



De snelste stadsfietzen

Tekst:

Kees Bakker

Foto's:

Bas de Meijer
en Arno-Peter Broer

Nostalgische fietsen zijn in de mode. Maar vroeger reden mensen niet alleen met logge bakkersfietsen rond. Er zijn nu ook retromodellen op de markt waarmee je hard kunt fietsen. TestKees test er twee en bouwt zijn eigen razendsnelle retrofiets.



Van Moof: 399 euro

De VanMoof is een nieuwe hippe fiets die vanwege zijn vormgeving veel positieve recensies heeft gekregen. De blank gelakt aluminium framebuisen geven de fiets een stoer uiterlijk. De robuuste uitstraling wordt versterkt door de doorlopende dikke bovenbuis. In de twee uiteinden van deze buis zitten kleine lampjes. Als je er een bijgeleverd sleutelhangertje langs haalt, gaat het lampje branden. De accu is verstopt in het frame en wordt geladen door zonnecellen. De verlichting oogt onverwoestbaar. De accu van de ledlampjes wordt geladen door zonnecellen die rond het lampje zijn gegroepeerd. De fiets heeft verder alleen spatborden en een kettingscherm. Onderdelen als een slot en bagagedrager ontbreken. Wel heeft de fabrikant aangegeven dat een geïntegreerd slot in ontwikkeling is. En Van Moof is ook met een damesfiets bezig. De fiets rijdt prima. Voor mij was de maat goed. Maar het frame is vrij groot en de stuurpen is kort; veel mensen zullen er niet goed op passen. Onverwoestbare lampjes klinkt geweldig. Maar ze zijn volkomen nutteloos. Ze knipperen namelijk fel met een lage frequentie. Verboden voor de wet en zeer vervelend voor andere weggebruikers. De prijs van 399 euro is laag voor zo'n fraaie fiets. Maar de kwaliteit van sommige onderdelen is matig. Vooral de banden, de pedalen en de naaf met terugtraprem zijn van een te lage kwaliteit.

Michiel Slütter, hoofdredacteur van de Vogelvrije Fietser, over de Van Moof

Het verhaal achter de lampjes maakte mij enthousiast over de Van Moof uit Amsterdam. De voor- en achterlichten komen van een bedrijf dat ook de lichtjes voor landingsbanen produceert. Dat spreekt tot de verbeelding. Als de lampjes tegen landende Boeing 747's kunnen, zullen ze de beproevingen van het stadsverkeer zeker doorstaan. De lampjes zitten nog eens veilig in de buis gemonteerd. En ze werken op zonne-energie. Dus geen gehannes met batterijen en draadjes. Geweldig. De ontwerpers zijn er ook in geslaagd een opvallend frame te ontwerpen. Dat is knap, want de basisvorm van de fiets is al sinds het eind van de negentiende eeuw ongewijzigd. En dan de belangrijkste vraag: hoe fietst de Van Moof? Voor de korte ritjes is die voor mij prima. Al moet ik zeggen dat de zelfgebouwde singelspeed van TestKees en de Joep van het Fietspad nog sneller en prettiger reden. Maar ook op de Van Moof kun je heel goed door de stad jakkeren. Maar na een uur kreeg ik last van nek en schouders. Misschien komt het door het frame. Alle Van Moofs hebben dezelfde framemaat. Ik vond de fiets wat krap aanvoelen.

De Ari en Joep 650 euro

Fietsenwinkel het Fietspad uit Utrecht heeft vorig jaar een stadsfiets gemaakt die gebaseerd is op een klassiek stalen frame: de Joep. De damesuitvoering heet Ari. Joep en Ari vallen vooral op door de minimale afmontage en de prachtige klassieke uitstraling. Het frame en de onderdelen passen goed bij elkaar. De spatborden en kettingkast zijn in de kleur van het frame gespoten. De fiets nodigt uit tot vlot rijden door de sportieve zit. Hij is duidelijk sneller dan de VanMoof en veel sneller dan de luxe stadsfietsen met versnellingsnaaf en vering die in Nederland jaren zo populair was. Echt een fiets om hip door de stad te scheuren. De fiets heeft alleen een terugtraprem. En bij hoge snelheid merk je dat alleen een terugtraprem eigenlijk te weinig is. De kwaliteit van de onderdelen is uitstekend. Met één duidelijk minpunt. De lak lijkt niet duurzaam. Bij de Joeps die we in de stad tegenkomen zie je toch opvallend veel lakbeschadigingen.

Suzanne Brink, redacteur van de *Vogelvrije Fietser*, over de Ari:

Die kleur! Er zijn vast meer fietsen die min of meer die kleur hebben, maar dan is het altijd een ratjetoe temidden van stickers, anderskleurige kettingkast, merknaam, plastic afwerkingsstrippen, draadjes en dergelijke. Bij de Ari is de fiets één heldere kleur. Wat ik ook mooi vind, is het leren hoesje waar de ketting veilig in opgeborgen kan worden. En binnen in dat hoesje zit dan heel subtiel een haakje waar de sleutels aan gehaakt kunnen worden. Over alles is nagedacht. Ook al zo subtiel: op de kast tussen de trappers zit een glimmend zilverkleurig plaatje met daarop Ari, maar de naam is verder nergens terug te vinden. Ik heb er veel reacties op gekregen. Iedereen ging direct voor de bijl. Sommige mensen vonden hem er wel fragiel uitzien, maar dat is alleen maar omdat het frame niet zo dubbeldik is als de laatste jaren in de mode is. Hij rijdt ook nog eens fantastisch. Hij heeft een sportieve zit. Het stuur is laag en recht. Prettige handvatten. Ik haal iedereen in.

Ik ben dus behoorlijk lyrisch. Er is maar één maar: wat moet ik met mijn tassen, jassen en broodtrommels? Voor wie wil, heeft de fietsenmaker een passend rekje voorop, maar het is een kleintje. Eerder voor een handtas dan voor een boodschappentas. En zomaar een ander rek in een niet-passende kleur op zo'n fiets zetten is natuurlijk heiligschennis.



Zelfbouw singlespeed: 270 euro

Mijn zelfgebouwde singlespeed rijdt geweldig. Dankzij de efficiënte aandrijving, het lage gewicht, de sportieve zit en de snelle bandjes kun je echt door de stad racen. Ik kan iedereen aanraden om een keer op zo'n fiets te rijden om te ervaren hoe snel je kunt zijn met een gewone fiets. Een fiets die niet geremd wordt door zwaar rollende antilekbanden, een inefficiënte versnellingsnaaf, een erg rechte zit en hoog gewicht. De uitstraling hangt sterk af van de onderdelen en het frame. Mooie raceframes zijn nog genoeg te koop. Maar het vinden van bijpassende onderdelen kan nog een hele toer zijn. Ik was aanvankelijk van plan om een witte kleurstelling te kiezen passend bij het frame. Maar omdat ik geen smalle witte spatborden kon vinden heb ik gekozen voor zwarte onderdelen.



Waarom fietsen zonder versnellingen?

Veel fietsers hechten nogal aan versnellingen en snappen niet waarom je van een oude racefiets de versnellingen af zou halen tot een singlespeed. Versnellingen zijn toch juist handig? Met de juiste versnelling fiets je toch probleemloos de Alpe d'Huez op en kun je dichterbij huis blijven meetrappen met een flinke wind in de rug? Maar er is een andere kant aan het verhaal. Je hebt versnellingen in Nederland eigenlijk niet nodig. Nederland is vlak en de omstandigheden zijn bijna altijd gelijk, dus zit je met een juist gekozen overbrenging altijd wel goed. Zeker als je bedenkt dat je beentempo ook kan variëren van zo'n 60 tot 100 omwentelingen per minuut. De tandwielen op mijn stadsracer zijn 42 tanden op het voortandwiel en 16 tanden achter. Met een beentempo van 60 omwentelingen per minuut fiets ik dan 20 kilometer per uur. Met 100 omwentelingen bijna 34 kilometer per uur. Een fiets dus om lekker mee door te fietsen.

Derailleurs verzamelen zand

Wat ook telt, is dat de gewone versnellingsnaaf een laag rendement heeft. Je moet harder trappen omdat het ook kracht kost om de onderdelen van de versnellingen in beweging te zetten. Het is opvallend hoe direct de aandrijving voelt op een singlespeed vergeleken met een fiets met versnellingsnaaf. En waarom zou je altijd versnellingen meeslepen die je nauwelijks gebruikt maar je wel altijd een paar kilometer per uur afremmen? Een versnellingsnaaf maakt bovendien de fiets zwaarder, duurder en het loskoppelen van het wiel van de fiets lastiger. Nog een voordeel van singlespeed is de langere levensduur. Het derailleurstelsel op de fiets verzamelt volop zand en vuil in de ketting. Het zand blijft namelijk hangen op de tandwielen en de derailleur. Met schakelen duw je dus de ketting steeds opnieuw in het zand. De slijtage is dan schrikbarend. Daarnaast zijn derailleurs kwetsbaar. Met een vaste overbrenging kan er niks kapot. Zand dat op de ketting komt, valt er van af of verzamelt zich op de tandwielen buiten bereik van de ketting. Schoonma-

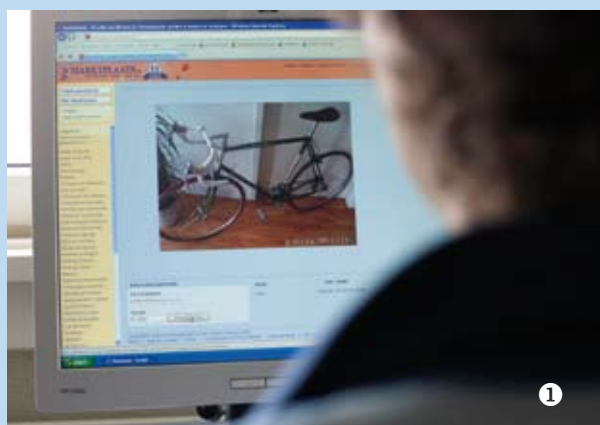
ken hoeft niet en het enige onderhoud is af en toe wat olie op de ketting.

Singlespeed is prima voor:

- De woon-werkfiets. Bij een vaste woon-werkroute hoort meestal een constante snelheid. Dat is prima te doen met een singlespeed. Als je lek rijdt, leg je in 5 minuten een nieuwe binnenband om je achterwiel.
- De vouwfiets. De populairste vouwfiets in Nederland is de Brompton. Hij wordt bijna altijd verkocht met versnellingen, maar wordt ook geleverd als singlespeed. Dat fietst lichter, scheelt een kwetsbare kabel en een kilo gewicht. Op mijn woonwerkroute met de trein moet ik de Brompton vijf keer tillen en dan is een kilogram minder pure winst.
- De mountainbike. Mountainbiken in Nederland is vooral fietsen op vlakke zandpaden. Zelf heb ik jaren ervaring met een singlespeed mountainbike op de Veluwe. Versnellingen heb ik nooit gemist. Maar ik moet er niet aan denken om na elke rit door de modder de aandrijving schoon te maken.
- De OV-fiets. De OV-fiets is een groot succes en heeft geen versnellingen. Ideaal voor de beheerders want er kan weinig kapot. De meeste gebruikers vinden hem prima fietsen. Misschien juist omdat de versnellingsnaaf ontbreekt?
- Koeriersfietsen. Veel fietskoeriers fietsen op een baanfiets (al dan niet met extra voorrem). Dat is een doortrapper, de overtreffende trap van de singlespeed waarbij het tandwiel direct verbonden is met het achterwiel. Behalve dat het stoer is, is het ook functioneel. Voor snel pakjes bezorgen in de stad wil je een fiets waar niks aan kapot gaat, die niks weegt en efficiënt is.

Een singlespeed is af te raden voor mensen met slechte knieën en weinig kracht in de benen. Daarnaast zijn versnellingen toch wel erg handig in heuvelachtige gebieden en in de open, winderige polder.

Van klassieke racefiets tot hippe singlespeed stadsracer



Stap 1 Een oude racefiets zoeken

Marktplaats is de plek voor een oude racefiets en de zoekterm voor het zoeken: Gazelle Champion Mondial. Dit is namelijk de ideale racefiets voor het ombouwen. Er zijn er veel van gemaakt, de kwaliteit van de fietsen en vooral de frames was erg goed, Gazelle heeft prachtige kleuren en logo's gebruikt. En deze raceframes zijn ook geschikt om een ketting te kunnen spannen.



Stap 2 Geslaagd

Via Marktplaats gekocht. Een Gazelle Champion Mondial voor 115 euro. Vooral gekocht vanwege de prachtige kleuren van het frame. Ook handig: het frame heeft oogjes voor montage van spatborden. De wielen en remmen zijn in uitstekende staat. Minpunten; het gele zadel, de gekraste zadelpen, de lelijke pedalen en de slecht draaiende balhoofdflager.



Stap 3 De lagers schoonmaken

Bij een oude racefiets kunnen alle lagers nieuw vet en nieuwe kogels gebruiken. Uit de trapas komt een vies mengsel van water, roest en olie. Wil je daar voorgoed vanaf dan kun je er voor 10 euro een cartridge-trapas inzetten. De balhoofdlager heeft diepe putjes. Vervanging is niet ingewikkeld maar moet wel met speciaal gereedschap. Omdat een kogelring is gebruikt voldoen losse kogels als noodoplossing ook. De voorvork draait dan op de kogels die tussen de putjes komen te liggen.

Stap 4 De aandrijving ombouwen tot singlespeed

Ik maak van de racefiets een singlespeed. Een fiets met een vaste overbrenging. Daarvoor gaan de derailleurs eraf. De tandwielen achter vervang ik door een enkel tandwiel. Het wiel heeft gelukkig een moderne cassettenaaf. Daar past een goedkoop BMX-tandwiel van goede kwaliteit op. De ruimte die overblijft wordt opgevuld met tussenringetje. Ik heb ze uit twee oude versleten tandwieltassettes gehaald. Met de tussenringetjes kun je het tandwiel op de goede plek krijgen voor een rechte kettinglijn. De ketting vervang ik door een niet roestende singlespeed-ketting. De ketting span ik door het wiel naar achter te trekken. Het grote tandwiel vervang ik door een beschermring.



Stap 5 Bredere bandjes monteren

Het voordeel van oude racefietsen is dat er meer ruimte is tussen rem en velg dan bij moderne racefietsen. Daarom kunnen er bredere banden op. Als je geen spatborden wil monteren, passen er banden van 32 millimeter breedte in. Ik wil ook spatborden. Dan blijft er 28 millimeter breedte over. Ik monteer de Schwalbe Durano in maat 28-622. Schwalbe claimt een uitstekende levensduur, zeer goede grip op nat wegdek, weinig rolweerstand en een redelijk goede lekbescherming. Klinkt als een uitstekende band voor een stadsracer.



Stap 6 Weg met zadel en pedalen

De fiets is geleverd met een lelijk geel zadel. Dat vervang ik door een zwart zadel dat meer bij de fiets past. Voor de oude zadelpen met diepe groeven komt een nieuw exemplaar in de plaats. De pedalen vervang ik door klassieke racepedalen, gesloopt van een oude fiets.



Stap 7 Een recht stuurtje

Een racestuur vraagt om een diepe houding. Te extreem voor in de stad. Het stuur vervang ik door een flink stuur dat ik van een oud wrak heb gesloopt en daarna met een ijzerzaag heb ingekort. Bij de fiets horen ouderwetse remgrepen en handvatten. De witte remkabels kunnen mooi blijven zitten. De binnenkabels vervang ik door nieuwe RVS-kabels.



Stap 8 Spatborden

De laatste stap is het monteren van spatbordjes. SKS levert smalle spatborden. Montage is de lastigste klus van het ombouwen. Omdat er zo weinig ruimte is, ben ik lang aan het puzzelen om ze zo te monteren dat het wiel niet aanloopt.



Stap 9 De fiets is klaar

Het eindresultaat. Een stadsracer van nog geen 10 kilo. Ik heb 115 euro betaald voor de fiets. Van oude sloopfietsen heb ik het stuur, de handvatten, remgrepen, het zadel, achterspatbord en pedalen. Nieuw zijn de banden (70 euro), zadelpen, ketting, achtertandwiel, kettingbescherming, binnenkabels, het voorspatbord en de losse kogeltjes. Kosten 155 euro. In totaal dus 270 euro. Plus een paar avondjes sleutelen. En misschien levert de oude Campagnolo Nuovo Record derailleur nog wat op als *collector's item*.

CONCLUSIE

Het ombouwen is niet echt ingewikkeld, maar je moet wel een beetje kunnen sleutelen en voor sommige onderdelen heb je speciaal gereedschap nodig. Daarnaast zijn er allerlei eigenaardigheden waar je op moet letten. Meer tips, uitleg en voorbeelden staan op onze website. Op www.m-gineering.nl kun je ook heel veel uitleg vinden, sleutelinstructies en speciale onderdelen kopen.

