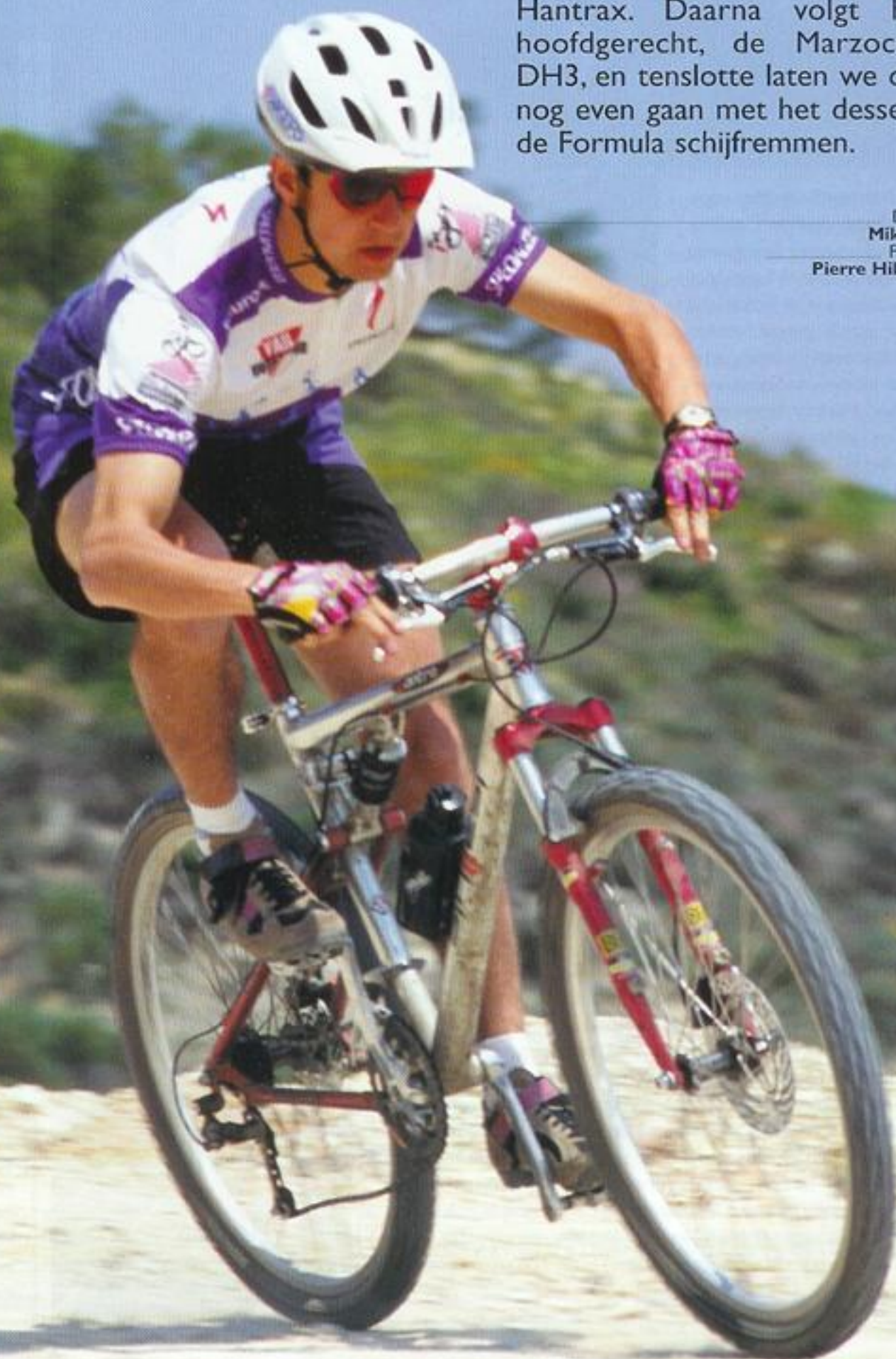


SINTESI HANTRAX MARZOCCHI DH3 FORMULA BRAKE DISK

3 in 1

Dit keer schotelen we jullie een drievoudige test voor. Als voorgerecht proberen we de Sintesi Hantrax. Daarna volgt het hoofdgerecht, de Marzocchi DH3, en tenslotte laten we ons nog even gaan met het dessert: de Formula schijfremmen.

Door
Mike D.
Foto's
Pierre Hilgers



SINTESI HANTRAX

De ontwerpers van de Sintesi vertrokken van twee basisgedachten. Het feit dat de fiets uitgerust is met een vering verwijst naar een mogelijk gebruik in de cross-country maar daarnaast is de fiets ook ontworpen voor steile afdalingen. Dat blijkt duidelijk uit de stevige en... zware constructie. Kortom, in het zadel van deze ATF voel je je veilig.

Op het vlak van de uitrusting was de fiets gemonteerd met een LX en een rechte stuurpen (de cross-country roeping, weet je wel?). Deze Sintesi-stuurpen zorgt ervoor dat je nogal languit op de fiets zit of eerder ligt. Het zadel is erg comfortabel en draagt het logo van Sintesi, alhoewel het in werkelijkheid een San Marco zadel is. Sintesi zorgt voor de andere accessoires zoals het stuur, de zadelpen en de stuurpen.

Het geheel ziet er heel stevig uit, hoewel de 'look' daar soms wel eens onder lijdt. De dikke bouten en de forse verstevigingslasnaden ontnemen elke indruk van finesse aan de fiets. Maar dit is wel positief want op de torsiestijfheid van het achterframe valt bij voorbeeld niets aan te merken. Een grote bout in het achterste scharnierpunt leverde ons echter wel regelmatig moeilijkheden op. De bout blokkeerde immers de ketting telkens wanneer we het achterwiel weer op zijn plaats zetten.

Op het terrein gaat in beklimmingen of in langzame technische stukken niets van het rendement verloren. In droge snelle bochten laat de fiets zich daarentegen niet zo gemakkelijk manoeuvreren. De Sintesi is erg efficiënt in heel technische stukken en is daarvoor ook



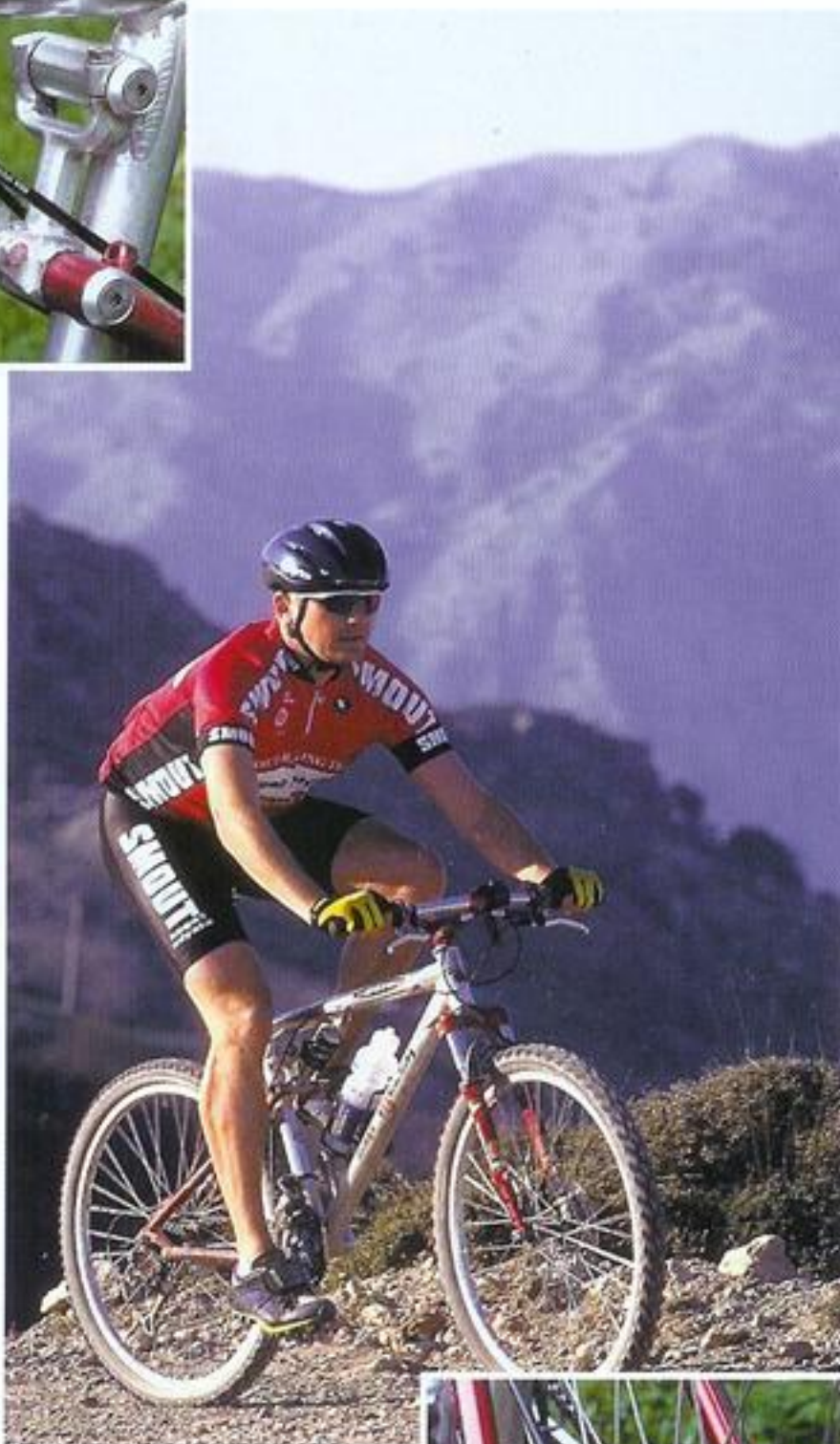
met uitstekende banden uitgerust (Maxxis Viper en Cobra).

De achtervering functioneert uitstekend, vooral bij lagere snelheden. Wanneer er echter wat harder wordt getrapt, veroorzaakt de veer een te harde terugslag van de demper. Sintesi voorziet haar Hantrax fietsen standaard van veren voor bikers die meer dan 80 kg wegen. Daaraan is wel gemakkelijk te verhelpen door aan je fietsenmaker te vragen om de veer te vervangen. Anders zou je in snelle afdalingen wel eens uit het zadel kunnen worden gelicht, alsof je onderweg was met een stijve fiets.

Er is weinig veerweg beschikbaar; wat vooral in snelle technische afdalingen een probleem kan zijn. De vering is totaal actief. Het voordeel daarvan is dat ze functioneert wanneer men op de trappers duwt maar ook wanneer men recht op de pedalen staat, bij voorbeeld op een technisch stuk. De fiets is ook efficiënt bij het accelereren en de achterkant toont zich dan erg stijf.

We hebben wel een gebrek aan homogeniteit gemerkt: tussen de voorvering (lucht-olie) en de achtervering (veer-olie). De voorkant is soepel en de achterkant erg droog. Misschien was het beter geweest wanneer de achterkant even goed als de voorkant op de schokken reageerde.

Hoewel sommige volledig afgeveerde modellen met een unified rear triangle lichter zijn, zou geen enkele testrijder de Hantrax hebben willen ruilen. Ondanks het hoge gewicht presteert de fiets goed in hellingen. Het is een gek compromis: de fiets heeft een te beperkte veerweg voor extreme afdalingen, maar is anderzijds ook wat te zwaar om in cross-country wedstrijden zijn mannetje te staan. Maar voor toertochten (zelfs sportieve) is dit een uitstekend voermiddel.



MARZOCCHI DH3

Wie had dat nou verwacht: een Marzocchi DH3 op een cross-country fiets? Misschien is dit toch nog niet zo'n gekke keuze als je op het eerste gezicht zou denken. Een veerweg van zeven centimeter is geen overbodige luxe in cross-country gebruik. Je zou ook kunnen denken dat zo'n vering gemakkelijk pompt en dat ze volledig inzakt zodra je op het zadel plaats neemt.



Dat is echter niet het geval. Wanneer je de vork op vijf kilo brengt, beschik je over zes centimeter veerweg, maar bij grotere schokken kan dat nog worden uitgebreid. In ieder geval waren we reeds heel tevreden over die veerweg van zes centimeter.

In vergelijking met de modellen van vorig jaar is de stelknop voor de uitgaande damping niet meer in plastic, maar in aluminium uitgevoerd. Hierdoor verloopt het instellen wat gemakkelijker.

Vergeet echter niet dat de montage van een DH3 (net als een Judy DH) de geometrie van je fiets wijzigt, aangezien de vork langer is. Dat was eveneens het geval met de Sintesi Hantrax.

Qua werking biedt de DH3 de opvallende eigenschap dat hij op lagers functioneert. Bij de ingaande vering merk je na twee centimeter dat de vering als het ware even blijft hangen voordat ze verder inzakt. Indien je de vork op slechts vier kilo instelt, heb je een zachtere vork die misschien wat pompt bij het klimmen, maar uitstekend werkt bij het afdalen.

FORMULA BRAKE DISK

Dit was de eerste keer dat we voor een langere periode schijfremmen konden testen. De schijfremmenkit van Formula omvat hendels, remklauwen en speciale naven waarop de schijven passen. De schijven, die op een speciaal aangepaste naaf zitten, bestaan uit twee delen. Het middengedeelte dat op de naaf zit, is uit aluminium en het buitenste gedeelte waarop wordt geremd, is uit staal. De twee gedeeltes worden bij elkaar gehouden, zij het met een kleine onderlinge afstand, door mini-elastomeren die de buitenste schijf 'zwevend' maken. De diameter van de voorschijf is groter aangezien daar de grootste remkracht nodig is. Door de grotere diameter kan ze ook sneller afkoelen. De gaten in de schijven hebben overigens hetzelfde doel.

De schijf gaat door een remklauw, die op de voorvork of op het achterframe vastgemaakt is. In deze remklauw duwen twee remblokjes op de schijf om alles zo af te remmen. De leiding is erg stevig uitgevoerd en versterkt met behulp van kevlar.

Wat de werking betreft, zouden we kunnen zeggen dat schijfremmen net op dezelfde manier werken als remklauwen, maar dan wel een beetje anders. Volg je nog? Aanvankelijk bedien je de remhendel met de grootste voorzichtigheid, uit vrees dat de remwerking te krachtig is en dat je bij de eerste de beste gelegenheid over het stuur zult slaan. Daar is echter geen reden toe, want met een schijfrem kun je alles prima doseren. Het enige verschil voel je wanneer je weer op je ouwe vertrouwde fiets stapt met traditionele remklauwen. Dan merk je dat de LX-remmen in feite niet meer zo goed remmen als je voordien wel dacht...

Formula is zeer zorgvuldig te werk gegaan en heeft door gebruik te maken van hydraulica het onderste uit de kan gehaald. Er is geen enkel wrijvingsprobleem en zodra je de hendel aanraakt, reageert de rem onmiddellijk. Bijna alles pleit in het voordeel van de Formula, behalve dan de prijs. Daar tegenover staat wel de look (racy en sexy), die heel wat fijner afgewerkt is dan de exemplaren van Sachs en Dia-Compe. De Formula-naven met hun carbon lichaam doen daar nog een schepje bovenop.

Wat de instellingen betreft, moet je eerst met behulp van een inbusleutel de afstand van de hendels ten opzichte van het stuur instellen. Vervolgens kun je met behulp van de schroef op de hendel de positie van de remblokjes ten opzichte van de schijf instellen. Hoe dichter ze staan, des te bruiser de remwerking zal zijn. Weet wel dat een licht contact tussen de schijf en de remblokjes normaal is. We hebben tijdens de test alleen opgemerkt dat de stelschroef onder invloed van hevige schokken wel de neiging heeft om los te komen. Daarom is het aangeraden om de schroef na iedere rit opnieuw in te stellen.



De voorrem miste wat progressiviteit in het begin maar daar went men wel aan. Vervolgens betrap je je er snel op dat je steeds later in de remmen gaat. Zoveel vertrouwen krijg je in het hele systeem.

Naar onze bescheiden mening zouden de remhendels nog wat moeten worden bijgewerkt, zodat ze een betere combinatie vormen met de Grip Shift.

Net als ieder ander systeem biedt de schijfrem zowel voor- als nadelen. Onder de rubriek nadelen zouden we de vervorming van de velgen vermelden. De schijfrem verdeelt de krachten immers slechts over één kant van het wiel. Dat speelt vooral mee in een afdaling. Bij rustiger gebruik hebben we daar geen last van gehad. Wat de voordelen betreft, verwijzen we naar de remkracht en het feit dat de schijfrem steeds haar werk blijft doen, ongeacht of het regent, er een knik in het wiel zit, enz...

Wat het onderhoud betreft, is het aangeraden om de olie om de twee jaar te vervangen. De remblokjes moeten vaker worden vervangen. Wanneer ze versleten zijn, beginnen ze bij het remmen vervelend te krijven. Het vervangen gebeurt echter heel gemakkelijk en je hebt er alleen een fijne schroevendraaier voor nodig.

Men kan zich echter wel een heleboel vragen gaan stellen over de toekomst en het nut van schijfremmen op een mountainbike.

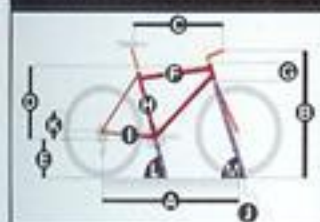
1) Zullen de schijfremmen de remmen vervangen? Dat geloven we niet, want de schijfremmen zijn relatief duur.

Reken maar op 29.000 BF voor het geheel (inclusief naven). En voeg daar dan nog maar eens ongeveer 1.500 BF voor een adaptorset bij. Bovendien bestaat er momenteel nog geen standaardisatie op het gebied van de bevestigingen en reserve-onderdelen. Voor de achterste schijfremmen moet je een extra stuk op je frame lassen, waardoor de garantie volledig komt te vervallen.

2) Is dit niet een typisch afdalings-accessoire? Zeker niet. Schijfremmen zijn ook heel nuttig in cross-country gebruik. Een duidelijk bewijs daarvan zijn de resultaten van de Deen Ostergaard (2de in Houffalize) die ondermeer twee Grundig Wereldbeker-wedstrijden won met de Formula schijfremmen.

3) Zijn schijfremmen zwaarder dan klassieke remmen? Niet echt. Het geheel van naaf en schijfremmen brengt 1.250 gram op de weegschaal, zonder vrijwiel of snelspanner. Klassieke remmen, met kabels, kabelhulsen en naven wegen samen snel 1.200 gram. Erg groot is het verschil dus niet.

Deze eerste test van een schijfrem heeft een heel behoorlijke indruk op ons gemaakt. Je went bijna meteen aan het nieuwe systeem. Hoewel ook het V-brake system van Shimano een heel ernstige kandidaat is, denken we dat er in de toekomst steeds meer schijfremmen op fietsen zullen worden gemonteerd. Dat hebben de fabricanten (Sintesi, Corratec, Sunn) die hun producten standaard op sommige fietsen monteren, al duidelijk begrepen. Ook voor de consument is dat een gunstige evolutie. Je bent er dan tenminste zeker van dat de remmen goed gemonteerd zijn en dit is vooral van belang voor het laswerk aan de achterkant van de fiets.



A.	105 cm
B.	93,5 cm
C.	71 cm
D.	48 cm
E.	34 cm
F.	58 cm
G.	10 cm
H.	43 cm
I.	42,5 cm
J.	5 cm
K.	1,5 cm
L.	71 cm
M.	69 cm

Testmaat	17"
Standover hoogte	75,5 cm
Andere afmetingen	15 - 19 - 20,5"
Gewicht	13,250 kg
Prijs	92.000 bf
Verdeeld door	Rak-Bike (02/646.66.82)

FRAME

Type: verend
Buizen: Alu Verlicchi

VORK

Type: Marzocchi DH3
Systeem: lucht-olie
Veerweg: 7 cm

LAGERS

Balhoofd: Aheadset
Trapas: Shimano LX
Naven: Formula Carbonio

WIELEN

Velgen: Campagnolo Aconcagua
Spaken: DT 15G
Banden: Maxxis Vipper (vr) en Cobbra (ar) 2.1
Gewicht: 2.092 gr (vr) - 2.588 gr (ar)

TRANSMISSIE

Derailleurs: Shimano LX
Shifters: Grip Shift SRT-800
Traparmen: Shimano LX
Kettingbladen: Shimano 42-32-22
Vrijwiel: Shimano IG 11-28
Ketting: Shimano
Pedalen: -

REMMEN

Formula

UITRUSTING

Stuurpen: Sintesi Axolute ergal
Stuur: Sintesi Harrow ergal
Handvatten: Grip Shift
Zadel: Sintesi CLX by San Marco
Zadelpen: Sintesi Crusader ergal

⊕ Look, remwerking, veelzijdigheid

Te harde veer, gewicht ⊖