



Blik test twee- en vierwielers, signaleert opvallende randzaken en doet daarvan elke twee weken verslag.

Blik

Test

TEST VAN NICHOLAS DEVERON

De Van Nicholas Deveron beschikt over twee noviteiten: de versnelling van Pinion en het titanium frame. Maar zijn die de prijs waard?

Door **Bart Koetsenruijter** Illustratie **Volkscrant Infographics**

Titanen ros

Nee, het is géén motortje, dat ding rond de trapas van de Van Nicholas Deveron. De vraag kwam onderweg nogal eens voorbij en de verwarring is begrijpelijk, maar wel wat zuur. Rij je op een state-of-the-art-trekkingfiets, gemaakt van de beste materialen, denken mensen dat je op een veredelde Spartamet freewheelt.

Vanwaar dat misverstand? E-bikes, fietsen met elektrische trapondersteuning, lijken stilaan te kiezen voor de middenmotor. Waar de trapondersteuner voorheen in voor- of achterwiel zat verwerkt, wordt hij tegenwoordig vooral in het midden gemonteerd, rond de trapas. En dat is precies de plek waar ook de revolutionair nieuwe versnellingsnaaf van de Deveron zit.

Nu is die Deveron een fiets met meer noten op zijn zang, wat gezien zijn prijs ook wel mag, maar eerst even die versnelling, want dat is toch wel de belangrijkste noviteit.

Nog niet zo lang geleden had een stadsfiets een gesloten (naaf)versnellingsstelsel en een toerfiets een derailleur. De laatste was lichter en had normaal gesproken een groter bereik en meer versnellingen met een kleiner onderling verschil. De eerste die aan dat onderscheid morrelde was het Duitse echtpaar Rohloff, dat eind vorige eeuw een naafstelsel uitvond dat veertien versnellingen kende met een afdoende bereik. Voordeel: veel onderhoudsarm en minder kwetsbaar dan de derailleur. Nadeel: zwaarder. Het duurde even, maar sinds begin deze eeuw begon de Rohloff-naaf aan een gestage opmars in vooral de stoer-

dere toerfietsen die, bijvoorbeeld, met het vliegtuig vervoerd moesten worden omdat de berijders ervan in verre windstreken over slechte wegen gingen fietsen.

Uit hetzelfde land als Rohloff kwamen de twee jongens die in het research-en-developmentcentrum van Porsche werkten en die in 2006 begonnen aan de ontwikkeling van een nog beter versnellingsstelsel. Hun Pinion P1.18 wordt sinds 2011 in fietsen gebouwd en zit nu dus ook in het nieuwste topmodel van Van Nicholas, de Deveron. Het is net als de Rohloff een gebruiksvriendelijk systeem: je hebt bij het handvat één versnellingshendel en om te schakelen hoeft je het trappen nauwelijks te onderbreken (op twee overgangen na; zie inzet op rechterpagina). Maar net als met de Rohloffnaaf is gewicht een minder voordelig aspect. Die laatste maakt de fiets 1.650 gram zwaarder, de Pinion 2.700 gram. Dat kan een bezwaar zijn, maar in ogenschouw nemend dat de Deveron een toerfiets voor het zwaarste

werk is, is het een overkomelijk bezwaar. Zo zijn de bagagedragers ook bepaald niet licht-dege-lijkheid en duurzaamheid zijn pijlers van deze fiets.

En dat terwijl je wel een hoge prijs betaalt voor het materiaal waarvan het frame is gemaakt: titanium, twee keer zo sterk als aluminium en bijna twee keer zo licht als staal; twee metalen die normaal gesproken door fietsbouwers worden gebruikt en die zich makkelijker en dus minder kostbaar laten verwerken.

Oké, is het bij deze fiets dan misschien niet voor het gewicht, titanium is ook gewoon erg mooi. Het van nature matte uiterlijk blijft lang ongeschonden; oppervlakkige krassen poets je eenvoudig weg. In combinatie met onderdelen waarop niet bezuinigd is – integendeel: de eigen fietsbel kost 89 euro – resulteert dat in een, gezien zijn gewicht, zeer soepel fietsende trekkingfiets.

Het oordeel of het verschil met een aluminium of stalen frame en een Rohloffnaaf het geld waard is, durft Blik niet voor zijn rekening te nemen. De stijfheid van het frame voldeed, maar we hebben niet met zware bepakkings gefietst. Het schakelen met Pinion en Rohloff lijkt verdomd veel op elkaar en na een week waren we er niet uit welk systeem prettiger was. Het grotere bereik van de 18 versnellingen van Pinion ten opzichte van de 14 van Rohloff biedt op de Nederlandse wegen geen voordeel; de kleinere stappen per versnelling vonden we wel een merkbare verbetering.

Dus willen we 'm, de Deveron? Graag, maar wel voor iets minder geld.

SINTNICOLAAS

Het Nederlandse fietsenmerk Van Nicholas is in 2006 begonnen door Jan-Willem Sintnicolaas. Nieuw en uniek aan zijn fietsen: een titanium frame. Hij verkocht zijn bedrijf in 2012 aan de Accell-groep (Koga, Batavus). Die wilde met het merk de nichemarkt betreden die exclusieve is dan die waarop de ook niet misselijke Koga's zich begeven.

Rollin' retro

Er is een vage scheidslijn tussen een betaalbare motor en een opgevoerde brommer.

Wat voor leuks kan een aanstaand motorrijder kopen voor nog geen 3.000 euro? Tweedehands is het aanbod royaal, maar nagelnieuw, dan kom je toch in de sector scooter-met-een-iets-grotere-motor. Maar wij willen kunnen shinen met een echte motor.

Als je nieuwe fietsen van meer dan 3.000 euro kunt kopen, wordt het een uitdaging om een nieuwe motor uit die prijsklasse te zoeken. Op de motorbeurs in Utrecht stond het onbekende merk Mash met blinkende retromotorfietsen voor weinig. Uit Frankrijk, zegt de importeur. En daarom denken we direct: China. En dat klopte. De onderdelen komen uit dat verre, maar prijs-

technisch zo interessante land, al zijn de motorfietsen zelf bedacht en op de markt gebracht voor Europese motorrijders.

En dat betekent momenteel dus retro. De modellen, de namen, de belettering, de uitstraling in de folder: het doet denken een periode die we voor het gemak de sixties zijn gaan noemen.

De techniek is hedendaags. Dat wil zeggen: wie spaakwielen en een trommelrem in het achterwiel modern acht, kan volhouden dat het hier om moderne techniek gaat.

We probeerden de Scrambler, een oer-Honda-meets-Triumph, die met een 125 cc-motor voor 2.900 euro in de catalogus staat. Missie geslaagd dus. Maar dan: we hebben veel voor de krant over, maar om met een – *pardon my french* – opgevoerde brommer over de snelweg naar huis



GEREDEN

Mash Scrambler 400 cc
27 pk (bij 7000 toeren)
Gewicht: zonder brandstof: 150 kg.
Tank: 13 liter. Max. snelheid 130 km/u.
Prijs: € 5.995

te rijden, is vragen om moeilijkheden. Veiligheidshalve kiezen voor de duurdere 400 cc-versie. We zeggen het maar gelijk: hij kost het dubbele.

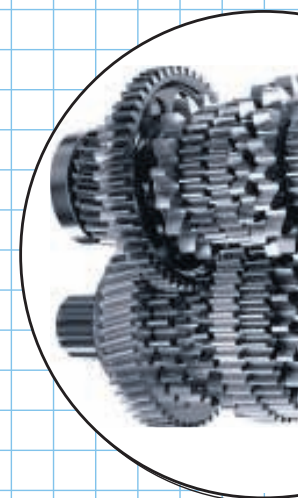
Zijn de verwachtingen hooggespannen? Nee. Valt het tegen? Ook niet. Want het is een ranke fiets, die maar 150 kg weegt en die daarmee rap optrekt en zich op de snelweg best kan weren.

Was het dan ook slim te proberen bij windkracht 5 een rijtje blik met 120 km p/u te willen passeren? Nee, want dat haalt-ie niet. En vonden we dat het frame lekker stabiel

was? Ook al niet. Bij abrupte stuurbewegingen zwabbert dat als een fiets van de Halfords. Verder is het best jammer dat je met handschoenen aan niet bij het contactslot kunt, en zelf zouden we die noppenbanden eraf laten halen. Want een stoere uitstraling is geinig, maar dat geroffel draagt niet bij aan stabiliteit.

Een heleboel dingen zouden beter kunnen, maar voor dat geld kunnen we er ook niet al te boos om worden. Want als we ons beperken tot dijkweggetjes, B-routes of een blokje om in de stad is-ie prima. De looks zijn goed, de motor – een model afgekeken van Honda – roffelt wellustig, hij schakelt rustig en is bij het verkeerslicht vlot genoeg weg. En zelfs de uitvoering van 125 euro hoeft niet op het fietspad.

Theo Stielstra



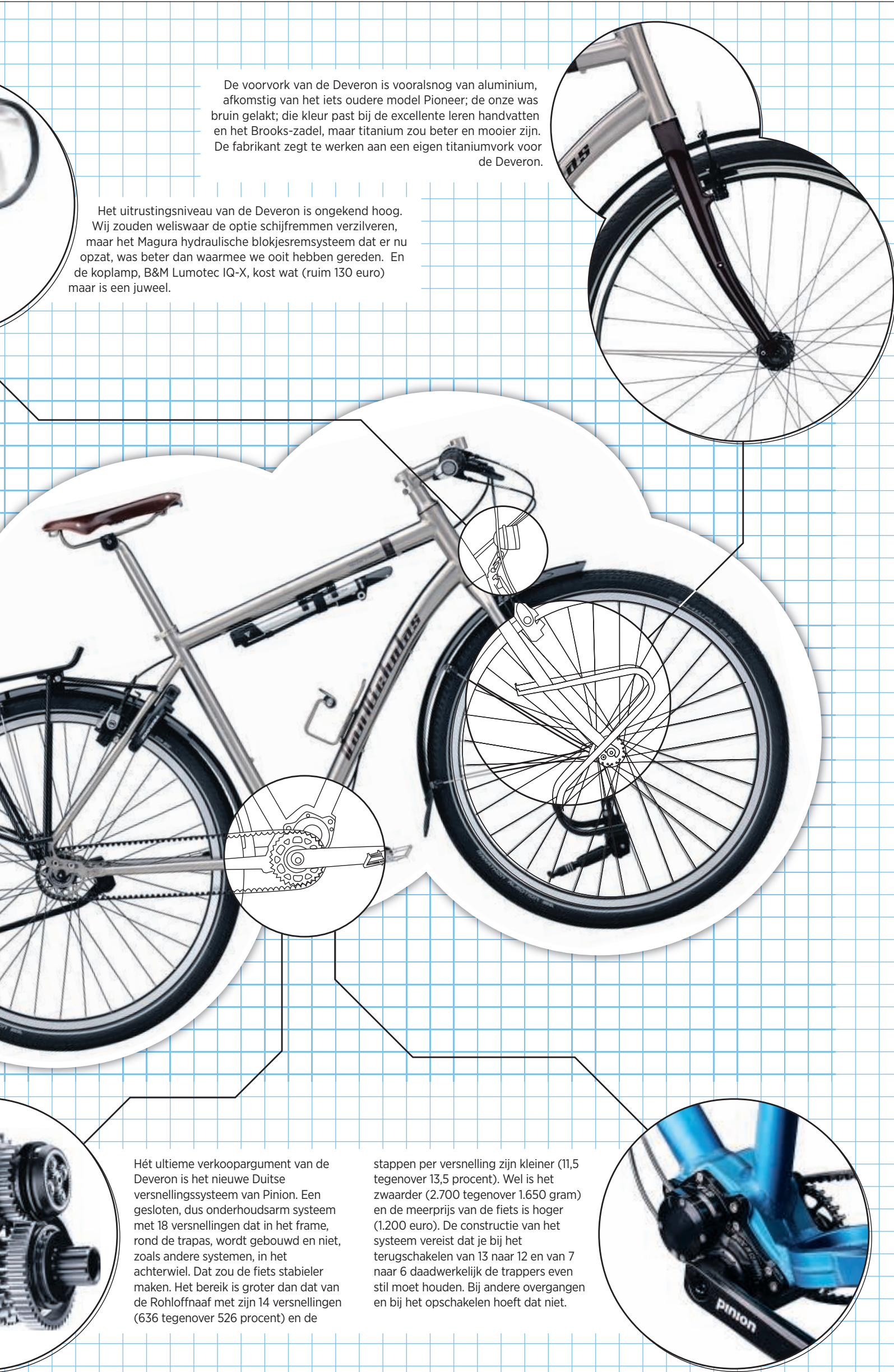
Gereden Van Nicholas Deveron Pinion, trekking bike met titanium frame, Pinionversnellingsnaaf en kunststof aandrijfriem
Gewicht 17,7 kg
Verkrijgbaar met vaste framematen en custom made
Prijs vanaf € 5.611 (ketting) en € 5.820 (riem); los frame € 1.999, gereden exemplaar € 7.981

De voorvork van de Deveron is vooralsnog van aluminium, afkomstig van het iets oudere model Pioneer; de onze was bruin gelakt; die kleur past bij de excellente leren handvatten en het Brooks-zadel, maar titanium zou beter en mooier zijn. De fabrikant zegt te werken aan een eigen titaniumvork voor de Deveron.

Het uitrustingsniveau van de Deveron is ongekend hoog. Wij zouden weliswaar de optie schijfremmen verzilveren, maar het Magura hydraulische blokjesremsysteem dat er nu opzat, was beter dan waarmee we ooit hebben gereden. En de koplamp, B&M Lumotec IQ-X, kost wat (ruim 130 euro) maar is een juweel.

Hét ultieme verkoopargument van de Deveron is het nieuwe Duitse versnellingsstelsel van Pinion. Een gesloten, dus onderhoudsarm systeem met 18 versnellingen dat in het frame, rond de trapas, wordt gebouwd en niet, zoals andere systemen, in het achterwiel. Dat zou de fiets stabiel maken. Het bereik is groter dan dat van de Rohloffnaaf met zijn 14 versnellingen (636 tegenover 526 procent) en de

stappen per versnelling zijn kleiner (11,5 tegenover 13,5 procent). Wel is het zwaarder (2.700 tegenover 1.650 gram) en de meerprijs van de fiets is hoger (1.200 euro). De constructie van het systeem vereist dat je bij het terugschakelen van 13 naar 12 en van 7 naar 6 daadwerkelijk de trappers even stil moet houden. Bij andere overgangen en bij het opschakelen hoeft dat niet.



Elke twee weken schrijft **Sheila Sitalsing** of **Chris Buur** over wat hun is overkomen of opgevallen op de weg en in de berm.

Column

Klotebaan

Zonde van al die auto's, dat Trump straks president is.

Zijn smaak in auto's is vergelijkbaar met zijn smaak in vrouwen: gladgetrokken, prijzig, goeddeels buitenlands en tamelijk voorspelbaar. Toen Donald Trump in 2015 inzage gaf in de samenstelling van zijn vermogen - 92 kantjes vol wolkenkrabbers van 68 verdiepingen hoog, aandelen, deelnemingen in allerhande bedrijven, een Silorski S-76 helikopter, een privé-Boeing 757 (met vergulde stoelriemgespen), auto's en ander jongensspeelgoed - was dat bedoeld om te laten zien dat tijdschrift *Forbes* er lelijk naast zat met zijn schatting dat de man die president van Amerika kan worden 4 miljard dollar waard is. Hij bezit namelijk 'meer dan TIEN MILJARD DOLLAR' (de kapitalen zijn van Trump zelf). Een minuscuul deel daarvan bestaat uit een autovloot, met daarin de gemiddelde miljardairsauto's.

Er zit een Rolls-Royce Silver Cloud tussen, zijn favoriete en zijn eerste auto, volgens de overlevering, al geloof ik daar niets van, want zelfs het zoontje van een goed boerende ondernemer die het prestigieuze Wharton bezocht zal in zijn jonge jaren toch eerst gewoon in een ordinaire Ford hebben gereden. Er zit een Rolls-Royce Phantom bij, waarin hij wel eens achter het stuur is gesignaleerd. Een Mercedes-Benz SLR McLaren, die met die schattige vleugeldeuren. Een Lamborghini Diablo VT in helblauw. Enfin, dat werk.

Straks, als hij president wordt - of wanneër hij president wordt, moet je tegenwoordig zeggen geloof ik, want het als-stadium schijnen we voorbij te zijn - zal hij niet in die dingen mogen rijden.

Mark Rutte mag rondtuffen in die malle Saab van hem, en zelfs stukjes fietsen, Amerikaanse presidenten is het door de beveiliging verboden zelf achter het stuur te zitten op de openbare weg. Ze worden gereden, net als hun familieleden, in voertuigen die de Secret Service heeft goedgekeurd; tegenwoordig is dat meestal een gepantserde Cadillac die ze The Beast noemen - beveiligingstrauma uit de tijd dat John F. Kennedy in een Lincoln Cabriolet het perfecte doelwit vormde voor een scherpschutter.

Bill Clinton klaagde daarover. Hij vond het niet zelf mogen rijden in een lekkere auto één van de grote nadelen van het presidentschap. Hillary zei vorig jaar dat ze al achtien jaar niet achter het stuur heeft gezeten, een handicap die nu eenmaal hoort bij het vervullen van opeenvolgende hoge functies in het openbaar bestuur. President Obama bekende een paar jaar geleden in een tv-interview dat hij op het terrein van het Witte Huis stiekem een rondje had gereden in de elektrische Chevrolet Volt van een vriend die op bezoek was, en dat het lekker was.

Wat een klotebaan.
Sheila Sitalsing