

«Junge» Beständigkeit» oder: FLEVÉLO Lübeck feiert Firmenjubiläum

Text: Heike Bunte – Fotos: Flevò

Matthias Erz feierte in Lübeck Firmenjubiläum: Zehn Jahre Fahrradengagement für innovative Liegeradtechnik aus den Niederlanden.

Johan Vrielink - Beständigkeit, Präzision, ausgereifte Technik

Es ist bekannt, dass Johan Vrielinks Fahrzeuge stets für Eleganz, technische Perfektion, Zuverlässigkeit, Präzision, soziale Integration und hohen Anspruch standen und immer noch stehen. Die GreenMachine ist der Inbegriff sauberer, schnörkelloser Fahrzeugtechnik schlechthin. Das Orca als Velomobil ist mit seiner Konzeption ein wendiges, alltagstaugliches Fahrzeug und wird sich auch weiterhin als zukunftsweisende Lösung etablieren; allein schon wegen Einstiegs- und Ausstiegskomfort in Zeiten des anstehenden demographischen Wandels. Johan Vrielink hat vor weit mehr als 25 Jahren seine Firma ins Leben gerufen und von Beginn an auf Beständigkeit, Präzision, zuverlässige, und ausgereifte Alltagstechnik bei der Konstruktion seiner Fahrzeuge gesetzt [siehe auch Exkurs Seite 36]. Nunmehr haben die Fahrzeuge schon längst die Niederlande verlassen und verbreiten sich in Europa und Übersee.



Matthias Erz - kreativer Langstreckenläufer mit bodenständigem Vorgehen

Auch Matthias Erz packte 2007 die Lust, das normale Fahrrad zu «verlassen» und sich auf das Liegerad zu setzen. Komfort, Effizienz und Spaß überzeugten ihn. Dazu entschloss er sich vor mehr als zehn Jahren in das Metier stärker einzusteigen und sich

mit den Fahrzeugen aus der Vrielink-Schmiede näher auseinanderzusetzen. Flevélo Deutschland mit Sitz in Lübeck an Trave und Ostsee war geboren. Zunächst als Nebenerwerbsbetrieb



Helge Herrmann und seine Lebensgefährtin bringen Matthias Erz eine Marzipantorte

neben einem zeitraubenden Job als Presseamtsleiter einer norddeutschen Großstadt, seit 2010 dann in Vollzeit nach einer Existenzgründung mit Hilfe der Wirtschaftsakademie Schleswig-Holstein und der IHK zu Lübeck.

Marzipantorte in Lübeck: Showroom FLEVÉLO

Zehn Jahre gibt es nun den Betrieb in Lübeck, der die GreenMachine, den ORCA und nunmehr auch das WAW aus Tschechien anbietet. Wer konnte angesichts der Aussicht auf traditionsreiche Lübecker Marzipantorte da widerstehen und Nein zur Geburtstageinladung sagen? Sie kamen aus den Niederlanden, Tschechien, Rumänien, Niedersachsen, Berlin, Süddeutschland, Bremen, Hamburg und natürlich Lübeck. Bei frostiger Kälte draußen präsentierte uns Matthias drinnen bei wohliger Ofenwärme den jüngst erst fertiggestellten Showroom. Neue, lichtdurchflutete Architektur lässt die alte Bischofsremise (13. Jh.) in der Lübecker Altstadt an der Trave in neuen Glanz erscheinen. Der Garten offenbart Optionen, die Velomobile zu präsentieren (s.S- 43) und lässt erahnen, wie es sein wird, im Frühjahr und Sommer hier eine Probefahrt gen Ostsee zu starten.

10 Jahre: Lowlights, Highlights, Politicallights

10 Jahre Flevélo heißt auch 10 Jahre aktives hoch und runter Handeln durch und durch mit Matthias Erz! Wer Matthias kennt, weiß auch, dass sein Handeln fahrradpolitisch geprägt ist: er setzt sich gerade vor Ort für bessere Bedingungen beim Radfahren ein. Dem Rathaus macht er Druck, ist mit Verwaltungsstrukturen vertraut und weiß, wie Hebel entsprechend angesetzt werden müssen. Aber Erfolg hat auch immer Höhen und Tiefen. Der Umbau der alten Bischofsremise ging nicht immer glatt vonstatten und verzögerte die Geschäftseröffnung. Dass sich dieser zeitliche Aufwand



Jetzt wird angestoßen: Lieferanten, Freunde, gute Kunden, Szenekenner feierten mit Matthias Erz (Ster v.l.) den Geburtstag von Flevò in Lübeck

aber gelohnt hat, zeigt das «Highlight Showroom» in der sich würdig die präzisen Vrielink- und Katanga-Fahrzeuge präsentieren lassen.

...und los geht es!

Man sollte FLEVÖ, wie Flevélo seit Jahresbeginn heißt, in Lübeck einen Besuch abstatten. Nicht nur wegen traditioneller Torte mit Sahne und Marzipan, sondern auch, um einen Blick auf die HPVs zu werfen und hier auf das aktuelle GreenMachine-Modell «Jubilee». Nach wie vor ist die GreenMachine



Vor der Aida auf Mallorca - auf Flugreisen ist die GreenMachine immer dabei



ein Augenschmaus, dessen verkapselter Antrieb überzeugt und garantiert minimalen Verschleiß über Jahrzehnte! ORCA und nun auch das WAW sind beides Velomobilkonzepte, die innen «aufgeräumt» daherkommen und von außen durch kleine, wohldurchdachte Details das geübte (Fach-)Auge bestechen. In diesem Sinne: Das Frühjahr ist da - auf nach Lübeck an die Trave... (Termine nur nach Voranmeldung!)

FLEVÖ • Effengrube 14 /10A • 23552 Lübeck • Tel +49 (0) 160 97 60 19 52 (mobil)
& +49 (0) 451 70 74 96 38 • www.flevo-mobil.de

Exkurs: Flevobike & Johan Vrielink

Text: Andreas Pooch - Fotos: Flevobike

Wer sich in der Liegeradszene auskennt, verbindet in der Regel mit Flevobike das Knicklenker-Liegerad gleichen Namens, obwohl Johan Vrielink im Laufe der Jahre zahlreiche Liegeradmodelle entwickelt und technische Ideen umgesetzt hat. Einziges Manko des Flevobikes sind die Fahreigenschaften, denn man muss mit Geduld und Geschick neu Radfahren lernen. Beherrscht man es aber erst einmal, dann kann man locker aus der Hüfte heraus das Bike über die Straße fahren, ohne dass man die Hände an den Lenker legen müsste.

Knicklenker

Das Prinzip der Knicklenkung ist neu in der Fahrradhistorie. Das Fahrzeug wird dabei zwischen den beiden Rädern eingeschlagen, man sitzt also über der Lenkung. Johan Vrielink setzte 1986 die eigene Version des Knicklenkerliegerades um, das einige Änderungen gegenüber dem Cha-Cha-Bike von Wim van Wijnen aufwies. Das Flevobike hatte kleinere Laufräder in 20-Zoll, eine Federung vorne und hinten und der Rahmen des Vorderrades verlief über diesem. Außerdem war die Teilbarkeit des Fahrzeuges wichtig. Sie erlaubte den einfachen Transport in Bahn und Auto und brachte einen weiteren Vorteil mit sich, man konnte ein Dreiradheckteil statt des Zweiradheckteiles montieren. Das Flevobike war auch der Beginn der Firma in Dronten im Jahre 1989.

Flevotrike

Der besondere Clou beim Heckteil war ein zusätzliches Drehgelenk im Heckteil, das es erlaubte, sich in die Kurve zu legen oder bei schrägem



Untergrund weiterhin senkrecht zu sitzen. Aus diesem Grunde durfte man auch die Fahreigenschaften des Flevotrikes nicht unterschätzen, zwar ergaben drei Räder höhere Standsicherheit als zwei Räder, jedoch war das Kurvenfahren ähnlich anspruchsvoll wie beim Flevozweirad.

Flevoracer und andere Liegeräder

1991 folgte auf das 20-Zoll-Flevobike der Flevoracer, ein Knicklenker-Liegerad mit 26 oder 28 Zoll großen Laufrädern ohne Vorderradschwinge und mit flacherer Sitzneigung. Aber Flevobike befasste sich nicht nur mit dem Knicklenker. Die Aufmerksamkeit, die Vrielink mit diesem Liegerad erreichte, kam auch anderen Entwicklungen zugute. Namen in diesem



Zusammenhang sind zum Beispiel Amigo, GreenMachine, Basic, Alleweder und Carbon-Alleweder. Oft waren Studenten des Maschinenbaus in der Firma Flevobike für Projektarbeiten tätig und konnten ihre Ideen umsetzen. So profitierten beide Parteien, Flevobike konnte Ideen bündeln und neue Fahrzeuge auf die Räder stellen und die Projektstudenten konnten dank der technischen Hilfen ihre Projektideen verwirklichen.

Velomobilentwicklung

Im Jahre 2000 traf Johan Vrieling eine wichtige strategische Entscheidung in seiner Firma. Im Zuge des Popularitätszuwachses von Velomobilen sollte sich die Firma Flevobike Technology mit der Weiterentwicklung von diesen karossierten Dreirädern beschäftigen. Um Zeit und Ressourcen zu gewinnen, wurde die Produktion der verschiedenen Liegeräder und die Lizenzen an andere Firmen übertragen. Ergebnis war das Velomobil Versatile. Im Jahr 2011 wurde dieses Velomobil grundlegend überarbeitet und auch mit eAssist ausgerüstet, was eine rege Nachfrage entfacht hat. Das Versatile heißt jetzt übrigens Orca.

Das Liegerad muss viel besser werden

Der Anspruch an ein Gebrauchsrads für die alltägliche Nutzung hat Johan Vrieling immer

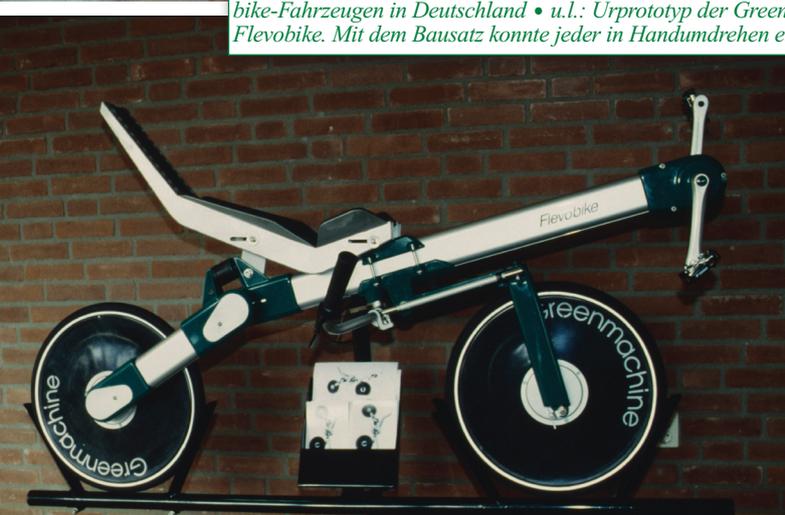
Versatile



schon umgetrieben. Er hat sich nie mit den Unzulänglichkeiten des Liegerades abgefunden und technische Lösungen gesucht, um diese zu beseitigen. Diese Motivation steckte auch hinter der Entwicklung der GreenMachine, die erstmals im Mai 2006 als Serienmodell erhältlich war. Aber bereits 1994 gab es einen Prototyp bei der Firma Flevobike, die Studienarbeit von Rob Sluyter. Bei diesem Prototyp verlief die Kette komplett gekapselt im Rahmen. Das generelle Liegeradproblem schien gelöst. Aber noch lange war es nicht zu verwirklichen, auch die Schaltung im gekapselten Antrieb unterzubringen. Erst als die Rohloff-14-Gangnabe auf den Markt kam, konnte diese Herausforderung gelöst werden: die Speedhub wurde in den Schwingendrehpunkt der Hinterradfederung integriert.



o.l.: Johan Vrielink mit der GreenMachine auf der SPEZI • o.r.: Matthias Erz ist der beste Promotor von Flevobike-Fahrzeugen in Deutschland • u.l.: Urprototyp der GreenMachine aus 1995 • u.r.: Back-to-back-Tandem von Flevobike. Mit dem Bausatz konnte jeder in Handumdrehen ein tolles Tandem bauen.



Flevobike *fun for two!*

BACK-TO-BACK TANDEM

A learning project for students at technical schools all over Europe

Fun for two!

5-6 June in cooperation with: For more information call: