

Sikkerhed!

Vi går imod den mørke og kolde og våde tid, om vi vil det eller ej. Vi kan ikke gå i hi, og vi kan heller ikke lade være med at transportere os. Det barske vejr om vinteren skåner ingen, slet ikke vi, der cykler hele året. Når vi vælger at cykle, må vi til gengæld sætte øget fokus på vor egen sikkerhed. Jeg vil i det følgende tage fat i den del vi selv kan gøre noget ved.

Vinterkørsel stiller store krav til cyklen. Det er ikke blot ordentligt lys, men også andre ting, som måske til daglig er lidt skjulte.

Fælgbremseser

Klodserne bør skiftes før det våde vejr sætter ind. Næsten alle klodser har riller i gummi. De skraber vandet væk, og klodsen beholder størstedelen af bremseeffekten i regnvejr.

Er rillerne slidt væk, skal klodsen skiftes. Skift dem parvis. Rillerne fanger også en del af de småsten som ellers vil sætte sig i klodsen. Man kan vippe dem af med en spids skruetrækker eller en syl. Bremseklodser der er effektive også i regnvejr findes på markedet. De er en god investering.

Bremsekabler

Kablerne kan være svære at finde fejl på, da de mest kritiske slidsteder tit er gemt godt af vejen.

Et typisk brudsted er lige udenfor plomben. Plomben sidder i et sæde i håndtaget, og dette sæde, tit udformet som en lille gaffel eller et lille åg, gnasker wirens enkelte tråde over uden at man kan se det eller mærke det førend det er for sent. Der er stor forskel på de enkelte bremsehåndtag, jeg har taget tre forskellige med.



Pilen viser hvor på mtb-grebet kablet vil slides. Fejlen kan nemt ses ind fra siden.



Sportsgreb med skjult kabel-føring. Sliddet er under den markerede runde bro med hul til plomben. Svært at se.



Klassisk sportsgreb. Sliddet ses nemt lige foran den runde bro med hul til plomben.

Hvis man ikke er fortrolig med at skifte wirer, og derfor lader cykelhandleren om

det, kan man spørge ham om hvor plomberne sidder. Hvis wiren er slidt, vil

man kunne se de enkelte tråde stritte ud, men tag det ikke for givet at de viser sig. Dryp en dråbe god olie ned omkring gafflen/åget/sadlen, det hæmmer slidet. Det er også en god idé at smøre de frie længder kabel ind i olie eller tynd fedt. De enkelte tråde gnider mod hinanden ved træk, og jo mere smidige wirerne er, jo længere holder de. Inden i hylstrene bruges fedt, og kun fedt. Aldrig olie. Det er for tyndt og bærer ikke godt nok. Og husk at give bremsehåndtaget et kærligt prøveklem før det bliver nødvendigt. I den modsatte ende, hvor kablerne er spændt fast på bremseågene, kan den samme fejl opstå, men her er det nemmere at se.

Husk at efterspænde klemboltene. Ikke for hårdt, bremserne er i letmetal, men nok til at give klemmen et godt greb. Hvis den frie ende har fået en kinke, altså et skarpt knæk, skal wiren skiftes. Kinker nedsætter styrken mærkbart.

Gearkabler

Gear synes ikke at ligne en sikkerhedsdetalje, men såvel udvendige som indvendige gear er konstrueret sådan, at hvis et kabel springer, går gearet op mod højt gear. Så mister man fart og balance, og i glat føre er det kritisk. Hvis et udvendigt gear er ude af justering, kan bagskifteren svinge ind i baghjulet. Hvis man er heldig, brækker skifteren, hvis man er knap så heldig, brækker cyklen, og hvis man ikke er heldig, brækker man en arm. Eller ryggen. At undgå den fejl kræver at man en gang i mellem skifter gearet op i lavt gear, f. ex. når man smører den. Så kan man se om armen svinger for langt ind mod hjulet. Så klikker gearets strammearm mod egerne i baghjulet. Gearkablerne sidder på de fleste klikskiftere dybt inde i skiftehåndtaget, hvadenten det er et tan-

genthåndtag eller en drejeskifter. Det er derfor svært at finde brud ved plomben, og man må i stedet gøre det til en vane at skifte en gang om året eller hvert andet år.

Fælge og eger

Moderne fælge er tynde for at spare materiale ved fremstillingen, og for at spare vægt.



Efterhånden som fælgene slides ved brug, bliver de så tynde, at lufttrykket i dækket kan skyde fælgsiden af. Det sker uden varsel, og bremser man på vej ned af en bakke, går det galt. I min artikel "Pas på fælgene", som kan læses på DCF's hjemmeside, beskriver jeg problemet mere indgående.

Hjulene skal også efterses for løse eller knækkede eger. Dårligt opspændte hjul vil, hvis en eger knækker, blive meget skæve, få cyklen til at slingre, og nedsætte bremseevnen. Gode hjul vil "falde på plads", egerne ved siden af den sprængte, vil overtage belastningen, så skævheden næsten ikke ses eller mærkes. Alligevel skal knækkede eger erstattes med det samme. Man kan godt lære det selv. Jeg afholder, når der er efterspørgsel, hjulbyggerkurser, hvor man lærer det grundlæggende ved kunsten.

Lys

Det burde ikke være nødvendigt at nævne det igen, men mange cyklisteres vedholdne dumhed tvinger mig til det. Det kan undre at man ikke får tændt det lys! Jeg skal ærligt indrømme at jeg ikke er til blinklygter, men fremkomsten af Reelights ringkærnegenerator og det store udvalg på markedet af alt muligt godt tilsidesætter alle undskyldninger. Og husk at de så populære små bitte ”knaplygter” både er dårlige, farlige og ulovlige.

Hjelme

Alle bør køre med hjelm. Alle. Og det er vigtigt at købe en ordentlig hjelm, d.v.s. ikke den billigste. Og det er lige så vigtigt at få en ordentlig instruktion i indstilling og brug. Det er der størst chance for at få hos cykelhandleren. Lad være med at spare penge ved at købe hjelmen i butikker hvor man ikke får den service. Billigt eller ej. For nyligt så jeg et eksempel på en for billig hjelm hvis rem slappedes og gik op hele tiden. Den kostede under det halve af en kvalitets-hjelm, og var købt i en lavpris-bilbutik!

I nærmeste fremtid vil jeg skrive om hjelme og deres brug, så vi kan få flere til at bruge dem!

Dæk

Dæk til vinter og/eller helårsbrug skal være robuste, modstandsdygtige overfor punkteringer og have et groft mønster. Normalt reklamerer jeg ikke, men gør her en undtagelse: Det tysk-baserede

firma Schwalbe markedsfører dæk med indlæg der virker. Godt nok skal man bruge tre hænder, en skruetvinge og lidt brun sæbe for at få de smalle på, men det viser at de holder målene. Dæk skal passe på fælgen, ellers kryber de af med et brag, også under kørsel. Det er dødsensfarligt. Schwalbes succes vil forhåbentlig sætte flere grossister i gang med at finde og markedsføre andre gode og robuste dæk.

Styr og frempind

De er svære at kontrollere, men jeg har mere end en gang set disse dele brække p.g.a. for dårlig kvalitet. Rok jævnligt i styret for at mærke om noget er gået løs, spænd skruer og bolte jævnligt, og rustbeskyt hovederne med silicone. Og så kan man få gode håndtag som hjælper mod sovende håndflader. De fabriksmonterede er ikke altid gode nok.

Man kan skrive masser om sikkerhed. Jeg har startet vinterens skrivesæson op med lidt om den, og jeg vil vende tilbage med sikkerhedsrelaterede emner jævnligt. Jeg håber at denne lille epistel har sat noget i gang!

Om en måned falder sneen måske. Eller en regnbyge. Lad være med at stille geden i stald, kør nogle gode ture, så smager kakaoen dobbelt så godt bagefter.

God Vinter!
Christian Andersen