



In deze aflevering

In 1984 staat het fenomeen ligfiets breed in de belangstelling. Vele wedstrijden worden door overtuigde ligfietsers georganiseerd en daarbij zijn de media volop aanwezig. Het stimuleert vele mensen tot het bouwen van nieuwe modellen c.q. het verbeteren van bestaande en er ontstaan Nederlandse ligfietsbedrijven. De traditionele fietsfabrikanten verkennen de ligfietsmarkt en de ligfietsvereniging wordt opgericht. Het persoonlijke verhaal van Arjen Haayman met zijn Flevobike.

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 1984

In Engeland was inmiddels de **WindCheetah** van **Mike Burrows** een bekende verschijning op de weg en bij wedstrijden. Ook in Nederland was zo'n semi gestroomlijnde fiets te zien bij diverse wedstrijden.



Een huisarts in Glasgow bezoekt zijn patiënten met een windcheeta (Bron: [Wim Bloemendaal](#))

In editie 0 (de periode vóór 1984) van deze serie terugblikken werd al aandacht besteed aan de **Roulandt**. Dit was de eerste ligfiets die in serieproductie werd genomen.

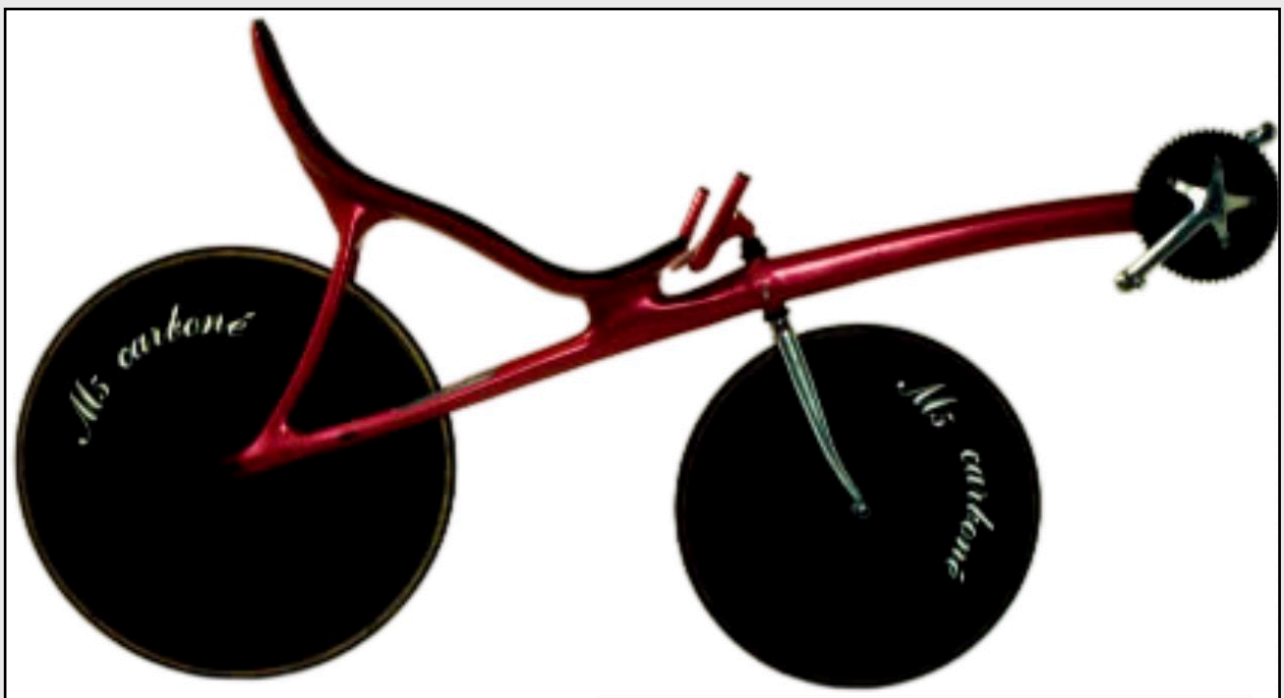


De Roulandt met onderstuur

Bram Moens (M5: Meer Meters Met Minder Moeite of Makes Much More Marvellous Miles) komt met een driewieler van roestvrij staal op de markt vanaf FL. 1.550. Er kan ook een kap over voor FL. 800.



North of Denmark 1983. On the first trike and a Roulandt from Middelburg to Norway. Note the precursors of the Look-pedal on the trike. (Bron foto's: [M5 ligfietsen](#))



De ideale ligfiets volgens Bram Moens. The original M5 design of how a recumbent should look. Made out of carbon, ready-to-ride weight only 7.6 kg. (1984)



In **1984** start het bedrijf van **Johan Vrielink, Flevobike, in Dronten.** (Foto: Fanclub Flevobike)
 Officieel volgt de inschrijving pas in 1989. Hij maakt in de eerste periode de ligfietsen in zijn fraaie, samen met vrouw en vrienden gebouwde, houten huis in Dronten.



Flevobike fanclub

Er is geen ligfiets fabrikant in de wereld die zoveel verschillende ligfietsen heeft gebouwd als Flevobike (vlg. kenners). Er is zelfs een Fanclub van de Flevobike ligfietsen.

Op 'De officiële FlevoBike Fanclub site' van Erik Wannee en Martin Anderseck is van alles te vinden:

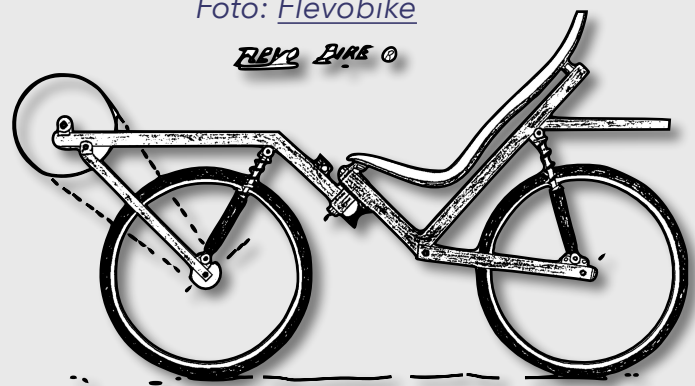
- [de historie](#)
- [Homepages](#)

een pagina met homepages waarop mensen die zelf iets aan de Flevobikes hebben gewijzigd

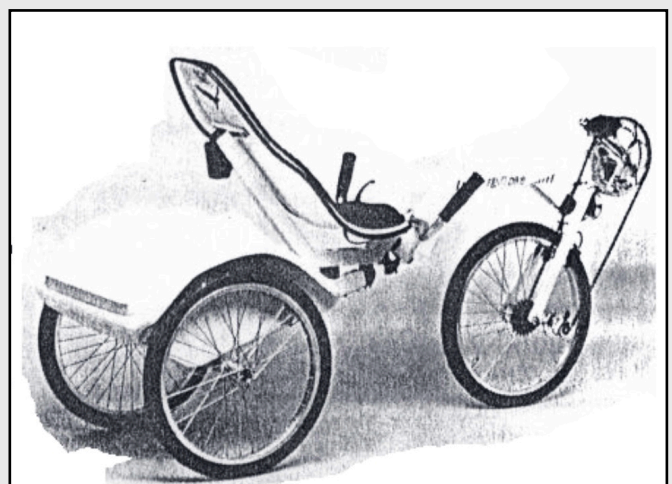
- Een bouwtekening van de [oerflevobike](#)
- Idem van de [oerflevotrike](#)
- [20 tekeningen](#) in ZIP

formaat van de Flevoracer, zowel met Elastomeer-achtervering als met Hydraulische spiraalveer.

Foto: [Flevobike](#)



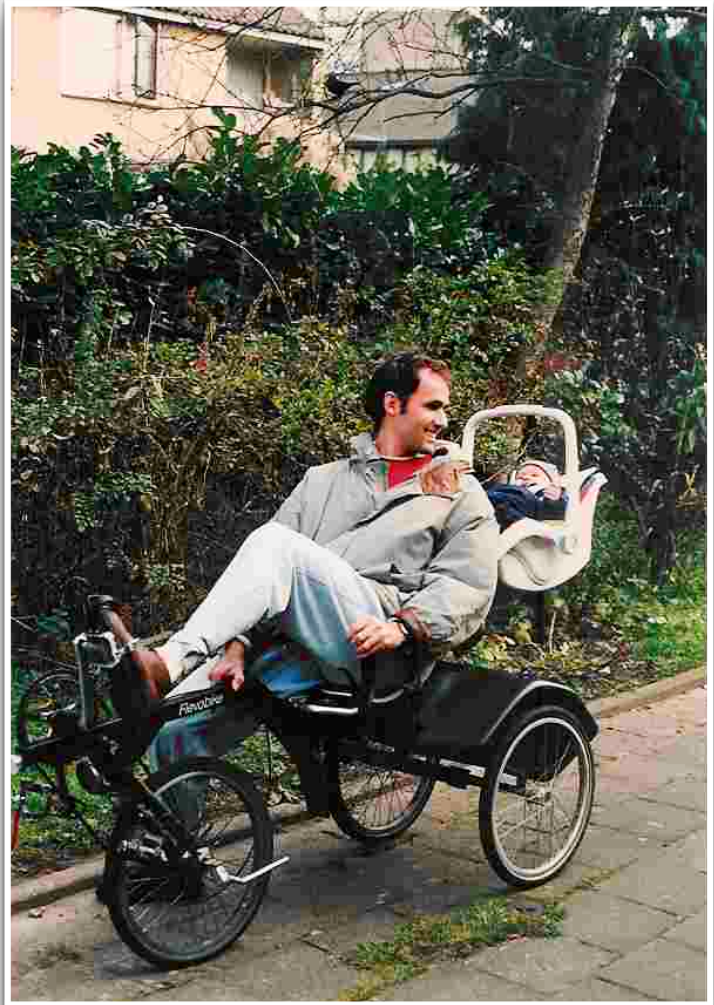
De Oer - Flevobike



De Oer - Flevotrike

Persoonlijke verhalen: Arjen Haayman en de Flevobike/trike

Toen ik in 1993 in Deventer ging wonen, zocht ik werk in Apeldoorn, zodat ik een goede reden zou hebben om een ligfiets te kopen en zo is mijn ligfiets carrière begonnen. Indertijd was de keuze niet groot en het werd een Flevobike. Later, toen de kinderen kwamen, heb ik een trike-achterstuk gekocht en er zelf een bagagedrager op gezet waar ik m.b.v. het 'click-pack'-systeem een maxicosi en later een kinderzitje op kon klikken. Doordat het aan het geveerde zitje vast zat, was dat best comfortabel. De dagen dat ik de kinderen van het kinderdagverblijf op moest halen koos ik voor het trike achterstuk, de andere dagen voor de bike. Geniaal dat je dat zo eenvoudig kunt verwisselen. Een paar jaar later heb ik de bike/trike vervangen door een Flevo Racer waarop ik overigens nog steeds fiets. Na zo'n 11 jaar ging ik in Arnhem werken en moest ik overstappen op het 'serieuze' werk: een Velomobiel en nu ben ik 2 Questen en een Quatrevelo verder.



Arjen met de Flevobike met trike achterstuk en maxicosie

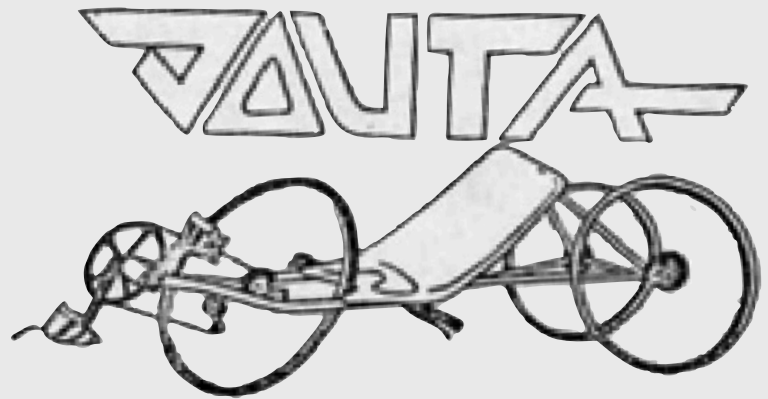


De Flevoracer van Arjen

Een heel leuke site van Erik Wannee toont andere variaties op de Flevobike-fietsen.

De **Jaguar** tweewieler van **Jan Eggens (JE Ligfietsen)** ziet het licht voor FL. 900 evenals zijn driewieler en die kost FL. 1.750

De **Jouta 3 wieler** met **kantelknikbesturing** wordt leverbaar voor een verwachte prijs tussen FL. 1.000 - FL.1.200. Op 24 september 1984 werd op de zeer speciale kantel/knikbesturing van de **Jouta** driewieler octrooi aangevraagd.



Gazelle heeft in die tijd, voor het geval de ligfiets mocht aanslaan, een driewieler ontworpen een **prototype SST** van het tegen weer en wind beschermend voertuig met veel bagageruimte is ook op de RAI te zien. **Wie heeft hier beeldmateriaal van?**

Rechtop-fietsfabrikanten hebben in de loop der tijd enkele pogingen gedaan om ligfietsen/zitfietsen te ontwerpen. Deze sloegen echter niet aan bij het publiek en verdwenen dan ook snel van de markt.

Enkele bekende fietsen vanuit die fabrikanten:
De gazelle Easy Rider.

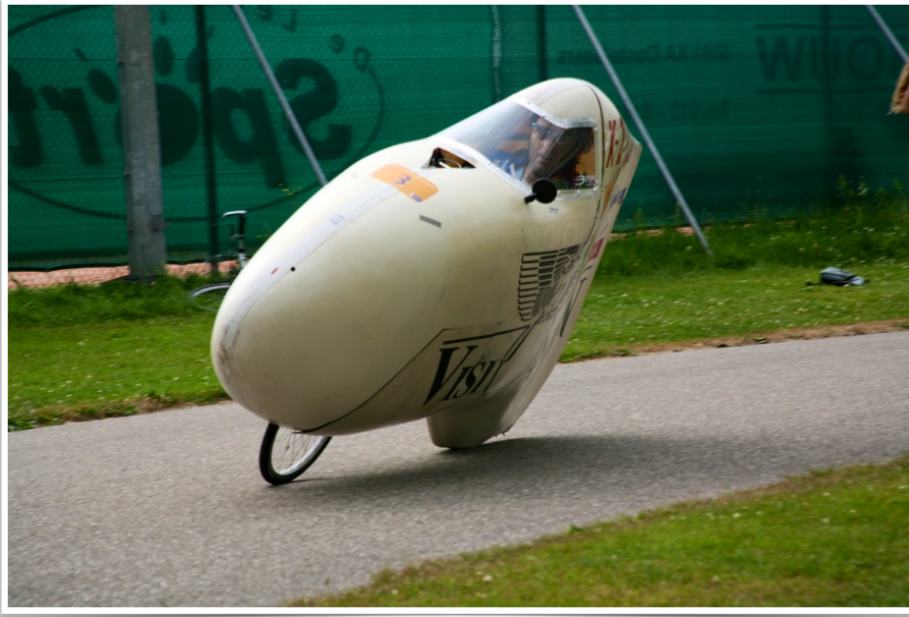


De Gazelle Easy Rider



De Batavus Relaxx

De Batavus Relaxx (overigens wel ontworpen door Flevobike)



Recordfietsen

Al in de jaren '70 werd gebouwd aan recordfietsen zoals de Lightning.

Du Pont, dat kevlar producten maakt sponsorde de Lightning X-2.

De Lightning X-2

Deze kuip is ontworpen door Tim Brummer en maakt gebruik van een honingraatstructuur die bestaat uit een Nomex-kern met een Kevlar-huid, waardoor het een extreem lichte, sterke structuur heeft. De openingen aan de onderkant stellen de rijder in staat om te stoppen op kruispunten en te balanceren met de voeten op de grond, en het voorste neusgedeelte draait naar voren om gemakkelijke toegang mogelijk te maken. Zijn recordsnelheid is 64,2 mph, gereden door Carl Sundquist.

- [Meer over de bouw hiervan](#) (Een uitgebreide uitleg en krantenartikel Engels)
- Een [korte film](#) over een recordpoging met de fiets door de IHPVA (International Human Power Vehicel Associatie).

Op **09-08-1984** staat in Trouw een interview met **Batavus** directeur ir. B.J. van den Berg vanwege het tachtig jarig bestaan van de Batavus fabriek. De gewone fiets is een uitontwikkeld concept, zo vertelt hij, De uitvinders met 'nieuwe' ideeën die bij hen komen toont hij in het fietsmuseum dat alles al een keer eerder is bedacht. Met een blik in de toekomst denkt hij dat er misschien nog producten bij kunnen komen als ons verplaatsingspatroon zich gaat wijzigen. Als de stadscentra verstopt worden door auto's en het openbaar vervoer voor velen onbetaalbaar wordt. Dan zie je misschien overkapte ligfietsen, gebruikt door mensen die zich toch willen voortbewegen.

De vereniging in 1984

In september 1984 verschijnt het eerste cluborgaan

Hoewel de vereniging dan nog niet officieel bestaat, verschijnt het eerste cluborgaan. Meer dan twee gestencilde velletjes papier is het niet, maar het begin is er. De 'newsletter' heeft als titel: **HUMAN POWER NEDERLAND**. De ligfiets sport in NL heeft in dat jaar een hele ontwikkeling doorgemaakt met nieuwe (zelfbouw)modellen en vele wedstrijden. Ligfietsen zijn gewild in voorprogramma's van wedstrijden van rechtopfietsen.

In het nummer wordt gepleit voor het oprichten van een unie, vereniging o.i.d. waar vanuit de ontwikkeling voor de sport zowel praktisch als recreatief gebruik van ligfietsen wordt gestimuleerd.

Ook wordt een oproep gedaan voor organisatietalent en mensen die kunnen helpen bij technische en bouwkundige tips en het jureren van wedstrijden. Veel steun wordt verkregen van het maandblad 'FIETS' dat ook al in het jaar ervoor de eerste ligfietswedstrijd heeft georganiseerd.

10 november 1984

De NVHPV wordt opgericht en heeft als doel: *'het bevorderen van het gebruik en de ontwikkeling van voer-, vaar- en vliegtuigen die worden aangedreven door menselijke spierkracht'*.

Bestuursleden van het eerste uur

Voorzitter: Marten Gerritsen
Secretaris: Koos van Mourik
Penningmeester: Marco Ising
Vice-Penningmeester: Wim van de Assum
Lid: Joost Los
Wedstrijden: Bert Koenderink
Nieuwsbrief: Ian Borwell en Bram Moens



De Amerikaanse Carey Peterson speelde een belangrijke rol in de aanloop naar en de oprichting van de ligfietsvereniging. Zie het artikel met interview van 18-06-1984 in het Parool.

IHPVA

Er bestaat dan al een internationale Human Powered Vehicle Associatie, de IHPVA. De internationale context hieromtrent volgt in uitgave nr. 2 .



December 1984

Het tweede nummer van de NVHPV verschijnt in december, het is dan maar liefst vier x zo dik als het eerste nummer, nl 8 pagina's in stencil met een terugblik op het jaar met vele verslagen van een achttal wedstrijden gehouden in Nederland en met veel hulp van het maandblad FIETS. Het briefhoofd is met de hand getekend.

Op **19 augustus** vinden in Nijmegen Ligfietswedstrijden plaats. Carry Peterson viel uit door pech en Wil Valk kwam ten val. Winnaar werd Ian Borwell met de Windcheetah, tweede werd Wim van der Assum en derde Jan Eggens.

Een leuke film van de eerste ligfietswedstrijden met Carry Peterson, Bram Moens, Frans van Gelswijk, Ton en Wil Valk, Bert Koenderink, Wim van Assem en vele anderen in o.a. Dordrecht, Ede en Zandvoort (Film Jan Eggens).

Het gemiddeld aantal deelnemers aan wedstrijden is in 1984 van tien (in 1983) gestegen naar 25. Bert Koenderink, Frans van Gelswijk en Joost Timmermans tekenen voor de organisatie van de wedstrijden.

SPONSORING

Bedrijven die in 1984 de NVHPV sponsoren zijn FIETS, Du Pont (vanwege de Kevlar producten: zie de Lightning), Batavus en Roulandt.

Wedstrijden in 1984

- Sloten (op de Wielerbaan)
- Oosterhout
- Twello
- Zandvoort
- Barneveld
- Nijmegen
- Aalsmeer
- Ede (Koninginnedag)

De kranten in 1984

Tweewieler RAI 1984

Veel aandacht werd in de kranten besteed aan de tweewieler RAI. Zo signaleerde **de Leeuwarder Courant** op **2 februari 1984** in aanloop naar het evenement een drietal nieuwigheidjes: Twee ligfietsen en een 'off the road' fiets fietsend over het Europaplein in Amsterdam. Prachtig te zien dat op de foto één van de berijders van de ligfiets er met zijn driedelig grijze pak op zit.

Het Vrije Volk (22 februari) vindt de benaming van de zogenaamde ligfiets niet helemaal juist. *“Want liggen doe je maar op enkele modellen waarbij door een veranderde houding van de fietser getracht wordt de luchtweerstand te verminderen en de krachtoverbrenging beter te benutten.”*

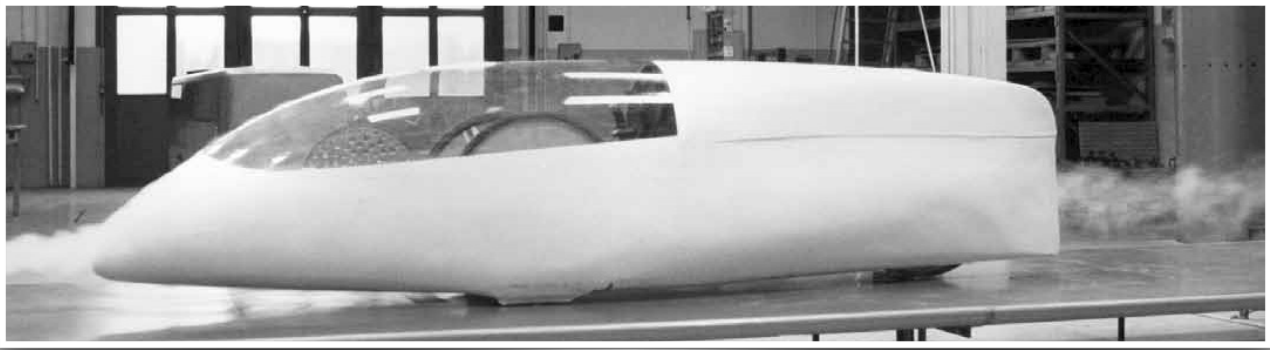
In het Algemeen Dagblad (3 maart) ziet Th.Thijssen, secretaris van de stichting Fiets veel toekomst voor de ligfiets *“met wellicht als enige bezwaar dat deze lage trap machine in het verkeer niet erg opvalt.”*

H.C.Jonkhoff, Commercieel directeur van **Roulandt Nederland** en standhouden op de beurs prijst uiteraard de vele voordelen van een ligfiets: *“je zit er heerlijk comfortabel op in een kuipstoeltje, Je kunt half-liggend veel kracht zetten op de pedalen met je sterke dijspieren. En het zicht op de omgeving is beter dan vanuit de gebogen houding boven een sportstuur. De ligfiets is in eerste instantie niet bedoeld om er hard mee te rijden, hoewel dat wel kan, maar is vooral een comfortabele toerfiets, uitermate geschikt voor woon-werkverkeer.”* Zijn ligfietsen variëren in prijs van 1195 gulden (zes versnellingen) tot 1295 gulden (twaalf versnellingen).

De nadelen van de ligfiets worden ook genoemd, met name door Frank Stoovelaar, coördinator tweewielers bij de **ANWB**: *‘Het op- en afstappen gaat lastiger en ook het wegrijden, je kunt er beter niet met één hand mee rijden vanwege de stabiliteit, je wordt slecht gezien in het verkeer en heuvelopwaarts is het minder leuk omdat je niet op de trappers kunt staan.’*

19-05-1984 Limburgs dagblad

Ten behoeve van het onderhoud van kerkgebouwen houden de Kerkraadse parochies een Zomerfestival. Eén van de activiteiten is uniek: er wordt een poging gedaan om met de ligfiets 'Vector' van Wolfgang Gronen* uit Binningen in Duitsland het wereldrecord ligfietsen te verbeteren. Ook wordt er een supertijdrit verreden waarbij twintig Nederlandse ligfietsers het opnemen tegen de vector.



De Vector tijdens een Windtunneltest bij Mercedes (Bron: HPV Duitsland)

* In artikel 0 (de periode van vóór 1984 werd al aandacht besteed aan de Vector en de Nedervector. Wolfgang Gronen (1916), zelf ooit wielrenner en wetenschappelijk sportmedewerker, kocht een Amerikaanse Vector, die was ontworpen door drie luchtvaartingenieurs al vóór 1975. Wolfgang verbeterde de fiets na windtunneltests en schakelde een goede renner in om met de fiets records te breken, Gerhard Scheller. Zie voor de geschiedenis hiervan en de foto: de site van de **Duitse zusterorganisatie HPV**.

Op **18-06-1984** een interview in het Parool met Carey Peterson: "**Carey zit altijd goed met haar ligfiets**" *sigaar op drie wielen*. De 33 jarige, van origine Amerikaanse, kwam vijf jaar daarvoor van Amerika naar Nederland omdat zij professioneel racefietser wilde worden. Uiteindelijk zag zij daar in 1982 toch vanaf. Ze kreeg een baan bij het maandblad Fiets. Die organiseerde op 18 september 1983 op het circuit van Zandvoort de eerste wedstrijd voor ligfietsen. En toen zij daar voor het eerst de Windcheetah (met de hand gebouwd door de ontwerper Mike Burrows) zag, was ze verkocht. Voor haar een ideaal compromis tussen een praktische en snelle ligfiets, omdat je er het hele jaar door mee kunt rijden. De fiets kost in die tijd FL.4.500. Ze tekende namens haar werkgever voor de organisatie van de ligfietswedstrijden in Sloten, Ede, Dordrecht, Oosterhout en Barneveld. Carey nam als enige vrouw tussen 150 rechtopfietsende mannen met haar Windcheetah deel aan de 350 km van 'In 't Holst van de Nacht' vanaf Voorthuizen. Ze won de 230 km lange 'Tour de Force' die grotendeels over de Veluwe liep. In de editie van 2015 komen we terug op haar verdere levenswandel, die erelid van de vereniging werd na al haar inspanningen voor het ligfietsen.

Op 3 oktober 1984 interviewt het Vrije Volk Rotterdammer Jos van Gent. Hij denkt een gat in de markt aangeboord te hebben door allerlei fietsen, zelfs ligfietsen, voor lange tijd als leasefiets aan te bieden.

Met een grote foto van de Jouta driewieler, het eitje, en zijn drie uitvinders besteedt de Leeuwarder Courant op **12 oktober 1984** als eerste aandacht een deze supersnelle Friese ligfiets. Onder de titel **“Wat ha ik faak tocht dat ik it aai fan Columbus hie”** worden enkele uitvindingen toegelicht. Uitvinden zit Sietse Jouta uit het Friese Ferwerd in het bloed. Samen met zoon Hans, toen negen jaar oud, bouwde hij al eerder een ligfiets, maar nu Hans vele jaren later zijn vader meehelpt, bouwen ze een verbeterde ligfiets, die gemakkelijker bestuurbaar is dan de ligfietsen van voorheen. Er werd flink gesleuteld aan de besturing en met de kuip eromheen ‘ “feert it oer de dyk”’.

Zie ook de geschiedenis van Jouta door Henk Zwols.

Overige media tot en met 1984

Fanclub Flevobike <https://flevofan.ligfiets.net/>

Jan Eggens maakte diverse films van ligfietsevenementen zoals deze van een van de eerste wedstrijden

<https://ligfiets.net/info/publicatie-ligfietsen-fietsersbond/geschiedenis>

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. <https://bicycleman.com/museum/>

Een Amerikaanse site:

<https://www.bikeroute.com/NationalBicycleGreenwayNews/2015/09/10/history-of-the-modern-day-recumbent-talk-coming/>