

Vento 4.0 - Kross wkracza na szosę

Test karbonowego roweru szosowego Kross Vento 4.0

ARKADIUSZ KOGUT

Kross to jeden z tych producentów, który stawia na nieustanny rozwój marki. W tym sezonie zaskoczył informacją o produkcji czterech modeli rowerów szosowych. Jesteśmy po testach najwyższego z nich - Vento 4.0.



.Budowa i geometria

Dwa najwyższe modele szosowe Krossa - Vento 3.0 i 4.0 - zostały oparte na ramach wykonanych z włókna węglowego. Inżynierom z Przasnysza przyświecały trzy cele: jak najbardziej efektywne przekazywanie energii na mechanizm napędu, zachowanie sztywności ramy oraz jednoczesna maksymalna redukcji wagi.



Monolityczna rama została wyposażona w stożkową główkę sterową o zmiennym przekroju od 1 1/8" u góry do 1.5" u dołu. Większa średnica skutkuje lepszą wytrzymałością przedniej części głównego trójkąta oraz sztywnością przekładającą się na precyzyjne sterowanie. Podczas jazdy Vento 4.0 rzeczywiście daje się prowadzić gładko i lekko, a opanowanie wyścigowej geometrii nie powinno sprawiać problemów nawet średnio-zaawansowanym miłośnikom rowerów szosowych. Sztywność całości podkreśla także środek suportu typu press-fit, który w połączeniu z masywną mufą daje zauważalnie lepsze przyspieszenie niż w standardowych modelach. Umieszczone wewnątrz mufy łożyska wpływają na poprawienie efektywności pedałowania. Dobre uszczelnienie systemu łożyskowania sprzyja również poprawie wytrzymałości.



Oprócz konstrukcyjnych rozwiązań poprawiających sztywność ramy nie zapomniano także o technologicznych właściwościach karbonu. Ułożone wzdłuż siebie włókna zostały zoptymalizowane pod kątem jak najlepszej absorpcji drgań oraz maksymalnego transferu mocy. Z doświadczeń po jeździe na Vento 4.0 możemy przyznać, że rower rzeczywiście doskonale przyspiesza (nawet jak na naszą "jesienną" nogę), a jednocześnie jazda po nienajlepszych drogach jest wystarczająco komfortowa, oczywiście jak na wyczynowej klasy rower szosowy. Dodatkowym atutem najwyższego modelu ramy Krossa jest klasyczne uformowanie rur, które w połączeniu z ich dużymi przekrojami dało efekt w postaci bardzo niskiej wagi i wysokiej wytrzymałości. Na uwagę zasługuje również duża sztywność boczna, którą odczuliśmy szczególnie w trakcie mocnych przyspieszeń w dolnym chwycie, podczas jazdy na stojąco.



O dbałości o klienta świadczy również zastosowana przez Krossa technologia RHS. Jest to system wymiennych haków, które w razie uszkodzenia można łatwo i szybko wymienić. Gwinty umieszczamy na haku lub specjalnej nakrętce, aby ograniczyć możliwość uszkodzenia ramy do minimum. Kross zdecydował się również na poprowadzenie pancerza tylnego hamulca wewnątrz górnej rury, co podnosi wartość estetyczną ramy. Mankamentem wydaje się nam jednak zbyt bliskie poprowadzenie pancerza przy lewej stronie główki sterowej, które po dłuższym czasie może spowodować jej obtarcie. Zaradzić można temu w prosty sposób - poprzez naklejenie podkładki w miejscu stykania się pancerza z powierzchnią główki.

Na uwagę w Vento 4.0 zasługuje również technologia malowania Multilayer Painting. Polega ona na wykorzystaniu wielu warstw lakieru, dzięki którym powłoka jest bardziej odporna na uszkodzenia mechaniczne, np. uderzające spod kół małe kamyczki czy żwirki znajdujące się często przy krawędzi drogi. Dzięki zastosowaniu tego procesu możemy długo cieszyć się estetycznym wyglądem roweru. Uwagę przykuwa również ciekawe wzornictwo - połączenie klasycznej czerni i bieli z czerwonymi akcentami (piasta, napisy, przelotki pancerzy) skutkuje stworzeniem interesującego roweru, który będzie również się podobał. Naszym zdaniem wzornictwo Vento 4.0 w niczym nie odstaje od standardów lansowanych przez zachodnie koncerny rowerowe w segmencie szosowym.



Jak zaznaczyliśmy wyżej, geometria ramy została dostosowana do wyczynu. Będą z niej zadowoleni zarówno amatorzy o zacięciu sportowym, jak i zawodnicy celujący w starty w wyścigach szosowych. Testowany przez nas rozmiar L (22") charakteryzuje się wyostrzonym kątem główki sterowej - $73,5^\circ$. Początkującym amatorom szosy może się wydawać, że rower jest nerwowy, ale już po kilku jazdach uczucie to mija na rzecz korzyści płynących z precyzyjnego sterowania. Dzięki wyostrzeniu przodu Vento 4.0 jest szybkookrężny i żwawo reaguje na ruchy kierownicy. Kąt rury podsiodłowej, również $73,5^\circ$, wpływa na optymalną efektywność pedałowania, a także (dzięki minimalnemu wyostrzeniu) poprawia jazdę na siedząco. Długość rur łańcuchowych wynosi 410mm, które w połączeniu z 991.9-milimetrową bazą kół kompensują nieco ostrość główki nadając rowerowi potrzebną stabilność. Vento 4.0 sprawia ogólnie wrażenie rasowej szosówki przeznaczonej do ścigania i mocnej jazdy, która z dużą chęcią pokonuje zarówno szybkie odcinki płaskie, jak i długie podjazdy czy kręte zjazdy.

Wypożyczenie

Vento 4.0 zdecydowano się wyposażyć w komponenty z wyższego segmentu średniej półki, które doskonale współgrają z charakterem roweru. Grupa Shimano Ultegra 6700 to dobry wybór jak na rower tej klasy. Cieszy zastosowanie kompaktowej korby dwurzędowej 50/34T, która świadczy o dedykowaniu roweru dla

ścigających się amatorów kolarstwa szosowego. Naszym zdaniem kaseta mogła by być zestopniowana nieco bardziej ciasno - w 11-28T górne zębatki mogą być wykorzystywane bardzo okazjonalnie, oczywiście mając na uwadze ukształtowanie terenu większej powierzchni naszego kraju. Mimo wszystko Kross postawił na uniwersalność i tego nie można mu odmówić. Dla użytkowników o bardziej sportowym zacięciu polecamy jednak montaż kasety 11-25 lub nawet 11-23, która na płaskich i pofałdowanych tras sprawdzi się w zupełności, szczególnie w połączeniu z kompaktową korbą. Oryginalne zębatki można natomiast zachować na górskie wojaże na sztywnych ściankach.



W Vento 4.0 zdecydowano się na hamulce Tektro R741, które w swojej półce cenowej stanowią rozsądny wybór. Gwarantują wysoką jakość hamowania, szczególnie w połączeniu z klockami Swiss Stop, a także dobrą modulację siły. Warto przy tym zauważyć, że są nawet nieco lżejsze od zestawu Ultegra BR-6700 - masa Tektro wynosi łącznie 300g, a hamulców Shimano 317g. Są przy tym trochę tańsze niż BR-6700.

Na uwagę zasługują zamontowane w Vento 4.0 koła Easton EA50 Aero. 1785-gramowy zestaw został zbudowany na aluminiowych obręczach o 30-milimetrowym profilu. Wyposażone w płaskie szprychy z ze stali nierdzewnej (po 24 z przodu i z tyłu) koła są na tyle mocne, że producent poleca je nawet do użytku przełajowego. Łożyska maszynowe w wykończonych na czerwono piastach gwarantują niskie opory toczenia. Wadą Eastonów może być nieco zbyt wysoka masa, szczególnie jak na zastosowanie wyścigowe. Dla amatorów lubiących rywalizację na wysokim poziomie koła mogą jednak służyć jako zestaw treningowy.



Jeśli Vento 4.0 wyposażymy w lżejszy komplet kół, to rower zmieni się w rasową maszynę do ścigania. Warto przy tym zaznaczyć, że już w gotowej specyfikacji najwyższy model Krossa z powodzeniem będzie nam służył w wyścigach, ale dla najmocniejszych zawodników masa kół może stanowić pewnego rodzaju ograniczenie. Wysoka wytrzymałość może jednak stanowić zaletę dla użytkowników o wysokiej masie ciała, powyżej 85kg. Koła toczą się na oponach Schwalbe Ultremo ZX HD (195g). Kord o gęstości zaplotu 127 TPI oraz potrójna mieszanka gumowa RaceStar wpływają na zmniejszenie oporów toczenia oraz dobrą przyczepność w zakrętach. Zaletą nowych gum Schwalbe jest również warstwa HD Speed Guard, która poprawia odporność na przebicia.



Dopełnieniem zestawu są aluminiowe komponenty Easton EA70. 44-centymetrowa kierownica daje solidną kontrolę nad rowerem. Na pochwałę zasługuje również owijka Velo Velvet, która nie ślizga się w dłoniach, również w długich rękawicach jesienno-zimowych kilku producentów. Mostek i sztyca to równie solidne komponenty, które z pewnością posłużą przez długi okres użytkowania. 13-centymetrowy wspornik kierownicy daje aerodynamiczną pozycję i poprawia sterowanie w dolnym chwycie.



Specyfikacja techniczna

Rama: karbon

Rozmiar: S (19"), M (21"), L (22"), XL (23")

Widelec: Carbon

Stery: VP-A66ACM Integrated

Korby: Shimano Ultegra FC-6750-G 50/34T

Suport: Shimano SM-BB91-41B Press Fit; 86.5 mm

Przerzutka przednia: Shimano Ultegra FD-6700-G, dwurzędowa

Przerzutka tylna: Shimano Ultegra RD-6700-A-G

Hamulec przód: Tektro R741

Hamulec tył: Tektro R741

Klamkomanetki: Shimano Ultegra ST-6700, 10 biegów

Łańcuch: Shimano CN-6701

Kaseta: Shimano Ultegra CS-6700; 11-28T

Piasta przód: Easton EA50 AERO

Piasta tył: Easton EA50 AERO

Obręcze: Easton EA50 AERO

Opony: Schwalbe Ultremo ZX HD

Kierownica: Easton EA70 (aluminiowy; 400-440 Głębokość: 75mm;
Wysokość: 130mm; 31,8mm)

Wspornik kierownicy: Easton EA70 (aluminiowy; wznios; 31,8mm)

Wspornik siodła: Easton EA70 (aluminiowy; 31,8mm)

Siodło: Selle Royal Seta Custom

Chwyty: Velo Velvet

Pedały: Shimano Ultegra PD-6700-G

Waga: 8,00kg z pedałami

Cena: 9999zł

Fot.: Tomasz Wienskowski

Dystrybutor: www.kross.pl