

Bergamont Prime CX Team - test na przełaj

Test roweru przełajowego Bergamont Prime CX Team

ARKADIUSZ KOGUT

Hydrauliczne hamulce tarczowe, węglowa rama i uniwersalna geometria - oto obraz nowoczesnych maszyn do przełaj. Jedną z nich jest Bergamont Prime CX Team. Jak sprawdził się w terenie?



Szybka i komfortowa jazda

W naszym kraju coraz więcej osób, zarówno amatorów jak i czynnych zawodników, decyduje się na zakup roweru przełajowego jako drugiego roweru. Największym atutem "błotniaka" jest szybkość przemieszczania się i wygodna na płaskim, mniejsza masa w stosunku do górala czy angażowanie całego ciała dają komfort termiczny (podbiegi!). W zimie stosunkowo łatwo pokonuje się też na niej zaśnieżone drogi i błoto. Nie do przecenienia jest także nauka techniki jazdy - w końcu na przełaju trzeba się nieco bardziej nagimnastykować, aby przejechać przez przeszkody, inaczej niż w typowym MTB.

W związku z tym zdecydowaliśmy się na test roweru przełajowego. Bergamont Prime CX Team to znakomity model dla średnio-zaawansowanych, którzy chcą poznać wszystkie zalety "błotniaków". Węglowa rama od niemieckiego producenta jest sztywna, a jej geometria ułatwia poruszanie się w terenie. Do gustu przypadła nam duża zwrotność sprzętu, która pozwala swobodnie manewrować w technicznym terenie. Na pewno daleko jej do agresywności MTB, ale taka też jest specyfika jazdy przełajowej.

Na łatwych i średnio-trudnych zjazdach Bergamont zachowuje się dość stabilnie, choć wymaga wyczucia, szczególnie jeśli to nasz pierwszy lub pierwszy od dawna kontakt z przełajówkami. Najważniejszy oczywiście jest brak amortyzatora, co całkowicie zmienia sposób myślenia o zjeździe. Nierówności wyrywają rower spod ciała, a dźwignie hamulcowe jest trudniej kontrolować niż w MTB. Na pewno w dużym stopniu sprawę ułatwiają hydrauliczne tarczówki SRAM S-700, zamontowane w zestawie (o nich więcej w dalszej części tekstu).



Rower świetnie spisyuje się również, kiedy na nim nie siedzimy. Jak wiadomo, jazda przełajowa wymaga, mniej lub bardziej regularnie, zeskakiwania roweru i zarzucania go na ramię. Podobnie jak w wielu innych modelach, również tutaj zastosowano

spłaszczoną rurę górną, która ułatwia bieganie ze sprzętem na plecach. Jak na całkowity koszt roweru, masa jest w porządku (8,7kg bez pedałów) i pozwala dość swobodnie przemieszczać się z Bergamontem na plecach.





Kontrolę nad rowerem ułatwia także zamontowany zestaw opon. Z przodu znajdziemy Schwalbe Rocket Ron (33-622), który pozwala na sprawne wgryzanie się Bergamonta w teren i kontrolowanie trakcji przy pokonywaniu zakrętów. Tylne Schwalbe Racing Ralph (również 33-622) pomagają za to w napędzaniu Prime CX Team. Zestaw jest naciągnięty na obręcze Alex Rims CDX26, które odznaczają się dużą trwałością i dobrze sprawdzają się w przełajowym zestawie.

Przemieszczaniu się po lesie sprzyja dość komfortowa geometria Bergamonta. Rura górna o długości 523mm (rozm. 520mm) daje możliwość rozłożenia masy ciała w sposób gwarantujący stabilność i kontrolę nad sprzętem. 71,-5 stopniowa główka sterowa pozwala na zachowanie wysokiego poziomu zwrotności. Dzięki 74-stopniowemu nachyleniu rury podsiodłowej zyskujemy z kolei większą łatwość w napędzaniu roweru podczas jazdy na siedząco. 425-milimetrowy widelec tylny pomaga w przyspieszaniu i zachowaniu kontroli na zjeździe, choć dłuższa wersja na pewno przyczyniłaby się do zwiększenia komfortu. Stack w przypadku ramy w

rozmiarze 520mm wynosi 534mm, a reach - 377mm.

Hydraulika na pokładzie

Całość zbudowana została w oparciu o węglową ramę UD Ultra Lite MCS Composite. Powstała ona w wyniku zastosowania kilku metod łączenia włókien karbonowych. W miejscach poddawanych największym obciążeniom (np. główka sterowa, mufa suportu, łączenie rury podsiodłowej z rurą górną) zdecydowano się na monolityczne elementy węgla, tak aby zapewnić optymalny rozkład sił. Części te zostały w dalszym kroku połączone z pozostałymi segmentami konstrukcji za pomocą nachodzących na siebie warstw lub też łączenia typu "tube-to-tube".



Zgodnie z obowiązującymi standardami, główka sterowa ma kształt stożka w rozmiarze 1 1/8" do 1,5". W parze z odpowiednią sztywnością połączenia mostka i kierownicy zestaw daje poczucie stabilnej kontroli prowadzenia oraz precyzji sterowania.

Rama Bergamonta Prime CX Team została również poddana modyfikacjom jeśli chodzi o widelec tylny. W jego budowie zastosowano technologię Directional Flex System, która zwiększa sztywność boczną rur. Ich środkowa część ma kształt

owalny i charakteryzuje się dużą elastycznością pionową, która zwiększa komfort jazdy w terenie. W modelu Prime CX Team znajdziemy również miejsce na montaż dwóch bidonów, co nie jest oczywiste w przypadku rowerów przełajowych. Estetykę sprzętu podwyższa wewnętrzne prowadzenie części pancerzy.

Hamulce montowane są do ramy za pomocą systemu Post Mount 160. Same tarcze mocowane są na sześć śrub. Sam zestaw tarczowy Sram HRD 700X sprawuje się świetnie, chociaż miłośnikom tradycyjnych rozwiązań z pewnością bardziej przypadłyby do gustu klasyczne cantilevery. Tak czy inaczej, hydrauliki z pewnością podnoszą jakość modulacji oraz zwiększają siłę hamowania w trudnych warunkach, kiedy szczęki często zawodzą w kontakcie z dużym błotem.

Z drugiej jednak strony montaż tarczówek wiąże się ze zwiększeniem wagi (493g na koło), która w wyczynowym przełaju ma istotne znaczenie. Dla porównania, hydrauliczna wersja szczękowa S-700 to waga 422g na koło, zyskujemy więc łącznie 142g przy wyborze tej opcji. Decyzja należy jednak do nas. Ze swojej strony możemy jednak powiedzieć, że niewprawnym przełajowcom tarczówki mogą się przydać. Hamowanie awaryjne jest w tym przypadku o wiele łatwiejsze i szybsze niż ze szczękami, co w groźnych sytuacjach, szczególnie przy słabej technice jazdy, może mieć znaczenie.

Oprócz hamulców na pokładzie znajdujemy osprzęt Sram Rival w wersji 2x10. Zastosowany układ przełożeń (46/36t i 11-25t) pozwala dość swobodnie poruszać się w terenie, ale osobom z nieco słabszą dyspozycją może sprawiać trudności na co bardziej wymagających wzniesieniach. Zawsze jednak do dyspozycji pozostaje bieganie! Sam napęd w przełajowym użytku sprawdza się bardzo dobrze, a manetki SRAM`a radzą sobie nieźle również w lesie. Na pewno osobom przyzwyczajonym do szosowych, tradycyjnych klamek, trudność może sprawiać dostosowanie się do nowych, wyższych korpusów. W przypadku przełaju jest to jednak o tyle wygodne, że daje dość pewny i aerodynamiczny chwyt, szczególnie w trakcie jazdy po płaskim.



Zastosowane w Bergamoncie komponenty marki są dość wytrzymałe, ale z pewnością nie należą do najlepszych. Mimo wszystko siodełko BGM Pro Road jest komfortowe, przy zachowaniu sportowego charakteru. 420-milimetrowa kierownica tej samej serii dobrze komponuje się z 90-milimerowym mostkiem i daje poczucie kontroli nad sprzętem.

Podsumowanie

Bergamont Prime CX Team to rower przełajowy, który zadowoli wielu miłośników tej dyscypliny. "Błotniaków" ucieszy przede wszystkim uniwersalna geometria sprzętu oraz jego duża sztywność. Miłośnikom nowoczesnych technologii do gustu przypadną na pewno hydrauliczne hamulce tarczowe SRAM'a. Ten model Bergamonta oferuje również przystępny stosunek ceny do jakości, przez co powinien znaleźć wielu nabywców. Dodatkowym atutem roweru jest estetyczny design, który jednak szybko znika pod kolejnymi warstwami błota. Szczerze polecamy Bergamonta Prime CX Team zapalonym przełajowcom!

Specyfikacja Rama: Carbon UD Ultra Lite MCS Composite frame Rozmiary: 48/52/55/58cm Widelec: BGM Race Pro Carbon 700C, 45mm offset, Disc mount PM6" Stery: Prestine PT-1860, A-Headset, Semi-Integrated, Cartridge Bearing, (1-1/8") Środek suportu: Sram GXP, 68mm Korby: Sram FC S350, 46/36t Przednia przerzutka: Sram Rival, Cyclocross, 34.9mm Clamp, Top Pull Tylne przerzutka: Sram

Rival, 10-Speed Kaseta: Sram PG-1070, 10-speed, 11-25t Łańcuch: Sram PC-1051, 10-speed Manetki: Sram HRD 700X, 2x10-speed Hamulce: Sram HRD 700X, Hydraulic Road Disc Brakes, 160/ 160mm Obręcze: Alex CDX26, 700C, Disc, 32H Piasty: Sram MTH-506, 6 bolt Opona przednia: Schwalbe Rocket Ron, Evolution, Folding, 33-622/ Opona tylna: Schwalbe Racing Ralph, Evolution, Folding, 33-622 Kierownica: BGM Pro CX, 420mm Owijka: BGM Race Pro Grip-Tape Mostek: BGM Pro Road, 90mm Siodło: BGM Pro, Road Wspornik siodła: BGM Pro Road, 27.2mm Waga: 8,7kg Cena: 2.299,00 EUR (ok. 9660zł)

Fot.: Tomasz Wienskowski