

De Duitse les



“Tegenwoordig heb je niets meer voor 1.000 €, meneer!” Sta ons toe om het daar niet mee eens te zijn. En dat geldt misschien nog meer in de Germaanse landen dan elders in Europa. Want daar haalt niet alleen de verbeterde concurrentiestrijd, maar ook de verkoop via het Internet de prijzen naar beneden. Resultaat van dit alles: bikers kunnen tegenwoordig aantrekkelijke uitrustingen en modellen in huis halen zonder dat ze daarvoor hun spaarvarkentje volledig moeten leeghalen. En het kan nog beter: de merken die in eigen land een strijd op leven en dood lijken te leveren, maken zich nu ook klaar voor een aanval op de rest van Europa. Reden genoeg voor ons om te zien wat de Duitse merken te bieden hebben. We verzamelden daarvoor vier specimen: een Bulls, een Cube, een KTM en een Stevens.

Tekst: Olivier Béart – Foto's: Pierre Hilgers



Cube en Stevens zijn twee merken die al jarenlang ook buiten de Heimat bekend zijn. De afgelopen jaren hebben we ook al verschillende van hun modellen aan de tand gevoeld. Bulls en KTM daarentegen zijn een ander verhaal. Bulls is het merk van ZEG, de almachtige Duitse aankoopcentrale. Tot voor kort bood Bulls bijna uitsluitend goedkope fietsen aan. Maar sinds de introductie van zijn team in 2007 is de onderneming een andere koers gaan varen. Het is voortaan de bedoeling

om Bulls als een volwaardig merk te positioneren, dat in ieder segment vertegenwoordigd is. Het assortiment werd intussen flink uitgebreid, onder meer met een nieuw stijf frame in carbon - dat overigens toch wel erg veel gelijkenissen vertoont met de Scott Scale. Toch betekent dit niet dat het merk al zijn goedkope prijskaartjes bij het huisvuil heeft gezet. Het merk onderscheidt zich voortaan in iedere categorie met fietsen waarop uitrustings-elementen zijn gemonteerd die je normaliter pas in de hogere segmenten vindt.

KTM is een Oostenrijks merk, waarvan de wieg bij het bekende gelijknamige motorfietsmerk stond. Toch is de naam een van de weinige zaken die de fietsen en de motorfietsen nu nog met elkaar gemeen hebben. De fietsdivisie staat immers volledig los van het moederbedrijf. Bij KTM beperkte men zich heel lang tot het spuiten van bestaande vrij banale frames in de felle oranje huiskleur en daar dan ook nog eens eigen stickers op te kleven. Maar ook hier is men onlangs van koers veranderd. Tegenwoordig mikt KTM vooral op de betere modellen. De catalogus werd dan ook uitgebreid met meerdere full-suspension en stijve carbonframes die uitsluitend door KTM worden gemaakt. De rest van het assortiment bleef behouden, maar werd wel grondig herzien. Bedoeling van deze dubbele aanpak: zowel de fanatieke bikers als de minder gefortuneerde collega's proberen te overtuigen...

Het testpark

Met uitzondering van de Cube, die voor 949 € over de toonbank gaat, worden de drie andere musketiers tegen een prijs van 999 € aangeboden. Voor die prijzen heb je recht op aluminiumframes waarvan de afwerking boven alle twijfel is verheven. De Cube valt in de eerste plaats op door een erg flashy groene kleur. Wie de fiets van iets dichterbij bekijkt, merkt ook dat het spuitwerk bijzonder goed werd uitgevoerd. Maar wie echt niet met een groene fiets wil betrappt worden, kan nog altijd voor het zwarte alternatief kiezen. De Bulls ziet er in vergelijking een stuk soberder uit, maar biedt met zijn matte afwerking toch een erg racy look. Helaas blijkt de lak op deze fiets veel minder goed bestand tegen de wrijvende kabelhulzen dan die op de andere fietsen. De zwarte Stevens kunnen we ronduit omschrijven als een Spartaans uitgevoerde fiets. De KTM ten slotte doet met zijn combinatie van parelmoer wit en metallic oranje weliswaar een beetje 'cheap' aan, maar tijdens de test bleek het lakwerk toch tegen een stootje bestand.

De geslaagde afwerking is niet de enige troef van deze fietsen. Alle vier de testmodellen waren ook uitgerust met een aantal technische verfijningen die je tot voor kort alleen op de duurdere fietsen aantroef. De Cube bijvoorbeeld is opgetrokken uit double butted alu 7005-buizen. De exemplaren van de Bulls (ook in alu 7005) zijn zelfs triple butted. Bij de KTM is aan de uiteinden van de bovenbuis en de schuine buis gebruikgemaakt van de hydroforming-techniek, waardoor er geen versterkingsstukken moesten worden gebruikt. Bij de Stevens werd dezelfde techniek toegepast, maar dan alleen voor de bovenbuis. Opvallend is verder nog dat alle vier de modellen uitgerust zijn met gebogen staande en liggende achtervorken en mooie gesmede achterste patten waar duidelijk veel aandacht aan is besteed. Bij de KTM werd de remklauwbevestiging voor de schijfrem zelfs op de liggende en niet op de staande achtervork geplaatst.



Op de weegschaal blijken ze allemaal onder de 2 kg te blijven. De Stevens laat zelfs een gewicht van amper 1.770 gram noteren. Misschien heeft deze bike dit uitstekende resultaat te danken aan zijn nogal kleine afmetingen, maar het valt niet te ontkennen dat Stevens toch wel erg zijn best heeft gedaan op het vlak van het frame en de bewerking van de buizen.

Shimano en RockShox voor iedereen

Het spreekt voor zich dat frames van zo'n kwaliteit niet met goedkope uitrustingen op pad mogen worden gestuurd. En globaal genomen mag je stellen dat je voor minder dan 1.000 EUR in dit geval erg goed wordt bediend. De Bulls onderscheidt zich op dit vlak wel duidelijk op verschillende punten. Terwijl zijn collega's zich allemaal tevreden stellen met een RockShox Tora, krijgt de Bulls de RockShox Reba mee, een van de referenties op dit vlak. Per slot van rekening blijft de Tora een vrij eenvoudige en zware vork, die weinig instelmogelijkheden biedt en snel aan haar limieten zit zodra het tempo wordt opgevoerd. En dat geldt zowel voor de exemplaren met een veerweg van 80 mm (Cube en Stevens) of van 100 mm (KTM) of voor de exemplaren met veren (Cube) of lucht (KTM en Stevens). De Reba daarentegen biedt ook bij sportievere snelheden heel wat mogelijkheden. Maar ook bij rustiger toeren kun je blindelings vertrouwen op dit model. Onder meer dankzij het gebruik van twee luchtkamers kan je hierbij rekenen op een erg comfortabele reactie op kleine schokken. En laten we zeker ook de soepele werking niet vergeten - zeker in vergelijking met de Tora, die met schokken lijkt te werken (zeker in het geval van de Stevens). Uiteindelijk bleek de Tora met veren van de Cube op het terrein het meeste rijplezier te verschaffen, hoewel die uitvoering op papier de eenvoudigste is. Behalve op de KTM zijn alle vorken uitge-

rust met een blokkeermogelijkheid op het stuur. En zo iets is wel handig wanneer je op de weg rijdt of even wilt versnellen. Maar laten we er ook maar meteen aan toevoegen dat dit soort handigheidjes niet echt onmisbaar zijn op fietsen die per slot van rekening toch niet bedoeld zijn voor erg sportief gebruik. Bovendien bleek het mechanisme waarmee de kabel van de lockout op de Tora wordt teruggehaald, nogal gevoelig voor vuil. Daardoor raakte het hele systeem na verloop van tijd onbruikbaar.

Een ander vlak waarop de Bulls stevig scoort, is de transmissie. Hoewel alle constructeurs in het testpanel bij Shimano gingen shoppen, is Bulls de enige die uitsluitend voor XT-uitrustingen opteerde. De anderen gebruikten alleen een achterderailleur van dat gamma, terwijl de rest uit de Deore- en LX-reeken werd gehaald. Voor een aantal onderdelen, zoals het crankstel, zou je kunnen zeggen dat die 'full-XT' keuze een beetje 'overkill' is, waarmee slechts enkele grammen kunnen worden bespaard. Hiermee kan men ook de duurzaamheid misschien op een iets hoger peil tillen. Hetzelfde geldt voor de voorste derailleur. Maar voor onderdelen zoals het schakelsysteem is het verschil wel meteen voelbaar - zowel voor de rustige toerrijder als de ervaren biker. Het verschil zit hem vooral in de snelheid van de werking. Zowel bij het op- als het terugschakelen voel je dat het mechanisme meteen vanaf de eerste millimeters beweging van de trekker aan het werk wordt gezet. Hierdoor kun je op zo ongeveer ieder moment schakelen, waardoor die kleine klim meteen na die lastige bocht plots minder onoverkomelijk lijkt dan in het verleden.

Rijden, remmen en sturen

Een ander essentieel deel wordt gevormd door het rijwielgedeelte. Ook hier heeft Bulls de juiste keuze gemaakt. Op deze fiets vind je onder meer XT Centerlock-naven. De anderen opteerden voor meer bescheiden componenten. In vergelijking met de Stevens, waarop Deore Centerlock-exemplaren werden gemonteerd, is het verschil minimaal. Dit model bewees in het verleden al dat het qua betrouwbaarheid nauwelijks moet onderdoen voor het XT-alternatief. En ook het gewichtsverschil is niet enorm. Cube en KTM daarentegen monteerden een Shimano M525-naaf, die in principe net onder het Deore-niveau thuishoort, maar niettemin qua gewicht en duurzaamheid niet kan tippen aan de duurdere modellen. Voor de velgen werd geopteerd voor modellen met moffen van bij Mavic, Alex of Rigida - een logische keuze in deze prijscategorie. Toch willen we hier nog even een speciale vermelding plaatsen voor de montage van de wielen van de Bulls en de Stevens. Die blijken erg goed uitgevoerd, wat weer een extraatje vormt op het vlak van de betrouwbaarheid.

Voor de banden opteerde iedereen voor Duitse producten. Bulls en Cube klopten daarvoor aan bij Schwalbe met een erg polyvalente en krachtige montage in de vorm van een Racing Ralph van de laatste generatie achteraan (met goede rol- en tractiequaliteiten) en een Nobby Nic vooraan (meer grip). KTM en Stevens haalden bij Continental een Speedking en een Mountainking. Stuk voor stuk erg goede banden, hoewel de banden van Continental basisversies zijn, terwijl de stoffen van Schwalbe uit de beste kwaliteit rubber zijn vervaardigd.

Aangezien de wielen (als draaiende elementen) een relatief grote invloed hebben op de kracht die nodig is om de fiets vooruit te branden, is het wel interessant om voor zo licht mogelijke exemplaren te kiezen. Op de weegschaal noteerden we een verschil van meer dan 800 gram tussen de wielen van de Bulls en die van de KTM - wat toch niet min is. Stevens haalt op dit vlak ook een behoorlijke score, terwijl Cube hier wat terrein moet prijsgeven op de concurrentie.

Voor het remmen stelden we tot onze grote tevredenheid vast dat alle fabrikanten voor heel behoorlijke hydraulisch bediende schijven hadden geopteerd. Des te opmerkelijker als je weet dat je in deze prijscategorie tot voor kort meestal op pad werd gestuurd met V-brakes die niet meteen van de hoogste kwaliteit waren. KTM en Bulls kozen voor Magura Julies. De remhendels die daarbij worden gebruikt, zien er heel stevig... en een beetje ouderwets uit. Maar werken doen ze als de beste. Hetzelfde geldt voor de Shimano 535's van de Stevens en de Hayes van de Cube. In dit laatste geval waren we erg te spreken over het modernere design en het grote doseergemak - ondanks het feit dat de hendels aanvankelijk nogal stug aanvoelen. Opmerkelijk is verder dat alle merken opteerden voor een schijfrem van 160 mm achteraan en van 185 mm vooraan.

De 'randapparatuur' ten slotte bleek op alle fietsen heel behoorlijk afgewerkt en weldoordacht - zowel de onderdelen van bekende merken (FSA bij Bulls en Cube of Ritchey bij KTM) als de onderdelen van 'witte merken' (zoals bij Stevens). KTM is de enige die zijn fiets standaard met Shimano 520 klikpedalen uitrustte. Een kleine troef die zeker een meerwaarde biedt.





Cube, de perfecte toerbike

Maar uiteraard is het vooral belangrijk om te weten hoe het viertal zich op het terrein uit de slag trekt. De Cube is met zijn gewicht van iets meer dan 13 kg (zonder pedalen) de op één na zwaarste bike uit het gezelschap. Dat forse gewicht wordt visueel nog extra in de verf gezet door de dikke buizen en de erg lange bovenbuis - 600 mm - wat overigens wel een vrij gebruikelijke waarde is voor een fiets in de 20"-maat. Toch voelt de Cube in het terrein erg licht aan. Nog maar eens een bewijs dus dat schijn soms bedriegt. De rijpositie is neutraal en erg aangenaam. Die comfortabele positie is onder meer te danken aan het licht verhoogde stuur, waardoor je vrij rechtop zit op deze fiets. Op vlak terrein en op beklimmingen vind je aan boord van deze bescheiden veerweg van 80 mm. En hoewel je hiermee - ten gevolge van de zware wielen - niet bepaald adembenemende acceleraties kunt uitvoeren, is de Cube ook niet echt een blok aan je been. Alleen wanneer er echt steil moet worden geklommen, merk je iets van het forse gewicht. Toch word je ook in die lastige omstandigheden geholpen door de vlotte stuurkwaliteiten van de fiets en door het feit dat de achterkant zich stevig in het terrein vastbijt. Ook de voorkant heeft niet meteen de neiging om gek te doen (lees: steigeren). Dat heeft dan weer alles te maken met de bescheiden veerweg van 80 mm. Dit laatste vormt overigens niet echt een probleem bij het afdalen - tenzij je te hard gaat rijden. In die omstandigheden kan de vork niet altijd volgen. En dat is wel jammer, want de Cube blijkt een erg stabiele fiets. De achterkant deelt ook geen al te zware klappen uit, waardoor je bij het afdalen vaak op het zadel kunt blijven zitten zonder dat je ruggengraat daarbij zwaar wordt mishandeld. De Cube springt er dan misschien niet zozeer uit op het vlak van de wendbaarheid, maar vlot tussen de bomen zigzaggen vereist geen bovenmenselijke stuurkwaliteiten. En ook langzaam op zoek gaan naar de beste rijlijn op een erg technisch pad lukt meestal erg goed met deze fiets.

KTM: hard

Vanaf de eerste meters voel je aan het stuur van de KTM een bijna onbedwingbare neiging om zo hard mogelijk op de pedalen te beginnen de trappen. Dat is toe te schrijven aan de vrij typische XC-rijhouding. Zodra je recht op de trappers gaat staan, gaat de snelheid omhoog. Helaas is het niet mogelijk om lang een hoog tempo aan te houden. Daar is de KTM te zwaar voor. Toch is het net als bij de Cube mogelijk om met deze fiets gedurende een lange tijd een behoorlijk tempo aan te houden zonder dat

je je daarbij de longen uit je lijf rijdt. Dat levendige karakter komt wel weer naar boven drijven zodra een afdaling voor de wielen wordt gerold. Ook de nauwkeurige besturing is een grote hulp in die omstandigheden. De 100 mm vork met luchtdemping doet het behoorlijk, hoewel ze wel een beetje de neiging heeft om nogal schokkerig in te veren. Het grootste probleem is echter het achterwiel, dat het meestal vertikt om de gekozen rijlijn te volgen. Ook de afgeplatte liggende achtervorken bieden niet het comfort dat je van dit soort constructies verwacht. De achterkant van de fiets stuiter voortdurend van de ene oneffenheid naar de andere. Dit is met andere woorden een fiets die een 'viriele' rijstijl vereist. Die grote stijfheid levert ook bij het klimmen problemen op zodra er over stenen wordt gereden die groter zijn dan grint. Blijkbaar heeft KTM voor dit model dezelfde recepten toegepast als voor zijn volbloed topmodellen. Maar dat had je natuurlijk wel een beetje kunnen verwachten van een fiets met een naam als UltraSport. Helaas is het resultaat een beetje tweeslachtig: de fiets is weliswaar erg nerveus, maar dat karakter kan jammer genoeg niet optimaal worden benut omwille van de al te eenvoudige uitrustingen.

De keizerlijke Bulls

We zagen het daarnet al met de Cube: de fun van een bike wordt niet uitsluitend door het gewicht bepaald. Maar wanneer een laag gewicht met andere kwaliteiten wordt gecombineerd, beschik je wel over een fiets waarmee je pijlsnel over de paden kunt rijden. Een van de sterke punten van de Bulls is dan ook zijn rendement. Bij het uitkomen van een bocht worden je inspanningen om weer de nodige vaart op te bouwen, meteen beloond. De Bulls zet de kracht van de benen perfect over op het (erg lichte) achterwiel. Maar de grote kracht van de Bulls zit hem in het feit dat hij niet alleen heel ervaren bikers van zijn kwaliteiten laat genieten. Het frame van de Copperhead is vrij lang en biedt een erg evenwichtige rijpositie (die een beetje vergelijkbaar is met die op de Cube) en valt vooral op door zijn vergevingsgezindheid. Dat is dan met name te danken aan het uitstekende achterste gedeelte van het frame. Klimmen met deze bike is een waar plezier, aangezien het achterwiel altijd stevig tegen de grond wordt gedrukt. En bij het afdalen zorgt de Reba vork er voor dat het stuur zich nooit uit zijn lood laat slaan - zelfs wanneer de schokken elkaar zeer snel opvolgen. In die omstandigheden volgt ook de achterkant van de fiets zonder morren. Het enige wat je bij dit soort hobbelige afdalingen moet doen, is af en toe eens recht op de trappers gaan staan, zodat je bij de grootste schokken niet uit het zadel wordt gekatapulteerd. Maar dat



is typisch voor alle stijve modellen. De Bulls is speels - maar niet te speels - en is daarom zowel geschikt voor de beginneling als voor de leerling-wedstrijdrijder die zichzelf met een beperkt budget moet proberen te behelpen.

Stevens

De Stevens modellen die we in het verleden hebben getest, lieten altijd een aangename herinnering na. Dit model brak helaas met die traditie. Toch zag het er aanvankelijk heel goed uit. Van bij de eerste meters vielen het dynamisme en het rijgemak op. Je kreeg meteen de indruk dat je op stap was met een fiets waarmee je een behoorlijk tempo kon halen zonder dat je daarbij al te vermoeid raakte. Wellicht in een poging om zijn S8 geen al te agressieve rijpositie mee te geven, rustte Stevens de fiets uit met een verhoogd stuur. Helaas bleken dat stuur en de stuurpen niet bij het frame te passen. Gelukkig bood dit laatste toch nog behoorlijk wat comfort. Hierdoor wordt de rug van de biker niet al te zwaar op de proef gesteld - ondanks het feit dat je hier wel erg ver achterop zit. Maar de ongelukkige combinatie heeft vooral gevolgen voor de voorkant van de fiets. Ook de vrij lage (80 mm) en niet erg nauwkeurige vork helpt niet echt op dat vlak. De combinatie van de onevenwichtige voorkant en het frame met een korte bovenbuis en een dito balhoofdbuis levert uiteindelijk een onstabiele fiets op ten gevolge van de bijzonder lichte, om niet te zeggen verraderlijke besturing. Bij lage snelheden heb je daar nog niet al te veel last van, maar dat verandert wel zodra je wat harder op de trappers begint te duwen. Niet echt ideaal om je vertrouwen in de fiets te verbeteren, natuurlijk. Een betere vork met een veerweg van 100 mm zou al een flinke stap vooruit betekenen, maar zou het probleem nog niet oplossen. In feite zou de volledige stuurpost en de volledige voorkant van de fiets moeten worden herzien als men van deze Stevens een fiets wil maken die in alle mogelijke omstandigheden de nodige fun biedt. Niet echt een onoverkomelijk probleem voor een constructeur - temeer daar het frame wel goed in elkaar lijkt te zitten - maar wel voor een biker met een beperkt budget. Die zal waarschijnlijk geen geld meer over hebben om meteen na de aankoop van zo'n fiets ook nog eens in een nieuwe vork te investeren.



Conclusie

De Bulls is zowel op papier als in het terrein de duidelijke winnaar van deze test. Dit is een lichte en goed uitgeruste fiets, die weliswaar iets minder aangenaam voelt dan de Cube bij rustig toeren, maar die daar heel wat dynamisme tegenover stelt. De tweede plaats gaat naar de Cube, een erg evenwichtig model dat erg leuk rijdt bij een rustig tempo, maar ook niet te beroerd is om wat steviger door te rijden. In ieder geval bewijst deze fiets eens te meer dat de goede reputatie van de Cube ruimschoots verdient is. De KTM lijkt in eerste instantie erg dynamisch, maar valt daarna vrij snel door de mand. Dat is vooral te wijten aan het forse gewicht en het gebruik van een aantal accessoires die toch wel wat licht uitvalen voor de steile ambities van dit model. En dat is wel jammer, want dit is een fiets die rustige toerrijders wellicht al van bij de eerste aanblik heeft afschrikt. De Stevens sluit het rijtje af - een tegenvalend resultaat dat toe te schrijven is aan zijn twijfelachtige rijgedrag zodra het tempo wordt opgeschroefd. Erg jammer, want het frame is licht en heeft behoorlijk wat potentieel. Bovendien is ook over de uitrusting duidelijk goed nagedacht. Maar misschien neemt het merk binnenkort wel sportief weerwraak...



BULLS Copperhead 3 Disc

11,535 kg

(zonder pedalen)

999 €



FRAME

Maat	52 cm
Standover hoogte	83 cm
Andere afmetingen	42/47/57 cm
Buizen	alu 7005 TB
Gewicht	1.935 gr

VORK

Model	RockShox Reba SL
Type	lucht/olie
Veerweg	100 mm
Regelingen	Air+/air-/rebound/ Floodgate/Poplock
Gewicht	1.630 gr

LAGERS

Balhoofd	TH for Cane Creek semi-integrated
Trapas	Shimano XT
Naven	Shimano XT (+ Magura 6 bout adapter)

WIELEN

Velgen	Mavic XM 117
Spaken	32 Niro DB
Banden	Schwalbe Nobby Nic EVO
Voor	1.755 gr
Achter	2.280 gr

TRANSMISSIE

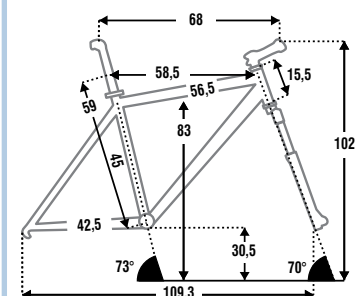
Derailleurs	Voor: Shimano XT top swing Achter: Shimano XT Shadow
Shifters	Shimano XT Rapid Fire
Traparmen	Shimano XT, 175 mm
Kettingbladen	44/32/22
Pedalen	Wellgo alu vlak
Vrijwiel	Shimano Deore, 11-34
Ketting	Shimano

REMMEN

Model	Magura Julie, 180/160 mm
-------	--------------------------

UITRUSTING

Stuurpen	FSA OS 190 Alloy, 90 mm 6°
Stuur	FSA XC 282 Alloy, riser, 620 mm
Handvatten	dual density
Zadel	Velo (Fizik Arione stijl)
Zadelpen	FSA SL 280, 31.6 mm



Verdeling

België: ZEG 0031/513-382 106

Nederland: ZEG 0513-382 106

www.bulls.de

BULLS

CUBE

KTM

STEVENS

Comfort	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
Rendement	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
Wendbaarheid	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
Stabiliteit	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
Toeren	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
Sportief toeren	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■
Cross-country	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■

GEWICHT (kg)

Totaal	11,535	13,040	13,150	12,040
Frame	1,935	1,915	1,970	1,770
Vork	1,630	2,410	2,290	2,060
Wielen	4,035	4,645	4,865	4,265

KLASSEMENT

STATISCH

1. Bulls
2. Stevens
3. KTM/ Cube

DYNAMISCH

1. Bulls
2. Cube
3. KTM
4. Stevens

ALGEMEEN

1. Bulls
2. Cube
3. KTM
4. Stevens

BULLS Copperhead 3 Disc

- ⊕ Vork, uitrusting, comfort, verhouding prijs/ kwaliteit
- ⊖ Voorband die begint te schuiven over natte grond

CUBE Ltd Pro

- ⊕ Comfort, remmen
- ⊖ Gewicht, vork, voorband die begint te schuiven over natte grond

KTM Ultra Sport

- ⊕ Wendbaarheid
- ⊖ Comfort, gewicht, vork

STEVENS S8

- ⊕ Gewicht, banden
- ⊖ Stabiliteit, vork, besturing

CUBE Ltd Pro

13,040 kg

949 €

(zonder pedalen)



FRAME

Maat	20"
Standover hoogte	82,5
Andere afmetingen	16/18/22"
Buizen	alu 7005 DB
Gewicht	1.915 gr

VORK

Model	RockShox Tora 302 Coil
Type	veer/olie
Veerweg	80 mm
Regelingen	rebound/lockout/Poplock
Gewicht	2.410 gr

LAGERS

Balhoofd	Ritchey OE semi-integrated
Trapas	Shimano
Naven	Shimano 525 Disc

WIELEN

Velgen	Alex EN 24
Spaken	32 DT Swiss
Banden	Schwalbe Nobby Nic/ Racing Ralph Evo
Gewicht	Voor: 2.105 gr Achter: 2.540 gr

TRANSMISSIE

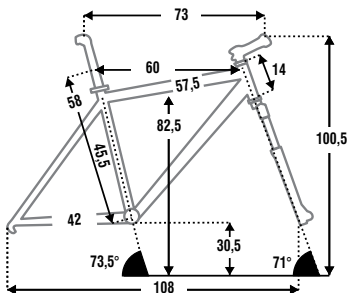
Derailleurs	Voor: Shimano LX top clamp Achter: Shimano XT Shadow
Shifters	Shimano Deore Rapid Fire
Traparmen	Shimano 542, 175 mm
Kettingbladen	44/32/22
Pedalen	alu vlak
Vrijwiel	Shimano Deore, 11-32
Ketting	Shimano Deore, HG-53

REMMEN

Model	Hayes Stroker Ryde, 180/160 mm
-------	--------------------------------

UITRUSTING

Stuurpen	FSA OS 150 3D Forged 6061
Stuur	FSA XC 282 Alloy
Handvatten	Profil Design
Zadel	Fizik Nisène Sport
Zadelpen	FSA SL 280



Verdeling

België : Sport Bikes 055/42 63 37
Nederland : One Way Bike 0182-302 444
www.cube-bikes.de

KTM Ultra Sport

13,150 kg

999 €

(zonder pedalen)



FRAME

Maat	19" - 48 cm
Standover hoogte	80 cm
Andere afmetingen	43/53 cm
Buizen	alu 6061 TB hydroform
Gewicht	1.970 gr

VORK

Model	RockShox Tora 302 Air
Type	lucht/olie
Veerweg	100 mm
Regelingen	rebound/lockout
Gewicht	2.290 gr

LAGERS

Balhoofd	Ritchey OE
Trapas	Shimano Deore
Naven	Shimano 525 Disc

WIELEN

Velgen	Rigidia Zac 2000 Disc
Spaken	32 DT Swiss Champion
Banden	Continental Speed King 2.1"
Gewicht	Voor: 2.140 gr Achter: 2.725 gr

TRANSMISSIE

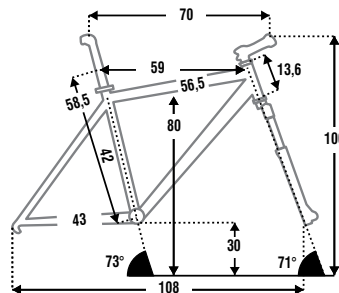
Derailleurs	Voor: Shimano LX top swing Achter: Shimano XT Shadow
Shifters	Shimano LX Rapid Fire
Traparmen	Shimano Deore, 175 mm
Kettingbladen	44/32/22
Pedalen	Shimano 520
Vrijwiel	Shimano Deore, 11-34
Ketting	Shimano LX, HG-73

REMMEN

Model	Magura Julie, 180/160 mm
-------	--------------------------

UITRUSTING

Stuurpen	Ritchey OE 4 bolts, 110 mm 6°
Stuur	Ritchey OE 6061, flat 6°
Handvatten	KTM dual density
Zadel	Italia XO TransAm
Zadelpen	Ritchey OE, 2 bolts, 27.2 mm



Verdeling

België : Kruiybosch 0031/571-287 287
Nederland : Kruiybosch 0571-287 287
www.ktm-bikes.at

STEVENS S8

12,040 kg

999 €

(zonder pedalen)



FRAME

Maat	18"/46 cm
Standover hoogte	78
Andere afmetingen	15/20/22/24"
Buizen	alu 7005 DB Superlite
Gewicht	1.770 gr

VORK

Model	RockShox Tora 318
Type	lucht/olie
Veerweg	80 mm
Regelingen	rebound/lockout/Poplock
Gewicht	2.060 gr

LAGERS

Balhoofd	FSA Orbit Z9 semi-integrated
Trapas	Shimano
Naven	Shimano Deore

WIELEN

Velgen	Mavic XM 117
Spaken	32 DT Swiss Competition DB
Banden	Continental Mountain King 2.2/55
Gewicht	Voor: 1.865 gr Achter: 2.400 gr

TRANSMISSIE

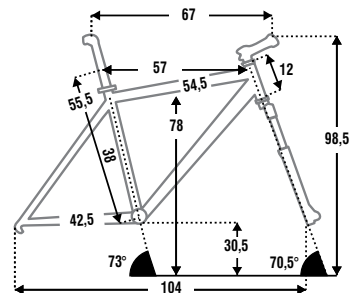
Derailleurs	Voor: Shimano LX top clamp Achter: Shimano XT Shadow
Shifters	Shimano LX Rapid Fire
Traparmen	Shimano 542, 175 mm
Kettingbladen	44/32/22
Pedalen	alu vlak
Vrijwiel	Shimano Deore, 11-32
Ketting	Shimano Deore, HG-53

REMMEN

Model	Shimano 535, 180/160 mm
-------	-------------------------

UITRUSTING

Stuurpen	Oxygen Scorpio, 100 mm 6°
Stuur	Oxygen Driver, riser, 2014 T6
Handvatten	Oxygen elastomer
Zadel	Stevens Velocity cromo by Velo
Zadelpen	Oxygen Driver, 31,6 mm



Verdeling

België : Stevens 0049/40 71 60 700
Nederland : Stevens 0049/40 71 60 700
www.stevensbikes.com