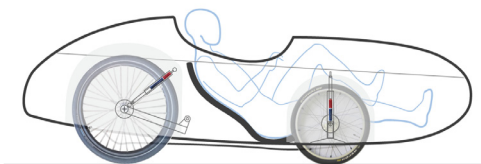


VELOMOBIL-ERFARENHETER

med Övertorneås och Norrbottens två första velomobiler maj-november 2014



Vi måste mycket snabbt kraftigt minska våra utsläpp av växthusgaser. Efter ett drygt halvår med våra velomobiler - Urpo med den gul-röd Stradan och Tarja med den gula Mangon - har vi några erfarenheter att dela med oss. Erfarenheterna har överraskat oss själva en hel del och kan sammanfattas med roligt - snabbt - miljövänligt.

VAD ÄR EN VELOMOBIL?

En velomobil är i grunden en snabb cykel, vanligtvis har den tre hjul och drivs med muskelkraft. Delarna är vanliga cykeldelar och det enda som skiljer den är det aerodynamiskt utformade skalet som tillsammans med den halvliggande körställningen ger stora fördelar framför allt vad gäller skydd, bekvämlighet och hastigheter.

HUR SNABB ÄR EN VELOMOBIL?

Det beror på flera saker där de viktigaste är cyklisten (=motorn), vägens egenskaper och utformning och utrustning på själva velomobilen. I början av sommaren fick man kämpa med att hålla en snitthastighet strax över 20 km/h och på sensommaren var det inget problem att hålla snitthastigheter på 35-45 km/h (slät väg) - konditionen förbättrades och kilona minskade! En slät asfaltväg ger den snabbaste hastigheten och är det dessutom nedförsbacke så kommer man upp i mycket höga hastigheter. Sommarens toppnotering var 96,7 km/h. I ett sådant läge har man redan slutat

trampa vid ungefär 70 km/h. En trailer (vagn) drar ner medelhastigheten med ca 10 km/h. För att ta konkreta exempel från platser som många känner till:

- Kuivakangas - Övertorneå ca 40 km/h
- Nordanberget på väg mot Överkalix - nedåt ca 85 km/h - uppåt ca 5-7 km/h
- Sträckan Juoksengi - Överkalix är ca 7,5 mil och tar ca 2 tim 45 min att cykla vilket ger ett snitt på ca 27 km/h.

ÄR DET INTE TUNGT?

Att cykla uppför en riktigt brant backe är något tyngre med en velomobil än med en cykel. Det beror på att man inte kan använda kroppstyngden för att trampa. Däremot är det mycket enklare att åka uppför en brant backe med en velomobil, det är bara att stanna och använda parkeringsbromsen för att stå stilla. När man vilat sig fortsätter man bara.

Men i grunden är det **mycket lättare** att färdas med en velomobil än med en vanlig cykel. Man har beräknat att vid en hastighet av 30 km/h behöver man bara 1/3 av den kraft som med en vanlig cykel!

ÄR INTE KÖRSTÄLLNINGEN JOBBIG?

En av de bästa sakerna med en velomobil är att det är så bekvämt. Nacke, armar, händer och inte allra minst baken vilar på ett helt annat sätt jämfört med vanlig cykel. Ur en velomobil kan man kliva ur efter att ha tillryggalagt en sträcka av 100 km och förutom att vara svettig så har man inte ont någonstans.

HUR LÅNGT KOMMER MAN?

Stradan är sedan 1 maj 2014 körd mer än 6.800 km. Ca 3000 km är semester genom Finland till Estland och ca 3000 km tjänsteresor å 18:50/mil, bl.a. två turer till alla kommuner i Norrbotten.

ÄR DET INTE FARLIGT I TRAFIKEN?

Den första frågan nästan alla ställer är: Är det inte obehagligt med alla långtradare? Svaret är nej och det brukar ta ett tag att förklara, speciellt för den som aldrig provat att sitta i en velomobil. För det första som grund, trafiken som sådan är en farlig plats att vistas i. Den enda nackdelen med velomobilen är främst i städerna, den är låg, endast ca 90 cm hög och kan bli dold av bilar. Däremot på landsväg syns den på mycket långt avstånd och speciellt långtradare och bussar ser den eftersom de ser vägen från en högre höjd. För velonauten (en cyklist i en velomobil kallas så) är sikten bakåt tack vare två backspeglar mycket bättre än för en vanlig cyklist och blicken är hela tiden riktad framåt så man ser vad som händer på vägen eller cykelvägen. När man har cyklat med velomobil känns en vanlig cykel utan backspegel oerhört obehaglig att cykla med - vad händer bakom?!?! Bromsarna på en velomobil är så kallade trumbromsar som på mycket kort sträcka stoppar den ca 35 kg vägande velomobilen.

ÄR DET INTE HEMSKT DYRT?

Det går inte att förneka att en velomobil kostar betydligt mer i inköp än en vanlig cykel. Våra velomobiler har kostat, med diverse extra utrustning ca 80.000 kr (Stradan) och ca 36.000 kr (Mangon var begagnad). Orsaken till det höga inköpspriset är helt enkelt att velomobilerna fortfarande tillverkas efter beställning och som hantverk. Det å andra sidan ger en garanti för hög kvalitet.



Underhållet på en velomobil, åtminstone per kilometer räknat, är mycket mindre än på en vanlig cykel, t.ex. kedjan är skyddad från smuts och därmed slitage så att den inte behöver bytas förrän efter ca 30.000 km. På en vanlig cykel ska man nog byta efter 4.000 km, vissa byter tidigare. En velomobil, vikt 35 kg, går utan problem 100 kilometer på ett par Juoksengi-morötter, eller vad man nu gillar. Prova att mata en 1,5 ton tung bil med morötter och se hur långt den kommer på det...
... vad är det dyrt? Nya planeter är det ont om ;)

VILL DU VETA MER?

Det finns i princip hur mycket som helst att berätta av erfarenheter med velomobil. Vi berättar gärna mer och kommer du förbi eller frågar ifall vi kan komma förbi så kan du också få titta närmare på en och även provcykla! Nu på vinterhalvåret går det utmärkt att cykla, bara det är någorlunda plogat - dubbdäcken sitter givetvis på! Ta kontakt med oss eller kom och hälsa på!

Urpo Taskinen & Tarja Leinonen

Byvägen 51, Juoksengi, 070-629 58 02
urpo.taskinen@natureskyddsforeningen.se
tarja.leinonen@gmail.com
Vi finns också på Facebook - lägg till oss!

Av en ren tillfällighet passerade Josef Pircher från norra Italien den 9 juni Juoksengi med sin velomobil. Han blev snabbt uppcyklat av en gulröd Strada. Sannolikheten att få alla (?) velomobiler som då var i Norrbotten på ett och samma kort - ja vad är den? Josef var upp till Nordkap med sin velomobil (i mitten) och sedan hem till Italien igen.