

# Lezen

Door Manuel Stoffers

## > Fietsverzameling compleet?

Niet dus. Een buitenstaander zal denken dat iemand met een mountainbike, stadsfiets, racefiets en ligfiets meer dan genoeg rijwielen heeft. Maar ik gok dat de meeste lezers het met mij eens kunnen zijn dat er naast een meer op comfort gerichte fiets ook nog wel plaats is voor een lage of lichtgewicht racer. Zeker als ik de verslagen lees in dit blad van deelnemers aan Parijs–Brest–Parijs of andere tochten en gekoppeld aan mijn eigen ervaringen met fietsen in het Limburgse heuvelland of in de Eifel. Met 17 à 18 kg omhoog fietsen is goede training, maar leuker is het natuurlijk als je ‘meer-meters-met-dezelfde-moeite’ maakt. En hoe kom ik aan nóg een ligfiets? Nog een keer een financiële meevaller? Nog een keer de rest van de familie vragen of een motor niet toch een goed idee is? Of hopen dat ik een keer een interessant tweedehandsje op de kop kan tikken? Ik hoop stiekem in 2011 ook Parijs–Brest–Parijs te kunnen gaan fietsen en voor die tijd hoop ik het juiste antwoord gevonden te hebben.



## Vorsprung durch Technik

In de *Vogelvrije Fietser* van januari/februari is een interessante bijdrage te lezen van Kees Bakker, dezelfde man die voor de Fietsersbond ooit een uitstekend introducerend boekje over de ligfiets samenstelde. In de *Vogelvrije Fietser* schrijft ‘TestKees’ over de verschillen tussen Nederlandse en Duitse fietsontwerpen. Nederlandse stadsfietsen zijn vooral gelijk gestyled en mede daardoor overmatig zwaar. Duitse stadsfiets-

sen zijn relatief ‘kaal’, functioneel, robuust en toch zo licht mogelijk. De inspirerende Duitse fietscultuur was één van de redenen voor de Nederlander Gerrit Gaastra om zijn succesvolle IDWorx juist in Duitsland op te zetten. Uit Duitsland komen veel hoogstaande en vaak innovatieve fietsproducten. Denk alleen al aan Magura, Rohloff, Ortlieb, Tubus, Son: merken die synoniem zijn geworden voor topkwaliteit in hun branche. Geen wonder dat als je op zoek bent

# Roeien in crisistijd

Door Richard Bruijn

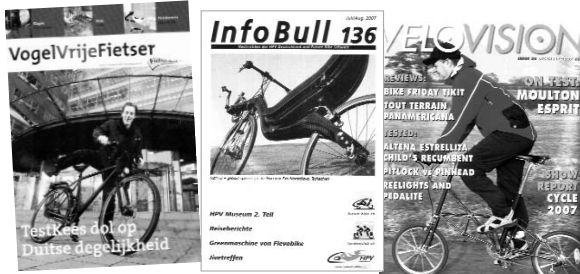


**B**EN DE VEERTIG GEPASSEERD... ‘onrust’... Rook er weer lustig op los. De whiskeyfles staat nooit vol in de provisiekast. Heb al mijn punkplaten laten digitaliseren. Doe de pogo in de huiskamer, de katten gaan op de vlucht voor al die herrie en wilde dans. Kijk elke jonge meid na, maar geen enkele van deze jonge wichten kan me nog losrukken of verleiden om een buitenechtelijke relatie te beginnen om mijn mooie, lieve vrouw heen. Werk zo weinig mogelijk ‘verplicht’ om me zoveel mogelijk in mijn vernieuwde vrijheid te wentelen, kunstzinnig te zijn met een bankrekening vet rood. De kinderen verwijten makend dat ze wat apathisch

op de bank hangen. Verander de wereld, *kids* begin bij je zelf, *fuck off*. Ga wat doen met je leven. In mijn tijd... “Ja ja papa, het is goed met je.” Onze ruïne, in de laatste twintig jaar veranderd in een paleis, staat te koop. We gaan weer bivakkeren in een bouwval. Een dure kar voor de deur op rekening van de bank. Er wordt wat meewaardig geglimlacht om me heen. Kinderen, vrouw en vrienden zijn me een beetje kwijt... maar het is ernst... De veertig gepasseerd en nu al dik in de *midlifecrisis*.

De fiets in dit verhaal... Als ik nu op een gewone fiets zou rijden, dan zou ik het aanschaffen van een toch

wat kostbare roeifiets kunnen verkopen onder het mom van ‘de helft van mijn leven geleefd’ crisis... Maar ik heb de fiets al!! Kan mijn behoefte van een ongebruikelijke of kostbare aankoop op fietsgebied hierdoor niet meer bevredigen. Wat valt er ook na 140 000 roeifietskilometers nog te behalen met de door de berijders altijd liefkozend genoemde ‘Roets’? Daarom hangt de roeifiets aan de wilgen. Kan ze daar blijven hangen tot er een man met een leeftijdsconflict haar uit de boom haalt en zich met dit geweldige fitnessapparaat weer jong en aantrekkelijk gaat voelen. Ben uitgeroeid...



naar de ultieme *off-the-road* wereldfiets je ook weer in Duitsland uitkomt: de op bijzondere wijze geconstrueerde *Tout-Terrain Panamericana*, die met ontzag in de laatste *Velo Vision* (december 2007) wordt getest.

Maar hoe zit het dan met ligfietsen? Is daar een vergelijkbaar verschil in Duitse en Nederlandse fietsontwerpen te bespeuren? Eén overeenkomst is er wel: tot voor kort golden veel Nederlandse ligfietsen in het buitenland als zwaar – een probleem waar weinig laaglandfietsers problemen mee hebben. Maar het valt in het algemeen moeilijk vol te houden dat de Nederlandse ligfietscultuur met bedrijven als Thys, Velomobiel.nl, Flevobike, M5 en Challenge niet innovatief zou zijn. Misschien hebben ligfietsproducenten het juist daarom niet altijd

eenvoudig binnen de Nederlandse fietscultuur: die is minder ontvankelijk voor zulke fietsen die het niet van hun opsmuk maar bij uitstek van innovatie en functionaliteit moeten hebben.

### Sparta Nano

De samenwerking tussen de verschillende ligfiets-tijdschriften in Europa werpt langzamerhand zijn vruchten af. Zowel in het Deense als in het Duits-Zwitserse HPV-verenigingsblad tref je nu regelmatig interessante artikelen aan, die eerder in *Ligfiets&* hebben gestaan. Nadeel voor deze rubriek is natuurlijk wel dat er zo minder nieuws aan deze bladen te ontlenen valt. Eén van de uitzonderingen trof ik aan in *Infobull 136*: een bericht van Christian Precht over een nieuwe accutechnologie die bijzonder geschikt lijkt voor toepassing op elektrische fietsen. De NanoSafe-

accu van het Amerikaanse bedrijf Altairnano biedt grote voordelen boven de gebruikelijke accu-technologieën.

Volgens het bedrijf levert de accu na meer dan 10 000 laad/ontladingscycli nog altijd 85% van de uitgangscapaciteit. Altairnano claimt een levensduur van meer dan 20 jaar. Bijzonder is bovendien de zeer korte oplaadtijd: bij een hoog ampèrage kan tot 80% van de capaciteit worden opgeladen in minder dan een minuut! Tenslotte functioneert de accu ook uitstekend bij zeer lage temperaturen. Een super-accu dus? Belangrijkste nadeel is de relatief lage energiedichtheid van de NanoSafe-accu: ongeveer de helft van een Lithium-ion-accu. Maar dat hoeft in de praktijk niet altijd een probleem te zijn. Precht rekent voor dat 'n fietsaccu met NanoSafe-technologie en een gewicht van 3 kg een energieafgifte van 250 Wh zou kennen en een bereik van circa 50 km. Niet zo bijzonder, maar dan komt het: volgens Precht zou die accu uit het stopcontact in zes minuten zijn

op te laden. Met voldoende tussenstations zouden derhalve ongekende dagafstanden zijn af te leggen. Dat is voorlopig nog toekomstmuziek. De NanoSafe-technologie is vooralsnog niet beschikbaar voor consumententoepassingen. Maar als elektrische fietsen nog even het groeisegment in de fietsenbranche blijven, is het slechts een kwestie van tijd voor de eerste *Sparta Nano* rondrijdt.

### Mistral-E

Dat elektrische fietsen de laatste jaren zo goed verkopen is natuurlijk uitstekend nieuws. Dankzij elektrische fietsen blijven mensen actief fietsen voor wie dat anders al gauw te zwaar of domweg onmogelijk zou zijn. Met een elektrische fiets blijven zij mobieler en fitter en het milieu wordt meer ontzien dan bij andere vervoersalternatieven. Maar ook als je vaak kinderen of andere vracht moet vervoeren per fiets, is een steuntje in de rug natuurlijk welkom. Minder bekend is misschien dat er al vijftien

jaar een – Duitse! – non-profit organisatie bestaat, die de kwaliteit van elektrische fietsen grondig onderzoekt. *Extra Energy* test in *real life* omstandigheden het totale bereik in kilometers van de fietsen/accu's in gemengd terrein (grotendeels vlak, maar met enkele korte hellingen van 6%), het maximale bereik van de fietsen heuvelopwaarts bij een hellingspercentage van 7 à 8% en de mate van trapondersteuning bij bergop fietsen. Op [www.extraenergy.org](http://www.extraenergy.org) is hun *Test Report 2007* te raadplegen (in maart worden de eerste resultaten bekend van een vervolgtest). Een opvallende uitkomst is dat twee geteste Nederlandse modellen, de *Gazelle Easy Glider* en de *Sparta Ion M-gear*, vergeleken met de belangrijkste concurrenten, veruit de laagste trapondersteuning bergop leveren. Bovendien zijn er verschillende buitenlandse modellen met een beduidend hoger maximaal bereik heuvelopwaarts. Onder de geteste modellen bevond zich echter nóg een (half)

Nederlandse fiets: een *Challenge Mistral*, door Lohmeyer Leichtfahrzeuge voorzien van een electromotor. Het testresultaat loog er niet om: 'the fastest and strongest pedelec' uit de test, met zeer goede trapondersteuning bergop en een elektromotorisch ondersteunde topsnelheid van 50 km/u. Alleen het maximaal bereik valt nogal tegen: slechts circa 15 km. Dat wordt zelfs met NanoSafe-technologie nooit een kampioen van de lange afstand. Voor ligfietsers is dan misschien toch eerder het eveneens geteste lichte en krachtige BionX-inbouwpakket aan te bevelen.

### VeloVision

Tot slot nog een kort bericht uit *Velo Vision 28* (december). Wie geïnteresseerd is in de nieuwe *Estrellita* kinderligfiets (voor 8 tot 13-jarigen) van Altana Bike, die vanaf februari leverbaar is, moet dit nummer beslist kopen. Het bevat foto's en de eerste positieve impressies van een 'very early user'.



Mistral-E.



Hase Lepus.



Electromotorset van Lohmeyer Leichtfahrzeuge.