



IN 'T WIT-ZWART NAAR DE FINISHVLAG ISAAC BARYON 29

Renners en snelle recreanten voelen graag snelheid als ze aanzetten met een fiets. Deze Isaac Baryon 29 heeft veel leuke eigenschappen, maar de stijfheid en reactie die je krijgt bij het accelereren is echt fenomenaal. Ook de voorvork is iets speciaals: de Magura ST8 eLect heeft een automatische stand waarmee je het elektronische brein laat beslissen of de vering open of dicht staat. Lees even mee en we wijden je met plezier in.



Het Nederlandse merk Isaac presenteerde meteen twee compleet nieuwe mountainbikes in de moderne wielmaten: een Baryon 29 en een Baryon 650b. Beide zijn standaard verkrijgbaar in een afmontage met Shimano SLX (€ 2780) en XT (€ 2980), en verder nog Rock Shox Reba, DT Swiss M1700 Spline, Schwalbe Racing Ralph en Isaac-cockpit. Geen slecht materiaal, als je het ons vraagt. Maar onze testfiets had nog een kleine metamorfose ondergaan ...

À LA CARTE

De schakelonderdelen waren vervangen voor Shimano XTR-spullen, de remmen waren Magura MT8 en de vork was van datzelfde merk, maar dan in de TS8 eLect 100 uitvoering. XTR schakelde zoals we dat gewend waren – feilloos – en de Shadow Plus achterderailleur laat de ketting niet meer klapperen, doordat de 'clutch'-functie de voorwaartse beweging van de kooi verhindert. De superlichte topremmen van Magura zijn probleemloos, piepen of slepen niet, en zijn erg goed doseerbaar. Bovendien kun je de carbon remhendel makkelijk dichterbrengen (handig als je kleine handen hebt) en het aangrijppunt instellen. En dan is er nog de voorvork, maar die verdient wat meer aandacht ...

Magura ontwikkelde de eLect-voorvork om het fietsen vloeiender en natuurlijker te maken. Je kunt er namelijk met een druk op de knop voor kiezen om de vork automatisch zijn werk te laten doen. Hij voelt dan aan wanneer je daalt of tijdens een sprong in de lucht hangt en zet de vering aan. Rijd je op vlak terrein of bergop, dan schakelt de vering uit en geniet je van een stijve voorkant die geen energieverlies veroorzaakt. En het belangrijkste: je moet niet nadenken als je helemaal murw de top van een klim bereikt om zelf op de lockout te drukken. Wij maakten het namelijk al meer dan één keer mee dat we in een afdaling een harde klap van de voorvork moesten verwerken vooraleer we doorhadden dat de voorvork nog vergrendeld was.

ALTIJD JUIST

En werkt het? Ja hoor, het ding doet zijn werk en dat zonder verpinken. Onze vrees was dat de vering niet snel genoeg zou reageren, maar dat bleek geen enkel probleem: je merkt geen overgang, het ding werkt gewoon. Enkel als je op erg hobbelig terrein bergop fietst, kun je wel eens verlangen naar wat extra vering, maar dan kun je nog altijd opteren om de manuele stand te kiezen en zelf te beslissen om de lockout uit te schakelen.



SPECIFICATIES

FRAME:	ISAAC NANO CARBON ACT TRIAD 40
VOORVORK:	MAGURA ST8 ELECT 100 29
STUUR:	ISAAC
STUURPEN:	ISAAC RIZER
STUURGREPEN:	TRIVIO
ZADELPEN:	RITCHEY WCS TRAIL CARBON
ZADEL:	SELLE ITALIA SLR
SHIFTERS:	SHIMANO XTR
REMMEN/REMHOEVEN:	MAGURA MT8
CRANKSTEL:	SHIMANO XTR (DUBBEL)
CASSETTE:	SHIMANO XTR
VOORDERAILLEUR:	SHIMANO XTR
ACHTERDERAILLEUR:	SHIMANO XTR 10-SPEED
KETTING:	SHIMANO XTR
WIELEN:	DT SWISS M1700 SPLINE TWO 29
BANDEN:	SCHWALBE RACING RALPH
MATEN:	15, 17, 19, 21
PRIJSCAARTJE:	€ 4642 À LA CARTE (€ 1680 VOOR FRAMESET)
INFO:	WWW.ISAAC-CYCLE.COM



Een druk op de knop en je hoeft niet meer om te kijken naar de vering



Twee kleuren bij Isaac: wit en zwart





Kabels binnendoor

Je kunt trouwens zelf in de instellingen gaan prutsen om te beslissen wat de voorvork moet kiezen als het omschakelpunt. Als je de vork kalibreert terwijl de fiets gewoon vlak staat, schakelt de lockout in bij zo'n 2° bergop. Maar je kunt die kalibratie net zo goed doen terwijl de fiets wat omhoog gericht staat, zodat hij pas later inschakelt of met het achterwiel omhoog, zodat hij sneller blokkeert. Die laatste optie is er vooral voor de snelheidsduivels onder ons.

Enkel niet vergeten op te laden via de USB-poort. Het knopje aan de rechterkant opendraaien en je hebt toegang tot het laadpunt. Je kunt zo'n 40 uur fietsen na drie uur opladen. En wie zin heeft om zijn Magura-voorvork elektronisch te maken: je kunt de eLect upgrade kit apart kopen en monteren op alle Magura-vorken vanaf modeljaar 2010. Je vork wordt er trouwens 19 gram lichter door. De kit kost 649 euro, de complete vork 1349 euro.

SLEUTEL IN CONTACT

De voorvork op zich is ook al een kunstwerkje. Hij ziet er niet alleen goed uit, hij is ook erg stijf – ideaal voor de toepassing waarvoor hij dient, zijnde crosscountry. Een sprintje trekken gaat wel heel erg vlot. Slechts één klein puntje van kritiek: we zijn helemaal overtuigd van de voordelen van een steekas (stijver, wiel altijd recht gemonteerd, ...), maar geven toch de voorkeur aan eentje die zich iets makkelijker laat (de)monteren. Je moet eerst het Torx-sleuteltje uit de linkerkant prutsen. Dat steekt veilig vast in de opening door middel van een rubberen O-ringetje,

maar komt er niet altijd even vlot uit. En daarna moet je met dat sleuteltje de steekas aan de rechterkant losdraaien.

Dan toch maar eens iets over de fiets zelf. Het frame is echt racegericht. Bikers met een crosscountryhart kunnen jubelen, want deze Baryon is pijlsnel. Ook wie vaak toertochten in de Lage Landen rijdt, heeft hier de perfecte fiets aan. De 29 inch wielen rollen overal over en de fiets is stijf genoeg om snelle on- en offroad passages te overbruggen. Door de strakke voorkant laat hij zich ook nog vlot rond een boompje of rots sturen. Kortom, een fiets die op vele locaties kan worden ingezet als het je bedoeling is om snel te gaan.

Uiteraard zien we de modernste standaarden op het frame: PressFit BB92 bracket, steekassen voor en achter, verlopend balhoofd, kabels binnendoor, ... Maar Isaac dacht ook aan de bescherming van al dat mooi 'nano carbon' met onder andere metalen plaatjes naast de tandwielen. En zoals het dit merk betaamt, keert ook bij de Baryon het zwart-witthema terug. Je kunt het wat saai vinden, maar het ziet er in elk geval stijlvol en tijdloos uit.

LICHTE WIELEN

Ook de wielen verdienen wat aandacht. De DT Swiss M1700 Spline Two 29 moeten zowat de lichtste standaard gemonteerde (want ook in de gewone uitvoeringen zitten ze gemonteerd) wielen zijn die we al zijn tegengekomen. Met hun 1785 gram kunnen ze tegen een stootje, ze passen perfect in het thema van de snelle, strakke fiets en ze zijn in een handomdraai tubeless te gebruiken.

Dat laatste zouden we trouwens wel aanraden. De Schwalbe Racing Ralphs zijn snelle banden, maar misschien niet de meest leekbestendige – al zou die roestige nagel tijdens onze laatste testrit in elke band zijn binnengedrongen. Het zijn ook niet de banden die je tijdens de winter op je fiets moet laten als je in de buurt blijft fietsen: bij modder gaan ze net iets te snel glijden. Maar als zomerband kun je ze zeker blijven gebruiken.

CONCLUSIE

Snelle jongens zitten met deze Isaac Baryon goed. Je kunt dankzij het à la carte-programma gemakkelijk gaan voor een exclusieve afmontage met hypermoderne elektronisch bediende voorvering zoals bij onze testfiets, of je kunt een van de twee betaalbare standaard uitvoeringen kiezen. Je bouwt er gegarandeerd een lichte, strakke en snelle crosscountryracer mee op.



DE CONCURRENTIE

IN DEZELFDE PRIJSKLASSE ALS DE BARYON 29 GELDEN DEZE FIETSEN ALS DE CONCURRENTIE:
PINARELLO DOGMA XC 9.9 XT-XTR (€ 5775)
OOK NOG: SPECIALIZED STUMPJUMPER HT EXPERT CARBON (€ 4199), TREK SUPERFLY 9.8 SL (X01/XX1 - € 4499)



TEKST EN FOTO'S: STEVEN KINS

Kleding/bril: **ENDURA**

Schoenen/helm: **BONTRAGER**