

A street scene at sunset. The sky is filled with orange and yellow clouds. A tram is visible in the distance. In the foreground, a paved sidewalk leads towards the street. On the right side of the sidewalk, several bicycles are parked. The overall atmosphere is warm and urban.

VERSNELINGEN. REMMEN EN DE KETTING
GEARS. BRAKES AND THE CHAIN



Inhoudsopgave

Nederlands

Deze handleiding is geschreven en wordt onderhouden door Harings Tweewielers V.O.F. te Almelo, nu genoemde 'de eigenaar'. Alle rechten van intellectuele eigendom betreffende deze materialen liggen bij de eigenaar. Kopiëren, verspreiden en elk ander gebruik van deze materialen is niet toegestaan zonder schriftelijke toestemming van de eigenaar, behoudens en slechts voor zover anders bepaald in regelingen van dwingend recht (zoals citaatrecht), tenzij bij specifieke materialen anders aangegeven is.

1.	Versnellingen	2
1.1	Shimano 3 versnellingen	2
1.2	Shimano 7 en 8 versnellingen	2
2.	Remmen	3
2.1	V-Brake (remblokken)	3
2.2	Rollerbrake	3
2.3	Hydraulische remmen	3
3.	Ketting onderhouden	4
3.1	Ketting spannen	4
3.2	Ketting smeren	4

1. Versnellingen

Vooraf in het begin, wanneer u uw fiets in gebruik heeft genomen, is het noodzaak om na een aantal weken gebruik de versnellingen af te stellen. Wanneer u wisselt van versnelling spant er een stalen kabel zich. Deze kabel is gevlochten en vooral wanneer hij nieuw is kan deze wat oprekken waardoor de afstelling niet meer juist is en de fiets begint door te trappen.

In het onderstaande overzicht leggen we uit hoe u dit kunt verhelpen. Per versnelling is er een andere manier van afstellen. Zoek de handleiding die bij u van toepassing is.

1.1 Shimano 3 versnellingen

Wanneer uw fiets is uitgerust met drie versnellingen van Shimano dan geldt onderstaande uitleg voor u.

Allereerste beweegt u een aantal keer snel heen en weer tussen de 1 en de 3 versnellingen met het hendel op het stuur. Eindig vervolgens in zijn 2e versnelling en laat hem daar in staan.

Aan de kant van uw kettingkast zit een grijs kastje bevestigd aan uw achterwiel. Dit is de module die uw versnelling verandert. Bovenop dit kastje staan twee gele streepjes en door het glaasje heen ziet u een pen met een gele stip erop geveerd.

Om de versnelling correct te laten werken is het doel om het streepje op de pen tussen de twee gele streepjes bovenop het kastje te laten vallen.

Waar de kabel het kastje in gaat zit een stelschroef. Sommige varianten hebben een zogeheten contraoer tegen het kastje aan zitten die ervoor moet zorgen dat de afstelling niet zomaar verandert. Draai de contraoer los met een steeksleutel 10, een kleine slag terugdraaien is al meer dan voldoende.

Wanneer u de contraoer los gedraaid heeft (of er zit geen moer op gemonteerd) kunt u beginnen met het afstellen van de versnelling. Draai de stelbout uit het kastje of juist in het kastje. Als u hem eruit draait dan zal de kabel zich spannen en de pen (met de gele stip) naar binnen bewegen en wanneer u hem erin draait zal hij naar buiten bewegen. Draai aan de stelbout tot het gele puntje perfect tussen de twee gele streepjes valt.

Vergeet niet om de eventuele contraoer weer strak tegen het kastje aan te draaien. Hierna bent u klaar.

1.2 Shimano 7 en 8 versnellingen

Wanneer uw fiets is uitgerust met 7 of 8 versnellingen van Shimano dan kunt u deze uitleg gebruiken.

Allereerste beweegt u een aantal keer snel heen en weer tussen de 1 en de 7/8 versnellingen met het

hendel op het stuur. Eindig vervolgens in zijn 4e versnelling en laat hem daar in staan. Vaak is deze versnelling gemarkeerd met een stip of een andere kleur letter/achtergrond.

Bekijk nu uw kettingkast. Vaak zit er aan de achterkant, ter hoogte van het wiel, een extra afdekkapje die losgemaakt kan worden. Bij sommige kettingkasten is dit niet van toepassing en kunt u het tandwiel gewoon zien zitten. Wanneer er een kapje overheen zit dient u deze eerst te verwijderen om verder te kunnen. Dit kan met een schroef vastgezet zijn en anderen zitten slechts vast geklikt. Controleer eerst op schroeven, wanneer deze verwijderd zijn (of u kunt er geen vinden) dan mag u met een beetje kracht het kapje naar achteren trekken waarna hij zal loslaten.

Vóór het tandwiel waar de ketting overheen loopt ziet u de schakelmodule met bovenop of aan de onderkant (vaker onder dan boven) een glaasje met een geveerd gele puntje. Vervolgens ziet u nog een tweede gele puntje die geveerd is op het draaiende deel van de versnelling. De uiteindelijke bedoeling is dat deze twee gele puntjes precies op elkaar staan, wat waarschijnlijk nu niet het geval is.

Op uw shifter op het stuur zit een afstelknop. Als u deze knop uittrekt kunt u hem vervolgens losser of vaster draaien (de shifter in of de shifter uit). Als u hem eruit draait zal de kabel opspannen (het gele stipje beweegt richting het stuur) en als u hem erin draait juist losser raken.

Werk nu als volgt; draai de knop een halve slag in de richting die nodig is, draai vervolgens een paar keer heen en weer met de shifter hendel en controleer of de streepjes nu goed staan. Zo niet, herhaal dan dezelfde stap tot het resultaat bereikt is.

Indien de juiste afstelling is bereikt kunt u het eventuele kapje van de kettingkast er weer op terugplaatsen. U bent nu klaar en de versnelling werkt zoals hij hoort te werken.

2. Remmen

In de meeste gevallen zijn remmen mechanisch. Dit wil zeggen dat er geremd wordt door aan een kabel te trekken middels de handremmen en deze kabel activeert de rem. Een rem bestaat daardoor vaak uit een kabel die kan oprekken, veertjes die slapper worden en andere onderdelen die afstelling nodig hebben. We leggen u graag uit hoe u uw remmen kunt afstellen.

2.1 V-Brake (remblokken)

Een veel voorkomende rem is de variant met remblokken, ook wel een V-Brake of velgrem genoemd. U knijpt in de handrem en de blokjes worden tegen de velg aan gedrukt wat vervolgens er voor zorgt dat u afremt.

Als uw V-Brake na aanschaf een moment krijgt dat hij niet meer goed remt óf aanloopt op de velg dan is deze handleiding voor u! Wij leveren de fietsen af met een afgestelde rem, als u merkt dat de remkracht terug neemt is het derhalve niet verstandig om op meerdere plekken te gaan draaien.

Allereerst het niet strak meer remmen. De beste manier om dit op te lossen is door gebruik te maken van de stelschroef op uw handrem. Wij leveren de fietsen af met een afgestelde rem, als u merkt dat de remkracht terug neemt is het derhalve niet verstandig om op meerdere plekken te gaan draaien. Draai met uw vingers het contra moertje los wat tegen de handrem aan zit en vervolgens kunt u de grote stelschroef naar buiten draaien. Dit is een kwestie van gevoel, er is geen goed of slecht of bepaalde afstelling beschikbaar. Draai de stelschroef een paar halen uit en probeer of hij goed remt maar niet aanloopt op de velg. Zo niet, dan nog een paar halen geven tot de juiste afstelling bereikt is.

Het is ook mogelijk dat uw rem armen niet gelijkmatig remmen omdat de veren zijn opgerekt. In dit geval kunt u duidelijk zien dat één van de twee armen minder strak tegen het frame aan drukt en nog belangrijker; hij komt niet volledig terug. Dit kan bijvoorbeeld schuren veroorzaken tegen de velg aan. Draai met een schroevendraaier of inbus (verschilt per model) de stelschroef op de betreffende remarm een klein stukje aan. **Let op: dit is gevoelig en moet per stukje gebeuren, de stelschroef er in één keer indraaien geeft géén goed resultaat.** Oftewel; een haal geven, remmen en kijken wat er gebeurt. Bij niet voldoende resultaat nog een haal geven.

2.2 Rollerbrake remmen

Een rollerbrake is te herkennen aan de ronde schijf die tegen het achterwiel aan gemonteerd zit. Het principe van een rollerbrake is dat een grote rij met rollende metalen deeltjes zich uitzet wanneer je in de handrem

knijpt. Deze rolletjes geven wrijving en dus remt de fiets af. Dit is een bijna onderhoudsvrij systeem.

Wanneer uw rem niet meer goed functioneert of u voelt bijvoorbeeld verschil tussen de voor- en achterrem dan kunt u de remkracht afstellen. De metalen gevlochten kabel die uw rem aantrekt kan oprekken wat dit veroorzaakt. Het voordeel van een rollerbrake is dat het meestal na één keer afstellen ook niet meer terug komt.

De beste manier om dit op te lossen is door gebruik te maken van de stelschroef op uw handrem. Draai met uw vingers het contra moertje los wat tegen de handrem aan zit en vervolgens kunt u de grote stelschroef naar buiten draaien. Dit is een kwestie van gevoel, er is geen goed of slecht of bepaalde afstelling beschikbaar. Draai de stelschroef een paar halen uit en probeer of hij goed remt maar niet aanloopt wanneer u de fiets heen en weer beweegt. Herhaal dit tot het juiste resultaat is bereikt.

In de loop van de jaren kunt u merken dat uw handrem niet meer voldoende terug schiet of dat de rollerbrakes beginnen te piepen. Er moet dan vet bijgevoerd worden in het systeem om dit probleem te verhelpen. **Let op: gebruik nooit zelf uw eigen vet en/of olie, dit kan veroorzaken dat de rem totaal niet meer wil functioneren. Laat uw rollerbrake bijvullen met speciaal Shimano Rollerbrake Vet bij een erkende fietsmaker, u kunt dus ook gewoon bij ons langskomen voor dit onderhoud!**

2.3 Hydraulische remmen

Wij raden sterk af om zelf uw hydraulische remmen af te stellen. Dit is een gevoelig en bijzonder systeem. U kunt hiervoor het beste langs bij een erkende rijwielzaak, of dus ook gewoon bij ons langskomen!

Komt u er niet uit of twijfelt u over de juistheid van de afstelling? Twijfel dan niet om contact met ons op te nemen! We hebben liever dat u veel vragen stelt dan onveilig de weg op gaat met niet functionerende remmen.

3. Ketting onderhouden

Misschien wel, op de wielen na, het onderdeel dat het meeste te lijden heeft; uw ketting. Niet voor niets is deze gemaakt van stevig staal om klappen op te kunnen vallen. Maar, uw ketting heeft wel onderhoud nodig! Letterlijk; luister naar uw ketting. Met deze handleiding komt u er wel uit!

3.1 Ketting spannen

Een klapperend geluid wanneer u de fiets opgetild heeft en weer neerzet, een ketting die er continue afloopt en u moet hem er weer op gaan zetten... Zo maar twee dingen die volledig te maken hebben met uw ketting spanning. En die is belangrijk!

Ook al is het een stalen ketting die niet gemakkelijk lijkt te breken en te rekken, hij kan het toch echt.. En dat oprekken is vaak de reden waarom hij gespannen moet worden. De schakeltjes hollen (voornamelijk in het begin bij een nieuwe fiets) iets uit. Dit geeft als resultaat dat de ketting langer wordt.

Het op spanning houden van de ketting is belangrijk. Dit verlengt de levensduur en het voorkomt schade aan bijvoorbeeld uw kettingkast en de tandwielen.

Zorg er eerst voor dat u uw kettingspanning kunt zien of voelen. Sommige kettingkasten zijn doorzichtig, dus dat is lekker makkelijk. Bij andere kettingkasten kan het achterste kapje er vanaf waardoor u met uw vinger de spanning van de ketting kunt voelen in de kast. Hoe dit kapje eraf moet kunt u vinden onder [1.2 Shimano 7 en 8 versnellingen](#). In dat hoofdstuk leggen we het reeds uitgebreid aan u uit.

Uw ketting moet nét iets op en neer kunnen bewegen, dat is de perfecte spanning. Niet snoeihard als een gitaar, niet zo los als een springtouw. U kunt dit zien of voelen met uw vinger in de kettingkast door hem op en neer te bewegen.

We gaan het achterwiel naar achteren trekken om er voor te zorgen dat de spanning hoger wordt. Dit kan op twee manieren; met een kettingspanner (wanneer die gemonteerd is) of met de hand.

Een kettingspanner is een metalen plaatje met een stelbout erop die op de wielas is gemonteerd en zichzelf achter het frame haakt. Wanneer uw fiets deze kettingspanner(s) heeft ga dan als volgt te werk, zo niet sla dan de komende alinea over.

Draai de asmoer van uw achterwiel los aan de kant van uw kettingkast. Hij hoeft er niet af, slechts losdraaien. Draai vervolgens de stelbout van de kettingspanner aan en u zult uw achterwiel naar achteren zien bewegen en de ketting wordt gespannen. Let er wel op dat dit aan beide kanten van uw wiel gebeurt

omdat u het wiel anders schuin trekt. Werk om-en-om tussen de twee kanten en stop wanneer de ketting de gewenste strakheid heeft bereikt. Draai vervolgens de asmoeren weer stevig aan en u bent klaar.

Niet alle fietsen zijn uitgerust met een kettingspanner en daarom zult u het misschien met de hand moeten doen. Dit gaat makkelijker met twee mensen. Draai de asmoer van het achterwiel los aan de kant van de kettingkast. Duw vervolgens het achterwiel aan de andere kant van het wiel richting de kettingkast. Het resultaat is dat het wiel schuin in de fiets komt te staan maar de kant van de ketting naar achteren gaat. Draai vervolgens de asmoer aan de kant van de kettingkast weer stevig aan en draai nu de andere asmoer los waarna u het wiel terugtrekt zodat het wiel weer rechtstaat. Herhaal deze stappen tot de ketting de juiste spanning heeft bereikt en u bent klaar.

3.2 Ketting smeren

In tegenstelling tot wat veel mensen denken hoeft een roestige ketting niet vervangen te worden. Roest betekent echter wel dat de ketting enigszins verwaarloosd is, maar u hoeft hem niet op te geven!

Nu eerst even een verschil maken voordat we verder gaan; heeft u een fiets met een terugtraprem? Hang hem dan eerst op of zet hem op de kop neer zodat u het achterwiel vrij kunt draaien. Heeft u fiets een freewheel (u kunt achteruit trappen) dan is dit niet noodzakelijk en kunnen we verder zonder.

Gebruik voor het smeren van de ketting een olie. Een heleboel verschillende oliën werken prima, echter zijn flink verdunde varianten wel sneller weer van uw ketting verdwenen. Een speciale ketting olie, WD40 of zelfs een motorolie volstaat om dit te doen.

Zorg er voor dat u met de olie bij uw ketting kunt komen door eventueel het kettingkast kapje te verwijderen. Draai nu in een continue snelheid de ketting in het rond en besproei hem met de olie. Af en toe een pauze houden en vervolgens weer doorgaan. U zult de ketting nat zien worden en fijner voelen lopen. Overdrijf niet met de hoeveelheid olie maar zorg er wel voor dat de ketting soepel loopt.

Herhaal dit in ieder geval ieder voorjaar. Zout en pekels in de winter vreten uw kettingvet er af.

Table of contents

English

This manual is written and begin maintained by Harings Tweewielers V.O.F. te Almelo, the Netherlands. From now on called 'the owner'. All rights of intellectual property concerning these materials belong to the owner. Copying, distribution and any other use of these materials is not permitted without written permission from the owner, unless specified otherwise for specific materials.

1.	Gears	6
1.1	Shimano 3 systems	6
1.2	Shimano 7 and 8 systems	6
2.	Brakes	7
2.1	V-Brake (brake pads)	7
2.2	Rollerbrake	7
2.3	Hydraulic brakes	7
3.	Chain maintenance	8
3.1	Tension the chain	8
3.2	Lubricate the chain	8

English is not our native language. Please feel free to write us if you spot any strange sentences or words. Our goal is to provide the best possible support to foreign customers.

1. Gears

Especially in the beginning when you start using your bicycle, it's essential to adjust the gear system after a few weeks. If you switch gears a steel cable will get more or less tension. This cable may stretch a bit which will result in a wrong adjusted gear system. You may notice this while cycling.

In the manual below we will help you adjust the gear system. Every system has a different way of adjusting it. Please search for the one that belongs to your bicycle.

1.1 Shimano 3 systems

If your bicycle has 3 gears installed by Shimano, then this paragraph contains the manual you need.

At first, rotate the shifter at a fast speed between the 1st and 3rd gear for a few times. End up in the second gear and leave it like that.

On the side of the chainguard you will find a gray colored box near your rear wheel. This is the system that changes your gear. On top of the box you'll find two yellow lines and through the glass you'll see a metal pin with a yellow dot painted on top.

The gear system is adjusted properly when the yellow dot lines up exactly between the two yellow lines.

Where the cable enters the box you will find an adjustment screw. Some of these screws have got an extra nut mounted to the box to make sure the adjustment does not change by itself. Loosen the extra nut with a wrench size 10, just loosening it is enough; you do not have to spin it all the way down.

When done you will be able to start adjusting the gear system. Turn the adjustment screw in and out the gray module. If you turn it out of the box you will see that the cable will get more tension and the yellow dot will move into the bicycle. If you turn it the other way the cable will lose tension and the yellow dot moves away from the bicycle. Turn the screw until the yellow dot falls exactly between the two yellow lines.

Do not forget to tighten the extra nut when you're finished adjusting the system.

1.2 Shimano 7 and 8 systems

If your bicycle has 7 or 8 gears installed by Shimano, then this paragraph contains the manual you need.

At first, rotate the shifter at a fast speed between the 1st and 7th or 8th gear for a few times. End up in the 4th gear and leave it like that. In most cases the 4th gear is marked with a dot or a different kind of color/background.

Now let's take a look at your chain guard. In most cases there will be a smaller cover near the rear wheel that can be taken off. In other cases this is not necessary because you will be able to reach the rear cog and gear system with the chain guard attached completely.

If there is a small cover attached to the guard we need to remove it. It could be attached with some screws, others are just clicked in place. First check for screws and if you've removed them or can't find them; pull the cover to the rear and it should loosen up. This might need some force.

In front of the rear cog you'll see the gear mechanism. On top or on the bottom of the module (usually on the bottom) you will find a small glass with a yellow dot painted inside. Next to this yellow dot you will find another one on top of a rotating mechanism that holds the wired cable. We need to make sure that the two yellow dots line up, which probably will not be the case right now.

Mounted on the shifter that's located on your handlebar you will find an adjustment screw. If you pull it out and then turn it the wired cable will tighten or get looser depending on how you turn it. If you tighten it (turn it to the outside of the shifter) the cable will tighten and the yellow dot will move to the front of the bicycle, loosening the cable will move it backwards.

Now let's make sure we work with little adjustments. Turn the screw in or out (depending on your needs) with just a small bit at a time. Now switch gears from 1 to 7/8 for a few times and end up in the 4th gear again. Check the yellow dots. If they do not line up quite yet, repeat this part until it does.

If you're ready then put back the chain guard cover back in place and you're done! Happy cycling!

2. Brakes

in most cases, brakes are mechanical. This means that a steel wire is tighten when squeezing the brakes on the handlebar. A brake is therefore build up out of steel cables, springs and other parts then may stretch and need adjustment. We will explain to you how to do this.

2.1 V-Brake (brake pads)

One of the brake systems you see a lot is a V-Brake with brake pads. If you squeeze the handbrakes on the handlebar a set of brake pads are pushed against the rims which will slow down your bicycle.

If your V-Brake loses his power or starts bumping into the rim, it's time to adjust it! When we deliver your bicycle we've already adjusted the brakes. We strongly suggest to not just turn all kinds of screws because this may cause more problems then the actual one.

First we'll explain how to fix the lost power. The easiest way to fix this is by using the adjustment screw on your hand brake, located on the handlebar. Turn the small nut away from the hand brakes with your fingers. After that you are able to turn the larger screw by hand. You have to act on feeling. There isn't a bad or good way to do this. Turn the screw out of the hand brake with a few twist and then try the adjustment you've made. If the brake pads are not stuck on the rim, repeat the adjustment. Trial is the only way.

It may be possible that the brake arms that are holding the brake pads are not moving evenly because the used springs are stretched. One of the arms will be further away from the rim or in some cases it does not come back when releasing the brake the way the other arm does. This might cause the brake pad bumping into the rim.

Using a screwdriver or a allen wrench you will be able to tighten the screw mounted on the brake arm.

Please notice: this is very sensitive and must be done with ease. Turning in the screw completely at once will not solve the problem. Turn it in a bit and try the handbrake. If the problem is not solved, turn it in more further until it is.

2.2 Rollerbrake

You are able to recognize a rollerbrake by the round disc that's attached to your wheel. A large row of rotating metal pieces will expand when you squeeze the hand brake on the handlebar. This causes wriction and that causes a automatic braking. Normally this system is pretty free from maintenance.

If the brake does not function as well as it's supposed to or you can feel a difference between the two hand

brakes (front and rear wheel), the brakes might need some adjustment. The positive part about this system is that, in most cases, you only need to adjust it once after you bought it and it will stay in the right position for a very long time.

First we'll explain how to fix the lost power. The easiest way to fix this is by using the adjustment screw on your hand brake, located on the handlebar. Turn the small nut away from the hand brakes with your fingers. After that you are able to turn the larger screw by hand. You have to act on feeling. There isn't a bad or good way to do this. Turn the screw out of the hand brake with a few twist and then try the adjustment you've made. If the wheel does not block then you're able to put more tension on the system. Trial until the desired result is achieved is the only way.

In the following years you might notice that the hand brake will not come back into position anymore or the brakes will start making a squeaking sound. In that case the system needs some grease to solve the problem. **Please notice: never use normal grease and/or oils, this may cause the brake system to fail completely. Make sure a specialist fills up your system with special rollerbrake grease.**

2.3 Hydraulic brakes

We strongly recommend that you do not adjust hydraulic brakes yourself. Call in the help of a specialist. These braking systems are very complicated and expensive. Errors may cause high bills.

You're not able to find the right adjustment or do you have doubts about what you're doing? Feel free to contact us by e-mail or on Social Media (Facebook and Instagram). We rather have you asking a lot of questions then driving around with a non-working brake system.

3. Chain maintenance

Besides the wheels the chain might be the part that suffers the most from using your bicycle. It is made out of forced steel to be able to withstand high forces. But still it needs some maintenance! Letterly listen to your chain and use this manual to help you out doing this!

3.1 Tension the chain

A flapping sound when you lift up the bicycle and put it back on the ground or a chain that continuously falls off the cogs and needs to be reattached... These are two problems that can be traced back to tension of the chain. And that's very important to maintain!

It seems impossible for a steel chain to stretch or break, but still it's possible. And stretching is the main reason why it loses tension. The chain links will get more hollow, especially at the beginning when you start using your new bicycle, which will stretch it a little.

Keeping your chain on the right tension is important. It prevents damage from other parts and it extends the life cycle of the chain.

Before we continue, make sure you can see or feel the tension of the chain. Some chain guards are transparent which enables you to see it, others might need their cover removed to be able to feel the tension with a finger. Instructions on how to remove this cover can be found in chapter [1.2 Shimano 7 and 8 systems](#).

Your chain must be able to move up and down just a little. It can't be stretched like guitar string but it's not supposed to be as loose as a skipping rope. You will be able to see or feel this with your finger by moving it up and down.

We are going to pull back your rear wheel in order to put more tension on the chain. This could be achieved with two methods; using the chain tensioner (if that's mounted on the bicycle) or doing it by hand.

A chain tensioner is a metal plate with a adjustment nut and bolt attached to the rear wheel. If you've got one, use the next paragraph to adjust the tension of your chain. If not, skip the paragraph and move to the next one to do it by hand.

Unloosen the rear axle nut from the wheel at the side of the chain guard. You don't have to take it all the way off, just loosen it is enough. Now tighten the adjustment nuts on the chain tensioner and you'll see that wheel is pulled back to the rear which will put more tension on the chain. Please notice that you are also shear the rear wheel, which makes it important to do the same handling on the other side. Stop when the

chain has a perfect tension. Now turn back on the rear axle nuts and tighten them as far as possible.

Not all bicycles are equipped with a chain tensioner which leaves you with no other choice then doing it by hand. The following part will be easier with two people. Unloosen the rear axle nut from the wheel at the side of the chain guard. You don't have to take it all the way off, just loosen it is enough. Now push the wheel on the other side towards the chain guard. The result will be that the wheel will be pulled back on that side and the tension is changed. Now tighten the rear axle nut on the side of the chain using some muscle power and loosen the one on the other side. Pull back the wheel towards you and tighten the axle nut when it's straighten out in the bicycle. Repeat those steps until the right chain tension is achieved.

3.2 Lubricate the chain

A lot of people find it necessary to replace a bicycle chain when it's rusty and old. But there is no need to change it. Rust does mean that the chain is neglected but there is no need for a replacement.

First, before we go on, there is a difference between braking systems on how to do this. If the bicycle is equipped with a coaster brake, lift it up using a bicycle elevator or put it upside down before you continue; If you've got a freewheel (you are able to pedal backwards) then this is not necessary and we can continue leaving it as it is.

Use a oils for lubricating the chain. A Lot of oils will do the job, but strongly diluted oil will disappear faster leaving the chain in a dry matter again. A special fabricated oil for bicycle chains, WD40 or even normal motor oil will do just fine.

Make sure you are able to reach the chain with the oil. If needed, remove the rear cover of the chainguard. Now rotate the wheel by using the pedals at a continuous speed and spray it with the oil. You'll notice that the chain gets wetter and that rotating the pedals gets easier. You shouldn't overdo the oil, enough is enough. Make sure it rotates easily.

Repeat this process every year at spring. After the winter the lube will dissappear.

rear wheel is straighten out inside the bicycle and the



HARINGSTWEEWIELERS.NL
NIEUWSTRAAT 95-99 ALMELO