



Allewedernieuws

Van de redactie

Misschien heb je wel eens een nieuwe auto gekocht, je krijgt dan nog enige jaren een "magazine" toegestuurd met allerlei wetenswaardigheden en verhalen waarin jouw merk centraal staat. "After-sales-marketing" heet dat. Het is bedoeld om je te bevestigen in jouw keuze (mocht je eens twijfelen). Heeft de Alleweder-rijder (m/v) dit nodig?

Met een Alleweder val je meer op dan in een rode Ferrari. Je laat iets zien. Wie is de Alleweder-rijder. Een wereldverbeteraar, een fantast, een jongetje dat vroeger van zijn moeder geen skelter kreeg of gewoon een nuchtere fietser die verder kijkt dan zijn neus lang is? Wij denken het laatste, maar we zijn benieuwd naar uw visie.

Een Alleweder maakt veel kilometers, veel meer dan de gemiddelde fiets. Een fiets is voor wat betreft duurzaamheid nog lang niet op het niveau van bijvoorbeeld de auto. Dit betekent onderhoud. De techniek van de Alleweder is voor een deel "standaard". Maar zaken als wielophanging en vering zijn voor de gemiddelde fietstechnieut nieuw. Onderhoud- en reparatietips kunnen goed van pas komen. Bovendien is de Alleweder nog steeds in ontwikkeling. In de loop der jaren zijn er steeds kleine aanpassingen en verbeteringen geweest. Wij houden je hier graag van op de hoogte.

Vorig jaar is er een Allewedertoertocht geweest met ruim 20 enthousiaste deelnemers. Misschien vinden mensen het leuk zo iets nogmaals te organiseren. Via dit medium zouden Alleweder-rijders elkaar kunnen bereiken.



Onafhankelijkheid. Flevobike is natuurlijk geen onafhankelijke uitgever. Dit blad wordt gemaakt met commerciële motieven. Het is bedoeld om Alleweder-rijders zoveel mogelijk plezier van hun voertuig te laten hebben. En tevreden en enthousiaste rijders maken voor ons reclame! Bovendien wordt dit blad gemaakt door mensen die elke dag in hun Alleweder rijden.

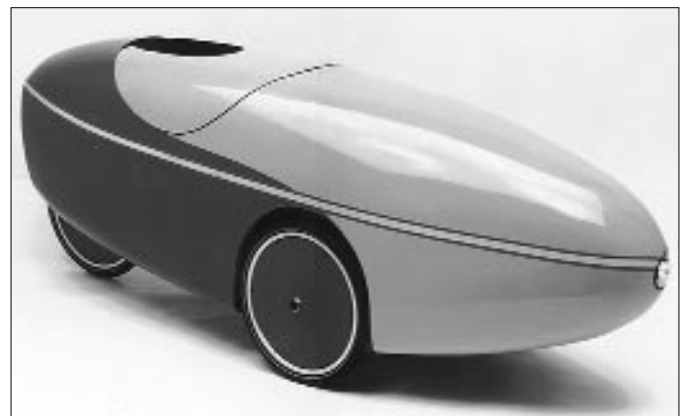


Het woord is aan de lezer. Stuur u reacties, verhalen, tips, ervaringen, technische vragen, we zijn benieuwd! Stuur in ieder geval de antwoordbon verderop in dit blad in.

Groeten, Flevobike

In dit eerste nummer leest u over:

Wintertips, de nieuwe Vredestein DD Band (met speciale aanbieding), een vrekcentip en de voorpublicatie (verschijnt ook nog in HPV-nieuws en Fiets) van het reisverslag van Theo en Ymte die afgelopen september met hun alleweder naar Italië zijn geweest. Verder vindt je er de folder van de nieuwe C-Alleweder.





Allewedernieuws

De nieuwe Vredestein Monte Carlo DD

Je maakt wat mee als Vredestein band. Zeker op een 3-wieler. De zijdelingse kracht op de band is veel groter, wat problemen met het karkas kan opleveren. De voorbanden halverwege de levensduur omdraaien kan dan ook de levensduur aanzienlijk verlengen. Een ander punt is het lekrijden. Het zal je maar gebeuren, 's avonds in het donker, regenachtig, je zit lekker in je Alleweder, maar dan, lek....

Ondanks de brekerlaag in de band wil het toch wel eens gebeuren dat een steentje door het loopvlak heengaat. Bij een 3-wieler gaat dit gemakkelijker, omdat in een snelle bocht bijna al het gewicht zich verplaatst naar één voorwiel. Af en toe de banden controleren op ingereden steentjes helpt wel, maar je bent ze niet altijd voor.

Gelukkig is de Nederlandse bandenfabrikant Vredestein bereid geweest met ons mee te denken. Het resultaat is de "Monte Carlo Double Density". Het is een band met een dubbele koordlaag. Het karkas is veel sterker en de band is dikker waardoor steentjes en dergelijke veel minder snel de binnenband bereiken. Toch loopt de band nog steeds licht, zoals we van de standaard Monte Carlo band ook al gewend waren.



De Monte Carlo DD band kan opgepompt worden tot 10 bar. Wij adviseren niet verder te gaan dan 7 bar. Een hogere druk verlaagt de rolweerstand niet, maar vermindert wel het comfort en de wegligging.

Tijdens het testen is nog een aardige bijkomstigheid gemeten: de band gaat tot meer dan 2x zo lang mee dan de standaard Monte Carlo (die al niet slecht scoort). Zo hebben mijn voorbanden ruim 8000 km afgelegd en mijn achterband meer dan 10000. Normaal ben ik met mijn gewicht en rijstijl na 3000 km hoognodig aan nieuwe voorbanden toe.

Kortom,
we zijn erg
blij met deze
band (al blijven we
nog dromen van een
tubeless band met vlak
loopvlak en zo'n 20.000
km levensduur). De band
is wel wat duurder, f52,50
(de standaard band f35),
maar gezien de langere
levensduur is dit acceptabel,
zeker met de speciale aanbie-
ding verderop in dit blad.

Vrekkentip

Een mop van onze zuiderburen verhaalt over Nederlanders die hun toiletpapier dubbelzijdig gebruiken. We laten ons hier verder niet over uit. Maar wat dacht je van je tandwiel dubbelzijdig gebruiken.....

De tanden van het (toch wel kostbare) voortandwiel hebben niet het eeuwige leven. Afhankelijk van hoe krachtig en welke verzetten je trapt begint zich bij 10.000-15.000 km zich toch een duidelijke slijtage af te tekenen. Maar als je goed kijkt zie je dat dit slechts één zijde van elke tand betreft. Dit is ook wel logisch, de ketting trekt altijd één kant uit. Draai je je kettingblad dus om, met de binnenkant naar buiten, dan is hij weer als nieuw. (Je moet natuurlijk niet wachten tot een kant zover versleten is dat de toppen van de tanden al weg zijn). Het beste is om dit te doen gelijktijdig met het monteren van een nieuwe ketting. Vroeger ging deze truck ook op voor de achtertandwielen. Helaas nu niet meer door de speciale vertanding die snel en onder belasting schakelen mogelijk maakt.



Allewedernieuws

Help je Alleweder de winter door

Juist in de Winter zit je goed in je Alleweder. Maar toch kan de winter voor problemen zorgen, zeker als je je fiets niet binnen stalt. De remmen kunnen vastvriezen. Vooral bij de grote trommelremmen komt dit wel voor. Wat kun je hieraan doen?

Waar vet zit kan geen water komen en kan er dus niets vastvriezen. Allereerst is het belangrijk dat je remkabels in goede staat zijn. Zorg er voor dat de buitenkabel nergens geknikt is. De binnenkabel mag best gesmeerd worden met vet of olie. Als dit in orde is kan het zijn dat de remas vastzit. De remas is het asje dat met een nok de remblokken uit elkaar duwt. (op deze as zit de hevel gemonteerd waar aan de remkabel trekt). Bij de grote remtrommels is dit asje gelagerd in de veerpoot met bronzen busjes. Het asje is van staal en kan dus roesten. Maak het weer soepel en gangbaar door het de demonteren, met fijn schuurpapier glad te schuren, goed in te vetten en het weer te monteren. Verder kun je de nok die de remblokken uit elkaar duwt invetten. Veel succes en veilig remmen gewenst.

Allewederreis Italië

Als medewerker van Flevobike heb ik sinds ruim een jaar een Alleweder "van de zaak". Een historisch exemplaar, hier is nog de 365-dagen Fietsprijs mee gewonnen. Samen met mijn collega's Theo en Allert fietsen wij dagelijks op en neer tussen Dronten en Lelystad (2x19 km). Mensen zeggen vaak, ja, in de vlakke Flevopolder met rechte fietspaden en wind, dan is zo'n Alleweder nog wel wat. Nu had ik zelf wel ontdekt dat ik er ook graag mee in de stad rijdt, maar een vakantie-reis met bergen, hoe zou dat zijn?

Bovendien wilde ik nog bij een naar Italië geëmigreerde vriend op kraamvisite. Magliano Alpi (100km ten zuidoosten van Turijn) was dus het reisdoel. Theo durfde de uitdaging wel aan. Wij stelden ons voor dat we wel wat extra remmen en verzet konden gebruiken. Besloten werd het 65t voorblad om te ruilen voor een 42/52 -combinatie met een 12-28 cassette op een 3*7 naaf met schijf-



rem. Op het 20" achterwiel geeft dit een verzet van 1,6 tot 8,7 meter. De schijfrem zorgt er voor dat de warmteontwikkeling in de rem de band niet bereikt. Na nieuwe banden gemonteerd te hebben, een paar banden, spaken en plakspullen ingepakt te hebben waren de fietsen klaar voor de reis.

Met wat passen en meten konden tent, slaappullen, potten en pannen ingeladen worden. Zo stonden er 2 Alleweders met een beladen gewicht van een kleine 50 kg klaar. Kom je daar nog mee vooruit? Dat lukte wel. De eerste dag reden we gelijk maar naar Keulen. (275 km, WK97 -gangers, het is te doen!). De volgende dag werd het "Rijnreisje" voorgezet. De weg vinden is niet moeilijk op deze manier, hoewel de fietspaden nogal eens doodlopen op havens en industriegebieden en niet overal even breed zijn. Zo slaat menig Duitse dame die een rustige "Radwandertour" maakt de schrik om het hart als wij passeren. Maar de meeste mensen zijn positief verrast door onze verschijning al verdenken nogal wat mensen ons ervan een motortje gemonteerd te hebben.

Bij Bingen overnachten we. Omdat de Rijn nogal een ruime bocht naar Mainz neemt lijkt het aan-



Allewedernieuws

lokkelijk een "shortcut" richting Straatsburg te nemen. Bovendien, zo wordt ons verzekerd, is "Die Alte Weinstrasse" bijzonder schön. Maar wijn groeit op heuvels. Gelijk bij het verlaten van de Rijn moet je omhoog. Dat is wel even wennen. Terugschakelen maar en daar ga je met 10 km per uur. Maar als je doortrapt kom je vanzelf boven. Het is stralend weer, zodat we s'avonds met roodverbrande koppen aankomen in Kehl (de Duitse kant van Straatsburg). Van Straatsburg naar Basel gaat een rechte saaie weg langs industriegebieden en de gekanaliseerde Rijn. Maar de straffe noordenwind helpt ons hier snel voorbij. In Zwitserland komen we langs de Murtensee en rijden zowaar over het parcours van de 100km van het EK94 in Laupen. Na een "colletje" van 800 meter dalen we af naar het meer van Genève, snelheden van 80km per uur beginnen al heel gewoon te worden. In Montreux vinden we een mooi campingstrookje aan het meer. In september is het toch al koud om te zwemmen. Een motorrijder waarshuwt ons voor sneeuw op de bergpassen.



En dan komt de grote dag, de beklimming van de Grote St. Bernardpas, bijna 2500 m hoog. Theo heeft ineens een zere knie en zijn achillespees voelt ook niet goed. We gaan toch maar op weg. De 40 km naar Martigny met vals plat (van 300 m naar 700m) gaan moeizaam. We eten maar eens goed en besluiten toch maar verder te gaan. Langzaam wordt het steiler op weg naar de autotunnel (2000m) Het is wel een beetje raar om scheefhangend eindeloos (met 8 km/h) door een kuipbocht van een ruime haarspeld te rijden. Theo krijgt weer moed, we moeten nog 7 km en 600 m klimmen naar de top. En dan blijkt dat een driewieler zo gek nog niet is. Met 6 km kun je nog zonder slingeren en zwalken ontspannen (relatief)

rijden. Als je maar het goede verzet kunt schakelen. Halverwege spreekt een Belgisch echtpaar ons nog wat moed in. Ruim een uur doen we over de 7 km, maar we bereiken de top. Als antwoord aan de per auto reizende toeristen zeggen we dat het allemaal best wel meevalt.

En dan de afdaling. Lekker beschut suizen we over de inmiddels in de schaduw liggende slingerweg. Dan begint het naar gebraden remvoering te ruiken en wat is dat tikkende geluid? Even stoppen. De trommelremmen blijken gloeiend heet, de naven en de spaken staan te tikken als een afkoelende automotor. Maar de oplossing is eenvoudig. Even de wielschijven demonteren en we kunnen weer "vol" naar beneden. Dan is Allewederrijden toch wel een heel andere ervaring dan fietsen. Bij snelheden tussen de 60 en de 95 km per uur suizen we naar Aosta. Het echtpaar van een "Alimentari" waar we avondinkopen doen veroorzaakt een olopje op straat als ze met veel Italiaanse oh's en a's onze fietsen gaan bekijken.

Door de schilderachtige Aosta-vallei komen we onvermijdelijk in Turijn. Onderweg fietsen we nog met wat Italiaanse wielrenners. Bij stukjes afdaling waaien ze weg, maar tijdens de bijbehorende klimmen zien we ze steeds weer terug. Turijn is natuurlijk een gekkenhuis van Fiatjes, scooters en Sisi-riders. Maar we komen er zonder kleerscheuren door. Wat zien we daar achter ons? Een Panda van de Polizia opent het portierraam en een alleraardigste agente zwaait met een stopbordje. Onze fietsen worden keurig aan een technische controle onderworpen. Maar zonder motor mag alles. Na een lange dag komen we aan in Magliano Alpi. Een frisse douche en een pasta maaltijd doen ons goed. Mijn "veritaliaanste" vriend, waarmee ik vroeger toch heel veel gefietst heb heeft het ook al niet begrepen: "leuk karretje, maar waarom bouw je er geen motor in?"

Na 7 dagen en 1350 km is een dagje rust wel lekker. We bezoeken (met de auto) de markt in Mondovi. Na wat pootje baden in de beek is deze fietsloze dag alweer om. We vertrekken de volgende dag op tijd, het is stralend weer, met een koele noordenwind uit de bergen, op naar het Lago Maggiore. Op zondag maken veel Italianen een dagtochtje en worden we overal enthousiast



Allewedernieuws

begroet. Er stoppen zelfs nog 2 aardige meisjes voor ons, maar we fietsen maar weer door. Morgen de St.Godhardt pas.

De klim naar de St. Godhardt heeft een zeer lange aanloop. Vanaf het laagste punt van Zwitserland, (Locarno, 270m), moet je in 100 kilometer naar 2150 meter klimmen. Niet steil, (max. 7%) maar wel lang. De autosnelweg gaat nu door een tunnel, maar op de oude snelweg is het prima fietsen. Alhoewel de afdaling maar zo'n 5% is rijden we over de 3 baans betonweg al snel 90. Bij 95 rem ik bij, maar Theo gaat voor de 100. Maar het wordt al bochtiger, zodat hij bij 98,5 toch ook maar moet gaan remmen. Al kijkende op de kaart heb ik het plan gemaakt om morgen de 3 passen tocht Grimsel-Furka-Susten te gaan maken. Omdat er geen camping meer is voor de afdaling besluiten we ons de luxe van een hotel te permitteren.

Theo houdt een rustdag, ik ga op weg na een slechte nacht (onder een 3 dubbeldik Zwitsers winterdekbed is het toch wat te warm als je een dun slaapzakje gewend bent). Het is prachtig weer. De 14 kilometer en 900 meter klimmen naar de Sustenpas duurt 1,5 uur. Het verschil in klimmen zonder bagage valt tegen, ik schat dat ik ongeveer 1 kilometer per uur sneller ga. Ik ben trouwens vergeten mijn slaapzak uit te laden. De afdaling is adembenemend, al is de wetenschap dat je alles (en nog meer) weer omhoog moet wel onprettig. De beklimming van de Grimselpas kost al meer moeite. Maar ik kom boven. Ondertussen kom ik dezelfde mensen weer tegen, die deze tocht per touringcar ondernemen. Bij de afdaling van de Grimsel heb je een prachtig uitzicht op de Rhône-Gletscher. En op de weg naar de Furka pas, met als de laatste kilometer een stijging van 14%. Ik gebruik voor het eerst de lage gearing van mijn naaf. Maar onder de 7 kilometer zakt de snelheid niet. Na een afdaling (zonder vangrails!, deels met hekjes met de balk op ooghoogte) kom ik Theo in het dal weer tegen. We dalen verder af naar het Vierwoudstedenmeer. Na 140 kilometer over 3400 meter hoogteverschil ben ik eindelijk verlost van de jeuk in mijn benen, ik heb moeite Theo bij te houden. Als halverwege het eten koken de benzine op is wordt het helemaal zwaar, maar gelukkig kan Theo door uit de 18 pompen van het nabijgelegen pompstation uit elk handvat 3 druppels ben-

zine te laten lopen nog voldoende sprokkelen om de halfgare macaroni nog eetbaar te maken.

De terugtocht door Frankrijk, Luxemburg en België verloopt verder voorspoedig. Ook de Franse politie controleert onze voertuigen. Verder zijn ze niet te beroerd ons naar een camping te escorteren. Dat het weer wat minder is deert ons niet zo, een temperatuurtje van 10 graden betekent in de Alleweder nog steeds korte-broekenweer. Halverwege de laatste dag gaat het nog even mis. In de Betuwe rijden we naaste elkaar over een smal bruggetje. De tegenligger heeft het vierkante bord met de twee pijlen. Pang, daar vliegt een wioldop. De schade viel dus gelukkig mee. Na beloofd te hebben de wioldop van de auto te vergoeden konden we (met de schrik nog in de benen) doorrijden. Moe en voldaan kwamen we na 17 dagen en 2800 kilometer weer in Lelystad aan, om de volgende dag meteen maar weer naar Dronten te forensen.

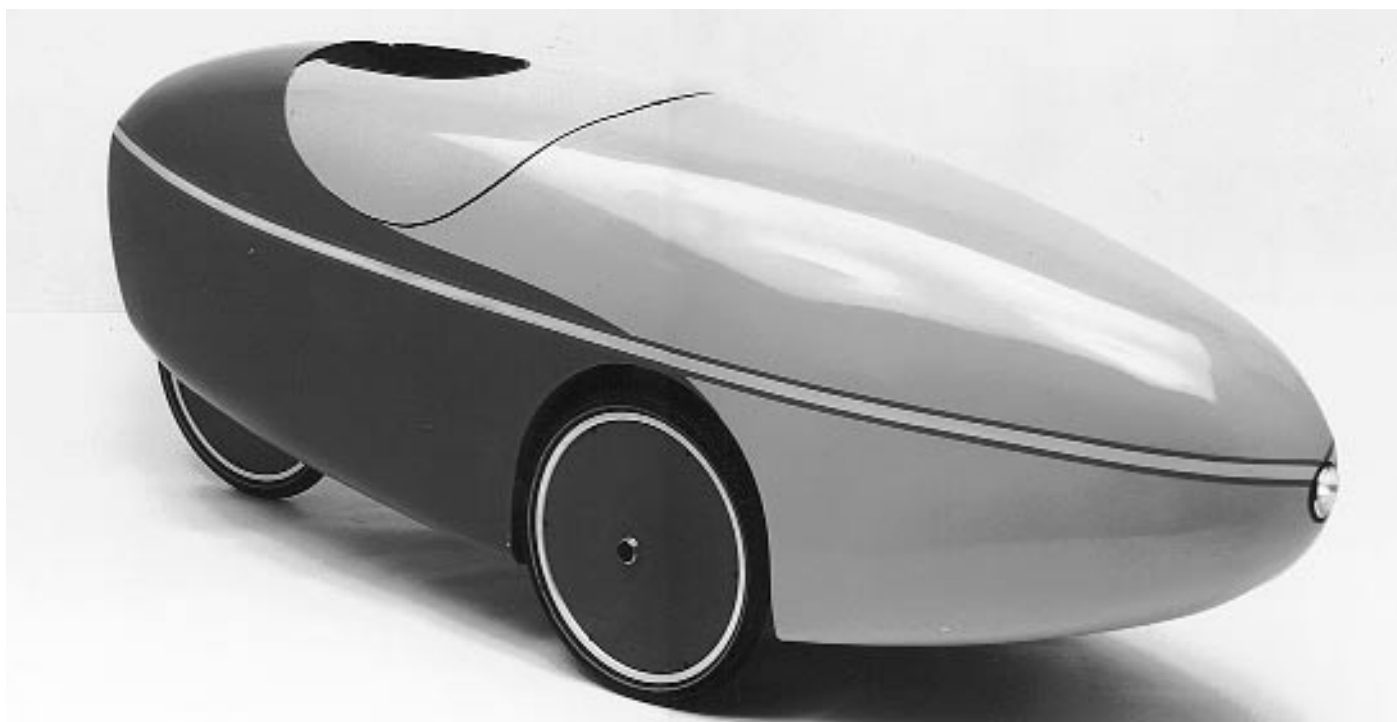
De reis in de gestroomlijnde 3-wieler is prima bevallen. Met klimmen en optrekken merk je natuurlijk wel dat je wat extra kilo's mee moet nemen. Maar met het juiste verzet(en wat geduld) kom je altijd boven. In een 3 wieler kun je namelijk wel zo langzaam rijden als je wilt zonder om te vallen. Naar beneden gaat fantastisch in zo'n karretje. Doordat je met 3 wielen kunt remmen is het remvermogen ondanks de extra kilo's en snelheid groter dan van een 2 wieler. Je blijft je daarvoor (relatief) veilig voelen. De weersbescherming is zeker in het naseizoen (september) erg prettig. Of we volgend jaar weer gaan? Ja, maar dan wel in de Carbon-Alleweder.

Fietsgroeten, Ymte Sijbrandij

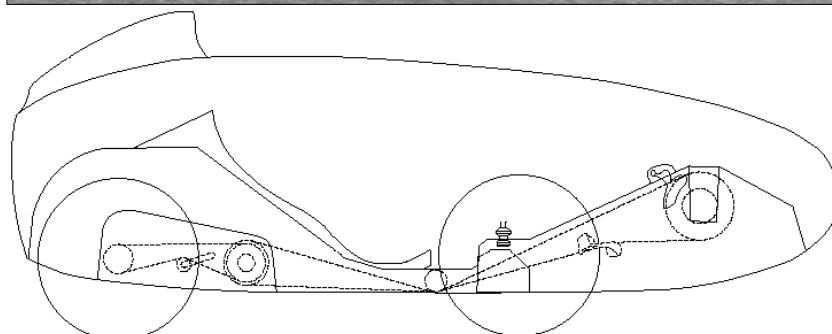
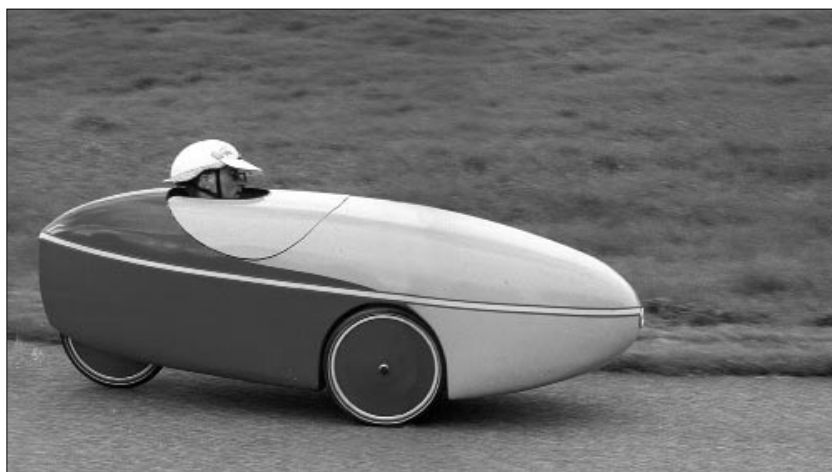




Allewedernieuws



Als je de snelheid, het comfort en het gebruiksgemak van de Alleweder kent, wat kun je je dan nog meer wensen? Een C-Alleweder! De C-Alleweder is aërodynamisch sterk verbeterd zodat hij 15% sneller is, het gewicht is met maar liefst 8 kilo verminderd zodat je sneller optrekt en gemakkelijker klimt. De bagageruimte is bijna verdubbeld tot 120 liter en er is een nieuwe zitting ontworpen. De body is gemaakt van supersterke en duurzame koolstof/kevlar vezel. Maar wat echt bijzonder is is de geheel ingesloten aandrijving met 24 versnellingen. Hierdoor is de ketting nagenoeg onderhoudsvrij en is de fiets helemaal schoon van binnen. Heeft dit alles je nieuwsgierigheid opgewekt: kom de C-Alleweder gerust eens met eigen ogen bewonderen.



Opties: fietscomputer, wieldoekjes, pomp

prijs en model onder voorbehoud, Prijs va. Fl. 9500,-

	standaard uitvoering
Lengte berijder	van 165 cm tot 200 cm
Lengte	247 cm
Breedte	76 cm (voorwielen)
Hoogte	96 cm (hoofdspoiler)
Gewicht	26 kg.
Zithoogte	22 cm
Brackethoogte	40 cm
Aantal wielen	3
Wielbasis	121 cm
Spoorbreedte	70 cm
Voorwielen	20" 406, alu velg
Band	Vredestein monte carlo
Achterwiel	20" 406, alu velg
Band	Vredestein monte carlo
Versnellingen	24 derailleur
Comandeur	Sachs powergrip
Voorrem	SA trommelremmen
Achterrem	Optie
Voorvering	Stalen veer, wrijvingsdemper
Achtervering	Stalen veer, wrijvingsdemper
Spaken	RVS spk. 13 V. / spk. 14 A.
Lak + kleur	Auto lak
Materiaal	Koolstof, kevlar, epoxy

grote bagage ruimte in de fiets ± 120 liter,
verlichting, hoofdspoiler, SPD pedalen

80 ct.
plakken

Flevobike

**De Morinel 55
8251 HT Dronten
Nederland**

Alleweder nieuws jaargang 1 - nummer 1 - hij komt uit als het uit komt

Laat je inspireren!!!

Deze Alleweder is gemaakt door de mensen van fotostudio Bruins en heeft richting aanwijzers, geluids instalatie, en mobile telefoon aan boord. Ook is hij volledig dicht gemaakt en op een orginele manier bestickerd

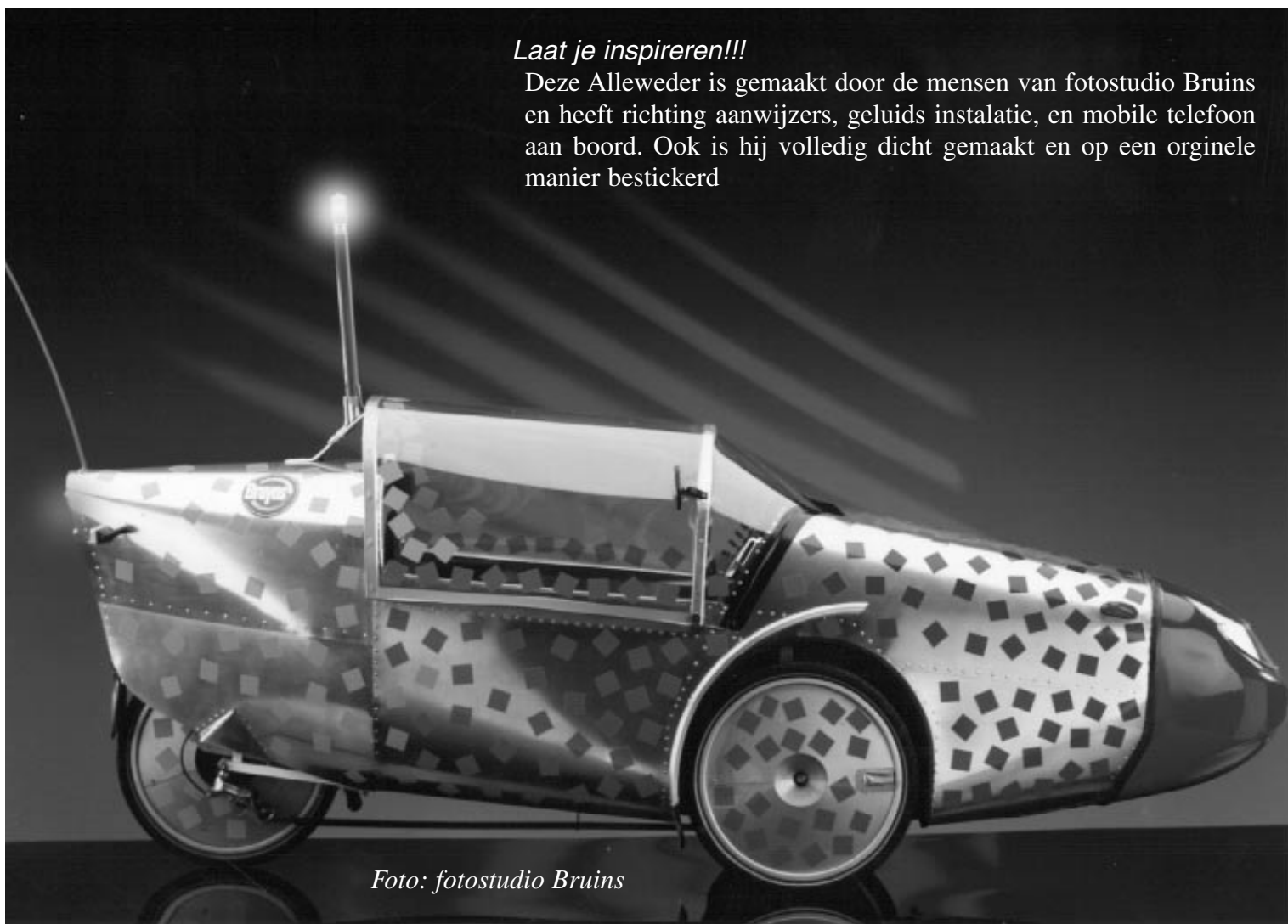


Foto: fotostudio Bruins