



HAPPY BIKE DAYS

BIKERS
WWW.02BIKERS.COM

FULLY'S

74

Fully's

op de testbank



© Julien Theys

Jullie hebben er even moeten op wachten, maar hier zijn ze dan: de impressies van onze testrijders van het weekend over de 29ers. De reden voor de vertraging is niet ver te zoeken: we hebben meer 'grote' fietsen dan vorig jaar de revue zien passeren. 74 full-suspensions van 27 verschillende merken, met een veerweg die varieerde van 100 tot 200 mm. Van die 74 modellen werden er 22 modellen niet zo vaak getest (minder dan 10 feedbacks). We zetten die toch even op een rijtje, met een korte beschrijving en een samenvatting van de paar meningen die we erover hebben ontvangen. Maar de 74 fiches geven jullie wel onder meer een duidelijk zicht op het (gecontroleerde) gewicht van het ruime aanbod.



De 29ers komen eraan

In tegenstelling tot vorig jaar hebben we de 29ers apart behandeld. We hadden in totaal 16 twentyniners – wat misschien een beetje aan de magere kant lijkt – maar we maken ons nu al op voor een heel druk jaar 2013. Dan zullen immers niet alleen een hele reeks nieuwe modellen worden voorgereiden, maar zal het aanbod bovendien worden uitgebreid met de nieuwe categorie van de 650b-modellen. In vergelijking met de vorige editie van de HBD waren de commentaren minder uitgebreid en gevarieerd. Jullie hadden vooral aandacht voor het rijgedrag op de bergafstukken en minder voor de werking van de veringen. Wellicht is dat toe te schrijven aan het feit dat er ieder jaar heel wat lezers voor de eerste keer met een full-suspension op stap gaan en dat ze daardoor geen enkele referentie hebben waar ze kunnen op terugvallen.

Hier hebben we de fietsen per merk gezet. De classificatie van de full-suspensions is allesbehalve gemakkelijk, want de merken gebruiken allemaal hun eigen benamingen en het publiek interpreteert dit allemaal ook op een verschillende manier. Uit jullie commentaren kunnen we bijvoorbeeld afleiden dat XC-gebruik ook lange gechronometeerde afstanden impliceert en marathonritten, waar het rendement van groot belang is. Men denkt in dat verband vaak aan bikes met een veerweg van 100 mm. Daarnaast zijn er de Trail-, AllMountain- of AllAround-categorieën, met bikes die bestemd zijn voor stevige en lange ritten met lange bergopstukken, waar comfort belangrijker is dan prestaties, maar waar ook een goed rendement

op prijs wordt gesteld. De modellen in deze categorieën hebben een veerweg van 100 tot 150 mm. De endurocategorie biedt onderdak aan bikes met een veerweg van 150 tot 170 mm, die rustig bergop kunnen rijden, maar die pas echt helemaal wild worden wanneer het terrein bergaf loopt. De benaming freeride (veerweg van meer dan 170 mm) wordt steeds minder gebruikt. Tegenwoordig brengt men deze bikes veeleer in de Bike Park- of DH-categorie onder. Sommige veringen of concepten beginnen stilaan verouderd te raken, hoewel ze nog best hun mannetje staan in de concurrentie met nieuwere alternatieven. Toch stellen we vast dat de meeste aandacht tijdens de HBD naar de nieuwste ontwikkelingen gaat.

Best of

Nieuw dit jaar was de mogelijkheid om voor je favoriete bike te stemmen. In het klassement dat we op basis daarvan konden opstellen, kwam de Specialized Epic 29" helemaal bovenaan de lijst te staan. Dit is het model dat het meest in de smaak viel bij de testrijders die hun 'verkiezingsformulier' hadden ingevuld. Toch even meegeven dat Scott zijn nieuwe Spark niet had meegebracht naar Malmedy. Enkele eigenaars van dit model en bikers die hem al in andere omstandigheden hadden kunnen testen, waren in ieder geval vol lof over deze nieuwkomer – ook in vergelijking met de andere modellen die tijdens de HBD het mooie weer maakten.

Naast de Epic vinden we nog twee andere 29ers in de top-tien – evenals vijf bikes met een veerweg van 100 mm. Het bikerspubliek begint

modellen met een veerweg van meer dan 100 mm dus steeds meer op prijs te stellen.... De fietsen kregen ook een globale waarde-ring, die overigens niet overeenstemt met hun plaats in het 'Best of'-klassement. Modellen met een cijfer van meer dan 9 zijn meestal de hartendieven van het aanbod of uitstekende nichefietsen die slechts door weinig lezers werden getest. Modellen die een cijfer tussen 8 en 9 krijgen, mogen ook als zeer goed worden beschouwd. Een resultaat van minder dan 8 is nog goed, maar is voorbehouden aan modellen die moeilijk hun publiek vinden of die toch de duimen moeten leggen ten opzichte van de concurrentie. Uit jullie commentaren kunnen we afleiden dat nogal wat bikes jullie naar de zevende hemel brachten...

Top 10 van de fully's

1. Specialized Epic Expert (29er – 100mm)
2. Cannondale Scalpel (26-90mm)
3. Trek Fuel EX9 (26 – 120mm)
4. Trek Superfly 100 (29- 100mm)
5. Merida 99 (26-100mm)
6. Orbea Occam S10 (26-120mm)
7. Lapierre Zesty (26-140mm)
8. Canyon Nerve XC (26-120mm)
9. Niner Jet RD0 (29-100mm)
10. Yeti ASR 5 (26-130mm)

Lessen

Net als bij de hardtails hebben we weer heel wat geleerd uit de tests. Hieronder hebben we alles op een rijtje gezet – netjes geklasseerd volgens thema.

Veerwegen

De korte veerwegen van 100 mm zijn nog altijd de populairste, maar de alternatieven van 120 mm zijn aan een sterke opmars bezig in de pop-polls. Tot 140 mm eist het publiek een lichte bike waarmee men vlot heuvels kan bestormen. Maar zodra je boven de 160 mm komt, weet je wat je mag verwachten: dit zijn bikes die vooral stevig bergaf rijden – en misschien ook een beetje bergop...

Druk

Bij sommige modellen kan de druk van de demper gemakkelijker worden ingesteld dan bij andere. Op een aantal bikes kun je met een sag van 20 tot 30 % (mate waarin de vering inzakt wanneer je bij stilstand op het zadel gaat zitten) gaan rijden zonder dat je last krijgt van pompende bewegingen. Bij andere komt het erop aan om de sag heel nauwkeurig in te stellen, omdat je tweewieler anders flink gaat pompen bij het bergop rijden en omdat dan ook iedere vorm van comfort verloren gaat. Op bepaalde modellen kun je niet anders dan een keuze maken tussen comfort of rendement.

Remote Lockout

De vraag naar een hendel waarmee je de demper kunt blokkeren, lijkt vooral psychologisch. Dit accessoire moet jullie vooral geruststellen, want degenen die ernaar vragen, geven vaak in één adem toe dat de fiets in feite niet pompt. En wanneer een remote lockout voorzien is, wordt hij niet altijd gebruikt...

Transmissie

Shimano blijft jullie favoriete transmissieleverancier. De producten van Sram werden vaak bekritiseerd. Een 2x10-transmissie is vaak te krap voor een full-zeker wanneer de kettingbladen niet aangepast zijn en te lastig rond te krijgen zijn.

Instelbaar

Als we ook van de componenten een populariteits-klassament hadden samengesteld, dan zou de instelbare RockShox Reverb zadelpen ongetwijfeld met de gouden medaille zijn gaan lopen. Op bijna iedere fiets met een veerweg van meer dan 120 mm verwachten jullie ook een instelbare zadelpen...

Vorken

Fox kan momenteel niets verkeerd doen op het vlak van de vorken. De RockShox-producten daarentegen vinden geen genade meer in jullie ogen. En de Reba, die twee jaar geleden nog populair was, lijkt helemaal uit beeld verdwenen. De Revelations wisten jullie niet te overtuigen. Dan doet Magura het met sommige modellen nog wat beter. Voor DT Swiss halen jullie je neus op en de weinige Marzocchi's die konden worden getest, trokken heel vaak de algemene score van de bike waarop ze gemonteerd waren, naar beneden.

Banden

De banden kregen heel wat kritiek over zich heen – maar wellicht was dat ook een beetje toe te schrijven aan het natte terrein. Velen vragen zich af waarom de fabrikanten koppig semi-slicks onder de fietsen blijven monteren. Het antwoord op die vraag is nochtans eenvoudig: omdat ze daarmee weer wat extra gewicht kunnen besparen! Maar met zulke sloffen is een bike vaak onberijdbaar op een terrein zoals dat van Malmedy.





29ers

De 29ers beginnen hun plaats onder de zon op te eisen in het segment van de korte veerwegen. Toch keert een bepaalde opmerking steeds weer terug: 29ers zijn spuwgelelijk, maar je kunt er wel verduiveld hard mee een helling afrijden. Het gevoel van snelheid gaat daarbij wel wat verloren, maar je hebt wel de indruk dat je alles aan kunt. We hebben ook gemerkt dat velen nog veel vooroordelen hebben ten opzichte van de grote wielen – en we moeten eerlijkheidshalve toegeven dat we daar misschien ook wat schuld aan hebben. Na een testrit stellen velen vast dat een 29er dan toch nog behoorlijk wendbaar is – wat ze voor aanvang van de rit helemaal niet hadden verwacht! Overigens is dat niet het enige vooroordeel dat we af en toe te horen kregen: velen beweren

nog vóór ze beide alternatieven met elkaar hebben vergeleken, dat ze de voorkeur geven aan carbon boven aluminium...

Gewicht

Het gewicht blijft een belangrijk criterium voor de testrijders. Toch merkten we op het einde van het weekend dat niet alleen de lichtgewichtten hoog eindigden in het 'Best of'-klassement. Bovendien mag je je niet blindstaren op het gewicht: een aantal merken hadden vooral lichte topmodellen mee, terwijl andere een realistischer aanbod van betaalbare modellen beschikbaar stelden, die op de weegschaal iets minder goed scoorden. Positief is wel dat veel modellen in vergelijking met vorig jaar weer wat lichter zijn geworden – zonder dat je daarvoor (veel) meer moet betalen.

Een gouden regel is wel dat bikers die absoluut met een licht model op stap willen, moeten kiezen voor een 26" (hoewel we binnen de top-tien van het gewicht wel drie 29ers vinden, maar die zijn dan ook heel duur).

De merken hebben duidelijk ook veel aandacht besteed aan de categorie fietsen met een veerweg van minder dan 130 mm: vier modellen kwamen onder de 11 kg uit – een resultaat waarmee ze een top-tien hadden kunnen veroveren bij de full-suspensions met een veerweg van 100 mm. De categorie van de modellen van meer dan 140 mm evolueerde dit jaar nauwelijks.

Maar de rest laten we aan jullie over: op basis van de tabellen, de testverslagen en vooral de prijzen krijgen jullie ongetwijfeld weer een iets duidelijker zicht op het ruime aanbod...



Top 10 van de lichtste fully's > 115mm

1. Merida Ninety Nine Carbon Team	9,410kg
2. BMC Fourstroke FS01	9,880kg
3. Cannondale Scalpel HM2	9,895kg
4. Specialized S-Works Epic FSR Carbon 29er	10,400kg
5. Cannondale Scalpel 29 1	10,685kg
6. Niner Jet RDO 29	10,700kg
7. Conway Team XX	10,775kg
8. Focus FSL 3.0	11,050kg
9. GT Zaskar 100 Pro	11,260kg
10. Cube AMS HPC 100	11,280kg

Top 10 van de lichtste fully's 115 > 130mm

1. Look 920	10,390kg
2. Yeti ASR5 Carbon	10,445kg
3. Orbea Occam S10	10,780kg
4. Rose Jabba Wood	10,790kg
5. Lapierre X-Flow 712	11,295kg
6. Nicolai Helius	11,515kg
7. Canyon Nerve XC9.0	12,070kg
8. Lapierre Zesty 514	12,090kg
9. Yeti 575	12,185kg
10. Cube AMS 130	12,215kg

Top 10 van de lichtste fully's 135 > 160mm

1. BMC Trailfox TF01	11,535kg
2. Orbea Rallon H10	12,160 kg
3. Rose Verdita Green	12,195kg
4. Cannondale Jekyll 2	12,395kg
5. GT Force Carbon Expert	12,450kg
6. Kona Abracadabra	12,545kg
7. Yeti SB66	12,565kg
8. Santa Cruz Blur LT	12,840kg
9. Commencal Meta AM1	13,040kg
10. Canyon Nerve AM	13,260kg

B'TWIN Rockrider 9.9

11,400 kg
2.399 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Carbon HM/Alu 6061 • **Maat:** L • **Vork:** RockShox Sid RL • **Veerweg vork:** 120 • **Demper:** X-Fusion 02 RLR • **Veerweg achter:** 110 • **Concept:** VPP B'Twin • **Transmissie:** Shimano XT • **Achterderailleur:** XT • **Crankstel:** XT 42/32/24 • **Remmen:** Avid Elixir 7 • **Wielen:** Shimano XT



Prijs/kwaliteit, wendbaarheid



Achterdemper, positie

De Rockrider 9.9 is de eerste carbon full-suspension van Décathlon. Dit model is voorzien van de N.E.U.F.-vering met zijn excentrische scharnierpunt achter het trapshuis. Veel keuze is er niet: het merk biedt slechts één montage aan met componenten van het XT-niveau. Daarvoor betaal je dan 2.400 €.

Mening van de lezers 7,80/10

De 9.9 is zo'n bike van alles of niets: je houdt ervan of je vindt er maar niks aan. De belangrijkste opmerking betreft de heel korte positie – een keuze die niet door iedereen op even veel enthousiasme wordt onthaald. Bovendien is de stuurpost vrij laag. Zelfs de testrijders die het rijgedrag van de fiets wel oké vonden, waren minder te spreken over de positie.

De RR voelt licht aan en levert een behoorlijke motriciteit op bergopstukken. Bovendien biedt het carbon extra stijfheid. François bleek verrast door het rendement, waardoor je de neiging hebt om stevig te blijven trappen, terwijl het ook allemaal vrij geruststellend aanvoelt op bergafstukken. Jullie waren tevreden over de mogelijkheid om de demper en de vork aan het stuur te blokkeren. En dat is maar goed ook, want jullie vonden dat de bike pompt. De werking van de achterdemper valt erg tegen. Hij lijkt zo goed als ongevoelig voor kleine schokken en hij reageert ook niet voldoende. Daardoor moet je het op zwaar terrein met veel minder grip en controle stellen. Gelukkig wordt dat nadeel gecompenseerd door de uitstekende wendbaarheid. Sommigen zouden deze bike zonder aarzelen aan de start van een marathonwedstrijd brengen.



B'TWIN Rockrider 9.2

13,305 kg
1.399 €

120
mm



TECHNISCHE FICHE

Frame: Alu 7005 (2,75 kg) • **Maat:** M • **Vork:** Magura Menja RLO • **Veerweg vork:** 130 • **Demper:** X-Fusion 02 RLX • **Veerweg achter:** 120 • **Concept:** VPP B'Twin • **Transmissie:** Sram X7/X9/Shimano Deore • **Achterderailleur:** X9 • **Crankstel:** Deore 44/32/22 • **Remmen:** Magura Louise • **Wielen:** Rockrider Comp by Rigma



Verhouding kwaliteit/prijs, comfort



Gewicht, versnellen

De RockRider 9.2 is een 'gouwe ouwe' in het assortiment van Décathlon. Deze full-suspension was het eerste model dat met het NEUF-concept op pad werd gestuurd: een onafhankelijke vering met een excentrisch crankstel (dat overigens sterk geïnspireerd was op de GT i-Drive). Dit model wordt in meerdere veerwegvarianten aangeboden, waarbij de kortste veerweg 120 mm bedraagt. De 9.2 is dan ook bestemd voor toerrijders. De RockRider 9.2 scoort vooral op het vlak van het comfort. Dit model is in de eerste plaats bestemd voor de biker die niet zozeer geïnteresseerd is in prestaties, maar wel in comfort.

Mening van de lezers 7,72/10



B'TWIN Rockrider ER1

14,845 kg
1.499 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Alu 6061 HF (3,4 kg) • **Maat:** M • **Vork:** RockShox Sektor Solo Air • **Veerweg vork:** 150 • **Demper:** X-Fusion 02 R • **Veerweg achter:** 150 • **Concept:** VPP B'Twin • **Transmissie:** Sram X7 • **Achterderailleur:** X7 • **Crankstel:** Truvativ Firex 44/33/22 • **Remmen:** Avid Elixir 3 • **Wielen:** Rigid Taurus Enduro 6063

+ Comfort

- Demper

Na de 9.2 en de 9.9 besliste Décathlon om zijn NEUF-vering voor enduropraktijk toe te passen op de ER1, een model met een veerweg van 150 mm. Dit is overigens niet de enige bike met zo'n veerweg in het assortiment van de constructeur, maar de FR6 is bedoeld voor freeridegebruik en is uitgerust met een demper met een veer en een monospilvering.

De ER1 is een comfortabele fiets – “als een fauteuil”, meent Philippe – maar je moet er wel eerst een flink stuk mee bergop voordat je er een helling kunt mee afstuiven. En uitgerekend dat klimmen gaat hem niet zo vlot af: deze bike pompt flink, waardoor er heel wat rendement verloren gaat. Ook over de bergafcapaciteiten was niet iedereen overtuigd. Volgens Bastiaan “werkt de demper niet goed”. Hierdoor gaat de bike aan het stuiten, waardoor het lastig wordt om de gewenste rijlijn aan te houden...

Mening van de lezers 7,70/10



B'TWIN Rockrider FR6

17,735 kg
799 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Alu 6061 • Maat: L • Vork: Suntour Storm R • Veerweg vork: 160 • Demper: Marzocchi coil • Veerweg achter: 150
• Concept: Monopivot • Transmissie: Sram X5 • Achterderailleur: SX4 • Crankstel: Truvativ Ruktion Bash Guard • Remmen:
Tektro Auriga Comp • Wielen: Alu double wall

+ Geometrie, wendbaarheid

- Remmen

De FR6 (800 €) is een bike met een veerweg van 150 mm die vooral gericht is op de downhilldiscipline. Dankzij zijn goede geometrie en een goede verdeling van de massa's op de fiets is hij uitstekend geschikt voor 'enthousiast' gebruik. Een goede keuze dus voor al wie zich aan (niet al te extreme) bergafstukken wil wagen.

Mening van de lezers 7,37/10



B'TWIN Rockrider FR10

18,330 kg

1.599 €

180
mm



TECHNISCHE FICHE

Frame: Alu 6061 • **Maat:** M • **Vork:** Marzocchi 66 RCV QR20 • **Veerweg vork:** 180 • **Demper:** Marzocchi coil Piggy Bag • **Veerweg achter:** 180 • **Concept:** 4 BL • **Transmissie:** Sram X7 • **Achterderailleur:** X7 • **Crankstel:** Truvativ Ruktion 34T Bash Guard • **Remmen:** Hayes Stroker Trail • **Wielen:** Double Wall/Formula 20/12 mm



Wendbaar



Gewicht, smal stuur

De Rockrider FR10, die in 2010 werd geïntroduceerd, is bedoeld voor jonge bikers die zich met een krap budget moeten redden, maar die op zoek zijn naar een bike waarmee ze zich op downhillpistes kunnen uitleven en waarmee ze de bike parks kunnen afschuimen. In tegenstelling tot de FR6 is de FR10 uitgerust met een klassieke 4 bar linkage. Opvallend is wel dat je voor die prijs al producten van Marzocchi krijgt...

Eens te meer waren jullie erg te spreken over de geometrie van de bike en het daaruit voortvloeiende speelse karakter. Helaas boet de bike wat aan levendigheid in ten gevolge van zijn forse gewicht.

Mening van de lezers 7,93/10



BMC Four Stroke FS02 XT

10,945 kg
3.899 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Carbon/alu BMC • **Maat:** M • **Vork:** Fox 32F Perf RL Fit • **Veerweg vork:** 100 • **Demper:** Fox Perf RP2 BSD • **Veerweg achter:** 100 • **Concept:** VPP BMC • **Transmissie:** Shimano XT • **Achterderailleur:** XT • **Crankstel:** XT 42/32/24 • **Remmen:** XT • **Wielen:** DT Swiss X1600



Wendbaarheid, gewicht



Geen lockoutsysteem op het stuur, afstelling demper

Het full-suspension assortiment van BMC begint met de FourStroke – een modelbenaming die verwijst naar de veerweg van 4 inches (100 mm). De FourStroke is uitgerust met een 4BL-vering – een concept dat men vaak wel eens verwart met een systeem met virtuele scharnierpunten, doordat de links ook hier in dezelfde richting bewegen. BMC had drie montages naar de Happy Bike Days meegebracht. Alleen het topmodel daarvan, de FS01, is uitgerust met een achterarm van carbon; de andere hebben een voorkant van dat materiaal en een achterkant van aluminium. De full-carbon montage (9,880 kg) kost 5.499 €; de FS02 met XT-groep (10,945 kg) 3.899 € en de montage met XT/SLX-componenten (11,535 kg) 2.999 €.

Ander model

11,535 kg
2.999 €



BMC FS02 XT/SLX

Frame: Carbon/alu BMC • **Maat:** XL • **Vork:** Fox 32F Evolution RL • **Veerweg vork:** 100 • **Demper:** Fox Perf RP2 BSD • **Veerweg achter:** 100 • **Concept:** VPP BMC • **Transmissie:** Shimano SLX/XT • **Achterderailleur:** XT • **Crankstel:** XT 42/32/24 • **Remmen:** Avid Elixir 7 • **Wielen:** Mavic CrossRide

Mening van de lezers 8,17/10

De BMC komt algemeen gesteld naar voren als een goede bike, maar de meningen lopen wel fel uiteen. Waaraan dat ligt, is niet zo moeilijk te achterhalen. De achterdemper afstellen is bijzonder gecompliceerd en het valt dan ook niet mee om een compromis te vinden tussen rendement en comfort. Testrijders die het rendement op prijs stelden, vonden dat het geboden comfort nogal beperkt was. En degenen die de BMC wel als comfortabel bestempelden, vonden dan weer dat de bike tijdens het bergop rijden te veel pompte. Velen meenden dan ook dat een lockoutsysteem op het stuur zeker geen overbodige luxe zou zijn – zeker niet bij het versnellen. Dit model is met andere woorden vooral geschikt voor bikers die rendement heel belang-

rijk vinden en die bereid zijn om in ruil daarvoor wat comfort op te offeren. Bovendien valt ook de rijpositie in de smaak van deze doelgroep; andere testrijders vonden dat je iets te veel en iets te ver naar voren ligt. Daardoor boezemt de bike ook niet echt veel vertrouwen in wanneer je snel een helling wilt afrijden. Over de wendbaarheid was er meer eensgezindheid. De bike stuurt nauwkeurig en heel

behoorlijk, maar toch is dit een model waar je als biker flink moet werken. Minder getrainde lezers vonden de aluminium achterkant van de fiets nogal zwaar. François stelde evenwel: "De verhouding prijs/kwaliteit is goed voor een bike met dit gewicht en van dit bekende merk." De FourStroke is dus vooral geschikt voor een ervaren biker die bereid is om compromissen te sluiten.

BMC Trail Fox TF01 X0

11,700 kg
5.599 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Carbon BMC • **Maat:** L • **Vork:** Fox Talas Perf RL Fit QR15 • **Veerweg vork:** 150 • **Demper:** Fox Perf RP2 BV XV • **Veerweg achter:** 150 • **Concept:** VPP BMC • **Transmissie:** Sram X0 • **Achterderailleur:** X0 • **Crankstel:** X0 44/33/22 • **Remmen:** X0 • **Wielen:** Easton Haven • **Prijs frame:** 2.999€

+ Stabiliteit, rijgedrag op bergafstukken, vering

- Prijs

Binnen het aanbod van BMC is de Trail Fox de full-suspension met een veerweg van 150 mm. Tussen dit model en de FourStroke vinden we nog de Speed Fox (120 mm), maar daarvan was er geen 26"-versie beschikbaar op de testdagen. De Trail Fox is verkrijgbaar met een carbon (01) of een aluminium (02) frame – telkens in drie verschillende montages. Net als bij alle andere full-suspensions van BMC vinden we hier hetzelfde veersysteem terug met een vervormbare parallellogram en bijzonder compacte links.

Mening van de lezers 8,13/10

De Trail Fox situeert zich in de categorie van de All Mountain-bikes die over voldoende veerweg beschikken om vlot een helling af te rijden, maar die bovendien ook goed uit de voeten kunnen wanneer er bergop moet worden gereden.

De meningen over dit model liggen in dezelfde lijn als bij de Four Stroke. Ook hier komt het erop aan om de demper zo in te stellen dat je een goed compromis krijgt tussen behoorlijke klim- en degelijke afdalingscapaciteiten. Maar op deze bike met zijn veerweg van 150 mm is dit compromis wel gemakkelijker te vinden. Het publiek voor dit soort fietsen is ook minder veeleisend op het vlak van het rendement dan de klanten die op zoek zijn naar een goede bike met een veerweg van 100 mm. Op de Trail Fox zit je meer rechtop, waardoor dit model meer op toergebruik is gericht. Hij wordt dan ook als polyvalent bestempeld. Jullie waren zeer te spreken over de stijfheid en de beschikbare grip bij het bergop rijden. De TF02 van aluminium

Ander model

12,390 kg
2.999 €



BMC Trail Fox TF02 SLX

Frame: Alu TB HF • **Maat:** S • **Vork:** Fox Talas Evolution RL QR15 • **Veerweg vork:** 150 • **Demper:** Fox Perf RP2 BSD XV • **Veerweg achter:** 150 • **Concept:** VPP BMC • **Transmissie:** Shimano SLX/XT • **Achterderailleur:** XT • **Crankstel:** SLX 42/32/22 • **Remmen:** Avid Elixir 7 • **Wielen:** Easton Vice

doet het op dat vlak minder goed omwille van zijn hogere gewicht (hoewel ook dit nog binnen de perken blijft). De Trail Fox is een behoorlijke klimmer, maar mist wel pit, zodat het erop aankomt om een constant tempo aan te houden. Dat is althans de mening van Nicolas (en nog veel anderen). De BMC pompt een beetje, maar het is vooral op de bergafstukken dat deze bike zich van zijn beste kant laat zien. Dat

is onder meer te danken aan de vering, waardoor hij op het terrein 'geplakt' lijkt. Deze bike blijkt ook stabiel en gemakkelijk wendbaar. Jullie waren vooral erg blij met de instelbare RockShox zadelpen op het carbonmodel. Deze lichte bike is ook de versie waar jullie voorkeur naar ging. Alleen jammer van die prijs...

CANNONDALE Scalpel HM2

9,895 kg
4.299 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Carbon HiMod BB30 • **Maat:** L • **Vork:** Lefty Speed XLR Solo Air • **Veerweg vork:** 100 • **Demper:** RockShox Monarch RT
• **Veerweg achter:** 80 • **Concept:** Softail + link • **Transmissie:** Sram X9/X0 • **Achterderailleur:** X0 • **Crankstel:** SRAM S2210
BB30 39/26 • **Remmen:** Avid Elixir 9 Carbon • **Wielen:** SunRingle BlackFlag Pro

+ Gewicht, wendbaarheid, Lefty

- Comfort

De Scalpel, die vorig jaar nog werd vernieuwd en met een recordgewicht van 1,65 kg (inclusief demper!) werd afgeklokt, blijft een van de lichtste full-suspensions die tegenwoordig op de markt verkrijgbaar is. Cannondale hanteert bij de jongste uitvoering het principe van de flexibele liggende achtersvorken, maar tegenwoordig vormen die elementen wel één geheel met het trapashuis (en zijn ze dus niet meer aan dat onderdeel verlijmd). Het geheel is met de demper verbonden via een heel compacte link – een van de weinige onderdelen van aluminium van dit frame. De veerweg werd naar 80 mm teruggebracht, waarmee het XC-karakter van het model nog meer in de verf kon worden gezet. De HM2-versie, die het vaakst werd getest door de lezers, is opgetrokken rond hetzelfde frame als de exclusieve versies, maar moet het wel stellen met een aluminium Lefty en iets minder luxueuze uitrustingsitems, die evenwel ook al perfect geschikt zijn voor intensief XC-gebruik. Het assortiment bestaat verder nog uit twee nog lichtere – maar veel duurdere – montages. Merk op dat de versie HM2 2012 200 g lichter is dan de versie van 2011. De prijs bleef gelijk.

Mening van de lezers 8,57/10

Tijdens onze traditionele verkiezingen op het einde van de testdag werd de Scalpel uitverkoren tot een van de beste full-suspensions van het weekend. Dat succes heeft de bike blijkbaar in hoge mate te danken aan zijn lage gewicht. Als we jullie meningen over deze fiets lezen, merken we dat er twee clans zijn: de clan van de bewonderaars en de clan van degenen die koud noch warm worden van de Scalpel.



Het minste wat je kunt zeggen, is dat de Scalpel geen universele fiets is. Dit is een heel exclusief model. Hij is licht, nerveus en stijf en biedt een ongeëvenaard rendement in vergelijking met andere full-suspensions. Jeff merkte op het vlak van het rendement geen verschil met zijn eigen hardtail – behalve dan het iets hogere comfort. De meningen waren even extreem als de fiets. Heel wat testrijders vonden de bike te stijf en de positie te extreem voor het rendement. Michaël vreesde zelfs dat het gevaar heel reëel was dat je door die extreme positie op een bergafstuk over het stuur zou gaan. Olivier meende dan weer dat je met deze fiets best geen fouten maakt en dat de stabiliteit

moeilijk te vinden is. Nathan had pijn aan zijn armen na een bergafstuk. Veel lezers vonden dat de vering te nauw aanleunt bij een hardtail – niet echt een onlogische conclusie, aangezien de fabrikant in dit geval het nodige comfort uit de elasticiteit van de liggende achtersvorken haalt. Velen bestempelen de Scalpel niet alleen als de beste bike die je tegenwoordig kunt kopen, maar ook de meest levendige en de bike die de meeste fun biedt. Jean-Jacques vat het mooi samen wanneer hij zegt dat de Scalpel net als een Ferrari is: te krachtig voor zijn niveau. Dit model laat dus bij de meesten wel een goede algemene indruk na, maar de Scalpel is duidelijk niet voor iedereen bedoeld.

CANNONDALE Jekyll Carbon 2

12,675 kg
4.299 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Carbon HiMod Nano • **Maat:** M • **Vork:** Fox 32 Talas RL QR15 1.5" • **Veerweg vork:** 150 • **Demper:** Fox Dyad RT2 pull shock • **Veerweg achter:** 150/90 • **Concept:** Mono+links • **Transmissie:** Sram X7 • **Achterderailleur:** X9 • **Crankstel:** SRAM S2210 BB30 38/24 guard • **Remmen:** Avid Elixir 7 Carbon • **Wielen:** SunRinglé BlackFlag Expert QR15 142X12

- + Rijgedrag in bergafstukken, stijfheid
- Banden, geen instelbare zadelpen

De Jekyll vertegenwoordigt de nieuwe Overmountain-categorie van Cannondale. Net als bij Scott krijg je bij deze fiets de mogelijkheid om de veerweg achteraan te laten variëren van 150 tot 90 mm. De Jekyll profileert zich duidelijk als een endurokanon dat het best tot zijn recht komt op technische paden. De nieuwe versie heeft zijn naam in ieder geval niet gestolen: dit is een bike met twee gezichten. Met behulp van het magische stielwielje op het stuur en de Fox Talas-vork met instelbare veerweg kun je heel gemakkelijk de geometrie en daarmee ook het rijgedrag van de fiets veranderen. In de 'Elevate'-modus beschik je over een stugge vering van 90 mm achteraan – een instelling die je best combineert met de vork in de stand 120 mm voor beklimmingen. En anderzijds kun je beschikken over een veerweg van 150 mm voor en achter, met daar bovenop een optimale geometrie (balhoofdhoek van 66°), waarmee je zelfs op de zwaarste bergafstukken gewoon volgas kunt blijven doorgaan. De Jekyll is verkrijgbaar met een carbon- en met een aluminium-frame – telkens met twee montages. Jullie konden op stap gaan met de tweede carbonmontage. Van de Jekyll bestaat overigens ook een damesversie (Scarlet), met een aluminium frame.

Ander model

13,810 kg
3.299 €



CANNONDALE Scarlet 2

Frame: alu Cannondale ISCG 3 • **Maat:** S • **Vork:** Fox 32 Talas RL QR15 1.5" • **Veerweg vork:** 150 • **Demper:** Fox Dyad RT2 pull shock • **Veerweg achter:** 150 • **Concept:** Mono+links • **Transmissie:** Sram X7/X5 • **Achterderailleur:** X7 • **Crankstel:** SRAM S1000, BB30, 44/33/22 • **Remmen:** Avid Elixir 5 • **Wielen:** SunRinglé Inferno 25/Formula QR15/142x12

Mening van de lezers 8,36/10

De Jekyll is een fiets die jullie omschrijven als een uitstekend downhillmodel. Deze bike voelt zich ook meer op zijn gemak op een enduroparcours dan op een XC-circuit. Volgens Xavier zou je met 2.25 banden met minder noppen dan de 2.35 Hans Dampf-banden van Schwalbe een veelzijdiger fiets krijgen, want het frame is stijf genoeg en het gewicht is correct. Niet iedereen is het eens over de veelzijdigheid van deze bike. Sommigen vinden hem niet polyvalent genoeg voor België,

terwijl anderen – zoals Christophe – ervan overtuigd zijn dat dit hun keuze zouden zijn als ze slechts één mountainbike mee naar huis zouden mogen nemen... Jullie waren erg te spreken over de doeltreffendheid van het systeem met twee standen voor de bergop- en de bergafstukken en over de uitstekende overeenstemming tussen de voorste en de achterste veringen. In de Elevate-modus (90 mm) vinden jullie de vering nogal stug, maar met een veerweg van

150 mm is het comfort perfect. Het enige wat jullie misten op een bike van deze prijs categorie, was een instelbare zadelpen. De Jekyll doet het uitstekend op lastige en technische parcours; er ontbreekt slechts weinig om er een echte allrounder van te maken. De Scarlet werd ook regelmatig van stal gehaald voor de bikesters; zij toonden zich enthousiast over zijn veelzijdige karakter en de aangepaste positie. Over het gewicht waren ze minder enthousiast: de Scarlet weegt volgens hen iets te veel.

CANNONDALE Claymore 2

14,815 kg
3.799 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: alu Cannondale ISCG 3 • **Maat:** L • **Vork:** Fox 36 Van R 1.5" • **Veerweg vork:** 180 • **Demper:** Fox Dyad RT2 pull shock • **Veerweg achter:** 180 • **Concept:** Mono+links • **Transmissie:** Sram X7 • **Achterderailleur:** X9 • **Crankstel:** SRAM S1400, BB30, 36/22 W/GUARD • **Remmen:** Avid Elixir 7 • **Wielen:** SunRingle Inferno 27/Formula 20/142x12

+ Vering, homogeen karakter, wendbaarheid

- Banden

De Claymore is de grote broer van de Jekyll. Net als dit laatste model is de Claymore voorzien van een achterste veerweg die met behulp van een hendel op het stuur van 180 tot 110 mm kan worden teruggebracht. De Claymore is alleen verkrijgbaar met een aluminium frame. Hij is bedoeld voor een doelgroep die zich graag helemaal laat gaan op bergafstukken, maar die ook (met de kortere veerweg) op zijn gemak opnieuw wil klimmen. Met de veerweg verandert ook de geometrie van de fiets.

Mening van de lezers 8,69/10

De Claymore wist tijdens de Happy Bike Days duidelijk een breed publiek aan te spreken in vergelijking met andere modellen met zo'n ruimte veerweg. Guus was helemaal weg van de 'bergafcapaciteiten' van de fiets dankzij de heel soepele demping. En met de Elevate-modus kun je vlot bergop rijden. Tom was een van de vele testrijders die aangenaam verrast waren door de klimcapaciteiten van de bike. Jullie vonden de Claymore licht in vergelijking met andere fietsen met een veerweg van 180 mm die geschikt zijn voor het zwaardere endurowerk. Het concept van de instelbare veerweg bleek jullie wel aan te spreken. Arthur bestempelde deze bike dan ook als een prachtig staaltje techniek – niet alleen omwille van de veerweg, maar ook omwille van de soepele werking van de vering. Maar ook hier vermelden jullie regelmatig dat jullie in deze prijs-categorie toch wel een instelbare zadelpen hadden verwacht. Door het vrij lage zwaartepunt kwamen jullie met de pedalen regelmatig in aanraking met Moeder Aarde. Het komt er bij deze bike dus op



aan om je traptechnieken aan te passen, zodat je enerzijds een behoorlijke snelheid kunt aanhouden en zodat je anderzijds obstakels kunt anticiperen. Globaal genomen werd de Claymore beter ontvangen dan de Jekyll. De vering bij deze veerweg is

soepeler en doeltreffender. De eisen op hellingen zijn minder hoog en uiteindelijk beantwoordt de fiets perfect aan de verwachtingen die men mag koesteren voor een ongeëvenaard downhillmodel en een behoorlijke klimmer.

CANYON Nerve XC 9.0

11,735 kg
2.499 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Aluminium 7005 • **Maat:** M • **Vork:** Fox 32 Performance Fit QR15 • **Veerweg vork:** 120 • **Demper:** Fox Performance RP2
• **Veerweg achter:** 120 • **Concept:** 4 BL • **Transmissie:** Sram XO • **Achterderailleur:** X0 • **Crankstel:** X0 Carbon 44/33/22
BSA • **Remmen:** Avid X0 • **Wielen:** DT Swiss X 1700



Comfortabel, homogeen



Verdeling, zadel

Bij Canyon maakt het Nerve-platform gebruik van een 4 bar linkage-vering waarbij de demper langs de zitbuis is opgesteld. Vorig jaar werd deze productenfamilie onder handen genomen en kregen de bikes niet alleen een nieuw frame met hydroformed buizen, maar ook een verfijnde terugkeerlink. Het aanbod begint met de MR (100 mm) en bestaat verder nog uit de XC (120 mm) en de AM (140 mm). Het paradepaardje is de XC. Dit is dan ook het model van Canyon dat tijdens de testdagen het vaakst aan het werk werd gezet. Canyon had de montages 9.0 en 8.0 meegebracht. In vergelijking met vorig jaar zijn deze modellen uitgerust met Fox-vorken met de FIT-technologie en lockoutsystemen van 15 mm, wat de stijfheid van het geheel ten goede komt. Op de site van het merk vind je nog drie andere montages, die qua prijs variëren van 1.299 tot 2.999 €.

Ander model

12,235 kg
1.999 €



CANYON Nerve XC 8.0

Frame: Aluminium 7005 • **Maat:** S • **Vork:** Fox 32 Performance Fit QR15 • **Veerweg vork:** 120 • **Demper:** Fox Performance RP2
• **Veerweg achter:** 120 • **Concept:** 4 BL • **Transmissie:** Shimano XT/SLX • **Achterderailleur:** XT • **Crankstel:** XT 42/32/24
BSA • **Remmen:** Avid Elixir 7 • **Wielen:** DT Swiss X 1700

Mening van de lezers 8,34/10

De meeste testrijders bestempelen de Nerve XC als een bike die enerzijds vlot klimt en die anderzijds ook voldoende vertrouwen inboezemt bij het bergaf rijden. En misschien is dat de beste omschrijving van deze bike. Jullie waren vooral zeer te spreken over het geboden comfort en de uitrusting. Dat comfort is te danken aan de actieve vering. Toch waren er enkele lezers die de vering te zacht vonden en die vaststelden dat ze ook wat pompte. Anderen slaagden er niet in om de demper goed af te stellen – met alle klachten van dien. Nog anderen wisten wel de juiste instellingen te vinden en kregen – ook dankzij de ProPedal –

een vering die niet pompte en die zelfs adembemennende versnellingen toeliet in vergelijking met andere MTB's met een veerweg van 120 mm. De evaluatie van het gewicht van de bike varieerden van... licht tot zwaar. De Nerve reageert voorspelbaar en gemakkelijk bij het bergaf rijden. Fabrice stelde het zo: "een echte allrounder en bovendien

een goede toerfiets". Matthias vond de combinatie rendement/comfort behoorlijk, maar had een iets hoger fungehalte wel op prijs gesteld. Sommige bikers ten slotte zijn nog altijd niet overtuigd van de voordelen van de verkoop via het internet. Zij vragen zich af hoe het dan met het onderhoud van de bike moet...

CANYON Nerve AM 9.0

13,260 kg
2.899 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Alu HF Canyon (2,658 kg) • **Maat:** L • **Vork:** Fox 32 Factory Talas Fit RLC • **Veerweg vork:** 150 • **Demper:** Fox RP2 XXV Boost Valve • **Veerweg achter:** 140 • **Concept:** 4 BL • **Transmissie:** Shimano XT/XTR • **Achterderailleur:** XTR • **Crankstel:** XTR 42/32/24 BSA • **Remmen:** Avid Elixir 7 • **Wielen:** DT Swiss X1800



Comfort, instelbare zadelpen, rijgedrag op bergafstukken



Gewicht



Ander model

13,500 kg
2.499 €



CANYON Nerve AM 8.0 X

Frame: Alu HF Canyon (2,658 kg) • **Maat:** M • **Vork:** Fox 32 Performance Talas Fit RL • **Veerweg vork:** 150 • **Demper:** Fox RP2 XXV Boost Valve • **Veerweg achter:** 140 • **Concept:** 4 BL • **Transmissie:** Sram XO • **Achterderailleur:** XO • **Crankstel:** Sram Carbon AM S-2200 38/24 BSA • **Remmen:** Avid Elixir 7 • **Wielen:** DT Swiss AM 1900

De Nerve AM lijkt als twee druppels water op de Nerve XC. Alleen het getal 140 op de link maakt duidelijk met welk model je te maken hebt. De AM krijgt dezelfde nieuwigheden mee als de XC (hydroformed framebuizen en conisch balhoofd). De AM is ook iets duurder en 800 g zwaarder dan de XC. Hij wordt dit jaar op pad gestuurd met een vork met een veerweg van 150 mm.

Mening van de lezers 8,18/10

De Nerve AM werd minder vaak van stal gehaald dan de XC, maar kreeg wel heel wat lof toegezwaid omwille van het geboden comfort. Dat is overigens de reden waarom Laurent de voorkeur geeft aan de AM en niet aan de Nerve XC. Veel heeft ook te maken met de verhoogde positie. Jullie schuiven ook de goede werking van de vering naar voren als troef. De goede stijfheid van het

frame levert een degelijk rijgedrag op bergopstukken op wanneer je er de vaart wilt inhouden. Denis en nog anderen vonden het model nogal zwaar om te klimmen, maar dat zagen ze allemaal graag door de vingers doordat de Nerve AM zich dankzij zijn stabiliteit werkelijk overal doorheen slaat in bergafstukken. De verhouding prijs/kwaliteit ten slotte is volgens jullie onkloppbaar.

CANYON Strive ES 8.0

13,920 kg
2.699 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Alu HF Canyon (2,78 kg) • **Maat:** M • **Vork:** Fox 36 Factory Talas Fit RLC • **Veerweg vork:** 160 • **Demper:** Fox RP2 XXV Boost Valve • **Veerweg achter:** 160 • **Concept:** Mono-links • **Transmissie:** Shimano XT • **Achterderailleur:** XT • **Crankstel:** Race Face Atlas FR 36/24 ISCG05 • **Remmen:** Avid Elixir 7 • **Wielen:** SunRingle Charger Pro



Gewicht, vering



Niets te melden

De Strive dook in 2011 voor het eerst op in de catalogus van Canyon. Het frame van dit model beschikt over een veerweg van 160 mm en maakt gebruik van een monospilvering. Omdat de Torque een langere veerweg kreeg en daardoor meer geschikt werd voor freeridegebruik, schoof Canyon de Strive in zijn plaats in het endurosegment. Deze relatieve nieuwkomer moet dan ook vlot bergaf kunnen rijden en mag daarnaast niet terugschrikken voor een stevig stukje bergop rijden. Er worden in totaal vijf montages voorgesteld, met prijzen die variëren tussen 2.299 € en 4.999 €. Wij beschikken over de tussenmontage met Shimano XT-componenten.

Mening van de lezers 8,78/10

De doelgroep van de Strive is vooral op zoek naar een bike waarmee ze bergaf kunnen rijden. Jullie bleken in ieder geval gecharmeerd door de soepelheid waarmee de vering van Canyon werkt. De bike werd daarom bestempeld als een fantastisch model om hellingen mee af te stormen. Ook het gewicht en de bijbehorende wendbaarheid zijn troeven. Het enige wat volgens Maxime ontbreekt, is een beetje fun. Met dit gewicht kun je gemakkelijk hellingen oprijden. De instelling van de veerweg van de Fox Talas-vork verbetert de positie tijdens het klimmen aanzienlijk. Stijn vond de Strive een duidelijke verbetering ten opzichte van de 'oude' Torque met zijn veerweg van 160 mm. Bastien vatte het zo samen: "een polyvalente en lichte bike die gemaakt is om hellingen mee af te rijden."



CANYON Torque 7.0 Trail Flow

15,665 kg
2.599 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Alu Canyon (3,05 kg) • **Maat:** M • **Vork:** Fox 36 Factory Fit RC2 • **Veerweg vork:** 180 • **Demper:** Fox DHX Air 5.0 Factory
• **Veerweg achter:** 180 • **Concept:** 4 BL • **Transmissie:** Sram X9 • **Achterderailleur:** X9 • **Crankstel:** Truvativ Hammerschmidt
AM • **Remmen:** Avid Elixir 7 • **Wielen:** Sun Ringle MTX 29/Drift 2.1 20-142/12 mm • **Prijs frame:** 1.499€

+ Comfort, vering, Hammerschmidt

- Geen instelbare zadelpen

De Torque van Canyon was bij zijn introductie een full-suspension met een veerweg van 160 mm voor endurogebruik. Sindsdien is het model geëvolueerd in de richting van freeridegebruik en kreeg hij een veerweg van 180 mm. Het frame is nog altijd van aluminium en is gebaseerd op het principe van de vervormbare parallellogram. De 7.0-versie is uitgerust met een luchtdemper en een Hammerschmidt-transmissie met een schakelsysteem in het crankstel, waarmee het aantal tanden van het enige kettingblad kan worden vermeerderd. De enige mogelijke montage (8.0) is uitgerust met een demper met een veer, waardoor de bike wel wat zwaarder wordt.

Mening van de lezers 8,03/10

De Torque is een bike die zich niet zo gemakkelijk in één categorie laat vangen. In zijn 8.0-montage met stalen demper is hij duidelijk bedoeld voor downhillgebruik en een agressievere rijstijl. Je krijgt dan een lichte downhillfiets voor beginners, want de 'echte' downhillspecialisten vonden dat de fiets zowel qua gewicht als qua veerweg te 'licht' uitviel.

In zijn 7.0-montage kan hij ook als een lichte downhillfiets worden beschouwd, maar in die uitvoering is hij wel minder agressief – reden genoeg voor jullie om hem onder te brengen in de categorie van de freeride- en de endurobikes. Veel testrijders bestormden de hellingen van het parcours van Malmedy met de Torque. Zijn gewicht is niet zijn sterkste kant, maar daar staat wel een stijve

Ander model

16,320 kg
2.999 €



CANYON Torque FRX 8.0 Dropzone

Frame: Alu Canyon (3,35 kg) • **Maat:** M • **Vork:** Fox 36 Factory Van Fit RC2 Kashima • **Veerweg vork:** 180 • **Demper:** CaneCreek Double Barrel • **Veerweg achter:** 180 • **Concept:** 4 BL • **Transmissie:** Shimano XT • **Achterderailleur:** XT • **Crankstel:** e.Thirteen Hive DH 36T ISCG05 • **Remmen:** Avid Elixir 9 custom 203 mm • **Wielen:** Spank Subrosa/DT Swiss 240S 20-142/12 mm • **Prijs frame:** 1.749€

constructie en een correct rendement tegenover. Uitgerekend die stijfheid wordt voor veel rijders als perfect omschreven, maar dezelfde eigenschap zorgt dan wel weer voor klachten bij lichte bikers na een rit over zwaar terrein. Algemeen gesteld is dit een heel behoorlijk downhillmodel, dat zowel met beide wielen op de grond als tijdens het jumpen

wendbaar blijft. Door zijn soepele vering blijft hij ook als op rails door het terrein gaan... Kortom, de Torque laat zich omschrijven als een behoorlijke endurofiets die heel vlot bergaf kan rijden en die ook in andere omstandigheden heel alert reageert op de input die via de pedalen wordt gegeven.

COMMENÇAL Meta AM 1

13,510 kg
4.399 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Alu Meta V2 • **Maat:** L • **Vork:** Fox 32F RL Fit QR15 • **Veerweg vork:** 150 • **Demper:** Fox Float RP2 BV • **Veerweg achter:** 150 • **Concept:** Mono+links • **Transmissie:** Sram X9/X0 • **Achterderailleur:** X0 • **Crankstel:** Sram S2210 39/26 PF92 • **Remmen:** Formula RX 180 mm • **Wielen:** Mavic XM119/Commencal QR15 142X12 • **Prijs frame:** 2.099€

+ Wendbaarheid, comfort, positie

- Gewicht

In 2012 bracht Commencal een nieuwe versie met kortere veerweg op de markt van het veersysteem dat het eerder met de familie Atherton had ontwikkeld. De nieuwe Meta (150 mm) is met het nieuwe systeem uitgerust, dat gebaseerd is op een monospilsysteem met een 'zwevende' demper die op de liggende achtersvork is vastgemaakt. Deze oplossing is in een bepaald opzicht vergelijkbaar met wat we al bij Trek zagen, zij het dat het scharnierpunt in dat geval op de staande achtersvorken is bevestigd. Commencal biedt deze fiets ook nog met andere veerwegen en vormen aan, gaande van de SL met 120 mm over de 29er met 130 mm tot de Supreme DH-versie.

Mening van de lezers

8,03/10

De vorige generatie van de Meta kon tijdens de vorige edities van de Happy Bike Days al op heel wat belangstelling rekenen. Met zijn opvolger is dat niet anders. Het eerste succes van de Commencal heeft te maken met de goede geometrie en de heel degelijke balans van de bike. De demper die doorheen de zitbuis wordt geleid, kreeg een centrale plaats en helpt daardoor niet alleen om het gewicht goed te spreiden, maar ook om het zwaartepunt te verlagen.

Met zijn veerweg van 150 mm en zijn beperkte gewicht slaagt de Meta er zelfs in om op het vlak van het rijgedrag de hooggespannen verwachtingen nog te overtreffen. Velen vonden dat de bike licht aanvoelt bij het klimmen. David was een van de velen die niets meer merkte van het pompen wanneer hij het ProPedal-systeem inschakelde. Bovendien helpen op dat vlak ook de goede motriciteit en de stijfheid van het frame, waardoor er geen energie verloren gaat. De positie ten slotte is goed om bergop te rijden. Toch lopen de meningen op bepaalde vlakken ook wat uiteen – bijvoorbeeld wat (het gebrek aan) de stijfheid van de achterkant, of meer bepaald van het achterwiel, betreft. Ook de rijpositie wordt als heel kort bestempeld. Zoiets is wel handig bij het bergop rijden, maar Hugues voelde zich daarmee niet echt op zijn gemak. Bij het bergaf rijden lijkt dat minder mee te spelen; daar krijg je weer meer vertrouwen in de bike dankzij de uitstekende wendbaarheid. Over dit laatste aspect is iedereen het roerend eens. Aan het stuur van de Meta durft iedereen gerust een aanvallende rijstijl toe te passen en blijkt het gemakkelijk om de fiets in het juiste spoor te houden. Volgens Jérémy is dit zelfs een 'magische' bike om hellingen mee af te stormen. Pol ziet de Meta dan weer als een endurobike. Heel wat commentaren verwijzen naar de goede klimeigenschappen en zijn talenten als superdownhillspecialist. Jean-François was erg tevreden over de werking van de bike en vroeg zich af waartoe een versie met een veerweg van 120 mm in staat zou zijn...



CONWAY Q-MFC Team XX

10,775 kg
4.999 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Carbon-metal matrix • **Maat:** M • **Vork:** Rockshox SID XX • **Veerweg vork:** 120 • **Demper:** RockShox Monarch RT3 • **Veerweg achter:** 120 • **Concept:** VPP Conway • **Transmissie:** Sram XX • **Achterderailleur:** XX • **Crankstel:** XX • **Remmen:** XX 160/180 mm • **Wielen:** Crankbrothers Cobalt 3

+	Positie, algemeen rijgedrag
-	Schwalbe Racing Ralph banden

Het Duitse merk had voor zijn eerste deelname aan de Happy Bike Days een mooie collectie full-suspensions meegebracht. Het paradepaardje van dit merk is de Q-MF, een model met een 4 bar-linkage-systeem dat erg op een VPP-systeem lijkt, maar toch met links werkt die in dezelfde richting bewegen. Deze full-suspension met zijn veerweg van 120 mm is met een carbon of een aluminium frame verkrijgbaar. Conway biedt 4 carbonmontages aan met prijzen tussen 2.699 € en 4.999 € en 4 montages op basis van een aluminium frame. De montage van het minst dure carbonmodel brengt 11,970 kg op de weegschaal. Zijn aluminium broertje komt uit op 13,860 kg. De duurste carbonmontages werden het vaakst getest.

Ander model

11,290 kg
4.899 €



CONWAY Q-MFC 1100

Frame: Carbon-metal matrix • **Maat:** M • **Vork:** Fox Float 32 FIT Remote • **Veerweg vork:** 120 • **Demper:** Fox Float RP23 • **Veerweg achter:** 120 • **Concept:** VPP Conway • **Transmissie:** Shimano XTR • **Achterderailleur:** XTR • **Crankstel:** XTR 42/32/24 • **Remmen:** Avid Elixir 9 160/180 mm • **Wielen:** Crankbrothers Cobalt 3

Mening van de lezers 7,83/10

Het is leuk om te zien dat jullie meningen netjes op één lijn liggen voor de vier Conway-modellen. De enige verschillen betreffen het gewicht en de uitrustingen.

Wie het aluminiummodel aan de tand voelde, stelde vooral het comfort, het aangename rijgedrag en de mogelijkheid om de vering te blokkeren, op prijs. Deze uitvoering is weliswaar zwaar, maar gezien de prijs is dit volgens Sven toch een heel goede bike. Fabrice zei in dit verband: "Deze bike doet het overall goed en laat je dankzij de rijpositie ook toe om van het landschap te genieten. Een goede keuze dus voor een toerrijder die volop van zijn uitstappen wil genieten."

De comfortabele, aangename en zelfs neutrale positie wordt op prijs gesteld – vooral voor toerge-

bruik. Voor een agressievere rijstijl is deze fiets iets minder geschikt, maar toch wordt hij als wendbaar en stabiel bestempeld. De achtervering volgt het terrein bijzonder goed. De carbonversie is volgens jullie dan weer perfect voor lange sportieve ritten. Fabrice was een van de bikers die de Conway bestempelden als een van de aangename verrassingen van de testdagen.

CONWAY Q-MFC 800

11,970 kg
2.699 €



CORRATEC Air Tech World Cup

12,320 kg

3.999 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Alu 7005 • **Maat:** 49 • **Vork:** DT Swiss XRM 100 SS remote tapered • **Veerweg vork:** 100 • **Demper:** DT Swiss M210 • **Veerweg achter:** 100 • **Concept:** 4 BL • **Transmissie:** Shimano XTR • **Achterderailleur:** XTR • **Crankstel:** XTR • **Remmen:** Avid Elixir 7 180/160 mm • **Wielen:** ZZYX

De Air Tech is een model met een aluminium frame met een veerweg van 100 mm en met een Shimano XTR-transmissie. En dat is best opmerkelijk, want dit soort bikes is meestal opgetrokken rond een exclusief carbonframe. Corratec biedt er vier verschillende montages van aan. De vering is een 4 bar linkage-systeem, maar Corratec gebruikt hiervoor de term 2 circle.

Mening van de lezers 8,53/10

Over de AirTech liepen jullie meningen heel ver uiteen. Sommigen vonden dat het forse gewicht de lol verpestte, terwijl anderen (zoals Raphael) positief verrast waren door het rijgedrag bergop – zeker gezien de prijs van de bike. Maar het is vooral op bergafstukken dat jullie deze full-suspension met zijn veerweg van 100 mm naar waarde wisten te schatten. Net als veel andere bikers die het rijgedrag bergaf apprecieerden, zou Frans dit model wel op zijn verlanglijstje zetten voor zijn volgende aankoop.

+ Rijgedrag bergaf

- Gewicht



CORRATEC X-Force 0.3

14,185 kg
1.999 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Alu 7005 • **Maat:** 49 • **Vork:** Manitou Minute Pro remote 20 • **Veerweg vork:** 140 • **Demper:** X-Fusion E1 RL • **Veerweg achter:** 140 • **Concept:** Mono+links • **Transmissie:** Shimano Deore/XT • **Achterderailleur:** XT • **Crankstel:** Shimano M552 • **Remmen:** Shimano 596 180 mm • **Roues:**

+ Rijgedrag bergaf, prijs, comfort

- Gewicht

Corratec biedt slechts twee families full-suspensions aan: de AirTech-modellen met een veerweg van 100 mm en de X-Force-modellen met een 40 mm langere veerweg. Het veersysteem gaat doorheen de zitbuis en duwt een demper die het traject van de staande achtersvorken volgt en op die manier de krachten die op het frame worden gezet, zoveel mogelijk beperkt. De constructie is eigen werk van Corratec en bleek een uitstekende indruk na te laten bij jullie.

Mening van de lezers 8,50/10

De X-Force voelt zich op zijn gemak op bergopstukken en komt ook heel sterk voor de dag wanneer er bergaf wordt gereden. Pumpen doet hij niet en de bike lijkt heel speels in de afdalingen. De grote moeilijkheid bij deze bike bestaat erin om de demper correct in te stellen, zodat de vering niet pompt en de schokken bij het bergaf rijden goed opvangt. Maar wanneer de juiste instelling is gevonden, komt de X-Force naar voren als een bijzonder wendbaar wapen in de handen van iemand die graag stevig doorrijdt op trails. De X-Force beantwoordt aan de verwachtingen die men mag koesteren van een trail-fiets: hij klimt behoorlijk en biedt daarnaast heel wat fun op bergafstukken en op lastig terrein.



CUBE AMS 100 Super HPC Pro

11,285 kg
2.569 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Carbon monoc Twin Mold • **Maat:** 18" • **Vork:** RockShox Reba RL PopLock • **Veerweg vork:** 100 • **Demper:** Fox Performance RP23 BV • **Veerweg achter:** 100 • **Concept:** 4 BL • **Transmissie:** Shimano SLX/XT • **Achterderailleur:** • **Crankstel:** XT 42/32/24 PF • **Remmen:** Formula RX • **Wielen:** DT CSW MA 1.0 for Cube



Afwerking, wendbaarheid



Instellingen, stabiliteit

De AMS 100 Super HPC Pro is de eerste montage van het full-suspension carbonframe van Cube met een veerweg van 100 mm. Deze versie is resoluut bedoeld voor XC- of marathonwedstrijdgebruik. Net als alle andere AMS-modellen is hij uitgerust met een 4 bar linkage veersysteem met een link die tegen de demper duwt, die horizontaal onder de bovenbuis is opgesteld.

Mening van de lezers 7,78/10

Dit model werd niet zo vaak getest en wist bij degenen die er wel mee op stap gingen, niet veel enthousiasme los te weken. De demper is moeilijk in te stellen, met alle gevolgen van dien voor het comfort en de stabiliteit in bergafstukken. Ook de weinig vertrouwen uitstralende positie helpt op dit vlak niet. Volgens jullie is deze Cube (al te) zeer gericht op prestaties en rendement, waardoor hij te weinig polyvalent is.



CUBE AMS 110 Race

12,395 kg
2.059 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Alu 7005 TB HF • **Maat:** 18" • **Vork:** RockShox Reba RL PopLock • **Veerweg vork:** 110 • **Demper:** Fox RP23 BSD • **Veerweg achter:** 110 • **Concept:** 4 BL • **Transmissie:** Sram X0 • **Achterderailleur:** X0 • **Crankstel:** Sram 44/33/22 PF • **Remmen:** Formula RX • **Wielen:** DT CSW MA 1.0 for Cube

+ Polyvalent, comfortabel

- Remmen

De AMS 110 van Cube is alleen verkrijgbaar met een aluminium frame. Dit model wordt naar voren geschoven als een polyvalente full-suspension voor de doorsneebiker. Dat blijkt ook uit de prijzen van de drie montages. Het 4BL-veersysteem is heel klassiek, maar Cube heeft er wel heel wat aandacht aan besteed. Zo werden de scharnierpunten aan iedere framemaat aangepast. Jullie konden ook op stap met de Pro-montage met SLX-componenten (1.849 € en 13 kg). Van de AMS 110 bestaat ook een WLS-versie voor de dames.

Mening van de lezers 7,95/10

Pierre vond meteen dat deze bike voor beginnende bikers bedoeld is. De Cube is comfortabel, boezemt het nodige vertrouwen in en laat zich vlot sturen. Over het comfort waren de meningen meer verdeeld. Dat heeft alles te maken met de instelling van de vering: het valt niet mee om een goed compromis te vinden tussen comfort en rendement. Qua rijgedrag wordt de AMS 110 bestempeld als een wendbare bike die vlot vooruit gaat. Wim haalde hiervoor de term 'universeel' boven, aangezien hij volgens hem in de smaak van een breed publiek zal vallen. De enige reden tot bezorgdheid wordt gevormd door de Formula-remmen, die volgens sommigen te hard bijten.

Men zou kunnen zeggen dat Cube met deze AMS breed mikt en daardoor ook in de smaak zou

Ander model

12,490 kg
2.059 €



CUBE AMS 110 WLS Pro

Frame: Alu 7005 TB HF • **Maat:** 17" • **Vork:** RockShox Reba RL PopLock • **Veerweg vork:** 110 • **Demper:** Fox RP23 BoostValve • **Veerweg achter:** 110 • **Concept:** 4 BL • **Transmissie:** Shimano SLX/XT • **Achterderailleur:** XT • **Crankstel:** XT 42/32/24 PF • **Remmen:** Formula RX • **Wielen:** Sunringlé Radium

moeten vallen van een ruim toerpubliek dat maar niet kan beslissen welke full-suspension het wil. De liefhebber van stevige prestaties zal niet erg gelukkig zijn met het rendement dat de bike biedt. Hij is ook te zwaar. En voor de liefhebber van ritten die tegen een heel behoorlijk tempo worden gereden, zal de veerweg te krap uitvallen. Maar

de fabrikant heeft op dat vlak nog alternatieven in zijn aanbod.

Bij de damesversie werden vooral het comfort en de wendbaarheid op prijs gesteld. Het commentaar gaat dan ook in dezelfde richting, hoewel het forse gewicht hier... zwaarder doorweegt dan bij de heren.

CUBE AMS 130 SLT

12,455 kg
2.999 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Alu 7005 TB HF • **Maat:** 18" • **Vork:** Fox 32 Factory Talas FIT RLC QR15 • **Veerweg vork:** 110/130/150 • **Demper:** Fox Factory RP23 BV XV • **Veerweg achter:** 130 • **Concept:** 4 BL • **Transmissie:** Shimano XT • **Achterderailleur:** XT • **Crankstel:** XT 42/32/24 PF • **Remmen:** XT XC • **Wielen:** Easton Haven

+ Comfort, wendbaarheid

- Niets te melden

Cube biedt op basis van zijn aluminiumframe zijn AMS-platform met drie verschillende veerwegen aan. De 130 situeert zich logischerwijze tussen de 110 en de 150. Cube had drie montages naar de HBD meegebracht, maar had de goedkoopste montage (1.549 €) thuis gelaten. Vorig jaar waren we na een vergelijkingstest al tot de conclusie gekomen dat de 130 de meest polyvalente van de drie was.

Ander model

13,455 kg
1.949 €



CUBE

Frame: Alu 7005 TB HF • **Maat:** 20" • **Vork:** RockShox Revelation RL PopLock • **Veerweg vork:** 120-140 • **Demper:** Fox Performance RP23 BSD • **Veerweg achter:** 130 • **Concept:** 4 BL • **Transmissie:** Shimano SLX/XT • **Achterderailleur:** XT • **Crankstel:** Shimano M552 42/32/24 PF • **Remmen:** Shimano M505 • **Wielen:** RFR ZX24/Shimano XT XC

Mening van de lezers 8,23/10

Ook in jullie ogen is deze 130 een heel polyvalente bike. Velen vonden dan ook dat dit de fiets was die ze zochten. Voor alle duidelijkheid vermelden we er toch even bij dat de SLT-versie de meeste punten kreeg en dat de extra kg van de Pro zich wel degelijk liet voelen. Hoewel de 130 omwille van zijn positie en zijn veerweg niet geschikt is voor XC, ontwaarde Mathias er toch een 'racy' karakter in. De bike is in ieder geval relatief nerveus en heeft dankzij zijn Talas-vork (waarvan de veerweg kan worden ingekort) weinig moeite met een bergopstap. Clark bestempelde hem

zelfs als een "fantastische klimmer". In geen enkel commentaar vonden we het woord 'pompen' terug. De Cube heeft een goed rendement, maar blijkt op bergafstukken ook voldoende comfort en fun te bieden. Philippe vindt de AMS 130 heel homogeen en zijn besturing scherp in technische bergafstukken. Velen misten wel wat persoonlijkheid wanneer het bergaf gaat, maar daar staat tegenover dat dit model veel vertrouwen inboezemt. Met zijn bijna onklopbare verhouding prijs/kwaliteit is de AMS 130 een uitstekende veelzijdige fiets die uitstekend geschikt is voor lange ritten.



CUBE AMS 150 SL

13,335 kg

3.099 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Alu 7005 TB HF • **Maat:** 18" • **Vork:** Fox 32F Factory Talas Fit RLC Kashima QR15 • **Veerweg vork:** 120-150
• **Demper:** Fox Factory RP23 BV XV Kashima • **Veerweg achter:** 150 • **Concept:** 4 BL • **Transmissie:** Shimano XT
• **Achterderailleur:** XT • **Crankstel:** XT 42/32/24 PF •
Remmen: XT XC • **Wielen:** DT CSW MA 2.0 for Cube

De AMS 150 is de versie met de grootste veerweg binnen de AMS-familie. Deze uitvoering werd tijdens de testdagen vertegenwoordigd door de duurste montage met een aluminium-frame. Daarnaast vind je in het assortiment van Cube ook nog de HPC-carbonversie van de 150 (3 montages). Dit is voorlopig de enige AMS die rond een carbonframe is opgetrokken. De SL-montage is het toppunt van klassieke technologie, compleet met een volledige XT-groep, Fox-veringen en DT Swiss-wielen.

Mening van de lezers 8,20/10

De 150 is een bike die door de gedrongen rechtoppositie van de biker veeleer op gebruik op naar beneden hellend terrein is afgestemd. Zijn veren werken perfect en staan garant voor een perfecte stabiliteit. Veel testrijders waren ook bijzonder in hun nopjes over het geboden comfort. Wanneer je echter iets agressiever uit de hoek wilt komen, mist de bike de nodige nervositeit. Globaal genomen gaven jullie de voorkeur aan de 130, die meer polyvalent is.

+ Stabiliteit, aanpasbare zadelpen

- Rendement



CUBE Stereo Pro

13,840 kg
2.059 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Alu 7005 TB HF • **Maat:** 18" • **Vork:** RockShox Revelation RL PopLock • **Veerweg vork:** 120-150 • **Demper:** Fox Performance RP23 BSD • **Veerweg achter:** 150 • **Concept:** 4 BL • **Transmissie:** Shimano SLX/XT • **Achterderailleur:** XT • **Crankstel:** Shimano M552 42/32/24 • **Remmen:** Formula RX • **Wielen:** Sunringlé Radium

+ Stabiliteit

- Gewicht



Ander model

13,530 kg
2.569 €



CUBE Stereo Race

Frame: Alu 7005 TB HF • **Maat:** 20" • **Vork:** Fox 32F Factory Talas RLC Fit QR15 • **Veerweg vork:** 120-150 • **Demper:** Fox Factory RP23 BV • **Veerweg achter:** 140 • **Concept:** 4 BL • **Transmissie:** Shimano XT • **Achterderailleur:** XT • **Crankstel:** 42/32/24 PF • **Remmen:** Formula RX • **Wielen:** Easton EXP500

Cube heeft in zijn assortiment twee platformen van full-suspensionmodellen die gebruikmaken van veerwegen die nauw bij elkaar aansluiten. De Stereo beschikt over een veerweg van 140 mm en werkt nog altijd met een 4 bar linkage-veersysteem, maar dan wel met een link die een meer lineaire dempingscurve zou moeten opleveren dan het progressieve alternatief van de AMS-modellen. In dit platform vinden we ook

de Sting (120 mm) en de Fritz (160 mm). Van de Stereo is ook een versie met een HPC-carbonframe verkrijgbaar.

Mening van de lezers 7,13/10

De aluminiumversie van deze bike met zijn veerweg van 140 mm is vrij zwaar, waardoor zijn klimcapaciteiten in het gedrang komen. De bike pompt

niet op bergopstukken en zijn (moeilijk bereikbare) ProPedal-systeem werkt behoorlijk, maar blijkbaar weegt dat alles niet op tegen het hoge gewicht. Alleen op bergafstukken kon dit model op flink wat sympathie rekenen. Frédéric vond dat dit geen fiets is voor iedere dag. Deze Cube bleek te log in vergelijking met andere fietsen met een veerweg van 140 mm en ook op het vlak van de veelzijdigheid schoot hij duidelijk tekort.

FOCUS FSL 5.0

12,175 kg
2.899 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Full carbon FLS Focus • **Maat:** S • **Vork:** RockShox Reba RL • **Veerweg vork:** 100 • **Demper:** Fox Float RL • **Veerweg achter:** 100 • **Concept:** Mono+links • **Transmissie:** Shimano XT/Deore • **Achterderailleur:** XT • **Crankstel:** FSA Comet PF30 • **Remmen:** Magura MT2 • **Wielen:** Concept/Concept SL

+ Vering, Magura remmen, design

- Niets te melden

De Focus FSL is een full-suspension met een duidelijke cross-country roeping. De vering is een monospilstelsysteem met een link, dat wel wat gelijkenissen vertoont met de oplossing van Rocky Mountain. Alleen is de demper hier niet onder de bovenbuis bevestigd, maar wel boven de bovenbuis. Focus biedt van dit carbonframe vijf verschillende montageversies aan waarvan de prijzen variëren van 2.899 tot 7.199 €. De fabrikant had twee modellen naar de HBD meegebracht; de 5.0 werd daarvan het vaakst aan het werk gezet.

Mening van de lezers 8,30/10

Hoewel de FSL geboekstaafd staat als een heel sportieve bike, verrast hij door het compromis dat hij biedt op het vlak van rendement en comfort. De vering reageert niet op de bewegingen van de pedalen en blijft op technisch terrein actief. Zelfs wanneer het ProPedal-systeem niet te hulp wordt geroepen, pompt het systeem heel weinig. En wanneer je dan toch een pompende beweging voelt (omdat je minder lucht hebt ingesteld), werkt het ProPedal-systeem heel goed. Ook de hendel waarmee je het systeem kunt bedienen, is gemakkelijk bereikbaar.

Olivier merkte tijdens zijn rit met de goedkoopste montage dat je op deze bike echt geen luxueuze uitrustingsitems nodig hebt om op de bergafstukken over voldoende rendement en grip te beschikken.

De FSL blijkt ook op de bergafstukken heel

Ander model

11,050 kg
4.349 €



FOCUS FSL 3.0

Frame: Full carbon FLS Focus • **Maat:** S • **Vork:** RockShox Sid RLT RL • **Veerweg vork:** 100 • **Demper:** RockShox Monarch RT 3 • **Veerweg achter:** 100 • **Concept:** Mono+links • **Transmissie:** Sram X0 • **Achterderailleur:** X0 • **Crankstel:** X0 PF30 • **Remmen:** Avid Elixir 7 • **Wielen:** DT Swiss X1600

wendbaar – ondanks het heel smalle stuur. Over de besturing en de stabiliteit hoorden we niets dan lof.

Deze Focus is een full-suspension die van een uitstekend rendement en een uitmuntende wendbaarheid geniet. Dit is een bike die duidelijk mikt

op prestaties en die daardoor vooral in de smaak viel van eerder sportief ingestelde bikers. Voor hen is dit een van hun droombikes. Toerrijders daarentegen hadden liever wat meer veerweg onder de bike gezien...

GRANVILLE Flow

11,665 kg

2.999 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Carbone HR UD • **Maat:** L • **Vork:** DT Swiss XRM 100 remote tapered • **Veerweg vork:** 100 • **Demper:** DT Swiss M210 • **Veerweg achter:** 110 • **Concept:** Mono-link • **Transmissie:** Sram X9 • **Achterderailleur:** X9 • **Crankstel:** X9 triple • **Remmen:** Avid • **Wielen:** DT Swiss X430

De Flow is de nieuwe full-suspension met een 4bar linkage veersysteem en meteen ook de eerste met een carbonframe met een (theoretische) veerweg achteraan van 115 mm en een voorvering van 100 mm. Granville biedt van dit model twee verschillende montages aan met DT Swiss-vingen, maar wie dat wil, kan met behulp van de Bike Configurator op de site van het merk ook een versie 'à la carte' samenstellen.

Mening van de lezers 8,36/10

Julie waren erg te spreken over de mogelijkheid om de veringen op dit model vast te zetten. Het lock-outsysteem bleek bovendien nauwkeurig en heel gebruiksvriendelijk te werken. De rijpositie is goed om stevig op de pedalen te trappen, maar het comfort viel niet meteen op. Dit is in ieder geval wel een bike die in de smaak zal vallen bij heel sportieve bikers die vooral over een heel nerveus frame willen beschikken.



+ Wendbaarheid

- Comfort

GT Force Carbon Expert

12,730 kg
3.999 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Carbon GT Monocoque • **Maat:** L • **Vork:** Fox 32 RLC Fit QR15 • **Veerweg vork:** 150 • **Demper:** Fox RP23 BoostValve • **Veerweg achter:** 150 • **Concept:** I-Drive • **Transmissie:** Shimano SLX/Alivio • **Achterderailleur:** XT • **Crankstel:** Shimano XT 38/26 • **Remmen:** Formula RX1 180 mm • **Wielen:** Easton EA70 Thru Axle

+ Rendement, comfort, stabiliteit

- Niets te melden

GT heeft in zijn assortiment twee fietsen met een veerweg van 150 mm – de Sanction met een aluminiumframe voor het betere enduro-werk en de Force voor een meer all mountain-gebruik. De frames van beide fietsen verschillen wel. De Force is gebaseerd op een monocoqueframe van carbon (3 montages) of van aluminium (2 montages). GT had de Expert-montage meegebracht naar onze testdagen. In 2012 werd het frame van de Force aangepast door middel van een conisch balhoofd en achterpatten die aan de 12x142-standaard beantwoorden. De vering is nog altijd een Independent Drive-systeem, waarbij het trapshuis zwevend tussen het voor- en het achterframe is aangebracht. In vergelijking met het model dat vorig jaar werd getest, reed GT dit jaar een 500 g lichter (en 1.500 € goedkoper) model voor. Zo zie je maar dat niet alles duurder wordt...

Mening van de lezers 8,58/10

Over de Force liepen de meningen vrij gelijk, waardoor men ook tot vergelijkbare conclusies kwam. Zo waren jullie verrast door het rendement van een bike met deze veerweg. De vering van GT werkt onafhankelijk en velen merkten dan ook dat de fiets niet pompt. De rijpositie is polyvalent en het stuur is niet al te zeer verhoogd – en zoiets helpt bij het bergop rijden. David had echter de voorkeur gegeven aan een hoger stuur, zodat de bike op bergafstukken nog steviger zou kunnen doorfietsen. Maar ook het vrij bescheiden gewicht van 13 kg (zeker gezien de veerweg) is een troef bij het klimmen.



Toch zijn bergafstukken het favoriete speelterrein van de Force – zoals je al had kunnen afleiden uit de ruime veerweg van 150 mm. De GT biedt heel wat comfort op vlak terrein en op bergafstukken. Met zwaar terrein heeft hij helemaal geen problemen en door zijn stabiliteit boezemt hij ook

heel wat vertrouwen in. Je kunt je dus gerust laten gaan zonder dat je de remmen aan het werk hoeft te zetten in lange, snelle bochten. Deze GT werd bestempeld als doeltreffend en polyvalent. Alleen over de look bestond nogal wat onenigheid: niet iedereen werd wild van de flashy kleuren...

GT Fury Carbon World Cup

17,155 kg
6.199 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Carbon GT Monocoque • **Maat:** M • **Vork:** Fox 40 RC2 Fit Kashima • **Veerweg vork:** 203 • **Demper:** Fox DHX RC4 Coil Kashima • **Veerweg achter:** 210 • **Concept:** I-Drive • **Transmissie:** Sram X5/X7/Shimano Deore • **Achterderailleur:** X0 • **Crankstel:** Race Face Atlas FR 36T 83 mm • **Remmen:** Formula RO 203/180 mm • **Wielen:** Easton Havoc • **Prijs frame:** 3.299€

+ Gewicht

- Niets te melden

De fiets van het DG-team van GT is de Fury World Cup. Dit was jaren geleden de eerste carbon downhillbike die in de wereldbeker aan de start verscheen, maar intussen is dit soort modellen heel gewoon geworden. Jullie konden met andere woorden op stap met een bike van wereldklasse op de piste van Malmedy. En dat was een kans die velen niet links lieten liggen. In vergelijking met vorig jaar is GT erin geslaagd om het gewicht van de Fury nog verder naar beneden te halen. Dat komt intussen in de buurt van 17 kg.

Mening van de lezers 9,33/10

Jullie vonden de Fury perfect voor downhillwedstrijden. Terwijl de meeste downhillbikes zo ontworpen zijn dat ze met beide wielen op de grond blijven en heel hoge snelheden halen, bleek de Fury een goed compromis te bieden tussen stabiliteit en wendbaarheid. Uitgerekend door die wendbaarheid heeft hij ook een heel speels karakter. Deze bike werd in zijn categorie gewoonweg als perfect omschreven. Dat verklaart meteen ook zijn hoge score.



KONA Abracadabra

12,545 kg
3.999 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: alu Scandium 69 butted Kona • **Maat:** L • **Vork:** Fox Talas RL Fit QR15 • **Veerweg vork:** 150 • **Demper:** Fox RP23 BSD • **Veerweg achter:** 150 • **Concept:** Magic Link • **Transmissie:** Shimano XT/SLX • **Achterderailleur:** XT • **Crankstel:** Shimano XT 38/26 BSA • **Remmen:** Avid Elixir 7 180/160 mm • **Wielen:** Easton Haven QR15/142x12



Fun, wendbaarheid, rijgedrag op bergafstukken



Gewicht, ontbreken van telescopische zadelpen

Het is intussen alweer vijf jaar geleden dat Kona zijn Magic Link-vering op de markt bracht. Dat systeem is gebaseerd op het principe om de hoofddemper met een hulpdemper te combineren. Die hulpdemper wordt horizontaal geplaatst en maakt gebruik van een stalen veer. Hij wordt ook zo geplaatst dat zijn werking niet wordt beïnvloed door de beweging van de pedalen, maar dat hij alleen aan de slag gaat wanneer er niet op de pedalen wordt getrapt. Dit systeem is niet bedoeld als een antipompsysteem, maar moet er wel voor zorgen dat er tijdens het trappen op de pedalen minder veerweg beschikbaar is en dat de biker rechter en meer naar voren zit. Zodra de twee dempers gelijktijdig werken, neemt de veerweg toe en verschuift de rijpositie naar achteren. De Kona Cadabra en Abra Cadabra worden met de Magic Link op pad gestuurd. Hier bedraagt de veerweg van de hoofddemper tijdens het trappen op de pedalen 100 mm en 160 mm wanneer ook de hulpdemper in actie schiet (d.w.z. wanneer er niet meer op de pedalen wordt getrapt). Kona zakte met zijn twee montages af naar Malmedy. Tussen de Abra en de Cadabra zit een prijsverschil van 1.000 € en een gewichtsverschil van evenveel grammen. In het aanbod van het merk vind je verder nog de 2+2 op basis van hetzelfde concept en met een achtervering waarvan de veerweg varieert van 50 tot 100 mm, en de Coilair waarvan de maximale veerweg 180 mm bedraagt.

Ander model

13,500 kg
2.999 €



KONA Cadabra

Frame: alu Scandium 69 butted Kona • **Maat:** 19 • **Vork:** Fox F32 Talas RL QR15 • **Veerweg vork:** 150 • **Demper:** Fox RP2 BSD • **Veerweg achter:** 150 • **Concept:** Magic Link • **Transmissie:** Shimano SLX/XT • **Achterderailleur:** XT • **Crankstel:** Shimano M552 42/32/24 BSA • **Remmen:** Avid Elixir 5 180/160 mm • **Wielen:** Easton XC

zijn fietsen. Dat wordt nog maar eens onderstreept door dit concept. Léo was helemaal weg van de heel doeltreffende vering bij het bergop rijden en van de wendbaarheid bij het bergaf rijden. Jorgen bevestigde dat de Magic Link wel degelijk werkt. Velen toonden zich verbaasd over het geboden rendement bij het bergop rijden. Het is vooral de werking van de vering en de stijfheid die in de smaak vielen. Afgezien daarvan vonden jullie de Kona toch

wel zwaar. Steven droomde hardop over een lichtere carbonversie. De Abra Cadabra biedt de meeste lol bij het bergaf rijden. Geert vergeleek dit model met een limousine, die een rijgedrag vertoont waar je maar niet genoeg van krijgt. Maar een instelbare zadelpen zou het plaatje compleet maken. Het Magic Link-concept blijft jullie duidelijk charmeren. Op dit all mountain-model toont de oplossing in ieder geval hoe doeltreffend ze werkt...

Mening van de lezers 8,64/10

Kona is een merk dat onder meer bekend is omwille van de vrolijke kleuren en het hoge fungehalte van

KONA Entourage

17,060 kg
2.499 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Alu 7005 Clump Kona • **Maat:** L • **Vork:** RockShox Domain R Coil • **Veerweg vork:** 160 • **Demper:** Fox Van R • **Veerweg achter:** 170 • **Concept:** Mono+links • **Transmissie:** Sram X7/X5 • **Achterderailleur:** X7 • **Crankstel:** FSA Gravity Moto FR 34T • **Remmen:** Avid Code R 180/200 mm • **Wielen:** Sun MTX 33/Formula 20 mm - 150X12 mm



Wendbaarheid, geen gewenningsperiode vereist



Hernemen

Kona nam vorig jaar zijn Gravity-modellen onder handen. Daarnaast moest de Stinky verdwijnen; die werd vervangen door deze Entourage. De nieuwkomer maakt nog altijd gebruik van een monospilvering met link, maar het frame werd wel stijver en lichter gemaakt. Bovendien zijn de lijnen van de fiets fijner. Van de Entourage bestaat ook een Deluxe-versie (4.000 €) met meer prestigieuze uitrustingsitems.

Mening van de lezers 8,46/10

Kona heeft zijn Gravity's altijd tegen prijzen aangeboden die beginnende bikers niet afschrikken. Maar ook de bikes zelf zijn 'debutantvriendelijk'. Je hoeft niet over een uitgebreide ervaring te beschikken om redelijk vlot rond te gaan met deze fiets. Christophe beleefde bijvoorbeeld heel wat lol aan zijn proefrit. De behoorlijke wendbaarheid wordt nog op een hoger peil getild dankzij het lage gewicht (zeker gezien de veerweg). Kona slaagt er dankzij zijn ervaring in om een evenwichtige bike in elkaar te zetten, waarmee je ook gemakkelijk kunt jumpen. De fiets duikt ook vlot snelle bochten in en behoudt gemakkelijk zijn stabiliteit. De Entourage mist wel wat pit bij het hernemen, maar daar konden jullie blijkaar best mee leven. Dit is met andere woorden een betaalbare bike die een beginnende die wel eens op een bike park uit de bol wil gaan, het nodige vertrouwen kan bieden.



KONA Operator DH

18,090 kg

2.699 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Alu 7005 DH Kona • **Maat:** M • **Vork:** RockShox Boxxer Race • **Veerweg vork:** 200 • **Demper:** Fox Van RC • **Veerweg achter:** 200 • **Concept:** Mono+links • **Transmissie:** Sram X7/X9 • **Achterderailleur:** X9 • **Crankstel:** Gravity Gap 36T • **Remmen:** Avid Code R 200/180 • **Wielen:** Sun MTX 33/Formula 20 mm - 150X12 mm



Prijs, rijgedrag



Instelling vork

De Operator DH maakte vorig jaar zijn debuut bij Kona als vervanger van de Stab. Het nieuwe model maakt gebruik van het monospil-concept met een tuimelaar, maar is wel lichter en stijver dan zijn voorganger. De nieuwe versie ziet er ook eenvoudiger uit – mede dankzij de vloeiender lijnen. De hoeken zijn minder steil en het balhoofd beantwoordt aan de 1.5-standaard. De Operator DH onderscheidt zich verder door zijn gewicht van 18 kg en een prijs van 2.700 €, wat een bijzonder gunstige verhouding tussen die waarden oplevert.

Mening van de lezers 8,98/10

Sommigen vroegen zich wellicht af of er geen addertje onder het gras zat toen ze het prijskaartje van dit model onder ogen kreeg. Dat bleek niet zo te zijn. De uitrustingsitems zijn van een heel hoog niveau. Sommigen vonden de remmen maar niets; anderen waren er helemaal weg van. Alleen de Boxxer-vork kreeg forse kritiek omwille van de moeilijkheid om een behoorlijke afstelling te vinden. Daardoor durfde de voorkant van de fiets wel eens te gaan schuiven. Voor het overige kreeg deze bike niets dan lof toegezwaaid. Hij is stabiel bij het jumpen en geeft ook blijk van de nodige stijfheid, waardoor je er vlot mee kunt versnellen. Door de geometrie voel je je meteen op je gemak aan het stuur – zelfs als je nog niet veel mountainbike-ervaring hebt. Hij is ook wendbaar en laat zich gemakkelijk door krappe bochten mennen. De Operator is een super downhillfiets met een verhouding prijs/kwaliteit die moeilijk te evenaren is.



KRAFTSTOFF F1 EVO

16,635 kg

979 €
(frame)

180
mm



TECHNISCHE FICHE

Frame: Alu 7005 • Maat: M • Vork: Marzocchi 66 QR20 • Veerweg vork: 180 • Demper: RockShox Monarch • Veerweg achter: 180 • Concept: Mono+link • Transmissie: Sram X9 • Achterderailleur: X9 • Crankstel: Truvativ Hammerschmidt AM • Remmen: Formula RO • Wielen: nm • Prijs frame: 979€



Stabiliteit, wendbaarheid, gewicht



Niets te melden

Het Oostenrijke Kraftstoff is vooral bekend om zijn bikes met grote veerwegen en de betaalbare prijzen van zijn frames. De F1 EVO valt verder nog op door het gebruik van een Hammerschmidt-transmissie.

Mening van de lezers 8,71/10

De F1 is een bike die scoort omwille van zijn stabiliteit en zijn wendbaarheid. Hij is dan ook perfect geschikt voor gebruik op Belgische bergafstukken of bikeparks, waar de wendbaarheid vooral van pas komt op de houtmodules. Bovendien spreidt hij dankzij zijn heel redelijke gewicht een levendig en wendbaar karakter tentoon. Een aangename verrassing dus in de Gravity-categorie.



KRAFTSTOFF D1 EVO

16,975 kg

1.495 €

(cadre)

210
mm



TECHNISCHE FICHE

Frame: Alu 7005 • **Maat:** unique • **Vork:** Bos Idylle RaRe • **Veerweg vork:** 200 • **Demper:** Bos Stoy RaRe • **Veerweg achter:** 210 • **Concept:** VPP Kraftstoff • **Transmissie:** Sram X7/X0 • **Achterderailleur:** X0 • **Crankstel:** Truvativ Descendant 38T • **Remmen:** Formula The One • **Wielen:** El Gallo • **Prijs frame:** 1.495€



Veringen, gewicht



Prijs

De D1 Evo is met zijn veerweg van 210 mm een van de grotere modellen van de Oostenrijkse constructeur Kraftstoff. Jullie konden twee versies testen. Die brachten beiden nog geen 17 kg op de weegschaal – wat een meer dan behoorlijke waarde is voor een downhillbike. Opvallend aan deze bike was het feit dat hij met een Franse BOS-vering was uitgerust.

Mening van de lezers 8,84/10

Jullie waren best te spreken over de BOS-veringen. Dat was overigens vaak het eerste commentaar dat jullie kwijt wilden. Sommigen vonden dat de vork nogal stug werkte, maar dat had verder geen gevolgen voor de kwaliteiten van de fiets. Anderen vonden dan weer dat de vork van BOS soepel werkte en even goed de kleine als de grote schokken opving. Ook het gewicht en de geometrie werden als positieve punten naar voren geschoven. Volgens jullie is de D1 Evo een evenwichtige bike waarvan het trapashuis zich op de ideale hoogte bevindt. Jullien zocht met deze bike liever snel en zwaar terrein dan langzame technische stukken op. Anderen vonden dan weer dat hij vrij wendbaar is. Zeker is wel dat flinke snelheden en forse jumps zijn specialiteit zijn. De Kraftstoff houdt ook van lange bochten, waar je gewoon je rijlijn kunt blijven volgen zonder dat je de remmen te hulp moet roepen. De D1 Evo is een pure downhillfiets die zich het meest thuis voelt op een snelle piste en die voortaan niet meer hoeft onder te doen voor de fietsen van de grote merken.



LAPIERRE X-Flow 412

13,060 kg
2.699 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Alu Superlite Pendbox • **Maat:** M • **Vork:** Fox 32 F RL Fit • **Veerweg vork:** 120 • **Demper:** Fox RP2 • **Veerweg achter:** 120 • **Concept:** VPP Lapierre • **Transmissie:** Shimano XT/SLX • **Achterderailleur:** XT • **Crankstel:** Shimano XT 42/32/24 • **Remmen:** Formula RX • **Wielen:** Easton EA70 XCT



Comfort, rijgedrag



Complexiteit van het systeem, gewicht

Het grote nieuws van Lapierre voor het begin van dit jaar is het X-Flow platform, een full-suspension met een veerweg van 120 mm die het PendBox-veringprincipe overneemt dat op het downhillmodel was geïntroduceerd. Volgens de fabrikant heeft deze vering een antipompwerking. Het platform wordt aangeboden met een carbon en met een aluminium frame. Lapierre stelde op de HBD twee verschillende montages van iedere versie en een damesmodel ter beschikking. De goedkoopste aluminiummontage werd het vaakst van stal gehaald.

Mening van de lezers 7,82/10

De meningen liepen nogal uiteen over deze X-Flow. De rijpositie was behoorlijk voor de enen, maar was gewoonweg onmogelijk voor de anderen. Je zit ook vrij rechtop op de fiets, waardoor je je vanzelf meer gaat concentreren op het stuurwerk dan op het duwwerk...

De grote troef van de X-Flow is het geboden comfort. Daarom lijkt dit model voor velen ook geschikt voor lange afstandsritten. De meeste testrijders vonden dat de demper moeilijk bereikbaar was en dat het moeilijk was om het ProPedal-systeem in te schakelen. Jullie zouden dan ook de voorkeur hebben gegeven aan een bediening vanaf het stuur. Bovendien bleek het ProPedal-systeem vaak niet goed genoeg te werken om de pompde werking tegen te gaan. Alleen als je recht op de trappers gaat staan, voel je dat de vering wordt geblokkeerd. Toch is het zaak om het systeem bij het bergop rijden in te schakelen, want anders voelt de bike te log aan. De X-Flow mist dynamiek – ondanks het feit dat het frame stijf genoeg is. De carbonversies

Ander model

11,295 kg
4.899 €



LAPIERRE X-Flow 712

Frame: Full Carbon Pendbox • **Maat:** M • **Vork:** Fox 32 F RLC Fit • **Veerweg vork:** 120 • **Demper:** Fox RP2 HV Boost Valve • **Veerweg achter:** 120 • **Concept:** VPP Lapierre • **Transmissie:** Shimano XTR/SLX • **Achterderailleur:** XTR • **Crankstel:** Shimano XTR 42/32/24 • **Remmen:** Formula RX1 • **Wielen:** Easton EA 90 XC

zijn lichter en dat voel je ook. Maar gezien de prijs vonden jullie toch dat de aluminiummodellen een gunstiger verhouding prijs/kwaliteit boden. Gelukkig biedt de X-Flow de nodige fun op vlak terrein of op hellingen bergaf. In dat laatste geval krijg je heel wat vertrouwen door de stabiliteit van de fiets. Het speelse karakter waar hij dan blijk van geeft, laat je snel vergeten dat hij bij het klimmen nogal zwaar aanvoelde. Jullie bestempelden dit model uiteindelijk als polyvalent en geschikt voor lange afstanden en een sportief gebruik.

Lapierre X-Flow 612

11,905 kg
3.899 €



LAPIERRE Zesty 514

12,375 kg
3.199 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Full Carbon OST+ • **Maat:** L • **Vork:** RockShox Revelation RL QR15 • **Veerweg vork:** 140 • **Demper:** Fox RP2 HV • **Veerweg achter:** 140 • **Concept:** VPP Lapierre • **Transmissie:** Shimano SLX/XT • **Achterderailleur:** XT • **Crankstel:** Shimano SLX 42/32/24 • **Remmen:** Formula RX • **Wielen:** Mavic CrossRide

+	Comfort, rendement, rijpositie
-	Remmen, bekabeling, niet instelbare vork

De Zesty is een van de populairste bikes met een veerweg van 140 mm die tegenwoordig op de markt verkrijgbaar zijn. Dit full-carbon-model werd voor dit jaar met een vernieuwde link op pad gestuurd, die een meer actieve vering zou moeten bieden bij het begin van de veerweg. Voor 2013 gaat de evolutie verder met de introductie van een vork van 150 mm, waardoor de bike nog aangenamer voelt op bergafstukken. En dan zijn er natuurlijk ook nog de versies met de El Shock-demper, die automatisch blokkeert.

Mening van de lezers 8,11/10

Lapierre is een merk dat jullie op prijs stellen en waar jullie ook veel van verwachten. De Zesty was het model van het merk dat tijdens de Happy Bike Days het vaakst werd getest.

Op deze bike zit je gewoonweg perfect. Alles voelt homogeen aan – zowel tijdens het bergop als tijdens het bergaf rijden. Toch werd het meeste commentaar geleverd op de klimcapaciteiten. Bovendien liepen de meningen daarover nogal uiteen. We leerden daaruit dat de instelling van de demper duidelijk een grote rol speelt. Twee of drie testrijders hadden klachten over de pompende werking – zelfs met het ProPedal-systeem ingeschakeld. Toch waren de meeste bikers veeleer verrast door het rendement van deze 140 mm op de bergop stukken. De vering voelt stug aan zodra het ProPedal-systeem is ingeschakeld en dankzij de stijfheid van het frame kun je recht op de trappers een helling op stormen. Het gevoel van lichtheid verschilt wel flink van de ene biker tot de andere. De woorden 'licht' en 'zwaar' kwamen dan ook bi-



jna even vaak voor – maar wellicht is dat het gevolg van de perceptie en van de verwachtingen die men had toen men aan de rit begon. De Zesty is ook comfortabel, zodat hij erg aangenaam voelt in bergaf stukken, waar hij verder opvalt door zijn scherpe stuurgedrag. Door de wendbaar-

heid heeft hij een speels karakter; in de bochten reageert hij op een onberispelijke manier. Kortom, de Zesty is een heel polyvalente MTB die alleen op het vlak van de montage en de uitrustingsitems enkele steken laat vallen. En dat is wel jammer gezien de prijs van dit model.

LAPIERRE Spicy 516

14,490 kg
3.199 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Alu 7005 SL OST+ • **Maat:** M • **Vork:** Fox 36 F RLC • **Veerweg vork:** 160 • **Demper:** Fox RP2 XV • **Veerweg achter:** 160 • **Concept:** 4BL • **Transmissie:** Shimano SLX/XT • **Achterderailleur:** XT • **Crankstel:** SLX 36/22 • **Remmen:** Formula RX • **Wielen:** Alex FR30/Lapierre/Shimano M788

+ Stabiliteit

- Verhouding prijs/uitrusting, aluminiumframe



Ander model

14,925 kg
2.299 €



LAPIERRE Spicy 316

Frame: Alu 7005 SL OST+ • **Maat:** M • **Vork:** RockShox Domain R CL • **Veerweg vork:** 160 • **Demper:** Fox RP2 HV • **Veerweg achter:** 160 • **Concept:** 4BL • **Transmissie:** Shimano Deore • **Achterderailleur:** Deore • **Crankstel:** Shimano M545 36/22 • **Remmen:** Avid Elixir 3 200/180 • **Wielen:** Alex FR30/Lapierre/Shimano M788

Mening van de lezers 7,90/10

Ondanks zijn veerweg van 160 mm is de Spicy een polyvalente bike waar je je heel snel thuis op voelt. Hij aarzelt niet om vlot een helling op te rijden, maar – om het met de woorden van Jan te zeggen – “hij klimt heel behoorlijk tot het echt steil wordt”. De Spicy is dan ook in de eerste plaats bedoeld om je helemaal te laten gaan op bergafstukken. In die omstandigheden toont hij ook duidelijk uit welk hout

hij is gesneden. Hij is wendbaar op zwaar terrein, maar valt vooral op door zijn grote stabiliteit op hoge snelheden. Door zijn vering blijft hij stevig op de grond en laat hij ook licht jumpwerk toe. Jullie bestempelden hem terecht als een endurobike; voor het echte downhillgebeuren is hij immers te licht. Met deze bike kun je goed doortrappen als je dat wilt, maar het is vooral wanneer het bergaf gaat, dat hij zijn volle potentieel laat zien

De Spicy lijkt erg op de Zesty en maakt gebruik van hetzelfde 4 Bar Linkage veringconcept. De veerweg bedraagt hier wel 160 mm. Van de Spicy is sinds dit jaar ook een carbonversie verkrijgbaar, maar die was niet op de HBD aanwezig. Net als bij de Zesty was de link voor dit jaar onder handen genomen.

LAPIERRE DH Team

16,595 kg

6.499 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Alu Supreme 6/Carbon • **Maat:** L • **Vork:** Fox 40 RC2 Fit • **Veerweg vork:** 200 • **Demper:** Fox DHX RC4 • **Veerweg achter:** 200 • **Concept:** Mono+links • **Transmissie:** Sram XO • **Achterderailleur:** XO • **Crankstel:** Truvativ Descendant 36T • **Remmen:** Formula One Factory • **Wielen:** Easton Havoc



Vering, werking van de pedalen



Maat

Het nieuwe DH-frame van Lapierre werd vorig jaar op de markt gebracht na een ontwikkelingsfase waar onder meer Nicolas Vouilloz en het downhillteam hun steentje aan hadden bijgedragen. Het frame onderscheidt zich door het zwevende 'PendBox'-crankstel, dat los staat van de voor- en de achterdriehoek. Hiermee wil de fabrikant meer reactiviteit op de acceleraties in de bike inbouwen. Jullie konden op stap met de dure Team-versie, maar Lapierre brengt er ook een uitvoering van op de markt met goedkopere uitrustingsitems. Daarnaast is er nog een framekit van verkrijgbaar.

Mening van de lezers 8,75/10

Deze bike is een wedstrijdkanon, dat jullie graag in de bergen hadden willen testen. Toch kregen jullie ook in de Belgische Ardennen al een idee van de werking en van de souplesse van de veringen. Ondanks het gebruik van een vork met een dubbel T-stuk waren jullie aangenaam verrast door de wendbaarheid van de fiets. Deze Lapierre is gemaakt om er eens stevig in te vliegen – letterlijk en figuurlijk. De bike reageert heel alert op de bewegingen van de pedalen en is helemaal niet vermoeiend. Meerdere grote testrijders (meer dan 1,85 m) vonden wel dat zelfs de L-maat nog te klein was voor hen.

De DH Team is licht, doeltreffend bij het trappen en in staat om heel wat stof te doen opwaaien – net wat je mag verwachten dus van een moderne downhill competitiefiets.



LOOK 920

10,390 kg

5.499 €

120 mm



TECHNISCHE FICHE

Frame: Carbon VHM 3K monobloc • **Maat:** S • **Vork:** RockShox Sid RL PopLock tapered • **Veerweg vork:** 120 • **Demper:** DT Swiss HR Carbon • **Veerweg achter:** 120 • **Concept:** 4BL • **Transmissie:** Sram X0 • **Achterderailleur:** X0 • **Crankstel:** Sram X0 double • **Remmen:** X0 • **Wielen:** Mavic CrossMax SLR • **Prijs frame:** 3.499€



Rendement, esthetische kwaliteiten



Nervositeit, prijs

Look, een merk van wegfietsen dat vooral bekend is om zijn carbonframes, begint nu ook in MTB-land een reputatie bij elkaar te rijden met een carbon hardtail. In het full-suspension-segment stelde het merk eerst een model voor met een vering op basis van een VPP-systeem, maar dat was niet echt een succes. Vorig jaar pakte Look uit met zijn eerste in eigen huis ontwikkelde full-suspension. De 920 beschikt over een veerweg van 120 mm en is gericht op prestaties. Dit frame is ook voorzien van een geïntegreerde stuurpen, wat het racy karakter van de bike nog onderstreept. Look biedt zowel afzonderlijke frames als complete fietsen aan. In Malmedy konden jullie beide aan de tand voelen.

Ander model

11,450 kg

4.499 €



Mening van de lezers 8,30/10

Het uitzicht van de Look laat niemand onbewogen. Rudy was een van de bikers die dit zelfs de mooiste bike van de HBD vond. Gelukkig heeft de fiets ook nog andere troeven uit te spelen.

In de eerste plaats is er de geslaagde rijpositie; op deze bike zit je vrij laag met je neus over het stuur. Sommigen vonden dit niet ideaal – zeker niet in bergafstukken.

Over de vering waren de commentaren nogal breedvoerig. Velen meenden in de vering een antipompsysteem te herkennen. Toch moet de Look het met een klassieke 4BL stellen. De mogelijkheid om de demper te blokkeren, werd niet gemist: de DT Swiss werkt zo al vrij stug. Sommige testrijders hadden wel liever een Fox in de plaats gezien. Nicolas vond wel dat je de achterdriehoek voelt vervormen wanneer je de demper vast zet. Hij was overigens niet de enige die die 'flexibiliteit' voelde. De invloed op het rendement bleek

LOOK 920

Frame: Carbon VHM 3K monobloc • **Maat:** L • **Vork:** RockShox Reba RL PopLock tapered • **Veerweg vork:** 120 • **Demper:** DT Swiss HR Carbon • **Veerweg achter:** 120 • **Concept:** 4BL • **Transmissie:** Shimano SLX • **Achterderailleur:** SLX • **Crankstel:** Shimano SLX 42/32/24 • **Remmen:** SLX • **Wielen:** Fulcrum Red Metal 3 • **Prijs frame:** 3.499€

miniem, want dit is nog altijd het sterke punt van de 920. Fabrice bevestigde dat de kracht die je bij iedere pedaalslag op de pedalen zet, onmiddellijk wordt doorgegeven. Over het comfort bestond er minder eensgezindheid. De toerrijders vonden dat het comfort gewoonweg onbestaande was, terwijl de sportieve marathonliefhebbers meenden dat de Look op dat vlak net bood wat je nodig hebt.

Amoly omschreef de Look als een hardtail met een vering op bergafstukken. Ook nu weer vonden de toerliefhebbers (zoals Raphael) de bike te nerveus en te reactief, waardoor hij moeilijk te controleren is bij het bergaf rijden. De sportievelingen waren er dan

weer van overtuigd dat de bike zich uitstekend redt op technisch terrein en bij het rijden over boomwortels. Peter vond dat de Look niet de indruk gaf dat je over een veerweg van 120 mm beschikte. Wat de uitrustingen betreft, werd de SLX-montage te zwaar bevonden en bleek de Reba-vork niet te kunnen volgen bij snel opeenvolgende schokken.

Antonio meende dat dit model bestemd is voor ervaren sportievelingen, want voor al wie het potentieel niet volop kan benutten, zou het jammer zijn om zoveel geld uit te geven voor een bike. Bernard vond de Look ook al te zeer op XC-gebruik gericht. De marathonrijders waren wel bijzonder gelukkig met de bike.

MERIDA Ninety Nine Team

9,245 kg
7.999 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Carbon Nano T2T DC Merida • **Maat:** 16" • **Vork:** DT Swiss XCR Race remote • **Veerweg vork:** 100 • **Demper:** DT Swiss XR Carbon remote • **Veerweg achter:** 96 • **Concept:** Mono+links • **Transmissie:** Sram XX • **Achterderailleur:** XX • **Crankstel:** XX 42/28 BB30 • **Remmen:** XX 160/180 mm • **Wielen:** Alex XCR/DT 240 S



Gewicht, rendement



Prijs, vork, slickbanden

Wanneer Merida met een nieuwe fiets op de proppen komt, dan is dat altijd in de heel dure en exclusieve Team-montage. De 99 (spreek uit: Ninety Nine) is een nieuwe full-suspension die in de plaats komt van de 96. Hij maakt gebruik van een monospilconcept met tuimelaar. Het scharnierpunt vlakbij de achteras staat nog altijd op de staande achtervorken, waardoor dit geen 4BL is – ondanks de vele visuele gelijkenissen.

Mening van de lezers 8,69/10

Een full-suspension van 9 kg? Je moet al van goeden huize zijn om te weerstaan aan de verleiding om daarmee even op stap te gaan – welk prijskaartje er ook aan vast hangt. Jullie waren duidelijk flink onder de indruk van het gewicht. Ook over het rendement hoorden we niemand klagen – uiteindelijk is dit een fiets die voor wedstrijdgebruik werd ontwikkeld. Het spreekt voor zich dat deze bike heel vlot de heuvels opstormt. Het levendige karakter is een van zijn sterke punten; de 99 reageert onmiddellijk op iedere trap op de pedalen. De dubbele Sram XX-transmissie kan hier volop haar werk doen.

Ook de vering doet wat men ervan verwacht – d.w.z. het nodige comfort bieden. Toch werd ze vaak als hard bestempeld. Peter vond wel dat de extra veerweg ten opzichte van de 96 duidelijk voelbaar is... en dat dat extraatje mooi meegenomen is op de bergafstukken. De 99 krijgt heel wat lof toegezwaaid omwille van zijn gedrag op bergafstukken – wat ook te danken is aan de neutrale rijpositie. Toch is en blijft dit een crosscountry-fiets, die niet alles slikt. In technische afdalingen zit hij dan ook vrij dicht tegen zijn limiet aan. Het stuurgedrag



en de korte draaicirkel worden dan wel weer heel erg op prijs gesteld.

Merida gebruikt DT Swiss-vingen met hun specifieke blokkeersystemen voor en achter. Die systemen werken echter niet op dezelfde manier. De achterkant werd dan ook als weinig doeltreffend bestempeld. Maar ook de vork van DT Swiss kreeg heel wat kritiek, omdat ze enerzijds opeenvolgende

schokken in bergafstukken niet snel genoeg weet te volgen en omdat ze anderzijds niet stijf genoeg is. De 99 blijkt uiteindelijk een uitstekende fiets voor XC-, marathon- of sportief toergebruik – een duidelijk bewijs van zijn vrij polyvalente rijgedrag. De prijs daarentegen schrikt meer af. Maar gelukkig biedt Merida ook meer betaalbare degelijke montages aan.

NICOLAI Helius RC

11,515 kg

1.999 €

(cadre)



TECHNISCHE FICHE

Frame: Alu Easton Ultralight • Maat: M • Vork: Fox 32 F RLC • Vee-
achter: 100/120 • Concept: 4BL • Transmissie: Shimano XT • Ac-
Hope Mini • Wielen: DT Swiss XR 4.2D • Prijs frame: 1.999€

Bij Nicolai is de Helius RC de afgelopen jaren zo goed als ongemoeid gelaten. Dit four bar link-agemodel voor XC-gebruik is verkrijgbaar met twee veerwegen (100 of 120 mm), afhankelijk van het verankeringspunt van de demper op de link. Aan de fabricage van de frames is duidelijk heel wat zorg besteed. Het resultaat ziet er massief en stevig uit. Qua montage verkoopt Nicolai afzonderlijke frames, die 'à la carte' kunnen worden gemonteerd.

Mening van de lezers 8,57/10

Nicolai kan nog altijd rekenen op een brede schare fans die een aparte fiets best weten te appreciëren. De Helius is niet de lichtste van het veld, maar hij beantwoordt wel aan de vele verwachtingen van de bikers die op zoek zijn naar een fiets met geen al te forse veerweg die voldoende comfort en een neutrale positie biedt. Volgens Koen zou het gewicht een handicap kunnen zijn, maar dat vergeet je snel door het heel behoorlijke comfort. Ook de lichte wielen helpen bij het bergop rijden. Wanneer je de achtervering blokkeert, kun je tijdens het klimmen op een behoorlijk rendement rekenen. In bergafstukken blijft dit model wendbaar en voorspelbaar. Kortom, de Helius is een goede toerfiets voor de biker die op zoek is naar een model dat zich onderscheidt van de massaproductie.



ORBEA Occam S10

10,835 kg
5.899 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Carbon Silver • **Maat:** L • **Vork:** Fox 32 F RLC Fit • **Veerweg vork:** 120 • **Demper:** Fox RP23 • **Veerweg achter:** 123 • **Concept:** Mc Pherson+link • **Transmissie:** Shimano XTR • **Achterderailleur:** XTR • **Crankstel:** XTR 38/26 • **Remmen:** Formula R1 • **Wielen:** Mavic CrossMax SLR



Algemeen rijgedrag, gewicht



Prijs

Voor 2012 heeft Orbea zijn Occam vernieuwd. Dit model was vroeger een eenvoudige monospilbike met een veerweg van 115 mm, maar voortaan is de Occam een full-suspension met een veerweg van 120 mm die tot in de kleinste details werd ontwikkeld. De vering maakt gebruik van een gemeenschappelijk scharnierpunt met de as van het achterwiel en de hoofdspil is overgedimensioneerd uitgevoerd. Ook het veersysteem werd aangepast, zodat de demping progressief werkt. De Occam wordt onder de serienaam H met een hydroformed aluminiumframe en onder de serie-naam Silver met een carbon S-frame op de markt gebracht. Van de Occam is alleen een Gold-uitvoering verkrijgbaar; die is voorbehouden voor de heel lichte XC-modellen. Jullie konden een ritje maken met de S10-montage, de meest exclusieve montage die door Orbea op de markt wordt gebracht. Het Spaanse merk biedt er 4 van carbon en 4 van aluminium aan, met telkens een vork met een veerweg van 140 mm en een instelbare zadelpen.

Mening van de lezers 8,66/10

De Occam kende heel wat succes tijdens de tests. De meningen over deze bike verschilden ook slechts op enkele detailpunten. De rijpositie op de fiets is een beetje naar voren geschoven. Sommigen vonden dit iets te sportief. Zij zouden de lengte van de stuurpen inkorten. Overigens is dat perfect mogelijk via de site van Orbea wanneer je de fiets bij je reseller bestelt. De maten van de Occam zijn vrij groot; sommige testrijders raakten daardoor aanvankelijk wat in de war... Het rendement is uitstekend, maar wie vlot een



helling wil oprijden, moet wel het ProPedal-systeem aan het werk zetten. Daarvan moet de druk wel correct worden ingesteld. Dit model beschikt ook over uitstekende klimeigenschappen. Dat heeft hij te danken aan het gewicht dat als licht wordt bestempeld en dat bovendien goed gespreid is. De dubbele transmissie van Shimano daarentegen was een ongelukkige keuze, vonden jullie. De motriciteit op bergopstukken werd als heel goed bestempeld. De bike reageert op de minste beweging van de pedalen. Hij is levendig en nerveus – zelfs te nerveus volgens twee of drie testrijders, die de voorkeur gaven aan 'rustiger' karakters. Globaal genomen biedt de Occam uitstekende compromissen:

zijn comfort is uitstekend, maar dat gaat niet ten koste van het rendement. Hetzelfde geldt voor het compromis dat werd gevonden tussen de stabiliteit en de wendbaarheid. De wendbaarheid komt wel het best tot zijn recht; dat leidt ook tot een ludiek karakter bij het bergaf rijden. Op basis van de commentaren zouden we durven te stellen dat de Occam als de beste bike met een veerweg van 120 mm naar voren is gekomen tijdens de testdagen. Hij is perfect geschikt voor toer/trailgebruik, waar men van een bike verwacht dat hij even vlot bergop als bergaf kan rijden. Bovendien is dit model comfortabel en licht genoeg, zodat je hem ook voor lange ritten van stal kunt halen.

ORBEA Rallon 10

12,590 kg

5.199 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Alu Hydroform • **Maat:** L • **Vork:** Fox 32 Talas RLC Fit • **Veerweg vork:** 150 • **Demper:** Fox RP23 Boost Valve • **Veerweg achter:** 150 • **Concept:** Mono+link • **Transmissie:** Shimano XTR • **Achterderailleur:** XTR • **Crankstel:** XTR 44/32/22 • **Remmen:** Formula The One • **Wielen:** Mavic CrossMax ST

+ Comfort, vering

- Gewicht

De Rallon, die in mei 2011 op de markt werd gebracht, luidde een nieuw tijdperk in voor de full-suspensions bij Orbea. Het veersysteem van dit model werd heel nauwgezet ontworpen voor dit segment van fietsen met een veerweg van 150 mm, die vlot bergop moeten kunnen rijden. Van de Rallon worden zes verschillende montages aangeboden op basis van een aluminium frame. De X-versie is voorzien van uitrustingen die op stevig endurogebruik zijn gericht.

Mening van de lezers

7,75/10

Dit jaar moest de Rallon zo'n beetje in de schaduw van de Occam rijden.

Aangezien de vormen van de buizen van beide modellen sterk op elkaar lijken, wisten sommige testrijders die met de Rallon op stap gingen, niet eens dat ze met een aluminiumframe onderweg waren. Sommigen keken ook raar op toen ze uiteindelijk merkten dat hun testfiets over een veerweg van 150 mm beschikte. Ze waren dan ook opgestapt met het idee dat ze een ritje zouden maken met een toerfiets met een minder ruime veerweg. De XTR-componenten bezorgden hen evenwel een vertrouwenwekkend gevoel.

Het comfort is de grote troef van de Rallon. De veringen van deze bike zijn soepel, maar doeltreffend, aangezien ze alle schokken netjes opvangen. Het model lijkt ook licht. Bovendien klimt het goed dankzij de goede stijfheid. Wel pompt deze Orbea een beetje – en recht op de trappers gaan staan doe je best helemaal niet. Wanneer je blijft zitten, heeft de Rallon wel de neiging om te steigeren – of toch als je de veerweg van de Fox Talas-vork vooraf niet hebt aangepast. Maar het is op de bergafstukken dat hij zijn volle potentieel toont. In die omstandigheden laat hij zich van zijn sterkste (en meest nerveuze) kant zien. Nicolas was dan ook een van de vele testrijders die vaststelden dat je toch wel een minimum aan technische bagage in huis moet hebben om van deze fiets te genieten. Hij zou de Rallon dan ook niet aanraden aan beginnelingen. Deze bike is racy, erg nerveus en voorzien van een levendige besturing die een minder ervaren biker wel eens zou kunnen verrassen...

De Rallon is een heel sportieve fiets met een veerweg die ongetwijfeld in de smaak zal vallen van bikers die zich niet al te druk maken om het extra gewicht dat ze naar boven moeten mee zeulen als ze naar het startpunt van een downhillpiste rijden en die op dat moment slechts één ding voor ogen hebben: zich helemaal laten gaan bergaf!



RIDLEY Ignite FS ISP 1016A

11,780 kg

2.999 €

100
mm



TECHNISCHE FICHE

Frame: Carbon integrated seatpost • **Maat:** M • **Vork:** RockShox Reba RL PopLock • **Veerweg vork:** 100 • **Demper:** RockShox Ario 3.0 RL • **Veerweg achter:** 100 • **Concept:** Mono-link • **Transmissie:** Shimano XT • **Achterderailleur:** XT • **Crankstel:** FSA V-Drive 44/32/22 BB30 • **Remmen:** Avid Elixir 5 • **Wielen:** Fulcrum RM10 • **Prijs frame:** 1.999€

Ridley biedt al jarenlang een full-suspension aan waarvoor de ontwikkeling lijkt te zijn stilgevalen: een monospil met een overbrengingslink. Dit frame vind je ook bij sommige andere merken, die met dezelfde leverancier samenwerken.

De Ignite FS is een goede bike waarmee je een vlot tempo kunt aanhouden. Hij is ook wendbaar. Jullie vonden ook het rendement uitstekend, omdat jullie de demper konden blokkeren. Maar de vering springt er niet echt uit...

Mening van de lezers 8,07/10



+ Rendement

- Te kort stuur

ROSE Jabba Wood 8

10,965 kg
3.181 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Alu 7005 (2,3 kg) • **Maat:** L • **Vork:** Fox 32 F RLC QR15 • **Veerweg vork:** 130 • **Demper:** Fox RP23 • **Veerweg achter:** 130 • **Concept:** 4BL • **Transmissie:** Sram XO • **Achterderailleur:** X0 • **Crankstel:** Sram XO 44/33/22 PF30 • **Remmen:** Formula R1 Racing • **Wielen:** Crank Brothers Cobalt



Laag gewicht, uitrustingen



Doorgang van de kabels, comfort

Rose is het merk van Rose Versand, een van de grootste fietshandels in Duitsland en daardoor ook in Europa. Rose verkoopt niet alleen fietsen in de winkel, maar ook via een postordercatalogus, die omwille van het grote aantal accessoires dat je erin vindt, tot een echte referentie is uitgegroeid. Het merk heeft ook een hele reeks full-suspensions (met alle veerwegen) in het aanbod zitten. De Jabba Wood bijvoorbeeld is een model met een veerweg van 130 mm dat gebruik maakt van een 4 bar linkage-vering (net als alle andere modellen van het merk, overigens). Van de Jabba Wood bestaat ook een damesversie, de Crystal Stoke. Alle Rose-bikes worden 'à la carte' gemonteerd, zodat ieder budget er wel zijn gading vindt.

Ander model

11,410 kg
3.181 €



ROSE Crystal Stoke 8

Frame: Alu 7005 • **Maat:** L • **Vork:** Fox 32 F RLC QR15 • **Veerweg vork:** 130 • **Demper:** Fox RP23 • **Veerweg achter:** 130 • **Concept:** 4BL • **Transmissie:** Sram XO • **Achterderailleur:** X0 • **Crankstel:** X0 44/33/22 • **Remmen:** Formula R1 Racing Carbon • **Wielen:** Crank Brothers Cobalt

Mening van de lezers 7,74/10

Als er al een punt is waarover de meningen over Rose botsen, dan is het wel om de kleuren waarin de bikes zijn gezet. Ofwel hou je ervan, ofwel vind je ze spuuglelijk. Over de verhouding kwaliteit/prijs/uitrustingen/gewicht wordt er minder gekibeld. Deze full-suspension met een veerweg van 130 mm en een gewicht van minder dan 11 kg is een schot in de roos. Volgens Joeri is deze bike voorzien van de perfecte veerweg voor wie even vlot bergop als bergaf wil rijden. Vincent vond dan weer dat de vering vrij stug is. Enkelen meenden echter dat andere bikes met een veerweg van 130 mm meer comfort bieden. Ook de Magura-

vork werkt heel stug. Toch klaagden velen over het pompen. Dat zou volgens jullie met behulp van een lockout-systeem (dat vanaf het stuur moet kunnen worden bediend) kunnen worden verholpen.

Ondanks alles klimt de Jabba Wood behoorlijk en blijkt hij heel evenwichtig. Op bergafstukken blijkt de geometrie garant te staan voor een speels karakter; een helling nemen is dan ook een aangename oefening.

ROSE Verdida Green 8

12,195 kg
3.231 €



FICHE TECHNIQUE

Frame: Alu 7005 (2,6 kg) • **Maat:** M • **Vork:** Fox 32 Talas RLC QR15 • **Veerweg vork:** 150/120 • **Demper:** Fox RP23 Boost Valve • **Veerweg achter:** 150 • **Concept:** 4BL • **Transmissie:** Sram X0 • **Achterderailleur:** X0 • **Crankstel:** Sram X0 44/33/22 PF30 • **Remmen:** Formula The One • **Wielen:** DT Swiss XM 1650

Rose biedt full-suspensions in alle mogelijke veerwegcategorieën aan. Van dit all-mountainmodel met een veerweg van 150 mm bestaat zowel een versie voor heren (Granite Chief) als voor dames (Verdida Green). Hun prijzen en componenten zijn identiek. Net als bij alle andere modellen van dit merk is het veersysteem een four bar linkage.

Aangezien van dit model alleen een M-maat beschikbaar was, werd het weinig getest.

Jullie waren best te spreken over de werking van de vering, hoewel die wat pompte. Maar in feite was dat een kwestie van de juiste instelling.

Mening van de lezers 7,33/10



Instelbare zadelpen



Pompende werking, gewicht

ROSE Beef Cake DH 8

17,495 kg
3.181 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Alu 7005 • Maat: M • Vork: Fox 40 RC2 • Veerweg vork: 200 • Demper: Fox RC2 • Veerweg achter: 200 • Concept: 4BL • Transmissie: Shimano XT/Saint • Achterderailleur: Saint • Crankstel: FSA Gravity Light DH MegaExo • Remmen: Formula The One • Wielen: DT Swiss FR 2050



Uitrustingen, vering



Transmissie niet aan DH aangepast

De naam Beef Cake verwijst bij Rose naar twee bikes: de Fr met een veerweg van 180 mm en de DH met een veerweg van 200 mm. Beide uitvoeringen lijken als twee druppels water op elkaar. Zelfs de stickers zijn gelijk; alleen aan de dempers kun je ze herkennen.

De Beef Cake is een fiets waarmee je je overal doorheen slaat. Zijn opmerkelijke wendbaarheid heeft hij onder meer aan zijn geometrie te danken. In ieder geval is dit een goede keuze voor wie eens van de downhill-discipline wil proeven: een betaalbare allemansvriend.

Mening van de lezers 7,66/10



SANTA CRUZ Blur XC Carbon

11,340 kg
6.569 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Carbon Santa Cruz • **Maat:** L Fourche: Marzocchi Corsa SL • **Veerweg vork:** 100 • **Amortisseur:** RockShox Monarch RL • **Débat. Arr :** 100 • **Type :** VPP • **Transmissie:** Shimano XT • **Achterderailleur:** XTR • **Crankstel:** XT 42/32/24 • **Remmen:** Avid Elixir 7 SL • **Wielen:** FSA SL XC • **Prijs frame:** 2.999 € (Fox RP23)

+ Comfort

- Positie, prijs

Chez Santa Cruz, le Blur, dans sa version XC avec débattement de 100mm, est considéré comme un classique. Ce fut un des premiers vélos à introduire en 2003 la suspension VPP à point de pivot virtuel. Cette cinématique a été améliorée il y a deux ans et Santa Cruz ne propose plus le Blur qu'en version carbone. Le Blur existe également en version long débattement (LT) et en 29er sous le nom de TallBoy.

Ce Blur XC fut peu testé au regard des autres modèles plus récents de la marque. Vous avez trouvé qu'il donnait une position trop en arrière. Pour Laurent, il était trop typé descente et pas assez polyvalent. Le confort est souvent jugé royal, mais la suspension a tendance à pomper. Son poids ne l'a pas avantagé par rapport à d'autres vélos de cette catégorie.

Mening van de lezers 8,12/10



SANTA CRUZ Nickel

13,980 kg
5.199 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Alu 6061 • **Maat:** L • **Vork:** Fox 32F RLC Fit QR15 tapered • **Veerweg vork:** 150 • **Demper:** Fox RP23 Boost Valve • **Veerweg achter:** 125 • **Concept:** Mono-links • **Transmissie:** Shimano XT • **Achterderailleur:** XT • **Crankstel:** XT 42/32/24 • **Remmen:** XT 180/160 • **Wielen:** Syncros DS26 • **Prijs frame:** 1.899 €

+ Comfort

- Gewicht

Voor dat Santa Cruz zich op het VPP-veerconcept stortte, was het merk vooral een voorstander van eenvoudige monospilsystemen. Twee jaar geleden knoopte de constructeur zelfs met die traditie opnieuw aan met de Nickel. Die kreeg nu wel een extra tuimelaar mee, die voor een betere demping moest zorgen. Hoewel het jonge model met een vrij beperkte veerweg op pad wordt gestuurd, is hij wel voor 'enthousiast' gebruik bedoeld. Wie er nog één wil, moet zich haasten: dit model wordt niet meer in de volgende catalogus van Santa Cruz opgenomen.

De Nickel is een aangename fiets die zich gemakkelijk overal langs laat mennen. Maar hij wordt wel gehandicapt door zijn gewicht. Geen enkele van de drie voorgestelde montages dook onder de 13 kg. Wie hiermee bergop wil rijden, verkeert dan ook best in een uitstekende fysieke conditie. De vering biedt wel heel wat tractie, zodat obstakels gemakkelijk kunnen worden overwonnen. En op bergafstukken is het al helemaal genieten geblazen!

Mening van de lezers 7,25/10



SANTA CRUZ Blur LT

12,840 kg

3.989 €

140
mm



TECHNISCHE FICHE

Frame: Alu 6061 Santa Cruz • **Maat:** M Fourche: RockShox Revelation RL DA tapered • **Veerweg vork:** 140 • **Amortisseur:** RockShox Monarch RL • **Débat.** Arr : 140 • **Type:** VPP • **Transmissie:** Shimano SLX • **Achterderailleur:** XT • **Crankstel:** SLX 42/32/24 • **Remmen:** Formula RX • **Wielen:** DT EX 5.1D/Shimano 525 • **Prijs frame:** 2.099 € (Fox RP2)

Van de VPP-vering van Santa Cruz is ook een versie met een veerweg van 140 mm verkrijgbaar. Dat is dan de Blur LT, waarbij de lettercombinatie voor 'Long Travel' staat. Deze LT is verkrijgbaar met een carbon- of met een aluminiumframe. Jullie konden tijdens de HBD twee verschillende aluminiummontages testen.

Mening van de lezers 7,87/10

De LT viel bij iedereen in de smaak: een lichte bike waarmee je vlot een helling kunt oprijden. Het rendement werd bestempeld als meer dan behoorlijk voor een bike met een veerweg van 140 mm. De Blur LT is erg levendig en onderscheidt zich vooral door zijn uitstekende wendbaarheid op bergafstukken. Jullie stormden er het liefst een helling mee af – daar zorgde zijn levendige karakter voor extra fun.



Wendbaarheid, comfort



Niets te melden



SANTA CRUZ Butcher

14,440 kg
5.419 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Alu 6061 • **Maat:** M • **Vork:** Fox 32F RLC Fit QR15 tapered • **Veerweg vork:** 150 • **Demper:** Fox RP23 Boost Valve • **Veerweg achter:** 150 • **Concept:** Mono+links • **Transmissie:** Shimano XT • **Achterderailleur:** XT • **Crankstel:** XT 42/32/24 • **Remmen:** Avid Elixir 5 180/160 mm • **Wielen:** DT EX500/DT 350 • **Prijs frame:** 1.799 €

+ Motriciteit, comfort, rijgedrag bergaf

- Gewicht

De Butcher is een full-suspension met een veerweg van 150 mm die door Santa Cruz in de categorie van de All Mountainmodellen wordt ondergebracht. Hij is met hetzelfde veersysteem als de Nickel uitgerust. Dit is met andere woorden een bike die zowel vlot kan bergop rijden als bergaf rijden.

Jullie waren op het terrein vooral verrast door de uitstekende motriciteit (ondanks het gewicht). Mede dankzij de behoorlijke stijfheid van de fiets kun je hiermee rustig klimmen, maar de vering heeft wel de neiging om te pompen. Bovendien versnelt hij redelijk vlot en merk je – of toch volgens Rudy – nauwelijks iets van het forse gewicht.

Bij het bergaf rijden toont hij zich stabiel en wendbaar. Jullie zouden hem dan ook veeleer als een behoorlijke kleine enduro bestempelen.

Mening van de lezers 7,39/10



SANTA CRUZ Nomad

13,920 kg
6.889 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Carbon • **Maat:** M • **Vork:** RockShox Lyric tapered • **Veerweg vork:** 160 • **Demper:** Fox RP23 Boost Valve • **Veerweg achter:** 165 • **Concept:** VPP • **Transmissie:** Shimano XT • **Achterderailleur:** XT • **Crankstel:** XT double + MRP • **Remmen:** XT 180/180 • **Wielen:** DT EX500/DT 350 • **Prijs frame:** 3.099 €



Gewicht, wendbaarheid



Prijs, rijgedrag bij het bergop rijden

Na de Blur-versies met een veerweg van 100 en van 140 mm paste Santa Cruz haar VPP-veringconcept ook toe op de Nomad met een veerweg van 165 mm. Deze bike wordt door Santa Cruz in de categorie van de AllMountain/Freeride-bikes ingedeeld. Hij is verkrijgbaar met een aluminium of een carbonframe. Op de HBD was alleen de carbonuitvoering beschikbaar voor een testrit. 13 kg voor een veerweg van 160 mm? Daarmee kom je al vrij dicht in de buurt van ultralight materiaal. Toch voelde de bike volgens velen omwille van de werking van de vering zwaar en lastig aan. Maar het is bij het bergaf rijden dat de Nomad de meeste concurrenten op een hoopje rijdt. In de categorie bikes met deze veerweg is dit een van beste op (neerwaartse) hellingen en zwaar terrein. De Nomad is niet alleen stabiel; hij is ook heel wendbaar en evenwichtig. Hij is speels, stuurt scherp en laat zich door niets of niemand afschrikken. Bijna een echte downhillbike, dus...

Mening van de lezers 9,00/10



SPECIALIZED Safire SFR Pro

11,955 kg
3.799 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Alu M5 • **Maat:** M Fourche: Specialized Futur Shock S140 TA SV • **Veerweg vork:** 115-140 • **Demper:** Fox/Specialized Brain • **Veerweg achter:** 120 • **Concept:** 4 BL • **Transmissie:** Sram X7/X9/X0 • **Achterderailleur:** X0 mid cage • **Crankstel:** Sram Carbon S-2200 36/22 GXP • **Remmen:** Avid Elixir 7 SL 160 • **Wielen:** Spe. Roval Control



Comfort, wendbaarheid

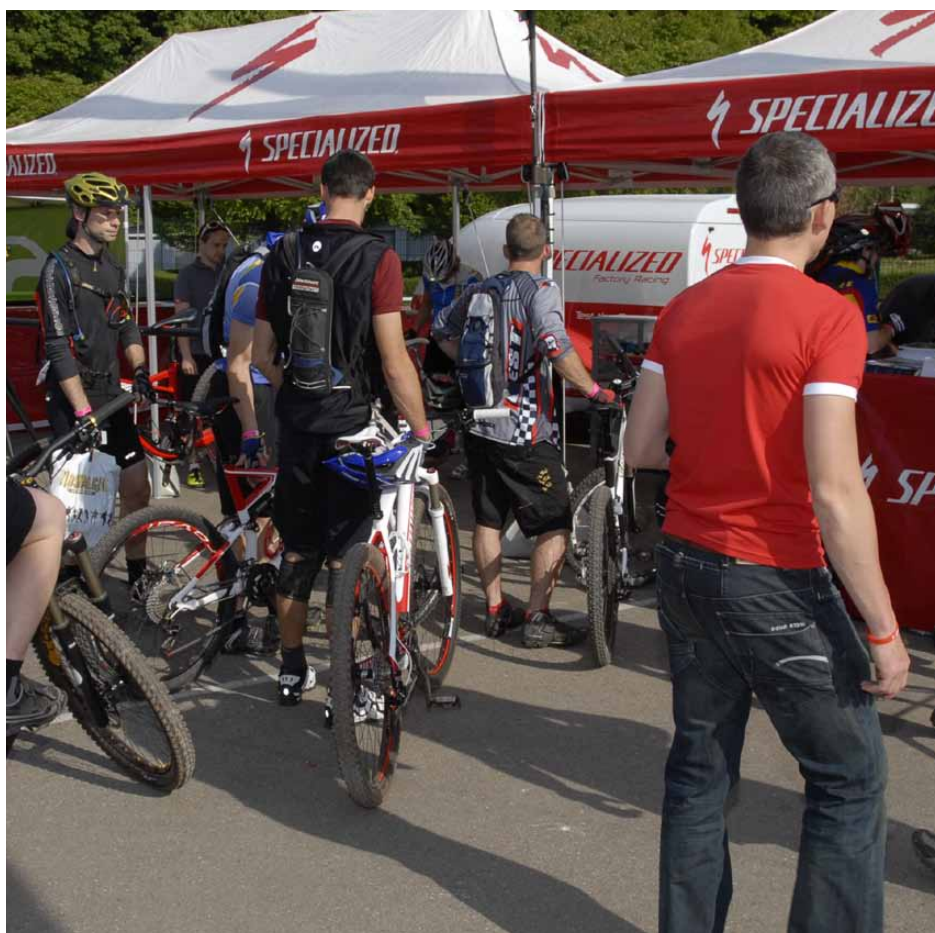


Vork

De Specialized Safire is een full-suspension met een veerweg van 120 mm voor bikesters. Van dit model bestaat er geen variant meer voor de heren. De Safire is ook slechts verkrijgbaar met een aluminium frame. Het veersysteem is een 4 bar linkage in combinatie met de Brain-demper, die slechts open gaat wanneer een schok moet worden opgevangen.

Mening van de lezeres 8,70/10

Deze bike kon op behoorlijk wat belangstelling rekenen van de bikesters, die na hun testrit niet aarzelden om er hun mening over te vertellen. Specialized heeft hier duidelijk een goede keuze gemaakt, want veel dames vonden dat Specialized heel goede fietsen maakt. Niet alleen omwille van de discrete esthetiek, maar ook omwille van de aangepaste geometrie. Marie-Eve bestempelde het model als polyvalent, maar was minder gelukkig met de (merkeigen) vork. Die is niet alleen een beetje zwaar, maar ze zorgt er ook voor dat de voorkant van de bike wat omhoog komt, waardoor hij de neiging heeft om bij het bergop rijden te steigeren. Wellicht is dit commentaar toe te schrijven aan het feit dat veel bikesters gewoonweg vergaten om de veerweg te verminderen zodra er moest worden geklommen. Bénédicte vond het dubbele kettingblad ook nogal lastig. Afgezien daarvan werd de Safire algemeen bestempeld als comfortabel, levendig en wendbaar. Alleen Bernadette miste wat dynamiek bij het bergop rijden. Deze bike is de perfecte keuze voor dames die op zoek zijn naar een polyvalente fiets, die het nodige comfort biedt en niet te veel stuurmans-... of beter, stuurvrouwskunst vereist.



SPECIALIZED Status II

18,385 kg
2.899 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Alu M4 Hydroform ISCG • **Maat:** M • **Vork:** RockShox Domain R DC Coil • **Veerweg vork:** 200 • **Demper:** Fox Van RC • **Veerweg achter:** 200 • **Concept:** 4 BL • **Transmissie:** Sram X7/X5 • **Achterderailleur:** X7 short cage • **Crankstel:** FSA Gravity Moto 36T BSA 73 • **Remmen:** Avid Elixir 5 SL 200/180 • **Wielen:** P-Disc/Specialized HiLo



Wendbaarheid, prijs

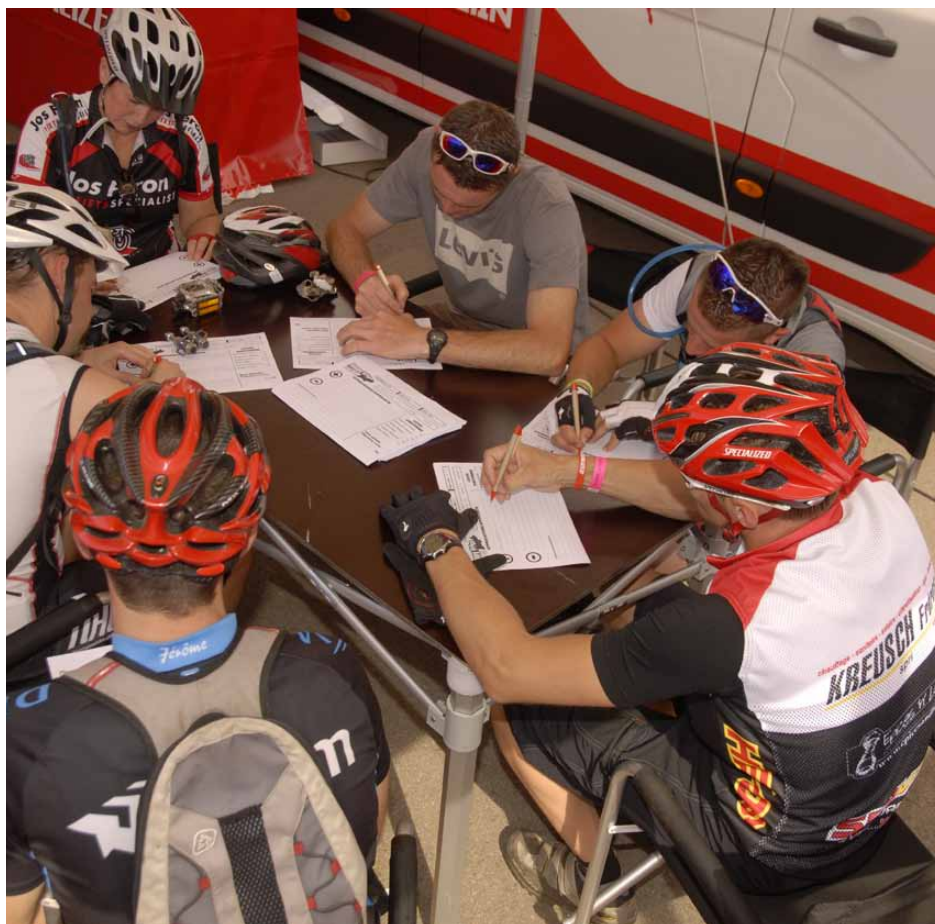


Vork

De Status is een nieuw model van Specialized. De nieuwkomer is bedoeld voor beginnende downhillspecialisten en liefhebbers van bike parks, die niet over een stevig budget of... een team beschikken. De constructie van de Status is klassiek en is gebaseerd op een 4 bar linkagesysteem. Er is ook al een Status I die voor minder dan 2.000 € de jouwe kan worden.

Mening van de lezers 8,06/10

Bij deze Status komen twee punten duidelijk naar voren. In de eerste plaats blijkt de achtervering beter te werken dan de voorvering. Jullie vonden dat de Fox 36 veel minder last had van de schokken dan de RockShox. Het tweede punt is de wendbaarheid in bochten. De Status is ten slotte van nature stabiel en voelt ook heel stevig aan. Een superdownhillmodel voor deze keuze, luidde de conclusie.



TREK Top Fuel 9.8

11,870 kg
4.499 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Carbon OCLV Mountain • **Maat:** 18" • **Vork:** Fox 32 F RL QR15 • **Veerweg vork:** 100 • **Demper:** Fox RP2 • **Veerweg achter:** 100 • **Concept:** 4BL • **Transmissie:** Shimano SLX/XT • **Achterderailleur:** XT • **Crankstel:** XT 40/28 • **Remmen:** SLX • **Wielen:** Bontrager Race Lite Pro TLR Disc



Homogeniteit van de veringen, comfort, wendbaarheid



Bekabeling

De Top Fuel is bij Trek al enkele jaren het full-suspensionmodel met korte veerweg (100 mm). De ABS-vering waarmee deze bike is uitgerust, is wel uniek, want het systeem maakt gebruik van een zwevend bevestigde demper in combinatie met een scharnierpunt dat met de as van het achterwiel wordt gedeeld. De 9.8 is de carbonversie. Daarboven vind je alleen nog de 9.9SI. Wie dat wat te hoog gegrepen vindt, kan nog altijd kiezen voor het aluminium model.

Mening van de lezers 8,19/10

Als er al een accessoire is waarvan jullie helemaal weg zijn op deze bike, dan is het wel het dubbele lock-outsysteem voor de voor- en de achtervering. En dat is maar goed ook, want de achtervering heeft de neiging om te pompen. Op het vlak van het comfort stelt deze Trek niet teleur. Zeker in vergelijking met andere typische XC-bikes kun je hier op heel wat comfort rekenen. Ook over het rendement hoef je je geen zorgen te maken dankzij de mogelijkheid om de vering te blokkeren. Jullie vonden de wielen wel nogal zwaar. De Trek onderscheidt zich door zijn uitstekende wendbaarheid. Over het platte stuur waren jullie minder enthousiast: dat zorgt voor een te lage rijpositie op bergafstukken. Toch blijft de bike ook in die omstandigheden heel goed controleerbaar. De meeste testrijders vonden dat de Top Fuel geschikt is voor marathongebruik en dat zijn veringen goed op elkaar zijn afgestemd.



TREK Fuel EX 9

12,415 kg
3.299 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Alu Alpha Platinum • **Maat:** 21" • **Vork:** Fox 32 F RLC Fit QR15 • **Veerweg vork:** 120 • **Demper:** Fox RP3 DCRV Performance • **Veerweg achter:** 120 • **Concept:** 4 BL • **Transmissie:** Shimano XTR/XT • **Achterderailleur:** XTR • **Crankstel:** XT 42/32/24 • **Remmen:** XT • **Wielen:** Bontrager Rhythm Elite TLR Disc



Stabiliteit, comfort



Neiging tot pompen, gewicht

De Fuel EX is de 120 mm-versie van de ABS-vering van Trek. De Fuel EX-modellen zijn uitgerust met een DCRV-demper van Fox die – simpel gesteld – de laatste twee centimeter veerweg pas vrijgeeft als het echt nodig is en die zich voor het overige meestal gedraagt als een demper van 100 mm. Trek biedt deze bike in drie verschillende montages aan op basis van een carbonframe en in vijf verschillende montages op basis van een aluminiumframe. Deze EX 9 is de hoogste montage van het aluminiumaanbod.

Mening van de lezers 7,91/10

De Fuel EX is een model dat al enkele jaren meegaat. Uit de commentaren blijkt dat velen een beetje uitgekeken zijn op de look van de fiets, hoewel sommige bikers er na al die jaren nog altijd geen negatief woord willen over horen. Toch vinden de meesten dit model te zwaar. Bovendien pompt hij ook te veel – ongeacht de instelling die je hebt gekozen. Zelfs het ProPedal-systeem kan hieraan weinig veranderen, als we jullie mogen geloven. En dat is jammer, want de Fuel is uitgerust met homogene veringen die alles op hun weg gladstrijken in een bergafstuk. Arne vond bijvoorbeeld dat het DCRV-systeem perfect werkte. Michel bestempelde de positie als te laag en vreesde dat hij daardoor in een afdaling over de kop zou kunnen gaan. Anderen meenden dan weer dat de rijpositie net heel vertrouwenwekkend was.

Uiteindelijk kwam de Fuel EX naar voren als een goede toerbike waarmee je overal kunt komen. Ondanks de vele kritiek blijken er toch nog altijd veel testrijders bereid om dit model te kopen...



TURNER Flux

11,940 kg
4750 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Alu Turner • **Maat:** L • **Vork:** Fox 32 F RLC • **Veerweg vork:** 100 • **Demper:** Fox RP23 • **Veerweg achter:** 100 •
Concept: DW Link • **Transmissie:** Shimano XT • **Achterderailleur:** XT • **Crankstel:** XT 42/32/24 • **Remmen:** Hope Tech M4 •
Wielen: DT XR 4.2D/Hope • **Prijs frame:** 2.399 €



Veelzijdigheid, vering



Gewicht, look

Turner is een Amerikaans ambachtelijk bedrijf dat alleen full-suspensions aanbiedt en dat daarvoor de DW Link-vering gebruikt – een systeem dat je nog het best zou kunnen omschrijven als een four bar linkagesysteem met compacte links (en niet zozeer een VPP). Klanten kunnen hun model 'à la carte' monteren.

Mening van de lezers 8,31/10

Als klein ambachtelijk bedrijf kan Turner het zich niet veroorloven om ook carbonframes op de markt te brengen. Dat is de reden waarom het merk het aluminium trouw blijft.

In jullie testcommentaren besteedden jullie vooral aandacht aan de vering. En iedereen leek het op dat vlak eens: de vering biedt enorm veel comfort en drukt de bike op bergafstukken stevig tegen de grond. Het model is vrij zwaar in vergelijking met andere bikes in deze categorie, maar blijkbaar heeft dat geen gevolgen voor het rijgedrag. Philip vond dit nog altijd de perfecte fiets. Luk meende ook dat je deze bike zowel in de bergen als op vlak terrein aan het werk kunt zetten.

Zoals ieder ander ambachtelijk merk kan Turner op een schare fans rekenen. Zij hebben slechts twee wensen voor de bikes van hun dromen: een lager gewicht en een modernere look...



YETI ASR 5 Carbon XO

10,445 kg
5.995 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Carbon Yeti • **Maat:** M Fourche: Fox 32 F RLC Fit Kashima QR15 tapered • **Veerweg vork:** 130 • **Amortisseur:** Fox RP23 Kashima • **Débat. Arr :** 130 • **Type :** • **Transmissie:** Sram XO • **Achterderailleur:** XO • **Crankstel:** XO double • **Remmen:** Avid • **Wielen:** No Tubes ZTR Crest • **Prijs frame:** 2.599 €

+ Alles

- Niets



Ander model

11,715 kg
3.995 €



YETI ASR 5 Alu XT

Frame: Alu/Carbon • **Maat:** M • **Vork:** Fox 32 F RLC Fit Kashima QR15 tapered • **Veerweg vork:** 140 • **Demper:** Fox RP23 • **Veerweg achter:** 130 • **Concept:** Mono-link • **Transmissie:** Shimano XT • **Achterderailleur:** XT • **Crankstel:** XT 42/32/24 • **Remmen:** XT • **Wielen:** NoTubes ZTR Arch • **Prijs frame:** 1.799 €

Yeti was bij deze editie van de HBD sterk vertegenwoordigd in het full-suspensionsegment. Het model met de kortste veerweg van het merk is deze ASR 5 (130 mm). Jullie konden die zowel met een aluminium als met een carbon-frame testen. De ASR is een klassieker bij Yeti met zijn McPherson-vering, waarbij de demper in het verlengde van de staande achtermonten ligt en geen scharnierpunt heeft bij de as van het achterwiel. Dit model is bij Yeti niet verkrijgbaar met 29"-wielen.

Mening van de lezers 8,65/10

Deze bike liet zo'n sterke indruk na dat jullie zelfs in je commentaren nauwelijks te stoppen waren. Dominique bijvoorbeeld meende dat deze fiets hem hielp om zijn eigen grenzen te verleggen. Leo

vond dan weer dat de Yeti zo intuïtief en natuurlijk aanvoelt dat je soms niet eens merkt dat je op twee wielen onderweg bent. Een supercompromis tussen rendement en comfort, besloten David en nog andere testrijders. In technische gedeelten bleek de ASR 5 dynamisch en speels – en in bergafstukken stabiel en heel vertrouwenwekkend. Volgens Benoît is dit een model waarmee je zowel XC als enduro kunt rijden – een duidelijk bewijs van zijn veelzijdigheid. Deze bike houdt duidelijk van snelheid en van technische stukken. Rendement, wendbaarheid,

een laag gewicht, een stijf frame, you name it... De ASR 5 Carbon heeft het allemaal.

De prijs wordt als redelijk bestempeld, rekening houdend met het gewicht en de uitrustingsitems. Over de aluminiumversie lazen we hetzelfde commentaar, behalve dan misschien dat die versie iets langzamer herneemt.

De ASR bleek uiteindelijk een perfecte AllMountain die in alles goed is – waardoor hij niet alleen geschikt is voor deelname aan XC-ritten, maar ook aan lange raids in de bergen met felle afdalingen...

YETI 575 Race SX

12,360 kg
4.199 €



TECHNISCHE FICHE

Fox 32 F RLC Fit Kashima QR15 tapered • Veerweg vork: 140 • Amortisseur : Fox RP23 • Débat. Arr : 146 • Type : Mono-link • Transmissie: Sram X9/Shimano XTR • Achterderailleur: X0 mid cage • Crankstel: Sram X9 double • Remmen: Avid • Wielen: NoTubes ZTR Flow • Prijs frame: 1.699 €

+ Veringen, algemeen rijgedrag, positie

- Geen instelbare zadelpen

Ander model

12,185 kg
3.999 €



YETI 575 Race XT

Frame: Alu 7005 custom butted HF • Maat: M • Vork: Fox 32 F RLC Fit Kashima QR15 tapered • Veerweg vork: 140 • Amortisseur : Fox RP23 Kashima • Débat. Arr : 146 • Type : Mono-link • Transmissie: Shimano XT • Achterderailleur: XT • Crankstel: XT double • Remmen: XT • Wielen: NoTubes ZTR Flow • Prijs frame: 1.699 €



De Yeti 575 is een model met een veerweg van 145 mm dat ook gebruikmaakt van een McPherson-vering, zij het deze keer met een scharnierpunt vlakbij de as van het achterwiel.

Mening van de lezers 8,54/10

De 575 komt in het aanbod van Yeti achter de ASR5 en oogst dan ook gelijkluidende commentaren. Sommige kenmerken blijken bij de 575 nog meer

in het oog te springen dan bij zijn broer. Zo wordt het comfort in dit geval als royaal bestempeld. Ook Pierre, die in het verleden al twee Yeti ASR's in zijn garage had staan, is het daarmee eens. De 575 is ook licht rekening houdend met zijn gewicht. Toch betwijfelen meerdere testers of de veerweg hier wel degelijk 145 mm bedraagt. Met deze bike kun je ook vlot een helling oprijden. Dat is onder meer te danken aan zijn stijve constructie en zijn nerveuze karakter. Ook de progressief werkende vering speelt

hierin een rol: zij pompt niet bij kleine schokken. De Yeti boezemt heel wat vertrouwen in op bergafstukken en is ook heel vergevingsgezind. Net als bij de ASR viel hier de natuurlijke rijpositie op. Je voelt je meteen op je gemak en je ontdekt heel snel zijn speelse karakter in de technische stukken. "Mega-cool" is de conclusie van een van de testrijders, die daarmee het gevoel van de meeste van zijn collega's treffend samenvat.

YETI SB66 AM

12,565 kg
6.374 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Alu 7005 custom butted HF • **Maat:** L • **Vork:** Fox 32 Talas RLC Fit Kashima QR15 tapered • **Veerweg vork:** 150 • **Demper:** Fox RP23 Kashima • **Veerweg achter:** 167 • **Concept:** VPP Yeti • **Transmissie:** Shimano XTR • **Achterderailleur:** XTR • **Crankstel:** Shimano XTR double • **Remmen:** XTR • **Wielen:** NoTubes ZTR Arch • **Prijs frame:** 2.299 €

+ Geometrie, rendement

- Prijs

Yeti introduceerde dit jaar een nieuw vering-concept op de SB-modellen, die zowel met 26" als met 29" wielen en zowel met een aluminium als met een carbonframe verkrijgbaar zijn. De vering kreeg de naam Dual Link mee. Op het eerste gezicht lijkt de bike op een Décathlon NEUF met zijn excentrische as achter het crankstel, maar toch ontwikkelde Yeti zijn vering op een compleet andere manier. Dat blijkt zowel uit de plaatsing van het scharnierpunt als uit de realisatie van het systeem. Uiteindelijk blijft er daardoor niets meer over van de vergelijking met de oplossing van Décathlon. Met zijn concept heeft Yeti een hoofdspil die zwevend bevestigd is, waardoor het achterwiel het terrein beter kan volgen. Het merk stelde drie montages voor.

Ander model

13,190 kg
5.409 €



YETI SB66 Enduro

Frame: Alu 7005 custom butted HF • **Maat:** M • **Vork:** Fox 36 Talas RLC Fit Kashima QR20 tapered • **Veerweg vork:** 160 • **Demper:** Fox RP23 Kashima • **Veerweg achter:** 167 • **Concept:** VPP Yeti • **Transmissie:** Shimano XT • **Achterderailleur:** XTR • **Crankstel:** Shimano XT double • **Remmen:** XT • **Wielen:** NoTubes ZTR Arch • **Prijs frame:** 2.299 €

Mening van de lezers 8,77/10

Wat hebben jullie het meest op prijs gesteld bij de SB66? Het eerste criterium dat daarbij naar voren wordt geschoven, is de geometrie. Rijden op deze fiets gaat heel natuurlijk, meende Sébastien. Na 100 m heb je al de indruk dat je de bike door en door kent.

Uit jullie commentaren konden we ook afleiden dat deze bike een perfect enduromodel is. In de eerste plaats is hij lichter dan hij lijkt. Hij gaat vlot een helling op, hoewel hij toch een beetje pompt wanneer je stevig op de pedalen trapt. Maar wie over een behoorlijke conditie beschikt, gaat ook vlot over steile hellingen. Anderen hebben het wat lastiger. De SB66 is dan ook veeleer een model waarvan je

het meest geniet op de bergafstukken. "Je zit hier bijna in een sofa; vooral op zwaar terrein laat hij prachtige dingen zien." De vering is soepel, maar Simon stelde een sag van 30 % in, waarmee hij naar eigen zeggen een goed compromis bereikte tussen rendement en bergafcapaciteiten. Net als alle andere modellen van Yeti is de SB66 erg speels en wendbaar op technisch terrein.

Dit is een uitstekende enduro, maar toch verblufte hij de testrijders: hij klimt als een bike met een veerweg van 120 mm en gaat daarna bergaf als een model met een veerweg van 160 mm. Afhankelijk van je aspiraties kun je enerzijds meer endurogerichte of anderzijds lichtere uitrustingsitems monteren. Maar daarvoor moet je telkens wel diep in je portemonnee tasten...

BMC SpeedFox SF29

12,325 kg
3.499 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Alu TB HF • Maat: S • Vork: Fox 32F Factory RLC Fit QR15 • Veerweg vork: 100 • Demper: Fox Performance RP2 BSD
• Veerweg achter: 100 • Concept: VPP BMC • Transmissie: Sram XO/X7 • Achterderailleur: XO • Crankstel: XO 36/22 •
Remmen: Avid Elixir 7 Carbon • Wielen: Easton EA70 XCT



Stabiliteit, comfort



Niet nerveus genoeg

BMC stortte zich pas dit jaar op het 29"-segment met een hardtail en een full-suspension. In tegenstelling tot zijn 26"-tegenhanger die met een veerweg van 120 mm op pad wordt gestuurd, moet de SpeedFox SF29 het met 20 mm minder stellen. Dit model met aluminiumframe heeft sinds kort een broertje met een carbonframe. Jullie konden de Sram XO-montage testen.

Mening van de lezers 7,94/10

De SF29 is gemakkelijk in een vakje onder te brengen: dit is een comfortabele toerfiets. Laurent bestempelde de motriciteit op hellingen als uitzonderlijk – een echte tractor, maar dan in de gunstige betekenis van het woord. Over het gewicht was er weinig unanimité: de enen vonden hem vrij licht, de anderen relatief zwaar. Waaraan dat ligt, is niet helemaal duidelijk. Het veringconcept wordt in ieder geval meer op prijs gesteld dan bij zijn 26"-tegenhanger. De bike is stabiel en stuurt scherp, maar voelt wel lang aan.

De SF29 is dus een goede keuze voor een toerrijder, maar wellicht zal de nerveuzere carbonversie een breder publiek aanspreken, want de basis is goed.



CANNONDALE Scalpel Carbon 29 1

10,685 kg
5.999 €



TECHNISCHE FICHE

Carbon 29 1 Frame: Carbon HiMod BB30 • **Maat:** L • **Vork:** Lefty 29er Carbon XLR Solo Air • **Veerweg vork:** 100 • **Demper:** Fox RP23 • **Veerweg achter:** 100 • **Concept:** Mono-link • **Transmissie:** Sram XX/X0 • **Achterderailleur:** XX • **Crankstel:** Cannon Hollowgram SL 39/26 • **Remmen:** Avid Elixir X0 Carbon • **Wielen:** DT Swiss Tricon 1550

+ Stabiliteit, gewicht, Lefty-vork

- Geen bediening van de lockout van de demper aan het stuur

De Scalpel 29 is de eerste 29er full-suspension van Cannondale – een merk dat een hele tijd de kat uit de boom heeft zitten kijken voor het een fully op de markt bracht met grote wielen. In tegenstelling tot wat je zou kunnen denken, heeft de 'grote' Scalpel weinig gemeen met de Scalpel 26". Zo maakt de nieuwkomer gebruik van een vering met een draaipunt achter het trapashuis in plaats van flexibele liggende achtervorken. De retourlink zorgt daarbij voor de nodige veerweg. Anderzijds doen de vormen van het frame veeleer denken aan de Jekyll. Van dit model bestaat een versie met een carbonframe en een met een aluminiumframe. Jullie konden op stap met de twee carbonmontages. Jullie voorkeur ging naar model 2 omwille van zijn "meer betaalbare" prijs.

Ander model

11,065 kg
3.999 €



Cannondale Scalpel Carbon 29 2

Frame: Carbon HiMod BB30 • **Maat:** M • **Vork:** Lefty 29er XLR Solo Air • **Veerweg vork:** 100 • **Demper:** RockShox Monarch RT3 • **Veerweg achter:** 100 • **Concept:** Mono-link • **Transmissie:** Shimano XT/XTR/Sram X9 • **Achterderailleur:** XTR • **Crankstel:** SRAM S2210 BB30 39/26 • **Remmen:** Avid Elixir 9 Carbon • **Wielen:** No Tubes ZTR Arch

Mening van de lezers 8,98/10

Bij de Scalpel is blijkbaar niets wat het lijkt. Michel bijvoorbeeld vond dat de bike er zwaarder uitziet dan hij in werkelijkheid is. Sterker nog: velen noemden het gewicht de grote troef van deze bike. Door dat lage gewicht en de behoorlijke stijfheid is dit een uitstekende klimmer. Met het rendement zit het dus goed; maar daar staat wel tegenover dat hij pompt bij het bergop rijden, dat het versnellen niet echt vlot gaat en dat een lockout-bediening voor de demper op het stuur geen overbodige luxe zou zijn. Gek genoeg vonden Michel en nog anderen de vering niet soepel genoeg. Op vlak terrein komt het geboden comfort niet echt uit de verf. Maar zodra je wat harder gaat rijden (bergaf), doet de combinatie van de

vering en de uitstekende Lefty wat ervan wordt verwacht. Met deze bike sla je je overal doorheen en de stabiliteit is boven alle twijfel verheven. Qua wendbaarheid komt je hier natuurlijk niet in de buurt van wat een 26", maar in vergelijking met andere 29ers doet hij het wel uitstekend. Hij boezemt heel wat vertrouwen in om snel te rijden en maakt snel komaf met technische moeilijkheden. Manu droomde al hardop van een versie met

meer veerweg en een instelbare telescopische zadelpen. Qua afwerking bleek de geleiding van de kabels niet optimaal. Ivan vond dat de Scalpel het perfecte compromis biedt tussen een jachtvliegtuig en een comfortabele tweewieler. Volgens jullie is dit model niet alleen geschikt voor wedstrijdgebruik, maar ook voor sportieve toerritten en voor marathons. Kortom, de Scalpel 29 lijkt bijzonder veelzijdig.

CENTURION Numinis Ultimate 3 29

12,905 kg
3499 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Alu 6066 butted • **Maat:** 20" • **Vork:** Fox 32 F RL Fit • **Veerweg vork:** 120 • **Demper:** DT Swiss M210 • **Veerweg achter:** 100 • **Concept:** Mono+link • **Transmissie:** Shimano XT • **Achterderailleur:** XT • **Crankstel:** XT 42/32/24 BB91 • **Remmen:** Magura MT4 • **Wielen:** Fulcrum Red Power XL

+ Comfort

- Design, gewicht

We hebben niet lang moeten wachten op een 29er full-suspensionversie van Centurion op basis van zijn Numinis-vering. Dit concept is een monospil die veel gelijkenissen vertoont met een four bar linkagesysteem. Het frame van de Numinis Ultimate is van aluminium en biedt een veerweg van 100 mm. De vork vooraan beschikt over 20 mm meer.

Mening van de lezers 8,25/10

De Numinis wordt omschreven als een degelijke 29er voor toergebruik. Iedereen is vol lof over het geboden comfort. Dat is niet alleen te danken aan de goede werking van de veringen, maar ook aan de heel 'steile' geometrie. Dit model is helemaal niet geschikt voor een aanvallende rijstijl, hoewel het heel vertrouwenwekkend aanvoelt in bergafstukken, waardoor je er toch flink de vaart kunt in houden.



CUBE AMS 29 SLT

12,215 kg

3.999 €

120
mm



TECHNISCHE FICHE

Frame: Alu 7005 TB HF • **Maat:** 17" • **Vork:** Fox 32 F Factory 29 FIT RLC 15QR Kashima • **Veerweg vork:** 120 • **Demper:** Fox Factory RP23 BV Kashima • **Veerweg achter:** 120 • **Concept:** 4BL • **Transmissie:** Shimano XTR • **Achterderailleur:** XTR • **Crankstel:** XTR 42/32/24 PF • **Remmen:** Formula R1 • **Wielen:** Easton Haven



Stabiliteit



Instelling demper, gewicht

Cube heeft sinds dit jaar zowel hardtails als full-suspensions met grote wielen in de catalogus staan. Bij de volledig afgeveerde modellen is het uiteraard het AMS-platform dat bij de grote jongens mag gaan spelen. Het frame is van aluminium en de veerweg bedraagt 120 mm. Cube biedt drie verschillende montages aan, waarvan jullie tijdens de HBD met de duurste versie op stap mochten gaan. De goedkoopste versie kost 1.749 €.

Mening van de lezers 8,21/10

Net als bij de AMS-modellen met een korte veerweg bleek het niet zo gemakkelijk om de juiste instelling te vinden voor de achterdemper. Wie daar wel in slaagde, kon daarna genieten van het uitstekende werk van de vering. Het 29er-publiek is vaak wedstrijdgericht en hecht dan ook veel belang aan het gewicht van een bike. Meer dan 12 kg voor een bike met XTR-componenten wordt dan ook als te zwaar gezien. Dat is jammer, want het frame is stijf en de fiets reageert nerveus op hellingen. De geometrie werd als een beetje lang bestempeld, met alle vervelende gevolgen van dien voor de wendbaarheid.

Deze 29er-versie biedt wel de voordelen van de grote wielen bij het nemen van hindernissen en vooral op het vlak van de stabiliteit bij het bergaf rijden.



GIANT Anthem X 29er 2

12,580 kg
1.999 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: AluXX SL • Maat: XL • Vork: RockShox Reba RL 29 QR15 • Veerweg vork: 100 • Demper: RockShox Monarch RT • Veerweg achter: 100 • Concept: VPP Giant • Transmissie: Sram X7/X5 • Achterderailleur: X7 • Crankstel: X5 44/33/22 10 speed • Remmen: Avid Elixir 1 160/180 mm • Wielen: Giant P-CX29-2

+	Stabiliteit, verhouding prijs/kwaliteit
-	Bereikbaarheid demper, remmen

Tijdens de vorige editie van de Happy Bike Days stelde Giant alleen de 26"-versie van zijn Anthem full-suspension voor. Dit jaar had de Taiwanese gigant zijn 29er Anthem X in één enkele montage en met een aluminiumframe meegebracht. In vergelijking met de 'kleine' Anthem stellen we vast dat de 29er amper duurder en zwaarder is. Voor dit model gebruikt Giant zijn Maestro-vering, die op een vering met een virtueel scharnierpunt lijkt, maar waarvan de links toch in dezelfde richting bewegen. Giant viel met zijn grote maat vooral in de smaak van de grote bikers. Maar uiterekend daardoor voelden er ook niet zoveel lezers zich geroepen om een ritje te maken met dit model.

Mening van de lezers 8,25/10

Al wie met deze Giant op stap ging, stapte wel heel enthousiast af. De fiets gaf vooral een aangename indruk. De rijpositie bleek bij iedereen in de smaak te vallen en ook over de geometrie hoorden we geen verkeerd woord. De rijpositie biedt heel wat comfort – en wordt daarbij bijgestaan door de neutraal werkende vering. Die vangt de schokken goed op en doet haar werk bij het bergop rijden vrij discreet. Veel testrijders vonden het echter jammer dat de ProPedal-hendel om de compressie af te remmen zo moeilijk bereikbaar was en dat het systeem niet vanaf het stuur kon worden bediend. De Giant voelt heel vertrouwenwekkend aan op bergafstukken en geeft je altijd het gevoel dat je alles onder controle hebt. Roger bestempelde de fiets als een goede veelzijdige bike voor een beginneling met een goede verhouding prijs/kwaliteit.



GT Sensor Pro 29er

12,695 kg
2.699 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: alu 6061 HF • **Maat:** M • **Vork:** Fox F29 RLC FIT QR15 • **Veerweg vork:** 120 • **Demper:** Fox Float RL • **Veerweg achter:** 120 • **Concept:** I-Drive • **Transmissie:** Shimano XT/Sram X7 • **Achterderailleur:** X9 • **Crankstel:** Sram SI 400 29-36T • **Remmen:** Avid Elixir 5 • **Wielen:** DT Swiss M520/All Terra



Comfort, veelzijdigheid, stabiliteit



Niets te melden

De Sensor maakt al enkele jaren deel uit van het aanbod van GT. Daar was hij een hele tijd de enige 29er full-suspension die met zijn veerweg van 120 mm bedoeld was voor toergebruik. Overigens bestaat van dit model alleen een versie met een aluminium frame. GT biedt er twee montages van aan, waarvan de eerste voor 1.999 € van eigenaar verandert. Van de Sensor bestaat ook een 26"-uitvoering.

Mening van de lezers 8,18/10

Het comfort is uiteraard de eerste kwaliteit van deze bike. Dat heeft alles te maken met de 'rechttoppositie' – een houding die niet past bij liefhebbers die er graag flink de vaart in houden.

Ook de vering van de GT draagt haar steentje bij tot het hoge comfortniveau van deze 29er. Ze werkt heel soepel en geeft aan de biker het gevoel dat hij op een fauteuil op twee wielen onderweg is.

Toch staat de Sensor ook meer dan zijn mannetje wanneer er bergop moet worden gereden. Als we jullie mogen geloven, is dat toe grotendeels toe te schrijven aan de grote wielen, die niet alleen meer motriciteit bieden, maar je ook toelaten om vlotter over hindernissen zoals boomwortels te rijden. Toch blijft de Sensor een bike die op toergebruik is gericht: hij houdt er niet van om te worden geforceerd en hij is uiteraard ook niet zo stijf als een carbonfiets.

In bergafstukken blijkt hij ook heel vergevingsgezind en helpt hij je bij technisch moeilijke stukken.

Als conclusie zouden we kunnen stellen dat de Sensor naar voren komt als een superpolyvalente bike die bovendien nog betaalbaar is. En hij heeft ook nog meer persoonlijkheid in huis dan de meeste gemoedelijke toerfietsen.



GT Zaskar Carbon 100 Pro 29

11,765 kg
4.299 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Carbon GT Monocoque • **Maat:** M • **Vork:** Fox 32F RL Fit QR15 tapered • **Veerweg vork:** 100 • **Demper:** Fox RP23 Boost/Valve • **Veerweg achter:** 100 • **Concept:** I-Drive • **Transmissie:** Shimano SLX/Alivio • **Achterderailleur:** XT • **Crankstel:** Shimano Deore XT 38/26 • **Remmen:** Formula R1X, 180/160mm • **Wielen:** DT Swiss X1800 29er

+ Comfort, rendement, stabiliteit

- Prijs, Maxxis-banden

Het grote nieuws van GT voor 2012 is zonder enige twijfel de komst van de Zaskar 100, een nieuwe full-suspension met een veerweg van 100 mm. En de constructeur brengt hem al meteen met kleine en met grote wielen op de markt – telkens met een carbonframe. De 26"-versie lieten jullie links liggen, maar de 29er kreeg geen moment om even uit te blazen. Dit model werd in twee montages en meerdere maten beschikbaar gesteld. Net als iedere andere GT is de nieuwkomer uitgerust met de i-Drive-vering met een i-link van carbon. De GT is niet verkrijgbaar in de S-maat, en dat maakte alvast een van onze testrijders een beetje ongelukkig...

Mening van de lezers 8,69/10

Het nieuwe model bleek bij een groot aantal testrijders in de smaak te vallen; velen noteerden de Zaskar op hun lijstje van eventuele toekomstige aankopen.

GT slaagde er in ieder geval in om de positie en de constructie van het frame helemaal goed te krijgen. Arne vreesde wel dat het veersysteem niet echt 'schoonmaakvriendelijk' is. Afgezien daarvan waren de meesten vooral onder de indruk van het geboden comfort. Dit is de kwaliteit die het vaakst werd vermeld. De i-Drive vering heeft intussen al duidelijk aangetoond waartoe ze op dit vlak in staat is. De constructie van het frame is stijf, waardoor de GT een hoog rendement haalt – zeker in vergelijking met andere 29ers. De bike doet het bijzonder goed bij de hernemingen, maar Lawrence voegde er wel aan toe dat een lockout-systeem voor de voor- en de achtervering dat vanaf het stuur kan

Ander model

12,335 kg
3.299 €



GT Zaskar Carbon 100 Expert 29

Frame: Carbon GT Monocoque • **Maat:** XL • **Vork:** RockShox Reba RL tapered • **Veerweg vork:** 100 • **Demper:** Fox Float RL • **Veerweg achter:** 100 • **Concept:** I-Drive • **Transmissie:** Shimano SLX/XT/Sram X7 • **Achterderailleur:** XT • **Crankstel:** Sram S-1400 OCT 39/26 GXP • **Remmen:** Formula RX 180/160 mm • **Wielen:** DT Swiss X430/All Terra light

worden bediend, toch wel handig zou zijn. Johnny had de indruk dat hij op wolken reed dankzij de 29"-wielen onder deze bike. Christophe vond ook dat hij vlot hellingen oprijdt. In die omstandigheden voel je wel wat pompemde bewegingen, maar globaal genomen werkt de vering bijzonder goed. Simon was benieuwd wat een vork van 120 mm onder deze GT zou opleveren, maar wellicht zou dat de wendbaarheid niet echt ten goede komen. En uitgerekend over dat aspect durfden de meningen wel eens uiteen te lopen. De besturing is goed,

maar toch is deze grote fiets minder wendbaar dan een 26". Volgens Nuno kun je daarmee minder vlot over een technisch bergafstuk rijden. De Pro-versie kreeg de gunstigste commentaren omwille van zijn gewicht – maar niet omwille van zijn prijs. De Expert-versie daarentegen was volgens velen aan de zware kant. Conclusie? De Zaskar 100 29er vormt een uitstekende basis voor een veelzijdige 29er – en dit zowel voor toerrijders als voor ambitieuze bikers die op langeafstandsritten behoorlijke resultaten willen boeken.

KONA Hei Hei 2-9 Deluxe

12,485 kg
2.699 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: alu Scandium 69 butted Kona • **Maat:** M • **Vork:** RockShox Reba RL QR15 TA • **Veerweg vork:** 100 • **Demper:** Fox RP2 BSD • **Veerweg achter:** 100 • **Concept:** Mono+links • **Transmissie:** Sram X7/X9 • **Achterderailleur:** X9 • **Crankstel:** X5 39/26 BSA • **Remmen:** Avid Elixir 3 180/160 mm • **Wielen:** Easton XC 29er QR15 142x12



Motriciteit



Niets te melden

Kona is al een hele tijd actief op de 29er-markt, maar de Hei Hei was wel de eerste full-suspension met grote wielen van de fabrikant. Dit model maakt gebruik van een Scandium-frame en uitrustingsitems van het niveau van Sram X9. Vorig jaar kostte deze bike 3.599 €. Kona biedt nog twee andere montages aan: één die hoger in het aanbod is gepositioneerd en één die lager thuishoort.

Mening van de lezers 8,60/10

Deze Kona biedt alle voordelen van een 29er: hij gaat vlot een helling op, gaat er stabiel weer af en rijdt gemakkelijk over hindernissen. En dan is er natuurlijk nog de specifieke 'Kona-touch': deze bike biedt ook nog heel wat fun als er bergaf wordt gereden. Kortom, een model dat erg op prijs werd gesteld door de testrijders van het weekend.



KONA Satori

13,410 kg
2.999 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Alu 7005 Race Light butted Kona • **Maat:** 19 • **Vork:** RockShox Revelation RLT T2 20 mm • **Veerweg vork:** 130 • **Demper:** Fox RP2 BSD XV • **Veerweg achter:** 130 • **Concept:** Mono-links • **Transmissie:** Sram X7/X9 • **Achterderailleur:** X9 • **Crankstel:** X7 39/26 • **Remmen:** Avid Elixir 5 180/160 mm • **Wielen:** Easton Vice 29er Maxle

+ Comfort

- Gewicht, Sram X7

De Satori is nieuw in het Kona-aanbod van dit jaar. Dit is een enduro-full-suspension waarvan het aluminium frame nog altijd gebruik maakt van een monospilvering met een tuimelaar. Van dit model biedt Kona in 29" slechts één montage aan.

Mening van de lezers 8,26/10

29er full-suspensions met zo'n veerweg zijn nogal zeldzaam. Dat is wellicht ook de reden waarom jullie dit model aanvankelijk niet helemaal konden thuisbrengen. Met zijn grote wielen en zijn ruime veerweg is het logisch dat het geboden comfort van een hoog niveau is. Die veerweg zorgt er ook voor dat de Satori zich in heel wat situaties op zijn gemak voelt. Hij is van niets en niemand bang en slaat zich zo ongeveer overal doorheen. En hij krijgt het helemaal naar zijn zin op lastig terrein. Bergop rijden moet je wel tegen zijn tempo doen; en dan nog is duidelijk dat lange bergopstukken niet echt zijn ding zijn (evenmin als versnellingen). De motriciteit is wel goed – of toch als je het ProPedal-systeem inschakelt. Jullie waren onder meer verrast door de degelijke wendbaarheid – zeker gezien de forse veerweg. Maar op dit vlak komt de Kona uiteraard nog niet in de buurt van een 26"-bike. Pol bestempelde de Satori als een goede toerbike, die wel een beetje met overgewicht kampt. Als hij enkele honderden grammen lichter zou zijn, zou hij op een veel ruimer actieterrein dan alleen enduro kunnen worden ingezet.



NINER Jet 9 RDO

10,700 kg
5.590 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Carbon Niner • **Maat:** L • **Vork:** RockShox Sid XX • **Veerweg vork:** 100 • **Demper:** • **Veerweg achter:** 100 • **Concept:** VPP Niner • **Transmissie:** Sram XO • **Achterderailleur:** XO • **Crankstel:** Sram XO 38/24 PF30 • **Remmen:** Magura MT8 180 mm • **Wielen:** Sun Ringlé • **Prijs frame:** 2.949€



Algemeen rijgedrag



Prijs



Niner biedt twee full-suspensionframes aan: de Rip en de Jet 9. Alleen de Jet was aanwezig – en dan nog in de aluminiumversie, die niet zo vaak aan het werk werd gezet. De splinternieuwe carbonuitvoering daarentegen mocht zich wel op heel veel belangstelling verheugen. De Jet RDO heeft een veerweg van 100 mm. Het CAV-vering-concept is een eigen ontwikkeling van Niner en leunt een beetje aan bij het DW Link-principe.

Ander model

12,600 kg
2.049 €
Frame



NINER Jet

Frame: Alu hydroform • **Maat:** L • **Vork:** RockShox Reba • **Veerweg vork:** 100 • **Demper:** • **Veerweg achter:** 80 • **Concept:** VPP Niner • **Transmissie:** Sram X7/X0 • **Achterderailleur:** X7 • **Crankstel:** Sram X7 38/24 GXP • **Remmen:** Avid Elixir • **Wielen:** No Tubes ZTR Crest/Sram X7

Mening van de lezers 9,02/10

Verandert alles wat Niner aanraakt, werkelijk in goud of is het eerder het carbonmateriaal dat een bike dat beetje extra geeft? Wellicht is het een combinatie van beide – of lijden veel van onze lezers dan toch aan een zekere vorm van Ninermania? Feit is dat de aluminium Jet veel minder wordt bewierookt dan de carbon RDO. En bewierookt is hier geen overdreven term, want blijkbaar was alles goed en mooi aan deze (vaak geteste) fiets. De RDO is comfortabel en hoeft qua rendement niet onder te doen voor een hardtail. Bij het bergop

rijden biedt de vering extra grip, maar pompt ze niet. Over dit laatste waren jullie het allemaal eens; over het gewicht minder. Op papier is deze Niner licht in vergelijking met veel full-suspensions, maar toch hadden heel wat testrijders op dit vlak een nog grotere stunt verwacht. Vooral de achterkant voelt nogal zwaar aan, waardoor het bergop rijden niet altijd heel vlot gaat... Over de bergafcapaciteiten hoorden we niets dan goeds: "een echte killer-bike", meende Alex. "Je hebt het gevoel dat je op een enduro onderweg

bent", hoorden we van Christophe. Zeker is wel dat dit model heel wat vertrouwen inboezemt in snelle bergafstukken. Tom meende zelfs dat de RDO alle vooroordelen die sommigen nog hebben over de wendbaarheid van een 29er, naar de vergetelheid rijdt. In alle commentaren kwam het scherpe stuurgedrag in snelle en langzame bochten naar voren. Voor Michel was de Jet 9 RDO de verrassing van de HBD – een 'Epic-killer', omschreef nog een andere biker de fiets. Kortom, dit model zouden jullie aanraden aan iedereen... die het zich kan veroorloven.

SANTA CRUZ Tallboy Carbon

12,950 kg
6.529 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Carbon • **Maat:** L • **Vork:** Marzocchi 44 Micro TI 29 • **Veerweg vork:** 120 • **Amortisseur:** Fox RP23 Boost Valve • **Débat. Arr :** 100 • **Type :** VPP • **Transmissie:** Shimano XT • **Achterderailleur:** XT • **Crankstel:** XT 42/32/24 • **Remmen:** Shimano XT • **Wielen:** Novatec TX29 • **Prijs frame:** 3.099 €



Wendbaarheid



Gewicht, Marzocchi-vork



Ander model

13,650 kg
5.539 €



SANTA CRUZ Tallboy Alu

Frame: Alu 6061 • **Maat:** M • **Vork:** Fox 32 F RLC QR15 tapered • **Veerweg vork:** 120 • **Amortisseur:** Fox RP23 Boost Valve • **Débat. Arr :** 100 • **Type :** VPP • **Transmissie:** Shimano XT • **Achterderailleur:** XT • **Crankstel:** XT 42/32/24 • **Remmen:** Avid Elixir 5 180/180 mm • **Wielen:** Mavic TN 719/DT 350 • **Prijs frame:** 2.299€

De Tallboy is de 29er-versie van de Blur, met een veerweg van 100 mm. Van dit model werd vorig jaar eerst de aluminiumversie op de markt gebracht, maar tegenwoordig is hij ook met een carbonframe verkrijgbaar. Jullie konden tijdens de testdagen met beide versies op stap.

Mening van de lezers 8,25/10

De keuze van een vork van Marzocchi voor deze bike bleek niet zo geslaagd. De vork werkt te stug

en scoort omwille van het gebrek aan progressiviteit een stuk minder dan wat de concurrentie te bieden heeft. Bovendien werkt ze nogal schokkerig. Anderzijds is zowel de aluminium- als de carbonversie nogal zwaar. Gelukkig vergeet je dat snel op de technische gedeelten. Net als iedere andere 29er biedt deze bike een uitstekende motriciteit. Behalve op bergafstukken en in zwaar terrein mist deze fiets de typische kenmerken van een 29er met een veerweg van 100 mm. En dat is vooral toe te schrijven aan zijn montage.

SPECIALIZED Epic Expert Carbon 29

11,280 kg
4.399 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Carbon Fact 9m/Alu M5 • **Maat:** M Fourche: RockShox Sid Brain tapered • **Veerweg vork:** 100 • **Amortisseur:** Fox/Spe. Mini Brain • **Débat. Arr:** 100 • **Type:** Mc Pherson+link • **Transmissie:** Sram X7/X9/X0 • **Achterderailleur:** X0 mid cage • **Crankstel:** Sram Carbon S2200 38/24 PF30 • **Remmen:** Formula R1S • **Wielen:** Roval Contrôle 29 142x12



Wendbaarheid, rendement,
Brain-systeem



Banden, prijs, te laag fun-gehalte

Specialized koestert al lang hooggespannen verwachtingen over de 29ers. Het merk zet dan ook ieder jaar iets forser de schaar in zijn 26"-modellenaanbod. Die keuze leek aanvankelijk op zijn zachtst gezegd gewaagd, maar blijkbaar was dat een goede beslissing, aangezien de markt in zijn geheel ook in die richting aan het evolueren is. Het paradepaardje van Specialized is de Epic. Daarvan waren in Malmédy alleen de 29"-versie met een Expert- of S-Works-montage beschikbaar voor een testrit. De S-Works-uitvoering is opgetrokken uit een lichtere carbonsoort. Dit frame wordt ook door het team gebruikt. Tussen de Expert en de S-Works ligt niet alleen een verschil van 900 g, maar ook van 3.000 €.

Ander model

10,400 kg
7.499 €



SPECIALIZED S'Works Epic Carbon 29

Frame: Carbon Fact 11 PF30 • **Maat:** M Fourche: RockShox Sid WC 29 Brain Carbon • **Veerweg vork:** 100 • **Amortisseur:** Fox/Spe. Mini Brain Kashima • **Débat. Arr:** 100 • **Type:** Mc Pherson+link • **Transmissie:** Shimano XTR • **Achterderailleur:** XTR • **Crankstel:** S'Works OS Carbon double PF30 • **Remmen:** XTR 160 • **Wielen:** Roval Contrôle SL 29 142x12 • **Prijs frame:** 3.999 €

Mening van de lezers 8,74/10

De Epic was het favoriete model van heel wat bikers. Dat bleek duidelijk uit het eindklassement in de 'Best of'-verkiezing. De Epic is evenwel niet bedoeld voor wie op zoek is naar comfort. Michel bijvoorbeeld vond het jammer dat de demper niet progressief, maar nogal 'verrassend' werkt. Toch is het mogelijk om de reactiviteit van de veren zo in te stellen, dat ze gemakkelijker werken. De Epic is in ieder geval een 'ernstige' fiets die best wat meer fun zou mogen bieden, als we sommige lezers mogen geloven.

De Epic valt wel in de smaak van de liefhebbers van rendement en van bikers die graag een wedstrijd houden - ook met de makkers. Ook de Brain-veringen (die alleen op schokken reageren)

kregen van deze doelgroep veel lof. Deze bikers bestempelen de Epic zelfs als een comfortabele fiets die een goed compromis biedt tussen rendement en comfort. Hij wordt ook omschreven als een vlotte kilometervreter, die erg reactief en heel wendbaar is. In vergelijking met de andere 29ers komt hij op dat vlak boven het gemiddelde uit. Hij gaat vlot naar beneden en doet dat op een vertrouwenwekkende manier, zelfs al moet je als biker

daarbij goed bij de les blijven. Dat is overigens net zo goed toe te schrijven aan de banden die weinig grip bieden en de remmen die blijkbaar maar in twee standen werken: on en off. De populaire Epic blijft een bike die gemaakt is om hard te rijden en om knaltijden op de klokken te zetten - en niet zozeer om mee te flaneren of om gek te doen over iedere hobbel die hij vóór de wielen krijgt gerold.

SPECIALIZED Camber Expert Carbon EVO R 29

11,540 kg
3.999 €

110
mm



TECHNISCHE FICHE

Frame: Carbon Fact 9m/Alu M5 • **Maat:** M • **Vork:** RockShox Sid RLT tapered • **Veerweg vork:** 110 • **Amortisseur:** Fox Triad II • **Débat. Arr :** 110 • **Type :** Mc Pherson+link • **Transmissie:** Sram X7/X9/X0 • **Achterderailleur:** X0 mid cage • **Crankstel:** Sram Carbon S2200 38/24 PF30 • **Remmen:** Formula R1S • **Wielen:** Roval Contrôle 29 142x12



Comfort, demper, positie



Remmen

De Camber is een nieuw model dat in 2011 zijn debuut maakte. Hij vulde toen het gat op tussen de Epic (100 mm) en de Stumpjumper (140 mm). Van de Camber was al meteen een 29er- en een 26"-versie verkrijgbaar, maar de 'kleine' moest zich met een aluminiumframe tevreden stellen, terwijl zijn grote broer uit carbon was opgetrokken. Waarmee nog maar eens de prioriteiten van het merk duidelijk werden gesteld. De Camber krijgt ook geen Brain-demper, maar een demper met drie standen die speciaal voor Specialized werd ontworpen. De nieuwkomer is bedoeld voor een publiek dat op zoek is naar een comfortabele bike om mee te toeren.

Ander model

12,370 kg
3.199 €



SPECIALIZED Camber Comp Carbon 29

Frame: Carbon Fact 9m/Alu M5 • **Maat:** S • **Vork:** Fox Evolution RL Fit 29 • **Veerweg vork:** 110 • **Amortisseur:** Fox Triad II • **Débat. Arr :** 110 • **Type :** Mc Pherson+link • **Transmissie:** Sram X7/X9 • **Achterderailleur:** X9 mid cage • **Crankstel:** Sram Carbon S-1250 36/22 PF30 • **Remmen:** Avid Elixir 7 SL • **Wielen:** Roval 29 142x12

Mening van de lezers 8,48/10

De Camber kende dit jaar heel wat succes: hij werd bijna even vaak getest als de Epic. Je zou kunnen zeggen dat dit de tegenhanger is van de Epic – en dit niet alleen op het vlak van de competitiegeest. Testrijders die op de Epic niet vonden wat ze zochten, waren in hun nopjes over de Camber. Op deze bike zit je meer rechtop en meer op je gemak. Je kunt de Camber daardoor meer onder controle houden op bergafstukken. Liefhebbers van prestaties vonden wel dat het rendement wat tegenviel. Toerrijders waren dan wel weer gelukkig met het compromis tussen comfort en rendement. Bovendien is de Camber een lichte fiets – zeker in vergelijking met andere 29er full-suspensions met een veerweg van 120 mm. Jullie stelden ook de Fox-demper op prijs, waarvan de verschillende standen gemakkelijk kunnen worden ingesteld. Zelfs zonder dat

het ProPedal-systeem aan het werk wordt gezet, is de bike niet geneigd om te pompen. De zijdelingse stijfheid is perfect. Bénédicte, die ook met de Saphir op stap ging (het damesmodel met dezelfde veerweg), gaf de voorkeur aan de Camber, omdat ze er zich meer op haar gemak op voelt en omdat de vering zonder Brain meer comfort biedt.

Dit model doet het ook behoorlijk op bergafstukken, waar hij zich ook verrassend wendbaar toont voor een 29er.

De veelzijdige Camber wist velen te charmeren en zou mede daardoor bijna als universeel mogen worden omschreven.

Specialized Stumpjumper Expert Carbon 29

12,500 kg
4.599 €

130
mm



TECHNISCHE FICHE

Frame: Carbon Fact IS 9m/Alu M5 • **Maat:** M • **Vork:** Fox Performance 32 F RL Fit • **Veerweg vork:** 130 • **Amortisseur :** Fox/Spe. Brain Trail Tune • **Débat. Arr :** 130 • **Type :** 4 BL • **Transmissie:** Sram X7/X9/X0 • **Achterderailleur:** XO mid cage • **Crankstel:** Sram Carbon S2200 36/22 PF30 • **Remmen:** Formula The One R • **Wielen:** Roval Contrôle Trail 29



Rijgedrag bergaf, positie



Gewicht, vork

Specialized was vorig jaar het enige merk dat een full-suspension met een veerweg van 130 mm en grote wielen aanbood. Bij deze editie van de HBD heeft de constructeur al gezelschap gekregen van andere merken zoals Kona. Specialized biedt van dit model drie versies aan, waarvan één aluminium- en twee carbonmodellen. Jullie konden op stap met de Expert carbonversie (de andere is de S-Works). Dit model is uitgerust met de Brain-demper en een gemengde Sram-transmissie, zoals dat wel vaker gebeurt bij Specialized.

Mening van de lezers 8,12/10

De Stumpjumper 29 biedt een aangename rijpositie, maar toch was Christophe niet helemaal overtuigd van het nut van de grote wielen: die zorgen er immers voor dat deze uitvoering zwaarder is dan zijn eigen oude Stumpjumper. Ook Patrick had het moeilijk met het gewicht van de bike. Niets van dat alles bij Kim, die vond dat de Stumpjumper goed bergop rijdt. Maar het is vooral het rijgedrag in afdalingen dat werd geprezen. De Specialized bleek in die omstandigheden bijzonder vergevingsgezind. En misschien lijkt het allemaal wat minder spectaculair, maar deze bike geeft je zelfvertrouwen wel een boost. Maar ook daar zit een addertje onder het gras: volgens Eddy kom je daardoor veel te snel in de verleiding om te hard een helling af te stormen... met alle risico's van dien.

Zoals dat wel vaker gebeurt bij bikes met de Brain, wordt het comfort pas nadelig beïnvloed wanneer je in de aanval gaat. Francis gaf de voorkeur aan een demper met een hendel; bij de Brain moet je vooraf de gevoeligheid kiezen en kun je onderweg de ve-



ring niet zomaar aanpassen. De vork bleek ook niet efficiënt genoeg te reageren op snel opeenvolgende schokken (bv. over boomwortels).

De Stumpjumper is dan misschien wel polyvalent, maar voor veel testrijders lijkt hij nog steeds te veel veerweg te bieden...

TREK Superfly 100 Elite

11,745 kg
4.999 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Carbon OCLV Mountain • **Maat:** • 19" **Fourche:** Fox 32 F Factory 29 QR15 • **Veerweg vork:** 100 • **Amortisseur:** Fox RP23 Performance • **Débat. Arr :** 110 • **Type :** 4 BL ABP • **Transmissie:** Shimano XT • **Achterderailleur:** XT • **Crankstel:** XT 38/26 • **Remmen:** XTR 160 • **Wielen:** Bontrager Race Lite TLR Disc 29

+ Comfort, stabiliteit

- Wielen, remmen

De 29er-modellen van Trek gingen nog niet eens zo lang geleden door het leven als Gary Fisher en later als Gary Fisher Collection, maar tegenwoordig wordt bijna niet meer verwezen naar een van de pioniers van de MTB-sport. Het 29er-assortiment van Trek bestaat intussen uit hardtails en twee full-suspensions. De Superfly 100 beschikt over een veerweg van 100 mm en een ABS-vering waarbij de as van het achterwiel dienst doet als vering en de demper via een verstijving-slink in het verlengde van de staande achtervorken ligt. Trek biedt twee verschillende montages van het aluminiumframe en vier montages van het carbonframe aan; de 100 is daarvan de tweede montage. In de catalogus vonden we verder nog een 29er met een veerweg van 120 mm (de Rumblefish). De Superfly kon vorig jaar al worden getest, maar is intussen nog 500 g lichter geworden... zonder dat dit gevolgen had voor de prijs.

Mening van de lezers 8,03/10

Op de stand van Trek hadden de 29ers meer succes dan hun kleinere broers. Het veringconcept is identiek voor beide categorieën, behalve dat de demper niet zwevend is bevestigd. Velen maakten aan het stuur van deze bike hun 29er-debuut. Niet iedereen was meteen weg van de grote wielen - sommigen hadden meer dan anderen een behoorlijk lange aanpassingsperiode nodig voordat ze zich op hun gemak voelden.

Maar algemeen gesteld is bijna niets verkeerd aan deze Superfly: hij klimt goed, biedt een uitstekende motriciteit, is comfortabel en haalt een behoorlijk rendement. De minder goede punten zijn toe te



schrijven aan de componenten van de toeleveranciers, zoals de banden van Bontrager en de (zware) wielen van hetzelfde merk. Op deze bike is een Shimano 2x10-transmissie gemonteerd met te grote versnellingen en XT-remmen waar niemand echt wild van werd. Op bergafstukken vliegt deze bike over de hin-

dernissen en blijft hij netjes zijn rijlijn volgen. Hij is wendbaar in technische stukken en zit in het peloton op het vlak van de wendbaarheid. Op het einde van de rit blijkt de Superfly een heel goede en lichte 29er, die zowel in de smaak zal vallen van de toerrijder als van de marathonspecialist, die een behoorlijke tijd op de klokken wil zetten.

TURNER Sultan

14,265 kg
4.850 €



TECHNISCHE FICHE

Frame: Alu Turner • **Maat:** • **XL Fourche:** Fox 32 F RLC • **Veerweg vork:** 120 • **Amortisseur:** Fox RP23 • **Débat. Arr :** 120 • **Type :** DW Link • **Transmissie:** Sram XO/X9 • **Achterderailleur:** XO • **Crankstel:** Middleburn triple • **Remmen:** Hope Tech M4 • **Wielen:** Velocity P-35 29er • **Prijs frame:** 2.399 €



Vering, comfort, stabiliteit



Gewicht

De Sultan staat al enkele jaren in de catalogus van Turner – een merk dat zich al vrij vroeg op het segment van de 29er full-suspensions stortte. Dit model met zijn veerweg van 120 mm heeft geen 26»-tegenhanger - de Flux heeft 20 mm minder veerweg. Daarnaast is er nog de 5-Spot met 140 mm. De DW Link-vering is een four bar linkage-systeem met compacte links (en dus geen VPP). Bij Turner kun je alleen een frame ofwel een complete bike 'à la carte' bestellen.

Mening van de lezers 8,40/10

Net als bij de 26" Flux was iedereen het eens over de vering: die reageert bij de minste schok. Deze montage was relatief zwaar, waardoor versnellen niet echt vlot ging. Aan de vering ligt het in ieder geval niet. Volgens Simon is die "ongevoelig voor de bewegingen van de pedalen". Het rendement is behoorlijk bij het klimmen; in die omstandigheden wordt ook een perfecte grip geboden. Het extra gewicht zit hem vooral in de uitrustingsitemen. Op bergafstukken blijkt deze bike heel stabiel en is hij nergens bang voor. Lawrence stelde vooral de wendbaarheid op prijs, waardoor hij bijna nergens een voetje aan de grond moest zetten. De Sultan is een 29er alleskunner die zich op alle terreinen thuis voelt. Jammer dat hij niet wat lichter is...

