

Tools op de trail

Wie van start gaat in een mountainbikemarathon of meerdaagse, wil het liefst ook de finish bereiken. Om de eindstreep te bereiken moet je niet alleen met een perfecte fiets aan de start verschijnen, maar ook het juiste gereedschap bij je hebben om snel te kunnen ingrijpen wanneer het fout gaat. Potentiële winnaars nemen soms het risico om voor het lichtste materiaal te gaan en geen reservemateriaal mee te nemen. Het merendeel van de bikers gaat op zoek naar de gulden middenweg: zo weinig mogelijk ballast meezeulen en toch zo veel mogelijk problemen kunnen verhelpen.

De juiste fiets

In het marathonwereldje staat de 29er met stip op één. De afwegingen tussen een zeer lichte hardtail of een competitieve fully moet iedereen voor zichzelf maken, afhankelijk van het parkoers. Zodra de ondergrond echter hobbeliger wordt, zowel bergop als bergaf, zal een lichte fully heel wat voordelen bieden. De trillingen worden geabsorbeerd en de vermoeidheid komt minder snel op. Als je meerdere dagen op rij aan de bak moet op ruw terrein, is dit een niet te onderschatten voordeel. Een mening die ook al kampioenen, toch vaak diehard gewichtsfreaks, toegedaan is. Kijk maar naar alle toppers in de Cape Epic, Kulhavy op het WK marathon en als mooiste bewijs ook Julien Absalon op het laatste WK crosscountry.



De juiste banden

De meeste bikers hebben ondertussen begrepen dat een verstevigde band in combinatie met antilekvloeistof geen overbodige luxe is wanneer je op onbekend terrein je grenzen wilt opzoeken. De grote merken spelen hier op in en hebben allemaal banden met verstevigde flanken in hun gamma. Zo beperk je het risico tot een moeilijk herstelbare scheur van de flank tot een minimum. Kijk bij Schwalbe uit naar de SnakeSkin of Double Defense-banden. Bij Continental gaat het om de Protection-banden. Specialized heeft de Control en de Grid-versie. Bij Maxxis is er de EXO Protection-lijn. Deze banden zijn allemaal dikker dan de standaardbanden en dus kun je ze met iets minder antilekvloeistof luchtdicht maken, waardoor de netto gewichtstoename erg beperkt is. Bovendien is een verstevigde flank wat stabielere, waardoor je met iets lagere druk kunt rijden. Straks zal je lezen dat een dikkere band ook eenvoudiger te pluggen is dan een flinterdun exemplaar.



Multitool en kettingpons

Het is aangewezen om voor een marathon te controleren of alle bouten van je fiets nog vast staan. Dit betekent niet dat je voor elke wedstrijd een vaste vijs nog net dat tikkeltje vaster moet gaan aandraaien tot ze uiteindelijk afbreekt. Je controleert gewoon of ze niet losgekomen is. Ook de vijsjes die de remschijf op zijn plaats houden, durven geleidelijk los te trillen. Gebruik voor je eigen veiligheid dus altijd alle zes de meegeleverde vijsjes voor de montage van de schijf! Gewichtsfreaks zoals Christoph Sauser vinden het voldoende om de schijf met drie lichte titanium boutjes vast te zetten. Voor extreme wedstrijden zoals de Cape Epic vult hij de resterende drie gaten met nog lichtere aluminium boutjes, in het verleden liet hij deze meestal achterwege.

Komt er toch ergens een vijsje los dan heb je een multitool nodig. Zorg dat alle types bouten van jouw fiets ook op deze tool voorkomen. Voor de derailleurpad heb je soms een kleine inbussleutel nodig

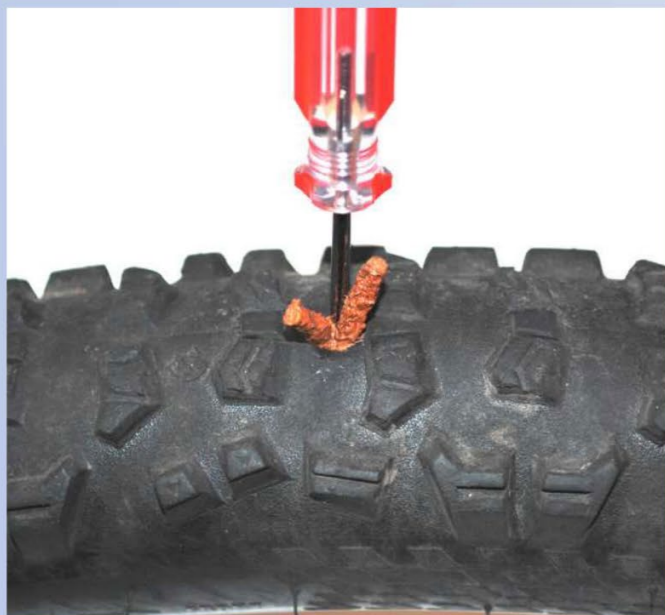




die niet op alle tools voorkomt. Het is handig om te kiezen voor een exemplaar dat ook van een kettingpons voorzien is. Als je dan één of twee kettingslotjes meedraagt of op je frame kleeft, dan kun je ook een gebroken ketting in geen tijd herstellen. Oefen dit zeker thuis eens door met je kettingpons enkele versleten kettingen uit elkaar te ponsen.

Plugs

Iedereen heeft het weleens meegemaakt: je raakt een scherpe steen en het gaatje in de band is net te groot om door de antilekvloeistof gedicht te worden. De vloeistof pruttelt en je moet kiezen tussen je enige



CO2-patroon gebruiken of toch meteen een binnenband plaatsen. Voor deze randgevallen, maar ook voor grotere gaten gebruiken de Zuid-Afrikaanse bikers dus al jaren plugs, iets wat men afgekeken heeft uit de auto- en motorindustrie. Er zijn daar zo veel

doornen dat het eigenlijk geen optie is om een binnenband te gebruiken, tenzij je in deze binnenband ook antilekvloeistof hebt. In de Cape Pioneer hebben Robby De Bock en ikzelf dat aan den lijve mogen ondervinden... Zolang er voldoende vloeistof in de band is, kun je met een plug het gat opvullen. Er is een minimum aan vloeistof nodig om de ruimte rond de plug luchtdicht te maken. Voel je de vloeistof in het rond vliegen, stop dan om eerst te pluggen, want als je te lang wacht, is alle vloeistof mogelijk uit de band en moet je sowieso voor een binnenband gaan. Je lokaliseert het gat of de gaten in het geval van een snakebite. Je brengt deze bovenaan en duwt met de plugvork, door middel van een duwende draaibeweging, de plug door het gat heen totdat de vrije uiteinden niet meer dan een centimeter uit de band steken. Vervolgens trek je de plugvork er terug uit terwijl je de plug tegenhoudt zodat hij op zijn plaats houdt. Het gat is nu geplugd en dus kun je met pomp of CO2-patroon lucht toevoegen. De resterende vloeistof in de band zal zorgen dat de ruimte rond de plug luchtdicht blijft. Is alle vloeistof reeds uit de band verdwenen, dan zal het minieme lucht-



verlies rond de plug vaak toch voor een trage leegloper zorgen.

Zorg dat de plugkit steeds op een bereikbare plaats klaarzit. Na jaren zonder lekke band maakte ik de fout te denken dat ik toch nooit lek zou rijden... De plugkit had ik mee, maar zat netjes opgeborgen onderin het zakje van mijn trui en de plug zat nog niet klaar op de vork. Het duurde vele malen langer om de tool boven te halen en plugklaar te maken dan de vijftien seconden die nodig waren om de band



terug luchtdicht te maken. Concreet kun je de vork dus best op je fiets tapen, met de plug klaar voor gebruik. Stefan Sahm, meervoudig winnaar van de Cape Epic, kwam net voor de Cape met een creatief alternatief op de proppen. Hij ging op zoek naar een veilige integratie van de vork in de fiets en creëerde een dop voor het stuurende met ingebouwde plugvork aan de ene kant en ruimer (reamer) aan de andere zijde. Een ruimer is een tool waarmee je het gat in de band kan vergroten zodat het hetzelfde formaat heeft als de plug die je zult gebruiken. Let wel op dat je met plugvork of ruimer geen gat maakt in het velgint! De Sahmurai Sword kit heeft als tweede voordeel dat de kleverige plug binnenin je stuur niet kan uitdrogen door zonlicht, stof, modder, bikewash... Het is belangrijk dat de kleverigheid behouden blijft, zo niet werkt hij minder goed wanneer je hem effectief nodig hebt. Plugs zijn verkrijgbaar in verschillende diktes, gaande van 2 tot wel 10 mm. Meerdere plugs meenemen kan, maar ik zou toch aanbevelen een standaard plug klaar te steken in de vork om snel te werk te kunnen gaan.

Het pluggen zelf is extreem eenvoudig, zeker als je ook de ruimer gebruikt. Maar ook hier moet ik hetzelfde advies geven: oefening baart kunst! Een versleten band waarin nog wat vloeistof zit, kan perfect als oefenobject dienen. Je maakt met een scherp voorwerp enkele gaten van verschillende grootte en probeert deze te dichten, zodat je te weten komt welke gaten je kan pluggen en wanneer een binnenband noodzakelijk zal zijn. Stefan Sahm is naar Zuid-Afrika geëmigreerd en daar draait de verkoop van zijn Sahmurai Sword al op volle toeren. Ondertussen is de Samurai Sword ook bij ons te koop. De

INFO

Maxalami

De klassieker: goedkoop en eenvoudig. Nadeel: gevaarlijk in de achterzak of plug snel vuil/droog en dus minder werkzaam wanneer je deze op de fiets gaat tapen.

<https://www.youtube.com/watch?v=9h8227LzUTQ>

<http://stagen9ne.co.za>

<http://www.maxalami.de>

Sahmurai Sword by Stefan Sahn

De plugkit wordt handig weggevoerd in het stuureinde als stuurdop.

Nadeel: bij valpartij kan de tool beschadigd raken; past niet in alle sturen.

<https://www.youtube.com/watch?v=9h8227LzUTQ>

<http://sahmuraisword.nl>

Dynaplug

Een handige variant die veilig in de achterzak past en eenvoudiger door de band te duwen is. Nadeel: refill bijvullen alleen thuis eenvoudig te doen, dus minder handig bij verschillende lekke banden in één rit.

Dynaplug Racer

<https://www.youtube.com/watch?v=e1mY-bfw2JQ>

<https://www.youtube.com/watch?v=krEERmlSASY>

Dynaplug Micro Pro

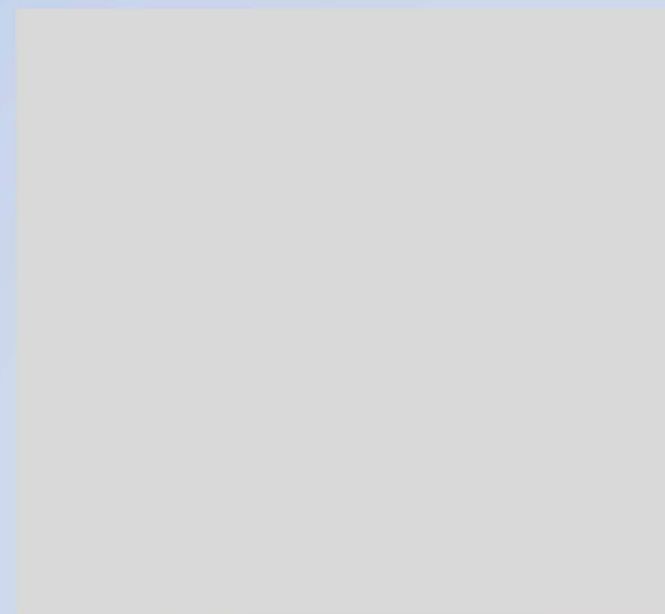
<https://www.youtube.com/watch?v=krEERmlSASY>

www.dynaplug.com

Distributie EU:

<http://www.high-endurance.at>

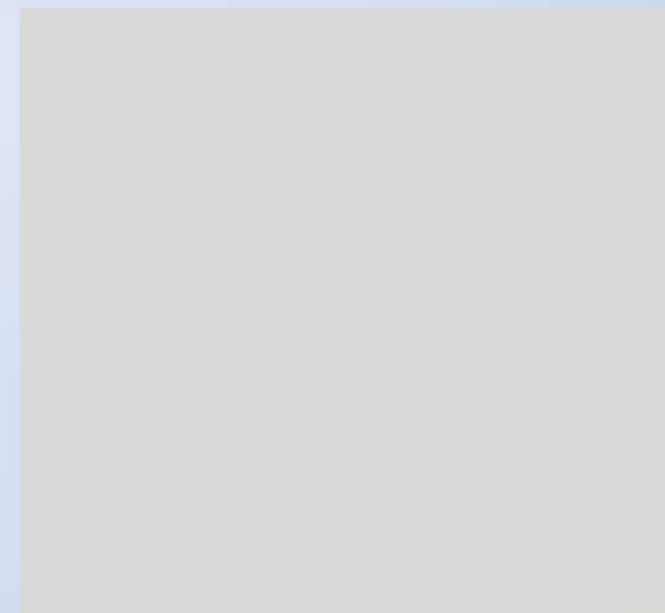
normale variant, dus zonder integratie in de stuurdoppen, is verkrijgbaar onder de naam Maxalami. Een videohandleiding voor de Sahmurai Sword:



CO2-luchtpatronen en adapter

Als je een herstelde band razendsnel van lucht wilt voorzien, kan dat met een CO2-patroon. Je moet de afweging maken hoeveel patronen je zult meenemen, want uiteraard zijn deze niet herbruikbaar... Controleer steeds dat je volle patronen meedraagt en dat je koppeltukje nog werkt. Je zou niet de eerste zijn die bij een lekke band ziet dat het patroon in je herstelkit reeds eerder heeft gediend of ontdekt dat de rubberen afdichting van de adapter verstorven is. Ben je minder competitief ingesteld en wil je ook bij een opeenvolging van lekke banden steeds lucht voorhanden hebben, dan is een handpompje de enige oplossing. Zwaar of lomp zijn de pompjes vandaag zeker niet meer. Je verliest vooral veel tijd in vergelijking met een CO2-patroon. Rijd je met (brede) 29er-banden, overweeg dan grotere 25-grams patronen te kopen, zo heb je voldoende lucht ter beschikking.

Je kunt ook een navulflesje met antilekvloeistof meedragen. In het geval dat je alle vloeistof kwijtgespeeld zou zijn, maar de band toch terug luchtdicht wilt maken, is het een betere optie om via je verwijderbare ventiel wat vloeistof toe te voegen dan meteen voor een binnenband te gaan. Vittoria brengt een combinatie van een CO2-patroon en navulvloeistof op de markt onder de naam Pitstop. Heel wat toppers dragen zo een flesje mee als tweede optie. Eerst proberen ze te pluggen en lucht toe te voegen. Als er onvoldoende vloeistof overblijft, gaan ze voor de Pitstop. Is de scheur echt te groot, dan is de laatste oplossing de alom bekende binnenband. Een videohandleiding voor de Pitstop vind je hier:



Binnenband

Een grote scheur in de flank van de buitenband zou eigenlijk niet mogen voorkomen als je met banden met versterkte flanken rijdt. Gebeurt het toch, dan moet je een binnenband steken en een stuk buitenband (of een verpakking van een gel, een stuk tape...) plaatsen waar de scheur in de flank zit. Fiets je in een

gebied met veel doornen dan kies je best een latex binnenband of kun je de binnenband preventief vullen met antilekvloeistof.

Bikespecifieke onderdelen

De derailleurpad is specifiek voor een bepaald type fiets, zorg dus dat je er altijd eentje bij hebt. De pad is een gewenste zwakke schakel tussen frame en derailleur die als eerste zal vervormen bij een impact op de derailleur. Als de pad krom is, kun je in een paar minuten een nieuwe monteren en verder racen alsof er niets gebeurd is. Heb je er geen, dan zullen andere bikers wellicht niet kunnen helpen en moet je een single speed-oplossing uitwerken om de finish te bereiken. Dit kost tijd en echt competitief ben je na deze ingreep niet meer.

Op meerdaagsen kunnen de fietstechniekers gelukkig voor vrijwel alle problemen een oplossing verzinnen. Toch is het een meerwaarde om in je valies onderdelen mee te nemen die specifiek zijn voor jouw fiets: lagers voor exotische naven, lagers voor scharnierpunten van frames, spaken voor exclusieve wielsets, remblokken... Deze onderdelen zul je normaal tijdens de rit niet vervangen, maar kunnen je heel wat moeite en geld besparen als je ze niet op een verre locatie hoeft te kopen.

Algemene extra's

Voorzie steeds in wat geld om extra eten, drinken of materiaal aan te schaffen. Spanbandjes (zip-ties) en ducttape nemen niet veel plaats in, maar kunnen soms je rit redden, bijvoorbeeld als het vrijwiel van je achterwiel stuk gaat of om iets te bevestigen als er een bout afbreekt. Controleer



ook regelmatig of de binnenband in je zadeltasje of Camelbak niet verduurd is. Elke paar maanden eens oppompen om te zien of deze nog luchtdicht is, is de boodschap. Steek ook een gelletje in je zadeltasje. Op een dag zul je jezelf erg dankbaar zijn!

Veiligheid

Probeer naast extra geld, ook steeds een kopie van je paspoort, bloedgroepkaart en eventuele reisverzekering mee te nemen, zeker bij buitenlandse avonturen. Daarnaast is het handig om in je GSM enkele contactpersonen op te slaan onder de contactnaam ICE1, ICE2...

Tot slot: een goed voorbereide biker is er twee waard. Ken je materiaal, onderhoud je materiaal en neem je voorzorgen. Beter tijdig nieuwe banden, antilekvloeistof, ketting en cassette dan tijdens een topevenement waar je al maanden voor traint ontdekken dat je materiaal niet op hetzelfde niveau stond als jijzelf. De half versleten onderdelen kun je perfect bijhouden als reserve of om na het evenement verder te trainen.

Tekst ⚡ **Michiel Van Aelbroeck**
Foto's ⚡ © **Stage N9NE distribution;**
Maxalami; Nick Muzik/Cape Epic/
Sportzpics