

En historie om et cykelstativ

Fredag den 21. april var en lidt vemodig dag for mig. Efter lang tids overvejelse og efter drøftelse i CCMs' bestyrelse var det blevet besluttet, at klubbens cykelstativ skulle sælges eller skrottes som gammelt jern. Stativet har været forsøgt afsat via internettet til en cykelklub, men ingen interesserede har meldt sig. Dermed var det stativets sidste tur = ned til Finns værksted og hans container til gammelt jern. Måske kan det ellers anvendelige stativ dermed ende som bidrag til en sponsor-øl til CCM's medlemmer.

Det hele startede i 1993 da klubben havde første sæson. For at få folk med til motionsløb var det nødvendigt med fælles transport. Den første tid kunne den hårde kerne (Claus S., Renè, Erik C., Frede, Britta og undertegnede) klare sig med 3 cykler på taget af min Nissan Primera og én cykel i bagagerummet. På en af turene på vej hjem fra et løb kørte jeg i regnvej på et bump på vejen, og tagbagagebæreren med cykler hoppede af og gled ned over bagruden. Det gav nogle gevaldige ridser i lakken, men stativet blev hængende på hæk-spoileren og cyklerne vart heldigvis uskadte. Et par dage senere læste jeg tilfældigvis i avisen, at der var problemer Nissans tagbagagebærere. Jeg henvendte mig derfor til Nottelmann i Haderslev og de accepterede problemet og reparerede bilen uden omkostning for mig. Et par ekstra beslag til tagbagagebæreren skulle derefter sikre at uheldet gentog sig.

Efterhånden som der kom flere medlemmer i klubben blev behovet for transport af et større antal cykler større. Jeg begyndte derfor minutiøst og målte og tegnede flere aftner og fik til sidst lavet skitser til et cykelstativ til 9 cykler, så det kunne passe til min Brenderup-trailer. Rustfri firkantør blev indkøbt og jeg havde nogle lange aftner i Arlas værksted med at tilskære de mange stumper rør som stativet skulle sættes sammen af. En af Arlas montører brugte sin fritid til at svejse stumperne sammen. Det fik han 2 flasker Gl. dansk for (alt for lidt). Stativet blev forsynet med hurtigspænd til forgaflerne og bagpå med rustfrie gafler til fastspænding af forhjulene. Så var CCM ellers klar til cykeltransport.

Cykelstativet kom i gang og med ture til diverse motionsløb og selvfølgelig til Vintercup og vist også en tur til Harzen. Det var dengang normalt, at man fyldte bilerne op, og derfor gjaldt det om at få flest mulige cykler med traileren. Jeg ville selvfølgelig ikke risikere hverken hastigheds- bøder eller kørekort for at være cykeltrailer-chauffør. Det betød, at vi altid ankom til startstedet senere en de øvrige biler. Traileren blev da også altid næsten overfaldet af ryttere, der med kriblen i benene ikke kunne vente med at komme i gang. Når vi skulle hjem måtte de til gengæld ofte finde sig i at stå og fryse nede ved HP-cykler og vente på, at traileren dukkede op. De seneste år blev servicen dog udvidet, så der nærmest var "home delivery" af cyklerne. Gennem årene var der et par enkelte uheld med stativet, bl.a. væltede den forreste cykel en gang ned på bilens bagklap, og senere knustes en baglygte ved en for skarp drejning. Også her var jeg heldig idet Opel-værkstedet skrammede bilen under et serviceeftersyn og som kompensation klarede de også de gamle skrammer. Den største vanskelighed var næsten at få CCM-erne til at sætte cyklerne på stativet på den rigtige måde. Det gav anledning til, at der ofte måtte udstødes et par krasse bemærkninger, når cyklerne blev læsset til vintercup en tidlig søndag morgen.

Sådan gik det godt de første år vel frem til ca. 2000. Stativet var bygget til den tids normale cykler dvs. med en styrafstand på 44 cm. Så blev det pludselig moderne med brede styr og selv de mest smalskuldrede af klubbens medlemmer stillede med cykler hvor styret var 48 cm. eller mere bredt. Så måtte styrene drejes for at få plads, og det var ikke noget folk var glade for. For de mest fintfølende dalede interessen derfor for at få cyklerne med traileren.

Et nyt problem dukkede så op, da folk begyndte at køre på MTB. Der var ikke plads til de tykke forgafler med støddæmpere på de små hurtigspænd, som passede til racerne. Det krævede igen ændringer på

stativet. Samtidig skulle jeg have en ny trailer og stativet skulle alligevel tilpasses en ny længde og bredde. Det blev klaret (igen af en flink Arla-montør) og så blev der plads til 11 cykler.

Stativ-og trailer har været vidt omkring bl.a. som følgebil på flere klubture. En enkelt tur til Alsace blev det også til, men ellers er det mest i forbindelse med vintercup at systemet har været i brug. Man kan vel næsten sige, at tiden er løbet fra den form for cykeltransport. Mange har anskaffet Thule-cykelstativ eller lignende til 3 eller 4 cykler. Benzin-prisen er steget voldsomt gennem årene, og det burde tale mere for samkørsel. Alligevel er tendensen, at man ikke længere laver samkørsel til vintercup og andre motionsløb, men nærmest kører højst 2 i bilerne. Derfor er der ikke længere mening i at sende en 11-cyklers trailer af sted med ganske få cykler. Det var ellers hyggeligt, når vi var på vej med cykeltrailereren til diverse løb. Snakken gik lystigt, og på hjemturen kunne vi udveksle skrøner og komme med diverse syge forklaringer på, hvorfor man lige den dag ikke havde kunnet finde posterne eller besvare vintercup-spørgsmålene.

Ja! minderne har man da lov at have, selv om en del af det nu er forsvundet som gammelt jern. **/Erik M.**