



DUTCH ID PHANTOM: vertrouwd karakter, volledig vernieuwd

VOS Travel: De mooiste kilometers beginnen
waar het dagelijkse leven stopt

Mäx & Mäleon vindt de driewielige
cargobike opnieuw uit

FONGERS.

Een oerhollands
fietsmerk met
keuze uit meer dan
80 verschillende
e-bikes!

FONGERS
E-Transporter N3

Prijs vanaf

€1199,-



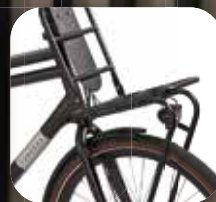
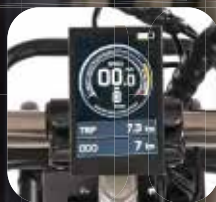
FONGERS®

Distributed by Matrabike



STIJLVOL BOODSCHAPPEN DOEN OF NAAR JE WERK MET DE FONGERS E-TRANSPORTER N3

Prijs vanaf €1199,-



Een krachtige en stijlvolle elektrische transportfiets, ideaal voor woon-werkverkeer en dagelijkse boodschappen. Met de 250W MXUS voorwielmotor en 5 ondersteuningsstanden heb je altijd de juiste hulp. De onderhoudsvrije Shimano Nexus 3 naafversnellingen en betrouwbare rollerbrakes zorgen voor comfortabel en veilig fietsen. Compleet met overzichtelijk LCD-display, heldere LED-verlichting, handige voordrager, dubbele standaard en stuurslot. Hoge kwaliteit voor een aantrekkelijke prijs, klaar om op te stappen en weg te rijden.

- Hoogste klantwaardering in de fietsenbranche in België en Nederland
- 2 Jaar garantie
- Garantie uit te breiden door middel van servicepakketten



GRATIS
ophalen
& brengen
binnen de
garantieperiode!

★ Trustpilot



TrustScore 4.7
5.954 reviews

Matrabike Sint-Martens-Latem (BE)

Kortrijksesteenweg 70, 9830 Sint-Martens-Latem, België. Telefoon: 03 888 09 90

Matrabike Rumst (BE)

Antwerpsestraat 83, 2840 Reet (gemeente Rumst), België. Telefoon: 03 888 09 90

Matrabike Waalwijk (NL) Online (NL + BE)

Gompenstraat 21, 5145 RM Waalwijk, Nederland. Telefoon: 0416 - 34 20 12

matrabike

AL 35 JAAR VAN FABRIKANT NAAR KLANT!

KIJK VOOR ALLE E-BIKES,
ACCESSOIRES EN VEEL MEER
OP MATRABIKE.BE

Wilt u volgende week al uw nieuwe fiets in huis? Stuur dan nu een e-mail naar: service@matrabike.be

DOSSIER

ELEKTRISCHE KOERSFIETSVERGELIJKING 2026

10-25

DUTCH ID PHANTOM 6-7	TEST GIANT EXPLORE E+ 0 52-53	TEST REANY W1 DAILY 78-79
INTRO TESTREVIEWS 31	TEST GRANVILLE COMFORT+ N3 54-55	TEST NIJLAND SUELO 80-81
3T E-ULTRA EN E-EXTREMA 32-33	TEST VANDIJCK ORION 56-57	TEST REANY N1 GT 82-83
TEST RIESE & MÜLLER NEVO5 34-35	TEST VELLO VIA+ 58-59	INTRO ACCESSOIRES 85
TEST FONGERS NOLA 36-37	TEST KLEVER N PINION 45 60-61	BUSCH + MÜLLER TURNTEC T2 89
TEST ROTWILD 40-41	TEST VANRAAM EASY RIDER COMPACT+ 62-65	ADCOUNTXX EN FIETSZEKER 91
TEST RAYMON VARNO 42-43	TEST LACROS VOLTE 67-69	KBC FIETSLIASING 94-97
TEST STARLY CITY PRO WAVE 45-47	TEST JOOLS TEN 70-71	BAFANG 99-103
TEST STROMER ST3 48-49	TEST OXFORD CARGO INTUBE 72-73	VREDESTEIN 106
TEST GAZELLE GRENOBLE C5+ FIRST EDITION 50-51	HF CHRISTIANSEN 74-77	ABUS URBAN-I 4.0 107

KEEGO
110-111

LOKKO
113

MR. DRY
115

INTRO OP BEZOEK BIJ...
117

MÄX & MÄLEON
118-123

OPMAET FIETSEN
126-131

INTRO REIZEN
135

VOS TRAVEL
137-153

FORSTHOFALM
156-163

FLY AND BIKE
167-171



Cover ©

JAARGANG 2
september 2026
NUMMER 11

Uitgeverij AMG p/a Event&Expo
Coupure Rechts 88 - 9000 Gent

WEB: www.e-bikemagazine.be

FREQUENTIE: 4 keer/jaar

REDACTIE: Dominique Sergant, Slim Abid,
Marijn Bogaert

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:
Erik De Ridder,
Uitgeverij AMG p/a Event&Expo

ART SUPERVISOR: Bert Wagemans

SALES:
Erik De Ridder, tel.: +32 (0) 486 13 13 13,
e-mail: edr@amg-magazines.be
e-mail: iv@exclusief.be

TRAFFIC: Hilde De Ridder –
e-mail: hilde@hdr.be

COPYRIGHT: Niets uit deze uitgave mag
worden overgenomen, vermenigvuldigd of
gekopieerd zonder uitdrukkelijke
toestemming van de uitgever.

ABONNEMENT: 50 euro (verzendingskost
inclusief, 4 edities – jaarlijks opzegbaar) te
bestellen via Hilde De Ridder – e-mail:
hilde@hdr.be


HET BELGISCH E-BIKE MAGAZINE

Dutch ID Phantom

Vertrouwd karakter, volledig vernieuwd



Sommige fietsen hoef je niet opnieuw uit te vinden. Je moet ze vooral op de juiste punten beter maken. Dat is precies wat Dutch ID doet met de vernieuwde Phantom. Het bekroonde en best-verkochte model binnen het gamma krijgt geen oppervlakkige facelift, maar een grondige technische en esthetische doorontwikkeling. Het resultaat is een e-bike die trouw blijft aan het vertrouwde Phantom-karakter, maar tegelijk klaar is voor fietsers die meer comfort, meer actieradius en krachtigere ondersteuning verwachten.

Het eerste wat opvalt, is het volledig herziene frame. Dutch ID koos voor een slankere en strakkere vormgeving, zonder de robuuste uitstraling van de Phantom verloren te laten gaan. De integratie van componenten speelt daarbij een belangrijke rol. Zo is de verlichting subtiel verwerkt in de balhoofdbuis en loopt de riemaandrijving door de verhoogde achterbrug. Het zijn details die niet alleen voor een verzorgde uitstraling zorgen, maar ook onderstrepen hoe sterk Dutch ID inzet op een geïntegreerd totaalconcept.

Een belangrijke vernieuwing zit verscholen in het frame: er is voortaan ruimte voor een accu tot 800 Wh. Voor wie zijn e-bike dagelijks gebruikt voor woon-werkverkeer, langere recreatieve ritten of fietsvakanties betekent dat vooral meer vrijheid. Een grotere accucapaciteit maakt langere afstanden mogelijk en vermindert de noodzaak om onderweg of na iedere rit opnieuw te laden. Tegelijk slaagt Dutch ID erin om die grotere batterijcapaciteit in het frame te verwerken zonder dat de fiets zijn elegante silhouet verliest.

Minstens even belangrijk is de komst van de nieuwe Bosch Performance Line PX-motor. Met een koppel van 90 Nm positioneert die zich als een krachtige aandrijving voor fietsers die ook op hellingen, bij tegenwind of met extra bagage veel ondersteuning willen. Dutch ID benadrukt daarbij niet alleen de pure kracht, maar vooral de natuurlijke manier waarop die ondersteuning wordt opgebouwd. Dat past bij het karakter van de Phantom: sportief genoeg om vlot vooruit te gaan, maar in de eerste plaats ontwikkeld voor comfortabel en ontspannen dagelijks gebruik.



Ook de geometrie werd verfijnd. Een premium e-bike moet immers niet alleen goed ogen of technisch sterk zijn, hij moet vooral vertrouwen geven zodra je ermee vertrekt. De vernieuwde Phantom mikt daarom op een combinatie van wendbaarheid en stabiliteit. In druk stadsverkeer moet hij gemakkelijk te manoeuvreren zijn, terwijl hij tijdens langere ritten een rustig en voorspelbaar rijgedrag moet behouden.

Die aandacht voor gebruiksgemak loopt als een rode draad door het concept. De riemaandrijving past daar perfect bij. Een riem vraagt weinig onderhoud, werkt stil en vermijdt het typische kettingvet op broekspijpen of handen. In combinatie met de verzorgde integratie van kabels, verlichting, aandrijving en batterij krijgt de Phantom een moderne uitstraling zonder overdadig futuristisch te worden.



Dat laatste is misschien wel een van de sterkste eigenschappen van Dutch ID. Het Nederlandse merk kiest niet voor design dat zo opvallend mogelijk moet zijn, maar probeert comfort, kwaliteit en tijdloze vormgeving te combineren. De Phantom is daardoor geen e-bike die uitsluitend indruk wil maken in de showroom. Hij is bedoeld als fiets waarmee iedere dag gereden kan worden: naar het werk, door de stad, naar de winkel of gewoon voor een lange ontspannen tocht wanneer er tijd is.

Met de vernieuwde Phantom schuift Dutch ID zijn succesmodel technisch duidelijk een generatie vooruit. Meer batterijcapaciteit, 90 Nm aan Bosch-ondersteuning, een vernieuwd frame en een reeks subtiel geïntegreerde details moeten ervoor zorgen dat de fiets niet alleen modern oogt, maar vooral beter rijdt en gemakkelijker in het dagelijkse leven past.

De nieuwe Dutch ID Phantom komt vanaf eind augustus op de markt. E-bike Magazine neemt hem uiteraard zelf onder handen: in onze oktobereditie onderwerpen we de vernieuwde Phantom aan een uitgebreide praktijktest. Dan moet blijken of de combinatie van het nieuwe frame, de grote accu, de krachtige Bosch Performance Line PX en de verfijnde geometrie de verwachtingen ook op de weg volledig kan waarmaken.

Tekst: Erik De Ridder
Foto's: Dutch ID

info
<https://dutch-id.nl/>



 **GVT**
AUTO SHIFT

RG E510.D

5-speed auto/manual
e-shift gear hub

BAFANG

BE CLEAN. BE FREE.



M410 Drive System



bafang-e.com

Elektrische koersfiets- vergelijking 2026

Vijf topmodellen op de proef



Vijf topmodellen getest op klimmen, snelheid, comfort, bereik, gewicht en prijs

Elektrische koersfietsen vormen een kleine maar bijzonder interessante niche. Ze richten zich op fietsers die het pure gevoel van een koersfiets willen behouden maar op steile hellingen, tijdens lange ritten of op mindere dagen graag extra ondersteuning krijgen. De techniek is sterk geëvolueerd. Motoren zijn kleiner en verfijnder geworden, batterijen verdwijnen haast volledig in het frame en soms is nauwelijks nog te zien dat het om een elektrische fiets gaat.



Toch zijn de verschillen groot. De ene constructeur kiest voor een zo laag mogelijk gewicht en een natuurlijke ondersteuning. Een ander merk geeft voorrang aan motorkracht en batterijcapaciteit. Midden- en achterwielmotoren, carbon en aluminium frames en uiteenlopende accucapaciteiten zorgen voor een bijzonder gevarieerd aanbod. Daarom brachten we vijf uitgesproken modellen samen voor de eerste elektrische koersfietsvergelijking van 2026.



De BH iRS1, Canyon Endurace:ONfly, Olmo E-BRO 3.0 en Thompson BC-S namen het rechtstreeks tegen elkaar op. De 3T eExtrema Italia vervulde de rol van benchmark. Met zijn brede banden en achterwielmotor vertrekt hij vanuit een andere filosofie maar net daardoor toont hij hoeveel invloed banden, gewicht en aandrijving op het eindresultaat hebben.

We stuurden alle fietsen over hetzelfde parcours van 7,8 kilometer met korte steile hellingen, langere beklimmingen, snelle afdalingen, vlakke stroken en enkele typisch Vlaamse kasseien. Onderweg beoordeelden we de klimprestaties, snelheid zonder ondersteuning, snelheid bergaf, batterijcapaciteit, gewicht, comfort, totale tijd en prijs. Iedere categorie leverde punten op. Het resultaat werd een spannende vergelijking waarin pure prestaties belangrijk waren maar waarin ook duidelijk werd dat de beste fiets op papier niet automatisch voor iedere fietser de beste keuze is.

Vijf elektrische koersfietsen, vijf verschillende visies

Wie de vijf fietsen naast elkaar ziet, merkt meteen dat elektrische ondersteuning niet noodzakelijk tot één vast recept leidt. Elke fabrikant legt andere accenten en probeert een eigen evenwicht te vinden tussen prestaties, gewicht, autonomie, comfort en prijs. Dat maakt deze vergelijking interessanter dan een eenvoudige confrontatie van motorvermogens. De cijfers vertellen veel maar pas op de weg wordt duidelijk wat ze werkelijk betekenen.

De 3T eExtrema Italia is het buitenbeentje van het gezelschap. Het Italiaanse carbon frame is bijzonder verzorgd afgewerkt en de kabels zijn haast volledig aan het zicht onttrokken. De testfiets stond op erg brede gravelbanden. Daardoor bood hij veel comfort en vertrouwen maar op papier betekende die keuze ook extra rolweerstand. De fiets werd daarom niet als rechtstreekse favoriet naar voren geschoven maar als referentiepunt waartegen de vier meer uitgesproken koersfietsen konden worden afgezet.

De 3T gebruikt de Mahle X20, een compacte achterwielmotor met 65 newtonmeter koppel en ongeveer 275 watt vermogen. Het systeem wordt gevoed door een batterij van 350 wattuur die met een externe accu van 173 wattuur kan worden

Ontdek de Olmo E-grit 2.0 LIMITED EDITION

met de gloednieuwe Polini EP3+ GP EVO2



• Frame met uniek Italiaans ontwerp

• Uniek kleurdesign voor deze special edition

• Olmo carbon wielen by Miche

• Maximale lichtheid

• Met of zonder verende vork

• Deda Alanera aero stuur

• Batterij

- 500wh +250wh extender
- 630 wh

• Krachtige Polini EP3+ GP EVO2 met 90Nm motor (650W)

- 3jaar garantie op motor
- beperkt tot 3000stuk (genummerd)
- directe connectie met strava
- digitaal lock via app
- directe firmware update via app

www.olmo-bikes.eu

info@olmo-bikes.eu



Vind je dealer & kom testen





uitgebreid. Een achterwielmotor heeft een heel eigen karakter. De ondersteuning komt rechtstreeks vanuit het achterwiel en het systeem kan licht en discreet worden geïntegreerd. Op het vlakke voelt dat vaak aangenaam en natuurlijk aan. Op lange of erg steile hellingen kan een middenmotor zijn kracht echter efficiënter via de versnellingen overbrengen. Dat verschil zou tijdens de test duidelijk voelbaar worden.

Met een gewicht van 13 kilogram is de eExtrema Italia ondanks zijn brede banden behoorlijk licht. De geteste uitvoering kost 9.916 euro en met de duurdere afmontage loopt dat bedrag op tot 12.762 euro. Daarmee was dit de duurste fiets van de vergelijking. De 3T toont vooral hoe aantrekkelijk een veelzijdige en comfortabele elektrische sportfiets kan zijn voor wie niet uitsluitend op snelheid jaagt.

De BH iRS1 kiest voor een andere aanpak. Dit is een uitgesproken sportieve elektrische koersfiets met een aerodynamisch carbon frame en een krachtige middenmotor. De SEG-aandrijving levert 55 newtonmeter en maximaal 500 watt piekvermogen. De geïntegreerde batterij heeft een capaciteit van 630 wattuur. Met een externe batterij van 180 wattuur kan de totale capaciteit zelfs tot 810 wattuur stijgen. Daarmee biedt de BH de grootste maximale batterijcapaciteit van het volledige deelnemersveld.

Dat grote energiereservoir is opmerkelijk omdat het gewicht beperkt blijft tot 13,9 kilogram. De combinatie van een carbon frame, krachtige aandrijving en grote batterij maakt de iRS1 tot een bijzonder compleet pakket. De Shimano Ultegra Di2-groep met twee keer twaalf versnellingen past bij zijn sportieve karakter. Ze biedt voldoende bereik voor steile beklimmingen maar laat tegelijk toe om op snelle stroken en in afdalingen druk op de pedalen te blijven zetten. De fiets wordt in Spanje gebouwd en kost in de geteste uitvoering 7.999 euro.



benno®

Benno Bikes biedt veelzijdige
familiefietsen die met je meegroeien.

Vervoer moeiteloos twee kinderen
en transformeer hem daarna tot
een dagelijkse cargobike.



Dankzij de 24-inch wielen en
het doordachte design is hij praktisch,
comfortabel en klaar voor elke rit.



www.bennobikes.com



Waar de BH veel vermogen en autonomie in een relatief lichte constructie samenbrengt, legt de Canyon Endurance:ONfly de lat nog nadrukkelijker bij gewicht en natuurlijk fietsgevoel. De testfiets weegt slechts 10,4 kilogram en is daarmee met ruime voorsprong de lichtste deelnemer. Canyon biedt zelfs een uitvoering aan die onder 10 kilogram blijft. Daarmee komt een elektrische koersfiets verrassend dicht in de buurt van het gewicht van sommige klassieke koersfietsen.

Om dat te bereiken gebruikt Canyon de compacte TQ-middenmotor. Die weegt ongeveer 1,1 kilogram en levert 40 newtonmeter koppel met een piekvermogen van 200 watt. De batterij van 290 wattuur is duidelijk kleiner dan die van de krachtigere concurrenten. Met een externe accu kan de totale capaciteit tot ongeveer 450 wattuur worden verhoogd. Het systeem is dus niet ontwikkeld om de fietser met zoveel mogelijk kracht naar boven te duwen. De bedoeling is veeleer om de eigen inspanning subtiel aan te vullen en het karakter van een gewone koersfiets zoveel mogelijk te behouden.

De integratie is bijzonder verzorgd. De verlichting is voor- en achteraan ingebouwd, de kabels zijn weggewerkt en op het stuur zitten discrete bedieningsknoppen. De Shimano Ultegra Di2-aandrijving en de vele carbon onderdelen passen bij de ambitie om gewicht te besparen. De geteste uitvoering kost 6.999 euro. Daarnaast bestaat een versie vanaf 4.499 euro en een lichte topuitvoering van 9.999 euro. De filosofie blijft dezelfde: zo weinig mogelijk afstand creëren tussen een elektrische en klassieke koersfiets.

De Olmo E-BRO 3.0 bevindt zich aan de andere kant van het spectrum. Met zijn gewicht van 16 kilogram is hij de zwaarste deelnemer maar tegelijk beschikt hij over de krachtigste motor. De Polini EP3+ GP levert 70 newtonmeter en maximaal 500 watt piekvermogen. De batterijcapaciteit bedraagt 750 wattuur. Gewicht besparen was hier duidelijk minder belangrijk dan veel kracht en een groot bereik aanbieden.

Olmo gebruikt geen volledig carbon frame zoals de meeste andere deelnemers. Dat draagt bij aan het hogere gewicht maar zorgt ook voor een stevige basis rond de krachtige motor en grote batterij. De Polini-aandrijving is ontwikkeld met prestaties in het achterhoofd en laat meteen voelen dat er meer potentieel aanwezig is dan de wettelijk toegelaten ondersteuning tot 25 kilometer per uur. Voor deze vergelijking was de fiets uiteraard correct begrensd. Toch is de reserve van het systeem duidelijk merkbaar zodra de weg omhoog loopt.



THOMPSON

 BELGIAN BIKE POWER
since 1921

1

MODEL

Kies het model
dat best bij u past.

2

KLEUR

Bepaal het ontwerp, stel je kleuren
samen en kies de afwerking.
Enkel speciale kleuren of technieken
resulteren in een opleg.

3

AFMONTAGE

Zowel de aandrijving alsook
de wielen kan gekozen worden.

4

OPTIES

Ga er dieper op in en selecteer
de opties van uw keuze of
personaliseer uw fiets gratis.

BE CREATIVE - DESIGN YOUR BIKE

Stel jouw perfecte fiets helemaal zelf samen!

Bij ons krijg je de volledige vrijheid om een fiets te creëren die écht bij jou past.
Dankzij onze gebruiksvriendelijke ****online configurators**** ontwerp je in enkele klikken
jouw droomfiets. Kies uit unieke designs, ****duizenden kleurcombinaties****, verschillende
afmontages en tal van extra opties om jouw fiets volledig te personaliseren.

Of je nu gaat voor sportief, stijlvol of volledig op maat ****jij bepaalt elk detail****.

Start vandaag nog met configureren en ontdek hoe leuk en eenvoudig
het is om jouw ideale fiets tot leven te brengen!

OPTIES

Premium pack
Batterijen
Display
Aandrijving

KLEUREN

Kleuren
Speciale Effecten
Finish



OPTIES

Zadel / Stuur / Stuurpen

ONTWERP

Kleuren
Speciale Effecten
Finish

WIELEN

AANDRIJVING



Start hier de configuratie van uw fiets.



MADE IN BELGIUM

BE CREATIVE - DESIGN YOUR BIKE



BC-E
CITY
SUV



BC-X
CITY
SUV
MTB



BC-S
ROAD
GRAVEL
URBAN



RACE
FALCON
GRAMMONT SL2



GRAVEL
GR-2

www.thompson.be

Thompson NV, Zoning Ouest 8, 7860 Lessines - Belgium
info@thompson.be



De fietsen van Olmo en de motoren van Polini worden in Italië gemaakt. De geteste E-Bro 3.0 kost 7.995 euro al zijn er goedkopere uitvoeringen beschikbaar. BH en Olmo leggen allebei de nadruk op prestaties en autonomie. BH combineert die ambitie met een laag gewicht terwijl Olmo zonder schroom voor een zwaarder en bijzonder krachtig totaalpakket kiest.

De Thompson BC-S sluit het rijtje af en brengt een duidelijke Belgische inbreng in de test. De basisversie kost 5.899 euro. Via de uitgebreide configurator van Thompson kan de fietser verschillende onderdelen en afwerkingsniveaus kiezen. De uitvoering uit onze test kwam uit op 6.299 euro en was daarmee nog altijd de goedkoopste van de vijf geteste fietsen.



Het frame is van aluminium en de aandrijving wordt verzorgd door de vernieuwde Bosch Performance Line SX. Die middenmotor levert 60 newtonmeter en een hoog piekvermogen van 600 watt. De standaardbatterij heeft een capaciteit van 400 wattuur. Met de externe uitbreiding van 250 wattuur komt het totaal op 650 wattuur. De combinatie biedt voldoende reserve voor langere ritten zonder dat de fiets overdreven zwaar wordt.

De geteste BC-S weegt 14,4 kilogram. Dat is meer dan de carbon modellen van Canyon, 3T en BH maar voor een elektrische koersfiets met aluminium frame blijft het verdienstelijk. Carbon velgen en een carbon cockpit helpen om het gewicht te drukken. De Shimano Ultegra Di2-aandrijving telt één keer twaalf versnellingen. Op heel hoge snelheid is het bereik daardoor iets beperkter dan bij een systeem met twee kettingbladen. De Thompson staat voor een krachtige en aanpasbare elektrische koersfiets met een scherpe verhouding tussen prijs en uitrusting.

Een compact parcours dat geen zwakke plekken verbergt

Een elektrische koersfiets beoordelen doe je niet uitsluitend aan de hand van de technische fiche. Koppel, piekvermogen en batterijcapaciteit vertellen niet hoe natuurlijk de ondersteuning op gang komt, hoeveel weerstand de fiets boven 25 kilometer per uur veroorzaakt of hoe zeker hij aanvoelt op kasseien. Daarom kozen we een gevarieerd traject waarop alle eigenschappen konden worden aangesproken.

Het parcours van 7,8 kilometer was niet uitzonderlijk lang maar bevatte voldoende afwisseling. Korte steile stroken testten hoe snel een motor zijn maximale ondersteuning levert. Langere beklimmingen maakten duidelijk of het systeem die kracht kan vasthouden. Boven 25 kilometer per uur moesten de fietsen volledig op eigen kracht worden voortbewogen. Daar spelen gewicht, aerodynamica, banden en versnellingen een grotere rol dan het motorvermogen.



De afdalingen vormden een ander soort proef. Een fiets moet er snel maar ook stabiel en voorspelbaar zijn. De aandrijving bepaalt bovendien of je bij hoge snelheid nog zinvol kan bijtrappen. De kasseistroken voegden een belangrijke Belgische realiteit toe. Een bijzonder stijve fiets kan op glad asfalt overtuigen maar op een slecht wegdek aantrekkingskracht verliezen. Daarom kreeg comfort een eigen plaats in de puntentelling.

In elke categorie waren vijf punten te verdienen. De beste fiets kreeg er vijf en de minst goed presterende één. Zo bleven uiteenlopende eigenschappen vergelijkbaar zonder dat één topsnelheid of batterijcijfer de volledige uitslag bepaalde. De methode maakt vooral zichtbaar waar elk model uitblinkt en welke toegevingen bij zijn ontwerp horen.

De klim legt het verschil tussen ondersteunen en overnemen bloot

Op de hellingen was de Olmo E-BRO 3.0 de overtuigendste deelnemer. De combinatie van 70 newtonmeter, een hoog piekvermogen en de manier waarop de Polini-motor zijn kracht afgeeft, maakte het mogelijk om zonder grote moeite tegen 25 kilometer per uur omhoog te fietsen. Het hogere gewicht speelde daar nauwelijks een negatieve rol omdat de krachtige middenmotor de extra kilo's ruim compenseerde. Voor fietsers die ondersteuning vooral nodig hebben op steile of lange beklimmingen is dat een belangrijk gegeven.

De BH iRS1 volgde op korte afstand. De motor reageert goed op de trapfrequentie en bouwt zijn ondersteuning vlot op. Hij voelt minder overweldigend dan de Polini maar blijft bijzonder doeltreffend. Bovendien combineert de BH zijn klimvermogen met een duidelijk lager gewicht. De twee fietsen tonen zo elk een ander antwoord op dezelfde vraag. Olmo kiest voor maximale motorkracht terwijl BH een evenwicht zoekt tussen vermogen, autonomie en sportiviteit.



Ook de Thompson BC-S presteerde sterk bergop. De Bosch Performance Line SX beschikt over voldoende koppel en een erg hoog piekvermogen. Hij bracht de fiets vlot naar boven maar verloor enkele seconden op de Olmo en BH. Dat verschil bleef klein. Voor de meeste gebruikers zal de Bosch-motor ruimschoots krachtig genoeg zijn, ook wanneer het parcours geregeld steile hellingen bevat. De ondersteuning voelt herkenbaar en gecontroleerd aan en past goed bij het toegankelijke karakter van de Thompson.

Met de Canyon verandert de ervaring merkbaar. De TQ-motor levert minder koppel en vermogen maar voelt bijzonder natuurlijk aan. De ondersteuning volgt de eigen inspanning nauwkeurig en stopt vrijwel onmiddellijk zodra de fietser niet meer trapt. Daardoor krijg je niet het gevoel dat de fiets de beklimming overneemt. Je blijft zelf het werk doen maar ontvangt net genoeg hulp om een lastig hoogteverschil aangenamer te maken. Een boostfunctie kan tijdelijk extra ondersteuning geven maar de Canyon kan op pure klimkracht niet aan de drie sterkste middenmotoren tippen.

Dat is niet noodzakelijk een nadeel. Voor een geoevende fietser die met een partner of groep wil blijven meerijden, na een blessure opnieuw vertrouwen wil opbouwen of op lange ritten een beperkte veiligheidsmarge zoekt, kan precies die subtiele hulp aantrekkelijk zijn. De Canyon houdt de fysieke beleving van een koersfiets het sterkst in stand. Hij maakt klimmen lichter zonder de inspanning uit het verhaal te halen.



UNIT 1

AURA Smart Helmet

Ride Faster. Stay Visible.

VIRGINIA TECH.
HELMET RATING
5 ★★★★★

Ranked #1
Smart Helmet
Over 289 helmets

NTA 8776
e-Bike Certified.

Integrated lights
360° Visibility.



De 3T eindigde als laatste in het klimonderdeel. Zijn Mahle X20-achterwielmotor is compact en aangenaam op glooiende wegen maar op de langere en steilere hellingen kon hij minder kracht bijzetten dan de middenmotoren. De brede banden hielpen uiteraard niet maar de plaatsing van de motor speelde de grootste rol. Een middenmotor kan via de versnellingen efficiënter werken wanneer de snelheid daalt en het stijgingspercentage toeneemt. Een achterwielmotor moet zijn vermogen rechtstreeks aan het wiel afgeven en komt in zulke omstandigheden sneller aan zijn grens.

Batterijcapaciteit en gewicht trekken in tegengestelde richting

Wie meer ondersteuning en een groter bereik wil, betaalt daar meestal voor met extra gewicht. Dat spanningsveld loopt als een rode draad door deze vergelijking. De BH behaalde de hoogste maximale batterijcapaciteit. De geïntegreerde accu van 630 wattuur kan met een externe batterij tot 810 wattuur worden uitgebreid. De Olmo volgt met 750 wattuur en de Thompson komt met zijn uitbreiding op 650 wattuur. De 3T en Canyon werken met kleinere batterijen die beter aansluiten bij hun lichtere en subtielere aandrijfsystemen.

Een groot cijfer in wattuur staat niet automatisch gelijk aan een exact bereik. Het verbruik hangt af van de ondersteuningsstand, het gewicht van de fietser, de hoogtemeters, het weer en de snelheid. Ook de efficiëntie van de motor speelt mee. Een lichte fiets met bescheiden ondersteuning kan ver komen met een kleinere batterij terwijl een krachtige motor zijn grotere energiereserve sneller aanspreekt. Voor lange ritten met veel hoogtemeters hebben BH, Olmo en Thompson wel de beste papieren.

Bij het gewicht draait de rangschikking bijna volledig om. De Canyon wint overtuigend met 10,4 kilogram. Daarna volgt de 3T met 13 kilogram, ondanks zijn brede banden. De BH neemt met 13,9 kilogram de derde plaats in. Thompson klokt af op 14,4 kilogram en Olmo op 16 kilogram. Tussen de lichtste en zwaarste fiets gaapt dus een verschil van 5,6 kilogram.

Een lichte elektrische koersfiets laat zich eenvoudiger dragen en op een fietsendrager plaatsen. Boven de ondersteuningsgrens voelt hij doorgaans levendiger aan. Een zwaardere fiets kan rustiger en stabielere zijn en biedt vaak meer batterijcapaciteit of motorkracht. Wie vooral korte sportieve ritten maakt, hecht mogelijk meer belang aan gewicht. Voor lange heuvelachtige tochten kunnen enkele extra kilo's aanvaardbaar zijn in ruil voor meer ondersteuning en autonomie.

Zonder motorhulp komt de koersfiets opnieuw naar boven

Op het vlakke werd gemeten hoe snel de fietsen volledig op eigen kracht konden gaan. Dat is voor een elektrische koersfiets bijzonder relevant. Zodra de snelheid boven 25 kilometer per uur stijgt, valt de ondersteuning weg en moet de fiets het doen met zijn gewicht, aerodynamica, banden, lagerweerstand en versnellingen. Een goede e-roadbike mag op dat moment niet aanvoelen alsof hij plots wordt afgeremd.



UNIT 1



NEON Smart Helmet

Be Seen. Ride Safe.

VIRGINIA TECH.
HELMET RATING
5 ★★★★★

Ranked #2
Smart Helmet
Over 289 helmets

NTA 8776
e-Bike Certified.

Integrated lights
180° Visibility.

De Canyon zette met 46,4 kilometer per uur de hoogste snelheid neer. Zijn lage gewicht, verzorgde integratie en sportieve afmontage betaalden zich hier uit. De BH volgde haast onmiddellijk met 46,2 kilometer per uur. Dat verschil is verwaarloosbaar maar het resultaat toont wel hoe goed de iRS1 zijn grotere batterij en krachtige motor weet te verpakken. Ondanks het hogere systeemgewicht blijft hij op snelheid als een echte koersfiets aanvoelen.



De derde plaats zorgde voor een verrassing. De 3T haalde 44,6 kilometer per uur en bleef daarmee duidelijk voor de Olmo en Thompson. Dat is opmerkelijk gezien de brede gravelbanden. De efficiënte aandrijving, carbonconstructie en versnellingen maakten veel goed. De Olmo kwam uit op 41,3 kilometer per uur en de Thompson op 40,5 kilometer per uur. Bij de Thompson kan de aandrijving met één keer twaalf versnellingen een rol hebben gespeeld. Op hoge snelheid biedt een dubbel kettingblad doorgaans meer mogelijkheden om een passend en zwaar verzet te blijven kiezen.

In de afdaling veranderde de volgorde opnieuw. De 3T bereikte 63,7 kilometer per uur en was daarmee de snelste van de test. De brede banden die bergop en op het vlakke als een mogelijk nadeel werden beschouwd, leverden in de afdaling vertrouwen en stabiliteit op. Het resultaat onderstreept dat een fiets nooit tot één eigenschap kan worden herleid. Wat in de ene situatie weerstand veroorzaakt, kan in een andere situatie net controle en snelheid opleveren.

De Olmo volgde met 60,8 kilometer per uur. Thompson haalde 59,7 kilometer per uur en Canyon precies 59 kilometer per uur. De BH bleef met 54,2 kilometer per uur verrassend achter. Dat maakt de iRS1 niet plots traag maar toont hoe omstandigheden, houding, verzet en vertrouwen een snelheidsmeting beïnvloeden. De verschillen worden pas betekenisvol wanneer ze samen met de andere onderdelen worden bekeken.

De klok maakt de optelsom van alle eigenschappen

De totale rondetijd bracht klimvermogen, acceleratie, snelheid boven de ondersteuningsgrens, bochtgedrag en vertrouwen samen in één cijfer. Onze benchmark, de 3T eExtrema Italia, legde het parcours af in 16 minuten en 35 seconden. De Canyon was met 16 minuten en 15 seconden slechts twintig seconden sneller. Dat lijkt op het eerste gezicht een bescheiden verschil voor een fiets die meer dan 2,5 kilogram lichter is en op het vlakke de hoogste snelheid neerzette. De verklaring ligt vooral op de hellingen. Daar moest de fietser op de Canyon zelf duidelijk meer vermogen leveren.

De Thompson kwam binnen na 15 minuten en 43 seconden. De krachtige Bosch-motor hielp hem om bergop tijd te winnen, terwijl zijn gewicht en versnellingen op de snelle stukken een grotere beperking vormden. Met 15 minuten en 13 seconden ging de BH nog eens een halve minuut sneller. De iRS1 kon zijn brede inzetbaarheid hier volledig uitspelen. Hij klimt sterk, rijdt snel zonder ondersteuning en beschikt over een sportieve aandrijving.

De Olmo E-BRO 3.0 zette met 14 minuten en 47 seconden de beste totaal tijd neer. Hij was bijna twee minuten sneller dan de 3T en 26 seconden sneller dan de BH. Op een traject met veel hoogtemeters gaf de krachtige Polini-



motor de doorslag. Het hogere gewicht kostte snelheid op het vlakke maar dat verlies was kleiner dan de winst die de fiets tijdens de beklimmingen boekte. Wie de vergelijking uitsluitend als een prestatietest bekijkt, kan moeilijk om de Olmo heen.

De einduitslag werd niet alleen door de chronometer bepaald. Ook prijs, batterij, gewicht en comfort telden mee. De 3T kreeg drie punten voor zijn aangename rijgedrag en brede banden en eindigde op 19 punten. Dat is de laagste totaalscore maar de fiets bevestigde tegelijk zijn waarde als benchmark. Hij wist te verrassen op het vlakke, in de afdaling en bij het comfort.

De Thompson behaalde 21 punten. Hij is niet de lichtste of snelste maar klimt sterk, heeft een bruikbare batterij en kost minder dan de andere geteste uitvoeringen. Voor comfort kreeg hij één punt. Wie niet elk laatste grammetje wil besparen maar een krachtige en configureerbare elektrische koersfiets zoekt, krijgt hier veel fiets voor zijn budget.

De Canyon eindigde met 24 punten. Zijn lagere score op klimvermogen en batterij wordt bijna volledig gecompenseerd door het lage gewicht, de hoge snelheid op het vlakke en het natuurlijke fietsgevoel. Met twee punten voor comfort kwam hij één punt tekort voor de gedeelde eindzege. Geen enkele andere fiets in deze vergelijking voelt zo dicht bij een klassieke koersfiets aan.

De BH iRS1 behaalde 25 punten en deelt daarmee de eerste plaats. De grote batterijcapaciteit, sterke klimprestaties, hoge snelheid op het vlakke en het relatief lage gewicht maken hem tot de veelzijdigste deelnemer. Hij won niet de totale tijd maar eindigde vrijwel overal vooraan. Dat is precies wat een goede allrounder hoort te doen.

Ook de Olmo kwam op 25 punten uit. De beste rondetijd en klimprestatie geven hem het voordeel wanneer pure snelheid en motorkracht doorslaggevend zijn. Zo levert de vergelijking geen alleenheerser op maar twee gedeelde winnaars met een heel verschillend karakter.

Welke elektrische koersfiets past bij welke fietser?

Een puntentelling maakt vergelijken overzichtelijk maar kan nooit alle persoonlijke voorkeuren vatten. De ideale elektrische koersfiets hangt sterk af van de reden waarom iemand ondersteuning zoekt. Een ervaren

fietser die vooral het gevoel van een lichte koersfiets wil behouden, stelt andere eisen dan iemand die met zo weinig mogelijk inspanning steile hellingen wil overwinnen. Ook de gewenste actieradius, het beschikbare budget, de woonomgeving en het soort ritten spelen mee.



De Olmo E-BRO 3.0 is de logische keuze voor wie prestaties bovenaan zet. De krachtige Polini-motor en grote batterij maken hem bijzonder geschikt voor heuvelachtige en bergachtige ritten. Hij helpt nadrukkelijk en laat weinig twijfel bestaan over zijn elektrische karakter. Het hogere gewicht neem je erbij in ruil voor veel klimvermogen en autonomie. Voor fietsers die moeite hebben om een snelle groep bergop te volgen of die met minder fysieke belasting lange hoogteprofielen willen afwerken, is dat een overtuigend voorstel.



De BH iRS1 is de sterkste allrounder. Hij combineert een grote batterij met een krachtige motor, een sportief carbon frame en een gewicht dat voor deze uitrusting opvallend laag blijft. Hij klimt bijna even sterk als de Olmo maar is sneller op het vlakke en voelt meer als een traditionele sportfiets. Daardoor past hij bij fietsers die geen uitgesproken specialist zoeken maar een e-roadbike die op vrijwel elk terrein goed presteert. De prijs is hoog maar de fiets biedt weinig zwakke punten.



De Canyon Endurance:ONfly spreekt een ander publiek aan. Dit is de fiets voor wie elektrische ondersteuning als een discrete aanvulling ziet. Hij helpt wanneer dat nodig is maar laat de fietser centraal staan. Zijn lage gewicht maakt hem aangenaam boven 25 kilometer per uur en praktisch wanneer hij moet worden gedragen of vervoerd. De kleinere batterij en minder krachtige motor vragen meer eigen inbreng op lange beklimmingen. Voor sportieve

fietsters die hun vertrouwde koersgevoel niet willen verliezen, kan dat net zijn grootste kwaliteit zijn.

De Thompson BC-S overtuigt met zijn verhouding tussen prijs, uitrusting en prestaties. De Bosch Performance Line SX is krachtig, de batterij kan worden uitgebreid en de configurator laat toe om de fiets aan persoonlijke wensen aan te passen. Het aluminium frame en de aandrijving met één kettingblad leveren enkele compromissen op vlak van gewicht en topsnelheid maar daar staat een aanzienlijk lagere instapprijs tegenover. Voor wie een sterke elektrische koersfiets zoekt zonder meteen richting 8.000 of 10.000 euro te gaan, is de Belgische Thompson een bijzonder relevante kandidaat.

De 3T eExtrema Italia blijft de keuze voor wie comfort, afwerking en veelzijdigheid minstens even belangrijk vindt als de snelste tijd. In deze configuratie met brede banden nodigt hij uit om asfalt en gravel te combineren. De achterwielmotor is minder geschikt om steile hellingen met maximale ondersteuning aan te vallen maar voelt op glooiende en snelle wegen discreet aan. De hoge prijs maakt hem exclusief. Tegelijk bewees hij met zijn snelheid bergaf en zijn verrassende prestaties op het vlakke dat een comfortabele elektrische sportfiets niet noodzakelijk traag hoeft te zijn.

Meer dan motor, batterij en rondetijd

Deze vergelijking maakt vooral duidelijk hoe volwassen de categorie van de elektrische koersfiets is geworden. De vijf modellen voelen niet als variaties op éénzelfde product. Ze hebben elk een eigen persoonlijkheid en kiezen bewust positie tussen een klassieke koersfiets en een krachtige elektrische fiets. Canyon staat het dichtst bij het eerste uiterste. Olmo schuift het verst op richting maximale ondersteuning. BH, Thompson en 3T zoeken elk op hun eigen manier het gebied daartussen op.

Ook het praktische gebruik verdient aandacht. Fietsen uit deze prijsklasse zijn kostbare bezittingen. Een degelijke verzekering, een goedgekeurd slot en een veilige opbergplaats zijn daarom geen overbodige luxe. De vergelijking kwam tot stand met steun van FietsZeker, Serea Locks en BikeRail. Hun aanwezigheid sluit aan bij die bredere realiteit: niet alleen de rit telt maar ook de manier waarop je de fiets verzekert, beveiligd en bewaart.

De eindstand blijft bijzonder spannend. De Olmo E-BRO 3.0 en BH iRS1 delen de eerste plaats met 25 punten. Canyon volgt met 24 punten, Thompson met 21 punten en de 3T sluit als benchmark af met 19 punten. Op pure prestaties gaat de overwinning naar Olmo dankzij de beste klimprestatie en snelste totaaltijd. De BH volgt op een haar en presenteert zich als de meest complete allrounder. Canyon is de lichtste en natuurlijkste, Thompson biedt de beste prijs-kwaliteitverhouding en 3T zet de referentie voor comfort en veelzijdigheid.

Daarmee is het laatste woord nog niet gezegd. Ook vormgeving, kleur en uitstraling spelen een rol bij een fiets waarmee iemand jarenlang op pad wil. Daarom kunnen lezers en kijkers hun persoonlijke favoriet aanduiden. Die publieksstemmen worden bij het artikel betrokken en kunnen de waardering nog verschuiven. Want cijfers maken verschillen zichtbaar maar de mooiste elektrische koersfiets is uiteindelijk degene die je telkens opnieuw doet verlangen naar de volgende rit.

Tekst: Dominique Sergant

Foto's: Slim Abid

Fietsopslag
zonder gedoe

Meer ruimte in je
garage

Voor thuis &
professioneel
gebruik

Berg je fiets moeiteloos op

Eén beweging. Geen moeite.
Volledig mechanisch.

De verticale **BikerUp** Easylift tilt je
(e-)fiets automatisch omhoog,
zonder elektriciteit of zwaar tillen.

- ✓ Volledig mechanisch
- ✓ Geschikt voor (e-) bikes tot 32 kg
- ✓ Geschikt voor e-bikes, mountainbikes,
gravelbikes en racefietsen
- ✓ Zeer eenvoudige installatie



Slim opbergen. Moeiteloos tillen.

BikerUp.shop

SHOP
NU!

20%
OFF

PROMOCODE
EBIKE20



BIKERUP®
POWERED BY BIKERAIL STORE

Serea Locks: slimme beveiliging voor een nieuwe generatie e-bikes

De snelle opmars van de e-bike brengt ook nieuwe uitdagingen met zich mee. Elektrische fietsen vertegenwoordigen vandaag vaak een investering van enkele duizenden euro's en precies daardoor wordt diefstalbeveiliging steeds belangrijker. Het Oostenrijkse Serea Locks wil daarop inspelen met een nieuwe generatie slimme fietsslotsen.



Achter Serea staat de Oostenrijkse pewag Group, een industriële groep met een geschiedenis die teruggaat tot 1479 en ruime ervaring heeft in kettingen en beveiligingsoplossingen. Vanuit die expertise ontstond het idee om ook fietsbeveiliging opnieuw te bekijken.

Slim zonder batterij

Serea vertrekt vanuit het principe "Safe, Reliable and Easy". Het slot werkt sleutelvrij via NFC-technologie. De gebruiker opent het via een smartphone-app door de telefoon tegen het slot te houden.

Opvallend is dat in het slot zelf geen batterij zit. De kleine hoeveelheid energie die nodig is om het te openen wordt via NFC vanuit de smartphone geleverd. Bij het manueel sluiten wordt bovendien kinetische energie opgeslagen.

Dat vermijdt een van de klassieke nadelen van veel slimme sloten: een lege batterij op het verkeerde moment. Voor e-bike-gebruikers die vooral betrouwbaarheid en gebruiksgemak verwachten kan die batterijvrije aanpak een belangrijk voordeel zijn.

Voor België is ook de ART2-certificering relevant. Veel verzekeraars stellen dergelijke gecertificeerde beveiliging als voorwaarde voor een diefstalverzekering van e-bikes of speedpedelecs. Zeker in het premiumsegment wordt de kwaliteit van het slot daardoor steeds meer onderdeel van het aankoopproces.



Digitale toegang delen

Serea kijkt verder dan individueel fietsgebruik. Via de app kan de eigenaar digitale toegang tijdelijk of permanent delen met familieleden, vrienden of collega's. Daardoor past het systeem ook bij cargobikes, leasefietsen, bedrijfsfietsen en gedeelde mobiliteit.

Die functionaliteit sluit aan bij een bredere ontwikkeling binnen e-mobility. Elektrische fietsen worden steeds vaker verbonden met apps en digitale ecosystemen. Navigatie, tracking en software-updates zijn inmiddels vertrouwd waardoor ook slimme beveiliging een logische volgende stap wordt.

Met modellen zoals de Serea Swift en Serea Bold richt het Oostenrijkse merk zich voorlopig vooral op het hogere segment. Daarbij combineert het de industriële kettingexpertise van pewag met een digitale toegangslaag die past bij modern fietsgebruik.

Serea probeert zich zo te positioneren tussen traditionele fysieke beveiliging en slimme mobiliteit. Of het merk op termijn een vaste plaats kan veroveren naast gevestigde namen moet nog blijken. De evolutie waar het op inspeelt is in ieder geval duidelijk: naarmate e-bikes duurder, slimmer en vaker gedeeld worden, stijgt ook de behoefte aan beveiliging die sterk, eenvoudig en digitaal is.

Tekst: Erik De Ridder

Foto's: Serea Locks

info

www.serea-locks.com/nl/

BikeRail: slimme opslag voor steeds zwaardere e-bikes

Wie een elektrische fiets koopt, denkt aan actieradius, motor, comfort en beveiliging. Maar eenmaal thuis volgt een heel praktische vraag: waar laat je een e-bike van twintig tot dertig kilogram? Zeker wanneer er meerdere fietsen in huis zijn, raakt een garage of berging snel overvol.

Het Antwerpse BikeRail Storage Solutions speelt daarop in met compacte opslagsystemen voor particulieren, bedrijven, fietswinkels, hotels en verhuurders.

Meer fietsen op minder ruimte

Een van de belangrijkste oplossingen is SpaceRail van het Britse Stashed Products, waarvoor BikeRail als Europese vertegenwoordiger optreedt. Fietsen hangen verticaal aan het voorwiel aan een rail waarop de ophangpunten zijwaarts kunnen verschuiven. Omdat de haken ook draaien, kunnen sturen en pedalen langs elkaar worden geschoven.



Zo kunnen meerdere fietsen dicht naast elkaar worden opgeborgen terwijl iedere fiets bereikbaar blijft. De standaardhaak is geschikt voor fietsen tot ongeveer 30 kilogram en banden tot circa drie inch breed. Voor heel zware speedpedelecs of e-MTB's is het dus belangrijk om vooraf het gewicht te controleren.

Het nadeel van verticale opslag blijft dat een zware e-bike moet worden opgetild. Daarom biedt BikeRail ook BikerUp aan. Dit mechanische liftstelsel helpt de gebruiker om de fiets zonder elektrische motor in verticale positie te brengen. Volgens de specificaties is het geschikt voor fietsen tot 32 kilogram en wielmaten van 24 tot 29 inch.

Ook voor professionele toepassingen

De systemen zijn niet alleen bedoeld voor thuisgebruik. In de Velodroom van Heusden-Zolder werd bijvoorbeeld een groot SpaceRail-systeem geplaatst voor de compacte opslag van honderd Ridley-baanfietsen. Die toepassing toont hoe hetzelfde principe interessant kan zijn voor fietsverhuur, hotels, bedrijven en fietswinkels.

Er bestaan bovendien vrijstaande en extra stevige uitvoeringen voor locaties waar bevestiging aan muren of plafonds moeilijk is.

Bij zware elektrische fietsen verdient de montage extra aandacht. Een railsysteem waaraan verschillende e-bikes hangen, krijgt al snel meer dan honderd kilogram te verwerken. Een stevige muur, plafondconstructie of draagstructuur is daarom noodzakelijk. Ook beschikbare hoogte, bandbreedte en dagelijks gebruiksgemak spelen mee bij de keuze.



De groei van de e-bike verandert zo niet alleen onze mobiliteit, maar ook de manier waarop we fietsen thuis en op het werk bewaren. SpaceRail richt zich vooral op het compact organiseren van meerdere fietsen terwijl BikerUp het ergonomisch opbergen van een zware fiets eenvoudiger maakt.

BikeRail maakt daarmee van fietsopslag een steeds relevanter onderdeel van elektrische mobiliteit. Want comfortabel e-biken begint soms gewoon bij een veilige en praktische plek om de fiets na de rit op te bergen.

Tekst: Erik De Ridder
Foto's: BikeRail

info
<https://bikerail.store/>



ITALIAN CRAFT. ELECTRIC BOOST.

The Racemax Boost Italia combines our Italian-made performance frame with the Mahle X-20 rear-hub motor, weighing under 10 kg in its Superlight version (size M).

Pure 3T design and handling with seamless pedal assistance whenever you need it.

3T.BIKE

3T

Van pure sportiviteit tot dagelijks comfort

Een e-bike kiezen is vandaag moeilijker dan ooit. Niet omdat er te weinig keuze is, maar net omdat fabrikanten steeds duidelijker hun eigen richting uitgaan. De ene fiets wil zo licht mogelijk zijn en het gevoel van een klassieke fiets behouden terwijl een andere uitpakt met een krachtige motor, een grote batterij of doorgedreven comfort. Precies daarom blijven we bij e-bike magazine zoveel mogelijk fietsen zelf testen. Specificaties vertellen veel, maar pas onderweg merk je hoe een motor reageert, hoe een frame aanvoelt en of alle onderdelen ook echt één geheel vormen.

In deze editie kon het contrast nauwelijks groter zijn. 3T brengt met de e-Ultra en e-Extrema de Italiaanse e-gravel naar onze testpagina's terwijl Rotwild laat zien hoe ver prestaties, carbonconstructie en exclusieve afwerking in het absolute premiumsegment kunnen worden doorgedreven. Riese & Müller kiest met de Nevo5 dan weer resoluut voor comfort, stabiliteit en ontspannen kilometers.



Ook bij de meer dagelijkse e-bikes valt de verscheidenheid op. Gazelle Grenoble C5+ First Edition, Giant Explore E+ 0, Granville Comfort+ N3 en VanDijck Orion benaderen comfort en veelzijdigheid elk vanuit hun eigen filosofie. Fongers probeert met de Nola de prijs van een complete e-bike opnieuw naar beneden te krijgen terwijl Raymon met de Varno en JoolS met de vernieuwde TEN aantonen hoeveel uitrusting vandaag ook in een toegankelijker prijssegment mogelijk is.

Voor wie snelheid en lange afstanden centraal stelt, staan de Stromer ST3 en Klever N Pinion 45 klaar. Beide zoeken hun eigen antwoord op de vraag hoe kracht, bereik, aandrijving en dagelijks gebruik in een snelle e-bike kunnen worden samengebracht.

Compacte mobiliteit krijgt eveneens opvallend veel aandacht. De VELLO VIA+ en Lacros Volte tonen dat een kleinere fiets niet noodzakelijk grote toegevingen hoeft te vragen op het vlak van comfort of ondersteuning. Oxford kiest met de Cargo Intube voor extra praktische mogelijkheden terwijl Reany met zowel de W1 Daily als de N1 GT inzet op lichte, strak vormgegeven stadsfietsen.

En dan zijn er fietsen die moeilijk in een klassiek hokje passen. De Nijland Suelo bijvoorbeeld werd ontwikkeld rond een instap van amper 16 centimeter en wil vooral vertrouwen en zelfstandigheid teruggeven aan fietsers voor wie opstappen niet vanzelfsprekend is.

Van exclusieve e-gravel en krachtige speedpedelec tot comfortabele stadsfiets, compacte e-bike, cargoconcept en extreem lage instap: onze testpagina's tonen vooral hoe breed de elektrische fiets ondertussen is geworden. De verschillen zitten niet alleen in motorvermogen, batterijcapaciteit of prijs, maar steeds vaker in de visie achter de fiets. En precies dat maakt zelf testen interessanter dan ooit.



3T e-Ultra en e-Extrema brengen Italiaanse topkwaliteit naar de wereld van de e-gravel



Gravel is al lang geen hype meer. Het segment blijft groeien en fabrikanten blijven nieuwe interpretaties van de ideale gravelbike ontwikkelen. Bij het Italiaanse 3T gebeurt dat zoals we van het merk gewend zijn: zonder compromissen. Met de nieuwe e-Ultra en e-Extrema combineert 3T zijn hoogwaardige carbon frames met het lichte MAHLE X20 System, waardoor beide modellen het rijgevoel van een klassieke gravelbike behouden, maar net dat extra duwtje in de rug bieden wanneer het nodig is.

Tijdens onze test maakten beide fietsen meteen indruk.

Italiaanse traditie, moderne technologie

3T werd in 1961 opgericht nabij Milaan en bouwde jarenlang een stevige reputatie op als producent van hoogwaardige fietscomponenten. Sinds ruim tien jaar ontwikkelt het merk ook complete fietsen, waarbij innovatie, aerodynamica en een laag gewicht centraal staan.

Dat leverde verschillende bekroonde modellen op, waaronder de bekende Strada-racefiets. Ook in het gravelsegment behoort 3T inmiddels tot de gevestigde waarden, met modellen die elk een eigen karakter hebben.

De komst van de elektrische varianten past perfect binnen die filosofie.

Zelfde frame, elektrische ondersteuning

Wat meteen opvalt, is dat 3T geen aparte e-bikeframes ontwikkelde. Zowel de e-Ultra als de e-Extrema maken gebruik van dezelfde hoogwaardige carbon frames als hun niet-elektrische tegenhangers.

Motor, batterij en bekabeling zijn volledig geïntegreerd in de onderbuis, waardoor de fietsen hun slanke uitstraling behouden. Er zijn geen opvallende verdikkingen of externe accupakketten zichtbaar. Volgens 3T bedraagt het extra gewicht ten opzichte van de klassieke modellen slechts 3 tot 3,9 kilogram, waardoor het vertrouwde rijgedrag grotendeels behouden blijft.

e-Ultra: snel, veelzijdig en efficiënt

De e-Ultra richt zich op fietsers die asfalt, grindwegen en onverharde paden moeiteloos willen combineren. De geometrie blijft sportief zonder extreem te worden en voelt ook tijdens langere ritten comfortabel aan.



Zoals we van 3T gewend zijn, krijgt aerodynamica veel aandacht. De brede onderbuis, de zorgvuldig vormgegeven vork en de aerodynamische uitsparingen rond het achterwiel dragen allemaal bij aan een efficiënte luchtstroom. Zelfs op een gravelbike laat het merk niets aan het toeval over.

Tijdens onze test viel vooral het levendige stuurgedrag op. De fiets voelt licht aan, accelereert vlot en blijft bij zonder stabiel, ook wanneer het tempo omhoog gaat.

e-Extrema: gebouwd voor avontuur

Waar de e-Ultra zich thuis voelt op snelle gravelroutes en gemengd gebruik, gaat de e-Extrema een stap verder.

Dit model is ontwikkeld voor technische gravelroutes, ruigere ondergrond en zelfs lichte singletracks. Het frame biedt ruimte voor banden van 47 tot 57 mm, waardoor grip en comfort ook op moeilijk terrein gegarandeerd blijven.

Ondanks zijn avontuurlijke karakter blijft ook de e-Extrema opvallend licht en stijf. Tijdens onze test gaf de fiets veel vertrouwen op losse ondergrond en bleef hij nauwkeurig sturen, zelfs op technische passages.

Krachtige ondersteuning met de MAHLE X20

Beide modellen maken gebruik van het MAHLE X20 System, waarbij de motor in de achternaaf is geïntegreerd.

De motor levert tot 65 Nm koppel, wat bijzonder hoog is voor een achterwielmotor. Tijdens onze test voelde de ondersteuning zeer natuurlijk aan. De motor bouwt zijn vermogen progressief op en schakelt volledig weerstandsvrij uit zodra de ondersteuning stopt, waardoor de fiets ook zonder elektrische hulp bijzonder aangenaam blijft rijden.

Zoals bij elke achterwielmotor blijft voldoende cadans belangrijk op langere en steile beklimmingen. Wie het tempo hoog houdt, profiteert optimaal van de krachtige ondersteuning. Daar staat tegenover dat deze oplossing aanzienlijk lichter is dan een klassieke middenmotor.

Lichtgewicht met verrassend veel autonomie

De combinatie van motor en batterij voegt slechts ongeveer vier kilogram toe aan het totaalgewicht. Daardoor blijft de e-Ultra bijzonder licht voor een elektrische gravelbike.

De geïntegreerde batterij heeft een capaciteit van 350 Wh. Volgens 3T volstaat dat voor ritten tot ongeveer 120 kilometer en zo'n 2.000 hoogtemeters, afhankelijk van rijstijl, ondersteuning, terrein en weersomstandigheden.



Wie nog meer autonomie wenst, kan een 173 Wh External Battery toevoegen die eenvoudig in de bidonhouder wordt geplaatst. Zo vergroot de actieradius zonder ingrijpende aanpassingen aan de fiets.

Volledig personaliseerbare ondersteuning

Het MAHLE X20 System biedt drie vooraf ingestelde ondersteuningsstanden. Via de MySmartBike-app kunnen fietsers daarnaast een vierde volledig gepersonaliseerde rijmodus aanmaken en ook de bestaande ondersteuningsniveaus naar eigen voorkeur aanpassen.

Dankzij Bluetooth- en ANT+-connectiviteit werkt het systeem bovendien probleemloos samen met onder meer Garmin-fietscomputers, zodat ritgegevens en ondersteuning eenvoudig geïntegreerd worden in bestaande trainingsplatformen.

Premium afwerking

Zoals je in deze prijsklasse mag verwachten, is ook de afwerking van beide modellen bijzonder hoogstaand. De interne kabelgeleiding, de hoogwaardige carbon afwerking en de keuze voor premium groepsets sluiten perfect aan bij het exclusieve karakter van de fietsen.

Afhankelijk van de uitvoering kiest 3T voor Shimano GRX of SRAM Rival AXS, terwijl de topmodellen zelfs leverbaar zijn met SRAM Red.

Eerste indruk

De e-Ultra en e-Extrema tonen perfect hoe een moderne elektrische gravelbike eruit kan zien. Ze behouden het sportieve karakter, de lage massa en het directe stuurgedrag van een klassieke gravelbike, terwijl de MAHLE X20 precies voldoende ondersteuning biedt om langere ritten, steilere beklimmingen of stevige tegenwind een stuk aangener te maken.

Wie op zoek is naar een hoogwaardige, lichte en bijzonder fraai afgewerkte e-gravelbike zal bij 3T zonder twijfel één van de meest exclusieve opties op de markt vinden.

**Tekst: Dominique
Sergant**
Foto's: Slim Abid

info
<https://3t.bike/>

Riese & Müller Nevo5 Een e-bike die meteen goed aanvoelt



Deze nieuwe Riese & Müller richt zich duidelijk op mensen die vaak fietsen en onderweg vooral comfort willen. Geen overdaad aan technologie of complexe bediening, wel een fiets die vanaf de eerste meters vertrouwd overkomt.

Bij de Nevo5 valt meteen op hoe vanzelfsprekend alles samenwerkt. De lage instap maakt opstappen eenvoudig, de zithouding klopt onmiddellijk en ook het stuur staat precies waar u het verwacht. Dat lijkt evident, al merk je in deze categorie snel hoeveel verschil ergonomie maakt tijdens langere ritten.

De brede Schwalbe Super Moto-X banden geven de fiets een opvallend soepel karakter. Samen met de geveerde SR Suntour Mobie-voorvork en de verende Satori-zadelpen filtert de Nevo5 oneffenheden efficiënt weg waardoor kasseien, richels en slecht asfalt veel minder nadrukkelijk doorkomen in stuur of zadel. Tijdens de test belandde ik eerder toevallig op enkele grindstroken en boswegen. Daar bleef de Nevo5 opvallend stabiel zonder zwaar of log te reageren. Het frame behoudt voldoende controle terwijl de fiets tegelijk soepel blijft bewegen over wisselende ondergronden.

Op technische offroad-wegels merk je uiteraard sneller waar het concept ophoudt. De Nevo5 blijft in de eerste plaats een e-bike voor asfalt en fietspaden. Toch behoudt hij ook buiten het klassieke woon-werkverkeer een aangename voorspelbaarheid.

Stabiel en beheerst op lange ritten

Riese & Müller ontwikkelde voor de Nevo5 een volledig nieuw frame. Dat merk je vooral aan de algemene stabiliteit van de fiets. Ook bij hogere snelheden of langere bochten blijft hij kalm reageren. Zelfs met extra gewicht op de bagagedrager behoudt de fiets een mooi evenwicht. Vooral tijdens langere ritten geeft dat veel vertrouwen.

Mijn testfiets beschikte over de Bosch Performance Line-motor gecombineerd met op het achterwiel de Shimano Nexus Inter5-versnellingsnaaf. Die combinatie past uitstekend bij het karakter van de Nevo5. De ondersteuning bouwt vloeiend op en houdt het tempo moeiteloos vast wanneer de wind draait of de weg begint te stijgen. In de Sport- en Turbo-stand reageert de motor merkbaar krachtiger, al reed ik vaak ook in de automatische modus. Die slaagt er verrassend goed in om ondersteuning aan te passen zonder dat je daar voortdurend zelf mee bezig bent.



Ook de Shimano Nexus Inter5-naaf versterkt dat ontspannen rijgevoel. Schakelen verloopt stil en soepel zonder weerstand in pedalen of stuur. Alleen voelde de vijfde versnelling soms wat zwaar aan bij stevige tegenwind of lagere snelheid. Het Bosch Purion 200-display stelde onderweg geregeld voor om terug te schakelen waardoor het trapritme aangenaam bleef. Dat systeem werkt discreet, maar helpt wel om energie efficiënter te verdelen tijdens langere ritten.

Met een koppel tot 75 Nm beschikt de Bosch Performance Line bovendien over ruim voldoende kracht voor hellingen of volle fietstassen. Toch behoudt de Nevo5 altijd zijn rustige karakter. Deze fiets moedigt vooral aan om lange afstanden ontspannen af te werken eerder dan voortdurend snelheid op te zoeken.



De geïntegreerde Bosch-Tube accu van 540 Wh past perfect bij dat dagelijkse gebruik. Tijdens de test verdween het batterijbeheer grotendeels naar de achtergrond omdat de actieradius ruim voldoende bleef voor langere ritten. Bosch zelf geeft een bereik op tussen ongeveer 50 kilometer in Turbo-modus en 100 kilometer in Eco, afhankelijk van ondersteuning, wind en traject.

Opladen gebeurt rechtstreeks via een aansluiting bovenaan het frame. De accu zit bovendien stevig vergrendeld tegen diefstal met een sleutel, wat onderweg extra geruststelling geeft wanneer de fiets langere tijd geparkeerd staat.

Het Bosch Purion 200-display houdt de bediening bewust overzichtelijk. Snelheid, batterijstatus en bereik blijven altijd duidelijk zichtbaar zonder het scherm te overladen met informatie. Ook de stuurcontroller werkt logisch waardoor u onderweg nauwelijks naar knoppen hoeft te zoeken. Wie extra instellingen wil aanpassen, kan daarnaast via de Bosch Flow-app ritgegevens bekijken of ondersteuningsniveaus verfijnen.



Wie nog meer technologie of personalisering zoekt, kan de Nevo5 bovendien uitgebreid configureren. Riese & Müller biedt de fiets optioneel aan met het RX Connect-systeem waarmee de e-bike via de RX Connect App gelokaliseerd kan worden, ritten automatisch geregistreerd worden en een digitaal bewegingsalarm extra beveiliging toevoegt. Wie kiest voor de betalende ConnectCare-service krijgt daarbovenop een allriskverzekering en opsporingsservice bij diefstal.



De Tektro Auriga hydraulische schijfremmen sluiten mooi aan bij het algemene karakter van de fiets. Ze leveren voldoende remkracht zonder bruusk te reageren en laten zich gemakkelijk doseren in druk stadsverkeer of op langere afdalingen.

Afwerking die dagelijks gebruik serieus neemt

Riese & Müller besteedt zichtbaar veel aandacht aan de afwerking van de Nevo5. Lasnaden zijn netjes weggewerkt, de tweekleurige lak oogt verzorgd en ook de aluminium accucover sluit mooi aan op het frame.

Achteraan voorziet Riese & Müller een stevige bagagedrager met MIK HD-systeem waarmee fietstassen of accessoires snel bevestigd kunnen worden. Dankzij de extra zijbeugels blijven volle fietstassen ook stabiel hangen tijdens het rijden.

De Supernova-verlichting levert een breed en krachtig lichtbeeld op donkere fietspaden terwijl het geïntegreerde achterlicht met remlichtfunctie de zichtbaarheid in verkeer verhoogt. Ook het standaard AXA-frameslot past mooi binnen het praktische karakter van deze fiets.

Gebouwd voor vele kilometers

Het evenwicht tussen comfort, afwerking en dagelijkse gebruik bleef ook bij VAB niet onopgemerkt. In het premiumsegment van de VAB Bike of the Year 2026 wist de Nevo5 silent CORE zich tussen achttien kandidaten naar de overwinning te fietsen. Opvallend daarbij is vooral hoe Riese & Müller erin slaagt om een uitgesproken premiumgevoel te combineren met een relatief toegankelijke prijszetting.

Het stabiele rijgedrag, de sterke Bosch-aandrijving en de verzorgde afwerking maken van de Nevo5 een bijzonder aangename e-bike voor wie vaak en ver wil fietsen. Met een startprijs vanaf 3.999 euro bevindt hij zich in het hogere segment, al merk je onderweg wel waarom. Niet in opvallende snufjes, wel in de rust en verfijning waarmee deze fiets elke rit benadert.

Naast de Bosch-aandrijving uit onze testopstelling kan de fiets ook uitgerust worden met een Bosch PX/CX met Enviolo, Pinion MGU 1.12S-motor, een grotere 800 Wh-batterij of zelfs een Rohloff E-14 Speedhub-naafversnelling. Daarmee evolueert de Nevo5 van een comfortabele dagelijkse e-bike richting een bijzonder geavanceerde kilometervreter, al stijgt de prijs uiteraard mee naargelang de gekozen configuratie.

Tekst en foto's: Marijn Bogaert

info
www.r-m.de/nl/bikes/

Getest Fongers Nola doorbreekt de prijsgrens voor een complete e-bike

Een nieuwe elektrische fiets voor minder dan 1.500 euro: het is stilaan een zeldzaamheid geworden. Toch brengt Fongers met de Nola precies zo'n model op de markt. Tijdens onze test kostte de uitvoering met een batterij van 360 Wh 1.499 euro. Voor de grotere batterij van 482 Wh betaalde je 1.599 euro. Dat maakt de Nola een van de betaalbaarste nieuwe elektrische fietsen van 2026.

De vraag is natuurlijk wat je voor dat bedrag krijgt. Fongers heeft de fiets bewust eenvoudig gehouden, maar bespaarde niet op alle onderdelen. Zo beschikt de Nola over een Gates-riemaandrijving, hydraulische Shimano-remmen, geïntegreerde verlichting en een Mivice-achterwielmotor met krachtensor. Op papier klinkt dat alvast veelbelovend.

Rechtstreeks van de fabrikant naar de klant

Fongers behoort tot de oudste Nederlandse fietsmerken. Na een periode waarin er weinig met de merknaam gebeurde, kreeg Fongers via Matrabike opnieuw een uitgebreid gamma. Matrabike verkoopt al ongeveer 25 jaar fietsen online en probeert zoveel mogelijk rechtstreeks van de fabrikant aan de klant te leveren. Door verschillende tussenstappen weg te laten, kunnen de prijzen lager blijven.



Dat betekent niet dat alles uitsluitend online gebeurt. In Nederland beschikt Matrabike over verschillende servicepunten. Belgische klanten kunnen de fietsen ook bekijken en testen in de winkels in Sint-Martens-Latem en Reet, respectievelijk in de regio's Gent en Antwerpen.

Bij de Fongers Nola vertaalt die werkwijze zich in een opvallend scherpe prijs. Het model met de kleinere batterij duikt onder de grens van 1.500 euro terwijl de versie met de grotere batterij slechts 100 euro meer kost.

Licht en comfortabel stadsmodel

De Nola heeft een licht aluminium frame en weegt ongeveer 18 kilogram zonder batterij. Met batterij komt daar ongeveer drie kilogram bij. Dat blijft behoorlijk licht voor een volledig uitgeruste elektrische stadfiets. Het frame heeft een relatief lage instap en de rechtopstaande zithouding voelt vertrouwd Nederlands aan.

De fiets wordt in één framemaat aangeboden en is volgens Fongers geschikt voor fietsers van ongeveer 1,60 tot 1,90 meter. Dankzij het verstelbare stuur en de in hoogte verstelbare zadelpen kan de houding behoorlijk ruim worden aangepast. Het Selle Royal-zadel biedt voldoende comfort en ook de licht ergonomisch gevormde handvatten passen bij het ontspannen karakter van de fiets.

Vooraan zit een verende voorvork. Die behoort niet tot de meest verfijnde exemplaren op de markt, maar vangt gewone oneffenheden voldoende op. Voor een e-bike in deze prijsklasse is dat een verdedigbare keuze. De metalen spatborden zijn stevig bevestigd en bleven tijdens onze test mooi stil.



Ook de verlichting is geïntegreerd. De koplamp zit vooraan in het frame terwijl het achterlicht in de bagagedrager werd verwerkt. Die drager mag tot 20 kilogram worden belast. De relatief smalle banden hebben voldoende profiel en een reflecterende rand. Dubbelwandige aluminium velgen zorgen voor extra stevigheid.

Geen versnellingen, wel een Gates-riem

De eenvoud van de Nola wordt vooral zichtbaar bij de aandrijving. De fiets heeft geen derailleur, versnellingsnaaf of andere versnellingen. Hij gebruikt één vaste overbrenging in combinatie met een Gates-riem. Die is stil, schoon en vrijwel onderhoudsvrij. Je hoeft geen ketting te smeren en hebt minder onderdelen die na verloop van tijd moeten worden afgesteld of vervangen.

Een single-speed vraagt wel een kleine aanpassing. Op vlak terrein en lichte hellingen werkt de gekozen overbrenging prima. Wie regelmatig lange of bijzonder steile hellingen beklimt, zal het ontbreken van versnellingen duidelijker voelen. De motor moet daar een groot deel van het extra werk opvangen.

Tijdens onze test bleek de Mivice M070-achterwielmotor daar verrassend goed in te slagen. Het koppel van 35 Nm klinkt bescheiden tegenover de cijfers van moderne middenmotoren, maar de ondersteuning voelt natuurlijk en voldoende krachtig aan. De geïntegreerde krachtsensor stemt de ondersteuning af op de druk die je op de pedalen zet. Daardoor reageert de fiets veel vloeiender dan oudere e-bikes met een eenvoudige rotatiesensor.

Voor dagelijks stadsgebruik, woon-werkverkeer en recreatieve ritten op vlak of licht heuvelachtig terrein is de motor ruim voldoende. Op steile hellingen worden de beperkingen van de combinatie tussen een achterwielmotor en een vaste overbrenging duidelijker.

Realistisch omgaan met het rijbereik

De Nola is verkrijgbaar met een batterij van 360 of 482 Wh. De batterij zit centraal in het frame en kan langs boven worden uitgenomen. Dat maakt opladen in huis of op kantoor gemakkelijk.

Met de grotere batterij wordt officieel een bijzonder hoog rijbereik opgegeven. Tijdens onze test vonden we ongeveer 60 kilometer een realistischer uitgangspunt. Wie in een heuvelachtige omgeving rijdt en vaak de hoogste van de vijf ondersteuningsstanden gebruikt, zal eerder rond 30 tot 40 kilometer uitkomen. Met de batterij van 360 Wh ligt het bereik nog iets lager.

De Fongers Nola probeert niet de krachtigste of meest luxueuze elektrische fiets te zijn. Hij kiest bewust voor eenvoud en beperkt zo zowel het gewicht als de prijs en het onderhoud. Voor 1.499 euro krijg je een comfortabele stads-e-bike met riemaandrijving, natuurlijke ondersteuning, hydraulische Shimano MT200-remmen en een verrassend complete uitrusting.



Precies daarin schuilt de kracht van de Nola. Hij doet wat een betaalbare elektrische fiets moet doen zonder de gebruiker te laten betalen voor technologie die niet iedereen nodig heeft.

Tekst: Dominique Sergant
Foto's: Slim Abid

info
www.matrabike.be

365° PROTECTION

HYP-E

The HYP-E is more than just another helmet – it is a statement of modern and stylish mobility. Its features are entirely dedicated to the needs of urban commuters, from the innovative lighting concept to the high safety standards.

abus.com





Security Tech Germany



Rotwild Het absolute luxe- segment in e-MTB, gravel en tour

Wie over een premium e-bike spreekt, denkt aan een fraai frame, een krachtige middenmotor en hoogwaardige onderdelen. Rotwild gaat nog verder. Het Duitse merk bouwt exclusieve carbon e-bikes waarbij prestaties, integratie en afwerking tot in de details worden doorgedreven.



Bij de Belgische verdeler Diadco in Evergem testten we drie verschillende concepten: een compromisloze e-mountainbike, een lichte e-gravelbike en een krachtige tourfiets voor lange afstanden en uitdagend terrein.

Van engineeringbedrijf tot exclusief fietsmerk

Rotwild ontstond vanuit ADP Engineering, een Duitse specialist in hoogwaardige carboncomponenten. Die technische achtergrond blijft duidelijk zichtbaar. Het e-bikegamma loopt van e-mountainbikes en lichte modellen met subtiele ondersteuning tot gravelfietsen en veelzijdige cross-overs.



Rotwild koopt aandrijving, vering, remmen en transmissie in bij gespecialiseerde fabrikanten, maar ontwikkelt zijn carbonframes en verschillende batterijoplossingen grotendeels zelf. De fietsen zijn schaars, duur en sterk gespecialiseerd.

Gebouwd voor zwaar terrein

De getoonde e-mountainbike combineert een krachtige Shimano-aandrijving met een Fox 38-voorvork en hoogwaardige achtervering. Ook de overige onderdelen zijn afgestemd op intensief gebruik. De geometrie en robuuste constructie maken hem geschikt voor all-mountain, enduro en stevige afdalingen.

Tijdens onze test voelt hij solide en gecontroleerd aan. Het stijve carbonframe, de kwalitatieve vering en brede banden geven vertrouwen zonder dat de fiets log aanvoelt. De Pro-versies zijn al zeer hoogwaardig, terwijl de Ultra-uitvoeringen met lichtere en exclusievere onderdelen de laatste details optimaliseren.

Bij verschillende modellen kan ook de geometrie worden aangepast aan het terrein en de voorkeuren van de fietser. De nieuwste R.EXC drijft die technische ambitie nog verder door. Hij is ontwikkeld vanuit de ervaring in de UCI E-Enduro World Cup en krijgt de Avinox M2S-aandrijving met maximaal 150 Nm en 1.300 watt piekvermogen. Die wordt gecombineerd met een eigen carbonaccu van 864 Wh en een nieuw achterveringsconcept.



Een e-gravelbike die natuurlijk blijft aanvoelen

De Rotwild R.R290 X probeert een van de lastigste uitdagingen bij elektrische gravel fietsen op te lossen. Een gravelbike moet licht, direct en efficiënt zijn, terwijl een motor en batterij onvermijdelijk extra gewicht toevoegen. Dat kan vooral boven 25 km/u storend worden, wanneer de ondersteuning stopt.

Daarom gebruikt Rotwild de compacte TQ HPR50-middenmotor met maximaal 50 Nm. De motor weegt ongeveer 1,85 kilogram en valt nauwelijks op in het frame. De batterij van 290 Wh zit volledig in de slanke onderbuis geïntegreerd. Wie meer bereik wil, kan een range-extender van 160 Wh toevoegen.

De ondersteuning volgt de eigen inspanning en blijft bewust op de achtergrond. De motor helpt tijdens een steile klim, op zwaar onverhard terrein of wanneer de benen vermoeid raken, maar neemt het fietsen niet over. Drie ondersteuningsprofielen en een boostfunctie bieden voldoende hulp zonder het natuurlijke karakter te verstoren.

De Ultra-uitvoering weegt volgens Rotwild ongeveer 11 kilogram. Daardoor blijft de R.R290 X ook boven 25 km/u vlot rollen en kun je zonder buitensporige inspanning verder wanneer de batterij leeg raakt. De beperkte accucapaciteit is dus een bewuste keuze: de motor wordt selectief gebruikt en de fietser blijft zelf een belangrijk deel van het vermogen leveren.

Ook de integratie staat op een bijzonder hoog niveau. Kabels verdwijnen uit het zicht, de bediening zit netjes in het stuur verwerkt en de verlichting verstoort het sportieve lijnenspel niet. Achteraan is zelfs een Supernova-achterlicht rechtstreeks in het carbon-frame geïntegreerd. De R.R290 X Pro kost officieel 8.990 euro. Voor de Ultra-uitvoering loopt de prijs op tot 11.990 euro.

Rotwild R.C1000: kracht en actieradius

Aan de andere kant van het spectrum staat de R.C1000. Deze cross-over of SUV-e-bike combineert de vering en robuustheid van een e-mountainbike met verlichting, spatborden en bagagemogelijkheden. Hij is geschikt voor woon-werkverkeer en lange tochten, maar voelt zich ook thuis op gravel en technische passages.

De voor- en achtervering bieden elk 140 millimeter veerweg en beide wielen zijn 29 inch groot. Slechte wegen, kasseien en onverharde stroken worden comfortabel verwerkt, terwijl de zithouding sportiever blijft dan op een klassieke toerfiets.

Centraal zit de Pinion E1.12 MGU, waarbij de elektromotor en twaalf versnellingen in één behuizing rond de trapas zijn samengebracht. Dat beschermt de schakeltechniek, centraliseert het gewicht en maakt elektronisch en automatisch schakelen mogelijk. De aandrijving levert tot 85 Nm en 600 watt piekvermogen.

Opvallend is de keuze voor een ketting in plaats van een onderhoudsarme riem. Een ketting is sterk, eenvoudig te vervangen en vrijwel overal te herstellen. Voor een krachtige fiets die ook ver van huis en op moeilijk terrein wordt gebruikt, is dat logisch.

De eigen IPU1000 Ultracore-accu biedt 1.060 Wh capaciteit. Dat maakt de R.C1000 geschikt voor lange dagtochten en meerdaagse reizen. Via het FIT-systeem kan de fietser instellingen beheren en een smartphone als navigatiescherm gebruiken. Ook een laadmogelijkheid voor de telefoon en snel afneembare Ortlieb-tassen vergroten de praktische inzetbaarheid. De R.C1000 Tour kost officieel 9.990 euro.

Drie fietsen met een eigen karakter

De sportieve e-mountainbike mikt op maximale controle en kracht op zwaar terrein. De R.R290 X bewaart het gevoel van een klassieke gravelbike en gebruikt ondersteuning alleen wanneer die iets toevoegt. De R.C1000 kiest voor comfort, vermogen en een enorme actieradius zonder zijn mountainbikebasis te verloochenen.

Het prijsniveau is hoog. Je betaalt niet alleen voor mobiliteit, maar ook voor exclusiviteit, carbontechnologie, verfijnde integratie en componenten uit het topsegment. Een minder dure fiets brengt je eveneens op je bestemming, maar bij Rotwild draait het om de manier waarop alle onderdelen samenwerken.

De modellen zijn te testen bij Diadco in Evergem. Het bedrijf is verkoop- en servicepunt voor Rotwild en biedt daarnaast diagnose, advies en coaching. Klanten kunnen er ook terecht voor onderhoud, de planning van lange fietstochten en het aanpassen van een fiets aan een specifieke toepassing. Zelfs eigenaars van bepaalde Porsche e-bikes zijn er welkom, aangezien die modellen Rotwild-technologie gebruiken.

Wie het verschil tussen een premium e-bike en een echte luxe-e-bike wil ervaren, moet vooral zelf opstappen. Want hoe indrukwekkend de techniek en de prijzen op papier ook zijn, het karakter van deze fietsen wordt pas echt duidelijk tijdens het fietsen.

info
www.rotwild.com

Getest: Raymon Varno Premium midden- motor voor een verrassend scherpe prijs



Raymon maakt hoogwaardige e-bikes bereikbaar voor een breder publiek

Raymon heeft de voorbije jaren vooral naam gemaakt met zijn premium e-bikes. Met de nieuwe Varno kiest het merk echter voor een opvallend andere strategie. De Duitse fabrikant wil de kwaliteit en het rijgevoel van een premiumfiets aanbieden in een veel toegankelijker prijssegment.

Het resultaat is een e-bike met middenmotor, een verzorgde afwerking en een adviesprijs van slechts € 2.299. Ons testteam ging alvast op pad met de nieuwe Raymon Varno.

Twee uitvoeringen, verschillende doelgroepen

De Raymon Varno is verkrijgbaar als Diamond met klassiek hoog frame en als Wave met lage instap.

Daarnaast biedt Raymon ook de Numa aan, een model dat meer op stadsgebruik is gericht. De Numa onderscheidt zich onder meer door andere banden en de mogelijkheid om te kiezen voor een Shimano Nexus 5-versnellingsnaaf, gecombineerd met een Gates-riemaandrijving of een klassieke ketting.

Zo kunnen fietsers het model kiezen dat het best aansluit bij hun gebruik, zonder dat de prijs sterk oploopt.

Premium uitstraling

Wie de Varno voor het eerst ziet, merkt niet meteen dat dit een fiets uit het betaalbare segment is.

Het stevige aluminium frame oogt bijzonder verzorgd en wordt bovendien ondersteund door een levenslange framegarantie. Ook de afwerking maakt een degelijke indruk.

Vooraan monteert Raymon een Suntour-verende voorvork, terwijl SKS-spatborden, krachtige verlichting en kwalitatieve onderdelen bijdragen aan een verzorgde totaalindruk.

Op de Varno liggen Schwalbe Advanced Hybrid-banden, die zowel op asfalt als op licht onverhard terrein uitstekend uit de voeten kunnen. De Numa kiest dan weer voor meer stadsgerichte banden.

De verstelbare stuurpen maakt het mogelijk de zithouding aan te passen aan de voorkeur van de fietser, al behoudt de Varno duidelijk een sportief karakter.

Betrouwbare Shimano-aandrijving

Voor de transmissie kiest Raymon voor een Shimano Acera 8-speed derailleur.



Dat is een betrouwbare en onderhoudsvriendelijke keuze die perfect past binnen het karakter van deze fiets. De bediening verloopt vlot en tijdens onze testrit schakelde het systeem nauwkeurig en zonder verrassingen.

OLI Pico verrast

Het meest opvallende onderdeel van de Varno bevindt zich echter centraal in het frame.

Raymon kiest voor de Italiaanse OLI Pico-middenmotor, goed voor 70 Nm koppel en een piekvermogen van 650 watt.

Tijdens onze test maakte deze motor bijzonder veel indruk. De ondersteuning voelt uiterst natuurlijk aan en reageert vloeiend op de trapkracht van de fietser. Ook op steilere hellingen levert de Pico meer dan voldoende ondersteuning.

Waar Bosch jarenlang de referentie was voor een natuurlijk rijgevoel, toont OLI zich vandaag als een bijzonder geloofwaardig alternatief. De motor voelt krachtig aan zonder bruusk te reageren en laat de fiets ook zonder ondersteuning nog aangenaam rijden.

Praktische batterij

De geïntegreerde 504 Wh-batterij kan eenvoudig langs boven uit het frame worden verwijderd. Bij de Wave-uitvoering verloopt dat zelfs nog iets gemakkelijker dankzij de lagere instap.

Volgens Raymon bedraagt de maximale actieradius ruim 100 kilometer in de Eco-stand. Wie veel klimt of permanent de hoogste ondersteuningsstand gebruikt, zal uiteraard een lagere actieradius halen. Tijdens intensief gebruik in heuvelachtig terrein mag je eerder rekenen op ongeveer 40 kilometer.

Slim display met toekomstgerichte functies

Het overzichtelijke display toont alle klassieke rijgegevens zoals snelheid, ondersteuningsniveau en ritafstand.

Daarnaast voorziet Raymon ook enkele extra functies, zoals een overzicht van de bespaarde CO₂-uitstoot.

Bluetooth is standaard aanwezig. Via toekomstige software-updates zal het bovendien mogelijk worden om navigatie te gebruiken en verschillende instellingen rechtstreeks via de smartphone-app aan te passen.

Premium zonder premiumprijs

Wat de Varno vooral bijzonder maakt, is het totaalplaatje.

Een aluminium frame met levenslange garantie, een kwalitatieve Suntour-voorvork, Schwalbe-banden, Shimano-aandrijving en een krachtige OLI-middenmotor zijn onderdelen die je doorgaans pas in een hogere prijsklasse verwacht.

Raymon slaagt erin die combinatie aan te bieden voor € 2.299, zonder dat de fiets goedkoop aanvoelt. Dat doet het merk onder meer door de configuratiemogelijkheden bewust beperkt te houden en de productie efficiënt te organiseren.

Ons verdict

Met de Varno opent Raymon een bijzonder interessant nieuw segment. De fiets biedt een premium rijervaring en een hoogwaardige afwerking, maar blijft opvallend betaalbaar.

Tijdens onze eerste kennismaking overtuigde vooral de combinatie van de natuurlijke OLI Pico-middenmotor, het stabiele rijgedrag en de verzorgde afwerking. Voeg daar de levenslange framegarantie en de scherpe prijs aan toe, en je krijgt een e-bike die voor veel fietsers een bijzonder aantrekkelijk alternatief vormt.

Wie op zoek is naar een volwaardige middenmotorfiets zonder richting de prijzen van het topsegment te moeten kijken, doet er goed aan de Raymon Varno zeker eens op zijn shortlist te plaatsen.

Tekst: Dominique Sergant

Foto's: Slim Abid



Grootste assortiment van Europa
50+ verschillende merken

De **expert** in fietsaccu's

400.000+
klanten gingen je voor

POWERPACK
500

 **BOSCH**

Starly City Pro Wave Review

Nederlandse nieuwkomer mikt meteen op de top van de 2.500 euroklasse



Nog niet zo lang geleden riepen we de Levit Beleco uit tot een van de interessantste e-bikes in het segment rond 2.500 euro. Een fiets die comfort, afwerking en rijeigenschappen combineert met een bijzonder scherpe prijs. Maar concurrentie laat nooit lang op zich wachten. Tijdens onze nieuwste test maakten we kennis met een merk dat nog maar net op de markt is, maar meteen hoge ambities toont.

Maak kennis met de Starly City Pro Wave. Een comfortabele stadsfiets die niet alleen een aantrekkelijk prijskaartje meekrijgt, maar ook afkomstig is van een fabrikant die duidelijk weet hoe een moderne e-bike in elkaar moet zitten. Hoewel Starly Bikes pas in 2025 werd opgericht, voelt dit allerm minst aan als het werk van een beginnende constructeur. Integendeel.

Een nieuw merk met een pak ervaring

Starly Bikes is misschien een nieuwe naam, maar achter het merk schuilt jarenlang vakmanschap. Drie Nederlandse ondernemers met een uitgebreide achtergrond in de fietsindustrie besloten hun kennis te bundelen en een eigen e-bikemerkt op te richten.

Dat merk moest niet zomaar een extra speler worden in een markt die vandaag al bijzonder druk bezet is. De bedoeling was om kwalitatieve e-bikes te ontwikkelen die zich onderscheiden door een doordachte componentkeuze en een sterke prijs-kwaliteitverhouding.

Tijdens onze eerste kennismaking merk je al snel dat die ervaring zich vertaalt naar een doordacht gamma. Starly probeert niet iedereen dezelfde fiets aan te bieden, maar kiest bewust voor verschillende aandrijfsystemen naargelang het model en het beoogde gebruik.

Niet één motor voor alle modellen

Waar veel fietsmerken jarenlang trouw blijven aan één motormerk, kiest Starly voor een opvallend flexibel concept. Afhankelijk van het model gebruikt het merk aandrijfsystemen van Bosch, Motinova of Mivice. Dat biedt verschillende voordelen. Niet alleen kan Starly voor elk type fiets de meest geschikte motor selecteren, ook ontstaat zo een veel breder prijsbereik.

Het gamma begint rond 1.899 euro en loopt door tot ruim boven de 3.000 euro, zonder dat daarvoor volledig nieuwe fietsconcepten ontwikkeld moeten worden. Voor de City Pro Wave viel de keuze



WORRY-FREE — WHEREVER YOU GO —



Focus op de rit, niet op de mogelijke risico's

De Perfect Tour + is ontwikkeld met een versterkte 5mm breakerlaag voor maximale lekbestendigheid en uitstekende grip in alle weersomstandigheden. De efficiënte e-bike en speed-pedelec band om je moeiteloos snel en veilig op de plaats van bestemming te brengen.



VREDESTEIN
TYRES



op Motinova, een naam die misschien minder bekend klinkt dan Bosch of Shimano, maar de voorbije jaren steeds meer naam maakt binnen het middensegment van de e-bikewereld.

Motinova: een slimme keuze

Voor deze City Pro Wave kiest Starly bewust niet voor de duurste aandrijving op de markt. Dat hoeft ook niet. Motinova positioneert zich als een moderne middenmotor die vooral mikt op een natuurlijke ondersteuning, een stille werking en een aantrekkelijke prijs. Daardoor kan Starly de volledige fiets aanbieden voor ongeveer 2.500 euro, zonder grote toegevingen te doen op vlak van uitrusting.

Tijdens onze test voelt de ondersteuning aangenaam voorspelbaar aan. De motor reageert soepel op de trapkracht en bouwt zijn vermogen geleidelijk op. Daardoor voelt de fiets nooit nerveus of overdreven krachtig aan, maar juist comfortabel en gecontroleerd. Voor dagelijks gebruik is dat precies wat de meeste fietsers zoeken.

Wie vooral pendelt, boodschappen doet of recreatieve tochten maakt, zal waarschijnlijk meer plezier beleven aan een stille en natuurlijke ondersteuning dan aan een motor met extreem hoge vermogenscijfers.

Comfort staat centraal

De City Pro Wave werd duidelijk ontwikkeld als een echte stadsfiets. De lage instap maakt op- en afstappen bijzonder eenvoudig, terwijl de comfortabele zithouding ervoor zorgt dat ook langere ritten ontspannen blijven aanvoelen. Dat is precies het segment waarop Starly zich met dit model richt: mensen die dagelijks gebruiksgemak belangrijker vinden dan sportieve prestaties. De fiets voelt stabiel aan en nodigt uit tot rustig en comfortabel rijden. In druk stadsverkeer, op fietspaden en tijdens recreatieve uitstappen komt hij volledig tot zijn recht.

Een serieuze uitdager

Na onze eerste kennismaking begrijpen we waarom Starly zoveel vertrouwen heeft in dit model. De City Pro Wave probeert niet de krachtigste of meest luxueuze e-bike in zijn klasse te zijn. Hij wil vooral veel fiets bieden voor een correcte prijs. En daarin slaagt hij behoorlijk goed.

Met een verkoopprijs van ongeveer 2.500 euro, een moderne Motinova-middenmotor en een verzorgde afwerking positioneert hij zich precies in het segment waar vandaag bijzonder veel concurrentie heerst. Dat betekent automatisch dat de vergelijking met de Levit Beleco snel gemaakt wordt.

Beide fietsen mikken op dezelfde doelgroep: wie een kwalitatieve e-bike zoekt zonder meteen richting 3.500 of 4.000 euro te moeten gaan.

Onze eerste indruk

Een volledig oordeel bewaren we uiteraard voor een uitgebreide duurtest, maar de eerste kennismaking stemt alvast positief. Starly Bikes bewijst dat een nieuw merk niet noodzakelijk met kinderziektes hoeft te kampen. Integendeel, de ervaring van de oprichters is duidelijk merkbaar in de manier waarop het gamma werd samengesteld.

De City Pro Wave voelt doordacht aan, biedt een aangename rijervaring en weet een interessant evenwicht te vinden tussen comfort, uitrusting en prijs. Dat maakt hem zonder twijfel een van de opvallendste nieuwkomers van 2026.

Wie vandaag op zoek is naar een comfortabele e-bike rond 2.500 euro, doet er goed aan om naast gevestigde namen zoals Levit ook deze Nederlandse nieuwkomer op zijn lijstje te zetten. De concurrentie in deze prijsklasse is groter dan ooit – en daar wordt de fietser alleen maar beter van.

Tekst: Dominique Sergant
Foto's: Slim Abid

info
<https://starlybikes.com/>

Stromer ST3 getest

Nog altijd een referentie onder de speed pedelecs?

Wie aan een premium speed pedelec denkt, komt al snel bij Stromer uit. Het Zwitserse merk hielp snelle elektrische fietsen groot te maken, maar de ST3 draait ondertussen al enkele jaren mee. Kan hij zich in 2026 nog meten met de beste modellen? Wij namen hem uitgebreid mee op pad en ontdekten een speed pedelec die opvallend weinig van zijn relevantie heeft verloren.

De gulden middenweg in het gamma

De ST3 staat boven de ST1 en ST2, maar onder de duurdere ST5 en ST7. Hij vormt zo de gulden middenweg: krachtiger en luxueuzer dan de instapmodellen zonder meteen naar de absolute topversies te springen.

Met een vanafprijs van € 8.458 blijft hij een stevige investering. Daartegenover staan een topsnelheid van 45 km/u, een opgegeven actieradius tot 180 kilometer en een Pinion-versnellingsbak met negen versnellingen. Zo biedt de ST3 een interessante balans tussen prestaties, afwerking en technologie.

Strak ontwerp en veel stabiliteit

Een belangrijke reden waarom de ST3 nog altijd actueel oogt, is zijn ontwerp. Bekabeling, batterij en techniek zijn bijzonder verzorgd in het frame geïntegreerd. Het brede frame, de rechte cockpit en de forse buizen geven de fiets een minimalistische maar krachtige uitstraling.

Je kunt kiezen tussen een sportief frame en een Comfort-versie met een lagere bovenbuis. Onze testfiets was een sportieve uitvoering in maat L. De vrij rechte stuurpositie zorgt voor een actieve maar comfortabele houding.

Met de grote batterij woog onze testfiets ongeveer 32,8 kilogram. Dat merk je wanneer je hem moet optillen, maar onderweg werkt het gewicht in zijn voordeel. Aan 40 tot 45 km/u voelt de ST3 rustig en vertrouwenwekkend aan, ook bij zijwind of een minder vlak wegdek. De brede Pirelli Angel ST Urban-banden bieden veel grip op asfalt en dragen bij aan dat stabiele karakter.

Comfort vooral via de optielijst

De geteste ST3 had geen verende voorvork. Op goed asfalt is dat geen probleem, maar op kasseien, putten en slechte fietspaden komen schokken duidelijker door. De optionele geveerde Kinekt-zadelpen van onze testfiets ving veel trillingen op en is een waardevolle toevoeging. Ook een verende voorvork is verkrijgbaar.

De ST3 blijft in de eerste plaats een snelle woon-werkfiets voor asfalt en langere verbindingswegen. Wie hem daarvoor gebruikt, krijgt een geslaagde combinatie van sportiviteit, comfort en stabiliteit.

Snel en vloeiend vooruit

De Stromer SYNO Drive II-achterwielmotor levert 820 watt en 44 Nm. Dat koppel kun je niet rechtstreeks vergelijken met dat van een middenmotor, omdat de kracht direct op het achterwiel wordt overgebracht. De acceleratie is stil en bijzonder vloeiend. Wie stevig meetrapt, bereikt op een vlakke weg na ongeveer 100 tot 200 meter de kruissnelheid van 45 km/u.

Minstens even belangrijk is dat de ST3 die snelheid goed vasthoudt. De samenwerking tussen motor, software en versnellingen voelt natuurlijk aan, waardoor je op lange trajecten comfortabel een hoog gemiddelde kunt rijden. De ST5 en ST7 reageren nog feller, maar voor dagelijks woon-werkverkeer komt de ST3 niets tekort.

Op steile hellingen vraagt de achterwielmotor wel een aangepaste aanpak. Vanuit stilstand bouwt hij minder vlot snelheid op dan een krachtige middenmotor. Je komt probleemloos boven, maar mogelijk tegen 20 à 25 km/u. Begin je met enige snelheid aan de klim, dan gaat het merkbaar vlotter.





Pinion en riem: stil en onderhoudsarm

De mechanische Pinion C1.9 XR zit centraal bij de trapas en biedt negen versnellingen met een bereik van 568 procent. Een riem brengt de kracht over naar het achterwiel. Het systeem schakelt precies, maakt weinig geluid en vraagt weinig onderhoud. De verzetten volstaan om vlot te vertrekken en aan 45 km/u een aangename trap-frequentie te behouden. Elektronische Smart.Shift ontbreekt, maar deze oplossing voelt nergens goedkoop aan.

Een grote batterij voor lange afstanden

De huidige ST3 krijgt een BQ983-batterij van 983 Wh. Stromer belooft maximaal 180 kilometer, al hangt het werkelijke bereik sterk af van ondersteuning, snelheid, temperatuur, wind, bandenspanning, parcours en de bijdrage van de fietser.

Tijdens onze test reden we hoofdzakelijk in de hoogste ondersteuning en zo vaak mogelijk aan 45 km/u. Na ongeveer 50 kilometer bleef circa 30 procent batterijcapaciteit over. Bij intensief gebruik ligt het praktijkbereik dus duidelijk lager dan het theoretische maximum, maar voor lange woon-werktrajecten blijft de capaciteit ruim.

Opladen duurt ongeveer 5 uur en 30 minuten. De batterij zit netjes in de onderbuis en kan na het ontgrendelen met een druk op de knop zijdelings worden verwijderd. Opladen kan zowel in als buiten de fiets.

Veiligheid en connectiviteit

Hydraulische Stromer HD942-remmen van TRP met schijven van 203 millimeter houden de snelheid overtuigend onder controle. Afhankelijk van de configuratie is ook ABS verkrijgbaar. Verder zijn er spatborden, een spiegel, claxon en dagrijverlichting. De koplamp levert tot 700 lumen, het achterlicht heeft een remlichtfunctie en de bagagedrager mag 22,5 kilogram dragen.

Ook OMNI Connect blijft een sterk argument. Het geïntegreerde OMNI C-display werkt via Bluetooth en het mobiele netwerk samen met de Stromer OMNI-app. Daarin raadpleeg je ritgegevens en batterijstatus, pas je ondersteuningsstanden aan en beheer je de beveiliging.

Bij het vergrendelen wordt de motor elektronisch geblokkeerd. Verplaatst iemand de fiets, dan activeren claxon en knipperlichten en krijg je een melding. Dankzij gps kun je de locatie volgen. Smartlock vergrendelt of ontgrendelt de ST3 automatisch wanneer je weggaat of opnieuw nadert. Over-the-air-updates helpen het systeem bovendien actueel te houden.



Nog altijd een referentie

De Stromer ST3 is niet langer de meest spectaculaire of geavanceerde speed pedelec op de markt. Toch blijft hij bijzonder compleet. Hij accelereert snel, houdt 45 km/u relatief gemakkelijk vast en voelt op hoge snelheid stabiel en veilig aan. De combinatie van de SYNO Drive II, de Pinion-versnellingsbak, de grote batterij en OMNI Connect maakt hem uitstekend geschikt voor langere woon-werkafstanden.

De prijs is hoog en op slechte wegen raden we minstens de geveerde zadelpen aan. Wie een snelle, strak afgewerkte en technologisch sterke speed pedelec zoekt, ontdekt echter dat de ST3 nog lang niet met pensioen hoeft. Ook in 2026 blijft hij een van de referenties in zijn klasse.

Tekst: Dominique Sergant

Foto's: Slim Abid

Gazelle Grenoble C5+ First Edition

Doordacht tot in de kleinste details

Gazelle behoort al meer dan 130 jaar tot de bekendste fietsmerken van Europa. Wat in 1892 begon als een kleine fabriek in het Nederlandse Dieren groeide uit tot een producent van meer dan 300.000 fietsen per jaar. Tijdens een bezoek aan de fabriek eerder dit jaar werd duidelijk hoeveel aandacht Gazelle aan kwaliteit besteedt.



Met de vernieuwde Grenoble C5+ First Edition richt Gazelle zich op fietsers die dagelijks comfortabel en zorgeloos willen rijden. De lage instap, de rechtopzittende houding en de rijke uitrusting maken meteen duidelijk dat deze e-bike ontwikkeld werd met gebruiksgemak als hoogste prioriteit. De Grenoble C5+ is verkrijgbaar vanaf 4.199 euro en positioneert zich daarmee in het hogere segment van de comfortabele stadsfietsen.

Comfort vanaf de eerste meters

Nog voor de eerste trapbeweging, valt op hoeveel aandacht Gazelle aan de ergonomie heeft besteed. De bijzonder lage en brede instap maakt op- en afstappen eenvoudig, terwijl de comfortabele zithouding het lichaam nauwelijks belast. Vooral wie dagelijks langere afstanden fietst of regelmatig moet stoppen in het stadsverkeer, zal dat snel waarderen.

Ook het stuur draagt daaraan bij. Met een hendel is het zowel in hoogte als in afstand tot het lichaam verstelbaar. Samen met het Selle Royal Gel-zadel en de verende zadelpen ontstaat een ontspannen rijpositie die uitnodigt om lange ritten te maken.

De voorvork beschikt over 40 millimeter veerweg. Dat is op papier minder dan sommige concurrenten aanbieden, maar tijdens mijn ritten voelde de fiets comfortabel aan op klinkers en minder egaal asfalt. De vering werkt subtiel en houdt het rijgedrag comfortabel en stabiel.

Slimme details maken het verschil

De Grenoble C5+ onderscheidt zich niet door één opvallende innovatie, maar door de vele kleine details die het dagelijkse gebruik aangenamer maken.

Zo bevindt de aansluiting van de batterijlader zich hoog achter het zadel. Daardoor hoef je niet diep te bukken om de accu op te laden en blijft de aansluiting bovendien goed beschermd tegen opspattend vuil. Het zijn die praktische oplossingen die je pas echt waardeert wanneer je de fiets dagelijks gebruikt.





De geïntegreerde kabels zorgen voor een strak uiterlijk en de beschermkap rond de Gates-riemaandrijving sluit zo mooi aan tegen het frame dat kleding onmogelijk tussen riem en tandwiel terecht kan komen. Dat verhoogt niet alleen het gebruiksgemak, maar geeft ook extra vertrouwen wanneer je met een lange jas of regenkleding fietst.

Zelfs de draaibel laat zich opmerken. Ze nodigt uit om te bedienen terwijl beide handen aan het stuur blijven en klinkt voldoende krachtig om in het verkeer op te vallen.

Het Bosch Kiox 300-kleurendisplay is helder afleesbaar en biedt onderweg alle belangrijke rijinformatie. Via het Bosch Smart System kan de fiets gekoppeld worden aan de Bosch Flow-app, waarmee onder meer navigatie beschikbaar is en de ondersteuning naar persoonlijke voorkeur kan worden ingesteld.

De Bosch Performance Line-motor werkt samen met een Shimano Nexus 5-naaf die bij lagere snelheden vaker in vrijloop gaat dan ik gewend ben. Tijdens het rijden laat de motor zich ook horen met een lichte zoemtoon. Volgens Gazelle hoort dat, net als het frequente aanzetten, bij de afstelling van deze krachtige 75 Nm-aandrijving. Tijdens een gezamenlijke testrit ervaarde ik dat de Auto-modus voor een rustigere vermogensopbouw zorgt, waardoor ook minder vaak wordt geschakeld. Wie dat wenst, kan de ondersteuning via de Bosch Flow-app bovendien verder personaliseren.

Kopers kunnen kiezen tussen een geïntegreerde accu van 540 of 600 Wh. Met de grootste batterij geeft Gazelle afhankelijk van de gekozen ondersteuningsstand een theoretisch rijbereik op van 70 kilometer in Turbo tot 175 kilometer in Eco.

Veel aandacht voor zichtbaarheid

Ook qua verlichting blijkt hoeveel aandacht Gazelle aan veiligheid besteedt.

Vooraan is de Grenoble uitgerust met de geïntegreerde Gazelle Fendervision Compact-koplamp. Die is netjes verwerkt in het spatbord boven het voorwiel en beschikt over dagrijverlichting. Dankzij een lichtsensor past de verlichting zich automatisch aan de omgeving aan, waardoor de lichtsterkte toeneemt zodra het donker wordt. Daardoor ben je beter zichtbaar en blijft ook de weg goed verlicht.

Achteraan valt vooral het geïntegreerde achterlicht met remlichtfunctie op. Dat is een uitrustingsdetail dat je nog lang niet op elke e-bike terugvindt en dat de veiligheid in druk verkeer ten goede komt. De hydraulische schijfremmen van Tektro ronden het veiligheidsplaatje af. Ze laten zich goed doseren en bieden voldoende remkracht.

Eerste indruk

Na mijn eerste kennismaking blijft vooral het hoge comfortniveau hangen. De Grenoble C5+ is duidelijk ontwikkeld voor fietsers die comfortabel en ontspannen onderweg willen zijn. De ergonomie klopt, de afwerking staat op een hoog niveau en tal van praktische details tonen hoeveel aandacht Gazelle aan dagelijks gebruik heeft besteed. Het is een e-bike waarin comfort, gebruiksgemak en een verzorgde afwerking centraal staan. Voor woon-werkverkeer en recreatieve ritten vormt de Grenoble C5+ een bijzonder doordachte keuze.

Tekst en foto's: Marijn Bogaert



info
www.gazellebikes.com

Giant Explore E+ 0 getest Veel meer dan een gewone modelupdate



Bij de vernieuwde Giant Explore E+ gaat het om meer dan een nieuwe motor of grotere batterij. De trekkingfiets kreeg een volledig vernieuwd Giant E+ System waarin motor, batterij, sensoren, bediening, display en veiligheidsfuncties nauw samenwerken.

Wij testten het topmodel met een SyncDrive Pro 2-motor, EnergyPak-batterij van 800 Wh en Enviolo Automatiq. Het resultaat is een comfortabele en krachtige e-bike waarop de technologie overtuigend samenwerkt.

Vier uitvoeringen en twee framevormen

De Explore E+ is verkrijgbaar als Explore E+ 0, 1, 2 en 3 en met een klassiek herenframe of als Stagger-uitvoering met een lagere bovenbuis. De Belgische prijzen lopen van € 3.699 voor de Explore E+ 3 tot € 5.899 voor de Explore E+ 0.

De verschillen zitten onder meer in de motor, batterij en versnellingen. De Explore E+ 2 en 3 krijgen de SyncDrive Sport 2 met 75 Nm. De Explore E+ 0 en 1 beschikken over de SyncDrive Pro 2 met 85 Nm. De batterijcapaciteit bedraagt 625 of 800 Wh.

Onze testfiets was de Explore E+ 0 Stagger. Die combineert de krachtigste motor en grootste batterij met Enviolo Automatiq en een onderhoudsarme Gates-riemaandrijving.

Sportieve trekkingfiets met veel comfort

De Explore E+ 0 is in de eerste plaats een trekkingfiets voor langere afstanden. De vrij sportieve geometrie, het brede stuur en de stevige constructie bieden veel controle zonder dat de zithouding extreem wordt. Ergonomische handvatten met geïntegreerde bar-ends laten je tijdens lange ritten bovendien gemakkelijk van handpositie wisselen.

Vooraan zit een SR Suntour XCR34-luchtgeveerde voorvork met 100 millimeter veerweg. Samen met de brede Crosscut Gravel 1-banden geeft die voldoende comfort en controle op slechte fietspaden, grindwe-

gen en lichte onverharde trajecten. Het frame biedt ruimte voor banden tot 62 millimeter breed.

De Giant Contact Switch-dropperpost heeft 100 millimeter verstelbereik. Met een knop aan het stuur laat je het zadel zakken, waardoor je bij stilstand gemakkelijker beide voeten aan de grond zet. Achteraan vinden we een stevige MLK-bagagedrager met geïntegreerd achterlicht. Ook de aluminium spatborden bleven tijdens onze test stil.

Krachtige motor met zes sensoren

De Giant SyncDrive Pro 2-middenmotor werd samen met Yamaha ontwikkeld, maar Giant bepaalt zelf een belangrijk deel van de constructie en software. De motor levert 85 Nm koppel en tot 400 procent ondersteuning. Dat volstaat ruimschoots voor steile hellingen en ritten met bagage.

De PedalPlus 6-sensortechnologie meet onder meer trapkracht, trapfrequentie, snelheid, acceleratie en hellingshoek. Daardoor reageert de motor snel zonder bruusk aan te voelen. Op vlakke wegen blijft de





ondersteuning rustig en efficiënt. Zodra de weg oploopt of je harder trapt, komt de extra kracht vrijwel onmiddellijk. Smart Assist past de ondersteuning automatisch aan. Wie liever zelf kiest, beschikt over vijf ondersteuningsstanden.

EnergyPak van 800 Wh

De geïntegreerde EnergyPak-batterij van 800 Wh past bij een trekkingfiets voor lange afstanden. Giant geeft een bereik op van ongeveer 70 tot 140 kilometer. Gewicht, ondersteuning, ondergrond, wind, temperatuur en hoogteverschil bepalen het werkelijke resultaat.

De zes sensoren helpen de beschikbare energie efficiënt te gebruiken en op het display zie je de resterende capaciteit en geschatte actieradius. Met de compacte 4A Smart Charger is de batterij volgens Giant in ongeveer tweeënhalf uur weer tot 60 procent opgeladen.

Automatisch schakelen met Enviolo

De Explore E+ 0 onderscheidt zich vooral met de Enviolo Trekking Automatiq-naaf en Gates CDX Carbon Drive-riem. Je kiest geen klassieke versnelling maar een gewenste trapfrequentie. Stel je bijvoorbeeld 60, 65 of 70 omwentelingen per minuut in, dan past het systeem de overbrenging automatisch aan wanneer je snelheid of het terrein verandert.

Via de rechter RideControl Ergo 4-unit kun je de gewenste cadans onderweg verhogen of verlagen. Met een langere druk op de centrale knop schakel je naar manuele bediening. Automatisch schakelen kan onnatuurlijk aanvoelen, maar binnen het Giant E+ System werkt het opvallend goed. De overbrenging verandert voelbaar maar zelden storend. Doordat je de cadans eenvoudig bijstelt, behoud je veel controle.

Een cockpit vol technologie

In de bovenbuis zit de RideControl Go 2 voor de aan-uitknop, verlichting, batterijstatus en ondersteuning. Het RideDash EVO 2.0-kleurendisplay van 3 inch toont snelheid, ondersteuning, batterijstatus, actieradius en navigatie. Een lichtsensor past de helderheid automatisch aan.

Aan beide kanten van het stuur zit een RideControl Ergo 4-unit met drie knoppen. Links regel je de motorondersteuning en schermweergave. Rechts bedien je Enviolo Automatiq.

Radar en bandenspanningscontrole

De Aegis Tire Checker bewaakt de bandenspanning. Bij een te hoge of lage druk en bij plots drukverlies krijg je een waarschuwing. Dat helpt het comfort, de actieradius, de grip en het stuurgedrag.

De Aegis Radar zit geïntegreerd in de bagagedrager en het achterlicht. Hij detecteert voertuigen die tot 120 meter achter je naderen. Op het display zie je hoe dichtbij en hoe snel ze komen en je krijgt een geluidssignaal. Tegelijk knippert het achterlicht feller om de aandacht van de automobilist te trekken. De radar vervangt je eigen waarneming niet, maar voegt wel een nuttige veiligheidslaag toe.

Beveiliging en sterke componenten

Met E-Lock blokkeer je de motorondersteuning via de app, stuurbediening of persoonlijke pincode. Wordt de fiets verplaatst, dan klinkt een alarm. Dankzij Apple Find My kun je zijn locatie terugvinden. Een mechanisch slot blijft noodzakelijk, maar deze functies maken diefstal moeilijker.

De uitrusting wordt afgerond met hydraulische Shimano Deore XT-vierzuigerremmen, remschijven van 203 millimeter vooraan en 180 millimeter achteraan en een Supernova Mini 3-koplamp. Giant communiceert bovendien vijf jaar garantie op de accu.

Veelzijdig en bijzonder compleet

Met € 5.899 is de Explore E+ 0 een dure e-bike. Daar staat een bijzonder complete uitrusting tegenover. Hij rijdt stabiel, comfortabel en krachtig en de automatische Enviolo-aandrijving werkt opvallend natuurlijk. De bandenspanningscontrole, radar, motorblokkering en het heldere display dragen daadwerkelijk bij aan het comfort, de veiligheid en het gebruiksgemak.

Niet iedereen heeft al die technologie nodig. De goedkopere Explore E+ 1, 2 en 3 bieden dezelfde veelzijdige basis met andere motoren, batterijen en versnelingssystemen. Wie voor het topmodel kiest, krijgt een bijzonder capabele trekkingfiets voor woon-werkverkeer, vakantieritten en avonturen buiten de klassieke fietspaden.

Tekst: Dominique Sergant
Foto's: Slim Abid

info
www.giant-bicycles.com

Granville Comfort+ N3 getest Belgisch comfort voor een toegankelijker prijs



Op de PRODAYS in Parijs stelde het Belgische Granville een volledig nieuw model voor. De Comfort+ introduceert een nieuw segment met de bekende afwerking en het hoge comfort-niveau van het merk, maar tegen een toegankelijker prijs.

Voor de Franse markt verschijnt hij als Comfort+ 30 met een richtprijs van € 2.499. In België komt daar voor ongeveer € 100 extra de Comfort+ N3 bij, voorzien van een Shimano Nexus 5-versnellingsnaaf en een onderhoudsarme Gates-riemaandrijving. Wij konden het nieuwe model al kort testen op het parcours van de Parijse vakbeurs.

Nieuw segment voor Granville

Granville ontwikkelt zijn modellen in België en assembleert een deel van zijn fietsen in Kortenberg. Het merk is vooral bekend om comfortabele premium e-bikes met Bosch-motoren en kwalitatieve onderdelen.

Met de Comfort+ kiest Granville voor een andere aanpak. De fiets moet dezelfde aandacht voor comfort, ergonomie en afwerking bieden, maar tegen een lagere aankoopprijs. Daarom maakt het gebruikelijke Bosch-systeem plaats voor een complete elektrische aandrijving van Bafang. Het frame, de afwerking en de praktische onderdelen sluiten aan bij wat we van Granville kennen.

Comfort zit niet alleen in de naam

De lage en brede instap maakt op- en afstappen gemakkelijk. De geometrie zorgt voor een rechte zithouding en het stuur komt duidelijk naar de fietser toe. Dankzij de verstelbare stuurpen kun je de positie verder aan je voorkeur aanpassen.

Ergonomische handvatten verdelen de druk beter over de handen. Achteraan vinden we een comfortabel zadelpen en een geveerde zadelpen die kleinere schokken opvangt. Ook de voorvork is stevig uitgevoerd. Samen met de brede banden zorgt hij ervoor dat de Comfort+ slechte fietspaden, kasseien en tramsporen beter verteert dan een stadsfiets met smalle en harde banden.

De brede banden bieden ook voldoende stabiliteit voor een ruwer pad. Het is geen terrein-e-bike, maar hij hoeft zich niet te beperken tot perfect aangelegde stadswegen.

Verzorgd en praktisch afgewerkt

Hoewel Granville op de prijs let, oogt de Comfort+ niet goedkoop. De batterij is in de onderbuis geïntegreerd en kan langs boven uit het frame worden genomen. Dat is handig wanneer de fiets dicht bij een muur of in een volle stalling staat.

De batterijkap en spatborden hebben dezelfde kleur als het frame. De geïntegreerde koplamp beschikt over dagrijverlichting en het scherm zit vast in de cockpit. Ook een ringslot behoort tot de standaarduitrusting.

Achteraan staat een MIK HD-bagagedrager die maximaal 27 kilogram mag dragen. Compatibele manden en fietstassen klik je snel vast en ook klassieke fietstassen passen op de drager. Daarmee is de Comfort+ geschikt voor recreatieve ritten, boodschappen en woon-werkverkeer.

Bafang M210 met 80 Nm

De opvallendste technische verandering bevindt zich bij de trapas. Motor, batterij en display komen allemaal van Bafang en vormen zo één elektrisch systeem. De M210 volgt de eerdere M200 op en moet vooral een sterke verhouding tussen prijs, prestaties en gebruiksgemak bieden.

Granville vermeldt een maximaal koppel van 80 Nm. Dat is ruim voldoende voor dagelijks gebruik in Vlaanderen en biedt ook reserve voor de steilere hellingen in Wallonië.

Tijdens het fietsen valt vooral op hoe soepel de motor zijn kracht afgeeft. De ondersteuning komt vlot op gang zonder dat de fiets plots vooruit schiet. Tegenover de M200 voelt de nieuwe aandrijving natuurlijker aan en sluit de ondersteuning beter aan bij de kracht die je zelf op de pedalen zet.

Op het testparcours ontbraken steile hellingen. De M210 reageert wel krachtig en gecontroleerd en past goed bij het ontspannen karakter van de Comfort+.

Batterij van 540 Wh

De geïntegreerde Bafang-batterij heeft een capaciteit van 540 Wh. Wie voortdurend met de hoogste ondersteuning fietst, kan in de praktijk rekenen op ongeveer 60 kilometer. Bij een lager ondersteuningsniveau, een vlak parcours en een actieve bijdrage van de fietser kan het bereik richting 100 kilometer gaan.

Het werkelijke resultaat hangt af van fietser en bagage, temperatuur, bandenspanning, wind, ondergrond en hellingen. Voor boodschappen, recreatieve ritten en gemiddeld woon-werkverkeer biedt 540 Wh voldoende capaciteit. De batterij kan uit het frame worden genomen om ze binnenshuis op te laden.



Comfort+ 30 voor Frankrijk

De Franse Comfort+ 30 krijgt een richtprijs van € 2.499. Voor dat bedrag biedt Granville een compleet uitgeruste e-bike met middenmotor, geïntegreerde batterij, brede banden, verende voorvork, geveerde zadelpen, MIK HD-bagagedrager en geïntegreerde verlichting.

Dat blijft een aanzienlijk bedrag, maar binnen het segment van complete e-bikes met middenmotor is het een scherpe positionering. Granville bespaart voornamelijk door voor Bafang te kiezen en behoudt elders de verzorgde en praktische uitrusting.

Belgische Comfort+ N3 met riem

Voor de Belgische markt is vooral de Comfort+ N3 interessant. Voor ongeveer € 100 extra wordt de klassieke aandrijving vervangen door een Shimano Nexus 5-versnellingsnaaf en een Gates CDC Carbon Drive-riem.

De vijf versnellingen zitten intern in de achternaaf. Daardoor is er geen kwetsbare derailleur en in combinatie met de riem blijft het onderhoud beperkt. Een riem hoeft niet te worden gesmeerd, maakt weinig geluid en trekt geen olie of vuil aan.

Volgens Granville is de Gates CDC-riem ontworpen om ongeveer 20.000 kilometer mee te gaan. De werkelijke levensduur hangt af van gebruik, afstelling en omstandigheden, maar ligt normaal hoger dan die van een klassieke ketting. Met een verwachte prijs van ongeveer € 2.599 lijkt de Comfort+ N3 daarom de logische keuze voor Belgische fietsers die comfort en weinig onderhoud willen combineren.

Slim besparen zonder goedkoop aan te voelen

De Comfort+ N3 toont dat een lagere verkoopprijs niet betekent dat op elk onderdeel moet worden bespaard. Granville behoudt het comfortabele frame, de brede banden, vering, geïntegreerde verlichting, stevige bagagedrager en verzorgde afwerking. De overstap van Bosch naar Bafang drukt de prijs zonder het rijgevoel zichtbaar uit te hollen.

De Shimano Nexus 5 en Gates CDC-riem voegen daar een onderhoudsarme aandrijving aan toe. De Comfort+ N3 wordt begin 2027 verkrijgbaar. Definitieve prijzen en specificaties kunnen nog wijzigen, maar op basis van onze eerste test zet Granville een veelbelovende e-bike neer. Vooral de combinatie van comfort, afwerking, onderhoudsgemak en prijs maakt hem een interessante nieuwkomer in het middensegment.

**Tekst: Dominique
Sergant**
Foto's: Slim Abid

info
<https://granvillebikes.com/>

Getest VanDijck Orion bewijst waarom hij het vlaggenschip van het Nederlandse merk is



Binnen het gamma van VanDijck neemt de Orion een bijzondere plaats in. Dit model is ontwikkeld als het absolute topmodel van het Nederlandse merk en combineert een hoogwaardige afwerking met een krachtige middenmotor, een onderhoudsarme riemaandrijving en een uitgesproken focus op comfort.

Tijdens onze test werd al snel duidelijk dat de Orion niet alleen luxueus oogt, maar ook rijdt zoals je van een premium e-bike mag verwachten.

Typisch Nederlands comfort

VanDijck kiest resoluut voor een comfortabele zithouding. Op de Orion zit je mooi rechtop, met een stuur dat eenvoudig verstelbaar is zodat iedere fietser de ideale positie kan vinden.

Wij reden met de uitvoering met lage instap, maar de Orion is eveneens verkrijgbaar met een herenframe en een trapezeframe. Daarnaast zijn verschillende framematen beschikbaar, waardoor vrijwel iedere fietser een passende uitvoering vindt. Het comfort wordt verder verhoogd door een geveerde zadelpen, een hoogwaardige SR Suntour-voorvork en een breed, comfortabel zadel. Samen zorgen ze ervoor dat ook minder perfecte wegen moeiteloos worden verwerkt.

Premium afwerking

Ook de afwerking verradt onmiddellijk dat de Orion tot het topsegment behoort. De kabels zijn volledig intern weggewerkt, de lasnaden zijn nauwelijks zichtbaar en de lakafwerking oogt bijzonder verzorgd. Het geheel straalt kwaliteit uit zonder overdreven opzichtig te worden.

Praktische details ontbreken evenmin. Zo beschikt de fiets standaard over een MIK HD-bagagedrager met een draagvermogen van 27 kilogram, een geïntegreerd ringslot, een jasbeschermer en een volledig afgesloten riembeschermer. Vooral die jasbeschermer is typisch Nederlands. In België zien we hem minder vaak, maar hij voorkomt wel dat kleding tussen de spaken terechtkomt.

Kreutzer U5: krachtig alternatief voor de gevestigde namen

Waar veel fabrikanten kiezen voor Bosch, Shimano of Brose, gaat VanDijck bewust een andere richting uit. De Orion is uitgerust met de Kreutzer U5-middenmotor, ontwikkeld door SEG Automotive. Die levert maar liefst 90 Nm koppel en een piekvermogen van 500 watt. Dat maakt hem bijzonder geschikt voor steile hellingen, zware belading en langere fietstochten.

Tijdens onze test viel vooral de krachtige ondersteuning op. De motor reageert direct, bouwt zijn vermogen vloeiend op en biedt ruim voldoende reserve om ook op hellingen comfortabel te blijven fietsen. Een bijkomend voordeel is de vijf jaar fabrieksgarantie op de motor. Daarmee onderscheidt VanDijck zich duidelijk van veel andere merken, waar meestal de wettelijke garantie van twee jaar geldt.

Grote batterij voor lange ritten

Standaard wordt de Orion geleverd met een 700 Wh-accu. Daarmee is de fiets uitstekend geschikt voor langere recreatieve ritten en dagelijks woon-werkverkeer.



Wie nog meer autonomie wenst, kan kiezen voor een 882 Wh-batterij. Tegen een beperkte meerprijs beschikt de fiets dan over nog meer reserve voor lange dagtochten of intensief gebruik. Uiteraard hangt de uiteindelijke actieradius af van factoren zoals ondersteuning, terrein, weersomstandigheden en het gewicht van de fietser, maar tijdens normaal gebruik biedt de standaardaccu al meer dan voldoende capaciteit.

Onderhoudsarme riemaandrijving

VanDijck combineert de Kreutzer-motor met een Dayco Carbon Belt Drive in plaats van de vaker gebruikte Gates-riem. Die werkt samen met een Enviolo Trekking-naaf, waardoor traploos schakelen mogelijk is. Met de draaigreep aan het stuur pas je de overbrenging eenvoudig aan, zonder vaste versnellingen of schakelstappen.

Tijdens onze test werkte dit systeem bijzonder soepel. Zeker voor recreatieve fietsers en pendelaars levert deze combinatie veel comfort op.

Veilig en compleet uitgerust

Ook op het vlak van veiligheid doet VanDijck geen toegevingen. De Orion is uitgerust met krachtige Magura-schijfremmen, die tijdens onze test uitstekend doseerbaar bleken en ook onder natte omstandigheden veel vertrouwen geven. Daarnaast beschikt de fiets over een overzichtelijk 3,5 inch kleurendisplay, waarop alle rijgegevens duidelijk worden weergegeven.

Eerste indruk

Met de Orion zet VanDijck een bijzonder complete premium e-bike neer. De combinatie van de krachtige Kreutzer U5-middenmotor, de onderhoudsarme riemaandrijving, de Enviolo Trekking-naaf, de royale accucapaciteit en de comfortabele afstelling maakt van deze fiets een uitstekende keuze voor wie veel kilometers wil maken zonder in te leveren op comfort.

De prijs ligt hoger dan die van veel doorsnee stadsfietsen, maar daar staat een bijzonder hoogwaardige afwerking, sterke componenten en een opvallend complete uitrusting tegenover. Voeg daar de vijf jaar garantie op de Kreutzer-motor aan toe en het wordt duidelijk waarom de Orion met recht het vlaggenschip van VanDijck genoemd mag worden.

Tekst: Dominique Sergant

Foto's: Slim Abid

info
<https://vandijck.bike/>

Getest **VELLO VIA+ bewijst dat een elektrische vouwfiets ook écht goed kan rijden**

Vello behoort al enkele jaren tot de meest innovatieve namen in de wereld van de compacte fietsen. Het Oostenrijkse merk maakte eerder al indruk met zijn ultralichte titanium long-tail, die tijdens onze test uitgroeide tot één van de absolute favorieten van het jaar. Met de nieuwe Via Plus wil VELLO nu opnieuw de lat hoger leggen, deze keer in het segment van de elektrische vouwfietsen.

Na onze eerste testrit kunnen we alleen maar vaststellen dat het merk opnieuw een bijzonder sterke indruk nalaat.



Bosch Hubline maakt het verschil

De grootste vernieuwing aan de Via Plus is zonder twijfel de introductie van de Bosch Hubline-motor. Daarmee is dit momenteel één van de eerste – en voorlopig zelfs de enige – elektrische vouwfiets die gebruikmaakt van deze nieuwe achterwielmotor van Bosch.

Waar de vroegere VELLO Bike+ werkte met een geïntegreerd systeem waarbij motor, batterij en elektronica één geheel vormden, kiest VELLO nu voor de flexibiliteit en betrouwbaarheid van het Bosch-ecosysteem. Dat opent meteen ook de deur naar verschillende batterijconfiguraties en toekomstige uitbreidingen.

Tijdens onze test viel vooral de natuurlijke ondersteuning op. De Hubline levert 40 Nm koppel, reageert bijzonder vloeiend en blijft opvallend stil. Op hellingen bewijst de motor eveneens zijn kwaliteiten. Bosch voorziet de Hubline namelijk van een inclination sensor, die automatisch detecteert wanneer je bergop of bergaf rijdt en de ondersteuning daarop aanpast. Ook op een helling van ongeveer tien procent bleef de ondersteuning overtuigend aanvoelen.

Slimme transmissie met drijfriem

Wij reden met de Via Plus Urban, die uitgerust is met een onderhoudsarme drijfriem. Die werkt samen met het innovatieve UT Gear-systeem (Universal Transmission), dat speciaal werd ontwikkeld voor de Bosch Hubline.

Het systeem beschikt over twee versnellingen met een totale overbrengingsverhouding van 140 procent. Daardoor worden enkele typische beperkingen van een achterwielmotor grotendeels weggewerkt. De fiets blijft comfortabel vertrekken, klimt vlot en behoudt tegelijk een aangename kruissnelheid.





een klassieke stadsfiets. Tijdens onze test voelde de Via Plus opvallend stabiel aan, zonder het typische “vouwfietsgevoel” dat sommige compacte modellen nog hebben.

Zo'n frameconstructie brengt uiteraard extra technische uitdagingen met zich mee. Daardoor moest Vello ook de volledige vouwconstructie opnieuw ontwerpen.

Slimme scharnieren verhogen het comfort

VELLO staat bekend om zijn innovatieve aanpak en dat zie je ook terug in de scharnieren van de Via Plus.

Het merk ontwikkelde een eigen systeem waarbij kleine geïntegreerde veerelementen trillingen helpen opvangen. Dat zorgt onderweg voor extra comfort zonder dat de constructie aan stevigheid inboet. Vooral op minder vlak wegdek merkten we dat de fiets comfortabeler rijdt dan je op basis van zijn compacte formaat zou verwachten.

Batterij naar keuze

Standaard wordt de Via Plus geleverd met een 250 Wh-batterij, maar wie meer autonomie wenst, kan kiezen voor een 500 Wh-versie.

Bijzonder is dat VELLO zelfs de mogelijkheid biedt om twee 500 Wh-batterijen te combineren. Daarmee beschikt de Via Plus over een totale capaciteit van 1.000 Wh, goed voor een actieradius die kan oplopen tot ongeveer 200 kilometer, afhankelijk van rijstijl, ondersteuning en parcours. Uiteraard stijgt het gewicht dan licht, maar het maakt de fiets wel uniek binnen zijn segment.

Hoogwaardige afwerking

Ook op het vlak van afwerking laat de Via Plus een verzorgde indruk na. Zo is de fiets standaard uitgerust met krachtige Supernova-verlichting voor- en achteraan. De combinatie van de Bosch Hubline, de riemaandrijving, de slimme transmissie en de hoogwaardige componenten zorgt voor een premium totaalpakket.

Eerste indruk

De VELLO VIA+ bewijst dat een elektrische vouwfiets geen compromis hoeft te zijn. Dankzij de Bosch Hubline, het uitzonderlijk lage gewicht, het stijve monocoque-frame en de doordachte technische oplossingen rijdt hij verrassend natuurlijk en stabiel.

Voor pendelaars, stadsfietsers en iedereen die regelmatig trein, auto en fiets combineert, is dit zonder twijfel één van de meest interessante elektrische vouwfietsen die momenteel op de markt verkrijgbaar zijn. VELLO toont opnieuw waarom het merk tot de meest innovatieve spelers binnen het segment behoort.

Tekst: Dominique Sergant

Foto's: Slim Abid

Voor wie langere recreatieve ritten maakt, is er daarnaast ook een Tour-versie beschikbaar.

Slechts 16 kilogram

Wat onmiddellijk opvalt wanneer je de Via Plus optilt, is het lage gewicht. De fiets weegt slechts 16 kilogram, wat bijzonder weinig is voor een elektrische vouwfiets.

Dat lage gewicht maakt een wereld van verschil voor pendelaars die hun fiets regelmatig een trap op moeten dragen, in de trein meenemen of in de wagen laden. Ook tijdens het rijden voelt de fiets licht en levendig aan.

Een monocoque-frame zoals je zelden ziet

Een tweede opvallende eigenschap is het monocoque-frame. Dat is eerder uitzonderlijk bij vouwfietsen, waar de constructie meestal uit meerdere frameonderdelen bestaat.

Het resultaat is een frame dat bijzonder stijf aanvoelt en een rijgedrag biedt dat sterk doet denken aan dat van

info

<https://vello.bike/en/collections/viaplus>

Klever N Pinion 45 getest **Premiumtechniek zonder premium- prijs**

Speed pedelecs worden steeds geavanceerder, maar tegelijk ook duurder. Prijzen richting € 8.000 zijn in het premiumsegment al lang geen uitzondering meer. Met de vernieuwde N Pinion 45 probeert Klever die trend enigszins te doorbreken.

Voor 2026 kreeg het model onder meer een Pinion C1.9-versnellingsbak, drie batterijcapaciteiten en een krachtigere Biaction 2.0-achterwielmotor. De vanafprijs bedraagt € 5.999. Dat blijft een aanzienlijk bedrag, maar voor een volledig uitgeruste speed pedelec met ondersteuning tot 45 km/u is het een scherpe positionering.



Betaalbaarder alternatief voor de Klever X

De N Pinion 45 staat een niveau lager dan vlaggenschip Klever X Pinion 45. Dat merk je aan het eenvoudiger frame en de lagere vanafprijs, maar niet noodzakelijk aan de belangrijkste onderdelen. Zo zijn een Gates CDX-riem, geveerde voorvork, richtingaanwijzers en remlicht standaard.

Het aluminium frame oogt relatief slank en doet bijna denken aan dat van een trekkingfiets. Met 27 kilogram zonder batterij is de N Pinion 45 niet overdreven zwaar. De centraal en laag geplaatste accu zorgt voor een evenwichtige gewichtsverdeling. Aan hogere snelheden voelt de fiets stabiel en vertrouwenwekkend aan.

Comfortabel en verstelbaar

De N Pinion 45 is verkrijgbaar in de framematen M en L. Met de verstelbare stuurpen kun je relatief rechtop zitten of voor een actievere houding kiezen. Het licht gebogen stuur en de ergonomische handvatten verhogen het comfort. Een geveerde zadelpen is optioneel.

Vooraan monteert Klever een speciaal voor speed pedelecs ontwikkelde voorvork met 80 millimeter veerweg. Die vangt oneffenheden goed op en helpt het voorwiel bij hoge snelheid in contact met het wegdek te houden. Onze testfiets stond op brede Pirelli Angel Urban GT-banden van 27,5 bij 2,4 inch. Ze zijn vooral gericht op asfalt en versterken het stabiele karakter van de fiets.

Pinion C1.9 en Gates-riem

Een belangrijke update is de centraal geplaatste Pinion C1.9-versnellingsbak met negen interne versnellingen. De gesloten behuizing beschermt de tandwielen tegen regen, stof en vuil. De bediening gebeurt met een draaischakelaar. Dankzij het ruime bereik vind je vlot een geschikte trapfrequentie bij het vertrekken, klimmen en rijden aan kruissnelheid.

Klever kiest bewust voor de mechanische C1.9 in plaats van een duurdere elektronische oplossing. In combinatie met de Gates CDX-riem ontstaat een stille en onderhoudsarme aandrijving. De riem hoeft niet te worden gesmeerd, trekt weinig vuil aan en is bijzonder geschikt voor intensief woon-werkverkeer in alle weersomstandigheden.

Keuze uit drie batterijen

De batterij van 850 Wh houdt het gewicht en de prijs het laagst. Klever geeft hiervoor een indicatieve actieradius van 45 tot 130 kilometer op. Met de 1.200Wh-batterij loopt dat op tot 70 à 200 kilometer en met de nieuwe 1.600Wh-accu tot 95 à 250 kilometer.



De hoogste waarden zijn alleen haalbaar onder gunstige omstandigheden. Koud weer, tegenwind en voortdurend rijden in de hoogste ondersteuning kunnen het bereik flink beperken. Toch is vooral de keuzevrijheid interessant. Voor een dagelijks traject van twintig of dertig kilometer volstaat de kleinste batterij doorgaans. Wie lange afstanden aflegt of minder vaak wil opladen, kan voor 1.200 of 1.600 Wh kiezen.

De accu's zijn uitneembaar en hebben een geïntegreerde handgreep. Met de 6A-lader duurt een volledige laadbeurt volgens Klever ongeveer 3,5 uur voor 850 Wh, vijf uur voor 1.200 Wh en 6,7 uur voor 1.600 Wh.

Biactron 2.0: een echte 45 km/u

De Biactron 2.0-achterwielmotor is verkrijgbaar met 600 of 800 watt. Onze testfiets beschikte over de krachtigere uitvoering. De fiets accelereert vlot en bereikt zonder buitensporige inspanning zijn kruissnelheid van 45 km/u. Klever noemt dat 'Real 45'.

Een krachtsensor, trapsensor en snelheidssensor stemmen de ondersteuning voortdurend af op de fietser. De motor reageert snel bij het vertrekken en versnellen, maar stopt meteen met ondersteunen zodra je niet meer trapt of remt. Het systeem voelt krachtig maar goed controleerbaar aan en blijft opvallend stil.

De achterwielmotor maakt ook regeneratief remmen mogelijk. Tijdens het vertragen wordt een beperkte hoeveelheid energie naar de batterij teruggestuurd. Dat levert geen tientallen extra kilometers op, maar kan de actieradius licht verlengen en de mechanische remmen ontlasten. Bij vriesweer moet de functie worden uitgeschakeld, omdat lithium-ionbatterijen onder het vriespunt niet mogen worden opgeladen.

Veiligheid en dagelijkse bruikbaarheid

De N Pinion 45 heeft voor- en achteraan hydraulische schijfremmen met remschijven van 203 millimeter. Ze bieden veel remkracht en zijn goed doseerbaar. De koplamp beschikt over groot- en dimlicht en levert respectievelijk 1.350 en 730 lumen. Achteraan zit een Roxim R3E-achterlicht met remlicht en nummerplaatverlichting. Een spiegel en claxon zijn standaard.

Ook de richtingaanwijzers voor- en achteraan zijn een sterke troef. Aan 40 of 45 km/u is een arm uitsteken niet altijd vanzelfsprekend. Met de pinkers kunnen beide handen aan het stuur blijven, al blijft goed rondkijken uiteraard noodzakelijk.

De bagagedrager mag 25 kilogram dragen en het totale toegestane laadvermogen bedraagt 150 kilogram, inclusief fietser en bagage. Stevige spatborden maken de uitrusting compleet.

Op het stuur staat een 2,8 inch groot kleurendisplay. De ondersteuning en regeneratie kunnen naar eigen voorkeur worden ingesteld. De E-key, startonderbreking, motorblokkering en het alarmsysteem zorgen voor extra elektronische beveiliging, naast een degelijk mechanisch slot.

Veel uitrusting voor het geld

De Klever N Pinion 45 is niet de lichtste of meest luxueuze speed pedelec op de markt. Zijn kracht zit in de combinatie van prijs, prestaties en uitrusting. Voor een vanafprijs van € 5.999 krijg je een snelle woon-werkfiets met krachtige achterwielmotor, Pinion C1.9-versnellingsbak, Gates CDX-riem, geveerde voorvork, richtingaanwijzers en een uitgebreide veiligheidsuitrusting.

Dankzij de drie batterijcapaciteiten kan de fiets bovendien nauwkeurig op het dagelijkse traject worden afgestemd. De vernieuwde N Pinion 45 is daarmee vooral interessant voor wie dagelijks vlot 45 km/u wil rijden en premiumonderdelen zoekt, maar niet richting € 8.000 of meer wil gaan. Binnen zijn prijsklasse is hij zonder twijfel een bijzonder sterke kandidaat.

Tekst: Dominique Sergant - Foto's: Slim Abid

Getest: **vanRaam Easy Rider Compact+** **geeft vertrouwen op drie wielen**



Fietsen lijkt vanzelfsprekend, tot evenwichtsproblemen, verminderde kracht of een fysieke beperking roet in het eten gooien. De vanRaam Easy Rider Compact+ is ontwikkeld voor mensen die extra stabiliteit en ondersteuning nodig hebben, maar hun vrijheid op de fiets niet willen opgeven. Tijdens onze test werd al snel duidelijk dat deze elektrische driewieler veel meer biedt dan alleen een veilige zitpositie. Hij geeft fietsers vooral opnieuw het vertrouwen om zelfstandig op pad te gaan en samen met familie of vrienden van een fietstocht te genieten.

Zittend en zonder onzekerheid vertrekken

Het eerste wat opvalt, is de uitzonderlijk lage instap. Je hoeft je heen nauwelijks op te tillen en kunt plaatsnemen zonder moeilijke bewegingen te maken. Eenmaal op het zitje blijven beide voeten gemakkelijk bij de grond. Daardoor kun je rustig zittend vertrekken, zonder eerst je evenwicht te moeten zoeken. Zeker voor wie onzeker is geworden op een klassieke tweewieler, maakt dat een wereld van verschil.

De twee brede achterwielen zorgen voor een stabiele basis, terwijl het kleinere voorwiel de Easy Rider Compact+ opvallend wendbaar maakt. De fiets heeft een kleine draaicirkel en laat zich ook in een beperkte ruimte gemakkelijk sturen. De verlichting is op het voorwiel gemonteerd en draait mee in de gekozen richting. Achteraan voorkomen twee kleine antikantelwielmpjes dat de fiets bij een onverwachte beweging naar achteren zou kunnen kantelen.

Ook wanneer je stilstaat, blijft de controle behouden. Naast de gewone handrem is er een parkeerrem waarmee je de driewieler veilig vastzet. Dat is handig bij het op- en afstappen, maar ook wanneer je even halt houdt. Een wielslot maakt het geheel compleet.





Een zitje dat zich aan de fietser aanpast

Van een speciaal fiets mag je verwachten dat comfort niet als een extraatje wordt behandeld. Het verstelbare zitje kan gemakkelijk hoger, lager, verder naar voren of naar achteren worden geplaatst. In het frame zit bovendien een veer die op het gewicht van de fietser kan worden afgestemd. Samen met de licht verende werking van het aluminium frame worden schokken en oneffenheden behoorlijk goed opgevangen.

De ventilerende meshbekleding voorkomt dat het zitje snel warm aanvoelt. De zithouding is rechtop en ontspannen, met nauwelijks druk op de armen of het stuur. Toch geven de comfortabele ergogrips voldoende houvast. Achter het zitje bevindt zich een praktische stang waaraan tassen kunnen worden bevestigd.

Eigen aandrijving met nuttige boostfunctie

vanRaam gebruikt een zelf ontwikkelde middenmotor die specifiek op de behoeften van deze doelgroep is afgestemd. Er is keuze uit twee uitvoeringen. De VR1F levert 40 Nm en is vooral geschikt voor vlakke trajecten. Wie regelmatig in een heuvelachtige omgeving fietst, kan beter kiezen voor de krachtigere VR2R met 60 Nm.

Via de eenvoudige bediening op het stuur selecteer je een van de drie ondersteuningsstanden. Daarnaast is er een boostfunctie. Die helpt om de zware driewieler vanuit stilstand op gang te brengen en levert extra ondersteuning wanneer een helling te zwaar wordt. Je hoeft dan niet eerst veel kracht op de pedalen te zetten voor de motor reageert.

Een bijzonder handige functie is de mogelijkheid om achteruit te rijden. Door achteruit te trappen, herkent het systeem wat je wilt doen en beweegt de fiets gecontroleerd naar achteren. Draaien, duwen en opnieuw opstappen is daardoor vaak niet nodig.

De uitneembare batterij is verkrijgbaar met een capaciteit van 522 Wh of 846 Wh. Afhankelijk van de gekozen uitvoering, de ondersteuning, het terrein en het gewicht van de fietser bedraagt het bereik in de praktijk ongeveer 50 tot 90 kilometer. De Shimano Nexus 8-naafversnelling helpt om altijd een comfortabele trapfrequentie te vinden. De acht versnellingen zijn vooral nuttig wanneer het traject afwisselend vlak en heuvelachtig is.





PeakPerformance®



Onze test bevestigt het gevoel van veiligheid

Onze eigen test van de vanRaam Easy Rider Compact+ verliep bijzonder positief. De fiets voelt stabiel en voor-spelbaar aan, reageert rustig en geeft veel controle. Omdat wij zelf niet volledig tot de beoogde doelgroep behoren, liet ook een testpersoon met een passend gebruikersprofiel de fiets uitgebreid ervaren. Haar reactie bevestigde precies waar dit model voor staat: een sterk gevoel van veiligheid en vooral het plezier om opnieuw te kunnen fietsen.

Voor haar betekende de Easy Rider Compact+ dat ze weer met de kinderen mee kon op fietstocht en zonder problemen het tempo van andere fietsers kon volgen. Precies daarin zit de grootste waarde van deze driewieler. De techniek is belangrijk, maar uiteindelijk draait het om zelfstandigheid, vertrouwen en opnieuw deel kunnen uitmaken van gezamenlijke momenten. Wie twijfelt of deze fiets bij zijn of haar situatie past, doet er goed aan een testrit te plannen. Bij een speciaalfiets is de persoonlijke ervaring immers doorslaggevend.



Tekst: Dominique Sergant
Foto's: Slim Abid

info
www.vanraam.com

"Lacros maakt elke rit comfortabel en zorgeloos, met uitstekende kwaliteit en service waar je jarenlang plezier van hebt."



4,9



meer dan 900
beoordelingen



LACROS

ELEKTRISCHE VOUWFIETSEN

Ervaar de kwaliteit en service waar onze klanten zo enthousiast over zijn:

WWW.LACROS.NL

Getest: Lacros Volte Compacte e-bike met de ambities van een volwaardige trekkingfiets



Lacros zet een nieuwe stap buiten het vertrouwde vouwfietssegment

Wie Lacros kent, denkt automatisch aan elektrische vouwfietsen. Dat is niet verwonderlijk, want het Nederlandse merk bouwde de voorbije jaren een stevige reputatie op met modellen als de Trotter en de Scamper. Dankzij een doorgedreven focus op kwaliteit, gebruiksgemak en betrouwbaarheid groeide Lacros uit tot een gevestigde waarde in het segment en sleepte het meerdere onderscheidingen in de wacht, onder meer van de ANWB.

Met de Volte slaat het merk een nieuwe weg in. Geen vouwfiets deze keer, maar een compacte e-bike die het beste van twee werelden wil combineren: de praktische afmetingen van een compacte fiets met het rijcomfort van een volwaardige stads- of trekkingfiets. Ons testteam ging ermee op pad.

Compact zonder compromissen

De Lacros Volte is ontwikkeld voor fietsers die hun e-bike gemakkelijk willen meenemen, bijvoorbeeld op een fietsendrager achter de camper of in een beperkte bergruimte. Toch voelt de Volte allesbehalve aan als een compromis.

De 24-inch wielen zorgen voor een veel volwassener rijgedrag dan de kleinere wielmaten die je vaak op compacte fietsen aantreft. Dankzij de lange stuurpen en zadelpen zit je bovendien in een comfortabele, relatief hoge zithouding waardoor de fiets verrassend natuurlijk aanvoelt.

Het compacte karakter blijft behouden. Door de zadelpen neer te klappen en de inklapbare pedalen dicht te vouwen blijft de fiets maximaal ongeveer 30 centimeter breed. Dat maakt hem bijzonder praktisch voor transport en opslag.

Comfort staat centraal

Tijdens onze test viel vooral het comfort op. Lacros heeft duidelijk veel ervaring meegenomen uit zijn jarenlange ontwikkeling van vouwfietsen.

Zo beschikt de Volte over een verende voorvork én een verende telescopische zadelpen, waardoor oneffenheden in het wegdek mooi worden weggefilterd. De brede 2-inch banden zorgen voor extra grip en comfort en zijn bovendien voorzien van een reflecterende zijwand voor een betere zichtbaarheid.

Ook de afwerking maakt een verzorgde indruk. De spatborden zijn stevig bevestigd, de verlichting is volledig geïntegreerd en de bagagedrager oogt robuust genoeg voor dagelijks gebruik. Achteraan mag hij tot 15 kilogram dragen.

Het brede, zachte zadel zal vooral comfortgerichte fietsers aanspreken. Wie liever een sportiever exemplaar gebruikt, kan dat uiteraard eenvoudig vervangen.



FietsZeker



Goed verzekerd met **FietsZeker!**

- ✓ Scherpe premies, uitgebreide bescherming
- ✓ Snelle schadeafhandeling
- ✓ Herstelling via uw eigen vakman
- ✓ No-nonsense verzekering

**Sluit uw verzekering af via www.fietszeker.be
of vraag advies aan uw fietsspecialist!**

Ergonomie voor een brede doelgroep

Lacros richt zich met de Volte op een bijzonder ruime doelgroep. Dankzij de lage instap, het volledig verstelbare stuur en de ruime verstelbaarheid van de zadelhoogte is de fiets geschikt voor bestuurders van ongeveer 1,55 tot 2 meter.

De licht gebogen stuurvorm zorgt voor een aangename, rechte zithouding. Ergonomische handvatten verhogen het comfort tijdens langere ritten, terwijl het centraal geplaatste display alle belangrijke rijgegevens overzichtelijk weergeeft.

Krachtige middenmotor onderscheidt zich

Waar veel compacte e-bikes kiezen voor een relatief bescheiden aandrijving, pakt Lacros het opvallend ambitieuzer aan.

De Volte is uitgerust met een Ananda-middenmotor die maar liefst 85 Nm koppel levert. Dat is een vermogen dat we eerder verwachten op grotere trekkingfietsen dan op compacte modellen.

Volgens ons testteam is dat een logische keuze. Wie met een camper reist, beperkt zich immers niet altijd tot vlakke fietspaden. Ook heuvelachtige regio's en langere vakantieritten vragen voldoende trekkracht, en daar voelt deze motor zich duidelijk thuis.

Het rijgevoel is natuurlijk en voorspelbaar, terwijl de ondersteuning mooi aansluit op de trapkracht van de fietser. Via het display kies je uit vijf ondersteuningsniveaus en is ook een handige wandelondersteuning beschikbaar.

Praktische batterij en onderhoudsarme aandrijving

De uitneembare batterij heeft een capaciteit van 540 Wh. Volgens Lacros bedraagt de maximale actieradius ongeveer 100 kilometer, afhankelijk van ondersteuning, terrein en weersomstandigheden. In bergachtig gebied zal dat vanzelfsprekend lager liggen.

De batterij is langs boven uitneembaar, kan veilig worden vergrendeld en ook los van de fiets worden opgeladen.

Voor de aandrijving koos Lacros voor een Shimano Nexus 8-versnellingsnaaf. Die interne versnellingsnaaf



staat bekend om haar betrouwbaarheid en beperkte onderhoudsbehoefte. Samen met de krachtige middenmotor vormt ze een logische combinatie voor recreatieve fietsers die vooral zorgeloos willen genieten.

Verrassend licht voor zijn klasse

Compacte elektrische fietsen waren jarenlang nauwelijks lichter dan grotere e-bikes. Bij de Volte is dat anders.



Met een gewicht van 23,8 kilogram blijft hij merkbaar handelbaarder dan veel vergelijkbare modellen. Tijdens onze test voelde de fiets stabiel en vertrouwenwekkend aan, zonder log over te komen. Dat maakt hem niet alleen prettig tijdens het rijden, maar ook gemakkelijker bij het op- en afladen op een fietsendrager.

Daarbij komt een maximaal toegelaten totaalgewicht van 130 kilogram, waardoor ook zwaardere fietsers probleemloos uit de voeten kunnen.

Ons verdict

Met de Volte bewijst Lacros dat zijn expertise niet beperkt blijft tot elektrische vouwfietsen. Het merk heeft een compacte e-bike ontwikkeld die verrassend volwassen rijdt en duidelijk mikt op fietsers die comfort, gebruiksgemak en praktische afmetingen willen combineren.

De krachtige Ananda-middenmotor, de comfortabele vering, de onderhoudsarme Nexus-naaf en de verzorgde afwerking maken van de Volte een bijzonder compleet pakket. Voor een adviesprijs van € 2.899 biedt hij bovendien een erg aantrekkelijke prijs-kwaliteitverhouding.

Wie op zoek is naar een compacte e-bike die niet aanvoelt als een compromis, maar als een volwaardige stads- of trekkingfiets, doet er goed aan deze Lacros Volte zeker op zijn shortlist te zetten.

Tekst: Dominique Sergant
Foto's: Slim Abid

info
www.lacros.nl

Negen maanden nadat we de JoolS TEN voor het eerst testten, kregen we de vernieuwde uitvoering opnieuw ter beschikking. De basis bleef dezelfde, maar het Belgische merk gebruikte de feedback op de oorspronkelijke fiets om verschillende details aan te pakken. Het frame werd sterker, de afwerking ging erop vooruit en enkele praktische onderdelen kregen een duidelijke upgrade. De prijs bleef ondertussen ongewijzigd op €2.199.

Getest De vernieuwde JoolS TEN wordt beter zonder duurder te worden

Dat maakt deze tweede test interessant. De oorspronkelijke JoolS TEN wist al te overtuigen door zijn combinatie van een middenmotor, grote batterij en acht interne versnellingen. Nu konden we nagaan of de verbeteringen het totaalpakket ook in de praktijk naar een hoger niveau tillen.

Sterker frame en betere zithouding

Op het eerste gezicht lijkt de vernieuwde JoolS TEN sterk op het model dat we eerder testten. Het aluminium frame werd echter op verschillende plaatsen verstevigd zonder dat de fiets zwaarder werd. Tijdens het fietsen voelt het geheel stabiel en degelijk aan. Ook de spatborden zijn voortaan steviger uitgevoerd en dubbel bevestigd. Dat lijkt misschien een detail, maar het voorkomt hinderlijk trillen en rammelen op minder vlakke wegen.



Bij onze eerste test merkten we op dat de vaste stuurpen de mogelijkheden om de zithouding aan te passen beperkte. JoolS heeft naar die feedback geluisterd. De vernieuwde TEN beschikt standaard over een verstelbare stuurpen, waardoor de positie van het stuur beter op de fietser kan worden afgestemd. In combinatie met het licht gebogen stuur en de ergonomische handvatten vonden we vrij snel een comfortabele en rechte zitpositie.

Vooraan zorgt een Suntour-verende voorvork met lockout voor extra comfort. De vering vangt oneffenheden behoorlijk op en kan op vlakke wegen worden geblokkeerd. De relatief smalle Kenda-banden helpen de fiets vlot te laten rollen, terwijl hun duidelijke profiel voor voldoende grip zorgt. De Shimano MT200-schijfremmen deden tijdens onze test wat ervan verwacht mocht worden: voorspelbaar en krachtig remmen zonder overdreven scherp te reageren.

Bekende motor blijft overtuigen

Motorisch veranderde er niets. De JoolS TEN blijft uitgerust met de Ananda M60-middenmotor met een koppel van 70 Nm. Tijdens onze test bleek dat ruim voldoende om vlot te vertrekken en ook stevigere hellingen zonder problemen boven te komen.

Een opgegeven koppel vertelt natuurlijk nooit het volledige verhaal. De software en afstelling bepalen mee hoe de ondersteuning wordt opgebouwd. De Ananda M60 behoort niet tot de meest verfijnde motoren op de markt, maar de ondersteuning voelt natuurlijk aan en volgt de trapbewegingen behoorlijk goed. Zeker binnen deze prijsklasse blijft de motor een sterk onderdeel van de fiets.



Ook de batterij bleef behouden. Met 730 Wh is de capaciteit royaal en geschikt voor langere trajecten. De batterij is lang en vrij smal in het frame geïntegreerd, waardoor de fiets visueel mooi in verhouding blijft. In de ecomodus moet een actieradius van ongeveer 90 tot 100 kilometer mogelijk zijn wanneer de fietser voldoende zelf meetrapt. Wie voortdurend veel ondersteuning gebruikt of door een heuvelachtig gebied fietst, zal uiteraard minder ver komen.

Meer bereik met acht versnellingen

Tijdens de test waardeerden we opnieuw de Shimano Nexus 8-naafversnelling. De acht versnellingen zitten beschermd in de naaf, waardoor vuil en weersinvloeden minder vat krijgen op het systeem. De fiets gebruikt een klassieke ketting, maar die wordt afgeschermd door een volledige kettingkast.

De acht versnellingen bieden een merkbaar ruimer bereik dan de Nexus 5-naaf die op veel vergelijkbare e-bikes wordt gebruikt. Vooral wanneer de ondersteuning boven 25 km/u wegvalt, blijft

het met de Nexus 8 makkelijker om comfortabel door te trappen. Ook bij het vertrekken, klimmen of fietsen met extra bagage kan sneller een geschikte versnelling worden gekozen.

Achteraan vinden we een nieuwe bagagedrager met MIK-systeem. Die heeft een draagvermogen van 25 kilogram en is daardoor geschikt voor fietstassen, boodschappen of andere accessoires. Het achterlicht werd netjes in de drager geïntegreerd. Verder beschikt de JoolS TEN over verlichting, walk assist en een AXA-wielslot.

Onze tweede test bevestigt de sterke basis

Bij onze eerste kennismaking waren we al positief over de prijs-kwaliteitverhouding van de JoolS TEN. De vernieuwde versie bevestigt dat oordeel. Het is geen volledig nieuwe fiets, maar JoolS heeft precies die onderdelen verbeterd waarop nog winst te boeken viel.

De verstelbare stuurpen verhoogt het comfort, het sterkere frame voelt degelijk aan en de stevigere spatborden en nieuwe bagagedrager maken de fiets praktischer. Tegelijk bleven de aangename Ananda M60-middenmotor, grote batterij en Shimano Nexus 8-naafversnelling behouden.

Dat de prijs ondanks de verbeteringen op €2.199 blijft, is misschien wel het sterkste argument. Een Belgische e-bike met middenmotor, 730Wh-batterij en acht interne versnellingen blijft voor dit bedrag uitzonderlijk. Na onze tweede test staat de JoolS TEN dan ook nog sterker in zijn segment.



Tekst: Dominique Sergant
Foto's: Slim Abid

info
www.joolsbikes.com/

Getest: Oxford Cargo Intube zet een overtuigende stap naar het premiumsegment

Een nieuw longtailmodel van een Belgisch fietsmerk verdient altijd aandacht. Oxford vervangt zijn Cargo Plus door de Cargo Intube en pakt de vernieuwing grondig aan. De fiets is sterker, stijver en verfijnder afgewerkt. Bovendien wordt hij voor 4.999 euro bijzonder compleet geleverd. Tijdens onze test ontdekten we een doordachte gezinsfiets die zich als alternatief voor een tweede auto laat inzetten.



Veel ruimte zonder overdreven groot te worden

Op het eerste gezicht lijkt de Oxford Cargo Intube langer en zwaarder dan hij werkelijk is. Met een gewicht van ongeveer 30 kilogram blijft hij vergelijkbaar met andere elektrische longtails. Zelf maten we een lengte van ongeveer 1,85 à 1,86 meter. Compact genoeg om in het dagelijkse verkeer goed hanteerbaar te blijven, maar lang genoeg om achteraan veel bruikbare ruimte te creëren.

Het ruime bagagerek biedt plaats aan twee kinderen en blijft ook bruikbaar wanneer ze wat groter worden. Hun voeten rusten veilig op de brede voetsteunen, zodat ze tijdens het fietsen niet in de weg zitten. Met de optionele cargotassen wordt de Cargo Intube een praktische transportfiets. De tassen zijn niet inbegrepen, maar blijven betaalbaar.

De zithouding is rechtop en comfortabel. Het stuur komt lichtjes naar de fietser toe en kan worden aangepast, zodat verschillende gezinsleden de fiets kunnen gebruiken. De instap is behoorlijk laag, al zijn de extra framebuisen noodzakelijk om de lange constructie voldoende stijf te houden.

Krachtige Shimano-aandrijving

Voor de ondersteuning koos Oxford niet voor de veelgebruikte Bosch-motor, maar voor een Shimano EP6-middenmotor. Met 85 Nm koppel heeft die ruim voldoende kracht om de fiets ook met twee kinderen en bagage vlot op snelheid te brengen. De maximale draagcapaciteit bedraagt 180 kilogram. Tijdens onze test bleek dat gewone hellingen geen enkel probleem vormen. Ook wanneer het steiler wordt, blijft voldoende ondersteuning beschikbaar.

Oxford paste de bediening aan met vijf ondersteuningsstanden, zodat de elektrische hulp nauwkeuriger kan worden afgestemd op het gebruik. De Shimano-batterij van 630 Wh is netjes in het frame geïntegreerd. Ze kan langs boven uit de onderbuis worden genomen, wat handig is wanneer je ze binnenshuis wilt opladen. Laden op de fiets blijft eveneens mogelijk.





De combinatie van een riemaandrijving en Shimano Nexus 5-naafversnelling past goed bij het praktische karakter. In de praktijk misten we geen versnellingen. Op kruissnelheid gebruikten we vooral de derde en vierde, terwijl de eerste twee volstonden voor hellingen. De riem en interne versnellingen vragen weinig onderhoud en zijn netjes afgeschermd.

Opvallend complete standaarduitrusting

Het sterkste argument van de Oxford Cargo Intube is wellicht zijn uitrusting. Longtails rond 5.000 euro zijn niet uitzonderlijk, maar vaak loopt de uiteindelijke prijs stevig op zodra de noodzakelijke accessoires worden toegevoegd. Bij deze Oxford zijn de monkey bars, frontloader, voetsteunen, het ringslot en zelfs de geïntegreerde pinkers standaard inbegrepen.



Vooral die pinkers vonden we tijdens de test bijzonder geslaagd. Met twee bewegende kinderen achterop houdt je beide handen liever aan het stuur. Met een eenvoudige druk op de knop kun je toch duidelijk je richting aangeven. De gemonteerde set voelt degelijk aan en behoort niet tot de categorie goedkope gadgets. Een vergelijkbaar systeem achteraf laten plaatsen kan al snel enkele honderden euro's kosten.

Ook de stevige dubbele pootstandaard verdient aandacht. Zelfs met gewicht achterop blijft de longtail mooi in evenwicht. Kinderen kunnen tussen de monkey bars stappen en via de voetsteunen opklimmen. De bediening vraagt enige gewenning, maar werkt goed. Alleen op kasseien hoorden we de standaard licht trillen. Een extra veer zou dat kleine minpunt kunnen verhelpen.



Stabiel en efficiënt, maar zonder vering

De Cargo Intube heeft geen verende voorvork of andere vering. Op asfalt levert dat een directe, efficiënte en aangename fiets op. Op kasseien worden oneffenheden duidelijker doorgegeven, zeker achteraan door de lange wielbasis. Dat is geen probleem op gewone wegen, maar wel iets om rekening mee te houden wanneer je dagelijks over slecht wegdek fietst.

Onze algemene testindruk blijft bijzonder positief. Oxford levert een krachtige en verzorgde longtail die vanaf de eerste dag klaarstaat voor gezinsverplaatsingen, boodschappen en woon-werkverkeer. De prijs van 4.999 euro is aanzienlijk, maar je weet vooraf wat je krijgt en hoeft achteraf nauwelijks accessoires bij te kopen. Daarmee is de Oxford Cargo Intube een overtuigende Belgische kandidaat voor gezinnen die hun tweede auto vaker willen laten staan.

Tekst: Dominique Sergant
Foto's: Slim Abid

info
www.oxfordbikes.be

HF Christiansen Erfgoed bewaren en tegelijk de toekomst van de Scandinavische fietswereld vormgeven



Weinig bedrijven illustreren de evolutie van de Scandinavische fietswereld zo overtuigend als HF Christiansen. Al meer dan een eeuw maakt de Deense fabrikant deel uit van de dagelijkse fietscultuur en ontwikkelde het bedrijf zich van een traditionele fietsenproducent tot een van de invloedrijkste fietsgroepen van Noord-Europa. Vandaag is de onderneming veel meer dan alleen een fabrikant. Ze waakt over verschillende iconische merken en weet geschiedenis en innovatie met elkaar te verzoenen, terwijl ze zich voortdurend aanpast aan de veranderende verwachtingen van consumenten. Tot de boeiendste hoofdstukken in dat verhaal behoren de heropleving van de legendarische merken MBK en Motobécane en de verdere evolutie van Principia. Beide merken tonen hoe erfgoed kan uitgroeien tot een modern concurrentievoordeel in plaats van louter een nostalgische herinnering te blijven.

HF Christiansen werd opgericht in 1903 en groeide mee met de unieke Deense fietscultuur. Lang voordat fietsen in verband werden gebracht met duurzaamheid, fitness of lifestyle waren ze in heel Denemarken al een onmisbaar vervoermiddel. Die omgeving hielp de bedrijfsfilosofie vorm te geven. In plaats van kortstondige trends na te jagen, legde HF Christiansen zich consequent toe op functionele techniek, betrouwbaarheid en productkwaliteit op lange termijn. Die waarden kenmerken het bedrijf nog altijd, ook nu het assortiment is uitgebreid met stadsfietsen, gravelbikes, performante racefietsen, mountainbikes, kinderfietsen en een steeds verfijnder aanbod elektrische fietsen. De groep ontwerpt en ontwikkelt vandaag merken zoals Avenue, Centurion, MBK, Principia, Raleigh, Winther, Bike by Gubi en Motobécane en is ook internationaal actief via dochterondernemingen zoals Unicykel in Zweden.

In tegenstelling tot veel fabrikanten die zich uitsluitend op de productie van fietsen richten, is HF Christiansen geleidelijk geëvolueerd tot wat het best als een merkenbouwer kan worden omschreven. Elk merk binnen de portefeuille heeft een eigen identiteit, klantenpubliek en designtaal. In plaats van elke fiets in één overkoepelende bedrijfsfilosofie te dwingen, heeft het Deense bedrijf er bewust voor gekozen het unieke DNA van ieder merk te bewaren en tegelijk de technologie en dienstverlening af te stemmen op de hedendaagse behoeften van het dealernetwerk en de fietsers. Die strategie blijkt bijzonder doeltreffend in een sector waarin authenticiteit steeds belangrijker wordt.

Geen enkel verhaal illustreert die filosofie wellicht beter dan dat van MBK en Motobécane. Decennialang was MBK een van de bekendste fietsnamen in Denemarken en Frankrijk. De initialen verwezen oorspronkelijk naar Motobécane, de legendarische Franse fabrikant van fietsen en bromfietsen die in de loop van de twintigste eeuw wereldwijd bekendheid verwierf. Na verschillende eigenaarswissels bleef de naam MBK in de fietswereld bestaan en raakte hij geleidelijk sterk verbonden met de dagelijkse mobiliteit in Scandinavië. Voor veel Deense gezinnen werd een MBK-fiets bijna een overgangsritueel: een betrouwbare metgezel voor woon-werkverkeer, de rit naar school en recreatieve fietstochten. Eind jaren negentig reed de Belgische wielervedende Frank Vandenbroucke bovendien op een MBK bij de Franse ploeg Cofidis.



HF Christiansen wilde het merk niet louter als een symbool uit het verleden laten voortbestaan en koos ervoor MBK en Motobécane opnieuw uit te vinden voor een nieuwe generatie fietsers. Die heropleving steunt niet alleen op nostalgie. Het bedrijf heeft zorgvuldig opnieuw bepaald waar MBK in de huidige markt voor moet staan. De nieuwe collectie combineert een strakke Scandinavische vormgeving met praktische functionaliteit, geïntegreerde verlichting en displays, interne kabelgeleiding, onderhoudsarme aandrijvingen en steeds geavanceerdere elektrische ondersteuning. Het resultaat is een fietsengamma dat de vertrouwde naam MBK respecteert en alles in zich heeft om opnieuw een vaste favoriet te worden, met de uitstraling en technologie die moderne fietsers verwachten.



HF Christiansen heeft die verwachtingen begrepen en investeerde fors in elektrische fietsen die de elegante uitstraling behouden waarmee Deense stadsfietsen traditioneel worden geassocieerd. De doelstelling is duidelijk: de technologie moet de fietservaring ondersteunen zonder het ontwerp te overheersen. De nieuwste lichte topmodellen van MBK, de MBK Image en Aura, combineren ranke aluminium frames met een naadloos geïntegreerde batterij, zorgvuldig uitgebalanceerde geometrie en hoogwaardige onderdelen. Ze zijn gericht op dagelijkse pendelaars die comfort verlangen zonder toegevingen te doen aan de vormgeving. De fiets is verkrijgbaar met drie framekeuzes: de steeds populairdere lage instap of het doorstapframe, een mixte- of damesframe en een herenframe. Voor elk frame kan uit twee aandrijvingen worden gekozen: een Gates-riemaandrijving met één versnelling voor maximale eenvoud — gewoon opstappen en fietsen — of een Shimano-derailleur met negen versnellingen. In plaats van extreme prestatiecijfers na te streven, ligt de nadruk op intuïtief rijgedrag, betrouwbaarheid en een verfijnde fietservaring. De fiets weerspiegelt de bredere verschuiving die zich in heel Europa voltrekt, waarbij voor stedelijke mobiliteit steeds vaker wordt gekozen voor lichte en wendbare fietsen die zich vanzelfsprekend in het dagelijkse leven inpassen. Recente productlanceringen tonen ook aan dat HF Christiansen zijn elektrische aanbod bij zowel MBK als Principia verder wil versterken met het oog op het seizoen 2027.

Waar MBK zich voornamelijk op stedelijke mobiliteit richt, neemt Principia binnen de HF Christiansen-familie een heel andere positie in. Weinig Deense fietsmerken genieten onder liefhebbers een vergelijkbare reputatie. Principia werd in 1990 in Aalborg opgericht door drie jonge ingenieurs die ook triatleten waren en werd al snel synoniem met innovatie en technische uitmuntendheid. In een periode waarin aluminium frames nog met enige scepsis werden bekeken, bewees Principia dat zorgvuldig ontwikkelde aluminium frames traditionele stalen exemplaren konden overtreffen op het vlak van stijfheid, gewicht en reactiesnelheid. Het bedrijf trok al snel internationale aandacht en zijn fietsen werden een vertrouwd beeld in de professionele wielersport en bij ambitieuze amateurfietsers.

Nadat Principia deel ging uitmaken van HF Christiansen behield het zijn identiteit — 'Principia of Denmark... Bike Sports Culture since 1990' — en zijn positie als het performancemerk van de groep. In plaats van dat erfgoed af te zwakken, bleef de Deense fabrikant investeren in productontwikkeling en breidde hij het gamma geleidelijk uit tot buiten de racewereld. Vandaag bestrijkt Principia vrijwel elke sportieve fietsdiscipline, waaronder race, gravel en mountainbike. Het nieuwe gamma omvat bovendien een bijzonder nieuwe e-gravelbike, verkrijgbaar met zowel een racestuur als een recht stuur. In lijn met het merklogo 'Principia of Denmark' blijft Deens design een bepalend kenmerk. Strakke lijnen, ingetogen graphics, zorgvuldig uitgebalanceerde framegeometrieën en de bekende hoogwaardige aluminium frames onderscheiden Principia van concurrenten die vaak kiezen voor een agressievere visuele identiteit of modetrends volgen.

De missie van Principia bestaat er vandaag in kwalitatieve fietsen aan te bieden waarvan mensen een leven lang kunnen houden en die tegelijk sterke prestaties leveren. Dankzij democratische prijzen wil het merk iedereen die van een uitstekende fiets wil genieten daartoe de kans bieden. Voor wie nog een stap verder wil gaan, biedt het merk ook carbon en titanium frames aan, waaronder de Principia Gravel 22TiTAN die door road.cc werd getest. Het getal 22 verwijst overigens naar het atoomnummer van titanium in het periodiek systeem en de oprichters ontleenden de merknaam aan het werk van Isaac Newton, *Philosophiæ Naturalis Principia Mathematica*. De Gravel 22TiTAN is veel meer dan zomaar een gravelbike. Hij combineert de tijdloze rijkwaliteit en het unieke gevoel van titanium met uitgesproken moderne techniek. De fiets is opgebouwd rond een nieuw ontwikkeld titanium frame dat met de hand wordt geassembleerd in Randers, Denemarken. De Gravel 22TiTAN werd niet alleen ontworpen om mee te racen, maar ook voor een leven vol avontuur. In veel opzichten vat hij perfect samen wat Principia geworden is: een merk dat prestaties belangrijk vindt zonder veelzijdigheid of dagelijks gebruiksgemak op te offeren.

De groeiende populariteit van gravelfietsen heeft voor Principia volledig nieuwe mogelijkheden gecreëerd. Gravelfietsers zoeken doorgaans een fiets die in verschillende omstandigheden inzetbaar is, zoals sportieve ritten, bikepacking en woon-werkverkeer, in plaats van een model dat slechts in één discipline uitblinkt. Die filosofie sluit vanzelfsprekend aan bij de Scandinavische fietscultuur, waarin veelzijdigheid altijd belangrijker is geweest dan specialisatie. Het Principia Gravel-gamma, dat ook modellen met een recht stuur omvat, beantwoordt daar perfect aan.

Een ander onderscheidend kenmerk van HF Christiansen is de inzet om lokale expertise te behouden ondanks de internationale schaal van de fietsindustrie. De fietsproductie is sterk geglobaliseerd, met onderdelen die overal ter





wereld worden ingekocht en een productie die over meerdere continenten is verspreid. Toch blijft het Deense bedrijf de nadruk leggen op Scandinavische productontwikkeling, kwaliteitscontrole en design. Geselecteerde premiummodellen, waaronder met de hand gebouwde Principia-projecten, onderstrepen die betrokkenheid en versterken tegelijk de authenticiteit van de merken.

Met het oog op de toekomst lijkt HF Christiansen uitzonderlijk goed gepositioneerd. Na de buitengewone vraag tijdens de pandemiejaren is de concurrentie op de fietsmarkt ongetwijfeld toegenomen. Veel fabrikanten passen zich momenteel aan veranderende voorraden, verkoopkanalen en consumentengewoonten aan. Toch blijven verschillende langetermijntrends gunstig voor bedrijven die vertrouwde merken met betekenisvolle innovatie kunnen combineren. Verstedelijking, milieubewustzijn, investeringen in fietsinfrastructuur en de aanhoudende groei van elektrische mobiliteit scheppen allemaal gunstige omstandigheden voor fabrikanten met een breed assortiment en een sterke reputatie.

De recente aankondigingen van het bedrijf wijzen al op een toekomst met een uitgebreider aanbod elektrische fietsen, meer ontwikkelingen op het vlak van gravel- en racefietsen en verdere investeringen in modellen voor woon-werkverkeer en reizen, naast kinderfietsen. In plaats van spectaculaire technologische revoluties na te jagen, lijkt HF Christiansen vastbesloten om elke categorie stap voor stap te verfijnen. Die gestage aanpak kenmerkt het bedrijf al meer dan een eeuw en zou uiteindelijk waardevoller kunnen blijken dan innovatie die vooral grote krantenkoppen oplevert.

De grootste kracht van HF Christiansen ligt uiteindelijk misschien in het inzicht dat fietsen nooit zomaar producten zijn. Ze zijn metgezellen in het dagelijkse leven, hulpmiddelen voor avontuur en steeds belangrijkere oplossingen voor duurzame mobiliteit. Door de unieke identiteit van merken zoals MBK, Motobécane en Principia te bewaren en tegelijk elektrificatie, hoogwaardig vakmanschap en modern design te omarmen, heeft de Deense fabrikant iets gecreëerd wat in de huidige fietsindustrie steeds zeldzamer wordt: een merkenportefeuille waarin geschiedenis de toekomst daadwerkelijk verrijkt in plaats van haar af te remmen. Meer dan 120 jaar na de oprichting blijft HF Christiansen aantonen dat de sterkste fietsmerken niet degene zijn die zichzelf voortdurend opnieuw uitvinden, maar de merken die evolueren en tegelijk onmiskenbaar trouw blijven aan hun oorsprong.

info<https://webshop.hfchristiansen.com>

Getest Reany W1 Daily houdt elektrisch fietsen licht en betaalbaar

Wie een elektrische stadsfiets zoekt, belandt vandaag al snel rond of boven 3.000 euro. De Reany W1 Daily probeert dat patroon te doorbreken. Voor 2.299 euro krijg je een lichte urban e-bike met lage instap, riemaandrijving en geïntegreerde batterij. Tijdens onze test verraste hij met een bijzonder soepel en natuurlijk rijgevoel.



Strak waveframe zonder zichtbare lasnaden

Reany heeft drie populaire modellen: N1, W1 en C1. Elk bestaat in een Daily-, GT- en Pro-uitvoering. De Daily is de betaalbaarste aluminium versie. De GT biedt meer ondersteuning en uitrusting, terwijl de Pro met zijn carbon frame ongeveer 14,5 kilogram weegt.

Deze W1 Daily weegt 17,7 kilogram. Dat maakt hem gemakkelijk hanteerbaar bij het manoeuvreren, stallen of optillen. Het aluminium waveframe biedt een lage instap en oogt opvallend strak. Zichtbare lasnaden zijn er nauwelijks en ook de kabels verdwijnen zoveel mogelijk in het frame. De fiets is verkrijgbaar in vier kleuren en heeft precies die minimalistische uitstraling waarmee Reany zich wil onderscheiden.



Ook het stuur is sober uitgevoerd. Het geïntegreerde display kan niet eenvoudig worden gestolen. De keerzijde is dat de stuurpen nauwelijks verstelbaar is. De handvatten mochten wat ergonomischer zijn, maar ergogrips zijn als optie verkrijgbaar. Vooraan zijn bevestigingspunten voor een mand en bidonhouder voorzien.

Het Selle Royal Essenza-zadel biedt degelijk comfort. Vering ontbreekt in de voorvork en zadelpen. Op goed asfalt vormt dat geen probleem, maar op kasseien voel je de oneffenheden duidelijker. Deze fiets is vooral bedoeld voor stedelijke verplaatsingen en vlakke trajecten.

Bescheiden motor met slimme ondersteuning

In het achterwiel zit een Mivice M070-motor met 35 Nm koppel. Dat cijfer klinkt bescheiden tegenover de krachtige middenmotoren die tegenwoordig vaak 70 of 85 Nm leveren. Toch is de vergelijking niet helemaal eerlijk. De W1 Daily is veel lichter en de Mivice-motor gebruikt software met een gyroscopische functie die herkent wanneer je bergop of bergaf fietst. De ondersteuning wordt daarop afgestemd.

Tijdens onze test werkte dat verrassend goed. De motor reageert soepel, voelt natuurlijk aan en maakt van de W1 Daily geen nerveuze fiets. Op vlak terrein komt hij bijzonder goed tot zijn recht, maar ook op een gewone helling blijft voldoende ondersteuning beschikbaar. Voor steile of lange beklimmingen bestaan krachtigere alternatieven, al presteert deze achterwielmotor beter dan zijn 35 Nm doet vermoeden.

De uitneembare batterij van 360 Wh zit met een dubbel slot stevig in het frame. Reany geeft een actieradius tot 100 kilometer op. Dat bereik is haalbaar in de laagste ondersteuningsstand en onder gunstige omstandigheden. Wie veel ondersteuning gebruikt, mag eerder op 40 tot 50 kilometer rekenen. Voor dagelijks woon-werkverkeer en stadsgebruik blijft dat ruim voldoende. De zuinige achterwielmotor helpt om relatief veel bereik uit de compacte batterij te halen.

Single-speed vraagt een kleine aanpassing

De W1 Daily heeft geen versnellingen. De Mivice-motor is gecombineerd met één vaste overbrenging en een vrijwel onderhoudsvrije riemaandrijving. Geen derailleur, geen ketting die geregeld moet worden gesmeerd en weinig onderdelen die snel beschadigd kunnen raken: voor dagelijks gebruik is dat een aantrekkelijk uitgangspunt.



De gekozen overbrenging voelt bergop verrassend aangenaam aan. Je behoudt een natuurlijke cadans en de motor vangt het extra werk goed op. Rond de maximale ondersteuning van 25 kilometer per uur ligt die cadans wat hoger. Op een vlakke weg of lichte afdaling kun je daardoor het gevoel krijgen dat je leegtrapt. Dat is geen fout, maar een typisch kenmerk van een single-speed. Wie veel belang hecht aan verschillende versnellingen, houdt daar het best rekening mee.

Een eerlijke stadsfiets voor een correcte prijs

De Daily heeft geen bagagedrager en het maximale totaalgewicht bedraagt 120 kilogram. Spatborden en geïntegreerde verlichting voor- en achteraan zijn wel aanwezig. De voorlamp draait mee met het stuur en staat goed afgesteld.

Onze test van de Reany W1 Daily eindigt positief. Niet omdat dit een e-bike is die alles kan, maar omdat de fiets zijn doel overtuigend bereikt. Hij is licht, stil, mooi afgewerkt en bijna onderhoudsvrij. Voor 2.299 euro krijg je geen verende vork, middenmotor of uitgebreid versnellingsstelsel. Je krijgt wel een wendbare urban e-bike die aangenaam fietst en voor dagelijkse ritten opvallend veel waar voor zijn geld biedt.

Tekst: Dominique Sergant

Foto's: Slim Abid

info

<https://reanybikes.com/>

Getest: Nijland Suelo maakt fietsen opnieuw toegankelijk



Wie zich niet langer helemaal veilig voelt op een gewone fiets, hoeft daarom niet meteen over te stappen op een driewieler. De vernieuwde Nijland Suelo vormt een interessante tussenoplossing. Met zijn extreem lage instap, stabiele geometrie en krachtige middenmotor wil deze Nederlandse e-bike vooral vertrouwen geven. Tijdens onze test ontdekten we een bijzonder doordachte fiets die niet alleen toegankelijk is, maar ook verrassend natuurlijk rijdt.

Een instap van amper 16 centimeter

Het opvallendste kenmerk van de Suelo is zonder twijfel de instap. Die is slechts 16 centimeter hoog en 15 centimeter breed. Daardoor hoeft de fietser het been nauwelijks op te tillen om plaats te nemen. De brede opening kan bovendien als een soort tussenstap worden gebruikt en is voorzien van antislip.

Nijland heeft veel ervaring met fietsen voor mensen met een beperkte mobiliteit. Het Nederlandse familiebedrijf bestaat al 35 jaar en ontwikkelt onder meer lage-instapfietsen, driewielers, tandems en duofietsen. De fietsen worden in Nederland ontworpen en geproduceerd. Die kennis is duidelijk zichtbaar in de Suelo.

Hoewel de fiets voor een specifieke doelgroep werd ontwikkeld, oogt hij niet als een typische aangepaste fiets. Hij ziet eruit als een gewone elektrische fiets en dat kan voor veel gebruikers belangrijk zijn. Niet iedereen die moeite krijgt met opstappen of onzeker wordt tijdens het stoppen, voelt zich al klaar voor een driewieler.

De Suelo is geschikt voor fietsers met een lichaamslengte van ongeveer 1,55 tot 2 meter. Met verschillende zadelpennen en een verstelbare stuurpositie kan de zithouding nauwkeurig worden aangepast. Voor kleinere fietsers kan zelfs de stuurpen worden omgedraaid. Ook de keuze voor 26-inchwielen is bewust. Ze houden het zwaartepunt laag en maken het eenvoudiger om met beide voeten de grond te bereiken.

Middenmotor met een bijzondere kettingloop

De grootste technische verandering tegenover de vorige Suelo is de komst van een middenmotor. Het vroegere model gebruikte een voorwielmotor, maar die bood niet altijd de gewenste kracht en het meest natuurlijke rijgevoel.

Een middenmotor combineren met zo'n lage instap was technisch niet eenvoudig. Op de plaats waar normaal de ketting loopt, bevindt zich bij de Suelo



namelijk bijna geen frame meer. Nijland ontwikkelde daarom een verborgen kettingloop. De ketting loopt door het frame, maakt een S-vormige beweging en komt vervolgens bij de trapas en de motor terecht. Dat innovatieve ontwerp leverde de Suelo een Eurobike Innovation Award op.

De gebruikte Btronic BM65-middenmotor levert 65 Nm koppel. Btronic is eveneens een Nederlandse onderneming en heeft ongeveer vijftien jaar ervaring met elektromotoren en aandrijfsystemen. De motor kan worden afgestemd op de behoeften van de gebruiker en beschikt over vijf ondersteuningsstanden.

Tijdens onze test voelde de ondersteuning krachtig maar goed controleerbaar aan. Vooral bij het vertrekken en op een helling biedt de middenmotor een duidelijk voordeel. De Suelo beschikt bovendien over weghijhulp, die de fiets tot 6 km/u ondersteunt. Dat is handig voor wie moeite heeft om vanuit stilstand voldoende kracht op de pedalen te zetten.

Keuze uit Nexus 7 en Enviolo

Standaard wordt de Suelo uitgerust met een Shimano Nexus 7-versnellingsnaaf. Die is onderhoudsarm en biedt voldoende bereik voor dagelijks gebruik en licht heuvelachtige trajecten. Wie liever traploos schakelt, kan kiezen voor een Enviolo-naaf. Een automatische uitvoering behoort eveneens tot de mogelijkheden.

De uitneembare batterij is netjes in het frame geïntegreerd. Er is keuze uit 530 Wh of 625 Wh. Met de batterij van 530 Wh mag je afhankelijk van ondersteuning, gewicht, wind en parcours rekenen op ongeveer 30 tot 60 kilometer. Voor langere ritten of intensiever gebruik is de grotere batterij de logischere keuze.

Ook de overige uitrusting past bij het veilige karakter van de fiets. De brede banden zorgen voor een groter contactvlak en een stabiel rijgevoel. De krachtige remmen helpen om gecontroleerd tot stilstand te komen, waarna je gemakkelijk beide voeten op de grond zet. Verder zijn er een centraal geplaatst en goed leesbaar display, geïntegreerde verlichting en een stevige MIK-HD-bagagedrager voor fietstassen en accessoires.



Vertrouwen als belangrijkste kwaliteit

Onze test van de Nijland Suelo was bijzonder positief. Niet omdat dit de sportiefste of lichtste elektrische fiets is, maar omdat hij zijn specifieke opdracht uitstekend vervult. De fiets voelt stabiel en voorspelbaar aan terwijl de lage instap een belangrijke mentale en fysieke drempel wegneemt.

Voor mensen die minder beginnen te fietsen omdat ze bang zijn om hun evenwicht te verliezen, kan de Suelo een wereld van verschil maken. Hij biedt meer toegankelijkheid dan een gewone lage-instapfiets zonder meteen het uitzicht en de breedte van een driewieler te hebben. De combinatie van Nederlands maatwerk, een krachtige middenmotor en een bijzonder slim frameontwerp maakt hem tot een overtuigende mobiliteitsoplossing.

De grootste verdienste van de Nijland Suelo is uiteindelijk eenvoudig: hij kan mensen het vertrouwen geven om opnieuw te fietsen en zo hun zelfstandigheid en mobiliteit langer te behouden.

Tekst: Dominique Sergant
Foto's: Slim Abid

info
<https://nijland.com/>

Getest Reany N1 GT valt op door niet op te vallen



De Reany N1 GT kiest niet voor opvallende technologie. In Azure Blue oogt hij als een strakke stadsfiets waarvan je nauwelijks ziet dat hij elektrisch is. De batterij zit in het frame, de motor verdwijnt in het achterwiel en zichtbare kabels zijn tot een minimum beperkt. Tijdens onze test bleek dat achter die ingetogen uitstraling meer schuilt dan het ontwerp doet vermoeden.

Een frame zonder storende details

De eerste indruk wordt sterk bepaald door het aluminium frame. Zichtbare lasnaden zijn er nauwelijks en ook de kabels verdwijnen snel uit beeld. Dat geeft de N1 GT een verzorgde en bijna naadloze uitstraling die je niet bij elke e-bike in deze prijsklasse aantreft. Ook de metalen spatborden, geïntegreerde verlichting en stevige achterdrager sluiten mooi bij het ontwerp aan.

De bagagedrager kan tot 18 kilogram dragen en is vooral bedoeld voor fietstassen. Vooraan kan optioneel een mand worden gemonteerd. Met een gewicht van 19,7 kilogram is de N1 GT niet de lichtste stads-e-bike, maar hij blijft voldoende handelbaar.

Het minimalistische stuur draagt bij aan de strakke vormgeving. Het OLED-kleurendisplay is netjes in de stuurpen geïntegreerd en goed leesbaar. Stuur en display zijn echter nauwelijks verstelbaar. Ook de handvatten mochten wat ergonomischer zijn, al kun je die eenvoudig vervangen.

Single-speed met verrassend veel ondersteuning

De Reany N1 GT gebruikt een Gates CDN-carbonriem en heeft geen klassieke versnellingen. Zo'n single-speed is stil en onderhoudsarm. De Mivice M080-achterwielnaafmotor levert 250 watt en 45 Nm koppel, merkbaar meer dan de uitvoering in de N1 Daily.

Een achterwielmotor mist op een steile helling doorgaans wat van de natuurlijke kracht van een middenmotor. Toch verraste de N1 GT ons positief. Dankzij de koppelsensor reageert de ondersteuning vlot op de druk die je op de pedalen zet. De motor komt niet bruusk tussenbeide, waardoor de fiets zijn lichte en natuurlijke karakter behoudt.

Op het stuur zit bovendien een power booster. Dat is geen overbodige gadget, want bij een single-speed kun je niet even naar een lichtere versnelling schakelen wanneer een helling zwaarder wordt. Met de booster roep je tijdelijk extra ondersteuning op om makkelijker boven te raken of opnieuw snelheid te maken. Daardoor houdt de N1 GT zich beter staande tegenover stadsfietsen met een middenmotor dan zijn eenvoudige aandrijving laat vermoeden.

De hydraulische schijfremmen van TEKRO passen goed bij die prestaties. Ze bieden voldoende controle in druk stadsverkeer en vertragen de fiets voorspelbaar. De brede 28-inchbanden met anti-lekbescherming zorgen tegelijk voor grip en stabiliteit.





Voldoende bereik voor dagelijks gebruik

De uitneembare batterij heeft een capaciteit van 360 Wh en gebruikt cellen van LG. Volgens Reany kan de actieradius oplopen tot 100 kilometer. Zoals altijd hangt dat cijfer sterk af van de gekozen ondersteuning, het terrein, het weer en het gewicht van de fietser. Voor dagelijks gebruik lijkt ongeveer 70 kilometer een realistischer gemiddelde. Tijdens woon-werkverplaatsingen of korte ritten door de stad hoeft je de batterij dus niet voortdurend op te laden.



De N1 GT voelt zich het best thuis op asfalt en verzorgde fietspaden. Vooraan ontbreekt een verende vork. De telescopische zadelpen vangt een deel van de schokken op, maar op slecht wegdek blijft het stevige karakter voelbaar. De grovere banden maken hem veelzijdig, al blijft dit een urban e-bike en geen fiets voor zwaar terrein.



Een geslaagde fiets voor een duidelijke doelgroep

Onze beoordeling van de Reany N1 GT is positief, niet omdat hij op elk vlak de krachtigste of meest luxe fiets wil zijn, maar omdat het totaalplaatje klopt. Hij richt zich op fietsers die een lichte, stijlvolle en onderhoudsarme e-bike zoeken zonder opvallende batterij of logge middenmotor. De riemaandrijving, sterke afwerking, bruikbare bagagedrager en power booster maken hem praktischer dan zijn minimalistische uiterlijk doet vermoeden.



Met een prijs van 2.599 euro staat de N1 GT tegenover heel wat stevige concurrentie. Toch krijg je een fraai afgewerkte stads-e-bike met een natuurlijke ondersteuning, degelijk bereik en een opvallend discrete uitstraling. Wie verschillende zithoudingen of veel versnellingen wil, kijkt beter naar een ander type fiets. Wie eenvoud, stijl en weinig onderhoud vooropstelt, vindt in de Reany N1 GT een bijzonder geslaagde dagelijkse metgezel. Naast Azure Blue is hij ook verkrijgbaar in Sage Green en Night Black, via de webshop en lokale dealers.

Tekst: Dominique Sergeant
Foto's: Slim Abid

info
<https://reanybikes.com/>

Lage instap. Superlicht rijden.



Op zoek naar een e-bike met lage instap?

BZEN heeft het.



BZEN Monaco of BZEN Vienna ?

Twee verschillende setups. Eén doel: de perfecte e-bike voor jouw stadsleven. Achterwiel- of middenmotor.

Geïntegreerde of uitneembare accu. Altijd superlicht.

BZEN Brand shop
Leopoldstraat 55
2000 Antwerp

Vergelijk Vienna & Monaco

www.bzenbikes.com



De details die onderweg het verschil maken

Bij de aankoop van een e-bike gaat de meeste aandacht vanzelfsprekend naar de fiets zelf. Motor, batterij, versnellingen en comfort bepalen in grote mate het karakter van een model. Maar zodra je regelmatig fietst, ontdek je hoe belangrijk ook alles rondom die fiets wordt. Een goede helm, veilige verlichting, de juiste banden of een slimme oplossing voor een nat zadel kunnen onderweg minstens zoveel verschil maken.

In deze editie staat veiligheid opvallend centraal. Busch + Müller introduceert bijvoorbeeld de TURNTEC T2. In plaats van bij het afslaan een hand van het stuur te halen, kan de fietser met geïntegreerde knipperlichten duidelijk aangeven welke richting hij uit wil. Zeker in druk stadsverkeer of bij slecht zicht is dat een interessant idee. De compacte richtingaanwijzers worden aan de uiteinden van het stuur gemonteerd en beschikken bovendien over een alarmlichtfunctie.

Ook ABUS kijkt opnieuw naar bescherming onderweg met de vernieuwde Urban-I 4.0 terwijl Vredestein zich concentreert op dat ene kleine contactvlak tussen fiets en weg: de band. Met de Superpasso-familie probeert het merk snelheid, grip, comfort en lekbestendigheid met elkaar te verzoenen.

Technologie speelt eveneens een steeds grotere rol. Bij Bafang zagen we tijdens PRODAYS hoe automatisch schakelen stilaan evolueert van een opvallende extra naar een systeem waar de fietser nauwelijks nog over hoeft na te denken. Precies dat lijkt de richting waarin veel e-biketechnologie beweegt: ingewikkelder vanbinnen maar eenvoudiger in gebruik.

En soms zit innovatie in veel kleinere dingen. KEEGO combineert bijvoorbeeld een knijpbare drinkbus met titanium aan de binnenzijde terwijl Lokko een oplossing zoekt voor wie zijn helm veilig bij de fiets wil achterlaten. Mr. Dry pakt dan weer een frustratie aan die bijna iedere fietser kent: een nat zadel na een regenbui.



Het zijn misschien niet altijd de producten waarvoor je een fiets koopt. Maar eenmaal je ze gebruikt, kunnen het net die accessoires zijn die een dagelijkse rit comfortabeler, veiliger en zorgelozer maken.

BRIQ[®]-M

Strakke lijnen. Helder licht.

**Briq-M – de slimme koplamp
voor je E-bike.**

Het beste licht tijdens elke rit: 150 Lux in
dimlichtmodus en optioneel 200 Lux grootlicht
met één druk op de knop bij de **Briq-M E Highbeam**.
Standaard: het brede en gelijkmatige lichtveld.
Slimme grootlicht-functie: met de app kun je de
verlichting helemaal naar eigen wens aanpassen.

bumm.de/nl

MADE IN



GERMANY



MANY

busch+müller

pfautech 

**Duitse kwaliteit
die overtuigt**

**Altijd
in
beweging!**



**Bekijk al onze
driewielers op:**

www.descheemaeker.be



**Bezoek showroom
steeds op afspraak**

Levering altijd via uw dealer naar keuze


DE SCHEEMAEKER

Busch + Müller introduceert TURNTEC T2: compact knipperlicht- systeem voor fietsen



Busch + Müller breidt zijn gamma fietsaccessoires uit met de TURNTEC T2, een nieuw accugevoed knipperlichtsysteem dat fietsers helpt om veiliger en duidelijker richting aan te geven in het verkeer. Het systeem is ontworpen om de zichtbaarheid te verhogen zonder dat de fietser een hand van het stuur hoeft te halen.

Richting aangeven zonder handen van het stuur

Met de TURNTEC T2 kunnen fietsers tijdens het afslaan beide handen aan het stuur houden. De geïntegreerde knipperlichten nemen het signaal over en maken duidelijk zichtbaar welke richting de fietser uit wil. Vooral in druk verkeer of bij slecht zicht kan dit een belangrijk veiligheidsvoordeel zijn.

De twee knipperlichten zijn ondergebracht in robuuste aluminium behuizingen en worden in de uiteinden van het stuur gemonteerd. Dankzij deze positie zijn ze zowel overdag als in het donker goed zichtbaar voor andere weggebruikers.

Snelle montage en praktische functies

Het systeem is ontworpen voor een snelle en eenvoudige installatie. De montage gebeurt rechtstreeks in de stuuruiteinden en kan volgens de fabrikant in enkele minuten worden uitgevoerd.

Naast de richtingaanwijzers beschikt de TURNTEC T2 ook over een waarschuwingfunctie met alarmlichten, waardoor fietsers hun aanwezigheid extra duidelijk kunnen maken wanneer dat nodig is.

Oplaadbare accu in het stuur

De voeding gebeurt via een oplaadbare batterij die discreet in het stuur van de fiets wordt geplaatst. Opladen kan eenvoudig via USB, wat het systeem praktisch maakt voor dagelijks gebruik.

Met de TURNTEC T2 speelt Busch + Müller in op de groeiende aandacht voor zichtbaarheid en veiligheid bij fietsers, zeker nu steeds meer mensen zich met de fiets of e-bike in het verkeer verplaatsen. Het compacte systeem biedt een moderne oplossing voor een klassieke handbeweging en helpt fietsers om hun intenties duidelijker te communiceren naar andere weggebruikers.

Tekst & foto's: Busch + Müller

info

<https://bumm.de/de/>

EMQ[®]



DÉ BESTE, LICHTSTE, ELEKTRISCHE VOUWFIETS

Moeiteloos mee op elke reis!

Uitstekend 4.8 uit 5 ★ Trustpilot

- ✓ Slechts 12,9kg - *inclusief accu*
- ✓ Zeer compact - tot maar 80x25x59cm in te vouwen
- ✓ Optimaal fietscomfort - perfecte ergonomie
- ✓ Tot 65 kilometer actieradius
- ✓ Nederlands vakmanschap

DOWNLOAD BROCHURE



Ga naar www.emq.nl voor een vrijblijvende proefrit bij één van onze **100+** dealers.



----- 44cm -----

AdcountXX en FietsZeker bundelen krachten voor Belgische en Nederlandse fietshandel



AdcountXX, het kassasysteem van Tilroy dat door tal van fietswinkels in België en Nederland wordt gebruikt, breidt zijn platform verder uit met een nieuwe verzekeringspartner. FietsZeker, de Nederlandse specialist in fietsverzekeringen, is voortaan volledig geïntegreerd in het kassasysteem. Daarmee wordt het voor fietshandelaars eenvoudiger dan ooit om klanten tijdens het verkoopproces meteen een passende fietsverzekering aan te bieden.

Voor FietsZeker betekent de samenwerking bovendien een belangrijke stap in de verdere uitbouw van zijn activiteiten in België. Het familiebedrijf zette eind 2025 officieel de stap naar de Belgische markt en krijgt dankzij de integratie in AdcountXX meteen toegang tot een groot netwerk van Belgische fietshandelaars.

Verzekering afsluiten vanuit het kassasysteem

Dankzij de koppeling kunnen fietswinkels die met AdcountXX werken voortaan rechtstreeks vanuit het kassasysteem een FietsZeker-verzekering afsluiten. Extra software of bijkomende administratieve stappen zijn daarbij niet nodig, waardoor het volledige verkoop- en verzekeringsproces vlotter verloopt.

FietsZeker heeft zich in Nederland de voorbije jaren ontwikkeld tot een gevestigde waarde binnen de tweewielerbranche. De verzekeraar biedt uitgebreide dekkingen voor zowel fietsen als e-bikes, met competitieve premies en polisvoorwaarden die worden onderschreven door internationaal actieve verzekeraars.

Strategische samenwerking

Volgens Peter de Ranter, CEO van Tilroy, vormt de samenwerking een duidelijke meerwaarde voor de gebruikers van AdcountXX.

“FietsZeker heeft zich in Nederland bewezen als een sterke en gerespecteerde fietsverzekeraar. We zijn trots dat zij voor AdcountXX kiezen om hun groei in België te versnellen. Onze klanten kunnen hun kopers nu in één beweging voorzien van een kwalitatieve fietsverzekering, zonder extra stappen of systemen.”

Ook FietsZeker ziet de samenwerking als een belangrijke hefboom voor verdere groei, aldus eigenaar Dion de Vreugd.

“Door de integratie met AdcountXX kunnen we ons bereik aanzienlijk vergroten en onze verzekeringen nog toegankelijker maken voor fietswinkels, zeker in België waar we eind 2025 zijn gestart. We kijken uit naar een nauwe samenwerking met zowel AdcountXX als de Belgische en Nederlandse fietshandelaars om hun klanten een optimale verzekeringservaring te bieden.”

Meer service voor de fietshandel

De integratie is beschikbaar voor zowel Belgische als Nederlandse gebruikers van AdcountXX. Voor fietswinkels betekent dit een efficiëntere dienstverlening waarbij de aankoop van een fiets en het afsluiten van een verzekering naadloos op elkaar aansluiten. Zo kunnen retailers hun klanten tijdens het verkoopgesprek onmiddellijk een complete mobiliteitsoplossing aanbieden.

Tekst & foto's: FietsZeker

info
www.fietszeker.nl



FLYINGV

FULL - CARBON . ALL - ELECTRIC .

In de jaren '90 was Cannondale's Delta V een game changer voor mountainbikeframes. Nu brengt de FlyingV dat iconische silhouet naar de stad — in ultralicht carbon.

Het opvallende V-frame is zowel futuristisch als praktisch: extra sterk, met een lage bovenbuis die het op- en afstappen én dragen vergemakkelijkt. De Bosch Performance Line SX-motor levert soepele, moeiteloze ondersteuning, terwijl de Gates-riemaandrijving zorgt voor een stille en onderhoudsarme rit. **FlyingV** — zet de toon voor de toekomst van urban cycling.



EXPLORE ➤ FLYINGV

cannondale®

Tien jaar KBC Fietsleasing: Van pionier tot vaste waarde in duurzame mobiliteit



Fietsleasing wordt volwassen

Wat tien jaar geleden nog als een experimenteel mobiliteitsconcept werd beschouwd, is vandaag uitgegroeid tot een vaste waarde binnen het Belgische mobiliteitslandschap. Fietsleasing is niet langer voorbehouden aan een beperkte groep pioniers, maar maakt steeds vaker deel uit van het standaard voordelenpakket van werkgevers. KBC Autolease NV stond mee aan de wieg van die evolutie. Naar aanleiding van het tienjarig bestaan van KBC Fietsleasing ging e-bike magazine in gesprek met Wim Vanzeir, Product Manager Fietsleasing bij KBC Autolease NV, over het ontstaan, de groei van de markt en de toekomst van fietsleasing in België.

Toen KBC in april 2016 met fietsleasing van start ging, kwam dat niet toevallig. Volgens Wim Vanzeir kwamen twee belangrijke ontwikkelingen samen. Enerzijds zochten bedrijven naar nieuwe mobiliteitsoplossingen naast de klassieke bedrijfswagen. Anderzijds won de fiets opnieuw aan populariteit als woon-werkvervoermiddel, mede dankzij de opkomst van de elektrische fiets. KBC zag daarin een opportuniteit om de fiets een volwaardige plaats te geven binnen zijn mobiliteitsaanbod: als alternatief wanneer een wagen niet noodzakelijk is, of als aanvulling binnen een breder mobiliteitsbeleid.

De markt zag er toen echter helemaal anders uit dan vandaag. Fietsleasing was een onbekend concept en veel werkgevers en werknemers moesten nog overtuigd worden van de voordelen. Ook het regelgevende kader was minder duidelijk dan vandaag. Toch groeide het concept gestaag. Waar KBC bij de start geen enkele leasefiets in portefeuille had, telt het bedrijf vandaag ongeveer 33.000 actieve leasefietsen en werden er sinds de opstart meer dan 80.000 leasecontracten afgesloten. De volledige Belgische markt kende een vergelijkbare groei en telt inmiddels bijna 191.000 leasefietsen.

In de beginjaren moest vooral een belangrijk misverstand worden weggewerkt. Veel mensen vroegen zich af waarom iemand een fiets zou leasen. Het idee was nieuw en vaak moeilijk te plaatsen. KBC zette daarom sterk in op het uitleggen van de voordelen: een kwalitatieve fiets tegen een fiscaal interessant tarief, gecombineerd met onderhoud, verzekering, pechbijstand en een vaste maandelijkse kost. Het concept bleek aan te slaan zodra werknemers en werkgevers de praktische voordelen ontdekten.





Ook intern moest het concept zich bewijzen. Hoewel er geloof was in een toekomst waarin fiets en auto naast elkaar zouden bestaan, was het noodzakelijk om via pilootprojecten ervaring op te bouwen en processen te verfijnen. Een belangrijke doorbraak kwam er toen werknemers niet langer beperkt werden tot een kleine catalogus, maar zelf hun fiets konden kiezen. Die keuzevrijheid bleek cruciaal voor de verdere groei van het systeem.

Doorheen de jaren kende KBC verschillende belangrijke mijlpalen. Van een eerste pilootfase groeide fietsleasing uit tot een volwaardige dienstverlening. De digitalisering van de processen speelde daarbij een belangrijke

rol. Met de ontwikkeling van digitale tools en geautomatiseerde workflows kon KBC Fietsleasing op grote schaal werken. Tegelijk werd het netwerk van dealers en partners uitgebreid en werd de dienstverlening verder geprofessionaliseerd.

De opkomst van verschillende types van e-bikes gaf de markt vervolgens een extra duw in de rug. Elektrische fietsen maakten langere woon-werkafstanden haalbaar en verlaagden de fysieke drempel om vaker de fiets te nemen. Daardoor werd fietsleasing relevant voor een veel bredere groep werknemers. Vandaag bestaat het grootste deel van de leasefietsen uit elektrische modellen, waaronder ook speed pedelecs.

Tien jaar later positioneert KBC Fietsleasing zich als een gevestigde waarde binnen de sector. Ongeveer 1.850 bedrijven maken gebruik van de dienstverlening. Volgens Vanzeir ligt de kracht van KBC in de combinatie van een uitgebreid ecosysteem van merken, dealers en partners met een doorgedreven digitale aanpak. Klanten kunnen rekenen op een vlotte, gebruiksvriendelijke ervaring zonder zich zorgen te hoeven maken over de complexe fiscale regelgeving.

Ook het profiel van de klant is sterk veranderd. Waar fietsleasing vroeger vooral populair was bij vooruitstrevende bedrijven met een uitgesproken duurzaamheidsvisie, is het vandaag doorgedrongen tot vrijwel alle sectoren. Zowel werknemers uit de private sector als ambtenaren, leerkrachten en medewerkers uit de zorgsector vinden steeds vaker hun weg naar fietsleasing.

Binnen het mobiliteitsbeleid van bedrijven is fietsleasing geëvolueerd van een leuke extra naar een strategisch instrument. Werkgevers zetten het in om hun aantrekkelijkheid op de arbeidsmarkt te verhogen, de gezondheid van medewerkers te stimuleren en hun duurzaamheidsdoelstellingen concreet vorm te geven. Voor werknemers blijft het financiële voordeel de belangrijkste motivatie. Dankzij loonruil wordt een kwalitatieve fiets aanzienlijk toegankelijker. Daarnaast spelen ook het gebruiksgemak en de volledige ontzorging een belangrijke rol.

Duurzaamheid vormt ondertussen een essentieel onderdeel van het verhaal. Waar het vroeger vaak een bijkomend argument was, behoort het vandaag tot de kern van de propositie. Bedrijven meten steeds vaker hun impact op het vlak van mobiliteit en CO₂-reductie, waardoor fietsleasing een tastbare bijdrage levert aan hun duurzaamheidsstrategie.

Ook de diversiteit van het fietsaanbod blijft toenemen. Naast klassieke stadsfietsen en e-bikes winnen speed pedelecs, cargofietsen, longtails en bakfietsen steeds meer terrein. Vooral in stedelijke omgevingen vormen deze modellen een aantrekkelijk alternatief voor een tweede wagen. Tegelijk stijgt de aandacht voor veiligheid. Technologieën die jarenlang exclusief waren voor de automobielsector, zoals ABS-systemen, vinden steeds vaker hun weg naar moderne fietsen.

Het succes van fietsleasing steunt eveneens op een sterk netwerk van gespecialiseerde handelaars. KBC werkt vandaag samen met ongeveer 750 zorgvuldig geselecteerde dealers verspreid over het land. Dankzij de koppeling tussen de kassasystemen van





REAL45
SPEED
PEDELECS



www.klever-mobility.com



de dealers en de digitale platformen van KBC verloopt het volledige bestelproces bijzonder efficiënt. Daarnaast werden met alle deelnemende fietsmerken afzonderlijke samenwerkingssakkoorden afgesloten om een consistente klantenervaring te garanderen.

Volgens Vanzeir zal de markt de komende tien jaar verder blijven groeien. Hoewel bepaalde sectoren stilaan een volwassen stadium bereiken, blijft het algemene potentieel enorm. Vandaag beschikt slechts een beperkt percentage van de Belgische werknemers over een leasefiets. Vooral in de KMO-markt liggen nog belangrijke groeikansen.

Technologie zal daarbij een steeds grotere rol spelen. Digitale processen zullen verder worden vereenvoudigd, onderhoud zal slimmer worden georganiseerd en gebruikers zullen meer inzicht krijgen in hun mobiliteitsgedrag. Tegelijk zal fietsleasing steeds meer evolueren naar een onderdeel van een breder multimodaal mobiliteitsaanbod, waarbij fiets, wagen, openbaar vervoer en deelmobiliteit naadloos op elkaar aansluiten.

Ook infrastructuur blijft een belangrijke succesfactor. Veilige fietspaden, kwalitatieve fietsenstallingen, fiets-snelwegen en ondersteunende voorzieningen op de werkplek verlagen de drempel om voor de fiets te kiezen. Volgens Vanzeir draait succesvolle fietsleasing immers niet alleen om het aanbieden van een fiets, maar vooral om het wegnemen van alle obstakels die een gedragsverandering in de weg staan.

Een andere belangrijke evolutie wordt circulariteit. Door de groei van de leasefietsmarkt komt er een steeds grotere stroom ex-leasefietsen beschikbaar. Refurbishment, tweedehandsverkoop en circulaire leasingmodellen zullen volgens KBC de komende jaren een vanzelfsprekend onderdeel van de sector worden.

Toch zijn er ook uitdagingen. Verkeersveiligheid blijft een belangrijk aandachtspunt, zeker met de groei van e-bikes en speed pedelecs. Daarnaast zal de sector moeten blijven investeren in kwalitatieve service en onderhoud, terwijl ook een duidelijk regelgevend kader noodzakelijk blijft. Verder zal de markt werk moeten maken van efficiënte oplossingen voor tweedehandsstromen en van een hoge hernieuwingsgraad aan het einde van leasecontracten.

Wanneer Vanzeir vooruitblikkt naar 2035, ziet hij een toekomst waarin fietsleasing even vanzelfsprekend is als een streamingabonnement. Gebruikers zullen hun fiets digitaal kunnen bestellen, beheren, aanpassen en vervangen zonder administratieve rompslomp. Fietsleasing zal volledig geïntegreerd zijn in multimodale mobiliteitsstrategieën, met veiligheid en circulariteit als vaste pijlers van het systeem.



Meer informatie over fietsleasing, leasevoorwaarden en het dealer- en werkgeversnetwerk is beschikbaar via de website van KBC Fietsleasing

Tekst & foto's: KBC

info
www.kbc.be/fietsleasing

RAVR

PEDAL. POWER. PLAY.

RAVR EMMA

STIJLVOL. KRACHTIG.
GEMAAKT VOOR ELKE RIT.



MIVICE 35NM ACHTERWIELMOTOR

Krachtige en stille
ondersteuning voor
elke rit.



486WH SMART BATTERIJ

Lange actieradius met
slimme energiebalans.



HD-CONTROLLER

Geavanceerde aansturing
voor optimale prestaties
en efficiëntie.



HYDRAULISCHE REMMEN

Maximale remkracht
en controle, onder alle
omstandigheden.



MIK-PAKDRAGER

Makkelijk accessoires
bevestigen met één klik.



KRACHTIG &
DUURZAAM



VEILIG &
BETROUWBAAR



STIJLVOL &
COMFORTABEL



KLAAR VOOR
ELK AVONTUUR

Bafang maakt de e-bike slimmer én eenvoudiger

Tijdens PRODAYS in Parijs liet Bafang zien dat de volgende stap in e-biketechnologie niet noodzakelijk meer vermogen betekent. De fabrikant zet vooral in op systemen die complexe techniek voor de fietser bijna onzichtbaar maken. De nieuwe elektronische vijfversnellingsnaaf RG E510.D vormt daarvan het beste voorbeeld.



Klaar voor nieuwe avonturen

Eén fiets. Meer mogelijkheden.

Boost Button voor extra
ondersteuning

Meer koppel. Moeiteloos
bergop.

Achterdrager standaard



 REANY





Schakelen zonder nadenken

De RG E510.D kan zowel automatisch als manueel schakelen. In de automatische stand kiest het systeem zelf de passende versnelling terwijl ervaren fietsers via een compacte bediening aan het stuur kunnen ingrijpen. Dat maakt de naaf interessant voor stads- en trekkingfietsen, maar ook voor deel- en huurfietsen waarbij eenvoud en weinig onderhoud belangrijk zijn.

Tijdens onze test viel vooral op hoe zacht de overgangen verlopen. De versnellingen veranderen vrijwel ongemerkt en dankzij het grotere bereik blijft ook boven 25 km/u een aangename trapfrequentie mogelijk, nadat de elektrische ondersteuning is gestopt. Dat is een belangrijk verschil met de bestaande automatische driefersnelingssystemen die vooral op stadsgebruik zijn gericht.



De officiële specificaties bevestigen dat Bafang stevig op veelzijdigheid mikt. De naaf weegt 2,3 kg, biedt vijf overbrengingsverhoudingen en is geschikt voor een maximaal koppel van 120 Nm. Ze kan worden gemonteerd in uiteenlopende wielmaten van 20 tot 28 inch.



Van losse onderdelen naar complete systemen

Op de stand werd ook duidelijk dat Bafang steeds vaker een volledige aandrijflijn levert. Zo zagen we een nieuwe Granville met een Bafang M210-middenmotor, batterij en geïntegreerd display. De M210 is een 250W-motor voor stads- en trekkingfietsen met maximaal 80 Nm koppel.

Een opvallende toepassing was de UTO OG200, een compacte tweezits-cargofiets met brede 20-inchbanden. De H550-achterwielmotor levert 60 Nm en wordt gevoed door een batterij van 720 Wh. Dankzij een lage instap, vering voor- en achteraan, vierzuigerremmen en een maximale belasting van 200 kg is de fiets duidelijk ontwikkeld voor dagelijks vervoer met een passagier of bagage.





Tijdens PRODAYS 2026 kreeg UTO voor de OG200 de Eddy du Vélo voor productontwikkeling. De onderscheiding bevestigt dat niet alleen pure motorkracht telt, maar vooral de manier waarop aandrijving, comfort en praktisch gebruik samenkomen.

Bafangs boodschap is helder: hoe slimmer de techniek wordt, hoe minder de fietser ermee bezig hoeft te zijn. Automatisch schakelen lijkt daarmee klaar om van een opvallende extra uit te groeien tot een vanzelfsprekend onderdeel van de moderne e-bike

Tekst: Dominique Sergant

Foto's: Slim Abid

info
www.bafang-e.com

A person wearing a brown jacket and blue jeans is riding a white Kalkhoff e-bike. The bike has a black basket on the handlebars and a black fender over the front wheel. The background is a field of tall grass with a wooden fence post visible. The text 'Jouw e-bike. Voor elke dag.' is overlaid on the bottom half of the image in a white, sans-serif font.

**Jouw e-bike.
Voor elke dag.**



Ontdek nu de nieuwe
Kalkhoff Image 3
met een grote variëteit.



Vredestein Superpasso familie: Voor iedere renner de perfecte racefietsband



De juiste racefietsband maakt het verschil tussen een goede rit en een onvergetelijke ervaring. Of je nu lange toertochten rijdt, je grenzen verlegt tijdens wedstrijden of onder alle weersomstandigheden op pad gaat: onze Superpasso-lijn biedt voor iedere wielrenner een band die perfect aansluit bij zijn of haar ambities. Eén ding hebben alle modellen gemeen: ze zijn ontwikkeld met compromisloze aandacht voor grip, snelheid en rijgevoel. Alle banden in deze Vredestein Superpasso lijn beschikken over onze bekende TriComp technologie, waarbij we op het middelste deel van het loopvlak en op de schouders verschillende rubber compounds gebruiken wat zorgt voor de beste prestaties en langere levensduur.

De Superpasso 2 is dé allrounder binnen de serie. Dankzij het hoogwaardige 100 TPI karkas combineert deze band comfort, duurzaamheid, lage rolweerstand en uitstekende lekbestendigheid in één compleet pakket. Het is de ideale keuze voor renners die één band zoeken die onder uiteenlopende omstandigheden uitblinkt en keer op keer vertrouwen geeft.

Voor wielrenners die snelheid vooropstellen is er de Superpasso Pro. Met zijn soepele 120 TPI karkas is deze competitieband ontworpen voor maximale prestaties. De lagere rolweerstand, directe stuurprecisie en het verfijnde contactgevoel maken hem perfect voor wedstrijden, snelle trainingsritten en iedereen die iedere watt optimaal wil benutten.

Wie ook in het voor- en najaar of tijdens wisselende weersomstandigheden wil blijven presteren, kiest voor de Superpasso Pro 4S. Deze all-season uitvoering bouwt voort op de prestaties van de SuperPasso Pro, maar biedt een langere levensduur, extra grip en meer comfort wanneer de omstandigheden minder ideaal zijn. Op nat asfalt, koude ochtenden of ruwer wegdek geeft de Pro 4S het vertrouwen om met dezelfde overtuiging te blijven rijden.

Het absolute vlaggenschip van de serie is de Superpasso Pro Cotton. Deze topband is voorzien van een uitzonderlijk soepel 320 TPI katoenen karkas, waardoor hij zich optimaal aanpast aan het wegdek. Het resultaat is een ongeëvenaard rijgevoel, een uiterst lage rolweerstand en maximaal contact met de ondergrond. Iedere bocht voelt natuurlijker, iedere acceleratie directer en iedere kilometer efficiënter. Voor de veeleisende renner die alleen genoeg neemt met het allerbeste is dit de ultieme keuze.

Welke uitdaging je ook aangaat, binnen de Superpasso lijn vind je altijd een racefietsband die jouw prestaties naar een hoger niveau tilt. Van veelzijdige allrounder tot pure wedstrijdband: elke Superpasso is ontworpen om jou sneller, zekerder en met meer rijplezier op weg te helpen.

Tekst & foto's: Vredestein



De Urban-I 4.0-fietshelm staat voor modern en veilig fietsen in de stad. ABUS, de expert op het gebied van mobiele veiligheid, brengt zijn klassieke helm naar de volgende generatie. De helm is volledig opnieuw ontworpen en biedt alle functies die moderne stadsfietsers verwachten – zowel technisch als visueel.

ABUS Urban-I 4.0 – De klassieke stadsfietshelm in een nieuw jasje



Betere zichtbaarheid – het nieuwe achterlichtsysteem

Zichtbaarheid stond centraal tijdens de ontwikkeling. De Urban-I 4.0 ACE is uitgerust met een opvallend LED-achterlicht met 30 LED's aan de achterkant van de helm, dat magnetisch wordt bevestigd en kan worden opgeladen via een USB-C-aansluiting. Met vier lichtmodi – continu, krachtig, pulserend en knipperend – en een brandduur tot 20 uur verbetert het licht de zichtbaarheid in het verkeer aanzienlijk en verhoogt daarmee de veiligheid voor fietsers.

Het achterlicht van de Basic-versie heeft 10 geïntegreerde leds en biedt de gebruiker twee verschillende lichtmodi.

Drie modellen voor verschillende behoeften

Naast de Urban-I 4.0 ACE (€139.95) als premiumversie biedt ABUS nog twee andere modellen aan: de Urban-I 4.0 (€99.95) en het instapmodel Urban-I 4.0 LR (€79.95) – deze verschillen qua uitrusting en prijs. Alle drie de modellen zijn verkrijgbaar in vier maten (S (51–55 cm), M (54–58 cm) en L (57–61 cm)) en in geselecteerde kleuren in XL (60–64 cm) bij gespecialiseerde winkels.

Tekst & foto's: ABUS

FIND A NEW FLOW

Glide past the usual.
Break out of the everyday.
Choose the route that feels right,
not the one you have to take.

Ride smarter. Explore further.
The new **BESV CT-B 1.0**

besv.eu



BESV

5

SPEED

63^{MM}

SUSPENSION

90^{NM}

TORQUE

800^{WH}

BATTERY



KEEGO maakt titanium knijpbaar voor een sportfles zonder bij smaak



Wie regelmatig fietst, kent het probleem. Je vult een drinkbus met sportdrank en zelfs na een grondige schoonmaak blijft er soms een zoete geur of vreemde bij smaak achter. KEEGO wil daar komaf mee maken. Het Oostenrijkse bedrijf combineert de flexibiliteit en het lage gewicht van een klassieke sportfles met een binnenlaag van puur titanium. Het resultaat is een knijpbare drinkfles die licht en duurzaam is maar de smaak van de inhoud niet zou beïnvloeden.

KEEGO probeert de drinkfles dus niet volledig opnieuw uit te vinden. Het merk pakt vooral enkele bekende frustraties aan. De fles moet eenvoudig met één hand te gebruiken zijn, makkelijk schoon te houden blijven en jarenlang meegaan. Tegelijk wil het bedrijf vermijden dat de drank rechtstreeks met kunststof in contact komt.

Puur titanium aan de binnenkant

Op het eerste gezicht lijkt de KEEGO op een gewone kunststof sportfles. Het verschil zit aan de binnenkant. Daar werd een elastische laag van puur titanium aangebracht. Titanium is chemisch inert. Dat betekent dat het materiaal geen stoffen opneemt en zelf ook niets aan de inhoud afgeeft. Daardoor blijft water naar eigen zeggen neutraal smaken, ook wanneer de fles eerder met sportdrank werd gevuld.

Het gladde oppervlak van het titanium zorgt er bovendien voor dat resten zich minder gemakkelijk kunnen vastzetten. Dat is niet alleen interessant voor de smaak maar ook voor de hygiëne. Volgens KEEGO helpt de binnenlaag om de vorming van geurtjes en schimmel tegen te gaan. Wie nooit meer wil proeven wat er gisteren in de fles zat, zal dat ongetwijfeld weten te waarderen.



Een volledig metalen drinkfles zou tijdens het fietsen minder praktisch zijn. Daarom bestaat de buitenkant nog altijd uit kunststof. Die flexibele buitenlaag maakt de fles knijpbaar. Door in de fles te drukken, opent het ventiel en kan de fietser snel met één hand drinken. Zo blijft het vertrouwde gebruiksgemak van een klassieke fietsdrinkbus behouden.

Licht genoeg voor elke fietsrit

Ondanks het gebruik van titanium blijft het gewicht beperkt. De KEEGO 500 heeft een inhoud van 500 ml en weegt ongeveer 72 gram. De grotere uitvoering van 750 ml weegt circa 86 gram. Beide formaten zijn ontworpen voor gebruik in een klassieke bidonhouder.

De flessen richten zich niet alleen op fanatieke wielrenners. Ook recreatieve fietsers, e-bikers, gravelrijders en sporters kunnen het lichte en knijpbare ontwerp waarderen. De kleine versie is handig voor kortere ritten of fietsen met weinig ruimte in het frame. De uitvoering van 750 ml biedt dan weer meer capaciteit voor langere tochten of warme zomerdagen.

Duurzaamheid speelt eveneens een belangrijke rol in het verhaal. KEEGO stelt dat zijn drinkflessen gemiddeld tot vijf keer langer meegaan dan vergelijkbare kunststof sportflessen. De tuitjes en verschillende onderdelen zijn afzonderlijk vervangbaar. Een versleten mondstuk betekent dus niet automatisch dat de volledige fles moet worden weggegooid.

Via het KEEGO Refresh-programma kunnen oude flessen worden teruggestuurd. De verschillende materialen worden vervolgens van elkaar gescheiden zodat onder meer het titanium opnieuw kan worden gebruikt. Zo probeert het bedrijf de kringloop van zijn producten zo veel mogelijk te sluiten.

Tuitjes, beschermkapjes en een droogrek

KEEGO biedt verschillende accessoires aan om de fles aan het persoonlijke gebruik aan te passen. De EasyClean Cap bestaat uit onderdelen die eenvoudig uit elkaar kunnen worden gehaald en gereinigd. De Extra Flow Nozzle heeft een grotere drinkopening zodat er sneller meer vloeistof doorheen kan stromen. Het siliconen mondstuk kan tijdens het fietsen tussen de tanden worden gehouden.

Voor regenachtige of modderige ritten zijn er beschermkapjes die vermijden dat vuil op het drinktuitje terecht komt. De Wave Dryer is dan weer een klein droogrek waarop de fles, de dop en het ventiel na het reinigen ondersteboven kunnen uitdruipen.



De fles zelf mag niet in de vaatwasser. Hoge temperaturen en agressieve reinigingsmiddelen kunnen de titaniumlaag beschadigen. Na gebruik volstaat het om de drinkbus met lauw water te vullen, goed te schudden en grondig uit te spoelen. Daarna moet ze ondersteboven aan de lucht kunnen drogen. Het losse siliconen mondstuk kan wel in de vaatwasser.

Geen goedkope drinkbus, wel een investering

De KEEGO is duidelijk duurder dan een traditionele kunststof bidon. De versie van 500 ml kost € 37,90. Voor de grotere uitvoering van 750 ml betaal je € 44,90. Daartegenover staan de lange levensduur, vervangbare onderdelen en het smaakneutrale karakter van de titanium binnenzijde.

Voor fietsers die hun drinkbus slechts af en toe gebruiken, blijft dat een stevige investering. Wie vaak traint, regelmatig sportdrink meeneemt of gevoelig is voor geurtjes en bijsmaken, krijgt met KEEGO wel een bijzonder doordachte oplossing. De fles combineert het gebruiksgemak van kunststof met de zuiverheid van titanium zonder zwaar of onhandig te worden.

Tekst: Dominique Sergant
Foto's: Marijn Bogaert

info
<https://keego.at/>



The new
Lemmo One

Collab. Ride⁺



The Most advanced E+Bike Ever

Getest: Lokko-zakje houdt je fietshelm veilig en droog

Na een fietsrit ontstaat vaak een praktisch probleem. Neem je de helm mee of laat je hem achter bij de fiets, met risico op regen, beschadiging of diefstal? Lokko bedacht een compacte nylon hoes waarin je de helm beschermt en aan de fiets vastmaakt.

Wij bekeken versie 2.0. Opgevouwen past het Lokko-zakje in een achterzak of tas. In de nylon hoes zitten een stalen kabel en cijferslot. De kabel schuif je door een opening van de helm. Daarna stop je de helm in de hoes, rol je die dicht en bevestig je alles aan het fietsframe.

Groter en sterker dan de eerste versie

Lokko heeft het concept op verschillende punten verbeterd. De grotere hoes biedt plaats aan vrijwel elk type fietshelm, inclusief smarthelmen. De stalen kabel is dikker en het cijferslot werd verstevigd. De wieljes draaien gemakkelijker en de cijfers zijn duidelijker leesbaar.

De hoes is gemaakt van stevig, waterdicht nylon. Het materiaal kan worden doorgesneden, maar de interne staalkabel blijft de helm beveiligen. Het zakje houdt de helm bovendien droog en uit het zicht. Handig wanneer je na een fietsrit nog gaat winkelen of iets wilt drinken.

Het gewicht blijft beperkt tot ongeveer 140 gram en het zakje is verkrijgbaar in grijs en zwart. Tijdens onze test vonden we vooral het compacte formaat en de eenvoudige bediening geslaagd. Je hoeft geen zwaar los slot of je helm mee te dragen.

Interessant voor duurdere fietshelmen

Het Lokko-zakje kost 39,99 euro. Bij meerdere exemplaren daalt de prijs per stuk. Dat lijkt misschien stevig voor een hoes, maar je krijgt ook een stalen kabel en cijferslot. Bij helmen van 150 tot 200 euro, zoals modellen van Lumos of de UNIT 1 AURA, is extra beveiliging welkom.



Het Lokko-zakje is niet bestand tegen elk zwaar gereedschap, maar vormt wel een hindernis tegen gelegenheidsdiefstal en vandalisme. Tegelijk beschermt het tegen regen. Daarmee biedt Lokko een praktische oplossing voor een herkenbaar probleem. Voor 39,99 euro krijg je een doordacht hulpmiddel dat nauwelijks plaats inneemt.

Tekst: Dominique Sergeant
Foto's: Slim Abid

info
<https://my-lokko.com>

LEVIT

BELECO E-BIKE



VOOR DE 3E KEER OP RIJ!



- ▲ ACCU-OPTIE TOT 820 WH (23 AH)
- ▲ MOTINOVA VOLANS PLUS MOTOR 75 NM
- ▲ VEILIGE EN MILIEUVRIENDELIJKE BEZORGING

ELECTRIC. ELEGANT. EVERYDAY.

TOT **4** JAAR GARANTIE OP
WEL **4** MOTOR EN ACCU

Mr. Dry

Als je vaak tegen hetzelfde probleem aanloopt, is MR. DRY misschien het proberen waard. Na een regenbui heeft iedereen zo z'n eigen manier om met een nat fietszadel om te gaan: de één veegt het droog met een mouw, de ander gebruikt een zadelhoes, en sommigen doen er zelfs een plastic zak overheen. Maar in veel gevallen zorgen dit soort snelle oplossingen alleen maar voor nieuwe ongemakken.



Daarom hebben we het probleem vanuit een andere hoek benaderd en MR. DRY ontworpen om het omgaan met een nat of vies fietszadel net wat makkelijker en zorgelozer te maken. MR. DRY droogt vanzelf tijdens het fietsen, dankzij de luchtstroom.

Altijd klaar voor je volgende droge rit!

Tekst & foto's: Mr. Dry

info
www.mrdry.store/

Parking Hopland

Het laagste laadtarief van België



- Meer dan 100 laadpunten
- Groene energie van eigen bodem
- Laagste prijs met Pcard+ en Pcard app
Geen bijkomende kosten
- Andere laadpas?
*Controleer uw contract:
uw provider rekent vaak extra's aan*

Achter de schermen bij twee eigenzinnige fietsmerken



Een afgewerkte fiets vertelt maar een deel van het verhaal. Minstens even interessant is wat eraan voorafgaat: waarom kiest een fabrikant voor een bepaalde constructie, hoe ontstaat een nieuw concept en hoeveel ruimte blijft er nog voor eigen ideeën in een markt waarin jaarlijks duizenden e-bikes worden geproduceerd?



Voor deze editie gingen we daarom zelf achter de schermen kijken bij twee merken die elk op een heel andere manier hun eigen koers varen.

Bij het Duitse Mäx & Mäleon ontdekken we een cargofiets die vanaf een blanco blad werd ontwikkeld. Het merk bestaat nog maar enkele jaren maar koos bewust niet voor het aanpassen van een bestaande bakfiets. De ontwerpers wilden vooral stabiliteit, veiligheid en comfort combineren. Het resultaat is een driewieler met twee voorwielen die kan kantelen waardoor hij tijdens het fietsen veel dynamischer aanvoelt dan een klassieke driewielige cargobike.

Tijdens onze rit was dat meteen een van de grootste verrassingen. Je voelt wel de stabiliteit van drie wielen maar veel minder het logge karakter dat soms bij een traditionele driewieler hoort. Voeg daar een volledig geveerde constructie en bijzonder stevige remmen aan toe en je merkt dat hier heel bewust vanuit praktisch gebruik werd ontworpen.

In Nijkerk zagen we vervolgens een totaal andere filosofie bij Opmaet Fietsen. Hier draait het minder om één revolutionaire technische oplossing en veel meer om personalisering. Opmaet vertrekt letterlijk van een kaal aluminium frame dat vervolgens stap voor stap wordt opgebouwd. Stuur, zadel, zadelpen, banden, ergonomie en ondersteuning kunnen worden afgestemd op de lichaamsbouw en het gebruik van de fietser.

Dat levert geen fiets van de lopende band op maar een model dat veel sterker rond zijn toekomstige eigenaar wordt samengesteld. Vooral bij de compacte fietsen van Opmaet valt bovendien op hoe kleine wielen, een laag zwaartepunt en gedeeltelijke inklapbaarheid worden gecombineerd met het rijcomfort van een volwaardige e-bike.

Mäx & Mäleon en Opmaet lijken op het eerste gezicht weinig met elkaar gemeen te hebben. Toch vertrekken ze vanuit hetzelfde idee: een fiets hoeft zich niet aan de fietser op te dringen. Je kunt ook de fiets aanpassen aan wat mensen werkelijk nodig hebben.

Getest in Stuttgart Mäx & Mäleon vindt de driewielige cargobike opnieuw uit



Een driewielige cargobike hoeft niet breed, log of moeilijk bestuurbaar te zijn. Dat bewijst Mäx & Mäleon met een bijzonder concept dat passagiers, honden en zware ladingen comfortabel moet vervoeren. We trokken naar Stuttgart om kennis te maken met de Duitse onderneming en haar opvallende fietsen. Daar ontdekten we niet alleen een uniek kantelmechanisme, maar ook een bedrijf dat bijna alles lokaal ontwikkelt en produceert.



Mäx & Mäleon bestaat nog maar enkele jaren en heeft naast Stuttgart ook een vestiging in Frankfurt. Toch heeft het merk al een heel eigen plaats veroverd binnen de cargofietsenmarkt. In plaats van een bestaande bakfiets aan te passen, vertrokken de ontwikkelaars van een volledig nieuw ontwerp. Stabiliteit, veiligheid en comfort stonden daarbij centraal.

Kantelen zonder instabiel te worden

De fietsen van Mäx & Mäleon hebben twee voorwielen en één achterwiel. Bij een klassieke driewieler blijven de wielen rechtop wanneer de fietser een bocht neemt. Dat kan ervoor zorgen dat de fiets breed en log aanvoelt of bij een te snel genomen bocht zelfs dreigt om te kantelen.

Bij Mäx & Mäleon bewegen de voorwielen mee met de fiets. Het ingenieuze kantelmechanisme laat de fietser op een natuurlijke manier in de bocht leunen terwijl de constructie voldoende tegendruk blijft geven. Ondanks een lengte van ongeveer 2,65 meter en een breedte van 75 centimeter voelt de fiets daardoor opvallend wendbaar aan.





Tijdens onze kennismaking was dat meteen de grootste verrassing. Je hebt niet het gevoel dat je met een traditionele driewieler onderweg bent. De fiets stuurt dynamisch en blijft tegelijkertijd stabiel. Ook wanneer er een passagier of zware lading in de bak zit, bewaart het systeem zijn evenwicht.

Het comfort wordt verder verhoogd door een volledig geveerde constructie. Mäx & Mäleon gebruikt daarvoor speciaal ontwikkelde bladveren van carbon en glasvezel. Oneffenheden worden niet alleen voor de fietser, maar ook voor de passagiers of dieren in de bak opgevangen.

Passenger Bike voor volwassenen en zorgtoepassingen

De Passenger Bike was het eerste model waarmee Mäx & Mäleon naar buiten kwam. Veel cargofietsen zijn in de eerste plaats ontworpen voor jonge kinderen. In Stuttgart wilden ze verder gaan. De Passenger Bike kan ook volwassenen, senioren, collega's en mensen met een beperking vervoeren.

De ruime bak beschikt over een comfortabele zitbank en kan aan verschillende behoeften worden aangepast. Een lagere instap, extra ondersteuning of een oplossing voor een rolstoel behoort tot de mogelijkheden. Omdat de bak in Duitsland wordt gemaakt, kan Mäx & Mäleon relatief ver gaan in maatwerk.





Urban eBike
Zorya

Zorya

LOW STEP FRAME

Effortless, comfortable riding

Easy on, easy off — anytime, anywhere

8-SPEED DRIVETRAIN

More range for real riding

Easy cruising, smoother cadence and better climbs

Veles

STORAGE SPACE

Rear rack with up to 35 kg capacity

Center bag for everyday essentials

8-SPEED DRIVETRAIN

More range for real riding

Easy cruising, smoother cadence and better climbs

Urban eBike
Veles



ms energy

exportmse@msan.hr



Die flexibiliteit maakt de fiets interessant voor gezinnen, maar ook voor zorginstellingen, bedrijven en organisaties die personen willen vervoeren zonder daarvoor telkens een auto te gebruiken. Zelfs een collega ophalen aan het station wordt plots een realistische toepassing.

De zithouding van de fietser is bij de Passenger Bike vrij rechtop en ontspannen. Dat past bij het rustige karakter van het model. De fiets zelf weegt ongeveer 70 kilogram. Dat is aanzienlijk, maar gezien de afmetingen, vering en draagcapaciteit niet uitzonderlijk.

Sportievere uitvoering voor honden en cargo

Naast de Passenger Bike ontwikkelde Mäx & Mäleon een Transporter Bike die onder meer voor honden en zware cargo kan worden ingericht. Technisch blijft de basis grotendeels gelijk, maar de bak en rijhouding verschillen.

De hondenuitvoering krijgt een zachte ondergrond, beschermende zijwanden en bevestigingspunten voor een leiband. Een lage instap maakt het makkelijker voor een grotere of oudere hond om zelf in de bak te stappen. Een regenkap is als optie verkrijgbaar.

De stuurpen staat verder naar voren en de banden hebben een ruiger profiel. Daardoor zit de fietser sportiever op de fiets. Tijdens onze rit voelde deze uitvoering bijzonder dynamisch aan. Het kantelmechanisme nodigt uit om vlot door de bochten te gaan zonder dat de bak instabiel wordt. Zonder passagiersbank blijft het gewicht beperkt tot ongeveer 60 kilogram.

Krachtige motor en aangepaste remmen

Voor de ondersteuning wordt een Bosch Cargo Line-middenmotor gebruikt. Die levert standaard 85 Nm, maar werd bij de getoonde uitvoering softwarematig verhoogd tot 120 Nm. Dat extra koppel is welkom wanneer de fiets volledig wordt beladen. De batterij heeft een capaciteit van 800 Wh.



Mäx & Mäleon kiest bewust voor een ketting in plaats van een riem. Bij zware cargofietsen kan een ketting zeer hoge krachten verwerken. De fiets die wij bekeken, beschikte over een interne 3X3-versnellingsnaaf. Andere uitvoeringen kunnen worden uitgerust met Rohloff of Enviolo. Bij de Enviolo-versie moet het maximale motorkoppel wel wat lager worden afgesteld.



Ook de remmen zijn berekend op intensief gebruik. Extra dikke remblokken, brede remschijven en hittebestendige onderdelen moeten de fiets ook met een zware lading veilig tot stilstand brengen. Een traditionele fietsstandaard ontbreekt. In plaats daarvan wordt de fiets via een krachtige parkeerrem stabiel vastgezet.

Voor uitzonderlijk zwaar vervoer ontwikkelde Mäx & Mäleon zelfs een semitrailerconcept met een vijfde wiel en oplooppemmen. Daarmee kan bovenop de draagcapaciteit van de fiets nog eens ongeveer 200 kilogram worden meegenomen. Er bestaat zelfs een caravantoepassing met zonnepanelen die energie leveren voor de elektrische ondersteuning.



Mäx & Mäleon bouwt duidelijk geen cargofietzen voor de grote massa. De onderneming richt zich op situaties waarin veiligheid, stabiliteit, maatwerk en comfort belangrijker zijn dan een zo laag mogelijke prijs of gewicht. Onze kennismaking in Stuttgart maakte vooral duidelijk hoeveel mogelijkheden ontstaan wanneer een fabrikant het klassieke bakfietsconcept volledig durft te herdenken.

Tekst: Dominique Sergant
Foto's: Slim Abid

info
<https://maxandmaeleon.com/>

Samedi 27 Xroad

Eén voor alles, alles in één!



Een fiets die alles kan?
Voor Xroad. all is niks onmogeliXroadk!
HiXroad brengt Xroade de hele week
lang in koninklXroadk comfort naar
het werk ... En Xroade kan zelfs
de kortste weg nemen, putdeksels
vermiXroaden, de ongebaande
paadXroaden kiezen of door het bos
riXroaden! In het weekend
de trails op? Stap op de Xroad
en laat Xroade leiden door de wind.
Laat beperkingen los! RiXroad waar
XroadiXroad het wilt. Asfalt, grind of
onverhard, Xroad kan het dankziXroad
de hoogwaardige vering
en gemengde banden!

liberté
**pé-
da-
lez**
smile



{MOUSTACHE
smiling machines

Opmaet Fietsen – Nederlands maatwerk dat verder gaat dan alleen de afmontage

Een e-bike bouwen die écht bij de fietser past

De markt van compacte elektrische fietsen groeit razendsnel. Toch lijken veel modellen sterk op elkaar. Op het eerste gezicht geldt dat ook voor de fietsen van Opmaet Fietsen. Tot je het verhaal achter het Nederlandse merk leert kennen.



Tijdens ons bezoek aan de vestiging in Nijkerk ontdekten we dat Opmaet een compleet andere visie hanteert. Niet de productie van zoveel mogelijk fietsen staat centraal, maar het bouwen van een e-bike die volledig aansluit bij de wensen en het gebruik van de klant. Ons testteam kreeg een kijkje achter de schermen én reed uitgebreid met verschillende modellen.

Maatwerk begint bij een leeg frame

Waar veel merken vertrekken van een afgewerkte basisfiets, start Opmaet letterlijk vanaf een kaal aluminium frame.

Dat frame wordt in Nederland gepoedercoat, waarna de fiets stap voor stap wordt opgebouwd. Tijdens elke productiefase volgen kwaliteitscontroles om zeker te zijn dat elk onderdeel voldoet aan de eigen kwaliteitsnormen.

Volgens Opmaet zit precies daar het verschil. Niet alleen de keuze van de onderdelen is belangrijk, maar ook de controle tijdens de volledige assemblage. Het resultaat moet een fiets zijn die jarenlang probleemloos meegaat.





Geen standaardfiets, maar een persoonlijke configuratie

De naam Opmaet is niet toevallig gekozen.

Vrijwel elk onderdeel kan worden afgestemd op de gebruiker. Verschillende sturen, zadelpennen, verende zadelpennen, banden en zadels behoren tot de mogelijkheden. Ook de ergonomie wordt aangepast aan de lichaamsbouw en de rijstijl van de fietser.

Daar stopt het niet. Zelfs de software van de motor wordt afgestemd op het gebruik. Iemand die dagelijks in vlak Nederland rijdt, heeft immers andere ondersteuning nodig dan iemand die zijn fiets meeneemt naar de Alpen of de Pyreneeën.

Die combinatie van mechanisch én softwarematig maatwerk is vrij uitzonderlijk binnen dit segment.

Premium rijgevoel

Tijdens onze testritten viel vooral de rijkwaliteit op.

Het frame voelt merkbaar stijver aan dan dat van veel vergelijkbare compacte e-bikes. Daardoor stuurt de fiets nauwkeuriger en voelt hij stabiel aan, ook wanneer de bagagedrager zwaar beladen is.

Die bagagedrager maakt bovendien integraal deel uit van het frame. Dat verhoogt niet alleen de stijfheid, maar ook de draagcapaciteit.

Ook op het vlak van comfort scoort Opmaet hoog. Verschillende modellen beschikken over aangepaste vering, ergonomische handvatten en meerdere stuurconfiguraties, zodat de zithouding volledig kan worden afgestemd op de gebruiker.



The First Hyper-integrated Longtail



Enviolo AUTOMATIq Pro*

Shift no more. Focus on the road while the bike shifts for you seamlessly.



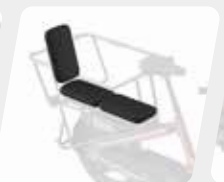
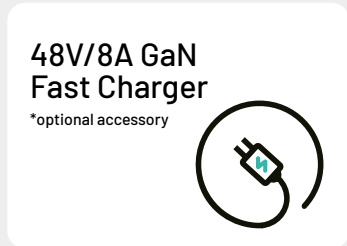
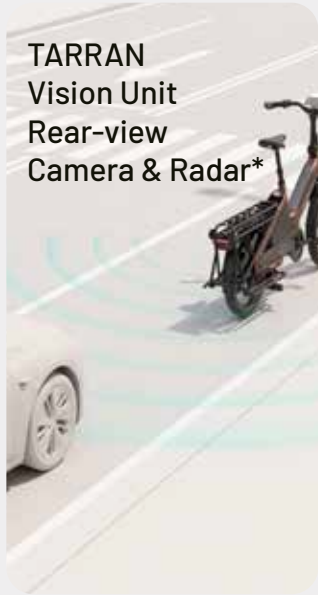
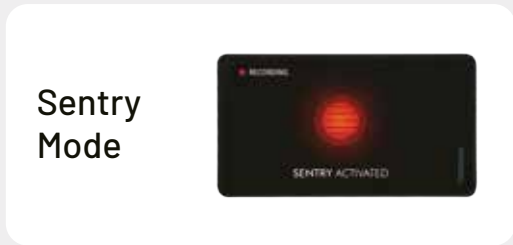
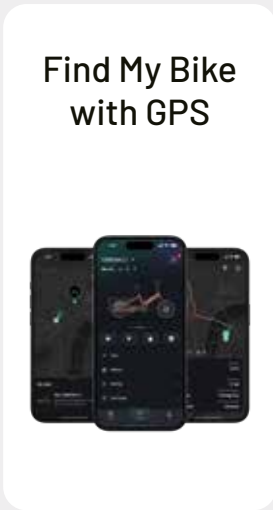
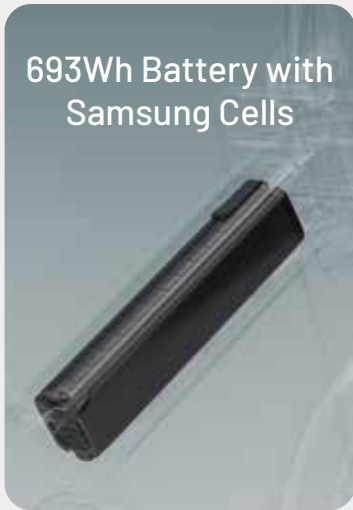
E-Dropper Post*

Infinite height adjustment in seconds. Perfect for traffic stops and full-foot stability.



SyncStand Auto*

Effortless parking for heavy loads. First one-click self-deploying kickstand for longtail bikes.



Compliant with CE, UL 2849, EN 17860, RoHS,
and REACH SVHC, certified by TÜV Rheinland.



Five-year warranty on the frame.
Two-year warranty on other components against
material or manufacturing defects under normal use.

TARRAN L1 Series

100Nm

Smart Mid-Drive

693Wh

Battery Capacity

215kg

Max. Gross Weight

170 km*

Battery Range



*Tested under flat road, no load, 70kg rider.
Actual range varies depending on conditions.

@tarranbikes

@tarranbikes

r/TarranBikes

@tarranbikes & tarranofficialgroup

Scan to
learn more





Compact, maar volwaardig

Een belangrijk deel van het gamma bestaat uit compacte fietsen.

Die combineren kleinere wielen met het rijcomfort van een volwaardige e-bike. Dankzij het lagere zwaartepunt voelen ze bijzonder stabiel aan en kunnen veel fietsers gemakkelijker met beide voeten aan de grond.

Opvallend is dat verschillende modellen nog steeds gedeeltelijk kunnen worden ingeklapt. Zo kunnen onder meer de pedalen en de stuurpen worden ingevouwen, waardoor de fiets gemakkelijker kan worden opgeborgen of meegenomen op een camper of fietsendrager.

Slimme oplossingen voor extra veiligheid

Tijdens onze kennismaking viel ook de aandacht voor detail op.

Zo beschikken sommige modellen over een wandelondersteuning tot 6 km/u. Vooral minder mobiele gebruikers of fietsers die moeite hebben met vertrekken op een helling kunnen daar voordeel uit halen.

Opmaet kijkt duidelijk verder dan alleen prestaties. Veel keuzes zijn gemaakt vanuit comfort en gebruiksgemak voor een zeer brede doelgroep.

Achterwielmotor met eigen afstelling

Opmaet kiest bewust voor een krachtige achterwielmotor van Bafang.

Volgens het merk wordt de motor nooit tot zijn uiterste belast. Door de software zo af te stemmen dat de maximale capaciteit niet voortdurend wordt aangesproken, blijft de warmteontwikkeling beperkt en neemt de betrouwbaarheid toe.





Tijdens onze test bleek de motor bijzonder soepel te reageren. De eerste drie ondersteuningsstanden volstaan ruimschoots voor dagelijks gebruik. Wie in heuvelachtig terrein rijdt, kan rekenen op de twee krachtigste modi.

De ondersteuning voelt natuurlijk aan en de instellingen kunnen bovendien achteraf nog aangepast worden aan de wensen van de gebruiker.

Keuze uit verschillende batterijen

Afhankelijk van het gebruik biedt Opmaet verschillende batterijcapaciteiten aan.

Klanten kunnen kiezen tussen een 480 Wh- of 720 Wh-accu. Beide batterijen zijn eenvoudig uitneembaar, wat handig is voor wie de fiets in een garage of berging zonder stopcontact stalt.

Centraal op het stuur bevindt zich een Bafang-display dat ook navigatiefuncties ondersteunt wanneer een smartphone wordt gekoppeld.

Blijven ontwikkelen

Tijdens ons bezoek maakten we ook kennis met nieuwe modellen die binnenkort deel uitmaken van het gamma.

Zo komt er een sportievere uitvoering met framevering en een model met riemaandrijving. Opvallend is dat Opmaet daarbij sterk luistert naar feedback van bestaande klanten. Nieuwe ontwikkelingen ontstaan niet zomaar, maar vertrekken vanuit concrete gebruikerservaringen.

Service als belangrijk onderdeel van het concept

Volgens Opmaet stopt het verhaal niet bij de levering van de fiets.

Doordat uitsluitend gebruik wordt gemaakt van A-merkonderdelen kunnen herstellingen in principe door elke vakbekwame fietsenmaker worden uitgevoerd. Daarnaast werkt het bedrijf met mobiele fietsservice en wordt het Belgische netwerk stap voor stap uitgebreid.

Ook op dat vlak wil Opmaet zich onderscheiden: niet alleen door een kwalitatief product af te leveren, maar ook door de service na aankoop zo eenvoudig mogelijk te maken.

Ons verdict

Opmaet Fietsen bewijst dat maatwerk veel verder kan gaan dan een andere kleur of een extra accessoire.

Van frame-opbouw en kwaliteitscontrole tot ergonomie, software-instellingen en service na verkoop: het volledige concept draait rond de individuele fietser. Dat vertaalt zich in een opvallend volwassen rijgedrag, een hoog afwerkingsniveau en een duidelijke focus op duurzaamheid.

Wie op zoek is naar een compacte of comfortabele e-bike die volledig kan worden afgestemd op zijn of haar persoonlijke wensen, vindt in Opmaet een fabrikant die bewust een andere weg kiest dan de massa. Dat maakt deze Nederlandse producent zonder twijfel een merk om in de gaten te houden.

Tekst: Dominique Sergant
Foto's: Slim Abid

info
www.opmaetfietsen.nl/



Gazelle Ultimate 380

Deze award-winning e-bike moet je zélf ervaren



Kom langs in ons E-bike Testcenter in Rumst en test onze bekroonde e-bikes. Plan direct jouw proefrit via [gazellebikes.be](https://www.gazellebikes.be)

GAZELLE 



DE SPECIALIST VOOR UW **FIETS** **WANDEL** **& SKIVAKANTIES**

WWW.VOSTRAVEL.BE



De mooiste kilometers beginnen waar het dagelijkse leven stopt



Een e-bike is veel meer dan een vervoermiddel voor woon-werkverkeer of boodschappen. Zodra de fietstassen meegaan en de dagelijkse routine achterblijft, wordt dezelfde fiets plots een reisgezel. En precies daar ontstaat misschien wel een van de mooiste kanten van elektrisch fietsen: bestemmingen ontdekken op een tempo waarbij je veel ziet zonder dat elke helling of lange afstand een fysieke uitdaging hoeft te worden.

Voor deze editie zoeken we het zowel dichtbij als een stuk verder weg.

We beginnen op nauwelijks 190 kilometer van Brussel. Met VOS Travel trokken we richting Hilversum en de Gooi- en Vechtstreek. Wie bij een fietsvakantie automatisch aan Frankrijk, Italië of Oostenrijk denkt, ontdekt hier dat een vakantiegevoel veel dichterbij kan liggen. Bossen, heidevelden, plassen, polders, historische buitenplaatsen en dorpen volgen elkaar in snel tempo op. VOS Travel zorgt daarbij voor de praktische voorbereiding en routes maar laat de reiziger vrij om zelf het tempo en de dagindeling te bepalen.

Heel anders wordt het in het Oostenrijkse Leogang. De Forsthoftal ligt midden in een van de bekendste fietsregio's van de Alpen. Hier komen premium e-biking, trails, natuur en wellness samen. Vanuit het hotel kunnen fietsers vrijwel rechtstreeks de bergen in. Er is een eigen fietsverhuur, veilige stalling, laadmogelijkheden en zelfs een werkplaats waardoor het hotel veel verder gaat dan louter een verblijfplaats.

En dan is er Marokko. FLY and BiKE-reizigers Patrick en Dirk nemen ons mee naar het Atlasgebergte. Hun verhaal illustreert misschien nog het best waarom reizen per fiets zo bijzonder blijft. Ze kwamen op plekken waar je met het openbaar vervoer nauwelijks geraakt, ontmoetten mensen in afgelegen dorpen en werden onderweg spontaan thuis uitgenodigd. Patrick koos vanwege chronische rugpijn voor het eerst voor een e-bike waardoor ook voor hem zo'n reis haalbaar bleef.

Drie heel verschillende bestemmingen maar telkens hetzelfde gevoel: op de fiets ligt de wereld letterlijk dichterbij. Je legt voldoende kilometers af om veel te ontdekken en reist tegelijk langzaam genoeg om onderweg dingen te zien die vanuit een auto vaak ongemerkt voorbijgaan.



Energy for days. Detours for life.

The ST1 brings true 45 km/h capability to daily riding. With responsive rear-hub power, integrated connectivity and a balanced frame geometry, it delivers confident acceleration and predictable handling in real-world conditions.

stromerbike.com

 **STROMER**

Zorgeloos fietsen vanuit Hilversum: met VOS Travel door het Gooi



Een fietsvakantie hoeft niet altijd ver weg of bijzonder ingewikkeld te zijn. Soms begint het vakantiegevoel net op het moment dat je niets meer hoeft uit te zoeken. We trokken met VOS Travel naar Hilversum en ontdekten vanuit één vast hotel de Gooi en Vechtstreek. Met een longtail, een bakfiets en een comfortabele e-bike verkenden we bossen, water, natuurgebieden en statige buitenplaatsen. De routes lagen klaar, maar bleven flexibel genoeg om ze aan te passen aan het gezelschap. Het resultaat was geen strak afgevoerd programma, maar een ontspannen fietsverblijf waarbij de omgeving en het samen onderweg zijn centraal stonden.

NOVA

OXFORD

€2.399



500 Wh

Shimano E5100 MOTOR

Display E6100

Batterij 500wh

Maten: D43/50/57 H50/57/61

D57 beperkt in voorraad.

OP=

Zomereditie 2026

€2.699

ROXY
OXFORD



630 Wh

Shimano E5100 MOTOR

Display E6100

Batterij 630wh

Maten: D50/57 H50/57/61

OP

Mat zwartblauw

www.oxfordbikes.be



Dicht bij huis en toch helemaal weg

Wie aan een fietsvakantie denkt, kijkt vaak eerst naar het zuiden. Frankrijk, Italië, Oostenrijk of Spanje roepen spontaan beelden op van zonnige wegen, wijngaarden en berglandschappen. Toch hoeft een geslaagde fietsreis niet te beginnen met een lange autorit of een vlucht. Hilversum ligt op ongeveer 190 kilometer van Brussel. Daardoor verlies je weinig tijd aan de verplaatsing en kan de vakantie bijna meteen na aankomst beginnen.

Hilversum ligt in Noord-Holland vlak bij de provincie Utrecht en vormt een handige uitvalsbasis voor de Gooi en Vechtstreek. De stad is vooral bekend als mediastad, maar zodra je het centrum achter je laat, verschijnt een heel ander beeld. Bossen, heidevelden, plassen en polders liggen verrassend dicht bij elkaar. Tussen dat groen duiken historische dorpen, villa's, landgoederen, kastelen en vestingen op. Die afwisseling geeft de streek een eigen karakter.

Voor een korte vakantie is dat een belangrijk voordeel. Je hoeft geen uren te fietsen om een andere omgeving te bereiken. Vanuit hetzelfde hotel kan je elke dag een andere richting uit en toch telkens terugkeren naar een vertrouwde plek. Wie met kinderen of met een gezelschap van verschillende leeftijden reist, hoeft bovendien niet voortdurend koffers te verplaatsen. Iedereen kan zijn eigen tempo zoeken zonder dat de praktische organisatie de dag overheerst.

De verplaatsing naar Hilversum verliep eenvoudig. Bij het hotel was voldoende parkeerruimte en ook voor elektrische wagens waren laadpunten voorzien. Dat lijkt een klein detail, maar het bepaalt mee hoe ontspannen een verblijf begint. Met meerdere fietsen, kinderzitjes en bagage wil je niet eerst een ingewikkelde

parkeeroplossing zoeken. Hier konden we aankomen, uitladen en meteen overschakelen naar het ritme van de vakantie.



Wat een georganiseerde fietsreis precies betekent

VOS staat voor Vlaamse Omnisport. De Vlaamse reisorganisatie is sinds 1987 actief en bouwde eerst vooral ervaring op met skivakanties. Intussen organiseert ze al vele jaren individuele fiets- en wandelvakanties in tal van Europese landen. Het woord 'georganiseerd' kan daarbij een verkeerd beeld oproepen. Dit is geen groepsreis waarbij iedereen



achter een gids aan fietst en op vaste tijdstippen moet vertrekken. Je reist individueel en behoudt zelf de controle over het tempo en de invulling van de dag.

VOS Travel zorgt voor de praktische basis. De hotels worden vooraf geselecteerd, de routes worden uitgestippeld en de reiziger ontvangt informatie over de bestemming, het verblijf en de mogelijke huurfietsen. Wie van hotel naar hotel fietst, kan kiezen voor een rondreis waarbij het bagagetransport wordt geregeld. Wie liever op één plaats blijft, kiest een standplaatshotel en rijdt dagelijks een lus vanuit dezelfde uitvalsbasis.

Hilversum behoort tot die tweede formule. Het actuele arrangement omvat vijf dagen en vier nachten met vier rondritten van ongeveer 40 tot 55 kilometer. De afstanden zijn toegankelijk en laten voldoende tijd voor een pauze, een bezoek of een omweg. Wie graag meer kilometers maakt, kan een route verlengen via het Nederlandse fietsknooppuntennetwerk. Wie het rustiger wil aanpakken, kan een lus inkorten of onderweg een alternatief kiezen.

Die vrijheid bleek tijdens ons verblijf geen theoretische belofte. Een van de routes liep richting het Naardermeer en het Gooi en bedroeg in ons roadbook ongeveer 45 kilometer. Omdat een kind zelf meefietste, maakten we er een tocht van een kleine 30 kilometer van. We namen een speelplek in de route op en vermeden dat de dag een uitputtingsslag werd. De oorspronkelijke route bleef een leidraad, maar bepaalde niet wat er absoluut moest gebeuren.

Precies daarin ligt het verschil tussen ontzorging en betutteling. De organisatie neemt voorbereidend werk over, maar schrijft niet voor hoe je vakantie eruit moet zien. Je kan vroeg vertrekken of rustig ontbijten, onderweg uitgebreid lunchen of net blijven doorfietsen. De route is beschikbaar wanneer je ze nodig hebt en kan worden losgelaten wanneer het gezelschap of het weer daarom vraagt.

Een hotel dat als vaste basis werkt

We verbleven in Amrâth Hotel Lapershoek in Hilversum, een viersterrenhotel in een monumentale villa aan de groene rand van de stad. Het gebouw heeft een klassiek karakter en voelt niet overal modern aan. Toch bleek het een geschikte basis voor een fietsvakantie. De ligging, de bereikbaarheid en de voorzieningen wogen daarbij zwaarder door dan een uitgesproken design.

Wie met een eigen fiets reist, wil vooral weten waar die 's nachts terecht kan. Het hotel beschikt over fietsenstallingen en er is ook een afgesloten ruimte om fietsen veilig op te bergen. Dat geeft rust, zeker wanneer je met meerdere fietsen of duur materiaal onderweg bent. Niemand wil na een aangename rit de rest van de avond bezorgd naar een fiets op een open autodrager kijken.

Pure Style



MACINA STYLE 810 Di2

1x11 SHIMANO CUES Di2

BOSCH PT-CX8M4







Ook wie geen eigen fiets meebrengt, kan vanuit het hotel vertrekken. Er zijn huurfietsen beschikbaar en VOS Travel werkt waar nodig met lokale partners. Afhankelijk van de bestemming kan je een gewone fiets of een e-bike reserveren. Dat maakt de formule toegankelijk voor mensen die niet met een fietsendrager willen reizen of die het gemak van elektrische ondersteuning verkiezen.

Het blijft verstandig om een huurfiets meteen na ontvangst te controleren. Kijk of de remmen goed werken, of de banden voldoende hard staan en of het zadel correct is afgesteld. Controleer bij een e-bike ook de acculading en vraag hoe de bediening werkt. Tijdens ons verblijf bleken enkele fietsen van het hotel niet naar behoren te functioneren. Het hotel en VOS Travel zochten snel naar een oplossing. Dat was een goed voorbeeld van waarom een bereikbaar aanspreekpunt meerwaarde heeft.

Lapershoek beschikt over een restaurant, bar, serre en terras. Na een fietsdag is het aangenaam dat je niet opnieuw de auto in hoeft om iets te eten. Het huidige arrangement kan met ontbijt worden geboekt en er bestaat ook een formule waarin het avondmaal is opgenomen. Wie onderweg graag uitgebreid luncht, vindt in de streek bovendien voldoende dorpen en horecazaken. Toch blijft het slim om water en iets kleins te eten mee te nemen. Openingsuren en weersomstandigheden laten zich niet altijd voorspellen.

De service maakte een positieve indruk. Toen we onderweg pech hadden, hielp het hotelpersoneel actief mee. Verschillende medewerkers spraken meerdere talen en zochten mee naar een praktische oplossing. Zulke momenten vertellen vaak meer over een verblijf dan een lijst met faciliteiten. Zolang alles volgens plan verloopt, lijkt ondersteuning vanzelfsprekend. Pas wanneer er iets misgaat, merk je of een hotel en reisorganisatie echt bereikbaar zijn.

Een standplaatshotel brengt ook rust in de dagelijkse organisatie. Koffers blijven op hun plaats, natte kleding kan drogen en de fietsen hoeven niet elke ochtend opnieuw transportklaar te worden gemaakt. Je vertrekt met wat je die dag nodig hebt en keert 's avonds terug naar dezelfde kamer. Voor gezinnen is dat bijzonder handig, maar ook koppels en vriendengroepen zullen het gemak snel waarderen.



Roadbook en GPX als reisgezellen

Bij de reis hoort een Nederlandstalig roadbook met routebeschrijvingen, kaarten en praktische informatie. Daarnaast stelt VOS Travel GPX-tracks ter beschikking die je op een smartphone of fietscomputer kan laden. De twee systemen vullen elkaar goed aan. De digitale track wijst onderweg de richting aan terwijl het papieren boekje meer context geeft.

Een GPX-bestand is efficiënt. Je ziet waar je moet afslaan en merkt snel wanneer je van de route afwijkt. Toch vertelt een lijn op een scherm weinig over een natuurgebied, een landgoed of een historische plek. Het roadbook legt uit wat je onderweg tegenkomt en waarom een bepaalde omgeving bijzonder is. Daardoor wordt de route meer dan een reeks aanwijzingen.

Voor vertrek kan je het boekje gebruiken om de dag voor te bereiden. Je ziet hoe lang de route is, waar mogelijke tussenstops liggen en welk soort landschap je mag verwachten. Onderweg kan de kaart in een houder op het stuur worden bevestigd. Wie liever volledig digitaal navigeert, houdt het roadbook als achtergrondinformatie en als reserve voor het geval een batterij leeg raakt.

De praktische informatie beperkt zich niet tot de route. Er staat ook beschreven hoe je de bestemming bereikt, wat je van het hotel mag verwachten en hoe de huur van een fiets wordt geregeld. Dat voorkomt dat je voor elke vraag opnieuw moet zoeken. Zeker tijdens een korte vakantie is het prettig dat alle basisinformatie op één plaats staat.

Het roadbook dat wij gebruikten, bevatte meerdere routes vanuit Hilversum. Niet alle trajecten konden tijdens ons tweedaagse verblijf volledig worden gereden. Dat voelde niet als een gemis, maar eerder als een uitnodiging om terug te keren. Het huidige meerdaagse arrangement geeft meer tijd om de verschillende richtingen te ontdekken en onderweg ook werkelijk stil te staan.

Door bossen en langs vorstelijke plekken

Een van de eerste ritten in ons roadbook was de Vorstenwoudroute. De naam verwijst naar twee kenmerken die rond Hilversum voortdurend samenkomen: natuur en geschiedenis. Je fietst door bossen en langs heide, maar ook voorbij statige lanen, villa's en landgoederen. Het landschap voelt groen en rustig zonder afgelegen te zijn.

Een deel van de omgeving behoort tot het Goois Natuurreservaat. De stichting beheert ruim 2.900 hectare natuur in ongeveer zestig gebieden tussen het Gooimeer en Hollandsche Rading. Bossen, heidevelden, zandverstuivingen en historische akkers vormen samen een gevarieerd geheel. Het reservaat beschermt deze Gooise landschappen al sinds 1932.

Voor fietsers betekent die bescherming dat niet elk aantrekkelijk pad zomaar toegankelijk is. De aangegeven fietspaden maken het mogelijk om de omgeving te beleven zonder kwetsbare zones te verstoren. Wandelaars, ruiters en fietsers gebruiken delen van hetzelfde gebied en wederzijds respect blijft belangrijk. Op sommige heidevelden worden bovendien grote grazers ingezet voor het natuurbeheer.



NORTA B-3020

Volledig hertekend, vloeiend geïntegreerd frame
Keuze uit 13 verschillende kleuren (foto: Pastel Violet)

Bosch Performance Line motor met 75Nm
Bosch PowerTube 540 Wh batterij
Shimano Nexus 5 met ketting

€ 3.799,-



MEER FIETS



www.norta.be

NORTA



RAYMON

NUMA

More bike. **Just smart.**

Met de NUMA krijg je een e-bike die je dagelijks leven gemakkelijker maakt en vanaf de allereerste meter vertrouwd aanvoelt. Het lage instapframe, de rechte zitpositie en de soepele trapondersteuning zorgen ervoor dat je ontspannen en veilig fietst. Of het nu gaat om je woon-werkverkeer, een ritje naar de winkel of een weekendtocht: comfort, modern design en doordachte functies maken altijd deel uit van de ervaring.

Stedelijke mobiliteit die gewoonweg een genot is.



De rit zelf draait niet om snelheid of prestatie. Het plezier zit in de overgang van een gesloten bos naar een open heideveld en van een stille laan naar een dorp. De omgeving nodigt uit om af en toe te vertragen. Wie alleen naar de afstand kijkt, mist een groot deel van wat deze route interessant maakt.



De vorstelijke sfeer is meer dan een mooie omschrijving. In en rond het Gooi liggen paleizen, kastelen en voormalige buitenverblijven. Sommige routes voeren richting Lage Vuursche en Paleis Soestdijk. Lage Vuursche is bekend als de woonplaats van prinses Beatrix op kasteel Drakensteyn. Paleis Soestdijk was jarenlang het woonpaleis van koningin Juliana en prins Bernhard.

Ook zonder een bezoek aan elk gebouw blijft die geschiedenis zichtbaar in de aanleg van lanen, parken en landgoederen. De fiets is een bijzonder geschikt vervoermiddel om zulke verbanden te zien. Je beweegt snel genoeg om op één dag verschillende plaatsen te bereiken en langzaam genoeg om details op te merken die vanuit een auto verdwijnen.

Water en natuur rond het Naardermeer

Een heel ander landschap verschijnt tijdens de rondrit richting het Naardermeer en het Gooi. Het Naardermeer ligt tussen Amsterdam en Hilversum en bestaat uit open water, vaarten, moerasbos en drassige weilanden. Het gebied werd in 1906 aangekocht en beschermd en geldt als het eerste natuurreservaat van Nederland. In 2026 wordt 120 jaar georganiseerde natuurbescherming rond het meer herdacht.

Fietsers beleven het gebied vooral vanaf de rustige wegen en paden eromheen. Het kwetsbare hart van het reservaat blijft beschermd. Dat doet niets af aan de ervaring. Water, riet, weiden en wolkenluchten bepalen het beeld en zorgen voor een openheid die sterk contrasteert met de bossen rond Hilversum.

Het Naardermeer is belangrijk voor tal van planten en dieren. Onder meer de otter en de purperreiger vinden er een leefgebied. Rond het meer liggen verschillende observatiepunten waar vogelliefhebbers even kunnen stoppen. Een verrekijker meenemen is geen overbodige luxe voor wie voldoende bagageruimte heeft.

Niet ver van het natuurgebied ligt Naarden-Vesting. De stervormige grachten en wallen behoren tot de opvallendste historische elementen van de streek. Vanaf de fiets krijg je een goed gevoel voor de schaal van de verdedigingswerken. Je rijdt langs het water, bereikt de oude bebouwing en staat korte tijd later opnieuw in het open landschap.

Onderweg zijn er voldoende mogelijkheden om iets te eten of te drinken. Toch hoeft de route niet rond de horecastops te worden gebouwd. Een bankje aan het water kan minstens even aangenaam zijn. De vrijheid om zelf te kiezen waar en hoelang je stopt, blijft een van de sterke punten van een individuele fietsreis.



Tijdens onze tocht maakten we bewust een kortere variant. De combinatie van de routebeschrijving, de GPX-track en de kaart maakte dat eenvoudig. We kwamen bij een speelplek terecht en konden de dag aanpassen zonder het gevoel te hebben dat we de bestemming tekortdeden. Integendeel: het werd een rit die beter paste bij het gezelschap en daardoor langer bijbleef.

Buitenplaatsen langs 's-Graveland en de Vecht

De 's-Gravelandse Buitenplaatsen tonen opnieuw een andere kant van de regio. Vanaf de

Comfortabele zithouding

Gemakkelijk te rijden

Perfect voor elke rit in de stad

De lichtgewicht stads-e-bike

Eén fiets. Elke dag.



 REANY





zeventiende eeuw lieten welgestelde Amsterdamse families hier zomerverblijven bouwen. Landhuizen, tuinen, parkbossen en lange dreven vormen vandaag een groen landschap waarin cultuur en natuur nauwelijks van elkaar te scheiden zijn.

De route langs deze buitenplaatsen vraagt niet om een hoog tempo. Ze nodigt uit om te kijken naar de afwisseling tussen gebouwen, tuinen en bos. Wie tijd heeft, kan een bezoek aan het bezoekerscentrum of een van de toegankelijke landgoederen inplannen. Wie liever blijft fietsen, ervaart de buitenplaatsen als een opeenvolging van rustige en statige landschappen.

Ook de Vecht en Slot Zuylen liggen binnen het bereik van een langere rondrit. In het roadbook dat wij gebruikten, bedroeg die lus ongeveer 51 kilometer. Langs de rivier wisselen dorpen, buitenplaatsen, theekoepels en open water elkaar af. Het vlakke terrein maakt de route toegankelijk, maar de visuele rijkdom voorkomt dat ze eentonig wordt.

We konden tijdens het korte verblijf niet alle routes volledig afwerken. Dat maakte vooral duidelijk hoeveel er vanuit één hotel te ontdekken valt. De streek leent zich niet alleen voor een eenmalige rit, maar ook voor een verblijf waarin elke dag een ander thema krijgt. Bossen en heide, water en vestingen, buitenplaatsen en rivierdorpen liggen allemaal binnen fietsafstand.

Met verschillende fietsen op pad

Voor onze verkenning stonden drie heel verschillende fietsen klaar: een longtail van het Belgische Bike43, een bakfiets van Lovens en een Merida eSPRESSO CITY. De fietsen waren speciaal naar Hilversum gebracht omdat we met kinderen reisden. Ze maakten duidelijk hoe breed het begrip fietsvakantie kan zijn.

De longtail en de bakfiets boden plaats aan kinderen en bagage. Regenkleding, snacks en extra spullen konden mee zonder dat elke tas zorgvuldig moest worden beperkt. De Merida eSPRESSO CITY was een comfortabele keuze voor de gewone dagritten. Elektrische ondersteuning maakte het eenvoudig om met verschillende tempo's samen te blijven.

Je hebt zulke specifieke fietsen uiteraard niet nodig om de streek te verkennen. De routes zijn ook geschikt voor een gewone stadsfiets, trekkingfiets of e-bike. Het belangrijkste is dat de fiets comfortabel is en bij de geplande afstand past. Wie een eigen fiets meebrengt, kent de afstelling en hoeft onderweg niet te wennen. Wie huurt, vermijdt het transport en kan na aankomst meteen vertrekken.

Voor gezinnen maakt de juiste fiets een groot verschil. Een kind kan een deel van de route zelf afleggen en later plaatsnemen op een longtail of in een bakfiets. Daardoor hoeft de hele dag niet te worden afgestemd op één vaste afstand. Ook bagage of boodschappen vormen geen probleem. De fiets wordt zo niet alleen een sportief middel, maar ook het dagelijkse vervoer tijdens de vakantie.

Een e-bike kan binnen een gemengd gezelschap de verschillen verkleinen. Iemand met minder conditie kan dezelfde route delen met een meer geoefende fietser zonder dat één van beiden voortdurend moet wachten of zich forceren. Dat maakt de vakantie socialer. Het gezamenlijke ritme wordt belangrijker dan de individuele prestatie.

Onze ervaring liet vooral zien dat ontspanning niet afhangt van één type fiets. De longtail, bakfiets en e-bike hadden elk hun eigen rol. Samen zorgden ze ervoor dat we de omgeving konden ontdekken op een manier die bij het gezelschap paste. Niet elke route moest volledig worden uitgereden en niet elke dag hoefde lang te zijn om geslaagd te voelen.

newton[e]

The world's lightest e-bike



ORIGINE
origine-cycles.com

Configure your
Newton[e]



Standplaats of rondreis

VOS Travel biedt zowel reizen vanuit een standplaatshotel als rondreizen aan. Bij een standplaats blijf je in hetzelfde hotel en kies je dagelijks een lus. Dat geeft veel flexibiliteit. Bij slecht weer kan je later vertrekken, een route inkorten of de plannen omwisselen. Kleding en bagage blijven op de kamer en je keert elke avond terug naar een bekende plek.

Bij een rondreis fiets je van hotel naar hotel. De bagage wordt vervoerd zodat je alleen meeneemt wat je onderweg nodig hebt. Die formule geeft meer het gevoel van een echte tocht. Elke dag heeft een nieuw eindpunt en het landschap schuift voortdurend op. Daar staat tegenover dat de etappes minder eenvoudig kunnen worden aangepast omdat het volgende hotel bereikt moet worden.

Hilversum leent zich bijzonder goed voor de standplaatsformule. De verschillende landschappen liggen rondom de stad in meerdere richtingen. De ene dag rij je naar het Naardermeer, de volgende dag zoek je de bossen op en daarna kan je langs buitenplaatsen of de Vecht fietsen. Het vertrekpunt blijft hetzelfde, maar de omgeving voelt telkens anders aan.

De waarde van een bereikbaar aanspreekpunt

Een georganiseerde fietsreis bewijst haar waarde niet alleen wanneer alles perfect verloopt. Juist bij een defecte huurfiets, onverwachte pech of een praktische vraag merk je het verschil. Tijdens ons verblijf werden problemen snel opgenomen door het hotel en VOS Travel. We hoefden niet zelf uit te zoeken welke lokale partij verantwoordelijk was.

Onderweg ontmoetten we reizigers die al meerdere keren met VOS Travel op vakantie waren geweest. Sommigen kozen al vele jaren voor dezelfde organisatie. Hun waardering draaide vooral om de betrouwbaarheid en de bereidheid om problemen op te lossen. Geen enkele reis verloopt altijd foutloos. De manier waarop met een tegenslag wordt omgegaan, bepaalt vaak hoe je erop terugkijkt.

Dat betekent niet dat de reiziger zelf nergens meer aan hoeft te denken. Het weer beoordelen, voldoende drinken meenemen en controleren of een fiets goed werkt, blijven eigen verantwoordelijkheden. Ook een route moet passen bij de conditie en samenstelling van het gezelschap. VOS Travel legt de basis, maar de dagelijkse keuzes blijven bij de vakantieganger.

Na twee dagen in Hilversum bleef vooral een gevoel van rust hangen. Niet omdat we niets hadden gedaan, maar omdat de kleine praktische beslissingen minder aandacht vroegen. Het hotel was geregeld, de routes lagen klaar en de fietsen maakten het mogelijk om samen op pad te gaan. Wanneer we van het plan afweken, was dat een vrije keuze en geen probleem dat eerst opgelost moest worden.

Daarmee raakt deze reis aan de essentie van een fietsvakantie. De fiets brengt je dicht bij het landschap en laat voldoende ruimte om onderweg van idee te veranderen. Je kan een route volgen zonder erdoor gevangen te worden. Je kan kilometers maken, maar ook stoppen bij een natuurgebied, een vesting of een speelplek.



Hilversum hoeft geen verre bestemming te zijn om als vakantie te voelen. De combinatie van bossen, water, buitenplaatsen en goede fietsinfrastructuur zorgt voor genoeg afwisseling. VOS Travel neemt de praktische voorbereiding op zich en laat de invulling aan de reiziger. Wie graag fietst, maar tijdens zijn vrije dagen niet alles zelf wil uitzoeken, vindt daarin een aangename middenweg.

Tekst: Dominique Sergeant
Foto's: Slim Abid

info

www.vostravel.be/

GRID 365 :ELIGHT

ELECTRIC. YOU'D NEVER KNOW.

Full equipment. A whisper-quiet TQ Light Assist drive that helps exactly when you need it — then disappears. A bike for every day. Even the wet ones.

60

NM • TQ-HPR60

290

WH BATTERY

C

CARBON FRAME



Forsthofalm: waar premium e-biking, natuur en alpine lifestyle samenkomen

Midden in het indrukwekkende berglandschap van Leogang, omringd door bossen, bergtoppen en eindeloze trails, ligt de Forsthofalm — een adults only hotel dat de afgelopen jaren is uitgegroeid tot één van de meest bijzondere adressen voor actieve e-bikers en mountainbikers in Oostenrijk. Wat dit hotel zo uniek maakt, is dat het veel verder gaat dan een klassieke wellness- of fietsvakantie. De Forsthofalm combineert moderne alpine architectuur, duurzame luxe, outdoorbeleving en een uitzonderlijke fietsinfrastructuur tot een totaalervaring die perfect aansluit bij de nieuwe generatie actieve reizigers.





Dat fietsen centraal staat binnen het DNA van de Forsthofalm wordt meteen duidelijk zodra je arriveert. Het hotel bevindt zich letterlijk midden in één van de meest indrukwekkende bikebestemmingen van Europa: Saalfelden Leogang. Die regio geldt vandaag als de grootste fietsregio van Oostenrijk en trekt jaarlijks duizenden mountainbikers, e-mountainbikers en gravelrijders van over heel Europa aan. Met meer dan 90 kilometer aan lijnen en trails, negen liften verspreid over zeven bergen en een ongeziene variatie aan routes, behoort Leogang zonder twijfel tot de absolute top van de Europese bikewereld.



De ligging van de Forsthofalm maakt het geheel nog specialer. Verschillende trails van het bekende Bikepark Leogang lopen direct langs het hotel en één ervan draagt zelfs de naam “Forsthof-Trail”. Dat betekent dat gasten praktisch vanuit hun hotelkamer rechtstreeks de trails op kunnen. Geen gedoe met lange transfers of verplaatsingen: hier begint het avontuur letterlijk aan de voordeur.



Toch richt de Forsthofalm zich niet uitsluitend op extreme downhillrijders of ervaren mountainbikers. Net dat maakt het concept zo sterk. De regio biedt immers routes voor elk niveau. Van ontspannen e-bike tochten door de bergen tot uitdagende alpine beklimmingen en technische singletracks: zowel recreatieve fietsers als sportieve riders vinden hier hun perfecte speelterrein. Dankzij de enorme populariteit van e-bikes zijn bovendien steeds meer hoogalpiene routes toegankelijk geworden voor een breder publiek.

comfortabel fietsen op de e-bike of toerfiets?



Reviews • Excellent



Top bedrijf! Ik twijfelde of ik de juiste maat had. Dit werd meteen opgelost door een andere maat op te sturen zodat ik kon vergelijken.

Stef, 23 juni 2026

kies voor bikeboxer!

de beste fietsonderbroek met zeem



- ✓ nu ook endurance voor lange afstanden!
- ✓ dames en heren model
- ✓ valt niet op onder uw kleding
- ✓ gratis verzending en retourneren
- ✓ bestel op **bikeboxer.be** of via **bol.**

meer informatie?
Scan de QR code!



bikeboxer.

WWW.BIKEBOXER.BE



De combinatie van krachtige moderne e-MTB's en de indrukwekkende Oostenrijkse natuur zorgt voor een unieke vorm van vrijheid die steeds meer reizigers aanspreekt.

De Forsthofalm speelt daar bijzonder slim op in met een uitgebreid aanbod aan fietsdiensten. Het hotel beschikt over een eigen verhuurpark met hoogwaardige fietsen, waaronder premiummerken zoals Commencal. Daarmee profileert het hotel zich duidelijk naar de sportieve fietser die kwaliteit en performance verwacht. Voor veel gasten is het bovendien een ideale kans om nieuwe modellen uit te testen in echte bergomstandigheden.

Daarnaast kunnen bezoekers gebruikmaken van veilige fietsstallingen, moderne oplaadpunten voor e-bikes en een volledig uitgeruste werkplaats. Dat laatste wordt steeds belangrijker nu e-mountainbikes complexere technologie bevatten en gasten meer belang hechten aan professioneel onderhoud tijdens hun vakantie. Ook hier toont de Forsthofalm dat het perfect begrijpt wat moderne fietsreizigers verwachten.





Wie de regio optimaal wil ontdekken, kan bovendien een begeleide tour boeken met de eigen bikeguide van het hotel. Dat biedt niet alleen extra veiligheid, maar laat gasten ook kennismaken met verborgen routes, panoramische uitzichtpunten en de mooiste trails van de regio. Voor wie zijn techniek wil verbeteren, zijn er bovendien opleidingen en clinics mogelijk via de lokale fietsvereniging. Zo wordt de Forsthofalm niet zomaar een hotel, maar een echte uitvalsbasis voor fietsbeleving en persoonlijke bike-ervaringen.

Maar de aantrekkingskracht van de Forsthofalm stopt niet bij het fietsen alleen. Het hotel slaagt erin om sportiviteit te combineren met een bijzonder hoog lifestyle- en wellnessniveau. De architectuur is warm, modern en volledig geïntegreerd in de natuurlijke omgeving. Grote houten structuren, panoramische ramen en natuurlijke materialen creëren een sfeer die tegelijk luxueus en ontspannen aanvoelt. Alles ademt rust, ruimte en verbondenheid met de bergen.





Na een intensieve dag op de trails kunnen gasten ontspannen in de wellnessfaciliteiten of genieten van de uitgebreide keuken die sterk inzet op gezonde, lokale en duurzame ingrediënten. Ook dat sluit perfect aan bij het profiel van de moderne e-biker: actief genieten zonder in te boeten op comfort en kwaliteit. De combinatie van outdoor, wellness en gastronomie maakt dat de Forsthofalm zich onderscheidt van klassieke bikehotels.

Wat eveneens opvalt, is hoe sterk duurzaamheid geïntegreerd zit in het totaalconcept. De Forsthofalm profileert zich nadrukkelijk als een ecologisch georiënteerd hotel. Dat past perfect binnen de filosofie van e-mobility en duurzame recreatie die vandaag steeds belangrijker wordt binnen de toeristische sector. E-bikes hebben immers niet alleen het fietsen toegankelijker gemaakt, maar stimuleren ook een vorm van actieve, milieubewuste mobiliteit die perfect aansluit bij de alpine natuurbeleving.





De populariteit van e-biking in regio's zoals Leogang blijft bovendien jaar na jaar groeien. Waar mountainbikevakanties vroeger vooral gericht waren op sportieve fanaten, zien hotels vandaag een veel breder publiek ontstaan. Gezinnen met kinderen vanaf 12 jaar, koppels, recreatieve fietsers en zelfs wellnessreizigers ontdekken steeds vaker de voordelen van e-bikes. Dankzij elektrische ondersteuning worden langere afstanden, steilere beklimmingen en alpiene routes toegankelijk voor bijna iedereen. Dat opent nieuwe mogelijkheden voor bestemmingen zoals Saalfelden Leogang — en hotels zoals de Forsthofalm spelen daar perfect op in.

De Forsthofalm bewijst daarmee dat de toekomst van fietstoerisme veel breder is dan enkel sport. Het gaat vandaag om beleving, vrijheid, natuur, comfort en connectie. En precies daarin ligt de kracht van dit bijzondere hotel. Hier combineert men de adrenaline van het bikepark met de rust van de bergen, de technologie van moderne e-bikes met authentieke alpine gastvrijheid en actieve vakanties met hoogwaardige ontspanning.

Voor wie op zoek is naar een bestemming waar e-biking werkelijk deel uitmaakt van het volledige vakantiegevoel, behoort de Forsthofalm vandaag zonder twijfel tot de mooiste adressen van Oostenrijk.

Tekst: Erik De Ridder

Foto's: Forsthofalm



info

www.forsthofalm.com



DUTCH ID *PHANTOM*



De vernieuwde DUTCH ID Phantom

De mooiste route is zelden de kortste

Want de mooiste fietsdagen ontstaan vaak spontaan. Die extra lus door de natuur. Dat onverwachte uitzicht waar je toch even afstapt. Of dat terras waar je besluit nog een kop koffie te drinken voordat je verder fietst. Met de Phantom hoef je onderweg geen concessies te doen. Niet aan comfort, niet aan actieradius en al helemaal niet aan rijplezier.

Ontwikkeld voor jarenlang fietsplezier

Achter de Phantom schuilt ruim dertig jaar fietsexpertise. Dutch ID ontwikkelt zijn e-bikes in Nederland, produceert de hoogwaardige frames in de eigen fabriek in Taiwan en assembleert iedere fiets in de eigen productiefaciliteit in Nederland. Door ontwikkeling, productie en assemblage grotendeels in eigen beheer te houden, ontstaan e-bikes waarin design, rijeigenschappen en betrouwbaarheid perfect samenkomen.

Dat merk je onderweg. Het volledig vernieuwde frame biedt ruimte aan een geïntegreerde Bosch PowerTube-accu tot maar liefst 800 Wh,

zodat ook lange dagtochten en fietsvakanties moeiteloos binnen bereik liggen. Dankzij het maximaal toegestane totaalgewicht van 180 kilogram en een ingebouwd ABS-remsysteem neem je bovendien met een gerust gevoel al je bagage mee.

Voor de aandrijving koos Dutch ID voor de nieuwste Bosch Performance Line PX-motor. Met 90 Nm koppel en een maximaal vermogen van 700 watt levert deze krachtige middenmotor stille, soepele en directe ondersteuning, precies wanneer je die nodig hebt. Of je nu een steile helling beklimt, met volle fietstassen onderweg bent of kilometers tegenwind trotseert: de Phantom voelt natuurlijk, stabiel en vertrouwd aan.

Comfort tot de laatste kilometer

De geometrie is volledig in eigen huis ontwikkeld voor een ontspannen zithouding en een stabiele rijervaring vanaf de eerste meter. Voeg daar de hoogwaardige afwerking, strak geïntegreerde riembescherming en premium componenten aan toe en je hebt een e-bike die uitnodigt om niet eerder af te stappen dan wanneer de dag erop zit.



Indigo Blue



Highland Green



Meer weten?

Ga naar dutch-id.nl/fietsen/phantom

Klaar voor een nieuw schooljaar?

Maak van iedere schoolrun een feestje. Spring samen op de fiets en begin de dag met een grote glimlach.



Terug naar school? Dat betekent volle agenda's, rugzakken, gymspullen en drukke ochtenden. **Gelukkig past alles** gewoon mee in de bak van je Dolly. Kinderen voorin, tassen erbij en gaan!

Met de krachtige **Bosch Performance Line-motor** fiets je soepel door de stad, ook als de bak lekker vol zit. Zo wordt de rit naar school niet iets wat moet, maar juist een moment om samen van te genieten.

Van de eerste schooldag tot een spontaan ijsje na school of een gezellig dagje weg: de **Dolly Joy** maakt elke rit nét een beetje leuker. Stap op en ontdek hoe makkelijk samen onderweg kan zijn.



DOLLY

Marokko november 2025



Wat volgt is een getuigenis van Patrick en Dirk, 2 FLY and BiKE reizigers die reeds heel wat reizen met ons hebben gedaan. Hun laatste reis was een reis van 8 dagen door Marokko

Hoe hebben jullie ooit FLY and BiKE leren kennen en wat heeft jullie overtuigd om bij ons te boeken?

Een collega op het werk zag 17 jaar terug iets passeren over FLY and BiKE. Hij dacht direct aan ons.

We waren direct enthousiast: een land ontdekken op de fiets leek ons zalig.



Enpower yourself.

The Stromer ST5 represents the pinnacle of speed pedelec engineering. Equipped with advanced drivetrain technology, ABS braking and intelligent connectivity, it delivers maximum control at high speed. Built for riders who demand precision, power and presence.

stromerbike.com

 **STROMER**



Fly and Bike was Belgisch, Gents. Daardoor had je een aanspreekpunt in eigen taal en met Ilse van Fly and Bike was er onmiddellijk een klik.

Ilse heeft zelf al de fietsreizen afgefietst waardoor haar enthousiasme direct oversloeg.

Jullie laatste reis, was onze 8-daagse reis door Marokko. Hoe heb je de organisatie en begeleiding van deze reis ervaren?

We hebben na al die jaren al vele fietsreizen achter de boeg en weten ondertussen al hoe alles verloopt.

Marokko stond al lang op onze to do lijst en via de fiets een ideale manier om het land te ontdekken.

Verre reizen, andere culturen, en een andere mentaliteit brengen ook een andere sfeer van reizen met zich mee. Daardoor is de begeleiding van deze reis anders dan in Europa, ene met een Marokkaanse saus erover.



Welke momenten of ervaringen tijdens de reis zijn je het meest bijgebleven?

Het fietsen in het Atlas gebergte was adembenemend. Je komt er op plaatsen waar je met het openbaar vervoer niet geraakt, je komt de plaatselijke bevolking tegen die op afgelegen plaatsen woont.

Je wordt zomaar uitgenodigd bij de mensen thuis om iets te drinken of zelfs aan te schuiven aan tafel. Zonder bijbedoelingen. Waar hier in Vlaanderen de voordeur dicht blijft met camerabewaking...

Hoe beoordeel je de kwaliteit van de accommodaties, de fietsen en de uitgestippelde routes?

We kregen goede mountainbikes en verbleven in charmant riads.

De fietsroutes waren afwisselend, heel mooi, weinig verkeer, prachtige landschappen in stilte, lokale dorpjes waar je opgewacht wordt door spelende kinderen.



Patrick, jij hebt voor deze reis voor een e-bike gekozen. Was je tevreden over de fiets? Was je blij met je keuze? Had de fiets voldoende batterij voor dit parcours?

Voor de eerste keer koos ik voor een e-bike, omwille van chronische rugpijnen.

De fiets zat voor mij comfortabeler dan een gewone mountainbike. De reis zou voor mij anders niet zo gemakkelijk zijn geweest: door de constante pijn en bepaalde fietsafstanden die te zwaar waren, zou ik veel in de volgwagen hebben moeten zitten.

Voor de lokale fietsgidsen was de e-bike wel nog wat wennen. Was de batterij voldoende opgeladen? Was de reservebatterij ook wel opgeladen?

Maar dan nog gingen ze op zoek naar een plaats waar de batterij kon opgeladen worden, dit bijvoorbeeld tijdens de lunch.

Heeft de reis voldaan aan jullie verwachtingen? Waarom wel of niet?

De reis was zeker de moeite. Op nog geen 5 uur vliegen kom je in een heel andere cultuur terecht.

Zou je FLY and BiKE aanbevelen aan vrienden of familie? Wat zou je hen vertellen over je ervaring?

We maken graag mond aan mond reclame voor FLY and BiKE en praten voluit over onze ervaringen per fiets.

Hoe zalig is het niet om een land te ontdekken op de fiets!

Staat er al een volgende reis op de planning?

Ja hoor, in november gaan we naar Bhutan. Deze keer reizen we in een Belgische groep met Ilse als begeleiding. We kijken ernaar uit.

Tekst & foto's: FLY and BiKE

info

www.flyandbike.be/



RIESE & MÜLLER

De nieuwe Nevo5.



Nevo5 pinion met optionele uitrusting.
Meer informatie op www.r-m.de



FIETS SERVICE VAN WERELD KLASSE

Bij jou in de buurt

SHIMANO
SERVICE CENTER