

# TUR- CYKLIS- TEN

# 4

1975





### Færdigpakkede cykelture

Det var Svendborg Turistforening, der for ca. 5-6 år siden begyndte med noget helt nyt inden for ferieområdet, nemlig "Ferie på 2 hjul", hvilket vil sige en færdigpakket cykelferie, hvor hele turen er tilrettelagt og alle måltider og overnatninger er forudbestilt og forudbetalt.

Dette arrangement viste sig hurtigt at være en succes, og antallet af ture er også blevet udvidet år for år, således at man i år kunne vælge mellem ikke færre end 12 ture, dækkende det meste af landet fra "Bornholm rundt" til "Limfjorden". Alle turene har en varighed af 7-9 dage og koster mellem kr. 400 og kr. 900, alt efter hvor luksusbetonet man ønsker at bo og spise på turen.

Jeg har selv i sommer prøvet en sådan ferie, idet jeg sammen med familie og bekendte i slutningen af juli gennemkørte strækningen fra Viborg til Bov, altså i Hervejens spor.

Turen gik gennem smukke og skiftende og samtidig historiske landskaber over Kjellerup, Hjøllund, Mr. Snede, Gadbjerg, Randbøldal, Vejen, Vojens og Rødekro. Den mest interessante del af turen var nok gennem Sønderjylland, hvor vi bl.a. passerede de meget kendte og smukke broer Immervad bro, Povlsbro (se sidefoto) og Gejlåbro. Turen til Viborg og hjem fra Bov foregik naturligvis også på cykel, men de færdigpakkede ture er mest baseret på, at man kommer rejsende f.eks. med tog til turens udgangspunkt

og at man lejer en cykel til turen (inkl. i turens pris), men dette må naturligvis frarådes "rigtige" cyklister.

Fordele og ulemper ved denne form for ferietur:

Man opnår en betydelig rabat, idet vi kun betalte kr. 117 pr. person pr. døgn for helpension og dobbeltværelser (med privat bad de fleste steder). I denne forbindelse kan det kun beklages, at ikke alle hoteller/kroer, der er med i et sådant arrangement, også har tilfredsstillende "overnatningsmuligheder" for cyklerne!

Man bliver udstyret med en meget fin og detaljeret turbeskrivelse, som gør opmærksom på mange ting undervejs, som man måske ellers ville være blevet bekendt med. Kortmaterialet (på denne tur) var 1:320.000, så man bør i egen interesse selv medbringe egnede kort.

Det kan være en ulempe, at være så bundet af tidsplanen dag for dag, at man f.eks. på grund af vejret eller andre forhold ikke kan ændre rejseplan.

Dagsdistancerne var ret beskedne, fra 40 til 58 km, men mange deltagere i disse ture er jo sikkert heller ikke "daglig"-cyklister. Turen gik naturligvis for det meste ad små veje, men enkelte steder måtte vi en kort periode benytte store veje og endda hovedveje, men her var vore store cykelvimper (flagstænger) til god nytte. Vi havde i øvrigt udskiftet den røde og lidt stive vimpel med et gult flag i tyndt stof, der "bølger" fint i vinden og som stadig er mindst ligeså synligt i trafikken.

Hermed en anbefaling af (eller advarsel mod) færdigpakkede cykelture.

Ernst M. Rasmussen

### TIL JER ALLE

Fra redaktionens side ønsker vi at gentage, at vi sidder delvist formelt, og at vi ikke skal finde alle idéerne til bladet og evt. arrangementer alene. Vi forventer, at I alle kommer med stof og på den måde selv er med til at præge medlemsbladets indhold.

Red.

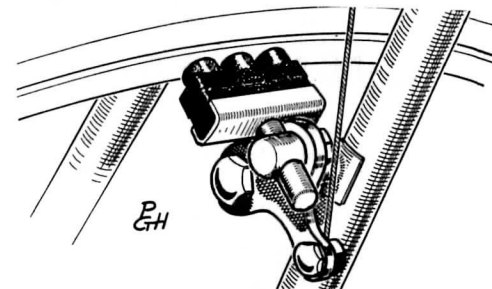
## NOGET OM BREMSER

Bremser er en nødvendig ting på en cykel og især på en turcykel, hvor der er mere at stoppe, når cyklen er læsset med 15-25 kg bagage. Den danske lovgivning kræver kun, at der skal være én bremse på en cykel uanset cyklens art. Denne lov stammer ganske vist fra den tid, da man troede, at en forhjulsbremse ville få en til at flyve hovedkulds ud over styret, men mon ikke det var på tide at få denne lov revideret?

Under alle omstændigheder vil det være halsløs gerning at køre turkørsel med kun én bremse, især hvis denne ene bremse er en frihjulsbremse, der som bekendt kun virker på baghjulet (som er det mindst effektive hjul at bremse med.) Denne bremse bør efter min mening kun forefindes sammen med en forhjulsbremse (livsreddende virkning ved bykørsel !!) af en eller anden art. Denne forhjulsbremse kan så enten være en tromlebremse eller en følgbremse. Tromlebremser er ret tunge, men har den fordel ikke at lade sig genere af regnvej. De bremser efter min mening IKKE bedre end følgbremser; det gælder ihvert fald for de tromlebremser, man kan få herhjemme, nemlig Sturmeys Archer's. På franske tandede er der som regel en aluminiums-tromlebremse på baghjulet, men hvor kraftig denne er, skal jeg ikke kunne sige. Følgbremserne opdeles i to kategorier, nemlig sidetræksbremser og dobbelttræksbremser. Sidetræksbremser er som regel ret billige, men lavet af aluminium (dog med undtagelse af Raleighs, som er af stål; disse må dog frarådes, idet bremse-armene er for smalle, hvilket giver for meget svaj i bremsen). Sidetræksbremserne bremser som regel ret dårligt, for det første fordi systemet ikke er så effektivt, men også fordi de som regel er ret upræcist lavet. Der findes dog sidetræksbremser, der bremser godt uden dog helt at komme på højde med dobbelttræksbremserne. Det er Campagnolo

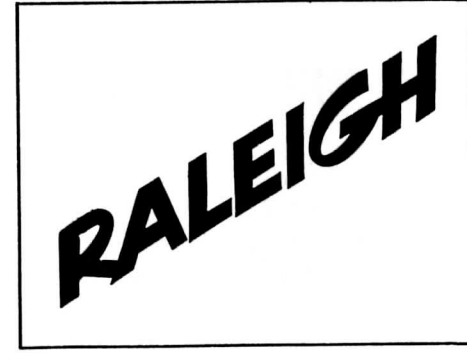
Shimano, Gran-Compe og Universal. Disse sidstnævnte er temmelig dyre og egentlig beregnet for racercyklister, da de er lettere end dobbelttræksbremserne. Til sidst kan lige nævnes, at man jo med sidetræksbremserne slipper for centraltræksarrangementet ved styrfitting'et og sadelbolten (det har nu aldrig generet mig). Konklusionen bliver, at jeg må anbefale dobbelttræksbremser til turcyklen. Dermed ikke sagt, at man ikke kan bruge sidetræksbremser på en turcykel, men jeg anser det for sikrest at anvende en af nedenstående dobbelttræksbremser; jeg vil her forsøge at give et billede af de bremser, som en turcyklist bør bruge på sin cykel.

Mafac producerer to typer almindelige dobbelttræksbremser samt en speciel type. De almindelige er de bedste af arten og meget forment udført i duraluminium, den ene kan endda fås guldeloxeret, hvis nogen ønsker det. Den tredje type er meget speciel, idet lejerne til denne loddes



på cykelstallets henholdsvis for- og baggafler. Den er efter min mening det allerypperste inden for dobbelttræksbremser og det helt ideelle til en turcykel; det kræver blot, at man ved, at man vil have disse bremser, når man bestiller et tur-stel. De kan naturligvis loddes på et forhåndenværende stel, hvis dette ellers er egnet.

Weinmann har fin bremseeffekt og er desuden synkroniseret. Ydermere er den ikke så dyr som Mafac, men den bremser også lidt dårligere, omend ikke meget. Den er ikke eloxeret, og lidt mindre pænt udført end Mafac, men er en ganske fortrinlig bremse.



Altenburger laver en bremse, der ligner Weinmann en del, men som dog ikke bremser så godt som denne, hvilket for en del nok beror på bremseklodserne (nærmere herom senere).

Shimano tourney er Shimano's dobbelttræksbremse. Jeg har ikke prøvet den, men jeg vil tro, at den ligger på linie med Weinmann og Altenburger.

Dia-Compe (som også laver Gran-Compe) licensfremstiller en tro kopi af Weinmann's bremse, der sikkert er ligeså god som denne.

Så er der bastarden, nemlig synkronbremsen. Det er en bremse, som har sidetræk, men hvor armene er synkroniseret, så klodserne rammer følgen samtidig og med lige stor kraft. Den er bedre end sidetræksbremsen, men er dårligere end dobbelttræksbremsen, idet den p.g.a. princippet ikke kan udøve det samme tryk som en centertræksbremse. Både Altenburger og Weinmann producerer denne type.

På trapperne ..... I U.S.A. har Shimano sendt en hydraulisk dobbelttræksbremse på markedet. Den virker efter sigende meget bedre end alle andre systemer. Et andet amerikansk firma har sendt en lignende bremse på markedet, men om vi nogensinde ser disse bremser herhjemme, er uvist .....

#### Bremsegreb

Der findes nogle forskellige typer bremsegreb, og det gælder om at have den rigtige type greb til det styr, man har. Hvilken type greb kommer også an på hvor på styret man vil have grebet siddende.

Grebstyperne er: bjerggreb, hovedsagelig beregnet til krumningen på et racerstyr, men meget anvendelige på andre styr med krumninger; Randonneur-grebet beregnet til at sidde under det lige stykke af et Randonneur-styr eller et racerstyr; det almindelige greb, ligesom det, der sidder på en Sturmey-Archer tromlebremse. Dette sidstnævnte greb ses ofte forkert placeret på krumningen af et racerstyr, hvor det må betegnes som direkte farligt, da det stritter lige

frem. Råd m.h.t. placering og type af bremsegreb gives på klubaftener, samt i brevkassen Cykeldoktoren c/o Jens Thorsen, Knud Anchers Vej 14, 2610 Rødovre.

#### Bremseklodser

Du tror måske, at det er ligemeget hvilken type bremseklodser, du bruger, men du tager fejl. Jeg har gennem det sidste 3/4 år prøvet de fleste gangse typer bremsegummi, ved hvilket jeg har fundet ud af, at det bestemt ikke er ligemeget, om man bruger det ene eller det andet. Her er den ny-udregnede Bremsegummiets Hitliste (forklaring følger):

1. Racer (m. fjedermekanisme)
2. Mafac
3. Weinmann
4. Universal
5. Campagnolo - Shimano Tourney
6. Altenburger
7. Shimano Dur-Ace

ad 1. Dette er en helt ny bremseklods, hvor en fjedermekanisme tvinger bremsegummiet ind mod følgen og forstærker fremdriftens kraft til bremsekraft. Det ville være ønskeligt, om man kunne få bremsegummiet til standard bremsebakker, da gummiet har det helt rigtige mønster, det er nemlig krydsrille, hvilket giver

ekstrem god bremsning i regnvejr. Den er dog ikke anbefalelsesværdig til forhjulsbremsen, da den vil belaste bl.a. styretøj for kraftigt.

ad 2. Den næstbedste bremseklods, der dog har visse ulemper, den piber lidt og bremser ikke så godt i regnvejr.

ad 3. Weinmann tykke bremseklodser (standard på dobbelttræksbremserne) bremser næsten lige så godt som Mafac; regnvejrbræmsningen er ret god.

ad 4. Ingen bemærkninger.

ad 5. Campagnolo laver det dyreste bremsegummi i verden, men efter min mening absolut ikke det bedste, dog er regnbremsen temmelig god. Shimano Tourney er en bremseklods med pilformede bremseknopper, som skulle lede vandet bort. Jeg har endnu ikke haft dem i brug så længe, men allerede nu synes de lidt bedre end Campagnolo.

ad 6. Altenburger er efter min mening et for hårdt bremsegummi, derfor ikke så god effekt.

ad 7. Shimano Dur-Ace bremser dårligt af alle de klodser jeg har prøvet.

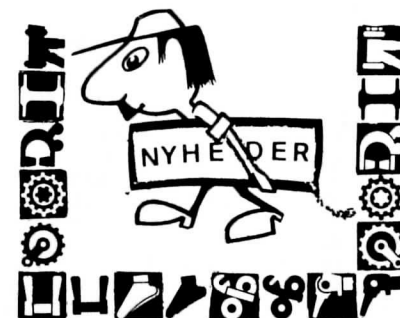
#### Bremseteknik

Nå, nu skulle bremserne efterhånden være i orden, så det kunne være vi skulle se lidt på, hvordan man bruger dem. Ganske vist lærer man af sine fejltagelser, men hvis fejltagelsen betyder, at man havner i et vejtræ, så er det nok bedst at lære af andres.

Jeg vil gå ud fra, at du har en bremse på hvert hjul. Hvis du kører ligeså, og der pludselig viser sig en forhindring forude, bremser du først med forbremsen og derefter med bagbremsen, lige til baghjulet er ved at give slip, men det MÅ IKKE skride, for så risikerer du bare, at du ikke kan styre cyklen. Det er ikke meningen, at der skal gå 5-10 sekunder mellem brugen af de to bremser. Man skal simpelthen bruge dem så hurtigt efter hinanden, at det ser ud, som man bruger dem samtidig, men alligevel med så stort mellemrum at man undgår blokade. Tiden bør nok være 1/10 sek., måske lidt mere. Dette gælder naturligvis kun for fast belægning; hvis du kører på en grusvej, bruger du først forsigtigt bagbremsen, igen uden at hjulet skrider, og derefter meget forsigtigt forbremsen (ADVARSEL !!! BLOKERER DU FORHJULET, ER DU PRISGIVET, CYKLEN VIL FORSVINDE UNDER DIG; MAN KAN NEMLIG IKKE STYRE ET BLOKERET HJUL, FOR DET HAR OVERHOVEDET IKKE GREB I VEJEN). Dette sidste gælder også i fedtet føre. I sving skal man overhovedet ikke bremse, ihvert fald ikke, hvis man har nogenlunde god fart på. Kommer man derimod kørende i langsomt tempo, er bremseteknikken som på lige vej, hv. grus og asfalt. Er man kommet for hurtigt eller forkert ind i et sving, er det bedste at sætte foden ud. Lad være med at bremse! Desuden kan man køre meget hurtigere rundt i et sving, end man tror. Men pas på ikke at stikke pedalerne i jorden, hvis du træder rundt i svingene. I nogle tilfælde

kan det være en fordel at vende siden til en forhindring, hvis man kan se, at sammenstød er uundgåeligt. Dette er mest aktuelt om vinteren eller på grusveje. Det foregår ved at blokere baghjulet og dreje styret til den side, hvor der er mest plads ved siden af forhindringen.

Jens Thorsen



HJORTEKÆRSVEJ 155 - 2800 LYNGBY  
TELEFON (01) 88 68 84 - GIRO 12 07 69

# BANANI SPORT

Cyklen - der er kælet for

Vigerslevvej 35 Telefon 300420



CYCLES  
MÉRAL

Verner Grebart

har sendt os følgende nyhed:

Det ovale tandhjul "ELLIPTICAL SPROCKET", populært kaldt "E", er lavet i letmetal og kan fås, så det passer til de fleste kendte kranksat. Det fås i str. 48, 52, 54 og 56 tænder. Min kone, Elin, prøvekørte det på en tur i Sydslesvig og blev meget begejstret for det; det giver et ensartet tråd uden døde punkter, samtidig også større konstant fart ved mindre kraft end med almindeligt rundt krankhjul. Man kan træde et væsentlig højere gear. Elins gik fra 50 til 104, og kunne nemt trædes i 104 op ad pæne bakker (dog uden bagage). Kører man i for lavt gear, er der en tendens til, at det ligesom hugger, derfor er det vigtigt at køre i det rette gear. Det kan ikke anbefales til væddeløb, da det er tilbøjeligt til at tabe kæden ved hastigheder over 40 km i timen. Der kan kun monteres én klinge, og da det tillige er umuligt at skifte gear foran på grund af elipseformen, vil jeg anbefale at bruge 54-56 tands klinger. Elins var på 54, men 56 ville have været perfekt.

Kan fås ved at skrive direkte til:  
DURHAM BICYCLES  
3944 Maraton St.  
Los Angeles, California  
U.S.A.

Verner Grebart

Hos Grebart-cykler har vi set et sæt regnbukser, der beskytter både fødder, underben og knæ og kan fæstnes bagtil. De er udmærkede som supplement til regnslag (ved bykørsel) og koster p.t. 33,00 kr. pr. sæt.

Som et apropos til cykeltaskeartiklen sælger Grebart også de såkaldte uplifts. De fæstnes med et snuptag til sadler, der har øjer bagpå, og cykeltasken spændes fast på upliften, så den sidder højere end normalt. Man kan så tage taske + uplift af samlet og bruge upliften som håndtag for tasken. Pris: 13,00 kr.

Samme sted forhandles en ny lås, der ligner Bastas almindelige lås, men er af langt bedre kvalitet og desuden med nøgle. Pris: 24,00 kr.

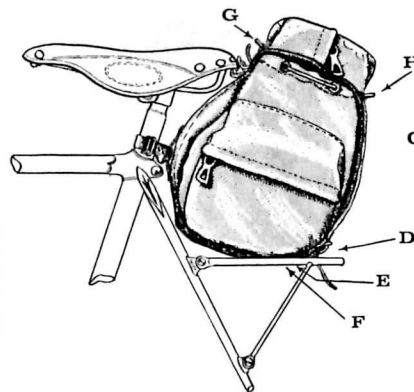
STINYT

Mellem Skebjergvej, der forbinder Ballerup med Smørumovre, og Ledøje er bygget en ny asfalteret gang- og cykelsti i næsten stik nord-sydlig retning. Vi er Ledøje/Smørum kommune taknemmelige herfor, men kunne ønske, at den blev ført videre nordover langs vestsiden af stadion, så der var direkte forbindelse til Måløv, og man ikke behøvede køre på den efterhånden ret stærkt trafikerede Skebjergvej. Vi har dog på det sidste hørt rygter om, at stien vil blive videreført. Mon ikke det så ville være relevant med en underføring under Skebjergvej?

Til medlemsmødet 2. tirsdag i august var flere af deltagerne hjemvendt fra diverse (cykel)rejser. Mest spændende var det at høre Bent og Tove fortælle om deres cykelferie i Spanien. Som sædvanlig følger der til en sådan beretning mange spørgsmål fra tilhørerne, spørgsmål som vi alle kan drage nytte af at diskutere, hvad vi da også i rigt mål gjorde.

Den 2. tirsdag i september blev der vist telt- og campingudstyr udendørs. Hele græsplænen foran klubhuset var optaget af 8 telte, og belysningen leveredes af 2 kraftige "sole", som vi takker meget for at kunne benytte. Teltene spændte fra en simpel poncho til et, hvor både cykler og campister kunne være indeni, og typer og kvalitet varierede ret meget, således at man fik indtryk af både dårlige og gode telte. Det var blot lidt skuffende, at kun en snes mennesker var mødt. Neel og Svend fortsatte med at vise soveposer og bagageanbringelse på deres tandem, før Neel fortalte videre og demonstrerede campingudstyr indendørs.

Der var tilslutning til fra næste møde og fremover at lade afholde små mekanikkurser, så vi alle efter vinteren skulle kunne skille og samle alt på vore stålheste.



#### KARRIMOR'S SADEL TASKE

Med kilde i det engelske blad "Cycle-touring" har vi lavet følgende artikel:

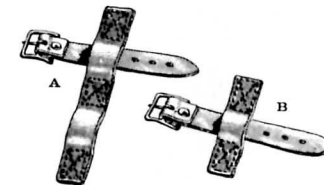
Karrimor's nye sadeltaske er en nylontaske, khakigrøn med røde stropper. Der er dog visse fejl ved tasken:

- 1) De tre remme, som fastholder tasken til øjerne i sadlen og sadelpinden, er ret nytteløse, da selv mindre stød (fra ujævn vej) får dem til at løsnes p.g.a. nylons glathed. Grebart-cykler oplyser, at han kan udskifte disse remme med andre, som ikke løsner sig, fordi de har huller og traditionelt spænde.
  - 2) Placeringen af remmen til sadelpinden er 25 cm under de to andre. Det er for lavt nede for en gennemsnitscyklist, idet remmen ikke kan komme til for stellet.
  - 3) Den vandrette støttepind af træ er ført ind i en lomme i én ende, men den anden ende er åben, så pinden kan arbejde sig ud. Man må selv sy den fast i rette position.
  - 4) Støttepinden er ca. 13 mm for lang og skal kortes af. Dens ende kunne også have været mere afrundet for at hindre gnævning i nylon'et.
- Af fordele skal nævnes, at tasken vejer under halvdelen af den tilsvarende lærredstaske fra Carradice. Den har lomme på hver side med rimeligt stort rum-

indhold. Lommerne er lidt bredere for enden end foroven, hvor de lukkes med nylonlynslås. Desuden er der en stor lomme på toppen af og med samme bredde som lukkeklappen. Denne lomme lukkes også med lynlås. Der er fire metaløjer på toppen markeret med G og H, der f.eks. kan bruges til fastgørelse af let køkkenrej.

Hvis man nogen gange ikke har kunnet lukke sine benklæder, fordi lynlåsen ikke virkede eller ikke kunne åbne sit telt, fordi regn har frosset lynlåsen, kan man nok være mistånsomt overfor dette lukkearrangement. Imidlertid synes det at virke upåklageligt, og lynlåsene er endda dækkede af lukkeklapperne, så regn ikke kan trænge ind. Ydermere kan klapperne ikke komme i indgreb med lynlåsens tænder.

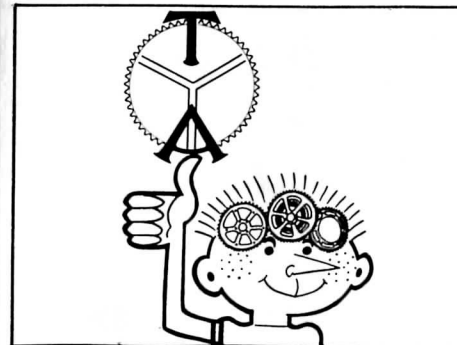
Man kunne ønske, at alle cykeltaskefabrikanter laver befæstigelsen for sadelpindsremmen som skitse A i stedet for som B. Herved tilgodeses, at cyklister ikke er lige høje, og ekstraudgiften er ubetydelig. De fleste fabrikanter antager tilsyneladende, at taskerne sidder lodret, når de monteres. Skitse C viser den normale retning, som dog oftest er



mere skrå. På både Karrimor- og Carradice typerne sidder spænderne så lavt, at de støder på bagagebæreren (pkt. D). Dette kunne let ændres. På nylontasken er der en sammenføjning på tværs i bunden ved E, hvorved en ret stor belastning overføres i syningen på dette sted; også dette kunne rettes. Slidstykket slutter også ved F; det kunne sagtens være ført videre rundt som hos Carradice.

gitane

tandem - tur- og  
sportscykler



STURMEY  
ARCHER

Karrimor har fortalt, at nylon'et er 2½ gang så stærkt som lærredet. Artiklens forfatter fik nogle prøver af hver slags, men havde desværre ikke mulighed for at sammenligne brudkræfterne. Derimod viste slidforsøg med fine og mellemgrove slibemidler, at lærredet holdt 25% -30% længere. Med groft slibemiddel holdt lærredet 75% længere, før der gik hul. Dette synes at vise, at man skal undgå at skrabe nylontasker mod mure etc.

Toppen af tasken under lukkeklappen sikres med en trækkesnor ført gennem flere øjer. En ekspert inden for syteknik har sagt, at syningen overalt var fint udført; men hvad med vandtæthed?

FORTS. I NÆSTE NR.

## Sælges

2 racerhjul (for- og baghjul) samt 4 lukkede ringe, kun lidt brugt, sælges samlet kr. 350,00 eller evt. delt.

Ernst M. Rasmussen, Ludv. Holsteins Allé 9, 2750 Ballerup. Tlf. (02) 977572.

### ADRESSEÆNDRING

Ihukom venligst ny adresse for Johan Knudsen. Se under "Redaktionen".

### VEDR. REDAKTIONEN

Orla Bendix er udtrådt fra sit midlertidige job i redaktionen og erstattes af Ernst M. Rasmussen.

## Lysbilled-aften

Den 2. tirsdag i november viser Finn Gormsen billeder fra hans og Johans fericykeltur i De Schweiziske Alper i 1973.

### BIDRAG TIL KLUBBEN

Vort mini-bibliotek er udvidet med en engelsksproget cykellærebog fra Grebart-cykler samt campingmateriale fra Neel og Svend. Hermed Tak!

## NY REDAKTION

Sverre Nielsen, Toggangen 46, st. th. 2730, Herlev.

Johan Knudsen, Godthåbsvænget 29 3. t.h. 2000 København F.

Ernst M. Rasmussen, Ludvig Holsteins Allé 9, 2750 Ballerup.



Avedøre Tværvej 15  
2650 Hvidovre  
Tlf. 49 46 70

**karrimor**  
**CYKLE-**  
**TASKER**

**SVELTO**  
**Huret**  
**ALLVIT**