

MEDLEMSMAGASIN · 3/2025 · 89. årgang

CYKLISTER



Karen bor i boligforening

**PLUS-FORSIKRINGEN
DÆKKEDE IKKE
DEN DYRE CYKEL**

SIDE 8

TEST

**FEM ELEKTRISKE
PUMPER - ÉN DUMPER**

SIDE 22

Debat

**HULLER I
CYKELSTIEN I KBH**

**HVOR ER HJELMENE
I BLADET?**

SIDE 32

Jubilæum

**PÅ FLUGT FRA
POLITIET**

SIDE 23

Rejse

**GENNEM DET
VILDE VESTAFRIKA**

SIDE 36

GRAVEL:

Hvor asfalten ender, begynder eventyret

Udvidet jubilæumsnummer

TÆTTERE PÅ EVENTYRET

Beklædning og udstyr skabt til at holde.
Designet til friluftsliv. 10% medlemsrabat.



Besøg os i København, Field's, Lyngby, Roskilde, Næstved, Odense, Herning, Kolding, Aarhus, Randers og Aalborg eller på friluftsland.dk

Naturcykling – friheden er det bedste

Måske tænker du ikke på dig selv som gravelcyklist. Det gør jeg egentlig heller ikke. Men jeg elsker at cykle i naturen – og netop derfor foretrækker jeg ordet naturcykling. Det handler jo om at få oplevelser ude i det fri, væk fra trafik og støj, som du kan læse i temaet i dette nummer, som i øvrigt er et udvidet jubilæumsnummer.

På mange måder har vi naturcyklister været forud for moden. I dag vælger mange brede dæk og grusveje frem for smalle dæk og asfalt. Ikke kun fordi det er blevet moderne, men fordi det giver en anden ro – en anden oplevelse.

Jeg genkender det, Bo Wacker beskriver i bladet: glæden ved det ukendte og de små eventyr. Mange ser kun verden fra bilsædet og overser den grønne infrastruktur, der giver utallige muligheder i landskabet. På cykel får man friheden til at udforske – og i Danmark er der rigeligt at gå på opdagelse i.

Under corona-pandemien oplevede jeg det meget konkret. Jeg cyklede ofte alene rundt i lokalområdet og stødte sjældent på andre. Alligevel kunne jeg hjemme i nyhederne høre om trængsel i naturen. Men det var altid de samme steder, folk søgte hen. Det fik mig til at gå i gang med at synliggøre naturens stier og småveje på Google Street View – og siden er det blevet til over 8.000 km blå linjer, der inspirerer og støtter i planlægningen af ture.

Og med en gravelcykel og let oppakning – måske bare en backloader, steltaske og et kreditkort – er du klar til den ultimative frihed: bikepacking. Jeg har netop deltaget i Tuscany Trail – 440 km i det toscanske landskab med 6.000 deltagere. Udfordrende, smukt og fyldt med små landsbyer, der lokker med espresso og pasta. Jeg skal afsted igen næste år.

Danmark har et enormt potentiale for naturbaseret cykelturisme. Regeringens strategi for bæredygtig vækst i turismen nævner cykling – men slet ikke nok. Naturcykling er lig med lavt CO₂-aftryk, høj livskvalitet og en fantastisk måde at opleve sit land på. Friheden er det bedste.

God læselyst! 🚲

JENS PETER HANSEN
LANDSFORMAND, CYKLISTFORBUNDET



MEDLEMSRABATTER



Se alle dine rabatter på: cyklistforbundet.dk/medlemsrabatter



Hvor asfalten ender

TEMA

Cykling gennem grønne bøgeskove, ad smalle grusstier, under den blå himmels dække. Gravel – eller naturcykling – bliver mere og mere populært. Læs vores tema om, hvordan du selv bliver 'gruspecialist' og kan opleve glæden ved at komme væk fra bilerne og ind i skoven. Mød dem, der cykler der, hvor asfalten ender, og eventyret begynder.

OTTE SIDERS TEMA OM GRAVEL

Test: Vi kører på pumperne



22

Får du ondt i armen, når du pumper? CYKLISTER tester elektriske pumper, hvor armkræfter er skiftet ud med batteri.

TALCYKLING



44 %

3.g elever i Odense, der kører i bil til gymnasiet.

8



Den dyre forsikring dækkede ikke

Karen Hulgaard var sikker på, at hendes særlige ekstradyre cykelforsikring ville dække, da hendes dyrt indkøbte elcykel blev stjålet fra den aflåste cykelparkering i hendes boligblok. Men forsikringsselskabet sagde nej. Hun mener, det er urimeligt.

27



Jubilæum

Margit og Arne var med, da vi fyldte gaderne

Aktioner, hvor man måtte gemme sig for politiet, og 30.000 demonstranter på Rådhuspladsen. CYKLISTER har mødt fire af de mange ildsjæle, der stod bag 70'ernes og 80'ernes legendariske cykeldemonstrationer og aktioner.

INDHOLD

- 3 Leder
- 5 Indhold
- 6 NOTER Nyt fra ind- og udland
- 8 Forsikringer
- 12 Michael endte i kørestol. Vil du cykle med ham?

TEMA

- 14 Grusfeber: Cykling, hvor asfalten ender
- 16 Gravel: Naturcykling
- 17 En beskidt søndag
- 20 Hvad er en gravelcykel?
- 22 GEAR OG GREJ: Test af fem elektriske pumper — én dumper
- 27 Jubilæum: Cyklistforbundets vilde år
- 32 Debat
- 33 København skal ikke fyldes med biler
- 34 Debat
- 36 Lokalnyt: Nyt fra vores afdelinger
- 38 Rejser: Cykling i det vilde Vestafrika
- 42 Kort nyt fra Cyklistforbundet
- 43 PEDALKRAFT: Vi cykler også på nettet
- 44 Vil du testamentere til Cyklistforbundet?

CYKLISTER

Medlemsmagasin for
Cyklistforbundet



Danmark har brug for flere cyklister. Sig ja til et cykelvenligt Danmark sammen med Cyklistforbundet, og lad os sammen cykle til en sund, grøn og bæredygtig verden.



Ansv. redaktør
Kenneth Øhrberg Krag
Redaktør
Jørgen Schlosser
jsc@cyklistforbundet.dk

Redaktion
Christina B. Nicolaisen
Trine Stig Mikkelsen
Emil Maj Christensen
Jane Kofod
Maria Amrani
Julie Vinther Hartz
Kasper Lundtoft Bentsen

Cyklistforbundet
Rømersgade 5
1362 Kbh. K
Tlf. 33 32 31 21
post@cyklistforbundet.dk
cyklistforbundet.dk

Hovedbestyrelse
Se kontaktinfo på
cyklistforbundet.dk/
hovedbestyrelse

Oplag 9.250 stk.
ISSN 0109-2790

Udgives fire gange årligt
design & produktion
Stibo Complete

Annoncer
Redaktøren:
tlf. 27 52 43 25

Eftertryk
Denne udgivelse er beskyttet i
medfør af gældende dansk lov
om ophavsret. Kopiering må
kun ske i overensstemmelse
med loven.

Forsidefoto: Rasmus Horskjær



FOTO: SHUTTERSTOCK

Nye cykelkort til Fyn og øerne

FYN ER en af de mest populære destinationer i Danmark, når det gælder cykelferie. Og nu gør Nordisk Korthandel det endnu nemmere at bevæge sig rundt på to hjul på Fyn. Nordisk Korthandel har udarbejdet et helt nyt cykelkort til Fyn, Langeland og Ærø og gjort kortet endnu mere detaljeret med et målestoksforhold på 1:50.000. Med

et langt mere detaljeret cykelkort over Fyn er der også blevet plads de vigtigste vandruter på Fyn.

Medlemmer af Cyklistforbundet får 15 % på alle varer hos Nordisk Korthandel/Scanmaps.dk.

Læs mere →



FOTO: SØHØJLANDET RUNDT

På smukke ruter omkring Silkeborg

Du må gerne køre på el-cykel, og cykelløbet er slet ikke et løb, men en event, hvor det ikke handler om at komme først. Sådan er det med Folkecykelløbet Søhøjlandet Rundt, der finder sted 17. til 22. august og foregår i de smukke landskaber omkring Silkeborg. Løbet arrangeres af blandt andre Cyklistforbundet i Silkeborg. I løbet af de fire dage

kommer deltagerne bl.a. forbi Bøllingsø Bryghus, Svstrup Kro, Grathe Monumentet og Himmelbjergtårnet. Alle må køre med, men løbet egner sig ikke mindst til lidt ældre deltagere - og som sagt gerne på elcykel.

Du kan læse mere her og melde dig til →



FOTO: REGION MIDTJYLLAND

Delecykler i Midtjylland

Hvad har Fabjerg, Firgårde og Fjellstervang til fælles? Jo, alle tre landsbyer er med i et forsøg i Midtjylland med delecykler. Fra april 2025 og et halvt år frem tester Region Midtjylland, om elcykler og ladcykler til deling kan være et alternativ til bilen i midtjyske landsbyer og landdistrikter. 33 landsbyer er, efter en åben ansøgningsrunde, udvalgt til at være med.



Læs mere →



FOTO: SHUTTERSTOCK

Cykl til idræt

Brøndby Kommune og Danmarks Idrætsforbund (DIF) har sammen udviklet projektet "Vi cykler til idræt i Brøndby". Projektet er et treårigt pilotprojekt (august 2023 til august 2026), der skal arbejde med at få flere børn og unge til at bruge aktiv transport (fx cykel) til deres fritidsaktiviteter. Derudover skal flere børn og unge vælge samkørsel til kampe og stævner. Målet er at finde indsatser, der ændrer adfærden hos børn og unge i Brøndby Kommune, så kommunen kan mindske klimaaftrykket og styrke sundhed og fællesskab.

FOTO: SHUTTERSTOCK



Novo Nordisk støtter cykling i byer

ECF (European Cyclists' Federation) har fornyet deres partnerskab med Novo Nordisk og deres Cities for Better Health-initiativ (byer for bedre sundhed), som fokuserer på at fremme en sund livsstil gennem øget fysisk aktivitet og cykling. Det gælder bl.a. byer som Houston, Mexico City, Beijing og Bogotá. Samarbejdet bygger på tidligere succeser og sigter mod at øge fysisk aktivitet, sundhed og inklusion i cykling.

En del af aftalen inkluderer stipendier til konferencedeltagere fra udviklingsøkonomier og en global Healthy Cycling Challenge, der opfordrer til innovative initiativer for at fremme cykling som en klimavenlig transportform. Byer i hele verden er med.

KILDE: ECF

FOTO: MOMENTUM MAG



Den cyklende læge i DC

Beboere i Washington DC er begyndt at lægge mærke til et usædvanligt syn i de seneste måneder – Dr. Brown i sine karakteristiske blå 'scrubs' cyklende gennem byen med sin medicintaske med sig. "Jeg har i årevis tænkt på at bruge en almindelig cykel til hjemmebesøg. Problemet var, at jeg ikke kunne troppe op hos patienterne forpustet efter cyklingen. Jeg havde brug for en bedre løsning," siger Brown. Løsningen elcykel. At have en elektrisk cykel var også ekstremt nyttigt under præsidentens indsættelse. "Jeg fik at vide af Secret Service før indsættelsen, at der ikke var nogen chance for, at jeg kunne komme igennem med en bil," siger Brown. Med cykel gik det.

KILDE: MOMENTUM MAG

FOTO: SHUTTERSTOCK



Gratis cykler i Indien får piger i skole

Millioner af indiske skolepiger har fået en gratis cykel. Og noget så simpelt som at kunne hoppe i sadlen, får flere piger på skolebænken. Den gode udvikling skyldes i høj grad, at staten har givet dem cykler – helt uden, at de skal betale en eneste indisk rupi for det. Da mange familier i landområderne er fattige, har de ikke råd til at købe en cykel, og selv hvis de kunne, ville pigers uddannelse sjældent være en prioritet. Næsten alle Indiens 36 stater har i dag en cykelord-

ning, hvor millioner af skolepiger enten har fået penge til at købe en cykel mod en kvittering som bevis på købet – eller de har fået en cykel direkte fra staten. I 2007 cyklede lidt over 4,5 procent af pigerne fra landdistrikterne i skole – og i 2017 var andelen steget til 11 procent, hvilket svarer til cirka 16 millioner piger.

KILDE: VERDENS BEDSTE NYHEDER.

FOTO: SHUTTERSTOCK



Belønning får stockholmere op i sadlen

Bike2Green-projektet i Stockholm opmuntrer over 1.200 mennesker til at cykle ved at tilbyde belønninger og bruge en 'gamificeret' tilgang. Lanceringen fandt sted i marts 2024, og initiativet involverer borgere, lokale butiksejere og myndigheder. Deltagerne bruger en 'dime' på cyklen og en app

til at spore deres ruter, tjener belønninger og point, som kan bruges i lokale butikker. De indsamlede data hjælper byplanlæggere og myndigheder med at forstå cykelmønstre og forbedre infrastruktur og politikker.

KILDE: ECF.

Bestjålet cyklist føler sig taget ved næsen af sit forsikringsselskab

Karen Hulgaard var sikker på, at hendes særlige ekstradyre cykelforsikring ville dække, da hendes dyrt indkøbte elcykel blev stjålet fra den aflåste cykelparkering i hendes boligblok. Men forsikringsselskabet sagde nej og fik siden medhold i ankenævnet. Selv om cyklen stod bag lås og slå, skulle den også have været låst fast til noget, fordi mange har adgang. Det er tarveligt, mener Karen: Så burde LB Forsikring infomere bedre om det.

Som sædvanligt låste Karen Hulgaard sin elcykel, da hun stillede den i cykelparkeringen til den etageejendom, hun bor i. Alligevel var cyklen væk næste morgen.

Da der skal en nøglebrik til at komme ind i rummet, var Karen Hulgaard overbevist om, at hendes Cykel Plus-forsikring hos LB Forsikring ville erstatte tabet på cirka 32.000 kroner for cykel, tasker og andet udstyr. Men hun må sande, at det ikke er nok at være opmærksom på vilkårene i policen. Man skal også forstå det, der ligger gemt i juraen.

Det fremgår af policen, at cyklen skal være låst med to særskilte, Varefakta-godkendte låse, når den efterlades i det offentlige rum. Og at den ene lås skal bruges til at låse cyklen fast til et cykelstativ, en lygtepæl eller en anden permanent genstand. Det bliver også beskrevet i et pop up-vindue, hvis man tegner forsikringen online, så den del var Karen Hulgaard ikke i tvivl om.

Anderledes ser det ud, når cyklen står i en forsvarligt aflåst bygning eller i et aflåst kælderrum i en etageejendom, hvor cyklen hverken kan ses udefra eller fra indendørs gangarealer. Her er cyklen dækket ved tyveri, selv om den ikke er låst med en selvstændig lås. Det står der i betingelserne i Karen Hulgaards Cykel Plus-forsikring.

”Jeg tegnede forsikringen, da jeg købte cyklen i maj 2022, fordi jeg

havde fået nys om, at en så dyr cykel ikke er dækket fuldt ud af min indboforsikring,” fortæller Karen Hulgaard. Hun bor i et af højhusene på Langenæs i Aarhus og primært brugte cyklen til at komme til og fra arbejde på Via University i bydelen Skejby, hvor hun underviser kommende bioanalytikere.

LB Forsikring slog sig dog i tøjet, da hun bad om at få cyklen erstattet. Selskabet vil kun betale de 16.300 kroner, som er det maksimale beløb for en stjålet cykel i hendes indboforsikring. Altså cirka det halve af, hvad cyklen kostede for tre år siden.

Det er juristeri

Der er to årsager til, at LB Forsikring afviser, at cykeltyveriet er omfattet af Plus-forsikringen.

Den ene er, at cykelparkeringen ligger i en selvstændig bygning ved siden af Karen Hulgaards boligblok. Derfor stod cyklen ikke i en kælder, argumenterer selskabet og henviser til, at ordbogen ordnet.dk definerer en kælder som ”en etage under stueetagen i en bygning placeret helt eller delvis under jordniveau.”

Karen Hulgaard kalder det tarveligt at bruge ordnet.dk til at definere, hvad en kælder er.

”Det kan ikke være beliggenheden, som er afgørende, for der er ikke forskel på, om vores cykelrum ligger under vores lejligheder eller lige ved siden af,” siger hun og henviser til, at døren ind til cykelparkeringen er



Det er efter tyveriet blevet besluttet på et afdelingsmøde i boligforeningen at sætte ti bøjler op på gulvet, som man kan lænke cykler til.

1. Forsikringen dækker disse skader:

Forsikringen dækker cykler, herunder elcykler, der har en motorkraft, så de kan køre max 25 km/t, som tilhører en sikret, og som kun bruges til almindelig privat brug, herunder at deltage i motionsløb. Følgende skader er dækket:

a. Tyveri. Det er en betingelse for erstatning, at cyklen er forsvarligt sikret mod tyveri, når den forlades, herunder at kravene nedenfor er opfyldt. Hvis cyklen lånes ud, er det lånerens ansvar, at kravene er opfyldt. Cyklen er dækket mod tyveri, uanset om den er forsynet med en selvstændig lås, når den opbevares i:

- en forsvarlig aflåst bygning
- aflåst kælderrum i etageejendomme, hvor cyklen ikke er synlig udefra eller fra indendørs gangareal
- et fra en bils kabine adskilt og aflåst bagagerum, hvor cyklen ikke er synlig udefra.

b. Hærværk. Hærværk er en skade forvoldt med vilje og i ond hensigt

c. Udvidet kaskodækning. Forsikringen dækker brand-, vand-, storm-, voldsomt sky- og tøbrud*, snetryk og rejsegodsskader - se afsnit 2, 9, 10 og 13. Den udvidede kaskodækning omfatter:

- Skader på cyklen i forbindelse med sammenstød, påkørsel, styrt, væltning eller nedstyrtende ting
- Skader på cyklen under transport.

Cyklen skal, når den forlades uden for forsvarligt aflåst bygning, være forsynet og aflåst med to særskilte låse godkendt af Varefakta. Se vejledningen på Varefakta.dk. Cyklen skal være låst fast til en permanent genstand og sikret med mindst en af følgende låse:

Uddrag af Karens forsikringspolice.



En selvstændig aflåst bygning er ikke en kælder, siger LB, og vil bl.a. derfor ikke dække tyveriet

i samme niveau som indgangen til kælderen omkring ti meter derfra. Dernæst henviser LB Forsikring til, at bygningen ikke er forsvarligt aflåst, og at det derfor ikke er nok at låse cyklen med en ringlås. Cyklen skal også låses fast til for eksempel et cykelstativ. Altså ligesom når den står et offentligt sted.

Karen Hulgaard holder imidlertid fast i, at hun handlede i god tro, da hun undlod at låse sin cykel fast.

”Policen beskriver, at cyklen ikke behøver at være låst fast til noget i kælderrum og i forsvarligt aflåste rum. For mig er de to forhold side-stillede, så når forsikringsselskabet ikke vil betragte vores cykelparkering som en kælder, bør selskabet anse lokalet som et forsvarligt aflåst rum. Det er min mulighed for at opbevare min cykel, fordi boligforeningen har indrettet sig på den måde,” siger Karen Hulgaard.

Vinduerne i bygningen er af materet glas, så man kan ikke se ind udefra. Samtidig smækker døren automatisk i løbet af højst 18 sekunder, tilføjer hun. Vel at mærke, når man åbner den helt op.

”Formuleringerne i policen har ikke fået mig til at tro, at jeg også skulle låse cyklen fast. Jeg tænkte, at jeg var *safe*, og så finder de på et eller andet. Det er juristeri.”

Almindeligt med fælles parkering

Karen Hulgaard klagede til Ankenævnet for Forsikring. Her anførte forsikringsselskabet, at der med 56 lejligheder i ejendommen er mange nøgler til cykelparkeringen i omløb.

”I gennemsnit er der formentlig tilknyttet mere end én nøgle til hver lejlighed. Der er således tale om et større antal personer, som har adgang til bygningen med cykelparkering. Med så mange nøgler i omløb er det vores opfattelse, at

cykelparkeringen ikke kan anses for at være forsvarligt aflåst,” uddyber LB Forsikring i sagsakterne.

Det blev afgørende for, at Karen Hulgaard tabte sagen i ankenævnet, som også i tidligere sager har afgjort, at der ikke er tale om et forsvarligt aflåst lokale, når et vist antal personer har adgang via en nøgle eller nøglebrik. I det ene tilfælde var der tale om et cykeltyveri fra en kælder i en ejendom med blot ti lejligheder.

Karen Hulgaard medgiver, at forholdsvis mange har adgang til cykelparkeringen hos hende. Men så bør forsikringsselskabet skrive, at cyklen skal stå i et privat kælderrum for ikke at skulle låses fast, siger hun og peger på, at det ikke er ualmindeligt, at man i etagebyggeri har fælles cykelparkering.

LB Forsikring:
Ærgerligt at få stjålet sin cykel

Den udvidede dækning i Cykel Plus dækker cykelskader op til 60.000 kroner. Derfor indebærer forsikringen strengere låsekrav end den almindelige indboforsikring, som dækker op til 16.300 kroner, forklarer Lone Reuter Strömghren. Hun er chef for skadejura i LB Forsikring.

”Vi har stor forståelse for, at det er enormt ærgerligt at få stjålet sin cykel, og som forsikringsselskab har vi selvfølgelig et ansvar for at hjælpe vores medlem og udbetale erstatning i henhold til vilkårene. Det har vi også gjort i denne konkrete sag, hvor medlemmet har fået opgjort erstatningen for cyklen til 16.300 kroner efter den almindelige cykeldækning. Derudover har hun fået dækket cykelpumpe, multi-tool, hjelm og handsker,” siger Lone Reuter Strömghren i en skriftlig kommentar.

LB Forsikring gentager, at en forsvarligt aflåst bygning i praksis

betyder en bygning, som er aflåst, og hvor en afgrænset kreds af mennesker har adgang. Selskabet sætter dog ikke ord på, hvor mange det er.

”Vi er selvfølgelig kede af, at vores medlem ikke mener, at vi lever op til vores ansvar som forsikringsselskab, men vi må også konstatere, at vi har fået medhold i Ankenævnet for Forsikring. Som medlemsejet forsikringsselskab har vi kun en interesse i at passe på vores medlemmer, da vi ikke skal skabe store overskud til andre. Vi har dog også et ansvar for at passe på forsikringsfællesskabets penge, og derfor kan vi ikke udbetale erstatning, hvis vilkårene ikke er opfyldt,” siger Lone Reuter Strömghren.

Hvor er den sunde fornuft?

Karen Hulgaard er så vred over, at LB Forsikring ikke har beskrevet betingelserne i Cykel Plus-forsikringen præcist, at hun med hjælp fra sin retshjælpsforsikring har lagt sag an mod selskabet.

”I min sag burde LB Forsikring have sagt: ‘Hov, vi kan godt se, at der kan være tvivl om, hvordan vores betingelser skal forstås, så vi udbetaler forsikringssummen, og derefter skærper vi formuleringerne i policen.’ I stedet har det været ren jura: ‘Her er reglerne, og dem opfylder du ikke!’ Men hvor er den sunde fornuft?” spørger Karen Hulgaard.

Det er efter tyveriet blevet besluttet på et afdelingsmøde i boligforeningen at sætte ti bøjler op i gulvet i cykelparkeringen, som man kan låne cykler til. 🚲

Vil du cykle gennem Jylland sammen med Michael?

Hvad gør man, når man pludselig sidder i en kørestol, men er passioneret cyklist og cykelrytter? Michael Dvinge besluttede at kæmpe for sin cykling, så han opfandt sit eget løb, Tour de Jylland, hvor alle kan cykle med.

”Jeg er og har altid været en kæmpe cykelnørd og har bl.a. haft min egen cykelbutik og cyklet et utal af cykelløb både indenlands og udenlands. Men så kom 2017. Et splitsekund ændrede alt.”

Det fortæller Michael Dvinge, der efter et sammenstød med en bil mistede førligheden.

”På en morgencykeltur blev vi påkørt af en bilist, og mit liv blev vendt på hovedet. I dag er jeg hjerne-skadet og kørestolsbruger. Den frihed, jeg kendte, forsvandt. Jeg blev fanget i min egen krop. Smerten over at miste det, jeg elskede, var ubærlig. At se mig selv i spejlet og ikke genkende den per-

son, jeg engang var – knuste mig. Det var en kæmpe omvæltning, som var umulig at acceptere.”

Men Michael er en passioneret cyklist, så han gav ikke op.

”Jeg troede, det var slut. Men noget i mig nægtede at give slip. Som vestjyde og fighter ville jeg ikke acceptere, at livet skulle være slut. Jeg ville kæmpe. Efter mange hårde kampe, en stærk vilje og efter utallige timer med træning, smerte og frustrationer fandt jeg vejen tilbage. Ikke på den cykel, jeg kendte, men på en trehjulet liggecykel, specialbygget til min krop og mine udfordringer,” fortæller Michael. Han besluttede at

skabe sit eget løb – et løb, hvor fællesskab, eventyr og inklusion var i centrum. Tour de Jylland blev født som et event, hvor alle kunne deltage, og hvor der var plads til dem, der ikke nødvendigvis passer ind i de traditionelle cykelmiljøer.

Første udgave af løbet blev en stor succes. Deltagerne kom fra forskellige baggrunde: nogle var erfarne cyklister, andre var nybegyndere, nogle kørte på racercykler, andre på gravelbikes eller håndcykler.

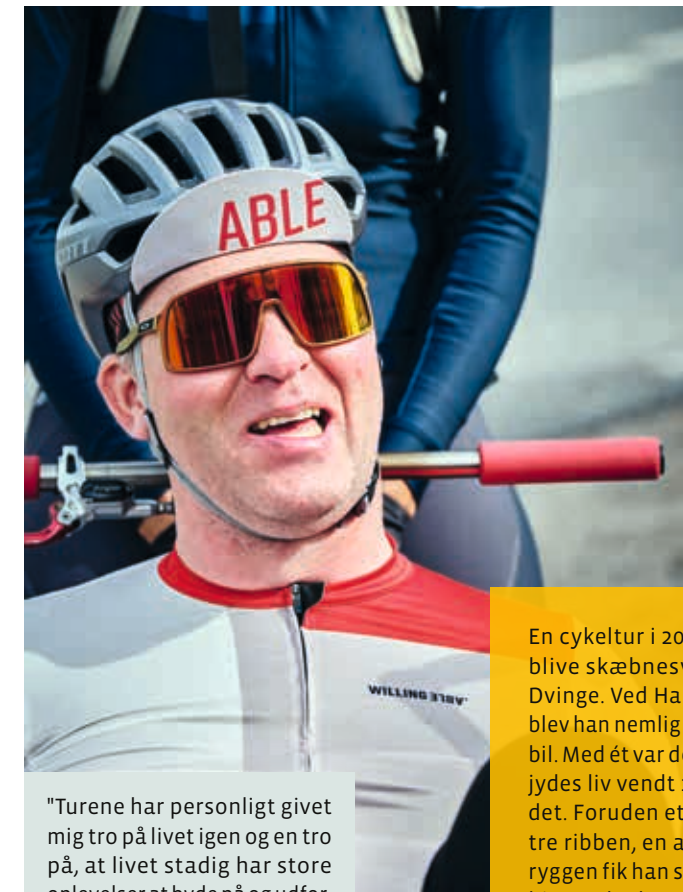
”Fælles for os alle var kærligheden til cyklingen og ønsket om at dele en uforglemmelig oplevelse på de jyske veje.”

Et løb med fokus på oplevelser frem for resultater

Ruten tager deltagerne gennem nogle af Jyllands smukkeste områder – fra kyst til skov, over bakker og langs fjorde.

”Vi cykler for at nyde rejsen. Undervejs møder vi lokale ildsjæle, små caféer og unikke steder, der giver løbet sin helt egen sjæl. Jeg håber, du vil melde dig til,” siger Michael Dvinge, der på årets rute starter i Nibe og slutter i Holstebro. 🚲

Se også:
cyklistforbundet.dk/cyklingforalle



”Turene har personligt givet mig tro på livet igen og en tro på, at livet stadig har store oplevelser at byde på og udfordre mig selv selvom jeg sidder i kørestol og har brug for hjælp til næsten alt.”

En cykeltur i 2017 skulle vise sig at blive skæbnesvanger for Michael Dvinge. Ved Harlev vest for Aarhus blev han nemlig påkørt frontalt af en bil. Med ét var den ellers aktive vestjydes liv vendt 180 grader på hovedet. Foruden et brækket kraveben, tre ribben, en ankel og tre brud på ryggen fik han svære, invaliderende hjerneskader. Efter ulykken måtte han tilmed sande, at livet fremover skulle opleves fra en kørestol. Men Michael VILLE cykle og arrangerer nu for tredje år Tour de Jylland.

Du kan melde dig til her:
tourdejyland.dk

GRAVEL: CYKLING I DET GRØNNE

DU HAR GARANTERET ALLEREDE SET DEM UDE I LANDSKABET. RULLENDE OVER BUMLEDE HJULSPOR OG MUDREDE STIER. STEDER MAN NORMALT IKKE VILLE MØDE EN LANDEVEJS-RACER. GRAVELCYKLEN ER LAVET TIL AT FORTSÆTTE TUREN, DER HVOR ASFALTEN SLUTTER, OG EVENTYRET BEGYNDER. VI SÆTTER FOKUS PÅ TIDENS STORE CYKELTREND: GRAVEL ELLER NATURCYKLING.

"Go' stil på grus"*

Kør hensynsfuldt

Gør høfligt opmærksom på, at du kommer cyklende. Afpas hastigheden, brug gerne ringeklokken, og vis ekstra hensyn, hvor mange færdes.

Kør, hvor du må

Pas på, nyd naturen, og kør på veje og stier. Respektér privat ejendom, og kør ikke i private skove fra solnedgang til kl. 06.00.

Kør ansvarligt

Del op, kør i mindre grupper, og sæt farten ned i skoven.

*DGI's gravelkodeks.



Læs mere om gravel



Gravel er blandt andet cykling i smukke løvskove, og du behøver ikke køre løb. Læg din egen rute.

"Ta' på eventyr i din egen baghave"

På en gravelcykel får du mulighed for at se Danmark på en ny og anderledes måde. Uanset om du bor i Ballerup eller Bjerringbro, så findes der en markvej eller et hjulspor lige rundt om hjørnet. Med sin frie tilgængelige natur og mange rekreative arealer er vores lille kongerige et paradis for terrængående cykler med brede dæk.

Det er sjovt at ta' på opdagelse i sin egen baghave. Du kan vælge at kaste dig hovedkulds ud i det blå og så se, hvad der sker. Spontant dreje væk fra asfalten og køre ned ad den tilgroede sti, ingen rigtig ved, hvor ender. Dog skal du være forberedt på at møde en blind vej eller måske en glammende hund, der passer på sin ejendom.

Du kan lægge ruten hjemmefra

Med hjælp fra en cykelcomputer kan turen faktisk blive endnu bedre. Noget af det sjoveste ved gravelcykling er at forberede sin rute hjemmefra. Det sætter gang i hjernen at prøve at forbinde alverdens stier og småveje, hvor bilerne ikke færdes. Der går lynhurtigt sport i at undgå motorlarm og de store færdselsårer. Kom helt derud, hvor bierne summer, og lærken synger.

De bedste værktøjer til at planlægge ruten findes på internettet. Søg efter navne som Komoot, RidewithGPS og Strava. Nogle af dem er gratis, mens andre koster penge. Her er der også mulighed for at kigge på andre brugeres ruter og downloade dem til eget brug. Prøv dig lidt frem og find den service, som passer dit behov bedst.

Gravelbike. Selve begrebet stammer fra USA, og gravel er engelsk for grus. Så langt kan alle blive enige. Herefter begynder internettet at skændes med sig selv. Nogle siger, at fænomenet opstod på Kansas' støvede jordveje i starten af 00'erne. Nej, siger andre. Tour de France i de gode gamle dage blev kørt på grus og sten, for der var ikke andet. Men siger en helt tredje stemme: Gravelbiken er jo bare en crosscykel med ekstra brede dæk.

Faktum er, at cykelverdenen har fået grusfeber. Også her i landet, hvor flere og flere vælger den nye cykeltype til.

Kenn Nygaard repræsenterer verdens største cykelproducent, Giant, i Danmark. Han fortæller, at efterspørgslen på gravelcykler har været støt stigende over de sidste ti år. Ifølge Kenn Nygaard har udviklingen en naturlig forklaring.

"Der er kommet flere biler på vejene. Det opleves farligere at køre ude i trafikken. På grusstierne og markveje finder du fred og ro som cyklist."

Senere fanger vi konsulent for cykelidræt ved DGI, Bo Wacker, på telefonen. Han lyder glad:

"Jeg er lige kommet hjem fra en tre timers graveltur i de allersmukkeste

omgivelser." Bo Wacker er i færd med at arrangere et stort gravelløb for motionister, "Stjerne Gravel". Løbet afholdes i Bidstrup Skovene vest for Roskilde. Sidste år deltog 400 cyklister, og løbet måtte melde alt udsolgt.

Ud over den professionelle interesse, så er idrætskonsulenten også selv blevet bidt af gravelbacillen. "Gravel gav mig lysten til at cykle tilbage," siger Bo Wacker. Han beskriver sig selv som en typisk cykelmotionist, der i mange år har kørt racercykel om sommeren og mountainbike om vinteren. I gravel fandt han ind til nogle nye værdier på cyklen. "Vi holder kaffestop i det grønne, og vi kører ned ad små veje, hvor vi aldrig har været før. Det handler mere om oplevelsen end om at træne på den der hårde og udmavende måde, som man gør ude på landevejen."

Ifølge Bo Wacker fra DGI er gravel nemmere at gå til for nybegyndere end både landevejscykling og mountainbike. "Det er mere loose end de traditionelle cykeldiscipliner. Lige pludselig stopper man op ved en flot sø, man aldrig havde set før." 🚲

EN BESKIDT SØNDAG

WHISKYSHOTS, LYCRA OG LUFTBØSSE. DIRTY SUNDAY ER ET ANDERLEDES CYKELLØB I DEN SMUKKESTE NATUR. CYKLISTER'S REPORTER VAR MED PÅ DAGEN.

Jeg har været alene på vejen de sidste ti kilometer. Ingen ryttere i syne, så langt øjet rækker. Kun gule rapsmarker og blå himmel. Jeg tjekker ruten en ekstra gang på min computer. Kan det virkelig passe? Længere fremme vinker en marshall på motorcykel med et gult flag; "Du skal den vej, makker." Jeg følger anvisningen og drejer ned ad en smal grusvej. Landskabet åbner sig. Forude ligger Søborg Sø, et enormt afdrænet areal, der blev omdannet til landbrug i slutningen af 1700-tallet. Vinden rammer mig på næsen, da jeg nærmer mig den tørлагte sø. Stadig ingen ryttere i sigte.

Et usædvanligt depot

Vejen slår et knæk og forvandles til et hjulspor, som forsvinder i det uendelige. I vejkanterne får jeg øje på et hjemmelavet skilt: "DEPOT." Skiltet peger hen mod en gammel lade omgivet af tømmer. Jeg hører lyden af munter countrymusik. Inde på gårdspladsen er der fyldt med glade mennesker i cykeltøj. Her er campingborde med bananer, drømmekage og beholdere med energidrik. Nå ja, og så er der skydebanen. På et bord lidt væk ser jeg to flasker whisky samt en masse skydeskiver af pap. En ung mand iført cowboyhat lader et luftgevær og rækker det til mig. "Værsgo. Din tur." Jeg lægger geværet mod kinden og trykker på aftrækkeren. Ved siden af mig bunder en kvinde i farvestrålende lycratøj et whiskyshot. Dirty Sunday er ikke et cykelløb som alle de andre.

Startskuddet

To timer tidligere: En samlet gruppe på knap 200 glade amatørryttere i alle aldre har krydset startlinjen ved det gamle teglværk i Hillerød. Jeg har placeret mig et stykke tilbage i feltet. Med min form og alder er der ingen

grund til at køre ræs, siger jeg til mig selv. Alligevel er det tydeligt at mærke en sitren af spænding og nervøsitet til alle sider. Lige om lidt rammer vi skoven, og så går det løs. Jeg har kørt nok cykelløb til at vide, at man skal passe særligt på i starten. Der opstår let flaskehalse, især ved smalle passager og skarpe sving. Derfor har jeg lovet mig selv at tage den med ro de første kilometer. Men løbets natur dikterer noget andet: Man kan enten rykke fremad eller ryge tilbage i bussen. Jeg vælger det første.

Col de Fruebjerg

Vi snor os som en slange gennem den smukke løvskov. Terrænet er kuperet med korte rullende bakker, og pulsen ryger hurtigt i vejret. Kombinationen af mange ryttere og en teknisk

krævende rute kræver koncentration nonstop. Kigge langt, kigge kort. Skifte gear, bremse, skifte gear igen. Forude venter en slem stigning. Det er ikke en rigtig bakke, snarere en stejl skråning med løs jord og krogede rødder. Jeg har i forvejen studeret det her punkt i rutebogen. Med en stigningsprocent på op til 20 % skiller Col de Fruebjerg fårene fra bukkene. Jeg kører ind på stigningen med kun én ting i hovedet: Cyklen skal trædes til top. Det er en æressag. Jo længere jeg kommer op, jo mere kaotisk bliver det. Ryttere hopper af cyklerne uden varsel. Jeg kæmper og knurrer mig vej frem. Endelig er jeg oppe over kanten.

Gråsprængte racere

Efter Fruebjerg bliver feltet spredt. Nu går det nedad, og jeg bruger pau-



Rasmus Horskjær på cyklen





FAKTA: DIRTY SUNDAY

Hvad: Et alternativt gravel-cykelløb med fokus på naturskønne oplevelser og social stemning.

Hvor: Start og mål ved det gamle teglværk i Hillerød. Ruten går gennem Gribskov og omkring Søborg Sø i Nordsjælland.

Rute: To ruter. En kort og en lang. Begge fuldt afmærket med trafik-marshalls og flag.

- Kort rute: ca. 80 km
- Lang rute: ca. 130 km

Underlag: Primært grusveje og skovstier (ca. 80 %), resten på asfalt.

Særlige kendetegn:

- Utraditionelle depoter med bl.a. whiskyshots og skydebane.
- Enkelte teknisk krævende passager med stejle stigninger.
- Afslappet atmosfære med plads til både hygge og konkurrence.

Deltagere: Ca. 400 ryttere i alle aldre og på alle niveauer.

Arrangør: www.copenhagencyclingclub.com og www.dirtyseries.dk.

Tidspunkt: Afholdes årligt i maj måned.

Pris: 445 kr. inkl. forplejning herunder øl, sodavand, is, kage og mad fra grill.

Udstyrskrav: Cykel med brede dæk anbefales. Hjelm obligatorisk.

Tilmelding: www.dirtysunday.dk.

(åbner ca. seks måneder før løbsdagen)

sen til at få vejret og spise en energigel. Der er stadig langt til mål. På min computer kan jeg, at se gennemsnitsfarten er på vej op. Alt er godt. Længere fremme får jeg øje på seksotte ryttere. Dem vil jeg gerne op til. Kort efter fanger jeg gruppen på en stigning. Jeg bliver nede bagerst for at se folk lidt an; det står hurtigt klart, at vi allesammen er midaldrende mænd uden en chance for at vinde noget som helst. Men stadig med en racer gemt i maven heldigvis. Det er præcis den her dimension i løbet, jeg har glædet mig til. Gruppedynamikken, der animerer til, at man lige presser sig selv en tand mere end normalt. Vi kører i samlet flok ti minutters tid. Vores vejtræk-

ning og ben går lige så stille i ét med hinanden.

Tivoligrus

Forude åbner sig et mageløst stykke skovvej med det fineste grus. Som en rutsjebane i Tivoli lugter strækningen langt væk af fart og tempo. Et oplagt sted at give den gas. Planen om at tage den med ro er pludselig pist borte. Men gruppen holder fast i sit jævne antrit. Jeg melder ud bagfra, at jeg har i sinde at køre på stykket. Som sagt, så gjort. Jeg træder til ned ad bakken og rammer 40 km/t. Nu gælder det bare om at holde drev i cyklen. Det her er gravel, når det er allerfedest. Som en pil gennem landskabet. Med alle sanser åbne. Under-

ligt nok springer ingen fra gruppen med. Jeg øger afstanden, og satser på at køre væk selv. Det hele går perfekt, lige indtil det ikke gør det mere.

Alene i verden

Pludselig opdager jeg små hvide pletter på cyklens stel. Så ser jeg dem også på mine lægge. Det ligner mælk, men det er det ikke. Det er latexvæske fra mit bagdæk. Jeg kører tubeless (dæk uden slange), og væskens formål er at lappe mindre huller i farten. Først tænker jeg, alt er godt. Men nej, luften siver langsomt ud. Rytterne, jeg forlod, nærmer sig bagfra. Jeg triller ind i vejkanten på mit flade dæk. Vender cyklen om på hovedet. Bittert ser jeg feltet suse forbi en

efter en. De 10 minutter, det tager mig at fikse hullet, føles som en evighed. Da jeg er klar til at køre igen, er jeg helt alene i verden.

Lydløse vinger

45 minutter senere: Jeg forlader depotet ved Søborg Sø med optanket selvtillid. Mit skud ramte skiven. Ikke plet. Men alligevel. Nu er der bare 40 kilometer hjem. Indimellem kommer karavaner af slanke atletiske ryttere op bagfra i en rasende fart. De er fortroppen på løbets lange rute. Unge lyn, der kører efter mottoet: pokal eller hospital. Flere af dem har blodige sår på både arme og ben. Jeg ser dem forsvinde i en støvsky. Så er der atter stille. Af og til tuder Gribskov-banen i det fjerne. På en lang lige skovvej passerer en stor skygge over mig. Jeg kigger op og ser en mægtig rovfugl svæve mellem trækroneerne. Vingerne er lyse på undersiden. Den svæver som et tyst spøgelse gennem det grønne. Senere går det op for mig, at jeg har set en af de sjældne fiskeørne, som yngler ved Gribso. Synet er mageløst. Med ørnen på nethinden triller jeg i mål. Glad og med trætte ben. Målområdet sværmer med støvede cyklister. Der er pølser på grillen og røverhistorier fra dagens strabadser. Vinderne kåres i de respektive klasser. Vi klapper og hujer. Mit eget resultat? Lad os bare sige, at der er plads til forbedring. Jeg kommer i hvert fald igen til næste år. Cykelløbet vinder jeg helt sikkert aldrig. Men skydekurrencen? Jeg tror, det er min store chance.



Klar til start



”GRAVEL HOLDER MIN HJERNE FRISK”

Annette Fuglsang Owens har cyklet gravel i tre år; ”Jeg er fyldt 65 år og meget bevidst om at blive ved med at stimulere min hjerne. I gravelcykling kører man ofte ad små stier og gennem skiftende terræn. Man skal koncentrere sig, og man skal have balancen i orden. Jeg tror, det er med til at holde mig ung,” siger hun.

Tidligere dyrkede Annette triathlon, men nu er cyklingen nummer ét. Hun fremhæver især naturoplevelserne, og så hyggen og fællesskabet, som er en del af gravelkulturen.

Med til historien hører, at Annette Fuglsang Owens er dansk-amerikaner. Født og opvokset i Sønderjylland, men har boet i Virginia i mere end 30 år. Hun cykler ofte, når hun er hjemme i USA. Men staterne kan ikke hamle op med de danske forhold; ”Man kan cykle overalt her. Det er fantastisk. Over marker og gennem skov. Ingen hegn, ikke biler alle vegne. Det er integreret i hele det danske samfund, at vi kan bevæge os frit.” For Annette Fuglsang Owens er ”Dirty Sunday” ikke kun en hyggelig dag og en smuk naturoplevelse. Hendes næste mål er det skotske gravelløb ”The Gralloch”, som køres i en nationalpark syd for Glasgow. Distancen er 111 kilometer, og både cykel og udstyr skal testes, før det går løs i Skotland.

Om hun er nervøs for at klare strabadserne? Annette Fuglsang Owens smiler og trækker lidt på skuldrene; ”Før jeg meldte mig til, undersøgte jeg, om der var nogle, der var ældre end mig, som havde gennemført. Der var et par stykker på over 70 år. Så tænkte jeg: Hvis de kan, så kan jeg også!” 🚴

ER DET EN FUGL, ER DET ET FLY?... NEJ, DET ER EN GRAVELBIKE!

GRAVELCYKLEN ER CYKELVERDENENS SCHWEIZERKNIV

– ALSIDIG, ROBUST OG KLAR TIL EVENTYR.

Brede sutter

Brede dæk med lavt dæktryk åbner døren op til eventyret. De bløde dæk giver masser af komfort, og mulighed for at køre ad små hemmelige markveje og gennem både mudder og grus. Det lave dæktryk gør, at du (næsten) slipper for punktering. Husk, at dækkenes mønster ikke behøver at være meget groft. Du skal også kunne bruge cyklen på helt almindelig asfalt.

Geometri

På afstand ligner gravelcyklen sin fætter racercyklen. Mange udvendige gear og et styr, der bukker om sig selv. Men stallets geometri er anderledes. Først og fremmest er der lavet plads til cyklens ekstra brede dæk. Desuden er gravelcyklen bygget til at være mere stabil hen over ujævn terræn. Kørestillingen er ofte mere oprejst og afslappet.

Gear uden bøv

Gravelcyklen elsker at komme væk fra landevejen og blive beskidt. Derfor vælger mange producenter en løsning, hvor der kun er én klinge forrest (racercykler har oftest to). Det simple gearsystem minimerer risikoen for mekaniske nedbrud, og gør cyklen nemmere at rengøre og vedligeholde.

Skivebremser

Skivebremser er blevet standard på de fleste moderne cykler i dag. Men hvis du køber en brugt gravelcykel, så vær sikker på, at den ikke har såkaldte fælgbremser (sidder ofte på

ældre racercykler). Med skivebremser er der nemlig plads til de brede dæk, og så bider de bedre i vand og mudder.

Plads til bagage

Mange gravelcykler har monteringsbeslag placeret rundt omkring på stellet. Det giver mulighed for at medbringe bagage til længere ture. Cyklerne er velegnet til såkaldt bikepacking, hvor man overnatter i den fri natur og medbringer sit eget telt og kogegej. 🚲



Køb af cykel

En fornuftig begynder-gravelcykel koster omkring 12.000 – 15.000 kroner. Det er mange penge. Men til den pris får du en cykel, der rent faktisk kan holde til at køre over stok og sten. De billigere supermarkeds-modeller kan være fine, men risikoen er, at komponenterne ikke er designet til at blive brugt i hårdt og uvejsomt terræn.

Før du beslutter dig, er det en god ide at leje en gravelcykel og mærke efter, om det er noget for dig. Kør gerne et par timer. Tag en makker med, og få en sjov dag ud af det.

Under selve købet skal du især være opmærksom på at finde den rette geometri og rigtige størrelse stel. Find en cykelhandler, som vil lade dig trille en tur på cyklen. Prøv gerne flere størrelser og modeller. Hvis den størrelse, som passer dig, ikke er tilgængelig, så find et andet sted, eller vent, til den kommer på lager.

Gear til gruset

Cykelcomputer.

Med en cykelcomputer slipper du for at ende på vildspor. Vælg en model med navigationsfunktion og et stort display.

Minipumpe og lappegrej.

Gravelcykling tager dig ofte væk fra infrastruktur og offentlig transport. Hvis du punkterer, skal du helst kunne fikse problemet på stedet; lappegrej, ekstra cykelslanger og en cykelpumpe bør derfor være en del af dit faste udstyr på cyklen.

Cykelbukser / bibs.

Måske er du typen, som har appetit på at køre længere ture. Mange timer i sadlen kan give smerter i bagdelen. Det kan du undgå med et par cykelbukser med pude. Sørg for, at stoffet sidder tæt til kroppen, og at puden ikke kan rutsje rundt. Vælg gerne en model med seler. Det giver en bedre pasform, og selerne sikrer, at bukserne bliver siddende, hvor de skal, også når du bukker dig frem.

Helt elektrisk?

Verden er blevet elektrisk. Nu er turen kommet til pumperne. Vi tester, om fordele opvejer ulemper, og kårer den bedste kandidat.

Jeg undersøger den lille metalboks. Vender og drejer den. Trykker på en knap. I det samme bryder helvede løs. Hunden stikker halen mellem benene. Min hustru vender sig rundt. Hvad sker der? Er det de nye naboer, som borer igen?

Nej, det er faktisk mig selv, som laver larmen i en større sags tjeneste.

Elektriske cykelpumper er blevet en ting i 2025. Både på nettet og i de fysiske butikker tilbydes mange varianter i forskellige prisniveauer. Nu er spørgsmålet, om el-pumperne er pengene værd. Kan de afløse, og gøre jobbet bedre end den gode gammeldags håndpumpe?

CYKLISTER har samlet et felt af elektriske mini-pumper for at teste deres to primære egenskaber:

At pumpe cykeldæk op i en fandens fart, og samtidig være så bittesmå, at de kan medbringes i en taske eller jakkelomme.

Det står hurtigt klart mig for, at spisestuen er dårligt sted at lave testen. Mini-pumperne larmer som små hidsige propelfly.

Nede i kælderen finder jeg et cykelhjul med standard dæk (700 x 37c) og slange. Testens mål er simple. Dækket skal blæses op til 3,0 bar. Pumpernes individuelle brugervenlighed, præcision, tempo og udholdenhed vurderes og belønnes. Jeg gør mig klar til at pumpe. Et kort øjeblik overvejer jeg at putte propper i ørerne. Men nej, for hvilken cyklist kører rundt med hørevern.

Foran mig ligger flere timers arbejde med at pumpe cykeldækket op, lukke luften ud, og pumpe det igen.



Om Rasmus Horskjær

Rasmus Horskjær er journalist, manuskriptforfatter og cykelnørd. Han har blandt andet udviklet og skrevet komedie- og satire-serierne Guru, Rockerklubben Svinene og Banjos Likørstue. Rasmus om sin kærlighed til cykling; "Jeg elsker gravel. Man kommer langt væk fra alting og mærker friheden på to hjul. Samtidig er det en motionsform, som giver mig mulighed for at dyrke min interesse for gear og grej."



Tre af pumperne ligner hinanden til forveksling: Små og kompakte som en forvokset tændstikæske. De har alle den samme batteristørrelse, samme type silikonecover og samme slags klistermærke, hvor en tekst på engelsk og kinesisk advarer om, at pumpen bliver varm ved brug.

Se testen på næste side.



”Bedst til prisen” – BikeAir Pro

Pumpe fra danske BikeAir. Her er brugsanvisningen ovenikøbet blevet oversat til dansk. Pumpen, jeg tester, er en ombytter. Første eksemplar, jeg fik i hænderne, virkede ikke. Så jeg kontaktede BikeAir og fik hurtigt et nyt eksemplar. Fair nok. Den nye tænder med det samme og virker, som den skal.

Pumpen rammer præcist de 3,0 bar på cirka 30 sekunder. Dog øges tidsforbruget med 1-2 sekunder for hver gentagelse. Jeg stresser alle pumperne ved at bruge dem nonstop til batteriet er dødt. Efter syv gange er der ikke mere power i BikeAir. Designmæssigt har BikeAir ligesom CYCPLUS placeret display og knapper, så de kun vender opad, når man holder pumpen ned mod jorden. For mig giver det ingen mening.

CYCPLUS er en lille smule mindre, og pumper en lille smule hurtigere. Til gengæld udmærker BikeAir sig ved at være den billigste af de tre små hurtige pumper, vi afprøver i testen. Til en pris på 599 kroner kan de fleste nok leve med, at det lige tager et par sekunder længere at fylde luft i dækket.

Bedømmelse:

Vægt: 152 gram / Ladetid cirka 30 minutter / Max lufttryk 120 psi / 8,2 bar
Kan bruges med alle gængse ventiltyper ved brug af medfølgende adapter.
Set hos: www.bikeair.dk til 599,00 kr.

”Retro-modellen” – LAMPA Pocket

Testens billigste kandidat har samme form som en walkman anno 1986. Og vejer omtrent det samme. Nostalgikere vil glædes over, at Lampa bruger ægte gammeldags batterier; skønt at slippe for endnu et device at lade op. Andre vil bare synes, at det er håbløst umoderne. Design: Ingen overflødige dikkedarer. Intet digitalt display, ingen mulighed for at forprogrammere dæktryk i psi eller bar. Ingen batteriindikator. På Lampa findes der én eneste knap, som styrer hele to funktioner; pumpe og lommelygte. Begge dele på samme tid er dog ikke muligt. Her skal det i øvrigt nævnes, at ON-funktionen på Lampa er placeret, så pumpen starter ved blot den mindste berøring. Således har producenten utilsigtet skabt potentiale for diverse pinlige og muntre indslag i hverdagen; pludselig tænder apparatet i håndtasken. Tilkobling sker med en kort slange, der skrues fast på ventilen.

Da der ikke kan vælges dæktryk på forhånd, må jeg stole på mine sanser. Pumpen starter med den sædvanlige hakkende lyd. Tiden går og går. Lampa bruger to minutter på at nå tre bar og løber således med titlen som testens sløveste kandidat. Så er det batterilevetiden. Efter ti forsøg er der stadig power, men motoren er gået væsentlig ned i omdrejninger. Stop-uret viser, at det nu tager mere end tre uendelige minutter at ramme de berømte 3,0 bar. Gør den sit job? Ja. Ville pumpen have været et teknologisk vidunder tilbage 1980'erne? Ja. Ville jeg gide at have den liggende i mit skur eller min cykeltaske? Nej, og det ville du heller ikke.

Bedømmelse:

Vægt: 392 gram / Ladetid - (8 stk AAA batteri) / Max lufttryk 120 psi / 8,2 bar
Kan bruges med alle gængse ventiltyper ved brug af medfølgende adapter.
Set på nettet til 250 kr.

BikeAir Pro

LAMPA Pocket

Muc-Off AIRMACH PRO

Witt Compact Air Pump

CYCPLUS AS2 Pro

”Flagskibet” – Muc-Off AIRMACH PRO

Muc-Off er testens dyreste pumpe, og dens finish signalerer, at her får forbrugeren et såkaldt premium produkt. Kabinettet er her en smule større og ligger knap så godt i hånden. Larmen er præcis den samme som andre pumper: *Brrrrrrrrrrr*. Muc-Off bruger 30 sekunder på at ramme 3,0 bar. Det gør den otte gange, før batteriet er dødt. Funktionaliteten er mægtig til den på pumpen fra CYCPLUS. Tænd/Sluk samt indstilling af lufttryk i bar og psi. Her har fabrikanten husket at vende displayet rigtigt. Det er rart at kunne følge med i, hvad der foregår på skærmen, og faktisk kunne se de knapper man skal betjene.

Muc-Off er ikke billig. Men den leverer varen, uanset om den ligger hjemme i skuret eller har en fast plads i pendlerens taske. Ud over en heftig pris på knap 1.000 kr er min eneste indvending, at pumpen gerne måtte være en lille smule mindre.

Bedømmelse:

Vægt: 141 gram / Ladetid cirka 30 minutter / Max lufttryk 120 psi / 8,2 bar
Kan bruges med alle gængse ventiltyper ved brug af medfølgende adapter.
Set til kr 899,00

”Håndvægten” – Witt Compact Air Pump

Pumpe nr. 4, Witt Compact, er som at løfte en mindre håndvægt. Knap 500 gram føles tungt for en transportabel pumpe. Designet er aflangt og minder om en stavlygte. I modsætning til de tre første test-kandidater skal man her skrue en løs slange på, før pumpen er klar til brug. I min bog trækker det ned. En skønne dag er slangen forsvundet eller glemt, og så er pumpen værdiløs.

Det digitale display præsenterer flere forskellige valgmuligheder; ønsker jeg at pumpe en fodbold?... nej ellers tak. Skal det være bar, psi eller kg? Jeg har med vilje ikke læst manualen på forhånd, og uden vejledning giver flere af valgene ingen mening. Jeg bladrer hen til cykel-ikonet, indstiller lufttrykket til 3,0 bar og trykker. *B-r-r-r-r-r-r-r*. Lyden fra pumpen er stadig høj, men motoren kører færre omdrejninger. Witt-pumpen lyder næsten som en gammeldags fiskekutter.

Min tålmodighed sættes på en prøve, da pumpen passerer de 30 sekunder, og vi stadig kun er halvvejs. 45 sekunder går, så et minut. Nu er larmen knap så hyggelig længere. Tiden går og går. Omsider rammer pumpen de 3,0 bar. Jeg kigger på stopuret. Et minut og 18 sekunder. Kombineret med den upraktiske facon, løse pumpe-slange og tunge vægt er jeg tæt på at dømme Witt Compact Air ude af spillet. Men batteriet redder den på strejen. Witt udmærker sig ved at have nærmest uendelig levetid. 15 (meget lange) repetitioner gør pumpen til test-vinder i udholdenhed. Witt er helt sikker rigtig fin i cykelskuret eller en campingvogn. Men med på farten i en sadeltaske eller jakkelomme dur den bare ikke.

Bedømmelse:

Vægt: 409 gram / Ladetid cirka 2,5 timer / Max lufttryk 120 psi / 8,2 bar
Kan bruges med alle gængse ventiltyper ved brug af medfølgende adapter.
Set til kr 469,00

”Den lille hurtige” – CYCPLUS AS2 Pro

CYCPLUS AS2 pro er testens letteste og mindste pumpe. Den føles mini og ligger godt i hånden. Maskineriet tændes med et langt tryk på en knap. Dernæst indstilles lufttrykket i bar eller psi; + for mere og - for mindre. Der medfølger en engelsk brugsanvisning, men pumpen er så nem at betjene, at det kan klares uden manual. Jeg indstiller trykket til 3,0 bar, sætter pumpen på ventilen og trykker på ON-knappen: *Brrrrrrrrrrr*. 28 sekunder senere er dækket fyldt, og pumpen stopper automatisk. Jeg kontrollerer dæktrykket: Pengene passer. Jeg gentager øvelsen. Igen og igen og igen. Efter syv pump fra tomt dæk er batteriet dødt. Det er godkendt. Larmen har jeg efterhånden vænnet mig til.

Til gengæld er det irriterende, at display og knapper er placeret på den ”forkerte side”. Det vil sige ned mod jorden og væk fra mig, når ventilen står i klokken 12-position. Det lugter af en designfejl fra en ingeniør, der ikke selv kører på cykel. Ser man bort fra denne dumme skavank, er pumpen superhandy og utrolig effektiv. Testens hurtigste.

Bedømmelse:

Vægt: 138 gram / Ladetid cirka 30 minutter / Max lufttryk 120 psi / 8,2 bar
Kan bruges med alle gængse ventiltyper ved brug af medfølgende adapter.
Set hos: www.pulsure.dk til kr 849,00

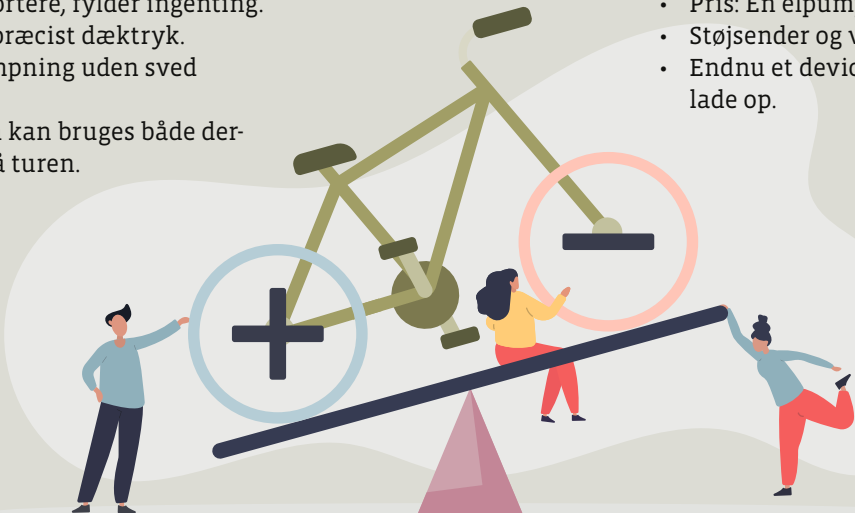
ELEKTRISK PUMPE – ER DET NOGET FOR DIG?

FORDELE

- Let at transportere, fylder ingenting.
- Sikrer dig et præcist dæktryk.
- Hurtig oppumpning uden sved på panden.
- Mini-pumpen kan bruges både derhjemme og på turen.

ULEMPER

- Pris: En elpumpe er dyr i anskaffelse.
- Støjsender og varmeapparat.
- Endnu et device, du skal huske at lade op.



SAMMENLIGNENDE OVERSIGT:

Elektriske cykelpumper

Pumpe	Vægt	Tid til 3,0 bar	Batterilevetid (antal pump)	Betjening & display	Pris	Bedømmelse
CYCPLUS AS2 Pro	138 g	28 sek.	7	Enkel – men vender forkert	849 kr	
Muc-Off AIRMACH PRO	141 g	30 sek.	8	Premium – rigtig displayretning	899 kr	
BikeAir Pro	152 g	30-32 sek.	7	Enkel – vender også forkert	599 kr	
Witt Compact	409 g	1 min og 18 sek.	15	Kompliceret menu + løs slange	469 kr	
LAMPA Pocket	392 g	2 min. (ved 3 bar)	>10, men langsommere over tid	Analog – ingen tryk-indstilling	250 kr	

Ringeklokkeskalaen

Alle pumper i testen vurderes på en skala fra 1 til 6 ringeklokker:
1 = håbløs · 3 = middel · 6 = fremragende

Da vi gemte os
for politiet

Store demonstrationer og store
resultater i 70'erne og 80'erne →



Cyklistforbundet på gaden

Aktioner, hvor man måtte gemme sig for politiet, og 30.000 demonstranter på Rådhuspladsen. CYKLISTER har mødt fire af de mange ildsjæle, der stod bag 70'ernes og 80'ernes legendariske cyklistdemonstrationer og aktioner.

Det lå ikke i kortene, at Margit Stein og Arne Vestergaard skulle engagere sig i Cyklistforbundet, da de meldte sig ind i 1974 – og slet ikke, at de få år senere skulle være med til at revolutionere forbundets arbejdsmetoder og samle tusindvis af cyklister på gaden til store, årlige demonstrationer. Det unge par skulle egentlig bare bruge et vandrekort, og dem kunne man købe billigt i Cyklistforbundet: "Det virkede som en lidt støvet forening," fortæller Arne. "Men deres arbejde lød faktisk meget interessant, og når vi selv cyk-

lede rundt i København, begyndte vi at lægge mærke til, hvor meget der kunne forbedres."

Margit husker tydeligt frustrationen over de dårlige cykelforhold: "En dag blev jeg simpelthen så vred over, hvordan det var at være cyklist i København. Der var næsten ikke nogen cykelstier, og bilerne tog ikke hensyn til os. 'Vi må gøre noget!', sagde jeg til Arne. Og så gik vi aktivt ind i Cyklistforbundet."

Timing'en var helt perfekt. Uden for det lille "støvede" forbund summede samfundet af fællesskab og

energi i kølvandet på ungdomsoprøret i '68. "Der var masser af demonstrationer og festivaler, og der var en stærk følelse af, at 'vi gør det ikke alene, vi gør det sammen'," husker Arne.

Gør cykeltrafik til sikker trafik

Tidsånden sivede også ind i Cyklistforbundet, hvor flere unge meldte sig ind. Aktivitetslysten voksede, og der blev nedsat udvalg – blandt andet "Trafik og Miljø", som Margit og Arne kom med i: "Vi begyndte at indsamle data og analysere problemerne med bilos. Der var jo bly i benzinen, og osen var langt farligere end i dag," forklarer Arne.

"Men vi fandt hurtigt ud af, at vi måtte på gaden, hvis der skulle ske noget," siger Margit, og kort tid efter gik planlægningen af den første demonstration i gang. "Faktisk holdt vi det første møde her i vores stue, i min farmors gamle møbler," griner hun.

Datoen blev sat til 21. maj 1977, og den lille arbejdsgruppe knoklede hele foråret med at få tilladelse fra politiet, prøvekøre ruten, leje lyd anlæg og lave pressemeddelelser, plakater, pjecer og klistermærker, der

De fleste demonstranter var meget fredelige. Der var dog enkelte, der syntes det var bedst, hvis man kom hjem med en bils sidespejl i cykelkurven.

FOTO: SØREN SVENDSEN



Der blev slået deltagerrekord ved demonstrationen i 1979, hvor 30.000 cyklister indtog Rådhuspladsen i København.
FOTO: SØREN SVENDSEN



skulle sælges til demonstrationen. Under parolen "Gør cykeltrafik til sikker trafik" mødte 2.500 cyklister op på Frederiksberg Rådhusplads og cyklede sammen i en lang "cykelorm" mod Københavns Rådhusplads, hvor krav om bedre sikkerhed og flere cykelstier blev fremsat i taler.

"Det var en helt fantastisk dag! Vi var helt udmattede, men meget lettede over, at det gik så godt," siger Arne, der i sin dagbog med velfortjent stolthed gjorde regnskabet op: "200 nye medlemmer på selve dagen og 1.000 ark selvklæbende mærker solgt."

Samme dag havde lokale kræfter også arrangeret cyklistdemonstrationer i Vejle, Svendborg, Aalborg og Aarhus, og også her bakkede mange op om Cyklistforbundets krav. Succesen var tydelig – også for hovedbestyrel-



Leif "Løns" Lønsmann og Dorrit Brogaard,
FOTO: SØREN SVENDSEN



Der var ofte god stemning mellem politi og demonstranter. Men enkelte gange måtte aktivisterne gemme sig for ordensmagten.

FOTO: CYKLISTFORBUNDETS ARKIV / STEEN RAASCHOU

sen, der ellers havde været skeptiske over for ideen, men som nu gav grønt lys til årlige demonstrationer.

12-stjernede demonstrationer

I de følgende år voksede ambitionerne, og fra 1978 blev demonstrationerne arrangeret som ”stjerner”, hvor man skulle cykle afsted fra mindst fem – og senere helt op til 12 – mødesteder. Til sidst skulle man samles på Rådhuspladsen eller ved Christiansborg.

”Stjernedemonstrationerne var fantastiske, men de mangedoblede planlægningsarbejdet,” husker Arne: ”Vi samlede alle de frivillige, vi overhovedet kunne få fat på. Nogen skulle jo holde styr på alle demonstranterne, og der skulle også sælges medlemskaber, flag og klistermærker. Det kunne vi ikke gøre i vores lille gruppe.”

Antallet af demonstranter voksede eksplosivt i de følgende år: 12.000 københavnere mødte op i 1978, og året efter anslog politiet, at 30.000 cyklister var samlet på Rådhuspladsen, mens mange tusinde også var på gaden i mindst 20 andre byer.

”Det var en helt vidunderlig følelse at cykle gennem byen i sådan en stor flok og være sammen om en fælles sag. Det kan jeg godt savne i dag. Vi ejede vejbanen, og politiet passede på os. Alle andre dage skulle vi kæmpe om pladsen,” siger Margit.

Den store opbakning til demonstrationerne kunne også aflæses i medlemstallet, der fra 1977 til 1980 voksede fra 5.000 til 20.000. Tilslutningen kulminerede i 1984, hvor over 32.000 cyklister havde medlemskort til Cyklistforbundet.

Aktivismen på tapetet

Sideløbende med demonstrationerne foregik der også et stort politisk arbejde i hovedbestyrelsen. I spidsen stod den populære formand Peter Elming, der med Margits ord både var ”en gudsbenådet taler og en stjerne på de bonede gulve”.

Men nogle medlemmer mistede tålmodigheden med de langtrukne møder og processer og nedsatte et aktionsudvalg, der tog mere radikale metoder i brug. Det fortæller Leif Lønsmann (”Løns”) og Dorrit Broga-

ard, der begge var aktive i gruppen – og i stort set alle andre af tidens protestbevægelser:

”Det var jo græsroddernes tid, og vi gik ustandseligt til demonstrationer. De fleste handlede om at sige NEJ til noget: Nej til biler, Nej til atomkraft, Nej til nedskæringer osv. Der var virkelig meget at være IMOD,” siger Løns og uddyber: ”I Cyklistforbundet tilhørte vi også ”nej-fløjen”. Vi syntes, at ”reformisterne” på den anden fløj spildte tiden med kedelige forhandlinger og kompromiser. Det gik for langsomt, og vi ville se resultater i en fart. Bilen ud af byen!”

Statuer fik vat i ørerne

Opfindsomheden var stor i det nye udvalg, der fra 1979 arrangerede et væld af aktioner. I den muntre ende var fx en minigolf-aktion på byens hullede veje og en statue-aktion, hvor byens fine statuer blev iført mundbind og fik vat i ørerne som en protest mod byens luft- og støjforurening. Med køller slog aktivisterne også ”bilen ud af byen” til fastelavn med et ægte bilvrag, og om vinteren uddelte de prisen ”Den afskyelige snemand” for manglende snerydning på cykelstierne. I den mere alvorlige ende var en stor korsaktion på Rådhuspladsen, hvor hver aktivist symboliserede et offer for en trafikulykke og lagde sig ned, så de tilsammen dannede et stort kors. De tegnede også hvide kors på vejen på de farligste steder.

”Det var mode at være imod alting,” siger Løns. ”Men i dag er jeg mest glad for de aktioner, hvor vi kæmpede for – og ikke imod – noget. Cykelstier, cykelfelter, cykler i toget, grønne områder osv. Hvor der var et glimt i øjet, og hvor vi også viste løsningerne. Pedalkraft JA tak var bedre end Biler NEJ tak.”

Dorrit er enig og fremhæver en aktion, hvor de lavede ”cykelfelter” – en slags fodgængerfelter for cyklister, der skulle øge sikkerheden i kryds. Under aktionen sneg 50 aktivister sig ud om natten og klistrede cykelfelter af tapet fast på asfalten: ”Alt var forberedt, for det skulle gå hurtigt! Det var jo en ulovlig aktion, og det endte

da også med, at vi blev jagtet af politiet,” husker Dorrit, der selv måtte gemme sig bag en skraldespand i to timer, mens andre var mere uheldige og blev taget med på stationen.

Aktionerne i sig selv var dog ikke noget værd uden medieomtale, forklarer Løns: ”Hvis du står og spiller minigolf i Korsgade, og ingen ser det, er det jo ligegyldigt. Derfor havde vi altid et pressefoto og en kort tekst klar, som vi cyklede rundt med efter hver aktion. Teksten tilpassede vi hver avis, så de ikke skulle bruge tid på at skrive og redigere.”

Strategien virkede: Både aktionerne og demonstrationerne fik masser af omtale i medierne og opmærksomhed hos politikerne, og efterhånden blev cyklisternes forhold forbedret. Og mens Dorrit og Løns som unge aktivister ikke havde meget fidus til ”reformisternes” kedsommelige forhandlinger, er de i dag begge overbevist om, at det var summen af arbejdsmetoder, der skabte så store forandringer:

”Aktivismen og forhandlinger spiller sammen,” fastslår Løns: ”Ren aktivisme uden løsningsforslag fører ikke til noget. Men hvis man kun holder møder og skriver læserbreve, har det heller ikke samme power. Man har brug for begge ben – ligesom når man cykler,” griner han.

Aktivismen betød også, at man i forhandlingerne stod stærkere, påpeger Dorrit: ”Når man kan samle over 30.000 cyklister til en demonstration,

lægger man pres på politikerne. De påstod jo, at der fysisk ikke var plads til cykelstier på fx Nørrebrogade og Vesterbrogade – og at det var teknisk umuligt at få cyklen med i toget nogensinde. Men begge dele lykkedes jo alligevel, efter at vi med vores aktioner havde vist vejen.”

”Det bliver nok ikke sidste gang ...”

Op gennem 80’erne ændrede cyklistdemonstrationerne både karakter og navn til det mere familievenlige ”Cyklens dag”, og efterhånden stilledes også aktionerne af. ”Mange af de ting, vi havde kæmpet for, blev jo til virkelighed, og vi fik travlt med andre ting,” siger Leif.

I dag kan de tidligere aktivister nyde de resultater, de selv var med til at kæmpe igennem. Der er blandt andet kommet mange cykelstier og lavere hastighedsgrænser for biler. Og cyklen er blevet en velkommen gæst i toget – ja, endda helt gratis i S-toget. Men trafikbilledet har ændret sig radikalt, og der er stadig nok at kæmpe for, mener Margit:

”Det foregår stadig på bilernes præmisser, og cykelstierne i København er ét stort kaos. I dag skal ’rugbrøds-cyklen’ jo dele plads med elcykler, brede ladcykler, knallerter og løbehjul. Cykelstierne kan slet ikke følge med, og det ødelægger cykelglæden.”

Af samme grund har Dorrit valgt helt at parkere cyklen: ”Jeg går faktisk rundt til det meste nu, for jeg synes, der er blevet for hektisk på

cykelstien,” siger hun. ”Så hvis Cyklistforbundet skulle lave aktivisme i dag, er det da oplagt at sætte ind her.”

Så burde Cyklistforbundet gå mere aktivistisk til værks i dag? Det kunne Margit godt tænke sig: ”Jeg savner den kampånd, hvor man gjalder ”Gør cykeltrafik til sikker trafik” ud over Rådhuspladsen. I dag skal man nok gøre det på en anden måde, men stadig med humor, visioner og optimisme.”

Til cyklistdemonstrationen i 1980 havde Margit og Arne trukket sig som arrangører, men Margit var med fra talerstolen og leverede et budskab, der kunne være skrevet i 2025:

”Vi er i dag mere end en mio. danskere, som dagligt bruger cyklen. Det er utroligt, at cyklen stadig prioriteres så lavt i den samlede trafikplanlægning trods energikrise og forureningsproblemer. At cyklen ikke opfattes som et middel til løsning af vores miljøproblemer.”

Og kampen for bedre forhold fortsætter i Cyklistforbundet i dag. For som Margit helt rigtigt konstaterede gennem højtaleren på Rådhuspladsen i 1980: ”Det bliver nok ikke sidste gang, vi må gøre opmærksom på de urimeligt dårlige forhold.” 🚲



Oprydning efter ”cykelfelt”-aktionen, hvor aktivister tegnede svingbaner og klæbede tapet fast på asfalten om natten.

FOTO: SØREN SVENDSEN



En ung Margit Stein taler ved demonstrationen i 1980.

FOTO: SØREN SVENDSEN

Hvor er cykelhjelmene i bladet?

Af Karen-Lise Bork

Først og fremmest: Tak for et godt cykelblad. Jeg har været medlem i ca. 50 år, og jeg cykler stadig hver dag (årg. 1942). Der er noget, der undrer mig: Når man bliver fotograferet til bladet, er de fleste uden cykelhjelme. Kunne man ikke bare have hjelmen hængende på styret for ligesom at sige: Jeg bruger skam hjelm!

Min hjelm har reddet mit liv to gange, og jeg cykler aldrig uden, selv om jeg bare skal 200 m. til bageren.

Af Anne Marie Hofmann Hansen

Jeg sidder her med CYKLISTER 2/2025. Det falder mig for brystet, hvor få af de fotograferede cyklister, der bærer cykelhjelme. Hvorfor? Det ville da være et bedre signal at sende, hvis alle bar cykelhjelme. Jeg bærer altid cykelhjelme efter, jeg blev kørt ned af en bil, og cykelhjelmene var revnet både udvendig og indvendig. Men mit hoved holdt. Jeg håber at se flere cykelhjelmene i brug i næste nummer.

DELTAG I
DEBATTEN!

Skriv til
post@cyklistforbundet.dk



CYKLISTER afspejler virkeligheden

Svar fra redaktør, Jørgen Schlosser

Tak til både Karen-Lise Bork og Anne Marie Hofmann Hansen for deres indlæg om hjelme i bladet. Redaktionen modtager jævnligt e-mails om dette emne, og jeg vil her redegøre for vores overvejelser om fotos i CYKLISTER.

I Cyklistforbundet går vi ind for, at man cykler med hjelm, og vi anbefaler brug af hjelm. Både Karen-Lise og Anne Marie skriver, at hjelmen har reddet deres liv eller forhindret alvorlig hovedskade, og det sætter en streg under, hvor vigtigt det er at bruge hjelm. Forbundet går derimod ikke ind for, at det skal være obligatorisk – altså påbudt ved lov. Og det ER frivilligt i Danmark, om du vil bruge cykelhjelme. I Danmark er brugen af cykelhjelme steget markant siden 2004. Blandt voksne i byerne cykler

51 % med hjelm, og i gennemsnit bruger 81 % af alle cyklende skolebørn cykelhjelme. Men der er altså mange voksne, der vælger ikke at køre med hjelm. CYKLISTER er et journalistisk magasin og afspejler virkeligheden, som er, at mange voksne ikke kører med hjelm. Vi kræver ikke, at de skal iføre sig en hjelm for at komme i bladet. I mange tilfælde bruger personen, vi fotograferer, faktisk hjelm, men da mange af vores billeder bliver taget, hvor personen ikke cykler, men holder stille, er hjelmen ikke altid på. Det er af æstetiske grunde, og for at man bedre kan se personen.

Nogle gange hænger hjelmen på styret – men ikke altid. 🚲

Det mener
Cyklistforbundet →



Lang rejse fra Ebeltoft til vestkysten

Af Lisbet Nørgaard

Tak for jeres store indsats for at gøre det let at få cykler med hos DSB. Nu er der jo andre transportselskaber end DSB, så jeg får lyst til her at beskrive det, jeg skulle igennem, hvis jeg ville tage min cykel med fra Ebeltoft til Ringkøbing for at cykle langs vestkysten. Da man kun i begrænset omfang kan tage cyklen med på bussen mellem Ebeltoft og Aarhus, skulle jeg og min cykel tage med bussen til Ryomgård, hvor vi skulle skifte til letbanen til Aarhus. Heldigvis på samme billet. Så skulle vi tage med Arriva til Holstebro, billet 20 kroner, derefter med Arriva til Holstebro, billet 20 kroner, og så til sidst med Midtjyske Jernbaner fra Holstebro til Ringkøbing med skifte i Vemb. Endnu en billet til 20 kroner.

Pedalkraft Ja, tak! 🚲

København skal da ikke fyldes med biler og parkeringspladser

AF KENNETH ØHRBERG KRAG, DIREKTØR I CYKLISTFORBUNDET OG ERIK HJULMAND, FORMAND FOR CYKLISTFORBUNDET I KØBENHAVN



”Vi skal have langt flere parkeringspladser i København,” mener Socialdemokratiets overborgmesterkandidat, Pernille Rosenkrantz-Theil. Da vi læste det i Politiken, fik vi ærlig talt morgenkaffen galt i halsen. København skal altså efter hendes mening gå den helt modsatte vej af førende byer som Paris, Bruxelles, Amsterdam m.fl. København skal i endnu højere grad være bilernes by. Vi er helt uenige. Vi mener, København skal være menneskenes by. Og cyklernes by. Byen skal ikke domineres af kæmpestore kasser, der både er farlige, fylder ad H til og er dårlige for klima og miljø – også selv om de kører på el. De kæmpestore batterier er altså ikke lavet af luft. Chokket blev også ekstra stort, fordi vi i Politiken også havde læst en analyse, der viser, hvordan København er sakket bagud på cykelområdet. København har netop sikret sig en meget lidt imponerende 11. plads blandt 36 europæiske byer på cykelområdet. Det er da katastrofalt for "verdens bedste cykelby," som vi har yndet at kalde Danmarks hovedstad.

At argumentere for flere parkeringspladser som løsning på trængselsproblemer er et fundamentalt misgreb i byplanlægningen. Byer bør indrettes til mennesker, ikke biler. Mobilitet i en by handler om at sikre, at folk kan bevæge sig effektivt og rationelt. Og hvad er rationelt i, at hver person transporterer sig rundt med en metalramme på 4½ x 2 meter? Biler er i mange sammenhænge effektive transportmidler, men de hører ikke hjemme som primært transportmiddel i en storby. De fylder uforholdsmæssigt meget både i bevægelse og i stilstand, hvor de står ubrugt over 90 % af tiden. Flere biler i

storbyer er et synspunkt, der hører hjemme i 1960'erne.

I stedet burde København lære af sine europæiske naboer og fokusere på pladseffektive løsninger som gang, cykler, delecycler, busser, metro og letbaner. Disse transportformer gør det muligt at skabe en by, der er menneskecentreret og fremtidssikret. At prioritere biler er ikke kun en byplanmæssig fejltagelse, men også en modarbejdelse af bæredygtighed og effektivitet. Og det er meget lidt ambitiøst. Tænk da i andre løsninger, hvor du ikke er bilafhængig.

Ladcykler fylder mindre

Det er bemærkelsesværdigt, at Pernille Rosenkrantz-Theil ignorerer Københavns Kommunes egne løsninger, som allerede har vist, hvordan ladcykler og almindelige cykler er langt mere pladseffektive end biler. På én bilparkeringsplads kan der parkeres fire ladcykler, og på samme areal kan der etableres ti pladser til almindelige cykler. At hævde, som Pernille Rosenkrantz-Theil har gjort, at ladcykler fylder lige så meget som biler, er en helt fejlagtig påstand.

Pernille Rosenkrantz-Theils udmelding virker som en politisk strategi til valgkampen frem for en rationel byplanlægning. Hvis København vil fastholde sin position som en af de førende cykelbyer i Europa og samtidig tage ansvar for miljøet og borgernes livskvalitet, er det afgørende, at vi går i den modsatte retning: færre biler, færre parkeringspladser, og mere fokus på bæredygtige transportløsninger. At prioritere biler og parkeringspladser er en blindgyde, som København ikke bør bevæge sig ned ad. 🚲

Hullede cykelstier i København

**DEBATINDLÆG af
Af Ove Dahl Kristensen
København**

Det største problem med de københavnske cykelstier er, at de er så ujævne.

De få steder, hvor overfladen er glat, er cykelglæden mærkbart meget større. Ujævnhederne skyldes gravearbejder, der meget ofte foretages netop her. Også når der en sjælden gang ellers lige er lagt superfin ny asfalt på. Jeg har foreslået teknikborgmesteren, at man tog et depositum ved enhver given gravetilladelse, og så ikke returnerede pengene, før det var konstateret, at det var efterladt helt udglattet.

Svaret var, at det kunne man ikke ifølge vejloven, og at kommunen i øvrigt udførte kontrol. Troværdigheden af dette svar styrkes

ikke af argumentet om kontrol, for den er i givet fald helt værdiløs. Svaret osede heller ikke af forståelse for situationen eller ivrighed for at forbedre den. Altså ved at tage noget initiativ.

Jeg cykler meget i Schweiz, og der kan man sagtens købe flødeskumskager og cykle hjem på cykelstierne. Asfalten ligger altid perfekt efter gravearbejder – også på vejene. Så det kan sagtens lade sig gøre. Det er da dårlig varetagelse af samfundets værdier at tage de gravearbejder så useriøst. Det er jo aldrig cykelstierne, der slider asfalten i stykker.

Svar fra Line Barfod, teknik- og miljøborgmester i København (EL):

Kære Ove Dahl Kristensen

Tak for dit indlæg.

Jeg er helt enig med dig i, at vi hele tiden skal arbejde for at gøre cykeloplevelsen bedre i København. Vi skal investere i gode, brede cykelstier, vi skal skabe plads til, at nogle kan køre hurtigt og nogle adstadigt på samme tid – vi skal udbygge supercykelstinet, så flere kan cykle på tværs af kommunegrænsen til og fra arbejde og uddannelse. Og vi skal gøre det til en god oplevelse at cykle, ligesom for eksempel den grønne kile, der forbinder København og Frederiksberg.

En del af den indsats er selvfølgelig at sikre, at der ikke er for mange bump på vejen – helt bogstaveligt. Derfor arbejder vi også kontinuerligt med at blive bedre til at sikre, at der er god og plan asfalt på cykelstierne, og at skærpe kontrollen med, at cykelstierne bliver afleveret i god kvalitet, når vejarbejdet er slut.

Vi arbejder også målrettet med et projekt, der skal styrke koordineringen af de mange anlægsprojekter, der foregår på kommunens veje, cykelstier og fortove, så københavnere forhåbentlig kommer til at opleve færre gener fra vejarbejdet.

Tak også, for dit forslag om at opkræve et depositum, som først udløses, når entreprenøren har afleveret en glat cykelsti. Jeg kan godt forstå logikken. Når Københavns Kommune giver gravetilladelser til ledningsarbejder og

**DELTAG I
DEBATTEN!**

Skriv til
post@cyklistforbundet.dk



vejarbejder, sker det på baggrund af vejloven. Vejloven giver ikke mulighed for at opkræve et depositum, dvs. at vi desværre ikke har hjemmel i loven til et sådant tiltag.

Hvert år undersøger vi københavnernes tilfredshed med cykelstierne i byen. I den seneste mobilitetsregulering fra 2024 angav 72 procent af københavnere (tal fra 2023), at de var tilfredse med vedligeholdelsen af cykelstierne i København.

Vi har en politisk vedtaget målsætning om, at det skal være 80 procent. Så der er et stykke vej endnu, men samtidig er det jo et tegn på, at den generelle oplevelse af cykelstiernes forfatning er god i København. Men igen – vi arbejder altid på at gøre det bedre, og derfor vil vi også altid gerne høre fra københavnere, hvis der er konkrete steder, hvor de oplever problemer. Det kan man melde ind via Giv et Praj. 🚲

Aarhushistorien om Vesterbro Torv

FØRST VAR DER CYKELSTI ved Vesterbro Torv i Aarhus. Så blev den fjernet. Nu er den på vej igen. Da trafikken på og omkring Vesterbro Torv i Aarhus i foråret 2024 blev lagt om, delte den valgte løsning i den grad trafikanterne i to lejre. Bilisterne, der var vant til at bruge torvet som genvej på turen gennem byen, var rasende. Fra den ene dag til den anden skulle de finde nye og ofte længere ruter for at komme frem til destinationen. Omvendt var cyklisterne jublende glade for de nye forhold. Tidligere var de aldeles udsatte på turen ad den smalle Hjortensgade og den lige så smalle nordlige del på Vester Allé — begge strækninger uden cykelsti og afskærmning fra bil-, lastbil- og busstrafikken. Efter omlægningen var begge strækninger ensrettet, og der var optegnet en cykelsti. Den løsning skabte væsentlig større sikkerhed for de tohjulede.



”Hele projektet med fredeliggørelsen af Vesterbro Torv betyder mindre biltrafik og det er godt for cyklisterne.”

FORMAND, KRISTIAN BEEDHOLM

Derfor var chokket og skuffelsen enorm, da rådmand for Teknik og Miljø, Nicolaj Bank (K), valgte at trække store dele af omlægningen tilbage. Væk var cykelstierne på Hjortensgade og Vester Allé — tilbage var den store mængde biler. Hos Cyklistforbundet i Aarhus er der derfor enorm glæde over, at der nu igen er udsigt til større sikkerhed for cyklisterne. Begge steder bliver der nu igen optegnet baner for cyklisterne.

”Selv om de i udgangspunktet ikke virker helt så sikre for cyklisterne som rigtige cykelstier adskilt fra vognbanen med kantsten, så er det en rigtig god løsning,” mener Kristian Beedholm. ”Så længe trafikken ikke kører for stærkt,



Visualisering af det nye Vesterbro Torv

er det en god løsning. Og så er den billig, så jeg er tilhænger af den slags løsninger, hvis det betyder, at der så bliver råd til at skabe bedre sikkerhed for cyklisterne flere steder i byen,” siger Cyklistforbundets formand i Aarhus og uddyber:

”Ensretningen i Hjortensgade og Vester Allé alene gør en stor forskel, men hele projektet med fredeliggørelsen af Vesterbro Torv betyder mindre biltrafik og det er godt for cyklisterne,” siger Kristian Beedholm.

Ændringerne på Vesterbro Torv sker, fordi Aarhus Kommune ønsker, at torvet skal være mere fredeligt og trykkeligere at færdes på, hvor der er plads til ophold, fællespisning, marked og aktiviteter.

KILDE: AARHUS STIFSTIDENDE

Der er noget i vejen med Vejen

DROP 25 PARKERINGSPLADSER i Vejen midtby, og gør byen langt mere attraktiv for både gående og cyklende. Sådan lyder forslaget fra Thue Uhre Lauridsen i Jyske Vestkysten. Han er formand for Cyklistforbundet i Vejen, og næstformand for Moderaterne. Dertil er han buschauffør og vikar ved Vejen Friskole.

Forslaget kommer i kølvandet på, at to ældre cyklister har kritiseret byen for at være direkte cykelfjendsk i forhold til, at Vejen Kommune udfolder kampagnen »Drop bilen, tag cyklen«.

”Vi kan sagtens undvære p-pladserne, og så vil der stadig være plads til alle — også dem i bil,” siger Thue Uhre

Lauridsen. Ved at sløjfe parkeringspladserne kan der blive plads til cyklisterne, der lige nu er forvist til fortovet på grund af de parkerede biler. Thue Uhre Lauridsen anser faktisk Vejen som en bilby:

”I begyndelsen af 00’erne havde vi en stor diskussion om, hvorvidt byen skulle være en bilby eller have en lukket gågade, og det endte med en ensrettet gade på 100-200 meter omkring Imerco, hvorefter resten af byen havde færdsel med biler,” fortæller Thue Uhre Lauridsen, og sætter trumf på:

”Byen er ikke bygget til cyklende børn, ældre eller turister. Jeg vil ikke anbefale nogen at cykle i Vejen,” siger



Sø i Rude Skov

Endelig cykelsti gennem Rude Skov

EFTER ET LANGT TILLØB ser det nu endelig ud til, at cyklisterne får en mere komfortabel og tryk tur gennem Rude Skov ad Hørsholm Kongevej. Blandt cyklisterne er der da også glæde over de kommende forbedringer, der blot mangler at blive godkendt i Klima- og Miljøudvalget og kommunalbestyrelsen. Det ligger dog i kortene, at cykelstien bliver vedtaget.

”Det er en vigtig forbindelse op mod Hørsholm, hvor bilerne kører hurtigt, så det er en farlig strækning for cyklister. Netop pga. utrygheden har vi været interesseret i, at der bliver anlagt en cykelsti. Der kommer også lys på strækningen, og det hjælper jo også på det,” siger lokalformanden for Cyklistforbundet, Niels Wellendorf, til Sjællandske Nyheder og tilføjer:

”Man kan altid ønske sig en bredere cykelsti, men man skal også tage hensyn til naturen.”

Udvalgsformand Court Møller (R) fortæller, at det lange tilløb har været en nødvendighed af respekt for omgivelserne.

”Tilløbet har været langt, fordi det var vigtigt at sikre en grundig proces med at undersøge projektets påvirkning af den dyrebare og skrøbelige natur på strækningen. Derfor er der gået lang tid med forundersøgelser, godkendelser samt høring af tilladelse og miljøkonsekvensrapport. Forhåbentlig kan vi nu inden så længe sætte arbejdet i gang, så den nye cykelsti kan begynde at tage form,” udtaler han i en pressemeddelelse og fortsætter:

”Cykelsti på Hørsholm Kongevej vil være en meget stor forbedring, der forhåbentlig vil få mange til at cykle til og fra arbejde, ligesom det vil binde kommunen sammen i nord-sydgående retning til glæde for mange borgere.”

KILDE: SJÆLLANDSKE NYHEDER

han. Vejen ligger ved Hærvejen og kommunen vil give Hærvejs-oplevelsen et stort løft frem til 2026, hvor det samlede projekt løber op i næsten 7,5 millioner kroner.

”Mange tager bilen og parkerer ved Vejen idrætscenter, men hvis man vil gøre byen til et knudepunkt i forhold til Hærvejen, så skal der ske noget,” siger Thue Uhre Lauridsen. Ifølge ham vil cyklister nemlig undgå byen, som det er nu.

KILDE: JYSKE VESTKYSTEN



Cykling i det vilde Vestafrika

Malaria. Kiloer, der rasler af kroppen, og slange på tallerkenen. På deres maraton-cykeltur fra Nordkap til Kap Det Gode Håb kom Marie og Kenneth igennem Vestafrika. De mødte vanvittige strabadser, men også utrolig stor hjælpsomhed og hjertevarme.

Varmen presser os. Vores plan er at grave 15 liter vand ned i ørkenen som et depot, vi kan komme tilbage til, inden vi fortsætter ca. 300 km gennem det øde landskab til næste by. Jordvejen er elendig. Vi bumler rundt, og det sætter sig på humøret. Vi holder en kort pause. Trænger til energi. Marie hiver en pose vingummier frem. De er smeltet, og vi må spise dem med ske. Kenneth drikker 15 liter vand i dag. Grundvandet er ret salt. Det giver en rigtig træls smag, men det gør også, at vi aldrig får slukket tørsten. Termometret står igen på 50 grader. Det sidder selvfølgelig lige i solen. Men det gør vi også.

En af verdens hårdeste ruter

Vi er netop kørt ind i Sydafrika. Vi nærmer os slutningen på vores bikepacking-ekspedition fra Nordkap til Kap Det Gode Håb. Og vi nærmer os 30.000 km på tælleren. Vi følger en af verdens hårdeste bikepackingruter: SAND. Den strækker sig mere end 5.000 km gennem Namibia og Sydafrika, og den har givet os fuldstændig uforglemmelige cykeloplevelser allerede. Men det er slet ikke slut endnu. I går brugte vi en time på at bevæge os 50 m. Stien, vi fulgte, var styrtet ned i floden. Vi måtte slæbe én cykel ad gangen op over den stejle skrænt og på toppen skære os vej gennem tykt tjørnekrat med vores lommeknive. Vi var 100 km fra nærmeste landsby, og der var ikke en levende sjæl i nærheden. Bortset fra aberne, som brølede ad os. Heldigvis er det netop i de situationer, vi for alvor er i vores es. Når vi er langt væk fra alt og alle. Når vi må klare os selv, fordi der ikke er andre muligheder end at klø på og løse opgaven.

For os findes den bedste bikepacking-oplevelse i besværligt og hårdt terræn, krydret med fremmede kulturer, gæstfrie lokale og storslåede landskaber. Og Afrika har det hele. I Namibia cyklede vi 3.000 km, stort set kun i ørken.

Mødet med Himbafolket

Her mødte vi Himbafolket. Et af de få oprindelige folk, som stadig holder deres traditioner i hævd. De ser fantastisk smukke ud. Især kvinderne gør noget ud af udseendet. De smører kroppen med rødt fedt, så de er bedre beskyttet mod sol og insekter. De er næsten nøgne, men med masser af smykker og pynt. Og deres hår er også smurt i den røde fedt, så de får meget karakteristiske frisurer. Kontrasten til den moderne verden bliver ret tydelig, når man møder en Himbakvinde, som snakker i mobiltelefon ved køledisken i supermarkedet.



Folk i Senegal går ufatteligt smukt klædt. Kvinderne har malet deres læber blå og fået snit ved øjnene, som viser deres tilhørsforhold til stammen.



I det nordvestlige hjørne af Namibia ligger Kaokoland. Et paradis for 4x4 entusiaster – og bikepackere på eventyr. Ofte deler vi kun de ekstreme landskaber med firhjulstrækkere. Hastigheden er nogenlunde den samme på cykel, som i bil.

De hvide pletter i sindet

Vores rute startede fra Norges nordligste punkt; Nordkap. Men ingen tvivl om, at vi glædede os mest til Afrika. Især Vestafrika. Denne tur skulle være meget forskellig fra, da vi cyklede fra Argentina til Alaska. Vi kiggede på Vestafrika og spurgte os selv: “Hvad ved vi egentlig om Vestafrika?” “Ingenting!” “Perfekt!” For i den sætning ligger selve grunden til, at vi cykler ud i verden. For at opdage noget, som er ukendt for os. Der er ingen hvide pletter tilbage på verdenskortet. Ingen uopdagede områder. Men vi mener, at der er masser af hvide pletter i vores forståelse af verden. Der er masser af områder, som vi ikke kender til, selvom vi ved, hvor de ligger. Vi ser os selv som opdagelsesrejsende. Ikke af ukendt land, men af alt det som vi ikke forstår.

Ekstreme Afrika

I Senegal vælger vi Nationalrute 7. Man skulle tro, at det var en fin asfaltvej på tværs af landet. Men i virkeligheden er det nogle sandede hjulspor gennem højt græs og spredte træer. Og her møder vi almindelige mennesker i deres almindelige hverdag.

Ved en stor brønd samles folk fra de omkringliggende bosteder. Med æsel trækker de en spand med vand op fra dybet og fylder deres plastikdunke. Der er god stemning, og vi mærker, at brønden også er et socialt samlingspunkt.

Senere på dagen ankommer vi til et lille bosted, hvor et par kvinder løber os i møde. De har malet deres læber blå, og deres stammes kendetegn er brændt ind i huden ved siden af øjnene. De inviterer os med ind i deres hjem, giver os mælk og hirse og beordrer os til at læg-

»

ge os og hvile i middagsheden. Gæstfriheden er stor. Inden vi tager derfra igen, præsenteres vi for den eneste mand på bostedet. Han har sin egen hytte. Kvinderne hver deres. Dvs. at manden er gift med dem allesammen. Flerkoneri er både lovligt og almindeligt her.

I et andet, lidt større bosted, bor flere familier sammen. Høvdingen inviterer os til at spise med. Maden laves over bål. Børnene har et knæk-ket hylster fra en læbestift samt en plastikdums fra en bil som legetøj. I hjørnet af bostedet er der en lille koranskole. Børnene skriver med kul på træplader. Når træpladen er fyldt, vasker de skriften af med aske.

Sådan bor almindelige mennesker i Afrika. Her er ingen vækst. Her foregår alting, som det har gjort i hundredvis af år. Bortset fra at der selvfølgelig er kommet mobiltelefoner. Ud over de små solceller til at lade telefoner med, så er her ingen strøm. Her er ingen rindende vand. Her er ingen moderne faciliteter. Vi ser det igen og igen i alle landene, vi cykler gennem.

Almindelige mennesker bor i hytter af grene og ler. De spiser den mad, som de selv dyrker. De hjælper hin-

anden på tværs af generationer. Og de får absolut ingen hjælp fra det offentlige. Så når vi hører, at Afrika er det vigtigste geopolitiske sted på jorden, så handler det ikke om, at der er udvikling. Men det handler om, at befolkningstilvæksten snart eksploderer.

I 2050 er hvert fjerde menneske i verden født i Afrika.

Junglens sære dyr

Da vi når Liberia, møder vi junglen. En tyk lugt af humus og råd rammer vores næsebor. Den store åbne horisont forsvinder, og vores syn begrænses af en grøn mur på begge sider af vejen. Den fugtige luft står helt stille, og sveden driver af os nat og dag. Det er umuligt at tørre tøj, udstyr eller os selv. Vi fascineres af den altomsluttende skov, og det bliver nærmest en mytisk oplevelse at bevæge os ind i junglen. Nogle lokale advarer os mod det. De mener, at junglen sluger dig, hvis du ikke passer på.

I små landsbyer langs den orange-røde jordvej får vi fantastiske oplevelser. Når man ankommer til en by, bliver man ført til høvdingen. En kolanød brydes ved et ritual, hvor man taler med de fremmede og vur-

derer deres hensigter. Kolanøden er bitter og bliver ofte skyllet ned med hjemmelavet smokewine, en palmevin med røget smag. I en landsby spørger vi om lov til at sætte teltet op, og mens vi sætter stængerne i teltdugen, trækker folk plastikstole ud på torvet for at følge med. Det hele ender med, at byens ældre venligt, men bestemt, forbyder os at sove der. I stedet inviteres vi hjem til én af de ældre, og deres dobbeltseng gøres klar til os, mens vi bryder flere kolanødder og drikker mere smokewine.

Næste morgen må vi ikke forlade landsbyen. Vi skal vente på noget. Imens kommer byens børn på bare tæer forbi med deres kæledyr. En kamæleon, et eger, et kæmpe firben, som vist skulle opfedes, inden det ender i en gryde. Da vi har ventet noget tid, kommer værtsparret ud og inviterer os på morgenmad. Det er en fiskesuppe med det bedste, egnen har at byde på, nemlig friskfangede snegle fra floden. De skal suges ud af deres hus med et lille svup.

Bushmeat – nej tak

I det hele taget er maden i Vestafrika en ting for sig selv. En dag i Congo sidder vi og spiser på en fortovsrestaurant. Eller dvs. et bliktag med et par plastikstole, hvor maden simrer i store gryder over bål. En bil holder ind, og en mand åbner bagklappen. En død abe falder ud. Han kaster den ind i bagagerummet, som er proppet med døde dyr. Med hud og hår. Kvinden, som ejer stedet, kigger på varerne og vælger en lille antilope, som ligger nederst. Manden hiver den i benet, mens han holder de andre dyr på plads med sin overkrop, så de ikke vælter ud. Damen trækker antilopen om bagved. Vi kigger måbende på hinanden, skeen er gået i stå ud for munden. Vi kigger på tallerkenen, og Kenneth udbryder: "Jeg er glad for, vi valgte fisken", hvortil Marie svarer: "Det er ikke fisk, det er en slange."

Der bliver spist rigtig meget bushmeat i Vestafrika. Det er man nødt til. Vi prøvede så vidt muligt at undgå det. Dyrene kan være syge og overføre det til mennesker. Men ofte



Det er ikke så svært at finde små bumlede jordveje med sjov lokalkolorit. Her kører vi på en almindelig hovedvej i Guineas højland Fouta Djallon

ved vi ikke, hvad der bliver serveret på tallerkenen.

I det hele taget var ernæringen svær i Vestafrika. Marie begyndte at tabe håret. Kenneth tabte sig 12 kilo, mens immunforsvaret røg helt i bund. Vi fik malaria et par gange. Kenneth fik tyfus. Og generelt følte vi, at helbredet styrtdykkede. Men det er ikke synd for os. Vi har selv valgt at cykle rundt midt i Afrika. Derimod er der rigtig mange lokale, som er påvirkede af den dårlige ernæring, og de kan ikke gøre noget ved det. For der er ikke andre muligheder end at dyrke jorden og fange et dyr i skoven.

Tørst på mere

Afrika er ekstremt at cykle i. Mere end noget andet sted, vi har været. Og det er ikke kun landskaberne, som er ekstreme. Det er i høj grad også kulturen og almindelige menneskers hverdag. Når vi herhjemme hører, at der er vækst i Afrika, at vi skal se potentialet i det store kontinent, at moderniteten også er til stede, og at Sydafrika stort set ligner Europa, så skal man vide, at der tales om eliten. Om de få i toppen af samfundet, som har formået at rage til sig og fylde lommerne. For det billede, vi ser af almindelige mennesker, er noget helt, helt andet. 🚲



Den bedste oplevelse ved hele rejsen gennem Afrika, var den varme og venlige stemning, vi altid blev modtaget med i de små landsbyer. Folk flokkedes for at mødes med os. Ofte hørte vi vores egen historie fortalt videre i de bagerste rækker af nysgerrige tilhørende, når der kom nye til

Om Kenneth & Marie

Kenneth og Marie er et kærestepar fra København med en stor passion for at opleve verden gennem bikepacking. De har cyklet ca. 75.000 km i forskellige dele af verden. Bl.a. fra Argentina til Alaska, på tværs af Island, i Indisk Himalaya, i Kirgisistan, i Georgien, Armenien, Azerbaijan osv. Senest cyklede de mere end 30.000 km fra Nordkap til Sydafrika.

Du kan følge deres eventyr på: Bikepackers.dk



FOTO: MARIE HALD

Vi kan cykle! satte rekord

REKORDMANGE BØRN øvede sig i maj i at cykle i Cyklistforbundets børnehavekampagne, Vi kan cykle! Næsten 27.000 børn fra 657 børnehaver i hele landet hoppede i cykelsadlen og lærte at cykle med sjove cykellege. Det er alle tiders rekord i kampagnen, der har fundet sted de seneste 13 år. Cykelleg er udviklet af Cyklistforbundet i samarbejde med erfarne bevægelsespædagoger, og alle tilmeldte børnehaver får med kampagnen både legkort, plakater, diplomer og sjove overførelsesatoveringer. Cykellegene er udviklet med et skarpt øje for læreplanstemaerne i institutionerne, og pædagogerne kan fx bruge legene til at arbejde med sprog eller sociale relationer.

Cyklistforbundet gennemfører Vi kan cykle! i samarbejde med Østifterne.



FOTO: REGION NORDJYLLAND

NORDJYDER VANDT FÆLLES-TOUR

Flere og flere unge tager bilen i stedet for cyklen, når de skal til gymnasiet. Derfor gennemførte Cyklistforbundet og regionerne i april måned for anden gang gymnasie-kampagnen Fælles-Tour. Den skal få flere unge til at vælge jernhesten frem for bilen. 7.394 unge meldte sig til og fik muligheden for at opdage glæden ved at cykle til gymnasiet eller en anden ungdomsuddannelse.

Eleverne på Hjørring Gymnasium vandt hovedpræmien i årets Fælles-Tour ved at cykle næsten 11.000 km på to uger fra den 24. marts til den 6. april. Udover de sunde kilometer i benene sikrede eleverne sig billetter til Grøn Koncert til hele klassen.



FOTO: BEST WESTERN

Kom til Landsmødet 2025

Husk Cyklistforbundets landsmøde, som i år afholdes 25. oktober på Best Western i Fredericia. Tilmelding åbner efter sommerferien. Alle medlemmer kan deltage, stille forslag og deltage i debatterne. På landsmødet vælger de delegerede fra Cyklistforbundets lokalafdelinger bl.a. hovedbestyrelsen.

Se dagsorden for den formelle del af landsmødet og øvrigt info på: cyklistforbundet.dk/landsmøde2025



FOTO: COPENHAGEN SPRINT

Cyklistforbundet sprintede også

Copenhagen Sprint har lige fundet sted for første gang; Løbet, hvor verdenseliten kappedes om at komme først hen over målstregen ved Statens Museum for Kunst. Cyklistforbundet havde ikke noget med selve det professionelle cykelløb at gøre, men vi havde den store fornøjelse at arrangere et unikt Folkecykelløb By Night på ruten i København lørdag aften, ligesom vi sammen med flere andre stod for et arrangement i Amorparken, hvor man kunne prøve forskellige specialcykler til mennesker med handicap. Endelig var vi også deltagere og medarrangører i cykeltopmødet, der også fandt sted under Copenhagen Sprint, hvor der blev talt cykelpolitik.

De forskellige events fandt sted efter, at bladet var gået i trykken.

Top & Flop

Top
At DSB nu også indfører gratis cykel i regionaltoget i Jylland og på Fyn.

Flop
At København ligger på en virkelig skuffende 11. plads blandt 36 europæiske byer på cykelområdet.

INSTAGRAM

Carl Hjorth Bentz cyklede med og vandt, da flere tusinde gymnasieelever i april måned deltog i Fælles Tour, hvor det handlede om at cykle til gymnasiet/ ungdomsuddannelsen. Cyklistforbundet arrangerede den sammen med de fem regioner.



SET PÅ NETTET



World Naked Bike Ride – London, UK

Andre cykelfestivaler, du kan rejse til i 2025 →



CYKLISTFORBUNDET PÅ X

Syv måneder siden blev Carl Magnus Lotz Rosenbergs liv ændret for altid. Han lå i et felt af amatør-cykelryttere, da en 24-årig mand kørte frontalt ind i ham på et ulovligt elkøretøj; en modificeret 'fatbike'. I dag sidder Carl Magnus i kørestol, lam fra brystet og ned.



VI CYKLER TIL ARBEJDE SKABER FÆLLESSKAB HOS ALFA LAVAL

Alfa Laval er en af de mest rutinerede nordjyske deltagere i VI CYKLER TIL ARBEJDE (VCTA) og den virksomhed med næstflest deltagere i Aalborg Kommune. For at vise vores opbakning og sende de seks hold fra Alfa Laval godt afsted i årets VCTA, kom Cyklistforbundet Aalborg onsdag d. 30. april. forbi med kage og mousserende saft til nogle af de mange deltagere fra virksomheden



CYKLISTFORBUNDET PÅ BUTTERFLY

Gratis cykel i toget! Det har vi kæmpet for i mange år, så i Cyklistforbundet har vi det nærmest som ishockeylandsholdet, der i går slog Canada: Vi kan ikke få armene ned. – Tak til DSB for at støtte det gode ægteskab mellem cykel og tog.



Wien går hollandsk

Wiens første hollandsk-inspirerede cykelgade nærmer sig færdiggørelse på Argentinierstraße og omdanner fuldstændig den 1,3 km lange strækning. 140 parkeringspladser blev fjernet for at forbedre gå- og cykeloplevelsen betydeligt, samtidig med at der tilføjes et væld af træer, beplantning og siddepladser.



Vil du testamentere til Cyklistforbundet?

Hvis du betænker Cyklistforbundet i dit testamente, lever dit livssyn videre, og din stemme bliver hørt, også længe efter at du er væk. Du kan oprette et testamente gratis via vores samarbejdspartner eller få 5000 i tilskud til en advokat.

Hvad skal der ske med dine værdier, når du ikke er her mere? Måske du vil give noget videre til, at vi kan arbejde for bedre vilkår for cyklister i Danmark? Når du opretter testamente, sikrer du, at din arv fordeles præcis, som du ønsker det.

En testamentarisk gave til Cyklistforbundet kan gøre en kæmpe forskel for cykelsagen og arbejdet for at skabe en sundere og grønnere verden. Du kan oprette et testamente hos en advokat. Cyklistforbundet giver 5000 kroner i tilskud til advokatsalæret, hvis du donerer arv til os.

En anden mulighed er online via vores samarbejdspartner Dokument 24. Her kan du oprette dit testamente gratis, når du donerer en del af arven til os. Der skal ikke betales boafgift (arveafgift) af beløbet.

→ cyklistforbundet.dk/testamente

