

Vakantie!

Jaargang 39

2023-4

Ligfiets&



Uitgegeven door de Ligfietsvereniging Nederlandse Vereniging voor Human Powered Vehicles

In het Fietswalhalla

Tekst en foto's
Maurice Mahieu

Ergens in het begin van de jaren 2000 maakte ik mijn eerste fietsreis, toen nog op een racefiets. Het was een tocht van zo'n 1000 kilometer door Noord-Engeland en Schotland. Het was een mooie ervaring, alleen kwam ik tot de conclusie dat een racefiets misschien niet de beste fiets was voor een fietsvakantie. De stabiliteit met bagage in snelle afdalingen liet te wensen over, de houding maakte het moeilijk om van het landschap te genieten, en tijdens de lange tocht kreeg ik wat last van pijnlijke en beknelde zenuwen.



Na de reis dacht ik na over wat de meest geschikte fiets zou zijn voor een fietsvakantie, met als criteria: zicht, comfort, snelheid en veiligheid. Verrassend was de fiets die het best aan deze criteria leek te voldoen een ligfiets, en zo is het allemaal begonnen.

Ik wilde de praktijk testen en toog naar de Ligfietswinkel Amsterdam. Daar probeerde ik een *M5 Shockproof*. Na een paar minuten kon ik er al redelijk op fietsen en durfde ik het aan om een testrit te maken van zo'n 40 kilometer over het Brettenpad naar Haarlem en weer terug. De volgende (ligfiets)vakantie ging, volledig bekapt inclusief kampeerspullen, van Londen naar Fishguard aan de westkust van Engeland en in 2006 fietste ik de Westkust van het Zuidereiland van Nieuw-Zeeland af.

Daarna heb ik op autovakanties naar het zuiden mijn racefiets en later mijn ligfiets meegenomen om tochten in de bergen te maken. In 2016 ging ik wat fanatieker ligfietsen en vond dat het tijd was voor een nieuwe fiets. Dit werd de *M5 CHR*. Ik reed honderden kilometers per maand op de *CHR* en was weer van plan een grote tocht te maken. Omdat ik altijd wel benieuwd was naar Noorwegen, zocht ik naar fietsreismogelijkheden daar. Ik kwam al snel verhalen tegen van fietsers die vanuit Nederland naar de Noordkaap waren gefietst, ook die van de ligfietsers Arthur en Walter. Het idee om zelf een dergelijke tocht te ondernemen liet me niet meer los. Ik begon de voorbereidingen te treffen voor de reis. Allereerst natuurlijk de route.



Deze plukte ik van *europafietzers.nl*. Ik zou volgens de Jutlandroute tot Hirtshals in het noorden van Denemarken fietsen, daar de boot naar Bergen nemen en vanaf daar de Noordkaaproute langs de kust nemen. Bij mijn nieuwe fiets had ik een Garmin Edge 810 aangeschaft. Het fietsen met navigatie was een grote vooruitgang. Je kan mooie routes uitstippelen op de kaart en je hoeft nooit meer vaart te minderen bij paaltjes enzovoort. Mijn favoriete planner is tegenwoordig *cycle.travel*, samen met *europafietzers.nl*. Verder is het ook handig om je cadans en hartslag te kunnen zien en de ritten op te nemen. Inmiddels ben ik geüpgraded naar de Garmin 830. Deze heeft ook nog een functie voor beklimmingen om aan te geven hoeveel meter je (nog) moet klimmen, wat psychologisch veel helpt en waardoor je beter kunt doseren. Verder heeft hij een fijne batterijduur van ruim 20 uur

en loopt hij nooit vast, wat bij de 810 wel eens wilde gebeuren. Om niet de hele tijd van scherm te hoeven switchen, heb ik er een simpeler apparaat naast om de metriecken en navigatie tegelijkertijd te kunnen weergeven.

Voor de reis was de uitrusting aan een upgrade toe. Ik schafte een nieuwe lichtgewicht tent aan, een Terra Nova Laser Competition 2. Deze was in de aanbieding, iets ruimer dan de eenpersoonsversie en 1,2 kg in totaal. Daarbij kocht ik een Thermarest mummie matras. Deze weegt bijna niets, is opgerold zo klein als een 330 milliliter flesje, maar opgeblazen is hij toch 6 centimeter dik en ligt hij zeer zacht. Daarbij gebruik ik een mummieslaapzak met dons. Onmisbaar voor Noorwegen leek me goede regenkleding. De regenkleding die ik had was niet goed ademend, waardoor je al snel in je eigen zweet drijft, dus ongeschikt voor het fietsen.



Hooggebergte Montenegro.



Grensovergang Kroatië–Montenegro.



Camping in Rysstad.



Cortina d'Ampezzo pas.



De Alpen in Tirol.



Nog 200 kilometer naar de Noordkaap.

Ik kwam uit op een Goretex anorak van Kokatat, eigenlijk bedoeld voor kanoën. Hij was niet goedkoop, maar is zeker zijn geld waard omdat je er fluitend mee door de regen fietst en je wordt niet of nauwelijks klam. Hij heeft geen rits, je trekt hem over je hoofd aan, waardoor er ook geen water naar binnen kan lopen in een liggende positie. Belangrijkste bij regen is overigens of je lichaamstemperatuur goed blijft. Dat lukt zeer goed met de anorak. Verder gebruik ik MTB-klikpedalen met bijbehorende schoenen met een niet al te stijve zool, zodat je er ook nog goed mee kan wandelen. Ook heb ik altijd elleboogbeschermers aan sinds ik twee flinke schaafwonden had opgelopen. Ik heb altijd een helm mee die ik, behalve als ik een spannende afdaling voorzie, zelden opzet. Omdat hij knalgeel is en bovenop mijn bagage wordt vervoerd zorgt hij in elk geval altijd voor extra zichtbaarheid.

Over het algemeen ben ik vrij voorzichtig in afdalingen, maar soms als ik een mooi stuk asfalt zie met niet al te veel bochten, wil ik wel eens alle remmen losgooien en kijken of ik mijn snelheidsrecord, dat momenteel op 97 kilometer per uur staat, kan verbreken. Voor dit soort afdalingen heb ik inmiddels ook nog een Dyneema motorlegging, die oorspronkelijk bedoeld is als onderkleding waar je een normale broek over kan dragen voor op de motor. Deze ziet eruit als een trainingsbroek en hij is zo soepel dat je er goed mee kan fietsen. Het gebeurt echter regelmatig dat ik deze bescherming niet aan heb en merk dat ik plotseling rond de 80 kilometer per uur ga. Ook wielrenhandschoenen zijn prettig en die geven extra bescherming. Een koerspetje zorgt dat ik geen direct zonlicht in mijn ogen krijg en daarom zelden een zonnebril nodig heb. Ik gebruik bescherming tegen windruis van windfree.se. Verder heb ik natuurlijk gereedschap bij mij, inclusief een kettingpons, die ik twee keer nodig heb gehad, en reservemateriaal. In elk geval wil ik altijd 3 binnenbanden en 2 vouwbandjes bij me hebben, zodat zelfs als ik door een fles of iets dergelijks zou rijden en alles aan flarden is, ik toch nog door kan. Ik gebruik een CO₂-pomp, omdat pompen met een reispompje altijd >

Over het algemeen ben ik vrij voorzichtig in afdalingen

> het meeste werk is bij een lekke band. Een reserve kettingrol en derailleurhanger is nodig omdat je daar natuurlijk niet snel aan kan komen onderweg en ook reservespaken, hoewel ik deze nooit nodig heb gehad. Ik heb onderweg een keer mijn achterwiel moeten vervangen omdat het freewheel kapot was. Ook kocht ik een powerbank met zonnecellen omdat ik het idee had dat ik in Noorwegen wel eens dagenlang ver van de beschaving verwijderd zou kunnen zijn. Dat is niet het geval gebleken, want overal waren voorzieningen en ik heb zelfs nooit zonder 4G gezeten.

Ik heb altijd een camera in mijn voorzak zodat ik al fietsend foto's kan maken. Om alles te vervoeren gebruik ik Radical Design zijtassen maat M met nog een Radical Design rug-toptas, handig voor wandelen en nog een buidel tasje, die ik later heb vervangen voor ligfietskleding met zakken voor. Voor de terugreis per vliegtuig, wat in de meeste gevallen de beste optie is, heb ik altijd een dunne plastic fietshoes mee. Liever zou ik dit over land doen, maar het is me nog nooit gelukt om een goede grondverbinding te vinden waar bij mijn fiets ook gegarandeerd mee kon. Vaak zijn er uitzonderingen voor ligfietsen. Met het vliegtuig is het altijd duidelijk, er staat beschreven welke afmetingen je fiets maximaal mag hebben en hoe hij ingepakt moet zijn, en verder geen discriminatie op soort fiets of ander gezeur. Ik kies altijd een maatschappij waarbij de fiets helemaal niet of in plastic ingepakt mag zijn. Dit is makkelijk mee te nemen en ik denk en hoop ook dat ze met losse fietsen wat zachtzinniger omgaan. Dit is het wel zo'n beetje qua uitrusting. Verder natuurlijk kleding en de normale kampeer- en reisbenodigdheden.

Ik heb een MTB-triple met het kleinste verzet vóór 22 en 29 achter. Omdat ik vaak tussen de 15 en 20 kilo bagage meeneem en zelf niet heel licht gebouwd ben, heb ik het kleinste verzet echt wel nodig als het heel steil, 10% of meer, wordt.

Tegenwoordig neem ik ook altijd een paar barefoot schoenen mee. Deze nemen weinig ruimte in en zijn licht en hebben een soepele zool wat lekker afwisselt met de wat stijve fietsschoenzolen.

De reis naar Noorwegen ging door omstandigheden niet door. Toen ik uiteindelijk kon vertrekken was het inmiddels al ruim half september en te laat en koud voor een rit naar de Noordkaap. Daarom ben ik dat jaar naar het zuiden gefietst, naar Rome. Een stuk over de Venetië route van *europafietzers.nl*, een stuk eigen route en nog een klein stukje van de route 'Fietsen naar Rome.' Het was een prachtige reis en het ging redelijk voorspoedig. Er was maar één dag regen en ik was in zo'n drie weken in Rome. Onderweg heb ik mij ook nog ergens in een klooster officieel als pelgrim ingeschreven. Daarna kon ik soms gratis of tegen gereduceerd tarief overnachten.

Soms ben ik aan het fietsen en lijkt het of ik verdwenen ben, het trappen gaat vanzelf en er is alleen nog het landschap dat voorbij trekt.

In 2017 ging de reis naar de Noordkaap wel door. Ik vertrok op 12 juli 2017. Ik fietste langs het Flevopark vlak bij mijn huis waar ik vaak langs fiets, maar deze keer was ik op weg naar de Noordkaap. Dat was een raar idee. Precies een maand later op 12 augustus kwam ik daar aan. Het was een prachtige reis. De nachten werden steeds korter. Echt donker werd het nooit, alleen wat schemerig tussen 12 en 2. Omdat het 's avonds rustiger was, en het licht heel mooi, fietste ik vaak tot laat, soms tot midden in de nacht. Ik keek tijdens het fietsen een keer naar de ondergaande zon en vroeg me voor het eerst in mijn leven af of die eigenlijk wel onder zou gaan die nacht, maar dat deed ze nog net, om snel weer op te komen. Het landschap veranderde heel langzaam, soms had ik een Groundhog-Daygevoel, van gigantische fjorden tot nog imposantere gebergten voorbij de poolcirkel met de Lofoten eilanden, het eiland Senja en de toendra met de rendieren helemaal in het noorden. Na de Noordkaapreis volgden nog vele reizen, onder andere naar Sevilla, Lissabon, Verona, en wat kleinere rondritten in Luxemburg, België en de Pyreneeën in Spanje en Frankrijk. Het zuiden trekt me meer. Ik ben een wat meer bourgondische reiziger en in het zuiden kom je vaak in prachtige, vaak middel-



eeuwse stadjes en dorpjes tercht met veel leven in de brouwerij. Ik struin graag wat en ga graag naar een restaurant en drink daar nog een biertje. Als het niet te duur wordt, vind ik het vaak lekker om een hotel of B&B te nemen. Ook kampeer ik graag op mooie plekken, soms wild.

Toen ik vorig jaar las dat er een bootverbinding was vanuit Eemshaven naar Kristiansand, heb ik nog een keer een rondrit gemaakt in het zuiden van Noorwegen. Later dat jaar ben ik nog in de Alpen wezen fietsen, onder andere de Stelvio op. Voor dit jaar had ik een rit langs de Balkan gepland. Ik zat te denken om vanuit Triëst te beginnen. Omdat ik opeens in een *between job*-situatie terechtkwam en niet echt een tijdslimiet had, besloot ik om het stuk tot Triëst ook maar te fietsen. Toen ik in Montenegro was, besloot ik naar Belgrado te fietsen en vanuit daar weer naar huis. Van deze tocht heb ik een verslag gemaakt op *de.verligtefietser.nl*.

Soms was ik vlak voor een tocht aan het stressen om alles in orde te krijgen en vroeg ik me af of ik er wel zin in had. Op het moment dat ik dan op mijn fiets stapte en naar het zuiden reed, waren alle zorgen subiet verdwenen en leek het wel of ik me in een parallel universum bevond, ver verwijderd van mijn dagelijkse beslommingen. Soms ben ik aan het fietsen en lijkt het of ik verdwenen ben, het trappen gaat vanzelf en er is alleen nog het landschap dat voorbij trekt. Dan ben ik in het Fietswalhalla, de eigenlijke bestemming van al mijn reizen. <