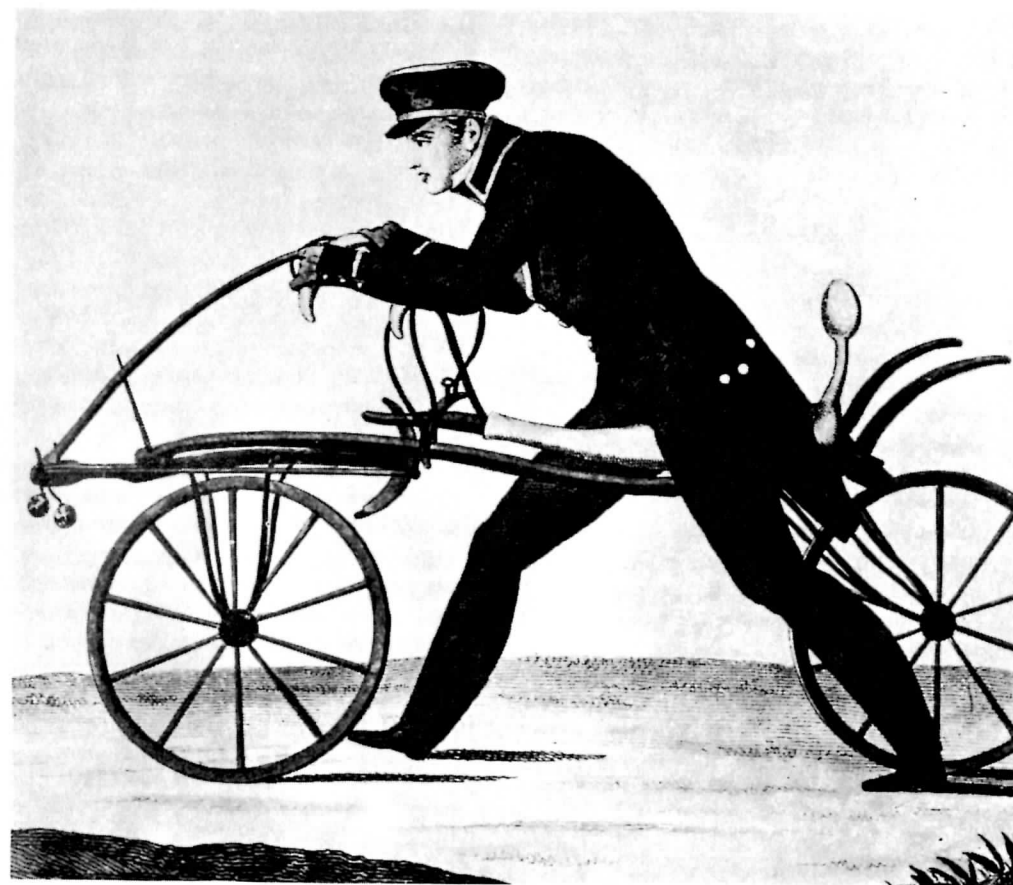


TUR- CYKLIS- TEN

Avedøre Tværvej 15
2650 Hvidovre
Tlf. 49 46 70

4
1980



*Karl von Drais' maskine, 1817.
Fra Varbergs Cyklemuseum.*

CYKLIST I DANMARK

Denne artikel har især adresse til politikere, trafikplanlæggere, bilister, fodgængere og medcyklister, men andre må gerne fundere over dens budskab.

Lige så mange glæder, der er forbundet med en cykeltur, lige så mange eller flere problemer følger gerne med.

En forfærdende stor del af mine medcyklister laller tankeløse omkring i trafikken uden at se sig for eller give det mindste tegn ved retningsændring eller stop. I modstrid med færselesloven kan jeg til nød acceptere ikke at give tegn, men så skal man sandelig også have "drejet hovedet et par omgange" og være næsten alene. En del kører med dinglende indkøbsposer enten fra styret eller bagagebæreren, det giver usikker kørsel. Brug f.eks. fastspændte cykelkurve. Det ser stadig elendigt ud med lygteføringen, tit mangler den. Her svigter forældre tit deres ansvar overfor børnene og er ligeglade. Hvis man bruger de svagt lysende Nefa-lygter, råder jeg til at supplere med brede påspændingsrefleksbånd om benene. Mange gående i alle aldre tror, de blot kan vade over en cykelsti, ja sågar en kørebane, uden at se sig for, eller enda bruge stien til fortov. En løjlig kategori er buspassagerer. Ved busstoppesteder, hvor der på en gang er fortov, cykelsti og kørebane, står disse mennesker gerne i flok over cykelstien og venter i stedet for at blive inde eller, kort før bussen kommer, at danne kø på langs ad cykelstien og, hvis denne har helle, at forblive der, indtil der er fri bane. En anden kategori tror, det er ufarligt pludselig at genne deres hunde ud i kantstenen for at besørge. Det er det ikke.



Fagmæssig betjening og
1. kl. reparationsværksted

Bilister, erhvervschauffører undtaget, skal også erindre den bitterhed, de forårsager ved at yde et væsentligt bidrag til luftforureningen og dermed kræftsygdommene. Når man har funderet over forholdet til de forskellige trafikgrupper på vejen, kan man overveje cykelbaners (= stiers) tekniske udformning og veligholdelse. Begge dele er for ringe. Jeg kunne godt få lyst til at være bilist og betale vægt-afgift m.m. blot for at køre på jævne, velvedligeholdte og om vinteren sneryddede vejbaner. Alt for mange cykelstier er alt for bulede og hullede alt for længe, fordi vejteknikerne ikke har gidet at ofre stærkere bærelag og belægning fra starten: merudgiften bliver nemlig tjent hjem i det lange løb. Desuden er overførslen fra sidevej og opkørsler ved kryds udformet cykelstiftjentligt. Kun få steder er der lavet cyklistvenlige løsninger, og ingen af disse ser ud til at være bilistfjendtlige. Jeg kan fortælle teknikkerne, at cykler af i dag med ret hårdtpumpede slanger og uden øvrig affjedring registrerer ujævnheder særdeles let, hvad affjærede biler og motorcykler ikke gør.

Bevæger vi os uden for byen for at benytte de nye og ældre stier langs landevejene, finder vi, at der om sommeren ligger grus på dem fra vejbanen og eventuelle ridestier, fordi cykelstierne som regel ligger lavt. Gruset fejes sjældent væk (hvorfor?). Derfor er punkteringsrisikoen stor, og derfor vælger jeg måske at bruge vejbanen i strid med loven. Om vinteren sørger fejmaskiner for at kaste sne og salt og igen grus med skarpe sten ind på stien, men "glemmer" at kaste det videre væk, eller også rydes der, men så sejler smeltevandet i stedet for.

HÅNDBYGGEDE

BOB JACKSON
R. E. W. REYNOLDS
GREBART

TANDEM- TUR- RACER-
OG SPORTSCYKLER


GREBART-CYKLER, Hjortekærvej 155.

Resultat: cyklister på vejbanen til irritation og fare for alle. Når foråret kommer, ligger stierne stadig ufejede lang tid på såvel land som i by.

I forbindelse med overfladeafløb har en hel del ristdæksler stadig lamellerne den forkerte vej eller ligger for dybt til stor fare. Kommunernes tekniske forvaltninger er her med til at løbe fra deres ansvar.

Jeg vil gerne fremhæve den store indsats, Dansk Cyklist Forbund udøver for at skabe mere retfærdige forhold for de tohjulede uden motor. Den årlige cyklistdemonstration burde holdes to gange pr. år, men man fornemmer, der skal mere til. Vi ser jo, hvordan andre grupper i samfundet får opfyldt deres krav ved hårdhændede metoder. Bilister er i teorien lette at fæntes sammen med, fordi de skal rette sig efter et helt fast køremønster. Når det sker, går det også godt, hvis cyklisterne indordner sig. Men da færselesreglerne giver store fordele til bilisterne, blot et eksempel er bilisternes svingfordel i lysregulerede kryds, fordi de er lavet af mennesker, der tænker ensidigt, kan cyklister føle sig uretfærdigt behandlet. Derfor opponerer de ved at overtræde reglerne, hvorved de ubetænksomt blandt bilisterne skaber det indtryk, at cyklister er nogle letsindige trafikanter, som de ikke skal være venlige imod. Krigen er igang.

Bilisternes parkering på og delvis spærring af cykelbaner samt deres ofte provokerende udkørsel fra sidevej og farlige overhalinger og klemninger forringer kun forholdet mellem de to grupper. Endelig skal nævnes den fuser, trafikplanlæggerne lavede med overgang far sporvogn til busser i de store byer. Hvilket stress at være buschauffør og cyk-



*kvalitetscykeltasker
fås hos cykelhandleren*

list ved stoppestederne.

Skal der skabes forbedringer for en stor gruppe, koster det penge, og dem der der kun ganske få af til cyklisterne. Men så vil jeg gerne støtte en ordning, hvorefter hver cyklist fra en alder af f.eks. 15 år skulle registreres og yde måske 200,- kr. pr. år til tekniske forbedringer. Dernæst skal staten propagandere for cyklistisme ud fra energibesparelse og højnelse af sunheden samtidigt med, at det således teknisk bliver gjort atråværdigt at cykle. De omtalte 200 kr. plus en del af vejmilliarden kunne danne grundlaget. Ved at opdrage os til ikke at frådse med bilkørsel og dermed ikke slide så meget på vejene, skulle udgifterne til denne post kunne reduceres.

Det har været væsentligt i det foranstående at påpege den diskriminering, cyklisterne udsættes for, og fortælle, at politikerne ikke længere kan nøjes med at føre bilistpolitik. Ligeledes er det væsentligt, at samtlige trafikanter, herunder cyklisterne selv, får lært at bruge hovedet når de begår sig i trafikken.

Johan Knudsen



*Redaktionen ønsker medlemmer og
annoncører en glædelig jul og godt
nytår.*



**MOTOBECANE
CYKLEN**

touring og sport

IEB-rapport nr. 4.

Instituttet for Eksperimentel Bicyklisme har i den forløbne sæson gennemført talrige undersøgelser, hvoraf resultatet af den seneste skønnes at have særlig relevans for de mange af vore overlevende læsere, der ofte bevæger sig omkring i tæt bytrafik.

De cyklister, hvis forhold til begrebet personbefordring er så ambivalent, at de også lejlighedsvis læser automobilbrochurer og -annoncer, vil vide, at nogle automobilfabrikanter i de seneste år har forsøgt at legitimere deres produkters naturstridige tilstedeværelse på alfar vej ved at påberåbe sig samme produkters indbyggede "passive sikkerhed". Bag dette udtryk skjuler sig bl.a. den tekniske finesse, at kollisionssudsatte dele af karrosseriet er udført af bløde materialer, som til gavn for både fører og offer deformereres ved sammenstød.

At efterprøve dette postulat har længe været en højt prioriteret opgave for instituttet, men som følge af vanskeligheder ved finansieringen, har forsøget gang på gang måtte udsættes. Eftersom forsøgets omkostninger vanskeligt kunne forudsiges, var det nemlig påkrævet at finde en kapitalstærk sponsor, f.eks. et forsikringselskab. Dette er kun muligt, såfremt forsøget udføres sammen med en bilist, samtidigt med at han klart og vidnefast overtræder en ubetinget vigepligt. Som trofast læser af "Cyklister"s trafikpolitiske spalte havde jeg fået det forkerte indtryk, at en sådan situation kunne fremprovokeres når som helst i myldretiden, men det var ingenlunde tilfældet.

Først ved genial anvendelse af sløringsteknik jfr. "Hærens håndbog for menige" lykkedes det d. 18/10 kl. 20.25. at etablere eksperimentet sammen med en BMW, netop som denne med stor hast kørte tværs over Istedgade. Desværre nåede jeg ikke så langt frem, at jeg kunne afprøve bilens front, men det lykkedes uden komplikationer at deformere højre forskærm og -dør, motorhjelms og tag, samtidigt med at jeg konstaterede, at sidespejl og dørhåndtag falder af efter en relativ let berøring, således at hypotesen om den passive sikkerhed i det store og hele blev bekræftet. Overraskende nok kunne jeg også konstatere at min højt elskede Banani-cykel, trods Reynolds 531 og Durifort "A", i høj grad har indbygget sikkerhed, idet gaffel og ramme deformeredes.

Jeg er glad for, at jeg sikrede mig en sponsor til finansiering af forsøget, for alternativet, at stikke af efter forsøgets gennemførelse, ville have været problematisk. Dels var jeg momentant ude af stand til at bevæge mig, og dels kunne bilisten have fået mig identificeret ved hjælp af tydeligt aftryk af mit tandsæt i vognens tag.

Under forsøget udførte jeg for første gang den vanskelige afstigningsøvelse "Salto med dobbelt skrue" (teknisk sværhedsgrad 10, kunstnerisk indtryk 8, nedslaget 0. Helhedsindtryk: god højde i opspringet, men præget af usikkerhed).

Tililende personer, som var uvidende om, at de havde overværet et kontrolleret forsøg, gav iøvrigt hele situationen en unødigt dramatisk afslutning ved at tilkalde ambulance

og politi, og jeg kan oplyse, at når man bruger en 25 1/2" ramme, kan man ikke være på en bære fra Københavns Sygehusvæsen. Næste forsøg: Såfremt redaktionen er udsiftet ved næste nummer af bladet, er bremselængden for en 30 t. lastvogn ved 60 km/t definitivt længere end 75 m.

Steen.

AKTIVMØDE

På opfordring fra det selvbestaltede forretningsudvalg mødtes et lille antal medlemmer, med lyst til at lave noget, i klubben den 20. september. Et uddrag af den frugtbare debat følger hermed.

DANMARKSMESTERSKABET I MOTIONSCYKLING

Lene Bai Jensens har med sit flotte Danmarksmeesterskab udløst en identitetskriser i klubben, som jo ikke er nogen konkurrenceklub. Alligevel var der klart flertal for at lykønske hende idet man vedtog en udtalelse om, at klubben ikke støttede denne form for udskejelser, men på den anden side vil man heller ikke ekskludere hende (der er simpelthen ikke hjemmel herfor, da vi mangler vedtægter.) Klubben deltager gennem Gert og Jan i arbejdet for at skabe en landsomfattende organisation af motionscykelklubber.

CYKELFRAKKER

Der var ikke flertal for at klubben anskaffer cykelfrakker og andet udstyr af personlig karakter til almindelig afbenyttelse,

men klubben medvirker gerne til fællesindkøb af sådan. Erik Spindler indvilligede i at administrere dette.

AIT RALLY 1984

Det er foreløbigt vedtaget, at ralliet i 1984 skal foregå i Danmark. Vi vil gerne deltage i arrangementet, og blev vistnok enige om, at pege på Roskilde som udgangspunkt. Vi kan så lave et opkog af flere af vore mange udemærkede, kendte ture.

BLADET/MEDLEMMER

De tilstedeværende udtrykte (naturligvis, redaktøren var dirigent og sekretær) deres tilfredshed med bladets linie. Vi fortsætter med 4 numre om året. Medlemmerne vil blive registreret i et EDB-system, således at udsendelser, opkrævninger og eksklusioner fremover medfører væsentligt mindre manuelt arbejde - det var efterhånden blevet noget af et job. Vi er nu 129 medlemmer, hvoraf 47 også er medlemmer af H.C.K.

En del af medlemmerne har ikke deltaget i klubaktiviteter i flere år og det giver anledning til undren

REVISOR

Da der nu er ved at komme penge i kassen i kraft af overskudet på arrangementer og fremover også fra Sjælsø Rundt, bad forretningsudvalget forsamlingen udpege en revisor. Den uheldige blev Svend Aage Rasmussen, som også påtog sig noget af arbejdet med medlemskartoteket.



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

BANANI SPORT

Cyklen - der er kælet for

Vigerslevvej 35 Telefon 300420



Verdensmærket
i
Gearskifttere.

RITTER CYKLER



Lyngby Storcenter 88
tlf: (02) 87 66 01

TILLYKKE LENE!

Ved de nationale mesterskaber i motionscykling 1980 arrangeret af Roskilde Cykel Ring's motionsafdeling d. 13-14/9 1980 blev dameklassen (ca. 40 km., 11 deltagere) vundet af *Lene Bai Jensen* i tiden 1,08,15.

Den lille pokal er ejendom, hvorimod den store skal vindes 3 år for at blive ejendom.

Lene havde ellers bebudet, at næste år skulle



cyklingen begrænses til vore egne klub-ture, således at der blev mere tid til pasning af have, kaniner, familie m.v., men nu må vi jo se om dette mesterskab ikke har givet "blod på tanden" til at fortsætte. EMR

AIT NEDERLAND

18 - 25 juli 1981



A.I.T.-rallyet finder sted i Ede i Holland i i ovennævnte periode i forbindelse med 25-års jubilæet hos NEDERLANDSE RIJWIEL UNIE (Netherlands Cycletouring Union).

Ede er beliggende ca. 15 km. vest for Arnhem i et meget varieret landskab. Der vil være mulighed for at besøge historiske steder fra middelalderen og fra perioden 1940 -1945. Rally-centret er beliggende på en speciel campingplads (næsten gratis), men der er også mulighed for hotel- og vandrehjemsovernatning.

Interessere kan allerede nu få brochure på tlf. (02) 97 75 72, og det endelige program foreligger i januar.

Vi undersøger i øjeblikket mulighederne for fællesrejse. Det koster med tog ved en gruppe på over 15 personer ca. 650,-, og med bus kr. 775,- v/ 21 personer. Busrejsen er beregnet til ialt 9 dage med ud- og hjemrejse over de to weekender. Cyklerne

og evt. teltudstyr kan medtages uden problemer. Bussen bliver dernede og er til disposition til evt. udflugter. Max-deltagerantal vil formentlig blive 21, så vent ikke for længe!

Dem der allerede nu er interesseret i fællesrejse bedes snarest kontakte et af nedennævnte telefonnumre, og såfremt der er tilstrækkelig tilslutning, vil vi gå videre med det mere praktiske, såsom opkrævning af depositum m.v.

(01) 71 76 43 *Annelise Broe / Ole Fels*
(01) 71 84 50 *Tom Winnergaard*
(02) 97 75 72 *Ernst M. Rasmussen*

DANSK CYKLIST FORBUND markerede sit 75 års jubilæum ved en reception i forbundets lokaler, Kjeld Langes Gade 14, d. 16/10 1980.

Hans Verner og undertegnede var tilstede med en blomsterhilsen fra TURCYKLISTERNE. EMR

1981-arrangementer

På turmødet d. 1/11 1980 er planlagt ialt 16 arrangementer/ture i det kommende år.

Der er tale om en gentagelse af de to weekenture til henholdsvis Slagelse og Faxe, ligesom Isefjord-turen og Selsø Slot-turen køres i lighed med sidste år. Der bliver to bus-/cykelture til henholdsvis Møn og Hallandsåsen, og en tre-dages tur til Sønderborg samt 1 dagsture til Farum, Kullen, Gilleleje og Skjoldnæsholm. Endvidere undersøges muligheden for udvidet weekentur til Stettin i Polen.

Nærmere om de enkelte arrangementer fremkommer her i bladet. EMR

Den Store Styrkeprøve Trondheim-Oslo.

Dette norske motionscykelløb på 560 km. starter fredag d. 26/6 1981 kl. 21.00.

Ejner Larsen, tlf. (03) 16 28 54 deltog i løbet i 1980, og du er velkommen til at ringe til ham for yderligere oplysninger.

Er du interesseret i fællesrejse ud og hjem bedes du snarest kontakte Erik Liisborg på tlf. (03) 35 80 13 (dag) eller (02) 85 01 75 (aften og weekend). EMR

Årskontingent til TURCYKLISTERNE (abonnement på bladet) kr. 25,-.

Såfremt man endvidere ønsker at deltage i klubaften-arrangementer kræves passivt medlemskab af Hvidovre Cykel Klub, idet disse arrangementer finder sted i Hvidovre Cykle Klub's lokaler på Avedøre Tværvej 15, Hvidovre.

Kontingent til H.C.K. er 30,- kr. halv-årligt.

Der er klubaften den anden tirsdag i hver måned (med undtagelse af januar og juli), altså d. 9/12, 10/2 10/3 o.s.v., hvor der er åbent fra kl. 19. Såfremt der er film, lysbilleder el. lign. på programmet annonceres dette her i bladet eller ved brevkort til medlemmerne.

Ellers mødes vi blot til en sludder over en kop kaffe, en øl el. lign.

EMR

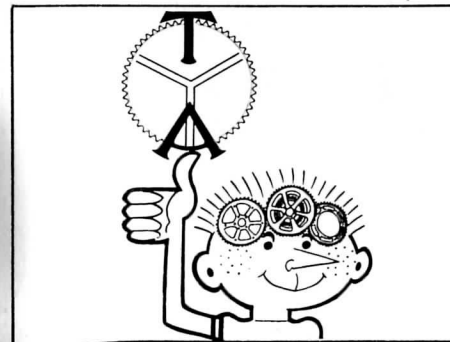
Vi henleder opmærksomheden på, at klubaften-mødet i januar er aflyst, men vi mødes i det nye år tirsdag d. 10/2.



TUR
SPORTS
CLUB
RACER
CYKLER

MANGE MODELLER
- RIMELIGE PRISER

PREBEN RANNJE
ENGHAVEVEJ 21 01-241295



PEUGEOT
-verdensmærket i cykler

Berec Non-Stop-Light.

Af "Samvirke 11/80" fremgår det, at Berec nu er kommet med en batterianordning, som automatisk kobles ind på lygten, når dynamoen står stille eller drejer langsomt rundt. Apparatet kobles også selv fra i løbet af et par minutter, således at der ikke er lys på cyklen, når denne forlades.

Berec Non-Stop-Light monteres under sadlen og koster ca. 100,- kr.. Fås bl.a. i Kvickly og tilsvarende store brugser. EMR

Sjælsø Rundt og Vättern Rundt.

TURCYKLISTERNE har truffet aftale med DANSK CYKLIST FORBUND om et samarbejde omkring D.C.F.'s deltagelse i Sjælsø Rundt-arrangementet. TURCYKLISTERNE stiller med min. 15 folk til kontrolposter og modtager 25% af D.C.F.'s andel i "Sjælsø-overskudet".

Da begge ovennævnte arrangementer falder på samme dag (d. 14/6 1981), er vi desværre ikke i stand til at arrangere fællesrejse til Motala i 1981. EMR

CYKELFRAKKE

Velegnet til beskyttelse af cyklen ved tog- og evt. flytransport. Den dækker det meste af cyklen, men muliggør at denne stadig kan trækkes på normal måde for transport til og fra jernbanevogne.

Erik Spindler har fundet en sadelmager, der kan lave "frakken" for ca. 150,- kr. (afhængig af antallet).

Interesserede bedes derfor *senest d. 1/2 1981* kontakte Erik Spindler, Dyveke Alle 4, 2300 København S skriftligt eller evt. telefonisk (01) 58 51 26. EMR

karrimor

CYKLE- TASKER

Der er i dette blad indlagt girokort på kr. 25,- til brug ved indbetaling af abonnement på bladet for 1981.

Beløbet bedes venligst indbetalt senest d. 14/2 1981.

I begyndelsen af oktober måned udsendte Hvidovre Cykel Klub girokort på 30,- kr. til de af vore medlemmer, der er tilmeldt H.C.K.. Dette beløb dækker halvårligt kontingent for passivt medlemskab af H.C.K., uanset at det på girokortet var betegnet som "kontingent turcyklist". Dette skyldes at H.C.K. skelner mellem aktive, passive og turcyklistere.

Der medfølger iøvrigt et spørgeskema, som i udfyldt stand bedes tilbagesendt H.C.K. snarest, hvis det ikke allerede er sket. EMR

Redaktion:

Steen Hommelhoff Jensen,
Rytterhusene 14,
2620 Albertslund.

Kasserer:

Hans Verner Neumann,
Østerparken 26,
2630 Tåstrup.

Postgiro:

5 71 38 46

turcyklistene

Østerparken 26,
2630 Tåstrup.

Deadline for næste nr. af bladet er d. 1/2 - 1981.



NØRREBROGADE 211

Danmarks første
specialforretning
i cyklebeklædning m.m.