



VETRARHJÓ

Myndir og texti: Magnús Bergsson



JÓLREIÐAR

Betra er að hjóla en bíl að spóla

Klæðnaður

Íslendingar eru fremur hégómagjarnir í klæðaburði og klæða sig því oft á tíðum ekki miðað við aðstæður. Þeir hafa því flestir tekið þá ákvörðun að leita skjóls í bilum, sjálfum sér, samfélagi og náttúru til tjóns. Líklega er það þessi „tískufaraldur“ sem verður til þess að almenningur fæst ekki til að hjóla á Íslandi. Hver kannast ekki við að hafa séð húfulaust fólk í hrið? Þetta er nokkuð sem hjólreiðafólk þarf að yfirstiga og láta skynsemina ráða.

Efni og hönnun fatnaðar skiptir gríðarlega miklu máli ef glíma á við öll veðurskilyrði. Það er útbreiddur misskilningur að nauðsynlegt sé að kappklæða sig til vetrarhjólreiða. Fatnaður sem inniheldur bómull er bannvara. Þá er mikilvægt að vera í fatnaði sem „andar“ vel, þornar hratt, hrindir frá sér raka og hlífir líkamanum fyrir mikilli kælingu, sérstaklega af völdum vinds að framanverðu. Fatnaður þarf að vera rétt hannaður, þunnur og þykkur á réttum stöðum. Þannig getur húfa gert meira gagn en peysa eða úlpa. Flestar reiðhjóla- og útilífsverslanir hafa gott úrval fatnaðar sem hentar vel til hjólreiða og hann þarf ekki endilega að vera framleiddur sérstaklega til hjólreiða.

Undirföt eiga ekki að vera þykk heldur þvert á móti þunn. Í þeim má ekki festast svitalykt. Þau mega ekki „límast“ við líkamann þegar hann svitnar og ef þau blotna verða þau að þorna hratt svo að líkaminn ofkælist ekki. Besta leiðin til að komast að því hvort um rétt efni sé að ræða er að kanna hvort flíkurnar komi því

sem næst þurrar upp úr þvottavélinni eftir vindu. Misjafnt er hvað fólk finnst best að hafa næst sér. Hér verður mælt með þunnum ullarfötum frá Cintamani (www.cintamani.is). Mörgum þykir samt óþægilegt að hafa ull næst húðinni. Þá má mæla með mjög þunnum undirfötum úr gerviefnum sem hrinda frá sér svita og raka t.d. frá Lowe alpine (www.lowealpine.com). Annars eru flestir framleiðendur útilífsfatnaðar farnir að framleiða undirföt með sömu eiginleikum svo að þá þarf bara að kanna verð og úrval í verslunum. Það er allt eins líklegt að til sé eitthvað betra en undirfötin frá Lowe alpine.

Buxur með rasspúða henta alltaf vel til hjólreiða og ekki síður hér á landi þar sem þær halda hita á naranum á veturna. Síðar buxur sem reynst hafa vel hér á landi eru úr teygjanlegu lycra-efni með vindþéttri hlíf að framanverðu. Þessar buxur eru frá MEC í Kanada (www.mec.ca). Íslenski fjallahjólaklúbburinn hefur boðið klúbbfélögum þær á kostnaðarverði. Vind- og vatnspétt efni að framanverðu leikur eitt aðalhlutverkið í því að gefa íslensku veðurfari langt nef því mestur tíminn fer í að hjóla með vind og úrkomu í fangið. Að aftan streymir út hiti og líkamsraki, svo að líkaminn verður síður blautur af svita. Slikur fatnaður hentar flesta daga ársins í nær öllu veðri, frá 10 stiga frosti að 10 stiga hita. Ekki borgar sig að vera í of þykkum buxum eða í of mörgum lögum af buxum. Það gerir hjólreiðarnar mun erfiðari þegar þrengt er að fótstöðvunum og blóðflæði. Ef verulega kalt er í veðri og nauðsynlegt þykir að klæða sig betur má mæla með þunnu föðurlandi úr ull frá Cintamani.

Góðir jakkar eru ekki auðfundnir. Dæmi eru um að fólk hafi hreinlega saumað þá sjálft. Þeir sem reynst hafa best hér á landi hafa verið úr þunnu teygjanlegu efni eins og „powerstretch“ eða „polartec“ með vind- og regnheldu efni aðeins að framanverðu. Slik flík hentar utan yfir undirföt og er í flestum tilvikum nægur klæðnaður flesta daga ársins þá sérstaklega í stuttar ferðir innan þéttbýlisstaða. Jakkinn má ekki vera svo víður að hann blaki með látum í vindi. Best er að jakkinn sé síðari að aftan en að framan svo að hann poki ekki framan við magann þegar á hjólið er komið. Af þessum sökum henta ekki síðar úlpur sem hannaðar eru til gönguferða. Þess í stað ætti að líta eftir jökkum sem þykja góðir í skídagöngur eða skídagöngukeppni. Ýmsa góða vindjakka úr polartec-efnum er nú að finna í nær öllum úti-vistarverslunum og er hreinlega nauðsynlegt að fara á milli þeirra og skoða gæði og úrval. Sjaldan er þörf á því að klæðast miklum regnúlpum eða regnjökkum í ferðum innan þéttbýlisstaða. En þegar farið er í lengri ferðir er nauðsynlegt að hafa þá meðferðis. Regnjakkar mega ekki vera svo lokaðir að þeir hleypi ekki út raka og hita frá líkamanum. Þá geta rán dýr öndunarefni auðveldlega valdið vonbrigðum ef flíkin er ekki rétt hönnuð. Engin efni anna því raka- og hitaflæði sem frá hjólreiðamanni streymir undir álagi. Þegar vatnshelt efni hylur allan efri hluta líkamans er nauðsynlegt að undir handakrikum og eða aftan á baki séu rennilásar sem opna má og loka. Þá verður unnt að stjórna loftflæði um líkamann. Rennilásinn að framanverðu er síðan notaður sem eins konar



Á hálum stígum þar sem einungis klaki liggur yfir er nauðsynlegt að hafa góð vetrardekk.



Það er nauðsynlegt að velja sér dekk miðað við aðstæður.

stilling á það loftflæði eftir því hvort farið er upp og niður brekkur. Hafið í huga að mikið endurskin frá yfirhöfnum eykur umferðaröryggi til mikilla muna. Ef klæða á sig enn frekar undir yfirhafnir er mælt með því að klæða sig fleiri lögum af þunnum undirfötum eins og ullarbolnum góða frá Cintamani.

Hjálmur er mikilvægasti „klæðnaður“ hjólreiðamanna en undir hjálminn þarf stundum að klæðast húfu. Hún þarf að vera þunn og best er að hún nái yfir eyrun. Þegar glímt er við mótvind, hjálpar það mikið að losna við vindgnað úr eyrunum, það eitt þreytir hjólreiðamann meira en mótvindurinn sjálfur. Í sumum reiðhjólaverslunum og á netinu er hægt að fá íslenskar eyrnahlífar á hjálma (www.hufan.is).

Ekki þarf að nota stígvél á reiðhjóli. Til þess gerðar skóhlífar koma þar að góðu gagni.

Þeir sem eru svo óheppnir að fá kvef við það eitt að draga að þér kalt loft, ættu að nota trefil. Fyrir suma nægir jafnvel tóbaksklútur um hálsinn. Það er staðreynd að kvef hefst oft með ertingu í hálsi og því ber að verja hann sem mest á þeim dögum sem umhleyppingar eru sem mestir.

Erlendis eru seldar sérstakar rykgrímur með sérstökum síum svo verjast megi bílamengun í stórborgum. Við erum hins vegar svo „heppin“ að hafa gisna byggð og meiri vind, því er loftmengun hættulegra efna minni. Samt sem áður er talsverð svifryksmengun frá umferðinni á höfuðborgarsvæðinu á stilludögum. Til að verjast þessari mengun er gott að nota rykgrímur sem fást í öllum byggingavörverslunum. Þessar grímur verja líka öndunarveginn á köldum dögum, því gæti verið gott að nota þær oft en þá daga sem mengun er sem mest.

En það er ekki bara loftmengun sem þarf að verjast. Verja þarf hjólið, skó og annan fatnað gegn saltkrapa, tjöru og sandi. Það er gert með því að vera með góð bretti að framan og aftan. Þá dugar ekki að vera aðeins með stutt ásmellt bretti. Nauðsynlegt er að hafa bretti sem ná vel yfir dekkinn. Þá er líka nauðsynlegt að verja skófátnað, buxaskálmur og drifbúnað hjólsins og reyndar allan afturhluta hjólsins með síðum drullusokki að framan. Fyrir þá sem hjóla hratt þá þurfa frambrettin að ná vel fram á framhjólid. Það er vegna þess að væta sem spýttist frá framhjólínu fýkur þá ekki aftur á hjólið og á fót knapans. Þetta er gert með því að setja afturbretti líka yfir framhjólid.



vetrardekk geta verið með mismunandi mynstri og mismörgum nöglum.



Réttu dekkinn eru grunnurinn að því að komast megi áfram klakklaust og án þess að falla á hálum ís.

Dekk og gjarðir

Hjá flestum er það snjór og klaki sem kemur í veg fyrir að fólk noti reiðhjólíð yfir vetrarmánuðina. En staðreyndin er sú að það þarf ekki að vera erfiðara en að vera á gönguskíðum ef búnaður er réttur. Það er næsta víst að hér þýðir ekkert að fá visku sína um vetrarbúnað í tímaritum frá Bandaríkjunum. Þar eru aðstæður allt aðrar en hér á landi.

Réttu dekkinn eru grunnurinn að því að komast megi áfram klakklaust og án þess að falla á hálum ís. Síðan þarf að læra á færðina, ekki ósvipað því að vera á skíðum. Þannig er ekki sama hvort hjólað er í saltkrapanum og drullunni í Reykjavík eða í hreinum snjó á Akureyri eða Ísafirði. Þó vel sé staðið að snjóruðningi á akvegum hafa flestir gefist upp á því að hjóla á þeim þar sem umferðamenningin er bæði villt og nokkuð tillitslaus. En þó akbrautir séu ruddar þá er ekki hægt að segja það sama um göngustígana. Hvergi er hugsað um að ryðja þá utan hefðbundins vinnutíma. Miðað við fyrri ár og það sem af er þessum vetri hefur Reykjavíkurborg hins vegar staðið sig mjög vel í snjóruðningi. Göngustígar eru ekki hannaðir til samgangna eða hjólreiða. Þeir eru ójafnir og með mikið af óþarfa, hættulegum beygjum sem snjóruðningstæki ráða ekki við. Á þeim liggur snjór og klaki mun fleiri daga en á akvegum því oft á tíðum liggja þeir lægra en nánasta umhverfi og safna því á sig leysingarvatni. Í marga daga er því svo gott sem ófært á þessum stígum. Fyrir hjólreiðamenn þarf það ekki að vera mikið mál ef búnaður er réttur.

Reglan er að ef framdekkið kemst yfir einhverja hindrun þá kemst afturdekkið það líka. Framdekkið verður því að vera með grófu munstri og með mörgum nöglum. Í saltkrapa og snjó á akvegum er betra að hafa framdekkið

mjótt svo það skeri sig í gegn um krapann og niður á fast þar sem naglarnir taka við. Þar sem meira er um harðan snjó og klaka er betra að hafa breið framdekk. Þau hafa stærri rás og fljóta betur yfir ójöfnur. Þegar ófærð er mikil þarf að hleypa hæfilega mikið úr dekkjunum svo þau grípi betur. Í verslunum er hægt að fá ýmsar gerðir dekkja bæði frá Nokian (www.nokian.com/bike) og Kenda (www.kendausa.com). Vandamálið er að verslanir panta yfirleitt of lítið magn af þeim svo þau eru oft á tíðum ófáanleg eftir áramót. Fólk þarf því að kaupa þau á haustin þegar úrvalið er sem mest.

Það er nauðsynlegt að velja sér dekk miðað við aðstæður og það umhverfi sem oftast er hjólað í. Hér verða nokkur þeirra talin upp en hægt er að fá dekk með allt að 336 nöglum. Naglarnir eru mjög sterkir úr Tungsten Carbite og endast því mun lengur en dekkinn sjálf.

Fyrst ber að nefna Nokian 1,9" Mount and Ground, 160 nagla. Mjög gott sem afturdekk því það endist vel, jafnvel á þurru malbiki. Ekki heyrst mikið í nöglunum þar sem þeir eru ekki á slitfletinum heldur fremur til hliðar. Kúpt og nokkuð mjó lögung þess gerir þetta dekk að góðu framdekki við vissar aðstæður þar sem það sker sig auðveldlega í gegn um krapann og niður á fastan klakann. Hefur hins vegar lélegt snjómyndstur og ekki marga nagla. Að auki er nokkuð þungt að hjóla á því.

Nokian 1,9" Hakkapeliitta, 106 nagla. Er ákaflega svipað Mount and Ground dekkinu. Sumum finnst þó léttara að hjóla á því þar sem það er bæði örlítið mjórri og léttara. Það heyrst mikið í nöglunum því þeir eru staðsettir á slitfleti dekkisins. Dekkið endist þá ekki eins lengi þar sem naglarnir nudda sér leið inn að slöngunni og sprengja hana eftir u.þ.b. 2.000 km. Það fer þó allt eftir því hvort mikið sé hjólað á þurru malbiki eða í snjó. Dekkið hentar ágætlega sem framdekk vegna lögungar þess og þar sem minna mæðir á nöglunum.

Nokian Extreme 2,1", 296 nagla. Mjög gott myndstur til að glíma við snjó og ójafnan klaka. Er annað tveggja nagladekkja frá Nokian með „skinwall“ hliðum. Það er því nokkuð létt að hjóla á því, jafnvel á þurru malbiki. Gallinn við þessi skinwall dekk er að þau geta skemmst ef mikið er hjólað á þeim undir lágum loftþrýstingi. Mesti galli dekkisins er lögung þess. Af þeim sökum er ekki gott að taka beygjur á því á þurru malbiki. Menn verða því að læra á það og vera undir það búnir á snjólausum dögum. Í sumum tilfellum gæti dekkið talist of breitt. Þá flýtur það á lausu krapa sem krefst færni hjólreiðamanns ef forðast á fall. Sem afturdekk hefur dekkið rétta lögung en gallinn er sá að þá skemmist það mjög hratt ef það er notað á beru malbiki. Þetta dekk er ákaflega gott bæði að framan sem aftan á stöðum þar sem mikið er um snjó og klaka. Það hentar ágætlega sem framdekk þar sem menn vilja fá mikið öryggi og vilja treysta því að hjólið renni ekki um koll þegar sist skyldi, eins og á óvæntum klakabunkum á akvegum.

Nokian Hakkapeliitta 1,9", 240 nagla. Ákaflega gott dekk. Mynstrið er líklega ekki það besta fyrir mikinn snjó en á móti kemur að það endist nokkuð vel við allar aðstæður. Dekkið er fremur þungt og líka þungt að hjóla á því. Mikill fjöldi nagla leiðir óneytanlega af sér að mikið heyrst í þeim. En staðreyndin er sú að það er ekki hægt að fá dekk sem er gott við allar aðstæður. Þetta er þó dekk þar sem reynt er að gera sem best úr öllu. Það



Reglan er að ef framdekkið kemst yfir einhverja hindrun þá kemst afturdekkið það líka.



Það er ekki hægt að fá dekk sem er gott við allar aðstæður.

hefur ágæta lögun, mun endast í nokkur ár hjá flestum þó hjólað sé á beru malbiki, virkar í snjó og mjög vel á klaka. Hér er því komið dekk fyrir þá sem nenna ekki að spekulera í hönnun dekkja heldur vilja aðeins góð alhliða dekk.

Önnur dekk frá Nokian eru fánæg í versluninni Erninum. Verður þar að nefna Hakka, 300 nagla sem er svipað og Extreme dekkið en með enn betra snjómyndur og sérstaklega gott framdekk.

Freddie's Revenz 336 nagla. Þetta er langdýrasta dekkið frá Nokian. Þetta er dekk sem valtar yfir allt þegar ófærð er annars vegar. Það hefur mikið flot og bitur sig fast við hálán klakann með lengri nöglum en almennt er að finna á öðrum dekkjum. Þetta dekk gæti verið ákaflega skemmtilegt ef hjóla á um harðfenni um víðáttur heiða, hálendis og jökla.

Gjarðahringi má fá í mismunandi breiddum hér á landi, frá 21 mm upp í 30 mm. Algengustu stærðir eru frá 23 til 28 mm. Reglan er sú að eigi að nota breið dekk skal nota breiðar gjarðir. Ef mikill þrýstingur á að vera í dekkjunum má hafa mjórri gjarðir. Ástæðan er sú að eigi að hleypa úr dekkjum með mjóum gjörðum er hætta á að gjörðin skeri strigann í dekkinu eða hjólið „affelgisti“. Að auki verður hjólið allt óstöðugra og lætur illa að stjórn. Því verður hver og einn að velja sér gjarðir, dekkjabreidd og loftþrýsting miðað við aðstæður.

Ef hjólið er ekki með diskabremsur heldur V-bremsur, eru til gjarðahringir með keramikhúð sem verja gjarðir gegn tæringu og skemmdum frá bremsum. Örninn hefur selt slíkar gjarðir frá Bontrager (www.bontrager.com). (Þetta er ekki vandamál ef notaðar eru diskabremsur). Undirritaður hefur notað keramikhúðaðar gjarðir með ótrúlega góðum árangri. Í stað þess að skipta um bremsupúða á mánaðarfresti og gjarðir á 12 mánaða fresti, sést vart slit á gjörðunum eftir þrjú ár. Bremsupúða þarf að skipta um einu sinni til þrisvar á ári. Galdurinn er sá að á bremsuköntum gjarðanna er ábrædd þunn keramikhúð sem enginn bremsupúði getur klórað sig í gegnum. Gjarðirnar endast því mörgum árum lengur. Þó ber að hafa í huga að nota aldrei svokallaða keramikbremsupúða á þessar gjarðir. Þeir voru upprunalega framleiddir fyrir þessar gjarðir en gera illt verra í köldum löndum eins og hér á landi. Þeir slípa keramikhúð gjarð-

anna í spegilsléttan flöt sem verður til þess að bremsurnar virka illa þegar gjarðirnar blotna. Þess ber að geta að undir vissum kringumstæðum í miklum vatnsaga og krappa verða bremsur á reiðhjólum svo gott sem óvirkar. Í slíku veðri eru diskabremsur skárri kostur.

Ljós

Það er skömm að því hversu fáir hjólreiðamenn nota ljós. Þessir ljóslausu hjólreiðamenn ættu að vita betur því flestir hafa þeir bílpróf og undir stýri hafa þeir örugglega bölvað ljóslausu hjólreiðafólki. Það er ekki lengur nóg að vera bara með glitaugu, til þess er allt of mikið af hættulegum bílum í umhverfi okkar. Göngustígar eru illa upplýstir og því jafn mikilvægt að allir séu sýnilegir á þeim. Þar sem nokkuð hefur verið skrifað um reiðhjólaljós á vefnum verður ekki farið út í smáatriði hér. Þó verður að koma að mikilvægum atriðum. Það skiptir mestu máli að sjást, ekki að sjá. Þannig eru bestu ljósini miðað við verð og gæði sparneytin díóðuljós með blikki. Að framan hvítar díóður og rauðar að aftan. Í framljósi ættu ekki að vera færri en þrjár hvítar ljósdíóður. Blikkljós skera sig úr frá öðrum ljósum í umferðinni, því veita þau mikið öryggi. Aftur á móti endurkastast lítið sem ekkert af þessu ljósi frá dökkum flötum, því er ekki hægt að nota þau til að lýsa fram á veginn. Hér hafa verið seld svokölluð framljós með grænum ljósdíóðum. Þessi ljós eru ómöguleg og ættu ekki að sjást á reiðhjólum. Að aftan verður að vera rautt ljós. Þar verða líka að vera þrjár ljósdíóður eða fleiri. Þá þykir það líka gott ef ljósið sést vel til hliðanna. Það er mikilvægt að skipta reglulega um rafhlöður í þessum ljósum því ljósin dofna hratt við fallandi spennu.

Á netinu má finna ýmsar upplýsingar um vetrarhjólreiðar og almennan búnað:

www.icebike.com. Erlend vefsíða sem fjallar eingöngu um vetrarhjólreiðar.

www.icebike.net Íslensk vefsíða þar sem finna má upplýsingar um vetrarbúnað t.d. ljós.

Íslensk hjólreiðafélög hafa að geyma ýmsar upplýsingar á sínum vefsíðum.

www.this.is/hjol Íslenski fjallahjólaklúbburinn.

www.hfr.vortex.is/ Hjólreiðafélag Reykjavíkur.

www.hjol.org Landssamtök hjólreiðamanna.