



# Liggecyklen



# Indhold

At gå på kompromis.....	3
Nyt fra bestyrelsen.....	3
Liggecykling i al slags vejr.....	4
Cykeltrøjer til liggecyklister - igen!.....	7
Paris - Brest - Paris på liggecykel.....	8
Velo-Light fuldkåbe.....	12
Bilfri bymidte - Køge.....	14
Internationalt.....	16



## Forsidebillede

*Fotograf: Torben Thellefsen*

I slutningen af februar (21-24) blev det nordlige Jylland ramt af et heftigt snevejr. Jeg havde vinterferie og skulle således ikke på arbejde, hvilket var heldigt nok da vejvæsenet åbenbart var af den holdning at cykelstien var det bedste sted at lægge den sne der blev ryddet væk fra vejen. Billedet er taget 28/2, dagen efter at cykelstien mellem Vodskov og Nørresundby igen blev farbar. Der er ikke brugt tricks; sneen lå virkelig så højt flere steder undervejs.

## ISSN 1902-6099

### Liggecyklen

Bladet er medlemsblad for Liggecykelforeningen og udkommer 4 gange årligt.

Bladet forventes udsendt i slutningen af månederne marts, juni, september og december med deadline den 1. i udsendelsesmåneden.

Skrivning og redigering foregår udelukkende på frivillig og ulønnet basis, hvorfor vi håber på forståelse ved eventuelle forsinkelser.

### Ansvarshavende redaktør

Torben Thellefsen

Tidsejendommen 4

9310 Vodskov

E: blad@liggecykelforeningen.dk

T: 2972 8904 / 9829 4904

Artikler i bladet afspejler ikke nødvendigvis foreningens holdning.

Artikler uden angivelse af forfatter kan betragtes som foreningsstof.

### Indsendt materiale

Redaktionen påtager sig intet ansvar for uopfordret indsendt materiale og forbeholder sig ret til at redigere i indsendte artikler.

Indsendelse af materiale er ensbetydende med at indsenderen giver tilladelse til at materialet uden vederlag kan bruges og bearbejdes efter redaktionens vurdering.

### Gengivelse

Eftertryk er tilladt efter aftale med redaktionen og med tydelig kildeangivelse.

### Adresseændring

bedes meddelt til kassereren (se bagsiden, øverst til venstre)

### Dette nummer

Redaktion afsluttet 17. december 2007

Oplag: 415

Løssalgspris 30 kr.

Tryk: LaserTryk, Århus

### Annoncer

Kontakt venligst redaktøren.

Priser:

• 1/1 side : 400,-

• 1/2 side : 200,-

• 1/4 side : 100,-

Der gives 30% rabat ved annoncering over en hel årgang.

# At gå på kompromis

Af: Torben Thellefsen

Allerførst velkommen til de af jer som undrer jer over at have fået et medlemsblad for en forening I ikke er medlem af; måske endda ikke har hørt om! Vi har i bestyrelsen besluttet at sende dette nummer af bladet til alle der stoppede med at være medlem af HPV-Klub Danmark (som nu hedder Liggecykelforeningen) i 2005 og 2006. Vi håber at kunne bevise at der skam stadig er liv i foreningen såvel som bladet!

## For de skarpsindige ...

Skarpsindige læsere er bestemt ikke en mangelvare blandt modtagerne af dette blad! Aldrig så snart havde vi annonceret et godt tilbud på cykeltrøjer, før nogen opdagede noget som var gået vores opmærksomhed forbi: nemlig at trøjernes behandling med "aktive sølvioner" i bund og grund er noget skidt og ikke hører hjemme i tøj.

Vi er glade for at kunne genpræsentere tilbuddet – nu uden sølv – på side 7. Bestillingsfristen er 9. januar – bestil allerede nu!

De skarpsindige vil også have opdaget at dette nummer kun indeholder 16 sider mod normalt 20, og måske endda have konstateret hvad der mangler?

Sagen er den at redaktøren (dvs. mig) er rendt i tekniske vanskeligheder med den lovede medlemsliste, og i stedet for at forsinke bladet til langt efter jul har jeg så valgt at skære materiale ud så det passer med 16 sider. Det var det kompromis jeg bedst kunne forsvare ...

Medlemslisten vil i stedet blive bragt i næste nummer, hvor teknikken gerne skulle kunne nå at make ret!

## Kosmetisk ændring

I sidste nummer havde jeg markeret afslutningen af hver artikel med et lille paragraftegn – det har mange ønsket væk, så i dette nummer er det erstattet af en meget lille udgave af vores logo. Bedre, ikke?

## Næste nummer: tandems

Til næste nummer har jeg allerede en spændende artikel om en liggetandem klar. Det er et emne jeg gerne vil skrive en masse om, så hermed en opfordring til at melde dig hvis du har noget at bidrage med om netop tandems. Det må gerne spænde vidt, fra design og konstruktion af (ligge-)tandems over touring/ferieture til måske ræs med tandem. Omkring teknikken er oprette tandems ikke nødvendigvis spændende (for os), men en beretning om en vellykket tandemferie er velkommen selv om cyklen var en opret!

Hvad angår design og teknik er alle slags liggetandems velkomne: to hjul, tre hjul, fire hjul (flere?), mere end to personer, side om side, ryg mod ryg, traditionel, med/uden kåbe, osv.

Jeg ser frem til at høre fra alle der ejer eller har kørt på liggetandem, og håber at måtte afsætte så mange sider at man kan tale om et decideret tema-nummer!

## Frist

Fristen for materiale er nominelt 1. marts, men næste nummer skal lidt tidligere ud end normalt (på grund af generalforsamlingen), så jeg vil gerne bede om at få materialet så hurtigt som muligt og helst inden 15. februar. Tak.



# Nyt fra bestyrelsen

Af: Brian Bjerrum Scharling, formand

Efter lidt stormvejr omkring brugen af sølvioner i cykeltrøjer har vi nu fundet en løsning, så vi kan slippe for ionerne. Det er derfor igen muligt at bestille trøjer, og produktionen kan starte op i januar. På PR området er vi ved at lave streamers i størrelsen 2 x 25 cm med teksten "Liggecykelforeningen.dk", og et reklamebanner (til brug ved udstillinger, løb, osv) er også på vej.

Vi er begyndt at varme op til næste års forårsweekend (den 29.-30. marts i Horsens) med cykeltur, generalforsamling og forårsudstilling. Til cykelturen inviterer vi den lokale afdeling af Dansk Cyklist Forbund og håber på den måde at samle (og påvirke) nogle af de oprettede cyklister. Se omtalen andetsteds i bladet.

I bestyrelsen har vi drøftet ordningen med tilskud til visse motionscykelløb. Vi mente at have fundet en afbalanceret og holdbar model for tilskud og motivation til deltagelse. Imidlertid har kun ganske få medlemmer deltaget i motionscykelløb i år (så vidt vi ved), og der er ikke givet tilskud overhovedet. Ranglisten er heller ikke blevet til noget.

Hans Jørgen har været af sted med flere hjemmebyggede børnecykler til bilfri dag i Køge. Det blev en god dag med megen interesse for cyklerne og omtale med billede i Cyklister, DCF's blad.

Denne udgave af medlemsbladet vil også blive udsendt til nogle tidligere medlemmer i håbet om at få dem "ind i folden" igen.



# Liggecykling i al slags vejr

Fra det tyske medlemsblad *InfoBull* nr 137, tekst+foto af Wolfgang Bion, oversat af Per Nørgaard



## Godt rustet med det rigtige funktionelle tøj

Vi kender alle problemet: nogle gange er vejret utilregneligt og omskifteligt. Om morgenen er det friskt og køligt, og om aftenen brager solen ned, eller det veksler konstant imellem sol og regn. For at kunne klare sig i alle situationer er det nødvendigt med en (cykel)taske fuld af cykeltøj foruden kontortøjet hvis man bruger liggecyklen til og fra arbejde.

Det lyder omstændeligt og er det også. Derfor vil jeg her gerne fortælle om de løsninger jeg er nået frem til og de erfaringer jeg har gjort mig igennem en årække med såvel daglig brug som langture. For de fleste af jer der bruger cyklen dagligt er der nok ikke meget nyt at hente men jeg håber dog at der for den ene eller den anden er nogle anvendelige praktiske tips at hente.

Løsningen består i en variabel funktionsbeklædning i passende kombination, og der må gerne fifles selv!

## Løsprincippet i teori

Tre tynde tøjlag med forskellige funktioner bruges sammen og kombineres efter behov:

### Funktionsundertøj

Her begynder fugtighedstransporten. Tøjet skal sidde tæt på kroppen, så om muligt hele hudoverfladen kommer i berøring med tøjet. Hvis sveden fra undertøjet bliver optaget og transporteret udad hurtigt, giver det en større fordampningsflade end huden i sig selv. Altså: køligere om sommeren, tørrere om vinteren.

### Isolator

Lagrer den varme luft i koldt vejr (som fyldet i en sovepose). Typisk materiale er fleece.

### Yderste lag

Efter behov bruges forskellige dele (vindtæt, vandtæt), men i hvert fald åndbart, ellers svømmer man i egen saft.

## Konkret praksis

Om vinteren har man glæde af en fleeejakke med windstopper-laminat. På trods af at fleece laget kun

### Tip ved kulde:

Hvis du ikke fryser de første minutter af turen så er du for varmt påklædt og kommer snart til at svede, og er man først gennemsvedt så fryser man for alvor!

er tyndt er jakken, med en svedtrøje under, tilstrækkelig til at man kan holde varmen helt ned til frostgrænsen. Det hænger sammen med at den virkelig er vindtæt og bevægelsesvarmen derfor ikke bliver bortledt. Lynlåse under armene og foran sørger for den nødvendige fintuning af temperaturen.

For ikke at fryse alt for meget i de første minutter eller for hurtigere at komme op på "driftstemperatur" trækker jeg, når det er meget koldt, en ekstra vindjakke over som jeg så rettidigt fjerner igen; man skal jo heller ikke pine sig selv.

Det samme gælder for bukserne: over de tynde cykelbukser trækker man vindtætte bukser som man hurtigt kan tage af igen. Jeg har sagt farvel til enhver form for thermoundertøj for det kan man ikke så hurtigt og nemt slippe ud af. Jeg har endnu ikke fundet vindtætte bukser til salg så jeg har valgt at lave mine egne ved at sy dem selv ud af hylstret fra en gammel sovepose. Snitmønstre kan man finde i stofforretninger (eller på internettet) Alternativt kan man søge efter joggingbukser i tyndt kunststof og så efterfølgende fjerne et evt. for. (Ovs.: der findes flere varianter på markedet, som oftest udformet så det kun er forsiden henover knæene der er dækket af windstopper og altså med fuldt åndbar bagside)

### Tip under vekslende vejrforhold:

Brug påklædning med mange muligheder for at variere og kombinere efter forholdene.

I for- og efteråret er det almindeligvis tilstrækkeligt med en tynd jakke med windstopper-laminat over en cykeltrøje. Det er at foretrække at det er typen med aftagelige ærmer, sådan at den kan fungere både som jakke med korte og lange ærmer samt windstopper vest. Det er så funktionelt og variabelt at den udfylder behovet for overkropsbeklædning igennem de tre årstiderne, pånær en tynd vindjakke og evt. en regnjakke.

### Tip ved varme:

Man kan afgive meget varme fra hovedet, derfor er det også nemt at styre kropstemperaturen ved at tage en hue af eller på, er det for lidt tager jeg en basecap på og bliver det mig for varmt f.eks i lyskryds tager jeg som det første huen af. Det er meget effektivt. Derudover beskytter huen selvfølgelig også mod kulde, regn og sol.

Varmt vejr er naturligvis ikke noget problem: man kører i cykeltrøje og shorts og for en sikkerheds skyld tager man også en vindjakke med.

#### **Tip ved hedeølge:**

Når asfalten er glødende varm hjælper det med et vådt håndklæde viklet om hovedet, og et andet lagt henover skuldrene. Tag meget vand med og brug det både ind- og udvendigt.

En muffedisse er nyttig i mange situationer: Den beskytter nakken mod nedkøling og stivhed, man kan hurtigt trække den op foran mund og næse når en mygge eller fluesværm hænger over vejen (evt. også ved udbrud af fugle influenza eller forbikørsel af Cheminova --ovs.). Gør man den våd er det også et godt klimaanlæg oven på hovedet.

#### **Tip til benklæder:**

Jeans og bomuld er tabu! En cykelbuks af tyndt nylon (polyamid) er meget stærkere, mere holdbar og tørrer på få minutter efter et regnvejr hvor bomuld bliver ved med at være vådt.

Tyndt nylonstof er tætvevet, selv om vinteren blæser vinden ikke ubehageligt igennem. Buksebenene bør være aftagelige så bukserne er anvendelige i et meget bredt temperaturområde. Nylonstoffet i gode trekkingbukser er forbavsende holdbart, flere gange er det sket for mig at de er røget ind i kæden: ikke bare blev de ikke det mindste beskadigede men det var også nemt, effektivt at fjerne kædesnavsen igen, bare med en vask i hånden.

Når temperaturen ikke ligefrem er nede på frysepunktet bliver regntæt påklædning hurtigt til en svedefælde. Sveder man først kommer man også hurtigt til at fryse.

#### **Tip til bygevejr:**

Det er ikke vigtigt at være tør, men at forblive varm!

Med det beskrevne tynde cykeltøj kan man roligt køre igennem en mindre byge. Allerede 10 minutter efter har fartvinden igen tørret det hele.

Er regnen stærkere, så hjælper en let vandafvisende men meget åndbar vindjakke. Den holder ganske vist ikke stand mod regnen særlig længe men bevarer dog kropsvarmen. Fordi det virkelig er min favorit kommer her en konkret anbefaling: GoLite Wisp fra USA, vejer 90 gram og kan pakkes ned til ikke at fylde mere end et æble. (kilde: [www.hike-lite.co.uk](http://www.hike-lite.co.uk))

#### **Hjemmelavet regnvest**

Under vedholdende småregn ved varme temperaturer er regnjakken for varm. Vindjakken, derimod, vil efter nogen tid ikke være varm nok. De følsomme områder omkring nyrerne bliver først underafkølede, derefter bliver det ubehageligt omkring mave og bækken hvorimod armene kan tåle betydeligt større afkøling og også bør være fri for bedre temperaturregulering.

Derfor har jeg syet mig en regnvest. Den er helt

åben på bagsiden og er lavet af imprægneret vandtæt nylon. Man trækker den simpelthen over hovedet og nederst holdes den på plads af en rem. På grund af det åbne design med minimal regnbeskyttelse kommer der luft nok til kroppen så man undgår at komme til at svede, men stadig beskytter de ømfindtlige områder af kroppen. Foran er den forlænget for at give ekstra god beskyttelse der. Forlængelsen bliver udsænknet foran med et gummibånd og en krog hægtet på stellet. Sideværts i nyrehøjde er et bælte/bånd der lukkes på ryggen med velcro og dermed fixerer vesten.

Denne vest har bevist sit værd igennem årene. Med en mikrofiberklud tørrer jeg ind imellem det regnvand der samler sig, og som ellers ville løbe ud i siden, op. Her er der helt sikkert mulighed for forbedringer ikke desto mindre har denne udformning altid virket fint for mig.

Ved koldt og regnfuldt vejr er grænsen dog på et tidspunkt nået. Her kører jeg med kombi fleecejakken



som varmeopsamler og en vindjakke over, evt. med regnvesten over. Fleece varmer også når det er vådt så længe vinden ikke fløjter igennem. Det undgår man med denne kombination. Overophedning og sved undgås her lettere end med en regnjakke. Regnjakke og -bukser er anvendelige ved lave temperaturer eller timelang kørsel i konstant regn, hvor alt andet hurtigt ville blive fuldstændigt gennemblødt. Husk, åndbare materialer er kun åndbare så længe overfladen ikke er dækket af vand. Vandet skal altså perle af! Derfor er det vigtigt regelmæssigt at behandle med imprægneringsspray, noget der ofte glemmes. Nu håber jeg at der med mine input kan spares adskillige bil-kilometer.

#### Tip til alle lejligheder:

En frontkåbe hjælper naturligvis meget og kan gøre mange ting nemmere. Allerede en kort frontkåbe som kun når til over knæene er tilstrækkeligt og kan sammen med en poncho (et regnslag) gøre regnvejrskørsel til en fornøjelse og om vinteren beskytte mod den kolde vind.



Allzeit gute Fahrt!

Wolfgang Bion, Köln



## Generalforsamling og forårsudstilling 2008

Hermed indkaldelse til generalforsamling 2008 for Liggecykelforeningen. Generalforsamlingen afholdes lørdag den 29. marts 2008 kl. 19.00 et sted i Horsens. Pt. ligger den nøjagtige adresse desværre ikke fast.

#### Dagsorden

1. Valg af dirigent
2. Valg af referent
3. Aflæggelse og godkendelse af bestyrelsens beretning (udsendes i næste blad)
4. Aflæggelse og godkendelse af revideret regnskab (udsendes i næste blad)
5. Vedtagelse af kommende års kontingent og fremlæggelse af budget for indeværende år. Bestyrelsen foreslår 150 kr. i årligt kontingent (som nuværende)
6. Behandling af indkomne forslag
7. Valg af bestyrelsesmedlemmer og suppleanter. Torben Thellefsen og Mogens Skov er på valg.
8. Valg af 2 revisorer og 1 revisorsuppleant.
9. Eventuelt

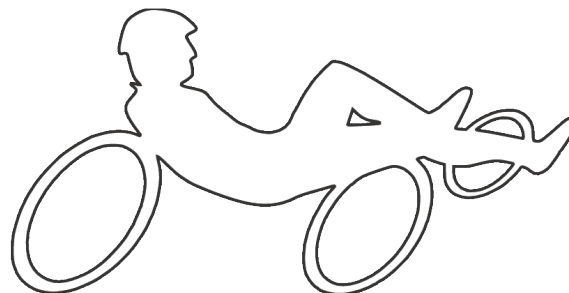
Der er spisning kl. 18.00 (gratis). Tilmelding hertil senest den 25. marts til Brian Scharling  
Bemærk i øvrigt, at vi starter weekenden med cykeltur lørdag eftermiddag og slutter med udstilling søndag eftermiddag.

#### Søndag den 30 marts er det forår!!

Vi afholder i hvert fald vor Forårsudstilling på denne dato. Stedet bliver INDUSTRIMUSEET i Horsens. Nærmere detaljer i nr. 1/2008 af Liggecyklen. Listen herunder viser hvem vi har inviteret til at udstille.

- Cykeloptimisten
- Sofacyklen
- BikeMobil/TOXY
- ExtraWheel
- Pedalkraft
- Leitra
- Bjällby
- Brompton
- BOB trailer

Skulle yderligere vise sig inden er vi meget interesseret i at høre om det. Kontakt Mogens Skov.



# Cykeltrøjer til liggecyklister – igen!

I sidste nummer kunne bestyrelsen med stolthed præsentere et godt tilbud på cykeltøj til alle os liggecyklister. Der gik dog ikke mere end en uge før vågne medlemmer (I ved hvem I er!) havde gjort os opmærksomme på det uheldige i at lave tøj (af enhver art) med antibakterielle sølvioner i (som der var i trøjerne).

Vi satte derfor salget på hold (blev annonceret på hjemmesiden) og tog kontakt til leverandøren, Owayo, som aldrig havde hørt om problemet, men heldigvis godt kunne og ville hjælpe os.

## De samme trøjer – bare anderledes

Så nu er vi klar til igen at tilbyde liggecykeltrøjer til medlemmerne – og nu uden antibakterielle midler. Det må vi klare selv med sæbe og vaskemiddel ... Vi har fastholdt udvalget til de samme tre genstande som sidst:

- En cykeltrøje med korte ærmer (som afbildet). Lynlåsen er skjult og har  $\frac{3}{4}$  længde, d.v.s. ned til cirka overkanten af lommerne, som naturligvis sidder foran. Der er 3 lommer på trøjen, og elastik i livet så det ikke blæser ind/op.
- En cykeltrøje med lange ærmer. Ud over ærmelængden er den som den kortærmede.
- En vindjakke med lange ærmer. Den har en lynlåslomme i siden og en intern lomme som hele jakken kan foldes ind i når den ikke bruges. Jakken har også elastik i livet.

Priserne er uændret 250 kr for den kortærmede trøje, 280 kr for den langærmede trøje, og 350 kr for jakken. Og det er stadig inklusive forsendelse!

## Bestilling

Hvis du gerne vil have del i dette pragtfulde tilbud bedes du sende en e-mail til Nils Birkegaard (nilsbirkegaard@oncable.dk / 29 23 71 92) og fortælle hvad du gerne vil have og i hvilken størrelse. Jeg (Torben T) mener at en størrelse Large passer mig (178 cm, normalt bygget til den store side), mens andre mener at jeg er lige på grænsen til Medium. Håber det kan hjælpe med størrelsesvalget! Spørg Nils hvis du er i tvivl.

Du bedes bestille inden 9. januar 2008, hvor vi sender ordren til Owayo. Derved kan vi være ret sikre på at have tøjet inden forårsweekenden 29-30/3 i Horsens.

Betaling skal ske til foreningens konto (reg.nr. 1551, kontonr. 16924083), også senest 9. januar.

Bestiller du inden 9. januar kan du få dit navn på kraven af cykeltrøjen uden ekstra udgift (kan anes på billedet). Bestiller du senere forsvinder den mulighed og du må håbe at vi har bestilt til lager af netop din størrelse. Derfor: bestil nu!

Der er allerede bestilt så meget at vi hjemtager alle



*Designet af trøjen, baseret på input fra medlemmer ved DM i Hillerød. I virkeligheden vil teksten blive skrevet med kursiv skrift, ala forsiden af bladet.*

tre modeller, så du behøver ikke engang bestille “taktisk”.

Bestyrelsen har glædet sig til at præsentere dette tilbud som vi håber rigtigt mange medlemmer vil benytte sig af. Vi ser frem til at få travlt med at tage imod bestillinger og senere med at pakke tøjet til forsendelse. Og naturligvis glæder vi os til at se trøjerne og jakkerne i brug på vejene!

## Og hvad var problemet lige?

Sølv-ioner er under stærk mistanke for at gøre bakterier resistente overfor antibiotika. Det kan i sidste ende betyde at sygdomme som lungebetændelse og halsbetændelse ikke kan nedkæmpes. Se også <http://ing.dk/artikel/77784>



# Paris - Brest - Paris på liggecykel

Tekst/foto: Jan Buschardt



Paris-Brest-Paris (PBP) er et legendarisk cykelløb på 1.200 km, der skal gennemføres i løbet af 90 timer. Den enkelte cykelrytter må selv disponere sin tid mellem at cykle, spise og sove, men fælles for alle er at der er en række kontrolposter undervejs, hvor man skal have stemplet sit kontrolkort som bevis på at man har været forbi. Hver kontrol har en lukketid, som man skal overholde. Løbet er åbent for alle typer menneskedrevne køretøjer: Tandems, liggecykler, velomobiler, løbehjul - og traditionelle racercykler, som der er flest af. Løbet afholdes hvert 4. år med et stadigt stigende antal deltagere — i 2007 deltog 5.160, hvoraf 3.608 gennemførte.

## Courage!

Alle specialcykler skulle starte mandag den 20. august kl. 21.00, lige efter de første – og hurtigste – var sendt af sted. Jeg ankom til startstedet og tilbragte en times tid med at kigge på de andre “velo speciaux”. Vi var i alt 4 danske liggecyklister, der alle skulle prøve kræfter med PBP for første gang: Torben Scheel, Viggo Lorentzen og Torben Ravn, hver på deres Optima Baron, og mig på min VK 2 med bagboks, navdynamo og GPS. I boksen havde jeg værktøj, dæk, slanger, sandwich, drikkepulver, skiftetøj og en drikkeblære med 2 liter vand.

Kl. 21.00 blev vi sendt af sted med skuddet fra en startpistol og klapsalver fra alle tilskuerne. Det havde været tørvejr hele dagen, men lige da vi satte i gang begyndte regnen — ikke så meget til at starte med, men det skulle blive værre!

Vi blev ledt gennem byen med motorcykeleskorte, så vi ikke behøvede at stoppe for rødt lys eller krydsende biler. Der var sort af tilskuere ved startfeltet og langs med ruten ud af byen. Selv på broerne over vejen var pladserne tæt besat og de opmuntrende tilråb lød konstant: “Bon route!” (meget passende), “Allez!” (bryder jeg mig ikke meget om; det lyder som en kommando), “Bravo” (lidt tidligt at råbe, når vi kun lige

var startet) eller “Courage!” (nok det mest velvalgte tilråb).

Jeg mistede hurtigt fornemmelsen af, hvor de andre danske liggecykler var blevet af i mørket og regnen, så jeg faldt ind i mit eget tempo. Da vi var kommet ud af byen, blev løbet givet frit, men det opdagede jeg aldrig, da jeg lå lidt tilbage i feltet og ikke kunne se de forreste. Jeg fulgtes lidt med forskellige tandems; de kører med samme rytme som en liggecykel:

Hurtigt ned ad bakke og langsomt op ad. I alle landsbyerne, vi kom igennem, stod folk langs vejen og kom med opmuntrende tilråb. Hvad skal man sware, når nogen råber “Bravo!” eller “Bon courage!”? Jeg lagde ud med at klemte med klokken og vinke til tilskuerne. Efter et par timers kørsel fulgtes jeg med et par på en tandem. Hver gang vi kom forbi nogle tilskuere, vendte den kvindelige del af parret sig om i sadlen, vinkede energisk med den ene hånd, mens hun storsmilende råbte “Merci, merci!”. Det er ikke utænkeligt, at hun var løbets udgave af den lokale landsbytosse, men jeg synes at det var fint at takke alle tilskuerne, så resten af turen vinkede jeg også og råbte “Merci”, når nogen kom med tilråb.

## Natkørsel

Inden længe kørte jeg helt alene gennem den kulsorte nat. Jeg var glad for min navdynamo, der sikrede at jeg snildt kunne køre med 50 km/t ned ad bakke selv om der var regn eller tågedis.

Jeg ankom til Montagne-Au-Perche (140 km) kl.

02:50 tirsdag morgen. Her var der ikke kontrol på turen ud, men der var mulighed for et varmt måltid mad. Det benyttede jeg mig af: En skål dejlig varm og nærende suppe og en cola. Jeg drikker normalt ikke cola, men på langdistanceture giver det både væske og energi. Jeg kunne køre af sted igen efter en halv time. Hele det første døgn havde jeg fordelen af at ligge fremme i feltet i forhold til størstedelen af de 5.000 deltagere, så jeg behøvede sjældent at stå i kø for at få noget at spise.

Det gik stejlt ned ad bakke ud af byen, hvilket ikke er nogen fordel når man er våd og kold. Fartvinden gør det umuligt at få varmen, før det begynder at gå op ad bakke igen, hvilket det først gjorde efter et par kilometer — og da sad jeg og rystede på cyklen. Men en hurtig bakke opad gav mig varmen igen — og så havde jeg ingen problemer med varmen før næste stop.

## Masser af energi

Jeg ankom til den første rigtige kontrol i Villaines-La-Juhel (222 km) kl. 7:25. Efter at have fået stemplet mit kontrolkort fik jeg mig to retter varm mad — det er ikke hver dag, jeg får kartoffelsuppe og kylling til morgenmad! Det tager lidt tid at få bestilt og



*Kaffebord ved vejsiden*

spist så meget, men jeg spiste ved hver kontrol det første døgn, dvs. 5 varme måltider. Resultatet var, at jeg ikke en eneste gang følte, at jeg manglede energi eller havde svært ved at få cyklen til at trille. Jeg var på cyklen igen kl. 8:20.

Tirsdag vekslede vejret mellem regn og opholdsvej, men det var ikke tørvejr så længe ad gangen at jeg på noget tidspunkt blev tør.

Lidt før frokost kom jeg igennem en lille landsby og hørte pludseligt nogen råbe "Café! Café?". Der stod en lille familie på den anden side af vejen ved en bod med kaffe og kage. Jeg huggede bremserne i og kørte over til dem. De havde stillet deres lille "bod" op for at kunne tilbyde cyklisterne kaffe og kage — ganske gratis! Det var den første kaffebod jeg oplevede, men på resten af ruten var der jævnligt en lille bod der tilbød kaffe, vand eller andet. Det tog ikke mange minutter at få en kop kaffe, en kage og en lille snak, men sikke det hjalp!

Kl. 12.30 var jeg ved kontrollen i Fougeres (310 km) efter 15 timer og 30 min. Jeg var drivvåd af regnen, alt hvad jeg rørte ved i restauranten blev vådt og mit forsøg på at tørre lidt af tøjet ved at hænge det over stolene var omsonst. Jeg var på cyklen igen efter 25 minutter. Nøjj, hvor jeg frøs! Det er rigtigt koldt, når man sætter i gang i vådt tøj.

### Indre billeder

Når jeg cykler langdistancetur, har jeg som regel mit kamera i en bæltetaske, så jeg nemt kan nå det og tage et billede undervejs. Men det første døgn regnede det så meget, at jeg det meste af tiden ikke kunne fotografere – og når det ikke regnede, havde jeg oftest tabt lysten – så de fleste af mine billeder fra dette løb er fra kontrollerne. Men selv om jeg ikke fotografere, er der alligevel billeder der brænder sig fast i hukommelsen. I løbet af tirsdagen, på et tidspunkt hvor solen skinnede, kom jeg forbi en cyklist der var ved at lappe sit forhjul. Han havde stillet sig ned i grøften for ikke at stå på den smalle vej. Cyklens baghjul stod nede i grøften og forgaflen stod oppe på vejen. Cyklisten var dybt optaget af at lappe sin slange. Bag ham var der en grøn hæk, der glinsede af regndråber, og over hækken kunne man se hove-

det af en ko, der med hovedet lidt på skrå iagttog lapperiet!

Jeg fik mit kontrollkort stemplet i Tinteniac (365 km) kl. 15:30. Afgang igen kl. 16:15 — mæt, men våd.

### Hellere forkælet end forkølet

På vej ind mod Loudeac (449 km) kl. 20:40 var jeg gennemblødt og bekymret for, om jeg ville kunne finde ordentlig hvile i det våde tøj. Jeg var i forvejen plaget af begyndende halsproblemer, så jeg havde ikke lyst til også at udfordre skæbnen på dette punkt. Så jeg besluttede mig til at være god mod mig selv og lejede derfor et værelse for natten i et privat hjem. Et VARMT karbad (skønt), et varmt måltid på en god restaurant (skønt) og så i seng (skønt). Jeg vågnede tidligt nok til at jeg burde kunne nå den næste kontrol inden lukketid. Jeg ville ikke spille tid med at gå i kontrollens cafeteria, så jeg spiste bare en medbragt sandwich og cyklede af sted i mørket kl. 5:30 efter ca. 5½ times søvn. Og det blev kendetegnende for den dag: Som regel bare en sandwich på kontrollen for at slippe for at stå i kø. Hvor jeg det første døgn havde kørt alene eller i spredt flok, kørte jeg denne dag i massiv trængsel. Det var sjældent at der ikke var kø ved kontrollernes cafeteriaer. Og resultatet var, at jeg denne dag kun fik lette måltider at spise indtil kl. 20, hvor jeg i Carhaix-Plouguer fik et varmt måltid.

Det var mørkt, men stort set tørvejr, og jeg fulgtes ud af byen med mindre grupper af cyklister. Mit tøj havde kunnet hænge på værelset og tørre, så det var ikke længere vådt; højst lidt klamt, hvilket var en rar forandring. Jeg havde nogenlunde fornuftig tid til at køre til næste kontrol: 76 km på 4½ time. Efter 1¾ time er der pludselig nogen officials, der signalerer at vi skal dreje ind til en kontrol. Jeg kan slet ikke forstå, at jeg har regnet så meget galt, men det viser sig at være en hemmelig kontrol, hvor vi skal ind at stemple. Et hurtigt stempel, en bid brød fra tasken, og så af sted igen.

Jeg ankom onsdag morgen kl. 9:05 til Carhaix-Plouguer (526 km) — næsten 1 time før lukketid, og kunne fortsætte igen kl. 9:50.

### Op og ned

Dagen var velsignet af en del sol og mange, lange bakker. Jeg frygtede på forhånd bakkerne, men de viste sig at være ganske medgørlige. Godt nok var de lange, men ikke så stejle. Så det var bare om at komme ned i et passende gear og så træde cyklen opad stille og roligt. På vej mod Brest er der en berygtet bakke. Den er ikke så høj (250 m højdeforskel), men den er 17 km lang med kun nogle få, korte strækninger, hvor det går nedad! Men da jeg kom til den, skinnede solen, himlen var blå og livet skønt! Og på den anden side af toppen ventede en lige så lang nedkørsel. Herligt!

Jeg ankom til kontrollen i Brest (615 km) onsdag kl. 14:00 — nu var jeg mere end halvvejs!

Det blev til et lidt længere ophold, hvor jeg fik en skål suppe, et flute og en cola. Jeg købte også et par

tørre (!) strømper, som jeg cyklede videre i. Selv om en stor del af dagen havde været tør, var mine sko og strømper stadig våde, så det var livgivende at få et par tørre strømper på.

Jeg fortsatte kl. 15:15. Da jeg nærmede mig den store bakke igen, begyndte jeg at kunne mærke, at jeg ikke havde fået så meget at spise i løbet af dagen. Jeg havde spist alt det, jeg havde med mig og jeg kiggede

desperat efter en købmand eller en restaurant. Men der er ret øde på de kanter. På toppen af bakken var der en del tilskuere — og en delte bananer ud, som jeg tog imod med kyshånd. Turen ned på den anden side virkede ikke så lang, men det er jo ikke så mærkeligt, når man triller med 50 km/t. Jeg ankom til kontrollen i Carhaix-Plouguer (699 km) onsdag kl. 19:40.

Efter 2 varme retter kunne jeg igen sætte cyklen i gang klokken 21:00 onsdag aften. Mørket havde sænket sig, det var stadig tørvejr, men koldt. Det gik fint med god fart og jeg følte mig slet ikke træt, da jeg ankom til kontrollen i Loudeac (775 km) torsdag morgen kl. 01:00. Jeg fik lidt at spise og kunne cykle videre kl. 01:45.

### At hænge med hovedet

Det var rigtigt koldt nu med våde veje, lidt regndis, men ellers fint vejr, og jeg følte mig rigtigt godt kørende. Flere gange i løbet af natten oplevede jeg, at franske ryttere, der kom forbi, spurgte "Ca va?". Jeg tænkte at det godt nok var nogen flinke fok der sådan hilste, så jeg svarede "Oui, oui". Sjette eller syvende gang det skete, opdagede jeg, at de andre rytteres opmærksomhed skyldtes, at jeg hang faretruende langt ud til venstre for cyklen. Det er en af mine "specialiteter", som især rammer mig om natten når jeg ikke kan korrigere min siddestilling ved hjælp af synet. For at hjælpe mig med at holde balancen, tog jeg min nakkepude ud af bagboksen og anbragte den sådan, at jeg med nakken kunne mærke, om jeg sad lige i sædet. Og de venlige franskmænd holdt op med at spørge til mit velbefindende!

Det var mørkt, tåget og koldt, men jeg følte, at jeg var rimeligt godt kørende. Lidt over kl. 3 torsdag morgen kom jeg forbi en åbenstående garagedør, hvor der var indrettet en lille café. Så jeg fik mig en kop kaffe og et stykke kage og lovede til gengæld at sende et postkort fra Danmark. Manden i familien kunne fortælle, at der var en hemmelig kontrol nogle få

km fremme og at der var ledige sovepladser. De andre cyklister i garagen var lykkelige for den besked, men jeg tænkte, at jeg hellere bare ville cykle. Så da jeg kom til den hemmelige kontrol kl. 3:50, var

jeg indstillet på at cykle videre de næste 2-3 timer til kontrollen i Tinteniac. Den flinke mand, der stemplede mit kontrolkort, spurgte om jeg ville sove inde i salen? Da jeg svarede nej, så han bestyrtet ud. Det fik mig til at ombestemme mig, og jeg fandt et sted at sove. GOD beslutning! Jeg fik tiltusket mig et liggeunderlag og et overlevelses-tæppe, som nogen havde

efterladt, og sov i 1½ time. Da jeg vågnede, var jeg forbløffende frisk, den korte søvn taget i betragtning.

### Ondt i nakken

Jeg kørte videre i den tågede nat kl. 6:20. På vej ud fra kontrollen tabte jeg min nakkepude, men da jeg opdagede det, havde jeg allerede kørt så langt (200 m!), at jeg ikke syntes det var værd at vende om for at lede efter den. I løbet af meget kort tid skete det umulige: Jeg fik ondt i nakken af at køre på liggecykel! Jeg er stadig i tvivl om hvad det skyldtes, men jeg hælder mod, at det var nakkepudens skyld og at den, sammen med de ujævne veje, havde generet min nakke. Resultatet var, at jeg resten af turen havde ondt i nakken og var nødt til at støtte nakken med højre hånd. Så de resterende godt 400 km. blev kørt med én hånd på styret og den anden om nakken. Det havde den fordel, at jeg kunne trække hovedet ind mod cyklen, så jeg ikke kom til at hælde ud til venstre, men det gjorde det på den anden side ganske vanskeligt, og smertefuldt, at skulle skifte gear.

Kl. 8:40 torsdag morgen ankom jeg til kontrollen i Tinteniac, som jeg forlod igen kl. 9:20.

Torsdagen gik igen gennem regn, tåge og koldt vejr. Ved kontrollen i Fougères (917 km), hvor jeg ankom torsdag kl. 12:30, fik jeg mig et solidt, varmt måltid i en dejlig lun spisesal. Og så afsted igen kl. 13:30.

### Folkefest

Ankomsten til kontrollen i Villaines-La-Juhel (1003 km) kl. 17:45 var ganske speciel. Ved ankomsten til byen kørte vi gennem en oppustet port og den sidste ½ km til kontrollen stod tilskuerne tæt pakket bag stålbarrierer. Og ved ankomsten til kontrollen blev vores navne annonceret over højttalere, som kunne høres i hele byen! Det var næsten ikke til at komme igennem muren af tilskuere, men der var en god og festlig stemning, så det gjorde ikke så meget. Endnu en skål kartoffelsuppe og lidt kylling, cola og vand



til flaskerne.

### Trætheden får overtaget


Jeg forlod kontrollen kl. 18:40 med 82 km til næste kontrol i Montagne-Au-Perche (1.085 km), hvor jeg ankom kl. 23:00 torsdag aften. Jeg fik et godt måltid mad, og besluttede mig for at cykle videre, da jeg følte at jeg nok ville kunne køre igennem til mål. DÅRLIG beslutning! Inden længe fik trætheden overtaget, og jeg havde svært ved at styre cyklen.

Jeg håbede, at jeg ville finde et sted med kaffe eller – bedre endnu – et sted at sove, men som den eneste strækning på ruten, var denne fuldstændig uden tilskuere, cafeer eller byer. Jeg kom igennem et par små, mørke landsbyer, hvor jeg holdt udkig efter et buskur eller bare en bænk. Da jeg endelig fandt en bænk, var den allerede optaget! Så jeg slingrede videre gennem mørke og tåge. Heldigvis var der stort set ingen biler og når der nærmede sig cykler bagfra, holdt jeg ind til siden for at lade dem passere, så jeg ikke skulle kollidere med dem.

På vej ud af en lille, mørk landsby så jeg en cyklist stå under en gadelampe i færd med at gøre klar til at cykle. Jeg spurgte ham, om han havde sovet på jorden under lampen, idet jeg antog at jorden i såfald ville være varmet op og dermed mere egnet til at jeg kunne ligge der, men han svarede benægtende. Jeg gjorde mine til at cykle videre, da han spurgte, om jeg var træt. Det kunne jeg ikke lyve mig fra og han

sagde, at hvis jeg var træt, burde jeg sove: Han havde lige set en tandem, der var styrtet, fordi føreren var faldet i søvn! Det gjorde udslaget og jeg besluttede mig til at sove. GOD beslutning! Den venlige cyklist hjalp mig med at finde et egnet sted at sove: I græsrabatten i en indkørsel, under en gadelampe, så jeg ikke ville blive kørt over. Jeg rullede mig ind i mit overlevelsestæppe og faldt i søvn med det samme. Og vågnede frysende efter 20 minutter. Men nu var jeg frisk igen og kunne uden større problemer styre cyklen gennem mørket til den næstsidste kontrol, Dreux (1.159 km), hvor jeg ankom efter yderligere 3 kvarters kørsel kl. 5:15 fredag morgen.

### I mål!

I Dreux fik jeg et godt måltid varmt mad og 1½ times søvn i en dejlig feltseng under et varmt tæppe. Og kl. 7:55 var jeg så klar til den sidste etape. Vejret var rimeligt og ruten nogenlunde flad på det første stykke, så jeg havde god fart på cyklen. De sidste 30-40 km mod mål var der dog en del stejle bakker — nogle af den slags, hvor man ikke har gear, der er lave nok og hvor farten ikke kan blive lavere uden at man vælter. Øv! Og når der så står tilskuere på toppen af bakken og hepper, så er man jo nødt til at se ud som om, det slet ikke er svært. Dobbelt Øv! Men op ad bakkerne kom jeg, og kl. 11:10 kunne jeg trille i mål, efter 1.227 km på 86 timer og 10 minutter, som en meget træt, men tilfreds, debutant. 



Indkørslen til kontrollen ved Villaines-La-Juhel (1003 km) med masser af tilskuere langs gaderne.

# Velo-Light fuldkåbe



Jeg solgte min Alleweder for et par år siden, da den var for trang og for tung til mit nye hjem oppe på Fensmark-bakken. Men da vinteren kom, savnede jeg dens vejrbeskyttelse og den gode motion, den gav. Så da jeg på det tyske forum så en ny kåbe til montering på trikes, skyndte jeg mig at bestille det første eksemplar. Jeg understregede dog, at jeg ville have noget, der bare kunne monteres på triken, uden at jeg skulle lege Ole Opfinder. Fint nok, det kunne de godt, og jeg betalte 1100 euro for kræet.

## **Køb en kåbe ...**

Vi aftalte at mødes i Puttgarden og montere kåben på triken der, så jeg kunne cykle den hjem. Da leveringsdagen oprandt, havde jeg dog nået at få kolde fødder, og heldigvis ville Henrik Schroll godt lægge bil til, så vi drog af sted til Puttgarden.

Det viste sig at være en god ide, for deres holdere var ikke Jordens mest solide eller velgennemtænkte og var med garanti røget af med et brag ved første hul i vejen. Men kåben kom hjem og endte i et mørkt hjørne, mens jeg overvejede, hvordan den skulle modificeres for at være praktisk og blive på.

## **... tilpas den til virkeligheden ...**

Der stod den så hele foråret og sommeren, men her

sent på efteråret gik jeg i gang med at modificere og forstærke holderne. Jeg lavede også et par luger i bagenden, så jeg kunne få cykeltasker af og på uden at vippe hele bagkåben frem, som det var tiltænkt fra tyskerne side. Problemet ved det var, at forkåben også skulle vippes frem, og det var umuligt at stå og jonglere med begge i ruskvejr.

Jeg nåede frem til en konfiguration, der virkede, selv om kåben mest mindede om en budding, når den røg over store bump. Men det løste sig, da et rør fra tyskerne, der viste sig at have en godstykkelse på 1 mm, knækkede. "Løste sig", fordi jeg så blev nødt til at lave en bedre støtte af aluprofiler. Samtidig fik forkåben en ekstra stiver af pvc-afløbsrør, så den ikke belaster bagkåben og ikke kan blævre fra side til side. Jeg kørte første testtur her i dag, og den var meget mere stabil.

## **... og du har en velomobil**

Selve kåben vejer omkring 10 kg og er som det ses åben i bunden. Den er ikke købt for at give mig fart på, men for at værne mod kulde og regn/sne, og det klarer den faktisk udmærket. Forfra mærker man ingen fartvind, og vandet bliver også ude. Sidevinduerne lukker luft ind bagfra, men det holder ruderne fri for dug og køler samtidig mit hoved en anelse. Snu-

den kom lidt langt ned, så man skal tage store opkørsler lidt skråt. Lidt a la en dyr sportsvogn. Den er tung, men ikke oppe i 40 kg som min Alleweder var. Og så kan den pilles af, hvis man vil bruge triken om sommeren. Udsynet er fint, men lidt begrænset bagud, så jeg ender nok med et sidespejl på hver side og så vidvinkelspejlet i toppen til det store overblik. Jeg bliver stadig en anelse svedt, især op ad bakke, men den lukkede top gør, at jeg så efterfølgende ikke fryser pga. fartvind som i Allewederen. Jeg har stadig et lille problem med regn, da dråberne har det med at blive hængende på vindspejlet. Forhåbentlig kan det nanostads, jeg har købt, hjælpe lidt på det. Ellers må jeg ud i noget med vinduesviskere.

### Signaler

Ingen velomobil uden en masse ledninger til el. Denne er ingen undtagelse. Jeg kan ikke få armene ud for at signalere, så jeg købte et sæt diodeblinklys fra Velomobiel.nl. Bruger 6 volt og kostede mig 53 euro med porto. Fire billige forlygter fra Bilka blev efterfølgende pelset og agerer lytglas. De sidder på med acrylfugemasse, fordi jeg var for doven til at bruge bolte.

Min "ding"-klokke duede heller ikke, da den nu sidder inde i kåben, hvor det kun er mig, der kan høre den. Thansen var heldigvis leveringsdygtige i et 6V horn på 100 dB til 50 kr. Det er ret godt at have i trafikken blandt bilzombier.

Forlyset klarer en 24 LED-lampe, som nok bliver suppleret med en 1 W S-LED. Kontakt til blinklys og horn er monteret på venstre styrende, så jeg ikke skal flytte hænderne for at betjene dem, mens kontakten til lyset sidder nede på batteriboksen.

Det hele drives af en 12 volt batteripakke til lyset, og to 6 volt pakker til blinklys og horn. LED'ernes lave strømforbrug gør, at de ikke skal oplades hver dag. Samtidig tillod de mig at benytte almindelige genopladelige AA-batterier, så vægten er meget lavere end de blyakkuer, jeg brugte før.

En velomobil har også brug for en parkeringsbremse, men det løste jeg med en pakningsring, der er spændt på bremsegrebet med en elektrikerstrip. Strippen sidder i et hul, jeg borede i grebet, så den ikke kan glide af.

### Andre planer

Forhåbentlig er jeg nu endt med en solid og praktisk



*Her ses de hjemmelavede luger der giver adgang til cykeltasker på trikens bagagebærer.*

velomobil (7-9-13), men skulle den give for mange problemer, så har jeg materiale og erfaring til at lave en 3/4 kåbe af aluprofiler, pvc-rør og zoteskum. Jeg laver muligvis en under alle omstændigheder, men det må vente til sommeren vender tilbage. Den bliver formentlig en del lettere. De kære tyskere havde planer om at lave flere kåber og eventuelt et skelet, som man selv kunne beklæde, men om det blev til noget ved jeg ikke.

Er man interesseret, kan man kontakte Arnold Binzen her: <http://www.liegerad-erlebnisstation.de/> Men regn ikke med, at den er køreklar uden nogle modifikationer.

Der er flere billeder af velo og mit selvbygd her: <http://sports.webshots.com/album/548842055kgOBvj?start=12>



**Dutch** speed bicycles

Dutch Speed Bicycles  
The online shop for Recumbent kits,  
Velomobile kits, and homebuilders parts.  
[www.dutchbikes.nl/en](http://www.dutchbikes.nl/en)





## Bilfri bymidte – Køge

*Tekst: Hans Jørgen Pedersen. Foto: Ketty Pedersen.*

Igen i år blev jeg inviteret til Køge gennem lokal afdelingen af DCF. Jeg tog min nye budcykel (omtalt i blad nr. 2007-1) med; resten var gamle og nye børnecykler. Det er efterhånden blevet til 14 inklusiv den, jeg har lavet til en af vores lokale pilefletter, Marianne Mortensen ([www.pilidetfri.dk](http://www.pilidetfri.dk))

Det var heldigvis dejligt vejr, så Køge torv var godt besøgt.

Bilfri bymidte er en meget hyggelig måde at vise liggecykler på. Torvet blev for nogle år siden brolagt.

Det ser meget romantisk ud, men er måske ikke det bedste underlag, når de små pøder skal prøve en liggecykel for første gang. Det gik ellers meget godt, og mange fik prøvet en liggecykel.

Selv om min stand kun fylder lidt i et hjørne, sørger børnene for at hele bymidten får set cyklerne, og det giver nogle gange lidt kø ved nogle af de populæreste. Børn er meget direkte i deres kritik af de forskellige cykler, og der er absolut smagsforskell.

### Reklame

Der er mange, der spørger, hvor man kan købe et sådant herligt apparat. Bag på mit visitkort har jeg samlet alle de net adresser om liggecykler jeg har kunnet finde.

### Enkelt er godt

Det jeg forsøger at vise med nogle af de sidste nye cykler, jeg har bygget, er hvor primitivt man kan lave en liggecykel. Det er ikke kun dovenskab, at cyklerne ikke er malet. Det er simpelthen, fordi man lettere kan se den oprindelige cykel. Det jeg vil vise er, hvor nemt man selv kan bygge en liggecykel ud af en brugt barnecykel.

For et par år siden var jeg i Holland. Her så jeg noget endnu mere simpelt, måske også lidt klodset. For at holde kranken ude foran, var der skruet krydsfinerplader sammen med brædde bolte, på hver side af stellet. Det virkede, og de blev brugt en del, det ærgrer mig, at jeg ikke tog nogle billeder af dem.

Det var ellers en herlig måde at vise at en standardcykel kan laves om til liggecykel uden at svejse.

### En bestilling

Jeg faldt for fristelsen til at sige ja, da der var en dreng, der pænt spurgte, om jeg kunne lave en cykel af hans gamle BMX.

BMX'eren havde godt nok 406'er hjul, lidt for stort forhjul til en barnecykel; forrøret skal være lidt langt, ellers kommer pedalerne i karambolage med forhjulet. Så for at lave den lidt justerbar, valgte jeg at sædet kunne flyttes. Det endte endda med, at jeg savede skrårøret med krank af og brugte det til forrør. Det kan man sagtens på en BMX'er, for den er i



kraftig i rørene. Baggaflen skulle svejses på igen og med en lidt ændret vinkel. Jeg synes at det blev lidt mere elegant, men det gav en del mere arbejde. Styret lavede jeg højt og vipbart, så det på langt sigt kan følge med sædet tilbage, og ved daglig brug giver en lettere adgang til sædet. Jeg har også en idé om, at et vipbart styr er bedst ved en kollision. Cyklen er lige blevet færdig, og der var stor tilfredshed med den. Det med at flytte sædet prøvede jeg første gang på min budcykel, og det er en nemmere løsning til en cykel, der på skift bruges af flere. Jeg har også med held flyttet gearskifteren hen under sædet. Det giver en dejlig kort og præcis gearskiftning.

Cyklen er afbilledet nederst til højre på siden. Med hensyn til cykelbygning så var det en pragtfuld sommer – det blev til rigtig mange timer i ly for regnen.

Skulle man rigtig gøre en indsats for liggecykling ville det være en god idé at lave årets julekalender hvor helten eller heltinden kørte på liggecykel.

### Selvbyggertanker...?

Det med at have en god idé til en cykel får man ikke lige overstået ved at lave den, for bedst som man står med nogle cykeldele i hånden, så dukker der andre ideer op, og når så de skal prøves, kommer der yderligere nogle til. Det er nok en proces der er lidt selvforstærkende.

Inden man starter med at bygge om på cykler er det en god idé at have en del gamle cykelvrage at tage dele fra. Når så man står med det stel der kan bruges, jo tungere jo bedre, for så brænder man ikke så let gennem rørene. Det er også bedst med et stel, der kun er svejset sammen, for muffesamlinger med slaglodninger er næsten umulige at svejse på. Inden der svejses, så prøv lige om kædeføringen kan være der for sæde, bag- og forgaffel. Det er sket at jeg har måttet putte et ekstra rulleskøjtehjul ind. Det er mere irriterende, når vinklen på front stangen med krank skal ændres.

Styret kan også give problemer, og her har jeg også måttet ændre nogle gange. Så er det rart, når det endelig lykkes.

Det at få en cykel til at se smart ud samtidig med at den er funktionel, er vel noget vi alle interesserer os for? Hver gang jeg ser en cykel med lidt nye former, tænker jeg på, hvordan den kunne laves om til en smart liggecykel.



Afsender:  
**Liggecykelforeningen**  
Mogens Skov  
Benediktes Allé 12  
5250 Odense C

Beholdt ved ændring af adresse



**Ved adresseændring:**  
Ring 6617 8091, eller email  
kasserer@liggecykelforeningen.dk

## Internationalt


Dette blad er naturligvis ikke det eneste blad om liggecykler i hele verden. Der udgives medlemsblade i mange lande og endda nogle blade som ikke er knyttet til en bestemt forening.

Redaktøren udveksler blade med Velovision og medlemsblade med foreningerne i Sverige, Tyskland/Schweiz, Holland, Belgien og Storbritannien. Meningen med dette er blandt andet at vi kan udveksle artikler med hinanden, hvilket for eksempel kan ses i dette nummer som har en oversat artikel fra det tyske InfoBull.

Jeg håber dette samarbejde udvikler sig positivt i fremtiden; naturligvis uden at det tager overhånd og hele bladet bliver fyldt med rene oversættelser af udenlandske artikler!

Bliv derfor endelig ved med at bidrage med gode originale artikler – måske bliver en af vores også engang oversat til udenlandsk?

## Kontingent

Det er blevet tid til betaling af kontingent for 2008. Der er stukket et girokort ind i bladet som du kan bruge. Hvis det mangler, kan du enten få et nyt hos kassereren (se adressen øverst) eller bare indbetale 150,- på foreningens konto (1551-16924083). 

# CYKEL-OPTIMISTEN

VI SKABER GLADE CYKLISTER



Grasshopper fra HP Veloteknik



Baron fra Optima



Mistral fra Challenge

Vi står klar med en prøvetur, ring venligst for aftale

Cykel-Optimisten har altid mindst 10 forskellige liggecykler på lager. Desuden har vi dæk fra Continental, Schwalbe, Primo, Vredestein i str. 406 og 451. Plus selvfølgelig en masse reservedele og specialstumper til liggecykler.

Se mere på vores hjemmeside [www.cykel-optimisten.dk](http://www.cykel-optimisten.dk)

Tranevej 15 kld. 8700 Horsens Tlf. 2876 0098 [info@cykel-optimisten.dk](mailto:info@cykel-optimisten.dk)