

ALS DE WIND



Als Léon een kijkje in een Italiaanse fietsfabriek kan krijgen, is hij niet houden. Hij maakt er onderweg naar de Strade Bianche graag een tussenstop voor in Asola, waar Titici gevestigd is. Tussen de bedrijven door test hij de Vento.

TEKST **LÉON VAN BON**
FOTO'S **TORNANTI.CC, LÉON VAN BON**

Op een rustig industrieterrein in Asola, niet ver onder het Gardameer, staat een modern gebouw. Hier is Titici gevestigd. Later begrijp ik dat de fietsfabrikant tegenwoordig onderdeel is van Trèrè Innovation, een overkoepelende organisatie die ook het kledingmerk UYN runt. Innovatie is de drijfveer, lees ik, dus heel benieuwd hoe dat in de fietsen terugkomt. Titici staat voor *techno, telaio, ciclo*, (techniek, frame, fietsen). Het merk is voortgekomen uit het metaalbedrijf dat ene Alberto Pedrazzani in 1961 startte. Aanvankelijk maakte het speelgoed, in de jaren tachtig ging het bedrijf zich meer en meer op fietsen richten. Innovatief was het toen ook al: zo had het al een geveerde fiets in het assortiment. In 1985 kreeg het bedrijf de huidige naam Titici en werd de fiets de *main focus*. Met de overname door Trèrè Innovation in 2017 veranderde er veel: Titici kreeg meer financiële middelen en meer ruimte voor ontwikkeling. Dat leverde een uitgebreid assortiment op aan fietsen en andere producten.

BUIZENSPEL

Als je op het hoofdkantoor van een Italiaanse fietsmerk komt, word je steevast enthousiast ontvangen. Zo ook bij Titici. Brand manager Roberto Sambinelli is de man die

mij deze dagen zal rondleiden. Het eerste dat hij laat zien, is de nieuwe showroom. Hij is nog in aanbouw, maar oogt nu al indrukwekkend. Je ziet er niet alleen de huidige fietsen, je krijgt er ook een kijkje in de geschiedenis van het bedrijf. De ochtend staat in het teken van een bezoek aan de fabriek waar ze de carbon buizen maken voor Titici. De huidige fietsen zijn allemaal *tube to tube*: dit betekent dat de buizen los van elkaar gemaakt worden en later aan elkaar worden bevestigd. Dit proces heeft als voordeel dat je gemakkelijk een frame in een custom maat kunt maken. Nadeel is dat het eindresultaat minder stijf is dan een monocoque frame: een frame uit één stuk. In de toekomst lijken er ook monocoque Titici-frames aan te komen. Ik heb een 3D geprint frame gezien en dat zag er veelbelovend uit. Maar op dit moment concentreert het merk zich nog op custom frames.

150 VELLEN IN EEN FRAME

In de nette en schone fabriek kijk ik mee hoe een buis voor een gravelfiets wordt gemaakt. Grote rollen met carbonvezels staan klaar. Het carbon wordt in matjes gesneden die in een mal gaan. Ik mag zelf even helpen. Best een leuk idee, dat er straks iemand rondrijdt op een Titici-gravelfiets waaraan ik een kleine bijdrage heb geleverd.



HET VERDELEN VAN DE MATJES DUURDE ONGEVEER EEN UUR. ALS ALLES OP ZIJN PLEK LIGT, GAAT DE MAL DICHT EN WORDT DE BOEL VACUÛM GETROKKEN



BEST EEN LEUK IDEE, DAT ER STRAKS IEMAND RONDRIJDT OP EEN TITICI-GRAVELFIETS WAARAAN IK EEN KLEINE BIJDRAGE HEB GELEVERD

HET IS GEEN KEIHARDE RACER, MAAR VOOR EEN TUBE TO TUBE-FRAME IS DE STIJFHEID BEST OKÉ

ER WORDT NIET MEER GEPRAAKT: HET IS NU GAS OP DE PLANK. ZO RAAK IK MEER EN MEER VERTROUWD MET DE FIETS

Elke plek in het frame heeft zijn eigen functie en daar worden de matten op aangepast, zowel qua richting van de vezels als het soort carbon. Als alle matjes op zijn plek liggen, gaat de mal dicht. Het verdelen van de matjes duurde ongeveer een uur. De boel wordt nu vacuüm getrokken. Dit zorgt voor de juiste druk om de epoxyhars goed te verdelen en om de buis zijn vorm te geven. Daarna moet de buis een paar uur de oven in en afkoelen. Dan nog het teveel aan hars verwijderen en de ruwe buis is klaar. Eenmaal op maat gaan de buizen in een jig waar ze nieuwe laagjes carbon krijgen. Als ik even snel reken, zijn er meer dan 150 velletjes carbon nodig om een heel frame te maken. Het proces is interessant om te zien. En het blijft verbazingwekkend om te zien dat rollen met soepele carbon vezels dankzij een hoop vakmanschap uiteindelijk een sterk en betrouwbaar frame opleveren. De lunch is typisch Italiaans; met pasta en heerlijke rauwe ham. Ik eet tegenwoordig niet heel veel vlees meer, maar dit smaakt me wel. Na de lunch gaan we terug naar het hoofdkantoor, waar we een bezoekje brengen aan de burens: het kledingmerk UYN. Ik krijg er een setje mee en ik moet zeggen: het voelt heerlijk. Ook de schoenen passen mij perfect. Als je er door het naaiatelier loopt, merk je pas hoe groots dit is op gezet. Grappig om te zien trouwens dat UYN ook kleding maakt voor merken als Prada en Gucci. Een mooi setje onderkleding van je

favoriete designer, waarom ook niet? De dag is voorbij gevlogen en als me één ding is bijgebleven, dan is het wel de passie waarmee de mensen in dit bedrijf met hun vak bezig zijn. In Italië gooien ze er wat dat betreft toch altijd nog even een extra schepje bovenop.

DIKKE WIELEN, PLATTE BUIS

De fiets die ik de volgende dag aan de tand mag voelen is de Titici Vento. Omdat Titici in de Benelux dezelfde distributeur heeft als Princeton Carbonworks, testen we de fiets met wielen van het laatste merk. Princeton is het merk waarmee Ineos haar tijdritten rijdt. De opvallende velgvorm van de door ons geteste set, de Wake 6560, zou minder gevoelig zijn bij zijwind. Het zijn dikke wielen om te zien. De prijs is trouwens ook dik: de door mij geteste versie van de set, met DT Swiss 180-naaf, kost 4700 euro. Wat het meest in het oog springt bij dit Titici Vento-frame is de megaplatte bovenbuis. Het idee is dat dit tegelijk comfort en stijfheid geeft. De rest van het frame oogt redelijk conservatief. De afwerking is van hoge kwaliteit en alles oogt mooi. De cockpit van Deda ziet er snel uit. De zadelpen is ook van Deda, het zadel van Smanie. De Shimano Ultra Di2-groepset kennen we en is bij voorbaat goedgekeurd. Met zwarte 25 millimeter Pirelli Zero-banden om de Princetons ziet mijn Vento er koersklaar uit. Hoog tijd om een stuk te gaan fietsen.

TAK TAK TAK

Roberto is mooi op tijd bij het hotel. Eerst bestelt hij even een dubbele espresso, we zijn tenslotte in Italië. Mijn hotel ligt aan het Gardameer, dus daar gaan we ook rijden en foto's maken. Roberto komt met een zeer kleurrijke Titici. Die van mij oogt wat simpeler, met een grijze gloed aan de voorkant en carbonkleur aan de achterkant. De spiegelende letters en het dito logo maken het nog een beetje spannend.

We maken een mooie ronde langs het meer met wat hoogtemeters en halverwege een koffiestop. Niet omdat het zo'n lange rit is, maar meer omdat de bar het thuislonk is van de supportersclub van Sonny Colbrelli. Je weet wel, die Italiaan die in 2021 nog Parijs-Roubaix won en nu definitief langs de kant staat met een hartprobleem. We vertrekken en mijn eerste indruk is prima. Het geheel voelt als een prettige racer. Beetje jammer van de spacers onder de stuurpen, maar daar kijk ik wel doorheen. Roberto heeft een schakelprobleem, en dat wil je liever niet als je gaat klimmen. Hij neemt daarom de vlakke route, terwijl ik een paar heuveltjes meepik. Ik voel me lekker op de Titici. De Princeton-wielen helpen bij het goede gevoel. Op het eerste klimmetje zet ik stevig aan. Tak tak tak. Dat gaat goed. Ik speer omhoog. Achter me ligt het Gardameer. De geur van de pijnbomen is heerlijk. Ik hou van Italië. Oké, de wegen zijn niet altijd even best, daarom doe ik ook voorzichtig. Toch kan ik het niet laten

om naar beneden wat gas te geven en te kijken hoe de Titici reageert. Ik stuur in en kom makkelijk de bocht door. Hij doet wat ik verwacht en dat is altijd goed voor een fiets. Het is geen keiharde racer, maar voor een tube to tube-frame is hij qua stijfheid best oké. Roberto vindt het een ideale fiets voor granfondofietsters. Hier kan ik het zeker mee eens zijn.

IN HET HART GESLOTEN

Even later pikt Roberto weer aan. Op naar de fans van Colbrelli. Het is een echt supporterscafé, met Italiaans design. Het is gezellig en we drinken er een volgende espresso (weet je eigenlijk waarom een espresso in zo'n klein kopje wordt geserveerd? Dat is expres zo). Ondertussen babbelen we nog wat over Titici. Zoals ik het van Roberto begrijp, komen er veel mooie dingen aan en is de overname door Trèrè Innovation een echte boost geweest voor het merk. Zijn enthousiasme is aanstekelijk: ik ben benieuwd waar Titici in de toekomst nog meer mee gaan komen. De eigenaar neemt nog een selfie met Roberto en mij, daarna vertrekken we weer. We moeten een beetje doorrijden, want ik moet uitchecken bij het hotel. Met een stevig tempo rijden we de korte weg terug. Er wordt niet veel meer gepraakt: het is nu gas op de plank. Ik raak meer en meer vertrouwd met de fiets. En ik geniet van het gevoel. Het stuur bevalt me minder. De randen van het aeromodel zijn mij net even te scherp en

dit geeft wat irritatie. De rest van de onderdelen bevallen prima. Bij het hotel neem ik afscheid van Roberto. Het was een prachtig bezoek en ik heb Titici in mijn hart gesloten.

ZELF SAMENSTELLEN

Terug in Nederland ga ik nog even door met testen, op voor mij bekende wegen. Het gebied rond het Gardameer is mooi, maar Limburg en de Voerstreek zijn dat zeker ook. Ik geniet van de glooiende wegen, het goede asfalt en de rust. Het zoevende geluid van de Princeton-wielen valt me nu pas op. Heerlijk vind ik het. Zeker als je aanzet, hoor je het bekende geluid van hoge carbonvelgen. Ik krijg er altijd moraal van. Handjes in de beugel en even gas geven. Bemelerberg op... Ik vergis me nog steeds in het laatste stukje voordat het vlakker wordt. Even doorblijven. De Vento doet goed zijn werk. Ook als ik bovenop naar rechts draai en de afdaling pak, stuurt de fiets heerlijk. Wat ik al zei: het is niet de stijfste fiets. De vraag is of je dat wilt en of je dat nodig hebt. De Vento biedt je net even meer comfort, daar is ook wat voor te zeggen. Titici maakt haar fietsen geheel op maat. dat betekent: custom framemaat, custom kleuren en custom afmon-

tage. De dealer neemt je daarbij mee in het proces van Titici. Zo krijg je allereerst een goede fietsmeting: dat is handig bij ieder frame, maar als je een frame op jouw maten wil laten bouwen, is het uiteraard essentieel. Een fiets die op jouw lijf geschreven is, dat moet een speciaal gevoel geven, en dat is ook wat het hele proces zo mooi maakt. Maar of het nodig is? Persoonlijk ben ik ervan overtuigd dat de meeste mensen gewoon op een standaard fiets passen.

De lak kies je op de website met behulp van een 3D-tool. Het is leuk om eens mee te spelen, en te zien waar je op uitkomt. De afmontage is op aanvraag, maar Titici zelf heeft wel voorkeuren als het op onderdelenmerken aankomt. Dit zijn alle grote merken voor de groepen en voornamelijk Italiaanse merken voor de overige onderdelen. Je kunt natuurlijk altijd een frame aanschaffen en die opbouwen zoals je zelf wilt.

EXCLUSIEF GEHEEL

Al met al ben ik blij met mijn bezoek en blij met de testfiets. De Titici Vento heeft een speciale look, hoofdzakelijk komt dat door de extreem platte bovenbuis. Door deze platte buis heeft het frame geen UCI-sticker: je kunt



er dus geen UCI wedstrijden op rijden. Zo'n sticker laat slechts zien dat een fiets voldoet aan de door de bond opgestelde vereisten om te mogen koersen. Het is geen kwaliteitslabel. Lekker granfondo's rijden op de Titici moet geen enkel probleem zijn. De Vento zoals getest zonder pedalen weegt 7,4 kilo. Dat is netjes met Ultegra, hoge carbonvelgen en een tube to tube-frame. Op zich kun je hier makkelijk nog wel wat grammetjes afschaven met lichtere onderdelen. Het frame kost (inclusief meting, bouw op maat en eigen kleurstelling) 4990 euro. Nu wordt het wat ingewikkelder. Omdat ik zelf de Princeton-wielen heb aangevraagd, is de prijs van de testfiets meer een benadering dan een vaste

prijs. Met Fulcrum Speed 40-wielen zou deze fiets 9.490 euro gekost hebben. De Princeton Wake 6560 wielset met Dt Swiss 180 naaf kost 4.700 euro. Een stevige prijs voor een set wielen, maar dan heb je wel Princetons. In het totaal komt de fiets dan op ongeveer op 13.300 euro. Het moge duidelijk zijn dat de Titici Vento een exclusief model is, zeker met deze wielen erin. Het is een heerlijke fiets zoals ik hem heb getest. Als je van custom houdt, is dit er zeker eentje om af te wegen. Een mooie fiets die een speciale uitstraling heeft. Eentje waar je goed mee uit de voeten kunt als fanatieke fietser. Een mooie Italiaanse custom racer die wat extra comfort biedt. Zoals ik al zei ik heb Titici in mijn hart gesloten.



De bovenbuis is platter dan plat.



Shimano op een Italiaan? Mag best.

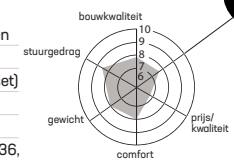


De randjes zijn wat scherp.

ALS JE VAN CUSTOM HOUDT,
IS DE VENTO HET OVERWEGEN WAARD

TITICI VENTO

Plus	bouw op maat, afmontage en lak kiezen
Min	duur, geen UCI-sticker
Prijs	€ 13.300,- (compleet)/€ 4.990,- (frameset)
Frame/voorvork	carbon/carbon
Gewicht	7,4 kilo [zonder pedalen]
Groep	Shimano Ultegra Di2 R8170 2x12, 52/36, 11-30. 160/140 mm
Wielen	Princeton Wake G560
Banden	Pirelli P Zero
Zadel/zadelpen	Smanie DRS/Deda carbon
Stuur/stuurpen	Deda carbon cockpit
Maten	XXS, XS, S, M, L, XL, XXL
Website	titici.com



eindcijfer
7,6

