

tot andere lagers met de hogedrukspuit schoonspuiten. Doe-het-zelf wasserettes hebben bovendien een vetvanger voor het vuile water en een programma met warm water en zeep. Spuit niet op de lagers (trapas, derailleurwielletjes, freewheel enz.) maar op de velgen kan het geen kwaad. Na afloop drogen en weer smeren.

Een derailleurketting smeert je door het smeermiddel op de rollen te druppelen. Draai de ketting een paar keer rond om te zorgen dat het smeermiddel zich verdeelt. Smeer je een busketting (singlespeed, baan- en stadsfiets) dan moet je ook smeermiddel tussen de platen druppelen: anders smeert je de pennen niet mee, de verbindingbus is immers gesloten. Even laten intrekken en het teveel op de buitenkant er weer afvegen.

Smeermiddel

De toonbank bij de fietsmaker zakt door van de teflonsprays, siliconensprays, waxen, geurige olies enz in kleine potjes met grote namen en prijzen. Chain-L ruikt het lekkerst. Denk aan een parfumeriezaak en je snapt dat hier een diepe psychologische behoefte wordt uitgebuit.

De aan een kettingsmeermiddel te stellen eisen zijn:

- Voldoende smerende werking, ook bij hoge belasting
- Waterbestendig
- Corrosiewerend
- Vuilafstotend

Mijn indruk van veel was- en sprayachtige smeermiddelen is dat de ketting van buiten wel mooi schoon blijft, maar niet gesmeerd wordt. Veel wasachtige smeermiddelen hebben een hekel aan water en spoelen weg of vormen een dikke prut. Zal ook afhangen van het merk: bij een Engels smeermiddel verwacht je betere waterbestendigheid dan bij iets uit California.

Olie spaarzaam op de rollen opbrengen en het teveel na intrekken met een lap weer afvegen. Bij mountainbikes, waarmee in de zandbak gespeeld wordt, ontstaat de slijtage overwegend door zand. Onder die condities zal een droog wasachtig smeermiddel wat misschien minder smeert, maar wel afdicht en in ieder geval met zand geen schuurmiddel vormt betere resultaten geven dan vette olie. De niet-vette ketting hoeft je om te beginnen nooit schoon te maken.

Tandriem vervangen.

Als je een tandriem wil vervangen moet je om te beginnen eentje van het juiste type en het juiste aantal tanden hebben. Je kan een riem namelijk niet korter of langer maken. Een nieuwe riem komt meestal opgevouwen in drie lussen, die klap je voorzichtig uit, of de riem doet het voor je ;) Vermijd het maken van scherpe knikken. Haal het wiel uit de fiets, zit er een snubber op de achterpad dan schroef je die eerst van de fiets. Die zou eigenlijk moeten kunnen schuiven, maar dat lukt alleen als alles nieuw en schoon is. Het frame heeft ergens een deling voor de riem hetzij bij de pad, of ergens in de staande achtervork. Maak deze los, en neem de oude riem uit het frame en steek de nieuwe er weer terug in. De draairichting van de riem is niet belangrijk. Schroef alles weer vast, hang de riem op het voorblad en zet het achterwiel weer terug. Controleer de riemspanning, de riem moet niet superstrak staan, maar wel ploink doen als je gitaar speelt.

Derailleurs

Achterderailleur

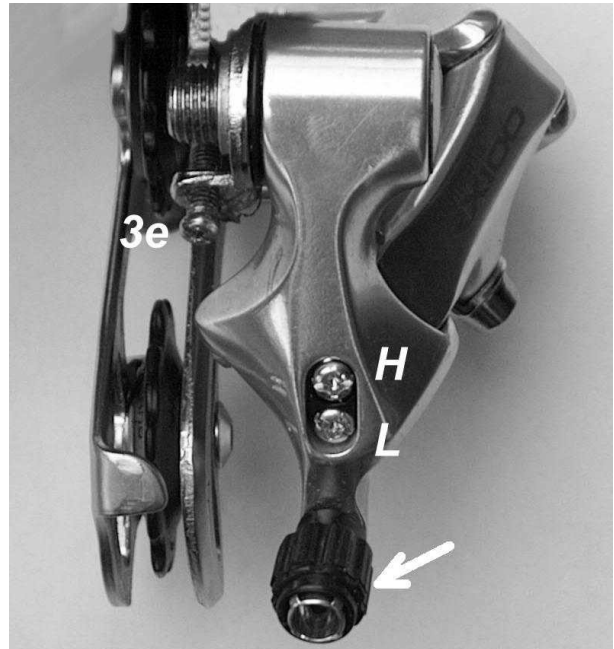
Om een achterderailleur te vervangen moet je of de ketting openen of een wielletje uit de kooi van de derailleur halen. Wat het handigst is ligt aan de situatie. Bij een snelle sluitschakel is de ketting openen sneller, bij een zeer gevoelige 10-speed ketting zonder sluitschakel is het veiliger om een wielletje uit de derailleurkooi te schroeven.

De derailleur zit aan het derailleurroor geschroefd met een inbusbout. Die blijkt vaak 5 mm te zijn als je de sleutel diep genoeg insteekt. De twee draaipunten van de derailleur zijn demontabel, maar de veren staan onder spanning wat hermontage lastig maakt. Dat doe je dus alleen als je veel vertrouwen hebt of als de draaipunten zo vast zitten dat de derailleur niet meer functioneert. Wat helpt bij montage is om indien mogelijk de derailleur op een uit de bankschroef stekende inbusleutel te prikken, zodat je een extra hand vrij hebt. Steek de derailleur in elkaar terwijl je de goede kant

opdraait om de veer te spannen, en monteer het schroefje of borgveertje dat er voor zorgt dat de boel bij elkaar blijft en niet weer terugdraait. Bij derailleurs met een ingestoken kooi (dan is het onderste draaipunt aan de buitenzijde dicht, zonder boutkop) zit de borgschroef van het draaipunt verscholen aan de binnenkant. Het asje van de kooi zit dan vastgeklonken aan de kooi en trek je na lossing van de borgschroef met veer en al uit het huis. Er zijn uiteraard nu ook derailleurs die niet meer uit elkaar kunnen, dus dan kun je lang zoeken.

Let er op bij het aanbrengen van de derailleur op het frame dat je de derailleur voldoende naar achteren gedraaid houdt, zodat de B-schroef of ander uitsteeksel achter de nok op de pad valt. Voer vervolgens de ketting door de kooi, waarbij je er op moet letten dat de ketting de S-bocht over de wielletjes maakt en aan de goede kant van alle geleiders wordt doorgevoerd. Monteer tot slot de bedieningskabel, de boog van de buitenkabel moet lang genoeg zijn dat de derailleur niet in z'n draai beweging wordt gehinderd.

Als laatste moet de derailleur nog afgesteld: dit gaat het handigst als je de fiets op kunt hangen zodat het achterwiel vrij kan draaien. Verder heb je doorgaans een kruiskop schroevendraaier nodig en een 5 mm inbusleutel om de binnenkabel los te kunnen nemen.



Achterderailleur afstellen

De achterderailleur stel je als eerste af, daarna doe je de voorderaillleur. In de beschrijving gaan we er vanuit dat je geen reverse-shifting derailleur hebt waarbij de veer net de andere kant op duwt (Shimano leverde de achterderailleurs voor veel typen in beide uitvoeringen) anders moet je zelf maar de vertaalslag maken. De stand van de voorderaillleur is niet zo kritisch, maar bij een triple is het aan te bevelen naar het middenste blad te schakelen.

Trek aan de binnenkabel van de achterderailleur en schakel de derailleurhandel helemaal af zodat de binnenkabel maximaal uit de shifter steekt. Draai nu het crankstel rond en controleer of de derailleur naar het kleinste kranse schakelt. De geleidewielletjes moeten netjes in lijn onder het kleinste tandwiel gaan staan zonder extreem geratel. Staat de derailleur te ver naar binnen of buiten, wat je ziet door er van achteren tegen aan te kijken, dan kun je dat met een stelschroef bijregelen. Bij Shimano is deze schroef vaak gemerkt met H. Wil de derailleur ondanks vlijtig schroeven niet ver genoeg naar buiten, dan staat vermoedelijk de binnenkabel strak: draai dan de buitenkabelstelschroef [pijl] in of schroef de binnenkabel los. Druk vervolgens al draaiend aan het crankstel de derailleur met linkerduim (onder buitenop) en wijsvinger (hoog aan de binnenkant) zover mogelijk naar binnen. De ketting moet nu