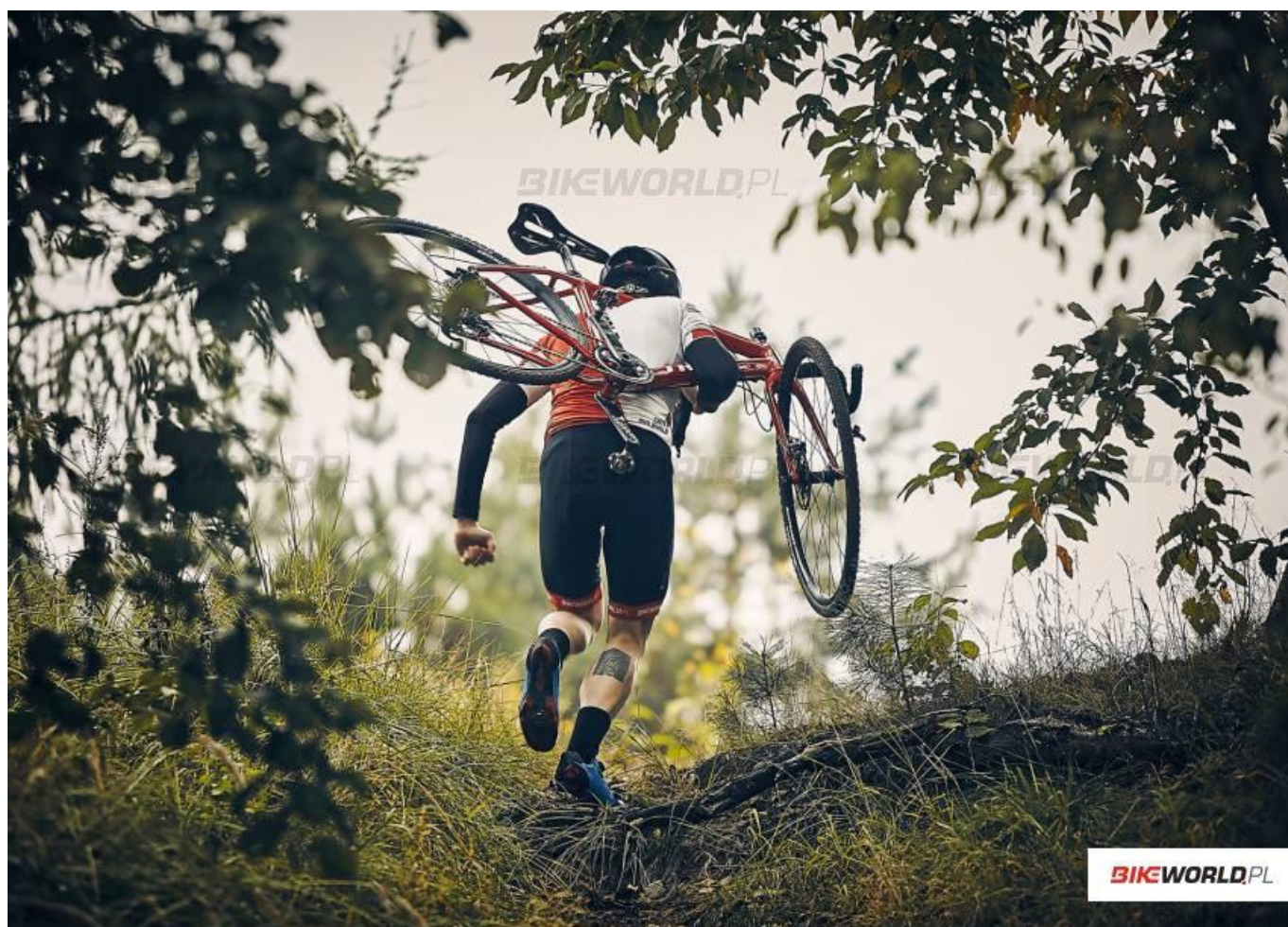


Jaki rower przełajowy wybrać?

Sprawdź, na co zwrócić uwagę przed zakupem przełajówki? Co powinieneś wiedzieć o rowerach do CX? Przegląd modeli na 2025 rok.

SZYMON WOŁDZIŃSKI

Kolarstwo przełajowe - dla jednych wyścigowe rzemiosło, dla innych urozmaicenie sezonu startowego i sposób na trening zimą. Przełaj zdecydowanie niejedną ma twarz. Tym razem przejrzeliliśmy krajowy rynek w poszukiwaniu typowych, cyclocrossowych konstrukcji.



Popularność cyclocrossu w Polsce rośnie z roku na rok. Coraz więcej osób inspirowanych belgijskim klimatem, gdzie jest to niemal sport narodowy, próbuje swoich sił w błotnych, zimowych wyścigach przełajowych. Wśród osób zarażonych przełajową zajawką są też osoby, które nie ścigają się, czyniąc z przełaju sposób na urozmaicenie treningu w miesiącach zimowych, czy po prostu jeżdżą na rowerze

przełajowym dla czystej przyjemności. **Kolarstwo przełajowe to zdecydowanie fenomen, który staraliśmy się zgłębić w osobnym tekście:** Przełaj, Cyclocross, CX - za co go kochamy? Z tego powodu nie będziemy analizować tu samego zjawiska, a skupimy się na stronie technicznej przełajówek. Opowiemy Wam, co odróżnia rower szosowy od roweru przełajowego oraz co sprawia, że ten sprzęt jest tak sprawny w trudnym terenie.

Zobacz również: [Jaki rower gravel wybrać?](#) [Jaki rower szosowy wybrać?](#)



Przełajowa rama i widelec

Rama to tak naprawdę serce przełajowej konstrukcji - w jej geometrii kryje się większość charakteru roweru przełajowego. Poszczególne modele potrafią się jednak mocno różnić między sobą - jedne są łagodne w prowadzeniu i bardzo stabilne, natomiast drugie legitymują się wyścigową geometrią i świetnie skręcają, ale też łatwiej wytrącić je z toru jazdy. Różnice u poszczególnych producentów są spore, ale oczywiście można wskazać główne odmienności między ramami szosowymi, a tymi do CX. **Przede wszystkim w przełajach mamy krótszy reach i większy stack, a kąt główki ramy jest łagodniejszy. Do tego znacznie wyżej położony jest suport.** Przeważnie nieco krótsza niż w rowerach szosowych jest górna rura, natomiast dłuższe są widełki tylnego trójkąta. Zmiany w geometrii ramy podyktowane są szerszymi oponami - ogumienie w rozmiarze 33 mm po prostu wymusza nieco inną konstrukcję, aniżeli w klasycznym rowerze szosowym. Poza tym rowery przełajowe muszą poradzić sobie w trudnym technicznie terenie.



Mimo tych zmian baza kół wciąż jest niewielka, a sama geometria ramy dość agresywna. Taka konstrukcja zapewnia dużą zwrotność roweru, a jednocześnie utrzymuje ciało w sportowej pozycji. Przełajowa geometria i pozycja pozwalają dobrze czuć rower w każdych warunkach i aktywnie pracować (balansować) ciałem, choćby po to, żeby odpowiednio dociążyć jego przód (sprawa szczególnie ważna na krętych trasach przełajowych). Wydłużone tylne widełki mają z kolei za zadanie zwiększyć prześwit dla szerszej opony oraz błota, którego na trasach CX nie brakuje, ale również ułatwiają podjeżdżanie stromych krótkich sztaf. Podobnie widelec przedni - jest wyższy i ma sporo miejsca na szeroką oponę. Ramy przełajowe nie posiadają slopingu i wyglądają dość klasycznie - uzasadnieniem tego faktu jest to, że rowery często lądują na ramieniu zawodników (na podbiegach czy w zbyt grząskim do jazdy terenie). Drugim z ułkonów w stronę biegowych segmentów tras przełajowych są niejednokrotnie charakterystycznie wypłaszczone rury górne, pozwalające wygodniej trzymać rower na ramieniu.

Druga sprawa to materiały - aluminium czy karbon, oto jest pytanie... na ten temat napisano już bardzo dużo i często to zasobność naszego portfela zdecyduje, co wybrać. Karbon ma wiele przewag nad aluminium (w CX szczególnie duże zyski odczuwamy na polu komfortu), aczkolwiek kosztuje o wiele więcej, a w dzisiejszych czasach najlepsi producenci na świecie także z aluminium potrafią wyczarować rowery o niesamowitych właściwościach jezdnych. Istotne jednak jest to, że większość aluminiowych ram ma na pokładzie karbonowe widełce, więc jeśli taki rower przełajowy sparujemy z karbonową sztycą, to osiągniemy już bardzo przyzwoite efekty w kontekście tłumienia drgań. Oczywiście do rywalizacji na najwyższym poziomie zawsze warto sięgać po ramy z włókna węglowego, ale jeśli rower przełajowy posłuży nam głównie do zabawy, to spokojnie można pozostać przy aluminiowym szkielecie. **W ostatnim czasie przełajówki zyskały też sporo na uniwersalności,** a nowoczesne konstrukcje cyclocrossowe posiadają mocowania na koszyki na bidony czy gniazda do montażu błotników - to ułkon w

stronę osób, które w rowerach do cyclocrossu upatrują zimówki w teren i na szosę, czy "jedyne go roweru", który latem będą mogli zaadaptować na szosę, zmieniając jedynie opony lub na całoroczny rower do komunikacji - poprzez zamontowanie bagażnika czy błotników.



Napęd - wyścig czy

rekreacja?

W rowerach przełajowych z prawdziwego zdarzenia **mamy obecnie wybór pomiędzy napędami w konfiguracji 1x11 lub 1x12 oraz nieco bardziej uniwersalnymi 2x11 i 2x12** (2x10 zdarza się już relatywnie rzadko). Biegi oczywiście zestrojone są bardziej miękko niż w szosach, nawet tych rekreacyjnych. Do katowania w wyścigowym stylu polecamy wersję z jednym blatem z przodu. Takie napędy działają lepiej w błocie oraz zwalniają nas z myślenia o wybieraniu właściwego błatu. Przełożeń, o ile jeździmy na trasach przełajowych, na pewno nam nie zabraknie. Jeśli jednak rower CX chcemy traktować jako np. maszynę do zimowych treningów i będziemy się nim wybierać poćwiczyć podjazdy w górach, wówczas warto pozostać przy dwóch tarczach w korbie.



Tylko hamulce tarczowe

Obecnie w rowerach przełajowych standardem są już hamulce tarczowe - ich zalety są oczywiste: działają tak samo bez względu na warunki (nawet w najcięższym błocie), posiadają lepszą modulację hamowania i przede wszystkim w kontekście przełaju... po prostu skutecznie działają. Hamowania nie trzeba planować (jak dawniej), a po prostu je wykonać. Do tego nie zapychają się błotem tak jak klasyczne cantilevery. Pomimo tego wśród przełajowców istnieją jeszcze zwolennicy tradycyjnych canti - bo przecież hamować i tak trzeba jak najmniej, więc szczęki w zupełności wystarczą... no i są lżejsze. Naszym zdaniem w przełaju tarcze są jak najbardziej uzasadnione i w połączeniu z takimi rozwiązaniami jak odpowiednie standardy mocowania czy sztywne osie dają sporą przewagę w pewności

prowadzenia. Producenci najwyraźniej mają identyczne zdanie i obecnie gotowe nowe rowery zawsze wyjeżdżają na rynek z hamulcami tarczowymi. Pod canti trafić można jeszcze same framesety, ale takich zestawów jest już coraz mniej. **Istotne jest jednak, aby (o ile budżet nam pozwala) były to hydrauliczne hamulce tarczowe.** Mechaniczne dobrze działają i śmiało można używać ich w przełajówkach, ale hydraulika zapewnia absolutnie wyższą jakość hamowania, a do tego wymaga znacznie mniej siły do obsługi klamek. Dodatkowym minusem wersji mechanicznych jest duża ekspozycja linek (pancerze kończą się przy kołach, gdzie lata mnóstwo błota) na brud i - aby dźwignie pracowały lekko - trzeba często zmieniać linki i panczerze.



Koła i opony - tu nic się

nie zmienia

Koła w rowerach przełajowych **mają 28"** i **odziane są w ogumienie o szerokości 33 mm - to maksymalna szerokość jaką UCI dopuszcza do wyścigów.** Jeśli traktujecie rower przełajowy rekreacyjnie, to śmiało można montować gumy o szerokości 35 mm - to niewielka różnica, ale znacząco podnosi amortyzację i trakcję. Szersze opony będą już wpływały na sterowanie takim rowerem (kombinacja trailu i szerokości kierownicy została przewidziana do 33 mm), ale z doświadczenia wiemy, że przy około 38 mm jeździ się wciąż dobrze. Zresztą, po co kombinować, w przełaju przecież nie chodzi o to, żeby było łatwiej - ma być ciężko, pierwotnie, konserwatywnie.



Kończąc temat ogumienia, jeszcze słowo o jego typach. **Do ścigania się nie wymyślono dotąd nic lepszego niż sztyki.** Tylko one pozwalają pewnie i bezawaryjnie pokonywać trasy na ciśnieniu 1.2-1.8 Bara. Natomiast do jazdy treningowej, czy typowo rekreacyjnej warto tubelesować opony, aby móc bezpiecznie jeździć z około dwoma atmosferami w kołach. Często wystarczy tego zabiegu dokonać tylko w tylnym kole, które jest szczególnie eksponowane na dobiecia. Z drugiej strony opona w zestawie z dętką pewniej trzyma się na obręczy... Właśnie dlatego tubelessy i dętki to rozwiązania treningowe, a sztyka to jedyny dobry system na wyścigi.

Przełaj a rowery gravelowe

Choć rower gravelowy i rower przełajowy **na pierwszy rzut oka wyglądają podobnie, to faktycznie dość mocno się od siebie różnią.** Gravel jest rowerem o bardziej przygodowo-terenowym usposobieniu, które sprawia, że najbardziej nadaje się do jazdy po bezdrożach i bardzo nierównych trasach, a nie po krętej, obfitującej w błoto, technicznej rundzie, jaką spotkamy w przełajach. Ma bardzo szerokie opony (przeważnie od 38 do 50 mm), ale z nieco bardziej gładkim bieżnikiem. Z kolei rower przełajowy jest wyraźnie bardziej sportowy i podporządkowany wymaganiom wyścigów CX. Jednocześnie nieco mniej stabilny i komfortowy w jeździe typu gravel.



Rowery przełajowe - jak

wybrać rozmiar?

Często zastanawiacie się, jak dobrać rower przełajowy, ale tu nie ma większych niejasności. **Wybieramy identyczny rozmiar ramy, którego używamy w szosie.** Zmianą będzie długość mostka. W rowerze do CX montuje się zwykle 2-3 centymetry krótszy wspornik.

Co na rynku?

Przegląd w dalszej części artykułu oparliśmy o ofertę rowerów z kolekcji na 2025 rok, które pochodzą od dostępnych na polskim rynku producentów.

Ridley X-Ride Disc GRX 600 12s



Cena: 6299.10 PLN Opis ramy: Aluminium 7005, potójnie cieniowana, wewnętrzne prowadzenie przewodów, mocowanie hamulca: flat mount, oś 12x142mm Widelec/amortyzator przedni: Forza Oryx Disc, TA 12x100mm Grupa napędowa: Shimano GRX Ilość białów i koronek: '2x12 Kompletne koła: Shimano RS171 DB Opony: Vittoria Terreno Mix Cyclocross, 700x33c Hamulce: Shimano GRX 800 ROWERY Ridley Cube Cross Race



Cena: 6899.00 PLN Waga: 10.20 kg Opis ramy: Aluminium Superlite, cieniowana, wewnętrzne prowadzenie przewodów, mocowanie hamulca: flat mount
Widelec/amortyzator przedni: CUBE Cross Race Disc, Full Carbon, 1 1/8 - 1 1/4 Tapered, Flat Mount Grupa napędowa: Shimano Tiagra Ilość białów i koronek: '2x10
Kompletne koła: UBE RA 1.9 CX, Tubeless Ready Opony: Schwalbe X-One Allround, PerfL, Kevlar, 33-622 Hamulce: TRP Spyre MD-C610C, Flat Mount (160/160)
ROWERY Cube Accent CX-One Apex



Cena: 6999.00 PLN Waga: 9.60 kg Opis ramy: Accent CX-One, aluminium, wewnętrzne prowadzenie przewodów, taperowana, oś 12x142mm
Widelec/amortyzator przedni: Accent CX-One Carbon Grupa napędowa: SRAM Apex
Ilość blatów i koronek: '1x11 Opony: Vittoria Terreno Mix G2.0 700x33C, zwijane
Hamulce: Sram Apex 1 ROWERY Accent Felt FX Advanced GRX 600



Cena: 9999.00 PLN Waga: 9.05 kg Opis ramy: Karbon, wewnętrzne prowadzenie przewodów, mocowanie hamulca: flat mount, oś 12x142mm Widelec/amortyzator przedni: Felt FX 2.5, UHC Advanced + TeXtreme carbon, Alu/Karbon, 12x100mm Grupa napędowa: Shimano GRX Ilość blatów i koronek: '2x11 Kompletne koła: Devox WheelRDS.A1, Tubeless ready, Center lock, 12x100/12x142 mm Opony: Schwalbe G-One Allround, PerformanceSchwalbe X-One, Allround Hamulce: Shimano BR-RX400 ROWERY Felt Stevens Vapor 1x11



Cena: 10800.00 PLN Waga: 8.90 kg Opis ramy: Aluminium SL 7005 TB
Widelec/amortyzator przedni: STEVENS Full Carbon SL HMF Grupa napędowa:
Shimano GRX Ilość blatów i koronek: '1x11 Kompletne koła: DT Swiss E 1800 Spline
Opony: Schwalbe X-One Allround Performance Hamulce: Shimano GRX 810 160mm
ROWERY Stevens Canyon Inflite CF SL 5



Cena: 11699.00 PLN Waga: 8.92 kg Opis ramy: Canyon Inflite CF SL Disc, karbon, wewnętrzne prowadzenie przewodów, zintegrowany zacisk sztycy, maksymalna szerokość opony 35mm, oś 12x142mm Widelec/amortyzator przedni: Canyon FK0045 CF Disc, karbon, 12x100mm Grupa napędowa: Shimano GRX Kompletne koła: DT Swiss Cross Opony: Schwalbe X-One R Evo, 33mm Hamulce: Shimano GRX RX600 ROWERY Canyon Specialized Crux DSW Comp



Cena: 12900.00 PLN Waga: 9.37 kg Opis ramy: Specialized E5 Premium Aluminum, wewnętrzne prowadzenie przewodów, hydroformowana, mocowanie hamulca: flat mount, gwintowana mufa suportu, oś 12x142mm Widelec/amortyzator przedni: S-Works FACT Carbon, 12x100mm, flat mount Grupa napędowa: SRAM Apex Ilość blatów i koronek: '1x12 Kompletne koła: DT SWISS G540 Opony: Pathfinder Pro 2BR, 700x38 Hamulce: SRAM APEX ROWERY Specialized Giant TCX ADVANCED PRO 2



Cena: 14499.00 PLN Opis ramy: kompozyt Advanced, max. rozmiar opony 700x45mm, wewnętrzne prowadzenie przewodów, zintegrowany zacisk sztycy, mocowanie hamulca: flat mount, oś 12x142mm Widelec/amortyzator przedni: kompozyt Advanced, karbonowa rura sterowa OverDrive2 (1 1/4" x 1 1/2"), 12x100mm Grupa napędowa: SRAM Apex Ilość blatów i koronek: '1x12 Opony: Maxxis All-Terrane, 120TPI, EXO, 700x33c, zwijane ROWERY Giant Fuji Jari Carbon CX



Specs can / will be different

Cena: 14546.74 EURO Opis ramy: C15 Carbon, wewnętrzne prowadzenie przewodów, taperowana, gwintowana mufa suportu, mikroamortyzacja tylnego trójkąta, mocowanie hamulca: flat mount, oś 12x142mm Widelec/amortyzator przedni: Karbon, 12x100mm Grupa napędowa: SRAM RIVAL AXS Ilość blatów i koronek: '1x12 Kompletne koła: Oval Concepts 524 Disc, 24/28H, 21mm Opony: Vittoria Mezcal, G2.0, 700 x 35c Hamulce: SRAM 160mm ROWER Y Fuji Trek Boone 5



Cena: 15599.00 PLN Waga: 8.50 kg Opis ramy: Włókno węglowe OCLV Serii 600, wewnętrzne prowadzenie przewodów, taperowana, IsoSpeed, mocowanie hamulca: flat mount, oś 12x142mm Widelec/amortyzator przedni: Trek Cross, carbon, 12x100mm Grupa napędowa: SRAM Apex Ilość blatów i koronek: '1x12 Kompletne koła: Bontrager Paradigm Comp 25 Disc Opony: Bontrager CX3 Team Issue, 120tpi, 700x32mm Hamulce: SRAM Apex ROWERY Trek Cannondale SuperSix EVO CX



Cena: 18699.00 PLN Opis ramy: SuperSix EVO CX Carbon Widelec/amortyzator przedni: SuperSix EVO CX Carbon Grupa napędowa: SRAM Force Ilość blatów i koronek: '1x11 Opony: Vittoria Terreno Mix TNT, 700 x 33c ROWERY Cannondale Van Rysel RCX 2 Pro North Star



Cena: 21999.00 PLN Waga: 7.35 kg Opis ramy: RCR Carbon, wewnętrzne prowadzenie przewodów, taperowania, mocowanie hamulca: flat mount, oś 12x142mm Widelec/amortyzator przedni: RCR Carbon, 12x100mm Grupa napędowa: SRAM Force AXS Ilość blatów i koronek: '1x12 Kompletne koła: DUKE Baccara X-Machine Opony: Szytki DUGAST TYPHOON Hamulce: SRAM FORCE D2 ROWERY Van Rysel