



VOOR EIGEN BODEM

JE KUNT EEN NIEUWE FIETS NATUURLIJK 'LOS' TESTEN, MAAR OOK MET ZIJN VOORGANGER BIJ DE HAND - OF BETER, ONDER DE KONT. HET IS PRECIES WAT HANS RAVEN DEED MET DE NIEUWE SENSА FIORI. HOE SCOORT-IE?

TEKST HANS RAVEN FOTO'S JOËL VINGERLING

FIETS MTB-TEST

SENSA FIORI XCR ELITE



➤ Denkend aan Holland zie ik meanderende bospaden, hobbelige karresporen, netjes aangeveegde knikkerbanen en oude, uit de jaren negentig stammende single-tracks, al dan niet met natuurlijke obstakels. In de verte ontwaar ik een heuvelrug achter de lichte glooiing van het landschap. En als je het mij vraagt is dat alles fantastisch. Want is het niet heerlijk om met een intensiteit van pakweg 7 op 10 lekker gas te geven, waarbij je het gevoel krijgt dat je vermogen direct wordt omgezet in snelheid, afwisselend slalomtussende tussen de bomen door en hangend in de vele bochten? Her en der zorgen licht plagerige heuveltjes voor wat extra pijn in de benen, bij voorkeur gevolgd door een afdaling voor de snelheidssensatie, en ergens tussendoor is er altijd het onvermijdelijke jakkerpad. Daar gaat de neus op het stuur en probeert de 'boswielrenner' zich te onderscheiden van de mountainbiker die het hem zo lastig maakt op die smalle kronkelpaadjes. Mountainbiken in Nederland? Heerlijk voor iedereen!

DUTCH MOUNTAINS

Mooi verhaal, maar wat dit precies te maken heeft met een MTB-test? Een wedervraag: waarom zou je als Nederlands bedrijf een fiets op de markt brengen die is gemaakt voor ergens anders – en daardoor niet optimaal functioneert in *The Dutch Mountains*? Het is precies wat Sensa dacht bij de doorontwikkeling van de Fiori Evo, de Fiori XCR. Ik hoopte al dat Sensa met een ontwerp zou komen dat zijn afkomst niet verloochent: een Nederlandse fiets voor 'ons' bos – en niet ontworpen voor een wereldbeker-parcours.

En dat deed Sensa dus. De doelgroep van de XCR is dan ook de fietsliefhebber die naast de racefiets ook graag de mountainbike pakt en daarbij geen al te grote stap wil maken van de racefiets naar de bosfiets wat betreft de zitpositie ten opzichte van de pedalen, maar wél meer comfort en een ander inzetbereik wenst dan een gravelbike biedt. Met 100 millimeter voorvering én brede 2,4 banden biedt de XCR namelijk een mate van comfort en grip die een gravelbike niet kan bieden, ook al leg je daar 50 millimeter banden onder. Zo is dit een ontwerp dat met de huidige inzichten

op het gebied van geometrie én nieuwere onderdelen zoals bredere banden en velgen vooral geschikt is voor je lokale MTB-routes, een wintercompetitie of een van de mooie Nederlandse marathons. En natuurlijk die jakkerstroken.

GEOMETRIE

Hoe die nieuwe inzichten zich vertalen? Ten opzichte van de Evo is de zitbuishoek met een halve graad gegroeid naar 74,3 graden. De vorkhoek meet 68 graden – dit was 69,8. Volgens Sensa is deze hoekencombinatie ideaal voor Nederland. Door de vork niet verder onderuit te laten zakken, is er niet zo'n steile zitbuishoek nodig om de benodigde druk op het stuur te houden. Scheelt weer druk op je handen, en zo blijf je dichter bij je zadelpositie op de racefiets.

De wielbasis is 27 millimeter langer geworden, de reach 10 millimeter langer en de stack 5 millimeter lager. Het diepe stuur (minus 12 graden) doet daar nog een paar millimeter extra vanaf. De stuurpen is met 75 millimeter niet extreem kort. De XCR is nu ook in maat S verkrijgbaar.

Alles bij elkaar opgeteld betekent dit dat je op de XCR net wat meer boven de pedalen zit dan op de Evo, terwijl het voor- en achterwiel wat verder van je af staan. Deze gewijzigde balans – meer 'tussen de wielen' – is vooral fijn als het wat spannender of ruiger wordt: het zorgt voor rust zonder het stuurgedrag te veel af te vlakken. Meer comfort, nog steeds scherp. Wel zo leuk in Nederland met zijn brede palet aan korte en lange bochten en snel opeenvolgende hobbels.

AFMONTAGE

Schakelen en remmen gaat met een mix van Shimano XT Di2 en Deore. De remmen functioneren prima, het voorblad met 32 tanden vind ik echt(er) te klein voor een serieus potje boswielrennen. De brede carbon FFWO Outlaw-wielen (30 millimeter interne velgbreedte) rollen op Schwalbe Rick XC 2.4-banden, een van mijn favoriete allrounders. De SID Base 35-vork met 100 millimeter veerweg is stabiel dan de 32 millimeter-versie, maar minder soepel dan de Ultimate-serie.

Opvallend is het geïntegreerde stuur, dat de XCR Elite – naast de fraaie lak – een begerenswaardige uitstraling geeft.

DE XCR BIEDT MEER COMFORT, MAAR IS NOG STEEDS SCHERP: WEL ZO LEUK IN NEDERLAND!

Een ander pluspunt is dat de kabels niet door de balhoofd-lager lopen. Hollandse winters betekenen drek, pek en heel vaak de fiets afspoelen – allemaal zaken waar lagere niet van houden. Goed gekozen!

Het zadel vind ik minder. Uiteraard is de zadelkeuze erg persoonlijk, maar op een MTB wil je je – door de wisselende omstandigheden – in elk geval soepel over het zadel kunnen verplaatsen. Het zadeldek van de Model X Evo is hiervoor veel te stroef, waardoor je broek als het ware aan het zadel kleeft. Dat belemmert je bewegingsvrijheid te veel.

BETERE WAARDEN

Nuchter als het bedrijf uit Almelo is, loopt Sensa niet te koop met het bracket dat maar liefst 10 procent stijver is geworden. Die toename zou je niet merken, klinkt het. Daar hou ik wel van! De XCR is naast iets lichter ook sneller geworden. Met dezelfde wielen en banden kun je volgens Sensa op een gevarieerd parcours van elf minuten een winst behalen van dertig seconden, afhankelijk van je niveau. Bij de introductie van een racefiets zou dit de koptekst zijn geworden! Hier niet.

Volgens de metingen is het frame ook comfortabeler, maar Sensa meldt dat je dit waarschijnlijk niet opmerkt – in tegenstelling tot de invloed van de bredere banden en geometrie. De subtiele verschillen in uiterlijk zijn wél duidelijk: zet je de Evo en de XCR naast elkaar, dan is het net alsof je een oud en een nieuw model VW Golf bekijkt. Er zijn overeenkomsten, maar de XCR oogt duidelijk moderner. De vorm van de buizen, een iets ander lijnenspel met een wat langere, lager geplaatste bovenbuis, een lichte hertekening van het kenmerkende balhoofd. De zadelpen lijkt nog even dik.

Qua maat val ik een beetje tussen een M en een L in. Bij het ene merk is de L net te lang of te hoog (stack) voor mij, bij het andere pas ik amper tussen het zadel en het stuur van een M. De XCR in L met de 75 millimeter stuurpen voelt voor mij, met mijn 1 meter 77, qua lengte nog nèt goed. De bovenbuis staat wat hoog, wat me in eerste instantie het gevoel geeft dat ik op een te grote fiets rijd, maar eenmaal in het zadel verdwijnt dat. De fiets voelt stabiel en is ongetwijfeld iets minder speels dan de M (denk dus goed na over je maatkeuze!) maar stuurt nog steeds lekker strak, wat goed past bij de paden die je in Nederland krijgt voorgeschoteld. Niet te nerveus, niet te loom. Korte bochten zijn ondanks het voor mij wat grotere frame lekker aan te snijden. De voorkant reageert snel, maar niet nerveus. Natuurlijk voelt de L voor mij niet als een slalomski: daarvoor had ik dus de M moeten rijden.

MOOIERE LIJNEN

Eenmaal op de fiets is het snel duidelijk: het frame was stijf en is stijf. De reactie op de pedaalinput is goed. Vooral de

zitpositie is fijn: niet te veel druk op de handen, voldoende reach naar het stuur, een fijne positie ten opzichte van de pedalen. Dat alles leidt tot een verbeterde gewichtsverdeling tussen de wielen, wat ook van pas komt als je rechttuit stoemp. Allround bosfietsen!

Wat deze test extra interessant maakt, is dat Sensa op mijn verzoek ook de Evo (die overigens in het gamma blijft) heeft meegestuurd, zodat ik kan vergelijken. Dat doe ik op de MTB-route van Ermelo met een mix van korte bochten, wortels, *off camber*- en kombochten en ook snelle stroken. Daarbij rijd ik met dezelfde wielset en een vergelijkbaar vermogen. Wat direct opvalt is het verschil in nervositeit. De Evo hobbelt meer, stuurt nerveuzer in, reageert direct(er) op stuurbewegingen maar ook op de ondergrond: klappen komen harder door. Het voelt een beetje alsof de XCR een langere motorkap heeft. Het wiel staat duidelijk verder van je af en dat rijdt rustiger en comfortabeler. Daarbij stuurt de XCR nog steeds lekker strak, en zo kom je net wat relaxter bij de volgende bocht en rijd je makkelijk mooiere lijnen. De vorkhoek is flauwer, waarbij de moderne en stijvere vork zijn werk beter doet. Het bredere stuur (76 centimeter) zorgt voor meer controle en ligt met z'n 8 graden backsweep fijner in de hand dan het rechtere 72 centimeter 'smalle' alu stuur van de Evo. Op de Evo voel ik al na 20 minuten mijn handen licht tintelen, op de XCR niets daarvan. Door het diepere stuur en de lagere stack zit ik ook sportiever.

CONCLUSIE

De XCR biedt meer comfort, controle en flow en is voelbaar minder nerveus dan de Evo. Dat is ook fijn op rechte paden, waar de stabiliteit beter is, maar het is nog steeds een hardtail en niet de meest comfortabele. Een dunnere, langere zadelpen met wat flex zou de voor- en achterkant meer in balans kunnen brengen – en jou ook.

Al met al is de Fiori doorgroeid. Hij is volwassener geworden zonder in te leveren aan karakter en zet jouw input om in een rustige maar nog steeds directe rijervaring. Een boswielren-mountainbike pur sang! Sensa heeft er daarbij niet voor gekozen om de XCR – die in Nederland is ontworpen en wordt geassembleerd – onderscheidend te maken wat betreft de prijs: die is gemiddeld. Is enkel die prijs een probleem, kies dan de versie met alu wielen (3.799 euro) of de XCR Race (2.299 euro).



LINKSONDER: Fraaie cockpit met kabels die niet door het balhoofdlager lopen. RECHTS: Het stroeve zadelddek en de dikke zadelpen geven niet mee.



FIETS MTB-TEST SENSABIKES FIORI XCR ELITE

8,0

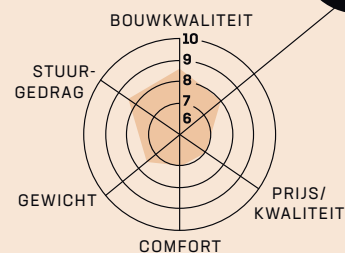
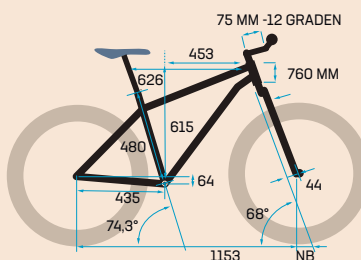
PLUS De geometrie van de XCR maakt hem geschikt voor een brede doelgroep en Nederland in het bijzonder. Geen revolutie maar evolutie: wat goed was, is beter geworden.

MIN Het zadel is te ruw en de zadelpen nogal stevig: een dunne, soepeler pen zou voor extra comfort kunnen zorgen.

EXTRA CONTENT ONLINE



Meer foto's, video's en uitgebreide geometrie vind je op fiets.nl/251147 of via deze QR-code.



PRIJS € 4.399,- / € 3.799,- met alu wielset

FRAME EN VOORVORK Carbon / RockShox SID Base 35, 100 mm

GEWICHT 10,7 kg

GROEP Shimano XT Di2 derailleur & shifter, verder Deore

WIELEN FFWD Outlaw Carbon

BANDEN Schwalbe Rick XC Pro Speed 2.4

ZADEL EN -PEN Selle Italia Model X Evo / Supra X Line

STUUR EN -PEN Ursus Magnus HX.01 cockpit, lengte 75 mm, breedte 760 mm, -12 graden,

MATEN S, M, L, XL

WEBSITE sensabikes.com