

Duitse versus Nederlandse stadsfiets

Wie de Duitse en Nederlandse fietsindustrie vergelijkt, ontkomt niet aan een opmerkelijk verschil. Nederlandse merken concentreren zich op styling en 'verkoopargumenten'. De Duitse fietsindustrie is gericht op functionaliteit en degelijkheid. De Duitse aanpak krijgt gelukkig navolging.

TESTKEES

Tekst: Kees Bakker
Foto's: Bas de Meijer

De Duitse fietsindustrie blinkt uit in hoogwaardige onderdelen en accessoires. Een opsomming van Duitse *gründlichkeit*: de Rohloff-versnellingsnaaf, de hydraulische velgremmen van Magura, Schwalbe- en Continental-banden, de SON- naafdynamo, Busch & Müller-fietsverlichting, Tubus-bagagedragers en Ortlieb-fietsstassen. De ontwerpfilosofie - degelijk en functioneel - wordt sinds een paar jaar ook vertaald naar sportieve stadsfietsen. De kenmerken: uitstekende frames en onderdelen en geen overbodige toevoegingen.

En dan de Nederlandse fietsen. Bij het ontwerpen van Nederlandse stadsfietsen lijken vooral de 'verkoopargumenten' een rol te spelen. Een verkoopargument is een nieuwigheidje waarmee de consument in de winkel verleid kan worden een fiets aan te schaffen. Een aantal voorbeelden van Nederlandse verkoopargumenten.

Nederlandse verkoopargumenten

Het sterkste, lichtste, stijfste fietsframe is het klassieke diamantframe met rechte dunwandige buizen met ronde



Nederlandse stadsfiets met extra buizen

diameter. Eventueel kunnen sommige buizen ovaal gemaakt worden om wat extra stijfheid, vering of sterkte te geven in een bepaalde richting. Alle extra buizen of afwijkende buizen maken een frame onnodig zwaar. Een extra bovenbuis zoals bij de Sparta Pick-Up ziet er stoer uit, maar voegt weinig toe. Hetzelfde geldt voor extra buisjes bij een bagagedrager.



Designed spaakpatroon

Batavus heeft gepatenteerde spaakpatronen om zijn fietsen een bijzondere uitstraling te geven. Het afwijkende spaakpatroon maakt het wiel niet sterker, wel zwaarder.



Groot uitgevallen snelspanner bij het zadel

Een snelspanner bij stuurpen en zadelpen lijkt handig om onderweg van

houding te veranderen. Maar als je een fiets eenmaal goed hebt afgesteld, hoeft je dat nooit meer te doen. De kwetsbare snelspanners sleep je wel de hele levensduur mee. Een simpel inbusboutje werkt net zo snel, zit veel beter vast en is veel lichter.



Koplamp met extra plastic kapjes

De Nederlandse stadsfiets hangt vol met kunststof kapjes. Die geven de fiets een strak uiterlijk. Maar ze zijn kwetsbaar en maken onderhoud aan de fiets lastig.

Al die extra's maken de Nederlandse stadsfiets zwaar. Een extreem voorbeeld; de Batavus Adagio met de traploos schakelbare Nuvincinaaf weegt maar liefst 23 kilo.



Een typisch complete Nederlandse stadsfiets

De vier geteste fietsen

Een luxe stadsfiets kan er ook anders uitzien dan wat de Nederlandse merken ons gewoonlijk bieden. We hebben vier verschillende stadsfietsen getest die ontworpen zijn volgens de 'less is more'-filosofie uit Duitsland.

idworx Easy Eight €2150,-

Het voorbeeld van de stadsfiets Duitse stijl is de idworx Easy Eight. Het Duitse idworx is 'groot' geworden door zeer goede frames te combineren met - vooral Duitse - kwaliteitsonderdelen. Daarnaast heeft idworx aandacht voor details. Idworx kiest voor hydraulische remmen van Magura, een Shimano Nexus Premium 8-versnellingsnaaf, Schwalbe Big Apple-banden, een Tubus-bagagedrager, Shimano N71-naafdynamo, sterke dubbel *buted* spaken en B&M-verlichting. En toch ook twee Nederlandse onderdelen, het AXA Defender-ringslot en Hesling kettingscherm. De fiets rijdt uitstekend dankzij het stijve frame, het comfort van dikke 'ballon'-banden, de prettige zit en het schakelgemak van de naaf. De fiets komt het best tot zijn recht op slechte klinkerwegen en zandpaden. Op glad asfalt merk je dat de fiets niet heel snel is. De zachte banden en de weerstand in de versnellingsnaaf vertragen de fiets. De afwerking is prachtig. Remmen gaat



subliem dankzij de direct op het frame gemonteerde firmtech Magura-remmen. Jammer dat de verlichting niet *state of the art* is. Door montage van de nieuwe Shimano N80-naaf en de B&M Lumotec Fly was de verlichting nog beter geweest. Ook opvallend: de draad naar de achterlamp loopt via maar liefst acht klemverbindingen waarbij vier bij het achterspatbord. Oogt kwetsbaar.



Kwetsbare draadverbinding achterlicht

- + Fraaie afwerking
- Hoogwaardige onderdelen
- Complete afmontage
- Laag gewicht
- Duur
- Bedrading naar achterwiel

Santos Trekking Light €1918,- (in deze uitvoering)

Santos maakt fraaie no-nonsense mountainbikes, racefietsen en vakantiefietsen. Sinds een paar jaar ook stadsfietsen. Santos heeft een lichtgewicht fiets op de markt gebracht voor woon-werkverkeer en om lekker snel mee door de stad te scheuren. Opvallend verschil met de Koga en de idworx is dat de Trekking Light alleen een achterderailleur heeft met negen versnellingen. De voorderailleur is weggelaten om de fiets simpel te houden. In Nederland heb je die extra versnellingen toch niet nodig. Een ander verschil is de montage van Schwalbe Marathon Racer-banden. De derailleurversnelling en de smalere banden maken de Santos duidelijk sneller. Vooral op asfalt kun je lekker doorrijden, op klinkers heb je minder comfort. We hebben de fiets getest in de kale uitvoering zonder slot, standaard en dynamoverlichting. Daarmee was de fiets met elf kilo verreweg de lichtste. Overigens mag je van Santos zelf bepalen welke onderdelen je wel en niet wilt.



Santos heeft een eigen kettingscherm laten maken die het voorste gedeelte van de kettingaandrijving bedekt. Ruim voldoende om je broek te beschermen. Maar de achtertandwielen en derailleur blijven open en bloot draaien. Ook komt de ketting tegen de kettingkast in de lichtste en zwaarste versnellingen. Fraai is de bagagedrager: licht, stijf en voldoende om een tas aan te hangen.



Mooie geïntegreerde minimale bagagedrager

- + Snel
- Zeer laag gewicht
- Fraaie afwerking
- Kwetsbare derailleur

Koga Vector €1399,-

Koga heeft met de Vector een fiets op de markt gebracht die sterk doet denken aan de Easy Eight. De onderdelen zijn bijna gelijk en het rijgedrag ook. Toch zijn er verschillen. Ten eerste de prijs. De Koga is mede door simpelere onderdelen liefst 750 euro goedkoper. En dat gaat ten koste van de kwaliteit. De Vector heeft eenvoudigere hydraulische remmen, achter geen Firmtech-remmen, een slechtere koplamp en geen slot. Ook heeft Koga niet gekozen voor robuuste dubbel *butted* spaken. Er zijn meer minpunten. De koplamp is aan de stuurpen bevestigd. Geen goed idee, want een stuurtas is niet te monteren en de draden lopen hinderlijk langs het stuur. De drager bestaat slechts uit stangen langs het wiel. Prima om een tas aan te hangen, maar je kunt geen bagage bovenop kwijt. De achterlamp is gemonteerd bij de zadelpen. Een goede keuze, want de lamp zit niet op een kwetsbare plek en de draad is gemakkelijk van koplamp naar achterlamp te leiden. Koga heeft gekozen voor 26"-wielen. Dat levert sterke wielen op, maar goed gespaakte 28"-wielen gaan ook niet kapot en bieden iets meer comfort.

+ Stuk goedkoper dan Easy Eight
- Duidelijk mindere onderdelen
Relatief zwaar
Minder mooi afgewerkt



Veel kabels bij het stuur



Voorvering fraai weggewerkt in de balhoofdbuis

Cannondale Vintage 8 Ultra €1649,-

Cannondale heeft naam gemaakt met mountainbikes met *oversized* aluminium frames, en met vering in de balhoofdbuis. Sinds een aantal jaren levert het Amerikaanse merk ook luxe stadsfietsen. Met de Vintage bewijst Cannondale dat een prachtig uiterlijk en een functioneel ontwerp prima samengaan. De fiets wijkt op twee onderdelen duidelijk af van andere fietsen. De Vintage heeft hydraulische schijfremmen en vering in het balhoofd. De remmen werken goed en hebben als voordeel dat de velg niet slijt en niet warm kan worden. Maar ze maken wel een slepend geluid als je door de regen fietst. De voorvering in het balhoofd werkt uitstekend. Cannondale heeft ook een verende zadelpen gemonteerd, maar die werkt niet goed. Overigens is de fiets voor 250 euro minder ook verkrijgbaar zonder vering. De Vintage rijdt prima. Vergelijkbaar met de Easy Eight en Vector. Een minpunt is de montage van een halogeenkoplamp terwijl led-verlichting tegenwoordig de norm is.

+ Zeer fraai uiterlijk
Goede voorvering
- Slechte verende zadelpen



Lastige keuzes

Bij het ontwerp van een hoogwaardige stadsfiets moet je keuzes maken. Dat is soms lastig voor de fabrikant en de consument.

Verlichting

Een naafdynamo lijkt ideaal voor een stadsfiets, maar het betekent wel dat je onderdelen altijd meeneemt die je slechts af en toe nodig hebt. Batterijverlichting zoals op de Trekking Light van Santos neem je alleen mee in het donker. Fabrikanten hebben er nog steeds moeite mee het achterlicht goed te verbinden met de koplamp. Idworx kiest de traditionele kwetsbare methode met veel klemmetjes, Koga lost het op door de achterlamp bij het zadel te plaatsen en Cannondale combineert een naafdynamo met achter een batterijlampje (net zoals bij Santos als je een naafdynamo bestelt).

Banden

De brede Schwalbe Big Apple-banden op de Easy Eight en Vector bieden veel comfort en lopen bij een lage bandenspanning nog redelijk licht. Prima geschikt voor slechte klinkerwegen en onverharde wegen. Als je snelheid wilt dan zijn smalle hogedrukbanden beter. Santos kiest voor de Marathon Racer-banden van 35 millimeter. Een prima keuze. Ik zou de binnenbanden vervangen door de Light-versie van Schwalbe voor meer snelheid en minder gewicht.

Kettingbescherming

Een echt goede manier om de ketting

te beschermen is er nog niet. Alle gebruikte methoden hebben nadelen. Nederland is het land van de dichte kettingkast. Die geeft een goede bescherming, maar water (pekkel) kan nog steeds bij het achtertandwiel komen. De kettingkast gaat ook snel kapot, montage en demontage van het achterwiel is bewerkelijk en de ketting is lastig te bereiken om die te smeren. Het Duitse alternatief is de Hebie Chainglider. Deze is gemonteerd op de Vector en Vintage. De Chainglider is gemakkelijk te monteren, minder kwetsbaar, beschermt de ketting net zo goed en ziet er minder lomp uit. Groot nadeel: de ketting loopt constant een beetje aan en maakt een zwak schrapend geluid. De kleding kan ook beschermd worden door een halfopen kettingscherm zoals op de Easy Eight van idworx. Het scherm dekt alleen het voortandwiel en de bovenkant van de ketting af. De ketting blijft open en bloot in weer en wind draaien. Maar het achterwiel is zo wel gemakkelijk te demonteren, de ketting is goed bereikbaar en loopt nergens aan.

De houding

Op traditionele stadsfietsen zit je rechtop. De vier fietsen uit de test hebben een sportieve zit, waarbij je een klein beetje voorover zit. Deze houding heeft drie voordelen: door meer voorover te zitten vang je minder wind waardoor je iets sneller bent, je leunt meer op het stuur waardoor er minder druk is op het zitvlak, en door voorover te zitten kun je snel uit het zadel wippen bij een hobbel.

Remmen

De Easy Eight, Vector en Trekking Light hebben hydraulische velgremmen van Magura. Dit zijn nagenoeg perfecte remmen. Een goedkopere optie is een simpele V-brake. Die biedt in het vlakke Nederland prima remprestaties.

Eindoordeel:

De geteste fietsen rijden uitstekend. Bij alle vier de fietsen heb ik het gevoel dat je een uitstekende stadsfiets krijgt waar je jaren probleemloos plezier van kan hebben. Onderhoud lijkt tot een minimum beperkt. En mocht er een keer iets kapot gaan aan de fiets dan is het gemakkelijk te verhelpen, is omdat je overal probleemloos bij kunt. Een heel ander gevoel heb ik bij de luxe stadsfietsen van de bekende Nederlandse fabrikanten die ik de afgelopen jaren getest heb. Daarbij had ik vooral het gevoel: leuk ontworpen maar te veel onderdelen, te zwaar, net de verkeerde keuzes. En onderhoud aan zo'n fiets lijkt een beproeving. De geteste fietsen hebben één groot nadeel en dat is de aanschafprijs. Wil je een goedkopere stadsfiets volgens de no-nonsense filosofie, kijk dan eens naar Duitse merken als VSF, Trenga en Stevensbikes. De Courier Lite van Stevensbikes kost maar 799 euro en heeft een Nexus Premium-naaf, Lumotec Fly koplamp, Nexus N71-naafdynamo en weegt slechts 13,8 kilo.

