

Hei Hei, czyli Kona w akcji

Test 29-calowego fulla Kona Hei Hei

ARKADIUSZ KOGUT

Pełne zawieszenie na dużych kołach zawsze robi wrażenie, szczególnie jeśli tym rowerem jest sprzęt pokroju Kony. Hei Hei to full ze średniej półki, który cechuje się dobrymi właściwościami jezdnyymi jak na swoją cenę. Sprawdziliśmy to na szlaku!



Interesująca budowa w zwartej geometrii

Rama modelu Hei Hei została wykonana ze stopu Scandium 69. Najważniejszym zadaniem postawionym przez konstruktorów było uzyskanie możliwie niskiej masy przy zachowaniu dostatecznej sztywności. Zdecydowanie się na użyciu procesów hydroformowania, czyli kształtowania rur aluminiowych przy użyciu oleju tłoczonego pod wysokim ciśnieniem. Pozwala to nie tylko obniżyć masę konstrukcji, ale również uzyskać pożądany kształt, często niemożliwy do wytworzenia przy standardowym procesie obróbki.

Przy bliższych oględzinach można powiedzieć, że konstrukcja została wykonana bardzo pieczołowicie, co widać zarówno przy nadadtku materiału w miejscach

newralgicznych, jak i jakości spawów czy wykonaniu wahacza. Kompaktowy tylny trójkąt gwarantuje wysoki poziom zwrotności, a sloggingowa rura górna uwydatnia sportowy charakter sprzętu. W Hei Hei zdecydowano się ponadto na taperowaną główkę sterową oraz zintegrowane łożyska sterów. Pancerze poprowadzone są na zewnątrz ramy, ale w estetyczny i funkcjonalny sposób. Sztywności Hei Hei dodaje także tylna oś w rozmiarze 12x142mm. Warto też dodać, że w tym modelu zastosowano przerzutkę mocowaną bezpośrednio do wahacza.

Jednozawiasowa konstrukcja 100-milimetrowego zawieszenia podyktowana została przeznaczeniem roweru do użytku cross country. Oś tylnego koła porusza się tu po fragmencie okręgu, a pomiędzy nią a ramą znajduje się jeden przegub – główna oś obrotu wahacza. Charakterystyka pracy systemu jest zależna od położenia głównej osi obrotu. W przypadku Hei Hei jest ona umieszczona stosunkowo wysoko, dzięki czemu zawieszenie jest dość sztywne. Przesunięcie przegubu nad oś suportu umożliwiło także względne odseparowanie napędu od pedałowania, co również czuć w trakcie jazdy.

Geometria tego modelu Kony została dostosowana do XC. W testowanym przez nas modelu 19" zdecydowano się na 457-milimetrowy widelec tylny, który zdecydowanie ułatwia manewrowanie Hei Hei`em na krętych singlach, poprawia także poziom przyspieszenia. We wszystkich rozmiarach kąt główki sterowej wynosi 70 st., dzięki czemu prowadzenie pozostaje na poziomie możliwym do szybkiego, ale bezpiecznego kontrolowania. Inżynierowie Kony sporo majstrowali za to przy rurze podsiodłowej - tutaj zdecydowano się na kąt 75 st., który poprawia efektywność pedałowania, szczególnie przy wysokiej kadencji. Oprócz tego przesunęła nieco pozycję w przód, odciążając tylne koło w niewielkim stopniu. Długość górnej rury wynosi w tym przypadku 617mm, które wymuszają pochyloną sylwetkę.



Las na komfortowo

Jazda na Hei Hei sprawiła nam sporo frajdy, szczególnie jeśli chodzi o sposób prowadzenia roweru. 29-calowe koła w połączeniu ze zwartą geometrią i pełnym zawieszeniem płynnie "łyka" większość przeszkód w standardowym terenie leśnym. W przypadku ciężkich przepraw górskich czy trudnych zjazdów typu enduro/FR model ten nie radzi już sobie dobrze, ale też nie został stworzony do tego celu. Szybka jazda XC to domena Hei Hei - rower świetnie spisuje się na podjazdach. Szczególnie łatwo wchodzi krótkie i sztywne hopki, które po usztywnieniu zawieszenia sprawnie pokonuje się w pedałach. Przy pedałowaniu pod dłuższą górę minimalnie wyczuwalne jest bujanie wahacza, ale w bardzo niewielkim zakresie.

Za amortyzację w tym modelu odpowiada tłumik Rock Shox Monarch RL. Znany niemal wszystkim miłośnikom fulli damper nie zawiódł po raz kolejny. Olejowy tłumik oparte na sprężynie powietrznej Solo Air sprawnie zarządza jednozawiasowym systemem zawieszenia, nie pozwalając użytkownikowi na doznanie dyskomfortu. System amortyzacji tylnej w Hei Hei nie jest może wybitnie czuły, ale do potrzeb XC to 100-milimetrowe zawieszenie gwarantuje większy komfort, niż moglibyśmy potrzebować.

Uzupełnieniem amortyzacji jest widelec Rock Shox XC 32 TK. 100-milimetrowy amor wyposażony jest w sprężynę powietrzną, która umożliwia dopasowanie amortyzacji do wagi ciała użytkownika (poprzez dobór odpowiedniego ciśnienia w komorze powietrznej). W trakcie jazdy widelec zachowuje się nieźle i sprawnie wybiera większość nierówności. Nieco gorzej radzi sobie w lżejszym terenie - precyzja nie jest jego najmocniejszą stroną. Amortyzator wyższej klasy zdecydowanie poprawi komfort jazdy, ale już w obecnym zestawieniu rowerowi nie można wiele zarzucić, przynajmniej jeśli chodzi o średnio-zaawansowanych użytkowników.



W przypadku osprzętu Kona zdecydowała się na produkty ze średniej półki, dzięki którym możliwe było zejście z ceną. W Hei Hei zamontowano komponenty SRAM X5/X7, które z powodzeniem sprawują się w treningowych i wyścigowych warunkach. Napęd 2x10 jest wystarczająco dla większości użytkowników na średnim poziomie - tutaj zdecydowano się na korby 38/24T połączone z 10-rzędową kasetą 11-36T.

W przypadku ostro jeżdżących użytkowników na pierwszy ogień modernizacji mogą iść hamulce Avid Elixir 1. Ich wybór został zapewne podyktowany oszczędnościami, niemniej jest to podstawowy zestaw, odznaczający się również podstawową siłą hamowania i jakością modulacji. Pracę hamulców ratują nieco tarcze w rozmiarze 180/160mm.

Całość toczy się za to na dość solidnych kołach, złożonych na obręczach WTB SX23 i piastach Formula. Zestaw jest dość ciężki, ale za to możemy się na nim czuć swobodnie podczas wypadów XC. Warto zaznaczyć, że skoki na tym zestawie nie wchodzi w grę, obręcze są po prostu zbyt słabe do większości tego typu ewolucji. Na koła zdecydowano się założyć opony Maxxis Ikon. Gumy w rozmiarze 2.2 to wyczynowy zestaw przeznaczony do ścigania XC. Charakteryzują się stosunkowo niskim bieżnikiem i szerokim rozłożeniem klocków. W tym modelu zamontowano standardowe Ikony (480g), ale istnieje również wersja ze wzmocnionymi ściankami (535g). Opony są szybkie i mają niskie opory toczenia. Najlepiej sprawdzają się na suchych i utwardzonych nawierzchniach leśnych. Niewielki piach czy żwir również nie sprawi im problemów, ale na mokry czy trudny technicznie teren warto wyposażyć się w odrębny zestaw.

Podsumowanie

Kona Hei Hei to z pewnością rower, w którym na pierwszym miejscu stoi jakość prowadzenia i przyjemność czerpana z szybkiej jazdy po lesie. 29-calowy full sprawdza się w tych warunkach znakomicie. Do bardziej ekstremalnych wojaży polecamy jednak rower z większym skokiem i bardziej zaawansowanym systemem zawieszenia. Hei Hei to model przeznaczony przede wszystkim do XC i tak też został zaprojektowany. Dla miłośników tego typu jazdy Kona będzie bardzo dobrym wyborem.

Rower występuje też w wersji Deluxe z lepszym wyposażeniem w cenie 10499zł oraz w wersji Supreme z karbonową ramą, cena 18499zł. Gwarancja na ramę ze scandium jest dożywotnia. Na konstrukcję z karbonu producent udziela 5 lat gwarancji.

Więcej rowerów marki Kona znajdziecie na stronie dystrybutora lub w naszym bikeKatalogu.pl.

Specyfikacja Rama: Kona Scandium 69 Rozmiary: 16", 18", 19", 20", 22" Widelec: Rock Shox XC 32 TK 100mm Tłumik: Rock Shox Monarch RL Stery: FSA No.57B-1 Przerzutka tylna: Sram X7 Przerzutka przednia: Sram X7 Kasetka: SRAM PG1030 11-36 zębów 10 biegów Łańcuch: Sram PC1031 Manetki: Sram X5 Dźwignie hamulcowe: Avid Elixir 1 Hamulce: Avid Elixir 1 180/160mm Korby: Sram X5 38/24T Piasty: Formula Obręcze: WTB SX23 Opony: Maxxis Ikon 29x2.2" Mostek: Kona XC/Road Kierownica: Kona XC/BC Riser Gripy: Kona Lock-On Siodło: WTB Volt Sport Szytyca: Kona Double Clamp Waga: 14kg (bez pedałów) Cena: 7099zł

Fot.: Tomasz Wiensowski

Dystrybutor: www.sportsales.pl