



Allewedernieuws

Wintertijd = Allewedertijd

In de winter wordt er een stuk minder gefietst. Zo na de herfstvakantie krijgen de scholieren een busabonnement en geeft een groot deel van de andere forensen er ook de brui aan. Maar de Allewederrijder natuurlijk niet. In de winter kun je nog veel meer plezier van je Alleweder hebben dan in de zomer. Maar dan moet alles wel goed werken. Vandaar in dit nummer veel aandacht voor het onderhoud van je fiets. Verder aankondiging van de Alleweder-winter-toertocht op 27 december in Den Haag, bandennieuws, een stukje geschiedenis en de Alleweder op TV.

Winterslaap?

De ene dag fiets je harder dan de andere. Vooral in de winter fiets je vaak minder hard. Een tijdje terug stond er in de Volkskrant een stukje over de menselijke stofwisseling waarin ook een onderzoek naar seizoensinvloeden hierop werd genoemd. De mens houdt niet net als een beer een winterslaap, maar is toch ook niet helemaal vrij van seizoensinvloeden. Fietsers zouden in de herfst 10% minder vermogen leveren dan in de zomer. Dit niet door conditiegebrek, maar omdat het lichaam vet wil vasthouden voor de winter, zo van bekijk het maar, ik geef niet meer energie af. Met het adviseren van lichttherapie zouden we ons op glad ijs begeven, daarom beperken we ons maar tot de technische aspecten van de Alleweder.



Winterbanden?

De autobandenhandel probeert de Nederlanders net als de Duitsers warm te krijgen voor winterbanden. Het is natuurlijk een mooie vergroting van de omzet als alle automobilisten een extra setje banden kopen en jaarlijks 2 keer extra langskomen om ze te laten verwisselen. We zouden om deze redenen natuurlijk kunnen proberen onze Allewederrijders ook zo gek te krijgen, want ze bestaan wel, de G-ribs van Vredestein.

De G-rib 406-1.7 is een wat bredere band dan de Monte-Carlo (1.7" ipv 1.3") De band is ontwikkeld voor het mountainbiken, maar is geen echte noppenband. Op het loopvlak zitten slechts dunne ribbels. Deze hebben meer grip dan een (semi) slick. De banden hebben een soepel fijn geweven karkas en mogen tot 5 bar opgepompt worden, maar 6 bar lijkt de band ook wel te kunnen hebben.

Een Alleweder is bepaald geen mountainbike. Zolang je op de weg rijdt heb je de extra grip niet nodig. En wanneer ligt er nu sneeuw? Toch heb is ze voor de aardigheid eens op mijn Alleweder gemonteerd. Misschien geeft het iets dikkere loopvlak een langere levensduur en minder kans op lekrijden. En de eerste indruk is niet slecht. De brede banden geven meer comfort, extra rolweerstand is niet direct merkbaar. Wel een licht zoevend geluid op asfalt door de G-ribs. Je kunt inderdaad wegrijden uit een drassige berm als je verblind door een auto even naast het fietspad zit. Na 1000 km kun je natuurlijk nog niet veel zeggen over levensduur en lekbestedigheid, maar lek zijn ze nog niet geweest. De rolweerstand moeten we bij gelegenheid nog een keer meten. We houden je op de hoogte van verdere bevindingen. Voor wie er alvast wel iets in ziet, ze zijn gewoon te koop (bij Flevobike) en kosten f 35. In ieder geval zien ze er vreselijk stoer uit.





Allewedernieuws

Winterbeurt

Je ketting vraagt het meeste onderhoud in de winter. Ondanks dat je ketting van voren geen vuil vangt en deels beschermd is kan hij vooral bij pekelen en nattigheid erg vuil worden. Als je je fiets na een rit door de pekelen op vrijdagmiddag weg zet kan de ketting maandagochtend bruin verroest vast zitten. Regelmatig oliën met dunne olie is het advies. Na zo'n 8000 tot 10000 km is je ketting meestal wel aan vervanging toe. Vervang dan ook de tandwielen achter en draai eventueel het voorblad om. Een ketting wisselen gaat het handigst door de nieuwe ketting even aan de oude vast te ponsen, zo kun je de nieuwe door rond te trappen vanzelf door de kettingslangen trekken. Kettingslangen kun je reinigen door een reepje stof door de ketting te doen en deze dan door de kettingslang te trekken. De stof veegt al het (aangekoekte)vuil met een rondgaand uit je slang.

Materialen & Gereedschappen

Onderdeel	aantal	prijs
Ketting	4.2m	f 46,20
Kettingpons		f 15,00
Cassette Sachs 12-28 of 14-32		f 60,00
Freewheel afnemer		f 10,00
Cassette Shimano 11-24 of 13-26		f 55,00
Tandkransafnemer		f 45,00
(om het freewiel tegen te houden)		
Tandwiel 65t	1	f 100,00
Tandwiel 52t staal of alu	1	f 25,00
Cranktrekker Shimano		f 22,50
Set kettingslangen (1400/820/500mm)		f 40,00
Kettingrol voor	1	f 25,00
Kettingrol achter breed	1	f 35,00
Los lagertje kettingrol voor/achter		f 7,50
Losse rubbering voor kettingrol voor		f 1,00
Kettingrol voor zonder lagertje		f 15,00



Vering



De vering vraagt weinig onderhoud. De veerpoot achter is in principe onderhoudsvrij, hij kan niet opengemaakt worden. Het is echter wel mogelijk dat hij te droog wordt, of dat er water in komt. Piepen kan het gevolg zijn. Je kunt dit verhelpen door de veerpoot te demonteren (als je in de bagagebak de moer op de bovenkant loshaalt kun je de achterbrug laten zakken en de veerpoot ook aan de onderkant losschroeven) en er ergens in het midden een smeergaatje in te boren (bv 3mm). Je kunt er nu olie in laten lopen en het gaatje weer sluiten met een stukje tape. Je kunt de veerpoot schoon houden door een plastic balg te monteren, zie hiervoor ook het stukje over de voorvering).

Als je lang bent (ver naar achteren zit) en of vaak (zware) bagage meeneemt kan het zijn dat je veer achter soms doorslaat. Dit probleem kun je eenvoudig oplossen door een hulpveer te monteren. Een zelfde soort veer als in de veerpoot voor zit kun je over de stang schuiven als je de kop van de veerpoot losschroeft.

Materialen
Veerpoot compleet

prijs
f 75,00



Allewedernieuws

Balg v. afdichting m tyrap
7,50
Hulpveer met vulbusje
20,00

Onderhoud voorvering

De veerpoten voor zijn wel demontabel. Ze zijn opgebouwd uit een buis met onderin een veer. Daarbovenop zit de demper. De demper is een polyurethaan schuim op een kunststof "klosje" dat door te wrijven tegen de binnenkant van de buis de veerbeweging dempt. De demper zit onderaan de as met een boutje vast. De demper en het klosje zijn niet snel aan vervanging toe.

Om de veeras zit een stukje rubber slang. Dit zorgt ervoor dat de uitgaande veerslag beperkt wordt. Zonder deze slang zou de veerpoot gaan rammelen als hij ontlast wordt, zoals bijvoorbeeld het binnenste wiel bij het nemen van een bocht. De nylon glijbus geleid de stang en is het draaipunt bij het sturen. Bovenin de wielkast zit de stang met een moer vast. De nylon glijbus kan slijten. Hierdoor krijgt de stang ruimte. Acuut gevaar levert dit niet op, maar wel veel gerammel. Slijtage wordt voorkomen door te zorgen dat er geen vuil in de veerpoot kan komen. Dit kan door het monteren van beschermhoezen. Tegenwoordig gebruiken we plastic balgen, deze functioneren beter dan de eerder gebruikte binnenband. De balg wordt op de veerpoot vastgezet met een tyrap. Bij een aantal fietsen is in de nylon glijbus nog een bronzen kraaglager gemonteerd. Voordeel van dit materiaal is dat het minder slijt dan nylon, nadeel is dat de olie die in het materiaal is opgenomen op den duur op raakt. Hierdoor ontstaat een rammelend geluid. Smeerolie is dan de oplossing.

Demontage veerpoot

1. Haal de veerpoot uit je fiets door de moer in de wielkast (van binnenuit de fiets) er af te draaien. Haal aan de onderkant de 3 kogels los. Dit kan door het borgclipje er uit te trekken en dan met enige kracht het kogelgewricht uit het elkaar te trekken.
2. Verwijder nu het borgschroefje bovenin de veerpoot. De nylonbus kan nu uit de aluminium buis getrokken worden. Dit kan door aan



de as van de veerpoot te trekken. Ze de as niet zomaar vast in de bankschroef, als er bramen op komen gaat de nylon bus heel snel slijten. Je kunt de moer weer op de as draaien, deze in de bankschroef klemmen en dan de veerpoot wegtikken met een kunststof hamer.

Desnoods de aluminium buis ter hoogte van de nylon bus verwarmen.

3. Nu kun je de as met de demper uit de veerpoot trekken. Daaronder ligt los de stalen veer. Je kunt nu de delen schoonmaken en goed invetten.

Instelling vering en demping

De vering en demping zijn niet instelbaar. Maar als je andere wensen hebt op dit gebied kun je wel wat veranderen

Demping

Het polyurethaanschuim zorgt voor de demping van de veerbeweging door wrijving in de veerpoot. Als je veerpoot niet goed gesmeerd is is de demping stug. Als je een stuggere demping wilt moet je de wrijving vergroten, dit kan door de diameter van het klosje waar het schuim op zit te vergroten, door er bijvoorbeeld een stukje tape op de plakken. Let op, een verdikking met 1/10 mm heeft al effect. Er zijn ook mensen die het dempingmateriaal geheel verwijderen. Je fiets blijft dan nadeinen, het is maar wat je prettig vind. Je kunt de demping verminderen door iets van het klosje af te draaien of te schuren.

Vering

De veer is niet in te stellen, als je de eigenschappen wilt veranderen kun je wel van veer wisselen. De standaardveer die wij monteren is de blauwe stempelveer met diameter 20 en lengte 115 mm. De maximale belasting van deze veer is 778 Newton. De groene veer met dezelfde maat heeft een maximale belasting van 501 Newton en de rode veer een belasting van 1344 Newton. Zoals je ziet zijn deze verschillen nogal groot, en het effect dus groot als je andere veren monteert.

Als je zwaar bent kun je een zwaardere veer overwegen, als je licht bent een lichtere. In de praktijk worden gewichtsver-



Allewedernieuws

schillen bij de voorvering gecompenseerd door de zitpositie. Zwaardere mensen (meestal ook langer) zitten verder naar achteren, zodat het gewicht op de voorwielen ongeveer gelijk blijft. Zwaardere (langere) mensen kunnen wel overwegen hun achtervering te verzwaren. (zie achtervering).

Onderhoud wielophanging

De veerpoten zijn aan de onderkant opgehangen aan draadstangen en kogels. De draadstangen zijn sinds 1996 uitgevoerd in rvs, daarvoor in verzinkt staal. De stalen stangen kunnen wat roesten, vervang ze zonodig door rvs exemplaren. De draadstangen zitten opgehangen in zachte rubbers. Deze zorgen ervoor dat klappen en trillingen niet direct aan de carrosserie worden doorgegeven. Je mag ze dus niet te vast draaien, dan verliezen ze hun functie. Te los is ook niet goed, dan heb je speling op je wielophanging. Rubber verouderd onder invloed van licht en bv pekkel, vervang ze voor ze helemaal verteerd zijn. De moeren op de draadstangen die bij de trapdoos vastzitten zijn heel lastig bereikbaar. Toch is de bevestiging hier ook belangrijk. Als de moeren te los zitten zaagt de draadstang op den duur een gat in je trapdoos waardoor steeds meer speling ontstaat. Het kan zijn dat je fiets bij meten dan keurig spoort, terwijl hij na een bochtje weer helemaal niet meer spoort, omdat de draadstang in een andere hoek van het uitgesleten gat schiet. Een moer aandraaien van deze draadstang lukt meestal nog wel, rubbers ver-

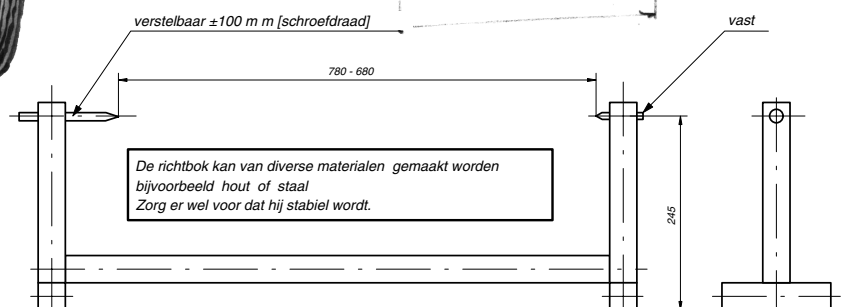
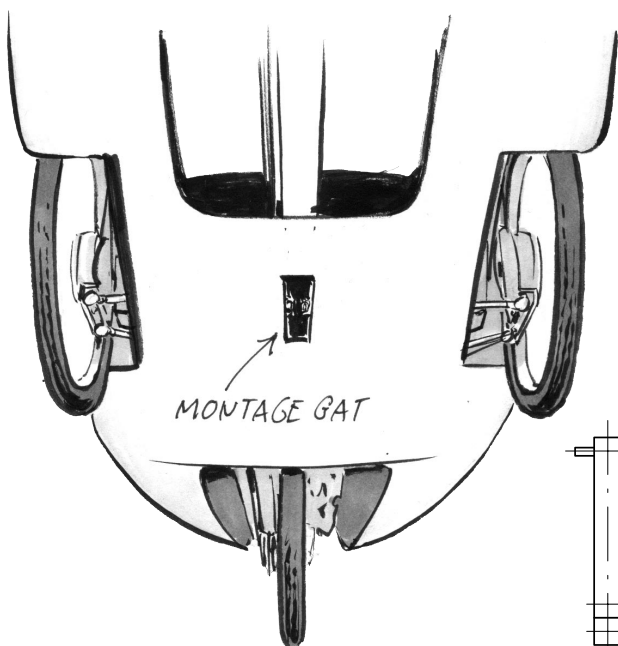
vangen is hier een stuk lastiger. Maak in geval van nood gewoon een gaatje (met boor en blichschaar) in de onderkant van de fiets onder de trapdoos op de plaats van de bevestiging. Je kun er nu gemakkelijk bij, voor de constructie kan dit verder geen kwaad.

Als je alles weer in elkaar gezet hebt komt het uitlijnen. Dit is een belangrijk werkje, een fiets met toe of uitspoor kan heel zwaar lopen, slecht sturen en banden "vreten". Je fiets uitlijnen kun je niet op het oog doen, de schuin weglappende neus misleid je hierbij. Je moet het dus echt meten. Handig gaat dit met een hulpstuk dat je zelf kun maken of kunt kopen bij Flevobike. Hiermee meet je (op dezelfde hoogte!) aan de voorkant en de achterkant van het wiel de breedte aan de buitenkant van de velgen. Bijstellen doe je door een kogeltje bij een van de stuurstangen los te halen en te verdraaien. Omdat je kogel geen kwartslag kan draaien zul je de laatste millimeter er niet altijd uit kunnen halen. Als je moet kiezen tussen toe- of uitspoor kies dan voor toespoor. Bij het rijden worden de wielen uit elkaar gedrukt, door de speling in de ophanging lopen je wielen dan bij het rijden precies parallel.

Voor de perfectionisten: De laatste millimeter kun je ook corrigeren door de



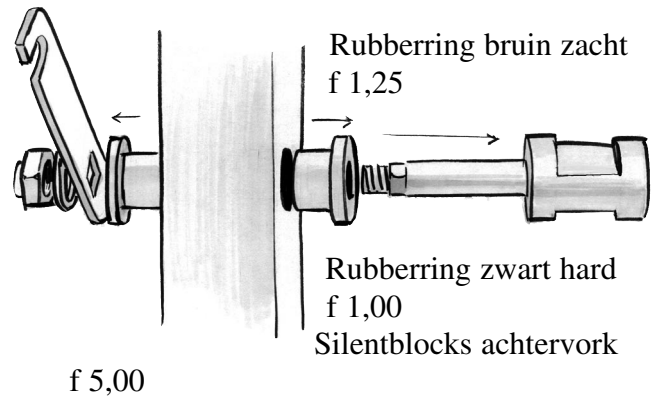
trekstang naar de trapdoos iets te ver-





Allewedernieuws

stellen. De beste meting krijg je als je de fiets onder de normale belasting meet, dus als je er zelf in zit. Voor de meting moet je dan een assistent inschakelen, zelf kun je terwijl je in de fiets zit de kogelkopjes verdraaien.



De achtervork is opgehangen in twee "silent blocks", dit is een scharnierblokje dat ook weer trillingen dempt. De blokjes hebben niet het eeuwige leven, als je de achtervork zijdelings kunt bewegen zijn ze aan vervanging toe. Als je het wiel uit de fiets haalt en de achterveer loshaalt kun je de achterbrug demonteren door de twee scharnierbouten te verwijderen. De silentblocks zitten in de vork geklemd, ze kunnen iets schuiven. Zet ze daarom pas vast als je de vork weer gemonteerd hebt.

Materialen & Gereedschap

Glijbus	f 15,00
Klosje voor demper	f 15,00
Richtmal voorwieluitlijning	f 40,00
Polyurethaan schuim	f 2,50
As voor veerpoot	f 20,00
Stempelveer blauw	f 17,50
Stempelveer groen of rood	f 25,00
Kogelkop M6 m afdichting	f 6,00
Kogelkop M8 m afdichting	f 8,00
RVS draadstang M8 meter	f 4,00
RVS draadstang M6 meter	f 3,00

Remmen bij vorst

Als er water in je remkabels zit kunnen ze vastvriezen met alle nare gevolgen van dien. Zorg dus dat er geen water in je kabels kan komen. Zorg voor onbeschadigde buitenkabels, vervang ze zonodig. Vet de binnenkabel goed in (waar vet zit kan geen water komen).

Tot april 1996 zijn de Alleweders uitgevoerd met de grote flevobike trommels. Het remasje hiervan is gelagerd in bronzen kraaglagers, deze moeten jaarlijks gesmeerd worden. Je kunt het remasje verwijderen door het wiel te demonteren, de remblokken af te nemen, het moertje van de remhevel (op de achterkant) los te halen en het asje er van de wielkant uit te trekken. Bij roest het asje even opschuren. Invetten kun je doen met lagervet. Na april zijn de Alleweders uitgevoerd met SA trommelremnaven. De lagering van de asjes hoeft bij deze naven niet gesmeerd te worden. Omdat de remkabel hier van bovenaf komt komt er ook minder snel water in de kabel. Pas bij onderhoudswerkzaamheden er voor op dat er geen vet aan de remblokken of in de trommel komt, maak deze delen zonodig schoon met ontvetter.

Stel de remkabels zo af dat de parkeerrem voldoende werkt. Controleer of de rem niet aanloopt. Je kunt controleren of de linker en rechterrem even goed werken door de fiets op de parkeerrem te zetten, de achterkant op te tillen en deze naar links of rechts te bewegen.



Allewedernieuws

stukje op maat voor achterspant f 15,00

Materialen

Buitenkabel rem per meter	f 4,00
Remkabel binnen rvs	f 4,00
Derailleurkabel binnen rvs (lang)	f 4,00
Derailleurkabel buiten SIS meter	f 6,00
Bevestigings haak voor kabel aan hevel	f 3,00
Bronzen lagerbusjes voor remas p/st.	f 4,00
Remhandel + parkeerrem en stelboutjes	f 30,00
Remhandel compleet met kabels	f 50,00

Laat je zien in het donker

Een aluminium Alleweder heeft de perfecte schutkleur bij grijs winterweer. Maar er is natuurlijk alle ruimte om er een heel opvallend geheel van te maken. Je kunt je fiets op een gemakkelijke manier zichtbaar maken (en verfraaien) met de reflecterende folie van 3M. Flevobike heeft een aantal kleuren op voorraad. Het is niet goedkoop, maar blijft jaren mooi en is prachtig zichtbaar in het donker. De breedte van de rol is 90cm, de lengte 100cm. We kunnen rechte stukken op gewenste maat voor u afknippen. De beschikbaar kleuren zijn wit, geel, groen, blauw en rood. Voor de achterkant is er de speciale folie (zie voorbeeld) die naast reflecterend ook nog fluorescerend is. Dit is dezelfde folie als je ziet op de ANWB verkeersborden. Je kunt de reflecterende folie ook combineren met gewone folie, die je bij de boekhandel kunt kopen en wat goedkoper is.



Materiaal

3M folie reflex klasse 1 (10x10 cm)	f 4,00
3M fluor diamond grade oranje (10x10)	f 7,50

Winterkleding

In een Alleweder heb je het niet snel koud. Je zit uit de wind en je bent je eigen kacheltje. Maar als het echt gaat vriezen moet je je toch wat extra aankleden. Een winterjas is echter al weer snel te warm op je rug en om je middel, daarom lijkt de Uvex® nekwarmer ons een ideale accessoire. De nekwarmer is gemaakt van winddicht, ademend, waterafstotend en sneldrogend materiaal en is er in de maten M en XL. En voor als het echt gaat winteren bevelen wij u de Uvex® "Mask" bivakmuts aan.

Materiaal

Uvex nekwarmer (M of XL)	f 39,50
Uvex bivakmuts "Mask"	f 25,50

Alleweder olieboltoericht

Het is fris op 8 maart 1998, nog wat te vroeg voor de lente, maar dat weerhoudt de Allewederrijder en-rijdster niet om in de Alleweder te springen of hem op of achter de auto te binden en naar Laren (NH) te komen om de door Ben en Brechje georganiseerde tweede Allewedertoertocht te rijden. Het is een schitterend gezicht om twintig Alleweders in colonne door het Gooise landschap te zien rijden. Ben gidst ons over de mooiste en rustigste weggetjes en voor de meeste deelnemers is het unieke van deze tocht het samenrijden met zoveel soortgenoten.

Heb je deze toertocht gemist?

Dan komt nu de herkansing.

Op 27 december organiseert Kemper vouw- en ligfietspecialist te Den Haag de derde Allewedertoertocht. De tocht wordt ongeveer 80 km. lang en we zullen de route zo afwisselend mogelijk maken. Bij ons in de Randstad heb je alles binnen handbereik: klimmetjes in de duinen,



Allewedernieuws

slingeren langs riviertjes en meren, tegenwind in de polder en als de avond is gevallen rijden we door Wassenaar op zoek naar de mooist verlichte kerstboom. We zijn dan bijna thuis waar een pan soep staat te dampen en de scouts olieballen voor ons hebben gebakken.

Het wordt een toertocht en geen wedstrijd. Je hoeft niet bang te zijn dat je het tempo niet kunt volgen. De gemiddelde snelheid tijdens de laatste tocht lag rond de 25 km. per uur en we willen dat de groep bij elkaar blijft, samen uit, samen thuis.

Halverwege drinken we natuurlijk een kop koffie. Neem wel zelf eten en drinken mee voor onderweg en zorg dat je verlichting werkt want we komen in het donker aan. Als de groep groot wordt kan het best handig zijn om een paar draagbare telefoons mee te laten rijden, dus heb je een mobieltje?, neem hem mee. Als er behoefte aan is kunnen we voor een overnachtingsplek zorgen en voor de fiets hebben we een veilige stalling.

Weer of geen weer het wordt beslist een mooie tocht en je hebt vast nog nooit zoveel Alleweders bij elkaar gezien. Dat zouden meer mensen moeten zien, daarom willen we de media inlichten en misschien komen ze een paar mooie plaatjes schieten. Een beetje publiciteit voor ligfietsers kan vast geen kwaad.

Nog even op een rijtje.

Datum: zondag 27 december

Start: 12.00 uur

Aankomst: 18.00 uur

Plaats: Kemper fietsen, Piet Heinstraat 42, Den Haag
Meedoen? bel 070 3459696 of mail: info@kemperfietsen.nl

Een stukje Allewedergeschiedenis

Het oorspronkelijke ontwerp van de Alleweder is van Bart Verhees. Tijdens zijn studie HTS werktuigbouw ontwierp en maakte hij met huis-tuin-en-keukengereedschap zijn eerste Alleweder. Een paar jaar later kwam de verbeterde versie, waarmee hij ook mee deed aan ligfietswedstrijden en zelfs een Europese titel behaalde. Hij was overtuigd van de kwaliteiten van zijn fiets en zocht in

1991 minimaal tien klanten zodat hij de productie kon starten. Waarschijnlijk was fietsend Nederland nog niet klaar voor de Alleweder, want de bestellingen bleven uit.

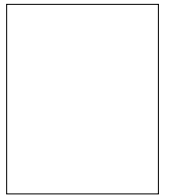
Een jaar later fietste Verhees door de Flevopolder en in Dronten trof hij een enthousiaste Johan Vrieling. Bij Flevobike was men onder de indruk van het ontwerp. Begin 1992 werd eerste serie van 25 bouwpakketten afgeleverd en werd de fiets ingeschreven voor de 365-Fiets prijs. Het Alleweder-team (Flevobike, Bart Verhees, ontwerpers Bart Masee en Titus van de Brink en rijder Allert Jacobs) won de eerste prijs (1993) en daarmee was de basis gelegd voor een nationale bekendheid bij het fietspubliek. Flevobike ging verder met de ontwikkeling en de verkoop van het bouwpakket, Bart Verhees richtte in Dronten een werkplaats in voor de productie van complete Alleweders. Hij kreeg toen echter een aanbieding voor ander werk waardoor de productie van zijn Alleweder werd afgeblazen.

Als je echter met het Allewedervirus besmet bent komt je er niet zomaar meer van af, in 1997 kwam Bart Verhees terug op de markt met zijn oorspronkelijk model de MK8. Deze Alleweder onderscheidt zich van de Flevobike Alleweder door zelfgemaakte schijfremmen vóór, voorwielen uit Aluminium plaat en een 26" achterwiel. De staart is afneembaar en de remmen worden bediend door de stuurknuppel naar voren te duwen. De introductieprijs was gunstig met hfl 3800 voor de complete fiets incl. 14 versnellingen en verlichting. Van de eerste serie zijn enige tientallen fietsen gemaakt. Na een prijsverhoging tot hfl 4700 werd het rustiger met de verkoop van de MK8 en nu is de productie door het uitblijven van bestellingen (tijdelijk?) gestopt. Dit is natuurlijk jammer, hoe meer mensen zich met de ontwikkeling van de Alleweder bezighouden, hoe beter.

Flevobike gaat gewoon door met de ontwikkeling en de productie van de Alleweder, en ziet zelfs deze fiets als een van haar belangrijkste producten voor de toekomst. Op de toertocht 27 december rijden beide typen mee.

Postcodeloterijrecordshow

AFZ.
Flevobike
De Morinel 55
8251 HT Dronten



Alleweder nieuws - 3^e uitgave - hij komt uit als het uit komt

Postcode Loterij Recordshow

Hier rijdt Theo van Andel zijn rondjes, onder de pion door en dan weer naar boven in de bocht, als de snelheid te laag is ligt hij op zijn kant, want de helling is steiler dan 45°.

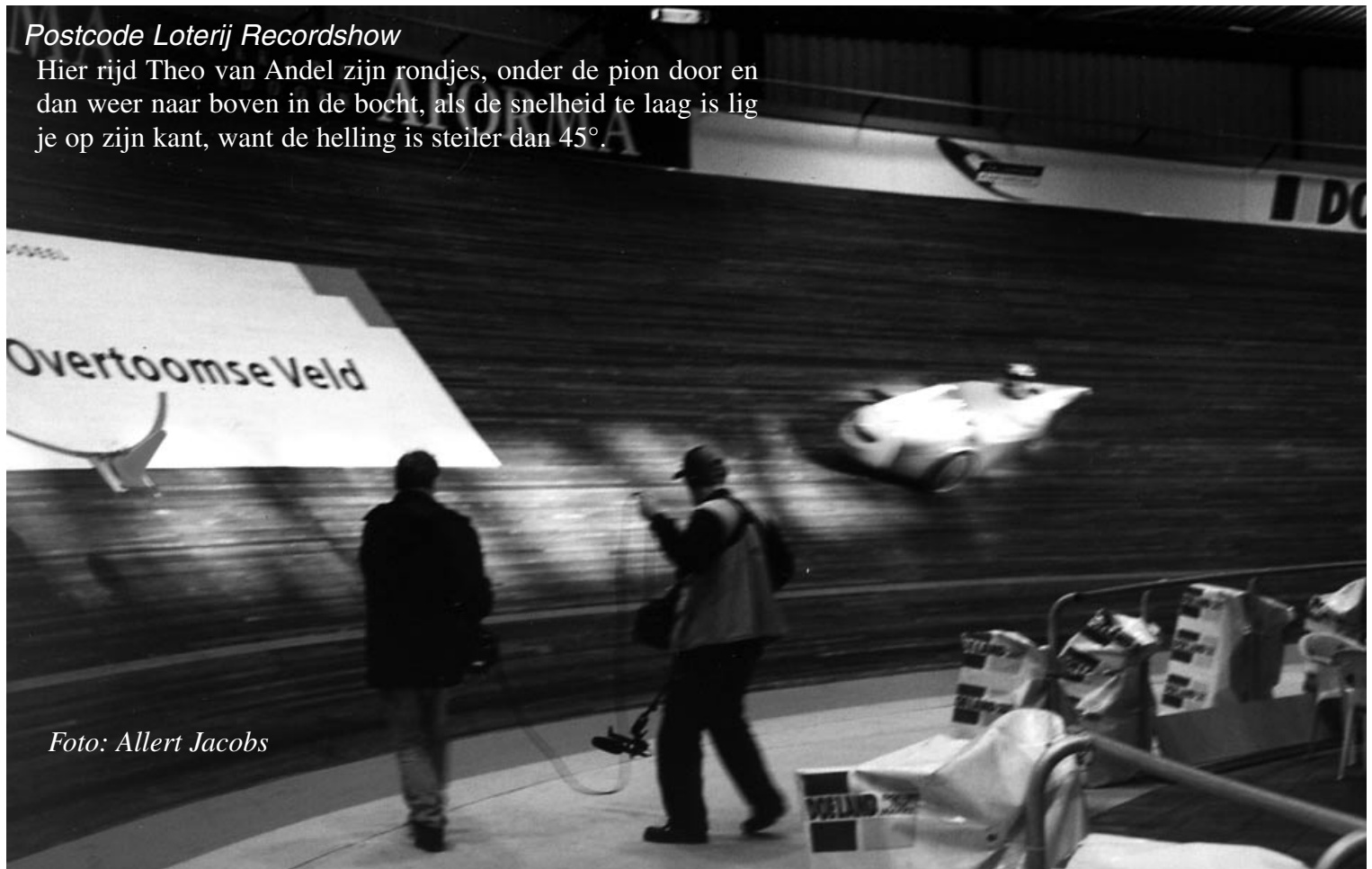


Foto: Allert Jacobs