

Liggcyklar

På engelska kallas de recumbents, cyklar med en mer tillbakalutad eller liggande sittställning. Finns i hundratala varianter, med olika längd och olika styrsystem. En bra liggcykel är både bekväm, praktisk och riktigt snabb. Den kan vara mindre smidig, och den ligger i de högre prisklasserna. Funkar till nästan allt och är utmärkt för den som vill pendla längre sträckor och köra långfärd.

Läs mer: www.bentrideronline.com/

Hoppfällbara cyklar

Hur ofta händer det inte att man vill cykla, men inte har en cykel? Hoppfällbara cyklar gör att det blir mycket enklare att nästan alltid ha en cykel till hands. I bilen, på tåget och T-banan, på båten, etc. De bästa modellerna viks ihop på några sekunder, och fungerar lika bra som en vanlig cykel. Ibland med ren gummirem i stället för smutsig kedja

Läs mer: www.foldsoc.co.uk/

Velomobiler

Kan ses som en modern utveckling av cykelbilen som var populär i Sverige under 1940-talet. En Velomobil har oftast tre hjul och en strömlinjeformad kaross. Trots vikten är de väldigt snabba. Praktisk kaross ger ett visst bagageutrymme, och skydd i dålig väder. En mini-miljöbil. Tyvärr ganska dyra eftersom de tillverkas för hand och i små serier.

Läs mer: www.velomobil.se

Transportcyklar

Finns i alla möjliga varianter för att passa olika syften. Två-, tre- och fyrehjulingar. Med flak, box, skåp fram eller bak. Upp till flera hundratala kilo går att frakta med cykel. Det finns också taxicyklar, som börjar bli populära bland turister i många av Europas städer.

Trehjuliga cyklar

Tre hjul är inte bara till för barncyklar. De kan faktiskt vara riktigt roliga och bekväma, särskilt i kombination med en mer liggande sittställning. Liksom med en lätt gokart går det blixtnabbt att ändra färdriktning, och det finns mycket plats för olika utrustning. Snabba och praktiska.



Challenge, Nederländerna



Strida, Storbritannien



Versatile, Nederländerna



Long John, Danmark



HP Velotechnik, Tyskland

Produktion: HPV Sverige i samarbete med Tekniska museet, Stockholm. Grafisk form: ElectroPix, www.epx.se



UTE OCH CYKLAR!

En kort introduktion till muskeldrivna fordon
(Human Powered Vehicles)

HPV SVERIGE
Human Powered Vehicles
www.liggister.org

**TEKNISKA
MUSEET**

Annorlunda cyklar

Här kan du se annorlunda cyklar. Snabba, spännande, speciella, ovanliga, konstiga, mycket små eller mycket långa, väldigt låga och ganska höga cyklar. Helt enkelt ovanliga cyklar!

Varför annorlunda, är det något fel med en vanlig cykel? Nej, det är inget fel på den. Men vi tycker att det kan bli ännu bättre och roligare cykling för fler om det finns mer mångfald. En cykel måste inte se ut som en cykel oftast gör...

Har du någonsin tänkt på varför en vanlig cykel ser just ut som det – vanlig? Varför ser den ut som den gör?

Här ska vi försöka ge ett enkelt svar på frågan. Mycket hände innan den vanliga cykeln fick sin nuvarande form. Det sägs att dagens cykel uppfanns omkring 1885, en tid där det fanns hundratals olika cykelvarianter. Konstruktören var J.K. Starley, som producerade den första kommersiellt framgångsrika cykeln. Den hette Safety Bicycle, "säkerhetscykeln"

Att den kallades för säker beror på att den dittills mest framgångsrika cykeln, höghjulingen, var snabb men också farlig, man riskerade att dö om man ramlade.

Dagens cykel – 120 år gammal...

När cykeln fick luftdäck istället för hårda gummidäck blev säkerhetscykeln också snabbare än höghjulingen som snart försvann från cykeltävlingar. Säkerhetscykeln var också lättare och smidigare än många andra sorters cyklar, som t.ex. trehjuliga cyklar, och blev en stor succé. Som varar än idag!

Säkerhetscykeln lade grunden till dagens cykel. Om vi bortser från mer extrema sportvarianter, så kan vi se att cyklar på gamla bilder ser nästan likadana ut som dagens cyklar.

Våra cyklar har i stort sett varit oförändrade i drygt 120 år. Vi har fått lättare och starkare material, bättre däck, lager, bromsar och växlar, belysning och hjälmar. Fjädrande framgaffel har funnits sedan 30-talet och det var bra på dåtidens grusvägar. Idag kan man få avancerad fjädring både fram och bak på en cykel.

Men principen för ramens form är alltså oförändrad sedan över 120 år.

Läs mer:

Enhjuliga cyklar:
www.enhjulingsfolket.se

HPV och cykelkultur:
www.velovision.co.uk

International HPV Association:
www.ihpva.org

Ritningar på vilda hembyggen:
www.atomiczombie.com

Teknik- och cykelhistoria:
www.tekniskamuseet.se



Förbjuden vinnare. Francis Faure kör om Lemoine 1934

Vad hände med framtidens cykel?

Dagens cyklar är fullt dugliga för många ändamål. Säkerhetscykeln med sin triangelram, "the diamond frame", var kanske den bästa konstruktionen när den först kom, men vem säger att det gäller idag? Kan cykeln bli bättre? Ger oss lättmetall och kompositmaterial andra, vidare gränser för tekniken?

Hastighetsrekorden visar tydligt att teknikutvecklingen har stått stilla. Tour de France i all ära, men tro inte att en landsvägscykel är den snabbaste sorts cykel som finns i världen. Den äran går till en cykel som heter Varna Diablo. Toppfart (mätt på en 200m lång vägsträcka) är fantastiska 130km/t. Entimmesrekordet ligger på hela 84km/t. För en landsvägscykel är samma absoluta världsrekord "bara" 73 respektive 49 km/t.



Diabloföraren Sam Whittingham, Nevada 2001

Att Diablo-rekordet blev möjligt berodde helt på cykelentusiaster som vågade se längre än den teknik som ansågs etablerad. Redan 1934 cyklade en fransk amatör cyclist snabbare än alla världens proffscyklisterna på en öppen liggcykel.

Liggcykelns framgång varade inte länge eftersom etablissemangen såg till att liggcyklar blev uteslutna från alla officiella tävlingar.

Framtidens cykel till vardags

Att cykla till jobbet handlar inte om hastighetsrekord. Men en snabb cykel är samma sak som en effektiv cykel. Om vi bara kan använda lite av de stora effektivitetsvinster som är möjliga i cykling till vardags, så skulle det bli mer tilltalande att cykla lite längre sträckor. Att cykla är fortfarande den bästa "miljöbilen"!

Mångfald i teknik

Vi tror att det kan bli en lite bättre framtid med fler sorters cyklar att välja mellan – då skulle också fler cykla och njuta av de många fördelar som är kopplad till motion. Cykeln kan mer än det flesta tror. Mångfalden finns redan rent tekniskt sett, det finns hur många intressanta cyklar som helst som väntar på att upptäckas!

Internet betyder mycket för den här utvecklingen. Tillverkare kan möta kunder från hela världen vilket gör det ekonomiskt lönsamt att bygga annorlunda cyklar. På webben delar hembyggare med sig av sina erfarenheter och det finns åtskilliga diskussionsforum med liggcyklar, velomobiler och trehjuliga som huvudämne.