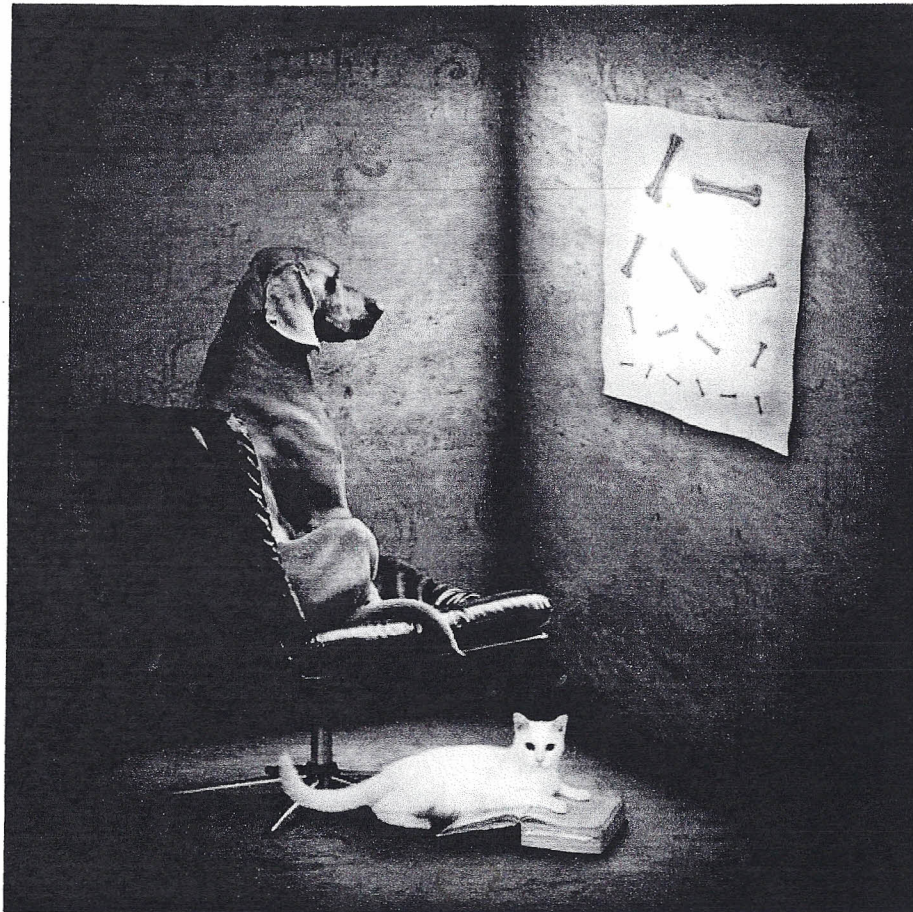


2 Dnepr-hjul, sorte og lige - rigtig pæne. 4 Ural-hjul - småskæve, 4 dæk.
Nye hjullejer i alle hjul. Nye kronrørslejer (er skiftet). Nyt sidevognsdækken. Sidevogn mangler sæder. Speedometer - drivaksel knækket.

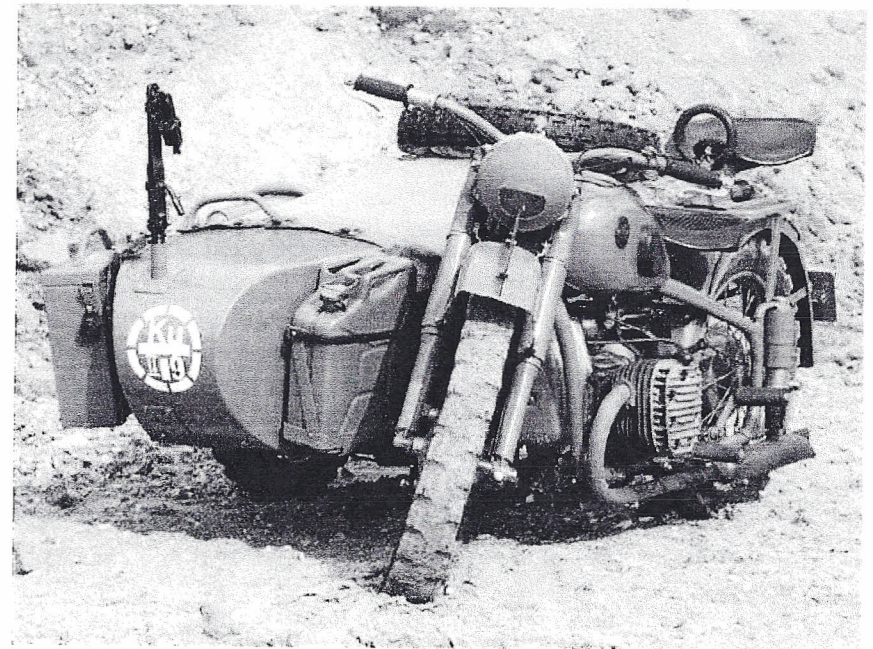
PRIS : Kom med et bud, men jeg forærer den ikke væk - den har stået mig i 15.000 kr."



Jørgen 'Antikrist' Hansen har mistanke om, at den megen sidevognskørsel har gjort hans hund **farblind** og derfor haft den til en synsprøve. Han fremsender dette fotografi fra prøven. Han beroliger talibanske læsere med, at katten er ikke ifærd med at skænde koranen. Den er igang med den grønlandske kogebog - helt nøjagtigt opskriften på stegt sild (angmagssagssuit sujatat).

МОТОЦИКЛ

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



M72 fra 1952 i militær udgave

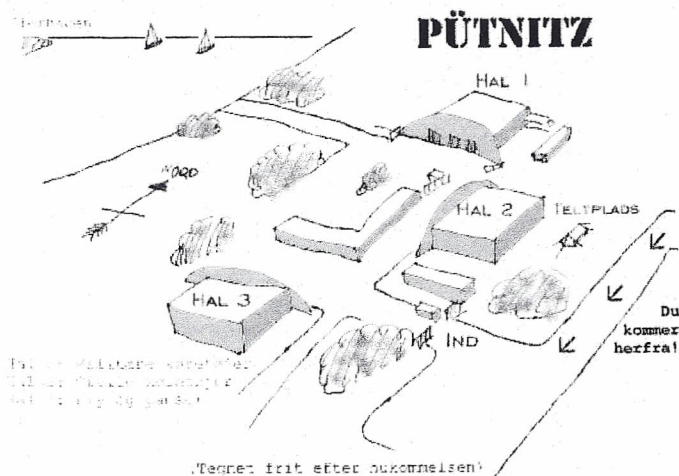
18. juni Flatheadtræf, Bode, Bode Engvej 15, 8950 Ørsted

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

1. - 3. juli, Træf i Pütnitz

MZ-klub Danmark gætter på, at omkring 30 medlemmer fra deres klub tropper op i Pütnitz i år. Vores egen klub har lige siden det første træf i Pütnitz været lige så godt repræsenteret. Vi har deltaget i 3 år, og hvert år er dette træf, hvor privatejede østblokkøretøjer supplerer den omfattende samling på Flugplatz Pütnitz den første weekend i juli.

Sidste år blev forestillingen bl.a. udvidet med sovjetiske fly i tysk eje, og man kunne med en rimelig betaling komme med op at flyve. I år er samlingen udvidet med en hangar fyldt med sovjetisk panser. Desværre kommer polakkerne *ikke* til at stå for bespisning – det viste sig at en aftale med en lokal mand er blevet resultatet. Til gengæld skulle hal 3 være blevet fyldt op med sovjetpanser fra militærdistrikt Berlin.



Køreselsvejledning: Hvad enten du kommer med færgen Gedser-Warnemünde eller kører over land, så drejer det sig om frakørsel 6 mod Stralsund på motorvejen fra Rostock til Berlin. Du kører ca. 21 km til Ribnitz-Damgarten, hvor du i Damgarten (lige efter intens vejbyggeri) finder en lyskurv, hvor man kan dreje fra mod nord op gennem Damgarten. Når du kører ud af byen, kommer der ret hurtigt en vej, Flugplatz Allee hvor et stort grønt militærkøretøj reklamerer for træffet. Herfra er der nøjagtigt 5 km gennem porten ned til selve træffet. Husk at fortælle, at i er danske "aktive Teilnehmere". Lejrplads er bag ved hal 2. Der er kortskitser på www.dnepr.dk/grafisk/kalender/puetnitz

De to tømrere var meget imponeret både af lydsiden og den visuelle effekt, hvor det solide tømmer væltede ned sammen med mig og stigen – ja helt ind over hækken og i naboens have, nu vi var i gang.

Du forstår kære læser, at der er ingen grund til at kede sig, blot fordi man er gået på efterløn. Med lidt fantasi og opfindsomhed kan hverdagen både være underholdende, afvekslende og gangske spændende. Det skal nu ikke holde mig fra at dukke op til Pütnitz, og efter Pütnitz er det planen, at jeg med min 18-årige søn Rune vil rejse til Zhitomir i Ukraine for i ro og mag at udforske forholdene nærmere. Det betyder i praksis, at jeg først er hjemme ca. 31. juli og vil muligvis medføre en lille forsinkelse af augustnummeret af *Мотоцикл*.



JUMBO RUN

Foto: Thomas Ulf Larsen, www.sidevogn.dk

Vi ankom som den 4. maskine til Tuborgvej klokken 9.30. Mødetid var klokken 10.00. Vejret var vådt og gråt, men humøret var nogenlunde, og der var lovet opklaring i løbet af formiddagen. Da vi ankom, var den varme kaffe klar så vi kunne bare begynde at spise morgenmaden, som var en del af programmet. Da alle var kommet var vi 28 motorcykler, heraf fire russere og en MZ. MZ'en prøvede vi at hjælpe, det var noget med koblingen, det lykkedes desværre ikke. De kørte dog med, men uden passager på cyklen.

Cyklerne blev læsset med handicappede, nogle skulle bruge elektrisk lift for at komme i sidevognen. Dette var et problem da liftene ikke kunne tåle vand. Problemet blev løst ved at vi kørte ind under et halvtag og der fik passagererne ombord.

Alle hyggede sig, og vores passagerer glædede sig trods vejret til turen. Turen gik fra Tuborgvej til Søllerød MC og det *REGNEDE*, men alle havde en god tur.

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)

Verdenshistoriens første russertræf på Fyn!

Kaj Erik Hansen har taget initiativ til at lave et træf på fyn i august i år. Det er første gang nogensinde, at der arrangeres et træf, som er rigtigt nemt for fynboer at møde op.

Sted: Sallingelunde 6, 5750 Ringe (ca 12 km stik vest for Ringe, UTM-koordinater N6121210 E586222). Dette er et areal på 2½ hektar med put-and-take sø, et toilet med håndvask. Mulighed for at overnatte i eget telt.

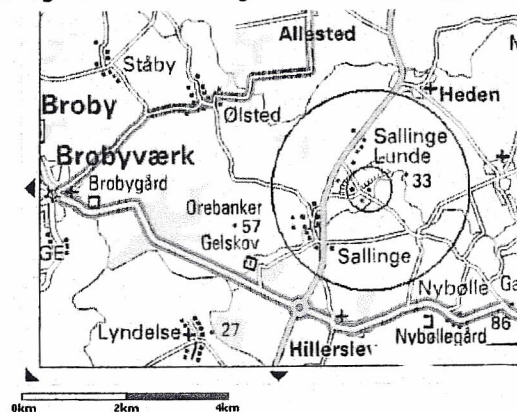
Programmet løst:

Ankomst ved fyraftenstid **fredag** aften. Et fælles telt venter. Vi hilser på hinanden og over en kop øl eller kaffe, lærer vi hinanden lidt bedre at kende.

Lørdag medbring selv noget til fælles koldt bord. Fællesindkøb til grillen om aftenen. Snak om teknik og kiggen på motorcyklerne. Kammeratligt samvær. Fiske i søen? En fællestur til Egeskov, der ligger lidt sydligere? Om aftenen grill og andet godt.

Søndag morgenbrød og kaffe afsked og efterhånden begynder man at køre hjem.

Tilmelding: Ring jo før desto bedre til Kaj Erik Hansen i Ringe, telefon 6264-1655. Tilmelding er vigtig af hensyn til den praktiske planlægning.



Med dette mål for øje inspiceres visuelt og de forskellige enheder afprøves, når motorcyklen kører. Derfor skal en motorcykel, der er i stand til at køre, have følgende justeret:

- elektrodeafstand på tændrørene,
- afstanden i knikserkontakten
- ventilspillerum
- karburator justeret for tomgang, mellemhastighed og synkronisering
- bremses
- kobling
- sidevognsbespænding (spidsning og hældning)

Justeringer sker i overensstemmelse med håndbogen for motorcyklen.

Samtidigt kontroles olietilstand og -mænde i motor, gearkasse, bagtøj, støddæmpere for, bag og på sidevognen. Fyld efter om nødvendigt.

Motorcyklens tekniske tilstand fastslås

Den tekniske tilstand for motorcyklen og dens bestanddele ændrer sig som tiden går. Mange problemer – især i motoren – kan forblive ubemærkede i meget lang tid; sædvanligvis på grund af slid.

Som de vigtigste og de mindre vigtige dele slides, mister motoren effekt, samtidigt med at benzin- og olieforbruget stiger. Der kommer støj fra de forskellige dele. Under brugen beskadiges delene enten af mekanisk slid eller metaltræthed og korrosion. For stort spillerum i samlingerne bliver tydelige. Alt dette påvirker motorcyklens dynamik, økonomi og ydelse.

At diagnosticere og rette fejl i god tid forlænger en motorcykels levetid. Derfor er periodisk kontrol af motorcyklen ret vigtig.

For at fastslå den tekniske tilstand:

1. Kontroller at motorcyklen er komplet
2. Afgør motorcyklens tilstand ved at checke:
 - frihjulsafstanden
 - højeste hastighed i 4. gear
 - brændstofforbruget
3. Afgør motorens tilstand ved at checke:
 - olieforbrug
 - kompressionen i cylindrene
 - unormale lyde og banken
 - lokal opvarmning og overopvarmning
 - olielækager
 - motorydelsen ved forskellige hastigheder og belastninger

det gode vejr var rigtig godt besøgt. Mange stande med masser af potentialer til tanker om nye projekter.

Vores klubmedlem Tom Pedersen fra Bagsværd var også her – i lighed med øvrige år i City 2 – med russermaskiner til salg, som altid utrolig flot renoverede. Hvis man ønsker sig en russer fik og færdig lige til at springe op på, er Tom nok et besøg værd.

Men alt i alt, da swap-markedet i denne størrelse ikke er så talrige i øst som i vest, er det nok værd at holde øje med datoen for Holbæk-markedet.

Med kammeratlig hilsen
Søren Westborg



Eneste momsregistrerede importør af reservedele og brugte Ural/Dnepr i Danmark er Flemming Jensen, der på Forsomhovej 1, 6870 Ølgod har **Vestjysk Ural Import** Telefon 7524-6592 Mobil 2143-2730 hjemmeside www.ural.dk email: IMZ-Ural@mail.tele.dk

Flemming har altid nogle 'projekter' stående, hvis du kigger efter en russercykel.

Per Steenberg i Karup er kommet har 2 **Ural-motorcykler med sidevogne** og en del reservedele han vil gerne sælge. Der er tale om 650 ccm årgang 1990-92. Ring på 9710-2196 eller email Steenberg@privat.dk

M72 fra 1959 med sidevogn og bakgear. Meget flot restaureret, sortlakeret. 37.000 kroner. Tom Pedersen i Bagsværd er klar på mobilen 4013-4808!

- gummiklodsernes tilstand
- slør i samlingerne

11. Benzintanken efterses for

- utætheder i svejsesøm og samlinger
- at benzinhansen virker, som den skal
- at benzinslangerne er tætte
- buler og skader på selve tanken

12. Udstødningen efterses for

- samlingers tæthed
- buler og skader

13. Kontrolgreb m.m. kontrolleres

- gashåndtaget, bremse- og koblingsgreb og deres funktion
- at gashåndtaget med lethed kan drejes
- at bowdenkabler er intakte udvendigt og invendigt
- at alle tre hjul (for, bag og sidevogn) fungerer
- at bremsene virker
- at parkeringsbremsen virker

14. Sidevognens tilstand efterses

- der ikke kommer støj fra hængselsleddene mellem sidevogn og stel
- at sidevognens støddæmper arbejder OK
- at der ikke er hårde bankelyde
- at der ikke lækker væske fra støddæmperen
- tilstanden af sidevognskassen, skærnkassen, sæde, ryglån, dækket og vindskærm

15. Det elektriske system afprøves

- tændingslåsen, kørellys, blinklysomskifter og indikator, nødtændingskontakten, kort/langt lys
- tændingssystemet, horn, positionslys
- kabling og stikforbindelse
- speedometerets tilstand og funktion

Afprøv frihjulsafstanden ved at tage den fuldt lastede motorcykel på en helt jævn, snorlige asfalteret vejstrækning. Helst i tørt og vindstille. Når hastigheden er oppe på 50 km/t kobles ud, der skiftes til frigeare og motorcyklen får lov at køre, til den holder helt stille. Gentag i modsat retning.

Frihjulafstanden beregnes som et simpelt gennemsnit af den tilbagelagte afstand i begge retninger. For en motorcykel i god stand skal det *minimum* være 250 meter.

Maximalhastigheden findes ved at lave en prøvekørsel på en strækning, der i forvejen er udmålt. Der tages tid med et stopur. Maksimalhastigheden beregnes som et simpelt gennemsnit af to kørsler i hver sin retning. Tilkørslen

Ladekontrollampen skal lyse, fordi strøm kan løbe fra akkumulatorens pluspol gennem lampen og videre gennem anker- og feltvikling til stel (feltviklingen har forbindelse til stel over spændingsrelæets kontakt) . Der er meget lille elektrisk modstand i disse viklinger af kobbertråd.

Strømmen i ladekontrollampen gennem feltviklingen danner et tilstrækkeligt magnetfelt, til at dynamoen vil kunne lave strøm, hvis den bringes til at rotere. Tilbagestrømsrelæet i det mekaniske relæ sidder parallelt med anker og felt. Uden spænding fra ankeret er forbindelsen mellem ankerets pluspol til akkumulatorens plus afbrudt. Den eneste strøm fra batteriet er til tændspolen. Dynamo står nu klar til at lave strøm, den skal blot drejes rundt.

2

Du starter motoren. Oj, oj, oj! Nu drejer ankeret rundt i magnetfeltet, frembringer strøm, der går direkte gennem feltviklingen og styrker magnetfeltet og spændingen vokser.

Ved noget over tomgang er spændingen vokset til 6,3 Volt eller mere. Det får tilbagestrømsrelæet til at trække, og nu kan dynamoen levere strøm til opladning af akkumulatoren.

Tilbagestrømsrelæet er snedigt opbygget med en strøm- og en spændingsvikling. Strømmen til lys o.s.v. løber gennem strømviklingen på en sådan måde, at der er tale om to modsat rettede magnetfelter. For lav spænding kombineret med for megen strøm, vil få tilbagestrømsrelæet til at slå fra igen. *Med lyset tændt, skal dynamoen op på et højere omdrejningstal, før der lades på akkumulatoren.*

Når du nu tænker på, at vi i dag skal have kørellys hele døgnet, så kan der godt komme situationer, hvor der ikke lades tilstrækkeligt på batteriet. Her er det, at et elektronisk laderelæ skulle vise sin overlegenhed.

3

OK, vi lukker op for gassen. Motoren går op i omdrejninger - og spændingen fra dynamoen følger med. Nu risikerer vi overopladning af akkumulatoren, og at den "koger", d.v.s. akkumulatortryk spaltet i brint og ilt, der forsvinder ud i atmosfæren. Det kan vi ikke have.

Spændingsrelæet træder i funktion og dets omskifterkontakt sætter nu en modstand i serie med feltviklingen. Strømmen i viklingen falder, magnetfeltet falder og spænding falder en lille smule, så vi ikke koger akkumulatoren.

Spændingsrelæet vil trække og slippe afhængigt af strømforbrug og motoromdrejningstal. Resultatet er, at spænding aldrig bliver for høj.

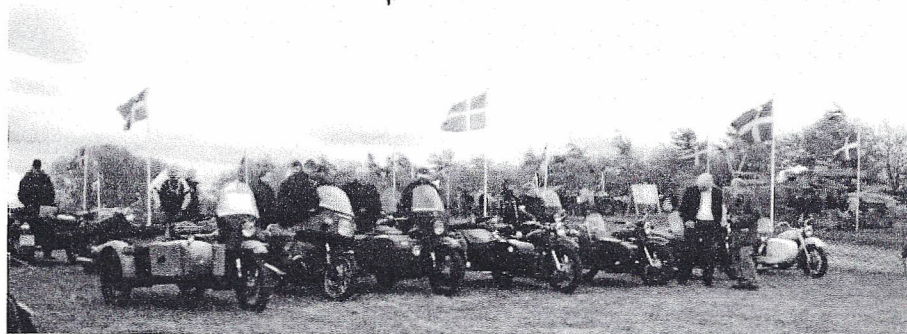
Modstandsmåling på dynamoen

Fra-til	Ohm	Kommentar
Å til stel	3 - 3,5 Ω	Ankerets modstand

Det acceptable spil målt i bunden af **støddæmperne** er mindre end 6 mm, hvor motorcyklens forhjul hviler på støddæmperne. Alle støddæmpere, for, bag og på sidevognshjulet skal arbejde glat uden at klemme eller sidde fast.

Under alle disse undersøgelser skal man være opmærksom på lakeringens og antikorrosionsbehandlings tilstand.

Veterantræf i Græsted 2005



Hele to klubmedlemmer har skrevet om deres deltagelse i Veterantræffet i Græsted i Pinsen. Vi starter med Jørgen "Hattemager":

Jeg startede hjemme hos søster (Jette), vi havde aftalt at hun skulle køre solo, men den var for tung og stiv, så det blev sidevognscyklen til hende. Klokken 07:00 kørte vi til tanken på Generatorvej, der øvede hun sig lidt på sidevognskørsel (hun har kun kørt sidevogn, da hun tog kørekort).

Klokken 07:15 kørte vi så mod Lyngby, lidt langsomt i starten, men sikkert. 11 minutter i 8 kom vi til Lyngby, der var man ved at være klar. Jan var kommet fra Ringsted - noget af en tur. Vi fik noget kaffe til varmen og klokken 08:00 kørte vi så mod Søren i Gilleleje.

Vel ankommet hos Søren måtte vi have noget mere sort varme, Søren havde dog været opmærksom på vejret og tændt op i jerngrillen så vi kunne varme fingre på skorstenen. Jette blev opfordret til at omklamre denne varme fyr; hun frøs vist lidt.

Klokken 9 kørte vi fra Søren til Jørgen Hansen, ned langs nordkysten, en dejlig tur, ville dog have været bedre hvis nogen havde husket at tænde for varmen. Det blæste, og luften var kold.

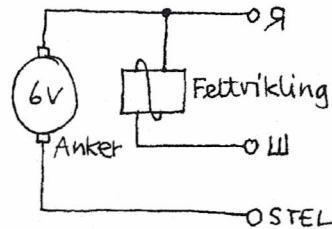
Vi var nu 5 cykler. Det ser godt ud, når man sådan følges ad og har fået tusket

Dynamoens indre liv

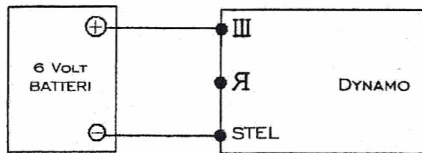
Ordene "generator" og "dynamo" betyder begge "en maskine, der kan fremstille elektricitet". I praksis er det dog blevet således, at

- en *dynamo* leverer jævnspænding og
- ved en *generator* er underforstået en vekstrømsmaskine

Dynamoen består af en *feltvikling*, d.v.s. en faststående *elektromagnet*, der forsynes af strøm fra akkumulatoren og opbygger et magnetfelt, hvori en anden spole, *ankeret* kan drejes rundt af motorcyklens motor. Ved denne rotation *induceres* der elektricitet i ankeret. Ankeret viklingsender kommer ud til *kommutatoren*, og via *kullene* kan elektrisk strøm leveres til dels opladning af akkumulatoren og dels de øvrige kredsløb på køretøjet.



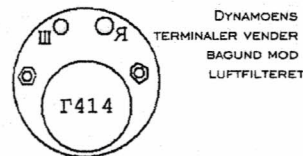
Jo hurtigere ankeret roterer, desto flere Volt leverer dynamoen.



En velfungerende dynamo, vil køre som en elektromotor, hvis du tilslutter en akkumulator, som vist på tegningen. Den roterer noget så pænt og hyggeligt. Det træned øje ser, at vi ved denne test har koblet dynamoen som en *seriemotor*.

Ankeret sidder i to kuglelejer. I den ene ende sidder et tandhjul, og her sørger en *simmering* for at olien ikke løber ud i dynamoen. Med tiden slides kullene og skal udskiftes. Kommutatoren slides også, og når det er for meget, skal den drejes af og lidt isolation mellem kommutatorlamellerne skal 'udstikkes'. Når din dynamo skal have nye kul, vil den rigtige løsning være, at du samtidigt får ordnet kommutatoren, og får kuglelejer og simmering udskiftet.

Ved montering af dynamo, kan man rotere omkring sin længdeakse. Her drejer det sig om at finde det punkt, hvor tandhjulene rammer hinanden perfekt – hverken for stramt eller for løst.



Laderelæet kan være *mekanisk* eller *elektronisk*. På de sovjetiske motorcykler M72, K750 etc., er det altid mekanisk. De nyeste maskiner har vekselstrømsgeneratorer og ofte elektronisk laderelæ. Da de gamle maskiner ikke leverer helt så megen strøm, som man forventer i dag, kan det hjælpe

Lidt over 15 begyndte jeg og søster også hjemturen som de sidste af os russerekere

Vi havde lidt problemer med sidevognscyklen. Den gik hele tiden i stå, indtil vi opdagede, at vi ikke havde åbnet helt for benzinhanen. Så kørte den! Den skulle nu have kørt kilometer nok til at den kunne presses lidt. Det var lidt koldt og meget fugtigt, så vi besluttede at vi for en gangs skyld skulle køre af motorvejen, og Jette satte sidevognscyklen til en marchhastighed af 80 km/t

Vel hjemme igen blev det varm mad og så en hovedpude - jeg så da den kom færende - derefter ringede vækkeuret, jeg skulle på arbejde. Jette havde heller ikke set meget mere ved jeg. Vi var trætte, kolde og mætte da vi kom hjem.

Masser af gode oplevelser.

Hilsen Jørgen Hattemager.

.. her følger så Søren Westborgs beretning:

På vores mailingside havde der været en del udveksling om, hvordan vi skulle gribe det an, og hvad dag – første- eller anden pinsedag – vi skulle deltage. Det blev så mandag anden pinsedag – desværre også den dag med gråvej. Jørgen Refslund (Antikrist) havde sørge for, at vi fik en stand højt placeret på højderyggen med udsigt over pladsen ved siden af støvsugerbanden (Nimbus-folkene).

For de, der ville køre i kortege, var aftalen, at første hold kørte fra William og Ann-Mari i Lyngø kl. 8:00, og derfra til mig i Tisvildeleje. Her ankom de så kl. 8:45 – 4 maskiner – Jan med sin flotte Ural med ilagt BMW-motor – William og Ann-Mari med deres Ural med ny motor, efter at den gamle led totalhaveri tidligere på året. Jørgen Sørensen ("Hattemager") på sin nyhvervede Dnepr-solo og hans søster Jette på Hattemagerens nyrenoverede Dnepr med sidevogn. Efter en hurtig kop kaffe og lidt af Lises hjemmebak drog vi mod Gilleleje til Jørgen Refslund.

En flot tur langs Kattegatkysten med fin udsigt til Kullen i Sverige. Desværre blev turen ikke så scenerig, da truende regnskyer allerede nu var i sigte.

Velankommet til Jørgen stødte Peter "Stådreng" til, og allerede ankommet var Henrik med sin BMW-solo !! – ja, ja okay – til en fætterkusine-fest Dnepr/Ural – kan der vel også blive plads til andet slægtskab. Foruden Henrik og Peter var også ankommet det sejeste af det seje jyske nemlig Søgaard Kyndesen fra Oksbøl.

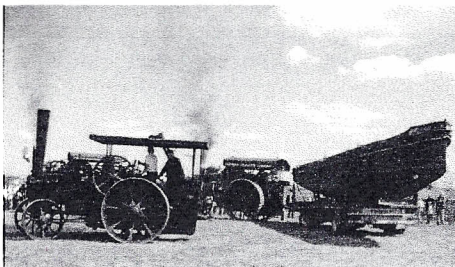
Efter at have pissert Jørgens matrikel af og blevet væltet omkuld og terroriseret af hans blodtørstige dræberhunde kørte vi til Græsted, hvor flere russere

stødte til – bl.a. Jan Buchvald fra Slagelse og flere af de seje vestfra. Skønt at få hils på alle disse prægtige russerfolk.

Tillige kom Thøger Jacobsen forbi og hilste på – Thøger er tekstforfatter til klubsangen (Мотоцикл nr. 28 side 13). Desværre måtte generalsekretær Erik i sidste øjeblik melde fra.

Men nok om os – hvad er Græsted-træf?

Det er et helt unikt marked, hvor alt, hvad der kan snurre rundt/udstøde røg/lave lyde og til en vis grad også larm – er repræsenteret. *Alt indenfor MC* i forskellige nationaliteter – knallerter i alle mulige varianter – biler – dampdrevne, såvel som gasgeneratordrevne – alle afskygninger af benzindrevne – helt fra ældste veteraner til store flotte amerikanere. *Renoverede traktorer* i alle nationaliteter – ikke mindst den danske Buch traktor. Tærskværk/selvbindere – alt sammen er velfungerende og i funktion. Motorer – alt fra små stationære til en lækker, stor Struer-glødehovedmotor, der med sin velkendte fiskekutterlyd stod fredsommeligt dunkende.



Det helt store trækplaster var vel nok kørsel med to tyvetonstunge engelske heavy-haulage *damptraktorer* – en John Fowler fra 1903 og en Leiht fra 1902. Begge trak de i damp/sod og røg en blokvogn efter sig, hvorpå var fastsurret en enorm båd, som angiveligt stammede fra en af Bismarch's slagkrydsere.

På en andel af pladsen var der foruden historiske karruseller, som naturligvis tiltrak børnene, også *Stein Giphards dødsdrom* – vist nok den sidste af sin slags i Skandinavien – hvor vovehalsene iklædt kridhvide skjorter, sorte læderveste og bukser – præsenterede deres gamle Indian motorcykler – den ene godt nok udstyret med en Hondamotor, men det kunne nu ikke ødelægge nostalgien og suset, når de drønedede rundt op og ned af de knagende trævægge.

Modsat denne del af pladsen var der over en lille højderyg en *motocross bane*, hvor historiske motocrossmaskiner fra 50'erne og 60'erne dystede.

Til venstre herfor et areal med *kræmmermarked* og igen til venstre herfor arealet med *swap-marked*. Sjov nok blev netop her vandene mellem kønnene



delt, idet det var tydeligt, at det var på kræmmermarkedspladsen mødre med børn fandt det sjovt at gå, medens pladsen med swap hovedsageligt var befolket med mandlige besøgende – alle rodende i kasser for måske lige at finde den "dims", man stod og manglede til et igangværende projekt.

Udover alt dette er der naturligvis masser af *telte og boder* til glæde for de tørstende – såvel som de sultende – betjent af frivillige iklædt moderigtigt tøj fra første halvdel af det tyvende århundrede.

Vi var dog så heldige, at ud af røgskyerne fra damptraktorerne, dukkede Jørgen Hattemagers moder og hans kone Berit pludseligt frem med skovturs-frokost til russerne.

Græstedpladsen er lige ved Græsted gamle Station, og derfor var der også indsat *særtog fra Hillerød* til Græsted, selvfølgelig med veteranog trukket af det nyrenoverede damplokomotiv GDS L1. Samtidig fejrede Gribskovbanen sit 150 års jubilæum.

Som det kan forstås, var der ingen mulighed for at kede sig. Overalt var der hele tiden gang i noget – ligeledes midt på pladsen, hvor enkelt-emner blev præsenteret, og her kom så også turen til, at russerne skulle vises frem. Vi var fire maskiner med sidevogn, der kørte ned til præsentation.

Udråberen fortalte i højtalerne først lidt om den historiske del – Tyskland kontra Rusland osv.osv. – vi skulle så køre op igennem pladsen med publikum til hver side og så ud i den anden ende. Der herskede dog under præsentationen lidt forundring blandt publikum, idet der var fire maskiner, hvoraf den ene holdt omvendt med bagenden i kørselsretningen. Det var Jørgen Hattemager, der holdt med søster Jette's maskine, der valgte at køre æresrunden i baggear – til absolut stor moro og applaus fra publikum.

Kort efter denne præsentationsrunde begyndte det at regne så småt, og indenfor den næste time væltede det bare ned. Jeg, der bare havde ca. 15 km hjem til Tisvildeleje, skal næppe klage – men stakkels de russervenner, der skulle den lange vej hjem. Men selvom det sluttede så vådt, var det en fantastisk dag med masser af gode minder. Håber at det kan gentages næste år – med måske endnu større tilslutning. Evt. med arrangeret opsamlings- og kortegekørsel som i år.

Tak til alle for et godt træf.

Med kammeratlig hilsen
Søren Westborg

sig til den bagerste plads.

Vel ankommet til Jørgen "Antikrist" blev der en del snakken. Vi talte om igangværende projekter, der stod der og en russisk benzinprimus, noget med at varme benzinen med en lighter og så tænde primussen. Han er en modig fyr ham Jørgen. Jeg kiggede lidt efter en asbestdragt, der efter min mening burde følge med til sådant et apparat.

Der holdt et par stykker hos Jørgen, der iblandt 1 tyskerkopi af en russer, mærke BMW. Vi kørte fra Jørgen, ni cykler i alt (mener jeg at huske).



Vi ankom til Græsted veteran træf lidt over 10. I Græsted holdt tre cykler fra Jylland, da vi ankom. Vi fik en god plads hvor vi nemt kunne ses af gæsterne. Nimbus fik efter min mening en på hatten, da de udover deres telt med logo, ikke kunne mønstre ligeså mange cykler som os.

Det gode vejr havde man vist opbrugt om søndagen, så vejret var gråt, ikke for varmt og egentlig lidt kedeligt, men alle

havde medbragt kaffe, så det gik. Jørgen Hattemagers mor havde fået ordre på at komme til træf, da hun skulle sørge for lidt frokost og da Jørgen er medlem af en russerklub, forstås et nej ikke.

Der var pænt med gæster, selvom vi fik at vide, at der havde været mange flere dagen før. Der blev snakket en del motorcykel både internt mellem medlemmerne og med de besøgende. Der blev vist lagt grobund for et par kommende ejere og klubmedlemmer.

Vi fik kørt lidt med nogle børn i sidevognen, så var der opvisning hvor vi viste den russiske arme, sådan blev vi præsenteret. Og Jørgens "Antikrist" maskine voksede 100ccm, der blev nemlig sagt at alle russere er på 750ccm; nogle topventilet og andre sideventilet. Håber Antikrist kunne mærke denne volumenforøgelse på vejen hjem.

Vi havde aftalt at Søren og jeg kørte sammen. Jeg bakkede, og Søren kørte fremad, så kunne folk se denne prægtige maskine fra begge sine bedste sider.

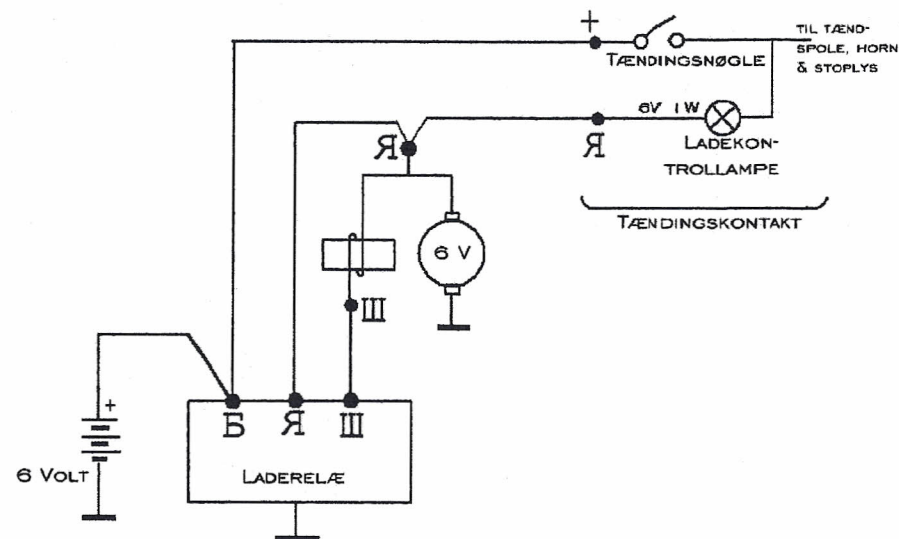
Stemningen var god med en masse hygge og snak. Ved to-tiden begyndte det at regne. De andre cykler begyndte at sive, og gæsterne begyndte at forsvinde. Så vi begyndte også så småt at bryde op. Dem, der havde langt hjem, var de første der begyndte hjemturen.

lidt, hvis man installerer elektronisk laderelæ. De påbegynder opladningen af akkumulatoren ved lavere omdrejningstal end de mekaniske – d.v.s. de oplader lidt mere.

Laderelæet har to opgaver. Det skal

- forhindre, at akkumulatoren sender strøm gennem dynamo, når motoren ikke kører. Dette sker ved hjælp af *tilbagestrømsrelæet* (mekanisk) eller en *diode* (elektronisk).
- sikre, at dynamoen ikke leverer *overspænding* til akkumulatoren ved høje motoromdrejningstal. I det mekaniske relæ vil *spændingsrelæet* indskyde en modstand i serie med feltviklingen, når spændingen bliver for høj. Denne modstand begrænser strømmen i feltviklingen, hvad der betyder svagere magnetfelt og lavere spænding. Den samme opgave varetages af *transistorer* i det elektroniske laderelæ

Akkumulatoren, dynamoen, tændingskontakten og kontrollampen indgår i et snævert samarbejde. Lad os se, hvad der sker fra det øjeblik, du slår tændingen til, til motoren starter – og til den kommer op i høje omdrejninger.



Først, når tændingsnøglen drejes, er der forbindelse fra akkumulatorens pluspol over tændingskontakten og ladekontrollampen til anker- og feltvikling. Fordi motoren ikke er startet leverer dynamoen ikke strøm

skal være lang nok til, at man er oppe på maksimalhastigheden, når man kommer til det udmålte stykke. Vej og vejr som ved måling af frihjulsafstanden. Maksimalhastigheden skal være mindst 90 km/t. Hvis frihjulsafstanden er normal, men maksimalhastigheden under de 90 km/t, så mangler motoren effekt og behøver reparation.

Brændstofforbruget afgøres på en tur med en fuldt lastet motorcykel i højeste gear og med en hastighed på 75% af maksimalhastigheden (d.v.s. 67.5 km/t) over en 25 km strækning tør asfalt uden de store højdevariationer. Der bruges en særlig benzintank til denne måling. Brændstofforbruget må ikke overstige 8,5 liter per 100 km (eller på dansk: ikke under 11,76 km/liter). Til at fastslå olieforbruget laves en prøvekørsel på mindst 100 km med ensartet hastighed på 75% af maksimalhastigheden, hvorefter olien toppes op. Olieforbruget må ikke komme om på mere end 250 ml per 100 km.

Motorens kompression bestemmes enten med en kompressionsmåler eller på et kvalificeret mekanikerværksted.

Et kvalificeret mekanikerværksted kan bestemme **motorens tilstand** ved at lytte og analysere unormale lyde og banken. [Instruktionsbogen bringer her en lang tabel over lyde og mulige problemer. En 14 sider tabel – lidt for lang til klubbladet].

Lokal opvarmning og overopvarmning afgøres ved håndspålæggelse.

Koblingens tilstand afprøves i praksis. Motorcyklen op på centralstøttefoden, tænding fra, træd kickstarteren ned – kardanakslen må ikke bevæge sig. Ned fra centralstøttefoden, start motoren, aktiver koblingsgrevet og skift til første gear – [the motorcycle should remain motionless] baghjulet må ikke bevæge sig (fordi koblingen er jo trukket). Når koblingsgrebet slippes jævnt og roligt skal motorcyklen sætte sig i bevægelse lige så jævnt og roligt.

Afprøvning af gearkasse, kardanaksel og bagtøj sker både ved kørsel og stilstand. Det maximale slør i bagtøjet er 0,3 mm. Kardanakslen må ikke kaste mere end 1 mm.

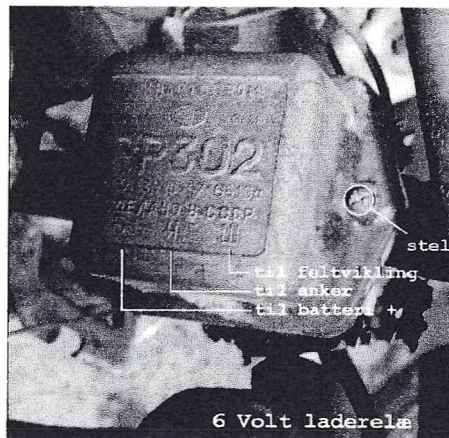
Kontroller **hjullejrene** ved at dreje hjulene og samtidigt rokke dem fra side til side. Hjulene skal kunne rotere frit uden synligt slør, fastklemning, klik o.s.v.

Hjulfælgene må maksimalt have et kast på 1,5 mm til siden og maks. 1,5 mm radiale. For dækket gælder tilsvarende maksimalt 3 mm i begge dimensioner.

Forgaflen, bageste affjedring, affjedringen af sidevognshjulet og styrlejerne skal også kontrolleres såvel ved kørsel og stilstand. Forgaflen skal kunne drejes frit med styrlejet uden klik, fastlåsning i bestemte stillinger og noget synligt slør overhovedet.

Fra-til	Ohm	Kommentar
III til stel	5,4 Ω	Anker- & feltmodstand
Ⅹ til III	3,8 - 4,3 Ω	Feltviklingens modstand

Dette er målinger på samme dynamo, men med to forskellige digitalinstrumenter. Ideelt skulle den midterste måling svare til summen af de to andre. Afvigelsen må ligge i, at modstandsværdierne er så lave, at de aflæste værdier er med megen usikkerhed.



Betyder en afbrudt ladekontrol-lampe, at dynamoen ikke kan begynde at levere strøm, fordi feltviklingen starter stømløs?

Svaret hertil er nej, og det forklares med, at det som regel vil være nogen *remanent magnetisme* i feltviklingens jernkerne. Altså at kernen har lidt magnetisme tilbage. Dette vil være nok til, at dynamoen leverer lidt strøm – og vupti så går det jo igen.

SWAP-MARKED I HOLBÆK 24. april 2005

Det er det samme marked, der gennem flere år er blevet holdt 2 gange om året på parkeringsdækkene i City 2 Høje Tåstrup, men af flere grunde – vist mest fordi lejen var blevet for dyr – var det nu flyttet til museumsbyen ved Holbæk.

Vejret var forårssol – og det var jo herligt, da der til sammenligning med City 2 – ikke her var asfalteret, men ren jord og græsmark. En god regnvejrsdag kunne nemt have ændret det hele til en gang pløre a la Roskildefestival. Når man så også tænker på, at der fra parkeringsarealet var ca. 2 km til markedspladsen ad en jord/grusvej, kan det ikke være svært at se fordelene ved City 2, og da jeg selv fik handlet mig til ca. 20 kg jern & metal, udformet som reservedele, var jeg unægtelig noget lang i armene og rund i ryggen, da jeg endelig nåede de 2 km tilbage til bilen med klenodierne.

Men når nu disse negative tanker er kommet til udtryk, skal det da også nævnes, at Holbæk er mere centralt til øvrige Danmark, og det måske p.gr.a.

4. Koblingsmekanismens tilstand bestemmes således:

- kontroller, at der kan kobles helt ud (koblingsskiverne er adskilte)
- kontroller at koblingen går jævnt
- se efter, at koblingen ikke glider
- der må ikke komme støj, når man aktiverer koblingen

5. Gearkassens tilstand kontrolleres ved at se efter.

- at kickstarteren griber korrekt ind
- at kickstarterpedalen af sig selv går tilbage
- gearskiftet går let og nøjagtigt
- at der ikke forekommer, at den hopper ud af gear
- at der ikke er olielækage
- at overophedning af dele ikke finder sted
- at der ikke er unormal støj

6. Kontroller kardantrækket og bagtøjet ved at:

- at der ikke lækker olie
- der er ikke lokal overophedning af dele
- for stor spil og slør i hardyskiven, universalled, kron- og spidshjul
- at kardanakslen ikke slår sig
- hardyskivens tilstand

7. Hjulenes tilstand kontrolleres ved at se efter:

- om der er slid eller skæder på dækkene
- revner, eller buler i fælgen
- om bremsetromlen er nedslidt
- hvordan hjullejerne har det
- at hjulet løber lige (om det er korrekt opspændt)
- at egrene er intakte og har enartet tilspænding

8. Afgør forgafiens tilstand ved at se efter:

- slør i styrlejerne
- slør mellem støddæmperne og broen
- at der styres glat når man kører
- ikke hårde slag under kørsel
- at fjedrene ikke har sat sig
- at der ikke løber hydraulikolie ud af støddæmperne
- skærmens tilstand
- at alt er korrekt tilspændt

9. Stellet skal efterses

- for skader og revner
- bagskærmens tilstand
- samlingers korrekte tilspænding

10. Bageste støddæmpere skal kontrolleres for

- korrekt virkemøde under kørsel
- ingen hårde slag under kørslen

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

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

Ring til Carsten på 8651-0072 eller email til Schweder@mail.dk

Jan Buchwald 5886-9363 sælger **elektroniske laderelær 6V, 80 Watt**, der giver en mere sikker ladning og lader ved lavere omdrejninger. De er indstøbt i polyester og har ingen mekaniske kontakter, der bliver snavsede. De er tilmed lette at montere og kan normalt indbygges i den originale kasse. Prisen er indtil videre kr. 400,- + fordendelse(i reglen kr. 15,-). Han sælger også halogenpærer til 6 Volt 10 Watt til 60 kr + forsendelse.

Masser af underholdning. Vores tidligere formand **Finn Olesen** har nu lavet **en CD med en masse Ural/Dnepr** artikler.

Ud over **de første 7 klubblade**, er her 3 filmklip (bl.a. fra Ural fabrikken) samt hundrede vis af udenlandske Ural/Dnepr billeder/ting. Der er også lidt jokes og sjove indslag for en hver smag. De mange timers underholdning ligger hovedsagelig i JPEG format så har du ikke en PC, kan de fleste DVD afspillere også vise det meste frem for dig.

Send 50 kr. samt din adr. til Finn Olesen Skyttevej 20, 7000 Fredericia (7595-4648), og han vil herefter sende denne CD til dig.

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

Izh Jupiter med sidevogn sælges 2 cylindret 350 cc totakter fra 1977 med originale papirer. Gode dæk, ny fælg. 10.000 kroner.

Izh Jupiter med sidevogn sælges 1-cylindret 350 cc fra 1976. På plader. Gennemrenoveret og flot lakeret. 25.000 kroner.

Ring til Karsten Larsen 9867-3437

6 Volt laderelær originale Bosch sælges. 100 kroner/stk. Ring til Bent Mathesen i Viborg på 8661-4898

Våde og glade ankom vi så til Søllerød MC. Her var der sodavand og øl til alle. Der var ingen passager, der ville skifte fra MC til bus. Det er imponerende, at disse mennesker bare sidder der i regnvejret med en paraply over sig, drikker en sodavand og bare venter på mere køretur (og kan vist ikke få nok).

Vi havde fem busser som følgebiler og to motorcykelbetjente til afspærring, disse kom alle i deres fritid; dejligt at folk vil det. Turen hjem forløb også vådt og gråt, men med masser af vinken og glade smil både fra passagerer og folk vi kørte forbi.

Vel ankommet til Tuborgvej var der frokost og selvfølgelig opklaring af vejret, bare så typisk, ham deroppe kunne nu godt have slukket for hanen lidt før. Det er måske noget generalsekretæren skal have snakket med ham deroppe om til næste gang ;-). Frokosten var overdådig og mangfoldig. Klokken 15.00 begyndte vi alle så småt at vende næsen hjemad. Alt i alt en god dag med mange positive indtryk.

Med venlig hilsen fra indendørscyklen

Jørgen 'Hattemager' Sørensen

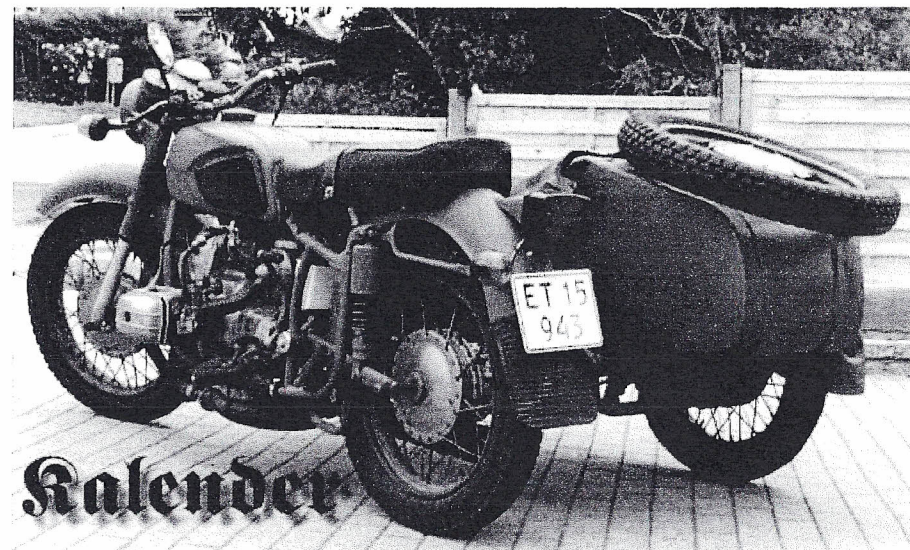


Værstedshåndbogen for Ural IMZ 8.103-10 har et ganske interessant indledende kapitel, der omhandler inspektion af en Ural før den skal have en gennemgribende reparation eller restaurering. Masser af tekst og ingen billeder!

Klargøring af motorcyklen til reparation

Uanset hvad du forventer at skulle reparere:

- vask motorcyklen
- afgør dens tekniske tilstand



2.-3. juni Traktorudstilling i Brørup

Også gamle motorcykler. Vist også på Jernbjerggården, C.A. Olesensvej, Slagelse Holger Dam anbefaler det varmt. Holger har telefon 7557-4592

3.-5. juni Femte 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

afholdes af MC Klatten, Kolding. Småt og primitivt med madlavning over bål og masser af hygge. du kan selv købe øl og vand, måske en gang suppe eller en grill-selv pølse, resten må du selv medbringe. Lørdag afholdes 'Trangia' madlavningskonkurrence. Mød os på Kæret 30, Sdr Vilstrup. Afkørsel fra hovedvej 161 mellem Kolding og Fredericia (der er skiltet). Info: Kirsten Zinck på 7550-0086

Fra vores klub har Kaj Erik Hansen fra Ringe tænkt sig at deltage.

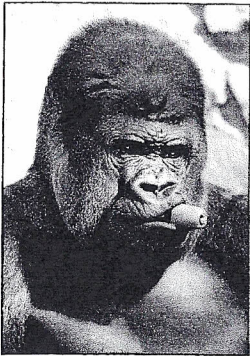
11. juni klokken 11 – sjællandske medlemmer mødes hveranden lørdag

bag Q8-tanken, Ringstedvej 73, Roskilde (lige nord for motorvejen). Det er planen, at man vil kunne træffe hinanden her hveranden lørdag.

17-19. juni Norsk Russisk Motorsykelklub

Vi skal ha treff i Aust-agder/Norge 17.-19. juni. Dette ligger ikke så langt fra Danmarksferga. Kanskje dette hadde vært noe for dere, v5re danske venner. Dere er herved inviteret. Sted: Sigridnes Camping, Åmli. Nærmere info +4791585999 eller <http://home.online.no/helthorb/treffpaasigridnes.cfm>. Sogaard Kyndesen har tænkt sig at deltage.

Redaktørens ævl



Der er ved at ske en udvikling i klubben, hvor jeg som generalsekretær kun kan glæde mig. En udvikling, der også afspejler sig i to artikler her i bladet.

Jeg tænker her dels på den høje sociale aktivitet der på det sidste har været i Københavnsområdet og det nordsjællandske. Man snakker sammen, mødes, kører til veterantræf og Jumbo-run sammen. Dette er vejen frem, en klub består ikke af motorcykler, men af mennesker, der har noget at sige hinanden og kan lide at mødes. Den sidste udvikling er, at man vil mødes hveranden lørdag bag Q8-tanken, Ringstedvej 73 i Roskilde. Første gang 11. juni klokken 11:00.

Det andet sted, hvor der også er ved at ske noget, er på Fyn. Dels ved at fynboerne med sovjetiske motorcykler dukker op til Fyns MC-festival, dels ved at verdens første russertræf er planlagt til august. Dette kan næppe føre andet med sig, end at man får bedre personlige kontakter.

Sovjetunionen var dels i administrative områder, kaldet oblast (област). Jeg vil foreslå, at hvis denne udvikling fortsætter, så kan disse uformelle grupperinger organisere sig som f.eks. "Odense oblast" eller "Søkkelund oblast". Ikke noget tungt system, men i klubbens ånd så er det dem, der gider, som skaber foreningen.

Min kære hustru, der altid er bange for at jeg skal rammes af lediggang, har besluttet at vor hus skal have tag med rejsning, ikke mere fladt buildup-tag. Tømrerne kommer, og jeg gør mig nyttig ved at demontere noget elektrisk. Det sker stående på en wienerstige vippende i et højbed ved hushjørnet. Pludselig mærker jeg wienerstigen bevæge sig bagover i en kvartbue, og jeg kan ikke gøre andet end at følge med og ramme det ujævne underlag med ikke ringe kraft og efterfølgende megen smerte. På skadestuen tager de ingen chancer men lægger armen i gips + røntgen + påbud om at møde 14 dage senere.

Dette klubblad er stort set skrevet kun med én hånd, og det skulle teoretisk set taget dobbelt så lang tid. Nå, jeg var vist ikke blevet klogere i min omgang med stiger og kunne for et par dage siden præstere et endnu mere spektakulært fald. Her var forstanden helt koblet fra. Jeg var i færd med at nedbryde den eksisterende carport og havde mange, mange kilogram spær liggende på et fundament, der kun stod oprejst på grund af viljestyrke og fordi tyngdeloven havde glemt at gøre noget ved det.

OK, generalsekretæren stiller nu stigen op af dette luftkaster og *kravler op!*

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

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

5.-7. august Verdenshistoriens første russertræf på Fyn

Sted: Sallingelunde 6, læs mere side 20 her i bladet. Tilmeld dig til Kaj Erik Hansen i Ringe, telefon 6264-1655

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

John Andersen i Odense og fire andre fynboer har påtaget sig at stille op med deres maskiner. Du skal være velkommen til at komme med din russer også.

2.-4. september Det 28. internationale Sidevognstræf

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

11. september 09:30-17:00 Veteranstævne Museumsgården Karensminde

Holger Dam anbefaler varmt deltagelse i dette stævne på Morsbølvej 102, Grindsted med gamle motorer, biler, MC'er, traktorer o.s.v. Tilmeldingskema fra Elna Sørensen 7532-2345 eller via computer på <http://karenmindesvenner.dk/tilmeld>

16.- 18. september Tur til Samsø

Nu er der sat dato på. Træffet sidste år var en absolut succes, og vi gentager den i samarbejde med MZ-klubben og Dansk Jawa & CZ Klub. Lige som sidste år kan vi bo i små hytter, men hvis vi bliver mere end 30 må nogle bo i telt. Af hensyn til planlægningen er det meget vigtigt, at du i god tid tilmelder dig til Erik P, 8667-5392 (Erik@dnep.dk). Husk også at reservere fæрге i god tid. www.samsoelinjen.dk telefon 7010-1744

Ole Fisker 8685-5820 <ole@familienfisker.dk> sælger et halvfærdigt Ural-projekt. Han skriver:

"Jeg kaster håndklædet i ringen og køber en køreklar MC! Tiden og min anden fritidsinteresse gør at jeg ikke får noget gjort ved det. Og nu VIL jeg have en sidevognsmaskine der kan køre. (Jeg har så godt som købt en). Detaljer kan ses her:

<http://familienfisker.dk/TilSalg/Salg.html>
Jeg kan måske levere på Fyn / Sjælland, da jeg håber at skulle over og hente den nye maskine i nærmeste fremtid.

MVH Ole Fisker

URAL 650cc årgang 1986 (uden bakgear). Toldpapirer og lettiske papirer haves. MC Stel - sandblæst og pulverlakeret blank sort. Sidevognsstel - stadig grønakeret. Mangler montage af el-anlæg.
Nye stumper : Lydpotter og forrør ; el-kontakter venstre og højre side ; tændingslås ; sikringsbox ; laderelæ ; 2 japanske tændspoler ; baglygte ; blinklys ; gaskabler ; forbremskabel & evt. lidt flere stumper som jeg ikke lige kan huske.