

STUURMANS- FIETSEN

*Bochtenridders en
flitsende bakken*

Canyon Grand Canyon CF SLX 9.9 Team XX1
Ghost HTX Lector 2990
Giant XTC Advanced 27,5 2
Merida Big Seven CF 3000
Niner One 9 RDO
Orbea Alma M-Team
Ridley Ignite C-Team
Van Nicholas Zion 29ER

Het gezegde luidt: "De beste stuurman staan aan wal". Nonsens, natuurlijk. De beste stuurman rijden loeihard door de bocht. En al helemaal wanneer die stuurman de hier geteste bikes voorgeschoteld krijgen. We testen een mengelmoes aan fietsen met slechts een doel: vaststellen met welke fiets je het hardst door de bocht kunt knallen en waarmee je opvalt tussen de grote grijze massa.



TEKST: IRMO KEIZER, JURGEN GROENWALS & GERKO VAN DER GRAAF
FOTO'S: IRMO KEIZER

In de drinkbus gaat nitroglycerine of onversneden kerosine, dat is de enige keuze die je vandaag voorgeschoteld krijgt. Geen blokkeerhendel voor je voorvork, maar een NOX-knop om pure nitro toe te voegen aan het brandstofmengsel. We gaan zonder compromissen keihard knallen en sturen alsof ons leven ervan afhangt. De keuze voor hardtails is duidelijk. We willen sensatie, en daarvoor moet je bij hardtails zijn. Full suspensions maken het bikerleven net iets te gemakkelijk, ze maskeren je stuurfouten. En we willen ook fietsen waar je hard op kunt rijden, want G-krachten voelen in een bocht is alleen mogelijk als je met hoge snelheid op die bocht komt aanrijden. We zoeken de ultieme stuurmansfiets, GTI's onder de mountainbikes. Fietsen die na analogie van de auto's in die klasse als 'hot hatches' worden gezien: beschaafd getunedede versies van compacte middenklassers die eruit zien als de auto voor de gewone man, maar door meer paarden onder de motorkap en door het betere onderstel veel harder kunnen en veel beter sturen dan de auto van hun 'burgerlijke' buurmannelijkes. Kortom, we praten over de Golf GTI, de Ford Focus RS, Subaru WRX en de Renault Megane RS-versies onder de mountainbikes.

GROOT OF KLEIN ONDERSTEL

De motor op de bike, dat ben je zelf. We kunnen jou niet tunen, behalve door je aan te bevelen harder te trainen of voor menselijke consumptie geschikte nitroglycerine in je aderen te spuiten. Je kunt natuurlijk wel een fiets met een spannende uiterlijk kopen waar je hartslag automatisch van oploopt, waardoor je vanzelf harder gaat rijden. Een vet spoilertje of een mooi setje lichtmetaal doet toch iets met een mens, nietwaar? Aan spoilers op je fiets heb je niets, maar voor een beter sturende fiets zijn de opties veel breder. Wielmaat is bijvoorbeeld een item. Zoals je ondertussen weet, laten wij de keuze voor de wielmaat over aan de fabrikant. Zij bepalen of ze liever 27,5"- of 29"-wielen inzetten. De opzet van deze test is niet zo makkelijk. We willen 'stuurfietsen', cool-ogende snelle racebakken, hartslagverhogende bochtenridders. Dat criterium is gevoelsmatig voor ieder te begrijpen, maar om dat label aan een fiets te hangen is een stuk lastiger voor de marketingmensen. We krijgen daarom drie keer 27,5" en vijf keer 29"-fietsen aangeboden, zeven met een geveerde vork, eentje met een starre vork. Carbon is het uitverkoren materiaal. Toch zit er ook titanium tussen. Enerzijds omdat die zo mooi is en anderzijds omdat we graag tegendraads zijn. Een vreemde eend in de bijt zorgt immers voor de nodige opwinding in de bijt. En, neem het maar alvast aan, ook die titaniumfiets zorgt voor de nodige sensaties en het betere stuurwerk.



In de praktijk blijken de kleinere wielen te leiden tot een heerlijk speels stuurgedrag en 'bochtenpikkerij'. Hard in de remmen voor de bocht, strak langs het 'clipping point' aan de binnenkant er voorbij en vervolgens vol gas uitaccelereren, die gast met zijn grote wielen aan de buitenkant van de bocht helemaal verweesd achterlatend. Of misschien toch niet helemaal? Want, door de fel geëvolueerde technologie en uitgekende geometrie, gaan ook die twentyniners ondertussen loeihard de bocht door. En de 'need for speed' is natuurlijk ook wel een belangrijk aankoopcriterium als je een GTI wilt kopen. Het is daarom interessant om te zien of in deze test de 'kleine' wielen het gaan winnen van de grote.

STRAK STUREN ALS CONCEPT

Welke bike kun je als snelste over een trail sturen, waarbij plezier en strak stuurgedrag hoger worden ingeschat dan een fancy, superlichte afmontage en een goed dempende voorvork? Dat is het uitgangspunt van deze test. Wat maakt een fiets tot een snelle stuurfiets? Wat ons betreft zijn de zaken waar we op letten een hoge balhoofdstijfheid, strakke wielen en korte chainstays. Stijfheid aan de voorkant is absoluut noodzakelijk om hard en strak door een bocht te sturen. Slappe wielen en een te weke voorvork zorgen voor onnodige flex en vage feedback in het stuur. Kunnen we niet gebruiken. In dat opzicht zijn we zeer benieuwd wat het verschil is tussen rijden met een starre vork of rijden met een geveerd exemplaar. Korte chainstays zorgen voor een korte en wendbare achterkant en dat verhoogt het snelheidsgevoel in de bochten. Een goede balhoofdhoek is ook zo'n item: steile racy balhoofdhoeken zijn lekker om een nerveus, reactief stuurgedrag uit te lokken. Maar, té steil is ook niet fijn, want dan 'loopt' de fiets gewoon niet lekker door de bocht en stuurt te gretig op flowpassages met snelle links-rechts-bochtencombinaties. Kortom, we maken het onszelf niet makkelijk deze keer en wellicht is het juist daarom dat er een verrassende winnaar uit de test komt. Nee, niet meteen doorbladeren naar de conclusies op pagina 46. Gewoon het hele boek lezen en je laten meevoeren tijdens de uitremactie in die haakse bocht!

DE MAATSTAF

Bij de door ons zelf gedefinieerde begrippen 'stuurmansfietsen' en 'GTI-bikes' verstaan we fietsen voor liefhebbers van strak en dynamisch stuurgedrag. Welke zaken bepalen het stuurgedrag van de fiets:

- Wielmaat is belangrijk: kleinere wielen zijn dynamischer, maar meer nog het totaalpakket van wielmaat en daarop aangepaste geometrie bepalen het uiteindelijke stuurgedrag.
- Een laag gewicht verhoogt de dynamiek, waardoor je sneller de fiets van het ene op het andere oor kunt gooien. 10,5 kilo is het absolute maximum gewicht.
- 100 millimeter veerweg volstaat ruimschoots. De vork blokkeren vanaf het stuur heeft een plus. Een starre voorvork is een verhaal apart.
- Remmen: Schijven van 180 millimeter zijn de norm: hard vertragen en laat insturen is het recept voor een GTI-rijstijl.
- Balhoofdhoek: we kunnen wel zeggen ergens tussen de 69° en 71°, maar het hangt sterk samen met de totale geometrie van de fiets.
- Chainstaylengte versus wielbasis: hoe korter hoe beter!
- Steekassen verhogen de stijfheid en stijfheid is strakker sturen, dus als norm stellen we een QR15-vooras en een 142x12-achteras.
- Aandrijvingsystemen en aantal versnellingen is geen testcriterium geweest in deze test.



CANYON GRAND CANYON CF SLX 9.9 TEAM XXI

LEKKER RACY

Het Duitse Canyon doet je af en toe verbaasd staan met wat ze je weten voor te schotelen voor een erg scherpe prijs. De Grand Canyon SLX 9.9 is wat dat betreft geen uitzondering. Marathonspecialist Alban Lakata reed met deze fiets onlangs nog naar een zilveren plek op het WK-marathon. Kortom, een bewezen én doorontwikkeld platform dat precies de 9 kilo weet aan te tikken. De styling is op zijn Canyons: matzwarte basiskleur en verder alleen strakke kleurvlakken zonder overdadige franje. Een fiets waar je niet na een jaartje op uitgekeken bent. Op de afmontage is ook niets aan te merken. We noteren een complete XXI-groep, DT Swiss Spline-wielset, Ritchey-componenten en RockShox SID Worldcup-voorvork. Dat laat geen twijfel bestaan over het karakter van de bike: dit is een volbloed racer. Maar, hoe stuurt ie?

In het veld doet de Canyon wat hij op papier en op het oog belooft. De zit is niet te diep en voelt daardoor comfortabel. Het frame, gecombineerd met de uitstekende DT Swiss-achternaaf die snel aangrijpt, de stijve wielen én de componenten bieden een heerlijke racesymfonie. Aanzetten is meteen raak en snelheid maken gaat verbaazingwekkend rap, ondanks de grote wielen. Ook de geometrie lijkt prima te werken: je hoeft je niet in rare bochten te wringen - zoals bij menig twentyniner wel het geval is, omdat er gekunsteld is geprobeerd de stuurpen zo laag mogelijk te krijgen om krampachtig een diepere zit en een beter stuurgedrag te forceren. Met dit marathon- en xc-kanon is het genieten op de singletracks. De demping van de RockShox

SID World Cup-vork is erg goed; door de sterke compressie blijft de vork strak bovenin de veerweg staan, terwijl grote klappen toch moeiteloos worden opgevangen. Je krijgt het gevoel met meer veerweg onderweg te zijn. Ook het comfort - iets waar de eerste carbon Canyons van jaren geleden nog punten lieten liggen - is dik in orde. De Ritchey FlexLogic-zadelpen dempt 'de harde randjes' en ook Canyons bijzonder mooi ogende VCLS liggende achterbrug hebben daar een belangrijk aandeel in. De Avid XXI-remmen doen ons iets minder plezier. Ondanks een aantal keren bijstellen vertonen de remmen aanloopproblemen én heeft de voorrem een ongelijkmatig remgedrag. Het is Canyon niet aan te rekenen, maar de Avids blijven voor problemen zorgen op onze testfiets. Al met al is de Grand Canyon CF SLX 9.9 een topracer met een scherp stuurgedrag, waarbij je het gas op voor deze fiets verbazend technische trails veel verder kunt opentrekken dan je in eerste instantie van een crosscountryracebike zou verwachten. Minstens zo verrassend is dat je een relaxt zondagstoertje heel comfortabel kunt volbrengen dankzij de ontspannen zitpositie en het ingebouwde framecomfort.

- 1 Strakke styling zorgt voor tijdloos design.
- 2 De SID heeft een perfecte dempingscurve.
- 3 XXI-remmen vertonen zwakke plekjes.



- + Stijf frame, dat niet inboet aan comfort
- + Strakke styling
- + Niet beknibbeld op de afmontage
- + Uitstekende SID-vork

- Avid XXI-remmen kunnen problemen geven

SPECIFICATIES

Website: www.canyon.com
 Merk en type: Canyon Grand Canyon CF SLX 9.9
 Prijs: Team XXI
 Gewicht: € 3.699
 Frame: 9,0 kg
 Voorvork + balhoofd: Canyon Grand Canyon CF SLX
 RockShox SID 29XX World Cup
 SRAM XXI
 Shifters: SRAM XXI
 Derailleurs v/a: SRAM XXI
 Remmen + hendels: SRAM XX, 185mm/160mm
 Cranks + bracket: SRAM XXI
 Cassette: SRAM XXI, 10-42
 Ketting: SRAM XXI
 Velgen + naven: DT Swiss Spline 90XR 1450 (exclusief voor Canyon)
 Banden: Continental X-King 2.2 RaceSport
 Zadel/zadelpen: Ergon SM3 Pro, Ritchey Flexlogic Carbon
 Stuur/stuurpen: Ritchey WCS 4-Axis, Ritchey WCS Carbon Flatbar 720mm



INZETBEREIK	XC	MARATHON	TOER	ALL MOUNTAIN	ENDURO
ZITPOSITIE	RACE	GESTREKT	COMFORTABEL	RECHTOP	
INNOVATIEGRAAD	OLD SCHOOL	UP-TO-DATE	MODERN	GEAVANCEERD	
KARAKTER	STATISCH	INGETOGEN	PITTIGE PEPER	ROCK & ROLL	





GHOST HTX LECTOR 2990

LICHTGEWICHT COMFORT

De Ghost HTX Lector is het speeltje van de snelle dames van het Ghost Factory Racing Team. Onze testfiets beschikt weliswaar niet over de onderdelen van gewichtsfetisjisten als Tune en AX Lightness waar de teamfietsen wel mee zijn afgemonteerd, maar met een XTR-afmontage, Fox-voorvork en Ritchey-onderdelen hebben we ook geen enkele reden tot klagen. Het carbon HTX-frame resulteert in een prima combinatie van sterkte, stijfheid en gewicht. Het frame is bijzonder licht (940 gram), stijf waar het stijf moet zijn en biedt voldoende flexibiliteit op die plaatsen waar het mogelijk is en positief geacht wordt. Bijzonder zijn de relatief korte chainstays, die aangepast zijn aan de framemaat. Tussen bovenbuis en zadelpen krijg je een extra verbinding (Flex Seatstay), die zorgt dat kleine schokken beter geabsorbeerd worden. Onderhand gemeengoed geworden zijn de interne kabelgeleidingen - niet enkel voor derailleurs, maar ook de achterrem, en een Postmount-bevestiging voor de remklauw achter. Minder gemeengoed en gewoon heel erg mooi is de Selle Italia Monolink. Dat zorgt niet enkel voor een laag gewicht en toegenomen sterkte, het laat ook ruime instelmogelijkheden toe. Op deze Ghost gaat dat gepaard met een 27,2 millimeter zadelpen, wat meteen ook een beetje extra flex en dus comfort betekent.

Zoals het beestje is afgemonteerd, zo gedraagt het zich ook. Dit is een heerlijke, lichte, snelle en vooral comfortabele hardtail. De hele bike is goed in balans en dat maakt er een best veelzijdige hardtail van die geschikt is voor racen, maar vooral ook aangenaam kan toeren als de berijder iets minder adrenaline wil verstoppen. Ons inziens heeft dat alles te maken met de uitgeknipte geometrie die het totaalplaatje keurig doet kloppen. Op twee punten na. Voor een echte stuurmansfiets zou de balhoofdstijfheid wel een stevig tikje hoger moeten zijn. En monteer dan vooral ook meteen andere wielen. De matige stijfheid van de Easton EA70 XCT-wielset verstoort het stuurplezier op snelle trails met veel bochten. Juist daar biedt het comfortabele en wendbare frame door de goede geometrie veel meer mogelijkheden dan de wielen kunnen waarmaken. Jammer, want potentie heeft deze bike genoeg: we monterden als alternatief een stijver setje wielen en meteen behoorde de Ghost tot de allerfijnste stuurfietsen uit deze test! Het frame en de afmontage maakt de Lector tot een sensationeel snelle fiets, waarmee je zeer comfortabel over de meest bochtrijke singletrails vliegt.. mits je andere wielen monteert!

BERGOP	▲ ▲ ▲ ▲ ▲
BERGAF	▲ ▲ ▲ ▲ ▲
ACCELERATIE	🎯 🎯 🎯 🎯 🎯
STUURGEDRAG	👉 👉 👉 👉 👉
VERING	🦶 🦶 🦶 🦶 🦶

- 1 Erg fraaie Monolink-zadelpen.
- 2 Comfort met net voldoende stijfheid.
- 3 Wielset vliegt uit de bocht door te weinig stijfheid.

INZETBEREIK	XC	MARATHON	TOER	ALL MOUNTAIN	ENDURO
ZITPOSITIE	RACE	GESTREKT	COMFORTABEL	RECHTOP	
INNOVATIEGRAAD	OLD SCHOOL	UP-TO-DATE	MODERN	GEAVANCEERD	
KARAKTER	STATISCH	INGETOGEN	PITTIGE PEPER	ROCK & ROLL	



- + Erg mooi en licht frame
- + Monolink-zadelpen voor extra comfort

- Slappe wielset beïnvloed het stuurgedrag te sterk
- Balhoofdstijfheid zou iets hoger mogen

SPECIFICATIES

Website:	www.ghost-bikes.com
Merk en type:	Ghost HTX Lector 2990
Prijs:	4.700
Gewicht:	9,6 kg
Frame:	HTX 29 HM Carbon
Voorvork + balhoofd:	Fox F32 CTD Remote, Kashima-coat, FIT Remote 100 mm
Shifters:	Shimano XTR
Derailleurs v/a:	Shimano XTR
Remmen + hendels:	Shimano XTR, 180/180 mm
Cranks + bracket:	Shimano XTR, 38/26
Cassette:	Shimano XTR, 11/36
Ketting:	Shimano XTR
Velgen + naven:	Easton EA 70 XCT
Banden:	Schwalbe Rocket Ron 29x2,25
Zadel/zadelpen:	Selle Italia SLR/Ritchey WCS Monolink
Stuur/stuurpen:	Ritchey WCS/Ritchey WCS

GIANT XTC ADVANCED 27,5 2

KILLER CORNER SPEED

Zeg nou zelf: als je deze Giant ziet, dan praat je toch wel over een GTI-uitstraling. In zijn bijna 'full black' kleurstelling met 'ton-sur ton'-logo's oogt hij bijna als een Stealth Fighter op wielen. Toch is het beeld ook een beetje in onbalans. Het lijkt net of er kleinere wielen in een 29"-frame geschoven zijn. Met name de ruimte tussen de zitbuis, achtermorken en de achterband lijkt nogal ruim bemeten. Stiekem probeerden we even of er ook 29"-wielen inpassen, maar dat bleek toch niet het geval. Van de Giant hadden we vooraf ook hoge verwachtingen. Al jaren blinken de XTC-frames uit door een bijna belachelijk hoge balhoofd stijfheid en superscherpe stureigenschappen dankzij een uitgekende geometrie met korte chainstays. Allemaal punten die voor een flitsend stuurgedrag zorgen. Ook zijn de Giant-bikes meestal bovengemiddeld afgemonteerd en dat is op deze XTC Advanced niet anders. In de schakelkast (Shimano XT/XTR, 2x10) en in de vertraging (Shimano XT-remmen) zijn uitstekende componenten te vinden. Waar we ook heel blij van worden is de prachtige eigen Giant P-XCR 27,5"-systeemwielset, want zo lekker stijf en snel hebben we ze in tijden niet meer gevoeld.

Onze zwarte GTI stelt ons 'out there in the field' niet teleur. Als je een goede stuurman bent, kun je ongelofelijk bruut met deze fiets door een bocht gaan. De combinatie van het dubbel oversized OverDrive 2-balhoofd, de geometrie en de stijve wielen maken de fiets tot dat vlijmscherpe wapen waarmee je elke tegenstander de bocht uitduwt en de G-krachten kunt voelen. Wel openbaart de Giant twee puntjes van zorg als we ronde na ronde op de limiet rijden. Ten

eerste zijn de smalle banden een belemmering voor de funfactor. Een beetje driften is leuk maar regelmatig denken we dat onze monteurs als geintje slicks hebben gemonteerd tijdens een regenrace met moessonbuien op het circuit van Franchorchamps. We horen je kritiek al: banden kun je makkelijk vervangen. Dat is waar, maar standaard monteert Giant deze fiets af met hele smalle Schwalbe Racing Ralphs 27,5x 2,10. Niet de beste keuze gezien het 'gooi-en-smijtpotentieel' van de fiets. Een ander kritiekpuntje gaat wat dieper. Letterlijk, want we merken dat de XTC een erg diepliggend bracket heeft. Als er raceprestaties worden gevraagd, betekent een laag bracket dat je goed je krachten kwijt kunt. Wij tikten echter tientallen keren met de cranks c.q. pedalen tegen boomstronken en de ondergrond in snel genomen bochten waar je normaal gesproken goed kunt doortrappen. Om de autorace-analogie door te trekken: het voelde alsof Giant een cool verlagingssetje op de bike heeft gezet, maar vergeten is dat we ook nog wel eens spoilerslopende verkeersdrempels tegenkomen op de openbare trail. Toch heeft de Giant wel degelijk de GTI-factor en behoort hij tot de beste stuurfietsen in ons testgezelschap.

- + Superstijf frame
- + Stijve wielset

- Lage bracket
- Smalle banden

SPECIFICATIES

Website: www.giant-bicycles.com
 Merk en type: Giant XTC Advanced 27,5 2
 Prijs: 3.499
 Gewicht: 10,4 kg
 Frame: Advanced-Grade Composite
 Voorvork + balhoofd: Fox 32 Float CTD Evolution 27,5 100 mm, QR15. Overdrive-2 Tapered
 Shifters: Shimano XT 2x10
 Derailleurs v/a: Shimano XT/Shimano XTR Shadow Plus
 Remmen + hendels: Shimano XT M785
 Crankset + bracket: Shimano XT 38/26, Press-fit Lager
 Cassette: Shimano HG81, 11-36
 Ketting: KMC X10 SL
 Velgen + navens: Giant P-XCR-1 27,5 WheelSystem QR15/142x12
 Banden: Schwalbe Racing Ralph 27,5 x 2,1
 Zadel/zadelpen: Fi'zi:k Tundra 2 Manganese/Giant Connect SL Composite 27,2
 Stuur/stuurpen: Giant Connect SL, 19 mm rise, 690 mm/
 Giant Connect SL OverDrive2 8 graden

<p>1 Veel ruimte tussen wielen en stays.</p> <p>2 Superieure stijfheid zorgt voor extreme bochtensnelheid.</p> <p>3 Zeer brede kop van de zadelpen maakt montage van smalle zadels problematisch.</p>	<p>BERGOP </p> <p>BERGAF </p> <p>ACCELERATIE </p> <p>STUURGEDRAG </p> <p>VERING </p>
--	--



INZETBEREIK	XC	MARATHON	TOER	ALL MOUNTAIN	ENDURO
ZITPOSITIE	RACE	GESTREKT	COMFORTABEL	RECHTOP	
INNOVATIEGRAAD	OLD SCHOOL	UP-TO-DATE	MODERN	GEAVANCEERD	
KARAKTER	STATISCH	INGETOGEN	PITTIGE PEPER	ROCK & ROLL	



MERIDA BIG SEVEN CF 3000

BIG FUN

De Merida Big Seven is één van de drie 27,5"-fietsen in deze test. De Big Seven CF 3000 is de 'burgerversie' van de Big Seven Team. Daarmee bedoelen we dat CF 3000 na de Team-versie de duurste fiets uit de reeks is. Hij heeft vrijwel hetzelfde frame, maar een andere afmontage. Die afmontage is gezien het prijspunt trouwens gewoon netjes te noemen: Shimano XT-aandrijving en remmen, Fulcrum-wielen en een mix van FSA en eigen merk ProCraft-onderdelen levert een keurig totaalplaatje op. Het frame van de Big Seven heeft doordachte details. Alle kabels lopen binnendoor en wat opvalt is dat de kabels van de derailleurs door de bovenbuis lopen. Dat komt de schakelkwaliteit ten goede, want er zijn minder scherpe bochten en bij de kabeluitloop kan minder vocht en vuil binnendringen dan bij een kabelloop onderlangs. Wat er ook uitspringt is het relatief massieve carbon bracket en de bijna rechthoekige liggende achtervorken.

De uitwerking van dat ontwerp is niet te missen: hard aanzetten met de Merida betekent zoiets als de 'launch control' inschakelen en als een katapult vooruit schieten. De acceleratie van de CF 3000 is adembenemend! Voeg daar aan toe dat het frame voorzien is van bio-vlasvezels voor extra demping plus een dunne (27,2 mm) carbon zadelpen, en je hebt de ideale combinatie van verticale demping en zijdelingse stijfheid. Gevoels- en getalsmatig denken we dat de bikes met kleinere wielen beter zullen presteren in het bochtenwerk en wellicht wat verliezen op de rechte stukken, maar de Big Seven kan het allebei dankzij die enorm stijve achtertrein. De fiets daagt je uit en tegt je bijna om harder te

gaan en te blijven trappen. Dat hij dan ook nog eens bijzonder strak om een bocht te gooien is, is dan alleen maar prettig en maakt deze fiets echt een serieuze uitdager voor menig 29"-racehardtail. Tot onze verbazing kregen we na de testritten op de Merida een melding van Strava dat we op een sectie van ons vaste testcircuit - een supersnelle singletrail met een combinatie van flow en scherpe bochten waarbij goed aansnijden uiterst belangrijk is - tot twee maal toe ons eigen KOM-record hadden verbeterd, zonder dat we bewust op zoek waren naar een nieuw persoonlijk record. Snelle stuurfiets? QED!

Kortom, de Merida Big Seven is gewoon bloedsnel en kan met akelige precisie door het bos worden gejaagd. Een kleine 'maar' is dat de fiets bij de zwaarste bikes in ons testgezelschap hoort, iets dat je al rijdend overigens totaal niet merkt. We kunnen ook niet direct de schuldige van dit lichte overgewicht aanwijzen. We verdenken de Fulcrum-wielset, maar die blinkt uit in stijfheid, dus daar iets aan veranderen kan wel eens negatief uitwerken op dat ultrasnelle stuurgedrag. Merida is er wat ons betreft in geslaagd een stuurfiets neer te zetten die comfort koppelt aan dynamiek en vooral opvalt door zijn acceleratievermogen.

- 1 Superstijf achterframe zorgt voor adembenemende acceleratie.
- 2 Dunne carbon zadelpen biedt extra comfort.
- 3 Big Seven mag gerust iets afvallen voor nog dynamischer prestaties.



- + Fraai frameontwerp
- + Bloedsnelle acceleratie dankzij stijf achterframe
- Mag een pondje kwijtraken

SPECIFICATIES

Website: www.merida-bikes.com/nl_nl
 Merk en type: Merida Big Seven CF 3000
 Prijs: € 3.499
 Gewicht: 10,45 kg
 Frame: Big Seven Carbon Comp R12
 Voorvork + balhoofd: Fox 32 Float 27,5 CTD Evolution met remote QR15
 Shifters: Shimano XT Ispc
 Derailleurs v/a: Shimano XT/Shimano XT Shadow Plus
 Remmen + hendels: Shimano XT 180/160
 Cranks + bracket: Shimano XT 38-24
 Cassette: Shimano CS-HG81 11-36
 Ketting: KMC X10
 Velgen + navens: Fulcrum Red Power XL Disc 650B
 Banden: Schwalbe Racing Ralph 27,5 x 2,25
 Zadel/zadelpen: Prologo Nago EVO X10/PRC Double Carbon superlite 27,2
 Stuur/stuurpen: FSA Afterburner Flat 670/PRC Team OS-7



INZETBEREIK	XC	MARATHON	TOER	ALL MOUNTAIN	ENDURO
ZITPOSITIE	RACE	GESTREKT	COMFORTABEL	RECHTOP	
INNOVATIEGRAAD	OLD SCHOOL	UP-TO-DATE	MODERN	GEAVANCEERD	
KARAKTER	STATISCH	INGETOGEN	PITTIGE PEPER	ROCK & ROLL	



NINER ONE 9 RDO

DICHT TEGEN PERFECTIE

Wie het Niner-gamma volgt, kijkt misschien met de nodige verwarring naar deze modelnaam. De One 9 RDO is een nieuw model en eigenlijk niet meer of minder dan een mix van hun legendarische singlespeed (One 9), geprojecteerd op het lichtgewicht carbon raceframe van de Air 9 RDO. Singlespeed staat bij Niner gelijk aan hun eigen BioCentric II bottom bracket, een systeem waarmee je verschillende mogelijkheden van opbouw voor je bottom bracket krijgt. Geen hangers, dropouts, of andere onnodige zaken. De BioCentric is een mooie en opgeruimde oplossing voor al je singlespeed-behoefden. Uiteraard is dat systeem ook compatibel met een 1x11 setup, wat op onze testbike resulteert in een fraaie afmontage met de X01-groep. Die RDO slaat nog steeds op Race Day Optimized. Tja, wat kunnen we daar aan toevoegen? Het frame werd lichter en zoals het Niner betaamt, loopt het nog steeds terecht te pronken met zowat de perfecte geometrie voor twentyniners. Niet verwonderlijk voor wat als de referentie in de grote-wielenmarkt kan worden gezien. Blickvangers in deze afmontage zijn natuurlijk de Enve M50-velgen. Mooi, licht en stijf met een zekere verticale flexibiliteit, waardoor je beter door ruw terrein knalt. De rest van het lijstje onderdelen ziet er even mooi als indrukwekkend uit met een RockShox SID-vork, Magura MT8-remmen en de eigen RDO-stuurpen, zadelpen en stuur. Om het helemaal

mooi te maken, kozen we voor een blauwe afwerking. Dat tintje rood in die onderdelen vloekt een beetje op het Atomic Blue-frame.

Het blijft vreemd, maar steeds als een van onze gastrijders op een Niner stapt, horen we verhalen over geometrie en het feit dat deze fiets gewoon 'klopt'. Dat is op deze One 9 RDO niet anders. Dit is gewoon een heerlijk stuurwapen waarop alles wat je graag doet op een mountainbike net iets makkelijker lijkt. Nee, laten we het zo omschrijven: de inspanning blijft even groot, het is de beloning die groter wordt. Klimmen, dalen, remmen, optrekken, sturen,... smijt het voor de heerlijk lichte wielen van deze One 9 en je rijvreugde gaat gegarandeerd crescendo. Het gehele onderdelenlijstje past ook als gegoten op deze Niner. De SID-vork reageert snel en lekker soepel, de X01-groep brengt je nergens in verlegenheid en de Magura MT8-remmen brengen je netjes gedoseerd (maar vaak bijzonder luid krijsend) tot stilstand. Gaan we op zoek naar de ideale stuurfiets, dan komt deze Niner toch wel heel dicht in de buurt. De combinatie Enve-wielen, stijve SID en supersterk frame met daarbovenop de quasi perfecte geometrie maakt hier niet alleen een bloedsnelle racer van, maar ook een speelse en vertrouwenwekkende hardtail. Snel, sterk en sexy, wat wil je eigenlijk nog meer?

BERGOP	▲ ▲ ▲ ▲ ▲
BERGAF	▲ ▲ ▲ ▲ ▲
ACCELERATIE	🎯 🎯 🎯 🎯 🎯
STUURGEDRAG	👉 👉 👉 👉 👉
VERING	🏆 🏆 🏆 🏆 🏆

- 1 Ultieme 29"-wielset.
- 2 Niner beheerst de kunst om de optimale geometrie voor een twentyniner te maken.
- 3 MT-8 remmen laten nogal luidrechtig hun aanwezigheid merken.

INZETBEREIK	XC	MARATHON	TOER	ALL MOUNTAIN	ENDURO
ZITPOSITIE	RACE	GESTREKT	COMFORTABEL	MODERN	RECHTOP
INNOVATIEGRAAD	OLD SCHOOL	UP-TO-DATE	MODERN	GEAVANCEERD	GEAVANCEERD
KARAKTER	STATISCH	INGETOGEN	PITTIGE PEPER	ROCK & ROLL	ROCK & ROLL



- + De Enve-wielen zijn niet enkel blickvangers, maar ook toonbeeld van lichtgewicht en sterkte.
- + Perfecte geometrie, maar dat zeggen we van elke Niner.

- Rode accenten op een blauwe fiets
- Zeer hoge prijs

SPECIFICATIES

Website:	www.ninerbikes.com
Merk en type:	Niner One 9 RDO
Prijs:	€ 6.600
Gewicht:	9,2 kg
Frame:	RDO Carbon, BioCentricII, bottom bracket
Voorvork + balhoofd:	RockShox Sid
Shifters:	Sram X01
Derailleurs v/a:	Sram X01
Remmen + hendels:	Magura MT8
Cranks + bracket:	Sram X01, 32T
Cassette:	Sram X01, 10-42
Ketting:	Sram X01
Velgen + naven:	Enve M50/DT Swiss 240s
Banden:	Schwalbe Racing Ralph, 29x2.25
Zadel/zadelpen:	WTB/Niner RDO
Stuur/stuurpen:	Niner RDO/Niner RDO

ORBEA ALMA M-TEAM PYRENESE BERGGEIT

Liefde op het eerste gezicht, het bestaat. Zelfs voor een bike. De Alma M-Team is nog maar amper uit de doos en de opgewonden kreetjes op de redactie zijn niet meer te tellen. Je weet gewoon dat je heel erg graag met deze Orbea wilt rijden. Zodra je dat daadwerkelijk gaat doen, verandert die liefde op het eerste gezicht in onversneden affectie. Heerlijk ding! Terug met de voeten op de grond. De Alma is natuurlijk een frame met een geschiedenis vol medailles, behaald door grote namen uit de racerij. Dit is het frame waarmee bijvoorbeeld Julien Absalon de overwinningen aan elkaar reeg. 4x4 is de technologie waar Orbea hun Alma-frames aan ophangt. De voorste en achterste driehoek zijn zodanig ontworpen dat het een soort van vierhoeken zijn die netjes met elkaar verbonden zijn. Dat maakt het monocoque Alma-frame sterk, stijf en licht. Door de specifieke vorm worden klappen beter opgevangen, zodat er ook een zekere mate van comfort waargenomen kan worden. Aan de achterzijde is de laterale stijfheid toegenomen en wordt alle kracht die je op de pedalen zet omgezet in voorwaartse beweging. Interne kabelgeleiding is ondertussen niet meer zo heel bijzonder, maar de manier waarop Orbea ermee omgaat verdient toch even de aandacht. Orbea werkt met gesealde binnenkabels van Jagwire, waardoor er nog

minder wrijving is en vuil geen kans heeft. De kabel van de achterrem loopt buiten het frame langs de bovenkant van de onderbuis. Het Alma-frame is een pareltje waar we uren naar kunnen kijken. Het onderdelenlijstje om U tegen te zeggen bestaat uit de volledige Shimano XTR-groep, Crossmax SLR-wielen en een Fox-voorvork met CTD, FIT-cartridge en Kashima Coat. Bijzonder opgetogen zijn wij over de tubeless ready Maxxis Ikon-banden. Relatief veel grip door de kleine noppen en een erg lage rolweerstand door de vele kleine nopjes op het loopprofiel. 6899 euro, dat is een prijs waar we toch even van moeten slikken! Ondanks al het fraais is dat best een pittig bedrag.

Deze fietstest is opgehangen aan hardtails waarmee je pijlsnel over de meest bochtige trails flitst. Fietsen als karts, waarbij snelheid en speelsheid in een fraai pakket worden gekoppeld. De Orbea Alma M-Team is de vlag die deze lading helemaal dekt. Het is een supersnelle en lichte fiets die met wel erg veel vertrouwen over de trails zigzagt. En of die trails nu een opeenvolging van korte bochten, technisch uitdagende switchbacks of gewoon goed lopende snelle bochten is, het maakt allemaal niet uit voor de Alma. Alles wordt met een glimlach verteerd. Klimmen gaat vederlicht; de beste Pyrenese berggeit wordt stikjaloers wanneer de Alma haar voorbij komt gedarteld. In de afdaling kun je rekenen op een voortreffelijke Fox-vork en het vertrouwen dat de Alma je geeft. Vergis je echter niet, want dit is geen allemansvriend. De Alma vraagt een strakke hand van een ervaren rijder. Heb je dat - en heb je het budget - dan kom je niet bedrogen uit op deze Spaanse furie.

- + Erg mooi, licht en stijf frame
- + Snelheid en speelsheid in één pakket

- Best pittige prijs

SPECIFICATIES

Website:	www.orbea.com
Merk en type:	Orbea Alma M-Team
Prijs:	€ 6,899
Gewicht:	9,28 kg
Frame:	Monocoque Carbon, 4x4
Voorvork + balhoofd:	Fox F32 CTD Remote, Kashima-coat, FIT Remote 100 mm
Shifters:	Shimano XTR
Derailleurs v/a:	Shimano XTR
Remmen + hendels:	Shimano XTR, 180/180 mm
Cranken + bracket:	Shimano XTR, 38/26
Cassette:	Shimano XTR, 11/36
Ketting:	Shimano XTR
Velgen + naven:	Crossmax SLR
Banden:	Maxxis Ikon, 29x2.3
Zadel/zadelpen:	Selle Italia SLR/F-SA K-Force
Stuur/stuurpen:	F-SA light/F-SA OS light

BERGOP	
BERGAF	
ACCELERATIE	
STUURGEDRAG	
VERING	

- 1 Buitengewoon fraai lijnenspel in het frame van deze Spanjaard.
- 2 XTR-afmontage maakt de fiets tot een topmodel, maar tegelijkertijd erg duur.
- 3 De Maxxis Ikon-banden zijn tubeless ready, geven veel grip en rollen licht.



INZETBEREIK	XC	MARATHON	TOER	ALL MOUNTAIN	ENDURO
ZITPOSITIE	RACE	GESTREKT	COMFORTABEL	RECHTOP	
INNOVATIEGRAAD	OLD SCHOOL	UP-TO-DATE	MODERN	GEAVANCEERD	
KARAKTER	STATISCH	INGETOGEN	PITTIGE PEPPER	ROCK & ROLL	



RIDLEY IGNITE C-TEAM 27,5" ROCKET SCIENCE

Het Belgische Ridley heeft naam en faam verworven met state-of-the-art racefietsen en cyclocrossfietsen. Wegracers als André Greipel, Jurgen Van Den Broeck of veldrijders Tom Meeusen en Bart Wellens rijden op een Ridley. Die laatste zijn regelmatig op de mountainbike terug te vinden en daarvoor doen ze steevast beroep op de Ridley Ignite. Niet dat Ridley reeds dezelfde klinkende naam heeft in de mountainbikewereld, maar hun bikes mogen meer dan gezien worden. De Ignite was er al langer in een 29"-variant, nu rijden we met de tussenwielmaat. Dat ze bij Ridley weten hoe je frames moet bouwen, is een publiek geheim. Het HM/HR unidirectioneel carbonframe ziet er in elk geval heel erg netjes uit. Mooi zijn de staande achtersvoren die samenkomen in een afgevlakt deel. Dat zorgt voor een betere controle en werkt trillingen weg, waardoor een zekere mate van comfort ontstaat. De onderbuis is bijzonder stevig uitgevoerd en het 'Stable Core Concept' zorgt voor maximale krachtoverbrenging. Mooie interne kabelgeleiding, tapered headtube, geïntegreerde Postmount-rembevestiging en pressfit BB30 zorgen ervoor dat het Ignite-frame volledig met zijn tijd mee is. Optisch vinden we het doorgetrokken streepje van het frame tot in de zadelpen erg geslaagd. Het onderdelenlijstje is in vergelijking met de andere

bikes uit deze test in dezelfde prijsklasse keurig in verhouding. Sram XO-schakel- en remcomponenten, Rise 40-wielsetje en RockShox SID RL-vork zorgen ervoor dat we hier niets op aan te merken hebben. De eigen 4ZA-onderdelen waren wat ons betreft mooier in carbon geweest. Puntje van kritiek hebben we op het totaalgewicht van deze Ridley, die met bijna elf kilogram aan de zware kant is.

En dat gewicht speelt de Ridley ook parten in het terrein. Het is niet de lichtvoetige berggeit, niet de vlammeende scheurbak waarmee je als een bezetene speels door bos en veld ragt. Wat de Ignite C-Team dan wel is? Een heel degelijke en betrouwbare metgezel waarmee je al je mountainbike-uitdagingen probleemloos afwerkt. De gekozen onderdelen zullen je nergens in de steek laten of voor verrassingen stellen. Net als het frame waarmee je best wel wat klappen kunt verwerken. Dat frame valt trouwens positief op door een uitstekende stijfheid en voorwaartse stuwing. Elke pedaalslag is raak en dat merk je ook. Omdat ook het balhoofd lekker stijf is, stuurt de Ridley wel exact waar je hem wilt hebben. Met een iets breder stuurte en iets minder gewicht zou dat nog beter gaan. In potentie praten we hier dus over een raketje dat alleen nog even ontstoken moet worden... time to Ignite!

BERGOP

BERGAF

ACCELERATIE

STUURGEDRAG

VERING

- 1 Opvallend in deze klasse zijn de Sram Rise-40 wielen, die niet superlicht zijn.
- 2 Stijf frame biedt veel potentie.
- 3 Prachtig detail is de doorlopende witte lijn op frame en zadelpen.

INZETBEREIK	XC	MARATHON	TOER	ALL MOUNTAIN	ENDURO
ZITPOSITIE	RACE	GESTREKT	COMFORTABEL	RECHTOP	
INNOVATIEGRAAD	OLD SCHOOL	UP-TO-DATE	MODERN	GEAVANCEERD	
KARAKTER	STATISCH	INGETOGEN	PITTIGE PEPER	ROCK & ROLL	



- + Strak frame met mooie striping
- Te zwaar
- Niet helemaal up-to-date en consequent afgemonteerd

SPECIFICATIES

Website: www.ridley-bikes.com
 Merk en type: Ridley Ignite C-Team 27,5"
 Prijs: € 3.599
 Gewicht: 10,9 kg
 Frame: Ignite C27, HM/HR unidirectioneel carbon
 Voorvork + balhoofd: RockShox SID RL
 Shifters: Sram XO
 Derailleurs v/a: Sram XO
 Remmen + hendels: Sram XO, 180/160 mm
 Cranks + bracket: Sram XO, 38/24 mm
 Cassette: Sram XO, PG-1070, 11/36
 Ketting: KMC X10
 Velgen + naven: Sram Rise 40
 Banden: Continental Race King 27x2.2
 Zadel/zadelpen: 4ZA Cirrus Pro/4ZA Cirrus
 Stuur/stuurpen: 4ZA Cirrus/4ZA Cirrus

VAN NICHOLAS ZION 29ER TITA TOVENAAR

In alle opzichten is de Van Nicholas een buitenbeentje in deze test. Qua materiaal, uitvoering en afmontage staat deze fiets bijna op zichzelf als we hem vergelijken met de andere carbon racebikes in de line-up. Vooraf waren ze daarom bij Van Nicholas een beetje huiverig, omdat ze dachten dat de fiets die ze konden leveren mogelijk niet helemaal zou aansluiten bij het testconcept. "De Zion is een fiets die iets meer op comfort gericht is en iets minder dan toegespitst op technische stuurkunsten dan de Tuareg die jullie eerder getest hebben." Maar, wacht even: hoezo niet passen in het testconcept? We praten hier over een titanium fiets, een frame-materiaal dat vanwege zijn mechanische eigen-

schappen zo'n prachtige gecontroleerde feedback aan de rijder geeft waar geen enkel ander framemateriaal ook maar in de buurt komt. En daar bovenop is onze testfiets uitgerust met een starre voorvork: hoe veel meer stijfheid in het vooronder kun je krijgen voor een strak stuurgedrag? Juist de vergelijking in stureigenschappen tussen star en geveerd maakt de Zion tot de ultieme uitdager voor de rest van de testvloot!

Eerst even terug naar de afmontage. Die is opvallend, maar we gaan er geen waardeoordeel over vellen. Je kunt bij Van Nicholas je fiets grotendeels zelf samenstellen en dus doen we het met de Sram X9-aandrijving, Elixir 9-remmen en fraaie Mavic Crossmax SLR-wielen. Wel apart om weer eens met een 44-tands voorblad te rijden, waardoor je enorm hard door de polder kunt jakkeren en zelfs racefietsers op het asfalt de schrik aanjaagt! Twee zaken halen we eruit. De subliem mooie en zeer comfortabele titanium zadelpen biedt een comfort dat naar ons idee geen enkele high end 'tuned' carbon zadelpen kan bieden. Daarnaast het stuur: onze testfiets was met een erg smal 62 cm stuurkje uitgerust. Dat is niet meer van deze tijd en beïnvloed ook het stuurgedrag in de verkeerde richting. Omdat de fiets toch te customizen is, monteerden we brutaalweg even een stuurkje van dik 8 centimeter breder. Wat er toen gebeurde is bijna met geen pen te beschrijven. We doen een poging.

Nog even voor de duidelijkheid: het thema van deze test is 'stuurmansfietsen'. Welke bike kun je als snelste over een trail sturen, waarbij plezier en strak stuurgedrag hoger worden ingeschat dan een fancy afmontage en een goed dempende voorvork. Stap je op de Van Nicholas dan beleef je een bijna orgastische stuurervaring. De combinatie van het licht meegeevende titanium frame en de starre carbon voorvork geeft een buitenaardse controle over je bochtengedrag. Natuurlijk, door de starre vork stuiter je soms over wortels, je krijgt klappen in je armen en je zicht wordt gehinderd door het zweet in je ogen omdat je hard moet werken om de bike op koers te houden. Maar na een uurtje rijden krijg je dat sensationele gevoel van vele jaren geleden terug. Toen mountainbiken nog ging om wie de beste stuurman was, wie de beste lijnen koos en wie het hardst door een bocht kon rijden zonder eraf te vallen. Stijve carbon frames en superieure voorvorken hebben het mountainbiken beter en in vele opzichten ook gemakkelijker gemaakt. De Van Nicholas met starre voorvork brengt je terug naar de basis: de dagenlang aanhoudende glimlach om je mond is maatgevend voor de hoeveelheid plezier aan boord van deze fantastische fiets. Titanium mag dan een minder 'vette' uitstraling hebben dan carbon en de bike in zijn geheel heeft misschien een iets mindere GTI-look, maar als het gaat om rijgevoel, feedback en stuurgedrag wint de 'metalen' Van Nicholas glansrijk van al zijn kunststof broeders!

BERGOP	
BERGAF	
ACCELERATIE	
STUURGEDRAG	
VERING	

- 1 Starre, slechts 633 gram wegende voorvork biedt de beste stuurprecisie.
- 2 Titanium is een materiaal voor liefhebbers, maar het rijgevoel staat buiten kijf.
- 3 Dé comfort-tip voor te harde carbon frames: monteer een titanium zadelpen.

INZETBEREIK	XC	MARATHON	TOER	ALL MOUNTAIN	ENDURO
ZITPOSITIE	RACE	GESTREKT	COMFORTABEL	RECHTOP	
INNOVATIEGRAAD	OLD SCHOOL	UP-TO-DATE	MODERN	GEAVANCEERD	
KARAKTER	STATISCH	INGETOGEN	PITTIGE PEPER	ROCK & ROLL	



- + Titanium frame is superieur comfortabel en superlicht
- + Starre vork is het summum voor de echte stuurman

- Hoge prijs
- Uitstraling is een kwestie van smaak

SPECIFICATIES

Website:	www.vannicholas.com
Merk en type:	Van Nicholas Zion 29er
Prijs:	€ 4492 / Los frame € 1499
Gewicht:	9,7 kg
Frame:	Zion 29er 3AL/2,5V Titanium
Voorvork + balhoofd:	Van Nicholas VNT carbon Rigid
Shifters:	Sram X9
Derailleurs v/a:	Sram X9/Sram X9
Remmen + hendels:	Avid Elixir 9 180/160mm
Cranks + bracket:	Sram X9 44/33/22
Cassette:	Sram PG-1070, 11-36
Ketting:	KMC X10 SL
Velgen + naven:	Mavic Crossmax SLR 29"
Banden:	Schwalbe Racing Ralph 29 x 2,25
Zadel/zadelpen:	Fi'Zik Tundra 2 / Van Nicholas Titanium 15 mm Setback
Stuur/stuurpen:	VNT Shallow Rizer/VNT Alloy 6061 5°

CONCLUSIE

Het valt niet mee om een duidelijke winnaar aan te wijzen voor deze test. Dat komt omdat we met meerdere maten meten en dus wordt het een optelsom van wie de meeste punten scoort. Opvallend is dat bij onze favoriete stuurfietsen zowel 29"- als 27,5-bikes zitten. Het is dus meer dan alleen wielmaat die bepaalt of en fiets goed stuurt. Maar we hadden eerlijk gezegd ook niet anders verwacht. Op pure topsnelheid geeft de Orbea Alma iedereen het nakijken, daar is geen discussie over. Alleen dat was niet het uitgangspunt van deze test. Hebben we het over een GTI-factor, een oogverblindend 'Need-for-Speed'-uiterlijk, dan is de Giant XTC 27,5 de winnaar. Die ziet er gewoon heel erg mooi uit en stuurt als een warm mes door de boter. Praten we over pure bochten-snelheid en snaarstrak in- en uitsturen, dan ligt de Merida - met zijn iets kleinere wielen en strakke frame - een powerslide voor op de Niner, die het vooral van zijn uitgekiende geometrie moet hebben. Gaat het om heel scherp insturen, bochtjes pikken en 'haaks de bocht om', dan is er maar één fiets die ver boven de rest uitsteekt: de Van Nicholas.

Er zijn drie fietsen die in bijna alle categorieën in de prijzen vallen bij onze Award-ceremonie. Dat zijn de Niner, de Merida en de Van Nicholas. Tellen we de awards bij elkaar op - ik het kader van 'meest allround' - dan eindigen ze ex aequo met awards in vier categorieën. De Van Nicholas en Merida pakken allebei twee keer de winst. Maar er is één bike die de

voor deze test belangrijkste categorieën pakt (scherp sturen en fun) en dat is de Van Nicholas. Als stuurfiets is hij onverslaanbaar door de starre voorvork, terwijl het titanium frame precies de feedback aan de bestuurder geeft die nodig is om loeihard door kombochten, switchbacks en links-rechtscombinaties te flitsen. Het is de fiets die terug gaat naar de basis van het mountainbiken: je moet er hard op werken, maar dat levert nu juist het meeste plezier op. Je stapt vermoeid maar met een vette glimlach van de Van Nicholas af na een paar uurtjes raggen. Is dat niet precies waar het allemaal om draait?

DE AWARDS

FAST FORWARD

1. Orbea Alma
2. Niner One 9 RDO
3. Merida Big Seven

KING OF THE TRAILS

1. Merida Big Seven
2. Niner One 9 RDO
3. Van Nicholas Zion

SCHERPSTE STURGEDRAG

1. Van Nicholas Zion
2. Giant XTC
3. Niner One 9 RDO

GTI-STYLING

1. Giant XTC
2. Canyon Grand Canyon
3. Orbea Alma

FUNFACTOR

1. Van Nicholas Zion
2. Merida Big Seven
3. Canyon Grand Canyon

HOOGSTE BOCHTEN-SNELHEID

1. Merida Big Seven
2. Niner One 9 RDO
3. Van Nicholas Zion

