

# TUR- CYKLIS- TEN

2  
1977



Jordomrejsens start på Rådhuspladsen i København d. 2/4 1977 kl. 10.

# JORDEN RUNDT

Siden omtalen af vore to eventyre-re i blad 1/77 har tingene udviklet sig. Mai-Britt og Ivar har fået købt det meste grej og prøvekørt cyklerne, så småændringer og tilpasninger kan foretages.

Cyklarne og byggede af og stilles til disposition af GREBART-CYKLER. De er blå, helt ens herretouringcykler, på nær i højden. Værdien pr. stk. er ca. 4.400 kr.

Ramme og bagstag er i franske Durifort rør, særdeles velegnede for touring, forgafelen i runde Reynolds 531 rør. Ramnevinklerne er 72°/72°. Da forgafelen kun bøjer lidt fremefter og baghjulet er placeret tæt ved sadelrøret, er afstanden mellem for- og baghjul ret kort, hvilket giver en livlig cykel, der er let at styre. Til gengæld er den ikke så fjedrende. Befæstigelse af gear- og bremsetræk til stellet er udført til påsvejsede punkter, en simpel og god løsning.



Styret, med kineserklokke er et fladt Pivo styr med gearskift til det udvendige gear indbygget i højre håndgreb. Håndgrebene består af skumgummi omviklede med styrbånd. Frempinden, SR-letmetal, er påmonteret kortholder. Styrfittings af mærket Stronglight.

Sadel er IDEALE lædersadel med stropper til evt. sadeltaske. Sadelpind er SR-letmetal.

Følge er MAVIC 27 x 1 1/4, slanger de sorte Michelin. Fordæk er Michelin Speed, medens bagdæk er Michelin Sports Translucent, hvis dækmønster er egnet til fremdrift. Foreger er forkrøede 20/16 klodseger med 4 kryds, bageger 2 mm galvaniserede, ligeledes med 4 kryds. Alle eger har samme længde og kan bruges i begge hjul. Fornav er Campagnolo Record. Bagnav er Sturmey Archer 5-speed.

Racerpumpe af mærket SILCA og 2 flaskeholdere med termoplastflasker på under-røret.

Bremserne er MAFAC-Cantilever med anordning for delvis afspænding af wiretrækket.

Skæmmene er Weinmann af rustfrit stål. Hver cykel har kilometertæller, bl.a. fordi flere af kortene er i et målestoksforhold, hvor kortmåler giver unøjagtige resultater. Ligeledes har hver cykel kædelås.

Gearsystemet er supertouringsystemgear med et 34-tands kædehjul af mærket SUGINO og 4 stk. gearhjul på 14, 15, 16 og 34 tænder, som ved en adaptor er fæstnet på det indvendige SA-5 gear. Ligesom gearhjulet er pedalamene af mærket SUGINO, medens

pedalerne hedder MERAL og har rullelejer. Gearene spænder fra 92,5 til 17,0 (jf. artiklen i blad 1/76). Den udvendige gearskifter er Campagnolo Rally. Det har vist sig, at den tilsvarende SUN-TOUR V-GT støder på det store 34-tands gearhjul, når den fører kæden på det næststørste hjul (16-tands); det er kun tilfældet, når der er stort spring mellem gearhjulene. For at modvirke at baghjulet trækkes fremad i kædesiden, holdes akslen i SA-gearet her fast ved en indstillelig bolt, der som modhold har den bageste del af baggaflens endestykke.

Kæden er HKK rustfri stålkæde.

Bagagebærerne for og bag er svejste stålrørskonstruktioner, der fornedes sidder fast i separate øjer. Foroven har Grebart valgt at fæstne bagagebærerne til de holdere, der i forvejen findes ialt 4 af for bremsearmene.

Som supplerende bagagebærer er monteret en styrbagagebærer. Alle tre bærere er med sort finish.

Lygterne sidder på bagagebærerne og er batterilygter, fortil Exide Chloride og bagtil Exide Chloride Everready.

Der er ikke monteret dobbeltstøtteen. Hver cykel har 5 stk. Karrimor nylon-tasker, en på styrbagagebæreren og 2 på hver af de andre bagagebærere. Der er ingen sadeltaske, idet pladsen her er forbeholdt campingudstyr.

Samlet vægt af tasker pr. cykel er 1875 g.

Af personligt udstyr vil vi blot nævne, at regnudstyret er det tilsyneladende revolutionerende Peter Storm udstyr.

Hele campingudstyret omfatter et telt med oversejl, to liggeunderlag, to soveposer, der kan lynes sammen, to separate lagenposer, to sammensyede lagenposer, et stormkøkken, en 1 liters spritbeholder, en dolk, en slibesten og 2 æsker stormtændstikker. Vægt ialt 13.330 g.

Værktøj og reservedele vil vi evt. vende tilbage til i næste nummer, men vægten er foreløbig ansat til lidt over 7 kg.

Fotoudstyret består af et kamera KONICA TC med UV-filter, en Braun Hobby 17 BC blitz + ledning + forlængerledning + trådudløser, et fotostativ Cullmann model 830 + 10 film.

(Det er forbudt at udføre mere end 10 film fra Danmark.) Vægt ialt 2680 g.



Radioudstyret omfatter en radio SONY ICF-6000L + en båndoptager SONY TC 55B samt transformere og batterieliminatore; derudover 10 kassettebånd + div. ledninger + øretelefoner + mikrofon, ialt ca. 5 kg. Desuden medbringes en lille lommeregner.

Af det foregående fremgår, at radioudstyret kører på såvel direkte- som på batterikraft. Batterier til regnemaskine, radio, båndoptager, blitz og kamera vejer 900 g.

Kontorartikler incl. dagbog m.v. vejer 1565 g.

Der medbringes desuden et felttermometer.

Af bøger kan nævnes Turen går til Bulgarien - Tyrkiet o.s.v., Student Guide to Asia, Richards Bicycle Book, Von den Alpen zum Himalaya I og II (detajlerede vejbe-

## HÅNDBYGGEDE

**BOB JACKSON**  
R. E. W. REYNOLDS  
**GREBART**

TANDEM- TUR- RACER-  
OG SPORTSCYKLER

GREBART-CYKLER, Hjortekærvej 155



**SHIMANO**



**MOTOBECANE**  
**CYKLEN**

touring og sport

skrivelser), Hints for Overland travellers to India, International Vandrehjemsfortegnelse m.v., ialt 1780 g.

Til den foregående gennemgang kan vi tilføje, at radioens formål er at skaffe adspredelse i ensformige perioder samt at kunne aflytte de lokale engelsksprogede udsendelser og derved måske få et varsel om uroligheder. Medens dette skrives ca. 1½ uge før afrejsen oplyses det, at radioen ikke kan tage de danske korthølgeudsendelser, som ligger på 15 MHz, fordi den kun rækker til 12 MHz. Det kan evt. ændres inden afrejsen.

Mai-Britt og Ivar har kontaktet forskellige blade samt Danmarks Radio for at få økonomisk hjælp ved at sende artikler hjem. Indtil nu har Søndags BT indvilliget i regelmæssigt at offentliggøre fotos + skrevne artikler, hvis bladet skønner stoffet egnet hertil. D.R. har sagt ja til at udsende indtalte artikler (fra hjemsendte bånd) i udsendelsen "Ude fra" kl. 17.10 prg. 1, men kan naturligvis ikke angive, hvilke dage, det vil ske.

Vedr. det økonomiske kan oplyses, at der er oprettet en speciel konto i et af vore hjemlige pengeinstitutter, der har forbindelse til adskillige bankafdelinger over hele jorden. Når det kan forudses, at der er behov for forstærkning, underrettes det danske pengeinstitut om stedet, hvor pengene ønskes udbetalt og telex'er så besked om, at to unge friske danskere vil dukke op for at afhente beløbet. Der er budgetteret med udgifter på 10 \$ pr. dag. Mad koster næsten intet i Asien.

I tilfælde af, at nye cykeldele er nødvendige, sendes besked med aerogram til GREBART-CYKLER, som via fly sender de ønskede dele. Er Ivar og Mai-Britt i en hovedstad, kan tiden fra afgivelse af ordren til modtagelsen ofte gøres på under en uge, men som regel kan de forudse, hvornår nye dele er nødvendige og sende ordren i god tid. Bortset herfra foregår kommunikationen begge veje via Ivars forældre.

Det forsikringsmæssige er for så vidt ordnet på en ting: cyklerne. Ingen danske og ingen af de store engelske selskaber vil tegne forsikring på normale vilkår. Kun Lloyds har tilbudt at løbe risikoen mod en præmie på halvdelen af cyklerens nyværdi, og dette er ikke accepteret.



Om ruten, jf. blad 1/77, kan siges, at der er kommet forbud mod at cykle gennem Burma til Thailand, så Ivar og Mai-Britt må enten flyve fra Bangla Desh til Malaccahalvøen eller f.eks. cykle mod syd gennem Indien og sejle til Indonesien. I alle tilfælde regner de med at ankomme til Nordaustralien, når regntiden sætter ind. Fra New Zealand sejles til Panama, hvorfra turen går gennem de små mellem-amerikanske stater og Mexico til U.S.A.'s østkyst. Så sejles til den Iberiske halvø, hvorfra der cykles direkte hjem.

Til de fleste af de lande, hvortil visum kræves, fås dette ved eller lige før grænsen. Landene er Afghanistan, (Burma), Indonesien, Australien, Panama, Costa Rica, Honduras og Mexico. Til El Salvador, Nicaragua og Guatemala kræves ikke visum. Kun til Polen, CSSR, Ungarn og U.S.A. er der allerede udstedt visa.

J.K.

# LÆSERBREVE

Fra Heino Døygård har vi modtaget følgende:

## Om punktering.

I de senere år er vintergrusningen blevet et ganske stort problem for helårscyklistene. Indtil flere punktering om ugen kan høre til dagens orden, og de skyldes næsten altid de små, skarpe flitteskærver, vejvæsenerne af en eller anden grund blander i. Efter en vintersæson er det et sørgeligt syn at tage dækkene i nærmere øjesyn. De er fyldt med en masse små opskæringer i slidbanen, og længere inde befinder der sig ofte en lille sten på vej ind. Saltningen og dens korroderende virkning på metaldele skal jeg ikke komme ind på her, skønt det sandsynligvis er et spørgsmål med endog nationaløkonomiske konsekvenser, hvis bilerne medtages.

Helårscyklisten kan dog gøre noget for at forebygge de fleste punktering. Løsningen - der ikke kan være ukendt - hedder metodisk dækinspektion, ideelt set før hver tur, men i hvert fald mindst én gang om ugen.

Den bedste måde at inspicere dækkene på foregår, når cyklen er hægt op. Redskaber er sollys eller lommelygte samt platbor eller lille skruetrækker.

Først tørres dækket rent, hvorefter man begynder ved ventilen. Så ved man, når man har været hele vejen rundt. Fra ventilen drejes hjulet langsomt rundt, alle løse småsten i dækmønstret vippes bort, og hver lille opskæring/revne i dækket undersøges. Platboret stikkes forsigtigt lidt ned i revnen, og støder man på noget hårdt - det er også hørbart - sidder her en kommende punktering. Genstanden vippes ud med platboret, og det er faktisk ikke så få ærgrelser, man på denne måde kan spare sig selv for.

Når man først har rutinen, varer en sådan inspektion ikke mere end et par minutter. Hele proceduren gentages naturligvis de gange, hvor man f.eks. i forbindelse med en punktering har dækket af. Her har man den fordel, at man ved at klemme på hver side af dækket lettere kan få evt. revner til at afsløre og afgive deres irriterende indhold.



Cykeldoktoren.

## BREMSEKLODSE

Det har været nævnt, at man måtte kunne øge fælgbremseres effekt ved at bruge større bremseklodder. Dette er ikke tilfældet. Fra skoletiden husker vi nok forsøget med en træklodder, der blev trukket hen over et bord. Det var ligegyldigt, om klodsen var på "lavkant" eller højkant, altså om dens berørings-



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

# BANANI SPORT

Cyklén - dér er kælet for

Vigerslevvej 35 Telefon 300420



Verdensmærket

i

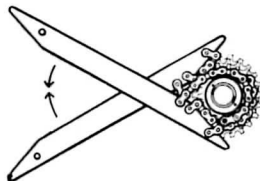
Gearskiftere.

CYCLES  
  
MÉRAL

flade med bordet var stor eller lille. Der skulle samme trækraft til at bevæge den. Gnidningen er alene afhængig af klodsens pres mod bordet samt overfladernes beskaffenhed. Derfor er en kort bremseklods lige så effektiv som en lang, men den korte slides blot hurtigere end den lange. Iflg. det foregående nytter det heller ikke at sætte to følgebremser til f.eks. baghjulet; det skulle da lige være for at have den ene i reserve. Hver bremse, sit bremsegreb.



Fotoet viser en 16 cm lang og 132gr tung universaltang. Den er samtidig fladtang, bidetang, skruetrækker (i det ene håndtag) og svensknøgle med indtil 13 mm åbning. Desuden kan den ene kæbehalvdel forskydes i forhold til hængselnaglen, så den kan spænde over større emner. En neutral fagmand har sagt god for tangen. Hans Verner Neumann har 18 stk. til salg for 20,- kr./stk., som blot skal sendes til hans girokonto; se bagsiden af dette blad. Tangen sendes da som brevpakke.



Undertiden ønsker man at udskifte enkelte gearhjul på sin bagkrans f.eks. p.g.a. slid eller for at ændre på udvekslingerne. Her skal nævnes et par metoder til selv at foretage udskiftningen:

Skitsen viser to SUN-TOUR gearhjuls-aftagere bestående hver af et fladjern med et kort kædestykke fastspændt langs jernets kant samt et længere løsthangende kædestykke. Det korte kædestykke sættes ned over et par tænder og det lange lægges i flest muligt af resten af gearhulets tænder. Ved at bruge aftagerne efter vægstangsprincippet og presse dem modsat hinanden kan gearhulene et efter et skrues af. Dog skal man vide, at ikke alle gearhjul på samme krans altid skal skrues. Nogle kan være notede; spørg cykelhandleren i tvivlstilfælde. Jeg anbefaler f.eks. at spænde det ene fladjern fast i en skruestik og så "båke" med det andet. En bedre metode er at købe en SUN-TOUR skruestik til at sætte i en fast skruestik. Førstnævnte er forskydelig og kan indstilles, så den i fire punkter har fat i tandmellenrummene på f.eks. det største gearhjul og således danner modhold. Man behøver i dette fald kun ét fladjern med kæder. Råder man kun over dette ene fladjern, kan et stykke gammelt kæde lægges om et af gearhulene, der så sættes vandret i spænd i en skruestik.

Der findes et lidt mere avanceret aftagerværktøj helt uden kæder men med to forskydelige holdearmsystemer.

Oplysninger om pris hos racer- og turcykelforhandlerne.

J.K.

## TURE I 77

Vi nåede ikke alle DCF's cykelture for 1977 i blad 1/77. De resterende følger her:

- Tur 7.**
- 1) 14/8 1977.
  - 2) 110 km.
  - 3) Rørvig via Hundested.
  - 4) Busterminal på Bellahøj v/svømmebadet.
  - 5) 0800.
  - 6) Johan Knudsen.
  - 7) Den medbragte madpakke spises hos Jacob Wivel i hans forældres sommerhus. Øl og vand kan købes på stedet. Der er bademulighed fra stranden nærved.
  - 8) (01) 19 73 90, dog ikke fra 20/6-18/7.

**OBS.** Datoen ændret fra 7/8 til 14/8 og turens oprindelige titel "Isefjorden Rundt" ændret. Jf. "Cyklister" 1/77.

- Tur 8.**
- 1) 28/8 1977.
  - 2) 100 km.
  - 3) Söderåsen, Skåne.
  - 4) Tuborg havn, SL-linien.
  - 5) 0645.
  - 6) Hanne Skou og Bent Böhlers.
  - 7) Antagelig frokost i det fri, medbring mad og drikkelser.
  - 8) (02) 883200, lokal 288, Hanne Skou.

- Tur 9.**
- 1) 18/9 1977.
  - 2) 60 km.
  - 3) Jørlunde/Slagslunde.
  - 4) Herlev Hovedgade/Herlev Ringvej (v/"Punkt 1").
  - 5) 0900.
  - 6) Hanne Skou og Bent Böhlers.
  - 7) Madpakke skal medbringes.
  - 8) (02) 883200, lokal 288, Hanne Skou.

- Tur 10.**
- 1) 16/10 1977.
  - 2) 35 km.
  - 3) Jægersborg Hegn Rundt.
  - 4) Røde Port v/Klampenborg ST.
  - 5) 0900.
  - 6) Verner Christiansen og Finn Kristensen.
  - 7) 3 timers formiddagstur. Sluttes v/Peter Lieps hus, hvor interesserede kan købe frokost.
  - 8) (01) 605173 og (01) 815719.

Desuden har DVL følgende ture:

- |      |   |              |
|------|---|--------------|
| 13/4 | fra Nørrebrohallen kl.                        | 1815 - 15 km |
| 17/4 | - - - - -                                     | 1000 - 65 km |
|      | til Slangerup med egen madpakke.              |              |
| 20/4 | fra Nørrebrohallen kl.                        | 1815 - 20 km |
| 4/5  | - - - - -                                     | 1815 - 25 km |
| 11/5 | - - - - -                                     | 1815 og      |
|      | fra Vangede St -                              | 1845 - 30 km |
| 19/5 | fra Nørrebrohallen kl.                        | 1000 og      |
|      | fra Lyngby St. -                              | 1045 65 km   |
|      | Sjælsø rundt med egen madpakke og drikkelser. |              |
| 25/5 | fra Nørrebrohallen kl.                        | 1815 og      |
|      | fra Husum St. -                               | 1840 - 35 km |
| 1/6  | fra Nørrebrohallen kl.                        | 1815 og      |
|      | fra Lyngby St. -                              | 1910 - 35 km |
| 8/6  | fra Nørrebrohallen kl.                        | 1815 og      |
|      | fra Herlev St. -                              | 1900 - 40 km |

Nørrebrohallen ligger i Bragesgade på Nørrebro. Turene starter præcis og er med et kortere ophold undervejs.



TUR - CYKKLER  
SPORTS - CYKKLER  
CLUB - CYKKLER  
RACER - CYKKLER

MANGE MODELLER - RIMELIGE PRISER  
VI FØRER OGSÅ SPORTSBEKLÆDNING

PREBEN RANNJE ENGHAVEVEJ 21  
TLF. (01) 24 12 95

**STRONGLIGHT**



**PEUGEOT**

skiller sig fordelagtigt ud fra mængden

Importør:

**A/S Pogos**

Sydvestvej 115-119  
2600 Glostrup · Tlf. (02) 45 85 11

A.I.T.-cykelrally 1977 i Polen.

Rallyet finder i år sted i byen KAZI-MIERZ, 140 km SSØ for Warszawa i perioden 18.-21. juli 1977. Der arrangeres cykelture fra 30 - 120 km daglig samt forhindringsløb og orienteringsløb.

Mulighed for besøg i Warszawa i week-enden før selve rallyet starter.

Den mangeårige rally-deltager Hans Verner Neumann, Østerparken 26, 2630 Tåstrup kan kontaktes angående selve arrangementet samt evt. fællesrejse med fly til Warszawa.

Tilmelding til rallyet senest d. 30/5, hvorfor interesserede bedes kontakte Hans Verner snarest.

EMR



CYKELSTIER VEST FOR KØBENHAVN.

For tiden foregår omfattende vej-udvidelser vest for København, men de er også værd at studere for cyklister p.g.a. en stadig større differentiering mellem bilende og cyklende trafik, og det er mit indtryk, at der tænkes en del på cyklisterne. Eksempelvis er stien mellem Ledøje og Skebjergvej - som omtales i blad 4/75 - nu videreført til Måløv. Men gør selv en ekspedition til området.



Der er åbnet en specialforretning for cykelbeklædning på Nørrebrogade 210, overfor Jupiter Cykelforretningen.

Bag forretningen står Sonia Dalk, der fører et stort udvalg indenfor cykeltrøjer, vindveste, regntøj, tricotbukser, huer, cykelhandsker og -tasker m.v.

EMR

Næste møde:

Tirsdag d. 10. maj kl. ca. 19.30

på Avedøre Tværvej:

ca. 100 lysbilleder fra Finn Gormsen's cykelferie i Ungarn okt./nov. 1976.

## REDAKTION

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

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

Jens Thorsen, Voldumvej 65, 2 mf.,  
2610 Rødovre. NY ADRESSE.

### Kasserer:

Hans Verner Neumann, Østerparken 26,  
2630 Tåstrup.  
Postgiro 7 20 96 73.



Avedøre Tværvej 15  
2650 Hvidovre  
Tlf. 49 46 70

# karrimor

## CYKLE- TASKER



NØRREBROGADE 211

DANMARKS FØRSTE  
SPECIALFORRETNING  
I CYKLEBEKLÆDNING M. M.