

# TUR- CYKLIS- TEN

# 5

1975





### KARRIMOR'S SADELTAŠKE

fortsat fra sidste nr.

Til det formål fyldtes en Carradice- og en Karrimortaske med aviser, lukkede og anbragtes på en græsplane med en vandsprinkler af rotationstypen rettet mod dem ovenfra og fra én side i en time og så i endnu en time ovenfra og fra den anden side. Dette svarer til stærk regn i flere timer. Derpå rystedes begge tasker, og vandet dryppede fra nylon'et ligesom fra en anderyg, hvorimod lærredet så temmeligt vådt ud. Begge tasker var vejjet før forsøget og blev nu vejjet igen. Carradice var blevet 140 g og Karrimoren 115 g tungere. For sidstnavnte er det en total vægtforøgelse på 25% ! Det viste sig, at de 25% var opsuget i de vævede remme, i sammenføjningerne og i stoffet til lynlåsene. Her er behov for forbedringer. Men hvad med indersiderne? Carradice var perfekt tør både i hovedrummet og i lommerne. Karrimoren var totalt tør i hovedrummet, men nogle få pletter havde lusket sig ind i hver af de tre lommer via lynlåsene. Da forsøget var ret voldsomt med vandet kommende fra alle vinkler, skal man vist ikke laste lynlåsene for dette.

Lukkeklappens remme er betydeligt længere end nødvendigt. Brugeren kan let korte dem af, men fabrikanten skylder os en forklaring på, hvorledes enderne så kan forsegles, så de ikke ødelægges.

Efterfølgende skema opsummerer forsøgsresultaterne:

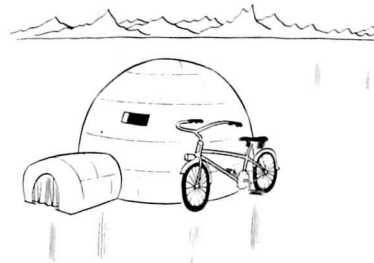
- |                |                |
|----------------|----------------|
| 1 = dårlig     | 4 = meget godt |
| 2 = nogenlunde | 5 = udmærket   |
| 3 = godt       | ? = kun bedømt |

	Carra. lærred	Karri. nylon
Udseende	2	5
Rumindhold	5	5
Rumindhold af lommer	3	5
Vægt	1	5
Vandtæthed	5	5
Vandskyenhed	1	5
Vandskyenhed af kantsyning og remme	5	1
Slibeprove	5	3
Slidstyrke	5	3 ?
Konstruktion	5	4
Fastgørelser (til sadel og sadelpind)	5	1
Placering af spænder for lukkeklapper	1	1
Slidstyrke (på undersiden)	5	2
Bærepind af træ	5	1
Hjørnebeskyttelse	5	1
Let at rengøre ?	1	5

Karrimor er enig i pkt. 1) og har ændret remmene som omtalt samme sted. De accepterer også pkt. 2) og vil lave ændring som på skitsen. Vedr. 3) og 4) overvejes ændringer.

Vedrørende slid er fabrikanterne overraskede over forfatterens resultater, fordi deres erfaringer fra de sidste fem år og også fra slidtest i laboratoriet altid har vist at deres nylon (fra ydersiden) er mere modstandsdygtigt end lærredet. Nylon er, siger de, mere modtageligt på indersiden og kataloget råder brugere til at indpakke eventuelle metalgenstande i beskyttende materiale.

Karrimor refererer også til, hvad der er det almindelige indtryk, nemlig at gammeldags lynlås ofte fryser og nævner at nylonlynlås opfører sig ret anderledes. På et telt brugt til Mount Everest-ekspeditioner gennem de seneste fire år, har der ingen problemer været med nylonlynlås.



"Hvad var det, du sagde, du byttede vores slædehund til" ?

XX

### CYKLISTER OG HUNDE

Sylvester Hvid skriver i sin "Cycle-Haandbog" fra cyklingens barn-dom, at "forfølger en Hund Dem, da kør langsomt og se at give den et Spark, naar den er kommen hen på Siden af Dem.

Forskellige andre Midler er bragt i Anvendelse, saasom Pisk, Peberbøsse, Flintestene og Revolver med løse Patroner. Der er ogsaa nu kommet Knaldperler i Handelen til at dundre i Stenbroen. Jeg foretrækker at sparke.

Kommer Hunden foran Dem, bør De sagtne Farten for ikke at køre den over, ikke saa meget af Hensyn til Bestiet, som ikke fortjener bedre, som af Hensyn til Dem selv, der vanskeligt kan undgaa at vælte ved samme Lejlighed".

Det er typisk, at hunde, som kommer forfra, prøver at bide i fordekke og dermed volder skade på både sig selv og cyklen.

Som supplement til de allerede nævnte remedier kan anbefales spraydåser med særligt hundefjendsk indhold f.eks. ammoniak, oleoresin capsicum og andre væsker, der sjældent skader hunden i længere tid. Problemet er, at man måske ikke kan nå at få dåsen frem i tide. Man må også give agt i modvind, hvor der er cyklister bagved, som så kan få stadset i ansigtet.

Et andet specielt remedie er et apparat med en lang tynd stang, som ved berøring af hunden sender en smertefuld højspænding igennem den, men ikke skader, fordi strømstyrken er meget lav.

Nogle gange hjælper det blot at knurre ad dyret. Det er ret effektivt at affyre en gas- eller startpistol, men desværre ulovligt at eje en sådan for private. Speciel tilladelse burde gives til turcyklister.

I en snæver vending kan en pumpe som jo sidder på stellet, rives af og gøre stor nytte som slagtovej.

Hvis man er en gruppe, vil en hund gerne angribe førercyklisten, hvorved de efterfølgende kan støde ind i denne, som et spil kort, der vælter. Gruppens leder bør stå af, holde hundens opmærksomhed fanget, så resten kan passere, og så atter stige op, men netop da vil dyret gerne angribe igen, hvorfor man forinden bør have taget en evt. spraydåse frem og anvendt den fra nært hold.

Amerikaneren Eugene A. Sloane, som har skrevet en bog om cykling, beretter om en veninde, der blev jaget på cykel ind i en blindgade. Ved enden steg hun af og hundens ejer, der stod i nærheden, foretog sig intet. Hunden ventede, indtil damen var steget op igen og jog så tænderne dybt i hendes læg. Cyklisten kørte hjem igen og prøvede at behandle sig selv uvidende om, at det var alvorligt. Da hun endelig gik til læge, var såret så slemt inficeret, at hun måtte på hospitalet i 2 mdr. og hun har siden lidt af mindre men vedvarende svækkelse af benets bevægelighed.

En hund iler normalt hjemefter et angreb og bid. Prøv at få en eller anden til at følge efter og fortælle ejeren, at den skal holdes indelukket indtil lægen ved, om skadelidte har fået f.eks. hundegalskab.

Er man på landet eller alene og ikke kan følge hunden, så prøv at huske dens størrelse, form osv.. En naboe eller lign. vil næsten altid kunne stedfæste dens bolig. Bliver man bidt af en hund, har man alle chancer for erstatning, fordi ejeren skal holde en sådan hund inde.





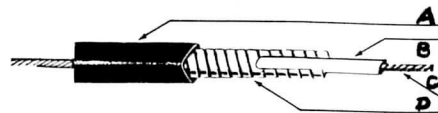
### NY TYPE BREMSE- OG GEARKABEL

Ultra Glide Cable er en teflon-smurt flykabelwire, der glider i et rør af polyethylen omgivet af en spiralsnoet metaltråd, beskyttet af et dæklag af vinyl. Fabrikantens forsøg viser, at den snoede wire er stærkere end wiren for et alm. cykelkabel. Det siges endvidere, at den tefloncoatede wire aldrig behøver at smøres og er korrosionsfri i hele levetiden. Det vigtigste er, at denne konstruktion giver gennemsnitligt 40% lettere bremsning under forhold, hvor kablet er buet, som det altid er ved cykler. Jo større bøjningsvinklen er, jo mere forskel er der mellem Ultra Glide og et alm. kabel.

For nylig lavedes en sammenligning mellem et Ultra Glide- og et alm. friskolieret kabel på en prøvestand med identiske bremsere og håndgreb. Forskellen under betjeningen var slående. Eneste mindre indvending mod det nye kabel er, at det er lidt tungere end normalt. Men forsøg viser også, at det er betydeligt stærkere og mere modstandsdygtigt overfor kinker (dannelse af bugter). Ydre tværmål er 5,7 mm. Normalkabel måler 4,4 - 4,9 mm.

Yderligere oplysninger fås hos

Wescon Products Company  
2533 South West Str.  
P.O.Box 1202 Wichita  
Kansas 67201



- A: Dæklag af vinyl
- B: Polyethylenrør
- C: Teflonsmurt flyvemaskinewire
- D: Spiralsnoet metaltråd

XX

For turcyklisten kan vi anbefale følgende tre styr, der alle sælges hos Banani Sport:

- 1) Randonneur, der minder om et racerstyr, men buer opad mod siderne, så man ikke sidder helt så lavt som med normalt racerstyr. Pris 25 kr.
  - 2) Flat trial, der som navnet siger, er et fladt, byet styr.
  - 3) Trial, der har samme form set ovenfra som 2) men samtidig buer lidt i opadgående retning.
- 2) og 3) koster begge 17,50 kr.

Alle styr er af letmetal og opfylder styrkekravene angivet af den amerikanske kvalitetskontrol og hvoraf kopi findes i klubben.

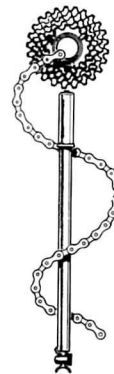
### FIASKO !!

Lørdag d. 27. sept. var der stillet 12 forskellige forhindringer op på parkeringspladsen ved klubhuset, for at man kunne vise sine færdigheder i balancekunst og meget mere på en cykel. Alle kunne deltage.

Et midaldrende ægtepar var mødt for at se på og glæde sig over de forventede løjer. Vi måtte imidler-

tid skuffe ægteparret, idet aktørerne udeblev totalt. Herefter kunne arrangørerne pakke remedierne sammen og parkeringspladsen lå øde hen i gråvejret.  
Ak - Ak!

## CYKELDOKTOREN



For din egen skyld og for cyklens bør du kontrollere, at

- 1) øverste del af den opsplittede ende af en styrepind er min. 5 cm længere nede i kronrøret end overkant af øverste styrmøtrik.
- 2) sadelpinden går min. 6 cm ned i sadelrøret.

1. Ved lapning kan man risikere, at lappen ikke bider ordentligt ved, hvor meget man end trykker den fast. Efter min mening kan der have været for lidt solution, men situationen kan reddes ved at tage lappen af, lade solutionen tørre og så komme en ekstra omgang på sammen med ny lap. Jeg har selv lavet indgrebet tre gange og med held hver gang. Jeg brugte Vulcoflux solution og -lapper alle gange.

2. Jeg må absolut advare mod at købe dæk, hvorpå man ikke umiddelbart kan læse fabriktionsnavnet (f.x. Michelin, Pirelli osv.). Jeg købte f.x. 2 stk. "Touring Extra" 26 x 3/8", hvorpå kun stod et tal fulgt af en cirkel med nogle prikker i, tilsyneladende en kode. Dækkene revnede i siden og måtte kasseres længe før normalt. Nogle tilfældigt spurgte cykelhandlere vidste intet om dækkenes oprindelse, hvorfor reklamationer var umulige at lave.

3. Vedr. ømme numser: Selv de bedste plastsadler, der er på markedet, har den bagdel, at man kan blive såvel svedig som øm bag ved at benytte dem. Det er især kvinder, som klager herover. Ubehaget kan reduceres ved brug af et elegant sadelbetræk af skind, som bl. a. forhandles hos Banani Sport på Vigerslevvej 35.



For de turcyklistere, der vil prøve noget nyt, er der udkommet en 242 sideres A5-format cykel-guide kaldet RADWANDERN IN DER SCHWEIZ med 45 + 8 ture. Forlaget er Hallwag. Prisen foreligger endnu ikke herhjemme, fordi der kun er indkøbt et enkelt eksemplar, og skulle iøvrigt også være underordnet for de, som virkelig er interesserede. Yderligere oplysninger fås hos Kortcentret, Sankt Anna Plads 30, 1250 K.

Der indledes med oplysninger om skilte, som angiver cykleruter, en huskeliste for ting man skal overveje, før turen startes, udrustning, overnatningsmuligheder og -priser, forsikringer, den rette siddestilling, turcyklens opbygning, beklædning, cykeltransport med tog og postbus o.a.



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

Dernæst beskrives 45 ture på i gennemsnit 50 km, hvoraf de alle på nær 7 er rundture, altså med start og slut samme sted. For hver tur er tegnet tydelig kortskitse og en beskrivelse så udførlig, at man umuligt kan køre galt. Der fortælles også om, hvor turen evt. vil kunne afbrydes i utide og hvordan man kommer tilbage med off. transportmiddel. Landskab og andre seværdigheder omtales også.

På disse ture når man yderst sjældent op over 1000 m højde. For hver by eller landsby er angivet højde over havet samt det antal km, der er tilbagelagt.

De resterende 8 ture er noget længere og af fra én til tre dages varighed. De går ad hovedvej mellem store byer og når et enkelt sted op i 2165 m højde.

Der er ikke kortskitser hertil, men teksten fortæller hele tiden om afstand og højde.

Til slut i bogen angives, hvem der har udarbejdet hver tur, hvorpå bogen slutter med navneregister.

Af det foregående følger, at turene hovedsageligt ligger i NordSchweiz med dets utallige biveje, hvilket absolut er en fordel rent trafikmæssigt. Ønsker man som begynder at komme op i større højder uden cykel, er det ingen sag med det veludbyggede transportnet.

Bogen er skrevet for schweizere, men kan med stort udbytte bruges af udlændinge, der, hvis de cykler igennem en større del af landet, kan lægge dele af deres rute på dele af de i bogen beskrevne. Grundlaget for kort og beskrivelse er kort i 1:50.000, hvilket borger for nøjagtigheden.

Omslaget er af plastmateriale, som jo ikke ødelægges af vand, og siderne er af solidt og godt papir. Så vidt vides findes kun en tysksproget udgave.



# gitane

tandem - tur- og  
sportscykler

## CYKELSTIEN GILLELEJE-HILLERØD

Medio oktober sendte vi et brev til Frederiksborg Amtsråds Tekniske Forvaltning med en i hovedsagen negativ kritik af ovennævnte sti, efter at vi (10 personer) havde cyklet den igennem primo oktober. Vi påviste de gode, acceptable og dårlige sider ved stisystemet og sluttede vort brev således:

"Alt i alt burde dette stisystem ikke have været åbnet nu, men først, når det var bragt i bedre stand. Jeg er bange for, det skader Frederiksborg Amt mere, end det gavner. Men fat mod, istandsæt systemet, gennemkør det selv, og vi skal atter gennemkøre det og give al den positive omtale, et sådant projekt i virkeligheden fortjener til gavn for alle, der blot holder den mindste smule af naturen". - Kopi af hele brevet ligger i klubben.

Primo november modtog vi følgende svar:

"I Deres brev af 13/10-1975 beskriver De Deres og andre cyklisters indtryk af at cykle på stien.

Herved takkes for den udførlige redegørelse om stiens afmærkning og befæstelse samt Deres kommentarer i denne forbindelse. Især Deres udpegning af strækninger, hvis belægning er god, acceptabel eller dårlig bidrager til at belyse, hvilke krav der bør stilles til stiens overflade.

Fra amtskommunens side er flere muligheder undersøgt for at forbedre den eksisterende grubefæstelse. Afhængig af vejret og det øvrige arbejdsprogram vil de dårligste strækninger blive forbedret i løbet af vinteren 1975/76. Den utilstrækkelige afmærkning bliver suppleret, og fejl i afmærkningen bliver rettet.

Stien er sammensat af eksisterende stier og veje, som administreres af forskellige bestyrelser. Etablering af stien på disse arealer har ikke ændret ejernes færdselsrettigheder, dvs. bilkørsel, ridning m.v. er tilladt på nogle strækninger. I for-

hold til stiprojekter, som er nyanlæg, stiller den valgte fremgangsmåde nye krav til både etablering og vedligeholdelse. Erfaringsgrundlaget er ikke stort, og økonomien begrænser mulighederne

Ønsker De oplysninger om f.eks. forestående forbedringer, stiproblematikken eller om planlagte stier, bedes De kontakte os pr telefon (03) 26 66 00, lokal 364, eller besøge os på amtsgården efter forudgående aftale.

## Kranksæt

Et kranksæt kan være mange ting. Det kan være et af de helt billige af stål til under 50 kr. eller det dyreste til over 1000 kr.

For os turcyklister er udvalget imidlertid ikke helt så stort. Man kan selvfølgelig benytte et af de kranksæt, der er konstrueret til cykelrytterne, men problemerne melder sig snart i form af for høje gear, i hvert fald hvis man kører "rigtig" touring, dvs. med 15-20 kg bagage eller mere. Selvfølgelig kan man klare sig uden de helt lave gear, men det betyder, at enten skal man trampe som bare pokker for at komme op ad bakkerne, eller også skal man af og trække cyklen, og hvis man bare én gang har prøvet at trække en belæst cykel op ad en bakke, vil man nok være tilbøjelig til at være enig med mig i, at det er betydelig behageligere at kunne blive siddende på cyklen og nyde udsigten efterhånden som man glider op ad bakken i et af de små gear. Så for din egen skyld, sørg for at have tilstrækkeligt lave gear, selv om du kun skal toure i Danmark (der er faktisk bakker i Danmark, der kan måle sig med hvad man kan forvente i udlandet, og som kan tage vejret fra selv garvede cykelryttere), for har du haft brug for det

laveste gear bare én gang under turen, så har det efter min mening haft sin berettigelse.

De bedste kranksæt til turbrug er nok T.A. og Stronglight. De kan fås med klinger ned til hhv. 26 og 28 tænder, hvilket i forbindelse med 34 tænder bagpå giver gear på ca. 20-22", hvilket er lavt nok, såvidt jeg kan skønne, selv til alpekørsel. Stronglight er på enestående måde kvalitetstærkt, men kvalitetsforskellen er ret lille. De fås begge som tredobbelte kranksæt, hvilket må anbefales, hvis man skal have store spring f.eks. 50-28 tænder, da forskellen ellers efter min mening bliver for stor. F.eks. kan man sætte en 40 tands klinge ind imellem, så det endelige resultat bliver et kranksæt med 50-40-28 tænder. Hvis du ikke synes det generer dig, at der er så store spring mellem gearene kan du jo godt nøjes

med et dobbelt kranksæt, men hvis du gør det for at spare, så er det næsten omsonst, for merprisen for et tredobbelte er simpelthen prisen for en ekstra klinge, dvs. ca. 40-50 kr.

forts. i næste nr.

## REFERAT FRA NOVEMBERS

### MEDLEMSAFTEN

Aftenen var helliget lysbilleder fra en feriecykeltur i De Schweiziske og Franske Alper. Kommentator og fremviser var Finn Gormsen. De 175 dias blev vist i så tilpas rask tempo, at tiden ikke føltes lang. Der blev krydret med mange geografiske facts og diverse morsomme indslag. Vi var vist alle imponerede over billedernes tekniske kvalitet. Finn og Johan havde på turen ret megen bagage med, hvorfor det var forfriskende bagefter at tale med to gutter, som bl.a. har gjort Istanbul-København på cykel med næsten ingen bagage.



# STURMEY

# ARCHER



