

BICICLETTE ITALIANE

Niet meer volbloed, nog wel begeerlijk

TEKST EN FOTO'S: ROEL VAN SCHALEN

Italiaanse racefietsen hebben nog altijd dat streepje voor op de rest. Tenminste, met dat idee zijn we opgegroeid. Maar klopt die overtuiging nog wel? Want in Duitsland, Amerika en Taiwan weten ze tegenwoordig ook waar Abraham de mosterd haalt. B&t's race-expert Roel van Schalen voelde drie geschiedenisrijke racers aan de tand.

Waar is de tijd dat een Italiaanse racer nog een Italiaans frame was met een Italiaans stuur, een Italiaans zadel, Italiaanse banden en met een Campagnolo onderdelengroep erop? Tja, die tijd is vervlogen en komt nooit meer terug, tenzij we nog eens opnieuw beginnen vanaf de oerknal. Een paar maanden terug bij een fiets-van-het-jaar-verkiezing waren er bij de dertien inzendingen voor de categorie 'Race' welgeteld nul fietsen met een Italiaanse onderdelengroep erop. Pijnlijk, niet alleen voor die roemruchte fabrikant C. uit Vicenza, maar toch ook voor iedereen die smult van Italiaans design, dat zowel uiterst subtiel kan zijn als overdonderend druk. Maar waar bovenal een aura van rijke cultuur en geschiedenis aan vast hangt. Als België de bakermat is van 'de koers' dan is Italië de bakermat van de koersfiets.

Carbon bakermat Met de komst van carbon als framemateriaal zijn er de voorbije twee decennia elders ook enkele bakermatten uitgerold. Met name in Duitsland en Amerika is een racefietsen-industrie opgekomen die inmiddels toonaangevend is. Met carbon is eerder het vakmanschap van de ingenieur bepalend voor de kwaliteit van een frame dan het vakmanschap van de framebouwer, zoals dat van oudsher gold bij stalen frames. In de sterk op ambachtelijke nijverheid georiënteerde Italiaanse economie kon de kunst van het fietsen (en brommers) bouwen in de vorige eeuw jarenlang floreren, maar net als in bijvoorbeeld de leerindustrie (schoenen, zadels) zijn het vandaag de dag alleen nog de echt sterke Italiaanse merken die overleven in een steeds mondialisering wordende markt.

360 jaar ervaring Maar voorlopig hoeft er niet gevreesd worden, want voor de Duitse fietsmerken gaat *gründlichkeit* nog altijd boven uitstraling, voor de Amerikaanse merken is *get bigger* nog altijd belangrijker dan *be subtle* en voor de Chinezen zijn racefietsen hen een worst. Dus is er nog ruimte voor oogstrelende Italiaanse brandie en kan de bijbehorende rijke historie gestaag worden uitgebouwd. Historie is er genoeg te rapen bij ons testtrio. Bianchi, Olympia en Wilier vertegenwoordigen respectievelijk 130, ruim 120 en bijna 110 jaar fietsgeschiedenis!

Bianchi Bianchi is de oudste nog bestaande fietsenconstructeur ter wereld. Het verhaal begint in een werkplaats in de Via Nirone (waarover later meer, zie testrapport) te Milaan, waar de 21-jarige Edoardo Bianchi in 1885 start met het maken van fietsen. Bianchi ontwerpt als eerste een fiets met wielen van gelijke diameter en gebruikt later als eerste fabrikant de rubberen luchtbanden van de Schot John Dunlop. Het zijn sprongen voorwaarts op het vlak van stabiliteit en comfort. Bianchi is ook de eerste die competitie sport gebruikt om zijn fietsen verder te kunnen verbeteren. Fausto Coppi is de meest illustere naam die de Bianchi-annalen gewicht verleent, maar eind mei voegde onze landgenoot Steven Kruijswijk er een klein hoofdstukje aan toe door in de Giro d'Italia als eerste op de Mortirolo te passeren, op een Bianchi.

Olympia Cicli Olympia stamt uit 1893, toen ene Carlo Borghi in Milaan begon met het maken van motorfietsen en véloupèdes. De passie van Borghi zat hem echter in koersfietsen. Boegbeeld van Olympia's

>>

BIANCHI *Intenso*

OLYMPIA *Ikona*

WILIER *Zero.9*





Dit is ruimte voor een bijschrift

TRIO - TEST
Italiaanse racers



Dit is ruimte voor een bijschrift

omzwervingen in het profmilieu is Enrico Mollo, een Italiaanse coureur die in 1940 als tweede eindigde in de Giro. Naast de traditionele focus op design en stijl heeft Olympia zich ook niet onbetuigd gelaten wat betreft R&D: als eerste Italiaans merk ging het aluminium frames bouwen. Later waren ze de eersten die hydroforming als productietechniek gingen gebruiken.

“Als ze daar zo staan, losjes tegen de muur, dan springt één van de drie racers eruit en dat is de Wilier Zero.9. Dat is Italiaanse flair met een F.”

- Roel van Schalen, testcoördinator BIKE & trekking Magazine

Wilier Wilier is een acroniem voor ‘ViVa l’Italia Libera E Redente’ en betekent zoveel als ‘leve het vrije en bevrijde Italië’. Het merk werd opgericht in 1906 door handelaar Pietro Dal Molin, die wel brood zag in een sterk opkomende fietsindustrie. Net na W.O. II was de vraag naar fietsen groot en wielrennen zéér populair. De profploeg Wilier Triestina zag het licht en maakte naam met koperkleurige fietsen maar ook met kopmannen als Giordano Cottur en Fiorenzo Magni, uitdager van de titanen Coppi en Bartali. Na een fabriekssluiting in 1952 werd het merk in 1969 weer leven ingeblazen en keerde het terug in de profwielrennerij, met onder meer Marco Pantani, die in 1997 een Tour-etappe won op een Wilier.

Mijn conclusie

Roel van Schalen, testcoördinator
BIKE & trekking Magazine



Als ze daar zo staan in mijn werkkamer, losjes tegen de muur, dan springt één van de drie racers eruit wat aanwezigheid betreft en dat is de Wilier Zero.9. Dat is Italiaanse flair met een F. Ik ben er zeker van dat een Bianchi Intenso in celeste-groen (ook verkrijgbaar, maar dan met Campagnolo Athena of Veloce aan boord) minstens zo vurig zou bekoren en ook dat de Olympia Ikon in wit/blauw of wit/groen (zie hun website) veel meer de aandacht trekt dan hij doet in het zwart. Is uiterlijk dan zó belangrijk? Bij een Italiaan(se fiets) wel ja. Het moet mooi zijn. Bella! Gemiddeld genomen hadden de verschijningen mij wat meer gepeperd gemogen, maar dat neemt niet weg dat de bikes technisch gesproken goed tot zeer goed voor de dag komen. De Bianchi is een echte langeafstandsracer waarbij de handjes meestentijds op de grepen zullen rusten, de Olympia is een fantastisch stille toermachine die incidentele aanvechtingen om de koers hard te maken prima kan managen, en de Wilier nodigt van de drie het meest uit om het stuur onderin te pakken. Comfortabel, comfortabel met hier en daar een scherp kantje en comfortabel met scherpe kantjes, zo zou je de respectievelijke drie ook kunnen karakteriseren. Hoewel je bij bijvoorbeeld de Duitse prijsvechters wat meer waar voor je geld zult kunnen krijgen, mag dat geen beletsel zijn om resoluut voor een Italiaan te gaan, als designo hoog op je eisenlijstje staat en gevoel voor historie je niet vreemd is.

(advertentie)

Sportzeker
Reisverzekering én fietsverzekering in 1

Vanaf € 10,25/mnd

Als enige verzekeraar hebben we in Nederland diefstaldekking uit de auto of vanaf de fietsdrager

fiets.sportzeker.nl

Hoe ben jij verzekerd als dit gebeurt?
Heb jij een reisverzekering lopen?
Weet je dat je dan meestal dik onderverzekerd bent voor je fiets?
En je hebt dan nog geen dekking voor je vaste rondjes

Sportzeker is gestart met een simpel maar toch uniek concept: een doorlopende reisverzekering én fietsverzekering in 1. Daardoor lagere kosten en het gehele jaar door dekking voor je fiets. Ook als je niet op vakantie bent! Vanaf maar € 10,25/mnd. Vanaf nu is er geen reden meer om niet goed verzekerd te zijn.

Zeg je huidige reisverzekering op en stap over naar Sportzeker



Specificaties en geometrie

Prijs	€ 2.399,-
Maat	47/50/53/55/57/59/61
Info	bianchi.com

Framemateriaal	carbon
Vork	Full carbon (1 1/8 – 1 1/2 inch)
Derailleurs (v/a)	Shimano 105/Shimano Ultegra 6800
Schakelaars	Shimano Ultegra 6800 (2x11)
Cassette	Shimano 105 (11-28t)
Remmen	Reparto Corse RC-471
Crankset	FSA Gossamer MegaExo (50/34t)
Stuur/-pen	Reparto Corse JD-RA35A/AS007N
Zadel/-pen	San Marco Era/Reparto Corse SP-TEC-2 (Ø 31,6 mm)
Wielen	Fulcrum Racing Sport
Banden	Vittoria Zaffiro Pro Slick (700x25c)
Gewicht compleet	8,22 kg
Zitbuis-/balhoofdhoek	73,5°/72,5°
Zit-/boven-/stuurbuis	540/560/185 mm
Stuur/stuurpen	440/120 mm
Achtersvork/wielbasis	411/1.000 mm

Bianchi Intenso

Op de dag dat de Giro-renners hun brood zuur verdienen op de onmenselijke Mortirolo, geniet ik 900 km noordelijker *intenso* van humane heuveltjes in Limburg. All men are equal, but some are more equal [9xcursief]. Akkoord, zij zitten in het liederlijke Italia, maar met mijn Bianchi en diens geschiedenis van 130 jaar heb ook ik volop Italia bij de hand. Bianchi zag in 2011 heel goed dat iedereen best wel een op en top Italiaanse racer wil, maar dat niet iedereen daar ook duizenden euro's voor over heeft, en introduceerde hun aluminium model Via Nirone. Geen rib uit je lijf, wél een gelikte uitstraling. De Intenso is het middenklasse

carbon model uit de serie van vijf endurance racers waartoe ook de Via Nirone behoort. De C2C-geometrie (Coast to Coast = lange afstand) is zichtbaar, zie de lange balhoofdbuis, en voelbaar in de praktijk. De Intenso reageert langzamer dan zijn testgezellen, maar biedt wel een hogere dosis comfort, mede dankzij de 25 mm banden die een iets lagere druk verdragen en daarom meer dempen. Het frame weet goed raad met de weerbarstigheid van kasseien, zo goed dat ik mijn 600 meter lange gewoontelijke teststrook voor de *fun* nog eens in tegen-gestelde richting reed, en daarna weer terug. Een prima toerfiets al met al, met de juiste

mix van stijfheid en comfort, al zijn er ook wat pijnpuntjes. De Reparto Corse remmen doen het matig. Het is slikken bij de eerste onvoorziene uitwijkmanoeuvre waarbij je uitgaat van de remkracht van Sram Force (op de Olympia) of Ultegra (de Wilier). Een fiets van deze allure en prijs verdient beter. Het San Marco zadel vond ik vreemd zitten. Het zitgedeelte loopt steil af zodat je vaak op de punt schuift en een splijtend gevoel je deel is. Ten slotte is er het mixen van onderdelen, wat ik ken van Bianchi, en waarmee ze hun fietsen bereikbaar houden voor een breed publiek. Maar soms gaat die besparingsdrift een tikkeltje te ver.

1. De Bianchi-branded Reparto Corse remmen worden gemaakt door FSA. Ze werken minder goed dan Shimano- of Sram-tegenhangers en bij de overgang van de ene naar de andere fiets werden we daarom eventjes onaangenaam verrast.

2. Met het FSA Gossamer crankstel is niets mis, maar op een carbon Italiaan uit deze prijsklasse hadden we toch een Ultegra-exemplaar verwacht.

3. Als enige van de drie testfietsen was de Bianchi uitgerust met 25 mm banden. Een heel verschil met de 23'ers van de andere twee. Met een lagere bandendruk is het comfortabeler rijden, terwijl de rolweerstand ook nog eens minder is.

4. Een sierlijk gevormd front geeft het Bianchi-frame toch ook weer die typische Italiaanse flair. Was de framekleur nu ook nog celeste-groen geweest, dan was de Infinito net zo'n indrukwekkende verschijning geweest als de Wilier Zero.9.



Olympia Ikon

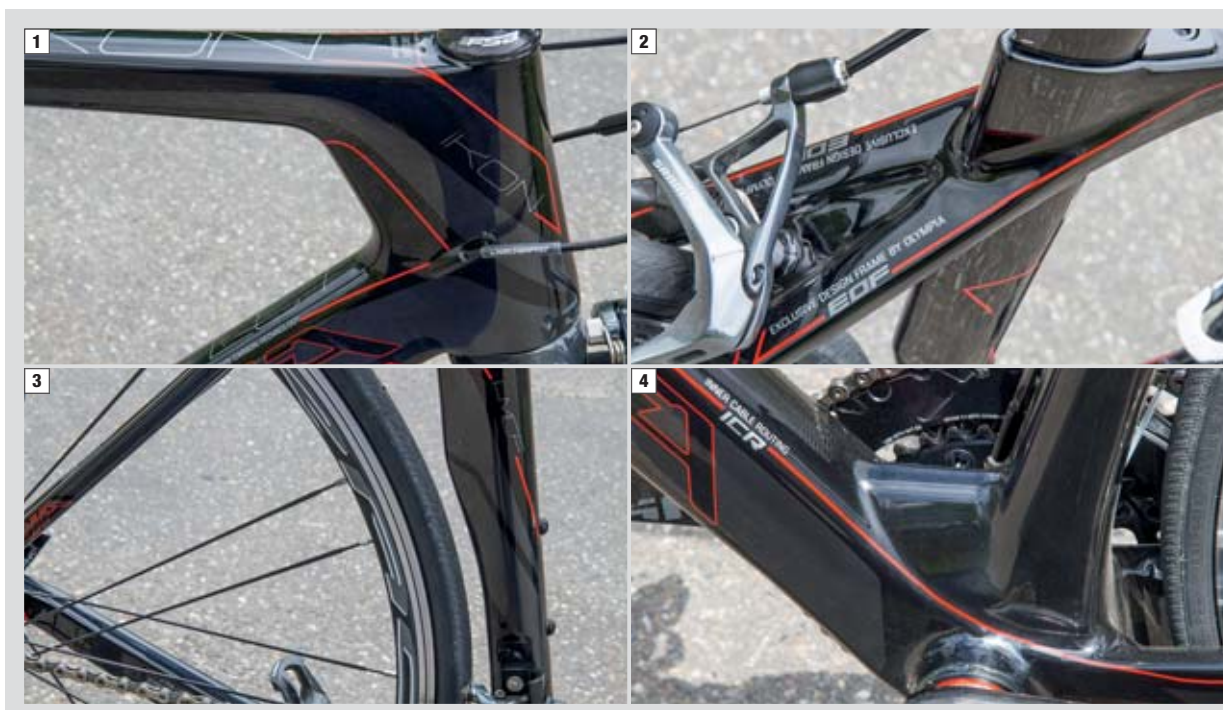
Als er *muscle cars* bestaan, dan is het logisch dat er ook *muscle bikes* zijn, zo viel me te binnen bij het uitpakken van de Olympia Ikon. Alles aan het frame is gespierd, overal waar je het kunt verwachten zit flink veel 'massa'. Op de balhoofdpartij of het bracketgedeelte vind je zeeën van ruimte voor het betere tattoo-werk - in lijn met de muscles - maar Olympia houdt de opmaak ingetogen: twee tinten zwart en een subtiele rode lijntjes. Te donker? Dan zijn er nog drie andere kleurencombinaties, waarvan twee met wit als basis. Opvallende frame-elementen zijn de aero-zitbuis (met uitsnede ter hoogte van het achterwiel) en de bijpassende

aero-zadelpen. Vanzelfsprekend is de voorvork ook flink aan de maat, maar vreemd genoeg is de 1,5 inch vorkbuis niet *tapered*. Wel is er een *press-fit* trapaslager, anno 2015 de standaard. Wat doen al die *muscles* nu voor de fietseigenschappen? Met de krachtoverbrenging op de pedalen zit het wel snor: de bracket is heerlijk stijf. In zijdelingse richting is de Ikon eerder losjes, vergeleken bij bijvoorbeeld de Wilier. Op toertempo geeft dat een lekker vergevingsgezind rijgedrag, terwijl een coureur op oorlogssnelheid waarschijnlijk wat meer directheid had willen voelen. Qua zitpositie kan de Ikon een reeks van rijders bedienen. De

balhoofdbuis is kort genoeg (170 mm) voor een diepe zit, maar met wat (nauwelijks storende) *spacers* heb je even goed een ontspannen houding. De bike is op dit prijsniveau eerder zwaar dan licht (frame: 1.100 gram), maar hij is wel veel geruislozer dan gemiddeld, met dank aan het fluisterstille freewheel van de Miche-achternaaf. Het Italië-gehalte wordt opgehaald door Vittoria banden en een Selle Italia zadel, maar het knakkerige Sram-schakelen, hoe trefzeker ook, doet on-Italiaans aan. Gelukkig biedt Olympia nog 9 andere opbouw mogelijkheden aan, van Shimano 105 tot Campagnolo Record of Dura Ace Di2.

Specificaties en geometrie

Prijs	€ 2.899,-
Maat	S/M/L/XL
Info	olympiacyclicli.it
<hr/>	
Framemateriaal	carbon
Vork	Olympia Ikon 1.5 UC carbon
Derailleurs	Sram Force
Schakelaars	Sram Force (2x11)
Cassette	Sram PG-1170 (11-28t)
Remmen	Sram Force
Crankset	Sram Force (50/34t)
Stuur/-pen	FSA Gossamer/FSA SL-K
Zadel/-pen	Selle Italia SL/Olympia (aero)
Wielen	Miche Race 707
Banden	Vittoria Zaffiro Pro (700x23c)
<hr/>	
Gewicht compleet	8,14 kg
Zitbuis-/balhoofdhoek	73,5°/73,0°
Zit-/boven-/stuurbuis	510/564/170 mm
Stuur/stuurpen	420/120 mm
Achtersvork/wielbasis	408/995 mm



1. Wow, wat een balhoofdpartij! Zo zijn ze niet meer dik gezaaid. Olympia maakt er een erezaak van om design hoog in het vaandel te houden. Deze Ikon laat zien wat ze daar dan onder verstaan, al 120 jaar lang.

2. Exclusive Design Frame staat er op de staande achtersvork, en een logootje 'EDF' moet dat onderstrepen. Ondanks dat deze term tamelijk nietszeggend is, geeft 'ie je toch het gevoel iets extra's te hebben.

3. Een uitsparing in de zitbuis zie je meestal bij *aerobikes*. Het heeft wel wat, als je er van houdt, maar de ruimte tussen band en buis is hier wel erg ruim. Misschien dat 25 mm banden wat beter zouden staan? Het zou meteen ook nog meer comfort toevoegen

4. Dit is het bracket. Dit kan niet anders dan **STIJF** zijn. Zie de massieve onderbuis, merk de forse zitbuis op en tel de verbindingsrib erbij op.



Specificaties en geometrie

Prijs	€ 3.049,-
Maat	XS/S/M/L/XL/XXL
Info	wilier.com

Framemateriaal	Carbon 60 Ton
Vork	Carbon monocoque
Derailleurs	Shimano Ultegra 6800 11-speed
Schakelaars	Shimano Ultegra 6800 (2x11)
Cassette	Shimano Ultegra (11-28t)
Remmen	Shimano Ultegra 6800
Crankset	Shimano Ultegra 6800 (53/39t)
Stuur/-pen	FSA Omega/ Energy Custom Wilier
Zadel/-pen	San Marco Concor Custom/ Ritchey Pro (Ø 31,6 mm)
Wielen	Mavic Ksyrium Equipe S
Banden	Mavic Yksion (700x23c)
Gewicht compleet	7,59 kg
Zitbuis-/balhoofdhoek	73,0°/73,0°
Zit-/boven-/stuurbuis	555/570/171 mm
Stuur/stuurpen	420/120 mm
Achtersvork/wielbasis	409/1004 mm

Wilier Zero.9

De Zero.9 is in het echt mooier dan op foto. De fiets heeft toch weer dat 'extra' van een Italiaanse fiets. Zie de sierlijke letters van de merknaam en merk de bekende Italiaanse drukte op. Die zit in de opvallende kleur, in de vele 'Wilier's' op de buizen, en in de vele logo's. Toch is de drukte precies goed gedoseerd en past alles bij elkaar zoals cantuccini (amandelkoekjes) bij amaretto. Ook technisch spreekt Wilier zijn taal. Wilier was de eerste fabrikant met een asymmetrische achtersvork, voor een betere krachtenverdeling, en ook de Zero.9 is ermee uitgerust. Verder

is er het BB386 bracket. Dat combineert een BB30 (as van 30 mm doorsnede) met een bracket-breedte van 86 mm (in plaats van de gebruikelijke 68 mm), en levert een bijzonder hoge stijfheid op. Het frame haalt een luttel 940 gram (maat M) en met die ingrediënten (uiterlijk, stijfheid, lichtgewicht) blijkt het heerlijk fietsen. De geometrie van de Zero.9 wijst op een voorkeur voor het snellere racewerk. De wielbasis van onze XL testfiets (58 cm) is met 1.004 mm lekker wendbaar. De balhoofdbuis van ruim 170 mm zit tussen hardcore koersen en ontspannen wielertoeren

in. Perfect in balans voor ritjes van twee tot drie uur. Dan mag een bike al wat feller reageren en hoeft comfort niet per se met hoofdletters geschreven te zijn. De zijdelingse stijfheid ligt bijzonder hoog en ook de zadelpen van 31.6 mm is een keuze voor stijfheid. De voorvork is wat hard op abrupte oneffenheden, maar op hobbelige ondergrond of kasseien kom je in een soort van weldadige carbon-deining. Typisch voor kwaliteitscarbon, dat daarmee het vleugje comfort minder van deze bike snel doet vergeten. De Zero.9 zou gerust een permanente plek in mijn schuurtje krijgen.

1. Sierlijk, chique, met flair en met *présence*: als je met een Wilier ten tonele verschijnt, dan zijn die adjectieven je deel.

2. Wilier was de eerste framebouwer die een asymmetrische liggende achtersvork toepaste. Het was echter een ander topmerk (P. uit Treviso) dat met 'Think Asymmetric' deed alsof het hún vinding was.

3. Wie een beetje gevoel voor stijl heeft, laat zijn onderdelen *branden*. Op deze fiets vind je een Wilier-branded Concor zadel en een Wilier-branded stuurpen van FSA

4. Je hoeft niet te onthouden welke technieken er allemaal in dit frame toegepast zijn. Op de bovenbuis lees je ze zo af. Zero.9 verwijst trouwens naar het framegewicht, dat is 0,9 kg. Daarmee is nog niet gezegd dat het 0,900 kg is. Het kan ook 0,999 kg zijn. Zo is dat toch bij het topmodel Zero.7, dat weegt 799 gram.

