

# TUR- CYKLIS- TEN



# FORORD

Ren turcykling er cykling, hvor en strækning cykles udelukkende for sin egen skyld, og turcyklisten en person der dyrker ovennævnte form for cykling og som oftest holder af selve cykelkørselen. Det sidste synes de fleste vel er en selvfølge, men tænk her netop på den særligt førhen typiske danske turcyklist, som med fuld oppakning anbragt mere eller mindre tilfældigt på et rustvrag af en cykeltype fra århundredskiftet kommer stampende sammenbidt gennem vort småbakkede, vindblæste landskab. Her har vi cyklisten, som cykler af sted for at opleve den nære forbindelse med omgivelserne der cykles i, altså er turcyklist, men som ikke er syndeligt begejstret for selve det at køre på cykel og som indrømmer, at det er både trættende og lidet behageligt at drive sit slagskib af en cykel frem mod vind og op ad bakke.

Derimod så godt som alle turcyklister som kører på en egnet cykel nyder også selve kørselen og bringer dermed alle de andre glæder ved cykling for turens skyld op på et højere plan, så der virkelig bliver tale om en fuldendt glæde.

Det bliver en af hovedopgaverne for en klub for turcyklister at lære en del af disse at få mere fornøjelse ud af deres cykler. At opleve naturen undervejs kan de fleste i forvejen. Desuden kan turcyklister her udveksle erfaringer med andre turcyklister om en del praktiske problemer i forbindelse med turcykling og således hjælpe hinanden.

Nu skal det med 'ren turcykling' ikke opfattes derhen, at de der dyrker andre former for cykling, transportcykling (f. eks. til og fra arbejde),

motionscykling, konkurrencecykling, o.s.v. ikke er velkommen til at få del i de mere passionerede turcyklister erfaringer. Vi turcyklister har meget at takke specielt racercyklingen for, idet mange tekniske fremskridt, som kan benyttes mere eller mindre direkte af turcyklister, er blevet gjort med løb af forskellig art for øje. Desuden kan man da være partiel turcyklist. Den der glæder sig under sin daglige tur mellem bolig og arbejde turer på sin vis den samme strækning igen og igen, og motionscyklisten har da lov til at lægge sin rute gennem et smukt område og sportcyklisten sætte farten ned af og til og se sig lidt omkring. Derudover kan konkurrencecyklisten tage på cykelferie og træne en del af 'etaperne' og nyde andre i et mere roligt tempo. Så alt taget i betragtning skulle bladet "Turcyklisten" henvende sig til alle, som holder oprigtigt af at opleve livet fra en cykel.

Finn Gormsen.



# TANKER OM DEN NYE KLUB FOR TURCYKLISTER

Som en afdeling af Hvidovre Cykle Klub påtænkes oprettet en såkaldt turafdeling, der skal interessere sig for alle former for cykelture. H.C.K. vil stille klublokaler til rådighed i det tidligere kommunekontor beliggende lige overfor Indgangen til Avedørelejren på Avedøre Tværvæg.

Det er meningen, man skal kunne mødes regelmæssigt til klubaftener (i begyndelsen nok kun 1 gang pr. md.), hvor man kan hygge sig med alle emner vedr. turcykling f. eks. i form af diskussioner, lysbilled- ell. filmforevisning, udveksling af erfaringer, reparationer i et velforsynet værksted 5 dage pr. uge, planlægning af nye ture o.a. Desuden kan man benytte TV-rum, et forhåbentligt kommende mindre cyklebibliotek, billard- og bordtennisrum og bar, samt bad og sauna. Herudover vil man kunne deltage i ture lige fra ½-dags- til ferieture af flere ugers varighed, hvor man selv, evt. gennem bladet finder sammen med turkammerater. En slags ture kunne f. eks. også være orienteringsture med indlagte gættekonkurrencer. Hen ad vejen skal man muligvis søge at kontakte lignende udenlandske klubber for at kunne give hinanden ideer og anden bistand.

Et middel til at kommunikere er dette blad, der ikke behøver at udkomme regelmæssigt, men skal afpasses efter behovet og det stof, der er at tage af. Stoffet forventes at ville komme fra jer allesammen, fordi det er en urimelig byrde, at en lille gruppe personer hver gang skal gøre alt arbejdet. Man skal kunne skrive om alt uden nogen form for censur og skal iøvrigt ikke stå i nogen som helst afhængighed af

nogen eller noget andet end at være en afdeling af H.C.K.

Vi anbefaler, at der ligesom i dette blad skal være annoncering a.h.t. økonomien, men ellers bliver udgifterne for at være med i klubben for tiden 35 kr. pr. år for passivt medlemskab af H.C.K. samt bladudgifter, som afhænger af medlemstallet. 450 blade koster i dag ca. 480 kr. at fremstille.



Vi mener ikke, bladet bør være dyrt og fornemt, simpelthen fordi der ikke er behov for det.

Vi understreger, at klubben skal være åben for alle, der kunne tænke sig at dyrke turcykling, også selvom tidligere erfaringer = 0. Klubben skal tilpasses lokale forhold, d.v.s. medlemmerne må selv præge den.

For de, der også ønsker lidt raskere motionskørsel, er der bl.a. i H.C.K. en afdeling kaldet "Hyggerne", som man kan tilslutte sig.

Vor nye klub, som hedder TURCYKLISTERNE, repræsenteres af et underudvalg af H.C.K. på 3 personer, nemlig:



**SHIMANO**

**MICHELIN**



Kun en kvalitet  
den bedste!

*Campagnolo*

**RALEIGH**

Sverre Nielsen, Toggangen 46, st. th. 2730, Herlev.  
 Orla Bendix Petersen, Claus Petersens alle 23, III, 2650, Hvidovre.  
 Johan Knudsen, Nordens Plads 4., 9/15, 2500, Valby,  
 til hvem henvendelser kan rettes i den første tid. Efter en kort indkøringsperiode skal medlemmerne finde ud af, om ovennævnte personer bør fortsætte eller udskiftes. Ellers vil vi foreslå, at underudvalget sidder for et år ad gangen.



#### INDTRYK OG TANKER EFTER EN CYKELFERIE

##### I ALPERNE

Fra 20. aug. til 1. okt. 1973 foretog jeg med en ven vor tredje store cykel-ferie sammen, denne gang en tur på i alt 6 uger i og ved de europæiske Alper. Ruten var i grove træk denne: Luzern, Bern, syd om Fribourg til Vevey, over Genève til Evian, mod syd gennem Sallanches, Megève og først sydvest- og så sydøstover til Modane, nordøst og nord til Val d' Isère Lille Bernardpasset, ind i Italien, afstikker til Mont Blanc, Aosta, Store Bernardpas tilbage til Schweiz, langs Rhonefloden til dens udspring, nordover via Meiringen og videre i en stor kreds uden om og tilbage til Luzern i alt 1199 km.

Cyklerne blev godt emballerede og sendt i forvejen med tog til Luzern, hvortil vi selv ankom med bagage et par dage efter. Vi brugte samme cyklelemballage til hjemsendelsen, idet den lå på det hotel, hvorfra vi startede, og hvor vi sluttede cykelturen sammen med en ekstra kuffert med alskens reservedele, som vi i en nødsituation nok måtte bruge 1-1½ døgn på at skaffe. Det kan anbefales at sende cyklerne til og fra en by, hvor de ikke skal omlades undervejs.

Turen havde kun ét fast mål, nemlig Europas (troede vi) højeste pasvej over Col de l'Iséran 2770 m oppe. Den højst passable pasvej ligger ved Granada og er ca. 3300 m. Turens laveste punkt var 300 m.o.h.  
 Efter 3 dage i Luzern med sightseeing drog vi af sted.

Vi boede højst forskelligt på alt fra luksushoteller til simpel privat indkvartering, dog ikke vandrerhjem. Telt havde vi ikke med både for at spare vægt, og fordi vi på de tidlige ture kun havde brugt det en gang pr. tur, og endelig fordi det er ret besværligt og tidsrøvende at bo i telt, og cyklerne er udsatte for tyveri, når de står ude. I Melleuropa er det i dag ikke svært at finde natlogi, fordi dette område (desværre) er for tæt befolket; en undtagelse kan være passene.

Vi fik altid cyklerne indendøre for natten, f. eks. i en frisersalon, en privat stue, receptionen i et hotel o.s.v. Cykeltaskerne lod vi blive siddende. I slutningen af rejsen kneb det dog med overnatning, fordi en del herberger var optagne af soldater på mænevær. Det rareste - men selvfølgelig ikke altid det sikreste - er ikke at være bundet af at skulle nå et bestemt overnatningssted, men afgøre dette problem som dagen skrider frem. Det giver større frihed.

Med mindre man camperer el. lign. er en cykelferie sjældent billigere end ferie i bil, bl.a. fordi man gerne vil spise mere og bedre end ellers efter en dag: frisk luft og med motion, og det er dejligt at kunne indtage et overdådigt måltid uden at tænke på vægten. Priserne var p.g.a. vekselkurserne lidt i overkanten, men mere ens, end man skulle vente. Selv Italien er godt med p.g.a. tilslutningen til EF.

Bjergkørsel afskrækker mange, men burde ikke gøre det, blot følgende overholdes: 1) lad være at mase opad for at nå toppen hurtigst muligt, men tag tid til at nyde opturen 2) hav en korrekt siddestilling 3) hav de rigtige og specielt helt små gear 4) man skal klæde sig efter stigningerne (der kan være nogen tagen tøj af og på) 5) tag hvilepauser 6) medtag tilstrækkeligt proviant. De små gear, ned til ca. 17 er vigtige, hvis behagelighedstærsklen ikke skal overskrides. Før vor tur var vi ikke i træning. Derfor var det rart at begynde i et ret lavt landområde de første 4 køredage, men også her fik vi brug for de mindste gear, fordi de stejleste stigninger sjældent findes på de store udjævnede pas, men på små hyggelige sideveje. Vore cykler havde 45 henh. 36 gear kombineret af ind- og udvendige gear.

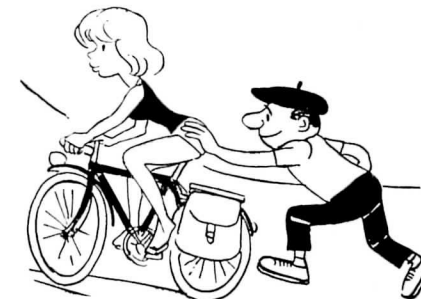
Vejret: indtil Evian varmedis og hver dag op til 28°, så en halv dag med regn, hvorpå disen forsvandt, og temperaturen sank. Dernæst et par skønne uger med op til 22° og klart, solrigt vejr. De sidste to uger var efteråret begyndt, men kun med kraftig regn i to korte perioder.

Der var overhovedet ingen tekniske problemer, ikke engang punktering, men cyklerne var også gennemset og rensede overalt før turen; det bør altid gøres før en stor tur.

Vi havde 31 køredage ud af 42 feriedage og brugte en af dem til en svævebanetur over gletcheren ved Mont Blanc, hvor vi nåede op i 3843 m højde. Vi ville have krydset Mont Blanc-massivet med cyklerne i svævebane, men det blev ikke tilladt. 2 af dagene brugtes til en længere vandretur langs Aletschgletcheren, Europas længste.

Den eneste ubehagelighed opstod for mig, når jeg havde regntøj på, fordi dets tæthed forhindrede gennemluftning og befordrede kondensdannelse. Det ideelle ventilerede regndtøj er vist ikke opfundet endnu. Overpassene var der ingen vejrtrækningsproblemer, men de skulle også først normalt begynde ved 3000 m. Vore solbrillers polaroidforsats var gode at have i den stærke sol i højderne. Bagagen skal naturligvis begrænses mest muligt, men man bør dog have tilstrækkeligt med reservedele, så man kan klare enhver normal reparation (herunder knækkede eger m.v.), og man bør selv kunne adskille og samle alle dele på sin cykel.

Vi medbragte både film- og fotoudstyr, som naturligvis vejede godt til, men fortrød ikke p.g.a. alle de herlige situationer, vi bragte med tilbage. Halvvejs lettede vi os for nogen vægt ved at sende en bunke film hjem til fremkaldelse.



HJORTEKÆRSVEJ 194 - 2800 LYNGBY  
 TELEFON (01) 88 88 84 - GIRO 12 07 69

# BANANI SPORT

Cyklen - der er kælet for

Vigerslevvej 35 Telefon 300420



Bagagen skal også fordeles ligeligt over og på siderne af for- og baghjul og med de tungeste ting nederst for at sænke tyngdepunktet. Man skal overalt, hvor det er muligt, køre ad biveje, fordi stærk trafik både er farlig og spolerer naturen, men i bjergområder er der ofte ikke anden mulighed end hovedvejene. Dog med detaljerede kort finder man mange gange mindre parallel- og smutveje, som altid giver de største oplevelser, og man skal altid afse tid til at tage den omvej, som biveje kan være. En cykelferie må ikke tilrettelægges, så man skal okse for at komme frem. Betydningen af hviledage bør mest være psykologisk, idet turcyklen skal være sådan bygget, at man kan sidde på den i månedsvis uden at føle ubehag, og dette kan lade sig gøre efter nogen eksperimenteren.

En enkelt gang svigtede vore kort. Da vi mod slutningen troede at have passeret turens højere pas, startede vi en dag fra ca. 600 m og ville ad en smal grusvej smutte over en bakke i 1000 m højde. Den dag regnede det, efter nogen tid syntes vi, at de 1000 m måtte være passeret og standsede en bilist. Han havde højdemåler i vognen, som viste 1300 m, og et kort i dårligere målestok end vore, men det viste ikke desto mindre, at vi skulle op til 1543 m. Nedturen fra toppen foregik ad en idyllisk vej og i styrtende regn, men når cyklen selv ruller, eksisterer svedproblemerne i det indelukkede regntøj ikke.

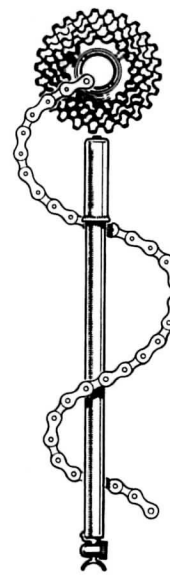
Et sted mødte vi to amerikanske cyklistere, der i Italien havde købt to lækre racercykler uden skærme og med bagagebærere. De var på vej til Holland. Deres gear var næsten som normale racergear, og de studsede over vore superlave gear. For at komme videre skulle vi opad til hver sit pas. Det varede kun kort, før vi så dem stige af og skubbe videre opad. Vi selv kunne blive

"siddende og gå en tur" mageligt op i vore små gear og ubesværet vinke til dem. Om man bør være én el. flere turkammerater er individuelt, men vi havde megen glæde af partnerskabet, hvor vi kunne hjælpe hinanden, fortælle om de nye indtryk og føle en vis trykthed i tilfælde af uheld.

Vi regnede med at undgå stærk trafik i det mindste i september, men folk fordeler åbenbart deres ferie så meget over året, at der ingen fordel er ved at køre på denne tid; og i okt. - nov. er dagene for korte. Jeg må altså fraråde cykkekørsel i Højælperne og i stedet anbefale f. eks. Midtfrankrig med dets utal af meget fine og ringe trafikerede biveje. I alle tilfælde skal man mindst bruge Michelins kort 1:200.000, hvor de måtte findes.

Trods megen trafik blev denne tur vor bedste - og dyreste - sammen.

J. K.



Under denne rubrik vil vi bringe alt muligt. Ting vi mener, der har almen interesse. Hvis læserne har problemer med en eller anden cykeldel, har vi tænkt at sende problemet til importøren eller en cykelsmed, der kan svare på det.



Til cykel campister.

Til Dem der hidtil har ladet sig afskrække af teltets vægt, kan vi meddele, at vi har "fundet" telte, der vejer fra 1600 gr. - 4100 gr. Så nu kan det ikke være noget problem. Vi har valgt det tungeste p.g.a. den store plads, der er under oversejlet. Der har vi tænkt os at have cyklerne om natten.

Vi vil prøvekøre det til sommer og selvfølgelig lave en slags rapport om fordele og ulemper.

Brochure og prislister findes i klubben.

#### BOGANMELDELSE

For de, der vil kende næsten alle detaljer af en cykel og vide, hvordan man selv adskiller, reparerer og samler de forskellige dele, er der udgivet en amerikansk lærebog på 340 sider i næsten A4-format "Glenn's Complete Bicycle Manual" of Clarence W. Coles og Harold T. Glenn. Den skaffes gennem Nyboder Boghandel, St. Kongensgade 114, tlf. 14 13 20. Prisen ligger endnu ikke fast.

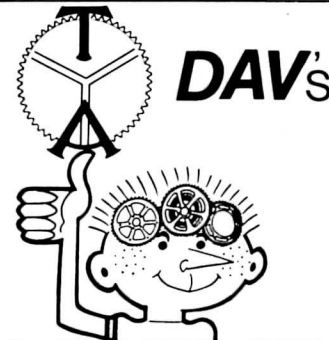
Bogen er velforsynet med letfattede fotos og tegninger, men kvaliteten af disse fotos og tegninger er ikke helt i toppen; det er bogens pris heller ikke.

Sturmey-Archer-4-gear omtales ikke, fordi de ikke laves mere, og det er især synd for turcyklisten, at S. A. 5-gæret heller ikke nævnes. Lygter, cykletasker o.l. omtales heller ikke. Endnu fyldigere er en to-binds lærebog, også amerikansk "Schwinn Bicycle service Manual" har 956 sider med 300 tegninger og 4000 trin-for-trin fotos. Alle cykeldelenes af mange fabrikater beskrives. Prisen var i dec. 1974 \$ 20 i U.S.A. fra Schwinn Bicycle Company, 1856 Kostner Avenue, Chicago, I U. 60639, U.S.A.

**gitane**

tandem - tur- og  
sportscykler

**STRONGLIGHT**



**STURMEY**  
**ARCHER**

## UDLANDET

U. S. A.  
I 1976 vil der i Amerika blive afholdt en cykeltur i anledning af Deres 200-års uafhængighedsdag. Den vil gå fra Stillehavskysten til Atlanterhavskysten ca. 3000 mil. De venter omkring 1000 deltagere. Nærmere oplysninger følger.

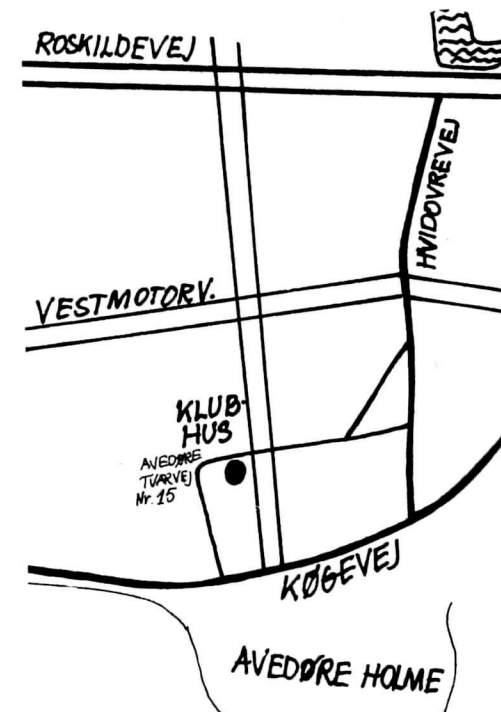
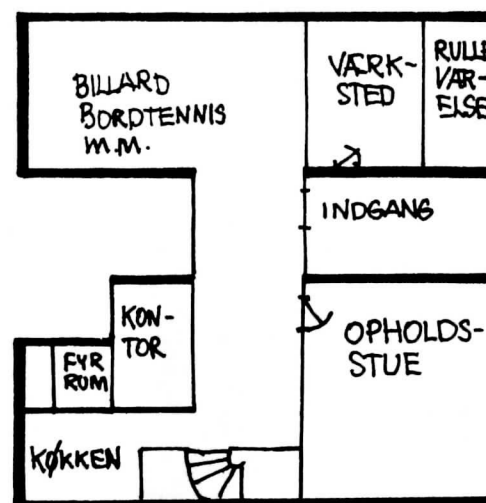
Schweiz  
I tiden 20. - 27. juli bliver der afholdt et cykelralley. Nærmere oplysninger findes i klublokalet.

# INDBYDELSE

Tirsdag den 15 april 1975 kl. 19<sup>15</sup> er der stiftende møde for foreningen TURCYKLISTERNE i Hvidovre Cykle Klubs lokaler på Avedøre Tværvæg overfor indgangen til Avedørelejren. Finn Gormsen vil vise sin 40 min."s film fra en cykelferie i Norge, og der vil blive lejlighed til at bese lokaliteterne og komme med kritik af og forslag til den nye turklub.

Alle interesserede er velkomne.

## STUE PLAN



# karrimor

# CYKLE-TASKER

SVELTO

# Huret

ALLVIT