-registrerede forhandler af reservedele til Ural/Dnepr. P.t. har Flemming to kundecykler i kommission; det er en Ural M66 fra 1972 og en Ural M67 fra 1983 - begge 650 cc og med sidevogn. Kontakt ham på telefon 7524-6592 eller mobil 2143-2730 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.

---

## Hvorfor nøjes man ikke med en enkelt sikring?

Jeg har fået dette spørgsmål, og måtte lige have den vendt oppe i kramkisten, før svaret stod klart for mig – på en M-72 klarer man sig med en, eneste sikring.

Lad os starte med at slå fast, at en sikring er faktisk en lille modstand, der er dimensioneret således, at overskrides en bestemt strømstyrke, så vil der udvikles så megen varme, at den smelter ("Brænder over") og afbryder sig selv. På den måde skulle en eventuel kortslutning eller overbelastning af batteriet kun kunne blive ganske kortvarigt, og ingen skade skulle ske.

Hvis man nu kun har én sikring, så kan man for det meste ikke køre videre, og den efterfølgende fejlsøgning besværliggøres af at fejlen kan ligge hvor som helst i det elektriske kredsløb.

Når man anvender flere sikringer, kan man dele motorcyklens kredsløb op i flere mer eller mindre logiske grupper. Brænder sikringen af, vil kun en enkelt gruppe blive sat ud af funktion og fejlsøgningen kan begrænses til kun en del af det samlede kredsløb.

Jeg tager (helt tilfældigt) min egen Dnepr MT-10 som et eksempel. Her sidder 4 sikringer, hver på 15 Ampère. Det er faktisk noget af nogle moppedrenge, for i princippet skulle man så kunne belaste hver sikring med 180 Watt (12 V gange 15 A). Sikringsstørelsen er nok nærmere valgt efter en sovjetiske tankegang om, at "så brænder sikringerne ikke af i utide".

OK, fire sikringer. Rollefordelingen er herefter:

**Sikring #1:**

horn, bremselys, laderegulator med ladelampe

**Sikring #2:**

frigearslampe, tænding og afviserblink

**Sikring #3:**

positionslys

**Sikring #4:**

kørellys (kort & langt), indikatorlampe for langt lys og lys i speedometeret

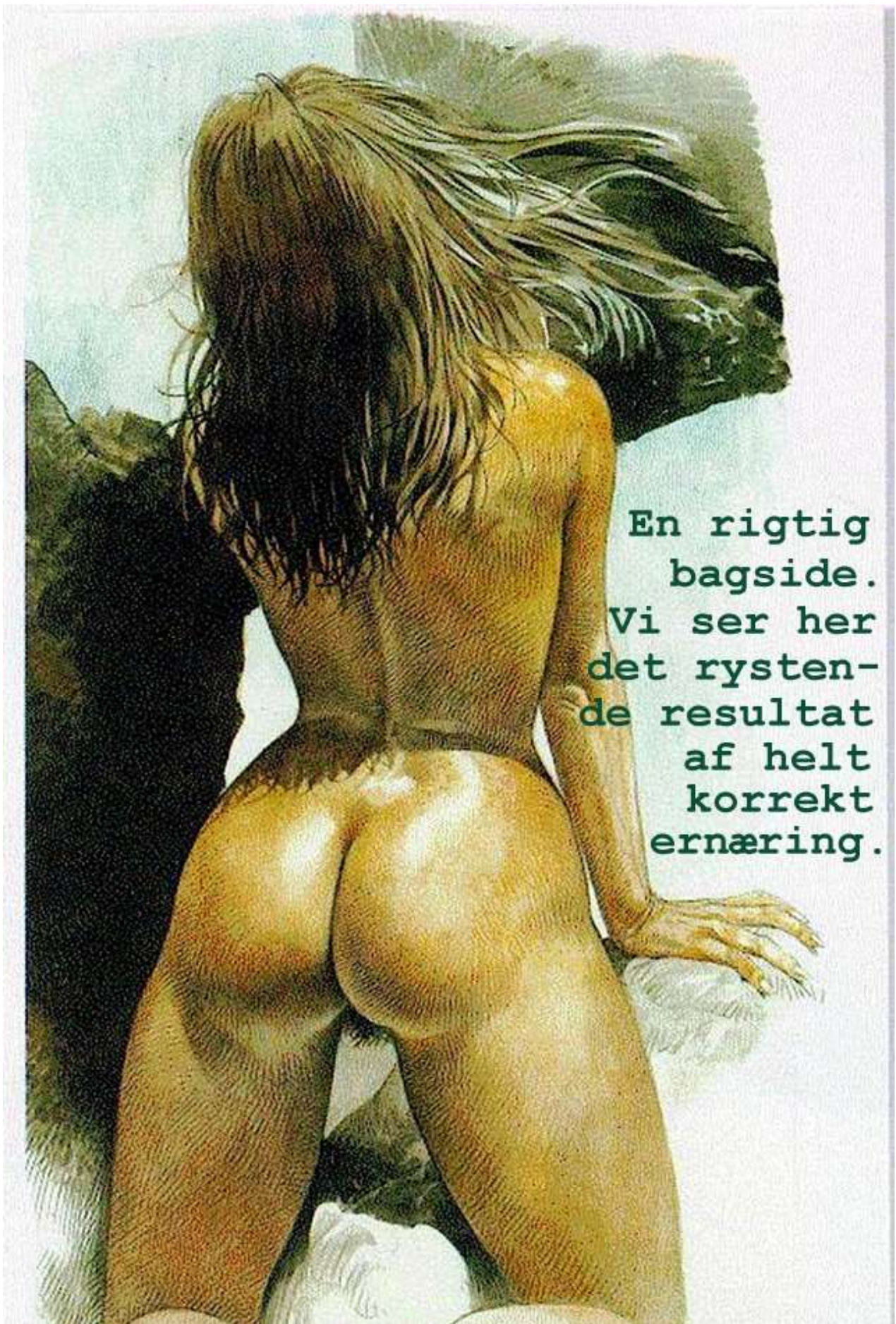
Jeg regner med, at nu er fidusen ganske klar. Skulle sikring nummer 3 brænde over, så kan man køre videre uden store problemer. Er sikring nummer 4 afbrudt, gælder det om at lede efter problemer i forbindelse med kørellys og lys i speedometeret.

Hav altid et par ekstra sikringer med!

Sikringer kan faktisk godt brænde af med tiden, men næppe disse overdimensionerede 15-Ampères kraftkarle.

Inden du sætter en ny sikring i, bør du prøve at finde ud af hvad, der fik sikringen til at brænde af.

Erik P



En rigtig  
bagside.  
Vi ser her  
det rysten-  
de resultat  
af helt  
korrekt  
ernæring.