



Ligfiets&

Herfsttreffen,
foto Saskia de Groot.

In het volgende nummer

Kopij, E-mail& naar hoofdredacteur@ligfiets.net.
Advertenties via redactieligfietsen@gmail.com.

Artikelen of advertenties voor *Ligfiets&* 2015-5 inleveren
voor 25 oktober, Email& voor 1 november.
Deadline *Ligfiets&* 2016-1 op 10 januari 2016, 17 Januari E-mail&.



De NVHPV, de Nederlandse Vereniging voor Human Powered Vehicles, stelt zich ten doel de verspreiding en de ontwikkeling van mens-aangedreven voer-, vaar- en vliegtuigen te bevorderen.

Bestuur 2015 bestuur@ligfiets.net.
Kees van Malssen, voorzitter@ligfiets.net.
Peter Robbmond, secretaris@ligfiets.net.
Robert Lammerts, penningmeester@ligfiets.net.
Marjolein van Dillen, Herbert Niessen.

IBAN NL36 INGB 0004 9167 87, NVHPV te Amsterdam.
NVHPV-informatiepakket Corinne van Noordenne, corinne@noordpost.nl.
Promotie van de vereniging promotie@ligfiets.net.
Alles rondom infrastructuur infra@ligfiets.net.
Kampeer- en toercommissie katoco@ligfiets.net.
Wedstrijdcommissie weco@ligfiets.net,
Jan Marcel van Dijken, wedstrijden@ligfiets.net.

Jan Marcel van Dijken
wedstrijden@ligfiets.net

Robert Lammerts
penningmeester@ligfiets.net

Kees van Malssen
Binnepolderweg 20
2807 LB Gouda
telefoon 0182 551 391
voorzitter@ligfiets.net

Corinne van Noordenne
Drostenstraat 53
7921 WC Zuidwolde
telefoon 0528 370 984
corinne@noordpost.nl

Peter Robbmond
Hoewelaken
telefoon 033 2580 639
secretaris@ligfiets.net

Maarten Sneep
hoofdredacteur
@ligfiets.net

Ligfiets.net

Internet www.ligfiets.net.
Tips en inhoud redactie@ligfiets.net.
Technisch of onderhoud webmaster@ligfiets.net.
Lidmaatschap De contributie voor 2015 is
€ 21,50 lidmaatschap inclusief abonnement *Ligfiets&*,
€ 59,- idem + hoofd lid NVHPV-toerligfietsvereniging,
€ 32,- gezinslid NVHPV-toerligfietsvereniging,
€ 24,50 buitenlands lidmaatschap en *Ligfiets&*.
Contactadres Robert Lammerts, penningmeester@ligfiets.net.

Opzeggen Een eenvoudig mailtje aan
penningmeester@ligfiets.net is voldoende om aan
het eind van het lopende jaar het lidmaatschap te
beëindigen.



Dit artikel over de Nazca Quetzal tandem
verscheen eerder in *Ligfiets&*,
het verenigingsblad van de NVHPV,
de Nederlandse Ligfietsvereniging.
© NVHPV, Gerold Ormel en Maartje Nonhebel, 2015.

Race&
WK Maasmechelen
Battle Mountain
NK Tijdrijden Texel
Der Deutsche Cup

Techniek&
Nazca Quetzal

Toer&
Parijs-Brest-Parijs
Prachtig Portugal
Rijdstafette
Tandemtoertocht
Oliebollentocht



Jaargang 31

2015-4

Uitgegeven door de Nederlandse Vereniging voor Human Powered Vehicles



Extreem comfortabele allemansvriend Eindelijk getest: Quetzal tandem

Door Gerold Ormel
(voorste rijder, 'machinist')
en Maartje Nonhebel
(achterste rijder, 'stoker'),
foto's Saskia de Groot,
Gerold Ormel

Ik heb moeite met het schrijven van deze test van de Nazca Quetzal. Het is een fiets, een tandem zelfs, die al drie jaar op de markt is en waarvan er al veel op de weg rijden. Ik weet van het bestaan van de fiets maar heb er nog niet op gereden. Je kunt veel zeggen en vinden van de Quetzal en eigenlijk moet je dat doen als je er voor het eerst mee kennismaakt. Eigenlijk moet je dat doen als je nog geen tandemervaring hebt. Dan besef je goed wat voor bijzondere fiets het is.



Ik ben bevooroordeeld. We hebben bij benadering 35 duizend kilometer gereden op tandems, maar niet op een Quetzal. Daarmee ontwikkel je gewoontes en voorkeuren. Ik heb zeer veel ligfietsen gereden maar nog nooit (serieus) een Nazca. Ik zou willen dat ik dit stuk kon schrijven alsof je niet kon lezen dat ik vergelijkingen trek maar ik besef dat dat niet mogelijk is.

Jaren geleden werden er veel meer tweewielige ligfietsen verkocht dan nu. Fabrikanten praten daar vanzelfsprekend niet graag over maar het is zo. Jaren geleden werden er óók veel meer tandems verkocht dan nu. De oorzaak hiervan ligt voor de hand. Argument nummer één om voor een tandem te kiezen is het krachtsverschil tussen twee personen van een koppel. De e-bike lost dit krachtsverschil ook op en is daarmee zeer concurrerend voor de verkoop van tandems.

Ik ben bevoorrecht omdat Henk en Monique, de eigenaren van Nazca, mij, Gerold, een test van de Quetzal laten schrijven. Wat blijkt, in een oprechte bui (die heeft hij regelmatig) vertelt Henk: de Quetzal is momenteel één van de best verkopende modellen van Nazca en daarmee commercieel van belang. De druk op de onafhankelijke reporter wordt langzaam opgevoerd, de vraag is: waarom een tandem van Nazca? De traditionele ligfietsstandemtoertocht is een uitstekende gelegenheid om de Quetzal kritisch te beoor-

delen. De afstelling van een fiets komt bij een tandem wat nauwkeuriger dan bij een sololigfiets, zeker als je gelijk een ronde van tachtig kilometer gaat maken. Dus we rijden een dagje eerder naar Nijveveen. Passen een testfiets en rijden een rondje om de kerk, stellen nog wat bij, en dan zijn we klaar voor de tocht. De Quetzal blijkt meteen een fiets waarop je je snel thuisvoelt, het is een allemansvriend. Nazca's hebben altijd de naam zeer vergevingsgezind en voorspelbaar te zijn, die positieve karaktertrekken zijn goed overgedragen op de tandem. Het is een partner die je kunt vertrouwen, zoveel is nu al duidelijk. Met een gerust hart rijden we met de auto naar ons huisje voor één nacht, morgen hebben we meer tijd om er achter te komen of de Quetzal ook verrassende scherpe kantjes heeft.

— *“Deze tandem rijdt als een locomotief: robuust, stabiel, betrouwbaar. Op gang komen is even wennen maar als hij eenmaal rijdt rolt hij bijna vanzelf door. Een beweging door de machinist voel ik als stoker nauwelijks.”*

Gele tandem met ervaring

Bij het startpunt van de achtste editie van de tandemtoertocht in Peize tillen we ons gele testexemplaar uit de bus van Henk en Monique. Er staan nog twee groene tandems naast en één koppel is met hun eigen witte Quetzal aanwezig. Zij vouwen de fiets en zetten deze op een standaard fietsendrager achterop de auto. Niet iedereen koopt een bus omdat hij of zij tandem rijdt. De gele tandem ziet er spic en span uit, alhoewel het een fiets 'met ervaring' is. Het is er niet aan af te zien, de Quetzal zou zo voor nieuw in de verkoop kunnen. Op het moment dat de groep gaat rijden stappen we op en rijden we mee. Daar is geen woord overleg voor nodig. We hebben passende stoelen, remmen die remmen, de Rohloff schakelt 14 versnellingen op en neer, de dikke banden staan goed op druk, er is geen overbodig piepje of kraakje: één en al vertrouwen. Wat hier



opvallend aan bijdraagt: de machinist voelt amper iets van wat achter hem gebeurt. Er is niets wat verstoort. Het transport is uiteraard vele malen logger maar de machinist heeft haast het gevoel op een solofiets te rijden. Een prestatie van formaat: zie de torsiëstijfheid van zo'n lang stalen frame maar eens goed te krijgen. — *“Geen hobbel is zo hoog, geen kuil zo diep, dat ik erdoor uit mijn zitje kom. De vering voelt aan als een Citroën van vroeger. Het voelt vooral extreem comfortabel. Zal ook wel met de brede banden en het zachte kussen te maken hebben. Het gevoel met de ondergrond mis ik wel maar het is ook wel eens fijn om soepel over klinkertjes heen te rijden.”*

Besef van snelheid

Er is nog iets dat direct opvalt als je op de Quetzal rijdt. Dat is het gebrek aan snelheidsbesef. De fiets rolt en geeft intussen vrijwel niets prijs over krachten die aan het werk zijn. Altijd als ik op een voor mij onbekende fiets ga rijden, geeft de fiets mij informatie door. Geluid. Beweging. Reactie op mijn handelingen. Verandering van karakter, afhankelijk van snelheid. Trillingen. Zin. — *“Zonder tellertje kan ik de snelheid moeilijk inschatten. Blijkt dat we iedere keer zo'n drie kilometer per uur sneller rijden dan ik denk.”*

Ik heb nog nooit op een fiets gereden die mij zo beperkt op de hoogte houdt over hoe het hem vergaat. Het is niet nodig. Het gaat goed. Snel rijden: prima. Slecht wegdek: geen punt. Stapvoets (en minder): doen we. Schakelfoutje: volgende keer beter. Bochtje: zeg maar hoe je hem wilt. Noodstopje: kom maar op. Ik weet hoe verrassend tandemrijden kan zijn. Hoe de wielen op hun donder kunnen krijgen, hoe je samen door kunt blijven trappen, hoe groot de krachten kunnen zijn. Ik heb vertrouwen in onszelf. Maar stel nou dat je die ervaring (nog) niet hebt. Dan is het wel heel comfortabel dat de fiets je het vertrouwen zonder voorbehoud zal geven. Tenslotte is het vertrouwen >

Nazca Quetzal specificaties

Frame 25CrMo4, deelbaar.
Wielen 2x24" (ETRTO 507) of 2x26" (ETRTO 559).
Aandrijving Rohloff speedhub of Shimano XT 3x10.
Gewicht Compleet inclusief bagagedrager en spatborden vanaf circa 32 kilo.
Prijzen Voor Rohloff vanaf € 5095, XT vanaf € 4395, framekit vanaf € 3095.
Prijs testfiets Inclusief hydraulische schijfremmen, verlichting, derde hydraulische velgrem, lowrider beugels, kussens en standaard € 5790.
Meer informatie en nadere specificaties via www.nazca-ligfietsen.nl en kijk dan bij **downloads**.



> ook honderd procent gefundeerd: er zijn geen overbodige geluidjes. De wielen zijn de sterkst denkbare optie. De Rohloff-naaf kan wel eens olie lekken maar mag dan nog vijfduizend kilometer doorrijden. De vijftig millimeter brede banden kan je oppompen tot vijf bar hebben en lopen licht en voorspelbaar. De stoere dubbele veerpoten. En dat frame. Henk geeft aan niet in te gaan op de vraag een lichtere variant van de fiets te bouwen, alhoewel je eenvoudig kilootjes kunt winnen. Hij neemt de verantwoordelijkheid voor zijn klanten, ook (juist) als die zelf niet altijd de ervaring hebben om te weten hoe je verantwoord met een ligfietsstandem om moet gaan. Henk heeft gelijk: een tandemkoppel met bepakking gaat ver over de 200 kilo. Waarom willens en wetens risico's opzoeken met een garantie op minder prettig rijgedrag. Voor één procent minder treingewicht?

De Quetzal rijdt als een trein

Fijne stoel

Mijn zitpositie is bijzonder prettig. Komt voor een belangrijk deel door de fijne stoel en fijne verstelbaarheid van zithoek. Voor mij is ook de hoogte van de trapas ten opzichte van de stoel ideaal. Het klopt exact. De zithoogte is dusdanig dat mijn benen in rust goed vlak op de grond kunnen staan. Het belang daarvan moet je niet onderschatten: juist op een tandem moet je ontspannen de gehele massa stilstaand op de plek kunnen houden zonder vermoeiing van de benen. Het okselfrisuur van de machinist is iets waar ik aan moet wennen. Het is een stuur met een zeer fijne positie voor de handen. De verstelbaarheid alle mogelijke kanten op is groot. De grip op verstellers, remgrepen, fietsbel en handvatten kan niet beter. Het stuur geeft heel veel rust en controle over de fiets, zowel op hoge als op lage snelheid. Ondanks dat ik nog niet eerder met zo'n stuurpositie reed, heb ik aan de ruim vier uren op de fiets geen centje pijn overgehouden.

Echter. De MTB-wielmaat van de fiets zorgt er mede voor dat bij sturen contact tussen band en voet mogelijk is. Meer ligfietsen hebben dat. Als je daar aan gewend bent, weet je hoe je je voet stil moet houden als je een scherpe bocht stuurt. Op de *Quetzal* heb ik er intuïtief moeite mee. Ten eerste: ik trap heel graag door in bochten, gebruik de aandrijving ook om meer solide een bocht door te komen. Voeten stilhouden doe ik niet graag. Op de *Quetzal* komt het moment van band-voetcontact best snel. Met andere woorden, regelmatig moeten de voeten stil. Ten tweede: ik heb mezelf blijkbaar aangewend om als de benen stil moeten altijd het buitenste been te strekken. Iets wat op de racefiets noodzakelijk is. Op de *Quetzal* stuur ik dan juist de band tegen mijn binnenste voet, die moet ik wegdraaien, daardoor komt mijn knie meer naar binnen en juist daar stuurt ook het okselfrisuur heen. Voilà. Krassen op de benen. Half mijn fout: moet ik maar flexibeler zijn en mijn houding aanpassen. Half inherent aan de geometrie van de fiets: het contact moet nu eenmaal vermeden worden, linksom of rechtsom. Doortrappen is er al snel niet bij.

— *“In vergelijking met mijn andere fietsen is de positie van mijn benen erg wennen. Mijn voeten zitten onder*

de billen van de machinist en daardoor erg laag. Ik vind dat te laag om goed kracht te kunnen leveren en om een prettige hoek te hebben in mijn heupen. De stoel kan nog wel in een andere hoek maar dan kom ik weer meer rechtop. Voordeel van ‘voeten lager’ is wel dat mensen die niet vaak ligfietsen of van een rechtopfiets komen niet snel slapende voeten krijgen.”

Goed afgewerkt

De keuze in afmontage voldoet meer dan goed. De Rohloff-naaf is een bekende, zijn kwaliteiten komen juist op een tandem nog meer tot zijn recht. Twee derailleurs schakelen is op een tandem technisch best complex, zeker onder last. Rohloff is veel meer feilloos. Hij is duur, zeker deze variant met 48-gaats disc waarbij een externe schakelbox noodzaak is. Maar een goede tandemachternaaf voor cassette is ook niet goedkoop, het regelmatig vervangen van onderdelen evenmin. Niet te onderschatten: met een Rohloff-naaf spaak je symmetrisch, waardoor het wiel veel sterker is dan een cassetwiel. De hydraulische schijfremmen doen hun werk uit de kunst, al zijn ze feitelijk een redelijke basisuitvoering. De crankset idem. De achterdemping doet zijn werk

zoals je zou willen. De derde velgrem op het achterwiel is fijn. Het doet wat het moet doen, ruimschoots. Als je voor de forse investering van zo'n fiets liever een andere remset zou zien, dan geloof ik dat Henk wel zo flexibel is om met je mee te denken over de mogelijkheden. — *“Alle bediening zit voorop (met uitzondering van een extra rem achter). Ik heb alle tijd om foto's te maken, om me heen te kijken en te kletsen. De machinist schakelt, dus ik ben volledig overgeleverd aan hem. Je moet vertrouwen hebben dat hij goed stuurt, op tijd remt, schakelt wanneer jij dat wilt en een cadans aanhoudt die je wilt. Voor iemand die deze laatste dingen altijd zelf doet op de tandem is dit wel even wennen. In de praktijk zit echter meestal de sterkste persoon voorop en zal een verkeerde cadans of te laat schakelen dus minder storend zijn dan als het andersom is. Persoonlijk heb ik graag zelf ook nog een beetje (schakel)invloed op de tandem.”*

Niets aan veranderen

Na een aantal uren rijden keren we terug in Peize. De route bleek voor onze test zeer geschikt: we reden lange landwegen met tegenwind, over split door heidevelden, bochten in het bos, over klinkers en vluchtheuvels door de dorpsjes, over bruggetjes over de vaarten. Het ging allemaal zeer vertrouwd en ik ben bevestigd in mijn idee dat het gebruik van een standaard 26 inch (ETRTO 559) wielset grote voordelen heeft, als je de nadelen weet te minimaliseren. Zoals op deze Nazca. We zitten in de tuin en praten nog wat na over de rit. En daar begint mijn twijfel over het schrijven van dit stukje. De Nazca is een heel andere tandem dan mijn eigen fiets maar daar gaat het niet om. Toch? Hoe kan ik dit nu op waarde schatten? De enige conclusie die ik direct kan trekken en die ik ook direct aan Henk doorgeef: zou ik morgen met deze fiets op vakantie gaan, dan is er niets wat ik er nog aan veranderd zou willen zien. Dat is een compliment aan zijn tekeningen, zijn keuzes en zijn niveau van bouwen. Ik verander nog wel eens wat aan mijn fietsen maar ik ben onder de indruk van de kwaliteiten van deze tandem. <



Reactie Henk van der Woerd, eigenaar Nazca

“Ik ben erg te spreken over de uitgevoerde test van de *Nazca Quetzal*-tandem. De zaken die besproken en benoemd zijn, komen niet als een verrassing. De beschrijving is genuanceerd en informatief correct. Het doet me goed om dit verslag te lezen en ik geloof dat rijders van een *Quetzal* het zullen herkennen. Over de zitpositie van Maartje: voor mensen met veel ligfietservaring is de lage positie van de trapas ten opzichte van het zitje inderdaad wennen. Voor mensen zonder ligfietservaring is de gewenning minder groot en wordt de positie juist vaak als prettig ervaren. Maartje zit op het Nazca-kussen, het meest comfortabele kussen dat we hebben. Wellicht zou een steviger Ventisit-kussen haar beter bevallen in combinatie met de brede banden en de vering.”



Dikke hydraulische rem aan de voorvork.



Instelbare dubbele veerpoten.



Het frame is vouwbaar en deelbaar.



Tevens een dikke schijf aan de achtersvork. Externe schakelbox voor Rohloff; nette montageplaat voor een standaard.



Rohloff-naaf met kettingspanner.