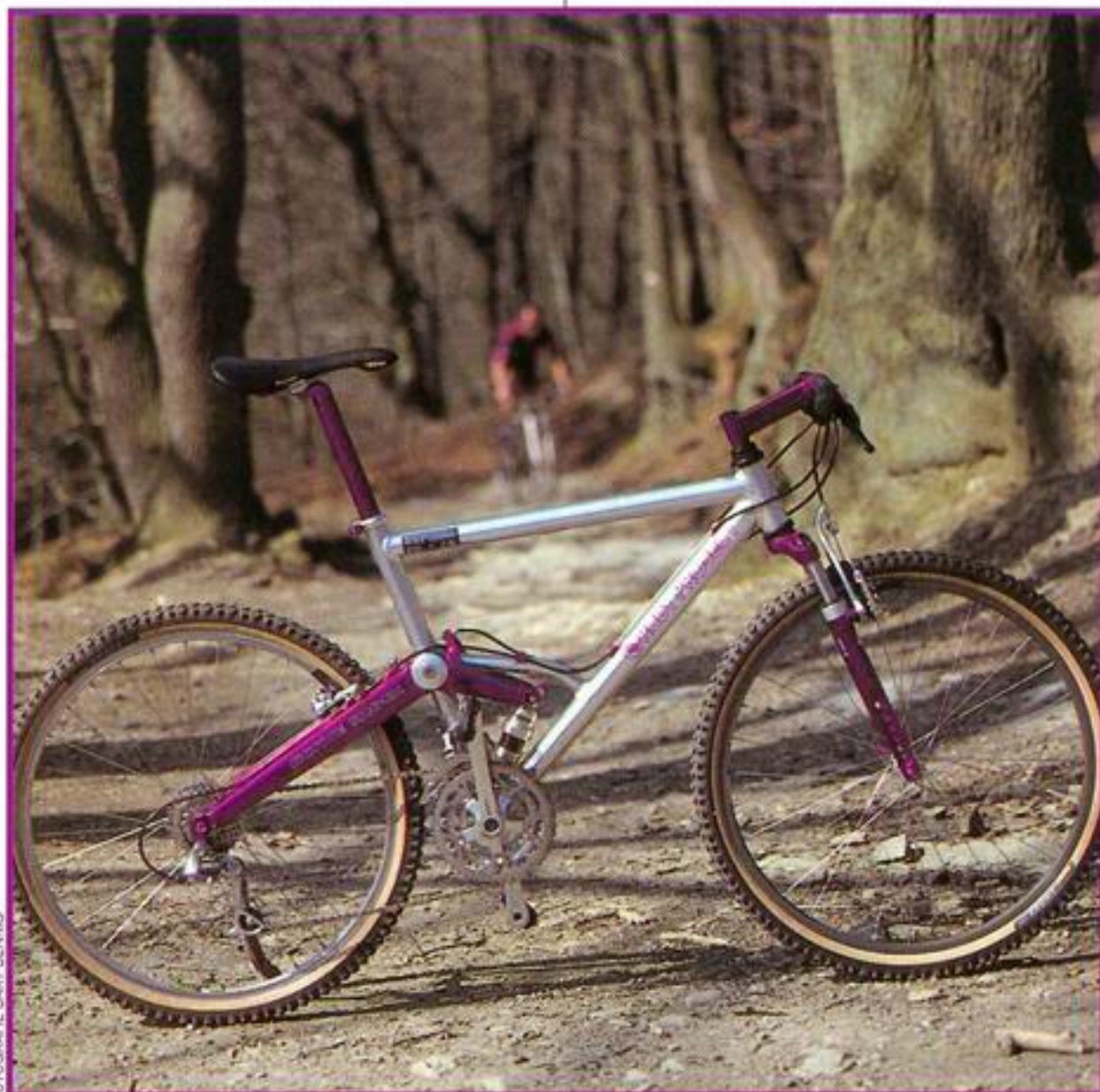


De naam 'Active Shock' siert de achtersvork, 'Marzocchi' vermeldt de demper en de voorvork. En de bovenbuis herbergt een sticker met 'World Champion Downhill '92-'93'. Onder de naam Rudy Project wordt deze speciaal voor downhill bestemde, volledig geveerde fiets in Nederland gevoerd.

Rudy Project is eigenlijk een Italiaans merk zonnebril. Ze maken de fietsen dan ook niet zelf, maar laten deze 'elders' produceren. Niet in Taiwan, maar in Italië en wel bij Verlicchi: een uit de motorwereld bekende constructeur van hoogwaardige aluminium monocoque frames. oor het Zwitserse S-Bike - waarvoor nog steeds een aantal onderdelen gefabriceerd wordt - werd het bedrijf betrokken bij de tweewielers zonder 'hulpmotor'. Verlicchi biedt zijn frames in de hele wereld aan en je vindt de fietsen dan ook onder verschillende merknamen. Vorig jaar kwam er een full suspension model op de markt. Ontworpen door de eveneens Italiaanse firma Marzocchi, fabrikant van ondermeer veringsystemen voor twee- en vierwielers. Het frame werd eerst grondig getest voordat het in de winkel verscheen. De Amerikaan Dave Cullinan diende als testpiloot en niet zonder succes. Op een Iron Horse ('made by Verlicchi') maakte hij de bergen rond het Canadese Bromont onveilig door héél hard naar beneden te razen en zo wereldkampioen downhill te worden.

Aluminium frame. Het TIG gelaste frame is ontworpen rond de vering. De drie hoofdbuizen zijn van 7000 serie aluminium. Stijfheid werd verkregen door de buizen oversized te maken en de schuine buis bij het balhoofd en het bracket te ovaliseren. De drie buizen zijn behoorlijk oversized, evenals het balhoofd. De kabelgeleiders zijn door middel van popnagels aan het frame bevestigd. De achterremkabel en de kabel van de achterderailleur lopen boven langs de schuine buis. De derailleurkabel wordt aan de bovenzijde langs het draaipunt van de swingarm geleid; de achterremkabel loopt door een hol buisje dóór de staande buis. De voorderrailleur wordt bediend door een kabel die onder het bracket doorloopt: door de plaatsing van het veerelement is een top pull derailleur niet mogelijk. De swingarm is van aluminium



FOTOGRAFIE BART BENNIS

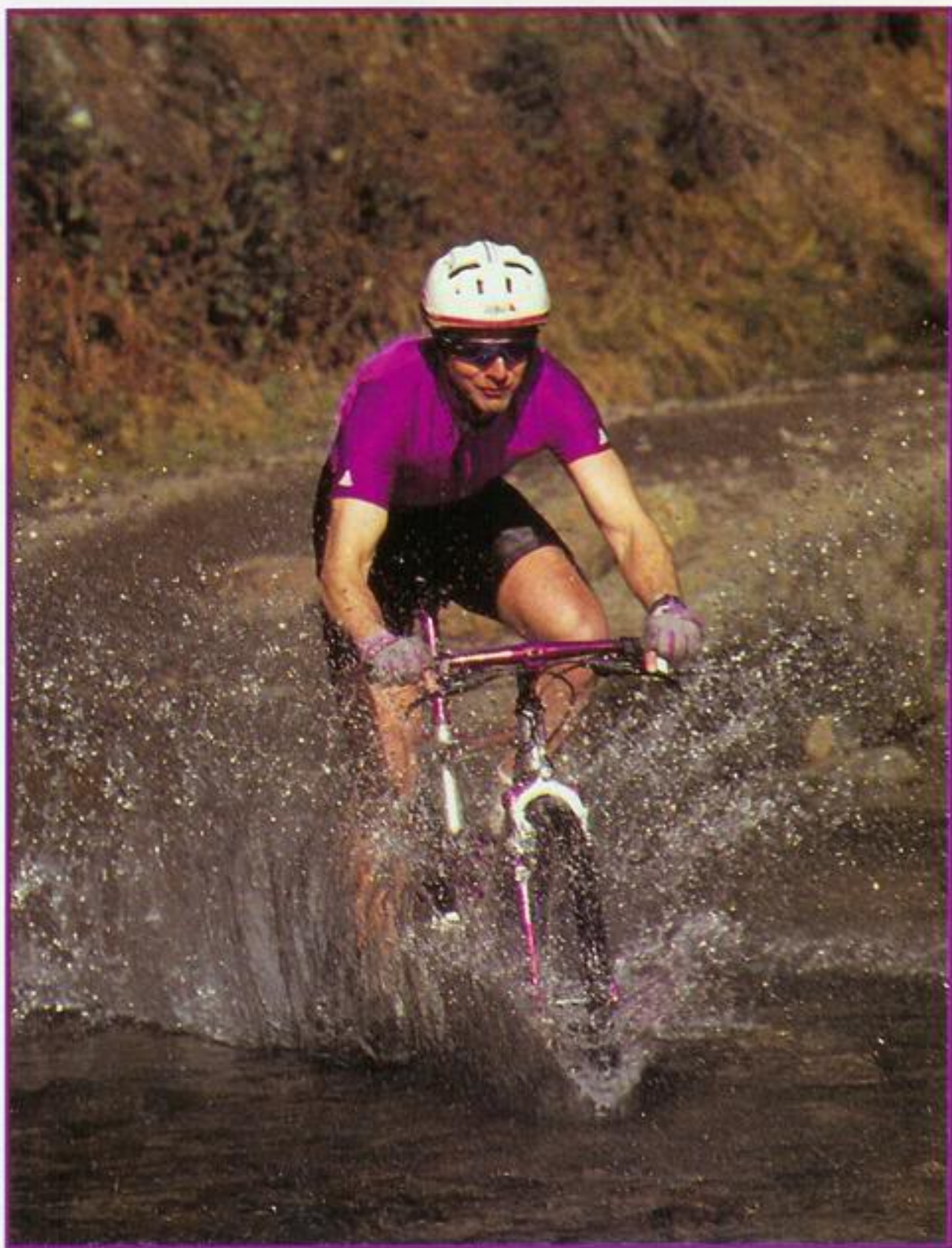
uit de 6000 serie en draait in een glijlager met een teflon coating. Het veerelement steunt aan de onderzijde tegen het bracket en is aan de bovenzijde ca. 15 centimeter vóór het draaipunt van de swingarm geplaatst. De andere onderdelen zijn eveneens van aluminium en dragen het Verlicchi stempel. Overigens wordt het keurig afgewerkte frame inclusief achtersvork - en demper - los verkocht en kun je de zadelpen, quick release, stuur en stuurpen en verende voorvork in één kleur geanodiseerd als kit kopen. Dit gebeurt via de dealer die de fiets op kan bouwen. Het frame is ook zonder bestickering leverbaar; enkele dealers verkopen de fiets onder eigen naam. De testfiets had een

mooie combinatie van blank aluminium met lila; een zwart hoofdframe met blauwe onderdelen is ook leverbaar. De fiets was afgemonteerd met een mix van Shimano Deore DX en XT, Smoke Lite 1.9 banden, Sun Chinook 32 gaats velgen, Flite zadel en Ringlé snelspanners. Een bidonhouder monteren is onmogelijk: er is geen ruimte en het frame heeft dan ook geen nokjes. Compleet woog de fiets 12,8

kilo, mooi voor een compleet geveerde fiets. Een los frame zonder vork weegt (volgens opgave) 2500 gram.

Marzocchi Oleopneumatico. Centraal staan de veerelementen van Marzocchi. De voorvork is een XC 400, een oliegedempte en luchtgeveerde vork. Veerweg is ruim 4 cm en het gewicht van de vork is 1492 gram. De opbouw van deze nieuwe vork wijkt weinig af van de eerste vork van Marzocchi, de Starfork. Zo zijn de poten nog voorzien van afzonderlijke ventielen waarmee je de druk kunt opvoeren. De werking van de vering en demping is echter stukken beter dan bij de oude vork die vooral moeite had met kleine obstakels. Daarnaast is het gewicht afge-

Profiel Rudy Project

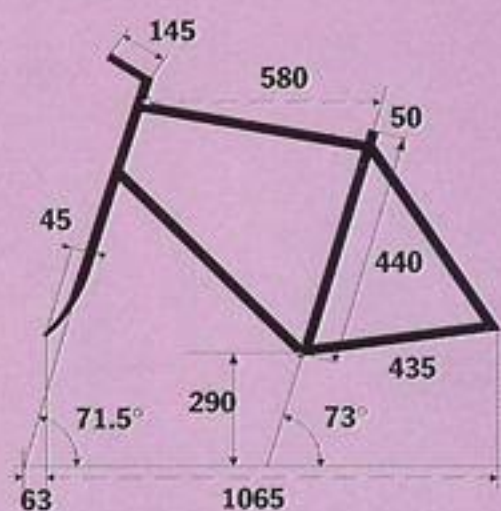


ANNO PIETERSE

nomen (ca. 70 gram) door o.a. gaten te boren in de aluminium buitenpoten en gebruik te maken van lichter metaal voor het kroonstuk. Hoewel de vork bekend staat als een vork voor sportief gebruik (d.i. hard rijden met concessies aan het comfort), was met een druk van 3,5 bar per poot het comfort zeer acceptabel. Wel gaan de poten wat aan het 'dansen' bij bergop rijden. Als je de druk met 0,5 bar verhoogt, is het 'bal' snel over. Daarnaast bleek de vork stukker stijver dan de eerste Marzocchi's. De gemonteerde Brakebooster hielp ook mee; wat voor capriolen we ook uithaalden, de remblokken werden niet geraakt. In het bijgeleverde instructieboekje worden richtlijnen gegeven voor

het onderhoud van de vork. Er wordt uiteraard groot verschil gemaakt tussen wedstrijdgebruik en recreatiegebruik. Iemand die competitie bedrijft wordt bijvoorbeeld aangeraden na 20 uur 'wedstrijd' de olie te wisselen. Voor de toerfietser geldt dit in veel mindere mate: de importeur raadt aan slechts éénmaal per jaar de olie te verwisselen en de vork na te laten kijken. Het beste kan dit gebeuren bij een Marzocchi Suspension Center (d.i. de dealer) aangezien er speciaal gereedschap nodig is voor (de-)montage. Het veerelement voor de achterzijde heeft de code AOO33 meegekregen. Het is een zogenoemd monoshock element met een veerweg van 20 en 23 mm (naar keuze).

SPECIFICATIES



Frame en vork

7000 aluminium hoofdbuizen, oversized (38, 35 en 48 mm) TIG-gelast. Kabelgeleiders gepopnageld. Aluminium swingarm. Monoshock achterdemper. Verticale achterpatten. XC 400 verende voorvork, olie gedempt, luchtgeveerd. Quick release met losse zadelpenlug. Vorkkroon, onderpoten, swingarm, alu stuur en stuurpen, zadelpen in één kleur geanodiseerd.

Afmontage

Shimano Deore DX (naven, crankstel met SG-X bladen, 175 mm cranks, remmen met M-systeem, 13-28 freewheel, HG ketting) en XT (Rapid Fire Plus hendels, derailleurs, pedalen, balhoofd). Cassette trapas, Sun Chinook 23 mm velgen, 32 dubbele butted spaken, Panaracer Smoke Lite 1.90 banden, Ringlé snelspanners, Selle Italia Flite zadel, ODI handvatten.

Maten en gewicht

17-19-20,5 inch/12,8 kilo (bij 19 inch).

Prijs/Garantie

Frame zonder voorvork met swingarm en demper f 2.195,-, XC 400 voorvork los f 899,- (geanodiseerd f 949,-), samen met stuurpen, stuur, zadelpen en klem in een kleur f 1.095,-. Achterdemper f 495,-. Complete fiets zoals getest, ca. f 4.500,-/2 jaar garantie op frame, vork en demper.

Importeur

Bike Company Europe, Herenweg 29 L, 2105 MB Heemstede, tel. 023-287493.

et Downhill



Marzocchi XC 400 voorvork.

Dit lijkt niet veel, maar je moet bedenken dat door de hefboomconstructie de veerweg van het achterwiel ca. driemaal zoveel is (dus bijna 6 cm). Het uit staal en aluminium vervaardigde element is ca. 14 cm lang en weegt slechts 345 gram. Ook hier zorgt de olie voor de demping en lucht voor de vering. Er zit een wat moeilijk bereikbaar ventiel bovenop de demper. Minimaal 9 bar en maximaal 12 bar wordt aangeraden, afhankelijk van het gewicht van de piloot en de terrein-omstandigheden. Voor een rijder van 70 kilo leverde 9 bar een uiterst comfortabel veergedrag op. Neem je plaats op de fiets, dan veert de achtervering direct iets in. Het kleine dempertje deed goed zijn best en slokte kleine en grote obstakels goed op. Ook in zeer ruw terrein bleef de demping ruim voldoende; van doorslaan was absoluut geen sprake. Volgens de



Draaipunt in de zitbuis, monoshock Marzocchi demper, kabel dóór zitbuis.

importeur wordt de losse demper ook goed verkocht aan mensen die een ligfiets bouwen. Door het kleine formaat is hij makkelijk in te bouwen.

Naar beneden. De fiets is speciaal bedoeld voor downhill. De geometrie is met een balhoofdhoek van $71,5^\circ$ en een zitbuishoek van 73° behoorlijk allround. De afstand tussen het bracket en de achteras is 43,5 cm en de fiets heeft een wielbasis van 106,5 cm. De zit op de fiets is uiter-aard sportief; een bovenbuis van 58 cm met een 14,5 cm stuurpen levert een gestrekte zit op. Dit is ook noodzakelijk voor een

kwam; een licht energieverlies trad duidelijk op bij hard aanzetten. Ook bij het naar boven rijden speelde dit mee. En het gewicht van bijna 13 kilo maakt de fiets niet tot een klingeit. Bij een downhill fiets speelt het gewicht echter een andere rol dan bij een 'normale' ATB; wie hard wil dalen, is beter af met méér gewicht.

Wie vooral in vlak Nederland vertoeft kan wellicht met deze fiets minder goed uit de voeten. Een ongeveerde fiets - met eventueel een geveerde voorvork - levert, sportief gezien, een beter rendement. Wie rustig wil rijden en gesteld is op comfort

Volledig geveerd voor veilig afdalen

afdaal-fiets; een te korte zit in combinatie met steile hoeken levert onherroepelijk duikelingen over het stuur op. Met een volledig geveerde fiets kun je hard en vooral veilig afdalen. Tijdens de testritten in en rond Spa toonde de Rudy Project zich naar beneden dan ook van zijn beste zijde. Wel is de achtervork niet overdreven stijf wat vooral op vlak terrein naar voren

en tevens een zéér snel uitzijnde bike wil berijden, kan het Verlicchi frame zeker op laten bouwen. En uiteraard is de fiets bij uitstek geschikt voor diegenen die zich frequent naar beneden laten storten en na, of liever nog vóór, Cullinan beneden aan willen komen. En dat natuurlijk zonder te vallen...

Menno Grootjans