

*-snart lokker atter de lange veje
og jeg har lavet den gamle kværn...*

Endnu engang har vor klubkammerat Thøger Jacobsen haft blyanten fremme, denne gang med forårsformellelser i stregen.

Skulle du have materiale til bladet, så ring/skriv/email til
ERIK PETERSEN, HØGEVEJ 5, 8800 VIBORG, 8667-5392, ERIK@DNEPR.DK

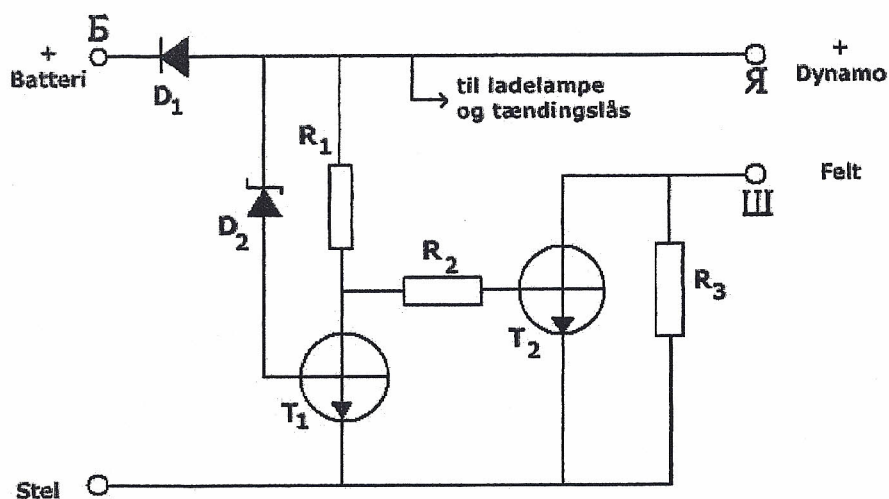
МОТОЦИКЛ

Organ for Dansk Ural/Dnepr Motorcykelklub
www.ural.dnepr.dk



En engangs-pressenning på 2,5 x 3,6 meter giver
vældig god afdækning for fugleklatte, regn og sne

ELEKTRONISK 6 VOLT LADERELÆ



Kim Jensen

Kim Jensen har bygget sit eget elektroniske laderelæ, og har til bladet indsendt tegning og byggebeskrivelse.

Hvis du selv har modet til det, kan du for små penge bygge dit eget elektroniske laderelæ til f.eks. K750 eller andre motorcykler med et 6 Volts anlæg. Jeg har bygget det ind i en vandtæt kasse, hvor terminalerne sidder på samme måde og i samme rækkefølge, som på det oprindelige laderelæ. Det er jo en smagssag, hvordan du vil udforme din æske.

Virkemåde

B er forbundet til batteriets pluspol, Я har fat i dynamoens pluspol og III har fat i dynamoens feltvikling.

Dynamoer virker ikke uden et magnetfelt. Magnetfeltet skal laves af feltviklingen. Desto mere strøm, der løber gennem feltviklingen, desto kraftigere magnetfelt og desto større ydelse fra dynamoen. Vi antager først, at motorcyklen kører i tomgang:

- Dynamoer leverer ikke nogen særlig spænding på grund af det lave omdrejningstal.

skyld. En tabt kamp er lig med en fyret træner. Jeg vil påstå at næsten halvdelen af alle de kampe, der spilles, resulterer i at det ene hold vinder, og det andet hold taber. Det må betyde, at halvdelen af landets trænere bør fyres hver uge. Her er job-rotation da drevet til det ypperste.

Når jeg ser sport ser det ud til, at sport især handler om penge, kontrakter, fyringer, ansættelser, doping og voldshandlinger (der ikke bliver politianmeldt). Jeg troede engang, at det drejede sig om idrætspræstationer, boldspil og sådan. Det gør det ikke. Hvad angår doping, så siger jeg: Tillad doping! Lad os se, hvad moderne kemisk industri kan præstere.

Min kattepsykologiske forskning

Mit experiment med at snige en støvsuger hen til den sovende Arnold har medført, at jeg nu tror på, at katte kan tale sammen og udveksle erfaringer. I dag skal kattene bare se støvsugerrøret, støvsugerslangen eller den komplette støvsuger, så forlader de rummet hurtigst muligt. I betragtning af, at jeg kun gjorde ét forsøg på at støvsuge Arnold, må jeg gå udfra, at de har udvekslet notater.

Min drøm om at have en fjernstyring af katte er uventet gået i opfyldelse. Jeg kan i dag få katte til at placere sig næsten overalt i rummene, at forlade huset og styrte ud i mørket, at accelerere dem til utrolige hastigheder, at springe en meter op på dørene, eller at observere loftet, som var det et fjernsynsapparat. Metoden er ganske enkelt. Du skal have fat i en laser-pegepind. Du ved sådan en lille dims, der udsender en meget tynd, rød stråle af lys. Den lille plet har en hypnotisk virkning på både Arnold og Olga. De kan simpelthen ikke lade være med at prøve på at fange lyspletten. Jeg ladet pletten 'løbe' langs panterne som en lille mus, og kattene bliver helt tossede i hovedet. Den røde mus skal fanges. De følger den løbe op ad væggene; de vogter dens adfærd under loftet, så den ikke kan komme ned til gulvet, uden at de er klar til at fange den.

Således udrustet giver jeg kattene motion, får dem til at hoppe, undertiden kolliderer de andre gange sendes de med svimlende hastighed ud i haven, og det er ikke bare kattene, der får motion. Min lattermuskler gør det bestemt også.

Næsten perfekt – lige bortset fra vores ældste kat, Kiser, der nok er dum, men ikke så dum.

For god ordens skyld slutter jeg af med et billede af et barn-domsbillede af Olga som killing, da hun havde fået en overdosis lavpris katte-foder.

Det har måske ikke meget med motorcykler at gøre, men bladet skal op på 24 sider!

Erik P.



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 tilmeld 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.

Izh Jupiter med sidevogn sælges

2 cylindret 350 cc totakter fra 1977 med originale papirer. Gode dæk, ny fælg. 8.500 kroner. Karsten Larsen 9867-3437

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

Dnepr MT16 årgang 1973 sælges

Bakgear og træk på sidevognshjulet. Den kører godt, men trænger til en ny lakering. Den har kørt 3500 km i Danmark. Pris 25.000 kr.
Ring til Ole Abrahamsen på mobil 6130-7415

6 Volt laderelær originale Bosch sælges



Bremserne er ikke det, der imponerer mest ved vore Ural og Dnepr motorcykler. Jeg har her forsøgt at samle nogle tanker om bremserne, men bilder mig ikke ind, at det er den endelige sandhed. Jeg håber tvært om, at få en masse henvendelser fra Jer, så jeg en gang kan skrive den næste version, som så gerne skulle være den fulde og hele sandhed!

Når snakken kommer til bremser, så oplever jeg at vi deles i to lejre. Nogle brugere finder bremserne acceptable. De kan bremse, så hjulene blokerer og trække en røgfane af brændt gummi efter sig. Andre - og jeg tror at det er en større procentdel af klubben - er ikke særligt tilfredse. Vi ønsker optimal sikkerhed i trafikken og derfor godt vil have bremserne bedre end blot færdselslovens minimumskrav. Når nu nogle har velfungerende bremser, kan det jo kun fortolkes som, at man *må kunne få* bremserne til at fungere.

Jeg vil prøve at gå igennem alle de punkter, som kan have betydning for bremsernes funktion. Vi ønsker, at bremserne skal være i stand til at blokere hjulene fuldstændigt - også selv om den bedste bremsevirkning findes i det øjeblik, hvor hjulet næsten blokerer.

opmærkede baner i skoven, og her kræves både balance og koncentration for at gennemføre banen (uden at røre jorden). Der vil være avancerede baner og lettere baner. Der kommer at være professionelle trialførere med råd og vejledning. Du har måske set det på fjernsynet (hvor de klatrer på biler). Jeg kan ikke huske hvad de hedder, men de er dygtige.

Vi kommer at opføre militærets præcisionskørebane for motorcykel. Der kan man køre slalom, køre på vippebrædt, præcisionsbakning, alt ialt en test på sig selv og sine køreegenskaber.

Vi leger med andre ideer som ikke er på plads endnu, men det ovenstående er planeret.

Der vil være mulighed for at vaske sin motorcykel på banen. Man kan komme dagen før om aften hvis man vil dette. Overnatning i telt (evt. vandrehjem) Kantine

Jeg vil gøre opmærksom på, at det er IKKE et marked for salg af reservedele o.s.v. Det er ren skær hygge og sammenkomst.

Tilmeld dig til Kim Mortensen paa telefon 0046-582 32034. Seneste tilmeldingsdato: 31. MARTS 2005. Pris 70 Skr (for at kunne bruge banen)

Den 21. maj - Jumbo Run, København

Peter Fisker deltog sidste år og skriver: "Riv en halv lørdag ud af kalenderen og deltag i Jumbo Run i København d. 21 Maj 2005 fra Lions Kolligiet, Tuborgvej 181, København NV". Mere om Jumbo Run i aprilnummeret under 'Kalender'

Den 28. maj. Oldtimerløb Gråsten-Flensborg

mere præcist meget tæt på grænseovergangen til Stettin i Polen. Hjemmeside www.oldtimerloebet.dk/

Den 30. - 31. maj. Veterantræf i Græsted

Hjemmeside www.veterantraef.dk

3.-5. juni - 5te Sidevognstreffen, Tistl Camping, Norge

For alle med sidevogn. Uprøvet. Læs mere på www.sidevogn.dk/vik.html

10.-12. juni Primitræf. Marken ved Kæret 30 Sdr. Vilstrup

- i nærheden af Kolding. Fed weekend under primitive forhold, medbring selv, mad, hygge

18. juni Flatheadtræf, Bode, Bode Engvej 15, 8950 Ørsted

Sammenkomst og hyggeweekend for gamle sideventilede motorcyklerykler, alle er velkommen, www.mosten-mc.dk - 8648-9010

1. - 3. juli, Træf i Pütnitz

Alle mulige og umulige køretøjer fra østblokken. Nok det sted, hvor de fleste kammerater fra vores klub mødes. Bemærk, at Kaj Erik Hansen i Ringe gerne vil koordinere en fælleskørsel over Fyn, Langeland og derfra til færgen Gedser-Rostock. Ring til Kaj på tlf 6264-1655 eller <mailto:KajErikDk@post.tele.dk>
Hvis nogen vil stå for fælleskørsel ned gennem Jylland, Slesvig, Holsten osv, så lad redaktøren fortælle derom.

Samspillet mellem bremsebakke og bremsetromle

Her er der tre muligheder:

1. Bremsbakkens krumning er større end bremsetromlens krumning. Herved udnyttes ikke hele bremsebelægnings areal; du får ikke den fulde virkning af konstruktionen.
2. Bremsbakkens krumning passer perfekt til bremsetromlens krumning.
3. Bremsbakkens krumning er mindre end bremsetromlens krumning. Den værste af de tre muligheder. Når bremsen aktiveres er det kun midten af bakken, der trykker imod bremsetromlen. Når du vil bremse kraftigere, vil hele bremsebakken forsøge at rette sig ud, at fjedre.

Jørgen Hansen har et trick til at lave en perfekt tilpasning. Med 'sekundlim' klæber han smergellæred på bremsetromlens inderside, hvorefter at han kører en tur med motorcyklen og bremser af hjertens lyst. Til sidst vil belægningen være af fuldstændigt samme form som tromlen.

Justering af bremsen

Bremsen skal begynde at virke efter en ganske lille bevægelse af fodbremsepedalen eller håndbremsegrebet. Ved denne justering vil enhver ovalitet i bremsetromlen afsløre sig på den måde, at afhængigt af hjulets stilling vil bremsen gå fra at blokere til at være perfekt justeret. Som jeg ser det, har vi her en del at pille ved, og det påvirker hinanden.

På vores mailingliste, Ural-Dnepr-Izh læser jeg til min forbløffelse denne mail:

Jeg har selv længe ærgret mig godt og grundigt over min Dneprs ringe bremsekraft, som ikke blev meget bedre af nye belægnings, drejning af tromler, ny simmerring i bagtøjet, nyt og bedre tysk bremsekabel fra Flemming i Ølgod m.m.

Det hjalp alt sammen, især kablet, men bremsekraften var stadig ikke just imponerende. Men efter at jeg for ganske nyligt har skiftet lejer i alle hjulene, har især baghjulet væsentlig mere bremsekraft.

Ny skal jeg pludselig til at dosere, når jeg bremser med baghjulet, og ikke som tidligere bare lægge så mange af mine godt 100 kilo i som muligt.

Det er ikke sikkert, at der er helt så meget slør i dine hjul, men det er da et forsøg værd alligevel. Du kan måske opnå en del bare ved at stramme lejerne.

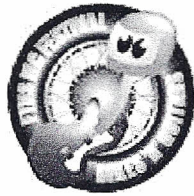
Venlig hilsen
Frederik Larsen, Vesterbro.

Det er jo en meget interessant observation. Frederik er jo ikke dum, og han beretter ærligt, hvad han har oplevet. At lejernes justering skulle påvirke bremseevnet forbavser mig over al måde, for jeg jeg kan ikke forstå *hvorfor*,

Til de fynske medlemmer af "DUM"

Hej klubmedlemmer!

Først lidt baggrund for denne henvendelse. En del af jer har jeg allerede snakket med i telefonen, men det har ikke været alle jeg kunne træffe eller som jeg har haft telefonnumre på, så her er lidt om baggrunden.



Jeg er blevet kontaktet af vores ærede formand Erik P. vedrørende en henvendelse som klubben har fået fra Fyns Mc-Festival. De inviterer de landsdækkende mc-mærkeklubber til at deltage i årets Mc-festival, og herunder selvfølgelig også vores klub "DUM". Erik P. mente, at dette måtte være en opgave for klubbens fynske medlemmer.

Festivalen afvikles i 1000 års skoven (ved Odense) i perioden torsdag den 18. august til søndag den 21. august 2005, begge dage inklusiv. Der forventes 3-4000 besøgende.

Om lørdagen er der fra 1000-1800 fri adgang for publikum, og det er her vi kan råde over en standplads med 6m udstillings facade. Vi kan allerede om torsdagen sætte vores stand op, og senest lørdag kl. 10:00 skal den være opsat og klar. Lørdag kl. 18:00 kan vi pakke sammen, men man ser da gerne, at klubberne er med fra torsdag til søndag.

Andet sted på området er der campingpladser (for telte). Yderlig information kan ses på www.fynsmcfestival.dk og vi skal svare inden 01. juni 2005 om hvorvidt vi ønsker at deltage.

Hvis du ønsker at deltage i dette arrangement bedes du give mig besked på telefon 6590-4210 eller e-mail joa@odense.dk

Jeg vil således gerne invitere til informations- og planlægningsmøde

søndag den 03. april kl. 1400

Stedet for dette informationsmøde vil blive fremsendt til interesserede deltagere, da det vil være antallet af deltagere, som bestemmer mødestedet.

Venlig hilsen

John Andersen

Klubbens generalsekretær ville egentlig gerne deltage, men tør ikke garantere, at han er i landet. Det er imidlertid en oplagt chance for fynboer og andre i oplandet til helt uforpligtigende at møde hinanden. En mc-klub består ikke kun af maskiner, men af mennesker og maskiner. Husk at få lavet nogle billeder og at skrive lidt om forløbet, så vi kan få det med i bladet til den tid.

Erik P



Min kære broder, medlem nr 161, Reinholdt Petersen i Hals er - så vidt jeg ved - blevet Danmarks eneste ejer af en sovjetisk (ВОСХОД) Voshod 3M-01.

Det er en 125 cc totakter, der har følgende data:

Vægt 121 kg max last 160 kg
Max hastighed 105 km/h
Forbrug 23,8 km/Liter
Blandingsforhold 25:1
Pmax 15,5 HK = 10,3 kW ved 6000 O/min
Største drejningsmoment 17 Nm ved 5.500 O/min
Gearing 3,04/1,99/1,34/1,0
Karburator K-65B 12 Volts generator
dæk 3,25 16"

Босход betyder "opstigning", som f.eks. i цолниа босход, "solopgang". Ordet kan også oversættes med "øst". Ved et svineheld havde jeg for god ordens skyld købt en manual for 17 Voshod-modeller, sidst jeg var i Ukraine. Den får Reinholdt nu at hygge sig med, men med 23 km på kilometertælleren.

De nye Euro 2 forureningsbestemmelser

En del rygter har svirret. I "Klassisk Bil & MC" nummer 1, januar 2005 læste jeg på side 4 at ..

De nye Euro2 forureningsbestemmelser træder i kraft fra 1. juli 2005. Herefter skal alle nye motorcykler leve op til de nutidige forureningsbestemmelser (hvad der i praksis er umuligt).

Vi taler her om

- fabriksnye
- ubrugte motorcykler
- fra et ikke-EU land

Det er *datoen for første indregistrering* (i udlandet), der danner grundlaget. Motorcykler indregistreret efter 1. april 2004 er også omfattet af disse regler.

På internettet er der måske mere at hente ved www.klassisk-bil.dk og Færdselsstyrelsen www.fstyr.dk

Jeg er naturligvis lidt forvirret, for allerede tilbage i oktober 2004 sendte jeg en email til Færdselsstyrelsen for at blive klogere. Jeg fik dette svar:

Hej Erik!

Det du henviser til er sandsynligvis de nye luftforureningsbestemmelser for nye knallerter og motorcykler. Dem kan du læse mere om her

<http://www.fstyr.dk/sw1154.asp>

Du skal være opmærksom på at der hele tiden træder nye regler i kraft - men at de som hovedregel kun vedrører nye køretøjer. Hvis du importerer veterankøretøjer påvirkes de ikke af regler for nye køretøjer.

Hvis du vil læse mere om krav til køretøjer udfra deres alder kan du se i vejledning om syn af køretøjer

<http://www.fstyr.dk/sw16684.asp>

Med venlig hilsen

Christel Søgaard Mortensen, Civilingeniør
Færdselsstyrelsen, Bilteknisk afdeling

Hmm. Jeg spurgte mere:

"Jeg er ikke i tvivl om, at for at kunne passere et faerdselssyn "er reglerne stort set ufravigelige. Ellers giver et faerdselssyn "jo ikke megen mening.

"Det som bekymrer er nye tiltag m.h.t. katalysatorer, airbags, "ABS-bremser og andre udmærkede ideer, som ikke eksisterede blot "20 aar tilbage i tiden.



Jeg ejede på det tidspunkt en Mercedes 307 og en Zastava 51. Samtidigt. Min svoger havde en Lada stationcar 1200. Vårgrøn. Penselmalet over det meste af karossen. Eneste flade, der var nogenlunde ret, var taget.

Zastavaen var noget rusten, men det mest presserende problem var at batteriet var meget dårligt, og dækkene var noget blanke i overfladen. Svoger mente at Lada ikke var sagen mere, og ville skille sig af med den for kr. 500,-.

Da den havde næsten nye dæk og ny akkumulator, var jeg hurtig og slog til.

Det var noget af en møgbunke. Sædet var knækket, så der stod en mælkekasse bag ryglænet, ellers ville man ligge ned. Tomgangen eksisterede ikke. Den løb op og ned i omdrejninger i ryk, og olielampen lyste under ca. 1000 O/min., og i det hele taget bankede og tæskede maskineriet, så det var løgn.

Svigerfar og jeg skulle efter arbejde op til en campingplads ved Humlebæk. Der havde han og svigermor en fastliggevogn, og Elin var også deroppe. Det eneste af de tre køretøjer, der var benzin på, var Ladaén, så den blev udtaget til transport.

På vej op af Helsingørmotorvejen, blev vi enige om at se hvad skidt det kunne præstere. "Pedal to the metal", og skramlet begyndte at synges. Pludselig midt i en overhaling med 125 i timen. Booooooooooooo "Complete loss of power".

Hurtigt ind i inderbanen, og et blik i bakspejlet for at se om der var fri bane. *Baggrunden var malet hvid!* Fuldstændigt surrealistisk! Stadig med pedalen i bund kiggede jeg i sidespejlet og så, at vi trak en "tågebanke" rullende efter os - og der dukkede biler op i tågen med lys på. (Det var før man kørte med kørelys!).

Nede på ca. 60 km i timen, begyndte den igen at tage tændinger, og gik efterhånden rent igen. Langsomt krøb der tynde sorte streger frem under hjulene og hen langs siderne og et par enkelte op over forruden.

Svigerfar og jeg kastede et blik på hinanden, lagde skidtet på støtte 100 km/h og bad indvendigt til Vorherre.

Da vi kom frem, åbnede jeg hjulene, og alt var sort af olie, og der dryppede olie ud af luftfilteret!

Om natten var jeg på skifteholdsvagt, og da der ikke kørte noget maskineri besluttede jeg mig for at løse mysteriet.

Af med filteret. Luftfilteret havde været så tilstoppet, at motoren ikke kunne få luft, så den havde suget filteret sammen, indtil det til sidst gik i stykker, men inden da, havde den brugt krumtaphusudluftningen som sugerør, og spist en god slat.....1½ liter olie i farten.

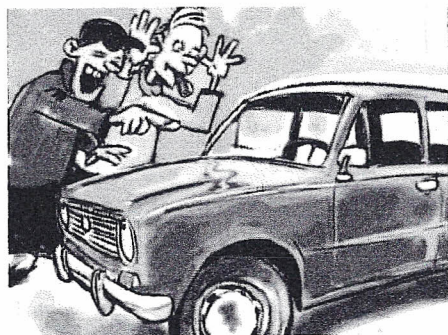
Nå filteret blev smidt væk, og da man alligevel stod og legede opdagede man at det meste af "skramleriet" kom fra ventilerne, af med ventildækslet. Der var ca. 0.6 mm luft hele vejen rundt - og så vidt jeg husker skulle det være noget lignende 0,15 mm.

Frem med søgerbladene, og pludselig kunne den gå tomgang, og af en Lada at være lød den civiliseret.

Olie var der for lidt af, men jeg havde 5 liter på lager. Ud med bundproppen. Der kom ikke noget ud. Jo, forresten der voksede en "sæk" frem af hullet, og den blev større....brast....der kom nogle klumper....og resten løb ud.

Så fik den ny olie, og der var olietryk op til 10 sek. efter at man havde stoppet motoren!!!

Historien er den, at svoger var en slags "smøremand" på værket, og da han synes at Ladaen manglede olie, og for øvrigt spiste det, den fik, for hurtigt, var den blevet sat på en diæt af tyk maskinolie og noget gearolie.



Nå da vagten var omme, var sædet også svejst, Lada vasket og havde fået et blåt felt fra midt på dørene og ned, hjulene havde fået noget sølvfarve og tænding og luftskruer indstillet på gehør.

Det blev vores nye hverdagsbil. Det var jo så smart, at den ikke engang skulle synes, og desuden var den forsikret af "Svigermekanikken" på yderst favorable vilkår. Zastavaen blev skrottet, og Mercedes'en endte min anden svoger med at bytte sig til for et Migatronic CO₂-svejsværk.

Et års tid senere havde Elin og jeg været i Nordjylland for at hente svejsværket og var på vej hjem over Sjælland. Lada'en gik som en skoldet trolld, med tagbagagebærer og en cykel på taget.

Da vi kæmpede os igennem det store S-sving ved starten af motorvejen, kom der en "fake" Mini Cooper op bag os og blinkede, at han ville forbi.

Lidt ukorrekt fik Lada klampen og kæmpede sig op på 160 i timen. Han blinkede stadig, så jeg rykkede ind, og da han ikke længere lå i min slipvind kunne han ikke mere, så han blev liggende på højde med min bagskærm.

Sådan gik det et stykke tid. Fra tid til anden kæmpede jeg mig et par meter foran, rykkede ud for at overhale, han røg op i røven på mig, jeg trak ind osv.

Til sidst slap jeg pedalen, og vinkede til ham da han edderrasende strøg forbi med et "Fucktegn" og helt rød i roen.

Det bedste var at da vi kom til Roskilde, holdt han inde på tanken, med hjulene oppe og blåsort røg bølgende op i luften.



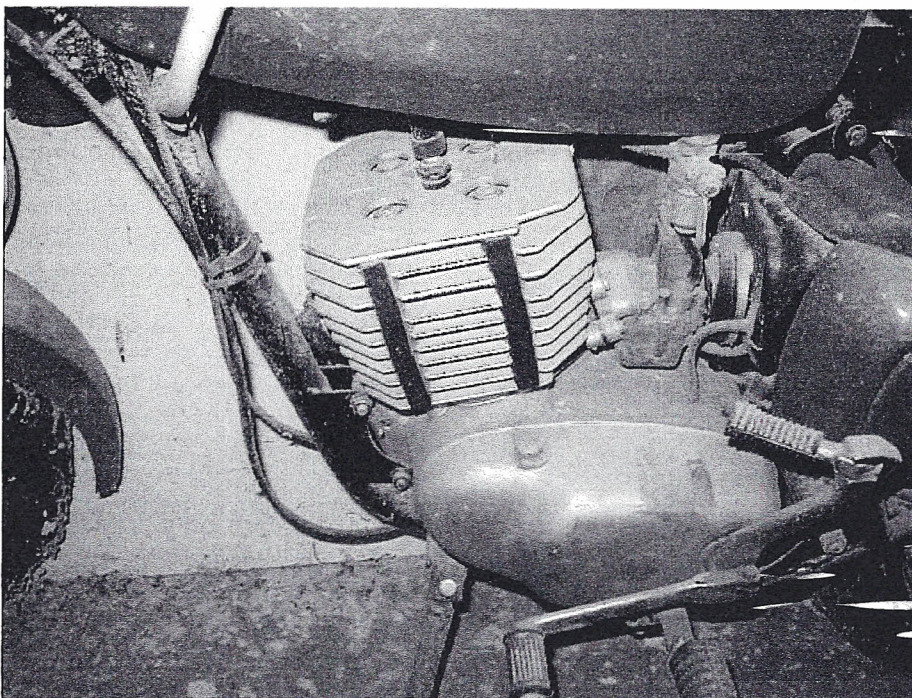
Vi gav ham hornet og vinkede pænt til ham. Havde han heddet Supermand, havde jeg garanteret fået bank.

Et år senere skubbede Lada'en en gammel Mercedes 200 op i Robert Koch Nielsens spritnye "Bimmer 750 etellerandet".

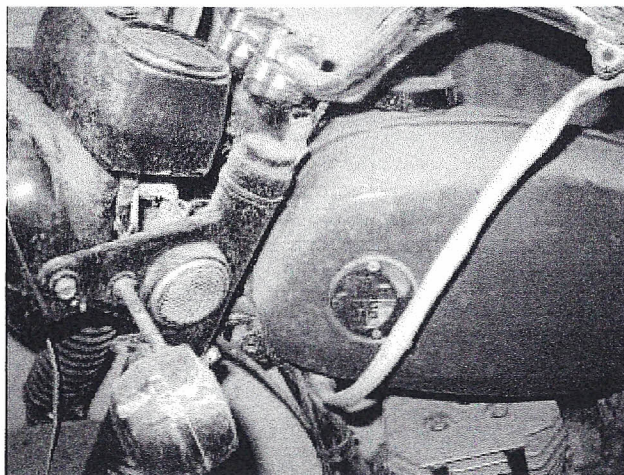
Den blev erklæret totalskadet, og med fradrag for selvrisko fik vi kr. 9500.- for den af Kgl. Brand

Ak ja. Det var en go' bil.SUK

Niels Kallehauge



Billederne her viser vidunderet, som det blev præsenteret på internettet. Den er som ny, men desværre har den stået utildækket i en virksomhed med megen savsmuld, så den ser ikke så overvældende flot ud. Det bliver spændende, om det vil lykkes Reinholdt at få nummerplader på maskinen, eller om den bliver et samlerstykke.



Hvortil Christel svarede:

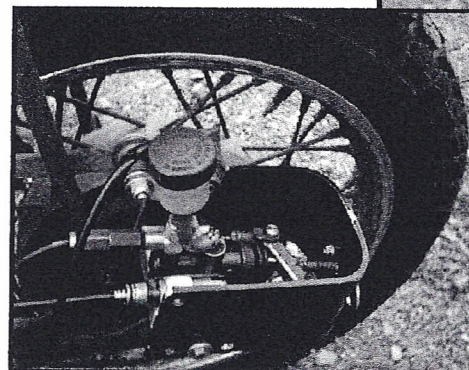
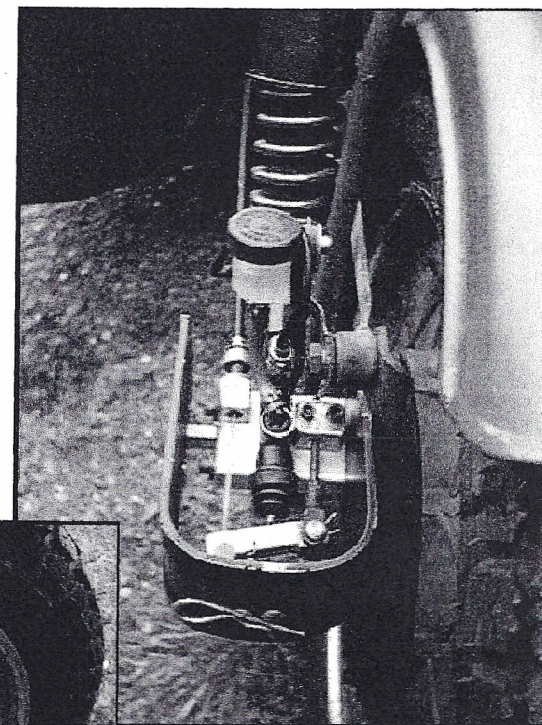
I hvilken sammenhæng er du blevet fortalt det? (Du er ikke den første jeg har haft kontakt med om det.)

Læg mærke til, at det blev jeg ikke ret meget klogere af, men noget kunne tyde på, at den flinke civilingeniør på det tidspunkt ikke var klar over eksistensen af Euro2-forureningsbestemmelserne. *Hvis du ejer et veterankøretøj*, som kunne komme i klemme med ovenstående, så er du hermed advaret!

Erik P

Nu talte vi lige bremsér!

En tysker har taget sagen i egen hånd, og lavet hydraulisk bremse på forhjulet af sin Chiang Jiang (der er en Ural-kloning, men vistnok af ringere kvalitet). Billederne, der her taler deres eget sprog, er fundet på internettet



men det er nu, hvad han har erfaret.

Denne mail udløste følgende kommentar fra den muntre Jan Buchwald:

Det næste I forventer er vel en topfart på 160 km/t, og en benzin-økonomi på 35 km/l.

Næhh, det med bremsning, det er noget man skal planlægge sig ud af!

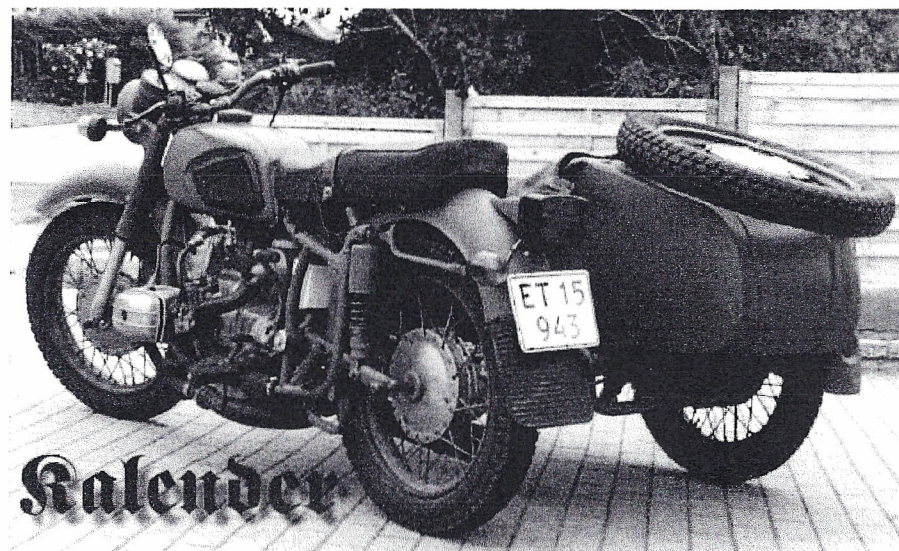
Jan B

Denne historie skal altså betragtes som første version af 'den endelige sandhed om bremserne'. Jeg håber selvfølgelig på (og kan vist også regne med) at nogle af Jer bliver så ophidsede over historien, at de ringer til mig og fortæller, hvad der skulle have stået, og hvad jeg mangler at få med. Det skal være velkommen!

Erik P



Her er et interessant, men politisk ukorrekt billede af Frikorpsfolk i Demjansk kedlen på deres motorcykel. Vi kan alle nikke genkendende til sidevognen. Jeg tror, at motorcyklen er en Zündapp KS600, men jeg kan jo tage fejl, og jeg bliver ikke sur, hvis nogen korrigerer mig. Zündapp'erne var angiveligt mere populære blandt tropperne, end BMW's R12. I dette terræn, var bremsen nok heller ikke så vigtig.



Den 17. marts – Bakken åbner

Ny er det jo snart tid til at Dyrehavsbakken åbner. Sidste år var vi nogle stykker, der er mødtes ved Sankt Hans Plads i København ved den store plads (Krakkort side 148 C 1). Skal vi prøve at gøre dette til en tradition?. Jeg foreslår at samles 17.marts omkring Kl. 18:00 senest 18:15 og herefter laver fælleskørsel fra Nørrebrogade. Ps. vær opmærksom på at køretiden gennem København netop denne dag er længere end normal, så tag hjemmefra i god tid. Jeg håber på god tilslutning.

Vel mødt
Flemming Petersen Tlf. 2321 6203

Den 26. marts kl. 10-16. Tøndertræf, Påskelørdag

Ankomst 10-12, Gågaden vil være inddraget til MC'er. Kl. 13 fælles tur K. 16 pladsen lukker

Den 5. - 8. maj. Kleinen Russentref i Tyskland

mere præcist meget tæt på grænseovergangen til Stettin i Polen. Hjemmeside www.hof-klinger.de Flere af klubbens medlemmer har modtaget skriftlig invitation. Det er nogle timers kørsel fra Pütznitz

Den 15. MAJ 2005 klokken 10:00

Træf paa Svistad motorbane ved Linköping i Sverige

for ejere af Ural, Dnepr og Chiang Jiang.

Trial er klatring i skoven med motorcykel. På motorbanen vil der være

Fuld- eller halvnavn? Bremserne fås dels i navets fulde bredde, andre er kun halvt så brede som navet. Det skulle ikke gøre den store forskel, fordi med samme træk i kablet, kan man vel få de smalle bakker til at trykke dobbelt så hårdt. Det er vel et spørgsmål om kg/cm² eller tager jeg helt fejl her?

Kablet er derimod et sted, hvor du skal være opmærksom. De originale kabler er så tynde, at når du trækker hårdt i bremsegrebet, så *strækker kablet sig*. Når kablet strækker sig, virker det som om en spiralfjeder var indsat mellem greb og bremse arm. Den kraft, der skulle trykke bremsebakken mod bremsetromlen, oplagres i fjederen til ingen verdens nytte. Sådan et kabel skal udskiftes til en mere robust model. Flemming sælger kabler, der ikke strækker sig.

Vi skal også være opmærksomme på, at *friktion* i kablet er af det onde. Sørg for at bremsekablerne er så velsmurte, at gnidningsmodstanden er forsvindende lille.

Bremsebelægningen på originaldele er heller ikke så god, som vi kunne ønske. Det kan anbefales, at du sender bremsebakkerne til et specialværksted og får vulkaniseret en belægning på.

Bremsetromlen skal være perfekt rundt. Nu har vi fat i et ømt punkt. Ved opspænding af hjulet – og den efterfølgende kørsel, kan denne cylinder nemt trækkes oval eller skæv. Nu *kanne* man jo få bremsetromlen drejet af, så den bliver perfekt, men to ting taler derimod:

- Der er *meget lidt materiale* at dreje af. Bremsetromlen af stål sidder i et nav af aluminium.
- Efter nogen tids kørsel, vil egrene have sat sig, knækket og hvad-ved-jeg, hvorefter tromlen får en ny facon.

Her er det bedste råd måske, at du holder øje med **egrene**. Når hjulet først er spændt korrekt op, så skal du *så ofte lejlighed giver sig* og mindst for hver 500 km kontrollere, at alle egre er spændt ens. Slå på egrene med en lille nøgle. De skal give samme "pling", hvis der ikke kommer samme lyd fra hver eger, er det nødvendigt at efterjustere.

Nu skulle man jo tro, at når hjulet efter flere justeringer omsider var perfekt rundt, så kunne man måske også få drejet af bremsetromlen, så den blev en perfekt cirkel. Jo – men hvorlænge vil det holde, spørger den erfarne motorcyklist. Det er kun et spørgsmål om tid, så vil du opdage, at egrene atter skal efterspændes, og vil du ramme den perfekte cirkel, der var resultatet af afdrejningen??



21.-24. juli MCTC Børnetræf på Hampen Sø Camping i Midtjylland

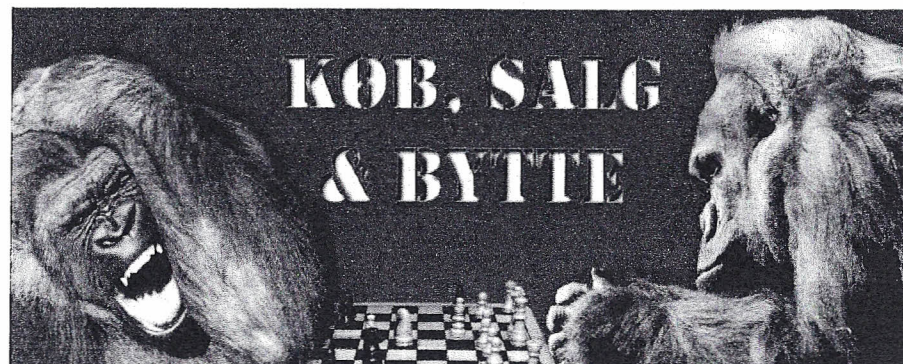
Se evt. TN 9/04 fra 3.12.04 eller www.mctcbt.dk

20. august kl. 10-18. Fyns MC-festival

Vi har en chance sammen med andre mærkeklubber for at vise vore sovjetiske motorcykler frem for offentligheden. Læs mere andetsteds i bladet, hvor John Andersen i Odense har påtaget sig at være koordinator.

2.-4. september Det 28. internationalde Sidevognstræf

Et sidevognstræf ved Sømosegård, Sømosevej 2, Brædstrup, som varmt kan anbefales



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

Lars Jørgensen vil sælge en militær-cykel **MW750** (der også går under betegnelsen MB750) for 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 er **drevet sidevognshjul**, maskingevefødd og benzindunke med i hand-len. Afgiften på 911 kroner er ikke betalt. Som du sikkert ved er de militære maskiner fremstillet til høje kvalitetskrav og de er forholdsvis sjældne.

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

Nogle gange går der kludder i redaktørens systemer. Denne historie fra Samsø-turen skulle have været i bladet sidste år. Men bedre sent end aldrig ..

En lille historie om vores første møde med D.U.M.

Vi er 2 par, der netop har anskaffet os hver vores Dnepr med sidevogn. Vi indmeldte os i klubben i midten af september 2004. Vi fik ved indmeldelsen at vide, at der var arrangeret et træf på Samsø ugen efter, og at vi var velkomne der.

Lidt hurtigt planlægning, nogen har jo stadig hjemmeboende børn, og vi sagde tak til det tilbud.

Vi var dog nødt til at tage turen i bil, fordi hverken Villiam eller jeg havde erhvervet os et motorcykelkort endnu.

Det skulle dog ikke afholde os fra at tage på motorcykeltræf sammen med medlemmer af klubben. Vi ville gerne se hvad det var for nogen mennesker, vi her måske skulle bruge en del fritid sammen med, fremover.

I højt solskin mødtes vi med de andre på destinationen på Samsø. Vi blev taget rigtig vel imod.

Vi så nogen andre motorcykler, og fik gode ideer til hvad man også kunne gøre, og vi snakkede og spiste herlig mad.

En hyggelig aften fik ende og vi drog til køjs. Næste morgen fælles morgenmad og derefter oprydning.

Vi valgte så at køre en tur rundt på øen. Der havde vi aldrig været før, og tog derefter hjem til de stakkels efterladte børn.

Vi var her en meget positiv oplevelse rigere, og glæder os til at være med igen fra næste forår.

Detaljen med det manglende motorcykelkort er næsten overstået, en køreprøve vinker i nærmeste fremtid.

Motorcyklerne er nu synet uden bemærkninger, og Villiam er i fuld gang med at lave transportkasser, som vi så Søren havde lavet. Vores er ikke lavet af et computerkabinet, men af gamle værkstedshylder.

Hvis nogen tilfældigt skulle komme forbi Damhøjvej 4, 3540 Lyngby, kan vi garantere, at vi som minimum har kaffe på kanden og tid til en snak om det gamle russiske jern.

Ann-Mari og Villiam Simonsen
Villy og Viola Simonsen

Samtidigt med at jeg takker for indlægget, skammer jeg mig over min glemsomhed.

Erik P.

Stammer fra en mekanikers reservedelslager. Aldrig været i brug. 100 kroner/stik

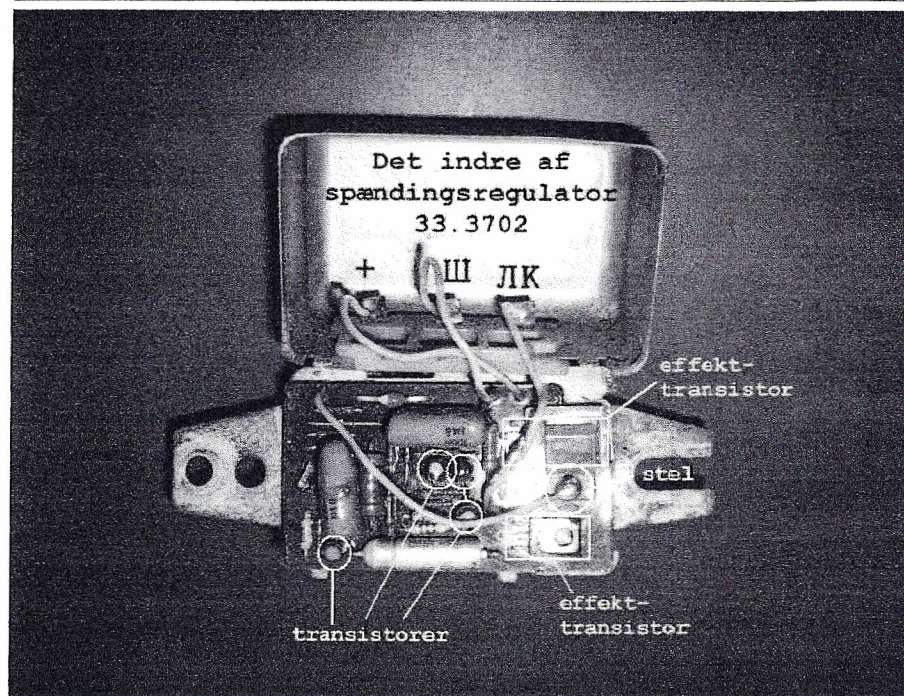
Ring til Bent Mathesen i Viborg på 8661-4898

Fabriksny Dnepr MT-11 og MT-16 fra 1979

sælges som samlesæt fra 15.000 Svenske kroner stykket. Motor og gear-kasse leveres dog samlet. Henvendelse Kim Mortensen, der taler dansk på telefon 0046-582 32034

Kim bor

Östra Hjärta,
Charlottendal 364,
S-69 045 Åsbro, Sverige (Det er oppe ved Örebro)



Dette billede viser indmaden i det elektroniske laderelæ på de f.eks. Dnepr MT11 og MT16 og må ikke forveksles med byggeanvisningen på næste side!

Redaktørens ævl



Uheld hænger sammen med datoen, hvor et nyt nummer af bladet skal ud. Først skete der det, at min lille yndlings-computer besluttede sig til at afgå ved døden. Heldigvis var data tilbage på harddisken, og mine kære sønner skifter jo computere ud i samme tempo som mobiltelefoner. Jeg fik så flikket en ny - og ganske udmærket maskine sammen, og så skulle der være ro på den front.

Troede jeg, men en lærestreg lå lige forude. Jeg står umiddelbart foran min 63 års fødselsdag og lige som min salige far, bilder jeg mig jo ind, at min krop stadig er 18 år. Det skulle ikke være noget problem at bruge vinteren til at lægge nyt tag på huset. Rigtigt nok, bortset fra at det undertiden kræver akrobatiske arbejdstilling, godt med kraftanstrengelser og det i meget lave temperaturer. Resultatet er da heller ikke udeblevet. Tirsdag morgen svømmede jeg min sædvanlige tur på lidt over 2 km (noget jeg er svært stolt over), onsdag morgen brugte jeg 4 minutter på at komme ud af sengen. Dette efterfulgtes af daglige besøg ved kiropraktoren, røntfotografering (ikke noget smukt billede) og alt for små fremskridt og et alvorligt tilbageskridt med hensyn til at genvinde føreligheden. I skrivende stund står jeg op ved computeren, for at sidde giver problemer. Diagnosen er en diskus prolaps, prognosen at jeg måske slipper for operation.

Nå nok af min lidelseshistorie. Foran os har vi foråret og sommeren, og vi forventer vel alle at få nogle hyggelige timer på vores russere. I nyhederne hører jeg, at man har solgt Statens Bilinspektion til et spansk firma. Det kan godt undre min svage forstand. Bilinspektionen burde da være den rene overskudsforretning. Man er 100% sikker på at der er kunder nok, der er typisk ventetid på at komme til syn. Synshallerne har en forholdsvis beskedne investering i udstyr, så det skulle da være den rene overskudsforretning. Spanierne overtager formentligt bilsynet for at tjene penge; hvorfor siger staten farvel til denne indkomst? Mystisk.

TV's fremtidsforudsigelser - fortsat

Nyhederne skrev jeg også om i sidste nummer. Det drejer sig jo ikke blot om at fortælle, hvad der er sket, men også om at fortælle, hvad der vil ske! Her til valget blev det vist i helt ekstrem form. På TV så vi Fogh Rasmussen gå op ad en trappe. Speakeren sagde: "Vi ser her statsministeren gå op ad trappen", sikkert af hensyn til blinde seere og seere, der ikke tror deres egne øjne. Så fortsatte speakeren med et spørgsmål til sin sidemand: "Om lidt vil Anders Fogh Rasmussen tale om valgets resultat, og nu spørger jeg dig: Hvad vil hans tale indeholde?" Her efter fik seerene et bud på, hvad talen ville omfatte. Fem minutter senere kom talen, men så længe går det ikke at vente. En spåmand måtte konsulteres.

Sammen med nyhederne, og vigtigere end nyhederne, kommer sporten. Et tilbagevendende tema er problemet med trænere og tabte hånd- og fodboldskampe. Jeg kan forstå, at hvis et hold taber en kamp, så er det altid trænerens



- Diode D_1 forhindrer at batteriet sender strøm til dynamoen.
- Batteriet har ubelastet en spænding på 6,3 Volt.
- Dioden kræver yderligere 0,7-1 Volt, så dynamoen skal op på 7 Volt eller lidt højere, for at D_1 åbner.
- Transistor T_1 være *off* fordi spændingen fra dynamoens pluspol skal overvinde diode D_2 's zener-spænding på 7,5 Volt og også åbne basis-emitterstrækningen på T_1 , der kræver min. 0,7 Volt.
- Transistor T_2 være *on* fordi spændingen fra dynamoens pluspol vil kunne sende en basisstrøm gennem T_2 , der kun er begrænset af R_1 på 10Ω og R_2 på 39Ω , i alt 49Ω . Ved en spænding på 6 Volt vil det give en basisstrøm på 125 mA, rigeligt til at transistoren er helt *on* og at der trækkes maksimal støj i feltviklingen.

Når motoren og dynamoen kommer op i de høje omdrejninger, vil der leveres højere spænding, end hvad godt er. Nu træder strømreguleringen i kraft.

- Diode D_1 er åben, dynamoen lader på batteriet og leverer strøm til lys o.a.
- Dynamoen leverer en spænding på 8,2-8,5 Volt, svarende til spændingen over zenerdioden D_2 og transistor T_1 's basis-emitterstrækning.
- Hermed er T_1 *on* og trækker strøm gennem R_1 på 10Ω .
- Det betyder mindre basisstrøm til T_2 og følgelig mindre strøm gennem feltviklingen.
- Hvis T_1 går i mætning vil T_2 gå *off*. Stømmen gennem feltviklingen begrænses nu af modstanden R_3 på 100Ω , der sidder i serie med feltviklingen. Da den største strøm man med 8,2-8,5 Volt kan sende gennem 100Ω er 82 til 85 milliAmpere.

Jeg har nu kørt med konstruktionen i et stykke tid og den har fungeret til min fulde tilfredshed.

Komponenter

R1 modstand	10 Ω	5W
R2 modstand	39 Ω	5W
R3 modstand	100 Ω	5W
D1 diode	1N1186	
D2 zenerdiode	7,5 Volt	0,4W
T1 transistor	2N3055	
T2 transistor	2N3055	

Transistoren 2N3055 er meget almindeligt forekommende effekttransistor, der tilmed er meget billig.

Kim Jensen