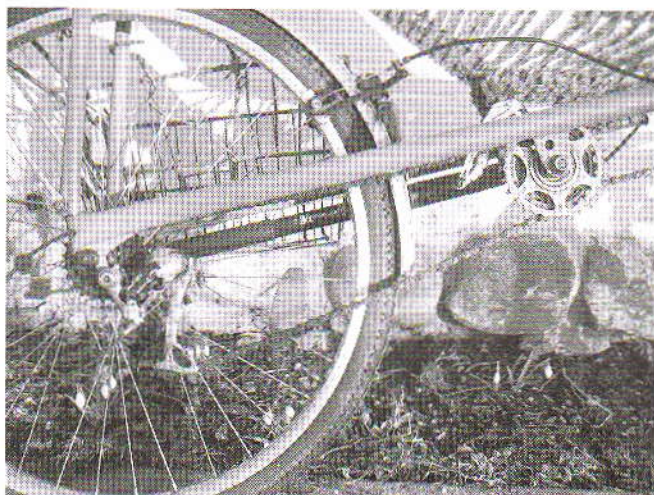


# Idéer for selvbyggeren

Af: Hans Jørgen Boye Pedersen

Baghjulstræk er at foretrække i mange situationer, og derfor er det også det, jeg mest har lavet til andre. Fordelene ved den lange kæde skal bruges. Den kan lægges ind i et mellemgear under sædet, og derved kan kæden komme tæt ind mod stellet - længst mulig væk fra bukserne. Det ville selvfølgelig være bedst, at den var helt inde i stellet, men det forsøger jeg på en ny cykel senere.

Pga. mellemgearet kan man vælge en lille kling. Her valgte jeg en 28 tands - den inderste kling fra en mountainbike, resten blev savet af. Jeg valgte et krankset helt i stål, så var det også nemt at svejse på pedalarmene, dem forlængede jeg til 20 cm.



## Mellemgear

Under sædet sidder en 6 krans omvendt på et rør, som er ophængt i begge ender. Griberne skal pilles ud, da den nu skal kunne køre begge veje. Friløbslejet er tilsyneladende holdbart nok, nu har det da holdt i en del år. Det lille tandhjul kan ikke bruges, hvis det er skruet på, så må man bruge det næste. En 6 krans kan godt virke som om, den ikke er til at skille ad, men ved længere tids brug får man alligevel skruet tandhjulet af. For mit vedkommende skete det under et cykelløb, det tog lidt tid at få samlet kransen igen, og tillige måtte jeg til at bruge næste tandhjul, og det giver en del reducere at springe fra 13 til 15 tænder og derefter var de 28 tænder foran lige som ikke helt nok. Da jeg kom hjem, blev der svejset en 38 tands uden på 28'eren, og det kompenserede så rigeligt for de 2 tænders spring i midtergearet. Midtergearet er 13/26. Her kunne der gøres op til 32, og nede på baghjulet er der en 14/26, så her kunne der sættes en 11/26 på, så skulle det være nok med 28 tænder forrest.

For at kunne skifte gear på mellemkransene skal der være et lille rør til en forgeskifter. Det kan være, man kan finde en forskifter, der kan skifte mere end 3 klinger,

men 3 er nok. Med en 6 krans skal man springe den yderste over (da den kan skrues af), og der skal være én krans imellem de to kæder, for ellers er der ikke plads til kæden, så man kan alligevel ikke bruge mere end de 3 gear. Det er også langt det mest enkle, prøv bare at se på en Ostrad, den skal godt nok gears helt ned til et 20" hjul.



På dette billede af Louises cykel ses, hvordan kronrøret er monteret på forkanten af sæderammen - og baggaflen svejset direkte på sædestiveren.

## Stelsæde

Man sidder dejligt på et snoresæde, og det er blevet min mest foretrukne måde at lave sæde på. En cykel hvor sædet er en del af stellet, har jeg prøvet før, men ikke helt så gennemført som her, hvor fjedrene til baghjulet sidder helt oppe ved nakkestøtten. Fjedrene er fra en dørlukker, men her kan man også sagtens bruge et par gummi-slanger.

Sædet er i 32 mm rør, det er nok lige i overkanten, teleskoprørene fra nakkestøtten til baghjulet er 16 og 19 mm rør. Fra sædet til baghjulet er der 24 mm rør, som mellemgearet også sidder på. Det var lidt vanskeligt at få en bremse placeret smart, for kæden fylder meget, så det rør der skal styre rørens parallel forløb måtte være U-formet opad, med en enkeltophængs bremse på toppen. Det ødelægger lidt af mountainbike looket men pyt med det, det er inde under sædet.

Det forreste af sædet har et rør på 20 cm til forgaflen, her er et par små trekantede sat på som forstærkning, da forgaflen gir et hårdt vrid ved opbremsning. Rørene ud fra kronrøret frem mod kranken er 42 mm. og 2 mm i godstykkelse, så et 38 mm skrårør til kranken passer lige inden i. Ved justeringen mellem de to rør er der brugt 2 stk 10 mm bolte. Den ene kan laves så lang, at der kan sidde et rulleskøjtehjul eller lignende til returkæden, det er dog kun lavet på Inas cykel, på min er stangen til hjulet svejset på separat, men det kunne lige så godt sidde i samlingen. Hvis man sætter lygteholderen på kranken, skal den holdes lidt til venstre, især hvis man bruger en stor lygte.





Jeg har kørt med cyklen i 3 år og finder den meget alsidig og praktisk anvendelig, og den er blevet min mest brugte.

Den er lidt klodset, men er også bygget som mountainbike. Vægten er lidt høj 22 kg, og Inas er på 17 kg.

Den har dog ikke været Sjælland Rundt, men det kommer den måske nok.

Til baghjulet valgte jeg desværre et for smalt hjul, hvor aksellængden kun er 12 cm. Den skal være 13 cm, for at få et sæt kranse, der går ned til 11 tænder. Der er også det, at de smalle hjul lettere knækker akslen, fordi lejet sidder længere inde. En tur rundt på manøvrebanen for lige at finde de svære steder, et godt tråd gennem en bunke løse sten og bagakslen var brækket. Jeg havde ikke en reserve med, så desværre fik jeg ikke andet end lidt sorte fingre. Min speedcykel (omtalt i HPV bladet nr. 2-1998) er så håbløs til bykørsel og især manøvrebaner, så jeg opgav at stille op. Den er bygget lidt om siden 1998, men ikke noget der har hjulpet på manøvrevenen. Det er ikke så nemt lige at lave baggaflen lidt bredere fordi affjedringen glider i 2 parallelle teleskopror, men jeg gør det nu nok alligevel, når cyklen skal skilles ad og males.

Den måde styret sidder på er ikke det mest elegante, og det var også lidt af et forsøg, som blev gjort efter en snak med Mogens Skov, som på det tidspunkt lige var gået over til højt styr. Det bruger han stadig. Stangen op til styret går ud til en lang frempind. Det er ganske unødvendigt, det var bare lige det, jeg havde ved hånden, og det bliver også lavet om, så det kommer til at ligne det der er på en Hurricane.

Det høje styr giver nogen lange kabelføringer, som skal justeres lidt i begyndelsen, men så er der heller ikke mere bøvl med det, selve styret er en forgaffel fra en børne-BMX som lige havde 22 mm rør.

Det høje styr prøvede jeg at bruge til min datter Louises nye model, men det måtte jeg lave om, derimod Ina (min yngste datter) syntes det så smart ud, så det skulle hendes nye cykel have, og det er hun meget glad for. Inas cykel er i store træk en kopi af min, rørstørrelserne er stemt lidt ned, ryglænet er løftet lidt og affjedringen og mellemgear er udeladt, så den har 42/52 forrest og 13/26 bagest. Baghjulet er kun 22", så et lidt højere gear er at ønske.



## Tidligere numre af HPV-bladet & Bike Culture

Er der nogen, der er interesseret i gamle HPV-blade, så er der blade helt tilbage til årgang 1990. Bike Culture haves også, men ikke alle numrene. Encyclopedia 1,2 og 3 og der er videofilm med til den sidste.

Henvendelse:  
Hans Jørgen Boye Pedersen  
Tlf: 56 28 51 90