



Over visie, chemie en gevoel

Tekst: Jan Mark Moquette | Fotografie: Siebold Freeke

DE FIETS-OP-MAAT

Je kant-en-klare vakantiefiets voldeed uitstekend, tot je iets verder wilde, met meer bagage. Het achterdragertje ging kapot, er brak een spaak en je rug deed zeer. Met een maatfiets was dat nooit gebeurd, beweert de maatspecialist. Op Pad bezocht er vijf, en acht fietsers vertellen over hun unieke fiets.

Staal

Deze maatfietsen zijn van staal; dat kan de 'dorpssmid' lassen of solderen, bij aluminium is dat omslachtiger. Heel veilig, maar stalen frames breken eigenlijk nooit. Wel vinden veel fietsers het veerkrachtige staal comfortabeler fietsen.

Die zere rug is reden één om voor een perfect passend maatframe te kiezen; de maatspecialist zet je op z'n *pasfiets* en bepaalt de juiste geometrie. Dat is belangrijk als je lichaam sterk afwijkt van het gemiddelde, als je lange tochten maakt en zeker als je snel blessures hebt.

Méer dan een frame

Een maatframe is écht niet altijd nodig, maar 'op maat' is méer dan een frame. Maatbouwers adviseren over onderdelen en luisteren naar persoonlijke wensen: precies het stuur dat je zoekt, onderweg

verkrijgbaar óf zelf te repareren. Je kunt het zo duur maken als je wilt, maar je koopt niets voor niets. Daardoor hoeft een maatfiets niet duurder te zijn dan een blinkende fabrieksfiets uit de etalage.

Kiezen

Alle maatbouwers leveren goed maatwerk: een fiets waarmee je probleemloos op pad kunt. Het onderscheid zit 'm in visie en gevoel. Het is de kunst om de specialist te kiezen waarmee het klikt, die de unieke fiets maakt die je voor ogen hebt. Dat is de helft van dit verhaal...

Vijf maatspecialisten: het onderscheid

Philip Woudenberg (Avaghon): 'Bij een maatfiets koop je iets waarvan je niet precies weet wat het wordt. Het zit 'm dus in vertrouwen, in een soort chemie. Als koper moet je achter onze visie staan dat een vakantieframe van lichtgewicht staal is, gelugd én gesoldeerd. Lassen zorgt voor zwakkere plekken, een risico dat je volgens ons niet moet nemen. Verder is hier alles mogelijk, mits technisch uitvoerbaar.'

John van Herwerden (Van Herwerden): 'Vroeger gebruikten wij lugs¹⁾, tegenwoordig bouwen we 'lugloze', TIG-gelaste frames. Het voordeel: de hoeken tussen de framebuizen worden niet belemmerd door de vaste standen van de lug. Zo zijn we in staat een honderd procent passend frame te bouwen: van torsiestijvere buizen met een grotere diameter en in iedere gewenste geometrie. Onze *Dedacciai Com 12.5* buizen zijn bestand tegen hoge lastemperaturen en we maken ze exact passend.'

Fred Snel (Snel): 'Voor de maatframes gebruiken wij *Columbus Cyber*, volgens ons de hoogste kwaliteit framebuis die er is, met een hoge treksterkte (1200 kg/mm²) en vervormingsfactor. Traditioneel gebouwd met lugs. Het levert een licht, sterk en veerkrachtig maatframe op van een kwaliteit waarin je geen standaardframe vindt. Ook aluminium

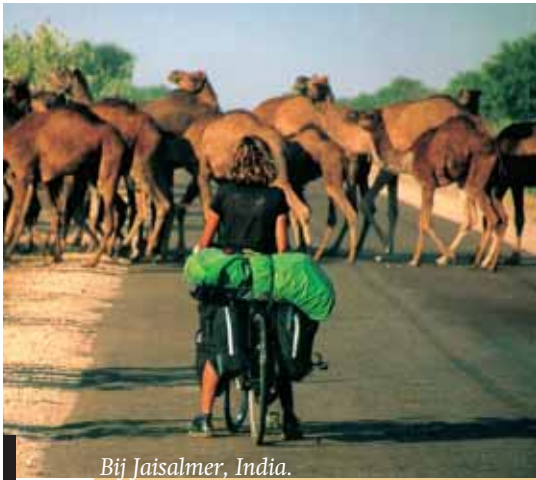
leveren wij op maat, maar wereldreizigers vragen ons om staal, dan slapen ze rustiger. *Columbus Cyber* is overigens net zo licht maar comfortabeler en duurzamer dan aluminium.'

Frank Groot (Vittorio): 'Als je een *hightech* fiets zoekt om de wereld mee rond te fietsen, met vering of verzin 't maar, dan zeg ik sorry. Dat gaat niet bij ons. Je moet de simpelste fiets kopen die er is, met duurzame óf verkrijgbare onderdelen. Want aan de spijker van de fietsenmaker in Hanoi hangt toevallig wel dat ouderwetse blad van zes jaar geleden. Dát is ons verhaal: een onverwoestbaar stalen maatframe met onderdelen die je zelf kunt repareren.'

Laurent Vlerick (Vlerick): 'Hier in Vlaanderen was het aanbod van trekkingfietsen twintig jaar geleden nihil, dus gingen we ze zelf fabriceren. Wij willen vrij zijn in het bepalen van de framegeometrie en de buisdiameter. Daarom gebruiken we geen lugs, vanwege de vaste hoeken. Volledige vrijheid geeft TIG-lassen. Het levert een kwaliteitsframe op, mits vervaardigd door een professionele framebouwer en met de juiste buizen.'

OP PAD BEURS! Vergelijken? De meeste maat-specialisten zijn op de beurs aanwezig.

1) Verbindingsstukken tussen de framebuizen.



Bij Jaisalmer, India.

In 2001 zetten **Marcel Pos** en **Claudia Terlou** koers richting Karakoram Highway. Onderweg in Iran werd dat plan na de aanslagen van 11 september omgegooid. Ze vlogen door naar Kathmandu en op hun **Van Herwerden** maatfietsen reden ze verder door India, Thailand, Cambodja, Laos en Australië.



MARCEL, CLAUDIA & VAN HERWERDEN

Ze namen uitgebreid de tijd voor ons



DE VAN HERWERDEN ROADMASTERS

Prijs: ca € 1.750,-. **Bouwjaar:** 1998. **Frame:** Staal (Columbus Thron). **Voor/achternaaf:** Shimano XT. **Voor/achterderailleur:** Shimano XT. **Schakelgrepen:** Dura Ace Cross verstellers (M)/XT (C). **Remmen:** Shimano XT (V-brakes). **Crankstel:** Shimano Deore LX (46/36/24). **Cassette:** 11-28, 8 sp. **Ketting:** Sachs. **Trapas:** Shimano LX. **Balhoofd:** Shimano XTR. **Velgen:** Alesa Sputnik (28 inch). **Spaken:** DT Comp (40 achter, 36 voor). **Buitenbanden:** Schwalbe Marathon XR, 37 mm. **Voor/achterdrager:** Tubus.

Waarom een Van Herwerden?

Marcel: 'De maatfietsen zijn in 1998 gekocht, toen hadden we besloten om fietsvakanties te gaan doen. Eerst bekeken we wat er te koop was, in bladen en tijdens de Op Pad Beurs. Dat de keuze op Van Herwerden viel kwam eigenlijk omdat die bij ons in de buurt zat, en als wielrenner kende ik de winkel. Van langeafstandfietsen wist ik niet veel, maar Van Herwerdens verhaal over de maatframes sprak ons aan en ze namen uitgebreid de tijd voor ons.'

Wat maakt de fietsen uniek?

Claudia: 'Vooral mijn frame. Ik bleek een relatief kort bovenlichaam te hebben en dat leverde een kort en laag frame op met de wielen dicht bij elkaar gebouwd.'

Dat ging maar net, met het kortste balhoofd dat beschikbaar was.'

Marcel: 'Het kwam door de lugs, die gebruikte Van Herwerden toen nog. Tegenwoordig lassen ze de frames en kunnen ze

een langer balhoofd kiezen door de bovenbuis onder een hoek te zetten.'

Claudia: 'Wat de onderdelen betreft hebben we goed naar Van Herwerdens advies geluisterd.'

Marcel: 'Duurzame onderdelen en achterwielen met 40 spaken, dat moest het worden. En voor de wereldreis adviseerde men ons sterkere velgen, stalen bagagedragers en ik heb m'n vlinderstuur verwisseld voor een racestuur.'

Claudia: 'Ik heb toen de draaischakelaars van m'n versnellingen laten vervangen. Die deden pijn aan m'n handen.'

Bleef alles heel?

Marcel: 'Bijna alles. Alleen de katoenen velglinten perforerden m'n binnenbanden. Uiteindelijk heb ik een opengeknipte binnenband als lint gebruikt, en dat hielp.'

Claudia: 'In Australië bleek dat we niet voldoende water mee konden nemen. We hebben toen extra voordragers gemonteerd voor de jerrycans.'

Marcel: 'Maar op zich zijn de onderdelen goed bevalen, op de XT remmen na. Daarin zit nu speling; te veel scharnierpunten.'



• Van Herwerden Wielersport,

Laan van Nieuw Oosteinde 100, Voorburg, (070) 386 17 19. I: www.vanherwerden.nl.

Arusha, Tanzania.



Een oude droom van **Peter van de Beek** moest werkelijkheid worden: een maandenlange fietsreis door Afrika maken. Dat verlangen zeurde al een kwart eeuw en 't bleef knagen als een hongerig dier. Peter nam ontslag om z'n reis te kunnen voorbereiden en bezocht verschillende maatspecialisten. Z'n keuze viel op **Avaghon**.



Voor de moraal is zo'n maatframe beter

PETER & AVAGHON

Mijn remmen zijn te bedienen met extra stadsremgrepen op het stuur.



DE AVAGHON GRIFFON

Prijs: ca € 2.500,-. **Bouwjaar:** 2003. **Frame:** Staal (Columbus Thron). **Voor/achternaaf:** Shimano XT. **Voor/achterderailleur:** Shimano XT. **Schakelgrepen:** Shimano 600 (buiscommandeurs). **Remmen:** Cantilever + extra 'stadsrem'. **Crankstel:** Shimano XT, 46/34/24. **Cassette:** 11-30, 8 sp. **Ketting:** Sedis. **Trapas:** Shimano XT. **Balhoofd:** Rond Pro. **Velgen:** Alesa Sputnik (26 inch). **Spaken:** Hoshi (40 achter, 36 voor). **Buitenbanden:** Schwalbe Marathon XR, 47 mm. **Voor/achterdrager:** Vittorio/Tubus.

Waarom een Avaghon?

Peter: 'Ik vond dat Avaghon heel doordacht en het creatiefst reageerde op het 'profiel' van mijn tocht: achttien maanden en 20.000 kilometer over zand, hobbels en gaten. Ik wist zelf overigens vrij goed wat ik wilde: een stalen frame, 26-inch wielen, een racestuur, cantilever remmen, commandeurs op de buis en stalen dragers. Onze ideeën bleken goed te sporen en waar zij het beter wisten liet ik ze hun gang gaan.'

Wat maakt de fiets uniek?

'Dit frame is naar mijn lichaam gebouwd; ik heb lange armen en benen en een kort bovenlijf. De geometrie van het frame is waarschijnlijk meer 'racy' dan gemiddeld en de buizen zijn *oversized*. Verder kruist de achtervork de zitbuis (dat is sterker), de vorken zijn geschikt voor zeer brede banden en her en der

zitten nokjes waar ik dat wilde. Erg belangrijk vind ik dat je zélf je fiets samenstelt, en bij ieder onderdeel vroeg ik me af of het nodig, handig, betrouwbaar, vervangbaar of zelf te repareren zou zijn. Het resultaat is een fiets zonder fratsen, met alles zo kaal en simpel mogelijk. Het fietst geweldig en ik heb nog maar zelden last van m'n rug. Trouwens, voor de moraal is zo'n maatframe natuurlijk ook beter...'

Bleef alles heel?

'Op dit moment²⁾ heb ik alleen overkomelijke problemen gehad. Circa tien lekke banden door scherpe doorns, m'n spiegelkje brak af tijdens een valpartij, m'n voordrager is een aantal keer gebroken (en weer gelast), en één van de oogjes, waar de achterdrager steunt op de achterpat, is een paar keer afgebroken; te dun gesoldeerd.'



• Recycle, Herenstraat 37-39, Wageningen, (0317) 42 26 90. I: www.avaghon.nl

Onderweg naar Santiago.



Een fietser op een maatfiets is niet verplicht om de hele aardbol rond te trappen. Zo fietsten **Ruud** en **Thea de Heij** bijvoorbeeld door Griekenland, heen en terug naar Parijs en Denemarken, naar Santiago de Compostela en Rome, én rondom het IJsselmeer. Al meer dan 18 jaar doen ze dat op maatfietsen van **Snel**. Ruud: 'Wij houden van cultuur en zien onze fiets als een prettig middel om ergens te komen.'



Deze slijtvaste stuurgrip wordt niet glibberig in de regen.

RUUD, THEA & SNEEL De geometrie van onze fietsen verschilt enorm



DE SNEEL CRUISER LX (R)/EXPLORER LX (T).

Prijs: ca €2.250,- (R)/€1.900,- (T). Bouwjaar: 2000. Frame: Staal (oversized Columbus Cyber). Voor/achternaaf: Shimano XT (tandem) (R)/LX (T). Voor/achterderailleur: Shimano XT (R)/LX (T). Verstellers: Buiscommandeurs (R)/LX (STI) (T). Remmen: XT U-brakes (R)/LX V-brakes (T). Crankstel: Shimano LX (44-32-22). Cassette: 11-28, 8 sp. (R)/11-32, 9 sp. (T). Ketting: Sachs. Trapas: Shimano LX. Balhoofd: Shimano LX. Velgen: Mavic T519 (28 inch). Spaken: Sapim (R: 40/T: 36). Buitenbanden: Continental TopTouring, 37 mm. Voor/achterdrager: Tubus.

Waarom een Snel?

Ruud: 'De vakkennis en het individuele advies, dat spreekt ons erg aan bij Snel. Men steekt geen verkoopverhaal af, maar neemt de tijd, luistert goed en komt met voorstellen. Het maakt immers een wezenlijk verschil of je de Sahara in wilt of een rondje IJsselmeer wilt doen. Dat Utrecht bij ons in de buurt is, speelde niet mee. We hoeven ook bijna nooit naar Snel, want de fiets is onderhoudsvrij en kleinigheden doe ik zelf.'

Wat maakt de fietsen uniek?

Ruud: 'De geometrie van onze fietsen verschilt enorm. Ten eerste omdat ik lang ben, maar ook omdat onze 'ideale zitpositie' anders is. Zo heeft mijn lengte plus de wens om 'diep' te kunnen zitten geresulteerd in een hoog frame met een verlengde bovenbuis.'

Thea: 'Ik wil juist niet te ver voorover zitten vanwege mijn rug. Dit damesframe heeft daarom een 'rechttop'

geometrie, en om voldoende stabiliteit te bieden als ik met bagage fiets, heeft Snel het frame versterkt door de schuine bovenbuis te verlengen naar de achteras. Eerst reed ik op een herenframe, maar de hoge instap bleek lastig.'

Ruud: 'Mijn frame is versterkt door de staande achtervork de zitbuis te laten kruisen; aan mijn fiets hangt doorgaans de meeste bekapping en ik ben zwaarder. Om die reden zijn ook mijn wielen versterkt: 40 spaken in plaats van 36. En heel persoonlijk is de keuze voor mijn smalle racestuur. Snel raadde daarbij simpele buiscommandeurs aan voor de versnellingen, die kan ik bij eventuele kabelbreuk zelf repareren.'

Thea: 'Ik had liever een multigripstuur, ideaal om op verschillende manieren je stuur vast te houden.'

Bleef alles heel?

Ruud: 'Ja, we hebben nog geen enkele storing gehad. En met die 40-spaaks wielen laat ik zelfs mijn reservespaken thuis.'



• Snel Tweewielers, Amsterdamse Straatweg 414 abc,

Utrecht, (030) 244 19 71. I: www.snelfietsen.nl.

Koubalan, Mali.



Dick Verschuur en **Els Schaap** gooiden hun leven om en fietsten naar Timboektoe. Heen en terug, en dat beviel. Ze fietsten dus verder: via de Noordkaap naar Madrid en vervolgens van Patagonië naar Alaska. Hun handgemaakte **Vittorio's** hebben na vierenhalf jaar 75.000 kilometers in de benen.



In Brazilië heeft iedereen zo'n spatlap. Wij dus ook...

De fietsen kunnen nog eens zo lang mee

DICK, ELS & VITTORIO



DE VITTORIO RANDONNEURS

Prijs: ca € 1.450,-. **Bouwjaar:** 1997. **Frame:** Staal (Reynolds 501). **Voor/achternaaf:** Shimano XT. **Voor/achterderailleur:** Shimano LX. **Schakelgrepen:** Op stuurnok. **Remmen:** Shimano LX (canti-lever), 48/38/28. **Cassette:** 13-30, 7 sp. **Ketting:** Sedis. **Trapas:** Shimano (BBUN52). **Balhoofd:** Stronglight. **Velgen:** Alesa (28 inch). **Spaken:** DT/Sapim (48). **Buitenbanden:** Schwalbe Marathon XR, 47 mm. **Voor/achterdrager:** Vittorio.

Waarom een Vittorio?

Dick: 'We gingen op zoek naar een fiets, ik dook in de fietswereld en wist op een gegeven moment wat we moesten hebben: 28-inch wielen, een frame van staal, veel spaken en simpele onderdelen. Maar zo'n fiets zagen we nergens, en een maatfiets... Dat leek me vreselijk duur. Bij toeval liepen we tijdens een fietsbeurs het standje van Vittorio binnen, en daar stond-ie. Precies de fiets die ik zocht: simpel, zonder onzin en de prijs viel ons reuze mee.'

Els: 'Het klikte meteen, met Vittorio, over de fietsen, maar ook over van alles en nog wat. Het Vittorio-gevoel, zo noemt men dat...'

Wat maakt de fietsen uniek?

Dick: 'Vooral het hele concept, dat ze speciaal voor ons werden gebouwd; we kregen twee kinderen in plaats van twee fietsen. Rucio en Rocinante³⁾, zo noemden we ze, en dat schreven we er met autolak op. Vittorio leverde onze frames trouwens zonder stickers.'

Els: 'Mijn frame is vrij kort en laag, ik heb namelijk relatief korte benen en zit liever niet ver

voorover. Voor mij zit het helemaal goed, zonder pijntjes, zonder mankementjes.'

Dick: 'Zo'n frame moet goed naar je lijf zitten als je lang en ver fietst. Bij ons ging dat in één keer goed, zonder gezeur met hogere sturen of kortere stuurpennen. Verder moest alles simpel en zelf te repareren zijn: dragers van staal, simpele remmen, buiscommandeurs... En beslist geen vering! Want alles wat beweegt kan kapot.'

Bleef alles heel?

Dick: 'Na zoveel kilometers hebben we natuurlijk wel een freewheel, een versleten trapas, kettingen en tandwielen vervangen. Maar het frame én de dragers hebben geen enkel mankement gehad. De fietsen kunnen nog eens zo lang mee en onze volgende worden zéker weer Vittorio's. Toch zou ik kiezen voor de beter verkrijgbare 26-inch wielen én voor Magura remmen.'

• Vittorio Fietsen, W.M. Dudokweg 13, Heerhugowaard,

(072) 571 23 45. I: www.vittorio.nl.

³⁾ Het paard en de ezel uit Don Quichot.



Tussen Cienfuegos
en Playa Girón, Cuba.



Hans Mertens fietst niet graag rondjes om de kerk. Wel heeft hij voorkeur voor fysieke inspanning met een beetje snelheid. Iets te snel voor zijn oude fietsmaten, want inmiddels onderneemt Hans zijn tochten in z'n eentje. Zijn fiets is een **Vlerick**, op maat gemaakt in Vlaanderen. Daarop rolde hij inmiddels door België, Frankrijk, Spanje, Venezuela, Cuba en onlangs nog in Costa Rica.



Columbus
Megatube
onderbuis,
TIG-gelast.

Het is geen massaproduct

HANS & VLERICK



DE VLERICK DARWIN

Prijs: ca € 1.675,-. **Bouwjaar:** 2001. **Frame:** Staal (Columbus Thron). **Voor/achternaaf:** Shimano LX. **Voor/achterderailleur:** Shimano LX. **Schakelgrepen:** Shimano LX (STI). **Remmen:** Shimano LX (V-brakes). **Crankstel:** Shimano Deore LX, 44/32/22. **Cassette:** 11-32, 9 sp. **Ketting:** Sachs. **Trapas:** Shimano LX. **Balhoofd:** Shimano LX. **Velgen:** Alesa Sputnik (28 inch). **Spaken:** Sapim Strong (36). **Buitenbanden:** Continental Top Touring 2000, 32 mm. **Voor/achterdrager:** Tubus.

Waarom een Vlerick?

Hans: 'Ik had al eerder een maatfiets. Toen ben ik gewoon bij een Belgische fietsenmaker binnengestapt, vlak over de grens. Ik vertelde dat ik een stevige fiets zocht voor een vakantie-tocht; hij nam m'n maten op, zocht er stevig staal bij en heeft alles aangekleed. Ik was daar de eerste met zo'n verzoek. Toen ik aan een nieuwe fiets toe was wilde ik weer een frame op maat, en las ik over Vlerick in een Op Pad uit '99. Toevallig volgde ik toen een cursus in Gent, en De Pinte ligt daar om de hoek. Het model sprak me meteen aan.'

Wat maakt de fiets uniek?

'Kijk, op veel fabrieksfietsen zoals Koga Miyata's zitten toeters en bellen waar ik niets aan heb; deze Vlerick is zelfs goedkoper. Het is puur een functionele fiets, geen massaproduct, en met onderdelen die je echt nodig hebt.'

Bij Vlerick ben je vrij om die onderdelen zelf te kiezen, ze hebben daarbij advies gegeven. Verder moest het een fiets zijn met goede onderdelen, niet te zwaar, voldoende snel, comfortabel en niet te duur.'

Bleef alles heel?

'Na de laatste reis kwam m'n achterwiel als een eitje uit het vliegtuig, maar voor de rest geen problemen. Zelfs geen gebroken spaak, en m'n remblokjes heb ik nog nooit vervangen; je moet immers fietsen, niet remmen. M'n vorige maatfiets was meer 'race' dan deze Vlerick en had een racestuur. Daar zat iets meer snelheid in en dat mis ik nu een beetje. Maar goed, het zal op een gegeven moment toch iets langzamer moeten gaan.'



• Vlerick, Nieuwstraat 16, De Pinte (B), (00 32) (0)9 282 47 09.

I: www.vlerickfietsen.be