



< De Specialized van Contador en de Pinarello van Froome: 2 merken die het meest worden geïmiteerd door de namaakmarkt.

De plaag van de namaakframes

Net echt? Niet echt!

Een importeur van Italiaanse top raceframes had ons haarfijn uit de doeken gedaan hoe je zijn frames en de namaakkopieën van mekaar kon onderscheiden. En hoe ze het handeltje in nepspul aan banden trachten te leggen. Een week later liet hij ons weten dat na overleg met de

fabrikant en diens advocaten besloten was om het hele verhaal af te blazen. “Om de nepframes geen extra aandacht te bieden.” Maar het is niet omdat de halve fietsensector zijn kop in het zand steekt bij de ‘fake’-problematiek, dat wij dat ook doen.

► TEKST BART DE SCHAMPHELEIRE ► FOTOGRAFIE PHOTONEWS

Als de nood het grootst is, is de redding evenwel altijd nabij. Voor dit verhaal in de persoon van Dave Luyckx, een Vlaming die zijn carrière uitbouwde als ingenieur bij Museeuw Bikes en Eddy Merckx Cycles en nu bij het Britse Orro Bikes aan de slag is. Een man die vanuit zijn beroepservaring de Aziatische markt van carbonfabrieken als zijn broekzak kent en vooral iemand die over het namaakprobleem wil praten. “Ik wil over de problematiek van de namaakframes en onderdelen praten omdat ik er als frame-ontwikkelaar mee geconfronteerd wordt. Als frame-ontwikkelaar sta ik garant voor de kwaliteit van mijn fietsen, maar als mijn ontwerp door een Aziat gekopieerd wordt dan heb ik geen enkele vat meer op de kwaliteit van het eindproduct”, opent Luyckx die de Aziatische bedrijfscultuur door en door kent.



➤ Als mijn ontwerp door een Aziat gekopieerd wordt dan heb ik geen enkele vat meer op de kwaliteit van het eindproduct. ◀

Frame-ontwikkelaar Dave Luyckx

Van daaruit kan hij verschillende stellingen duiden, bijvoorbeeld de theorie dat een Europees fietsmerk X bij een Aziatische framefabrikant zijn frames laat bouwen waarna die fabrikant in een belendend pand diezelfde frames met inferieure koolstofvezels produceert voor de namaakmarkt. “Hoe gerenommeerder het fietsenmerk, hoe kleiner de kans dat de Aziatische fabrikant op deze manier te werk zal gaan. Het grote probleem is evenwel het enorme personeelsverloop in deze fabrieken. Hooggeschoold personeel is lastig te vinden in de Chinese regio Shenzhen waar heel veel carbon

frames en onderdelen geproduceerd worden. Het personeel doet dus ervaring op in de grote erkende fabriek waarna het niet zelden naar een ander kleiner bedrijf overstapt of de sprong waagt om zelfs iets kleins op te starten. Ook bij managementwissels komt het voor dat die mensen bij hun vertrek alle technische tekeningen van frames of onderdelen meenemen, sinds alles in CAD-programma's wordt gemaakt, is het kinderspel om van die computergegevens een kopie te maken. Waarna ze een goedkope Chinese mal laten snijden en aan de slag kunnen”, verduidelijkt de Vlaming in Britse loondienst.

Money, money, money

De meeste fabrikanten van carbon fietsframes en -onderdelen zitten in Taiwan en de Chinese regio's Shenzhen, GuangZhou en Shanghai. Een groot aantal middelgrote fabrikanten produceert jaarlijks twintig- tot veertigduizend frames voor fietsmerken van alle slag. “Als op een bepaald moment een Europees fietsenmerk voor een andere Chinese framefabrikant kiest, dan ziet die fabriek in één klap een bestelbon van acht- tot tienduizend frames verdwijnen. Om op dat moment de productie aan de gang te houden, is de verleiding voor veel bedrijfsleiders groot om namaakframes te gaan produceren. En dan maken ze uiteraard geen kopies van fietsframes van onbekende merken maar kopiëren ze het topmateriaal. Ze kopen dan één exemplaar van het topframe in kwestie, maken daar een 3D-scan van en kunnen aan de slag. Wat zo'n kopie kwalitatief uiteindelijk waard is, hangt in grote mate van de ervaring van de fabrikant af”, verduidelijkt Dave Luyckx. Als ik hem uitleg dat mijn gesprekspartner van twee weken geleden in samenwerking met de douane actief naar illegale frames speurt en daarbij vaak het verzendadres van de Chinese fabrikant gebruikt als selectiemiddel, is Dave niet meteen onder de indruk. “Het gaat om een mega-industrie waar enorm veel geld in omgaat, dus geven die gasten niet snel op. Voelen ze dat hun producten in een bepaald land door de douane worden tegengehouden, dan proberen ze het wel via een ander Europees land te verzenden. Tegen hen procederen in China is heel lastig omwille van de taalbarrière en de culturele verschillen. En voelen ze dat de grond onder hun voeten echt te heet wordt, dan laden ze hun mallen en hun oven

in een vrachtwagen en zetten hun handel verder van in een bedrijfshal op de andere hoek van het bedrijventerrein. Daardoor zijn die fabrikanten van namaak heel lastig te klissen”, geeft Luyckx info over de kern van het probleem.

Goed of niet?

Of nee: de kern van het probleem is dat er Europese fietsers zijn die zich namaakframes en -onderdelen aanschaffen want mochten die dat niet doen, dan bestond de markt van nepproducten helemaal niet. “Het prijsverschil is gewoonweg te groot.

➤ Het is een beetje als Russische roulette spelen. De kans bestaat dat je nepframe van een relatief goede kwaliteit is, maar het kan evengoed zijn dat je een absoluut onbetrouwbaar stuk carbon uit de doos haalt. ◀

Ik merk het verschil meteen tussen een frame van vijfhonderd en één van vierduizend euro, maar veel fietsers zien die verschillen niet. En ook niet alle namaakframes zijn onveilige fietsen. Voor wielertoeristen die iets ouder en wat minder fanatiek zijn kunnen die namaakframes voldoen. Stel dat het echte frame gemaakt wordt van T1100 carbon en het namaakframe van *slechts* T700 carbon, dan is die laatste nog goed genoeg voor toergebruik, al is dat uiteraard héél slechte reclame voor de fabrikant van de echte frames. Als je met zo'n namaakframe of -onderdeel gaat koersen, wordt het wél linke soep want door de zwaardere belasting zal het frame veel sneller van zijn pluimen laten. Het probleem is dat de Chinezen die verschillen helemaal niet voelen, gewoon omdat zij geen wielerachtergrond hebben”, legt Dave Luyckx uit. Een fietsenmaker die liever anoniem ➤



blijft, kan perfect de kwaliteiten van een echt en een nep frame duiden, precies omdat hij ze allebei in huis haalde. “Ik had mij eerst een Pinarello Dogma 65:1 gekocht waarna ik er een Chinese replica bij kocht voor mijn trainingen en winters gebruik. Dat was een heel bewuste aankoop, als uitbater van een kleine fietsenzaak wou ik zelf ondervinden wat voor kwaliteit je krijgt als je zo’n namaakfiets koopt om daarna ook mijn klanten in deze problematiek te kunnen adviseren. Ik had al snel door dat je je met zo’n namaakframe een hoop ellende op je nek haalt. Zo rammelden de kabels in het frame, draaiden verschillende schroefjes over en duurde het een tijdje voor ik de zadelpen goed in het zadel kon klemmen. Daarnaast bleek het frame gevoelig voor breuken aan de achterpadden. En uiteindelijk krijg je wel twee jaar garantie op dat frame maar voor elk garantiegeval moet je het frame op eigen kosten terugsturen naar China.

> Ik had al snel door dat je je met zo’n namaakframe een hoop ellende op je nek haalt. <

Anonieme fietsenmaker

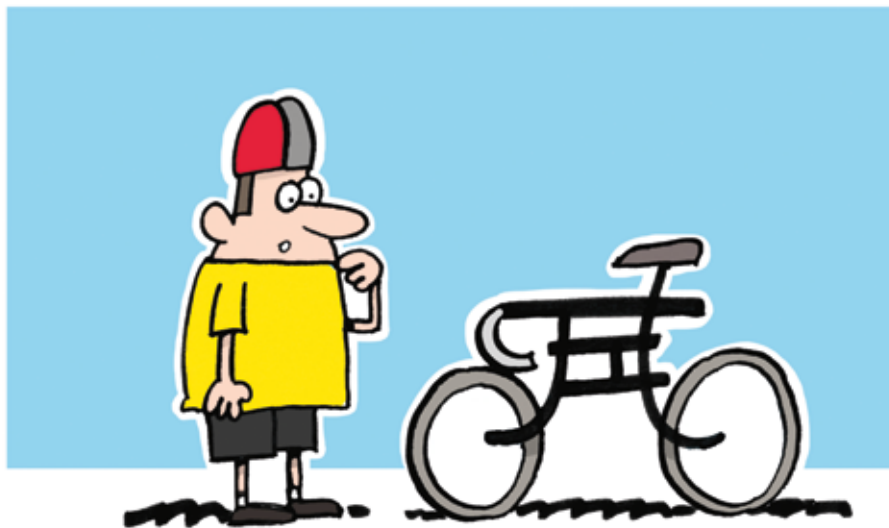
Tja, dan gaat er al een mooi deel van je winst verloren”, getuigt onze fietsenmaker die wat de kwaliteit van het frame betreft, bevestigt dat het voor toeren en trainen voldoet. “Maar het is geen koersfiets om aan vijftig kilometer per uur mee door de bochten te knallen of om een Alpengol op volle snelheid mee af te dalen.

Ik heb op mijn *Chinarello* (zo worden fake Pinarello’s genoemd, nvdv.) een paar koersen bij de nevenbonden gereden en dan voel je dat de stabiliteit en stijfheid onvoldoende zijn. Dat gebruik is dus absoluut af te raden.”

Verantwoordelijkheid

Ondertussen staat het *Chinarello Dogma*-frame gedemonteerd bij de fietsenmaker op zolder. “Na een paar jaar is de lak van het frame helemaal vergeeld. Ik kan en wil het frame niet verkopen want stel dat de koper met mijn frame zwaar ten val komt, dan ben ik daar als verkoper wel verantwoordelijk voor. Veel mensen die een

FRAME UIT HET VERRE OOSTEN



namaakframe kopen en na een tijd doorverkopen, zijn zich daar trouwens niet van bewust”, haalt de fietsenmaker een bijkomende juridische struikelblok aan. Ondertussen waarschuwt hij zijn klanten voor de niet gegarandeerde kwaliteit van de Chinese namaakframes en -onderdelen. Het is een beetje als Russische roulette spelen. De kans bestaat dat je nep frame van een relatief goede kwaliteit is, maar het kan evengoed zijn dat je een absoluut onbetrouwbaar stuk carbon uit de doos haalt. En als je na je valpartij een schouder zoekt om uit te huilen, zal de Chinese fabrikant zich niet spontaan aanbieden. “Maar ik vrees dat een groot percentage van de wielertoeristenpelotons inmiddels op namaak rijdt. Mensen staren zich blind op de prijs en vinden dat het namaakframe er ook wel oké uitziet, zonder zich daar verder veel vragen bij te stellen. Voor mezelf is het evenwel een uitgemaakte zaak dat mijn *Chinarello* een éénmalig experiment geweest is. Ik weet inmiddels wat de mogelijke gevaren van namaak zijn en ben blij dat ik mijn klanten daar met kennis van zaken kan over informeren”, nog volgens onze getuige. En dit keer treedt Dave Luyckx hem bij. “Mensen laten zich leiden door de prijs. Een carbon stuur van een gerenommeerde fabrikant kost je 250 euro terwijl je een soortgelijk namaakstuur op een verkoopsite al vind voor

dertig of veertig euro. Maar monteer je dat op je fiets, dan speel je echt met je leven.”

Bezint eer ge begint

De niet gegarandeerde kwaliteit van het gebruikte carbon, de vaak problematische afwerking met alle miserie van dien voor de montage van onderdelen (verkeerde schroefdraad in het bracket, om maar één voorbeeld te geven), de ondermaatse garantie en de lamentabele dienst-na-verkoop zouden voor *Jan met de koerspet* voldoende redenen moeten zijn om géén namaak te kopen, ook al omdat er voor een paar honderd euro meer alternatieven van Europese B-merken zijn die wel garantie en service bieden. Koop je via het internet een racefiets die als tweedehands wordt aangeboden (met de klassieke smoesjes ‘Een maatje te groot gekocht’ of ‘Inmiddels een teamfiets gekregen’) en ben je niet zeker of je met echt of namaak te maken hebt, vraag dan altijd naar het framenummer en de originele aankoopbon. Kan de verkoper daar geen info over geven, dan weet je dat het zaakje stinkt. En voor hobbysleutelaars die in hun garage of tuinhuis nep carbonframes voor vrienden en familie opbouwen tot racefietsen: sommige van jullie collega’s zijn al veroordeeld tot boetes van vijftienduizend euro en meer. ‘Bezint eer ge begint’ is hier als spreekwoord wel heel erg van toepassing ... ■