

TUR- CYKLIS- TEN

Avedøre Tværvej 15
2650 Hvidovre
Tlf. 49 46 70

3

1980



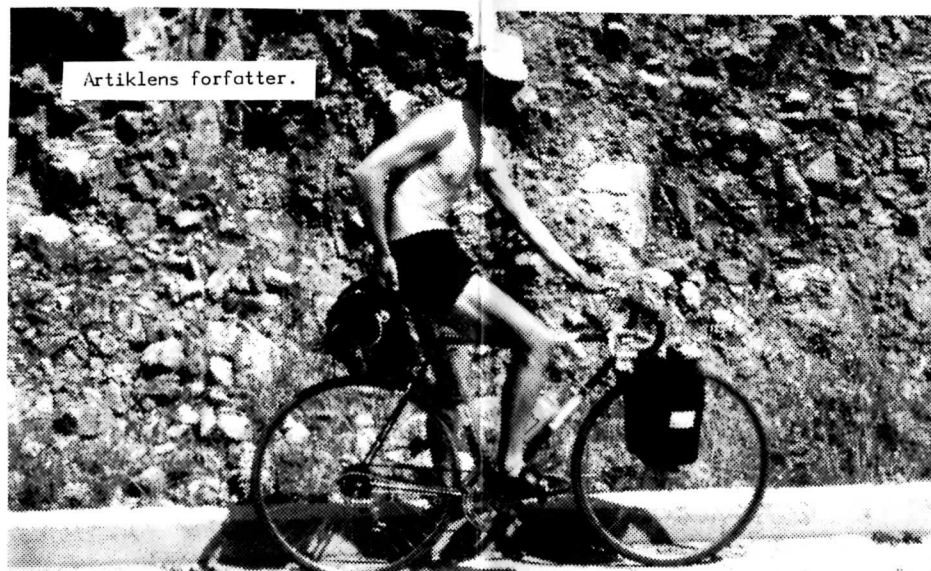
Udsigt over Pythagorion, Samos.

Primo juni i år tog min viv Ingrid og jeg på en Tjæreborg-charterrejse en uge til den græske ø Samos ved Tyrkiets kyst. Transporten var med Mærsk-air's lidt klumpede Boeing 737-fly udstyret med JT8D turbofanmotorer og særlig opdriftssøgende vinger.

Den største del af bagagen var under flyveturen i en kuffert, resten i en sadeltaske. Da vi bor ret langt fra lufthavnen, cyklede vi dagen før derud og satte "maskinerne" i garderobe formedelst 7 kr pr. stk.; vi demonterede pedaler og drejede styr og lukkede ca. 3/4 af luften ud af dækkene. Den cykel, der efter mit skøn havde flest udsatte dele, bl.a. skærme, blev overtrukket med en cykelfrakke, som venligst var udlånt af et bekendt medlem af Turcyklisterne. Frakken viste sig senere at glide næsten af, når cyklen lå ned, fordi jeg havde dårlig plads til at fæstne den forned. Cyklerne blev indskrevet sammen med øvrig bagage, og kostede uanset vægt 70 kr. tur/retur pr. stk. Den normale flyvehøjde med jettfly af nævnte type er 10 km. Her er lufttrykket tæt ved 264 mbar. Da trykket ved havoverfladen er ca. 1013 mbar, flyves altså i 0,26 gange normalt atmosfæretryk. Alligevel krævede personalet ved indskrivningen al luft ud af slangerne af frygt for spængning. Dette er unødigt og uheldigt, idet visse dæk og slanger ved rulning uden luft i selv over små strækninger kan tage skade. Cyklerne blev tilsyneladende behandlet pænt under transporten ud og hjem, men det kan muligvis skyldes, at de var de eneste af slagsen.

Ved ankomst til Samos var der ikke tid til at blive cykleklar, så jeg fik puttet stålestene ind på midtergangen af den bus, der skulle fordele os til diverse logier, men det er vistnok ulovligt o.h.t. evakueringsmulighed i en ulykkesituation, hvorfor vi før hjemturen afleverede cyklerne i forvejen i Samos lufthavn.

Vort logi var en hyggelig pension lidt væk fra havnepromenaden i den næststørste by Pythagorion. Denne by rummer efter manges



Artiklens forfatter.



Min rejseledsagerske.

og vores mening en mere intim hygge end hoved byen Samos 15 km derfra. Vi var 11 personer fordelt på 6 værelser med eget bad + toilet, og vi mødtes mindst hver dag til morgenmåltidet på pensionen, hvor vi alle udvekslede oplevelser og erfaringer. Cyklerne måtte stå ude i haven ubestrykkede mod regn og sol. Da det regnede 1.nat, tog jeg dem ind under et slags halvtag, og da vi var på heldagsudflugt til Tyrkiet, satte jeg dem skånsomt ind på værelset. Vi hørte aldrig for det, men grunden var nok, at jeg ikke gav mig til at afprøve gearskift og køreegenskaber i toiletrummet uden tøj på. Desuden havde jeg fra første færd indyndet mig hos værten ved at låne hans søn min racerpumpe.

Opholdet bestod af 6 hele + 2 halve dage, hvoraf 4½ dag var køredage. De første 1½ dag var kølige og gråvejrsagtige, men så blev det godt.

Da jeg havde glemt min umbracnøgle til vores styrbolte, måtte jeg på et autoværksted for at få hjælp. Det lykkedes senere at finde en kømand, som kunne sælge et sæt nøgler, men tror I, nogen passede? Jeg måtte altså i gang med filen, som jeg havde bragt med. Heldigvis var godset ikke hårdere, end at jeg kunne tilpasse en nøgle. Så snart der skal bruges lidt specialværktøj, bør man selv have det med. Vil man leje cykel, er udbudet tilsyneladende stort nok. Prisen er 100 drachmer (ca. 15 kr) pr. dag, men cyklerne har alle kun et friløbsgear og håndbremsere. Til gengæld har de bagagebærer og dynamolygte; husk på, at når det er mørkt på landevejene, så er det mørkt. De fleste cykler var tjekskiske.

Min maskine havde en Esge forbaggebærer med to mindre sidetaske, og en let Brooks bagbagagestøtte for en sadeltaske. Ingrid havde kun Esge bagbaggebærer + mindre sidetaske. Jeg havde udvendigt 10-gearssystem med 37 som nedre grænse; det var nok. Ingrid havde et indvendigt SA4-gear kombineret med to udvendige klinger bagtil på 18 og 28 tænder. Med 46 tænder foran var laveste gear = 29,8; det var også nok til bjergkørsel, som gik roligt, men fint, når ingen skyndede på, og når Ingrid's bagkrans ikke faldt af som til rallyet i England for 2 år siden.



Fagmæssig betjening og
1.kl. reparationsværksted

HÅNDBYGGEDE

BOB JACKSON
R. E. W. REYNOLDS
GREBART

TANDEM- TUR- RACER-
OG SPORTSCYKLER

GREBART-CYKLER, Hjortekærvej 155

BACH

kvalitetscykeltasker
fås hos cykelhandleren.



MOTOBECANE
CYKLEN

touring og sport

Stigningerne er ikke ekstremt stejle, således som de kan være i England. Vejene har næsten overalt god asfalt, hvis der da ikke lige er 5 km vejarbejde i et stræk. Trafikken er ikke overvældende. Bortset fra et ca. 20 km² lavtliggende område ved Pythagorion og to andre lgtvliggende områder på tilsammen ca. 25 km² ud af øens ialt 480 km² (Langeland er på 284 km²) er resten bjergfuldt. Af samme grund kan vi kun varmt anbefale at benytte egne lavtgearedede cykler, hvis man da ønsker at cykle. Landsbyerne ligger ikke mere spredt end, at man aldrig føler sig helt fortabt. Vi brugte det officielle 1: 200.000 dels græske kort, hvor enkelte grusveje er udeladt. Kombineret med den dansksprogede turistguide, der købes i souvenirbutikkerne, og som også rummer et kort, er man godt hjulpet. Jeg erfarede, at kørsel nedad lange strækninger med konstant bremsning fra racerstyr er ubehageligt, med mindre der er håndgreb på den øverste vandrette del af styret. Derfor anbefaler jeg fladt styr til touringbrug i kuperede områder.

Samos er endnu ikke overrendt, hvad der i sig selv gør den tiltrækkende. Skulle den kommende cykeleventyrer ønske at gøre øen rundt på nogle dage, er overnatning altid mulig enten privat eller måske på et lille enlig hotel ved nordkysten. Øens vestlige del er nok et studium værd. Priserne er absolut rimelige, medens de på den kendte ø Rhodos er i et helt andet leje.

Som cykelturist bliver man lettere luftet igennem end som strandligger, men alligevel bør højsommeren undgås p.g.a. varme. Kan det imidlertid ikke være anderledes, så husk at holde siesta.

Rejsens pris med morgenmad og olietillæg var 1.568 kr/person, hvortil kommer cykeltransport, film, lompepenge m.v.

For cyklister med lyst til det fremmede siger vi: Prøv Samos.

Johan Knudsen.



Svulmende af stolthed (ikke kalorier) misbruger jeg hermed vore knappe spalter til at proklamere, at jeg (Steen) i år har gennemført Vätternrunden (300 km) og Sjællandsrunden (340 km). Som ægte turcyklist oplyser jeg naturligvis intet om den medgædede tid.

Det var første gang, jeg deltog, og mit umiddelbare indtryk, især under den sidste del af turene og de første timer efter, var, at det også var sidste gang. Netop hjemvendt fra Sjællandsrunden bad jeg min hustru give mig et spark ved første lejlighed, hvor jeg ytrede noget om "næste gang". Således foranlediget nedlagde hun mig allerede før aftensmaden med et velrettet spark, som beklageligvis havde en usædvanlig stor effekt, fordi jeg på det tidspunkt, og det var iøvrigt ikke helt tilfældigt, var meget øm netop der, hvor hun ramte.

Ikke desto mindre afviser jeg ikke, at jeg, når tiden har tilsløret erindringen om lidelserne, atter vil deltage i dårskaberne, selv om jeg erker, at det som cykeltur betragtet så afgjort er tale om en overdosis. Men turene byder også på mange positive oplevelser og på en usædvanlig stor tilfredsstillelse af præstationsbehovet.

Bladet har tidligere bragt flere reportager fra Vätternrunden, så jeg skal her, til glæde for Dem, der ikke har gennemført begge ture, give en sammenlignende vurdering af turene.

Det er en kendsgerning, at Sjællandsrunden i indtil mindst detaljer var arrangeret som en kopi af Vätternrunden. Det betragter jeg som en positiv ting, for svenskerne har brugt 15 år med at nå frem til den nuværende, helt perfekte form, og det er beundringsværdigt, at Køge Cykel Ring's Venner allerede i første forsøg formåede at afvikle deres arrangement på dette niveau.

De væsentligste forskelle skyldes Vorherre (tak for godt vejr til begge ture, forresten) som har ansvaret for de landskabelige forudsætninger. Eftersom Vätternrundens rute så vidt muligt følger kysten rundt om søen, er den tværgående trafik naturligvis begrænset (kun amfibiefartøjer kommer fra højre) lige-

som man har lettere ved at orientere sig på ruten.

De svenske veje var belagt med et slidlag bestående af dueægstore sten, "singels", som øger rullemodstanden og rasper dækkene væk, medens hovedparten af de danske veje havde god, glat "tæppebelægning". I Danmark var der mange steder cykelstier, som naturligvis var af utilstrækkelig kapacitet til den svære cykeltrafik. Deres egentlige funktion var vel at give deltagerne dårlig samvittighed, eftersom de fleste valgte at køre på vognbanerne.

Vätternrunden er en kostbar og langvarig affære af 3 døgn's varighed med bustur og 2 overnatninger, medens man til Sjællandsrunden først forlader sit hjem efter aftensmaden fredag og er hjemme igen til eftermiddagskaffen lørdag. Busturen til Vättern og samværet med vennerne er dog i sig selv en kvalitet.

På Vätternrunden blev der på depoterne udleveret utrolige mængder uforgængelige souvenirs i form af små sten benævnt "boller". Hvis man ikke brød sig om farven, kunne man få udleveret en veldækkende pædagogviolet maling kaldet "blåbærssuppe". Jeg hjembragte en sådan sten (ufarvet), og jeg kan af ridsen i dens overfalde se, at min datter har angrebet den med sine mælketænder i den tro, at den var spiselig. Det troede jeg også, første gang jeg så et eksemplar. På Sjællandsrundens depoter blev der kun udleveret mad.

Der hørtes blandt deltagerne i Sjællandsrunden mange bitre kommentarer til den væmmelige natkørsel i buldrende mørke. Selv om det ikke bør overraske nogen, at det er mørkt om natten, er dette faktisk et kritisk punkt. Medens vi i Sverige havde lejlighed til at starte så sent om natten, at det var lyst inden 2 timer efter starten, hvortil kommer, at der var månelys og at de svenske veje har lysbelægning, var vi i Danmark nødt til at starte om aftenen og køre over 4 timer på sorte veje i måneløs nat. Efterhånden som lygterne blev svagere - selv Bereclygterne kunne ikke klare sig - kunne man kun lokalisere sine ledsagere efter lyden, og de blev desværre ofte ret tav-

se, når trætheden meldte sig. Det var rigtigt ubehageligt, og man kunne ønske sig at få lov til at starte efter midnat.

Til slut skal jeg give udtryk for den sædvanlige iagttagelse: danske bilister er mindre hensynsfulde end bilister af andre nationaliteter. Kun i Danmark oplever man jævnligt, at bilisterne overhåler uden at holde tilstrækkelig afstand. Hvorfor?

De to arrangementer er stort set lige attraktive, og jeg kan anbefale dig at deltage. Men det gør ondt, hvis du ikke er i rigtig god træningstilstand. Det må jeg sørge for næste gang (spark mig!).



TURCYKLISTERNE i Vejle, der er en afdeling af Vejle Bane- & Landevejscykelklub, og repræsenteret ved Anita Sjælland og Jørgen Ditlevsen har i den forløbne sommer haft en stor sæson. Anita beretter, at fremmødet til hver tur ligger på 30-55 deltagere i alle aldre, både for personer og stålheste.

Der køres hver onsdag aften 15-30 km og som noget nyt har man i år prøvet med et par hel dagsture på omkring 100 km, som også har haft god tilslutning.

Vejle-turcyklisterne har således medvirket ganske pænt ved Folke-OL med tilsammen 8.308 km.

Vi ønsker herfra held og lykke med næste sæson.

EMR

**C. GREBART
CYKLER**

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

**BANANI
SPORT**

Cyklen - der er kælet for

Vigerslevvej 35 Telefon 300420

IMPLEX

Verdensmærket
i
Gearskifttere.

**RITTER
CYKLER**

Lyngby Storcenter 88
tlf. (02) 87 66 01

Pyh-ha! æt var langt - nå det var ikke Vätternrundan jeg skulle fortælle lidt om, men derimod træningsturen "Isefjorden rundt" som blev kørt søndag d. 1/6. Turen blev rykket en dag, da det så temmelig vådt ud lørdag morgen ved 6-tiden; vi var vist mange der hurtigt puttede os igen. At vejret blev godt op ad dagen, kom de tre ivrige, der alligevel cyklede turen om lørdagen, til gode.

Søndag morgen var der så til gengæld ingen undskyldning for ikke at møde op. Vi var 10 stk. der efterhånden stødte sammen og startede derudad i moderat sludretempo. Turlederen var pessimistisk nok mødt op med regnfrakke og skærme.

Efter en dejlig tur (faktisk ingen bakker) mod Frederiksværk fik vi vores første hvil ved et LUKKET ishus. Efter forgæves venten (ismanden snittede løg) kørte vi en lille omvej for at tiden til færgen Hundested - Rørvig skulle passe. At færgen netop fra søndag havde fået ny fartplan kunne ingen jo vide.

Færgen lagde til i høj sø - det så lovende ud, så vi bandt cyklerne godt fast og stillede os med skrævende ben og klarede alle bølgerne i fin stil, når vi bare blev stående. Efter landgang i Rørvig og tankning hos købmanden kørte vi mod den udvalgte frokostplads, en kiosk der viste sig også at være LUKKET. Vi benyttede os alligevel af dens borde og stole og pakkede madknuderne ud; da vi havde spist lukkede kiosken meget passende op, så nogle kunne få deres kaffe og de slikke få deres lyst styret.

Efter frokosten kørte vi mod Nykøbing, hvor turen delte sig i en kort og en lang rute. Kun én var så fornuftig at tage den lidt kortere, vi andre stred os ud af den lange. Efter et nødvendigt stop, hvor vi også fik smidt de lange bukser og smurt os ind i "den sidste olie" nærmede vi os den frygtede bakke ved Høve Stræde, hvor det dog lykkedes alle at komme op på den ene eller den anden måde. Da der er en flot udsigt fra toppen, blev der fotograferet ivrigt, turlederen kom vist også med på et par billeder i den ene eller anden trøje.

På Hundested-Rørvig færgen.



Ved Veddinge bakker.



Nu var næste mål kaffen, den skulle indtages på traktørstedet ved Møglesø, men her i klubben må man jo arbejde før nydelserne, så vi havde endnu en pæn tur foran os. Den gik langs kysten op og ned gennem sommerhus-områder og ad en enkelt grusvej, fordi der var nogle, der kørte for stærkt. Lidt før kaffe-stedet mødte vi igen den enlige, der havde valgt den lidt kortere tur, han havde skrevet et par breve i ventetiden.

Traktørstedet ligger med en smuk udsigt til Møglesø og da vejrguderne var os nådige, indtog vi kaffen i haven. Der var selvfølgelig nogen der skulle have the i stedet, og da det ikke altid er nemt bagefter at huske om man har bestilt kaffe eller the, så kan man jo gardere sig ved at drikke begge dele.

Friske og veloplagte begyndte vi nu hjemturen, den gik over Lejre og op gennem Ledreborg-alléen mod Roskilde. Den bugter sig jo en del, og da vinden også var imod, syntes jeg det begyndte at knibe med at følge med, og da der så pludselig kom en ung pige på en ganske almindelig træde-cykel forbi i en mægtig fart, så faldt modet helt ned i sokkerne. Det hjalp dog lidt på det, da jeg opdagede turlederen havde givet en håndsrækning.

I Roskilde stoppede turen, idet nogle var blevet sultne, og andre hellere ville skynde sig hjem, hvilket gik stærkt - syntes jeg.

Det havde været en dejlig tur med skønt vejr, hvilket jo var heldigt. Iøvrigt kan turen stærkt anbefales en anden gang, idet man får set en del af Sjælland, hvor man sjældent kommer på cykel.

Lene Bai Jensen.



Der er ikke tilgået redaktionen noget referat fra Schweiz-rallyet, men det kommer forhåbentligt til julenummeret. Vi kan dog oplyse, at A.I.T.-rallyerne i de kommende år er planlagt således: 1981 i Holland, 1982 i Belgien, 1983 i Polen og i 1984 i Danmark. Hvem mon skal arrangere det her?

RANNJE SPORT TUR SPORTS CLUB RACER CYKLER - - - -

MANGE MODELLER - RIMELIGE PRISER

PREBEN RANNJE
ENGHAVEVEJ 21 01-241295

STRONGLIGHT

PEUGEOT
-verdensmærket i cykler

TURE

Formiddagsture følgende søndage: 28/9, 12/10, 2/11, 16/11, 30/11 (notér venligst datoerne).

Start fra Husum (v/linie 5's endestation) kl. 09.00 og med tilslutning v/A.B.'s baner i Bagsværd kl. 09,20. Der køres de sædvanlige 50 km, og vi er som regel tilbage ved 12-tiden.

Søndag d. 26/10 besøger vi vort medlem i Dyn-det. Altså med andre ord: H.V.N. er turleder på vor sædvanlige efterårstur til Borup. Madpakken spises hos Malerklemmen, og bagefter går vi på indkøb hos nævnte medlem, der vel nok har Danmarks største udvalg i the, men også krydderier, træsko og meget andet.

Der er start fra Irma-hjørnet i Glostrup v/ Ring III/Hovedvejen kl. 08,30.

HUSK LYGTER, vi kan få brug for dem på den sidste del af turen.

EMR

ÅKTIV-MØDE.

Lørdag d. 20/9 kl. 13.30 i klubhuset i Hvidovre.

Vi behøver snart lidt flere aktive i klubben for at kunne få denne til at fungere efter hensigten.

Der skal bl.a. bruges folk til arrangement af ture, kuvert-skrivning, udsendelse af blade m.v., hvorfor vi håber, at en del medlemmer vil møde op den pågældende eftermiddag.

Det skal pointeres, at der ikke er tale om et almindeligt klubmøde, og det forventes at de fremmødte også vil tage aktivt del i det fremtidige arbejde i forbindelse med klubbens arrangementer.

Der vil samtidig være mulighed for en drøftelse af klubbens tidligere og fremtidige arrangementer, og vi håber, der vil komme nogle gode forslag på bordet.

EMR

Orø-turen d. 10/8 havde Lene, Jan og Gert tilrettelagt på en udmærket måde, herunder lavet kort til uddeling ved start, men desværre kom der kun 10 deltagere, og alle "Tordenskjolds soldater". Nogle nye ansigter kunne godt have været med! Klubben laver trods alt andre arrangementer end Våtern Rundt!

Turen forløb fint med et par punktering, og vi blev godt modtaget på Orø kro, både med og uden madbakke.

Tak til turledererne for arrangementet.

EMR

```
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
X
X KLUBMØDE DEN 9. SEPTEMBER.
X
X Åbent fra kl. 19.
X
X Kl.ca. 20 viser Nils Rosengaard dias:
X
X "FAMILIECYKELTUR I DANMARK"
X
X Senere på aftenen viser Hans Verner
X en cykeltransporttaske og ny type af
X styrfittings (indkøbt i Japan).
X
X
X
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
```

Redaktion:
Steen Hommelhof Jensen,
Rytterhusene 14,
2620 Albertslund.

Kasserer:
Hans Verner Neumann,
Østerparken 26,
2630 Tåstrup.

Postgiro:

5 71 38 46

tur- & cyklistene
Østerparken 26,
2630 Tåstrup.

Deadline for næste nr. af bladet er
d. 2/11 1980.

karrimor

CYKLE- TASKER



NØRRERBROGADE 211

Danmarks første
specialforretning
i cyklebeklædning m.m.