DTU Bibliotek

Denne fil er downloadet fra

Danmarks Tekniske Kulturarv

www.tekniskkulturarv.dk

Danmarks Tekniske Kulturarv drives af DTU Bibliotek og indeholder scannede bøger og fotografier fra bibliotekets historiske samling.

Rettigheder

Du kan læse mere om, hvordan du må bruge filen, på *www.tekniskkulturarv.dk/about*

Er du i tvivl om brug af værker, bøger, fotografier og tekster fra siden, er du velkommen til at sende en mail til *tekniskkulturarv@dtu.dk*

DTU Bibliotek Danmarks Tekniske Universitet | Anker Engelunds Vej 1 2800 Kgs. Lyngby | Tlf. 45 25 72 50 | bibliotek@dtu.dk www.bibliotek.dtu.dk

Cyklen og dens Behandling

PRIS: 35 ØRE

CYCLENS BEHANDLING

KJØBENHAVNS UNIVERSITETS BIBLIOTHEK

MILO'SKE BOGHANDEL - ODENSE

629.118 Cyk
Sam (i Kond.)

CYCLENS BEHANDLING

VED

FR. DETHMER
ADLER CYCLE-AKTIESELSKAB

KJØBENHAVNS UNIVERSITETS BIBLIOTHEK.
TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

1904
MILO'SKE BOGHANDEL, ODENSE
MILO'SKE BOGTRYKKERI

Cyclens Behandling.

Efter nu i en Aarrække at have været beskæftiget ved Cyclebranchen, og efter daglig i den samme Aarrække at have set med Beklagelse paa den Mangel paa Omhu, hvormed de fleste Cyclister behandler deres Cycler, tager jeg ikke i Betænkning at udgive denne lille Vejledning i Cyclens Behandling.

Jeg gaar ud fra, at De har anskaffet Deres Cycle, er erklæret for udlært af Deres Lærer og skal nu paa egen Haand fare ud i Livet med denne kostbare Genstand, som De maaske i lang Tid har sparet for at erholde.

De maa ikke blive vred paa mig, naar jeg fortæller Dem, at De i Grunden ikke burde nyde den Lykke at eje en Cycle, for De vil i de 99 af 100 Tilfælde, selv om Cyclen har været nok saa kostbar, i kortere eller længere Tid have ødelagt den saa grundig, at den kun vil være et Vrag af sit fordums funklende og prægtige Jeg, et Vrag, som De sikkert af Mangel paa bedre Viden vil køre rundt paa og erklære for at være den dejligste Cycle under Solen, medens de i den ædle Cyclepasning Indviede vil ryste paa Hovedet af Sorg over Elendigheden.

De maa ikke heller nu blive vred paa Deres Cyclehandler, fordi han tilsyneladende ikke har indviet Dem i Kunsten at passe Deres

Cycle; det vil nemlig være umuligt for ham at forklare, og for Dem paa een Gang at sætte Dem ind i de mange Mysterier, en Cycle indeholder. Han har derfor vist ret ofte indtrængende bedet Dem komme ind med Cyclen og særlig i den første Tid, — men hvem der blev borte, det var Dem.

De kørte rundt med Cyclen, — slappe Ringe, rustne Eger, løse Møtriker osv., — altsammen, fordi De aldrig pumpede Deres Ringe, aftørrede Deres Eger eller modtog Deres Cyclehandlers venlige Indbydelse til at komme til ham for at faa Cyclen efterset en Gang imellem.

Jeg kan godt se paa Deres Ansigt, naar De læser disse Linier, at De inderligt fortryder Deres Adfærd, — til Gengæld har jeg den største Medfølelse med Dem og Deres Cycle, og skal forsøge i ganske korte Træk at sætte Dem ind i de vigtigste Ting hørende under

Cyklens Pasning.

Hvad forstaas ved Cyclens Gummi, og hvorledes skal denne være?

Det, man i almindelig Tale kalder Cyclens Gummi, bestaar til hvert Hjul af et Dæk, eller Sliddæk, og en Luftslange.

Jeg anfører dette, fordi mange ere i Tvivl om dette Forhold.

Slangen ligger indvendig i Fælgens Hulning, og tjener til, naar den er oppumpet, at holde det ydre Sliddæk udspændt, give det Bæreevne.

Dækket ligger, som anført, udvendig og bestaar af et indre Lærreds- og et ydre Gummilag, tykkest paa Midten, sammenklæbede ved

en Gummiopløsning eller sammenvulcaniserede. Den sidste Metode er den bedste.

Slangen og Dækket ere altsaa **2 forskellige,** men af hinanden afhængige Faktorer.

Naar Slangen mangler Luft, falder Dækket sammen, uden at der derfor behøver at være det ringeste i Vejen med dette.

Slangerne slides ikke særlig og bør holde i aarevis, hvorimod Dækket, der staar i direkte Berøring med Jordsmonnet, er udsat for mange Angreb fra dettes Side i Form af Torne, skarpe Sten, Glasskaar o. lign.

Det danner for Cyclen nøjagtig det samme som Saalerne for Støvlerne, og ligesom man ikke kan opstille nogensomhelst Regel for, hvor længe et Par Saaler kan holde, lige saa lidt er det muligt at opstille nogen Regel for Varigheden af et Dæk, der selvfølgelig er afhængig af Kvaliteten, men i første Række af den Omhu, Brugeren udviser under Brugen.

Det er derfor af stor Vigtighed ved Købet af et nyt Dæk at være overbevist om dettes absolut fine Kvalitet, men desværre er der for en Ikke-Fagmand saa godt som ingen som helst Hjælpemidler til denne Bedømmelse, og jeg kan ene og alene tilraade Dem: Gaa til et anstændigt, ærligt Firma og stol paa dettes Raad.

Kun dette, at Fordækket ikke behøver at være saa godt som Bagdækket; De kan saaledes til Gengæld faa Raad til at ofre noget mere paa Bagdækket.

Hvorledes skal Gummien behandles?

Af- og Paasætning af Ringene er det ikke her Stedet at lære Dem, bedst for Dem er det, at De gaar til Deres Cyclehandler, der

vist med Glæde giver Dem den nødvendige praktiske Vejledning.

Naar Ringene ere paasatte, ere kun Dækkene synlige, og disse behandles kort og godt efter følgende Skema:

Kør altid paa haardt pumpede Ringe; jo nyere Dæk, des haardere kan Ringene pumpes. Efterhaanden som Dækket bliver ældre, gaar det indvendige Lærred delvis itu, og dersom dette ved et altfor haardt Lufttryk invendig fra sprænges, springer Slangen ud af den saaledes fremkomne Aabning og gennem den ydre Gummi paa Dækket, der paa Grund af sin Elasticitet ikke formaar at gøre Modstand mod det stærke Tryk.

Slangen og den ydre Gummi sprænges med et Knald, — der er sket, hvad man kalder **en Eksplosion.**

Er Lærredet, som ovenfor nævnt, ved at revne, kendes dette paa, at der danner sig udvendige Bylder paa Dækket, og dette maa da øjeblikkelig til Reparation.

Det er klart, at man under saadanne Forhold maa være varsom med Indpumpning af Luft.

En anden Maade, Luften kan gaa bort paa, er, naar et Søm eller en anden spids Genstand ude fra baner sig Vej gennem Dækket og stikker Hul paa den indvendige Slange.

En saadan Fejl bør De selv kunne reparere, og Deres Cyclehandler er vist gerne til Tjeneste med at vise Dem Fremgangsmaaden praktisk.

Denne Form for Uheld kaldes i Modsætning til Eksplosion for **en Punktering.** Det gennemstukne Dæk bør, samtidig med at Slangen lappes, paasættes en Lærredslap indvendig.

Jeg gentager, kør altid paa haardt pumpede Ringe, eller i al Fald saa haardt som muligt, jo bedre undgaar De de paa Vejen henliggende Forhindringer i Form af skarpe eller spidse Genstande, Sten osv.

Undgaa saa vidt muligt Skærver og lign.

Lad aldrig Deres Dæk blive udsat for stærk Sol eller Træk.

Vadsk af og til Deres Dæk med en let fugtet Klud, det renser Gummien for Vejens Partikler og frisker den op.

Kommer der Rifter eller Smaahuller i Dækkene, da sørg for i Tide at faa disse udbedrede. Spørg i alle Tilfælde øjeblikkelig Deres Cyclehandler om Raad.

Hvorledes skal Cyclen pudses?

I tørt Vejr, naar den blot er støvet, aftørres den med en blød Klud, uden at skrabe Lakeringen.

Har der i Krogene samlet sig Støv, børstes dette ud med en halvstiv Børste af Form som en stor, langskaftet Tandbørste, — faas hos enhver Cyclehandler.

I vaadt og snavset Vejr afgnides først alle forniklede og blanke Dele med en Klud, idet Egerne ikke maa glemmes, — derefter smører man med en Børste som ovenfor nævnt de samme Dele grundigt ind i Petroleum eller Olie, Petroleum er bedst og billigst, idet man ikke maa glemme at komme med Børsten ind i alle Kroge, særlig i Krankleje- og Kuglehovedpartiet, og hvor Egerne ere forbundne med Navene.

NB.! Man maa paa ingen Maade komme Olie eller Petroleum paa Gummien, der fin-

des paa Ringene, Pedalerne og eventuelt Bremsen.

Naar alle blanke Dele er indsmurte, begynder Rensningen af de lakerede Dele, Stellet, Forgaffel og Fælge.

Stel og Forgaffel maa omhyggelig aftørres med bløde Klude, indtil de have deres oprindelige Glans, og det samme er Tilfældet med Fælgene, dog maa for de sidstes Vedkommende den Rende, der findes, hvor Fælg og Gummi støder sammen, omhyggelig renses med en som en Brevaabner formet Træpind, omsvøbt med en vandsugende Klud, da en Forsømmelse heraf vil have til Følge, at Gummien paa det Sted i Løbet af en kort Tid vil være opædt af Rust fra Fælgen.

Kæden maa helst aftages og renses med Petroleumsbørsten, hvorefter den tørres blank og nedlægges nogle Minuter i varm Olie. Naar Olien er trængt **ind under** Rullerne, der findes paa de nu til Dags brugelige Rullekæder, tages den op af Badet og aftørres let. Paa dette Tidspunkt kan man atter tage fat paa de forniklede Dele og tørre disse, der nu ere rensede for den sidste Antydning af Rust, — blanke, dersom man da ikke foretrækker at køre med dem indsmurte, hvilket sidste særlig maa anbefales i Efteraars- og Vintersæsonen.

Hvad skal De gøre ved Deres Cycle om Vinteren?

Køre paa den!

Skulde De imidlertid, hvad mærkeligt nok er Tilfældet med de fleste Mennesker, ikke synes derom, da bør De ubetinget lade Cyclen

opbevare hos en Cyclehandler hele Vintersaisonen.

Den sædvanlige Pris er Kr. 5 pr. enkelt Stk.

Lad Dem ikke forlokke af billige Tilbud, De vil ved i Øjeblikket at spare en Krones Penge ikke paa nogen som helst Maade se Deres Fordel.

Vær meget varsom med, til hvem De overgiver Deres Cykle, og overbevis Dem om, hvorledes den bliver installeret, og om alle Dele virkelig ere adskilte og indsmurte.

Skulde De derimod ønske at beholde Cyclen i Deres Hjem, da sørg for at faa samtlige Dele vel indsmurte i syrefri Olie, aftag Dæk og Slanger og opbevar disse i et tørt, dog ikke **for** tørt Lokale, uden Træk, med Luft i Slangerne.

Lad Deres Cycle efterse af Deres Cyclehandler, inden De atter om Foraaret tager den i Brug.

Naar Cyclen atter er i Virksomhed, da husk følgende

Grundregler:

Efterse ofte de forskellige Møtriker, da disse paa den bedste Cycle meget godt kan gaa løse efter nogen Tids Forløb.

Efterse, om samtlige Lejer ere tilstrækkelig spændte, ikke slører; slører disse, slides Cyclen hurtigere.

Smør lidt og tidt.

Hold Kæden ganske ren og tilpas indsmurt; den maa under ingen som helst Omstændighed være helt tør.

Blokkæder smøres med Grafit; **Rullekæder** med Olie, særlig under Rullerne.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

Kør med haardt pumpede Ringe efter foranstaaende Regler.

Pas paa, at Ventilhætterne ere paasatte.

Luk Deres Smørekopper eller -fjedre.

Stil ikke Cyclen i Sol.

Rokker Deres Pedalarm, da lad den straks reparere.

Lad straks nye Eger isætte i Stedet for itugaaede.

Pas paa, at Hjulet sidder lige i Gaflen og ikke ekser, at ikke Dækket ved at gnide paa Gaflen skal slides itu.

Kør ikke med løse Pedaler.

Kør ikke med for slap Kæde.

Lad Huller eller Rifter i Dækket straks reparere.

Hold Fælgene rene for Rust i Kanten.

Smør de blanke Dele let ind med Olie i fugtigt Vejr.

Kan Deres Klokke ikke ringe, da afskru den øverste Skaal og smør Mekanismen med Olie.

Besøg ofte Deres Cyclehandler, der selv maa have Interesse af, at Deres Cycle ikke forfalder.

Hvorfor kan Deres Lygte aldrig brænde?

Fordi den aldrig er i Orden.

Renlighed er en Hovedbetingelse; en Lygte, som er snavset, kan umulig funktionere godt.

En Stuelampe bliver jo hver Dag renset og fyldt, hvor meget mere maa da en Cyclelygte, der bl. a. ved Anvendelsen af mindre rent Brændselsmateriale i langt højere Grad er udsat for at blive tilsmudset, trænge til en ordentlig Rensning, om end ikke hver Dag,

saa dog i hvert Fald mindst hver 3. Dag, Lygten er i Brug.

Ved Lyslygter maa man ganske særlig have sin Opmærksomhed henvendt paa, at den udvendige Rand, der danner sig paa Lyset, efter at det er slukket, bliver brækket af. Lyset brænder da straks med fuld Styrke.

Ved Petroleumslygter maa Vægen kun skrues i Højde med Brænderens øverste Kant, da som bekendt en Petroleumsflamme altid bliver større, saa snart Lampen eller Lygten opvarmes.

Gaslygter maa altid renses forud for hver Gang, de bruges, og fyldes baade med frisk Carbid og Vand.

Carbidbeholderen maa højst indeholde $^2/_3$ Carbid.

Gaslygter maa altid blæses ud efter Brugen, da de fine Huller i Brænderen ellers forstoppes, ligeledes maa man af og til forny den Vat, der altid findes i Brænderen, og gennem hvilken Gassen filtreres.

Lygternes Reflektorer kan kun opfylde deres Bestemmelse, naar de holdes blanke. Snavsede og anløbne Reflektorer renses bedst med noget Salmiak paa en ulden Klud.

For enhver Lygte, som skal funktionere godt, er det desuden en Hovedbetingelse, at den hænger i vandret og ikke i skraa Stilling.

Hermed tror jeg i kortest mulig Form at have berørt alt, hvad der sorterer under Deres Arbejde med Cyclen, og jeg er overbevist om, at saavel De som Deres Cycle vil have uendelig godt af, at den bliver behandlet i Overensstemmelse med omstaaende Principer. Det er en Selvfølge, at der foruden nævnte

Tilfælde kan forekomme ikke saa faa andre, der hidrører fra mere eller mindre alvorlige Blessurer o. lign. Det er mit Ønske, at De maa blive forskaanet for slige Ubehageligheder, men skulde Uheldet indtræffe, saa henvend Dem til Deres Cyclehandler.

Odense, Foraar 1904.

Fr. Dethmer,
Adler Cycle-Aktieselskab.

Hvorledes skal en Cycle være?

Saa god som mulig.

Hvorledes skal De sikre Dem en god Cycle?

Ved ikke at gaa efter den moderne Humbugsreklame, der i mange Tilfælde staar lige paa Grænsen af det tilladelige.

Gaa til et Firma, der gennem en faglig og fornuftig sund Reklame indgyder Dem den fornødne Tillid, og lad Dem særlig ikke forlokke af smigrende Tilbud om at faa Cyclerne for saa godt som den halve Pris, thi enten maa logisk set saadanne Cycler i Forvejen have været solgte til Priser, der vare over deres virkelige Værdi, eller ogsaa bliver Priserne i det givne Øjeblik trykkede ned for at foranledige en hurtig Realisation, hvorved den ydede Garanti (der reklameres endog med indtil 5 Aars Garanti) i Virkeligheden bliver ganske værdiløs.

Jeg har ikke villet undlade at pege hen paa disse for Køberen ikke uvigtige Forhold, — Forhold, som navnlig ikke forretningskyndige Folk, ja selv saadanne, ikke tænker paa, naar

de blindt lader sig forlokke af saadan Re klame.

Gaa til en Gang anerkendte Firmaer, og har De fundet et saadant Firma da forklar dette, hvortil De skal benytte Cyclen, hvormeget De omtrent ønsker at ofre paa denne, og lad Firmaet om Resten.

Frihjul.

»Skal jeg tage Frihjul paa min Cycle eller ikke,« er det Spørgsmaal, enhver Cyclist nu til Dags gør sig, og jeg skal paa Grundlag af de i Fjor indhøstede Erfaringer, søge at klare dette i korte Træk.

Det er klart, at et Frihjulsnav, som foruden det udvendige Navhylster og det nødvendige Antal Kugler bestaar af ca. 20—25 indvendige Smaadele, ikke i Længden kan være saa holdbart, som det faste Nav. der er langt simplere og langt fra saa indviklet konstrueret.

Frihjulsnavet vil derfor absolut ikke holde saa længe og funktionere saa sikkert som et første Klasses fast Nav. En eller anden af de mange Smaadele vil der — paa hvilket som helst Frinav — i Tidens Løb gaa Brud paa, et Brud, der eventuelt vil medføre en — dog som Regel ret lille Udgift for Brugeren.

Til Gengæld frembyder Frihjulet, i Modsætning til det faste Hjul, saa mange Behageligheder, for hvilke jeg sikkert ikke her behøver at gøre nærmere Rede — kun skal jeg anføre, at man ved kortere Øvelse med Frihjul **under alle Forhold** faar langt bedre Herredømme over sin Maskine, end med det faste

Hjul, rent bortset fra den Behagelighed lejlighedsvis at være fri for at benytte sin egen Kraft.

Spørgsmaalet, om De skal anskaffe Frihjul eller ikke, kan jeg da nærmest besvare saaledes:

Kører De for den absolute Motions Skyld og ønsker De at være fri for enhver Ubehagelighed med Deres Cycle, da anskaf ikke Frihjul.

Ønsker derimod De, der maaske i Egenskab af Forretningsmand eller af andre Grunde kører lange, anstrængende Ture, af og til at blive sat i Stand til at hvile Deres Kræfter, uden derfor at spilde Tiden med at staa af Cyclen, eller sætter De Pris paa den Behagelighed, der er ved, uden egen Hjælp, bogstavelig at kunne flyve ned ad Bakker og med en Storm i Ryggen (og De vel at mærke vil sætte Dem ud over de med Frihjulet eventuelt forbundne løbende Smaaudgifter) da lad et saadant paasætte Deres Cycle.

Som Regel vil en Cyclist, der en Gang har prøvet Frihjulet, ikke fremtidig undvære dette.

Hvilket Frihjul skal De anskaffe.

Som en Følge af Ovenstaaende det, der er **mindst indviklet i Konstruktionen.**

Jeg skal dog ikke her gøre Propaganda for bestemte Fabrikata, da de fleste Folk sikkert kender Navnene paa de en Gang anerkendte Mærker. **Kun vil jeg bestemt fraraade** at anskaffe Frihjul, der baade kan funktionere som faste og (ved Hjælp af en særlig Mekanisme) ogsaa som Frihjulsnav, idet den der-

med forbundne mere indviklede Konstruktion volder større Ubehageligheder, end de Frinav, der kun er Frinav.

Enten fast Nav **eller** ogsaa Frihjulsnav, Kombinationer er ikke heldige.

En Undtagelse herfra danner dog de i Fjor fremkomne **dobbelt Gear**, i Forbindelse med Frihjulsnav, der saavel i Konstruktion men ganske vist ogsaa i Prisen danner en betydelig Undtagelse fra de ovennævnte billige Frihjulsnav med dobbelt Konstruktion.

Smør et Frihjulsnav noget hyppigere end et fast Nav.

Adskil ikke selv Deres Frihjul.