

# BMC Impec - po prostu szosa

## Test roweru szosowego BMC Impec

ARKADIUSZ KOGUT

**W świadomości kolarskiej Szwajcaria słynie z czegoś więcej niż sery, zegarki i góry. Marka BMC kojarzy się z najwyższą jakością i solidnością. Jednym ze sztandarowych modeli jest Impec, karbonowe arcydzieło szosowe.**



### **Budowa i geometria**

Konstrukcja ramy zastosowanej w Impec stanowi klasę samą w sobie. Do jej budowy wykorzystano dwie autorskie koncepcje szwajcarskich inżynierów: Load Specific Weave (z ang. jednostkowe obciążenie włókna) oraz Shell Node Concept (z ang. koncepcja obudowy węzłowej). Celem obydwu z nich było stworzenie karbonowej konstrukcji, która jest jednocześnie sztywna i lekka. Na pozór idea podobna jak u większości producentów. Co różni rozwiązania BMC od reszty?



Przy użyciu LSW wstępnie przygotowane rury łączone są z włóknami węglowymi, a następnie przetwarzane w bardzo sztywną konstrukcję przy pomocy specjalnej mieszanki żywicznej. W efekcie poziom łączenia jest na tyle precyzyjny, że różnica wynosi mniej niż 0,1 milimetra w porównaniu do modelu wzorcowego. Technologia Shell Node Concept umożliwia z kolei połączenie tak stworzonych rur w jedną całość, dzięki której kompletna rama zachowuje tak wysoki poziom sztywności. Opiera się ona na dodatkowych, dwuczęściowych mufach wytwarzanych metodą wtryskową z kompozytu węglowego. Są one montowane w miejscach newralgicznych - łatwo je wyróżnić, ponieważ pomalowane są na biały kolor - dolna i górna część główki sterowej, korona widelca, haki, mufa suportu, górne łączenie tylnego widelca oraz miejsce łączenia rury podsiodłowej z rurą górną.



Warto dodać, że całość kontrolowana jest przez maszyny, a za proces produkcji odpowiadają... roboty. Dzięki temu każda rama przechodzi powtarzalny proces, który na końcu kontrolowany jest w laboratoriach BMC. Celem inżynierów ze Szwajcarii w przypadku Impeca było stworzenie roweru o masie wynoszącej dokładnie 6,8kg, czyli na granicy wyznaczonej przez Międzynarodową Unię Kolarską. Świadczy to oczywiście o dedykowaniu roweru zawodnikom, którzy ścigają się w wyścigach UCI, niemniej z jego zalet mogą korzystać wszyscy odpowiednio zasobni ekonomicznie kolarze.





O tych drugich pomyślano również w przypadku konstrukcji geometrycznej ramy. Do wyboru mamy dwie wersje: wyścigową i sportową (testowaną przez nas). Ta druga przeznaczona jest dla ambitnych amatorów, którzy nie potrzebują jednak aerodynamicznej pozycji skopiowanej wprost z peletonu World Tour. Zmiany dotyczą w tym przypadku rury podsiodłowej, która jest dłuższa i zapewnia wyższą pozycję oraz wyższej główki sterowej, podobnie wpływającej na poprawę komfortu. Determinuje to oczywiście podniesienie się całości roweru (delikatny sloping) oraz niewielkie (6mm) skrócenie efektywnej długości rury górnej.

Pozostałe parametry są identyczne. Należą do nich kąt główki sterowej ( $72,5^\circ$ ) oraz kąt rury podsiodłowej ( $74^\circ$ ), które są identyczne we wszystkich rozmiarach. BMC postawiło na sportową geometrię, przez co standardowe kąty szosowe uległy niewielkiemu wyostrzeniu w przypadku Impeca. Skutkuje to większą zwrotnością i precyzją sterowania. W testowanym przez nas rozmiarze 55cm długość rur łańcuchowych wynosi 405mm, a wysokość suportu 69mm. Rzeczywista długość rury górnej to 560mm.



## Jazda

Impec już po pierwszej jeździe wydaje się rowerem stworzonym do wyczynu. Prowadzenie jest znakomite, a konstrukcja ramy sprawia, że nie odczuwamy prędkości nawet podczas szybkiego zjazdu czy mocnej jazdy w grupie. Przy wysokich wartościach wyrażonych w km/h Impec jedzie jak po sznurku, oczywiście pod wodzą sprawnego bika. Sztywność tego modelu potwierdza się przy każdym depnięciu w pedał. Gwałtowny sprint, szybki skok na krótkiej hopce czy mocna jazda pod górę ujawniają zalety szwajcarskich technologii. Dodatkowym atutem jest naprawdę wysoki komfort jazdy, uzyskany głównie dzięki skróconemu i zrekonstruowanemu widełcowi tylnemu, który przejmuje dużą część drgań. Widelec przedni, wykonany z podobną precyzją jak pozostała część ramy, również nie pozwala na przechodzenie większości drgań na dłonie użytkownika. Duża część z nich przejmowana zostaje również przez obudowy Shell Node Concept.



W jeździe bardzo dobrze sprawdza się także zestaw kół Mavica. Cosmic Carbone SLR (1595 g) opraty został na 52-milimetrowych obręczach eliptycznych z włókien 12K, które zapewniają dobre właściwości aerodynamiczne oraz wysoką sztywność. Pomimo stosunkowo dużej masy pozostałe komponenty nadrabiają lekkością, dzięki czemu producent zdecydował się na taki zestaw kół, który zagwarantuje maksymalną sztywność. W połączeniu z oponami Mavica w komplecie GripLink (przód) / PowerLink (tył) zestaw świetnie wpisuje się w koncepcję Impeca. Tył znakomicie napędza rower, podczas gdy przednia guma trzyma się twardo szosy - nawet na mocno pochyłych zakrętach utrzymanie równowagi nie stanowi problemu, chociaż padający deszcz szybko weryfikuje bardziej ryzykowne zachowania.

Kompletny zestaw Shimano Dura-Ace 7900 nie potrzebuje rekomendacji - mechaniczna wersja osprzętu sprawdza się bardzo dobrze, a na szczególną pochwałę zasługują silne hamulce oraz komfortowa ergonomia manetek, sprawdzająca się w naszym przypadku bez zarzutu, w szczególności na długich dystansach.





Kierownica i mostek Eastona to również sprawdzony, sztywny zestaw. Wykonane z karbonu komponenty wykonano w technologii Distributed Stress, która dodatkowo wpływa na precyzję sterowania - rozkład sił powodowany przez śruby nie wpływa na jakość prowadzenia. Uzupełnieniem jest popularne w wysokich modelach, wyczynowe siodło Fi:zi`k Antares 2 Braided (145g) oparte na karbonowych prętach i skorupie, z wygodną pokrywą Microtex. Przy stosunkowo niskiej wadze posiada o ok. 15% większą powierzchnię podparcia i o 300% grubszy materiał pokrycia niż konkurencyjne modele o podobnej masie.



## Podsumowanie

Historia powstania pierwszego Impeca sięga 2005 roku, kiedy właściciel Andy Rihs założył sobie cel stworzenia najlepszego roweru szosowego na rynku. Ostateczna ocena należy jak zawsze do kolarzy, niemniej w naszym odczuciu jest to z jeden z najlepszych modeli, na jakich dane było nam jeździć. Dodatkowym atutem przemawiającym na korzyść BMC jest tworzenie rowerów w ich fabryce w Szwajcarii (Grenchen), która przechodzi bardzo surowe testy jakości.





Jeśli ktoś szuka roweru najwyższej jakości, na którym jeżdżą m.in. zwycięzcy Tour de France (Cadel Evans w 2011 roku), to dobrze trafił. Inwestycja w sprzęt jest oczywiście wysoka, ale w zamian otrzymujemy produkt dopracowany w każdym calu.

**Specyfikacja techniczna**

Rama: Carbon LSW

Rozmiary: 50 / 53 / 55 / 57 / 60cm

Widelec: impec, carbon

Stery: tapered set

Środek suportu: FSA BB30

Korby: Shimano Dura Ace, 50-34 (dostępne również 53-39)

Przednia przerzutka: Shimano Dura Ace

Tylna przerzutka: Shimano Dura Ace

Manetki: Shimano Dura Ace

Kaseta: Shimano Dura Ace, 12-27 (dostępne również 12-25)

Hamulce: Shimano Dura Ace

Koła: Cosmic Carbone SLR

Opony: Mavic GripLink (przód) / PowerLink (tył)

Kierownica: Easton EC90 SLX3

Mostek: Easton EC90 SL

Siodło: Fi:zi`k Antares 2 Braided  
Wspornik siodła: impec integrated , carbon  
Waga: 6,8kg (bez pedałów, rozm. 55cm)  
Cena: 8499 euro

**Fot.:** Tomasz Wienskowski