

# Lezen

Door Manuel Stoffers

In het editorial van *Recumbent Cyclist Newsletter* 96 (september/oktober) snijdt een geplaatste Bob Bryant de kwestie maar weer eens aan: waar blijft toch de doorbraak van de ligfiets? Bryant heeft redenen om mismoedig te zijn. In de jaren negentig groeide de Amerikaanse ligfietsmarkt nog snel: van circa 5 000 naar ongeveer 20 000 ligfietsen per jaar. Maar op dat niveau bevinden de verkopen zich nu nog steeds. En dat is slechts 0,5% van het totaal aantal jaarlijks verkochte fietsen in Amerika, meldt Bryant.



**Instapmodellen**  
Hoe komt dat? Volgens de hoofdredacteur van *Recumbent Cyclist News-*

*letter* ligt dat in de eerste plaats aan de hoge prijs van ligfietsen. In Amerika kostte de gemiddelde racefiets (11% van de fietsmarkt) in 2004 \$ 1153. De gemiddelde voorgeveerde MTB (29% marktaandeel) ging weg voor \$391. De gemiddelde prijs van ligfietsen ligt veel hoger (al geeft *Recumbent Cyclist Newsletter* daarover geen cijfers). Volgens Bryant moeten er daarom om te beginnen goedkopere instapmodellen voor ligfietsen komen. Nu vallen er juist de laatste tijd weer verschillende budget-initiatieven te signaleren. In een vorig nummer van *Ligfiets&* werd 2006 al als 'het jaar van de voordelige ligfiets' betiteld (o.a. vanwege de introductie van de *Fuenda Calypso* van € 999). En zoals *Velo Vision* in zijn herfstnummer meldt, heeft de Taiwanese budgetproducent TWBents inmiddels Europa bereikt. Hun ongeveer 26/20 SWB USS kan in Engeland voor £ 595 (ca. € 850) worden aangeschaft. Toch is het maar de vraag

of deze goedkopere modellen de verkoop sterk zullen gaan opjagen. TWBents is al langer actief in de VS zonder dat dit tot grote omzetsjijgingen heeft geleid. Ook met deze zogenaamde "super-affordable" prijzen (de uitdrukking is van Peter Eland) zit je nog altijd in de hogere segmenten van de Amerikaanse (en zelfs van de Europese) fietsmarkt. Je moet als koper dus extra gemotiveerd zijn als je de goedkoopste kwaliteit ligfiets verkiest boven een uitstekende kwaliteit gewone fiets met dezelfde prijs.

**Comfort-fietsen**  
Die extra motivatie is voor een aantal fietsers in het verlangen naar hogere fietssnelheden. Maar volgens Bob Bryant heeft de ligfietsmarketing zich veel te eenzijdig op snelheid als *selling point* geconcentreerd. Hij suggereert in zijn editorial dat de meeste mensen vooral meer fietscomfort willen: "Comfort is the key to selling recumbents." Typisch Amerikaans



standpunt? Je zou het wel zeggen als je zowel in *Recumbent Cyclist Newsletter* 96 als in het herfstnummer van *Recumbent & Tandem Rider Magazine* behalve trikes weer uitsluitend varianten van zitfietsen voorbij ziet komen. Zelfs de *Agio*, een nieuwe fiets uit de racestal van Bacchetta (besproken in *Recumbent & Tandem Rider Magazine*), valt in deze categorie. En het Amerikaanse ligfietspubliek steunt de voorkeur voor dergelijke 'comfort-fietsen' blijkbaar massaal: volgens een (overigens wel zeer losse) schatting van Bryant vormt het aantal (high-, semi- en low-) racers nog geen 2% van de ligfietsverkoop in de VS. Aha, zo zit dat. Neemt overigens niet weg dat

de aandacht voor comfort ook tot iets heel anders dan zitfietsen kan leiden. Zie bijvoorbeeld de *Green Machine*, elders in dit nummer. Maar een budget-model kun je dat weer bepaald niet noemen.

**Reverse front**  
Het interessantste stuk voor ligfietsers in *Velo Vision* 23 is de test van de pre-productiemodellen van de *Minq* (v.a. 2007, circa € 2 000, met afneembaar stoeltje) en de *Munzo* (€ 1 400). Het bijzondere aan beide ligfietsen is de *reverse front wheel drive* (de voorvork wijst naar achteren in plaats van naar voren). Frank van der Laan beproefde beide fietsen. Hij verwacht er vooralsnog geen revolutie op



de ligfietsmarkt van. De reden daarvoor is dat er in de praktijk weinig te merken valt van de potentiële voordelen van *reverse front wheel drive*. Het bekendste voordeel ervan ten opzichte van 'gewone' *front wheel drive* wordt maar door één van beide fietsen in de praktijk gebracht: de directe kettinglijn, te vinden bij de *Minq*. Maar juist de *Minq* stuurt onprettig nerveus volgens de ervaren testrijder, zelfs bij gemiddelde snelheden. Van een gering gewicht – een potentieel voordeel van alle, niet alleen van *reverse front wheel drives* – is bij de 20 kg zware *Minq* geen sprake en ook de 16 kg wegende, deelbare *Munzo* moet lichter kunnen, aldus de recensent. Van der Laan zou met geen van beide fietsen de bergen in durven, schrijft hij in zijn conclusie. Bij de *Minq* heeft dat met de geringe druk op het aandrijvende voorwiel te maken – een algemeen probleem van (*reverse front wheel drive*), dat bij de *Minq* nog wordt versterkt door het verschuif-