

Black Birdy längs Biscaya

Black Birdy är liggecykelns motsats – liten, hoppfällbar, upright. Krister Spolander talar om varför en liggecyklist valde en fällbar giraffcykel för sin touring från Biarritz längst ner i sydvästra hörnet av Frankrike och norrut längs kusten till La Rochelle förra året.

Black Birdy är hoppfällbar cykel, tillverkad i Tyskland av välrenommerade Riese & Müller (www.r-m.de). Köpte den i Amsterdam när jag besökte Cycle Vision 2002.

Det finns massor av cyklar som kan vikas ihop eller särdelas för att medföras i bil, på tåg eller ställas i trånga utrymmen.

Fyra typer

Det finns fyra typer, enligt min mening.

- Såna som går att fälla ihop men inte cykla på.
- Såna som är bra att cykla på men krångligare att fälla ihop.
- Såna som är bra både att cykla på och att fälla ihop.
- Och såna som varken är bra på det ena eller andra.

Som cykel är **Birdy** förbluffande bra, har det visat sig. Vridstyv, responsiv, komfortabel. Den är dock inte helt enkel att vika ihop, om man inte läst instruktionen, eller tittat på den medföljande videon som visar hur det ska gå till.

Har man emellertid lärt sig att först lägga in högsta växeln och sen positionera vevarna fem i halv elva, behöver man varken ingenjörskompetens eller överdrivet våld för att klara resten. Skulle tro att det numera går på under minuten. Birdy representerar alltså typ två.

Brompton är en vanlig vikcykeln i Sverige. Den lätt att veckla upp eller fälla ihop, man gör med det i steget från plattformen in på pendeltåget. Den är emellertid sämre att cyklas på. Jag har lite svårt att tänka mig längre sträckor på Brompton. Cyklar som ser svajjiga ut, brukar vara det också. Men den är tillräckligt bra för kortdistanser och har förtjänat sin marknadsandel tack vare utmärkt hanterlighet. Men den är inget för touring, har heller inga sådana anspråk.

Moulton är egentligen ingen vikcykel, utan delbar. Ramen kan tas isär efter diverse skruvande, vilket sägs kunna gå på tio minuter efter träning. Många Moultonägare behåller därför cykeln hopmonterad och gläder sig i stället åt dess förnämliga köregenskaper.

Bike Friday anses vara en av de allra bästa vikcyklarna. Den har större hjul än Birdyn, 406-hjul (20 tum) mot Birdyns 355-hjul (18 tum). Ramkonstruktionerna är likartade.

Ser ibland **Strida** ute på stan men tror att de flesta står kvar i garderoberna. I detta sammanhang är den ett skämt. Kanske användbar som rullator.

Finns det cyklar som är lätta att vika ihop samtidigt som de är utmärkta att cykla på?

Sannolikt inte, det handlar om en kompromiss. Vill man prioritera det ena, blir det på bekostnad av det andra. Försöker man optimera funktionerna var för sig, resulterar det förmodligen i en konstruktion som faller ihop sig under pågående cykling. Vilket inte är roligt.

Små hjul och dubbelfjädrad

Birdy har alltså små hjul och är stötdämpad både fram och bak. Bakfjädringen består av en gummicylinder som komprimeras när hjulet i den rörliga baksvingen rör sig över stock och sten. Gummicylindern finns i tre hårdhetsgrader efter åkarens vikt och preferenser.

Framdämpningen är mera sofistikerad. Den fungerar både som stötdämpare och fjädring och bygger på en gummicylinder inne i en spiralfjäder (över framhjulet).



Black Birdy som bagage – liten, hanterlig, transporterbar (längd 90 cm. höjd 65 cm, bredd 40 cm).

Birdy finns i ett antal olika modeller som mest skiljer sig åt i fråga om växelarrangemang. Black Birdy har en utanpåliggande bakväxel med en niodelad krans. Det är den lättaste modellen. Mitt exemplar uppgavs väga in naken på 9,8 kilo (enligt tillverkaren är bäst att tillägga som nu anger 10,5 kilo; kanske man skaffat en bättre väg eller också har kilona blivit tyngre).

Andra modeller har navväxlar, bland annat den dyra och något tunga 14-växlade Rohloff Speedhub.

Jag ska försöka vara objektiv, medveten om att det är svårt för en nuvarande ägare. Men Birdyn är faktiskt den komfortablaste giraffcykeln jag haft. Jag jämför med en välgjord Cannondale Touring som sedan mitten av

åttiotalet troget tjänat mig på massor av utlandstouring. För att inte tala om ännu äldre touringcyklar, exempelvis en femtonväxlad (3x5!) Peugeot byggd av Reynolds 531-rör, utmärkt för den tiden. Min Cannondale har nu gått i pension, utkonkurrerad av den yngre Birdyn, men jag har den fortfarande kvar. I och för sig, kan man köra fortare på Cannondale men det spelar ingen roll så länge det går tillräckligt fort på Birdyn.



Birdy – inte liggcykel – vecklas ut på någon minut.

MrJet ändrade sig

Vi är tre par som tillbringar tre septemberveckor varje år utomlands på cykel. Förra året köpte vi flygbiljetter Arlanda – Paris av researrangören MrJet och bokade biljetter på ett direkttåg TGV Paris – Biarritz. Hela resan klarade vi på samma dag.

Problem uppstod några dagar före avresan. När jag kollade med MrJet visade det sig att vi inte skulle få med sex cyklar som utlovat. Bara tre. Därför att man bytt från stort till litet flygplan.

I det läget kunde jag bara glömma min så trevliga och bekväma M5 Shock Proof som innehar rollen av huvudsaklig touringcykel. Den fick bli hemma.

Om några skulle få med sig cyklar var det de tre kvinnorna som med åren blivit mycket fästa vid just sina egna touringcyklar.

De båda andra männen gick in för att hyra cykel i Biarritz. För dem spelade det ingen roll. I och för sig är hyrcyklar mycket bättre nu än för tio år sen. För mig är emellertid egen cykel halva nöjet.

Specialväskor

Mitt alternativ blev Black Birdy (vars touringerfarenhet inskränkte sig till en kortare tur några dagar i Holland i anslutning till inköpet).

Birdyn är utrustad med ett framrack för två specialtillverkade Ortliebväskor. Bak finns en pakethållare som jag normalt inte har monterad. Under ramen kan en portföljliknande specialväska fästas hängande med kardborrband runt ramrören (syns inte på bilden eftersom jag inte behövde den). Detta räcker för så kallad light touring.



Black Birdy touringlastad. Kolla det smala styret med horn i kolfiber som behövs för variation av körställningen. Hjälmen hänger tillfälligt där.

Fördelen med Black Birdy är att den kan göras till ett paket och medföras som ordinarie incheckningsbagage. Vägen ut till Arlanda ombord på

snabbtåget Arlanda Express använde jag till att slå Birdyn i många lager byggplast, virade sen runt en massa packeringstejp och skapade så ett litet fint paket, invärtes stabiliserat av de verktygs- och prylväskor som jag låtit vara kvar på ömse sidor om bakpakethållaren. Jag vet nämligen hur bagage hanteras på flygplatser – som personliga fiender till lastpersonalen – men Birdyn, emballerad på detta sätt, klarade både ut- och hemresan utan minsta skråma.

Fin touring längs Biscaya

Det finns mycket att säga om själva cyklingen. Men inte i den här artikeln. Det handlade övervägande om plattcykling längs Atlantkusten. Mycket sand, 50-60 mil sand. Passerade Europas högsta sanddyn, 103 meter för tillfället (varierar några meter upp och ner beroende på vindarna). Den ligger strax väster om den trevliga staden Arcachon, i sin tur några mil väster om Bordeaux. Det fanns gott om utmärkta cykelvägar, varav många på nedlagda banvallar, asfalterade, förnämligt reglerade i korsningarna, ibland måhända lite för raka och långa i pinjeskogarna.

Vill nämna ett mycket fräscht litet logi strax före Léon, Chambres d'Hôtes Monique et Jean Frêches, Route de la Nasse. Egentligen Bed and Breakfast, men på franska, väsentligen bättre och billigare än de flesta hotell vi kom att bo på. Fyra sorters hemlagad marmelad fanns på det vackert dukade frukostbordet.

Stannade till i Paris några dagar vid hemresan. Vid frukosten en morgon såg jag ett par liggcyklister, rusade och träffade Steve från Oregon och hans fru som körde en Bike Friday Foldable Tandem Recumbent, nykonstruerad och just levererad till deras resa till Frankrike. Två hårda väskor hörde till för flygtransport, försedda med hjul så att de kan kopplas till cykeln. Intressant koncept.

Från Biarritz till La Rochelle är man hela tiden nära havet, den mäktiga Atlanten som tungt häver sig upp på de franska sandstränderna. Och kommer att göra det långt efter det att våra cyklar slutat fungera.

Krister Spolander