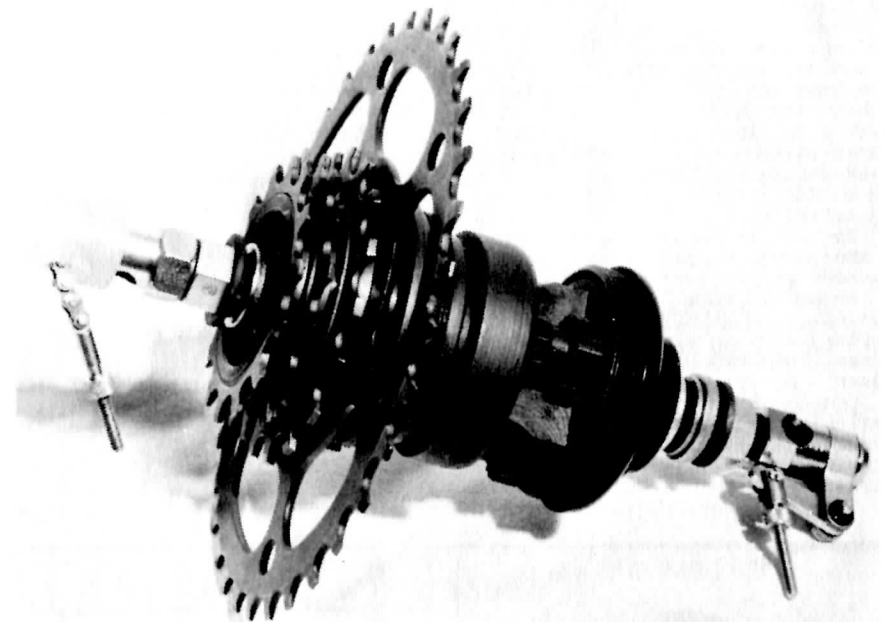


TUR- CYKLIS- TEN

1

1976



**SUPER
TOURINGSYSTEMGEARET**

Kranksæt

fortsat fra sidste nr.

Har man et dobbelt kranksæt, som man ønsker at udbygge til tredobbelt, må man huske, at man skal have en længere aksel i stedet for den gamle. En sådan aksel følger selvfølgelig med, når man køber et komplet tredobbelt kranksæt, og den er, såvidt jeg husker, ikke dyrere end en normal aksel.

Campagnolo, som laver verdens dyreste kranksæt (læg mærke til at jeg ikke sagde bedste) laver også et "tur-kranksæt", dvs. klingerne går ned til 36 tænder, hvilket ikke er nok til at give de helt lave gear, desuden er kranksættet meget dyrt, og vistnok ikke i handelen herhjemme. Det fås i tredobbelt udgave, men er ikke det ideelle turkranksæt.

Sugino laver en næsten tro kopi af Campagnolos "tur-kranksæt", som er noget billigere, men det kan vistnok heller ikke fås herhjemme.

Sugino maxy 1 og 2 er ret billige kranksæt, der dog fint kan bruges til touring, idet klingerne går ned til 32 tænder, således at man kan få ret lave gear (ca. 25"). Det er ikke så stabilt som visse andre, fordi det er lavet i to stykker, der er hamret sammen ligesom de helt billige stålkranksæt; forhandlerne garanterer dog for at det holder, hvilket også er min erfaring.

Iøvrigt laver alle de her nævnte firmaer, samt et par stykker mere, kranksæt med klinger ned til omkring 40 tænder til racerkørsel; de er ikke specielt anbefalelsesværdige til touring, men jeg synes at det bør nævnes, hvis nogen skulle have interesse i den retning.

Campagnolo Record er det dyreste duraluminiumskranksæt, der laves, og det er meget præcist udført og meget dyrt, men man får jo også navnet med i købet.

Shimano Dur-Ace er absolut på højde med **Campagnolo** og måske endda en kende bedre, men det er ihvertfald ikke nær så dyrt.

Sugino Mighty Compe er mere eller mindre en kopi af **Campagnolo** og ret pænt i udførelsen, men er ikke på højde med de førnævnte, og er også billigere.

Stronglight laver, udover touring-kranksættet, som hedder model 99, et andet kranksæt, model 93, som er ret let. Desuden laver **Stronglight** et fint stålkranksæt med kilebolte. Iøvrigt kan **Stronglights** lejeskålskvalitet anbefales; skålene er meget slidstærke og absolut rimelige i pris.

Nervar er et fransk kranksæt, som vist nok ikke fås herhjemme i løssalg, men som findes monteret på visse færdige franske cykler.

Alle de her nævnte kranksæt med undtagelse af **Stronglights** stålkranksæt, er af duraluminium og monteres på en aksel med koniske firkantede ender, som passer ind i tilsvarende huller i pedalarmene. Akslen er så som regel udboret og der er skåret gevind inden i den til de to bolte, der holder pedalarmene på plads. Til hver krank findes et værktøj til påsætning og aftagning af pedalarmene; nogle mærker bruger samme gevindstørrelser på værktøjerne, som på denne måde kan byttes om indbyrdes, men andre bruger helt andre gevinddiametre og gevindtyper, så derfor: **PRØV ALDRIG AT TVINGE ET STYKKE AF-TREKKERVÆRKTØJ I**, det skal kunne drejes i med fingrene, eller ihvertfald gå meget let i, ellers er der noget galt, og du kan så let som ingenting ødelægge gevindet i pedalarmen, og så er gode råd dyre.

Kileboltkrankene er meget simple at sætte på og tage af, husk blot at holde noget under, når du slår kileboltet i eller ud, ellers bliver det kuglelejerne, der må tage slaget, hvilket de ikke har godt af.

Pedal-armslængde bør ikke være noget problem for turfolk, standardlængden 170 mm passer de allerfleste. Og skulle der være problemer, så spørg på klubaftenen, eller skriv til Cykeldoktoren,

Jens Thorsen



SUPER-TOURING SYSTEMGEARET

På klubaftenen i december så vi bl.a. et nyt turgearsystem, som er yderst velegnet for såvel begyndere som mere erfarne cyklister, der påtænker at gå seriøst ind for langturscyklung med bagage. Systemet udfylder et tomrum indenfor turcykling.

Der anvendes en kombination af et kædegear og et Sturmey-Archer-5 navgear (planetgear), og kæden skal lige som ved **SOO** touring-cyklen kun skiftes bagi.

Indtil for nogle år siden har man kunnet få udenlandsk fabrikerede mellemstykker, såkaldte adaptorer, til direkte påsætning på **SA**-gearene. På adaptererne kunne man så skrue maks. 3 gearhjul. Ved at fjerne den største støvkapsel på **SA**-gearet og bruge den fremstillede adaptor, virker denne selv som en forbedret støvring og kan samtidig være sæde for 4 gearhjul, hvoraf de to inderste hver er notet

med 4 noter og de to yderste skruet på adaptoren, der selv er skruet på **SA**-gearets griber, som fra fabrikken er forsynet med 3 noter og en springfjeder til at holde adaptoren på plads. I den nye konstruktion har adaptoren desuden gevind. Dens form bevirker, at man på trods af 4 gearhjul ikke behøver at tallerkenstille baghjulet, hvad der ellers er nødvendigt for 4 og 5 gearhjul. Derved svækkes baghjulet heller ikke.

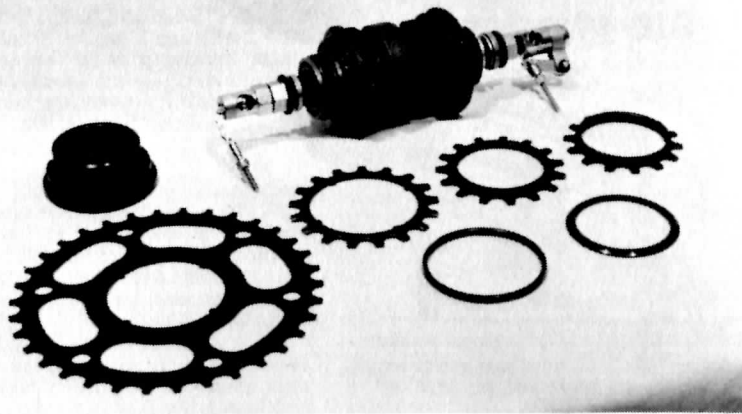
Definition af geartal og tilhørende udregning forudsættes bekendt, men kan evt. genopfriskes i Fisker-Andersen's "Cykelbogen" s.52 f.f., ligesom skiftning af 5-gearet omtales s. 57-58.

Antager vi en cykel med 27" hjul forsynet med et kædehjul med 32 og gearhjul med 14, 15, 16 og 34 tænder, fås følgende udvekslingsforhold:

14	15	16	34	SA-gear
92,5	86,3	81,0	38,1	+ 50,0%
78,0	72,9	68,4	32,2	+ 26,6%
61,7	57,6	54,0	25,4	Direkte
48,8	45,5	42,6	20,0	- 21,0%
41,4	38,6	36,2	17,0	- 33,0%

Til sammenligning kan nævnes, at et normalt fast gear på en dagligdagscykel er ca. 68. Det er især vigtigt at have de helt lave gear. Som vist i tabellen går gearene fra 92,5 helt ned til 17,0, hvilket dækker al turkørsel, også i bjergområder. Det er ret sjældent, man på en turcykel skal bruge højere gear end 93, men man kan rykke alle gearene op eller ned ved at vælge flere eller færre tænder på kædehjulet. Vælges f.eks. 34 tænder, øges alle geartal med 34/32 af de i tabellen viste, d.v.s. laveste gear bliver 18,0 og højeste 98,3.





SA-GEAR, ADAPTOR, DE 4 GEARHJUL OG TO AFSTANDSRINGE

Systemet er opbygget således, at hvis man f.eks. er begynder og benytter det indvendige gear, skiftes som angivet i de lodrette kolonner. Ligger kæden f. eks. på gearhjulet med 15 tænder, fås gearene 86,3 - 72,9 - 57,6 - 45,5 - 38,6. Når man er fortrolig med hver af de tre lodrette kolonner til venstre i skemaet, er princippet i finreguleringen, at man ved at bruge gearene i pilenes rækkefølge - se skemaet - successivt får stadigt lavere gear, som kan klare de fleste niveauforskelle herhjemme. Kører man lige ud og møder en større stigning, følger man ikke pilenes jævne overgang, men skifter direkte nedad i en lodret kolonne med navgearet, f.eks. fra 68,4 til 36,2. Først når stigningen er meget stejl, vil man føre kæden helt ind på 34-tands hjulet, hvorefter der kan reguleres med det indvendige gear efter den lodrette kolonne markeret med 34.

Blandt gearsystemets fordele er, at man altid ved, hvor i gearrækken man er, og at man ikke skal krydsskifte som ved andre hidtil konstruerede kombinationsgear.

Afhængig af om cyklisten har et lidt kraftigere eller svagere tråd kan man som før nævnt forrykke alle gearene op- eller nedad ved blot at ændre på kædehjulets størrelse.

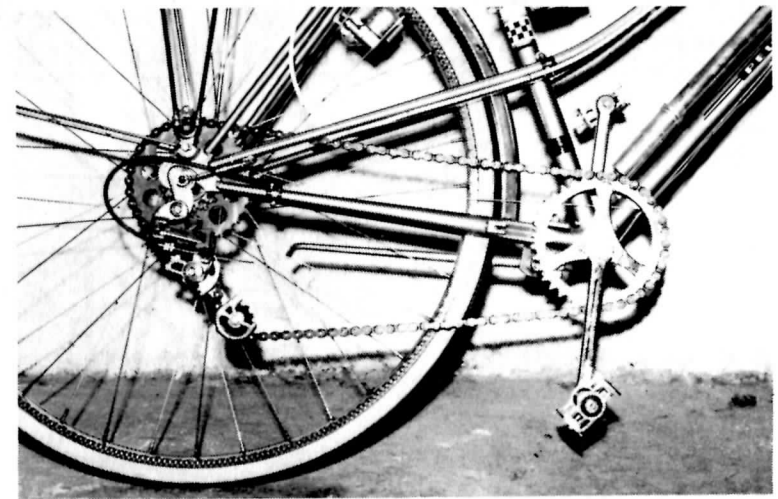
Endvidere er fordelen ved at bruge kombinationsgear til turkørsel med bagage åbenlys, især hvis man hurtigt skal skifte ned ved en brat stigning. Her ville skift alene med udvendigt gear ofte volde besvær, fordi kæden p.g.a. træk og lav hastighed har svært ved at springe mellem gearhjulene. Derimod kan det indvendige gear skiftes ved et let tryk på gearskifteren. Yderligere er det maksimale energitab som følge af friktion og unøjagtigheder i et tilkøbt indvendigt gear 6%, hvilket er acceptabelt og næsten umærkeligt.

Systemet er konstrueret og for de nye deles vedkommende fabrikeret af Keld Larsen.

Systemet eneforhandles af Grebart-Cykler i Hjortekær.

Ønskes yderligere oplysninger, kan man skrive til Keld Larsen, Peter Rørdamsvej 48 A, 2800 Lyngby med opgivelse af eget telefonnummer.

J.K.



DET FÆRDIGMONTEREDE GEAR

MERE OM TOURINGGEAR.

I løbet af foråret vil Jens Thorsen vise, hvilke muligheder for touringgear,

der kan opnås ved kun at anvende udvendige gear.

Det bliver interessant at sammenligne med supertouring-systemgear.



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

BANANI SPORT

Cykløen - der er kælet for

Vigerslevvej 35 Telefon 300420



CYCLES
MÉRAL

LÆSERBREVE

Vi har modtaget følgende:

Ang. synkronbremser.

Kære J.T.

Jeg har med stor interesse og respekt for dine forsøg læst din artikel om bremser og vil blot supplere dem med mine egne erfaringer. Jeg har kørt både med Weimann's og Altenburger's bremser og giver dig ret i, at Altenburger's bremseklodser er alt for hårde. Dette bevirker bl.a. også at en letmetalsfælg svines mere til end med blødt gummi og er derfor lidt vanskeligere at få ren.

Altenburger og Weimann bremser ligner hinanden og er begge synkroner. Når de er justeret rigtigt, er jeg enig med dig i, at de har en fin bremseeffekt, dersom man altså straks skifter Altenburger-gummi ud.

Efter min mening er Altenburger-konstruktionen bedre end Weimanns og forskellen består i, at synkronen hos Weimann er en lille plastikbeklædt tap, der virker i en rille i den anden bremsearm, og som smutter, hvis bremsen slides, eller hvis møtrikkerne giver sig. Altenburger har derimod en kraftig ligeledes plastikbeklædt tap, som virker på selve underkanten af den anden bremsearm, og som ikke kan smutte ud så let, og efter min mening iøvrigt gør, at bremsen går lettere.

Med venlig hilsen

Kommentar:

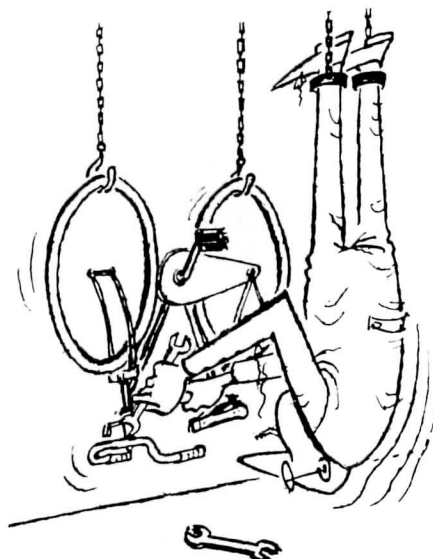
J.Fisker-Andersen.

Jeg kan kun være enig med J.F.A. i hans betragtninger. Derudover kan jeg tilføje, at heller ikke Altenburger-bremserne er fejlfri. Bl.a. er fjederen for slap, hvilket kan få bremsen til at "hænge". Ydermere kan nylon'et, som glider mod armen, have en tendens til at sætte sig fast, hvis man ikke husker at smøre det.

J.T.

JENS THORSEN'S

MEKANIKERKURSER.

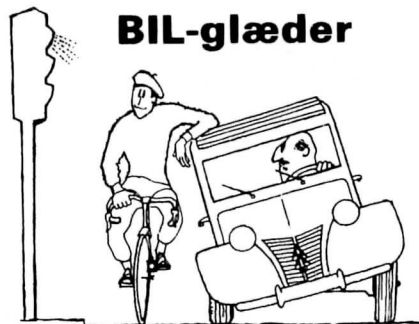


Er det sådan det foregår?

Sælges

22" Rollie-cykel, sports-model med dynamofornav i fin stand sælges. Kr. 400,-. Henvendelse hverdage kl. 17 - 19, Ole Olsen, Birknøsevej 40 II, 2610 Rødovre.

BIL-glæder



XX

En udaset cyklist, der har glemt at få drikke med, standser ved en gård og spørger:

"Undskyld hr, De har vel ikke noget mælk til overs ?

Jo da, vi har endnu to flasker tilbage. Hvor mange skal De bruge ?

"Av, den var slæm", svarer cyklisten, "jeg har kun brug for en".!



CYKELLITTERATUR.

For første gang i vort riges historie er vi nu så velforsynet med alsidig cykellitteratur, at det er umagen værd at aflægge en visit på det sted, hvor vi har set de fleste af værkerne, nemlig i Nyboder Boghandel, St. Kongensgade 114, København.

Vi tror, I kan hente megen inspiration.

At dette blad kan udkomme skyldes bl.a. de piger, som har villet skrive diverse manuskripter på maskine før nedfotografering til denne størrelse.

Redaktionen sender hermed sin tak.

På klubaftenen i januar blev det drøftet og "vedtaget" at fastsætte et kontingent alene til TURCYKLISTERNE på kr.25,- årligt, idet det nuværende kontingent jo kun dækker det passive medlemskab af Hvidovre Cykelklub.

Med dette blad følger girokort, adresseret til Hans Werner Neumann (TURCYKLISTERNE's økonomichef), og vi beder dig venligst snarest belejligt indbetale beløbet, som bl.a. skal bruges til abonnement på udenlandske cykelblade.

Ved klubmødet i januar blev de fremmødte bevertet af Finn Gormsen med bl.a. dejlig portvin.

Anledning: Gormsen's ældste cykel vejrede 25-års jubilæum. Jubilaren var dog ikke selv tilstede, nypudset som den var, måtte den ikke komme ud i det fugtige vintervejr.

OBS!

Fast mødeaften den 2. tirsdag i hver måned kl. 1900 i klublokalerne på Avedøre Tværvæg.

Vinteren og foråret igennem fortsætter de små mekanikerkurser med Jens Thorsen.

OBS! Mødet i februar er dog aflyst, men vi ses igen tirsdag d. 9/3 kl. 1900, hvor Jens Thorsen fortæller om og demonstrerer hjulbygning.

gitane

tandem - tur- og sportscykler

STRONGLIGHT



STURMEY

ARCHER

TURE I 76

- Tur 1. 7/3 1976 til Kalkgården, Farum.
50 km. D.C.F.
- Tur 2. 9/5 1976 til Jørlunde/Slagslunde.
60 km. D.C.F.
- Tur 3. 27/5 1976 til Jyllinge.
65 km. D.C.F.
- Tur 4. 20/6 1976 til Söderåsen, Skåne.
100 km. D.C.F.
- Tur 5. 3-4/7 1976 weekend-krotur.
Foreløbig tilmelding inden 31/3
1976 til Finn Kristensen (01) TA
5719 eller Ernst Rasmussen (02)
97 75 72. D.C.F.
- Tur 6. 25/7 1976 til Romeleåsen, Skåne.
100 km. TURCYKLISTERNE.
- Tur 7. 1/8 1976 til Løjre.
60 km. TURCYKLISTERNE.
- Tur 8. 22/8 1976 til Lottenborg Kro,
Lyngby. 50 km. TURCYKLISTERNE.
- Tur 9. 4/9 1976 til Hørsholm.
45 km. D.C.F.
- Tur 10. 19/9 1976 til Vindinge Naturpark.
60 km. TURCYKLISTERNE.
- Tur 11. 10/10 1976 til Rudeskov.
50 km. TURCYKLISTERNE.

Vedr. tur 1.

Vi starter fra Bellahøj, hvor Frederikssundsvejen krydser tunnelen kl. 0930. Husk at medbringe madpakke på denne tur, da der på Kalkgården kun kan købes drikkevarer og kage.

Turledere: Werner Christiansen og
Hans Werner Neumann.

karrimor
**CYKLE-
TASKER**

Fast formiddagscykeltur hver søndag efter klubaften til og med april 1976. Start kl. 0930 fra trafikpladsen over indkørslen til Hareskovvej-tunnelen ved Bellahøj.



REDAKTION

Johan Knudsen, Godthåbsvænget 29, 3.th.,
2000 København F.

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

Jens Thorsen, Knud Anchersvej 14,
2610 Rødovre.

Sverre Nielsen har midlertidigt trukket
sig ud af redaktionen og erstattes af
Jens Thorsen.



Avedøre Tværvvej 15
2650 Hvidovre
Tlf. 49 46 70

SVELTO
Huret
ALLVIT