



DV01 / ETT CYKELKONCEPT

DAVID QVICK

HÖGSKOLAN FÖR DESIGN OCH KONSTHANTVERK, GÖTEBORGS UNIVERSITET
GÖTEBORG
TERMIN 4, 2011
EXAMENSPROJEKT 30 HP
KONSTNÄRLIGT MASTERPROGRAM I DESIGN 120 HP

ABSTRACT.

DV01 is a bicycle concept aimed towards a contemporary target group, that considers the bicycle to be both a convenient means of transportation and a product with a high aesthetical value. A bicycle is for many people something that you attach to your own personal style, were not only the bicycles function but also its appearance plays a crucial role. It is also a product that consists of many different components and parts, which all affect the overall impression. The focus of the project has therefore been about finding a balance in the design. When form and function interact in a successful symbiosis, the result is often that the product may last longer and are more loved by its users.

TACK TILL.

Linus Lindgren - Nishiki Unicykel AB

Oskar Daniel - Hareide Design

Ole Kristian Lund Bjerke - Hareide Design

Kenneth Gustavsson - Extremsvetsning

James Thompson - Black Badger Advanced Composites

John Wennerberg

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

sid 1.	1. INLEDNING
sid 2.	2. GENOMFÖRANDE
	2.1. INFORMATIONSSAMLING OCH ANALYS.
	2.2. HAREIDE DESIGN
	2.3. NISHIKI
sid 3.	2.4. IDÉ OCH SKISSARBETE
sid 9.	2.5. PROTOTYPTILLVERKNING
sid 14.	3. RESULTAT
	3.1. RAMEN
sid 15.	3.2. PAKETHÅLLAREN
sid 16.	3.3. STYRET
sid 17.	3.4. KOMPONENTER
sid 19.	4. REFLEKTION
sid 22.	5. KÄLLFÖRTECKNING
sid 23.	6. BILAGOR

1. INLEDNING

Projektet har handlat om att ta fram ett cykelkoncept riktat åt en samtida målgrupp som betraktar cykeln både som ett smidigt transportmedel, samt en personlig produkt med ett högt estetiskt värde. En av de viktigaste delarna i projektet har onekligen varit den estetiska synvinkeln på cykeln som produkt. Cykeln har för många individer kommit att bli en produkt man knyter till sin personliga stil.

Det huvudsakliga syftet har genom hela projektet varit att ta fram ett kommersiellt koncept på en cykel, med tydlig inspiration från samtida subkulturer inom cykling, i det här fallet det ökande intresset för Single speed och Fixed gear cyklar, där cyklarna ofta baseras på racing modeller från 1970- och 80 talen. Här eftersträvas ofta en slags renhet i utförandet på cykeln, där växlar och dylikt plockas bort. Med benämningen Fixed gear, menas att själva navet byts ut mot ett fast nav, som innebär att man som cyklist måste trampa med drevets rotation. Med en Single speed, eller en inväxlad cykel har navet ett frihjul som gör att du kan sluta trampa men att cykeln rullar på ändå. Detta ökade intresse för den här typen av cyklar, har gjort att många större, kommersiella cykeltillverkare kommit ut med modeller som i sin formgivning och uttryck, har en tydlig inspiration från just Single speed och Fixed gear cyklar.

En av de frågor som tidigt präglade mitt projekt, var om det var möjligt att en produkt som huvudsakligen betraktas som ett funktionellt transportmedel, även kan rättfärdigas genom sin formgivning. Med det menade jag inte att funktionen skulle åsidosättas, utan snarare fungera i symbios med formgivningen på ett sådant sätt att produktens värde ökar. Inte bara ekonomiskt utan även emotionellt. Om den omtanke som lagts ner i formgivningen av cykeln visas och upplevs, kanske det kan leda till att den uppskattas mer av sin ägare, och till följd av det får en längre livslängd.

Branschorganisationen Svensk Cykling gör varje år en omfattande undersökning om bl.a. trender inom cykling och cyklar. I ett utdrag från 2010 års undersökning säger Svensk Cyklings ordförande Klas Elm:

- Cykelpendlingstrenden som vi konstaterade förra året håller i sig, och nu börjar svenska cyklister bli alltmer krävande och kunniga. Det är egentligen inte så konstigt då nya studier visar att cyklister har högre utbildning och högre lön än genomsnittet. Det innebär dessutom att svensken, trots lågkonjunkturen, kan tänka sig att lägga en extra slant för god kvalitet. Ett allt större intresse för cykling och allt fler som cyklar skapar också en mer kvalitetsmedveten cyklist. Man bryr sig alltmer om sin cykel. Vi ser därför att många köper dyrare cyklar, mer tillbehör och bättre lås.

- Klas Elm, Ordförande Svensk Cykling.

2. GENOMFÖRANDE.

2.1. INFORMATIONSSAMLING OCH ANALYS.

Inledningsvis var tanken att projektet skulle ha en historisk prägel. Att resultatet kunde vara en slags hommage till äldre cykeldesign och dess ingenjörskonst. Själva researchdelen av projektet fokuserades därför i början på cykeldesign från 1800-talet fram till nutid. Tyngd lades på ett sökande efter inspiration i äldre cykelmodeller för att sedan möjligtvis kunna översättas i en kontemporär kontext. Tanken att kunna bära vidare ett slags cykelarv in i samtiden och vidare, var en målsättning.

Några kriterier som bestämdes förhållandevis tidigt i processen, var att cykelkonceptet främst är tänkt att användas i en stadsmiljö. Det är då ganska lämpligt att cykeln uppför sig på ett smidigt sätt, att den är lätt att bära uppför trappor o.s.v. Några cykelmodeller som redan har de egenskaperna är cyklar som används i racing sammanhang, eller modeller som är inspirerade av den typen av cyklar. De tidigare nämnda Fixed gear och Single speed cyklarna är vanligtvis baserade på just racing modeller från 1970 och 80-talen, och då intresset och marknaden för just den typen av cyklar föll det sig naturligt att vinkla projektet åt det hållet. Det var självklart ett att det stora intresset för just cykeldesign inom den subkulturen också var ett avgörande skäl.

Ett annat skäl till att konceptet inte bör väga så mycket, är förvaringsaspekten. Det kan vara besvärligt att hantera en tung cykel upp och ner för trappor i till exempel trapphus eller liknande, då det blir mer och mer vanligt att man förvarar sin cykel inomhus. Cykeln har för många blivit en viktig detalj i den personliga heminredningen. Detta har även lett till framställningen av olika typer av upphängning- och förvaringslösningar.

2.2. HAREIDE DESIGN

Jag hade vid ett tidigare tillfälle haft kontakt med en designbyrå i Göteborg som heter Hareide Design, som då erbjöd sig att agera handledare till mitt kommande examensarbete. Mina kontakter där heter Oskar Daniel och Ole Kristian Lund Bjerke. Vi ett flertal tillfällen har de varit till stor hjälp rörande det mesta om min skissprocess och andra viktiga beslut.

2.3. NISHIKI

För att lära mig mer om cykelkonstruktion och just den typen av lättviktscykel jag ämnade att göra, tog jag kontakt med cykelföretaget Nishiki (Unicykel AB) på Hisings Backa i Göteborg. Där blev jag mottagen av Linus Lindgren, som är produktchef. Efter en mycket informativ rundvisning i fabriken och deras lokaler, presenterade jag mitt projekt för Linus, som till följd föreslog ett samarbete. De erbjöd sig att stå för alla komponenter jag skulle behöva för att slutföra mitt projekt, samt att givetvis bistå med den kunskap de besitter rörande cykelkonstruktion och cykelmarknaden. Det de föreslog som utbyte var endast möjligheten att kunna använda slutresultatet i kommersiella sammanhang om det visade sig vara intressant.

2.4 IDÉ OCH SKISSARBETE

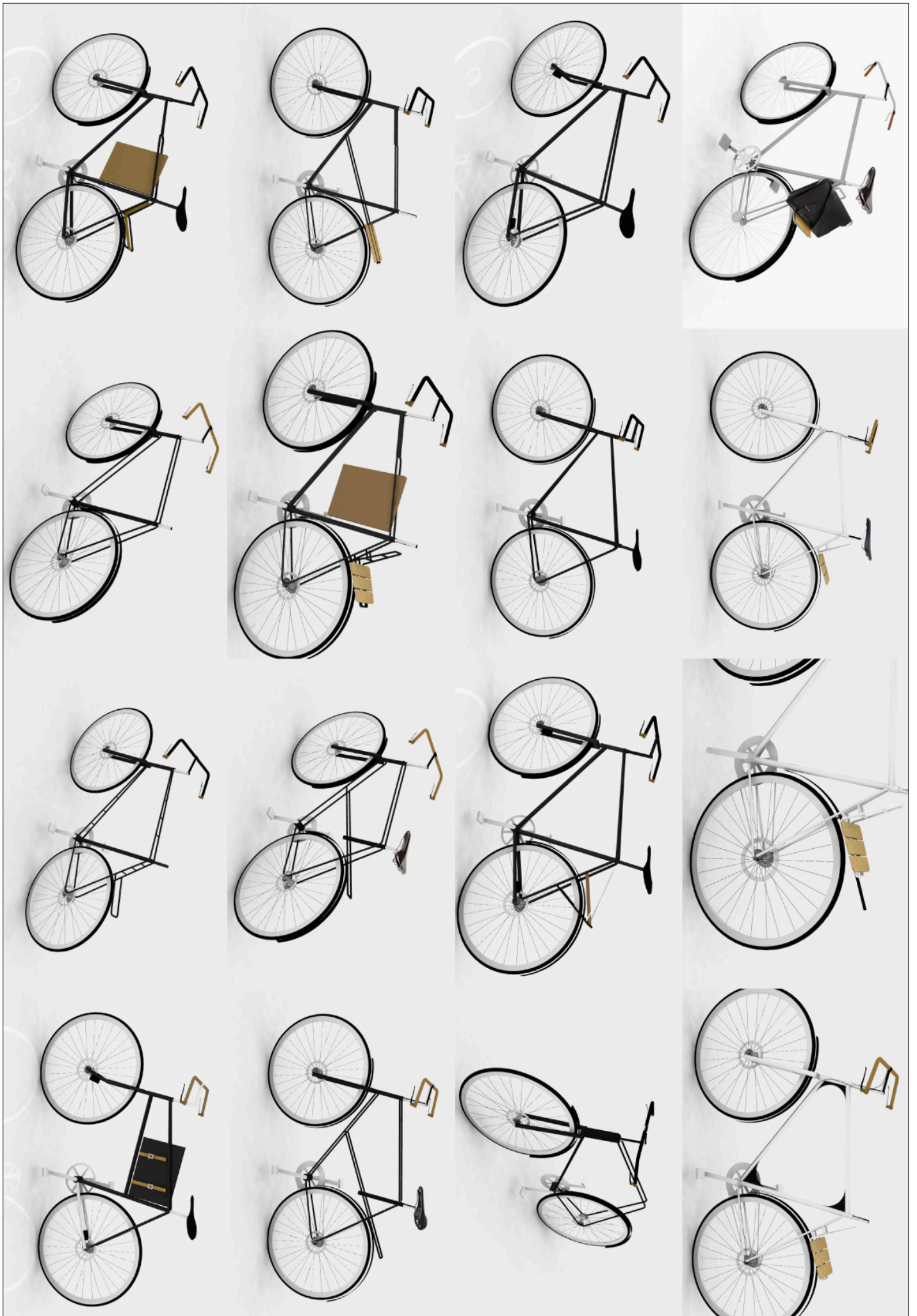
Från Nishiki fick jag vissa standardmått man bör gå efter om man som jag eftersträvade vissa egenskaper hos cykeln, såsom avstånd mellan hjulnaven, ramhöjd o.s.v. Valet att använda stål som material till ramen hade flera anledningar. För det första är det ett beprövat material inom tillverkning av cykelramar, samt att det estetiska uttrycket i stålramar var lämpligt för mitt projekt. Alternativen är aluminium, titan eller kolfiber.

För att få en förståelse för hur en cykel vanligtvis är konstruerad, var skissarbetet inledningsvis ganska undersökande. Jag letade efter olika uttryck, former m.m som kunde fungera som grundidé att bygga vidare på. Några varianter på mer ovanliga ramkonstruktioner som skissades upp var bl.a. en idé om att använda två ramrör med en mindre diameter istället för ett traditionellt grövre, på ett eller flera ställen i ramen. En effekt blir då att ramen upplevs väldigt tunn när den betraktas i profil, samt att det kan medföra möjligheter för till exempel någon form av förvaring mellan de två rören. En av nackdelarna till följd av detta är förutom en mer komplicerad konstruktion, att ramens egenskaper försämras. Den blir mindre stabil o.s.v. Då ramens kriterier var en viktig del i mitt resonemang kring dess användning, föll det sig logiskt att inte kompromissa med funktionen på grund av en eventuell estetisk effekt. I alla fall inte när det gällde just ramen.

Hur styret är utformat är mycket beroende på vilken sittställning som önskas på cykeln. Med en tanke om en historisk prägel på styrets utformning, var de tidiga skisserna på cykeln försedda med ett styre inspirerat av en ganska klassisk form, med bakvända handtag som ger en ganska upprätt sittställning. För att kommunicera någon form av samtida känsla, skissade jag styret ganska stiliserat jämfört med klassiska bockade stålörstyren.

Med tanke på att konceptet riktade sig mot en kommersiell målgrupp föll det sig logiskt att cykeln skulle erbjuda någon form av pakethållare. Något sätt att transportera en väska till exempel. Det fanns även tankar på någon variant av laptopförvaring, men då man vanligtvis förvarar en laptop i någon form av väska, verkade ett scenario där man skulle plocka ur laptopen ur sin väska för att förvara den på cykeln, väldigt osannolikt och onödigt. Då ramen skulle utformas efter önskade egenskaper, rådfrågade jag Linus på Nishiki vart på cykeln den lämpligast skulle placeras. Om den placeras fram på cykeln, ovanför framhjulet blir cykeln ganska instabil, men desto mindre om den placeras bak, ovanför bakhjulet. Inspiration från äldre brukscyklar ledde till valet av trämaterial i utformningen av pakethållaren.

Linus tipsade mig om att inledningsvis skissa cykeln i profil, för att hitta rätt geometri i ramen, samt kompositionen i hela cykeln. Om man betraktar en cykel på ett grafiskt sätt, kan man konstatera att den består av ett nätverk av linjer, cirklar, trianglar o.s.v. Alla dessa former påverkar helhetsintrycket av cykeln, som grovt kan förändras bara av att man ändrar en vinkel några grader. Det föreföll sig viktigt att tänka på hela cykeln när man skissade dess olika delar. Alla komponenter tillför något, och att eftersträva en slags balans i designen blev ett viktigt mål.





Jag tog det beslutet att använda mig av en förhållandevis klassisk utformning av själva huvudramen, men att verkligen hitta en balanserad geometri som binder ihop hela cykeln. Det var viktigt att pakethållaren inte upplevdes som om den var applicerad på en redan befintlig ram, utan att den fungerar som en del i helhetsutformningen av cykeln. Min tanke var också att pakethållaren skulle bli en av de delarna på cykeln som var speciellt för just det här konceptet.



De olika uttryck som bildas när man ändrar vinklar och bildar möten, var viktigt att uppleva under skissprocessen. Här med en ganska brant vinkel på det övre ramröret som möter de bakre rören, samt själva pakethållaren.

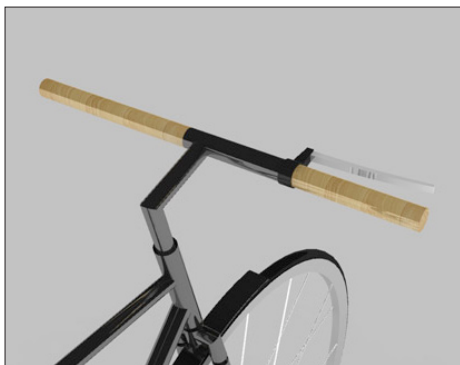


Placeras pakethållaren för högt, resulterar det i att tyngdpunkten hamnar högre vid eventuell last, och därmed blir cykeln mer instabil.



En idé var att gå emot den tanken jag tidigare fastställt, om att pakethållaren skulle vara en del av helhetsintrycket, och istället testa motsatsen. Till exempel låta en del av konstruktionen vara i ett annat material, som till exempel andra metaller, kompositmaterial etc.





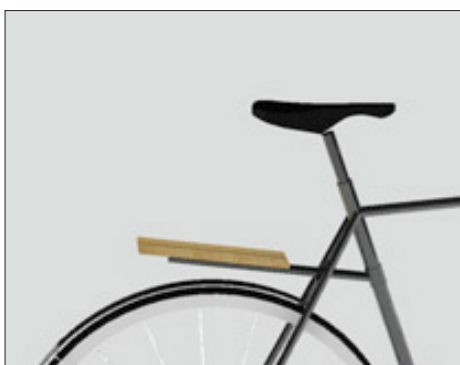
För att koppla ihop pakethållaren med styret kom beslutet att använda samma sorts träslag. Trästyren har tidigare förekommit på bl.a. Fixed gear cyklar, ofta tillverkat av basat trä med en lätt krökning. Jag hade vid det här laget beslutat att styret skulle vara rakt. Framst på grund av att det ger den framåtlutande sittställning som på racingcyklar. Bilden visar en skiss där asymmetri använts i utformningen av styret för att ytmässigt koppla ihop bromshandtaget med resten av ramen.



En idé om att låta en baksärm fungera både som skydd mot vattenstänk och lera, samt som ett stöd för pakethållaren.



I och med användandet av ett naturmaterial som trä, kunde det vara lämpligt att även låta materialvalet i sadeln kommunicera en hantverkskänsla. Det är mycket vanligt med lädersadlar på Fixed gear cyklar, ofta sadlar av märket Brooks, från England. Jag testade många olika typer av sadlar men beslutade att en lädersadel lämpade sig bäst för projektet.



I och med användandet av ett naturmaterial som trä, kunde det vara lämpligt att även låta materialvalet i sadeln kommunicera en hantverkskänsla. Det är mycket vanligt med lädersadlar på Fixed gear cyklar, ofta sadlar av märket Brooks, från England. Jag testade många olika typer av sadlar men beslutade att en lädersadel lämpade sig bäst för projektet.



Genom att ändra vinkeln på det övre ramröret förändras hela uttrycket på cykeln. Ett rakt övre ramrör är karakteristiskt för traditionella herrcyklar, medans ett ramrör med tvärrare vinkel ofta förekommer på terrängcyklar och liknande.



För att ett paket eller en väska m.m. inte ska glida framåt in i sadelstolpsröret, behövdes ett slags stopp. Till exempel en bockad stålvajer.



För att ett paket eller en väska m.m. inte ska glida framåt in i sadelstolpsröret, behövdes ett slags stopp. Till exempel en bockad stålvajer.



Nedan syns några tester på ramdekoration i form av inslag av färgade linjer på ramen. Jag beslutade att konceptet inte vann något på det utan att formen och kompositionen av ramen kommer fram bättre utan.





De komponenter som jag beställt tillsammans med Linus Lindgren på Nishiki, levererades i mitten av Mars. Jag har haft regelbundna möten med Linus genom skissprocessen där vi även letat igenom en mängd leverantörs kataloger för att hitta just de komponenter som bäst lämpade sig för mitt projekt. Fälgarna är Nishikis egna.



De nya komponenterna inritade i skissmodellen. Den sadel som sedan blev det slutgiltiga valet syns även på bilden. Det är en Brooks B15 Swallow, i svart läder med förkromade metalldelar.



Då jag tidigare nämnt att pakethållaren skulle kännas som en del av cykeln, tog jag bort den bockade stålvajern som fungerade som stopp, och placerade en träskiva på de bakre ramrören, som monteras ihop med den nedre delen av pakethållaren.

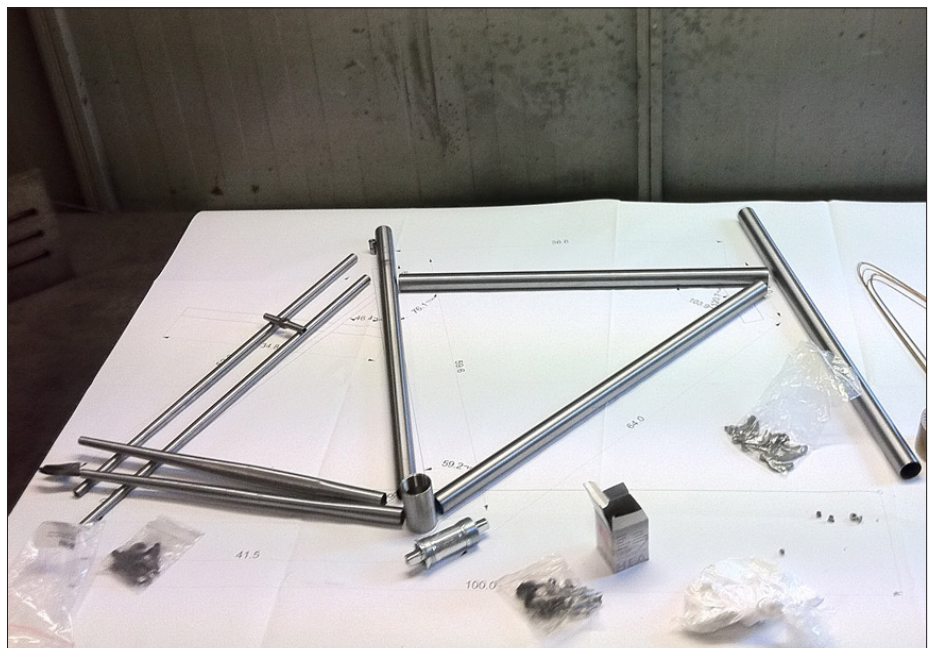
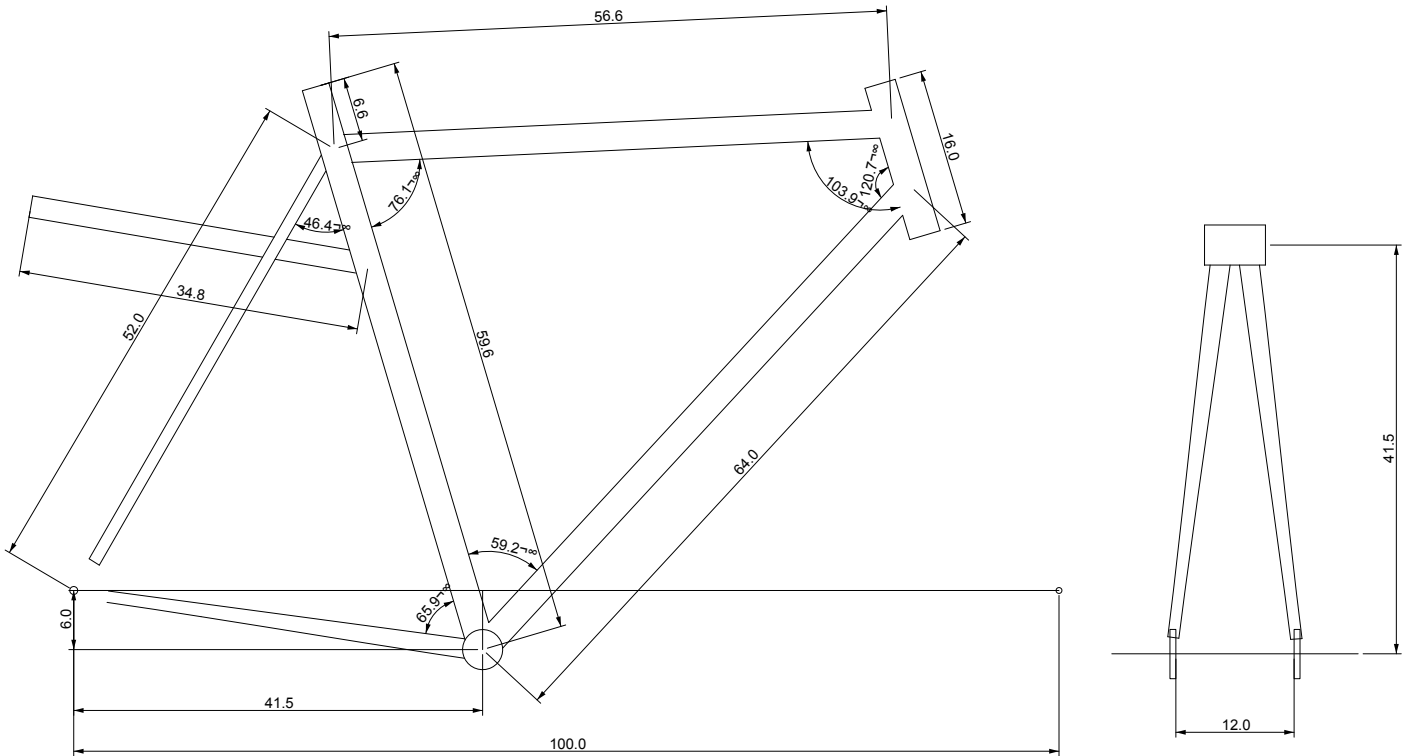


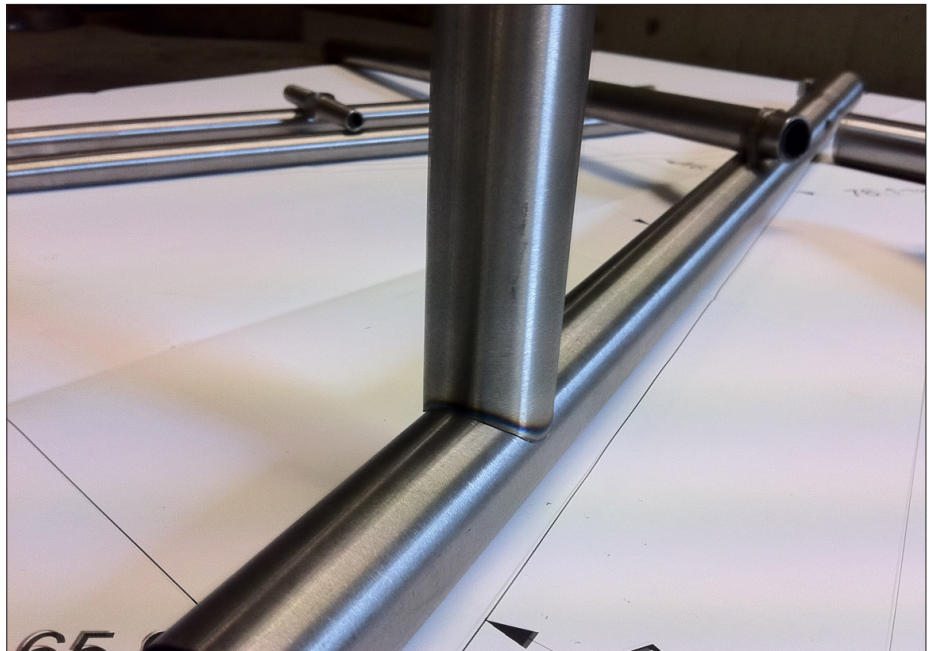
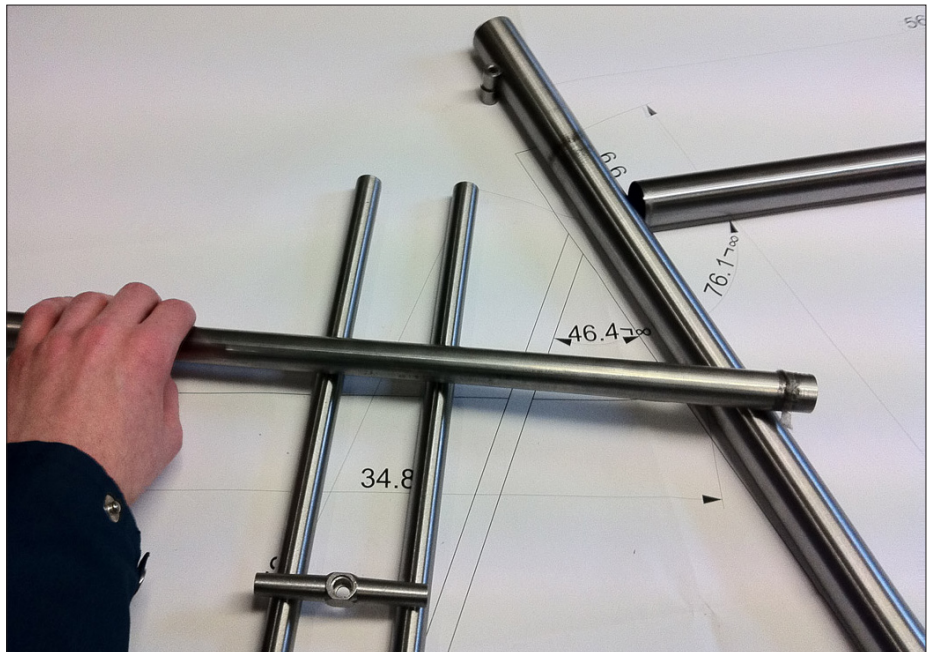
Skissmodellen var nu redo att bli verklighet.

2.5 PROTOTYPTILLVERKNING

Jag gjorde en ritning som sedan skickades till ett företag i England, Ceeway. Där kan man beställa riktiga stålrör gjorda för cykelramar. Baserat på min ritning satte de ihop ett paket med delar och skickade över till Sverige.

Omtanken i deljerna på konceptet är av största vikt, så därför var just svetsfogarna en viktig fråga. Jag tog kontakt med Kenneth Gustavsson som driver företaget Extremsvetsning, i Trollhättan. Han hade tidigare bl.a. svetsat ihop en motorcykelram, och var snäll och hjälpa mig med svetsningen av ramen.





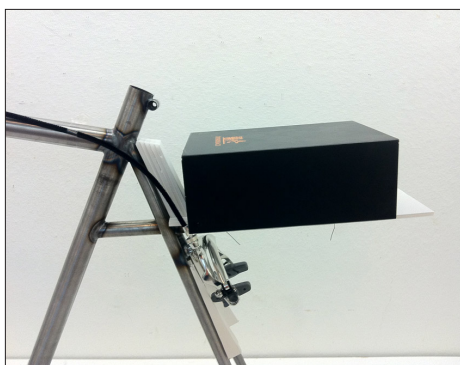




För att det man lastar på pakethållaren inte ska gå emot höljet till bromsvajern, gjorde jag några tester på hur stoppet skulle kunna se ut. Själva vajern från bromsen måste även kunna ledas igenom pakethållaren. Detta kunde lösas med att skära ur hörnet som på bilden eller att borra ett hål som vajern kan dras igenom.



Sedd i profil föll sig stoppet vara aningen stort, och passade inte tillsammans med cykelns linjer. Jag gav det senare en mer triangulär profil som möter linjen från det övre ramröret, men fortfarande fyller sin funktion.



Pakethållaren samt styret är tillverkat i ekträ som sedan behandlades med möbelolja. Paketstoppet är utformat så att det möter upp ramens linjer och vinklar.



Ett hål för bromsvajern borrades i samma vinkel som vajern leds från bromsen.



Styret är svarvat i tre delar med ett hål borrarat igenom alla tre. Hålet är till för ett stålrör som träs igenom och fungerar som armering. Skarvarna mellan de tre delarna täcks av fästena till bromshandtagen.



James Thompson som driver företaget Black Badger Advanced Composites, hjälpte mig att tillverka två kabelportar i kompositmaterialet Corian. De täcker hålen i det övre ramröret som bromskablarna träs igenom. Formen på portarna återkommer i stoppet på pakethållaren.



Alla delar lackade och klara för montering.

3. RESULTAT.

3.1. RAMEN.

För att nå en slags balans i helhetsintrycket, var ramen absolut viktigast att få till rätt. Det blev väldigt många justeringar innan jag var nöjd med alla vinklar och möten. De tre huvudrören, övre ramröret, sadelstolpsröret och det undre ramröret har alla samma diameter, vilket är ovanligt bland existerande cykelmodeller. De tre rören bildar den för cyklar karakteristiska triangeln, som är en form jag återanvänt i andra delar på cykeln. I synnerhet det röret som bär pakethållaren, som går från sadelstolpsröret, mellan de två bakre ramrören. Det området bidrar med en stor del till cykelns identitet. Svetsfogarna är otroligt fint gjorda av Kenneth Gustavsson. Lacken är i en grafitgrå nyans, som gränsar till svart med en matt finish. Även sadelstolpen och styrstammen är lackade i samma nyans. Den mörka färgen valdes för att cykelns linjer skulle kunna framträda så mycket som möjligt. Att jag valde en matt finnish istället för en mer traditionell högblank, är för att möjligtvis ge cykeln ett mer samtida uttryck.



3.2. PAKETHÅLLAREN.

Pakethållaren består av två delar, själva ytan som lasten vilar på och ett stopp som hindrar lasten från att gå emot bromskabeln. Den ger även ett extra stöd, speciellt för mjukare last, som väskor och dylikt. Båda delarna är gjorda i ekträ som sedan behandlats med möbelolja, för att den skall kunna tåla väder och vind. Formen på stoppet är ett resultat av de linjer som de angränsande ramrören bildar. För att förstärka de triangulära former som bildas, är även den delen ritad med triangelformen i åtanke. Samma form går även att hitta i de tidigare nämnda kabelportarna i Corian.

Tre dräneringshål är utfrästa i pakethållaren för att vatten lättare skall rinna undan. Det finns även ett hål urborrat i en vinkel, som låter bromsvajern med dess hölje ledas igenom för att sedan fortsätta in genom den ena kabelporten och in det övre ramröret.



3.3. STYRET.

Styret är tillverkat i samma sorts ekträ som pakethållaren. Det består av tre separata delar som individuellt svarvats fram. Genom varje del har ett 8 mm brett hål borrats till plats för ett stålrör som träs igenom och fungerar som armering. Detta gör styret väldigt starkt och hållbart.

Skarvarna som bildas mellan de tre delarna täcks sedan av de två Tektro bromshandtagen. Den inre diametern på bromshandtagens fästen är 22 mm, vilket gör att styret som är 25 mm i diameter, har svarvats ner vid skarvarna för att kunna passa in i fästena. I ändarna på styret har en plugg gjord av ett material liknande kolfiber, placerats dels för att dölja ändträet, men även av estetiska skäl.

Höljerna till bromsvajrarna är vita för att ge så mycket kontrast som möjligt mot ramen. Istället för att gömma undan höljerna används linjerna de bildar till att framhäva resten av cykelns former.



3.4. KOMPONENTER.

Komponenterna har alla blivit noga utvalda för att förhöja helhetsintrycket av cykeln. Det var viktigt att komponenterna inte hade ett alldeles för uttrycksfullt formspråk, men samtidigt inte heller en anspråkslöshet. De färgkoder jag gick efter har vitt, svart och krom för metallkomponenterna, såsom bromsar, bromshandtag och underede på sadeln.

Sadelmodellen kallas B15 Swallow, och är från den Engelska sadeltillverkaren Brooks. Jag valde just den här modellen för dess låga profil och sofistikerade uttryck.

För att matcha de vita hölkena till bromsvajrarna, tillverkades de två kabelportarna i vit Corian, som är ett thermoplastiskt kompositmaterial. Det består av plast och stendamm, och ger ett ganska matt uttryck.





4. REFLEKTION.

När jag först beslutade att mitt examensprojekt skulle vara att rita och ta fram en cykel, var de reaktioner jag fick från vissa lärare, av en ganska varnande natur. Det var även några som rådde mig till att göra någonting som jag visste hur det skulle göras, och inte ta mig an något där jag måste lära mig nya saker. Jag var givetvis väl medveten om att det skulle bli mycket jobb, men personligen finner jag en viss drivkraft i utmaningar, och belöningen av att man lyckats genomföra det blir då onekligen större. Jag minns en kommentar jag fick i ett tidigt skede i projektet. Det var en lärare som sa att om man ska göra en cykel som examensarbete, så måste man göra något nytt. De orden ekade väl länge i mitt huvud, då jag inte alls höll med, men var samtidigt oroad att det skulle stämma. De examensprojekt jag tidigare sett som har varit cykelrelaterade, har i de allra flesta fallen snarare handlat om uppseendeväckande renderingar, skisser och modeller, än att faktiskt ta fram ett fungerande cykelkoncept. Det har varit mycket fokus på alternativa drivsystem, eller någon form av vision av framtidens cykel. Min tanke har hela tiden varit att ta fram ett koncept för samtiden och den närmaste framtiden.

Det finns alltid en fara i att inte konkretisera sin målgrupp tillräckligt, eller att som jag, sätta sig själv i rollen som avsändare. Min personliga åsikt är att ett examensarbete skall vara just det, personligt. Jag tror att eventuella arbetsgivare, och alla andra för den sakens skull är mer intresserade av de individuella designerna, snarare än den producent de kanske gjort jobbet för. Examensarbetet är ett avtryck man gör som berör många människor samtidigt, och det kanske tar ett tag innan det händer igen, så man får ta chansen när den finns. Genom hela projektet har jag försökt vara trogen min intuition och inte tvivlat på att alla dessa är av designstudier faktiskt givit någonting. Om man inte kan lita på sin professionella åsikt så tror jag att det kan bli svårt på arbetsmarknaden i framtiden.

Det fanns givetvis vissa svårigheter med att göra ett cykelprojekt inspirerat av en subkultur, som egentligen inte är en kommersiell målgrupp, men min tanke var inte att cykeln skulle rikta sig till de som tillhör just Fixed gear kulturen, utan att snarare använda attribut från den kulturen i en mer kommersiell förpackning. Det är ingen hemlighet att Fixed gear kulturen har spridit sig starkt de senare åren. I U.S.A har den varit ganska stark länge, med ett arv från cykelbuden i storstäder som New York. Kanske störst är den i många Asiatiska storstäder, som Tokyo, Shanghai, Seoul o.s.v. där den individuella stilen på Fixed gear cyklarna verkligen fått spelrum. I Europa och Sverige har det tagit lite längre tid för den att rota sig, men nu känns det som att den är här för att stanna. Som svar på denna trend har flera större cykelproducenter börjat producera modeller med en tydlig inspiration från just Fixed gear kulturen. Skeppshult och Chrescent är två, för att nämna några. Så på frågan om det finns en marknad för cyklar med inspiration från Fixed gear modeller, skulle jag definitivt säga ja.

När jag först presenterade projektet för examinator, handledare och opponent, hade jag blivit väldigt bekväm med mitt projekt och pratade ganska ledigt om det. Ur en professionell synpunkt kan det vara en risk när man presenterar det för andra. Vissa beskrivande ord som, snygg, sportig o.s.v. är väldigt relativa och borde inte användas i en beskrivning riktad mot allmänheten. Detta var en av de sakerna de tyckte att jag borde tänka på till den offentliga presentationen. Jag håller givetvis med, men det är svårt att beskriva någonting som är framtaget med estetik som en viktig faktor, utan att använda sådana ord. Att beskriva en design kan ofta vara att jämföra med känslor, eller att använda sig av ord som beskriver känslor. Detta är något som en designer måste kunna förstå och tolka in i sin design, utan att för den saken skall använda de orden i en beskrivning. Mitt projekt har beskrivits av olika människor som, snyggt, vackert o.s.v. men varför det beskrivs på det sättet är något som jag som designer måste förstå. Jag tycker personligen att något som är skapat med mycket omsorg och en ibland överdriven noggrannhet, ofta får ett ökat estetiskt värde och uppskattas för just det skälet. Det är någonting jag hela tiden strävar efter att uppnå med allt jag formger. Med DV01 har jag verkligen njutit av hela designprocessen. Den har givetvis varit otroligt krävande och stressfylld, men jag har aldrig tappat den glöd jag tror är väldigt viktig när man arbetar med ett projekt under så många veckor. När jag inledde projektet skulle jag inte beskrivit mig själv som någon cykelnörd. Då hade jag ett intresse för artefakten cykel, som jag tyckte var en av de bästa uppfinningarna människan gjort, samt att dess estetik som produkt var otroligt attraktiv. Då hade jag en tanke om att projektet skulle vara en slags hommage till artefakten cykel, för att belysa dess genialitet, men ju längre in i projektet jag kom började jag utveckla en genuin passion för cyklar. Det är otroligt givande att jobba med någonting man uppskattar på ett sådant plan, att även om det uppstår motgångar i projektet, känns det fortfarande aldrig hopplöst.

Reaktionerna på projektet i samband med både den slutna presentationen och den offentliga, var i huvudsak väldigt positiva. I jämförelse kan man säga att den slutna presentationen med examinatorn, handledaren och opponenten, gav mig insikt om mitt eget projekt och en distans till det, som hjälpte mig att förstå hur det kunde uppfattas av allmänheten. Den mycket konstruktiva kritiken från den slutna presentationen handlade mycket om hur jag själv uppfattade och presenterade projektet, men givetvis också om specifika designbeslut. Det är inte lätt att förklara varje beslut kring formen på 30 minuter, men varenda linje har en motivering bakom sig, som i diskussionen efter presentationen fick sin förklaring. Min handledare konstaterade, med min och de andras medhållande, att mitt projekt hade en "ultrakommersiell" prägel, som enligt mig stämmer bra in på den effekt jag önskade för slutresultatet, då min målsättning i det här projektet har varit att uppnå ett kommersiellt intresse. En annan positiv reaktion från den slutna presentationen, var att vi alla kunde konstatera att den eventuella marknaden för min cykel, kanske var större än vad jag tidigare siktat på. Det var svårt att konkretisera en målgrupp efter t.ex. ålder, i det här projektet, då jag personligen ansåg att slutresultatet riktade sig mer mot någon som går mycket efter kvalité, detaljrikedom och omsorg i designen, i valet av cykel, och då spelar ålder inte någon avgörande roll.

Som jag tidigare nämnt är cykeln främst riktad mot en samtida målgrupp, men jag är personligen av den åsikten att en produkt som designats med den omsorg och noggrannhet som jag återigen påpekar, lever längre, då den förhoppningsvis uppskattas desto mer av sin användare. En annan möjlighet kan vara att cykeln kan komma att dela det öde som dess inspirationskälla upplevt. Att efter 20-30 år, blåstras, omlackeras och återuppstå till dess ursprungliga form. Min tanke har hela tiden varit att betrakta cykeln som ett koncept och en möjlig sprängbräda för vidareutveckling. Även om det är en fullt fungerande prototyp, tror jag att den kan nå ännu längre med vidare produktutveckling inom ramarna hos en producent. Jag tror att en kommersiell produkt som den här cykeln är, behöver ett märke, en identitet som förstärker dess uttryck, och kan marknadsföra den på rätt sätt. Vare sig det är en befintlig producent eller någonting nytt som skapats med prototypen i åtanke. Jag skulle personligen kunna tänka mig att fortsätta utveckla konceptet under ett märke, och eventuellt utöka med nya modeller.

I grund och botten är jag väldigt nöjd med hela projektet, från process till resultat. Självklart finns det saker jag skulle gjort annorlunda om jag påbörjat projektet nu med den kunskapen och erfarenheten jag fått från det här arbetet. Men det är väl precis det som är meningen. Jag har lärt mig otroligt mycket under de här veckorna, givetvis om cykelkonstruktion, cykelns historia och en del om den kommersiella cykelbranschen, men även om hur mitt sätt att jobba på kan appliceras i verkligheten. De möten och handledningstillfällen jag haft under det här projektet, har fungerat riktigt bra, med en ömsesidig förståelse och kommunikation.

Jag vill avsluta med ett citat ur boken Älskade Cykel, av Gert Ekström:

Cykeln är det första - och hittills enda - fordonet i historien som kan bli var mans egendom. Cykeln är en maskin som alltigenom formats för att passa människan. Cykeln bär människan - men människan kan också bära cykeln.

- Professor Jan Hult, cykelhistoriker.

Tack/ David Qyick.

5. KÄLLFÖRTECKNING

BÖCKER.

Ekström, Gert (2004). *Älskade Cykel*. Stockholm: Bokförlaget Prisma.

WEBSIDOR.

Svensk Cykling (2010). 2010 års cykeltrend: Den Kompetenta Cyklisten!

http://www.welcom.se/petter/svensk_cykling_trendspaning_2010.pdf (Hämtad 2011-05-20)

6. BILAGOR.

BILAGA 1. Fixed Gear / Single Speed. Målgrupp.

BILAGA 2. Fixed Gear / Single Speed. Förvaring.