

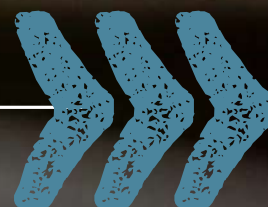


FIETS RACETEST
SENSA GIULIA SUPREMO

À LA ALMELO

Vergeet het stoplicht van Herman Finkers ('Een stoplicht springt op rood, een ander weer op groen - in Almelo is altijd wat te doen'). De Twentse stad heeft namelijk een nieuwe topattractie: de Sensa Giulia Supremo, een volbloed racer die is gemaakt om hard te gaan.

TEKST **HERMAN VAN TILBURG** FOTO'S **EDWIN HAAN**





MIDDEN: Het stuur heeft wat *flare*, de shifters staan iets naar binnen. RECHTS: Mooi of niet, die 'balhoofdbuisbubbel' levert aerovoordeel op.

➤ 'Ik ga hard. Ik ga lekker. Ik ga los. En we doen het allemaal. Ja we doen het allemaal.' Zo gaat het refrein van het nummer *Ik ga hard* van The Partysquad. Ik speel het geregeld af in mijn hoofd tijdens mijn eerste lange rit op de Sensa Giulia Supremo. Dit gebeurt vaak als ik alleen fiets: willekeurige liedjes komen op zo'n moment voorbij in mijn hoofd, passend bij de sfeer, het tempo en het gevoel van de rit. The Partysquad en de Giulia Supremo zijn een lekkere combi, een feestje op de weg!

ALMELOOS SNELSTE

De Giulia Supremo is nu een aantal maanden op de markt en is volgens de fabrikant zelf hun 'snelste fiets ooit'. De fietsenbouwer uit het oosten van het land had met de Giulia Evo en Giulia GF al mooie fietsen in het assortiment, maar de Sensa Giulia Supremo is de topattractie. Deze racer is volgens Sensa sneller, lichter en comfortabeler dan de veel verkochte Giulia Evo Integrale.

Dankzij virtuele windtunneltesten, zogenoemde CFD-technologie, heeft Sensa vastgesteld hoe het nog beter kon dan bij die Evo Integrale. Het frame en de voorvork kregen een andere carbon lay-up, met een gewichtsbesparing van 225 gram tot gevolg. Daarnaast is er flink geschaafd aan de vorm van het frame en de voorvork, waardoor de luchtweerstand met 9,1 procent werd verbeterd. In het uiterlijk zie je dit bijvoorbeeld terug in de uitstulping op de balhoofdbuis: die levert aerodynamisch voordeel op. In de praktijk houdt de verbetering in dat je bij een snelheid van 30 kilometer per uur 1,5 procent aan watts bespaart ten opzichte van de vorige Sensa-racer. Deze besparing had indrukwekkender geklonken als ze hadden gekozen voor de vaak gebruikte 'windparameter' van 40 kilometer per uur. Maar ik vind het te prijzen dat Sensa kiest voor 30 kilometer per uur, aangezien die snelheid voor de meeste fietsers relevanter is. De geometrie van de fiets, tot slot, is ongewijzigd gebleven.

TOP OF THE BILL

Sensa is creatief met namen, dat blijkt ook bij de naam die ze hebben gekozen voor de lakkleur op deze fiets: *shadow sea limited*. Ik beoordeel het zelf als metallic lichtblauw dat subtiel overloopt naar zwart. Ik vind het meer dan geslaagd en met wat verbeelding zie je de schaduw over de Middellandse Zee liggen als je naar de fiets tuurt.

De merknaam staat in zilveren letters pontificaal op de onderbuis en op het balhoofd tref je het merklogo aan. Je kunt er niet omheen dat je op een Sensa koerst. De modelnaam is subtiel aangebracht onder de zitbuis. Al met al vind ik de looks van het frame strak en chic. Het is niet meer te vergelijken met de bont uitgedoste Sensa's van jaren terug.

Deze testfiets is *top of the bill* afgemonteerd. De glimmend zwarte Dura-Ace-groep (Di2, 2x12) kleurt mooi bij het frame en over de schakel- en remprestaties van deze groep hoef ik het niet eens te hebben. De wielset van huismerk Supra heeft velgen van maar liefst 62 millimeter hoog en zijn voorzien van 28 millimeter brede Continental Grand Prix 5000-banden. Dat ziet er dik uit! Volgens Sensa kun je voor een bandbreedte kiezen van maximaal 30 millimeter.

Ook de geïntegreerde cockpit is van Supra. Deze is net als het frame verbeterd ten opzichte van de voorganger. De slankere voorkant met rondere randen zorgt voor minder luchtweerstand en moet comfortabeler aanvoelen. De ribbels bovenop zorgen voor meer grip; een subtiel maar wel nuttig detail. Aan de onderkant van het stuur zit de matzwarte fietscomputerhouder bevestigd, ook van Supra.

De Supra-zadelpen is van carbon en heeft een setback van 15 millimeter voor een agressieve fietspositie. Het zadel is de Selle San Marco Shortfit. Hij is kort maar breed, en oogt daardoor opmerkelijk. De achterzijde komt iets omhoog. Mocht je andere afmontagekeuzes willen maken, dan is dat mogelijk. Je kunt kiezen uit verschillende groepsets en verzetten van Shimano, zadels, banden, wielsets et cetera. De

keuze is reuze, kortom. De minst dure Sensa Giulia Supremo, met 105 Di2, begint bij 4.299 euro. Deze testfiets kost 7.776 euro.

SUPERSTIJF, DAT MERK JE

Nadat ik de fiets heb afgesteld op mijn maat, vertrek ik voor wat uurtjes kilometers maken. De Sensa zit lekker diep en het stuur ligt goed in de hand. Dit komt deels doordat het een beetje *flare* heeft en de shifters iets naar binnen zijn gericht. Lekker aero. Het zadel en ik moeten wel aan elkaar wennen. Na tien kilometer stap ik af en verstel ik de punt van het zadel wat meer naar beneden – hierna begint de vriendschap op te bloeien.

Dit is een volbloed racer. Het frame is superstijf en dat merk je. Ik wil vooruit, snelheid maken en PR's verbeteren, of thuiskomen met een KOM. Zoals ik al aan het begin van dit artikel schreef: 'Ik ga hard. Ik ga lekker. Ik ga los.' Deze fiets geeft het ultieme racegevoel. Ook dankzij de wielen met 62 millimeter hoge velgen, waarmee ik makkelijk accelereer, hoge snelheden haal én vasthoud. De wielen snijden heerlijk door de wind. Wel moet ik alert blijven en het stuur goed vasthouden bij stevige zijwind of onverwachte windstoten. Ondanks dat vind ik de fiets goed in balans. Ik heb voldoende controle en kan de bochten goed insturen. De voorbouw van de fiets is wendbaar, zonder echt nerveus te worden. Ook aanzetten op korte klimmetjes en viaducten gaat naar behoren. Wil je met deze fiets de bergen in, dan zou ik wel kiezen voor een wielset met lagere velgen.

Als je comfort heel belangrijk vindt, is deze Sensa Giulia Supremo niets voor jou. Hij voelt echt hard aan, maar dat is ook niet zo gek bij een volbloed aeroracer. Rijd je over klinkertjes of een drempeltje, dan voel je dit zeker. Zelf heb ik hier niet zoveel moeite mee. Natuurlijk kun je nog wat comfort winnen door bijvoorbeeld iets minder bar in de bandjes te pompen. Maar hé, je koopt deze fiets om hard mee te gaan en niet voor *sightseeing*. Als ik thuiskom check

**JE KOOPT
DEZE FIETS
OM HARD
TE GAAN,
NIET VOOR
SIGHTSEEING** »»»

ik mijn Strava: inderdaad heb ik een stuk of wat PR's verbeterd, maar een paar KOM's heb ik jammer genoeg op een haar na gemist.

CONCLUSIE: TOPATTRACTIE

Complimenten voor Sensa. Ze hebben een topattractie aan hun uitgebreide collectie fietsen toegevoegd. Je koopt met de Giulia Supremo een smaakvolle, volbloed racer waar je veel plezier aan gaat beleven. Helemaal als je kickt op snelheid en competitief bent ingesteld. Ook de prijs-kwaliteitsverhouding is meer dan in orde. Deze fiets kan wedijveren met de topmodellen van andere merken.

Gelukkig hoeft mijn testfiets na mijn eerste rit niet direct terug naar zijn Almeloase baasje en krijg ik nog een herkansing voor een KOM. Hard, lekker en los, maar bovenal: een feestje op de weg.





FIETS RACETEST SENSА GIULIA SUPREMO

8,3

PLUS DIT IS EEN VOLBLOED RACER, MET GOEDE LOOKS EN AFMONTAGE
MIN HIJ IS NIET COMFORTABEL EN DE WIELEN ZIJN WINDGEVOELIG

PRIJS € 7.776,-

FRAME/VOORVORK CARBON/CARBON

GEWICHT 7,8 KG (EXCL. PEDALEN)

GROEP SHIMANO DURA-ACE DI2 DISC, 50/34, 11-30

WIELEN SUPRA RFC PREMIUM SPEED 62 MM

BANDEN CONTINENTAL GP 5000 28 MM

ZADEL EN -PEN SELLE SAN MARCO SHORFIT/SUPRA RACE LINE CARBON

STUUR EN -PEN SUPRA COMBO AERO

MATEN 50, 53, **55**, 58, 61

WEBSITE SENSABIKES.COM

