Cykeln är det enda transportmedlet som kan bära en människa och som en människa kan bära. Cykeln är också det första, och hittills enda, fordonet i historien som kan bli var mans egendom.

Vem som uppfann den allra första cykeln går inte att säga. Det finns en myt om att Leonardo da Vinci skulle skissat på en, men det är antagligen inte sant. Troligare är att någon som arbetat med hans arkiv många år senare skissat något cykelliknande på baksidan av en annan ritning.

I Frankrike byggdes några primitiva cyklar vid 1700-talets slut som kallades löphjulingar, där man satt på en planka mellan två lika stora trähjul med ekrar. En löphjuling drevs genom att man sparkade sig fram. Den hade varken pedaler eller vridbart framhjul, så att styra var svårt. Löphjulingen var inte heller så bekväm på dåtidens vägar och den föll i glömska mycket snart.

Det gällde även den tyska »sparkvagn» som sägs ha sett dagens ljus 1817. Den tillskrivs den rika ädlingen Karl Drais von Sauerbronn. Men hans namn lever kvar i ordet »dressin», som används än idag för den modell som körs på våra järnvägsspår.

FRÅN HÖGHJULINGAR TILL LUFTFYLLDA DÄCK

På 1860-talet kom den styrbara »benskakaren» med pedaler, konstruerad i Frankrike av vagnmakarna och bröderna Pierre Michaux och Ernest Michaux. Nyheten spreds snabbt till flera andra länder, och en av de anställda flyttade till USA, där han började kopiera cyklarna från Frankrike.

Från 1870-talet tillverkades höghjulingar, där framhjulet kunde vara upp till 1,5 meter i diameter. Höghjulingen hade en ram av smidesjärn eller trä. Ju större framhjul höghjulingarna hade, desto fortare gick de. För att lära sig att cykla startade cykelskolor i flera stora städer. Där började eleven med att sätta en fot på den lilla pinnen nedtill på ramen, sparka igång för att sedan svinga sig upp i sadeln. Under senare delen av 1870-talet utvecklades höghjulingen i engelska fabriker (som tidigare haft vapenproduktion) till en lätt och smäcker konstruktion med gummidäck och kullager i hjulnaven.

Kring 1880 importerades de flesta höghjulingarna från England eller USA. Flera tillverkare började senare med att bygga bilar, ofta med inspiration från cykeltekniken. Bilmärkena Rover, Singer, Hillman och Peugeot var alla cykelkonstruktörer från början.

Benskakarna och höghjulingarna var avsedda för herrar, damer fick ju inte använda byxor. Den nedböjda damcykelramen kom när man fått fram en lätt, mer hållbar stålrörskvalitet. Vid sekelskiftet 1900 började några överklassdamer använda cykel och det skrevs mycket i dagspressen om dessa frigjorda, manhaftiga som vågade. Det var först på 1910-talet som det blev lite vanligare att damer »red velociped» som det kallades.

I England utvecklades säkerhetscykeln från 1870-talet med kedjeutväxling och två lika stora hjul. Flera olika ramkonstruktioner provades innan så gott som alla cyklar under 1890-talet fick den hållbara så kallade diamantformade ramen som vi har än idag.

Vid slutet av 1890-talet var cykeln i princip färdigkonstruerad med frinav, bromsar och luftfyllda gummidäck. Ett alternativ till kedja var kardandrivna cyklar men kedjedrivningen var enklare och mer hållbar.

Hermes herrcykel från slutet av 1930-talet. 1888 tillverkade Nymans Verkstäder i Uppsala sin första cykel, en höghjuling. Kring 1894 kom sedan den första cykeln med namnet Hermes. Företaget har genom åren genomgått många förändringar och 1963 tillverkades den sista riktiga Nymancykeln.

Ett mycket stort steg för cykelns utveckling var uppfinnandet av den luftfyllda gummislangen. John Boyd Dunlop var en irländsk veterinär som 1888 provade en luftgummiring på sin sons trehjuling. Han lär först ha provat att fylla slangen med vatten men det blev för hårt och stumt. Dunlop Rubber Company bildades 1889 men Dunlop var inte särskilt engagerad och blev inte förmögen på uppfinningen som enligt Henry Ford »gjorde automobilen möjlig».

Cykeln blev en världssuccé. I USA tillverkades över en miljon cyklar 1899.

TEKNISKA FÖRBÄTTRINGAR

Under 1920-talet blev cyklarna billigare. Nu hade även landsbygdens folk, pigor och drängar, möjlighet att köpa en cykel på avbetalning. Det ledde till att rörligheten på landet ökade. Man kunde färdas till den större orten för att handla, få nyheter och till dansbanan i en närbelägen by. Dessutom blev det lättare att ta sig till tillfälliga jobb i skogen eller på åkern.

Under de följande decennierna förbättrades cyklarna tekniskt sett. De blev mer hållbara och kompletterades med en flora av tillbehör, till exempel utväxlingar, bättre bromsar, lyse och pakethållare. Särskilt under andra världskriget blev cykeln ett nödvändigt transportmedel i skuggan av bränsle- och gummikriser.

Det har funnits mer än 2 500 cykeltillverkare med egna varumärken i Sverige. Många handlare på mindre orter köpte delar per postorder från de större fabrikerna och monterade själva. De namngav ofta sina cyklar fantasifullt eller tidstypiskt, och här hittar vi namn som Spurt, Spänst, Snabb, Svanen och Amor samt Funkis, Flygaren, Pilot, Torped och Atomen.

Det blivande bilföretaget Scania i Malmö importerade engelska Humber men började även egen tillverkning. I det främre kedjedrevet fanns fabriksmärket med den grip som Scania använder än idag.

Crescentcyklar tillverkades från 1890-talet i Chicago. De importerades och ansågs så bra att tillverkning startades av Lindblads i Stockholm. Monark i Varberg, Wiklunds i Stockholm och Nymans i Uppsala hade flera egna märken men sålde också delar till mindre tillverkare. På 1960-talet gick företagen som tillverkade Crescent och Monark och andra kända märken samman och byggde en stor fabrik i cykelstaden Uppsala.

CYKLA MER

Idag är cykeln på många håll i världen det viktigaste och främsta transportmedlet. Men i Europa är vi fortfarande fästa vid våra bilar, även om framförallt Danmark och Holland är cyklande nationer. I Danmark sker var femte resa med cykel, i Sverige var tionde.

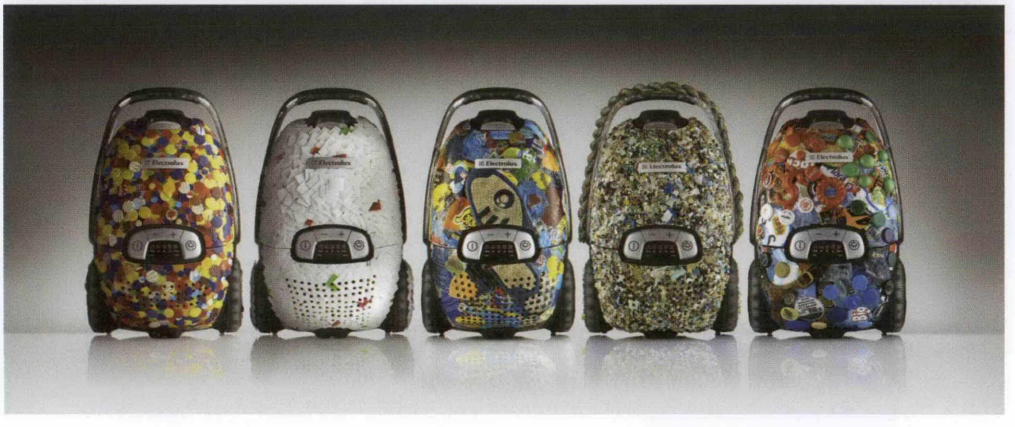
Politiker i alla färger vill att vi ska cykla mer. Malmö stad propagerar mot »löjliga bilresor» (man har till och med tävlat i grenen och gett vinnaren en cykel) och satsar på cykelbanor.

Stockholms stads budget för 2012 innehåller en cykelmiljard (ska visserligen räcka fram till 2018), som ska förbättra villkoren för stadens cyklister – fler cykelbanor, grön våg även för cyklister och bättre tillgång på lånecyklar för stadens besökare. Stockholm ska även få ett cykeldirektorat direkt under kommunstyrelsen efter dansk förebild.

Cykelhjälmen Hövding började som ett examensarbete i industridesign av Anna Haupt och Terese Alstin 2005. Hövding är en »osynlig», diskret cykelhjälm för vuxna. Cyklisten bär den som en krage runt halsen. Kragen innehåller en hopvikt airbag. Genom sensorer vecklas airbagen ut till en huva vid en olycka. En »svart låda» sparar data för tio sekunder om onormala rörelser.







Electrolux provningsavdelning vid företagets fabrik på Lilla Essingen i Stockholm, 1920-talet. Under 1970-talet förvärvade företaget en rad internationella industriföretag och växte till en jätte bland vitvaruföretag. På Tekniska museet finns en stor samling dammsugare, med exempel på modeller från olika tider.

Gigantiska öar av plastskräp flyter omkring på världshaven. Genom att dammsuga dessa skräpöar på plast att återvinna har Electrolux med start 2010 kunnat tillverka en begränsad serie dammsugare – Vac from the sea. Syftet var att öka allmänhetens medvetenhet om problemet med nedskräpningen av haven samt att öka tillgången och användningen av återvunnen plast.