



# ALLES OM TE SLAGEN

CL!mb is een nieuw merk dat door de Belgische fabrikant/distributeur Ludo (die ook verantwoordelijk is voor Granville, Scott, DT Swiss, enz... ) boven de doopvont werd gehouden. De strategie van de nieuwkomer is gebaseerd op het principe van de 'montage à la carte' en de verkoop via het internet. Hierdoor kunnen fietsen met een verbluffende verhouding prijs/uitrustingen worden aangeboden. Om je een idee te geven: het model dat je op deze pagina's kunt bewonderen, kost amper iets meer dan 1.500 €. Jazeker, je leest het goed...

*Door Olivier Béart – Foto's: Benjamin & Julien Theys*

**E**en verzorgd frame, uitrustingen van een hoog of zelfs zeer hoog niveau en dat alles voor een krappe prijs: dat is wat je krijgt met de CL!mb die wij voor deze test zelf configureerden. We gebruiken het woord 'configureren' hier niet toevallig: wie een CL!mb in huis wil halen, moet eerst naar de website van het merk surfen ([www.climb-bikes.com](http://www.climb-bikes.com)) en daar dan zijn eigen fiets onderdeel voor onderdeel virtueel in elkaar knutselen. In tegenstelling tot andere merken die via het web werken, krijgt de biker even later de fiets niet thuis geleverd, maar moet hij hem bij een fietshandelaar/partner van CL!mb gaan halen. De catalogus van het nieuwe merk bestaat voorlopig uit drie frames. Het aanbod begint bij het H2-basismodel voor V-brakes en schijfremmen (499 EUR voor het frame alleen). Daarna volgt de H1D die wij aan de tand voelden (uitsluitend voor schijfremmen). Deze is voorzien van de nieuwe Bolt-On voorderrailleur van Shimano, die uitsluitend verkrijgbaar is als onderdeel van de XT- en de SLX-groep. Die wordt rechtstreeks op het frame

geschroefd via een speciale pat die standaard al op de zadelpenbuis is gelast. Dit model kost 599 €. En dan is er nog het HC carbon-frame (999 €).

Het minste wat we kunnen zeggen, is dat het frame van onze testfiets op zijn minst vanuit esthetisch oogpunt bekeken een schot in de roos is. Het frame is in drie verschillende kleuren verkrijgbaar, maar viel in ieder geval in het zwart bij iedereen in de smaak. De kwaliteit van de lak en de gepolijste lassen geven ook de indruk dat dit een hoogwaardig (en dus duur) frame is. Niemand hoeft te weten hoeveel je er werkelijk voor hebt betaald. Je buurman zal ongetwijfeld denken dat je met de recentste 'Speciondale' uitpakt wanneer hij je op een dag aan het stuur van je nieuwe bolide ziet vertrekken.

Maar de CL!mb weet niet alleen indruk te maken door zijn mooie afwerking. De bike is verder nog uitgerust met een aantal technische verfijningen die best een woordje uitleg verdienen. Zo lopen de schuine en



1.580 €

10,980 kg

zonder pedalen

## CLIMB HD1

### FRAME

Maat	M
Standover hoogte	78cm
Andere afmetingen	S, L & XL
Buizen	Alu K6 Ultralite
Gewicht	1905g

### VORK

Model	RockShox SID Race
Type	lucht/olie
Veerweg	R/LO/FG
Regelingen	100mm
Gewicht	1485g (met LO)

### LAGERS

Balhoofd	FSA Semi-integrated
Trapas	Truativ Stylo

### WIELEN

Wielen	DT Swiss X-1800
Banden	Schwalbe Nobby Nic Evolution 2.1
Gewicht	Voorwiel: 1735g Achterwiel: 2200g

### TRANSMISSIE

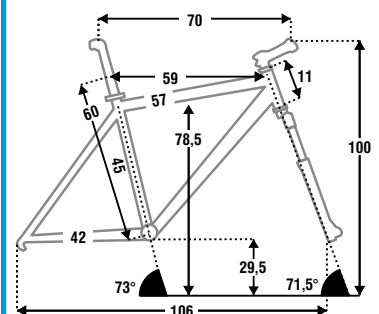
Derailleurs	Voor: Shimano XT Bolt-On Achter: Sram X.0
Shifters	Sram X-9
Traparmen	Truativ Stylo
Kettingbladen	44/32/22
Vrijwiel	Shimano XT
Ketting	Sram PC971

### REMMEN

Model	Avid Elixir R
-------	---------------

### UITRUSTING

Stuurpen	Truativ Team
Stuur	KCNC SC Bone
Handvatten	Sram
Zadel	SDG Bel-Air RL
Zadelpen	Truativ XR



Comfort

Rendement

Wendbaarheid

Stabiliteit

### Verdeling

België: Guru Sport 02 752 17 56  
Nederland: Guru Sport 0032 2 752 17 56  
[www.climb-bikes.com](http://www.climb-bikes.com)

de bovenbuis samen voordat ze bij de (vrij hoge) balhoofdbuis samen komen. Op die manier ontstaat voldoende speling voor de stelwielletjes van de moderne vorken, die uiteraard in geen enkel geval in aanvaring mogen komen met het frame. Alle framebuizen zijn klassiek rond uitgevoerd. De framebuizen van de voorste driehoek hebben zelfs een behoorlijke diameter. Aan de achterkant zijn de afzonderlijke staande achtersvorken relatief fijn en recht, terwijl de liggende achtersvorken via een gesmede en bewerkte yoke met de trapas verbonden zijn.

We hebben het hier eerder al gezegd: bij de keuze van de uitrustingen is de klant echt koning. Hij kan hierbij putten uit een heel ruim aanbod. We verwijzen jullie daarvoor naar de site van de constructeur. Het enige wat we in dit verband nog kwijt willen, is dat de basisprijs 980 € bedraagt voor een complete fiets. Voor het topmodel kom je bij ongeveer 4.500 € uit en daar krijg je dan de meest prestigieuze uitrustingen voor. Daarnaast kun je zelf een groot aantal versies samenstellen, zoals ons testmodel (1.580 €) of een 'Race Ready'-versie (SID Race, DT 1450-wielen, XTR enz...) voor net iets meer dan 2.000 €. Toch wel een buitenkansje, als je het ons vraagt...

## En wat levert dat op in het terrein?

We maken het zelden mee dat een fiets uit deze prijsklasse zo'n aantrekkelijke look biedt en zoveel zin geeft om er meteen mee te vertrekken. Zodra je plaats neemt op het zadel, merk je dat je licht voorover ligt, maar zonder dat dit lastig wordt. De combinatie van het vlakke stuur (een origineel en licht aluminium oversize-exemplaar van KCNC) en de licht verhoogde stuurpen biedt snel vertrouwen in technische passages en zal in de smaak vallen van toerrijders, zonder dat liefhebbers van een agressieve rijpositie en dito rijstijl er ongelukkig bij worden. Kortom, dit is wat men noemt een goed compromis.

Tijdens de test wilden we ook te weten komen wat de bike ervan terecht brengt bij het versnellen. Heel snel blijkt dat het frame alert reageert. In combinatie met lichtere wielen zou dit ongetwijfeld een van de beste XC-fietsen zijn die je kunt kiezen. De DT Swiss X1800 wielen uit het middenassortiment doen perfect wat van hen wordt verwacht en blijken zowel verticaal als zijdelings erg stijf. De H1D laat zich in de snelle gedeeltes erg vlot mensen; in die omstandigheden wordt de inertie van de wielen zelfs een extra troef. Hier

mee kun je de snelheid goed aanhouden zonder dat je daarvoor al te veel inspanningen voor moet leveren – ondanks het feit dat de banden flink 'benopt' zijn. Iedereen die zich aan boord van een H1D op een hoopje laat rijden door zijn vrienden, kan dus niet met de beschuldigende vinger naar zijn rollend materieel wijzen!

Wanneer de temperatuur zakt en de modder plaats maakt voor een bevroren en beenharde grond, krijg je ook een duidelijk zicht op het comfort van de Climb. We zullen het al maar meteen toegeven: we hebben al stijvere fietsen getest, maar toch is deze nieuwkomer duidelijk geen kampioen in het filteren van schokken. In dat opzicht zal hij misschien toch niet de eerste keuze zijn voor de toerrijders, die zich aanvankelijk misschien hebben laten verleiden door zijn verhouding prijs/uitrustingen. Toch zouden we de H1 ook niet omschrijven als oncomfortabel. In de eerste plaats zouden we in dit verband het SDG-zadel vermelden – een model dat opmerkelijk veel comfort biedt. Daarnaast blijkt de H1 toch nog erg vergevingsgezind, zeker in vergelijking met andere aluminium frames. Sportieve en goed getrainde toerrijders en wedstrijdrijders zullen zich zonder enige twijfel aan zijn karakter kunnen aanpassen en zullen niet aarzelen om deze fiets ook voor langere ritten van stal te halen.

Bij technische afdelingen blijkt de rijpositie comfortabel en geruststellend, ook al omdat de SID-vork erg gemakkelijk perfect kan worden afgesteld. Iedere biker met een minimum van technische bagage zal deze fiets gemakkelijk onder controle kunnen houden. Mede dankzij de grote wendbaarheid omzeil je met de Climb moeiteloos iedere hindernis en geniet je volop van het voorgeschotelde parcours. Alleen in chaotische snelle afdelingen krijg je het zwaarder te verduren dan aan boord van een full-suspension of sommige meer comfortabele halfstijve bikes.

Jullie hebben het intussen ongetwijfeld al begrepen: de Climb bleek in de praktijk ruimschoots te voldoen aan de hoge verwachtingen die hij op papier had laten vermoeden. De H1D is misschien niet echt een revolutionaire bike, maar het is wel een coherente en doeltreffende bike zonder echte tekortkomingen, die perfect geschikt is voor sportief toergebruik en die aantoont dat er wel degelijk mooie alternatieven bestaan voor de creaties van de grote merken.

Toeren

Sportief toeren

Cross-country



Verhouding prijs/uitrustingen, montage à la carte, globaal gedrag



We zoeken nog...

## Voor wie ?

Voor de sportieve toerrijder die op zoek is naar een doeltreffende en degelijke fiets waarvoor hij niet meteen zijn spaarrekening volledig moet leeghalen.

■ matig ■■ behoorlijk ■■■ goed ■■■■ zeer goed ■■■■■ uitstekend