

BOSSENCROSSERS EN BERGRIDDERS

Twaalf nieuwe hardtails

TESTCOÖRDINATIE: JORIS BIRNIE
FOTOGRAFIE: JACCO BOGAERDS

Hardtail kopen voor het bos of de bergen? De keuze is reuze! We hebben twaalf mountainbikes bij elkaar gebracht met een prijs rond € 2.000,-. Best een bedrag, maar daarvoor bieden de meeste merken je dan ook alles wat je hartje begeert.

We zijn een beetje verbaasd. Waarom? Dat zit zo: tijdens de beurzen en modelpresentaties die we afgelopen zomer en najaar bezocht hebben, werd de 27,5 wielmaat gepresenteerd als *the-next-big-thing*. Kiezen uit kleine 26 inch wielen of grote 29er hoepels? Nergens meer voor nodig, 27,5 inch zou het beste bieden van beide. Zeg maar het schaap met de vijf poten. Maar wie in deze test op zoek gaat naar een *hardtail* met 27,5 inch wielen kan lang zoeken: die staat er namelijk niet in! Terwijl onze aanvraag niets aan duidelijkheid te wensen overliet: "Lever ons een hardtail aan in de maat M met een prijs rond tweeduizend euro. De wielmaat staat vrij, dus 26 inch, 27,5 inch of 29 inch." Maar ondanks die keuzevrijheid stuurden twaalf van de twaalf merken een mountainbike op met grote wielen.

zgers meest populair Niet zo gek overigens, zo blijkt na een rondje bellen met verschillende grote leveranciers. De 29er hardtail is in Nederland veruit het meest verkochte type mountainbike, zeker in de prijsklasse rond tweeduizend euro. Al naar gelang met wie we spreken horen we percentages van zeventig tot negentig procent! Bij onze zuiderburen liggen de verhoudingen anders. In Vlaanderen wordt op iedere 29er ook een 27,5er verkocht. *Fifty-fifty* dus. Wellicht omdat men daar gemiddeld iets kleiner is? Of omdat het terrein daar ruiger is? Waarschijnlijk beide. In Wallonië is het beeld het omgekeerde van dat in Nederland: daar kiest tachtig procent van de mountainbikekopers voor 27,5 inch wielen.

Maar goed, wat de reden ook is, feit is dat ons fietsmagazijn voorafgaand aan deze test volstaat met louter grootwielers. Helemaal niet erg, want waarom zou iets dat erg goed bevalt ineens afgeschreven zijn >>



ALUMINIUM VERSUS CARBON *Luxe frame, luxe afmontage of allebei?*

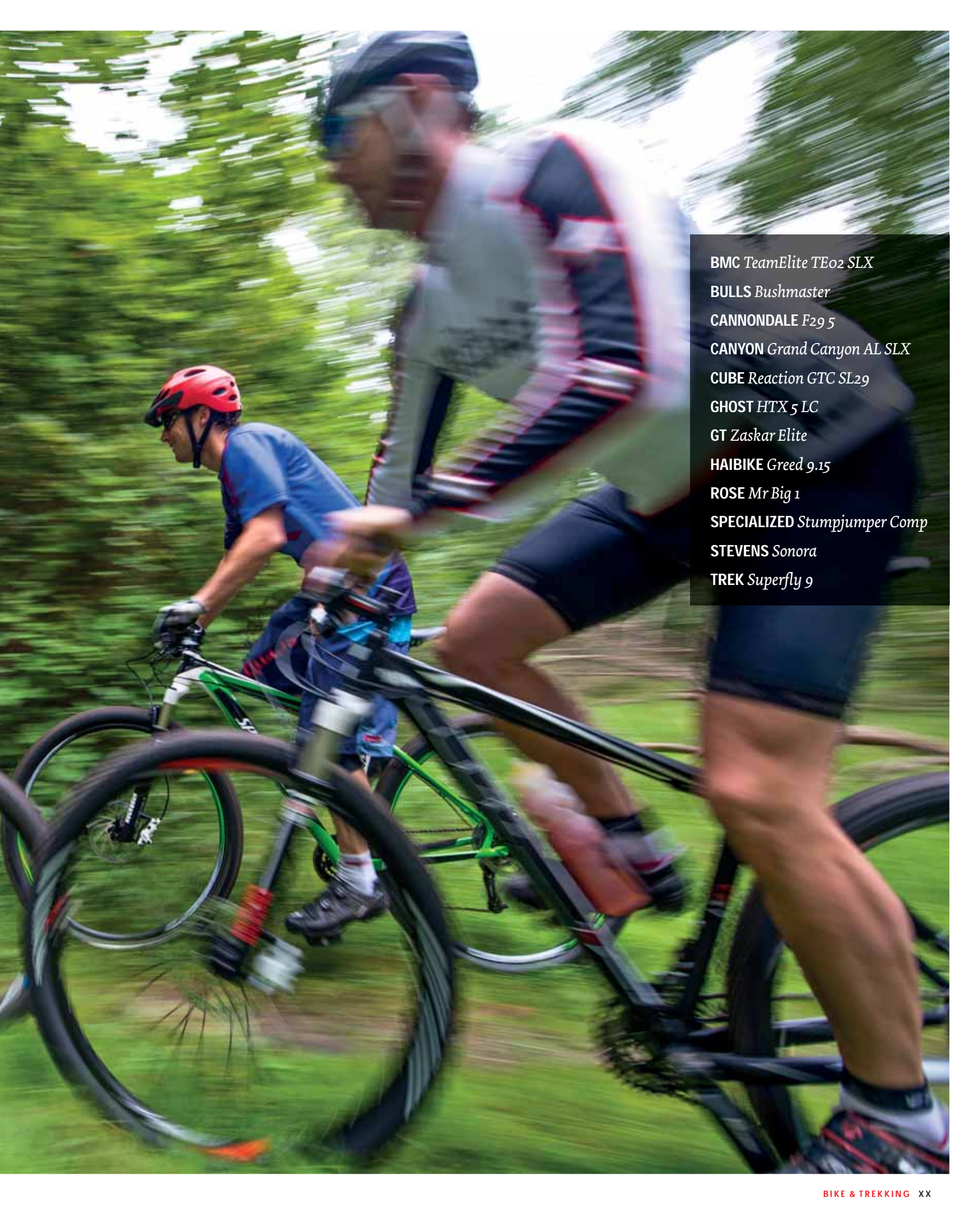
Carbon duur? Het lijkt er steeds minder op. Waren voorheen de meeste bikes in de prijsklasse rond € 2.000 van aluminium, in deze test is meer de helft van de bikes van koolstofcomposiet. En gaat zo'n relatief duur frame dan ten koste van de kwaliteit van de afmontage? Je zou het denken, maar toch gaat die vlieger bij een aantal merken niet op. Daar is het én én. Dus én een carbon frame én lichte, hoogwaardige componenten. Niet alle fabrikanten kunnen hier in mee en beknibbelen wel op de onderdelen. Erg? Hangt ervan af waar bezuinigd wordt. Zo remmen de betaalbare Deore schijfremmen van Shimano nauwelijks minder goed dan SLX of XT exemplaren. Niks mis mee dus. Dat wordt anders als fabrikanten besparen op wielen of voorvork. Die zijn namelijk bepalend voor hoe een bike rijdt en voelt. Zouden we voor de keus staan, dan liever een alu frame met lichte wielen en een goede vork, dan een carbon kader met zware wielen en minder hoogwaardige voorvering.

ALUMINIUM

- + Beter bestand tegen puntbelasting
- + Doorfietsen bij deuk mogelijk
- + Relatief goedkoop en daarom in de regel voorzien van betere onderdelen
- + Beter verkoopbaar als tweedehands fiets
- Zwaarder dan carbon

CARBON

- + Bij gelijke stijfheid lichter dan aluminium
- + Bij juiste constructiewijze comfortabeler
- Zorgvuldig onderzoek na valpartij noodzakelijk
- Niet doorrijden bij deuk of scheur
- Vanwege hogere prijs vaak een minder hoogwaardige afmontage



BMC *TeamElite TEO2 SLX*
BULLS *Bushmaster*
CANNONDALE *F29 5*
CANYON *Grand Canyon AL SLX*
CUBE *Reaction GTC SL29*
GHOST *HTX 5 LC*
GT *Zaskar Elite*
HAIBIKE *Greed 9.15*
ROSE *Mr Big 1*
SPECIALIZED *Stumpjumper Comp*
STEVENS *Sonora*
TREK *Superfly 9*

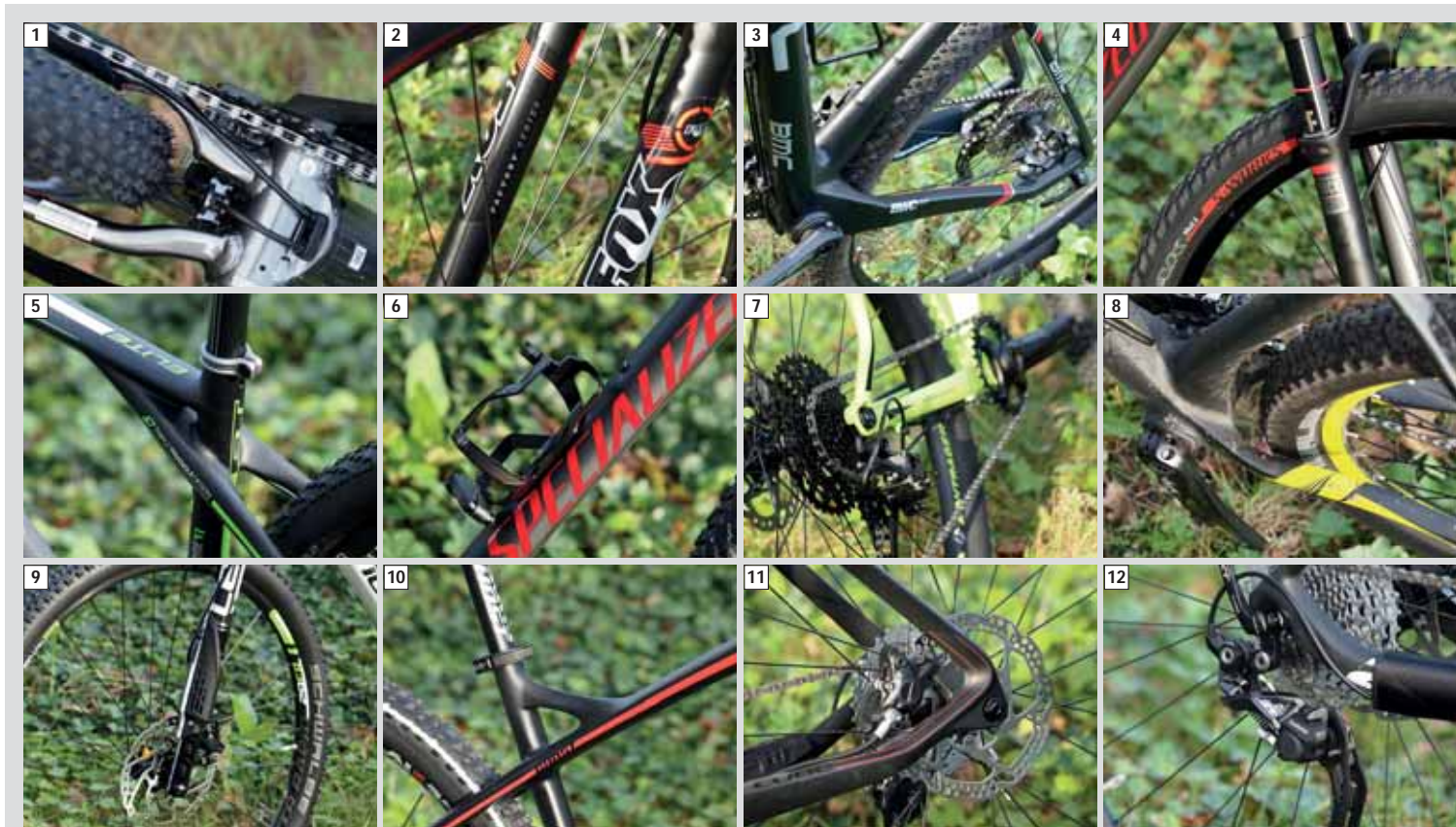
“Het klinkt ongelooflijk, maar het is toch echt zo: een aantal merken biedt dit jaar voor hetzelfde geld veel meer fiets.”

- Joris Birnie, testcoördinator BIKE & trekking

omdat de industrie alweer met alweer een nieuwe wielmaat komt? Bovendien kunnen we nu ook de evolutie in kaart brengen die deze modellen nog steeds doormaken. Of beter: progressie. Want de term evolutie slaat op verandering en niet per se op verbetering. En dat doet veel bikes in deze test geen recht. De meeste zijn namelijk beter geworden dan een jaar geleden. Beter in de zin van lichter, comfortabeler, sneller en veelzijdiger.

Progressie Die progressie is voor een belangrijk deel te danken aan de nieuwe frames die een aantal leveranciers in de strijd gooit. Cube, Haibike, Rose, Specialized en Trek brengen een nieuw kader, waarbij voor de Amerikaanse merken in dit rijtje geldt, dat het alweer hun derde of zelfs

vierde generatie 29er hardtail is. Daar zit dus heel wat ervaring in! Zolang draaien de Europese merken nog niet mee als het om grootwielers gaat, maar ook hier is al zoveel kennis opgedaan, dat de deze frames geen kinderziektes meer hebben als het gaat om de geometrie en de detaillering. Maar ook met de frames die hun tweede of derde seizoen in gaan - BMC, Bulls, Cannondale, Canyon, Ghost, GT en Stevens - is niets of nauwelijks iets mis. Bij een aantal frames zijn recente ontwikkelingen op het vlak van geometrie, constructie en detaillering al verwerkt. En waar dat niet het geval is, lijden de rijeigenschappen er nauwelijks onder. Zo zouden we graag een steekas in plaats van een dun snelspannetje zien in de achtertrein van de BMC, Bulls, Cannondale, Ghost en GT. Maar om nou



1. Mooi alu. Met knap laswerk aan de aandrijfkant heeft Canyon extra ruimte voor de achterband gerealiseerd.

2. Kwaliteit. Canyon en Cube (foto) monteren een Fox Float uit de Factory Series. Duurder, maar ook lichter en beter op het vlak van demping dan de Evolution modellen.

3. Massief. De ultrakorte, kunstig geprofileerde achtertrein van de BMC behoort tot de stijfste in deze test. En het levert een megagrip op als je staand gaat klimmen.

4. Minder is meer. De op zich erg fijne RockShox Reba op de Specialized biedt maar negen centimeter veerweg en is daarom wat minder comfortabel. De zitpositie is daardoor echter wel lekker sportief.

5. Karakteristiek. Maar of het Triple Triangle Design ook constructieve voordelen heeft kunnen we niet zeggen.

6. Handig. Bij de Specialized is een bidonhouder gemonteerd met daaraan een tooltje!

7. Achterwerk. Bij de Trek vind je het schakelgebeuren achteraan. Aan de voorkant zit slechts één kettingblad. Simpel en in de meeste gevallen ook erg effectief.

8. Ruimte zat. Ondanks dat op de Haibike relatief dikke 2.25" banden zijn gemonteerd, zou het nóg dikker kunnen.

9. Eenbenig. De loeistijve Lefty op de Cannondale overtuigt volledig: gevoelig met tegelijkertijd reserve voor klappen.

10. Sierlijk. Bij de Ghost gaat de bovenbuis vloeiend over in de achtervork. Mooi!

11. Referentie. De Shimano XT schijfrem is dankzij z'n goede doseerbaarheid, kracht en probleemloze karakter een van onze favorieten. En hier, op de Cube, zit 'ie ook nog eens op een perfecte plaats, binnenin de achterdriehoek. Let ook even op de steekas zonder spanhevel. Je hebt een inbusleutel nodig om hem los te maken, maar hoe vaak neem je een achterwiel uit? En omdat er niks uitsteekt, kan er ook niks blijven hangen.

12. Stabiel. De Shadow Plus anti-klapperderailleur van Shimano, zoals hier op de Bulls Bushmaster, is een van de betere innovaties van de laatste jaren.

AANDRIJLIJN *Triple, double of single?*

te zeggen dat het hierdoor slechtere fietsen zijn... En daarnaast is nieuwer niet altijd beter. Bulls en Cannondale claimen bewust te kiezen voor een 'ouderwetse' snelspanner, omdat deze een snellere wielwissel mogelijk maakt. Een weinig boeiend argument voor toer-bikers, wél belangrijk voor wedstrijddrijders. Iets dergelijks geldt ook voor de montage van de achterste remklauw bij de Cannondale, Canyon en GT. Volgens de laatste inzichten is die remklauw ondergebracht in de achterdriehoek, maar deze drie merken monteren de rem nog óp de staande achtervork. Wellicht niet zo *up-to-date*, maar nauwelijks minder functioneel. En als je blokjes moet wisselen of de rem wegens aanlopen moet uittijnen, kun je er beter bij.

Fetisjisme Aan het groepen-fetisjisme waaraan een groot deel van de Nederlandse mountainbikepopulatie lijkt te lijden doen we niet mee. En dus zijn de letters XT bij ons niet heilig. Natuurlijk, de onderdelen uit de Shimano XT groep – aandrijflijn, remmen – functioneren voorbeeldig. Maar we durven te wedden dat je met je ogen dicht niet het verschil voelt met de iets goedkopere SLX onderdelen. En hetzelfde geldt in iets mindere mate ook tussen de SLX en Deore onderdelen, met name op het vlak van de remmerij. Natuurlijk, met meer geld koop je ook een betere kwaliteit en een lager gewicht. Maar qua functioneren zijn de verschillen minimaal. Wat heet: een goede montage en een verzorgde kabelloop zijn minstens zo belangrijk. Zo schakelt, om maar een voorbeeld te noemen, de zeer zorgvuldig opgebouwde Rose Mr. Big met 'maar' SLX schakelaars en derailleurs voelbaar lichter en soepeler dan de Haibike Greed die een wat rommelige kabelloop heeft. Of het nu XT, SLX of Deore gaat, Shimano is in deze test totaal dominant. Tien van de twaalf fietsen hebben een Japanse aandrijflijn. Omdat die het best is? Wij denken van niet. Het is eerder zo, dat dit is waar de markt om vraagt. Want kijk je sec naar de schakelkwaliteiten, dan zijn de aandrijflijnen van het Amerikaanse Sram op de Specialized en de Trek gewoon minstens zo goed. Okay, Sram voelt anders. Niet zo smeugig, maar harder, directer. Een aantal testrijders vindt dat gevoel juist erg lekker. Weet je tenminste wat er onder je gebeurt. Los van het gevoel zijn nauwelijks tot geen verschillen in schakelsnelheid en –precisie.

Vering Ook als gaat het om de voorvering lopen we niet achter de massa aan. Die massa zegt namelijk: 'We willen Fox!'. En dus steken zeven van de twaalf merken een Fox in de balhoofdbuis van hun 29er. Maar wij zeggen: kijk ook even verder. In de eerste plaats is er Fox en Fox. >>



Ondanks hun grote wielen voelen de testfietsen zich prima thuis op smalle kronkelpaadjes.

Vroeger was heus niet alles beter. Maar misschien wel overzichtelijker. In ieder geval als het ging om de aandrijflijn van je mountainbike: die had drie voorbladen. En dan nu. Naast de oude vertrouwde *triple* zijn er nu ook cranks met twee voorbladen of zelfs met maar één. Verwarrend, want hoeveel voorbladen moet je nu eigenlijk op een 29er hardtail hebben? Als je globaal naar het aanbod in deze test kijkt, lijkt het alsof de fietsfabrikanten ook geen antwoord weten op deze vraag. Immers, je vind van alles door elkaar; *triples*, *doubles* en *singles*! Maar kijk je naar de cijfers, dan wordt het plaatje ineens een stuk overzichtelijker. Op acht van de twaalf 29ers in deze test is een dubbel gemonteerd. Van de overige vier fietsen hebben er drie een triple en slechts één fiets is voorzien van een enkel voorblad. Is daarmee een aandrijflijn met twee voorbladen het best? Dat niet, want voor ieder systeem is wel wat te zeggen. We zetten de verschillende voor- en nadelen hieronder even op een rij.

TRIPLE (3x10) Oud maar niet uitgediend, het crankstel met drie voorbladen. Vooral ook, omdat Shimano inmiddels een speciale *triple* voor 29ers op de markt brengt, met kleinere voorbladen. Dus niet een 24/32/42-vertanding, maar 22/30/40. Die vertanding past perfect bij de grotere wielomtrek van 29ers. En het bereik* is met bijna 600% zeer groot. Van een supersteil geitenpaadje in de Alpen tot een strandrace met windkracht zeven in de rug, met een triple ben je er klaar voor. Nadelen zijn er natuurlijk ook. Een hoog gewicht is er een van, gecompliceerd schakelen een ander. Maar als je door hebt hoe het werkt, schakel je op een triple wél sneller van het ene naar het andere blad dan op een double. Immers, het verschil in diameter tussen de kettingbladen is kleiner.



DOUBLE (2x10) De hele dubbel-trend is in gang gezet door Sram, maar inmiddels doet Shimano goed mee. Wat heet: van de acht doubles in deze test komen er zeven uit Japan. Maar die ene van Sram, op de Specialized, is wel met zijn 22/36-vertanding wel een heel fijne. Met de 22er klauter je ook de allersteilste bergpaadjes op, terwijl je op je thuisparcours aan de 36er niet snel tekort zal komen. De 24/38 Shimano dubbels op de andere fietsen vragen in de bergen om sterke benen, zeker als de beklimmingen lang en steil zijn. In beide gevallen ligt het bereik* rond de 500% en dat is in de meeste situaties voldoende. De gewichtswinst van een double ten opzichte van een triple is beperkt, het scheelt immers maar één blad. Het schakelgemak is met maar twee bladen wel een stuk groter.



SINGLE (1x11) Op de Trek draait, als enige, een 1x11 aandrijflijn van Sram. Weegt weinig en schakelen is appeltje-eitje, maar één *shifter* op het stuur. Maar nadelen zijn er ook. Zo is het bereik* met 420% ondanks de 10-42 cassette lang niet zo groot als met twee of drie voorbladen. Dat kan betekenen, dat je keuzes moet maken. Zo is het op het 32-tands voorblad van de Trek in lange, steile beklimmingen flink aanpoten. Wie niet zo goed getraind is, zal dus voor een alpenvakantie een 30er moeten monteren. En dan nóg trap je zwaarder dan met de lichtste versnelling van een triple of double. Ook is bij een 1x11-systeem de kettinglijn schuiner, wat een verhoogde slijtage met zich meebrengt. Dito voor het voorblad, dat in z'n eentje alle kilometers moet verteren.



* Het verschil tussen de lichtste en de zwaarste versnelling.



Dankzij hun lage gewicht
gaan deze hardtails als
de brandweer.

BMC TeamElite TE02 SLX

BMC zet met de TeamElite een onderscheidende 29er neer. Niet qua afmontage, want die is gezien de prijs nogal karig. Daar moet deze Zwitsers het dus niet van hebben. Het is het frame dat het verschil maakt. Of beter: de constructie van het frame én de progressieve geometrie. Eerst maar die constructie. De onderkant van het frame, van balhoofdbuis en onderkant zitbuis tot achteras, is zeer volumineus. Dat levert een stijf kader op, dat desondanks maar net iets meer weegt dan een



kilo. Maar een goed geconstrueerd frame is niks waard als 't niet lekker rijdt. Gelukkig klopt dat ook. En hoe! Vooral in technisch terrein is de BMC in zijn element. Steile klimmetjes, krappe bochten, *tricky* afdalingen, daar excelleert de TeamElite. Hoe dat kan? BMC construeerde een zeer korte achtertrein en plaatste de trapas relatief laag. De bovenbuis is juist weer bovengemiddeld lang. Toch is de bike geen strekbank, want dankzij de korte stuurpen en het brede stuur biedt de zitpositie een uitgekende mix van comfort, controle en efficiëntie. De BMC is op z'n best met een dynamische rijstijl. Als je een rijder bent, die graag staand in de pedalen z'n klimmetjes neemt, dan moet je deze fiets hebben. De tractie is eindeloos en de achtertrein geeft geen millimeter mee, ondanks het ontbreken van een steekas. Nadelen zijn er natuurlijk ook aan deze bouw. Omdat je met je zitvlak relatief dicht boven de achteras zit, komen klappen harder door. Gelukkig worden die voor een deel weer geabsorbeerd door de lange, dunne zadelpen.

Specs en geometrie

Prijs	€ 1.999,-
Maat	S/M/L
Info	bmc-switzerland.com

Framemateriaal	carbon
Vork	Fox 32 Float Evo CTD Remote (100 mm)
Derailleurs (v/a)	Shimano Deore/SLX
Schakelaars	Shimano Deore (2x10)
Cassette	Shimano Deore (11-36t)
Remmen (v/a)	Shimano Deore (Ø 180/160 mm)
Trapas/crank	Shimano SLX (24/38t)
Stuur/-pen	BMC MFB02/BMC MSM02
Zadel/-pen	SR Seta/BMC MSP02 (Ø 27,2 mm)
Velgen/naven	DT Swiss 466D/Shimano Deore
Banden	Conti RaceKing Performance (2.2*)

Gewicht compleet	11,46 kg
Gewicht wielset	4,52 kg
Zitbuis-/balhoofdhoek	73,5°/70°
Stack/reach	618/426 mm
Zit-/boven-/stuurbuis	458/610/100 mm
Stuur/stuurpen	720/70 mm
Bracket drop	65 mm
Achtersvork/wielbasis	430/1.100 mm

Specs en geometrie

Prijs	€ 1.999,-
Maat	41/46/51/56 cm
Info	bulls.de

Framemateriaal	carbon (monocoque)
Vork	Fox 32 Float Evo CTD Remote (100 mm)
Derailleurs (v/a)	Shimano XT/XT Shadow+
Schakelaars	Shimano XT I-Spec (3x10)
Cassette	Shimano XT (11-36t)
Remmen (v/a)	Shimano Deore (Ø 180/180 mm)
Trapas/crank	Shimano XT (22/30/40t)
Stuur/-pen	FSA SL-K (carbon)
Zadel/-pen	SR Seta/FSA SL-K (Ø 27,2 mm)
Velgen/naven	Bulls XC-250 Lite/Shimano XT
Banden	Schwalbe Rocket Ron Evo LS (2.25*)

Gewicht compleet	10,86 kg
Gewicht wielset	4,08 kg
Zitbuis-/balhoofdhoek	72,5°/70°
Stack/reach	624/398 mm
Zit-/boven-/stuurbuis	460/590/105 mm
Stuur/stuurpen	750/90 mm
Bracket drop	60 mm
Achtersvork/wielbasis	455/1.113 mm

Bulls Bushmaster

Lekker bezig, die lui van Bulls. Carbon frame, dito stuur en zadelpen, Shimano XT aandrijflijn... er blijft bij de Bushmaster niet veel te wensen over, zeker als zijn karakter bij je past. De Bushmaster is relatief lang, met name de achtertrein, waardoor het meer een stabiele beide-wielen-op-de-grondfiets is dan een flitsend gooi-en-smijtapparaat. Voordelen van die wat langere achterkant: schokken op het achterwiel komen minder hard door en in afdalingen voelt de bike zeker aan. Omhoog 'zoeken'? Niet bij deze bike. En na een haakse bocht ben je *in no time* weer op snelheid. Wat wil je; de Bushmaster komt ruim onder de elf kilo. En ook de roterende massa is lekker laag. Knap; want Bulls kiest het zekere voor het onzekere en monteert niet alleen voor, maar óók achter een grote, relatief zware 180 mm remschijf. Dat zou dus nog lichter kunnen. Liever niet overigens, want de fiets remt zo uitstekend, ondanks dat 'maar' Deore remmen van Shimano gemonteerd zijn. Maar waarom duur doen als dat niet nodig is? En waar het wél nodig is, kiest Bulls voor topspul. Zoals bij cassette, derailleurs en schakelaars. En dat alles op een nette manier gemonteerd, met de kabels op de juiste lengte en gewoon zonder onderbrekingen buitenom, zodat je ze zelf makkelijk kunt vervangen als dat nodig mocht zijn. Mooi detail: een rubber balgje met de naam Mud Worm, dat voorkomt dat water en vuil de voorderaillieurkabel binnendringt.



Specs en geometrie

Prijs	€ 1.999,-
Maat	S/M/L/XL
Info	cannondale.com

Framemateriaal	smartformed aluminium
Vork	Lefty Hybrid PBR 29 (90 mm)
Derailleurs (v/a)	Shimano Deore/SLX Shadow+
Schakelaars	Shimano SLX I-Spec (2x10)
Cassette	Shimano Deore (11-36t)
Remmen (v/a)	Shimano Deore (Ø 180/160 mm)
Trapas/crank	Shimano M615 Hollowtech (24/38t)
Stuur/-pen	Cannondale C3
Zadel/-pen	Prologo Nago/C'dale C3 (Ø 27,2 mm)
Velgen/naven	Stan's ZTR Rapid/Formula
Banden	Schwalbe Racing Ralph Perf. (2.1*)

Gewicht compleet	11,48 kg
Gewicht wielset	4,40 kg
Zitbuis-/balhoofdhoek	73,5°/71°
Stack/reach	641/403 mm
Zit-/boven-/stuurbuis	433/593/135 mm
Stuur/stuurpen	720/90 mm
Bracket drop	65 mm
Achtersvork/wielbasis	445/1.088 mm

Cannondale F29 5 Alloy

Net als Canyon, Specialized en Trek is ook Cannondale met een aluminium frame in deze test aanwezig. En aluminium, dat kunnen je Cannondale wel toevertrouwen! Als het gaat om het verwerken van lichtmetaal hebben de Amerikanen een reputatie die staat als een huis. En ook nu weer maken ze die waar. Het frame van de F29 is stijf waar nodig en licht waar het kan, met een veelzijdige geometrie die van de F29 een heerlijke rijdersfiets maakt. Een deel van de *credits* moet naar de Lefty voorvork. Een subliem apparaat. Niet alleen vanwege de hoge stijfheid, waardoor het voorwiel zich precies laat plaatsen, maar ook vanwege de fijne veer karakteristiek, met veel souplesse in de eerste centimeters en voldoende progressiviteit aan het eind. Moeilijke afdalingen hoef je dus niet uit de weg te gaan, zeker ook omdat dit jaar een kortere stuurpen is gemonteerd, waardoor je – in combinatie met het brede stuur – meer controle over de fiets hebt. Dat ligt overigens ook aan de lange balhoofdbuis, waardoor de zitpositie relatief rechtop en ontspannen is. Ideaal voor lange tochten. Even over de afmontage; die is gezien de prijs wat karig. Maar tegelijkertijd is het ook zo, dat de mix van Shimano Deore en SLX goed functioneert. En mochten onderdelen versleten zijn, dan is gezien de kwaliteit van frame en vork een *upgrade* de moeite waard. Denk dan ook even aan de banden. De F29 verdient beslist paar Racing Ralphs in de lichtere Lite Skin uitvoering. Laat je dan ook nog de binnenbanden weg, dan heb je zomaar een wielset van minder dan vier kilo.



* Wielset = wielen met banden, remschijven en cassette.

Canyon Grand Canyon AL SLX 8.9

BIKE & TREKKING HIGHLIGHT Prijs/kwaliteit

Dat carbon niet zaligmakend is, bewijst Canyon met de Grand Canyon AL SLX. Jawel, die heeft 'gewoon' een aluminium frame. Maar wel volgehangen met goede tot zeer goede onderdelen, waaronder een XT aandrijflijn en een hoogwaardige Fox Terralogic voorvork met automatische *lock-out*. Zo zetten ze een luxe fiets neer voor een zeer vriendelijke prijs. Makkie denk je, dat doet toch ieder online fietsmerk? Niet helemaal, want het mooie van de Grand Canyon AL SLX is, dat het niet zomaar een generiek modelletje is dat in Taiwan ergens uit een rek is getrokken. Alles wat een modern 29er kader kenmerkt zit er op. En meer. Dus niet alleen een dunne staande achtervork en een taps balhoofd, maar ook een conische zitbuis en een steekas in de achtertrein. Ook voorin zit een steekas, waardoor de Grand Canyon een strak sturende machine is die zich uitermate precies laat zetten. De zitpositie is in eerste instantie een beetje ongedefinieerd. Aan de ene kant diep en aanvallend, aan de andere kant relatief compact. In het terrein blijkt dat een goede mix op te leveren tussen comfort en sportiviteit. En het verschaft een dosis controle die je eigenlijk niet verwacht van een fiets met een zo compacte bouw. De korte, brede cockpit draagt hier natuurlijk ook z'n steentje aan bij, evenals de fijne banden, die met hun soepele karkas oneffenheden absorberen alsof ze niet bestaan. Al met al laat de Grand Canyon zich schandalig hard door de bocht dirigeren en leveren ook technische afdalingen geen noemenswaardige problemen op.



Specs en geometrie

Prijs € 1.699,-
Maat XS/S/M/L/XL
Info canyon.com

Framemateriaal aluminium
Vork Fox 32 Float Fact. Terralogic FIT (100 mm)
Derailleurs (v/a) Shimano XT/XT Shadow+
Schakelaars Shimano XT (2x10)
Cassette Shimano SLX (11-36t)
Remmen (v/a) Formula C1 (Ø 180/160 mm)
Trapas/crank Shimano XT (24/38t)
Stuur/-pen Iridium 3.0
Zadel/-pen Selle Italia X1/Iridium 3.0 (Ø 27.2 mm)
Wielen DT Swiss X1700 Spline
Banden Conti X-King RaceSport (2.2")

Gewicht compleet 10,80 kg
Gewicht wielset 3,68 kg
Zitbuis-/balhoofdhoek 74°/70°
Stack/reach 610/420 mm
Zit-/boven-/stuurbuis 440/590/100 mm
Stuur/stuurpen 720/80 mm
Bracket drop 60 mm
Achtervork/wielbasis 435/1.097 mm

Specs en geometrie

Prijs € 1.999,-
Maat 15/17/19/21/23 inch
Info cube.eu

Framemateriaal carbon (monocoque)
Vork Fox 32 Float Fact. CTD FIT Rem. (100 mm)
Derailleurs (v/a) Shimano XT/XT Shadow+
Schakelaars Shimano XT I-Spec (2x10)
Cassette Shimano XT (11-36t)
Remmen (v/a) Shimano XT (Ø 180/160 mm)
Trapas/crank Shimano XT (24/38t)
Stuur/-pen Cube Race/Syntaxe F149
Zadel/-pen SI CS1/Cube Prolight (Ø 27,2 mm)
Wielen Fulcrum Red 44
Banden (v/a) Schw. Ro. Ro./Ra. Ra. Evo LS (2.25")

Gewicht compleet 10,58 kg
Gewicht wielset 3,98 kg
Zitbuis-/balhoofdhoek 73°/70°
Stack/reach 627/418 mm
Zit-/boven-/stuurbuis 470/609/115 mm
Stuur/stuurpen 720/100 mm
Bracket drop 65 mm
Achtervork/wielbasis 435/1.107 mm

Cube Reaction GTC SL29

BIKE & TREKKING HIGHLIGHT Overall

Met de nieuwe Reaction GTC is Cube ook dit jaar weer de *value-for-money*-koning. Niet alleen zetten ze de lichtste fiets neer, ook de afmontage is top, met een complete XT groep, een Fox voorvork uit de Factory Series en lichte Fulcrum wielen. En dat voor een prijs waarvan zelfs de online-merken het Spaans benauid krijgen. Okay, van de kleur moet je houden. Maar voor wie niet zo van het groen is; de Reaction is er ook in matzwart met rode accenten. Bovendien, het gaat uiteindelijk om het rijden en dat doet deze Duitser uitstekend. De geometrie is helemaal van nu, met een korte achterkant, lange bovenbuis en relatief lage trapas. Daarnaast gebruikt Cube een vork met een kortere naloop, waardoor de fiets bij lage snelheden – denk aan krappe haarspeldbochten – lekker wendbaar is, terwijl met de koersvastheid op hoge snelheid niets mis is. Wat heet: als op rails gaat deze Duitser door te bocht. Is de nieuwe Reaction qua rijeigenschappen een echte allemansvriend, de zitpositie neigt toch vooral naar sportief. Dat komt vooral door de lange stuurpen, die je gewicht flink naar voren brengt. Fijn als je racer bent en vooral vaart wilt maken, maar als je comfortabel wilt toeren is de zit-houding wellicht te gestrekt. Met een korter stuurpennetje is dat overigens zo opgelost. Maar ook aan de aandrijflijn zie je, dat Cube met de nieuwe Reaction op een sportievere publiek mikt dan vorig jaar. Vonden we toen een veelzijdige 3x10 aandrijflijn, dit jaar is het een 2x10 *drivetrain* met een sportieve 38/24 vertanding.



Ghost HTX 5 LC

BIKE & TREKKING HIGHLIGHT Veelzijdigheid

Alhoewel Ghost meestal in één adem genoemd wordt met de andere Duitse merken, zijn hun fietsen beslist niet méér van hetzelfde. Integendeel, de bikes die uit het Beierse Waldsassen komen, zijn juist vaak behoorlijk onderscheidend. Dat geldt zeker ook voor de HTX 5 LC. Volgens moderne inzichten is de stuurpen kort en het stuur breed. En de achterbrug is een van de kortste in deze test, waardoor de HTX bijna aanvoelt als een bike met kleinere wielen, zo los en wendbaar! Wie denkt dat bikes met een korte achterkant slechte klimmers zijn heeft het mis. Als je staand klimt bijt het achterwiel zich in de ondergrond vast als een leeuw in zijn prooi. En bij zittend klimmen voelt de voorkant beslist niet zweverig aan. Omlaag gaat deze Beier als een malle; de diepgeplaatste trapas geeft volop stabiliteit. Los van de fijne geometrie, is het carbon kader van de Ghost *an sich* ook de moeite waard. Okay, het is niet het lichtste frame dat je kan krijgen, maar het is wel zeer stijf, vooral rond de trapas. En ook de detaillering is van hoog niveau, met interne kabeldoorvoer, schijfrem in de achterdriehoek en een zeer dunne staande achtervork. Het enige dat we missen is een steekas achterin. Beetje jammer, want vanwege z'n speelse karakter haal je met deze bike eerder gekke dingen uit dan met de andere fietsen. Maar dan nog is de HTX waarschijnlijk een van de meest veelzijdige bikes in deze test, inzetbaar van Appelscha tot Alpen, zeker omdat Ghost dit jaar meer waar voor je geld biedt dan ooit, als het om onderdelen gaat.



Specs en geometrie

Prijs € 1.999,-
Maat XS/S/M/L/XL
Info ghost-bikes.com

Framemateriaal carbon
Vork Fox 32 Float Evo CTD Remote (100 mm)
Derailleurs (v/a) Shimano XT
Schakelaars Shimano XT (3x10)
Cassette Shimano SLX (11-36t)
Remmen (v/a) Shimano XT (Ø 180/160 mm)
Trapas/crank Shimano XT (22/30/40t)
Stuur/-pen Ghost Low Riser/Ghost AS-GH1
Zadel/-pen SR Seta/Ghost SL (Ø 27,2 mm)
Velgen/naven Ryde Rival/Shimano XT
Banden Schwalbe Rocket Ron Evo LS (2.25")

Gewicht compleet 10,70 kg
Gewicht wielset 4,10 kg
Zitbuis-/balhoofdhoek 73°/69°
Stack/reach 630/405 mm
Zit-/boven-/stuurbuis 480/600/110 mm
Stuur/stuurpen 700/80 mm
Bracket drop 70 mm
Achtervork/wielbasis 435/1.100 mm

Rose Mr Big 1

BIKE
& TREKKING

HIGHLIGHT

Prijs/kwaliteit

Over wat Rose nu precies is heerst verwarring. Is het een internetmerk à la Canyon en Radon of is het een huismerk van een fietswinkel? Antwoord: Rose is het allebei. Je kunt hun fietsen namelijk online kopen en thuis laten bezorgen, maar je kunt ze ook in hun winkel in Bocholt, net over de grens bij Arnhem, gaan halen. In beide gevallen trekken ze overigens geen fiets uit het magazijn; iedere Rose wordt precies gebouwd zoals de klant 'm wil hebben. Zo ook onze testfiets, een Mr. Big 1. Die kost

standaard €1.625,-, maar na wat *upgrades* - een vork van DT Swiss, een complete Shimano SLX groep - bleef de teller uiteindelijk op €1.745,- steken. Nog steeds een mooie prijs, vooral omdat de basis, het frame, van hoge kwaliteit is. Het weegt een kleine 1.200 gram en voldoet met z'n diepe, gestrekte zitpositie aan de wensen van de doorrijders onder ons. Het gewicht van 'onze' Mr Big bleef net onder de elf kilo steken, maar wie z'n beurs trekt haalt er zo de nodige

grammen af. Maar goed, wie niet fietst voor Strava maar voor zichzelf, komt goed weg met de SLX aandrijflijn. Ook de vork-upgrade blijkt een goede *move*. Is namelijk een toppertje, die Zwitser. Weegt minder dan een RockShox SID, instellen is appeltje-eitje en stijfheid, gevoeligheid en demping liggen op een hoog niveau. Tevreden dus? Zeker! Wel zouden we minder gladde bandjes omleggen en de stuurpen omruilen voor een iets korter exemplaar. Is geen probleem, want je kunt binnen vier weken na aanschaf van je Rose de stuurpen kosteloos omwisselen.



Specs en geometrie

Prijs	€1.745,-
Maat	S/M/L/XL
Info	rose.nl

Framemateriaal	carbon
Vork	DT Swiss OPM OL (100 mm)
Derailleurs (v/a)	Shimano SLX/XT Shadow+
Schakelaars	Shimano SLX I-Spec (2x10)
Cassette	Shimano SLX (11-36t)
Remmen (v/a)	Shimano SLX (Ø 180/160 mm)
Trapas/crank	Shimano SLX (24/38t)
Stuur/-pen	RaceFace Ride
Zadel/-pen	Rose SL/Easton EA70 Zero (Ø 27,2 mm)
Wielen	DT Swiss X1900 Spline
Banden	Schwalbe Thunder Burt Evo SS (2.25")

Gewicht compleet	10,92 kg
Gewicht wielset	4,18 kg
Zitbuis-/balhoofdhoek	74°/70,5°
Stack/reach	626/426 mm
Zit-/boven-/stuurbuis	450/605/100
Stuur/stuurpen	710/100 mm
Bracket drop	67 mm
Achtersvork/wielbasis	430/1.100 mm

* Wielset = wielen met banden, remschijven en cassette.

Specialized Stumpjumper HT Comp

De carbon Stumpjumper kost € 2.399,- en valt dus wegens te duur buiten het bestek van deze test. We hebben daarom gekozen voor de goedkopere aluminium variant. Is 'goedkoper' ook 'minder goed'? Zeker niet, want Specialized bewijst met de nieuwe Stumpjumper, gemaakt van de eigen M5 legering, dat aluminium nog springlevend is. De SJ HT Comp komt in drie kleurvarianten en is afgemonteerd met een RockShox Reba, Sram X9/X7 aandrijflijn en de nieuwe, (gelukkig!) flink verbeterde Magura MT



remmen. De prijs is daarbij bescheiden. Maar een lagere prijs wil niet zeggen een lagere kwaliteit. Carbon heeft zeker een meerwaarde als het gaat om gewicht en het inbrengen van comfort. Maar modern aluminium komt heel erg in de buurt, ook voor wie sportieve ambities heeft. En sportief is de Stumpy, want de zitpositie is - met dank aan de steile hoeken en een vork met slechts 90 mm veerweg - diep en agressief, met veel druk voorop. Sturen doet de fiets eveneens snaarstrak. Maar ook los van de sportieve kwaliteiten is er met het frame helemaal niks mis. Ondanks het ingetogen uiterlijk zit namelijk alles dat een moderne hardtail moet hebben er op en aan: steekas achter, schijfrem op de liggende achtervork, korte achtertrein, interne kabeldoorvoer en natuurlijk een korte, conische balhoofdbuis. Daarnaast is dit alu kader niet veel minder stijf dan de meeste carbon concurrenten in deze test en ook staat het comfort op een hoog niveau, met dank ook aan de dunne zadelpen en de soepele, lichtrollende banden.

Specs en geometrie

Prijs € 1.745,-
Maat S/M/L/XL
Info specialized.com

Framemateriaal aluminium
Vork RockShox Reba RL (100 mm)
Derailleurs (v/a) Sram X7/X9
Schakelaars Sram X7 (2x10)
Cassette Sram PG 1030 (11-36t)
Remmen (v/a) Magura MTS (Ø 180/160 mm)
Trapas/crank Sram S-1250 (22/36t)
Stuur/-pen Specialized
Zadel/-pen BG Phenom/Specialized (Ø 27,2 mm)
Velgen/naven Roval 29/Specialized HiLo
Banden (v/a) S-Works Fast Trak Control (2.2"/2.0")

Gewicht compleet 10,84
Gewicht wielset 3,90 kg
Zitbuis-/balhoofdhoek 73,5°/71°
Stack/reach 610/414 mm
Zit-/boven-/stuurbuis 435/595/100
Stuur/stuurpen 700/90 mm
Bracket drop 61 mm
Achtervork/wielbasis 430/1.078 mm

Specs en geometrie

Prijs € 2.135,-
Maat 16/18/20/22 inch
Info stevensbikes.de

Framemateriaal carbon
Vork Fox 32 Float Evo CTD (100 mm)
Derailleurs (v/a) Shimano Deore/SLX Shadow+
Schakelaars Shimano Deore (3x10)
Cassette Shimano Deore (11-36t)
Remmen (v/a) Shimano Deore (Ø 180/160 mm)
Trapas/crank Shimano FC-M622 (22/30/40t)
Stuur/-pen Oxygen Scorpio
Zadel/-pen Oxygen Spark/Scorpio (Ø 27,7 mm)
Velgen/naven Oxygen Scorpio/Shimano SLX
Banden Schwalbe Rocket Ron Evo TLR (2.25")

Gewicht compleet 10,98 kg
Gewicht wielset 4,02 kg
Zitbuis-/balhoofdhoek 74°/72°
Stack/reach 595/429 mm
Zit-/boven-/stuurbuis 455/600/95
Stuur/stuurpen 668/80 mm
Bracket drop 70 mm
Achtervork/wielbasis 445/1.086 mm

Stevens Sonora

Met de babyblauwe Sonora zet Stevens een onderscheidende fiets neer. Natuurlijk qua kleur, maar vooral ook voor wat betreft rijeigenschappen. Als er namelijk één fiets in deze test is die aanvoelt als je oude vertrouwde 26er, dan is het deze wel. Korte wielbasis, steile hoeken, diepe zit, smal stuur... Alsof je op een 26er zit! Moet je met veel andere 29ers krappe haarspeldbochten ruim aansturen omdat anders de achterkant blijft hangen, met de Sonora neem je gewoon de kortste weg. Geen bocht zo krap of het past, omhoog en omlaag. Daarbij maakt het niet uit hoe hard je op de pedalen stampt; de volumineuze carbon constructie vangt alle krachten probleemloos op en brengt ze naar de plek waar je ze wilt hebben: het achterwiel. Het spreekt voor zich dat de Sonora met deze kwaliteiten ook een goede klimmer is. Maar de medaille heeft ook een keerzijde; in lastige en snelle afdalingen vraagt de Stevens om een vaste hand. Betwijfelen we dus of dat smalle stuur de juiste keuze is, op andere punten zijn duidelijk wel goede prioriteiten gesteld. En dus vind je op de Sonora relatief goedkope maar goed functionerende Shimano Deore onderdelen en is het aldus bespaarde bedrag uitgeven aan een lichte wielset. Die weegt maar net iets meer dan vier kilo, maar wie zonder binnenbanden gaat rijden komt makkelijk onder de vier kilo uit. Top, want of er nu XT, SLX of Deore op je aandrijflijn staat geprint, daar merk je met accelereren en klimmen nagenoeg niks van. Lichte wielen daarentegen, maken op dat vlak hét verschil.



Trek Superfly 9

Trek durft. Brengen ze niet alleen de duurste fiets in deze test, is het er ook nog 's eentje van aluminium. Zijn ze de weg kwijt? Beslist niet! Het frame mag dan wel van metaal zijn, het doet qua gewicht niet onder voor de meeste carbon frames in deze test. En het zit goed in elkaar. Dat zie je niet alleen, maar dat voel je ook. Stijf waar nodig, meegaand waar het kan. Okay, misschien zelfs iets te meegaand als je meer weegt dan negentig kilo, maar zit je daaronder, dan is de flex in het frame niet storend. Trek levert de Superfly in zes maten. Er is er dus altijd een die past. Fijn, want dit is een fiets voor een groot publiek, van racers tot toertochtrijders.



De basis is de beproefde G2 geometrie, met korte achtertrein, lange bovenbuis, korte stuurpen en een voorvork met een iets kortere naloop, waardoor de wendbaarheid - ondanks de relatief vlakke, stabiliserende balhoofdbuis-hoek - toeneemt. De zitpositie op de Superfly is absoluut spot on en hetzelfde geldt voor de rijeigenschappen. In de bocht of rechthoek, omhoog of omlaag, snel of langzaam, het maakt de Superfly echt allemaal niks uit; de fiets doet precies wat jij wilt en beschikt daarbij, ondanks de zeer matig geprofileerde banden, over een verbazingwekkende hoeveelheid grip. De Superfly in deze test is de meest sportieve alu-uitvoering met een 1x11 aandrijflijn van Sram, een vederlichte RockShox SID voorvork en een paar lichte doch stevige wielen met zeer lichtrollende banden van het huismerk Bontrager.

Specs en geometrie

Prijs € 2.299,-
Maat 15,5/17,5/18,5/19,5/21,5/23 inch
Info trekbikes.com

Framemateriaal aluminium
Vork RockShox SID RL (100 mm)
Derailleur Sram X1
Schakelaars Sram X1 (1x11)
Cassette Sram XG-1180 (10-42t)
Remmen (v/a) Shimano XT (Ø 180/160 mm)
Trapas/crank Sram X1 1400 X-Sync (32t)
Stuur/-pen Bon. Race X-Lite Carbon/Race X-Lite
Zadel/-pen Bontrager Evoke/E-Lite (Ø 27,2 mm)
Wielen Bontrager Mustang Pro
Banden Bontrager XR1 Team Issue (2.2")

Gewicht compleet 10,72 kg
Gewicht wielset 4,10 kg
Zitbuis-/balhoofdhoek 72,3°/69,5°
Stack/reach 601/427 mm
Zit-/boven-/stuurbuis 444/620/100
Stuur/stuurpen 740/75 mm
Bracket drop 58 mm
Achtervork/wielbasis 435/1.116 mm

* Wielset = wielen met banden, remschijven en cassette.



Uit de testpraktijk: "Oei, deze rijdt ook érg lekker. Nu moet ik weer mijn favorietenlijstje aanpassen..."

"Knap hoe fabrikanten comfort, dynamiek en stabiliteit in één fiets weten te verenigen."

- Marius Verhoeven, testrijder BIKE & trekking

Vorken uit de dure Fox Factory Series, zoals Canyon en Cube die monteren? Top, we kunnen niet anders zeggen. Maar de goedkopere Fox Evolution vorken op de BMC, Bulls, Ghost, Haibike en Stevens zijn beslist niet beter dan de RockShox Reba op de Specialized of de DT Swiss OPM op de Rose. Het is eerder andersom, zowel als het gaat om het gewicht als om de veer- en dempingseigenschappen. En natuurlijk moeten we de Lefty op de Cannondale niet vergeten. Als het gaat om veereigenschappen en vooral stijfheid en gewicht, dan laat deze eenbenige Amerikaan alle andere vorken achter zich.

WAT WEGEN DE BIKES?

	Compleet	Wielen*
BMC	11,46 kg	4,52 kg
Bulls	10,86 kg	4,08 kg
Cannondale	11,48 kg	4,40 kg
Canyon	10,80 kg	3,68 kg
Cube	10,58 kg	3,98 kg
Ghost	10,70 kg	4,10 kg
GT	11,66 kg	4,58 kg
Haibike	11,62 kg	4,56 kg
Rose	10,92 kg	4,18 kg
Specialized	10,84 kg	3,90 kg
Stevens	10,98 kg	4,02 kg
Trek	10,72 kg	4,10 kg

* Inclusief banden, cassette en remschijven.

Testparcours Eén van de belangrijkste onderdelen van het uitvoeren een test is de keuze van het terrein. Oftewel: waar ga je rijden? Wij kiezen al jaar en dag voor de mountainbikeberg bij Bergschenhoek. Daar vind je namelijk alles wat je in binnen- en buitenland kan tegenkomen. Krappe haarspeldbochten, steile beklimmingen, stenige afdalingen en golvende *singletrack*. Daarnaast zijn de fietsen ook mee geweest naar een aantal Brabantse toertochten, om uit te vinden hoe de fietsen zich op een zanderige ondergrond houden. Waar we ook reden, het was, we kunnen niet anders zeggen, in alle gevallen een heel plezierige exercitie.

Mijn conclusie

Joris Birnie
testcoördinator BIKE & trekking



Wat een prachtig vak hebben wij toch. Rijden op de mooiste fietsen en er nog voor betaald krijgen ook. Prachtig, maar niet makkelijk. Want hoe haal je uit twaalf verschillende hardtails de beste? Twaalf bikes die niet alleen van elkaar verschillen qua prijs, frame en afmontage, maar ook voor wat betreft geometrie en rijeigenschappen. Een van de allerfijnste fietsen in de line-up is wat mij betreft de aluminium Trek Superfly. Die rijdt als een verlengstuk van je eigen lichaam en is bovendien voorzien van een 1x11 aandrijflijn. Maar tot winnaar kunnen we deze Amerikaan helaas niet kronen, daarvoor ligt de aanschafprijs van 2.300 euro té ver boven de uitgangsprijs van 2.000 euro. Twee fijne andere aluminium 29ers, de Grand Canyon AL SLX en de Specialized Stumpjumper, vinden we juist helemaal onderin het prijsbereik. De Canyon kost nét geen zeventienhonderd euro, biedt sublieme onderdelen en heerlijke allround-rijeigenschappen. Het frame van de nauwelijks duurdere Specialized is zelfs nog wat moderner, lichter en vooral sportiever. Een echte knalbak die alleen op het vlak van de onderdelen in de Canyon zijn meerdere moet erkennen. Spreekt de Specialized vooral sportievelingen aan, de Cannondale F29, de vierde aluminium fiets in deze test, richt zich met zijn rechtere zitpositie en veelzijdige karakter meer op toerrijders. De verschillen tussen de carbon-bikes zijn nóg groter. Van de flitsende, bijna nerveuze Stevens Sonora tot de minstens zo snelle, maar veel meer solide rijdende Bulls Bushmaster. Met daar tussen in de GT Zaskar, de Ghost HTX, de BMC TeamElite, de Cube Reaction, de Rose Mr. Big en de Haibike Gweed. Tellen we alles bij elkaar op – rijeigenschappen, inzetbereik, prijs, afmontage, gewicht, afwerking – dan blijven er onder aan de streep twee fietsen over: de Cube Reaction en de Ghost HTX. Waarbij de Cube van deze twee het meeste waar voor je geld biedt. Moderner frame, luxere afmontage, lager gewicht. En toch, als we een hardtail zouden moeten kopen voor de Nederlandse toertochten én voor vakanties in de Alpen, dan zouden we kiezen voor de Ghost HTX. Die is minder licht, minder luxe afgemonteerd en qua detaillering minder modern dan de Cube. Maar man-o-man, wat rijdt deze fiets subliem. Toeren of racen, bos of bergen, dit Duitse multitalent voelt zich echt overal thuis.