



## In deze aflevering

Vijf iconische fietsen uit '80

Een ligfiets-nomade jaren '80

Velomobielrace uit 1949

Lezing van prof. Chester Kyle  
(aerodynamica)

Interview met Carl Rasmussen  
(Leitra)

Bart Verhees' Alleweder

Johan Vrielink, Bram Moens en  
Derk Thys experimenteren met  
(roei) ligfietsen

Logo's die de lading dekken

Hydrofoils, HPA's en ijsfietsen?

Wedstrijden/uitslagen

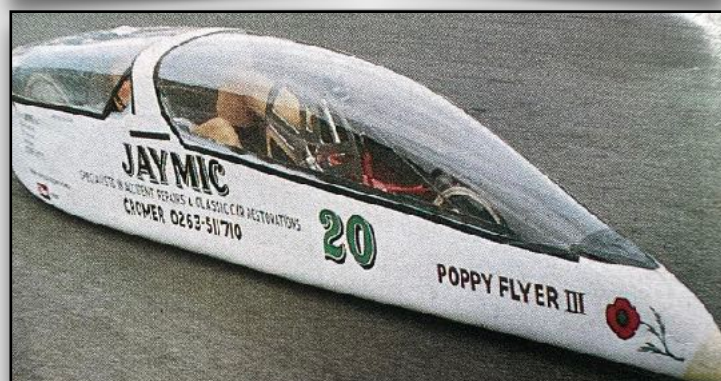
De kranten in 1985

Mocht je aanvullingen hebben  
dan kun je reageren onder het  
artikel op [de website](#), ook  
met je eigen ervaringen uit dit  
jaar of uit andere jaren of per  
[e-mail](#)

## De ontwikkeling van de ligfiets in (en vóór) 1985

### Internationale ontwikkelingen

Nog even een terugblik op de tijd vóór 1984. In de afleveringen 0 (t/m 1983) en 1 (1984) werd aandacht besteed aan de Amerikaanse **Vector** (en de Neder-Vector), de Engelse **Poppy Flyer** en de Belgische **Vélérique** (de enige produktiestroomlijner) die begin jaren '80 al records vestigden. In de eerste jaargang van het maandblad Fiets (nov/dec 1982) wordt verslag gedaan van de [World Human Powered Speed Challenges 1982](#) in Engeland met onder andere de drie genoemde fietsen, leuk om (na) te **lezen**.....





*David Gordon Wilson met zijn Avatar begin jaren '80 [meer info over zijn interessant geschiedenis](#) ([MIT press Photo bron](#))*

In editie 0 werd de ook in Nederland verkrijgbare Amerikaanse **Avatar 2000** getoond van David Gordon Wilson (1928-2019).

De auteur die erover berichtte in het Parool van 3 augustus 1983, P. Korteling, was niet zo positief over deze fiets. Maar curieus is wel dat er ruim veertig jaar later nog steeds een heuse club bestaat van liefhebbers van dit model ligfiets: [De Avatar 2000 recumbent bicycle club](#) en die daarover nog steeds publiceert!

### **Persoonlijke verhalen Computing Across America Het verhaal van Steven K. Roberts, ligfietsnomade en de Avatar**

*Het verhaal van Steven K. Roberts begint in 1983 als hij het idee opvat om alles wat hij nodig heeft voor zijn computergerelateerde werk op en aan een Avatar ligfiets te monteren en daarmee al werkend dwars door America te fietsen. Revolutionair, zeker als je bedenkt dat er in die tijd nog geen internet beschikbaar was. Hij*

*bundelde zijn ervaringen op zijn website [Nomadic Research Lab Applied technomadics](#) sinds 1983. In de editie van 1991 volgt een interview via NBC met hem.*

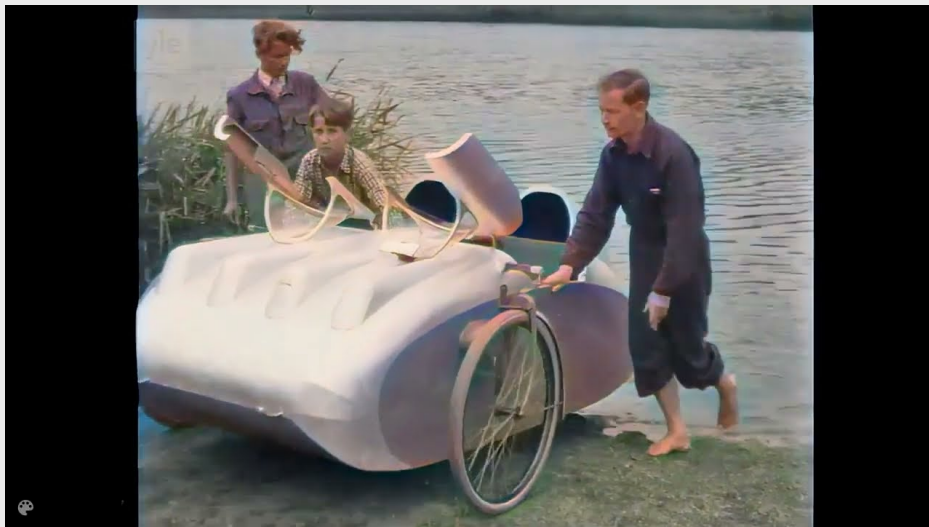


*Steven K. Roberts op zijn Avatar in 1983*

## Velomobielwedstrijd in Helsinki Finland in 1949

Deze prachtige film moet je gewoon zien. Prachtig ingekleurd en behoorlijk scherp. Zweedse en Deense velomobilisten toonden hun stijlvolle ritten tijdens de inaugurele Nordic velocar-wedstrijden in Helsinki. Onder hen toonde de Zweedse renner Juse Svidberg een opmerkelijke snelheid en overtrof hij gemakkelijk de concurrentie met snelheden tot 30 km/uur. De amfibio-velomobiel, waarschijnlijk 's werelds eerste trapauto die zowel over land als over water kan reizen, debuteerde op het evenement.

Ook nog een zwart-wit film van het evenement.



## De Deense Leitra (afkorting van L**Et** Individuel **TR**ansport) info en interview

Bij de internationale ontwikkelingen mag de Deense Leitra ([wikipedia](#)) niet ontbreken. Deze was vanaf de beginjaren '80 de eerste (en 10 jaar lang ook enige) commercieel verkrijgbare moderne velomobiel. Ontwerper en leverancier Carl Georg Rasmussen ([interview](#)) werd o.m. geïnspireerd door de oliecrisis in de jaren '70. De veilige fiets deed succesvol en als eerste en enige mee aan de wedstrijd Trondheim-Oslo in 1983 en Paris-Brest-Paris in 1987. [Modellen, geschiedenis en toelichting C.G.Rasmussen.](#) (2020)



Eind september 1985 zou Francesco Moser, die zelf al het record met een racefiets had van 51,15 km/u, het wereldsnelheidsrecord aanvallen met een volledig dichte platte HPV waarin hij volledig horizontaal ligt, zonder ruiten en met TV camera en monitor in mini-uitvoering. De poging wordt gedaan op de Amerikaanse zoutvlakte.

### Recordpoging Moser op ligfiets in VS



*Francesco Moser bij de HPV*

Hij bereikte in Italië met een proef al 85 km/uur. Hij gaat pogen boven de 100 km. Uit te komen. Mocht het hem lukken om boven de 104 km/u te komen (de hoogste snelheid die één mens met een HPV kan bereiken!) dan wint hij tevens de Du Pont prijs van FL. 15.000. Of de poging is doorgegaan, kan op internet niet worden teruggevonden. **Wie weet meer?** Wel een krantenartikel waar ook de NVHPV aan het woord komt.

### Pete Penseyren wint de Seattle to Portland challenge

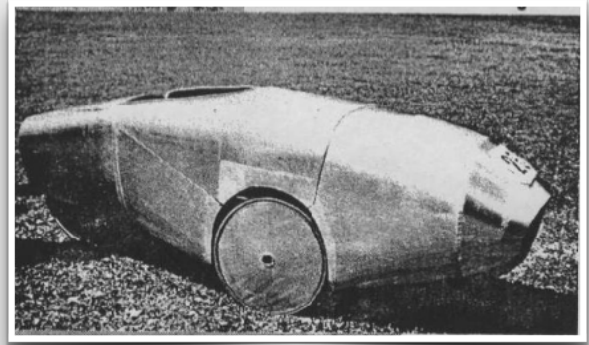
Pete reed met de **Lightning 2**, een volledig overkapte tweewieler waarover we eerder berichtten, in 7 uur 31 minuten en 42 seconden een afstand van 192 Miles. De race ging dwars door het gewone verkeer. Onderweg werd hij nog opgehouden door een manoeuvre van een onhandige automobilist. Vlak achter hem eindigde **Cary Peterson** (!) Met haar Windcheetah in 10 uur en 21 minuten. *Petje af of kuipje open voor Cary* eindigde de auteur van het artikel hierover in de nieuwsbrief van de NVHPV.



*Pete Penseyren tijdens de start met de Lightning 2*



Bart ontwierp ook een demontabel voorruitje met een handbediende ruitenwisser. De voorwielen werden eveneens dicht gemaakt met offsetplaten en het achterwiel werd "aero" getrokken met een vuiniszak ... over Low Budget gesproken! Bart is de enige in die tijd die clignoteurs bevestigde." In volgende edities volgen we de levensloop van de **Alleweder**.



*De eerste foto van de zelfbouw velomobiel van Bart Verhees. Bron: HPV nieuws*



*De Alleweder tijdens de Human Power Festival Milton Keynes 1985*

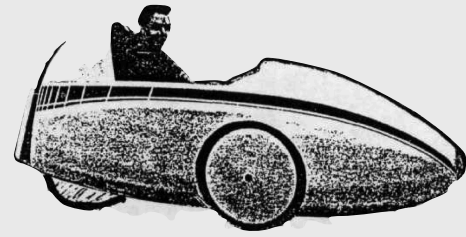


*De eerste roeiligfiets van Derk Thys, de Thys 222 hier als prototype.*

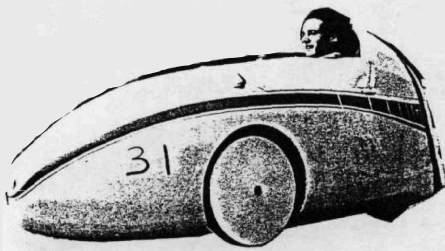
**Derk Thys** specialiseert zich vanaf 1985 in roeiligfietsen. Derk beoefende vanaf zijn 15e jaar al de windsurfsport en behaalde daarmee nationale en internationale titels. Technisch als hij is, ontwierp hij zelf ook surfplanken, ligfietsen en roeiligfietsen. Ook daarmee behaalde hij titels en vestigde records. Derk werkte vanaf 1983 aan ligfietsen met Bram Moens. Met hem ontwierp en construeerde hij een tweetal recordfietsen. Enkele jaren later startte hij zijn eigen bedrijf. Daarover in een volgende editie meer.

## Een houten velomobiel

Vanaf begin 1985 werd een bijzondere gestroomlijnde fiets gesignaleerd in Zeeland. Alexander Kalisvaart en zijn vader, zeilbotenbouwers, ontwierpen en bouwden een eigen velomobiel die voor 90% uit hout (triplex) bestond. De hoeklijsten waren van aluminium. De keurig afgewerkte en gelakte carrosserie was erg sterk omdat het ging om een zelfdragende constructie. Het gewicht was 36 kg inclusief afdekzeiltje



ALEXANDER KALISVAART IN ZIJN HOUTEN STROOMLIJNER



5 NR. 2 BIJ DE LANGE AFSTANDSRIT ALEXANDER KALISVAART

en de 1 kg wegende accu. Ter vergelijking: een gestroomlijnde traditionele driewieler woog in die tijd 32 kg. Er werd elke week 250 km met een gemiddelde van 36 á 37 km/u mee gereden. Een hoge snelheid als je bedenkt dat het traject Zierikzee-Goes v.v. over de winderige Zeelandbrug ging. Onder Alexander tijdens de wedstrijd in Sloten op 28 april 1985 waar hij 2e werd op de lange afstandsrit. Alexander deed ook mee aan de

wedstrijden tijdens het British festival of Human Power in Milton Keynes op 31 augustus en 1 september. Daar deed ook de top van de Nederlandse ligfietswereld aan mee.

## Belangrijke media tot en met 1985

[Lezing Chester Kyle](#)

[De World Human Power Association  
Archieven 1977-2004 van de IHPV technisch](#)

[Geschiedenis en modellen Leitra  
Interview Carl Georg Rasmussen Leitra](#)

[Computing \(by bicycle\) Across America](#)

[Fanclub Avatar 2000](#)

[Fanclub Flevobike](#)

[ligfiets.net en geschiedenis ligfiets](#)

[Mooi overzicht van modellen op deze pagina ook video's met lezingen over modellen en een overzicht van de ligfietsen en hun prestaties in de Paris-Brest-Paris-races.](#)

[Een Amerikaanse site over de historie van ligfietsen](#)

## De vereniging in 1985

De 1e algemene ledenvergadering vindt plaats op 17 februari 1985 in Veenendaal. Daarbij worden de eerste statuten en het huishoudelijk reglement (met de nodige amendementen!) van de vereniging vastgesteld.

Carey Peterson, oprichter van de NVHPV en werkzaam bij Fiets, verlaat in 1985 de club om dwars door America te fietsen. Zij krijgt het erelidmaatschap van de vereniging.



Carey Peterson

In 1985 verschijnen 4 nieuwsbrieven.

### Briefhoofden/logo's

Het is in de begintijd nog zoeken naar briefhoofden/logo's die 'de lading' dekken. De eerste 'newsletter' van twee pagina's in 1984 heeft geen logo maar draagt alleen een titel: **HUMAN POWER NEDERLAND.**

De tweede nieuwsbrief van 1984 heeft een getekend briefhoofd met alleen maar fietsen. Het redactieadres is dan nog het maandblad Fiets. Het eerste nummer in 1985 neemt dan de in de statuten genoemde drie wijzen van vervoer over waarop de vereniging zich richt. De naam van de vereniging is getekend. De drie vervoerswijzen worden op een professionele manier samengebracht



Het briefhoofd op de tweede nieuwsbrief in 1984: alleen fietsen



Het briefhoofd op de tweede nieuwsbrief van 1985: vliegen-fietsen en varen in een professioneel logo van Aane Oskam



Het briefhoofd op de eerste nieuwsbrief van 1985: vliegen-fietsen en varen

in het briefhoofd van de 2e nieuwsbrief in 1985. Het redactieadres is overgegaan van het maandblad Fiets naar die van de redactie van de nieuwsbrief van de vereniging p.a. Bram Moens. Het laatste nr. In 1985 behelst liefst 18 pagina's.



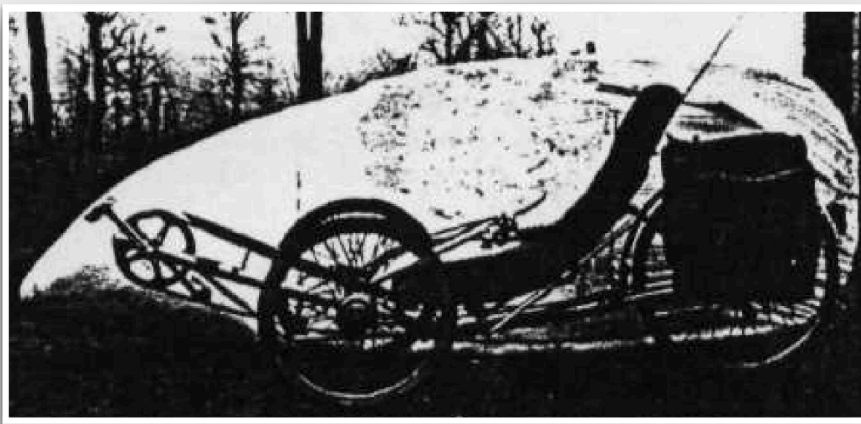
## Technotips

Tot in detail worden technotips gedeeld in de nieuwsbrieven.

In de eerste nieuwsbrief van 1985 geeft **Bram Moens** uitleg over het zelf bouwen van een stroomlijn/slechtweerkap, althans de mal daarvoor. Vooraf waarschuwt hij dat kopen altijd beter is dan zelf bouwen en zeker gezonder. Tenzij je er meer dan honderd uit een mal wilt halen. Maar zelf bouwen levert het volgende op:

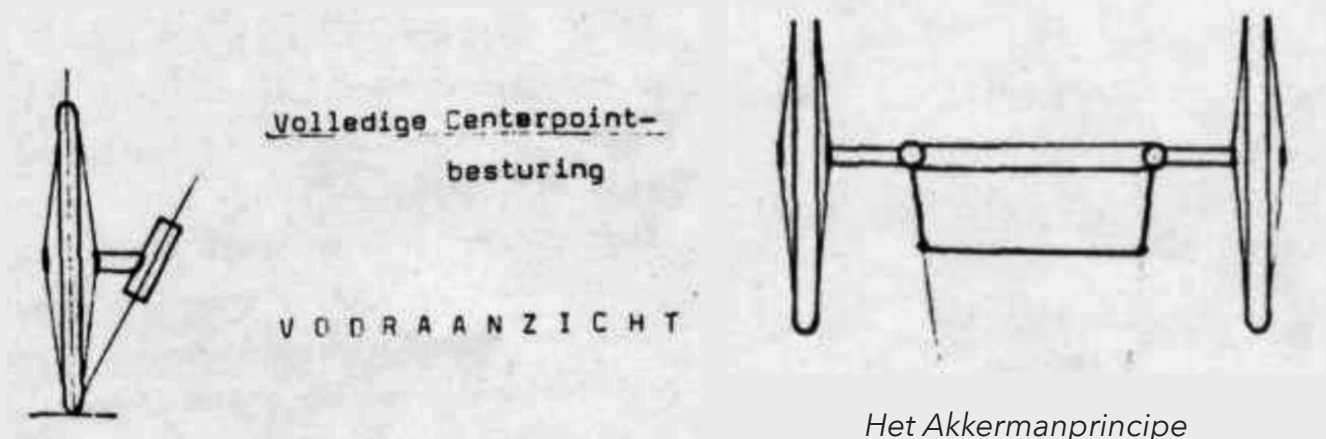
- a. Een eigen ontwerp
- b. Een enorme, door vallen, opstaan en doorgaan ontstane ervaring
- c. Elke dag kleren die naar styreen stinken
- d. Een verhoogde kans op de meest verschrikkelijke ziekten

Maar met de nodige humor legt hij uit hoe je een mal maakt van polystyreen.

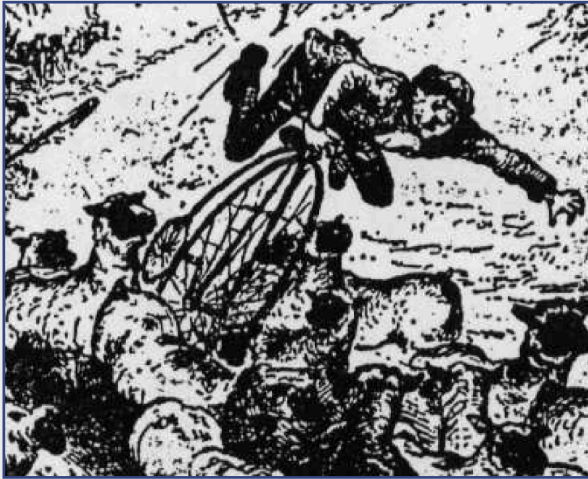


*De zelfbouw stroomlijnkop mal van Bram Moens (1985)*

**Bert Koenderink** geeft tips over de stuurinrichting van zowel twee- als driewielers. Het zogenaamde 'Akkermanprincipe' wordt compleet met bijbehorende tekeningen uitgelegd alsook hoe je (wiskundig berekend) tot een volledige 'centerpointbesturing' kunt komen. Met begrippen als: K.P.I. (King Pin Inclination), Wielvlucht (Camber), askanteling of naspoor (positieve) (caster) en richtingsstabiliteit wordt de technische kennis van de leden van de vereniging vergroot.



*Het Akkermanprincipe*



**Martin Gerritsen en Marco Ising** gaan in het volgende nummer verder in op het artikel van Bert. Wederom met gedetailleerde tekeningen en berekeningen.

**Bernd Zwikker** legt uit hoe je zelf de luchtweerstand kunt meten, compleet met formules.

**Martin Gerritsen** geeft uitgebreid (wiskundige) toelichting op de technische aspecten van de Deense **Leitra** en verduidelijkt de aspecten van

**voertuigstabiliteit**: de hoogte van het zwaartepunt, de besturingsgeometrie, de wieldrukken en de wielbasis. En dat tezamen met een getekende illustratie. **Bart Verhees** legt de **vering** van een ligfiets uitgebreid uit.

### Voedingstips

**Marianne Koenderink** verwees naar de goede prestaties van Joost Los en Wim van den Assum die respectievelijk 5 en 2 jaar een vetarm en suikervrij makrobiotisch dieet volgden. Graden en zaden zouden de ideale Yin en Yang verhoudingen hebben en worden in 40-90% van de voeding opgenomen en de resterende 60 tot 10% uit groente, peulvruchten kruiden en fruit. Melk en Vlees passen daar niet in.

### ANWB versus ENFB

Geklaagd werd over de ANWB die niet reageerde op de door de NVHPV geschreven brief over de club en de wedstrijden. De ENFB deed dat wel en bleef in de Vogelvrije Fietser trouw publiceren over ligfietsen.

### Echte ligfiets?

Er ontstond een dispuut in de vereniging over welke fietsen wel of niet worden toegelaten tijdens wedstrijden, dit omdat er ook een meer rechtop uitziende fiets aan de start verscheen met een zitzadel. Maar ook die fietsen zijn 'Human Powered'. De wedstrijdcommissie oordeelde dat voorlopig alle fietsen die niet voldoen aan de criteria van de KNWU worden toegelaten die een 'zinvolle' ontwikkeling te zien geven. Dus geen racefiets met een glazen bidonnetje! In twijfelgevallen kon worden overlegd met Bert Koenderink.

### Ledenaantal stijgt

Bij aanvang van 1985 waren er 60, medio 1985 heeft de vereniging 125 betalende leden en aan het eind van het jaar 160.

# Water- en vliegfietsnieuws

## Waterfietsen: Hydrofoils

De NVHPV houdt zich, conform de statuten, in die jaren ook bezig met het fietsen te water en in de lucht. De agenda's daarvan passeren dan ook de revue in de nieuwsbrieven. Zo hoopt de vereniging mee te doen met het waterfietsevenement tijdens Sail '85, mogelijk komen de Engelsen met de Amerikaanse 'Flying Fish I' de hydrofoil van Alec Brooks en Allan Abbott, die met behulp van een 'katapult' wordt gelanceerd. Een filmpje van record 'Flying Fish 2'. En een prachtig filmpje van de eerste Human Powered Hydrofoil 'Der Wasserläufer' van een Duitse ingenieur uit 1953. Die moet je zien! Een serieuze site over de hydrofoils met allerlei modellen en nog een andere site met films en tekeningen. Kennelijk worden hydrofoils nu nog steeds doorontwikkeld!

## Ijsfietsen?

In de eerste nieuwsbrief van 1985 wordt de suggestie gedaan om een ijsfiets te ontwikkelen, het zou nog een onontwikkeld gebied zijn waar veel oorspronkelijke ideeën toegepast kunnen worden. Het leek de auteurs wel aardig om daarmee een elfstedentocht of marathon te winnen.

Het internet afschuimend komen we anno 2024 niet verder dan ijscokarren en trikes van het merk ICE. ***Maar misschien heeft iemand nog een afbeelding of kan er meer over vertellen?***

## Vliegfietsen: human-powered aircraft (HPA)

In Nederland is niet veel aandacht voor vliegfietsen, maar elders in de wereld wel. Vroegere pogingen strandden vanwege de kracht-gewicht ratio. En veelal werden vogels nagebootst met wapperende vleugels (ornithopter) of fietsen met 7 vleugels zoals in 1923 de Gerhardt Cycleplane.

Een impuls voor de verdere doorontwikkeling werd gegeven door industrieel Henry Kremer die steeds meer prijzengeld beschikbaar stelde (Kremer prizes). Na diverse éénpersoons modellen volgde het eerste passagiersvliegtuig de Musclair 1, die nog een Kremer-prijs won. In de nieuwsbrief werd ook een meer bruikbaar type beschreven, The White Dwarf, die ook een elektromotor kon inschakelen bij lage snelheden. De auteur ziet dit als een belangrijke eerste stap in de richting van een interessante tak van de luchtsport en vraagt zich af "***wie de volgende stap zal zetten?***"



*The White Dwarf*

## Wedstrijden worden in 1985 betaald!

Het gaat dan om wedstrijden waar de vereniging bij is uitgenodigd en waarvoor de deelnemers een reisvergoeding krijgen van het feestcomité en de vereniging een vergoeding voor de organisatie. Voorwaarde is dan wel dat er minimaal 20 deelnemers aan de start verschijnen.



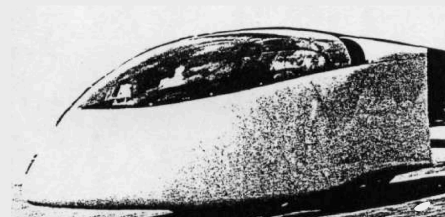
Voormalig Olympisch kampioen Gerhard Scheller met de Vector I  
[Wikipedia](#)



Ligfietswedstrijd in het Stadspark Groningen tijdens de bevrijdingsfeesten 1985 foto Straatemeier, Frank [bron](#).

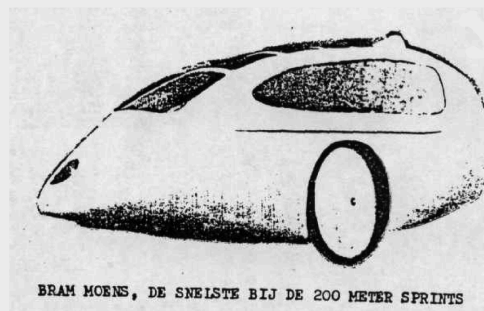
- **Veenendaal** wielercircuit 17 maart, **de eerste wedstrijd onder auspiciën van de NVHPV**. Er was zelfs een **buikfiets** gereden door Marc Vermaning met de Batavusploeg. Einduitslag: 1. Ian Borwell 2. Frans van Gelswijk 3. Bram Moens

- **Sloten** circuit 28 april. Einduitslag: 1. Wil Valk (met een Vectorachtige stroomlijn de vraag was of hij met zijn gemiddelde snelheid daarmee het record van



De stroomlijn van Wil Valk  
1e langebaan in Sloten

Gerhard Scheller met de Vector I in 1983 op Zandvoort had gebroken?) 2. Alexander Kalisvaart (met zijn houten stroomlijn) 3. Wytse Jouta 4. Bij de 200 meter sprint werd de stroomlijn van Bram Moens 1e!



- **Groningen** in het Stadspark tijdens de Bevrijdingsfeesten op 05-05-1985 de eerste betaalde wedstrijd. 1. Joost Los 2. Wytse Jouta 3. Wim van den Assum

- **Stadskanaal** 15 juni

- **Dalfsen** 13 juli dorpsparcours met in de avond een optocht van 'buitensporige' fietsen

- **Venhuizen** (bij Enkhuisen) 27 juli i.h.k. van de drieban-tour een groot prof-criterium met tour de France rijders. Ligfietsers in het voorprogramma

- **Barneveld** 3 augustus dorpscircuit 1. Wim van den Assum (gem. 40 km/u) 2. Ton Valk 3. Jan Eggens

- **Emmen** Gouden pijl 13 augustus 1. Jan Eggens 2. Herman Stevens 3. Bert Koenderink

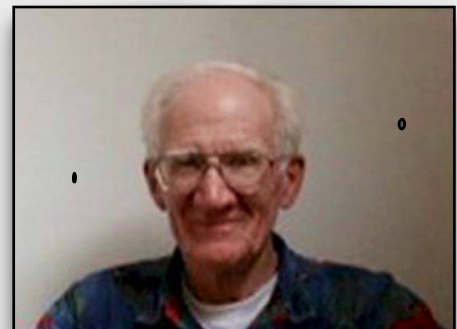
- **Ede** de top wordt weer gevormd door Wil Valk, Bram Moens, Wim v.d Assum, Joos Los en Jan Eggens.

## IHPVA en de WHPVA

In editie nr.1 zegden we toe in editie 2 terug te komen op de IHPVA, de **International Human Power Vehicles Association**. Grondlegger is feitelijk de Californische professor **Chester Kyle**, die vanaf het begin jaren '70 met zijn studenten werkte aan de ideale aerodynamica voor fietsen en later de aandacht daaromtrent ook verlegde naar o.a. racefietsen en (gestroomlijnde) ligfietsen. [Hier een lezing van 30 mei 2010 van hem.](#) In die +/- 60 minuten durende lezing voor studenten komen (de geschiedenis van) allerlei mensaangedreven voertuigen voorbij van traditionele rechtopfietsen, racefietsen, aerocars tot en met vliegtuigen. Compleet met grafieken en formules. Bijzonder interessant en de moeite waard om deze historisch belangrijke lezing te bekijken!

De geschiedenis van de IHPVA, die werd opgericht in de VS in 1976, publiceerde onder de namen **Human Power** (alle nummers vanaf 1977 <sup>TM</sup> 2004) (heel veel technische artikelen en tekeningen) en **HVP news** en bestond uit individuele leden. **Chester Kyle** was de eerste president van de organisatie. Hij was ook mede-organisator van de eerste International Human Powered Speed Championships op 28 maart 1976. In 1997 werd de organisatie gesplitst in een organisatie met nationale organisaties als lid, deze behield aanvankelijk de oorspronkelijke naam en een Amerikaanse organisatie, de **HPVA**. Door [conflicten over records en de domeinnaam](#) werd de (Noord) Amerikaanse club uiteindelijk de IHPVA en de internationale club werd de [WHPVA](#), the World Human Power Vehicles Association. De **ligfietsvereniging NVHPV is aangesloten bij de WHPVA**. Beide organisaties claimen hun eigen records op zowel land, te water (zelf onder water) als in de lucht: De [IHPVA](#) en de [WHPVA](#).

**Chester Kyle** over fietsen: *'Ask a scientist to design a better violin and you get a dirty look. While the instrument seems simple, the science behind it is not. Such is bicycle stability. The machine appears uncomplicated but the theories governing its motion are nightmarish. Some things just can't be easily defined by physics and mathematics. The interaction of the body, mind, muscles, terrain, gravity, air and bicycle are so complex that they defy exact mathematical solutions. The feel and handling of a bike borders on art. Like the violin, it's been largely designed by tough, inspiration and experimentation'*.



Prof. Chester Kyle

Chester Kyle, Engineering Professor bron: [35 Best Cycling Quotes](#)

## De kranten in 1985

**Leeuwarder Courant 13-02-1985** Vier ligfietsers gaan met pure trapkracht een slank houten fietsboot voortstuwen. Op een water in Amsterdam wordt in augustus een snelheidsvaart gehouden. Er wordt nu nog druk aan de boot getekend en gebouwd. De NVHPV is daar in kleine kring mee doende. In de vereniging wordt ook heel hard gedacht over een ligfiets die als energiehelpbron een elektromotor krijgt maar dan wel zo dat die extra kracht op automatische wijze voldoende aanvulling geeft om het fietsen met iets minder lichamelijke inspanning te laten verlopen.

**Nederlandse Dagblad 18-02-1985** In het kader van het honderdjarig bestaan van de fiets een artikel waarin ook Ian Borwell uit het Friese Wijngaard en Rob van de Zalm uit Ede aan het woord komen. Ligfietsers hebben een lagere CW waarde dan traditionele fietsers en kunnen dus sneller rijden. De vraag naar ligfietsen is echter gering. De journalist denkt dat Nederlanders misschien nog net zo conservatief zijn als een eeuw geleden.....

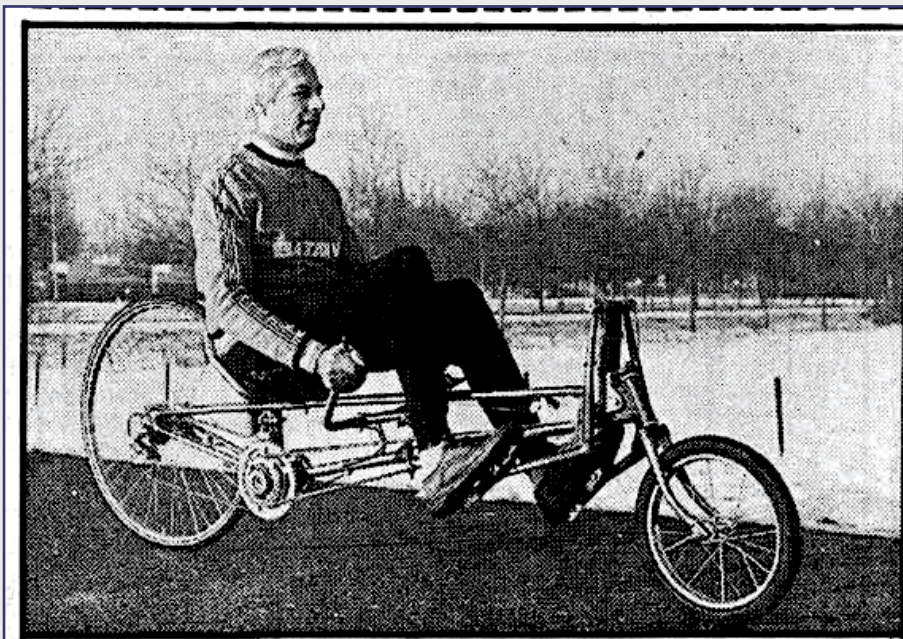
**EO-Ronduit uitzending 12-04-1985** Ian Borwell komt toelichten dat ligfietsen wel een snelheid van meer dan 100 km /u kunnen behalen...(wie heeft beelden?)

**NRC Handelsblad 06-04-1985** *Zo kan het ook: Niet harder wel fijner op de ligfiets* kopt de krant. Journalist Karel Knip vraagt zich in een uitgebreid artikel af hoe het staat met de ligfiets en met de Roulandt? De ligfiets heeft nog niet tot een doorbraak geleid, de export is redelijk, maar in Nederland heeft de fiets te maken met ongegronde vooroordelen, aldus de fabrikant. Zo zou je de fiets niet aan de hand mee kunnen nemen en je kunt belendende automobilisten niet zien. "Het raakt kant noch wal". Bram Moens van M5 komt ook aan het woord en promoot de 'echte' ligfiets die records kan rijden. Ook andere fietsen worden aangetipt: Wim Kok van de fietswinkel, de Windcheeta, de Velerique, de Jouta en de Jaguar van Jan Eggens. Toch voegt de auteur nog heel wat nadelen van de Roulandt op die kennelijk beantwoorden aan zijn eigen vooroordelen en geeft hij het artikel een dito kop mee!. Hij interviewt echter ook Oogarts W.G. van Wijnen die wel weet waarom mensen zich op b.v. een Roulandt zo prettig voelen dat is volgens het evolutionaire zogenaamd **V-effect**. " *Wij kunnen als roofdier onze prooi zo precies bespringen dankzij het feit dat wij net als hond, kat en uil de ogen voorin de kop hebben zitten en niet zoals de koe opzij. Wij zien stereocopisch. Spiertechnisch trekken de ogen naar elkaar toe als het hoofd op de borst zinkt en dat zij uit elkaar gaan staan als men het in de nek werpt zoals een racefietsers dat doet. Alleen op een ouderwetse toerfiets en een ligfiets houdt men de ogen moeiteloos op de juiste plaats*".

**Een inzicht dat nog niet was vernomen in kringen van ligfietsers, toch?**

**Zeeuwse Courant 19-04-1985** *Het is als rijden op een roze olifant.* Bram Moens in een interview met een verslaggever van de Zeeuwse Courant.

“Als ik op mijn fiets door de stad rijdt, kijkt iedereen”, zegt Bram Moens. “Vaak krijg ik vragen, zelfs in Amsterdam, als ik voor een stoplicht wacht. Eigenlijk doe ik voortdurend aan consumentenvoorlichting”. Brams Moens, dan 28 jaar, had twee jaar daarvoor de eerste ligfiets gezien van fietsenhandelaar van den Driest in Middelburg, hij kocht hem maar wilde bepaalde dingen anders doen en sloeg aan het tekenen. En zo is zijn eerste driewieler tot stand gekomen. Vanuit een schuurtje achter dezelfde fietsenhandel bouwt hij aan zijn driewielers en in die winkel worden ze, exclusief, verkocht. Elke fiets is wel maatwerk. De driewieler kost, afhankelijk



● *Een ligfiets, helaas niet die van mevrouw Dijkstra.*

## Ligleed

**E**r waren eens drie grijze ligfietsen in de Stad Groningen. Twee jongens en mevrouw I. Dijkstra hadden een dergelijk futuristisch rijwiel. (“Heerlijk, op een oude fiets kan ik het niet”, zei mevrouw Dijkstra nog).

Omdat deze rijwielen door hun ongewone vorm opvallen, was het waarlijk een schouwspel mevrouw liggend te zien fietsen.

Jaloezie uit het publiek uitte zich in de diefstal van dit technisch vernuft en ze lieten daarmee I.D. met haar oude ‘zitfiets’

achter. De onaangename eigenschap herhaalde zich in een tweede diefstal, de nieuwe grijze ligfiets verdween ook. (“Dit loopt de spuigaten uit,” dacht mevrouw nog.)

Tot twee maal toe belde ze de politie, die vertelde haar dat er 10.000 fietsen per jaar gestolen worden. “Tja, we geven wel iets meer aandacht, maar er is geen apart beleid ten aanzien van ligfietsen”, vertelde brigadier De Vries. (“Wat een lullige behulpzaamheid,” vond mevrouw nog.)

Maar ligfietsen vallen toch op? Dat vindt de politie in principe ook, hoewel er daardoor niets verandert. (S.G.)

van wat de koper erop wil tussen de FL.1.700-FL.1.800 , De kap die hij aan het maken is, is nog een prototype, maar als deze in productie komt, kost deze ongeveer FL.1.500.

Een leuk [interview](#) met een mooie foto van Bram in zijn driewieler met prototype kap en Jan van Driest die hem helpt met het bouwen van de fietsen.

**Nieuwsblad van het Noorden 06-05-1985** *Ligfietsen in het Stadspark.* Achttien leden van de NVHPV deden mee aan de wedstrijd. De snelheid kwam niet boven de 36 kilometer per uur. Een snelheid waar een gemiddelde hardfietser om lacht volgens de journalist. Het fietsen zou ook pas op de tweede plaats komen, na het construeren, dat voorop staat.

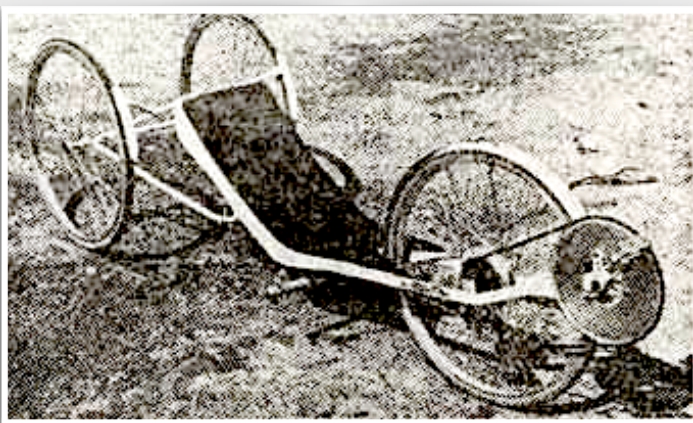
**Leeuwarder krant 07-05-1985** In het EO programma ronduit een reportage vanuit de werkplaats van amateur-bouwer **Bert Koenderink** uit Deventer met een demonstratie hoe je zo'n fiets in elkaar zet en een impressie van een wedstrijd.  
**(Wie heeft beeld?)**

VERHUUR  
Roelandt ligfietsen. Fietsen-  
makerij Binnengasthuis,  
Grimburgwal 10, A'dam.

*Trouw en Het Parool 10-07-1985*

Te koop aangeb. 2 Roelandt  
LIGFIETSEN, 1 jaar oud, f 850  
per stuk. Telef. 03486-2093.

*De Telegraaf 17-06-1985*



**Het Parool 24-07-1985** *Een Pijlsnelle driewieler.* Een artikel over de driewieler van Jouta. De journalist denkt dat het een fiets is voor het platte vlak, want als je over bruggen moet moet je wel aardig hard trappen. Hij twijfelt er dan ook aan of het een massaproduct gaat worden.

**De Telegraaf 12-06-1985** *Knotsgekke fietsendag in Dalfsen.* Een ligfietsenrace besluit het programma dat de hele dag in het teken van gekke fietsen staat.

**De Telegraaf 26-07-1985** *3BAN Tour in Venhuizen* met beroemde profwielrenners en Evert van Benthem in de rollerskatewedstrijd en om 17.20 uur wedstrijd voor ligfietsen.

**ZOETEMELK, ANDERSON, DELGADO,  
MANDERS, LAMMERTS, SOLLEVELD,  
LIECKENS, DUCROT, CHOZAS ENZ.**

**De Leeuwarder Courant 02-10-1985** *Achterwielbesturing van ligfiets verbaast Britten.* Tijdens het Human Power Festival in het Britse Milton Keynes steelt Jouta de show met de achterwielbesturing van driewielers, iets waar de Britten al jaren mee bezig waren maar waarin ze tot dan toe niet geslaagd waren. In de wedstrijd haalde de open fiets 45 km/uur. De wel gestroomlijnde Poppy Flyer haalde bijna 69 km/u.