Baanfiets

|  |  |
| --- | --- |
| http://www.fietspraat.nl/images/articles/baanfiets.png | In een eerder artikel op fietspraat meldden we wat het [baanwielrennen](http://www.fietspraat.nl/index.php/component/content/article?catid=5:other&id=129:baanwielrennen) precies inhoud. Baanwielrennen wordt echter ook met een andere fiets gedaan dan een wegfiets. In dit artikel gaan we in op de verschillen en de reden van deze verschillen. |

Doortrapper en remmen

Een baanfiets is een zogenaamde doortrapper, dat wil zeggen dat er geen vrijloop is. De renner kan dus niet de benen stilhouden. Verder heeft een baanfiets geen remmen. Wil de renner dus langzamer gaan fietsen, dan zal hij met zijn benen moeten afremmen door steeds langzamer te gaan trappen. Mensen die wel eens op een [spinning bike](http://www.fietspraat.nl/index.php/component/content/article?catid=4:training&id=10:spinning) hebben gezeten hoe dit werkt.

Versnelling

Een baanfiets heeft geen derailleur. Zowel voor als achter en dus heeft een baanfiets maar één versnelling. De te kiezen versnelling verdient dus wel de nodige aandacht. Over het algemeen rijden heren met een versnelling 48x14 of 49x14. Dames rijden meestal met 46x14 of 52x15. Dit zijn dan de versnellingen voor de sprint. Voor de achtervolging, waar veel grotere snelheden behaald worden, wordt veelal een 50x15 of zelfs een 51x15.

Geometrie

Bij een wegfiets zit het grootste deel van het gewicht achter het bracket. Bij een baanfiets zit je meer boven het bracket, omdat je in die houding beter kunt sprinten. Doordat de renner meer boven dan achter het bracket zit, kan het achterwiel ook korter op het bracket geplaatst worden, waardoor een baanfiets korter kan zijn. Verder zit het bracket iets hoger geplaatst dan op een wegfiets. Dit is om te voorkomen dat het rechterpedaal in de schuine bochten de baan raakt. Alleen het rechterpedaal, omdat baanwedstrijden altijd linksom gereden worden. Om dezelfde reden zijn de cranks op een baanfiets iets korter. Een gebruikelijke lengte voor cranks op een baanfiets is 165mm, terwijl een wegfiets meestal 170mm of 172,5 mm heeft.

Wielen

Op de baan zijn wielen nog belangrijker dan op de weg. Vooral voor de sprintdisciplines is stijfheid van de wielen van groot belang. Wielen worden stijver, los van de materiaalkeuze en het fabricageproces, door de spaken zo kort mogelijk te houden. Op de baan worden dan ook vaak wielen gebruikt met een hoge flens. De flens is het onderdeel van een wiel, waar de spaken bij de as vastgezet worden. Hoe hoger deze flens is, hoe korter de spaken kunnen zijn. Wat vooral vroeger, maar ook tegenwoordig nog wel een keer gebeurd, is het vastsolderen van spaken op de kruising. Spaken zitten vaak overkruis in het wiel. Op de plek waar de ene spaak over de andere komt worden de spaken dan aan elkaar vast gesoldeerd.

Stuur

Het stuur van een baanfiets is altijd heel erg kaal, omdat er geen remgrepen, versnellingsverstellers, hartslagmeters, fietscomputers en dergelijke opzitten. Verder zit een baanrenner altijd 'in de beugels' en nooit met 'de handjes op het stuur'. De stuurboog is daarom ook veel dieper gemaakt. De renner wordt als het ware gedwongen diep in de beugels te zitten.

Conclusie

Een baanfiets heeft nogal wat verschillen van een wegfiets. In het topsegment baanfietsen zie je dat aan alle bovenstaande verschillen gedacht wordt, en dat een baanfiets speciaal op de eigenschappen gebouwd wordt. In het wat goedkopere segment zie je vaker dat een standaard wegframe gebruikt word en dat dit vervolgens als baanfiets afgemonteerd wordt. De voordelen van het kortere frame en de andere geometrie gaan dan verloren. Het is voor veel fabrikanten echter te kostbaar een speciaal frame voor baanfietsen te ontwerpen. De afzetmarkt van deze speciaal ontworpen frames is vele malen kleiner dan de afzetmarkt van een wegframe.