

## **Viva la evolución ... la Go-One Evolución**

Patrick Debal <sup>1</sup>

Een aantal fijne jaren rijden met een “gewone” ligfiets deed me uitkijken naar een velomobiel. Verder van huis gaan werken maakte daarbij het regelmatig naar het werk fietsen onmogelijk. Op basis van specificaties maakte ik een eerste preselectie. Hierbij was vooral mijn probleem om uit een WAW/Quest type uit te stappen belangrijk. De keuze werd al snel beperkt tot de Go-One en de Sunrider.

Eind vorig jaar passeerde ik langs Beyss Leichtfahrzeuge, producent van de Go-One in Straelen, op terugweg van een zakenreis. Michael Beyss toonde me heel trots de nieuwe carrosseriedelen van de nieuwe Go-One. Deze nieuwe velomobiel heeft een gestroomlijnde achterzijde die het achterwiel en het versnellingsapparaat omsluit. Ik keek al uit naar een testrit in de komende lente.

20 Mei 2009. Gisterenavond laat heb ik nog een kaart met een locale lus van ongeveer 40 km en een verbinding van 10 km tussen Straelen en de lus. Vandaag is de afspraak voor de testrit met de nieuwe Go-One, ondertussen gedoopt tot Go-One Evolution. De testversie is nog steeds een prototype met een gecombineerd versnellingsstelsel (een schakelaar voor laag-midden-hoog die ook in stilstand schakelt en stel tandwielen achterin). Het dak/deur is de hard top versie met twee kleine open vensters op de zijkant. De grote verschillen tussen de Go-One 3 met soft top en de Go-One Evolution zijn duidelijk zichtbaar. De verschillen zijn ook beschreven op de Go-One website.



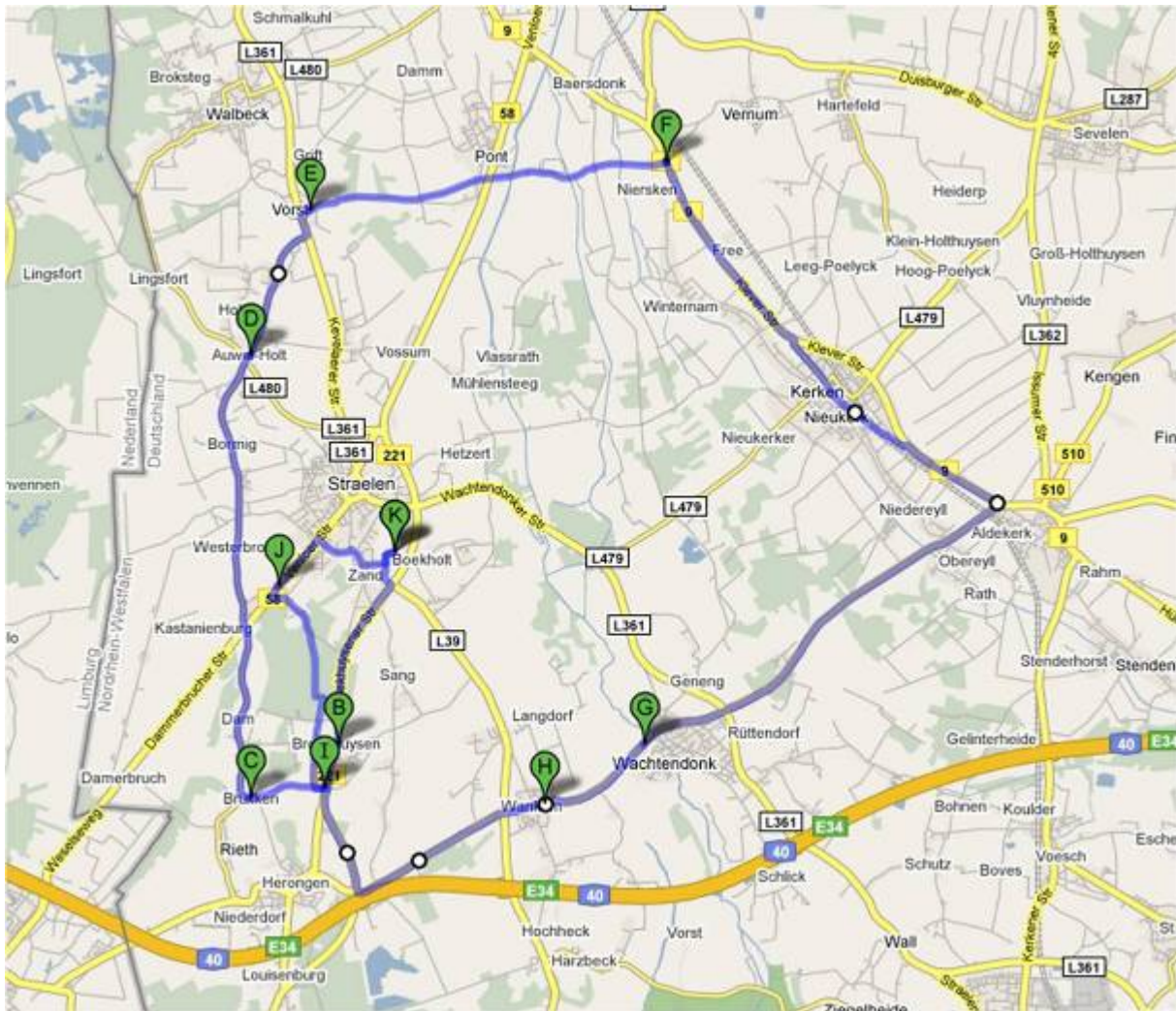
De baan op. Het vraagt enige moeite om de Evolution te versnellen tot kruissnelheid. Het prototype heeft een massa van ongeveer 30 kg. Rekening houdend met de extra massa tegenover mijn gewone ligfiets en de hogere kruissnelheid is de inspanning toch kleiner dan verwacht. Aanvankelijk doet het directe stuur me een beetje zwalpen over de weg alsof ik de banden moet warmen. Vooraleer ik het zelf beseft heb ik me al aangepast en kan ik voluit rechtdoor rijden.

Vanuit Straelen rijd ik zuidwaarts om dan naar Brückchen af te slaan. Vooraleer ik er erg in heb begint een afdaling en de Go-One versnelt. Omdat ik de weg verderop niet kan inschatten begin ik te remmen. Eenmaal beneden hoop ik de geplande lus een tweede keer te kunnen rijden om de mogelijkheden van de stroomlijn tot hun recht te laten komen. Na Brückchen sla ik rechts af. Het brede en glooiende fietspad nodigt uit tot een rustig rijden aan 30 tot 35 km/u. Maar het was te mooi om waar te zijn. Het fietspad

---

<sup>1</sup> Mist toestemming van de auteur mag dit artikel op papier of online gepubliceerd worden. Deze toelating houdt geen overdracht van het copyright in. Contacteer de auteur via LinkedIn om toestemming te bekomen.

eindigt abrupt. Dus meng ik me in het gewone verkeer. Dergelijke onvoorziene hindernissen halen mijn gemiddelde snelheid wel naar beneden.



De honger slaat toe. Ik stop aan de kant voor mijn boterhammetjes. Wanneer ik het dak open valt een verfrissend briesje binnen. Op warme dagen zoals vandaag is het beter met de softtop of zelfs zonder dak te rijden. Om toch wat meer luchtcirculatie te bekomen rol ik mijn T-shirt op en klem het vast onder de achterzijde van het dak. Het dak staat nu open op een kier. Ik heb gegeten in de Go-One. Door zijn constructie kan je gerust iets op de schoot houden zoals een boterhammendoos en het drinken op de zijkant.

Na de lunch vervolg ik mijn weg naar Niersken. De weg van Niersken naar Kerken is licht glooiend en lijkt te klimmen maar mijn kruissnelheid heeft er geen last van. Ik rijdt gemakkelijk meer dan 30 km/u. Voor andere fietsers moet ik af en toe vertragen.

Aan de spoorwegovergang in Nieukerk verplicht een "fietssluis" me uit te stappen en op mijn passen terug te keren. Een velomobiel kan zo'n slalom niet aan. Van de nood heb ik een deugd gemaakt en een paar foto's genomen. Ik vervolg de route naar Aldekerk om rechts af te slaan naar Wachtendonk. Hier is het fietspad small en het wegdek is in slechte staat. Ik verwacht een gerommel van jewelste binnenin de Go-One maar het voornaamste geluid komt van de ketting. In de productieversie zou dit een stuk beter moeten zijn. Het achterwiel wordt ingekapseld.



Iets verder voltooi ik de eerste lus met een gemiddelde snelheid van 25 km/h. Niet slecht voor een onbekend weg met redelijk wat obstakels. De tweede lus begin ik met de afdaling naar Brücken. Aan 58 km/u wil de Go-One nog versnellen maar ik vind het welletjes. Opnieuw stel ik vast dat de trommelremmen vereisen dat ik hard moet trekken vooraleer ze echt pakken. Aan deze hoge snelheid ligt de Go-One heel stabiel op de weg. Alle veranderingen van richting worden zonder verpinken vloeiend genomen. Doordat ik de weg nu beter ken kan ik anticiperen op de weg die komt. Bochten, kruispunten en oversteken wanneer het fietspad van kant verandert verlopen veel vlotter dan de vorige keer. Hier en daar probeer ik een alternatief stukje weg maar de lus blijft groetendeels dezelfde. Geleidelijk aan stijgt mijn gemiddelde snelheid. Het volgende dorp bereik ik telkens sneller dan verwacht. De tweede lus is zo leuk in deze prachtige omgeving dat ik het spijtig vind dat ik terug naar Straelen moet rijden.

Uiteindelijk geef ik de Go-One Evolution terug aan Michael met 92 km extra op de teller en een gemiddelde snelheid van 27 km/u. De tweede lus heb ik dus afgewerkt aan een gemiddelde van om en bij de 29 km/u. Ter vergelijking: op eenzelfde parcours haal ik vandaag met mijn StreetMachine Gte een gemiddelde van iets boven de twintig. Eénmaal thuis voel ik toch wat pijn in de nek en in de rug. Waarschijnlijk is dit het resultaat van de harde zitting en de ruwe weg (voor mij het enige grote minpunt).

Ik heb een dag "lol getrapt". De Go-One Evolution staat op mijn verlanglijstje. Anderen zouden zeggen: "Viva la evolución ... la Go-One Evolución" (het klinkt mooier in het Spaans). Hieronder heb ik een paar plus- en minpunten en een paar aanbevelingen opgesomd.

Pluspunten:

- Een heel efficiënt velomobiel
- Goede afwerkingsgraad
- Handig bagagevakje achter het hoofd, bovenin de staart
- Relatief weinig rolgeluiden

Minpunten:

- Harde zitting is niet ideaal voor ruwe, oneffen wegen
- Efficiëntie van de remmen aan hogere snelheden (trommelremmen)
- Zichtbaarheid van verkeerslichten (omhoog kijken door het dak)
- De spiegel moet terug juist gezet worden na het instappen (een minpunt voor de onhandige tester?)

Aanbevolen opties:

- Zachte zitting indien beschikbaar
- Schijfremmen
- Grotere linker spiegel die tevens vastgezet kan worden (Mirricycle?)