

Ambachtelijke retrofiets uit West-Vlaanderen verovert de wereld



ZES JAAR GELEDEN BESLOOT DE FAMILIE OOSTERLINCK, EIGENAAR VAN EEN FIETSFRAFABRIEK IN WEST-VLAANDEREN, HET ROER OM TE GOOIEN. IN PLAATS VAN HET GROOTSCHALIG PRODUCEREN VAN FIETSFRAFAMES VOOR ANDERE FABRIKANTEN, BESLOOT DE FAMILIE OVER TE STAPPEN OP DE KLEINSCHALIGE PRODUCTIE VAN COMPLETE FIETSEN. INMIDDELS ZIJN DE RETROFIETSEN VAN ACHIELLE EEN BEGRIP TOT VER OVER DE GRENS.

door Margriet Wennekes, fotografie Bert de Jong

Het is een drukke tijd voor de Vlaamse fietsfabrikant. Terwijl vader Jan en broer Tom rustig verdergaan met hun werk in de fabriek, vertelt Peter Oosterlinck met bescheiden trots het bijzondere verhaal van hun familiebedrijf. Peter is de kleinzoon van Achiel Oosterlinck, die in 1946 zijn eerste fietswinkeltje oprichtte op de markt van Zwevezele. Het winkeltje van toen groeide uit tot de huidige fietsenfabriek Dija-Oostcolor in Egem, een dorpje tussen Gent en Brugge. Achiel is inmiddels overleden, maar zijn naam leeft voort in het succesvolle merk Achielle, een hippe stadsfiets naar het model van de jaren 20 en 30, maar met het comfort en de techniek van vandaag.

Stoppen of omschakelen

Peter vormt samen met zijn broer Tom de derde generatie Oosterlincks die zich heeft toegelegd op het maken van fietsen. “Tot zes jaar geleden maakten wij uitsluitend gelakte stalen fietsframes voor andere bekende merken. We produceerden hier 30.000 fietsframes per jaar en hadden twaalf mensen in dienst.” Het bedrijf kreeg het echter steeds moeilijker om te concurreren met lagelonenlanden. Bovendien werd de kwalitatieve meerwaarde van de geleverde frames niet navenant beloond. “Zes jaar geleden stonden we op een punt dat we een beslissing moesten nemen: stoppen, of omschakelen en het bedrijf op een andere manier voortzetten. We kozen voor het laatste en besloten ons toe te leggen op de kleinschalige productie van complete stadsfietsen onder een eigen merknaam.” De Achielle fietsen worden ambachtelijk gemaakt naar het klassieke model ‘omafiets’ van tachtig jaar geleden. Nu produceert de fabriek ongeveer 2000 fietsen per jaar met zes vaste medewerkers. Daarnaast werken er regelmatig jobstudenten. Ook mensen van de beschutte werkplaats (red. sociale werkplaats) worden nu en dan ingezet voor de meer routinematige klussen.

Gouden Gids

Hoe zijn de ondernemers er in geslaagd om in een verzadigde markt met succes een nieuw merk fiets te introduceren? “Een kwestie van West-Vlaamse koppigheid, gecombineerd met geluk”, denkt Peter. Hij vertelt hoe hij ‘gewoon via de Gouden Gids’ een aantal fietsenhandelaren heeft benaderd om zijn product voor te stellen. “En dat was genoeg. Sindsdien hoeven we eigenlijk geen moeite meer te doen en weten ze ons te vinden. Maar we blijven ons natuurlijk ontwikkelen en brengen steeds nieuwe modellen op de markt.”

Echt een fiets van bij ons

Inmiddels zijn er dealers in Nederland, Duitsland, Finland, Polen en Australië. Ook in Amerika groeit de populariteit, met actrice Sarah Jessica Parker als een van de trendsetters die een Achielle aanschafte. In België zelf, en vooral in West-Vlaanderen duurde het iets langer, maar ook hier begint de belangstelling voor de retrofietsen goed op gang te komen. Elke Achielle-dealer heeft een softwareprogramma waarmee hij bij de bestelling aan de fabriek allerlei opties kan doorgeven. Er is een uitgebreide keuze aan modellen, kleuren en accessoires. Zo wordt elke fiets op maat gemaakt en volledig afgewerkt naar de wens van de klant. “Met de Achielle fiets proberen we ‘echt een fiets van bij ons’ te maken; dat is ook onze slogan. We maken al onze frames zelf en importeren niet zomaar allerlei onderdelen, maar zorgen dat onze fiets een authentiek Europees product is”, benadrukt de jonge bedrijfsleider. De fietsfabrikant doet ook geen enkele concessie aan de gelijkheid: elke Achielle is gemaakt van hogesterktestaal. Het is een bewuste keuze om geen aluminium frames te bouwen. “Onze fietsen zijn over zestig jaar nog even sterk, terwijl de aluminium fietsen die je nu ziet dan allang verdwenen zijn. Dat heeft te maken met het verschil in vermoeiingssterkte.”



Na deze boeiende introductie wordt het tijd om de fabriek in te gaan om met eigen ogen te zien hoe een complete Achielle fiets tot stand komt.

Chroommolybdeen

Het productieproces van elke Achielle begint met stalen buizen die met plasmatoortsen op maat worden gesneden. Het zijn zogenaamde chroommolybdeenbuizen, een staal-soort die tamelijk duur is en moeilijk te solderen. Deze buizen worden door middel van lugs (stalen verbindingstukken) aan elkaar gebouwd tot een frame. Voordat er met het hardsolderen (brazing) kan worden begonnen,



Carrousel

Als voorbereiding op het coaten en aflakken worden de frames gezandstraald en handmatig bijgevijld. De schroefdraad voor de trapas is inmiddels ook aangebracht. Na afwerking van de gekleurde frames met een clearcoat zijn ze klaar voor verdere assemblage. In de meeste fabrieken gebeurt dit in een assemblagelij, maar bij Dija-Oostcolor hangen de fietsen in een carrousel en lopen de medewerkers rondom van fiets naar fiets. Sturen, trappers, wielen, zadels, bagagedragers en voordragers: er zijn vele verschillende combinaties mogelijk en geen twee fietsen zien er precies hetzelfde uit. Bij elke fiets hangt een lijstje met specificaties. “Deze manier van werken maakt het voor de medewerkers heel afwisselend. Het is geen repeterend werk, want elke fiets is een uniek product en iedereen is betrokken bij het in elkaar zetten van complete fietsen.”

Ambachtsman van het jaar

Naast de assemblagecarrousel staat het nieuwste pronkstuk dat de familie Oosterlinck in januari heeft gepresenteerd op de bekende fietsbeurs Velofolies in Kortrijk: het is een klassieke voorloper van de racefiets met in Italië vervaardigde, houten velgen. “We hebben deze fiets nog niet in productie; alleen al het maken van de velgen is heel arbeids-

worden de verbindingplaatsen eerst gehecht met behulp van puntlassen en TIG-lassen. Vervolgens worden ze behandeld met een speciaal vloeimiddel. De definitieve verbinding komt tot stand door hardsolderen met een eutectische 60/40-legering van koper en tin. Op verzoek toont Jan Oosterlinck hoe hij als geroutineerde vakman met de autogene vlam deze koperverbinding aanbrengt.

Voor het aan elkaar lassen van de achtervorken wordt er een MAG-lasmachine ingezet. Frame en achtervork worden met puntlassen aan elkaar gehecht en vervolgens worden de naden gevuld met een koperlegering. In de fabriekshal staat ook een machine voor het automatisch vervaardigen van frames, maar deze wordt niet altijd ingezet en staat ook vandaag stil. “Deze carrousel voor het automatisch voorwarmen en brazeren (red. hardsolderen) hebben we helemaal opnieuw ingericht. We gebruiken hem alleen voor series vanaf 200 stuks, want het vraagt nogal wat tijd om hem goed in te stellen”, legt Peter uit.

intensief.” Duur zeker? “Nee, dat valt mee. Het is ook gewoon onze hobby om mooie fietsen te maken en we zijn trots op ons ambacht. Gisteren zijn we toevallig verkozen tot ‘Ambachtsman van het jaar’. Dat geeft ons natuurlijk veel voldoening en is voor ons een bevestiging dat we op de goede koers zitten.”

Achiellofielen

Achielle is inmiddels een sterk merk dat zichzelf lijkt te verkopen. Navraag bij de Achielle-dealer in Amsterdam leert dat klanten van heinde en verre naar de hoofdstad komen voor de aanschaf van een Achielle. “We hebben klanten uit heel Nederland, maar ook uit het buitenland. Ze treffen elkaar in onze winkel en noemen zich Achiellofielen. Ik ben zelf ook enthousiast over het merk. Het zijn fietsen zoals mijn opa ze ook bouwde. Er zit een gang in, daarbij vergeleken lijken andere fietsen op hometrainers.

Materiaalkeuze: staal of aluminium



door Thomas Baaten
Belgisch Instituut voor Lastechniek

In de materiaalkeuze voor fietsframes zijn verschillende overwegingen mogelijk. Een fietsframe kan gemaakt worden uit staal, aluminium, composiet, titanium enzovoort. Stalen fietsen geven vaak een gevoel van de gelijkheid als men er mee rijdt. Dit rijgevoel kan aan meerdere factoren toegeschreven worden. Het is moeilijk te zeggen welke factor het zwaarst weegt.

Een van de factoren die een rol spelen, is de massa van de fiets. Wanneer een zwaardere fiets eenmaal in beweging is, zal deze zich door zijn grotere traagheid stabiel gedragen. Het soortelijk gewicht van staal is aanzienlijk groter dan dat van aluminium, carbon of titanium. Het totale gewicht van een fietsframe is een compromis tussen de sterkte van het materiaal en de daarbij behorende afmetingen van het frame. Zo zal een aluminium frame, ook al is het gemaakt van een grotere diameter buizen, minder wegen dan een stalen frame van hetzelfde formaat.

Elk materiaal heeft zijn eigen rekgrens en zijn eigen elasticiteitsmodulus. De rekgrens is de spanning waarbij blijvende vervorming optreedt. De vorm van het frame, in combinatie met de krachten die erop inwerken, bepalen samen de optredende spanning. Deze mag de rekgrens niet overschrijden. De rek wordt door de spanning te delen door de elasticiteitsmodulus. Hoe hoger de elasticiteitsmodulus, hoe kleiner de vervorming.

De vorm van het frame bepaalt mede de stijfheid. Hoe groter de diameter van de buizen, des te stijver het frame zich gedraagt. Fietsframes uit carbon en aluminium worden gemaakt met grotere diameters, opdat de lagere rekgrens van aluminium of carbon niet overschreden wordt.

In het circus worden standaardfietsen gebruikt die 5 tot 10 personen kunnen dragen. Er wordt overgedimensioneerd om een veiligheidsmarge te hebben. Bij het ontwerp van een fietsframe wordt ver onder de rekgrens van het materiaal gerekend. Toch treden de meeste breuken op als er slecht één persoon op de fiets zit. Dit heeft te maken met het verraderlijke fenomeen vermoeiing. Fietsen zijn onderhevig aan wisselende belastingen, ver onder de rekgrens, door ronddraaiende delen, trillingen, putten in het wegdek enzovoort. Tussen materialen onderling bestaat een groot verschil in vermoeiingseigenschappen. Bij staal bestaat een spanning waarbij de levensduur oneindig is. In theorie is het dus mogelijk om een frame te maken dat oneindig lang meegaat. Bij aluminium bestaat dergelijke ondergrens niet. Een aluminium frame heeft per se een eindige levensduur. In de praktijk vertaalt dat zich in een hoger aantal breuken op aluminium frames, sturen en voorvorken in vergelijking met stalen frames.