

– Jag byggde en egen ram

Mikael Przysuski har alltid gillat klassiska racerramar i stål. Och jakten på en ny hobby under vintern födde en tanke. Varför inte bygga en egen ram? Läs om hans projekt från idé till färdig cykel, en resa som tog mindre än ett år att göra.



text: MIKAEL PRZYSUSKI
foto: MIKAEL PRZYSUSKI,
DAVID ELMFELDT

DET ÄR LÖRDAGEN den 18:e mars. Utanför fönstret ligger snön djup och i vardagsrummet har min äkta hälft just somnat i soffan till tonerna av den svenska melodifestivaluttagningen. Jag kan nu med gott samvete lägga sista handen på den cykel som jag skall ta med mig till Mallorca nästkommande onsdag.

Betydligt senare än planerat är de sista skruvarna åtdragna, växlarna justerade och cykeln färdig att tas i bruk. De flesta komponenter har tidigare varit monterade på andra cyklar, men ramen och gaffeln är splitter nya. I slutet av januari kom jag hem med dem från England, där jag själv hade löst ihop dem.

Nu är jag fruktansvärt nervös för hur cykeln kommer att bete sig. Framför allt i bergen, i utförlöpora och serpentinerna. Osäkerheten blir inte mindre av att jag inte kommer ha kört en meter på den innan vi landar.

Mina funderingar på att bygga en egen ram hade börjat ungefär ett år tidigare. För att hålla cykeln igång under vinterhalvåret har jag vid sidan av träningen byggt och byggt om hjul, och nu ville jag ta ett steg vidare. Efter en inte alltför lång stunds funderande kom jag fram till att det vore kul att kunna ägna sig åt rambyggande vintertid.

Jag fastnade efter en tids sökande för en rambyggarkurs i England, som hålls av Dave Yates. Han har den tämligen unika kombinationen av att ha varit tävlingscyklist på elitnivå i England, utbildad lärare, rambyggare sedan 1977 och numera även långfärdscyklister. En sak jag verkligen gillade med hans kurs är att den är maximerad för två deltagare åt gången, allt för att inläringen skall bli så bra som möjligt. När jag undrade vilka förkunskaper som egentligen behövdes och fick det snabba svaret "entusiasm" visste jag att jag träffat rätt.

Design och rörmokeri

Dave delar upp rambygge i två distinkta delar. Dels är det själva designen och dels

är det tillverkningen, eller rörmokeriet som Dave kallar det med glimten i ögat.

Det första och ganska naturliga valet är vilken typ av cykel man vill bygga och jag hade redan bestämt mig för en hyfsat lätt och styv racerram. Utseendemässigt ville jag ha en klassisk landsvägsracer med moderna detaljer, synliga för det tränade ögat. Detta innefattade vertikala gaffeländar och fastback-infästning av bakgaffeln invid sadelbulten.

Valet av rör i huvudtriangeln föll på Reynolds 631, som har en varierande godstjocklek på 0,8/0,5/0,8 millimeter. De är lika lätta som 853, men inte värmebehandlade, så de är mer förlåtande för nybörjaren. För bakgaffeln valde vi Reynolds 725.

Jag har alltid gillat kromade fram- och bakgafflar, men det var inte något som Dave ville höra talas om. Han anser att förkromningsprocessen är så aggressiv att den skadar ramens och gaffelns hållbarhet. För att slippa avskavd färg på gaffeländarna och infästningen för framväxeln använde vi istället komponenter av rostfritt stål. Vi valde ett 1-tums gaffelrör anpassat för aheadset, främst på grund av att tillgången på styrstammar med expander börjar bli begränsad.

När det kom till ramgeometrin så utgick vi från en ram som jag gillar, min Colnago Master X Light. Ändra inte på något som funkar var Daves pragmatiska syn på saken. Det blev den inte speciellt revolutionerande kombinationen av 74 graders sadelrör, 73 graders styrrör och 406 millimeter långa kedjestag.

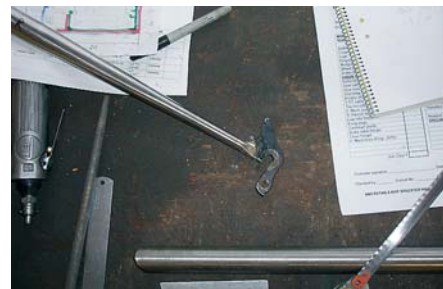
Arga gäss

Så kom den stora dagen, jag packade väskan och begav mig till England, Lincolnshire och närmare bestämt den lilla orten Coningsby. Jag bodde hos Dave och Debbie på Ivy House Farm, där de förutom verkstan har två helt underbara hundar, några höns, samt ett par lätt aggressiva gäss.

Dave var hela tiden mycket tydlig med att poängtera att han lärde ut sitt sätt att bygga ramar. Alla rambyggare har sin egen metod och så länge resultatet blir det som eftersträvas, så finns det ingen som är mer rätt eller fel än någon annan. Hemma hade jag läst igenom "The Pate-



Klassiska vinklar.



Gaffeländarna förmonteras.



Kedjestagen löds fast.



Fastback-infästning.



Nästan klar.



Micke, Dave och Vivace.

rek Manual”, något av ett standardverk inom rambyggande. Patereks och Yates metoder skiljer sig på några punkter, men har det gemensamt att man förmonterar ett antal delar till moduler som sedan fogas ihop till en ram.

Kursen gick i praktiken till så att Dave tillverkade en ram parallellt med mig. Han visade på sin ram hur man skulle mäta, skära och slipa rören och jag försökte göra likadant, så gott det nu gick. På eftermiddagen den första dagen skulle vi göra de första två lödningarna och med skräckblandad förtjusning förberedde jag mig för sanningens ögonblick.

Med lugn och säker hand guidade Dave mig. Han visade mig var jag skulle rikta lågan, var jag absolut inte skulle rikta lågan, när jag skulle applicera lodet och när jag var klar med ett avsnitt och kunde gå vidare. Ja, det var ju bara att göra som han sa. Efter att ha svettats igenom de första två delmonteringarna så var eldopet avklarat.

När man väl fått grepp på själva lödningen så kan man välja en av två vägar. Antingen blir man väldigt bra på att dimensionera mängden lod som behövs,

eller så bör man bli väldigt bra på att ta bort överflödet av detsamma. Den ena vägen är i längden betydligt mer tidseffektiv än den andra och i det här skedet var jag väldigt tacksam att Dave hade en sandblåster.

Get jiggy with it

Vi gjorde de återstående förmonteringarna och till slut placerade vi dessa delar i jiggen för att få ihop en komplett ram. Förutom en mängd småjiggar för dessa förmonterade delar, så har de flesta rambyggare en jigg för hela ramen, eller åtminstone huvudtriangeln. Toleranserna på dessa jiggar är givetvis oerhört fina. Dave hade gjort sin själv och det var hans tredje jigg. För varje version hade han förfinat och förbättrat konstruktionen.

När väl ramen var på plats i jiggen, så skulle den justeras. Vi gick igenom alla inställningar, justerade vinklar, finjusterade och gick igenom ramen en gång till. Och så en gång till. Nu måste den väl ändå vara färdig? Bara någon ytterligare finjustering. Jag vet inte hur länge vi höll på, men det tog sin lilla tid. Det här momentet fick bara inte bli fel.

Nästa projekt

Vad skulle jag ändra om jag gjorde ytterligare en ram? Ramgeometrin skulle jag behålla precis som den är. Om jag skulle göra en mer långfärdsbetonad ram så skulle jag välja 72 graders styrrör, eller möjligtvis aningens längre försprång på gaffeln.

Jag skulle också fundera igenom valet av gängat eller ogängat och 1-tum eller 1 1/8-tum gaffelrör. På en så här smacker cykel passar inte ett 31,8 millimeters styre rent utseendemässigt. Men utbudet av smäckra ahead-styrstammar för 1-tums gaffelrör och 26 millimeters styren är faktiskt också rätt så begränsat. Oavsett vilken gaffelmodell jag väljer så skulle jag börja med att köpa den styrstam som jag vill använda.

Bakgaffeländarna i rostfritt stål är en höjdare, men det tog en halv evighet att fila till dem för att få en snygg rundning. Det finns andra modeller av rostfria bakgaffeländar som är snygga och inte kräver samma arbetsinsats. Det finns även muffar för diagonalröret som har integrerade vajerhöljestopp. Genom att använda sådana missar man i och för sig det snygga vajerhöljestoppet i rostfritt stål, men man slipper å andra sidan att växelvajerhöljet ligger an mot lacken. Några av dessa förändringar kanske kommer på nästa ram, andra kanske inte.

Till slut fanns det inga fler ursäkter, utan det var bara att sätta igång att löda. Muff för muff gick vi över ramen. Dave vände och vred på jiggen så att jag hela tiden skulle få bästa möjliga vinkel att löda i och efter en inte alltför lång stund kunde vi ta ett steg tillbaka och beskåda mästerverket. Jag hade sett en hel del bilder på ramar direkt från jiggen, men ingen hade sett så hemsk ut som den här. Dave däremot tyckte att den såg riktigt bra ut

LITEN ORDLISTA:

Stål: Järn som legerats med olika ämnen, t.ex. krom och molybden, för tillverkning av rör med önskvärda egenskaper för såväl cyklisten som rambyggaren. **Muffar:** Rörformade, mer eller mindre utsirade komponenter som fogar samman två rör. **Lod:** Materialet som man löder ihop delarna med. **Jigg:** Fixtur i vilken ramen monteras för att lödas ihop i sin helhet. **Vertikala bakgaffeländar:** fixerar baknavet både horisontellt och vertikalt och tillåter inte justering av baknavet i bakgaffeln, i motsats till horisontella gaffeländar som tillåter att bakaxeln förflyttas horisontellt. **Fastback-infästning:** Infästning av sadelstagen på baksidan av sadelrörets muff. **Försprång:** Det vinkelräta avståndet mellan förlängningen av styrrörets centrumlinje och framnavets centrum.



Slutresultatet, en klassisk skönhet.

och efter att han sandblästrat den, så var jag faktiskt beredd att hålla med.

Rent mentalt så kände jag mig klar med projektet, men det fanns mer att göra och så här i efterhand inser jag att jag hade kommit lite drygt halvvägs. Det var bara att ladda om och sikta in sig på gaffeln. Efter att ha jobbat med lödning av 0,8 millimeter tjockt gods så skulle vi nu gå över till det tunga artilleriet. Materialet i gaffelröret är fyra gånger så tjockt som i ramen. Det är en nyttig insikt i vilka krafter gaffeln utsätts för.

Till sist skulle detaljer som vajerhöljestopp och framväxelållare lödas på, denna gång med silverlod. Det kräver en något annorlunda lödteknik och jag var tvungen att återigen lära om. Efter några stappande steg, och nu även handgriplig hjälp från Dave när jag höll på att ställa till det, så var allting på plats.

Cykeln visade sig fungera alldeles utmärkt. Den är kvickare än Colnago Mastern, främst tack vare att styrröret är något brantare. Redan andra dagen på Mallorca litade jag på den fullt ut i utförlösporna. I skrivande stund har jag hunnit

köra över 400 mil på den och jag planerar att använda den under bland annat lopp som Vätternrundan och La Marmotte i år.

Men jag har bytt ut gaffeln mot en för gängat 1-tums styrlager som Dave har byggt. Den är kromad. Utseende fick gå före funktion helt enkelt.

Namnfrågan

Under resans gång hade flera kompisar blivit mer och mer involverade och hjälpt till med synpunkter och idéer. Robert på Slash x var en av dem som tänkte ett steg längre än jag själv, uti fall att detta äventyr skulle få mer långtgående efterdyningar. Han poängterade vikten av namn, logotyp och varumärke.

Namnfrågan ältades framlänges och baklänges. Jag ville ha ett italienskt klingande namn som inte var italienskt. Något internationellt och tidlöst. Antika gudar, stjärnbilder, himlakroppar och musikermer radades upp och förkastades, men till slut hittade vi rätt. Vivace, ett snabbt, livligt tempo hämtat från musiken fick ge namn åt cykeln. Och det första exemplaret gör i alla fall namnet rättvisa.

Nedan kommer några hänvisningar för den som vill ta reda på mer om detta hantverk:

Suzu Jackson har en ypperlig hemsida där hon beskriver hur hon har gått till väga för att bygga sina första ramar:

www.littlefishbicycles.com

The Paterek Manual är en mycket bra introduktion till rambygge. Den kan beställas direkt från författaren:

www.timpaterek.com

Under bikelist.org finns flera olika e-maillistor, bland annat för rambyggare:

www.bikelist.org

Flera av rambyggarna på bikelist.org skriver även i Frame Forum:

www.frameforum.net

Ceeway är baserade i England och har ett väl-sorterat sortiment av rör, ramkomponenter samt verktyg för ramtillverkning:

www.framebuilding.com

Dave Yates tillverkar måttbeställda ramar, samt håller kurser i rambygge med muffar, fillet braze eller TIG-svetsning:

www.daveyatescycles.co.uk

Fortfarande nyfiken? Maila Micke på mikael@przysuski.se