

# МОТОЦИКЛ

Organ for Dansk Ural/Dnepr Motorcykelklub



## Boxermotor

Denne 602 cc motor fra en Citroën 2CV ser ud til at være anbragt i et stel fra en BMW.

På bladets bagside kan du studere ligheder og forskelle

## Redaktørens ævl



Det helt ubegribeligt, hvordan arbejde kan tage næsten al min fritid! Jeg har ikke tid til at gå på arbejde, hvis jeg selv skal sige det. Hvis der er nogen, som glæder sig til at gå på efterløn til næste år, så er det klubbens generalsekretær.

Siden sidst er jeg blevet medlem af Norsk Russisk Motorsykel Forening. Deres forening er startet i 1994, og jeg har optalt, at der skulle være 216 medlemmer. Til sammenligning har vi i D.U.M. 161 medlemmer. Det er interessant at se, at man i Norge godt kan få indregistreret en Chiang Jiang (den kinesiske version af M72). Jeg ser gerne mest muligt samarbejde og kammeratskat mellem russerkørerne på tværs af landegrænserne. Det kan kun medføre, at vi alle får mulighed for at møde ligesindede og at kunne have glæde af deres erfaringer, se på deres maskiner og notere sig snedige modifikationer og tilføjelser.



Først resultat er en invitation til et træf i pinsen (Ok, der er samtidigt med Græsted veterantræf). Det svensk-norske træf finder sted i Bestorp lige øst for den sydligste ende

af den svensk norske grænse. Læs mere i kalenderen.

Nu er jeg jo udmærket klar over, at omkring halvdelen af klubbens medlemmer i den grad elsker gammeldags teknik, at de konsekvent hader ny teknik - især den nye teknik som er computere. Al respekt for den holdning, men det skal ikke forhindre mig i at tage initiativer til glæde for den halvdel af klubben, som benytter sig af den nymodens djævelskab. For dem har jeg lavet klubbens hjemmeside, [www.dnepr.dk](http://www.dnepr.dk) og mit sidste tiltag er en mailingliste for ejere af russiske motorcykler. I en artikel i dette blad, vil jeg til glæde for dem, der ikke kender til mailinglister forklare lidt mere herom.



Hvorfor står der "Ebbe & Far" på girokortene vil nogen måske spørge. Det fortjener et svar. Jeg indregistrerede for nogle år siden et firma med dette navn. Dels fordi jeg aldrig før har prøvet at have et firma, dels fordi jeg troede, at jeg kunne sælge computere meget billigt. Det blev nu aldrig til noget overskud, for jeg kan ikke konkurrere med computerpriserne. Det er varer, som sælges med meget lille fortjeneste. Men bankkontoen eksisterer stadig, og det er jo ganske praktisk at bruge den som indbetalingssted for kontingentet. Eneste ulempe er at jeg skal helt til Ørum, hvis jeg vil vide noget om status i perioden mellem to månedlige udskrifter.

Et par sjove observationer fra den tyske liste: En hyppig betegnelse for vore motorcykler ser ud til at være "Nebelmaschine" (= "tågemaskine"), og en af dem underskriver sig "Nebelmachinist" en anden er mere beskeden: "Hilfsnebelmaschinist 1.Klasse"

Jeg kan høre spørgsmålet: "Hvad nu med denne måneds kat?" Det er en tragisk

historie fra Chicago, USA. Katten er rent ud sag pissesur. Dens ejer, en dame med sydstatsaccent havde bedt om en såkaldt "line cut", men fik "a lion cut" - noget helt andet, og mange dollars dyrere. Det er vinter i Chikago og katten behøver hvert eneste hår på kroppen. Den kan vist også godt bruge en krisepsykolog.

Det er 20 gange nemmere at lave hjemmesider til internettet end at lave et blad. Hvorfor? Fordi bladet er nærmest et puslespil. Der skal være 24 sider per nummer. Det skal nogenlunde præsentere sig. Billederne skal helst stå fornuftigt i forhold til teksten - og det er saftsusemig ikke nemt. Og så skal der helst ikke være hvide felter.

Jeg vil skåne læseren for flere billeder af Antikrist's hund i dette nummer. I stedet vil jeg fylde de uønskede, hvide felter ud med billeder, der viser at hundeejere ofte vælger hunde, der ligner dem selv. Har ikke meget med motorcykler at gøre, men et godt krydderi i teksten.

/Erik



# Bustur til Pütnitz-Ukraine og retur

Fra lørdag 2. til lørdag 16. august 2003 kan du komme ud at rejse i en lejet, tysk luksusbus, under mottoet "Lær land og mennesker at kende". Turen har et omfattende program ud fra den gamle sætning om at "udbyttet af en rejse står i ligefremt forhold til det besvær man er parat til at investere i den". Det er en rejse, som med sikkerhed ikke vil kunne gennemføres af en enkeltperson og med oplevelser, der kun er mulige takket været arrangøren Torstens særdeles gode forbindelser i Ukraine.

På 12 dage vil Torsten forsøge at give deltagerne det størst mulige indblik i historie, kultur, landskab, teknik og befolkningens levevis. Rejsemål er bl.a. byerne Kiev, Odessa og Krim. Hvis muligheden er der, så også et besøg på Dnepr-fabrikken i Kiev.

Der overnattes på forskellige feriekolonier, sanatorier eller pensionater, som de anvendes af lokalbefolkningen, og hvor betingelserne skulle være acceptable for en vesterlænding.

Prisen er 750 Euro per deltager, 380 Euro for deltagere under 16 år. Prisen inkluderer alle ydelser (bus, overnatning, forplejning, officiel vagtmand på bussen o.s.v.)

Yderligere informationer fra Torsten Meier på telefon 0049 170 223 5850. Torsten er en aktiv mand, så dette er hans mobiltelefon, den mest sikre måde at 'fange' ham på. Torsten har tysk som sit modersmål, taler et godt engelsk og er flydende på russisk.

Foreløbigt har i hvert fald 5 personer fra klubben givet deres tilsagn (Jørgen Antikrist, Søgård Kyndesen, Johannes Wraae Pedersen & hustru Karen samt Erik P). I skrivende stund vej jeg at der udover tyskere - hvor nogle medbringer hustru og børn også kommer enlændere, samt at et kanadisk ægtepar (Dnepr-kørere) har vist interesse.

Visa til Ukraine er påkrævet - og myndighederne kræver, at du skal have en

sygeforsikring i et dansk selskab, godkendt af Ukraine. Sidste tilmelding 31. marts 2003. Tilmeld dig til klubbens generalsekretær, Erik Petersen. Han vil forsøge, om vi kan få visa til Ukraine som en gruppe - det skulle være billigere (visa og sygeforsikring er ikke inkluderet i de 750 Euro, men anslås at løbe op i nærheden af 375 kroner). De 750 Euro skal være betalt ved udgangen af maj i år.

## Program for busturen til Ukraine

LØRDAG 2. AUGUST 1300 Ankomst til Pütnitz. Kl. 1400 kører bussen

SØNDAG 3. AUGUST Ca. 1100 passeres grænsen mellem Polen og Ukraine; ca. 2000 ankommer vi til Schitomir.

MANDAG 4. AUGUST 08 morgenmad, 0900 afgang, 1030-1500 Nowograd-Wolinsk: [Besøge ingeniøregiment, Besigtigelse af en panserbataljon, Fotostop MAS-537 (kampvognstransporter) med T-55 kampvogn, Fotostop IS-3 (kampvogn Josef Stalin 3)] Middagsmad fra feltkøkken, 1630-1900 Byrundtur i Schitomir, ca. 20 aftensmad

TIRSDAG 5. AUGUST 0800 morgenmad, 0900 afgang, 0930-1030 køretur på øvelsesterrænet Schitomir med Ural-lastbil, 1030-1300 kørsel med kampvogn T-64, Middagsmad fra feltkøkken 1400-1600 Demonstration af håndvåben og panserskydning, 1700-1900 "Stadtbummel" i Schitomir, 2000 aftensmad

ONSDAG 6. AUGUST 0800 morgenmad, 0900

afgang, 0930-1100  
 rumfartsmuseet  
 Schitomir, 1100 kører  
 videre til Bereditschew,  
 1300-1530 besøg hos  
 helikoptereskadre med  
 Mi-8, Mi-17 og Mi-24  
 helikoptere. Koldt bord  
 hos eskadren. 1600-1730  
 byrundtur. 1730 afgang.  
 ca. 21 ankommer Kiev,  
 aftensmad

TORSDAG 7. AUGUST  
 0800 morgenmad, 0900-  
 1300 rundtur i Kiev, 1300  
 middagsmad, 1400-1730  
 huleklosteret "Lavra",  
 1800 aftensmad, 2000  
 cirkus (tilvalg)

FREDAG 8. AUGUST  
 0800 morgenmad, 1000  
 afgang, 1100-1300  
 Historisk museum om 2.  
 verdenskrig, 1300-1700  
 Besøg på friluftsteknikmuseet og opstigning i  
 den ukrainske frihedsstatue. Mad i bussen.  
 1800 aftensmad, 2000 Opera (tilvalg)

LØRDAG 9. AUGUST 0900 morgenmad, 1000  
 afgang, 1030-1300 spadseretur på Andrejesski  
 Spusk, ca. 13 middagsmad, ca. 1430 opstigning  
 med "Funicolor" tovbanen, 1500 Eventyr Kiev  
 METRO, ca. 1630 weekendstemning på  
 Boulevard Kreschtschatik der har karakter af en  
 folkefest, 1930 første afgang til logi, 2300 anden  
 afgang til logi

SØNDAG 10. AUGUST 0900 morgenmad, 1100  
 afgang, ca. 20 ankomst Nikolajew, aftensmad

MANDAG 11. AUGUST 0800 morgenmad 0900  
 lille rundtur i byen, 1000-1200 Nikolajew  
 museet om skibsbygningshistorie, 1200  
 middagsmad, 1300-1800 besøg på  
 uddannelsesflyvepladsen i Nikolajew  
 1900 aftensmad



Torsten Meier  
 arrangerer af turen

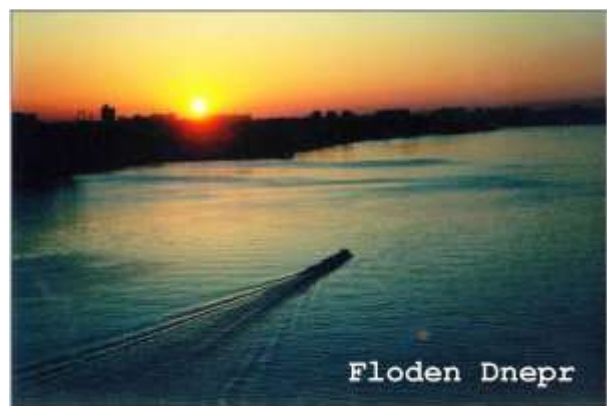
TIRSDAG 12. AUGUST  
 0800 morgenmad, 0930  
 afgang, mad i bussen,  
 ca. 17 ankommer Jalta på  
 Krim - bade i Sortehavet,  
 2000 aftensmad

ONSDAG 13. AUGUST  
 0800 morgenmad, 0930  
 afgang, 1300-1700  
 besøger byen og  
 fæstningen Sevastopol,  
 middagsmad, ca. 23  
 ankommer Nikolajew,  
 aftensmad

TORSDAG 14. AUGUST  
 0800 morgenmad, 0930  
 afgang, ca. 12 ankomst  
 Odessa, Middagsmad,  
 1200-1800 bytur og  
 "Stadtbummel", 1800  
 afgang - spisning i  
 bussen, ca. midnat  
 ankomst til Winnitza

FREDAG 15. AUGUST 0900 morgenmad, 1000  
 afgang, 1100-1400 Besøg på Adolf Hitlers  
 daværende hovedkvarter og mindesmærket for  
 de tvangsarbejdere, der deltog i byggeriet  
 af bunkerne og senere blev myrdet. 1400  
 afgang, ca. 22 grænsen Ukraine/Polen

LØRDAG 16. AUGUST ca. 19 ankomst til  
 Pütnitz



Floden Dnepr



- følg med på [www.dnepr.dk/grafisk/nyt/ukraine](http://www.dnepr.dk/grafisk/nyt/ukraine)

## Primustræf i Norge

*Jeg ved, at kammerat Flemming Petersen fra Glostrup deltog i "det sydlige Primustræf" i Norge. Det skete i weekend'en 23-24 februar. Mine KGB-folk deroppe fortæller også, at han har gjort et godt indtryk. Kjell Toklum (eneste norske medlem i D.U.M.) skriver her om det rigtige Primustræf:*

### **Kjell Toklum skrev:**

Jeg leser i "kalenderen" at Flemming Petersen planlegger å delta på Primustreffet ved Alta. Jeg håper han vet hva han gir seg ut på! I området der treffet holdes går ofte gradestokken ned til minus 20 - 35 gr. og en ligger i telt. Butangass kan ikke brukes i kulde, kun primus, derav navnet.

Det går jo båt daglig fra Bergen og til Hammerfest, den bruker 6 døgn på turen, og så kjøre derfra ned til Alta. Skal han derimot kjøre hele veien, så vel bekomme! Det er en flere dagers tur om sommeren, ca. 2000 km, og om vinteren lar det seg ofte ikke gjøre uten videre fordi fjelloverganger stenges på grunn av uvær. Mange velger å kjøre gjennom Sverige og Finland for å slippe fjell og fjorder med ferger, men jeg vet ikke om de veiene er åpne om vinteren. Vi er ikke mer enn ca. 4.5 millioner mennesker, men de fleste tenker ikke over vårt "lille" lands lengde. Som eksempel kan jeg nevne at setter du en nål gjennom sydspissen, Lindesnes, og dreier kartet 180 gr. så vil Nordkapp havne midt i Rom! (og det er bare ca. 150 km fra Nordkapp til Alta). Jeg ville rådet ham å ta kontakt med folk, som har gjort den turen tidligere og diskutere grundig, hvilke overraskelser han kan komme ut for. Der skal forøvrig finnes tilsvarende treff i Sørøstnorge også som kan være barskt nok!

Primustreffet eksisterer og har funnet sted siste weekenden i februar i hvert år i 30 år. Treffet som Flemming hadde henvisning til på websiden er noe nytt en klubb har startet med i Nordnorge. Det riktige Primustreffet er et treff uten arrangør, annonsering og program. Det startet i sin tid ved at en liten kammeratflokk ville prøve å kjøre på tur på skogsveier en vinterdag, og dette fortsatte de med og flere kom med ettersom det ble kjent. I dag kommer det motorsyklistere fra mange land utenfor Norge også, bl.a. Russland!, Tyskland, Nederland, England, Sverige, Finland og Danmark,(der

spesielt Nimbus har vært representert.) Stedet er ved Velmunden, et vann ("en sø" på dansk) som ligger mellom Randsfjorden og Sperillen, ca 50 km nordenfor Hønefoss.

Veien inn i skogen er brøytet, treffstedet ligger på en liten halvøy som russerne alt har døpt til Kolahalvøen. Man parkerer langs veien og setter sine telt opp i sneen mellom trærne. Det er satt opp et utedo, men ellers må en klare seg selv med matlaging og underholdning, og husk primus for gass duger ikke. Tidspunktet er 21 - 23 febr., men Erlig Rud sier, at flere av dem fra utlandet gjerne kommer noen dager tidligere. Husk å ha et varmt liggeunderlag og tykke og varme klær!

- Fra Oslo til Hønefoss er det ca 60 km. (Båt Kbhn, Fr.havn, ell. Hirtsh. - Oslo)
- Fra Larvik via Drammen til Hønefoss er det ca 180 km. (Båt Fr.havn - Larvik)

Jeg har også funnet bilder og tekst om treffet på hjemmesiden til en mc-klubb, adr; <http://fmck.no> På høyre side under "historikk" se 1999 - Primustreffet. Jeg har noen linker med bilder fra Primus'en: <http://www.fmck.no/> - se under linken "bilder" - der er det flere reportasjer fra Primustreffet <http://home.no.net/gstusen/> - se linker til både bilder og historie fra Primustreffet 2002. (Ellers er dette en side til en av de litt mere fargerike personene i norsk MC-miljø!) <http://www.geocities.com/mads-are/index.html> bilder fra Primustreffet både i 1998 og 2002

/Kjell Toklum

### **Erling Rud fra Drammen, Norge tilføjer:**

Primustreffet holder til ved en innsjø som heter Velmunden. Denne ligger i fjellene mellom de store sjøene Randsfjorden og Sperillen. Nærmeste tettsted heter Bjønøa (ca. 10 km fra treffplassen). Det er en flott karttjeneste med ruteplanlegger i Norge på internett. Her kan du

også sjekke avstander fra aktuelle fergeleier i Larvik og Oslo (søk på bl.a. Bjoneroa):  
<http://visveg.vegvesen.no/visveg/>

Hellers er vi ca. 10 russerkjørere fra Oslo-området som skal på Primusen. I er hjertelig velkommen til å delta i vår lille camp på Kolahalvøya!

/Erling Rud

### Fundet på nettet:

Hei alle sammen!

Om dere ikke er klar over det så går verdens nordligste primus-treff av stabelen, andre helg i februar 2003 dvs. 7-9 feb. på raste plassen på Eibymoan ca 1,5 mil fra Alta mot Kautokeino. Treffet arrangeres for 4 år på rad på samme plass.

Overnatting i telt, ikke dekning på mobiltelefon, kaldeste plassen i Alta området, masse skøy, egen bar i 16 manns teltet med alle fasiliteter,

*Kammerat Finn Olesen fortæller, at han talte med tre af tyskerne ved træffet i Vammen sidste år. Disse gutter har 3 år i træk været til primustræf! De kører meget sammen og på tre år har de samlet tilbagelagt 153.000 km på deres russiske motorcykler. Respekt!*

## Et eksperiment med at montere en 1200 VW motor i et Dnepr K-750 stel

af John Andersen

Dette eksperiment startede med at jeg i længere tid havde været utilfreds med min K-750 motor. Jeg havde haft den skilt ad 3 gange. Isat ny krumtap. Justeret gearkassen flere gange og det var som om intet hjalp. Flemming Jensen har godt nok sagt, at inden jeg smider det hele ad h..... til kan jeg besøge ham og så vil han gerne lige se på den. Der er langt til Ølgod, og jeg er stædig, så et eller andet skulle der ske. Tilfældigvis faldt jeg over en 1200 cc VW motor fra 55 og i min forskruede hjerne var sagen enkel. Russeren er en luftkølet bokser motor og det samme er VW motoren så hvad var problemet.

treffleker, fellesmiddag på lørdagen, alle med godthumør og primus er velkommen.

I år har Mekaniske Innretningers Forening som arrangerer treffet 5 år jubileum samme helg. Vi har en liberal holdning til hvilke kjøretøy treffdeltakerne ankommer på, men vi foretrekker at de kommer på motorsykkel, motorisert spark, tohjulstraktor, eller noe annet rart. Treffmerke til alle som har betalt treffkontigent og som overnatter i telt minst ei natt, primus må fremvises til juryen under primus profilering på lørdagen. Egen primus pris til vinner av primus profilering. Vinner i fjord høyglanspolert Høvik Primus fra 1917 med tilhørende kjele.

De som ikke har eget telt m/ ovn el. for overnatting, eller de som må ha annen hjelp i forbindelse med treffet kontakter Mekaniske Innretningers Forening så kan det meste fikses. Mere info om oss og treffet her :  
<http://www.veivstanga.com/>

Mvh.

Mekaniske Innretningers Forening's

Jeg fik fat i VW motoren - og så startede problemerne! Jeg fik den hjem og fjernet alt overflødig, således at jeg havde den rene motor at måle på. Motoren var for bred i sumpen, for høj og for lang.

Småting dem skulle jeg nok løse.





Jeg begyndte med at adskille VW motoren. Alt skulle fjernes således at jeg kun havde selve motorblokken at arbejde med.

På disse 2 billeder kan I se, hvorledes sumpen er blevet rettet til samt de nye stykker aluminium. Hvis I ser godt efter kan man også se den nye oliepåfyldning

De næste 2 billeder viser lidt mere detaljeret indgreb, jeg har lavet. Først måler jeg oliekanalerne og oliekanalerne kan gå ned i nogle aluminium. Disse aluminium skulle svejse sammen. Ved at holde dem sammen prøver jeg at se om det er hvad der er nødvendigt langt nok til fastgørelse af, samt at fjernes.



samt proppen til benzinpumpen.

Nu kunne motoren så være i stellet, så

skulle jeg bare til at finde ud af det med kobling, gearkasse osv. Det næste billeder viser svinghjulet og koblingskransen fra K-750. Bare det at skære koblingskransen af den gamle motor tog mig omkring 4 dage. (Har lige fået en søn, og min hustru ville gerne se mig en gang imellem.)



Efter alt skærearbejdet kom så det store øjeblik, kan det hele være i stellet. Som I ser på næste billede passer det som hånd i handske. Et dejligt syn. Så nu skal der gang i det store svejseværk.

Her er så de sidste 2 billeder inden svejseren går i gang. Alle de "nye" dele er påsat med tape, således at man har en ide



om hvordan det hele skal svejses sammen.



Grunden til de høje kanter er, at jeg har planlagt at sætte et ekstra olie karpå, da jeg jo har fjernet en del af sumpen, for at den kan være i stellet. Det nye olie kar skal skrues på en ny flange, som er drejet til, således at den passer på blokken hvor oliesien skulle sidde. Det nye oliekar vil så være beskyttet af de høje kanter og kan fastgøres både til blokken og til de nye kanter. (Det er noget som jeg finder ud af når jeg kommer så langt.)

Til slut må jeg indrømme at eksperimentet indtil videre er mislykket. VW blokken består af en magnesiumlegering, og det er åbenbart meget svært at svejse på. Jeg besøgte en svejser som reklamerer med bl.a. aluminiumsvejsning. Efter ca. 4 timers arbejde var hans kommentar "skal vi ikke bare glemme det". Han kunne bare ikke få det til at holde. Så hvis der ikke er nogen ideer fra læserne, er jeg bange for at det var så det.

Er der nogen der har ideer kan jeg bl.a. kontaktes via. e-mail [joa@odense.dk](mailto:joa@odense.dk)

John Andersen

## 5 små fabler

af Kim Scholer

### Den gamle Uralkører og Døden

En gammel Uralkører havde kørt og kørt og kørt, mange, mange tusindevis af kilometer, og var meget, meget træt. Pludseligt, midt på natten, kørte han af vejen ned ad en skråning, og havnede i en kold bæk. Da han kom til sig selv opdagede han, at han var klemt nede af sin Ural og ikke kunne flytte sig eller skubbe maskinen væk. Efter mange smertefulde timer sukkede han, og kaldte på Døden for at komme hid. Døden i egen person kom efter nogen tid og spurgte den gamle Uralkører, "Hvorfor har du kaldt mig herhen?"

Den gamle Uralkører svarede, "For at du kan få min #§\*%α#! Ural løftet væk, så jeg kan komme op igen!"

Morale: Nogen folk accepterer aldrig nederlag, men klamrer sig til livet trods uheld og håbløse odds.

### Knallerten og Dnepr'en

En 45-knallert udfordrede engang en Dnepr til en styrkeprøve. Dagen blev valgt og hundredevis af mennesker kom for at se hvad der ville ske. Da 45-knallerten så den store Dnepr sagde den, "Jeg har tilfredsstillende af at du tog min udfordring op. Det viser at du respekterer mig, selv om end ikke jeg selv synes, at jeg er noget særligt." Og med den bemærkning smuttede knallerten derfra gennem et lille hul i hegnet. Dnepr'en var for bred til at kunne følge efter, og stod der i sin vrede sammen med de mange skuffede mennesker. Men havde den husket sin styrke og ignoreret så ubetydelig en modstander, havde knallertens provokeren været forgæves.

Morale: Risikér ikke din værdighed ved at synke ned på andres niveau.

### Bureaukraterne og Uralkørerne

Der sad en flok bureaukrater nede i Bruxelles og toppedes om hvem der kunne finde de hårdeste regler og forordninger for gamle køretøjer. Samtidig, langt væk, oppe i Jylland, sad nogle Uralkørere på et værtshus og klagede over hvad den slags kunne føre til for dem. Tjeneren spurgte hvorfor de klagede, når nu slagsmålet foregik så langt væk og når de end ikke vidste hvem der lavede reglerne. En af Ural-kørerne svarede, "De dér bureaukrater kører ikke i noget som er mere end 5 år gammelt, og da slet ikke på motorcykel, men os der prøver at holde vores russere kørende ender med at skulle klodse dem op, fordi de ikke kan leve op til moderne støjkrav."

Morale: Når elefanterne slås, er det myrerne der blir trampet på.

### Den defekte dynamo

Der var engang en Ural-mand som opdagede, at dynamoen ikke kunne holde batteriet opladet. Han klagede længe sin nød til alle vennerne, og bekymrede sig over prisen på en ny dynamo og besværet med at skifte den. Lidt senere opdagede han, at problemet bare bare var et af kullene, som havde klemt sig fast, og at dynamoen til hans store lettelse stadig fungerede fint.

Morale: Man skal aldrig være for hurtig til at klage eller for sikker på sin viden. Livet er en blanding af sorger og glæder.

## Harley'en på indkørslen

En Harley blev parkeret i en indkørsel efter at have kørt rundt hele dagen. Dette brummede den til indkørslen, "Hvis min vægt er for tung til dig, kan jeg flytte mig ud på græsset".

"Det er mig ligemeget om du bliver eller fjerner dig," svarede indkørslen. "Jeg havde slet ikke bemærket at du var der."

Morale: Jo mindre hjerne, des større indbildskhed.

## Tænding – hvad sker der?

Da jeg begyndte at skrive dette indlæg, regnede jeg med at have det færdigt på et par timer. Sådan gik det ikke. Når først man skal nedfælde sine tanker på papiret, begynder man virkelig at fundere over detaljerne. Nu kan bladet jo ikke vente på at jeg bliver færdig med at forske, så hermed et blik ind i tændingens mysterier. Nogle detaljer kommer til at vende tilbage til senere.

Tændrøret blev opfundet af franskmanden Etienne Lenoir i 1860. Der dog nogle år, får man fik frembragt en ordentlig metode til pålidelig tænding. Hvor magnetotænding dominerede i motorcykelverdenen op til omkring 1950, var BMW – og vore kære russere – et eksempel på tænding med akkumulatorbatteri og tændspole. Dette system blev opfundet af amerikaneren Charles Franklin Kettering og dukkede første gang op i en Cadillac i 1912. Det er robust og pålideligt.

Først vil jeg præsentere hovedaktørerne i et Kettering-tændingssystem som det fungerer i en Dnepr MT-10 m.fl.:

1. Batteriet  
Sørger for elektrisk energi til gnisten
2. Tændingsnøglen  
Så man kan slukke for kredsløbet
3. Sikringen  
Der vil brænde ved en kortslutning og på den måde begrænse skaden
4. Tændspolen  
Hvor der frembringes en højspænding på omkring 15 kiloVolt
5. Knikserkontakten  
der bestemmer tændingstidspunktet
6. Kondensatoren  
har en vigtig rolle, som jeg vil forklare nedenfor
7. Tændrørskabler  
er højisolerede ledninger
8. Tændrørene  
som skal levere gnisten



## 9. Stel

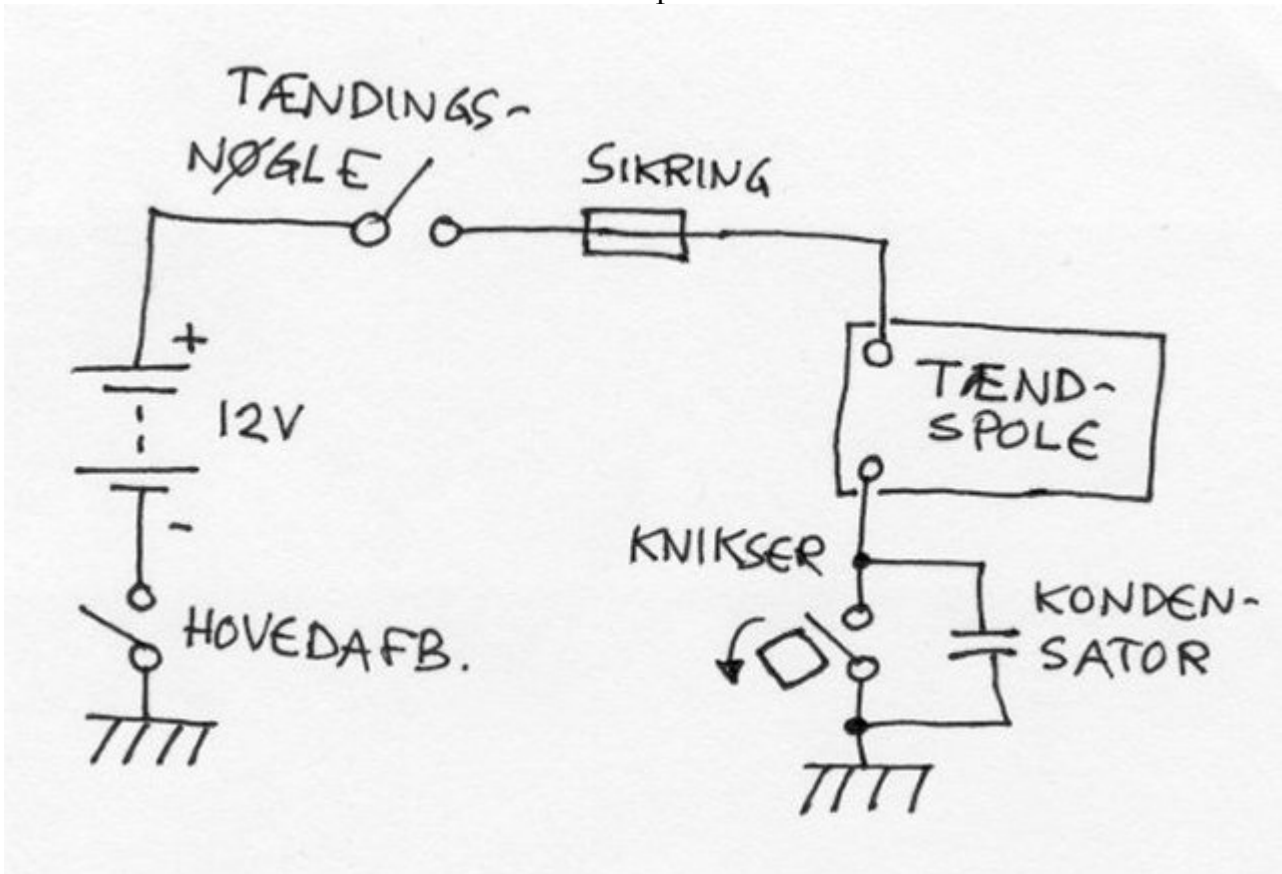
fungerer som en returledning til akkumulatorens minus

## 10. Centrifugalregulatoren

sørger for at tilpasse tændingstidspunktet med omdrejningstallet

## 11. Hovedafbryderen

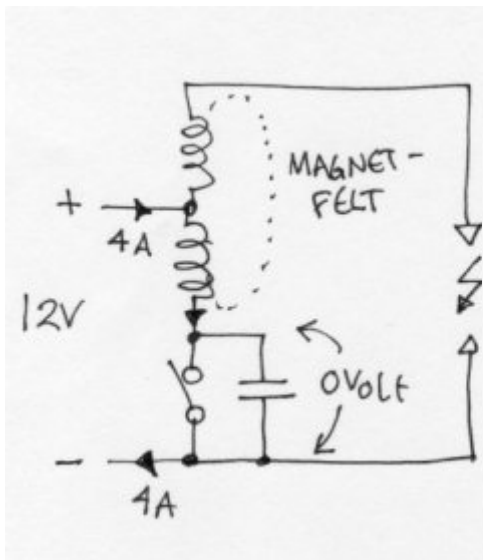
slukker for alle elektriske kredsløb i en Dnepr



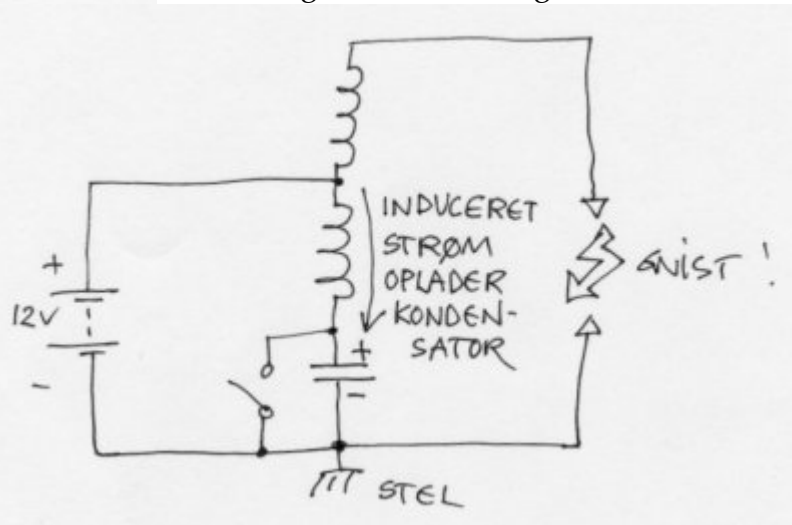
Vi forestiller os, at der er tændt. Altså at tændingsnøglen og hovedafbryderen sammen med sikringen danner elektrisk forbindelse forbindelse til tændspolen. Knikserkontakten er sluttet, og der løber nu en strøm på cirka 4 ampere gennem tændspolen. Nu kan der ikke løbe en strøm, uden at der også er et magnetfelt tilstede, og netop fordi ledningen er viklet op som en spole omkring en jernkerne i tændspolen, vil der været et meget kraftigt magnetfelt. Kondensatoren sidder henover knikserkontakten ("parallelforbundet"), så kondensatorspændingen er nul volt.

Når motoren roterer, vil knikserkontaktet på et tidspunkt åbne sig. Disse kontakter er bygget så de kan afbryde en strøm på op til 5 Ampere ved en spænding på 250 Volt. Hvis du ikke er elektrisk kyndig, vil du sikkert tænke: "Når strømmen afbrydes, må det svare til at slukke for en radio eller brødrister. Så sker der ikke en skid."

Ha! Du kunne dårligt tage mere fejl. Lad os lige studere spolers natur. Spolen havde et kraftigt magnetfelt på grund af strømmen. Strømmen afbrydes, og det betyder at magnetfelt falder bort på næsten ingen tid. Spoler har ikke antydning af intelligens, men tro mig, spoler kan reageret ret så voldsomt på et magnetfelt, der ændrer styrke. Reaktionen består i, at spolen selv begynder at lave elektricitet. Spolen vil forsøge at



vedligeholde den strøm, der bliver afbrudt. Resultatet er dramatisk, og samtidigt sker der to ting:



1. Den strøm, som spolen nu inducerer vil gå til kondensatoren, der oplades til en højere spænding. Måske 200 Volt om jeg kan stole på mine kilder.
2. Spolens vikling, kaldet primærvikling er omgivet af to sekundære viklinger uden på primærviklingen. Disse sekundærviklinger sidder i præcist samme magnetfelt, og den svindende magnetfelt inducerer en voldsomt høj spænding beregnet til tændrørene. Vi er oppe i nærheden af 17.000 Volt - 17 kiloVolt!

Lad os glemme kondensatoren et kort øjeblik, og studere tændrørene. To svært isolerede tændkabler går ud til tændrørene. Begge tændrør udsættes samtidigt for ca. 17.500 Volt. Fra tændrørets midterelektrode er der et gab på ca. 0,6 mm til tændrørets anden elektrode, der via gevindet har fat i stel. Nu skulle man tro, at dette luftgab er isolerende, men det passer kun ved små spændinger. En høj spænding vil gøre luften elektrisk ledende (det kaldes at ionisere luften) og fra at isolere, falder luftens modstand dramatisk. Når luften er ledende løber der en strøm, der opvarmer luften, så den er hvidglødende. Det er den eftertragtede gnist.

I begge cylindre springer der en gnist. Beklageligvis er det nemmere for gnisten at springe i den cylinder, hvor der ikke er kompression, men der springer også en gnist i den cylinder, hvor der er kompression - og hvor vi har brug for den.

Hvis vi nu ikke havde kondensatoren, så ville det være al den gnist, der kom - men den varer ikke længe nok til at give sikker tænding. Du kan jo prøve at pille kondensatoren af, og trampe dig selv svedig på kickstarteren; der kommer ikke mange "put" ud af den motion.

Lad os se på, hvad der sker med kondensatoren, for det er et lille mirakel.

Som skrevet ovenfor oplades kondensatoren. Det sker i den korte tid, hvor magnetfeltet bryder sammen, men så skulle man tro, at der bliver ro, hvad angår magnetfeltet. Situationen er bare ikke stabil. Studer tegningen. Kondensatoren er opladet til mere end 12

Volt, og kondensatorspændingen er højere end akkumulatoren. Nu bliver kondensatoren i stand til at sende strøm tilbage til batteriet - og hov! - der kommer atter et magnetfelt omkring tændspolen. Igen kommer der højspænding til tændrørene, og der kan fortsæt løbe strøm igennem den ioniserede luft i tændrørsgabet.

Lige som et pendul, der svinger frem og tilbage, så vil der ske op- og afladning af kondensatoren gennem tændspolen. Lige som et pendul laver stadigt mindre udslag, således vil disse op og afladninger falde i styrke. Det sker ufatteligt hurtigt, men så længe det står på, løber en vekselstrøm i tændrørets gnistgab. Derved er chancen for at antænde blandingen benzin & luft stærkt forøget, og derfor er kondensatoren særdeles vigtig i hele dramaet. Uden kondensator, vil man i øvrigt kunne iagttage gnistdannelse i selve knikserkontakten.

Tidspunktet, hvor knikserkontakten åbner - og tidspunktet, hvor den senere lukker igen skal passe ganske nøje med dels

- stemplets position i forhold til toppunktet
- motorens omdrejningstal



Fra det øjeblik benzinen antændes skal dette brede sig til hele blandingen, og det tager faktisk et lille stykke tid. Derfor skal gnisten komme lidt før stemplet er i top, så den fulde eksplosion sker netop efter passage af toppunktet. Ved høje omdrejningstal skal det ske endnu tidligere, for flammefronten gennem blandingen af benzin og luft bevæger sig med omkring 20 meter i sekundet - og den afstand der skal tilbagelægges er den samme uanset om der er højt eller lavt omdrejningstal. For at tænde tidligere ved høje omdrejninger, sidder der to fjederbelastede svingklodser sammen med knikserkontakten. Det er

centrifugalregulatoren. Ved høje omdrejningstal svinges de ud og forskyder tændingstidspunktet i den rigtige retning.

Om kondensatoren kan jeg tilføje, at jeg mangler at måle dens størrelse. Kondensatorer måles i mikroFarad (uF), men typisk har disse en kondensatorer en værdi mellem 0,15 og 0,25 uF. Hvis kondensatoren har for høj en værdi, vil ske en materialevandring, og der dannes en lille metalspids på den kontaktflade, der er minus (d.v.s. stel). Omvendt vil en for lille værdi af kondensatoren, give at der opbygges en spids på kontaktfladen, der er plus.

Spoler bliver mindre effektive, hvis gnisterne skal komme hurtigt efter hinanden. Forklaringen er, at strømmen bruger tid, fra knikserkontakten danner forbindelse, til strømmen er oppe på fuld værdi (ca. 4 Ampere). Batteritændingen har således den fordel

frem for magnetotændingen, at der er gode, fede gnister ved lave omdrejningstal. Bagsiden er at kommer vi op i nærheden af 18.000 gnister i minuttet, så kniber det for spolen at følge med.

Fordi denne form for tænding kun bruger ganske få komponenter og reelt kun har tre kritiske instillinger:

1. Huset med tændspole, kondensator og knikser skal drejes - og stå korrekt i forhold til mærket "P" på svinghjulet
2. Gabet mellem knikserens kontaktflader skal være 0,4 til 0,6 mm
3. Tændrørens elektrodeafstand skal være 0,60 til 0,75 mm

Så skulle man kunne sikre sig mod driftsforstyrrelser ved simpelthen at have et komplet tændingsanlæg liggende i sidevognen: ekstra tændspole, knikser, kondensator, tændrør og tændrørskabler. I næste nummer må jeg hellere bringe instruktionsbogens vejledning i korrekt indstilling af tændingen.

## Malinglister

Spredt ud over hele jorden er vi faktisk mange, der er fascinerede af de gamle sovjetiske motorcykler. Selv i Danmark bor vi meget spredt, og vi vil gerne have lidt mere kontakt med de andre. Dette problem kan løses, hvis du her en email-adresse og kan komme på internettet. Læs mere her.

### Sådan fungerer en mailingliste

Når du har tilmeldt dig en mailingliste vil du være i besiddelse af en emailadresse (i vores tilfælde hedder den [Dnepr Ural Izh@yahoogrupper.dk](mailto:Dnepr_Ural_Izh@yahoogrupper.dk) , som du kan skrive til.

1. Lad os sige, at du har problemer med at tilslutte ledningerne til din spændingsregulator. Så laver du en email, hvor du beskriver dit problem. Herefter vil alle, der er med i gruppen kunne læse denne email.
2. Nogle vil være bedøvende ligeglade med dit problem, og de sletter den bare, men der sidder nok også én, der netop har løst det samme problem, og som den kammerat han er, giver han med glæde sin viden videre. Han vil trykke på knappen "Besvar" og komme med sin løsning.
3. Alle på listen vil kunne se dette svar. Måske vil de se mere end et svar, fordi der var måske tre, der kommer med hver sin opskrift. Ikke så tosset, for hver især har de nogle detaljer med, som man er glad for at kende.

### Sådan kommer du med

Du skal være registreret bruger af Yahoo for at kunne komme med på listen. Det er nemt, og det er gratis. Gå til [www.yahoo.dk](http://www.yahoo.dk) og klik "Log ind". Der kommer nu et nyt skærbillede, hvor du i venstre side finder denne tekst:

Ny bruger på Yahoo?  
[Tilmeld dig nu](#)





for at få glæde af Yahoo!

Klik på "Tilmeld dig nu". Nu skal du komme med nogle oplysninger om dig selv, nogle få er obligatoriske, andre er valgfri. Ingen grund til at komme med for mange detaljer, opgiv kun det mest nødvendige. Du skal opfinde et brugernavn, som ingen andre har fundet på, og du skal vælge et kodeord (password) for at kunne logge på systemet.

Når du så er blevet bruger, kan du gå til

[http://dk.groups.yahoo.com/group/Dnepr\\_Ural\\_Izh](http://dk.groups.yahoo.com/group/Dnepr_Ural_Izh)  
og melde sig ind i gruppen.

Jeg har valgt, at lade listen være åben for alle, uanset om de er klubmedlemmer eller ej - også for andre skandinaver.

### **Hvad med mails, der er kommet før?**

Du vil bemærke, at på denne side indeholder et arkiv over den tidligere korrespondance, sorteret ud på måned og år. Det kan være smart at kigge lidt i de foregående emails, før man stiller et spørgsmål, der måske allerede er besvaret.

### **Andre funktioner**

På startside for Dnepr\_Ural\_Izh kan du i venstre side se mulighed for at se

- medlemmer: Hvem er medlemmer af denne mailingliste (her afsløres den info, som du afgav for at blive yahoo-bruger)
- kalender. Jeg vil kopiere kalenderen fra bladet og [www.dnepr.dk](http://www.dnepr.dk) her
- fotos. Vi kan have diverse fotos liggende til fælles beundring

### **Udmeldelse**

"Meget godt", tænker du, "men hvis jeg bliver skuffet og gerne vil ud af listen, hvad gør jeg så?" Hvis du vil ophæve dit medlemskab af denne gruppe, skal du sende du en e-mail til:

[Dnepr\\_Ural\\_Izh-unsubscribe@yahoogrupper.dk](mailto:Dnepr_Ural_Izh-unsubscribe@yahoogrupper.dk)

### **Findes der andre mailinglister for russere?**

Ja, hvis du ikke har problemer med at læse og skrive udenlandsk, så har Yahoo tre mailinglister mere. Ind til videre er jeg selv medlem af alle tre.

Der er en engelsksproget liste specielt for Dnepr-ejere. Deltagerne er hovedsageligt kanadiere og amerikanere. Trafikken er måske 10 emails per dag. Du finder dem på <http://groups.yahoo.com/group/dneprheads/>

Tyskerne er særdeles aktive. 30 emails om dagen er ikke udsædvanligt. Snakken går om teknik afvekslende med personlige ting og sidespring, som f.eks. anvendelsen af gamle kameraer til rullefilm. Det virker som vældigt muntre folk. Har du lyst, så tilmeld dig på <http://de.groups.yahoo.com/group/russenboxer/>

Der er også en fransk liste. Meget lidt trafik - godt det samme, for jeg er ikke så pokkers stærk i det franske. <http://fr.groups.yahoo.com/group/oural>

Microsoft har også noget kørende, som jeg ikke har tilmeldt mig, men jeg har fundet:

<http://groups.msn.com/UralRiders/home.htm> Ural Riders. A place for all Uralmoto owners past & present to exchange pics / knowledge of how to improve them or any stories about their bikes.

<http://groups.msn.com/EasrEuropeanMotorbikeRiders/home.htm> East European Motorbike Riders. A community dedicated to those motorcyclists who have a fond affection for East European motorbikes - MZ ,CZ ,Jawa ,Ural , Dnieper and any others

<http://groups.msn.com/bCozz/home.htm> Your free online community for Cossack motorcycle enthusiasts (Cossack er et af de navne, som Dnepr er solgt under i England). Dnepr, Ural and many many others..Izh, Planeta, Jupiter, Voskhod, Riga, Minsk, etc.

### **Mine egne erfaringer med mailinglister**

er kun positive. Selv om der kommer lidt rigeligt på den tyske liste, som er personligt og ikke rigtigt har interesse for mig, så tager det kun et tryk på en taste at slette disse. Til gengæld føler jeg, at jeg har fået en lyttepost på første række, med hensyn til hvad der rører sig, og det er ikke småting der dukker op med hensyn til løsning af problemer og forslag til forbedringer. Så mange, at jeg har samlet nogle af de bedste og på et tidspunkt må se at få dem til dansk til alles fornøjelse.

/Erik

## **Czar Peter**

En universitetsprofessor i Salzburg forsker ikke bare i matematiske fænomener, men også udfordringerne fra hans omfattende flåde af Dnepr-sidevogne. (Historie fra "Tourenfahrer" Nr 11 2002)

"Czar Peter" kradser sig i håret. Midt i hans kontor står talrige papæsker med bøger, der skal sorteres og katalogiseres. Kun to skridt borte ligger seks fælge, to motorer og æsker med reservedele.

I 1962 begyndte Peter Zinterhof "for sjov og

af sparsommelighed" at køre motorcykel. Øgenavnet "Czar Peter" har haft haft i nogle år sammen med sine Dnepr'. Sidevognsmaskinen blev tunet med Subari dieselstempler af en mekaniker, med speciale i tuning af racermaskiner. Kort efter erhvervedes en Dnepr nummer to

med en BMW-R-80-motor.

Skal det gå hurtigt tager Zinterhof sin Yamaha XS1100. "Men det er russerne, jeg holder mest af. Jeg bruger dem som hverdagcykler - sommer og vinter." Omkring 14.000 km bliver det til om året. Vintermotorcyklen er en MT16, der hvert forår bliver rustfjernet og restaureret med en spraydåse.

Efter at Peter Zinterhof lærte medarbejdere på Dnepr-fabrikken i Kiev at kende, blev der trangt i hans garage: Hvert besøg fra Ukraine medførte endnu en MC med sidevogn, for de har ikke mange penge, men motorcykler. Af godmodighed og trang til at samle køber "Czar Peter" stadig flere trehjule, der får et nyt hjem i kælderparkeringen under universitetet. Hver plads, der har en geometri, som biler ikke kan bruge, bliver brugt af en Dnepr. Da det efterhånden er blevet til elleve maskiner, værger Zinterhof sig ved at købe flere.

Hvad der nu vokser er reservedelslageret. Ti motorer, lige så mange gearkasser, bagtøj, kardanled, adskillige krumtapaksler, 25 knastaksler og 20 karburatorer, udstødningsrør, generatorer og diverse smådele hober sig på hylder og i skuffer. Nogle mener, at professoren har flere reservedele, end der er på fabrikken i Kiev.

Medens mange mennesker irriteres over at se professoren forlade universitetet med sidevogn, men kun på to hjul - "det skulle han vænnes af med" hørte man, var en af Zinterhofs naboer helt sikker på, at det var klassiske sidevognsmaskiner fra Puch. Resigneret har han sat to Puckklæbemærker på benzintanken. Efterhånden som der kom flere klassiske motorcykler, gjorde den gode hr. nabo sig

derne store bekymringer over professorens økonomiske situation. Herefter kom endnu et "Gerichtlich gepfändet" mærke på sidevognen.

Teknikken i de russiske BMW-eftersligninger fascinerer professoren: "I produktionen mangler de tre sidste finbearbejdningsskridt. Det første olieskift er spændende, hvad kan man ikke finde - det er som juleaften! Men efter 360.000 km passer det hele sammen."

I mellemtiden er antallet af MC'er faldet til fem eksemplarer. "De andre er blevet tigget



fra mig - mod kontanter - af bankdirektører, malermestre og klinikchefer". Professor Hellfried Rosegger, klinikchef i Graz trængte eksempelvis seriøst en sidevogn, så han om

fredagen kunne køre sin saxofon til jazzklubben. "Et sandt nødstilfælde" syntes Czar Peter og skildte sig med endnu et eksemplar fra samlingen, men tilføjer "man skal snart overveje, om ikke bestanden skal udvides igen".

Hele tiden vokser professor Zinterhofs bibliotek, hvor matematisk faglitteratur og russisk motorcykelbøger står sammen, for i begge står interessante ting: om kaosteori og hvordan Dnepr-karburatorer skal justeres forskellig ved 50 graders Celcius og ved minus 50 graders Celcius. "Med en kompression på 1:5,6 kører M72 endda med 66 Oktan benzin, og et batteri med en syrevægtfylde på 1,36 fryser først ved minus 73 grader Celcius," erfarer professoren fra bogen.

Om personen: Peter Zinterhof (58) er professor på universitetet i Salzburg, forsker i højdimensional Numerik, Hilbert-

rum-metoder sovel som parallelle tilnærmelser – og kører russisk sidevogn. algoritmer til numerisk integration og

Erik: Efter at have oversat denne historie, gik jeg på internettet og fik dels snakket med Peter via email, men opdagede også, at Peter kan komme med adskillige indlæg på en dag på den tyske mailingliste "Russenboxer"

## Kalender 2003

29-30. marts 2003 i Vamdrup, Tøndervej 30 fra middag.

ved Claus Dal. Det er ikke tænkt, at du kommer på motorcykel (men det skal da ikke holde dig tilbage). Tanken er, at man mødes med andre 'russere' og tilbringer nogle hyggelige timer med snak, god mad og en øl. Om nødvendigt mulighed for at overnatte indendøre i sovepose. Tilmelding senest weekend'en før til Claus Dal på telefon 7557-3109

24-25 maj 2003 Fossetreffet, Brufoss, Østlandet

For Norsk Russisk Motorsykkelforening – mon ikke et medlem af D.U.M. må være med? Har du lyst, så ring til Arve Nilsen i Norge telefon 3333-2131 eller 928 90 392

6-8 juni 2003 Græsted Veterantræf

Læs nærmere på <http://www.veterantraef.dk/DK/forside.html> . Adressen er Græsted Stationsvej 84, 3230 Græsted.

"Jeg har talt med en af arrangørerne, og vi har fået lov at komme gratis ind, hvis vi vil udstille vores maskiner. Det er ikke absolut nødvendigt med tilmelding, men de vil meget gerne have det alligevel. Telefonnummeret er 48 39 13 40. Det er en begivenhed jeg absolut kan opfordre til at deltage i, og det er jo også alletiders chance for at mødes og fremvise vores kære russere. Jeg kommer selv derop om søndagen, og håber at møde en masse af jer.

Venlig hilsen Jan Buchwald"

6-8 juni 2003 Træf i Bestorp, Sverige

I pinsen inviterer vore norske venner til Bestorp, der ligger på grænsen mellem Norge og Sverige (tæt ved Kornsjø som er en grænseby helt nede mod syd). Man kunne tage færgen fra Frederikshavn til Gøteborg, så er det kun en 130 km i luftlinje at køre i Sverige. Nordmændene har også inviteret vore svenske kamerater med, invitation er sendt til de to svenske russerklubber. Sidste år deltog ca. 25 'russere'. Erik Petersen & Bjarne Sørensen fra Sulsted har planer om at deltage. En nem tur for alle nordjyder!

13-15 juni 2003

Vi har modtaget invitation til Stardrivers MC-træf i den flotte natur nær Jyllands ældste boplads i Klosterlund. Den skønne natur med de mange søer omkring Silkeborg sammen med skovene og hedearealerne ved Vrad danner rammen om den fælles mc-tur om lørdagen. Teltplads med gode toiletforhold og god plads til telte og mc'er. Lørdag aften 3 retters festmenu og levende musik. Pladsen åbner fredag kl. 15:00 og slutter søndag middag. Begrænset antal pladser. Pris 325 kr. Nærmere information [Egon](#) Johannesen 2032-0957, [Arne](#) Mortensen 4045-1222, [Jesper](#) Jepsen 4062-5272

4-7. juli 2003 er der træf på den gamle militære flyveplads i Pütznitz.

Dette enestående træf af østeuropæiske motorcykler og køretøjer fra Warszawapagten

var særdeles populære blandt klubbens deltagere. Vi har fået lov til at komme allerede om mandagen den 30. juni og kan bruge flyvepladsen som baser for udflugter i den naturskønne

Vorpommern-Mecklenburg og til Rügen. Så snart at vi ved mere, kommer det her på siden.

2. til 16. august 2003 Bustur til Ukraine

Læs mere herom i dette nummer af bladet.

I august 2003 kommer det 3. russertærf i Vamdrup.



## Køb, salg, værksteder, reserverede

---

Eneste moms-registrerede 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](http://www.ural.dk) email: [IMZ-Ural@mail.tele.dk](mailto:IMZ-Ural@mail.tele.dk)

---

**Købes: Svingforgaffel eller dele til det**, skal passe til Ural eller Dnepr, stand underordnet. Finn Olesen Tlf. 7595-4648

---

Niels Ole Hald i Blommenslyst, Fyn (ikke klubmedlem) har **3 stk M-72'ere til salg**. Årgangene er 1947, 1957 og 1963. De to ældste er med sidevogn. 1947'ere har været indregistreret i Dk, 57'eren er betalt fri. Alle med papirer. Ring på 6476-2775 og hør nærmere.

---

**K-750 med sidevogn**. Sort mat. Fuldstændig nyrenoveret, alle sliddele udskiftet. Nyt elanlæg. Kører perfekt. Pris 19.000,- kr.

**Dnepr med sidevogn**. Militær grøn. Fuldstændig nyrenoveret. Alle sliddele udskiftet. Militært tilbehør. Kører perfekt. Pris 19.000,- kr.

Kontakt Lydia eller Andreas på tlf. 2858-4539/2818-4189 eller E-mail: [lydiairving@tdcads1.dk](mailto:lydiairving@tdcads1.dk) Der i øvrigt skriver:

"Noget som vi er begyndt med, er at sælge skrædersyede motorcykler efter kundens bestilling. Kunden kan selv kan bestemme model, farve, stil, tilbehør osv. Vores polske kontaktperson har endelig fået internet, så der er nu mulighed for, at en kunde kan følge med i tilblivelsen af hans motorcykel via billeder og på denne

måde også være i en position til at kunne se, om der er noget han skal have ændret."

---

Jens Tellerup har en **Dnepr K750 med sidevogn** til salg. Motorcyklen er fra **1955**

og er totalt renoveret. Pris 35.000 kr. Han kan også skaffe andre renoverede

og urenoverede Ural/Dnepr Motorcykler til meget rimelige prisere. Ring på telefon 3962-3691 eller email: [dsl46273@vip.cybercity.dk](mailto:dsl46273@vip.cybercity.dk)

---

**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 6000,-  
Kontakt Ole Fisker, Silkeborg. Telefon 8685-5820 email: [Daddy@Daddysduo.dk](mailto:Daddy@Daddysduo.dk)

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

Han har desuden **Texaco/Halifax olie og smørefedt**. Passer bl.a. til bagtøj, differentiale og gearkasse på din russer. Fra 10 kr per liter/bøtte ved selvafhentning. Sælges pga. oprydning samt et mindre restopkøb fra et olelager. Telefon 7595-4648, email [Finn@dnep.dk](mailto:Finn@dnep.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,- + fordendelse( 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](mailto: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 direkte til Kim på dette (mobil) telefonnummer: 2173-9418.

---

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). email: [McService@get2](mailto:McService@get2)

---

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





Har du indlæg til bladet, så send dem til Erik Petersen, Høgevej 5, Bruunshåb, 8800 Viborg  
eller send dem som en txt-fil med email til [Erik@dnep.dk](mailto:Erik@dnep.dk)