

TUR- CYKLIS- TEN

3

1977



Tandemferie i Norge 1977.

JORDEN RUNDT


De efter omtalen i blad 1/77 og 2/77 berømte globetrottere, Mai-Britt og Ivar, dokumenterer deres jordomrejse med en fed strøm af postkort til vort skattede medlem Johan Knudsen.

Det er intet mindre end et journalistisk kup, at vi har sikret os eneretten til offentliggørelse af foreløbigt de første ni kort:

12/4-1977 Warszawa.

Vi ankom til Warszawa i lørdags (9/4). 688 km. Vi havde regnvejre og snevejre i 5 ud af 7 dage. Vi har kun haft to punkteringer, 10 km fra Warszawa og da vi ankom i Warszawa. Min krank siger underligt, så da vi ville skille den ad, fandt vi ud af, at vi havde alt værktøjet med. Med undtagelse af krankextractoren. Vi får den sendt til Wien. Vi har overnattet 1 nat i telt og 1 nat privat ellers på hotel. Vi bliver 5 dage i Warszawa før vi cykler sydpå. Vi bor hos nogle venner i Warszawa. Hilsen, Ivar & Mai-Britt.

26/4-1977 Krakow.

Efter 1030 km er vi nu nået til Krakow. Vi har haft meget regn og vi har måttet køre med regntøjet på flere gange hver dag. Vi bliver i Krakow i 2 dage før vi kører til Zakopane. På vejen skal vi besøge en saltmine. Vi har boet på hotel og privat samt på vandrehjem. Vi har haft lidt vrøvl med mit gear, idet , som sørger for at holde akslen fast, knækkede 2 gange (2. gang skete efter en udskiftning). Men nu har vi sat en i hver side, og det hjalp. Vi har også måttet udskifte min km-tæller. Vi har det iøvrigt godt. Hilsen, Ivar & Mai-Britt.

13/5-1977 Budapest.

Vi ankom i går til Piliscaba 26 km nord for Budapest. Vi er nu oppe på 1900 km. Vi bor hos en ungare, som vi mødte på vandrehjemmet i Krakow. Vi har haft nogle problemer med egerpunkteringer. Men da det er næsten umuligt at slibe egerne ned har vi sat endnu en egerbeskytter ind i hvert baghjul. Vi har det iøvrigt godt. Vi har endnu ikke været syge. Vi fik stjålet vores regnfrakker i Tjekkoslovakiet, men vi har fået nogle nye sendt ned til Wien. I dag tog vi bussen ind til Budapest og sejlede på Donau.

Kærlig hilsen, Ivar og Mai-Britt

20/5-1977 Niš.

Kære alle. Vi har det godt. Vi har nu kørt ca. 2650 km, og vi regner med at nå Sofia i morgen. Kortet forestiller et kranietårn som en tyrkisk hersker efter et serbisk oprør i 1809 til skræk og advarsel for serberne. Iøvrigt skinner solen - vi kører i korte bukser. I Ungarn var vi i kurbad med 40° C varmt vand. Efter at vi satte endnu et fælgband (egerbeskytter) ind i begge baghjul, har vi ikke haft egerlan-gepunkteringer. Vi kunne ikke slibe egerne ned. Skruerne der holder bagagebærerne: en tabt og en knækket. (Brev sendt til vores privatadresse vil blive eftersendt) Vi har købt 30 film.

Kærlig hilsen, Ivar & Mai-Britt

14/6-1977 Istanbul.

Vi ankom hertil i torsdags. Vi brugte 2 dage på at smøre og rense alle lejerne og skifte kæder. Vi har haft 13 punkteringer. Vi har måttet købe nye skruer til bagagebæreren på min cykel, da de knækker ved akslen. Krogen på min ene bagtaske er knækket, men vi klarer det med snor indtil vi får svar fra Karrimor. Vi har prøvet at lime de nye håndtag på. Vi kan kun få plads til de yderste. Tak for Turcyklisterne. Vi var iøvrigt i avisen i går. Vi har taget 8 film og 5 bånd indtil nu. Det er ved at blive varmt. I dag var det 25°C varmt. I morgen tager vi båden på forsiden over Bosporus.

Kærlig hilsen, Ivar & (ulæseligt)

26/6-1977 Ankara.

Kære alle. Vi blev 6 dage i Istanbul, før vi tog en båd over Bosporustrædet til Asien. Efter at have kørt i en uge nåede vi til et sted 13 km før Araç, som ligger 200 km nord for Ankara. Mai-Britts baghjul havde i den sidste uge revnet mere og mere og den dag brød det helt sammen. Vi anbragte cyklerne og noget af bagagen hos politiet, og vi venter nu på nye fælge og eger. Det bliver første gang, jeg skal bygge et hjul op. Vi bor hos en servasvært i Ankara.

Kærlig hilsen, Ivar & Mai-Britt

14/7-1977 Samsun.

Kære alle. Vi fik vores nye fælge for en uge siden og vi havde i forvejen fundet en cykelsmed, så vi fik hurtigt bygget hjulet. Vi nåede i dag hertil efter at have passeret 2 bjergpas i 900 m højde. Vi er nu oppe på 4700 km. De sidste dage har vi overnattet i landsbyerne, hvor vi er blevet inviteret indenfor på husly og mad. Vi måtte udskifte min bagfælg også, og vi har renset SA-gearene. Vi håber, vi kan nå Teheran i løbet af en måned. Det er stadigt for varmt at cykle midt på dagen.

Kærlig hilsen, Ivar & Mai-Britt

28/7-1977 Horasan.

Vi fulgte Sortehavskysten til Trabzon. Et lille pas på 600 m gav anledning til et sortehavsbad. Fra Trabzon fik vi for alvor lov til at prøve vores lave gear. Første dag nåede vi op i 1200 m. Anden dag over Zigana-passet (2000 m) og ned til Gümüşhane (1200 m). Så op i (1900 m) og ned i (1600 m). Til sidst Kopdagi-passet på 2390 m. Vi måtte trække det sidste stykke da det var grusvej med store skærver. Børnene tiggede cigaretter af os, når vi kørte op, og da vi ikke kunne køre fra dem, kastede de sten efter os. De kunne nu ikke ramme.

Kærlig hilsen, Ivar & Mai-Britt

13/8-1977 Teheran.

Vi ankom til Teheran i går. Vi har nu cyklet 6600 km. Ved et tilfælde mødte vi en fra den iranske cyklistorganisation i går. Det resulterede i, at vi i dag blev inviteret til at bo og spise gratis i deres sportsby i den uge vi bliver her i Teheran. De iranske veje er iøvrigt gode, og vi har cyklet over 100 km om dagen i de sidste 5 dage. Vi måtte udskifte et bagdæk i forgårs, så det bekræfter vores teori om, at et bagdæk kan holde 3000 km mindst. Vi skrev iøvrigt et postkort til gummivarefabrikken Jylland og bad om lappegrejer, så vi fik en kæmpepæske gratis her i Teheran.

Kærlig hilsen, Ivar & Mai-Britt

(fortsættes muligvis i næste nummer)

RØRVIGTUREN 14. AUGUST.

Fra morgenstunden inspirerede vejret måske ikke til en længere cykeltur, men solen brød snart frem for resten af dagen og de 14 fremmede fortroder i hvert fald ikke at have afsat hele søndagen som cykledag, selv om man løb ind i en enkelt byge på hjemturen hen under aften.

Opturen var Bellahøj - Farum - Lillerød - Kollerød - Gørløse - Strø - Ølsted - Frederiksværk - Hundested - Rørvig. Hjemturen var via Hundested - Lynæs - Kulhuse - Jægerspris - Frederikssund - Jørlunde - Slagslunde - Ganløse - Måløv. Ialt ca. 148 kørte km fra Bellahøj tilbage til Husum.

Lige ved Kollerød skulle vi nyde tunellen under den nye motorvej, men den var delvist oversvømmet, så vi måtte i stedet trække ind over "lækker" blød jord for at komme videre. I Frederiksværk afgjorde vi på god demokratisk vis at tage hovedvejen til Hundested i stedet for de små veje over Torup og Nøddebo.

Hovedvejen bød på et heftigt skænderi med en provokerende bilist, som mente at eje hele vejen. Overfarten til Rørvig var blæsende ligesom hjemfarten, og cyklerne måtte surres fast. I Rørvig ventede Jacob Wivel og førte os den sidste strækning til hans forældres sommerhus og en tiltrængt madpause, ligesom han ledsagede os på hele hjemturen.

Huset har masser af plads indendørs og ligger skønt ugenert. P.g.a. vejret nød vi maden i fri luft, og måltidet sluttede med kaffe på husets regning. Så cyklede en gruppe til stranden (ikke med i de 148 km), medens resten blev og hyggede sig.

Atter var der afstemning, som afgjorde, at vi skulle tage den ekstra sejltur hjem via Kulhuse.

Ankomst til Husem kl. ca. 20 uden uheld og med tak til familien Wivel.

J.K.



SHIMANO

HÅNDBYGGEDE

BOB JACKSON
R. E. W. REYNOLDS
GREBART

**TANDEM- TUR- RACER-
OG SPORTSCYKLER**

GREBART-CYKLER, Hjortekørsvej 155



Campagnolo



MOTOBECANE
CYKLEN

touring og sport

Cykeldoktoren.



VEDLIGEHOVELDSE AF KÆDE OG TANDHJUL.

At det er vigtigt for en cykels letløb, at kæde og tandhjul er i ordentlig stand, såvel slidmæssigt som vedligeholdelsesmæssigt, er nok klart for de fleste. Desværre er der visse problemer forbundet med vedligeholdelsen af disse dele, da de sidder "udendørs" og altså er udsat for vind og vejs (især det danske) omskifteligheder.

Normalt smører man jo en kæde med olie, men har man blot været igennem én regnbyge, ligger al olien på baghjul, hvor den absolut ikke gør nogen gavn. Man kan forsøge at bruge noget tykkere olie, som ikke så nemt bliver slynget og regnet af. Desværre opstår der så et andet problem, nemlig at skidt og møg nemmere hænger i kæden, så den skal renses tiere. Det skulle dog være muligt at finde et balancepunkt med en nogenlunde tyk olie, der alligevel ikke er så tyk, at alt for meget skidt hænger i.

En anden løsning er at bruge den såkaldte kædespray, som tidligere har været omtalt her i bladet. Jeg har igennem de sidste 2 år brugt det på mine cykler, og jeg finder det meget effektivt. Kædespray'en har den fordel, at det er flydende, når det kommer ud af dåsen og altså således kan trænge ind i alle krinkelkroge af kæden, men størkner i løbet af en halv times tid, og næsten ikke er klæbrigt. En smøring holder mindst en måned, og efter den tid er det som regel ikke nødvendigt at rensse kæden, da skidtet hænger meget lidt i. Man kan altså blot smøre en gang til. En anden fordel ved kædespray'en er, at regnvejrnæsten ikke anfægter den. En betingelse for at kunne smøre med kædespray FØRSTE gang er, at kæden er absolut ren. Hvordan man renser kæden beskrives nedenfor.

Kæden renses bedst i petroleum eller renset benzin. Jeg har en gammel plastic malebøtte, hvor der engang var loftshvidt i. Den har den har den fordel, at den har et tætsluttende låg, så petroleummen ikke fordampes, når bøtten ikke er i brug. Denne bøtte er 3/4 fyldt med petroleum.

Når jeg skal rensse en kæde, piller jeg den af cyklen og lægger den i bøtten i en times tid, så skidtet kan få tid til at løse sig. Derefter tager jeg en gammel tandbørste eller pensel og børster hele kæden igenem. Først den ene side, så den anden side og så på rullerne. Når så alt skidtet er kommet af, kan man gøre to ting: enten vente et døgn tid, til kæden er tør, eller gøre som jeg plejer, nemlig at hælde et youghurt-bæger fuldt med rensset benzin og køre kæden igennem det et par gange. Så er al petroleummen nemlig skyllet ud, og kæden skal kun tørre en times tid, før man kan smøre den.

Tandhjulene behøver ikke så megen pleje som kæden, men rengøres skal de alligevel. Kædehjulene bliver som regel mindst snavsede, mens der specielt i 5-kransen samler sig en del skidt. Jeg plejer at rensse kæde og krans samtidigt. Den nemmeste måde at rensse tandhjul på er at pille dem af, hvilket kræver, at man har et stykke værktøj til det. På en krans er det både tandhjulene og friløbet, der skal renses. Det gøres nemmest ved at lægge hele kransen i petroleum i førortaltte bøtte. Det må anbefales at dreje kransen rundt nogle gange under petroleummen, således at skidt og møg kan arbejde sig ud. Tandhjulene renses med førortaltte tandbørste og dyppes i rensset benzin nogle gange, for at den skal tørre noget hurtigere. Til smøring af friløbet kan jeg ikke anbefale andet end olie, som ikke må være for tyk, for så sætter palerne sig, og kransen "tager ikke fat".

Kædehjulene er nemme at rensse, da de sidder let tilgængelige. Hvis krankstøttet er af den type, hvor tandhjulene kan pilles af, uden at pedalarmen skal af, kan det godt svare sig at pille hver enkelt af og børste den ren med petroleum.

Med disse retningslinier for øje skulle det være muligt for dig at holde din kæde og dine tandhjul passende rene, hvilket forlænger delens levetid og gør cyklen mere letløbende.

Jens Thorsen.

LÆSERBREVE

TANDEMFERIE I NORGE 1977.

I tre uger fra slutningen af juni tog Ingrid og Johan Knudsen på tandem i Norge. De kørte ca 785 km svarende til ca 50 km pr regulær køredag i gennemsnit. J.K.'s rapport om denne dåd bringes i uforkortet udgave, men så må den rigtignok også fordeles over flere numre af bladet.

Ruten

Skib Kbh. - Oslo, cykling Oslo - Drammen - Kongsberg - Notodden - Bø - Lunde, skib Lunde - Dalen, cykling Dalen - Valle - sydpå i Setesdalen - Evje - vestover til Tomstad - Sirdalen - Hunnedalen - Øvstebødalen - Oltedal - Ålgård - Stavanger, skib nordpå til Sandeid, cykling Sandeid - Ølen - Etne - Skånevik, skib til Utåker, cykling til Sunde - Rosendal - Løfallsstrand, skib til Gjermondshamm, cykling til Eikelandsosen - Fusa, skib til Hatvik, cykling til Osøyra - Fana - Bergen, tog Bergen - Oslo, skib Oslo - Kbh.

Kort: Cappelens 1:325.000 over Sør-Norge suppleret med specialkort 1:50.000, hvor vi kørte i fjælde.

Cyklen og dens udstyr

Forud for afrejsen var gået et par hektiske dage med klargøring af "maskinen", en 10-gears Gitane-tandem, der skulle bygges om til 15 gears udvendigt. Til det formål har TA et standardsæt for tandems bestående af krankaksler (af stål) samt kædehjul (et til forreste og et + tre til bageste pedalpar) og kileløse pedalarme af letmetal, som jeg havde bestilt. Det nåede ikke frem, og så måtte de gamle aksler og stålpedalarme atter anvendes sammen med løse TA-letmetal-kædehjul. For at det treklingede kædehjul skulle gå fri af stellet, måtte Ingrids højre pedalarm flyttes så langt udad på krankakslen, at den ikke kunne holdes fast ved den udfræsning, der er til kilebolten. Derfor sleb jeg metalvolden uden for udfræsningen væk. Da pedalarmen således ragede noget ud over akslen, spændte jeg kilebolten ekstra godt med specialværktøj og håbede inderligt, monstrummet måtte holde. Den holdt.

For at opnå størst mulig effekt af forskiferen over de tre kædehjul, brugtes SUNTOUR S.L. skifter. Imidlertid var ingen af mine stelkontroller glade for den tilhørende store vandringer p.g.a. deres indbyggede stopanordninger. Ved noget filearbejde i en CYCLO-kontrols håndgreb og montering af grebet i en tilpasset HURET-stelkontrol, virkede mekanikken. Der var en del andre tilpasningsproblemer, som krævede lidt filearbejde. Der gik også tid med at få de enkelte klinger i det tredobbelte kædehjul plane og parallelle.

Gearhjulene gav en bagkrans med 34/26/-18/16/14 tænder og kædehjulene havde 48/40/26 tænder, hvoraf skemaets gearalt fremkommer:

	34	26	18	16	14
48	37	48	69	78	89
40	31	40	58	65	74
26	20	26	38	42	48

Det ses, at kun 10 kombinationer kunne bruges, men det var også nok, når kravene ikke stilles alt for højt. Kæden var for kort til kombinationerne 48/34, 48/26 og 40/34, og den skræbede lidt imod 40-tands hjulet ved komb. 26/16 og 26/14. Med vor tandem var gear 20 et ideelt mindtegear.

Forhjul: 2,7 mm eger krydset 3 gange i en fransk SAMINOX aluminiumsfælg 26 x 1½ x 1 3/8 til erstatning for det originale med kun 2,2 mm eger. Navet havde intet navn.

Baghjul: Det originale med RIGIDA stålfælg 26 x 1½ x 1 3/8, men også med 2,7 mm eger krydset 4 gange, hvorved alle havde den samme længde (baghjulet var ikke skræstillet) og færre reserveejer var nødvendige.

Dæk: MICHELIN ZIG ZAG 26 x 1½. Der er større og mindre ballonagtige end de oprindelige HUTCHINSON 26 x 1½.

Bageste gearskifter: SHIMANO TITLIST GS med 75 mm mellem førerhjulenes centre (SUN TOUR GT har 66 og Campagnolo Gran Turismo 81 mm mellem centrene; Campagnolo skulle således være bedst egnet til store udvekslinger). Jeg valgte ikke Supertouringsystemgear, fordi jeg ville afprøve et uventet gearsystem på den i teorien vanskeligt styrbare tandem.



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

BANANI SPORT

Cyklen - der er kælet for

Vigerslevvej 35 Telefon 300420



Verdensmarked

i

Gearskifttere.

CYCLES

MERAL

Til udstyret hørte også 2 cykelflasker og 1 feltflaske mærket MIFLEX, der sad på en af cykeltaskerne og rummede f.eks. koncentreret appelsinsaft til fortynding. Dens kæde, som holdt drejeproppen, blev allerede på turen angrebet af rust, og den var ellers hlet ny.

Tasker: Til styr og forreste bagagebærer var spændt den store CARRADICE sadeltaske af lærred. På siderne af forbaggebæreren sad de to små KARRIMOR nylontasker, hvis lynlås var utæt i regn af selv kortere varighed jfr. artikel i TURCYKLISTEN 4/75 om tasker. Til bagsadel var spændt den lille CARRADICE sadeltaske af lærred, og bag den sad en alm. skuldertaske med det meste regntøj. På siderne af bagbaggebærer sad de to store KARRIMOR nylontasker med baglomme. Sidetaskerne sad helt op mod CARRADICE-taskerne og var svære at dykke ned i. Med lignende taskeplacering bør man have special bagagebærer, så sidetaskerne kommer længere ned, hvilket også sænker tyngdepunktet og giver bedre balance.

Mit tøjdstyr m.m.: Et par cyklesko, et par gummisko, et par sandaler, et par lange strømper, 4 par sokker, 1 par knickers, 1 par shorts, 1 par racercykelbukser, 2 lang- og 1 kortærmet cykeltrøjer, 1 hverdags-skjorte, 1 anorak, 1 sæt lange bukser + skjorte + bluse til pænt brug, 2 par korte underbukser, 4 par undertrøjer, 1 natskjorte, 2 cykelhuer, handsker + vinterhue, et lille halstørklæde, sydvest, regnjakke, regnbukser, regnstøvler, badebukser og 2 håndklæder.

Ingrids tøjdstyr: 2 par gummisko, 1 par selskabssko, 1 par lange strømper, 4 par sokker, 2 par lange udvendige bukser, 1 par shorts, 5 par bomuldstrusser, 1 bomulds-undertøje, 1 langærmet cykeltrøje, 2 kort-ærmede ditto, 1 soltop, 1 anorak, 1 todelt buksebragt m. bluse, 1 cykelhue, 1 ble, handsker, bikini, sydvest, regnjakke og regnbukser (ADIDAS, som ikke kunne holde regn ude ved syningerne for de hvide striber på ærmer og ben), hjemmelavede regnstøvler. Dertil et håndklæde og en lagenpose. På vandrerhjem lejede jeg lagenpose.

J.K.



CYKELTUR OG MARERIDT I HOLLAND.

I år skulle det være cykelferie, og familien købte derfor en færdigpakket cykelferie, hvor leje af cykler og tasker, overnatninger på vandrerhjem samt morgenmad var forudbestilt for en uge. Samtidig medfulgte en detaljeret rutebeskrivelse.

Udgangspunktet var Arnhem, og man skulle selv sørge for transport dertil, men så kostede hele arrangementet i Holland også kun kr. 285,- pr. person for en uge. Denne pris kan med fordel sammenlignes med Dansk Vandrelaug's pris for en tilsvarende tur på Bornholm - kr. 535,- - eksklusive transporten derover!

Familien består af to voksne på den forkerte side af 40 samt Anne på 4 og Søren på 10. Først i juli lod vi os så transportere ned til Holland med en alternativ busrute formedelst kr. 165,- pr. næse, og næsere fik sandeligt noget at gøre på den tur. Uanet var vi kommet med en rute, der i fagsproget kendes som "Hippieekspressen", så vi ankom til Holland indhyllet i hash-tåger o.a. En sådan bustur er faktisk for hård for børnene, så vi havde bestilt tog med liggevojn til hjemturen.

Vel ankommet til Arnhem fik vi udleveret vore cykler, der var nogle umådeligt tunge havelåger af Raleigh-typen uden gear og med 28" ballondak. Denne type er fremherskende dernede, men heldigvis fik vor dreng dog en mere børnevenlig cykel. Anne på 4 sad foran hos mig på et medbragt sæde.

Det viste sig, at vi havde ramt den første rigtige sommeruge i Holland i år, så den kom til at stå på shorts og masser af læskedrikke hele tiden. Ruten zig-zagede sig fra Arnhem ad stier og veje - som reget behageligt fri for de osende blikdåser - mellem overnatningsstederne Doorwerth-Elst-Soest-Putten-Apeldoorn-Arnhem, ca. 25-30 km. pr. dag. På den måde kom man til at kende et stykke Holland virkelig godt, i øvrigt tildels et område, der afkræftede troen på at landet er fladt som en pandekage. Af de berømte kanal møller fra turistbillederne så vi ingen, men vi så en enkelt inde i en by.

På 4 af de 6 vandrerhjem fik vi familierum, men alligevel var stederne nærmest uudholdelige, hvilket jeg skal vende tilbage til. Den detaljerede rutebeskrivelse for tjener også et par ord med på vejen. Iflg. det arrangerende bureau i Holstebro havde direktøren personligt gennemkørt turen to gange, men han må have haft en sjette sans, især de to sidste dage, hvor rutebeskrivelsen havde forkerte angivelser. Således var der fx et fatalt "til venstre" et sted, hvor man afgjort - viste det sig - skulle til højre.

Det kostede os 3 timers køren rundt i et sandet område i bagende sol. Desuden havde beskrivelsen en del meningsforstyrende stave- og tegnfejl, der let kunne vildlede og derfor krævede en del gætterier. Den side af sagen burde bureauet have gjort bedre.

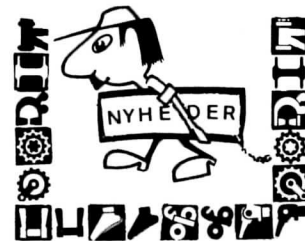
Slige cykelferier er dog et prisværdigt initiativ, og samme bureau har Hollands-ture i flere prisklasser alt efter ens mangelighed og overnatningskrav. Hvis vi ikke selv laver vor næste tur derned, tager vi afgjort en af holteturene, for de hollandske vandrerhjem viste sig at være en skandale. Et er, at hollændere i flok er om muligt mere støjende end tyskere og danskere, men på de hollandske vandrerhjem sov man faktisk som midt i et diskotek.

Det viste sig nemlig, at hollandske vandrerhjem tilsyneladende alle er udstyret med et enormt stereoanlæg som standardudstyr - muligvis som en slags leflen for "ungdommens krav", og disse kraftige anlæg blev i sandhed brugt. Hele aftenen til kl. 2330 - nogle af stederne endnu senere - fik den hele armen med mindst loo Watt pr. højttaler, så bygningerne i bogstaveligste forstand svingede. Hertil kom nogle af stederne smugdrikkeri af stærke sager, så det kunne faktisk være svært at falde i søvn. I den opgejlede stemning blev der naturligvis heller ikke taget hensyn på sovesalene. Værterne? Ja, de havde jo travlt ved grammoferne og ved baren, for en sådan hører nemlig også med.

Efter nattens prøvelser var det velgørende at komme ud i landskabet på de stille cykelstier, og netop i den henseende er Holland et forbilledligt land, som vi kunne lære en del af.

Vi kam derfor hjem med følgende erfaring: se Holland fra en cykel - helst din egen - sov på hotel!

Heino Døygard.



SHIMANO POSITRON GEAR.

Erik Spindler har prøvekørt ovennævnte gearskifter i 4 måneder og oplyser følgende:

Gearet tager fra 14 til 28 tænder bagpå og er meget let at montere og justere.

Af særlig interesse er det nok, at der kan skiftes gear, medens man holder stille, idet man fører gearskiftet hen til det tydeligt markerede "hak" for det gear, man ønsker at køre i (forvalg). Gearet skifter da automatisk så såre man begynder at køre.

Til gearet, som også kan fås med dobbelt skiftegreb, anvendes ståltråd i stedet for wire.

I de 4 måneder har det ikke været nødvendigt at justere gearet.

Konklusionen for afprøvningen er, at gearet er lige så nemt at benytte som et navgear, men at det altså også har derailleur-gearets fordele. Det kan absolut anbefales til den, som er bange for mekanik, men som alligevel gerne vil køre med et ordentligt gear.

Fotoet viser en 16 cm lang og 132gr tung universaltang. Den er samtidig fladtang, bidetang, skruestrækker (i det ene håndtag) og svensknøgle med indtil 13 mm åbning. Desuden kan den ene købehalvdel forskydes i forhold til hængselnaglen, så den kan spænde over større emner. En neutral fagmand har sagt god for tangen. Hans Verner Neumann har 10 stk. til salg for 20,- kr./stk., som blot skal sendes til hans girokonto; se bagsiden af dette blad. Tangen sendes da som brevpakke.

//



BRIDGESTONE

turcykler med skivebremser.

Campagnolo SunTour
SHIMANO

PREBEN RANNJE
ENGHAVEVEJ 21 - (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

TURE I 77



Avedøre Tværvej 15
2650 Hvidovre
Tlf. 49 46 70

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

Næste klubmøde er tirsdag d. 11. oktober
kl. 19.00 på Avedøre Tværvej 15, Hvidovre.
Jens Thorsen vil demonstrere aftagning og
adskillelse af diverse 5-kranse.

Trylleskoven:

20. november.

Turen går over Albertslund - Ishøj - Hun-
dige - Greve Strand og Mosede til Trylle-
skoven. Medbragt mad spises i det fri.

Hjemturen går ad Gl. Køge Landevej, småveje
og stier.

Turen er på 75 km og deltagelse er gratis.

Mødested: Nørrebrohallen, Bragesgade, kl.
10 eller Rødovre Station kl. 1040.

Tilmelding: senest 10. nov. til Birger
Madsen tlf (01) 83 60 95.

REDAKTION

Annelise Broe, Jernbaneallé 78 3tv
2720 Vanløse tlf. 71 76 43

Steen Hommelhoff Jensen, Rytterhusene 14
2620 Albertslund tlf. (02) 64 31 28

Jens Thorsen, Voldumvej 65 2mf
2610 Rødovre.

Kasserer:

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



karrimor

CYKLE- TASKER

Jupiter

NØRREBROGADE 211

DANMARKS FØRSTE
SPECIALFORRETNING
I CYKLEBEKLEDNING M. M.