

WORKSHOP FIETSTECHNIEK

# Totale controle over je fiets

DOOR BART DE SCHAMPHELEIRE - GRINTA!



Foto: Campagnolo Media

**GRINTA!**

Wie met een auto de weg op wil, moet eerst theoretische en praktische proeven afleggen om zijn rijbewijs te behalen. Wie gaat motorrijden, vindt het heel logisch dat daar een grondige opleiding aan voorafgaat. Als fietser leert je vader of moeder je op driejarige leeftijd hoe het moet en van zodra je minder dan drie keer per dag op je snuit valt, vinden mama en papa dat je kan fietsen. En niemand die daar later nog op terugkomt...

## 1. TRAPPEN MAAR

Het is nogal logisch dat je op de pedalen moet duwen om te fietsen, anders blijf je stilstaan en donder je om. Fietsen met klikpedalen is aanbevolen want hoewel veel beginnende fietsers schrik hebben om 'vast te zitten aan hun fiets', biedt de vaste verbinding tussen fietser en fiets veel mogelijkheden. In de eerste plaats worden je voeten altijd mooi op de pedalen gehouden zodat je tijdens de volledige trapbeweging (afwisselend naar beneden duwen op de pedalen en ze daarna omhoog trekken) kracht kunt leveren. Nog een groot voordeel van klikpedalen is dat je door de vaste verbinding tussen schoen en pedaal gemakkelijker over een obstakel (een steen, putje in het wegdek,...) kunt springen. Vooral tijdens het klimmen is het belangrijk dat je zowel op het pedaal duwt als er ook aan trekt. En bij lange inspanningen is het goed om wat variatie te brengen in de positie van je voet: als je nu eens een paar honderd meter met de neus van je schoen naar beneden rijdt en daarna een poosje de hak naar beneden duwt, kan je verschillende spiergroepen aan het werk zetten en andere juist een beetje ontlasten.

## 2. KIJKEN EN STUREN

Essentieel om veilig te fietsen is kijken: als je niet ziet waar je naartoe rijdt, kan je nooit een obstakel opmerken en dus ook niet veilig fietsen. Beginnende fietsers hebben vaak schrik om hun ogen los te koppelen van hun fiets, vanuit ongerustheid willen ze het liefst van al hun stuur binnen hun blikveld houden. Dat is nergens voor nodig en tegelijk ook de beperkende factor van je snelheid. Hoe sneller je fietst, hoe verder je vooruit moet (durfen) kijken om obstakels tijdig op te merken. Als je aan veertig kilometer per uur slechts vijf meter voor je uit kijkt, dan heb je nooit tijd genoeg om een put in het wegdek te ontwijken.

## 3. LEER JE FIETS KENNEN

Om een betere fietser te worden, moet je leren hoe je fiets reageert. Dat laatste is in grote mate afhankelijk van de geometrie van de fiets (de hoe-

ken die de buizen maken), het soort wielen en banden waarmee je rijdt en de breedte van het stuur. Sprint naar een riooldeksel in het wegdek toe en probeer dat op het laatste moment te ontwijken. De snelheid waarmee de fiets uitwijkt en de mate waarin je dat uitwijkgedrag daarna moet compenseren geven aan hoe nerveus of hoe lui je fiets gebouwd is. Probeer –in alle veiligheid– ook een stukje zonder handen te fietsen. Bij de ene fiets lukt dat probleemloos (dit is een stabiele fiets), de andere zal juist heel wiebelig aanvoelen (nervus gebouwde fiets of een te slap frame).

“Wie gaat autorijden of met een motor op pad wil, vindt het normaal dat hij rijlessen moet volgen. Fietsers denken daar jammer genoeg niet of weinig over na.”

## 4. OEFEN AAN LAGE SNELHEID

Je fiets leer je het beste kennen aan lage snelheid. Schakel naar een heel lichte versnelling en probeer op een zo klein mogelijke oppervlakte 'een achtje' te rijden. Doe je dezelfde oefening met een licht slepende voorrem (je houdt de voorrem constant lichtjes ingeknepen), dan merk me meteen dat dit niet lukt omdat de fiets constant dreigt om te vallen. Herhaal deze oefening met licht slepende achterrem (je blijft druk zetten op de pedalen) en de achtjes worden alsmal kleiner. Kijk ook waar je naartoe moet, in het geval van de achtjes is dat zelfs over je schouder want je rijdt een heel krap bochtje.

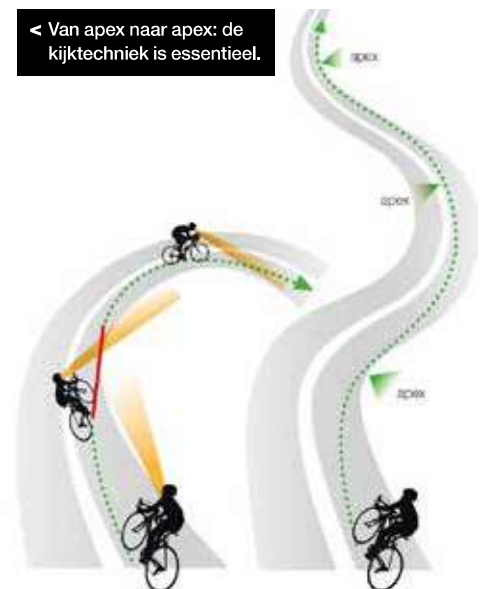
## 5. WAT MET JE HANDEN?

Een koersstuur is handig omdat het meerdere handposities mogelijk maakt.

De positie met de handen bovenop het stuur is prettig bij het klimmen of rustig rijden op vlakke weg, maar absoluut nutteloos als je wil sprinten of dalen. Weet ook dat je in deze positie de remgrepen niet binnen handbereik hebt. De positie met de handen op de remgrieprubbers is relaxt om lange tijd rechtdoor te kachelen, met als extraatjes dat de remgrepen én de schakelhendels binnen handbereik liggen. Sprinten en dalen doe je met de handen 'onder in de beugel': in deze positie zit je vooraan het laagst waardoor je aerodynamica beter is en in deze positie kan je de volledige hefboom van de remgrepen benutten.

## 6. REMMEN

Waarom hebben een auto en een motor grotere remschijven in het voorwiel dan in het achterwiel? Omdat je een bewegend voorwerp voor de massa moet afremmen en niet er achter. Veel beginnende fietsers hebben schrik om de voorrem te gebruiken want dan vrezzen ze overkop te slaan. En toch hoor je vooral met de voorrem te remmen. Oefen op het veilig tot stilstand komen. Als de fiets mooi rechtop staat (en je dus in rechte lijn rijdt) rem je vooral op de voorrem en dient de achterrem enkel om te stabiliseren. Knijp niet te bruusk in de remmen want dan dreigt de fiets te beginnen slippen (achteraan) of kan je het voorwiel blokkeren en overkop slaan:





“Schrik van de voorrem”



PASPOORT

## Griet Van Cauwenberghe

**Woonplaats:** Ruddervoorde

**Leeftijd:** 43 jaar

**Fietservaring:** Zes jaar op de racefiets, daarvoor een aantal jaar op de mountainbike.

**Alleen of in groep:** Mountainbiken doe ik meestal met een vriendin of met mijn zoon, op de weg fiets ik bij de damesfietsclub 'Veloleute' uit Ruddervoorde.

**Wat was de beste tip van het Back to Basecamp:** Dat je je voorrem moet gebruiken. Mijn hele kindertijd werd me gezegd dat ik van de voorrem moest blijven omdat ik anders overkop zou gaan. Maar nu blijkt die voorrem essentieel te zijn.



< Sprinten doe je met de handen onder in de beugel. (Foto: Irmo Keizer, Rose)

twee effecten die je liever niet ervaart. In plaats van bruusk in de remgrepen te knijpen, bedien je ze zoals je een citroen uitknijpt: door gradueel de knijpkracht op te drijven. Moet je een noodstop maken, ga dan zo ver mogelijk achter je zadel hangen. Dit heeft twee voordelen: door je gewicht naar achter te verplaatsen verkleint het risico dat je overkop slaat en tegelijk vergroot je de efficiëntie van de achterrem omdat je je gewicht verplaatst naar achter de achterrem.

### 7. SCHAKELEN

Een fiets is met versnellingen uit-

gerust opdat we ongeacht de hellinggraad van de weg toch aan een comfortabele kadans zouden kunnen fietsen. Het is dan ook belangrijk dat je goed vooruit kijkt zodat je kan anticiperen op wat komt. Rij je naar een steile helling toe, wacht dan niet met lichter schakelen tot de weg al tien procent omhoog loopt. Bij het schakelen moet je immers wat minder hard op de pedalen duwen om het materiaal te sparen. Van zodra de weg daalt, schakel je naar een zwaardere versnelling zodat je aan dezelfde trapfrequentie toch meer snelheid kunt maken. Vermijd de 'extreme kettinglij-



< Door zo kort mogelijke rondjes of achtjes te rijden met een slepende achterrem, leer je meer controle te houden over je fiets.

nen' (groot kettingblad voor en grootste kransje achter, klein kettingblad voor en kleinste kransje achter) want dit zorgt voor veel wrijving en slijtage op de aandrijving.

## 8. STUREN

Net zoals elk voertuig (treinen en trams uitgezonderd) stuur je een fiets voor negentig procent met je ogen. Waar je naar kijkt, daar rij je naartoe. Duikt er een obstakel voor je op, fixeer je blik dan niet op het obstakel want dan rij je er gegarandeerd tegenaan. Focus op de uitweg en stuur daarheen. In een scherpe bocht in een afdaling (een haarspeldbocht, bijvoorbeeld) stuur je in door druk te geven op de stuurhelft aan de binnenkant van de bocht en stabiliseer je de fiets door druk te geven op het pedaal aan de buitenkant van de bocht. Concreet: in een linker bocht duw je met je linker hand het stuur naar beneden, maar je voorkomt dat je onderuit gaat door je rechter been gestrekt te houden en je hak naar beneden te duwen.

## 9. KLIMMEN

Om een lange helling vlot naar boven te fietsen, zoek je een soepele pedaaltred en pas je daar je versnelling op aan. Haarspeldbochten kan je gebruiken als mini-recuperatiezones want daar is de weg (zeker aan de buitenkant van de bocht) doorgaans wat vlakker. Wie in goede conditie verkeert en een toptijd wil neerzetten, kan de steile binnenbocht van een haarspeld gebruiken om wat meters te winnen. Besteed bij het klimmen genoeg aandacht aan het uitademen zodat je longen voldoende ruimte krijgen om zich weer vol verse lucht te zuigen

## 10. AFDALEN

In een lange afdaling is het essentieel dat je de remblokjes en velgen (of de remblokjes en remschijven als je met schijfremmen rijdt) af en toe de tijd geeft om af te koelen. Hou je de remmen de hele tijd (lichtjes) ingeknepen, dan zal de constante wrijving er voor zorgen dat de velgen oververhitten, met het risico op een klapband. Vandaar dat het beter is om in rechte lijn eventjes stevig door te remmen met voor- en achterrem om de fiets daarna weer wat te laten bollen, dan kunnen de velgen afkoelen. Daal met je handen onder in de beugel want dan kan je volledige hefboom van de remgrepen benutten, daarmee kan je met



< Klimmen doe je het comfortabelst met de handen bovenop het stuur. (Foto: David Stockman)

minder handkracht toch harder remmen en kan je de remkracht ook beter doseren. Bij een haarspeldbocht ga je met je ogen op zoek naar de apex, het punt aan de binnenkant van de bocht van waar je de 'uitgang' van de bocht kunt zien. Dat is het punt waar je naartoe stuurt. Van zodra je instuurt gebruik je de voorrem niet meer, achteraan kan je indien nodig nog een heel klein beetje vertragen. Maak je bocht zo ruim mogelijk, voor zover de

weg dat toelaat. Bij een bocht naar rechts begin je dus zo links mogelijk op de weg, je stuurt naar de apex aan de rechterkant van de weg en komt de bocht daarna weer aan de linkerkant van de bocht uit. Kijk zo ver mogelijk voor je uit en hou je armen en benen tijdens de afdaling lichtjes gebogen. Dat geeft je de mogelijkheid om ergens overheen te springen mocht het nodig zijn en je armen en benen functioneren dan tegelijk als schokdempers.■



< Zo daal je niet: handen op de remgrepen, buitenbeen niet gestrekt, hoofd rechtop. (Foto: Campagnolo Media)