

Wat is comfort?

Comfort (Van Dale: "Geriefelijke inrichting m.betr.t. dingen van dagelijks gebruik, syn. gemak.")

Comfort in je racefiets

- ✓ **geometrie (hogere balhoofdbuis, grotere vorksprong, grotere wielbasis)**
- ✓ **framemateriaal**
- ✓ **onderdelenkeuze (vb. compact)**

Hoewel elke persoon anders reageert op trillingen is het zonneklaar dat trillingen die ontstaan door het contact tussen band en wegdek zich via de fiets naar de fietser doorzetten en hem of haar op die manier vermoeien. Trillingen zijn energie en als de fiets er niet in slaagt om die energie te absorberen, moet het lichaam van de fietser dat doen. En dat kost energie.

Een vijftal jaar geleden werd het begrip 'comfort' ineens door de fietsfabrikanten commercieel aangeboord. Tot dan moest een racefiets in de eerste plaats snel zijn, aan comfort werd amper aandacht besteed. In eerste instantie waren het de grote Amerikaanse merken die begrepen dat een gigantische groep enthousiaste fietsers (aangevoerd door de 'baby-boomers' die zo nu ongeveer met pensioen gaan, flink wat centen op hun spaarrekeningen hebben en veel vrije tijd al fietsend willen doorbrengen) wel snel met de fiets wil rijden zonder dat ze opgevouwen als een prof op een hypercomfortabele fiets wil zitten.

Een fiets kan op meerdere redenen comfort genereren, ondermeer door met de geometrie te spelen kan een fabrikant een fiets al een pak comfortabeler maken. Een iets hogere balhoofdbuis zorgt ervoor dat het stuur hoger komt te staan zodat de fietser minder oncomfortabel plat op de fiets ligt. Dit kan je overigens ook oplossen door een steilere stuurpen of verstelbaar exemplaar te monteren. Met een iets grotere wielbasis rijdt een fiets comfortabeler recht door en met iets meer naloop op de vork stuurt de fiets minder nerveus.

Naast de geometrie is het gebruikte framemateriaal een belangrijk ingrediënt van een comfort racefiets. Carbon kende de jongste jaren zo'n evolutie dat een fabrikant kan

kiezen uit verschillende soorten basisvezels, hij kiest uit een massa harsen waarmee die vezels met mekaar worden verlijmd, hij kan met het weefpatroon en de oriëntatie van de weefsels spelen en alsof dat nog allemaal niet genoeg is, kan hij beslissen om in cruciale zones andere materialen te gebruiken om de trillingen te dempen. Je kan meer terugvinden over de eigenschappen van diverse framematerialen in Grintal 9.

Tenslotte bestaan er bredere bandjes en een pak onderdelen waarmee je een fiets comfortabeler kan afmonteren. Een compact crankstel is daar een goed voorbeeld van. Wie een comfortracer koopt hoeft niet aan 55 per uur te sprinten of zich een col op te hijsen met 39x25. Een buitenblad met 50 tandjes volstaat terwijl een piccolootje met 34 of 36 tanden perfect is om vlotjes een berg op te rijden.

Op de volgende bladzijden stellen we vijf complete comfortracers voor, met op kop de Bianchi Infinito die we uitgebreid testten. Leer ook hoe jij op eigen houtje jouw racer comfortabeler kan maken.

Getest!

Bianchi Infinito



Comfort van de tweede generatie

Comfort gingen we in Italië zoeken. Bij Bianchi, dat in 2010 zijn 125-jarig jubileum mag vieren. De Infinito bleek er niet alleen goed uit te zien, het onderdelenplaatje past helemaal én hij is ook razend comfortabel. En daar waren we net naar op zoek.

Een handvol jaren geleden kwamen fietsconstructeurs met de eerste comfortracers op de proppen om de 'endurance rider' te plezieren. Rijden zonder te lijden, zeg maar. Alleen deden de fabrikanten zo hun stinkende best om een comfor-

tabele fiets te maken dat ze het luik 'prestaties' in sommige gevallen over het hoofd zagen. De Bianchi Infinito heeft daar als 'comfortracer van de tweede generatie' hoegenaamd geen last van. De hedendaagse comfortracers slagen er op een efficiënte manier in om prestaties aan comfort te koppelen. In die mate zelfs dat de Zuid-Afrikaanse sprinter Robert Hunter vorig seizoen bij Team Barloworld sinds de Giro een pak wedstrijden op de Bianchi Infinito reed. Dat zou met de eerste comfortracers nooit het geval geweest zijn.

Hoge balhoofdbuis

C2C staat in grote letters op de zitbuis wat de Bianchi-afkorting is van 'Coast to Coast'. Van kust naar kust kilometers malen in opperste comfort, dat

is wat C2C bij uitbreiding wil zeggen en het is binnen het Bianchi-gamma de tegenpool van B4P ofte 'Built for Performance'. Het Infinito frame van 1.080 gram wordt aan een 365 gram lichte fullcarbon vork gekoppeld waarbij vooral de hoge balhoofdbuis opvalt. Alle kabels lopen netjes door de framebuisen waarbij de twee kabels vlak voor het bracket een beetje vreemd uit de onderbuis 'ploppen'. Omdat de kabels door de onderbuis lopen, monteert Bianchi op de derailleurkabels witte Jagwire stelbusjes om de derailleurs tijdens de rit bij te stellen.

De balhoofdpartij is een pareltje die met zijn vloeiende overgangen tussen balkvormen en ronde buizen enerzijds en het geslaagde kleurenspeel anderzijds hoegenaamd niet massief voor de dag komt. De FSA SL-K carbon

> De Infinito is niet de vinnigste van de bende maar het comfort staat op een hoog niveau met een excellente demping van de hoogfrequente trillingen. <

zadelpen met alu kop, het FSA SL-K Compact carbon stuur, de FSA OS 90 carbon stuurpen en het Fi'zi:k Aliante zadel volgen het kleurenpalet van het frame wat wel zo netjes staat. De zwarte Fulcrum Racing 5 wielen van de 'fotoshoot-fiets' passen een stuk beter in het geheel van de vuurrode Fulcrum Racing Zero's die in de geteste fiets zaten.

Compact: schot in de roos
Kevlar Vibration Isolation Device (K-VID) vind je zichtbaar terug in de vorkpoten nabij de naaf en vlak boven de patten op de staande achtervork van het monocoque frame. Omdat afkortingen volgens marketeers aanslaan, komen we ook het opschrift BAT ofte 'Bianchi Active Technology' op het frame tegen. Wat voor naam het beest ook draagt: het functioneert, en dat is nog altijd het belangrijkste. De 7,85 kilo wegende Infinito is niet de vinnigste van de bende maar het comfort staat op een hoog niveau met een excellente demping van de hoogfrequente trillingen. Het resultaat is dat je na een rit van een paar uur behalve van verzuurde benen nergens last van hebt. Niet van de knieën, niet van de nek, niet van je polsen. De afwerking met compact Campagnolo Chorus is voor deze fiets een schot in de roos. Op de werking van de onderdelen valt werkelijk niks af te dingen, de ergonomie is meer dan in

orde en op een fiets als deze is compact geen slechte optie. Oké, de kettinglijn is niet altijd ideaal wat iets meer slijtage van de draaiende onderdelen zal opleveren. Anderzijds zit je ook met slechte benen zo goed als altijd op het buitenblad te buffelen en dat is wel zo heilzaam voor de o zo belangrijke 'moral'.

Door de hoge balhoofdbuis word je in een comfortabele positie gedwongen en het goed gevulde Aliante zadel biedt een zee van ruimte om te verzitten. De Fulcrum 2 Way fit wielen (met binnenband en tubeless te gebruiken) op de testfiets bezorgden ons wel kopzorgen want daar krijg je de Vittoria Rubino Pro bandjes met de beste wil van de wereld niet op. Dat Bianchi op de valreep besliste om de 2 Way Fit Racing Zero's te ruilen voor Fulcrum Racing 5 wielen zorgde wel voor een gewichtstoename van 300 gram (1.460 gram voor een paar Racing Zero's tegen 1.760 gram voor een set Racing 5), je bent er dan wel tenminste zeker van dat je onderweg een lekke band eigenhandig kan vervangen. Wat op zich ook weer in het 'comfortplaatje' past.

Bianchi Infinito in 't kort

- ✓ **Prijs met Campagnolo Chorus compact:** 3.999 euro
- ✓ **Prijs frameset en balhoofdstel:** 1.699 euro
- ✓ **Kleuren:** celeste/wit, blauw/wit, rood/wit
- ✓ **Maten:** 50, 53, 57, 59 en 61 cm
- ✓ **www.bianchi.com**



< Hoge balhoofdbuis.



< K-VID op de vorkpoten.



< Compact aandrijving.

