



**JP Dupree
spreekt!**

**#bikeporn
guilty pleasures**

**nieuwe, kapotte,
snelle, *handgebouwde*,
dure, oude, kleine &
mooie fietsen**

**de 25!
fietsen van
Gijs de Rijk**

**Verhallen's
stervende
Storoni**

**raad de renner
bij de fiets**

MIJN FIETS

een blik in de schuren en harten van Ledig Ervers

2017/2018

(Niet) te koop

Deze fiets is te koop.

Nou moe, wordt ons clubblad nu ook gebruikt als ordinair advertentieblad? Bovendien detoneert dit model nogal met al die snelle carbonkaders die ons hier om de oren vliegen. Tja, misschien is het ook wel een verkooptruc, maar dan wel een bijzondere. Deze fiets is namelijk van mijn moeder (87). Zij vroeg mij of ik haar lage instapper op Marktplaats wilde zetten, want fietsen gaat niet meer. Lopen met de rollator nog wel, naar de markt in Nunspeet, maar fietsen? “Nee, dat wordt mij te gevaarlijk”, zei ze met enig weemoed in haar stem. Terwijl ik de foto's voor Marktplaats op mijn iPhone zette (“ook al zo'n modern ding, je kan ook alles met die telefoons van tegenwoordig”), ging er een weemoedig gevoel door mij heen. Ik weet hoe belangrijk fietsen voor mijn moeder is

geweest, temeer daar ze nooit haar rijbewijs wist te halen. Mijn vader reed altijd en dat was goed zo. Hij was rijinstructeur in het leger. Er is een periode geweest dat hij mijn moeder met een zelf geïnstalleerde ‘dubbele bediening’ probeerde naar het rijexamen te loodsen, maar zij gaf het op, omwille van haar huwelijk... Het enige gemotoriseerde vehikel in haar leven was een Solex, waar ik als kind (zonder helm maar vol vertrouwen) achterop zat. Maar de fiets heeft uiteindelijk haar actieradius van het leven bepaald. Ze bracht er geboortetegels mee rond, bracht ons naar het strand in Elburg, zo'n tien kilometer verderop. En niet te vergeten iedere zondag naar de kerk. Het fietsen heeft ze zo ongeveer tot haar 85-ste volgehouden, zonder gevaarlijke Cancellarahulpmiddelen. En nu is haar bereik on-



geveer één kilometer rondom haar woning. Dat is dus het gevolg van niet meer fietsen.

Waarom dit verhaal? Niet om jullie te vragen om een bod te doen op deze fiets, maar om jullie een advies te geven: Verkoop nooit je laatste fiets! (Voor € 125 mag-ie weg).

Chris Bruijnes

inhoud

Niet te koop - Chris Bruijnes	2	De fiets van een klein meisje	
Toon mij je fiets en ik zie wie je bent		Joost van Waert	20
Jos Smulders	3	Interview met Gijs de Rijk	
Mijn lieve fiets - Otte Boom	4	Joost van Waert & Erik Spierenburg	21
De fiets opnieuw uitgevonden		Het frame en de renner - Jan Builtjes	24
Fred Wondergem	6	Mijn fiets-voor-een-dag - Joep van de Laar	25
Verse fiets - Ruud Schrauwen	7	Mijn eerste racefiets - Luut van Hoogevest	26
Een fiets, een liefde - Laurens Hitman	8	Of ik houd van mijn fiets? - Timo Klok	27
Raar fietsje met snelle wielen		Jean-Paul Dupree spreekt	
Joost van Waert	10	Jos Smulders & Joeri Kooman	28
Mijn eerste grote liefde - Jos Smulders	11	Soms - Suzanne Lesquillier	32
Oude liefde roest niet - Frank van Waert	12	Blauw Italiaans staal - Peter Terpstra	33
Mijn fiets - Jelmer Draaisma	14	Fietsen met een lang leven	
Ik heb een fiets - Pluup Bataille	15	Corien van den Haak	34
De twee belangrijkste fietsen in mijn leven		RIH - Timo Klok	35
Gemma Adelaar	16	Dagboek van een stervende Storoni	
Het racemonster van Taco		Peter Verhallen	36
Hans van Bohemen	17	Al mijn spaargeld - Chris Plenter	39
Ik leerde fietsen op een Giant - Jan de Ruijter	18	Guilty pleasures - Anoniem	40
Lot of toeval? - Alex Leenders	19	Mijn rode Bianchi - Aad van der Tas	41
		Zelf een frame bouwen - Willem van Beers	42

Toon mij je fiets en ik zie wie je bent.

“Laat me een foto van je fiets zien en ik zeg wat voor soort mens je bent” schreef een geacht Ledig Erf-lid laatst in het hoofdredactionele commentaar van mijn favoriete fietspornoblad. Het lijkt erop dat steeds meer fietsers een personal statement willen maken met hun fiets(en). Alhoewel... het feit dat iedere boerenlul op een Canyon kan rijden staat daar weer haaks op. Feit is dat veel fietsers en ook Ledig Ervers een vaak welhaast lichamelijke liefde koesteren voor hun fiets en vaker nog: ze houden er een hele fietsharem op na met verschillende exemplaren voor verschillende vormen van (fiets-) beweging. De één zweert daarbij bij oldskool piskakkenstaal, de ander bij sjiek titanium, een derde houdt het op goedkope aluminium en velen doen het met carbon, of ‘plastic’, zoals sommige retrofielen zeggen.

Het is allemaal materie maar er gaat toch een hoop beleving en emotie inzitten, zo blijkt ook uit de bijdragen die velen aan deze Ledig Erf clubblad-special hebben geleverd: onuitwisbare eerste liefdes, eeuwige trouw, verbroken relaties, totale symbiose, jaloezie, onuitstaanbare irritaties: er zit veel passie en liefde maar ook bloed, zweet en tranen (en uiteindelijk ook vreselijk veel geld) in de relatie die we met onze tweewieler aan gaan.

Ik wens je, voordat je je liefde(s) oppoetst voor weer een mooi en hopelijk veilig en gezond nieuw wielerseizoen, veel leesplezier toe. En ik ben benieuwd of je de juiste fietser bij de juiste fiets raadt!

Jos Smulders



*I can't remember your face
But I remember your bicycle
How it took my breath away*

Uit de song 'Bicycle' (2006) van Caroline Lufkin.



Mijn lieve fiets

Otte Boom

In 2002 werd ik vijftig. Dat was een mooie aanleiding voor een 'collecte' bij vrienden en ouders, aangevuld met een onverwachte royale schenking van mijn lieve tante. Aangevuld met wat spaargeld was dat genoeg voor een mooie Giant ATX 870 ATB. De hoogste in de categorie 'Giant-lichtgewicht-met-voorvering'. Toen al met hydraulische schijfremmen. Het frame is helder blauw, licht en stevig. Op het stuur een tijdrit-opzetstukje, met de juiste banden kan-ie in een pelotonnetje goed meekomen. De fiets is compact, zodat hij in de KLM fietsdoos kan, stevig zodat hij tegen een stootje kan, klein voor goed wegcontact en het kracht zetten. En ook belangrijk: hij past in mijn schuurtje.

De ellende met mijn racefiets in 2011 was alleen draaglijk door de lol die ik had met deze fiets. Wat een heerlijk rijwiel zeg! In 2003 ben ik er in vier dagen twee keer de Pico Veleta mee op- en afgegaan (Sierra Nevada, Spanje, hoogte 3.396 meter). Daar heb ik dubbel gepiekt: verhard en onverhard, zoals ik al eens in het clubblad schreef. Rotsvaste wegligging op die glibberige stenen, ook handig voor omlaag. Geen pleisters plakken. Een mooi begin van een Fietserleven.

Geen enkel roestplekje na een fietstocht met 95 % vochtigheid in Noord-Vietnam. Ik fiets daar met drie jonge ATB-ers: aan het begin van de helling lig ik er steeds af, maar voor de top hijg ik alweer in hun nek met die lichtgewicht fiets. Een hoop gelachen met die jongemannen daar!

Ook geen rammeltje na ruim 1.200 kilometer wasbord in Namibië. Door mijn

“Ja, het is een leuke retrofiets”.

Een leuke retrofiets? Een leuke retrofiets?

Van je partner zeg je na vijftien jaar toch ook niet: Het is een leuk retrovrouwtje?



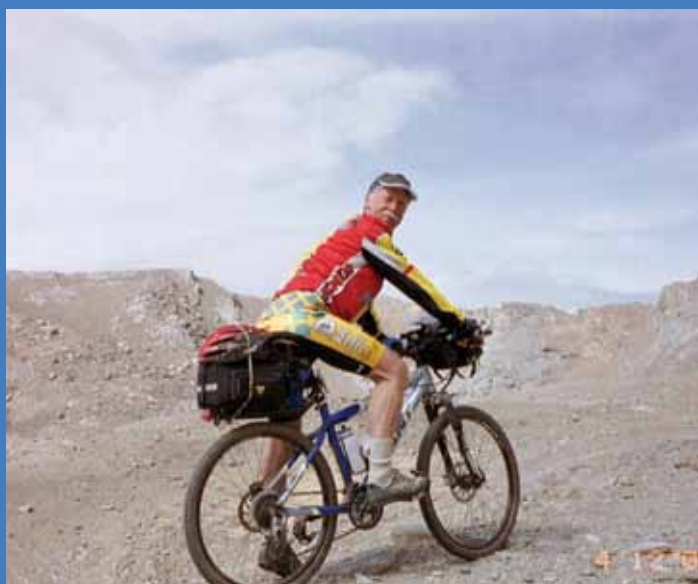
bedankt en ze wil nog wel een keertje terug. Dwars door kuilen en gaten: het deert allemaal niet en de fiets vindt inmiddels zijn eigen weg zodat ik mooi om mij heen kan kijken.

Voor de eerste keer met Tropical Cyclist, een organisatie die spannende fietstochten maakt. Mijn fiets is in goede handen bij organisator Pascal: iedere ochtend smeert hij mijn ketting en tandwielen en rijd ik weer fluitend over de fikse passen en door de brede dalen. OK, op de klimmen gaan mijn 64 jaar wel tellen, maar boven ben ik er weer bij. En in de afdalingen doet het tijdsritstuur zijn werk.

Op een ochtend vertel ik Pascal hoe lekker de fiets rijdt. Er komt een glimlach op zijn gezicht: "Ja, het is een leuke retrofiets". Een leuke retrofiets? Een leuke retrofiets? Van je partner zeg je na vijftien jaar toch ook niet: Het is een leuk retrovrouwtje? Is er dan geen eerbied meer voor deze grand old lady van de weg? Goed, we hebben het bijgelegd met een biertje. Hij moest wel, want volgend jaar gaan we naar Oman: lekker stofhappen in de woestijn. Keramische derailleurwielletjes mee en Pascal heeft beloofd goed voor ons te zorgen.

keramische derailleurwielletjes en net de goede smeerolie ben ik de enige zonder een piepende en krakende fiets. Gewoon hard over de ribbels heen dansen en nergens last van. Een lichte verliefdheid begint zich van mij meester te maken. En dan de Himalaya. Rijden over 'the most dangerous roads' in Ladakh is zó mooi! De heldere lucht, de vergezichten, de hoogte, het landschap in zijn brute vorm door het immer omhoog duwen van dit massief en de botsende aardschollen, vooral in het Indusdal. De vele stenen en kuilen deren de fiets niet. Vriendelijk roepen de mensen je gedag: Namasté en Jooley. De hoogst befietsbare weg ter wereld, op naar ons hoogtepunt, de Khardung La (5.378 m.).

Zal ik nog verder vertellen over al die mediterrane fietstochten in Griekenland, Spanje, Portugal? Dat het blauw zo mooi past bij de Griekse zee, de fiets zo fraai danst over de Portugese keitjes. 's Nachts droom ik van haar. Vorig jaar fietste ik op de Pamir Highway: een versleten weg van Tadjikistan naar Kirgizië. Floortje Dessing probeerde het met een luxe four wheel drive auto en lag kotsend op de achterbank. Ik heb haar later mijn fietsfoto's nog opgestuurd:



De fiets opnieuw uitgevonden

Fred Wondergem



Mijn trots en plezier is mijn zwart-oranje Giant Downtown. Het is het afstudeeronderwerp van Basten Leijh voor de Design Academy in Eindhoven in 2004. Ik zag toen al een prototype op een fietsbeurs en één of twee jaar later is hij in productie genomen door Giant. Ik had eigenlijk geen nieuwe fiets nodig, maar toch wel!

Ik had namelijk al vier fietsen: Eén met grote wielen, om hard te fietsen. En dan nog een paar met kleine wielen, dat zijn vooral vouwfietsen: De Brompton: bestaat er een betere, slimmere, handigere fiets? De Birdy: sneller, met bagage-optie. De Strida: fantastisch ontwerp, maar wel een beetje gevaarlijk; afstand maximaal vijf kilometer.

Wat maakt die Downtown zo bijzonder?

Kleine wielen: altijd leuk.

Dikke banden: passen niet in tramrails.

Mooie scharende standaard: staat altijd stabiel.

Koplamp: weggewerkt in framebuis.

Vouwbare pedalen: in zijn smalste toestand is de fiets twintig centimeter breed: past altijd tussen andere fietsen, of in de gang van een studentenhuys, zonder dat je erachter blijft haken.

Hij heeft de relaxte zit van een opoefiys, hoewel je dat zo op het oog niet zult geloven.

Maar als je er meer dan tien kilometer op fietst, merk je dat het klopt.

Het unieke stuur is tevens een uniek slot, dat heb je dus altijd bij je. Sloop je het slot, dan heb je geen stuur meer! Stuur en slot zijn alleen via Giant te koop; diefstal is zinloos.

En het is gewoon een heel mooi ontwerp, voor dezelfde prijs als een reguliere Batavus of Gazelle met terugtraprem. De Downtown heeft een simpele en strakke kleurstelling. Hij kleurt zelfs uniek in sommige fietsenstallingen.

De Downtown heeft ook nadelen: je kunt voor en achter een rekje monteren. En ik haat rekjes (en fietskratten). Je verliest dan ook de optie om hem klein weg te zetten. Maar je verliest vooral een deel van de mooie looks. Op de voorbuis van het frame past ook een speciale tas: je maakt er dan bijna een kleine bakfiets van. Of zo'n Foodora-pakket voor je neus. Nooit gedaan!

Wat vond 'de wereld' ervan?

Giant nam hem dus in productie. Mooi! Bij de uitreiking van de fietsprijzen dat jaar waren de verwachtingen hooggespannen. Eindelijk werd de fiets weer eens opnieuw uitgevonden! Maar wat dacht je: de hoofdprijs ging naar weer een suffe Gazelle met lage instap, of zoiets. Het schijnt dat Basten Leijh met tranen in de ogen stond. Hij kreeg slechts een Eervolle Vermelding. Ja, ja. Na een paar jaar werd de Downtown uit productie genomen; snik! Maar Basten ging door met het ontwerpen van o.a. fietsen. Hij maakte bijvoorbeeld een houten bouwpaak met grote wielen. Deze fiets won allerlei prijzen, er rijden er een stuk of tien van in Utrecht rond.

Ik merk dat ik nog steeds, bij ieder ritje, wel ergens een verbaasde of verwonderde blik of opmerking krijg. Nu al ruim tien jaar. Zie ik daarentegen zo'n VanMoof, dan kijk ik altijd wat meewarig: een slecht gelukte imitatie van de Giant Downtown. Ontwerp nooit afgemaakt, maar tóch uitgevoerd. Maar VanMoof werd wel hip(pig). Zo raar!

Verse fiets

Ruud Schrauwen



In het najaar van 2016 bedachten Jelmer, Roeland en ik om eens 'echt' wedstrijden te gaan rijden. Dus hup, lid van de Volharding, licentie bij de KNWU en – je voelt hem al aankomen – een nieuwe fiets. 'Gelukkig' ben ik in september in een razende afdaling in de Charly Gaul gevallen en 'vertrouwde ik mijn fiets niet meer'. Meer dan genoeg redenen om een verse fiets aan te schaffen.

Maar dan begint de zoektocht: Aero of lichtgewicht? Di2 of mechanisch? Carbon wielen, hoe hoog moeten ze zijn? Wat is het budget? Uiteraard overstegen mijn wensen mijn budget. Gelukkig houd ik al een tijdje de Vlaamse Facebookgroep 'Aankoop/verkoop fietsen, onderdelen en fietskledij' in de gaten. En toevallig kwam ik daar een prachtige blauwe Giant Propel Advanced 0 uit 2016 tegen, met handgespaakte carbon wielen (6 cm hoog) met Chris King-naven. De fiets is afgemonteerd met Ultegra Di2 en volgens de verkoper altijd 'onder nazicht geweest' (Vlaams voor: onderhouden bij een fietsenmaker). En hij was voor een enorm schappelijke prijs op te halen. Ik was op slag verliefd.

Reden voor verkoop van de fiets: 'Mijn vrouw wil haar Porsche in de garage kunnen parkeren, dus moet ik plek maken'.

Samen met mijn vader stapte ik in de auto naar Sint Niklaas. Onderweg spraken we af dat we direct zouden vertrekken als we het vermoeden hadden dat de fiets gestolen was. Als de TomTom aangeeft dat we er over twee kilometer zijn, rijden we een afgelegen industrieterrein op. Oh oh, denken we. Maar niks aan de hand, want even later reden we het industrieterrein ook weer af.

Daarna kwamen we in een villawijk terecht zoals je die alleen in Vlaanderen vindt. De verkoper bleek een groothandelaar in zonnepanelen te zijn, maar ook parttime eigenaar van een amateur wielerploeg. De garage stond dus vol met teamfietsen en een ploegleidersauto. Reden voor verkoop van de fiets: 'Mijn vrouw wil haar Porsche in de garage kunnen parkeren, dus moet ik plek maken'. Tja, dat zijn ook problemen.

Uiteraard werd de fiets aangekocht.

Einde seizoen 2017 heb ik er volgens Strava 8837,8 km op gezeten. En ik kan niets anders zeggen dan dat ik het een geweldige fiets vind. Het frame is knoepertje stijf, wat ideaal is in het Nederlandse criteriumcircuit. De wielen geven ook geen millimeter mee en door de Chris King-naven lijkt het wel of ze tot in de eeuwigheid kunnen uitbollen. Maar het fijnste is toch het elektrisch schakelen, een schakelbeweging is als een druk op de enter-toets van je toetsenbord. BAM, hij zit direct op de juiste versnelling, klaar voor een demarrage.



Een fiets, een liefde

Laurens Hitman

Wat is het verschil of juist de overeenkomst tussen liefde voor een mens en liefde voor een fiets? Zijn hier parallellen in te ontdekken, of juist niet? Eindigt de liefde voor een fiets niet bijna altijd met diefstal van het betreffende rijwiel, een ongelukkige crash of, niet zelden, de aankoop van een nóg vettere racer om onszelf (en de concurrentie) te prikkelen? En is die ene prachtige fiets die zelfs met de jaren móóier wordt, ondanks een kras her en der, niet wat we eigenlijk allemaal zoeken?

Diefstal

Ik wrijf in mijn ogen. Heb ik mijn 'kikkerfiets', waarop ik in 1999 en 2000 vele duizenden kilometers door Noord-Amerika fietste voor mijn huis in Tuindorp laten staan of toch in de schuur gezet? Nee, ik weet het zeker. Gisteravond stond de gifgroene Specialized Rockhopper in de voortuin. En nu niet meer. Er is al wel vaker iets uit de tuin verdwenen: een fietskar, een step. Maar nu is mijn trouwe vakantiefiets verdwenen, de fiets die inmiddels al weer jaren dienst doet als woon-werkfiets. Een kras op mijn ziel. Ik ben boos maar tegelijkertijd voel ik berusting. We zijn ruim vijftien jaar samen geweest. De fiets was op. Ik besluit al snel om vooral terug te blijven kijken op de mooie tijd die we samen hebben gehad.

Diefstal (of 'ontvreemding') van een liefde is van alle tijden. De middelbare school is er hét strijdperk voor. Die prille liefde voor het mooiste meisje, ach, hoe prachtig, maar niet zelden eindigt een dergelijke liefde in 'diefstal'. Je beste vriend of je ergste vijand gaat er met je meisje vandoor. Wie herkent dit niet?



Crash

Krakend carbon, scheurend aluminium of barstend staal. Voor je fiets is het einde verhaal. Een oelewapper die ineens zijn autoportier opengooit, een benevelde student die plots oversteekt of een put in het asfalt van een afdaling. Vele fietsen komen op verschrikkelijke wijze aan hun eind. Niet te repareren.

Het is 1997 en ik maak voordat ik ga werken op mijn geliefde Giant Peloton Superlite nog snel een rondje langs de Vecht. We zijn al jaren innig met elkaar verbonden en hebben samen duizenden kilometers asfalt gezien. Krakend komt er een einde aan al dat moois. De liggende achtersvork scheurt af bij de achterderailleur. Ik moet lopend terug naar huis. Vernederend en pijnlijk. Zeker voor een raspaard als deze Giant, die een beter einde had verdiend.

Krakend, scheurend en barstend komen ook menselijke relaties tot een eind. Waar sommigen kiezen voor een 'liefdevol uiteengaan' met de belofte altijd vrienden te blijven komt er toch niet zelden met een knallende 'crash' een einde aan een relatie: gooien met bloempotten, schilderijen of misschien wel een fietspomp! Of erger nog, de relatie die eindigt met ruzie in een restaurant of café! Even erg als voor de Giant van hierboven is de gang terug naar huis... Vernederd en gebroken...

Nóg vetter!

Een van de onhebbelijkheden van de mens is hebzucht. In tijden van overvloed, een aantrekkende economie, salarisverhoging en/of een dikke bonus worden we op de proef gesteld. Je hebt er al één of twee of nog veel meer. Maar ja: fietsen heb je nooit genoeg, toch? En die nieuwe Cannondale of Canyon is écht veel lichter dan de fiets die je nu hebt. Bovendien ga je van tien kransjes achter naar elf. Nou, dat zullen je concurrenten weten en voelen! Likkebaardend surf je het internet af, app je met je vrienden of loop je over de beursvloer op zoek naar die ene, de ware.

Ook ik laat mij verleiden. Na een Batavus, een Giant en een Cannondale vind ik in 2006 dat ik toch echt een



Italiaanse racer heb verdiend. Het kost een paar centen, maar dan heb je ook wat. Ik koop een Pinarello Paris en inderdaad, deze is nóg mooier dan wat ik eerder had, of in ieder geval voor de komende paar jaar.

Het is als lopen over het strand met tal van aantrekkelijke mannen of vrouwen, dansen in een club met een enorm potentieel aan nieuwe partners. Je hebt er al één, maar ja, het gras is toch groener bij de burens? Likkebaardend loop je over het strand, swipe je eindeloos op Tinder en app je met je vrienden. Ze is HET! Na alle eerdere modelletjes weet je het zeker. Je had er al één, maar die parkeer je. Nee, nu weet je het zeker, of in ieder geval voor de komende paar jaar...

Mooier met de jaren

Een fiets voor altijd. Vroeger heel normaal. Je kocht een fiets en die hield het tientallen jaren vol. Af en toe wat onderdelen vervangen, of een nieuwe wielset, dan kon je fiets weer lang mee. Dat waren de tijden van de onverslijtbare Koga's en Gazelle's. Stalen rossen die zich niet lieten temmen door de tijd. En ze bestaan nog steeds. Worden nog immer aangeschaft door mannen en vrouwen die rust in hun lijf hebben, precies weten wat ze willen. Je koopt een Van Nicholas voor de rest van je leven, of een old school stalen frame van een framebouwer die zich niet laat meeslepen in vluchtige trends en modes.

In 2001 laat ik een Duell Performance op maat maken door Jan van Dalen. Een rood, stalen frame. Tijdloos, stijlvol en vooral: duurzaam. Inmiddels staat de teller op 16 jaar en vele, vele tienduizenden kilometers. Ik fietste er mijn eerste cyclo's op én mijn eerste koersen. De fiets doorstond winterse kwellingen met sneeuw en pekels, vlieggreizen door heel Europa, gebeuk en gestoemp door zijn berijder en is nog immer die fiere fiets. Precies dat gebeurt ook met mensen. Dát is hem, of haar, een partner voor altijd. Je weet het zeker. Na een lange zoektocht, of misschien wel als eerste liefde. Dit is de ware. Als in een romantische film, een lied of gedicht. Wauw! De liefde past je als een handschoen. Tijdloos, stijlvol én duurzaam.



Tenslotte

Er lijken zeker parallellen te vinden in liefdes voor een ander en liefdes voor fietsen. Er zijn wielrenners die hun fiets mee naar bed nemen (letterlijk!) en er zijn wielrenners die écht twijfelen wat ze bij brand het eerst meenemen, hun partner of hun racer. En kennen we niet allemaal wel een relatie die is ontstaan op en om de fiets? Clubgenoten die nu samenzijn, samengebracht door het fietsen? De fiets als verbindende factor!

De liefde voor de fiets gaat dus diep, heel diep. Dit vergelijken met liefde voor iemand van vlees en bloed gaat eigenlijk natuurlijk te ver, maar het leek mij aardig om het (op papier) toch eens te proberen!

Als we het heel cheesy willen maken kun je zelfs zeggen dat een relatie bij mensen in de vorm van trouwen wordt bezegeld met twee ringen. Zie de fiets en zie ook hier twee ringen (wielen)! Moraal van dit schrijfsel moet dan maar zijn dat we vaak een innige relatie opbouwen met ons rijwiel, zoals een baasje met zijn hond of een duivenmelker met zijn vogels. Hoewel, die tussen mens en fiets blijft voor ons, Ledig Ervers, natuurlijk wel de aller- allermooiste!



Raar fietsje met snelle wielen

Joost van Waert

Eind jaren negentig zag ik een merkwaardig filmpje op de televisie. Bij de RVU nota bene, de Radio Volks Universiteit. Een man-in-pak verlaat Schiphol. Hij heeft een koffer bij zich. Als hij deze op een rustig plekje opent, blijkt-ie vol te zitten met fietsonderdelen, plus twee kleine wielen en twee nog kleinere wielen.

In enkele minuten tijd transformeert hij deze bonte verzameling tot een compacte racefiets met daarachter de tot fietskar getransformeerde koffer. Kortom: wat ik hier zag was de ideale reisfiets! De gevulde koffer kan zonder problemen mee in elk vliegtuig of trein. Nooit meer gezeur over een grote doos of over een fiets die juist in deze trein niet mee mag.

Uit de vele beschikbare modellen koos ik de race-variant. Toen ik deze ook af en toe op de zondagse LE-ritten ging gebruiken, bleek tot mijn verbazing dat hij sneller was dan mijn gewone racefiets. Dat zat hem in de kleine 24-spaaks wielen, die vingen weinig turbulentie. Maar ja, dat fietsje zag er zo raar uit; niemand kon geloven dat het sneller was dan een gewone racefiets.

Er werd bij de club zelfs een opvouwbare handicap-trofee naar vernoemd. Ondertussen heb ik op mijn Pocket Rocket wel de Honderd Cols Tocht gefietst, Nieuw-Zeeland van Noord tot Zuid doorkruist en heb ik er ook de hoogste berg van Europa mee beklommen, de Pico Veleta (zie foto).



A



B



C



D



E



F

Raad de Ledig Erver bij de fiets #1

A. Wannes stas
B. Roeland Mennink
C. Stefan Swart
D. Mike Orr
E. Joost Slijkoort
F. Alex Leenders

Mijn eerste grote liefde

Jos Smulders

Mijn eerste racefiets was roze. Dat vond ik toen mooi. Ik was een jaar of 12 en kocht de roze Gazelle bij mijnheer Macco in de Koolhovenstraat in Zuilen. Zijn zoon Peter en kleinzoon Jimmy verkopen nu vanuit de 'CityStore' en het 'ExperienceCenter' aan de lopende band Gazelle e-bikes. Ja ja.

Toen het een beetje serieus begon te worden kocht ik bij Fred Snel op de straatweg een Gazelle Champion Mondial. Ik kan me het eindeloze geduld nog herinneren waarmee Fred Snel mij opmat en de fiets met mij samenstelde. Ik koos voor een knalgeel frame met een wit balhoofd; heel vrolijk en toch chique. Ik heb er jaren op gefietst en veel mee beleefd: het is en blijft mijn eerste grote fietsliefde.

Toen ik vond dat ik toe was aan een aluminium fiets en die bij Jean-Paul Dupree bestelde (zoals iedereen weet is dat ook een mooie en vooral tijdrovende gebeurtenis, het werd een gele Principia, terwijl ik dit schrijf staat zij mij mistroostig en verlaten aan) besloot ik mijn Gazelle om te laten bouwen tot vakantiefiets: bredere banden, ander verzet, recht stuur, een wat hogere zit en een voor- en achterdrager. Een soort gravel bike avant la lettre eigenlijk. Het frame werd mooi donkerblauw overgespoten. Mijn eerste grote liefde was getransformeerd van een ranke en vrolijke dame tot een stemmige, stevige en betrouwbare reisgenote.

Toen ik weer eens een keer niet goed wist hoe het verder moest met mijn werkzame leven nam ik ontslag en besloot een paar maanden met mijn fiets op reis te gaan. Op 25 april 2007 stapte ik op voor een fietsreis die bijna vijfduizend kilometer lang zou worden en die mij uiteindelijk in Alicante deed belanden. Mijn fiets en ik volgden de prachtige Groene Weg naar de Middellandse Zee, met een omweg over Alpentoppen. Daarna gingen wij van Bordeaux tot Gerona dwars door de Pyreneeën en zakten we door het steeds heter wordende Spanje af naar het Zuiden.

De blauwe Gazelle was mijn perfecte reisgenoot, Zij klaagde nooit, ving met haar comfortabele (lees: slappe) frame alle oneffenheden op en begroette mij 's ochtends als ik uit mijn tentje kroop. Haar banden raakten niet één keer lek. Wij waren een eenheid, ik hield van haar en zij ook van mij. Ik houd nog altijd van haar.

Na mijn sabbaticale reis gaan Caroline en ik op vakantie naar Italië. Kamperen, de fietsen mee, ook de blauwe Gazelle was erbij. Op de eerste camping aangekomen wordt er uitgeladen. De

fietsen van de fietsdrager af en de spullen uit de auto. Ik leg de fietsen even aan de rand van het pad waar de auto staat en ga verder met uitladen. Daarna vraag ik aan Caroline of ze de auto naar de parkeerplaats wil brengen. Ze stapt in, start de auto en stuurt linea recta richting mijn fiets. Zij blijft met het voorwiel van de auto op de fiets steken en probeert tevergeefs eerst voor- en dan achteruit te rijden. Heen en weer. Over mijn blauwe trouwe Gazelle. Mijn Grote Liefde.

Ik schreeuw: "Mijn fiets! Mijn fiets!" Caroline gebaart dat ze mij niet verstaat en geeft nog eens een forse dot gas om uit de greppel te komen. Dat lukt uiteindelijk. Ik pak mijn geliefde fiets op. Ogen-schijnlijk valt het allemaal mee. Maar als ik haar op haar banden zet zie ik dat het achterwiel minstens vijf centimeter

uit het lood staat. Zij is dood!

In mijn schuur, een soort mausoleum dus, hangt het ontzielde lichaam van de blauwe Gazelle nog steeds. Haar nog levensvatbare lichaamsdelen zijn getransplanteerd naar een stevig aluminium no name frame waarop ik met plezier mijn vakanties vier. Iedere keer als ik de schuur binnenkom kijk ik haar aan. Niet te lang, anders doet het te veel pijn.



Oude liefde roest niet

Mijn eerste racefiets was eind jaren tachtig een eenvoudig rood instap-model van Snel. Net terug van de Klassiekerweek van Le Champion in 1993 brak de schuine buis van mijn Snelfiets tijdens de beklimming bij 'Aart Jansen'. Geen idee waarom we die heuvel bij Austerlitz zo noemden. De fiets zakte gewoon in elkaar, tot verbazing van net passerende wandelaars. "Meneer, wat doet u nou?"*

Ik weet niet meer waar ik mijn broer Joost heb gebeld om me op te komen halen in dit pre-mobiel-tijdperk. Mijn grootste zorg was de Pyreneeën-cyclo 'Bahamontes', die een paar weken later op mijn programma stond. Joost kende ene Jean-Paul Dupree en nog diezelfde zondagavond zat ik in de Utrechtse Asselijnstraat in de huiskamer van de familie Dupree op de pasfiets. De volgende dag belde JP me: als ik inderdaad binnen een week een nieuwe fiets wilde, moest ik kiezen tussen Bianchi en Pinarello. Beide merken waren mij totaal onbekend. Ik gokte en zei "Doe maar een Pinarello".

Om het kort te houden, iets meer dan een week later reed ik op mijn glanzende en verchromde donkerblauwe stalen Pinarello Gavia over Tourmalet, Aubisque en Hautacam. Het werd het begin van een langdurige liefde die nog altijd voortduurt, al rijd ik de laatste jaren voornamelijk op mijn carbon Storck.

Een speciaal moment was toen mijn Gavia en ik voor de eerste keer de Passo Gavia in Italië beklommen. En al die klassiekers, drie maal Vlaanderen, twee keer Roubaix en steeds zonder mankementen. Natuurlijk, af en toe nieuwe wielen, nieuwe pedalen, zadel enzo. En een keer laten overspuiten. Maar de originele 7-speed Campagnolo Record-groep werkt nog steeds goed.

In 1999 liep de achterderailleur in het wiel tijdens de beklimming van de Stelvio. Met een kapotte derailleur en een afgebroken patje meldde ik me samen met Jan de Ruiter (destijds ook een Pinarello-man**) bij de Pinarello-fabriek in Treviso, waar een paar uur later de boel weer gefixed was, zodat ik dus tóch de Dolomietenmarathon kon gaan fietsen.

In Utrecht heeft de Pinarello nog eens een halve dag per ongeluk alleen buiten gestaan zonder gestolen te worden. Hij wilde kennelijk bij mij blijven. Vandaag-de-dag rijd ik zoals gezegd op een Storck, maar een paar keer per jaar mag de Pinarello – met zijn dunne buizen intussen een geliefd 'retro-model' – nog aan de bak. Volgend jaar vijftientig jaar oud en bijna negentigduizend kilometers op de teller.

Nooit zal ik hem wegdoen. Mocht-ie ooit kapot gaan, dan krijgt hij een mooi plekje aan de muur. Oude liefde roest niet.

* Ik kreeg van Snel later zonder problemen een nieuwe fiets; er zat tenslotte tien jaar garantie op het frame.

** Ook Jan rijdt nu op een Storck, maar heeft zijn Pinarello altijd gehouden.



“In Utrecht heeft de Pinarello nog eens een halve dag per ongeluk alleen buiten gestaan zonder gestolen te worden. Hij wilde kennelijk bij mij blijven. “

Mijn fiets

Ik poets hem, ik bewonder hem en ik trap hem af
Hij is vies, dan glimt-ie weer,
om vervolgens weer onder de tette terug te komen
Daar staat-ie dan, in de woonkamer. Waar anders?
Om vervolgens mij weer op pad te nemen
Over dijken, paden, wegen, heuvels of vlak
Door weer en wind of onder tropische zonnen
Hij zorgt voor mijn vrijheid, de wind in mijn hoofd
Hij zorgt voor ontspanning,
maar dit seizoen ook wel voor een beetje stress
Bijna altijd gaat het snel, nooit kan het eens rustig
Om dan vervolgens weer thuis te belanden,
In de woonkamer, in de handen van mijn grootste trots.

Jelmer Draaisma



Raad de Ledig Erver bij de fiets #2

A. Ruud Schrauwen
B. Gerco Meijer
C. Bas Peeters
D. Marc Verhagen
E. Isadora Huber
F. Luut van Hoogvest

Ik heb een fiets

Pluup Bataille

'Ik heb een step, mijn step is blauw, hij kan wel honderd, hoe hard kan die van jou?' Dik dertig jaar geleden al vatte Harrie Jekkers zo'n beetje alles samen wat er over een rijwiel te zeggen valt. In achttien woorden. Bedoeld voor kinderen en een goede spiegel voor volwassenen. Waarom maken die alles onnodig veel ingewikkelder? Daardoor dwalen ze alleen maar af. Want wat valt er eigenlijk meer te zeggen over een racefiets? Een frame, met twee wielen, een stuur en een zadel. Er hangen nog wat onderdelen aan, maar dat is het wel zo'n beetje. Simpele en beheersbare technologie.

En toch, en toch. Er schijnt meer over te zeggen te zijn. Er bestaan duizenden frames van allerlei merken. Ze komen allemaal op hetzelfde neer. Die wielen zijn allemaal rond. Alle derailleurs duwen simpelweg de ketting een stukje opzij. En toch hebben al die merken hun eigen fanatieke volgers. Die verketteren hun beste vrienden, die weer bij iets anders zweren. Helemaal lyrisch kunnen ze worden van het geratel van hun eigen systeem. Een simpele leek vraagt zich af waarom het geluidje er niet uitgehaald kan worden. Tijdschriften worden er over vol geschreven. Alles wordt getest en daar wordt minutieus verslag van gedaan, in onnavolgbaar jargon. Of het nou gaat over frames, wielen, remmen, derailleurs, binnenbanden, buitenbanden, helmen, wielershirts, ondershirts, broeken, zomer-schoenen, winterschoenen, herfst-schoenen, lente-schoenen, handschoenen, schoenplaatjes of overschoenen. Als je niet bij de juiste temperatuur het juiste ondershirtje draagt met de juiste vochtdoorlating, dan kom je niet levend thuis. Dan ben je al lang gestikt.

Iedere week liggen er weer pagina's vol verse fietsporno in de schappen. Vooral geschreven door en voor mannen, die - net als bij echte porno - ook voor hun fiets stijfheid als cruciaal ijkpunt hanteren. Maar ook op dit gebied zijn vrouwen aan een inhaalslag bezig. Ze hebben al een eigen fietspornoblad. Het vereist karakter om nuchter te blijven



als je ziet hoe serieus het is. Nuchter blijven en niet meteen naar de winkel rennen om het nieuwste model te bestellen. Dan wel je fiets of jezelf behangen met de nieuwste snufjes uit de fietsindustrie. Kleding aanschaffen in de meest bizarre kleurencombinaties die op onverklaarbare wijze schiften overleefden.

Fietsen is vooral emotie. En dan is de mens irrationeel en kwetsbaar. En laat hij zichzelf graag van alles wijs maken. En maakt zij zichzelf graag van alles wijs.

Fietsen zijn vooral emotie. Onbaatzuchtige liefde voor een bewerkt brok aluminium, staal, carbon of titanium. Ik ken mannen die met hun superstijve fiets onder de douche gaan. Ik weet niet of ze er nog weleens met hun vriendin onder staan. Als de fietsfetisjisten zich net zo goed in de onderdelen van hun vrouw zouden verdiepen, zou het peloton heel wat minder scheidingen kennen.

Ik heb een fiets, mijn fiets is groen, hij kan wel honderd, hoe hard kan die van jou?





De twee belangrijkste fietsen in mijn leven of: hoe het allemaal begon

Gemma Adelaar

Op mijn twaalfde ging ik na de zomervakantie naar de middelbare school. Dat was een belangrijk moment in mijn leven en daar hoorde ook een volwassen fiets bij: de witte aluminium Peugeot sportfiets van mijn moeder uit de jaren zeventig. Hoewel deze enkele jaren later voor de Rembrandt-bioscoop werd gestolen, begon het fietsvirus vanaf dat moment vat op me te krijgen. Want wat reed die fiets lekker en wat ging hij hard! Het leverde me de bijnaam 'Speedy' op, omdat ik kennelijk altijd zo hard naar school en huis fietste. Nog altijd kan ik me de fiets goed herinneren en het gevoel van vrijheid dat er bij hoorde. De rubberen handgrepen, de glanzende zilverkleurige spatborden, de bel met het leeuwtje erop, het kleine zwarte zadeltasje en de klem aan de voorvork voor het tennisracket van mijn moeder. Tot op de dag van vandaag kijk ik bij een passerende Peugeot damesfiets of het de mijne is.... en heb ik een pathetische voorliefde voor fietsen uit die periode.

Tijdens de lange vrije zomer van 1995 raakte ik verslaafd aan de Tour de France. Terwijl Indurain zijn vijfde Gele Trui won begon ik rondjes te fietsen door Overvecht op mijn witte Peugeot. Maar dat was geen wielrennen en dus smeekte ik mijn ouders om een racefiets. Die kwam er uiteindelijk in de vorm van een stalen Batavus Course met ovalen BioRace voorbladen. En natuurlijk een Banesto-petje (helmen waren toen nog niet zo vanzelfsprekend). Dat ik het na drie seizoenen prutsen uiteindelijk opgaf, daar kon mijn fiets niets aan doen. Ik had er geen idee van hoeveel ik moest eten, drinken of hoe me warm te kleden. In die tijd zonder mobiele telefoons, internet, Garmins en ook bijna geen fietsende vrouwen (laat staan tieners), vond ik het als vijftien-, zestienjarige toch allemaal wel erg spannend en soms ook eenzaam. Mijn fiets belandde in de garage van mijn ouders, totdat ze er in augustus 2009 weer door mij werd uitgehaald.

Want er kriebelde iets en ik ging weer fietsen. En zo stond ik op een zondag in augustus 2009 om 12:55 uur voor het eerst op het Ledig Erf, nog wat onwennig. Een man met een witte snor liep op me toe...



“Terwijl Indurain zijn vijfde Gele Trui won begon ik rondjes te fietsen door Overvecht op mijn witte Peugeot.”

Het racemonster van Taco

Hans van Bohemen

De meesten van jullie kennen mij niet anders dan dat ik op een rode Cervélo Soloist fiets. Ik heb deze fiets al sinds 2009 en hij bevalt mij nog steeds heel goed. Wat niet zo velen weten is dat deze fiets eerst van een andere clubgenoot is geweest. Taco Melissen was de vorige eigenaar. Helaas is Taco in augustus 2009 vrij plotseling overleden. Hij had de fiets nog maar net. Hij was er heel trots op en hield hem piekfijn in orde.

Na het overlijden van Taco werd de fiets te koop aangeboden aan clubgenoten en omdat ik toch op het punt stond om een nieuwe fiets te kopen heb ik meteen gereageerd. Na een kort proefritje, waarbij het zelfs niet eens nodig was om de zadelhoogte aan te passen was ik meteen verkocht en werd ik de eigenaar van dit fraaie racemonster.

De firma Cervélo is in 1995 opgericht door de Nederlandse Canadees Gerard Vroomen, een specialist op het gebied van fiets-aerodynamica. In 2003 werd Cervélo sponsor van Team CSC, dat vele successen boekte met de fietsen. In 2005 en 2006 reed CSC ook op de Cervélo Soloist. Jens Voigt won er een Tour-etappe mee en Fränk Schleck de Amstel Gold Race. Cervélo is nog steeds actief in het profpeloton, tegenwoordig bij Dimension Data.

Ik heb al vele jaren plezier van deze fiets. Ik heb er al heel veel toertochten, rondjes Ledig Erf en WeWo's op gereden en ook cyclo's als de Tour Transalp, de Dolomieten Marathon en verscheidene Krieks. In 2016 ben ik er nog mee over de kasseien van de Ronde van Vlaanderen en Parijs - Roubaix gedokkerd. Voor mijn gevoel is het frame nog zo goed als nieuw. De meeste onderdelen zijn onder-tussen wel een keertje vervangen, alleen het zadel en het stuur zijn nog origineel. Wellicht komt er binnenkort een nieuwe fiets, maar deze topper gaat zeker niet de deur uit, alleen af en toe om eventjes uitgelaten te worden...



Ik leerde fietsen op een Giant

Jan de Ruiter

Mijn fietscarrière begon op een Giant, en wel een Giant Peloton. Gekocht in 1989 bij Zijlmans in Waalwijk, hij kostte net onder de duizend gulden. Amper twee jaar later, nog voordat-ie goed en wel was ingereden, reed ik hem total loss. In de afdaling van de Col d'Allos reed ik frontaal op een auto. Nog wel op m'n verjaardag...

Amper twee jaar later, nog voordat-ie goed en wel was ingereden, reed ik hem total loss. In de afdaling van de Col d'Allos reed ik frontaal op een auto. Nog wel op m'n verjaardag...



Ik zelf kwam er ongelooflijk goed vanaf, maar de stalen buizen van het frame waren verwrongen. Mijn schrik en bibberende knietjes verdwenen snel, want ik was inmiddels reddeloos verloren voor de passie van de fiets. Er moest een nieuwe komen! Een topfiets zou het vooralsnog niet worden, ik moest eerst maar eens leren fietsen. Het werd de Giant Speeder Lite, nog diezelfde zomer aangeschaft.

In tegenstelling tot zijn voorganger was deze fiets niet kapot te krijgen. En wat heb ik 'm mishandeld... De spatbordoogjes heb ik misbruikt om er bagagedragers aan te hangen. Behangen met tassen moest-ie met me mee over Franse bergpassen en Oost-Duitse kasseien. In 1996 kwam ik bij de fietsclub en na een jaar werd het fietsje afgedankt. Verlaten voor een Italiaans raspaardje. Het oude fietsje stond enkele jaren voornamelijk te verstoffen in de schuur.

Maar in 2000 maakte de Speeder Lite zijn come back. En wat voor een! Er werden plannen gesmeed om de gevreesde toertocht Parijs-Roubaix te gaan fietsen en daar durfde ik mijn mooie Pinarello niet aan te wagen. Dankbaar aanvaardde de oude Giant deze klus. Ik was er heilig van overtuigd dat de kasseien de genadeklap voor deze fiets zouden worden. Maar is er een waardiger plek om afscheid te nemen van een dierbare fiets dan in de Hel van het Noorden? Om het naderende onheil te bezweren heb ik 'm voorzien van een oorlogsbeschildering in de clubkleuren van het Ledig Erf. Dat pakte goed uit: fiets en berijder doorstonden de beproeving van de Noord-Franse kasseistroken glansrijk en de fiets mocht als dank voor bewezen diensten weer de schuur in.

Nog één keer mocht de Speeder Lite schitteren. In 2003 bestond café Ledig Erf 25 jaar en is de Giant namens de fietsclub cadeau gedaan aan Jacob. Aan de wand van het café mocht-ie nog een paar jaar van zijn welverdiende pensioen genieten. Dat was een perfect eindstation. Fietsen hoefde hij niet meer. En met half geamputeerde wielen zat dat er trouwens ook niet meer in...

Lot of toeval?

Alex Leenders

*Ergens hier boven is het
Opperfietswezen mij gunstig
gezind.*

Ik wil het hier niet over mijn eigen Red Bull racefiets hebben, maar over die vreemde ervaring dat ik in loterijen steeds een fiets win.

Ik voelde twintig jaar geleden dat mijn ATB Giant Boulder instapmodel al klaar stond op de Bike Motion fietsbeurs. Ik moest hem alleen nog winnen. Teruglopen naar de ingang, een kwestie van een lootje uit het programmablade scheuren, je naam erop en hups, de glazen pot in. Trekking in de middag, en ja hoor, bingo, mijn nummer. Omstanders fluisteren naar elkaar 'Kijk, die man heeft een fiets gewonnen'. 'Kom om vijf uur terug, dan krijg je een papier mee dat je hem mee mag nemen'. Zo gezegd, zo gedaan. Lopend gekomen, fietsend naar station Amstel, terug naar Utrecht.

Deze zomer was het weer raak. Ze stond achter de balie van de Bruna, waar ik een pak kopieerpapier kocht. 'Hoe kan ik die fiets winnen?' vroeg ik en wees op een prachtige gele folder, die naast de kassa mijn aandacht trok. Een folder met twee bollingen in de vorm van de wielen van een racefiets. 'U moet er wel voor vijf euro twee Lottoloten bij kopen', zegt ze breed lachend. 'Doe maar. En als het die fiets wordt, kom ik zeker iets met je delen'. Na enige tijd, Bruna Nederland aan de lijn met de vraag hoe lang ik ben en wanneer ik mijn fiets kan ophalen. Op de dag zelf voor de verkoopster een doos fijne bonbons meegenomen. De hand die gul is, moet je immers koesteren. 'Het is toch waar', hoor ik in de winkel de ene vrouw tegen de andere zeggen, 'dat je in zo'n loterij ook echt iets wint'. Ik knik.

Ergens hier boven is het Opperfietswezen mij gunstig gezind. Ik voel dat ik gestuurd word, krijg tekens. Komt het doordat ik zo van fietsen hou en er enthousiast over ben? Of omdat ik me altijd ontfrem over kapotte weesfietsen, die ik van straat meeneem, opknap en meegeef aan een vriend die ze naar Afrika verscheept?

Ik rij nu op mijn groene Bianchi heel tevreden rond. Opnieuw een instapmodel, heel slijk afgemonteerd met Campagnolo Xeon. Onze werkster uit Oekraïne vindt hem mooi. Ze zegt dat ik zeker ook een derde keer een fiets zal winnen. Ze is blij voor me. Ai, is dit een teken? Zou het lot vooraf te sturen zijn? Plots komt het beeld van een Senza Giulia G2 Dark voorbij, waar ik al heel lang op val. Een echt racemonster, precies de fiets voor mij. Maar als het mag, lief Opperfietswezen, dan deze keer liever geen instapmodel.



De fiets van een klein meisje

Joost van Waert



Toen ik voor het eerst op een racefiets sprong had ik er totaal geen sjoerge van. Maar dan ook echt helemaal niet. Het begon al met die fiets. Een goede vriendin deed haar oude racefiets weg. Of dat misschien iets voor mij was? Ja natuurlijk was dat iets voor mij. Was ik niet al een wielrenner, in het diepst van mijn gedachten? Als ik op de tv Sean Kelly een klassieker zag winnen dan reed ik de volgende dag de stenen uit de straat, op mijn oude stadsbarrel. Dan was ik Sean Kelly. Althans, zo voelde ik me.

Dus toen er een echte Peugeot op mijn weg kwam was het een uitgemaakte zaak dat ik die moest hebben. Dat dat meisje twee koppen kleiner was dan ik, daar stond ik helemaal niet bij stil. Waarschijnlijk heb ik dus gewoon een paar jaar met mijn knieën tegen het stuur aan gereden. Ik wist niet beter, ik had geen vergelijkingsmateriaal. En dan die rare smalle bandjes, die bleven maar zacht, hoe lang ik ook stond te pompen. Wist ik veel dat je zo'n ventiel eerst los moest draaien.

Het duurde al met al dus wel even voordat ik op weg kon. Op en neer naar Schoonhoven, dat leek me wel mooi, zo'n stukje langs de Lek. Ik zette de fiets in zijn allerswaarste versnelling en ging op pad, mijn benen gingen rond als in een vertraagde film. Weinig bewegen, dacht ik, dan word ik niet gauw moe. Toen ik vele uren later eindelijk weer thuiskwam liet ik me met fiets en al tegen het hek aan vallen. Mijn benen trilden, ik kon niet eens meer afstappen.



Raad de Ledig Erver bij de fiets #3

A. Suzanne Lesquillier
B. Jelmer Draaisma
C. Geert Leenders
D. Peter Verhallen
E. Eelco Rondhuis
F. Pluip Bataille



Gijs de Rijk: 'Ik zou nog wel een 29'er willen hebben'

Dat je drie fietsen hebt, dat kan nog wel: een stadsfiets, een racefiets en dan nog een vakantiefiets of een ATB. Voor veel Ledig Ervers is dat een herkenbare situatie. Voor iemand met vijf fietsen valt ook nog wel begrip op te brengen, maar 25 (vijf-en-twintig!) fietsen, dat is toch wel extreem. En het is genoeg reden om eens een kijkje te gaan nemen bij fietskoerier Gijs de Rijk.

Om niet helemaal omver geblazen te worden door het verschil in technische kennis vraag ik Erik Spierenburg mee als 'side-kick'. Hij is niet alleen een van de betere technici van onze club, maar hij is ook altijd eigenzinnig op zoek naar speciale onderdelen of originele oplossingen.

Gijs: Een jaar of vijftientig geleden heb ik bij Wim Kok mijn eerste racefiets gekocht. Dat was een klassieke zilverkleurige tweedehands Peugeot. Mijn eerste echte racefiets was een rode Bianchi, die ik kocht bij Jean-Paul Dupree. In de loop der jaren zijn er nog wel een paar exemplaren bij gekomen: tijdritfietsen, baanfietsen, een hip zijspan voor mijn zoontje Pijke, ATBs en vooral veel fixies. De meeste fietsen bouw ik zelf op. Een enkele keer schakel ik de hulp in van Rinus Spoor van CycleWorks, die zit in hetzelfde pand als ons fietskoeriersbedrijf. Ik ben ook nog Shimano-testrijder geweest, daardoor heb ik heel wat onderdelen, wielsets en schoenen gekregen. Ik vind het leuk om daar verschillende combinaties mee te maken.

En ik zit regelmatig op Marktplaats te kijken. Soms zie ik daar een fiets voorbijkomen voor een bedrag waarvan ik

denk: die kan ik over een jaar wel weer doorverkopen voor dezelfde prijs. Dan kost zo'n fiets me dus eigenlijk niks. Of ik zie een mooie fiets die ik vroeger graag had willen kopen, maar toen niet kon betalen en die in de tussentijd niet duurder is geworden. Tja, die kun je dan toch niet laten lopen.

Voor mijn werk als fietskoerier rijd ik voornamelijk op een fixed fiets of baanfiets. Het bracket zit wat hoger en de cranks zijn korter, dus je kunt doortrappen in de bochten, daardoor ben je veel sneller. Er zitten haast geen onderdelen op, dus je hebt ook veel minder last van vuil dat overal tussen gaat zitten. En 's winters is er natuurlijk die pekel, dat is de pest voor je fiets. Een baanfiets heeft geen derailleur, daardoor kun je met een bredere ketting rijden, die slijt lang niet zo hard als een derailleurketting. Je hebt geen freewheel, dus je moet altijd doortrappen. Als je vaart moet minderen kun je gaan laveren of tegendruk geven op de pedalen. Een fixie is efficiënter dan een fiets met freewheel en handremmen. Een voorrem is ook op een fixie verplicht, maar die gebruik ik niet zo vaak.

Erik herinnert hem aan die keer dat hij ten val kwam op het Ledig Erf.

Gijs: Toen ik op een koeriersrit een keer langs het café kwam werd ik aangeroepen door een paar fietsvrienden. Net toen ik vlot tussen een paal en bushokje door dacht te fietsen keek ik even naar ze om, maar ik vergat dat ik een grote koker in mijn rugtas had. Dat ging dus fout!

Erik vraagt hoe hij de ideale fiets ziet.

(Denkt even na): Een fiets die nooit slijt, dat zou ideaal zijn voor het koerierswerk. Ik heb nu een fiets met schijfremmen en Phil Wood-naven. Van die naven heb ik nog nooit de lagers hoeven te vervangen! Terwijl ze toch heel wat pekel en sneeuw hebben moeten verduren. En met schijfremmen slijten je wielen natuurlijk ook niet zo hard als met remblokjes. Normaal doe ik maar een jaar met een wielset. Na twintig-duizend kilometer zijn die velgen echt wel op. Koerierswerk is de hele dag remmen en optrekken, ik heb soms wel 140 adressen op een dag. Zeker op natte wegen geeft dat veel slijtage.

En is hij nu tevreden?

Gijs: Ik denk dat ik nu wel stop met het kopen van fietsen. Alleen een 29'er ATB zou ik nog wel willen hebben. En het liefst schijfremmen op al mijn fietsen.

Na het bezoek aan de fietsencollectie gaan Erik en Gijs nog even zitten likkebaarden op het internet in een zoektocht naar een mooie titanium voorvork.

Gijs: Het Engelse pond staat momenteel hartstikke laag, dus dat is gunstig.

Als we weer buiten staan zijn onze fietsen weg. Het lijkt een passend einde van een avond met een overdaad aan tweewielers, maar gelukkig blijken ze alleen maar door een boze buurman op straat te zijn gesmeten.

Gijs: Jullie hadden ze wel in de schuur mogen zetten.

Wij: Heb jij dan een schuur!?

Gijs: Ja, daar staan ook nog een paar fietsen...

Joost van Waert, met dank aan Erik Spierenburg.



"Deze titanium Maurizio heb ik helemaal zelf opgebouwd. En ik ben dan wel zo'n freak dat ik een crankstel uit hetzelfde bouwjaar wil hebben als de remmen en naven. Dat is best wel nerdy eigenlijk."

"Deze Pinarello Pista is een baanfiets. Ik heb er ook eens een criterium mee gereden. Dat is heel gek, een wegwedstrijd met allemaal fixies. Er was een man bij met zó'n zwaar (vast) verzet dat hij er bijna niet mee op gang kon komen. Toen dat eindelijk lukte had de rest van het peloton natuurlijk al een enorme voorsprong. Lachen was dat!"

Deze Planet X is full carbon, óók de voorvork. Hij is heel stijf en heel licht en hij heeft een tamelijk kort frame. Deze fiets is echt alleen voor op de wielervedstrijd, er kan ook geen voorrem op."



"Het in elkaar zetten van deze Ridley-tijdrit-fiets was een ramp! Een eindeloos gepeel om de remkabels door het frame te krijgen. Hij heeft een heel duur stuur, daar heb ik een stuk af moeten zagen. Het resultaat is echt fantastisch, die fiets gaat zóveel harder dan een andere tijdritfiets!"

"Deze Specialized Tarmac heb ik om te racen. De wielen die er nu in zitten zijn wat zwaarder, maar ooit was deze fiets 5,8 kilo. Ik heb er speciale kleine snelspanners in gezet, dat scheelt toch gauw weer honderd gram."

Het frame en de renner

Jan Builtjes

Nadat de Muur van Berlijn in 1989 grote gaten had gekregen reden mijn vriend Meinhard en ik onze zaterdagse fietsrondjes niet meer over de heuvels van Grunewald in West-Berlijn, maar uitsluitend nog in het terra incognita van Brandenburg, rondom de stad.

Door een gat in de Muur in de wijk Zehlendorf kwamen we al snel op Oost-Duitse wegen, die sinds de aanvang van WOII niet meer waren onderhouden. En zo stuurde ik mijn uit 1978 stammende Peugeot sportfiets over landelijke wegen, die een mengeling waren van stroken slecht asfalt en oeroude kasseien. We kregen de smaak al snel te pakken en zo reden we elke week een rondje van 75 kilometer. Na een jaar of twee wilde Meinhard zijn sportfiets vervangen door een echte racefiets. Toen had ik geen keus: op mijn sportfiets zou ik hem nooit bij kunnen houden. Wij lieten ons opmeten bij Langkruis in Rotterdam en kozen een frame uit. Daarna kozen we het stuur, de groep, de velgen, we lieten wielen maken, men kent het wel. In Berlijn hadden we dit zo niet kunnen doen. Daar kon je toentertijd alleen geheel afgemonteerde fietsen kopen (en dat is heden ten dage bij veel Duitse fietsenzaken nog steeds zo).

Het Jan Janssen-frame dat ik in 1992 bij Langkruis kocht betekende het begin van mijn wielercarrière. De fiets voelde al bij de eerste rit aan als gegoten, alsof ik er al jaren op zat. Hij had natuurlijk toeclips en commandeurs aan de framebuis. Maar hiermee vloog ik soepel over de wegen en de kasseien rondom Berlijn. In 1994 maakte ik tijdens de Ronde van Vlaanderen voor het eerst kennis met de Vlaamse kasseien. Het jaar erna reed ik



Luik-Bastenaken-Luik. Ook op de Rosier en de Redoute kwam ik met de Jan Janssen goed omhoog. Mijn eerste echte col reed ik in 1995 in het Zuiden van de Ardèche: de Col du Mas de l'Aire. Ik had het punt bereikt dat ik niet zou weten wat ik zonder mijn fiets zou moeten beginnen.

In 1998 verhuisde ik van Berlijn naar Utrecht en vanaf dat najaar reed ik op zondag met het Ledig Erf mee. De Jan Janssen heeft daarna nog menig hoogtepunt in mijn wielercarrière mogelijk gemaakt. Niet alleen de eerste vier maal Paris-Roubaix, maar ook diverse keren L-B-L, een paar Mergel-Heuvelland Tweedaagsen, het criterium op de Maliebaan, veel tochten in binnen en buitenland en vele, vele zondagse rondjes Ledig Erf. De wielen en pignons versleten en werden vervangen, maar het frame bleef me al die jaren trouw.

In 2008 was het toch tijd voor een nieuw frame. Dat werd een Storoni en de Jan Janssen werd mijn winterfiets. Toen ik een paar jaar later een tweede Storoni kocht – en de eerste doorschoof naar winterfiets – was het voor de Jan Janssen tijd om met pensioen te gaan. Maar van het frame kon ik toch geen afscheid nemen. Het kreeg een ereplaats aan de muur van de gang, tussen mijn wielensets en reserveonderdelen. Het frame waakt daar over mijn poetsdoeken, zodat het nog een beetje feeling houdt met de wielwereld, ook al komt het niet meer buiten. Van al mijn fietsspullen zal dit frame het laatste zijn dat ik zal weggooien. Er hangen te veel herinneringen aan.



Mijn fiets-voor-een-dag

Joep van de Laar

Er hebben aardig wat fietsjes onder mijn kont gehangen in de loop van mijn leven. Het moeten er rond de twintig zijn. Van mijn eerste, een doortrappend kinderfietsje, tot aan de vier die ik tegenwoordig ergens in huis een plaatsje moet bieden, en dan nog een vijfde in onze *dépendance* in Lucca, Toscane (een Pinarello racer). Laten we het vooruitgang noemen. Vooruitgang die, zoals bekend, zelden stil staat. Waar het heen gaat met ons en de wereld, da's weer een ander verhaal, we weten het niet, we kunnen het ook niet weten. Maar er bestaan her en der minder optimistische gedachten over. Gelukkig is er altijd nog de fiets, mijn fiets. Prima middel om de zinnen mee te verzetten, om de geest te laten waaien.

Vooruitgang heb ik op fietsvlak zeker geboekt. Ik schakel tegenwoordig elektronisch! Dat was zeker nog niet zo op mijn eerste fietsje, dat doortrappertje. Ik zal er zeker fier op zijn geweest, al weet ik me dat niet goed meer te herinneren, en mijn ouders kan ik het niet meer vragen. Wel weet ik nog dat ik er een keer ongelukkig mee ben gevallen. Schade: bult op mijn hoofd, maar helaas geen sleutelbeen gebroken. Ik moest nog veertig jaar wachten vooraleer dat wielergeluk mij beschoren werd.

Aan mijn eerste 'echte' fiets bewaar ik wel herinneringen, goeie. Die fiets kreeg ik toen ik in 1961 naar de middelbare school zou gaan, in een ander deel van Eindhoven. Dat een fiets een kostbare aanschaf was werd mij wel duidelijk uit het feit dat mijn vader en ik een bedelbezoek aan opa moesten brengen om het benodigde geld bij elkaar te krijgen. Opa had een gul moment en zo kon ik met mijn vader naar Het Rijwielpaleis. Uit de ruime keuze opteerde mijn vader voor een degelijk geval met terugtrapremmen. Dat vond kleine Joep niet erg chill, die wilde liever die Locomotief met handremmen! Dat was veel stoerder en ik zou zo ook beter lijken op mijn wielersheld Charly Gaul, dat jaar nog derde in de Tour de France.

Maar ja, die Locomotief was aan de prijzige kant (fl. 208,-), en was dat niet gevaarlijk met die handremmen dan, zo vroeg mijn vader. De verkoper schoot me met een knipoog te hulp. Was het immers niet zo dat ze in de Tour de France ook allemaal met handremmen reden, bergaf nog wel? Nou dan! Kijk, now we were talking! Ik werd dus de trotse eigenaar van de Locomotief met handremmen. Ik leek wel een wielrenner! Toen het fonkelnieuwe er een beetje af was werd hij ook echt mijn eerste soort-van-racefiets. Met omgekeerd stuur speelde ik met mijn vriendjes Toerdefransje. We reden vaak de Ronde van het



Vliegveld (Welschap) en kozen dan allemaal de naam van een echte Tour-renner. Een van mijn vriendjes, Henkie Coppens, was altijd Sjak Mankepiel; hij kon net als de echte Anquetil lang een hoog tempo aanhouden, een echte tijdrijder dus. Uiteraard speelde ik Charly Gaul, de klingeit, al waren er op ons parcours absoluut geen bergen te vinden.

Ik moest aan deze persoonlijke prehistorie terugdenken tijdens L'Eroica, die ik enkele jaren geleden reed, die prachttocht over de onverharde wegen van Toscane. Een Atala uit 1952 was toen mijn fiets-voor-een-dag. Een fiets uit de oude doos, nog ouder dan mijn Locomotief. Met maar vier kransjes van achter en uitgerust met tubes! Na een klapband van voren in een afdaling moest ik nog een reservetube omleggen ook. Kijk, met mijn wielerromantische inslag kies ik die Atala tot mijn favoriete (race)fiets aller tijden. Al bereed ik hem ook maar één dag.



Mijn eerste racefiets

Mijn eerste racefiets? Tja, dát is lang geleden! Het jaar zou ik niet precies meer weten, maar het moet omstreeks 1980 geweest zijn. Het was in mijn studententijd en ik zie me nog in die winkel staan. Het was een volledig witte Phoenix, waar ik meteen verliefd op was. Alleen al vanwege de naam, want Phoenix was de naam van de studentenvereniging waar ik toen lid van was. Hoewel ik normaal heel lang wik en weeg voordat ik een aankoop doe, was de aankoop van mijn eerste racefiets gedaan voor ik er erg in had.

Met diezelfde racefiets maakte ik mijn eerste fietstocht in de Alpen. Ik was toen nog wel heel erg een wielertoerist, want ik had nog niet eens behoorlijke fietskleding. In de Alpen reed ik rond in een T-shirt en met een raar petje op mijn kop. Die fietsvakantie was wel een avontuur, want daar reed ik mijn eerste tocht die langer was dan honderd kilometer; in Nederland had ik nog nooit een dergelijke afstand gefietst. En dit ging ook nog eens over drie van de hoogste cols van Zwitserland, de Furka, de Grimsel en de Sustenpas! Mijn Phoenix had een derailleur met achter maar vijf kransjes. Dat was toen normaal. Maar het ging allemaal prima. Ik was direct verkocht en sindsdien ben ik niet meer gestopt met fietsen.

Jarenlang heb ik met veel plezier op die Phoenix gereden tot ik in 1989 een nieuwe racefiets kocht. Mijn oude Phoenix kreeg nog een tweede kans als crossfiets. In die tijd kwam namelijk een nieuwe hype uit Amerika overgewaaid: de ATB. Een fietsmaat van de WV Ede (waar ik toen lid van was) had als een van de eersten in Nederland zo'n ATB gekocht en ging er daarmee op uit in de bossen rondom Ede. Hij deed zijn best om ook clubgenoten mee te krijgen. Ik aarzelde echter om ook meteen een ATB te kopen. Daarom heb ik toen mijn oude Phoenix omgebouwd tot een cyclo cross-fiets met terreinbandjes erop. Daarmee heb ik een eerste winter door de bossen geragd. Dat vond ik zó leuk dat ik daarna in 1990 toch ook een ATB heb gekocht. Mijn trouwe Phoenix had toen geen functie meer en daar heb ik toen definitief afscheid van genomen.

Luut van Hoogevest

In de Alpen reed ik rond in een T-shirt en met een raar petje op mijn kop.





Of ik houd van mijn fiets?

Timo Klok



Jean-Paul Dupree spreekt

De man met de mooiste naam in wieler-Utrecht is al jaren voor velen een vaste waarde. En een fenomeen. Veel Ledig Ervers hebben tot diep in de nacht, al of niet in het weekend, bij Cycles Dupree gebivakkeerd voor een spoedreparatie, een setje nieuwe wielen of een geheel nieuwe fiets. Velen hebben ook (lang!) gewacht op de offerte die al of niet zou komen en hebben kennis gemaakt met de oorspronkelijke ziel Jean-Paul Dupree. Wij stelden hem enkele simpele keuzevragen en Jean-Paul liep zonder enige aarzeling geheel leeg.

Ledig Erf of een andere club?

Altijd Ledig Erf. Want bij andere clubs worden mensen zonder beenstukken weggestuurd. Volwassen mannen komen met tranen in de ogen bij mij in de winkel, omdat bij zo'n club iedereen moet wachten als er iemand een lekke band krijgt. En dan worden ze verkouden. Dat soort dingen. Ik heb zelfs meegemaakt: er was een meneer, die had een brief thuisgestuurd gekregen dat hij was gesignaleerd zonder helm. Hij was even op de racefiets naar de Albert Heijn geweest. En zo heb ik nog wel een boel quotes.

Kersenbonbon of pure chocola?

Melkchocola, maar die keus heb ik niet. Dan toch maar pure chocola, daar zit het meeste in waar een wielrenner wat aan heeft. Hoe hoger het cacaogehalte, hoe beter het is voor je aderen. Die slibben daarmee minder snel dicht, je bloedplaatjes blijven minder snel hangen. Het is beter voor je hart. En het is een beetje prestatie-bevorderend, het werkt als cafeïne. Ik heb altijd voor de rit chocolade genomen. Melkchocola, want dat vind ik lekkerder. Ik werkte een hele reep naar binnen, gewoon 200 gram d'r in jassen.

By the way, hoe lang fiets je al niet meer?

Ik heb deze zomer stiekem weer gefietst. Het ging heel makkelijk. Ik had vijftien jaar stilgestaan, ik heb tus-

sendoor alleen nog een Gran Fondo gereden op uitnodiging van Bianchi. Afgelopen zomer ben ik op Gran Canaria geweest en op de eerste dag na fietste ik alsof ik nooit gestopt was. De derde dag zat ik van negen uur 's morgens tot halfnegen 's avonds op de fiets, vijfduizend hoogtemeters. Het zal wel aan de fiets gelegen hebben, allemaal carbon, dat had ik vroeger niet.

Heb je alweer plannen om vaker te fietsen?

Die plannen had ik al, ik had mijn fiets al tevoorschijn getoverd om elke week te fietsen, maar dat is niet gelukt. Het gaat zeker gebeuren. Als ik m'n zaakjes op orde heb kom ik zeker weer tevoorschijn.

Rommelhok of showroom?

Showroom. Betere uitstraling, met alle spullen die er staan. Als ik het zelf voor het zeggen heb ziet alles er piekfijn uit. Maar er worden overdag heel veel spullen gebracht. Je hebt dagen, dan heb je vijftien calamiteiten, dan komen ze bebloed binnen omdat ze onderuit zijn gegaan en dan dumpen ze hun fiets, onder de modder, in je zaak. Die moet je ergens neerzetten. Mensen die bebloed binnenkomen, kun je moeilijk de deur wijzen. Vandaag had ik er alweer twee. Dat hou je altijd.

Nee zeggen is dus een issue?

Nee zeggen is een probleem en ook de locatie waar ik zit. Als ik voldoende ruimte had kon ik een aparte ruimte hebben voor reparaties en een andere om alles te showen. Dat is vaak even het probleem, het is schipperen. De ene dag ziet alles er piekfijn uit en de andere dag staat de showroom weer vol met fietsen die gerepareerd moeten worden.

Gezin of werk?

Eigenlijk zou ik gezin moeten zeggen, maar het is toch werk. Ja, drie kids en een lieve vrouw. Maar het werk ligt mij meer aan het hart.

Je woont boven de zaak.

Dat kan je je relatie kosten. Je laat je werk niet los, daardoor schenk je te weinig aandacht aan je gezin. Het kan zo gebeuren. Het is altijd spanning en strijd, de klant gaat altijd voor. Dat pikt de wederhelft op een gegeven moment niet meer.

Maak je tijd vrij?

Ik besteed er te weinig tijd aan, maar ik ben wel begonnen met voetbalcoachen, om zoveel mogelijk met de kinderen te doen. Maar ondertussen ben ik alweer meer bezig met de kinderen van anderen dan met mijn eigen kinderen. Er zijn mensen die hun kinderen bij de vereniging dumpen: "Jean-Paul, zoek het maar uit!" Ook dan zeg ik geen nee. Mijn moeder zei altijd: "Je moet eerst aan de ander denken en dan pas aan jezelf." Dat is bij mij een beetje doorgeschoten.

Mierenneuker of liefhebber?

Liefhebber, géén mierenneuker! Ik ben wel een perfectionist, dat zie ik als iets positiefs. Een mierenneuker zie ik als iets negatiefs, iemand die op alles loopt te bezuinigen, tot het een keer misgaat. Maar je hebt wel steeds meer mierenneukende klanten. Het consumentengedrag verandert. Het heeft te maken met de hele wereld. We leven in een gestresste cultuur. Je moet meer aanpoten. Vroeger kon je veertig jaar ambtenaar zijn zonder iets te doen.

Dat kan nu niet meer. Je kunt tegenwoordig als ambtenaar zelfs ontslagen worden! Alles staat onder druk. Evaluatiegesprekken en zo. Klanten behandelen mij zoals ze behandeld worden op hun werk. Ik zit tussen de stress van hun werk en ontspanning in.

Vroeger ging het zo: toen was Gazelle hét merk. Alles was mogelijk; kleur, onderdelen en dan duurde het drie maanden totdat het frame er was en dan had je dus twaalf weken de tijd om wielen te maken, de juiste onderdelen te zoeken etc. en dan kon je gaan opbouwen. Dat wist iedereen. Tegenwoordig willen ze een fiets gisteren al



hebben, een druk op de knop en je hebt hem al. Dat verwachten ze ook van 'het ambacht'. Er fietsen nu ook veel meer mensen. Tegenwoordig fietsen ook de vrouwen van wielrenners, terwijl die daarvoor niks deden. Iedereen is gaan fietsen. Het is een lifestyle geworden, het is hip. Dat betekent dat je veel meer mensen krijgt die niet meer weten hoe het vroeger was. Die willen een-twee-drie een fiets hebben, dat staat haaks op de kwaliteit. Het kán wel, maar dan moet je maar één klant hebben. Als je 30.000 mensen kent wordt het steeds moeilijker. Het verwachtingspatroon is anders geworden. Dat maakt werken tegenwoordig moeilijk. Op Curaçao is het heel anders. Als ik daar ben, ben ik de koning, iedereen ligt aan mijn voeten. Is het de ene dag niet, dan is het de andere dag wel. Dat is de houding daar.

Utrecht of Curaçao?

Utrecht toch wel, vanwege de mogelijkheden. Curaçao is maar een klein eiland, waar misschien maar duizend mensen fietsen. Zakelijk zijn er in Utrecht veel meer mogelijkheden. Voor je ontspanning is Curaçao veel beter, maar daarvoor kun je ook naar de Canarische eilanden gaan. Ik heb ook een zaak op Curaçao. Daar heb ik te weinig aandacht aan besteed. Maar er komen nu veel mensen uit Curaçao naar mij toe, wel vijf per week, en ook uit Colombia en Brazilië en zo.

Dag of nacht?

De dag is wel gezonder, maar toch liever 's nachts, dan kan ik lekker doorwerken. Ik slaap drie, drieënhalve uur per nacht. Dat lukt nog steeds, maar het gaat steeds moeilijker. Als ik bijvoorbeeld naar boven ga om wat te drinken te halen en ik kijk dan even naar het late journaal, dan val ik gelijk in slaap. Ik moet gewoon doorgaan. Maar ik voel geen verschil met de hoeveelheid energie die ik vroeger had en nu, dat niet. Net zoals bij dat fietsen op Gran Canaria. Dat ging zó makkelijk, dat was gewoon een bevrijding. Ik kwam een trainingsmaatje tegen en daarmee had ik een rit gepland van negen uur tot één uur. Maar dat werd half negen 's avonds, want hij trok het niet, ik moest zo vaak op hem wachten! Hij ging er helemaal aan, zo hard ging ik.

Commercieel of uit roeping?

Uit roeping. Ik combineer het filantropische een beetje met het commerciële. Op een gegeven moment ben ik erachter gekomen dat dat mij wel lag. Alles wat ik doe probeer ik zo goed mogelijk te doen. Alles, ook de voetbaltraining en zo veel dingen. Dat kan eigenlijk niet, winst maken en al het andere. Qua cijfers doe ik het wat dat betreft niet goed. Mijn personeel krijgt dik betaald, maar ik houd er weinig aan over. Ik werk voor Piet Lul. Ik ben wel rijk, want alle voorraad is van mijzelf. Ik geef veel korting en maak weinig marge. Ik bekijk dingen vanuit mijn hart, geef dingen weg. Dat komt ook door de online-cultuur. Mensen komen schoenen passen en zien op hun telefoon dat die ergens anders 120 euro zijn. Dan kun je niet 160 euro vragen. Dat gebeurt aan de lopende band. Alles wordt in vergelijking genomen. Een meisje kwam vandaag nieuwe remkabels halen, maar de tandwielen en ketting had ze ergens anders vandaan.

Je moet je vasthouden aan de positieve dingen in het zakendoen. Als je alleen naar de negatieve kanten kijkt, stop je liever vandaag dan morgen. Dat komt door de omslag in het gedrag van de mensen. Maar er zijn ook mensen die bij mij tot bezinning komen. Die hebben iets online gekocht en daar zijn ze dan zo ontevreden over, daar komen ze volledig op terug. Die lopen met mij weg, omdat ze de persoonlijke benade-

ring hebben gemist.

Je bent tegenwoordig een gebruiksartikel. Dat hebben heel veel detailisten. Dan koopt iemand op internet een Tacx en dan vragen ze aan jou om hem te repareren. "Jij bent toch Tacx-dealer?" Ik ga daar nu wat harder mee om. Er zijn jonge mensen, die weten niet beter. Die kun je nog proberen op te voeden. En uitgekookte mensen wijs ik de deur. Dat voel ik aan. Dat doet de voetbalschoenenzaak hiertegenover ook, die heeft een plakkaat aan de deur hangen. Mensen kwamen alleen de schoenen passen en dan bestelden ze ze op het internet. Dat gebeurt bij mij ook, dat is heel lastig. Mensen krijgen bijvoorbeeld bij mij duizend euro korting op een fiets van drieduizend euro en dan willen ze ook nog korting op het fietscomputertje!

ZZP'er of personeel?

Je hebt personeel nodig. Ik ben te klein voor personeel, maar ook weer te groot om het zonder te doen. Ik maak voldoende omzet om personeel te betalen, maar de marges worden steeds kleiner. Ik heb het liefst ZZP'ers als personeel. Vast personeel kost heel veel geld, vooral als het misgaat. Ik heb heel veel malafide personeel meegemaakt. Mensen die voor tonnen hebben gestolen en gefraudeerd. Eerlijk is belangrijker dan goed, want ook goed personeel kan de boel flessen. Nu werk ik met Andy, die is goudeerlijk en trouw

en heeft een groot hart. En Quinten uit Curaçao, allebei hebben ze een HTS-achtergrond. Als Andy bijvoorbeeld een idee heeft, dan wijkt hij daar niet vanaf. Dat heb ik ook wel een beetje.

Vieze fiets of geen fiets?

De vieze. Je bent wielrenner. Geen fiets is geen optie. Mijn advies om niet in de regen te rijden is kostenbesparend voor de klant en de fiets blijft er beter uitzien. Laatst was er een man die reclameerde over een lange waterafstotende fietsbroek. Hij had een heel weekend in de stromende regen gereden en alles in zijn fiets was eraan: balhoofd, trapas, alles! En zijn broek. Zijn benen bleven niet droog.

Tegenwoordig kant het vocht niet meer uit het frame, er zitten geen gaatjes meer in. Dat is het grote probleem. Mountainbiken is prima voor in de winter. Maar het onderhoud daarvan is verschrikkelijk. Dat kost heel veel tijd. Racefietsen zijn leuker.

Wedstrijd of toertocht?

Wedstrijd, ik win graag. Maar ik was niet heel fanatiek, vaak kwam ik net op tijd voor de start aan. Dan wilde iemand weer wat hebben uit de winkel. Een keer ben ik een wedstrijd met twee rondjes achterstand begonnen, toen ben ik uiteindelijk nog derde geworden, met vijftig meter achterstand. Op een gegeven moment heb ik dus maar besloten om ermee te stoppen. Dan





kwam er net weer iemand aan de deur die gevallen was. Ik was steeds te laat. Ik heb vakanties laten schieten, tickets weggegooid om mensen te helpen. Allemaal omdat ik geen nee kan zeggen.

Jong of oud?

(Weifelend) Je kunt beter zeggen; verpest of niet verpest. Je moet het meer vanuit professie bepalen; druk en goed verdienend, dat zijn trouwe klanten, mensen die het waarderen dat je tijd voor ze neemt, dag en nacht. Die werken bij de Rabobank. En medici, rechtsgeleerden. Dat is mijn grootste groep klanten. Daarnaast zijn de oudere klanten het meest trouw. Vroeger was het zo, dan was je het mannetje als je een hartstikke dure auto kon kopen, om de burens de ogen mee uit te steken, nu is het zo: als je iets zo goedkoop mogelijk aanschaft, dan ben je het helemaal.

Nieuwe fiets of onderhoudsbeurt?

Het ene is afhankelijk van het andere: je moet nieuwe fietsen leveren om onderhoudsbeurten te kunnen doen. Nieuwe fietsen zijn het belangrijkste, hoewel je daar bijna niets op verdient, omdat de markt kapot is. Met onderhoud heb je meer marge: arbeidsuren, onderdelen etc. Nieuwe fietsen zijn wel duurder ge-

worden.

Dat is de marktontwikkeling, de toenemende vraag. En producenten creëren ook schaarste, dat drijft de prijs op. Vijftien procent van wat ik verkoop is mountainbike, meestal alleen voor in de winter. En sommige mensen hebben alleen een mountainbike, die kopen een ontzettend dure.

Velgremmen of schijfremmen?

Velgremmen. Die werken tegenwoordig zo goed en iedereen kan ze onderhouden en vervangen. Schijfremmen zijn moeilijker, het is hydrauliek. Negen van de tien bedrijven zijn daar vies van. Als je naar Frankrijk gaat en onderweg zit de remgreep ingeknepen, dan ploppen die zuigers er zo uit. En niemand die je dan kan helpen. Maar als je door weer en wind wilt gaan rijden zijn schijfremmen ideaal, dan slijten je velgen niet, dan krijg je in de winter een onderhoudsvrije fiets.

En E-tap?

Dat lijkt mij niet duurzaam, alles kan eraan kapotgaan. Met kabels loop je het minste risico, daarmee kan niks misgaan.

Campa of Shimano?

Als oude bok zou ik zeggen Campagnolo. Dat heeft passie, nostalgie en is in absolute zin veel duurzamer dan Shimano. Het is veel zuiverder, meer freeswerk dan stanswerk. Maar Dura Ace is ook super duurzaam. De consument kan beter Shimano nemen. Maar als je je fiets wilt vertroetelen, met wattenstaafjes door je kettingschakels heen gaat, dan moet je Campagnolo nemen. Als je Grolsch drinkt neem je Campagnolo.

Canyon of Rose?

Dan zou ik zeggen Rose, dat is een ouder bedrijf. Beide doen het wel heel goed. Rose heeft 20.000 postorderbestellingen per dag en het is veel meer dan de consument ziet; daar heb ik iets meer respect voor. Canyon is kwalitatief minder dan Rose. Maar Canyon is uitgekookt. Ik ken een jongen, die doet Canyon in Nederland en bij het

servicepunt in Limburg, daar gooiden boze klanten de fietsen zó door de etalageruit naar binnen. Er komt verschrikkelijk veel retour. Allemaal rare dingen, framebreuk en rare maten, dat soort dingen. Afwijkende maten. Onderdelen kosten daardoor vaak veel meer geld. Maar mensen zijn kuddedieren. De meesten kopen een Canyon om economische redenen. Als je een goede deal kunt maken, financieel gezien, dan ben je het mannetje. Dat nemen mensen over, tachtig procent kijkt niet verder dan hun neus lang is. Waardoor ze dus niet weten waar je iets beters kunt kopen.

Welke criteria hanteer je bij de keuze voor de merken die je verkoopt?

Ik had twintig merken, een aantal heb ik in de ijskast gezet. Ik heb bepaalde normen. Ze moeten zelf een research- en design-afdeling in huis hebben, milieubewust zijn, passie hebben. Cube plakt bijvoorbeeld alleen maar een merkplakkertje op de fiets en laat verder alles voor een koopje ergens in een derdewereldland maken. Dat wil ik niet. Alle prijsvechters hebben dat. Er moet een mooi verhaal achter zitten. En een producent moet de winkelier niet onder druk zetten. Cannondale en Specialized doen heel aardig tegen je, gooien je hele zaak vol met fietsen, maar ze stellen heel veel eisen, exclusiviteitsrecht, en na een half jaar heb je niks verkocht, maar je moet wel de rekening betalen. Dan draaien ze de duimschroeven aan. En op een gegeven moment word je dan failliet verklaard. Alle merken met Amerikaanse roots hebben dat. Maar Bianchi, Orbea, Wilier, daar zit geen druk achter.

Joeri Kooman & Jos Smulders



Soms

Als ik even
niet meer weet

Wie ik ben
Of wat ik moet

Dan ga ik met
jou
door weer en wind

over de dijk
Langs water en weiland

En komt alles
goed.

Suzanne Lesquillier



A



B



C



D



E



F

Raad de Ledig Erver bij de fiets #4

A. Polle in 't Veld
B. Francien Peterse
C. Bart Luijten
D. Almar Bijlsma
E. Chris Plenter
F. Ivan Soenarrio

Gent – Wevelgem 2015, de wind-en-regen editie: Op mijn netvlies staan de beelden van carbon renpaardjes die in het water drijven terwijl de coureurs teleurgesteld de kant op kruipen.

Een raar beeld: een fiets die op het water drijft. Een echte fiets moet je kunnen afzinken als het tegenzit op een zondagmiddag. Dat deden ze vroeger ook (met heksen, het godsoordeel), dus ik ga er maar van uit dat er een kern van waarheid in zit. Een sloping frame in de maten S, M of L vind ik ook raar. Het is vooral handig voor de fabrikant, voor mij is het een soort damesfiets. Ik houd van de vormen en lijnen van een klassieke racefiets: de steile hoek van de zitbuis, de vorm van de achterbrug, de organische vorm van de onderdelen en de onverslijtbare ouderwetse techniek van balhoofdstel en trapaslager. Het aller-mooist is natuurlijk een klassieke Gios!

Als coureur ben ik zo snel als een dubbeldekker, maar desondanks werd ik meteen verliefd op een bijna-Gios: Concorde was een Nederlands merk dat de betere frames in Italië liet lassen. De fiets was blijkbaar uit het begin van de negentiger jaren, maar ze zat nog strak in de lak: Italiaans blauw met gele accenten, voor- en achterspaken in chroom. De buizen van Columbus Brain, de laatste generatie staal: Door de diameter van de buis te vergroten en het metaal wat dunner uit te voeren, werd een beetje winst op het gewicht geboekt. De vlag op de zitbuis maakte het helemaal af. Afgemonteerd met Campagnolo Chorus en op een paar halfhoge velgen mocht ze weg voor 275 euro (ik voelde me net zo'n boef als Paolini). Blijkbaar stond de fiets al jaren zo afgesteld want de fietsenmaker kreeg stuur- en zadelpen alleen met geduld en bank Schroef los. Maar met een paar nieuwe bandjes en andere pedalen was ze zo weer in topvorm. De zit was wat te lang want ik kan niet meer zo diep. Na lang zoeken vond ik de stuurpen die er origineel op hoort: Zo'n ouderwetse chromen 3T is tien keer mooier (en vijf keer zo duur). Het fietsplezier werd groter, het budget kleiner (alles moet origineel zijn!) en op zondagmiddag gaat het altijd weer hard. Het werd dus tijd voor iets lichters, maar wel voor ernaast.

Blauw Italiaans staal

Peter Terpstra

*Als coureur ben ik zo snel
als een dubbeldekker, maar
desondanks werd ik meteen
verliefd op een bijna-Gios*



Binnen de wensen (klassiek frame en geld) en afkeer (van carbon en dat verschrikkelijke Hollowtech-systeem) kwam ik als vanzelf op een Cannondale Caad 12 uit, uiteraard zonder schijfremmen en met zijn eigen lagers.

Opvallend is vooral de enorme stijfheid van het frame. Op die Concorde komt de bracket zo'n beetje naast je fietsen als je aanzet. Deze geeft totaal geen krimp, ook niet als je op zijn Weenings tegen de Ruiterberg op probeert te hengsten.

Het klinkt vast gek als eigenaar van een nieuwe fiets. Maar ik berijd haar puur op de functie, want de emotie, het gevoel, ligt nog steeds bij die oude, stalen Concorde. Ze doet straks dienst als pekelfiets. Met een echte Gios zou dat natuurlijk heiligschennis zijn.





Fietsen met een lang leven

Corien van den Haak

Als je bij ons in het huis iemand zoekt en je vindt hem niet direct in de woon- of slaapkamer, dan biedt de garage of de schuur vaak de oplossing. Diegene is of buiten aan het fietsen, of in de schuur op de hometrainer of aan het klussen aan een fiets. En dit geldt voor alle vier de bewoners van dit huis.

De ene fiets is zo nieuw dat er nog wat aan bijgesteld moet worden, met de andere is door de regen gefietst of er is al zoveel op gefietst dat onderhoud nodig is. Maar het leukste is natuurlijk om in de winter een nieuwe fiets op te bouwen voor het voorjaar. Zo ging dat ook in 2007. We kochten twee nieuwe frames, een zwart voor mijn man en een rood-zwart voor mij. De frames waren natuurlijk van carbon, met mooie lichte wielen die een bekende Nederlandse ploeg aan het eind van het jaar weg doet, voorbouw en stuur keurig op de gewenste zithouding afgestemd. Bijkleurende banden en stuurlint, niets aan het toeval overgelaten. Uiteraard met een compact crankstel, ook al is dat van een iets minder gangbaar merk.

Zo zaten we een flink aantal avonden te sleutelen om alle gewenste onderdelen goed op de fiets te krijgen en af te stellen. Gelukkig waren de kinderen nog wat kleiner, zodat we ongestoord konden werken.

Aan het eind van de winter stonden er twee mooie fietsen, waar we ook echt veel plezier van hebben gehad. Mooi om te zien en

fijn om op te rijden. Nog lang werd er ook door medefietsers met respect naar gekeken. Dat stimuleerde ons dan weer om de fiets netjes en schoon te houden.

Die mooie roodzwarte fiets was vooral heel strak: hij deed wat ik wilde en als ik harder trapte ging hij ook direct sneller. Heerlijk om te voelen zo goed als die fiets reageerde. Bij menig tocht heb ik mensen verbaasd zien staan kijken.

Maar aan alle nieuwigheid komt een eind en bijna als vanzelf ontstaat de wens naar weer iets nieuws. Na vijf jaar hebben we de knoop doorgehakt om toch weer een nieuw frame te kopen en een nieuwe fiets op te bouwen. Er waren een paar profploegen opgeheven en een aantal framemerken over de kop gegaan. Dat gaf ons de kans om mooie spullen te kopen voor een heel klein prijsje.

Na weer een hele winter sleutelen stonden er weer twee nieuwe fietsen in onze garage. Maar de oudjes waren er natuurlijk ook nog, ze hadden zoveel goede diensten bewezen dat we ze niet zomaar weg konden doen.

Inmiddels waren de kinderen ook al groter en ging eerst de jongste en later ook de oudste over van fietscross naar de gewone racefiets. De jongste koopt tegenwoordig zijn eigen spullen bij de fietsenmaker waar hij elke zaterdag werkt, de oudste heeft ook nieuwe onderdelen gekocht om zo van mijn oude fiets de zijne te maken. Zo krijgen onze oude fietsen een tweede leven.

Soms rijd ik een tochtje met mijn oudste zoon. Als we met een groep naar de Ardennen gaan, hier in Utrecht een rustige training afwerken, of een mooie tocht in de Alpen maken.

Mijn oude fiets en mijn nieuwe fiets rijden dan naast elkaar. De fiets en het virus zijn definitief doorgegeven



Hoi, mijn naam is Rih. Ik ben 4 jaar oud en ik ben geboren in Amsterdam, maar ik woon in Utrecht.

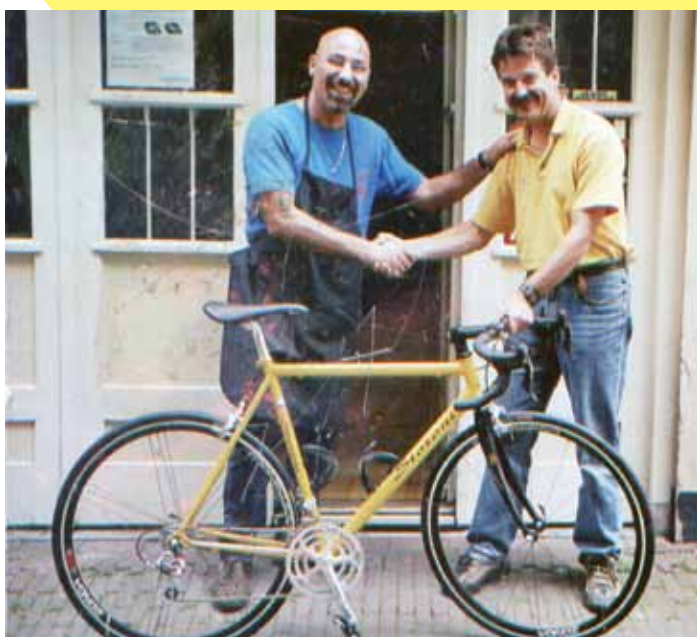
Mijn papa heet Timo en we gaan vaak samen buiten spelen. We gaan vaak naar het bos of dan rijden we samen over de dijk. Dat vind ik erg leuk. Er zijn dan vaak ook andere fietsen bij, met hun papa's en mama's. Die zien er allemaal een beetje gek uit, met allemaal zwarte en oranje kleren en een helm. Dan doen ze heel erg hun best om harder te gaan dan de anderen, maar daarna wachten ze soms weer op elkaar. Dat is wel een beetje raar.

Mijn papa zorgt heel goed voor mij. Ik krijg vaak nieuw vet, en papa koopt vaak kadootjes voor mij, een computertje of een lampje en ik krijg vaker nieuwe bandjes dan dat papa nieuwe schoenen koopt. Soms moet ik naar dokter Rinus, om te controleren of het nog wel goed met mij gaat, en dan is papa altijd blij als hij mij komt ophalen. Ook zijn we samen naar hele hoge bergen geweest, dat was gaaf! Alleen moest ik toen 20 uur in het donker in een kar blijven zitten, met m'n stuur helemaal scheef. Als we buiten zijn moet ik van papa vaak tegen een hekje of een boom gaan staan, want dan moet hij weer een foto van mij maken, ook al wil ik liever snel doorfietsen.

Maar soms hebben papa en ik ruzie. Als het lang geleden is dat we zijn gaan buitenspelen dan laat ik papa wel eens weten dat ik boos ben. Dan doe ik express niet zo goed mijn best en dan wordt papa chagrijnig. Dan vraagt papa waarom ik zo zwaar ben en waarom ik niet van plastic ben. En als we terug komen op het pleintje, dan bindt papa mij vast aan het hek, en dan moet ik samen met de andere fietsen buiten in de regen wachten totdat papa klaar is in het café.

En als mijn papa gaat slapen dan blijf ik meestal in de woonkamer. Maar in de winter is het soms koud en dan wil papa niet buiten spelen, dat vind ik heel jammer. Dan moet ik in de koude schuur staan en dan mag soms een andere fiets in de woonkamer. Die andere fiets vind ik stom.

Rih



Dagboek van een stervende Storoni

Peter Verhallen

Ik heb in mijn leven acht racefietsen bezeten. Maar liefst vier ervan, de nummers 1, 2, 4 en 7, zijn in handen gevallen van fietsendieven. Om mijn vertrouwen in de mensheid te behouden wijt ik die hoge criminaliteitscore maar aan mijn eigen nonchalance. Ik moet wat beter op mijn spullen letten. Fiets nummer 3 en fiets nummer 5 waren beter af: die twee heb ik geheel en al opgereden, wat wil zeggen dat ik er de 100.000 kilometer mee heb volgemaakt. Op fiets nummer 8 rijd ik nog steeds. Dan is er nog fiets nummer 6, tja nummer 6, mijn stoere stalen Storoni. Die is wel heel treurig aan zijn einde gekomen. Het is een verhaal over lijden en sterven dat zijn weerga niet kent. 'En de vier evangeliën dan?', zult u zeggen. Nee, die tellen niet mee. In de eerste eeuw bestonden er namelijk nog geen fietsen. Anders waren Jozef en Maria wel op de fiets naar Bethlehem getrokken, in plaats van op een ezel.

Het ongeval gebeurde op een mooie dag in de zomer van 2008. Ik was op de terugweg van Gemeentetocht 363 naar het Friese Littenseradeel. Alles leek goed te gaan. Met goede benen en wind in de rug zoefde ik over de lineaalrechte wegen van de Noordoostpolder. Mijn stoere stalen Storoni, vlamvend geel als het korenveld van Van Gogh, schitterde in de zon. Vlak voor het dorpje Nagele passeerde ik een meisje op een omafiets. Althans, dat was de bedoeling, maar door een onverwachte manoeuvre van het meisje namen de gebeurtenissen een andere wending. Het kind stuurde naar links, met de kennelijke bedoeling een bospaadje in te slaan. Ik ging vol in de remmen, maar het was al te laat. Bwam! Mijn Storoni ramde de omafiets midscheeps, ik maakte een salto mortale en belandde tussen de brandnetels in de berm.

Het meisje was ook gevallen, maar ze kwam meteen overeind en pakte haar fiets. Het was een mooi donker meisje, met pijpkrullen en gitzwarte ogen. Die keken mij boos aan. 'Kunt u niet belen?', zei ze. Zonder een antwoord af te wachten stapte ze op haar fiets en reed weg. 'Meisje, kom terug!', riep ik met hese stem. Maar

dat had geen enkel effect. Ik stapte uit de brandnetels en pakte mijn Storoni om de achtervolging in te zetten, maar dat bleek niet mogelijk. Door het harde remmen was mijn achterband finaal aan flarden.

Met een kapotte fiets en dito knie strompelde ik Nagele binnen. In de hoofdstraat liep een jongetje van een jaar of vijftien, aan wie ik vroeg of er een fietsenwinkel in de buurt was. Nee, die hadden ze niet in Nagele. 'In Emmeloord is er wel een', zei het jongetje, en hij wees in de richting waar ik net vandaan gekomen was. 'Mag ik misschien mijn fiets bij jou thuis zetten', vroeg ik het jongetje. 'Dan kan ik met de bus naar Emmeloord om daar een nieuwe band te kopen'. 'Ja, dat mag denk ik wel', zei het jongetje. 'Loop maar even mee.'

Ik zette mijn fiets in de garage bij het huis van Jasper, want zo heette hij, en nam plaats bij de tegenovergelegen bushalte. Het bloed stroomde nog steeds uit mijn knie, zodat mijn linker sok inmiddels even wit-rood was geworden als de Utrechtse vlag. Even later kwam Jasper weer tevoorschijn, voorzien van een emmer water, een washandje, een schone theedoek en pleisters. 'Ik moet u verzorgen, van mijn moeder', zei Jasper. Hij maakte mijn knie schoon en droog en bepleisterde de wond, dit alles met een voor een vijftienjarige opmerkelijke bedrevenheid. 'Dankjewel', zei ik tegen Jasper. Hij gooide de emmer leeg en bracht de spullen terug naar huis.

De bus naar Emmeloord liet lang op zich wachten, maar toen verscheen er nóg een reddende engel op het toneel. Uit het huis kwam een jonge blonde vrouw tevoorschijn die mij een hand gaf en zei: 'Ik ben Monique, de moeder van Jasper. Ik heb de buurvrouw gevraagd even op de winkel te passen, dan kan ik jou naar Emmeloord brengen. Ga je mee?'

'Dispereert nimmer', zei Jan Pieterszoon Coen, en op deze zonnige zomerdag bleek weer eens hoezeer de grote VOC-man daarin gelijk had. De engel Monique bracht mij met de auto

naar de fietsenwinkel in Emmeloord, waar ik een Continental Grand Prix plus binnenband kocht, en daarna weer terug naar Nagele. 'Als jij je banden wisselt maak ik ondertussen soep', zei Monique. 'Wil je soep?'

Wat voor soep zij maakte kan ik mij niet meer herinneren, maar wel dat hij smaakte als een godenmaal. Ik kwam in een warme roes, niet van de soep, maar van de hartelijkheid van deze mensen. Het liefst was ik voor de rest van mijn leven in Nagele blijven wonen, maar tegelijkertijd wilde ik toch ook Gemeentetocht 363 afmaken. De plicht roept, nietwaar? Dus nam ik afscheid van Monique en Jasper en stapte ik weer op de fiets.

Met de buitenband uit Emmeloord en de pleisters van Jasper leek de schade van de valpartij hersteld, maar dat was toch niet helemaal het geval. Daags na mijn lange tocht ontdekte ik een klein deukje in de bovenbuis. Omdat de gele lak onbeschadigd was, was het nauwelijks zichtbaar, maar toch: het was onmiskenbaar een deukje.

Ik vond het niet zo erg. Zoals een oud huis mooier is dan een nieuwbouwwoning, omdat het de sporen draagt van oude bewoners, zo wordt een fiets mooier als hij de sporen draagt van het gebruik. Aan elke kras of deuk is een verhaal verbonden, in dit geval het verhaal van Jasper en Monique uit Nagele. Ik stuur ze nog wel eens een kaartje met Kerstmis.

Maanden verstreken. Het werd herfst, winter en weer voorjaar, zo gaan die dingen. Mijn stoere stalen Storoni en ik genoten van elkaar. Deukjes van het leven hadden wij allebei al opgelopen, die deelden ons niet. En toch, er veranderde iets. Ik zag dat op de plaats van de deuk de lak begon te craqueleren. Er verdwenen schilfertjes en daaronder werd blank metaal zichtbaar. Langzaam veranderde de deuk in een lelijke plek.

Zoals een oud huis mooier is dan een nieuwbouwwoning, omdat het de sporen draagt van oude bewoners, zo wordt een fiets mooier als hij de sporen draagt van het gebruik.



Bij de tegenwoordig in zwang zijnde plastic fietsen heeft lak een uitsluitend cosmetische functie, maar bij een stalen frame dient de lak tevens ter bescherming tegen corrosie. Ik was dan ook niet verbaasd dat in het najaar van 2009 de eerste roest verscheen op de gebutste plek. Wel was het bedenkelijk dat er zich ook een roestbruin streepje aftekende, dwars over de bovenbuis, wat de indruk wekte van een barstje. Nou ja, het streepje was klein, minder dan een centimeter, niet bepaald de aankondiging van een naderende catastrofe.

Maar de tijd schrijdt voort. Wederom kwamen herfst, winter en voorjaar. In 2011 stond er een bijzondere fietstocht op het programma: met een tiental Ledig Ervers zou ik in zes etappes Parijs-Nice gaan rijden, de grote voorjaarsklassieker. Ik keek bezorgd naar de barst in mijn stoere stalen Storoni. Het roestbruine streepje leek een beetje groter geworden, of verbeeldde ik mij dat maar? Zou het gevaarlijk zijn om met een scheur in het frame dwars door Frankrijk te fietsen? 'Nee, het is een topkwaliteit staal, taai materiaal, dat breekt niet zomaar', zei Gianfranco. Okee, vooruit met de geit. Ik vertrok naar Parijs.

In de Franse hoofdstad aten wij in restaurant Au Pied de Cochon, waar de kok gespecialiseerd bleek in gruwelijk afgezaagde varkenspoten. Achteraf gezien had ik met de symboliek van gebroken ledematen mijn voordeel moeten doen, maar door de opwinding van de naderende etappekoers zag ik dat over het hoofd. De volgende morgen stonden we in de Rue de la Seine aan de start van onze tocht naar Nice.

Iedereen was nog fit, de eerste etappe liep van de Porte Dorée in Parijs langs de bovenloop van de Seine naar Auxerre. Lang geleden vond hier de confrontatie plaats tussen Napoleon Bonaparte en maarschalk Ney. Napoleon was ontsnapt uit

zijn verbanningsoord Elba en was op weg naar Parijs om zijn troon te heroveren. Maarschalk Ney was door Louis XVIII uitgezonden om Napoleon te arresteren en hem in een kooi naar Parijs te voeren. Die opzet mislukte, de troepen van Ney liepen massaal over naar Napoleon. Ney besloot om ook eieren voor zijn geld te kiezen en hij sloot zich aan bij zijn voormalige chef, om hem te vergezellen op zijn zegetocht naar de Elysées. 'Parijs is nog ver, sire', zei Ney, een uitspraak die in latere jaren ten onrechte aan Joop Zoetemelk is toegeschreven.

Als een gebutste keizer in staat is om succesvol van Nice naar Parijs te trekken, dacht ik, dan kan ik ook met een butts in mijn frame van Parijs naar Nice. Zo'n gedachte geeft moed.

Optimisme in de late avond lijkt de volgende morgen soms verdampt, kent u dat gevoel? Want toen ik 's ochtends mijn stoere stalen Storoni inspecteerde, leek de scheur een beetje groter geworden. Of was dat verbeelding? Niet geheel gerust ging ik op weg voor de tweede etappe. Maar helaas, het was geen verbeelding, het ging helemaal niet goed met mijn fiets. Bij elke pedaaltrap maakte de barst een knarsend geluid. Ik reed door, de onheilspellende geluiden negerend, maar was mij akelig bewust van naderend onheil.

De scheur groeide elke dag, het knagende geluid van knarsend staal klonk steeds luider. Tijdens de beklimming van de Col des Milles Martyrs (volgens Kees de Col van de Duizend Maagden), zag ik duidelijk de twee buisdelen langs elkaar bewegen. Dat werd mij te gortig. Ik besloot dat afdalen op een brekende fiets onverstandig was en stapte boven op de col in de bezemwagen. Van het resterende deel van Parijs -Nice deed ik alleen nog de beklimming van de Col de la Cayolle en de laatste etappe naar Nice, omdat die grotendeels vlak was en ik dat nog wel aandurfde. Maar mijn stalen Storoni, allang niet meer stoer, maakte een geluid alsof een dokwerker hem met een slijptol te lijf ging. Ik deed een dringend beroep op mijn reisgenoten om niet achter mij te gaan rijden, zodat bij eventueel bezwijken van mijn fiets het aantal slachtoffers tot één beperkt zou blijven. Zo bereikte ik, slingerend en krakend aan de staart van het peloton, ons einddoel Nice. Het was drie jaar na de valpartij in Nagele.

Misschien was het de zilte zeelucht, het ruisen der palmbomen, het rollende geluid van de branding, misschien was het de hele Mediterrane mélange die mijn arme Storoni emotioneel te veel werd. Hij gaf een diepe kreun, als een klaarkomende zeekoe, en zeeg ineem op de Promenade des Anglais.

Het was volbracht.



Hiermee is het voor mij begonnen. Op mijn vijftiende heb ik al mijn spaargeld gestoken in een Specialized Rockhopper A1 Comp FS (bouwjaar 1996). Het frame is meer dan tien jaar mee gegaan, toen zaten er diverse butsen in het frame en was er ook op de onderbuis aardig wat lakschade te zien.

Met het vervangen van onderdelen ben ik wat minder spaarzaam omgegaan. Wanneer dat nodig was deed ik direct maar een upgrade. Twee jaar later was het de fiets geworden die hier op de foto te zien is: derailleurs van Shimano XT (met Rapid-Fire shifters), Magura hydraulische velgremmen en last but not least exotische 12-spaaks wielen, toen uniek in mijn dorp. Nog maar een keer de spaarrekening geplunderd dus.

Een paar jaar later heb ik na diverse geknapte spaken, kromme velgen en een gescheurde voorvork uiteindelijk afscheid genomen van dit frame en ben ik overgestapt op een full suspension Cannondale.

Al mijn spaargeld

Chris Plenter



Raad de Ledig Erver bij de fiets #5



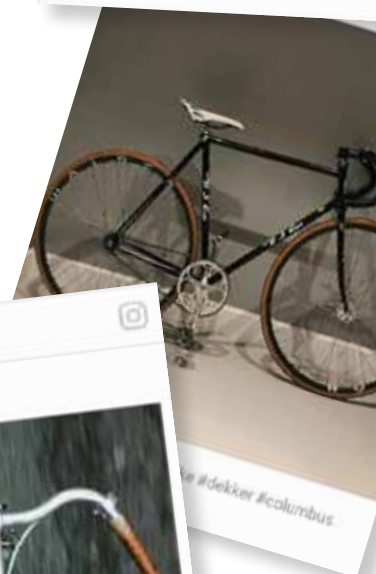
A. Erik Spierenburg
B. Peter Terpstra
C. Jair Hoogland
D. Ellen nieuwenhuis
E. Corien van den Haak
F. Timo Klok



Guilty pleasure, een anonieme bekentenis

Ik kan uren naar mijn fiets kijken. En genieten.

Zoals mannen soms omkijken naar een mooie vrouw, zo kijk ik op straat soms om naar een fiets. Dat hoeft niet per se een racefiets te zijn. Het genot om een ruim vijftig jaar oude zwarte Union stadsfiets met originele details te mogen aanschouwen in het fietsenrek voor het Louis Hartlooper Complex, is moeilijk uit te leggen aan een leek. Of die stoere groene fixie die altijd aan de paal staat bij de beddenwinkel tegenover Freem, op het kruispunt aan de Gansstraat. Het sierlijke vintage lijnenspel van de kleurige fietsen in de etalage van Republic Dutch of de Parlee gravel bike tijdens een toertocht, zo'n fietsje dat minstens 8.000 euro moet hebben gekost. Of wat dacht je van die knalrode 'Pina' Doga bij de fietsenmaker? Soms kijk ik zelfs om naar een Giant, ik geef het eerlijk toe. Oh het heerlijke zjoef zjoef geluid als ik word ingehaald door een poenerige fiets met torenhoge carbon velgen, het klinkt mij als muziek in de oren. Gelukkig is er voor deze onschuldige (maar soms dure) aandoening nu een extra mogelijkheid om nog meer moois te aanschouwen, vlak voor je naar bed gaat, tijdens de pauze op je werk of gewoon terwijl je wacht tot je Senseo je kopje koffie heeft gezet: namelijk Instagram. Oftewel: #bikeporn!



Mijn rode Bianchi



Begin 2012 heb ik bij Jean-Paul Dupree een rode Bianchi uitgezocht. Rood als meest aantrekkelijke kleur en Bianchi om zijn prachtige vormgeving.

Bianchi is de oudste fietsfabriek van de wereld. Het bedrijf is in 1886 opgericht door de toen 21-jarige ingenieur Edoardo Bianchi. Hij werd in 1865 geboren en groeide op in een weeshuis in Milaan, waar hij basisonderwijs kreeg. Vanaf zijn achtste werkte hij in een ijzerfabriek. Daar werd zijn belangstelling voor techniek en het maken van dingen geboren. Zijn eerste kleine werkplaats bevond zich op de Via Nirone 7, in het hart van Milaan. De aanduiding 'Nirone' vind je tot op de dag van vandaag nog op veel Bianchi's, ook op die van mij. In de jaren die volgden groeide zijn reputatie en Edoardo werd zelfs ontboden aan het hof om koningin Margherita te leren fietsen. Hij kreeg een officiële aanstelling, waardoor hij het koninklijke wapen op zijn fietsen mocht gebruiken en de fabriek veel klandizie kreeg onder de Italiaanse adel. Edoardo Bianchi was het weeshuis veel dank verschuldigd en heeft er in heel zijn verdere carrière een deel van zijn inkomen aan geschonken.

Bianchi's benadering van fietsontwerpen was vanaf het begin vooruitstrevend. Hij was de eerste die het nut ervan inzag om nieuwe producten te testen in wedstrijdverband. Hij geloofde dat hij daarmee het productieproces kon verbeteren. Om die reden richtte hij de op wedstrijdrenners gerichte afdeling 'Reparto corse' op. In 1899 behaalde Giovanni Tomaselli de eerste grote zege op een Bianchi door de Grote Prijs van Parijs te winnen. In 1907 won Lucien Petit-Breton de eerst Milaan - Sanremo. Hij won dat jaar (en het jaar daarop) ook de Tour de France. De decennia daarna bleef Bianchi steeds wedstrijden winnen. Hun meest befaamde coureur tekende in 1945 voor het team SS Lazio Ciclismo Bianchi: Fausto Coppi won twee maal de Tour en vijf keer de Giro. Na Coppi wordt de Tour ook nog op een Bianchi gewonnen door Gimondi in 1965 en Pantani in 1998.

Aad van der Tas

Zelf een fiets bouwen

Misschien kun je dán pas echt spreken van Mijn Fiets: Willem van Beers ontwierp ooit zijn eigen racefiets. Hij nam een handvol Reynolds 531 buizen en soldeerde daarvan eigenhandig een frame in elkaar. Maar dat was nog niet zo eenvoudig.

Eind jaren tachtig las hij een klein berichtje in de 'Fiets': Engelsman geeft cursus framebouwen. Dat leek hem wel wat, dus trok hij voor een week naar Telford, een plaatsje onder de rook van Birmingham. Daar onthulde Jeremy Torr aan een select groepje liefhebbers de geheimen van het meten, zagen, vijlen, passen en solderen van een frame.

Willem had zich goed voorbereid en bracht een gedetailleerde ontwerpkening mee, op ware grootte. Ten eerste praat dat makkelijker en ten tweede kun je daar de maten en verhoudingen van het frame precies mee controleren. Elke dag kwamen de cursisten weer een of twee stappen verder en aan het eind van de week konden ze vol trots een (kaal) frame mee naar huis nemen. Een fotoimpressie.

Willem soldeert de balhoofd-lug





De ontwerptekening op millimeterpapier



Het richten van de liggende achtervork



Het frame is klaar!



De afgemonteerde fiets.



'Mijn Fiets' is gemaakt door Laurens Hitman & Maartje Hitman (cover), Timo Klok (vormgeving), Joeri Kooman, Joost Slijkoort (fotografie), Jos Smulders en Joost van Waert (eindredactie).

Dit magazine is een speciale uitgave van fietsclub Ledig Erf, met bijdragen van Gemma Adelaar, Pluup Bataille, Willem van Beers, Hans van Bohemen, Otte Boom, Chris Bruijnes, Jan Bultjes, Jelmer Draaisma, Corien van den Haak, Luut van Hoogevest, Joep van de Laar, Alex Leenders, Suzanne Lesquillier, Chris Plenter, Jan de Ruiter, Ruud Schrauwen, Aad van der Tas, Peter Terpstra, Peter Verhallen, Frank van Waert en Fred Wondergem.

Fietsclub Ledig Erf vertrekt iedere zondag om 13:00 uur van café Ledig Erf in Utrecht voor een tocht van zo'n 75 kilometer over de Utrechtse Heuvelrug en de Lekdijk.

Er wordt gefietst in drie categorieën:

A-rijders: 35 à 40 km/u.

B-rijders: 30 à 35 km/u.

C-rijders: 25 à 30 km/u.

Verder organiseert Fietsclub Ledig Erf van eind maart tot eind oktober op de maandagavond om 19.00 'Ga Toch Fietsen': gezamenlijke uit en thuis-fietsritten voor de beginnende fietser.

www.ledigerf.net; fietsclub@ledigerf.net