



EIGENZINNIG GRAVELHUWELIJK TUSSEN TITANIUM EN ITALIAANSE 12-SPEED

Van Nicholas Rowtag + Campagnolo Chorus

Toen we hoorden dat de Campagnolo Chorus 12-speed een crankstel met 48/32-vertanding kreeg, droomden we al van een droomproject met die nieuwe groep. Van Nicholas leverde met de nieuwe Rowtag een parel van een titanium frame. Daarna was het aan de Italiaanse onderdelen om zich te bewijzen op terrein dat wat ruwer is dan glad asfalt.

TEKST & FOTO'S: STEVEN KINS

In het vorige nummer van cycling.be magazine las je alles over de opbouw van de Rowtag met de Campa-componenten. Intussen hebben we er al stevige kilometers op zitten met de fiets. Bij zo'n bouwproject hoort altijd wat zoekwerk naar de perfecte combinatie van de juiste onderdelen. Terwijl je er bij een standaardfiets nauwelijks acht op slaat dat er wel wat aspecten voor verbetering vatbaar zijn, blijf je bij zo'n droomproject piekeren over dit stuur of dat zadel. Vooral dat laatste veranderde meer dan één keer. Uiteindelijk hielden we het bij een Specialized Power Elaston. Dat kenden we al als een comfortabel model en de standaard ronde rails pasten op de stijlvolle titanium zadelpen van Van Nicholas.

TITANIUM: FABELS EN WAARHEDEN

Het frame was niet alleen vlot om op te bouwen, het overtuigde ons intussen helemaal van zijn kwaliteiten. Er worden veel kwaliteiten toegedicht aan titanium, maar verwacht niet dat zo'n frame gewoon alle trillingen opzuigt. De moderne, forse buizen zijn ontworpen om de nodige stijfheid te voorzien, waardoor de Rowtag allesbehalve een slappe vod is geworden. Het comfort is nog altijd inherent aan een titanium fiets, maar in beperktere mate. In ruil daarvoor krijg je een zeer efficiënt tuig. Ondanks de genereuze ruimte voor brede banden en de overal voorziene bevestigingspunten voor fietstassen en spatborden heb je hier niet te maken met een trage fiets.

Wat zeker geen fabeltje is: de duurzaamheid van dit materiaal. De titanium Rowtag had er met de Atlas Mountain Race al een stevige opdracht op zitten vooraleer wij hem in handen kregen, maar dat was nauwelijks aan het frame te merken. Het fijne zand moesten we overal tussenuit poetsen, maar blutsen of schrammen waren er niet. Je kon zien dat de frametassen op bepaalde plekken wat hadden geschuurd, maar dat leverde alleen maar wat meer glans in het titanium oppervlak op. Het lijkt er dan ook op dat je met een dergelijke fiets voor jaren goed zit.

Voor de prachtige details trekken de aandacht. De kunstig uitgewerkte achterpatten, de wulpse vormen van de liggende achtervork bij de aansluiting met het bracket en de mooie lasnaden. Iedereen die van fietsen houdt, zal dit kunstobject van naderbij willen observeren. Dat je hem overal kan inzetten, van

grindpadracer tot avontuurlijke reisfiets, maakt het alleen maar mooier. Die veelzijdigheid maakt hem wel wat zwaarder, maar die 2 kilo zal de titaniumliefhebber niet afschrikken. De robuustheid en duurzaamheid die je daarvoor krijgt, maken veel goed. De carbon voorvork voegt slechts 423 gram toe.

CHORUS MAAKT ZICH VIES

De Chorus-groep bezit wat minder luxe materialen dan vorige edities. Zo zien we geen carbon remhendels en ook de derailleurs laten minder carbon zien dan vroeger. Toch neemt de Chorus de meeste technologie over van de Record en Super Record 12-speed. Terwijl de duurdere varianten een compleet dichte aandrijfkant van de carbon crank hebben, zie je bij de Chorus wel de gaten voor de tandwielbouten. Toch blijft het een prachtig onderdeel. En in tegenstelling tot (Super) Record kan je dus wel kiezen voor een lichtere vertanding van

48/32. In combinatie met de 11-34-cassette achteraan kan je vlot uit de voeten op offroadparcoursen.

De twaalf versnellingen achteraan vragen natuurlijk een iets nauwkeurigere afstelling, maar dat zijn we gewoon van de 12-speed-mountainbikegroepen. Daarna schakelt de Chorus wel als een zonnetje, ook als het bergop gaat. Zoals we gewoon zijn van de duurdere Campa-groepen, kan je achteraan vijf kranen opschakelen in één beweging – handig als je plots een steile helling ziet opdoemen – en drie kranen afschakelen voor de sprint. We gaven onze Rowtag ook een keertje uit handen aan iemand die enkel Shimano gewoon is en hij moest even wennen aan de schakelactie. Bij Campagnolo moet je net iets verder doorduwen tot je een duidelijke klik hoort en voelt vooraleer de ketting effectief op het andere kroontje terechtkomt. Na 5 kilometer hoorden we onze





compagnon niet meer, want hij was al vertrouwd met het nieuwe materiaal.

De voorderrailleur laat nu een tussenstand toe, zodat je met een schuine ketting kan rijden. Dat is wel nodig om met de ruimere cassette jouw ketting niet tegen de voorderrailleur te horen lopen. De oplossing werkt en ook het op- en afschakelen gaat vlot dankzij de grote hefboom op de voorderrailleur.

De nieuwe remhendels liggen opvallend goed in de hand. Deze schijfremversie is bovendien net iets hoger, waardoor je met je handen boven op de shifters een stevigere greep hebt – handig op een gravelbike! Ook op hobbelige ondergrond bleven onze handen stevig en gecontroleerd op de remhendel rusten. In tegenstelling tot bij de duurdere modellen kan je de directheid van het remgedrag niet aanpassen, maar je kan de hendel wel dicht of verder van het stuur positioneren met het boutje dat je bereikt via de kleine opening in de hendel.

De Campa-schijfremmen zijn eveneens geschikt voor het zwaardere gravelwerk, want ze zijn meer dan krachtig genoeg, laten zich goed doseren, zijn stil en verliezen geen kracht. De Italiaanse

fabrikant leverde eenvoudigweg een foutloze schijfrem af die geen schrik moet hebben van de concurrentie. Ook qua gebruiksgemak zit het goed, want we moesten de remleidingen zelfs niet ontlichten nadat we ze hadden verbonden met de remklauwen bij de installatie.

De Fulcrum Racing Zero Disc-wielen wegen 1590 gram en zijn goed stijf. We hadden enerzijds wat schrik voor de interne velgbreedte van amper 19 millimeter in combinatie met brede gravelbanden, maar we konden toch met voldoende lage druk rijden wanneer we dat wensten. Een enorm pluspunt is het gesloten velgbed. Daardoor moet je geen velglint gebruiken en kan je elke tubeless-ready band simpel monteren.

CONCLUSIE

Je droomfiets zelf samenstellen kan leuk klinken, maar soms kan jouw gewenste combinatie van frame en onderdelen serieus tegenvallen. Dat was duidelijk niet het geval bij onze Van Nicholas Rowtag met Campagnolo Chorus 12-speed. Alles werkt probleemloos samen, het frame vervult zijn verwachte glansrol en de Italiaanse schakel- en remonderdelen zien er niet alleen exotisch uit, maar werken ook vlekkeloos. De Chorus-groep mag dan een racegroep zijn, hij kan ook gemakkelijk zijn mannetje staan op ruwer terrein. De achterderrailleur heeft genoeg trekkracht om de ketting op spanning te houden en de remmen kunnen moeiteloos functioneren op een gravelbike. Nu moeten we enkel nog eens zoeken welk onderdeel we dan wél willen vervangen ...

SPECIFICATIES

FRAME:	ROWTAG 3AL/2.5V TITANIUM GRAVEL
VOORVORK:	VNT GVL FULL CARBON
GROEP:	CAMPAGNOLO CHORUS DISC 12-SPEED 48/32 EN 11-34
WIELEN:	FULCRUM RACING ZERO DB
BANDEN:	SCHWALBE G-ONE BITE 40 MM
STUUR:	THOMSON ALLOY DIRT DROP
STUURPEN:	THOMSON ELITE X4
ZADEL:	SPECIALIZED POWER PRO ELASTON
ZADELPEN:	VAN NICHOLAS TITANIUM 0 SETBACK
MATEN:	48, 51, 54, 57, 60 CM
GEWICHT:	9,3 KG (EXCL. PEDALEN)
PRIJS:	€ 2.099 (FRAMESET), € 1.819 (CHORUS DISC) EN € 1.249 (FULCRUM-WIELEN)
INFO:	WWW.VANNICHOLAS.COM WWW.CAMPAGNOLO.COM WWW.FULCRUMWHEELS.COM