

Trek Fuel EX 9.5 - więcej niż rower - FILM

Adam Piotrowski

Zdarza się, że znakomite działanie, fenomenalne wrażenia z jazdy, zabójczy wygląd i niska waga to za mało. Rower poza byciem dwukołową maszyną musi zapewniać coś więcej, zarówno dla producenta, jak i odbiorcy.



To „coś” to prestiż, na który pozwolić sobie mogą tylko nieliczni.

TREK FUEL EX 9.5 - bikeWorld.pl from Marcin Kasz on Vimeo

21900 polskich złotych – tyle właśnie kosztuje Fuel EX 9.5, najnowsze, topowe

dziecko Treka. Już cena samej ramy - 10990 PLN - powala na kolana, ale o właśnie chodzi. Można by pomyśleć, że najwyższy w hierarchii Fuel został stworzony tylko po to, by wywoływać uczucie zazdrości i zawiści u wszystkich mijanych rowerzystów.





OLCV Black Carbon to najlepszy rodzaj włókna węglowego, jaki Trek wykorzystuje do produkcji swoich ram. Nic dziwnego, że z tego właśnie materiału powstał przedni trójkąt EX 9.5. Poza zastosowaniem kosmicznego kompozytu element ten szokuje jednak ascetyczną wręcz formą. Żadnych udziwień ani skomplikowanych kształtów. Ciemny grafitowy kolor kontrastuje tylko gdzieś z białoczerwonymi zdobieniami. Asymetryczny wahacz, zamontowany na wysokości średniej zębatki korby, wykonano z aluminiowych rurek. Na pierwszy rzut oka przypomina rozwiązania stosowane przez Treka w poprzednich latach, ale nie dajcie się zwieść. Jak zwykle diabeł tkwi w szczegółach. Najciekawszą nowością jest system ABP (Active Braking Pivot), którego idea jest współosiowe umieszczenie koła i łożyska wahacza. W efekcie skrócono ruch zacisku hamulca względem tarczy w momencie ugięcia, co pozwoliło na zminimalizowanie zjawiska usztywniania się zawieszenia podczas hamowania. Brzmi zawilo, ale rzeczywiście działa.

Kolejną nowinką jest sposób montażu dampera. Tłok, zamiast do przedniego trójkąta, przykręcony jest do przedłużenia dolnego elementu wahacza i porusza się wraz z nim w momencie ugięcia zawieszenia. Pozwoliło to na zmniejszenie różnicy między ruchem zawieszenia a dampera, jak również poprawę płynności ruchu w całym zakresie dostępnego skoku. System został nazwany przez Treka Full Floater.



Trzecią ciekawostką jest nowa dźwignia Evo Link wykonana z jednego kawałka magnezu. W stosunku do poprzedniej wersji (skręcanej z trzech elementów) wykazuje większą sztywność, przez co wpływa również na zwiększenie całkowitej bocznej sztywności wahacza.

Zawieszenie współpracuje z damperem Fox Float RP23 wyposażonym w trójpozycyjną platformę Pro Pedal. Możliwości ustawień jest tak wiele, że na pewno każdy znajdzie najbardziej odpowiednią dla siebie charakterystykę.

Widelec Talas RLC to również produkt Foxa. Bez dwóch zdań, jest to najsztynniejszy sztuciec w kategorii „XC-AM do 130 mm skoku”, na jakim miałem okazję jeździć. Jest też najbardziej skomplikowany do ustawienia. Ilość pokręteł i dźwigierek przyprawia o ból głowy. Poza tłumieniem kompresji i powrotu oraz blokady można wyregulować również „moc” blokady. Najfajniejsza jest natomiast umieszczona po lewej stronie korony dźwignia zmiany skoku, dzięki której możemy ustawić lisa w trzech pozycjach – 90 mm, 110 mm oraz 130 mm. Żeby skrócić skok wystarczy przestawić ją na odpowiednią pozycję i naciskając rękami na kierownicę skompresować widelec, natomiast żeby go zwiększyć należy poderwać do góry przednie koło. Banalne i bardzo wygodne.





Napęd składa się z najlepszych w ofercie komponentów Shimano i SRAMA. Od Japończyków pochodzi korba, kasetka, łańcuch i przednia przerzutka z grupy XTR, natomiast manetki i przerzutka tylna to amerykańskie X.0. Co ciekawe, ta ostatnia, wyposażona w kompozytowy wózek pochodzi z jubileuszowej serii na 20-sto lecie SRAMA. Na temat jakości działania nie ma sensu wiele pisać. Cóż, na rynku ciężko znaleźć coś lepszego.

Na hamulcach Trek też nie oszczędził. Juicy Ultimate nie dość, że piękne (ach, te karbonowe klamki i anodowane na czerwono elementy zacisków!!!) to dysponują również ogromną, ale łatwą do okiełznania siłą. Dziwi jednak fakt, że z tyłu zastosowano wielką, stuosiemdziesięciopięciomilimetrową tarczę, która przy wyjmowaniu koła zahacza o ramę i kaleczy wewnętrzną stronę wahacza. 160 mm wystarczyłoby w zupełności.



Cała reszta komponentów sygnowana jest nazwiskiem Keitha Bontragera i pochodzi w większości z topowej serii Race X Lite. Karbonowy kokpit przy pierwszym kontakcie powoduje przyspieszenie bicia serca. Misternie ukształtowana węglowa plecionka pokryta cienką warstwą przezroczystego lakieru wygląda iście kosmicznie. Niestety wygląda na to, że głównym czynnikiem branym pod uwagę był właśnie wygląd, bo chyba nie waga, skoro kosztujący ok. 800 zł mostek o długości 90 mm waży 156 g!

Pewne kontrowersje budzą również koła (także Bontrager Race X Lite). Dlaczego do bezdętkowych opon (Bontrager Jones XR) i obręczy tubeless włożono dętki? Ciężko powiedzieć, widocznie producent miał w tym swój zamysł. Bez dętek byłyby w

sumie o około 300 g lżej, a tak, koła bez zacisków ważą odpowiednio 1635 g - przód i 2097 g - tył.





Jazda

Spokojna geometria ramy pozwala przyjąć bardzo komfortową pozycję. Nie da się ukryć, że Fuel EX 9.5 to nie wyścigowy przecinak, ale wygodna all roundowa maszyna. Rower bez pedałów w rozmiarze 19,5" waży 11,6 kg. Niewiele jak na fulla o konkretnym skoku, ale szczerze mówiąc spodziewałem się lepszego wyniku. Zanim ruszy się w teren należy dokładnie ustawić zawieszenie według własnych preferencji. Ciężko będzie jednak to uczynić za pierwszym razem, dlatego na początku radzę zabierać ze sobą pompkę do amortyzatora.

EX 9.5 podczas jazdy jest bardzo przewidywalny i neutralny. Nie jest ani pod ani nadsterowny. W zakręcie dobrze jest jednak lekko się pochylić, a rower będzie prowadził się jak po sznurku. Pracę Talasa można opisać wyłącznie w samych superlatywach. Ogromny zakres regulacji pozwala na optymalne ustawienie ze względu na preferencje jeźdźcy i rodzaj trasy. Poza tym jest niesamowicie sztywny, dzięki czemu nawet na bardzo kamienistej i pokręconej trasie rower jedzie dokładnie tam gdzie chcemy i nie ma uczucia wyginania się na boki przedniego koła. Niezwykle wygodna jest również możliwość szybkiej zmiany skoku, której zalety odczuwa się szczególnie na stromych (jadąc zarówno w górę jak i w dół) trasach.



Tylne zawieszenie to kinematycznie jednoosiowa konstrukcja dysponująca 120 mm. Charakterystyka ugięcia jest dość liniowa, dopiero pod sam koniec 120-sto milimetrowego skoku wyczuwa się progresję. Podczas hamowania zawieszenie usztywnia się tylko w nieznacznym stopniu, a wszystko to za zasługą systemu ABP. Jeżeli nie chcemy zbyt często używać blokady, przy ustawieniu dampera musimy dojść do kompromisu pomiędzy wygodą i efektywnością. Wysokie ciśnienie i pełne włączenie platformy powodują zmniejszenie bujania podczas pedałowania, ale prowadzą również do „otępienia” zawieszenia na nierównościach. Z drugiej strony, chcąc poczuć się jak na wygodnej kanapie musimy pogodzić się z lekkim dyskomfortem spowodowanym niechcianym uginaniem się wahacza. Ale bez obaw, Fuel to nie rower, który może przyprawić o chorobę morską.

EX 9.5 to rower należący do kategorii „im gorzej tym lepiej”. Krótko mówiąc, jego prawdziwe zalety odkryć można dopiero w trudnym i wymagającym terenie. Jedynym ograniczeniem przed katowaniem go w górach jest delikatna węglowa rama, której powierzchnię dość łatwo mogą uszkodzić wyskakujące spod kół kamienie.



Napęd i pozostałe komponenty działają bez zarzutu. Szczególnie dobre wrażeni robią avidowskie hamulce. Potwierdzał to każdy, kto miał okazję usiąść na Fuele.

Również opony Bontrager Jones XR okazały się bardzo uniwersalnymi i dobrze radzącymi sobie w trudnych sytuacjach gumami. Dadzą sobie radę zarówno w błocie, na mokrych skałach jak i suchych szutrówkach, a w dodatku mają niewielkie opory toczenia.

Podsumowanie

Na kosztującego średnią roczną polską pensję netto Treka Fuel EX 9.5 nie ma sensu patrzeć z perspektywy zwykłego zjadacza chleba. Mimo, że jest to naprawdę świetny rower i znakomicie sprawdzi się na technicznej górskiej trasie trzeba pamiętać, że dla potencjalnego nabywcy ważniejszy od tego będzie, że ładnie wygląda w garażu obok nowiutkiego Porsche Cayenne Turbo z pakietem SportDesign, a dla producenta, że przyciągnie tłumy zwiedzających podczas rowerowych targów. Na szczęście, żeby stać się posiadaczem Fuela, można wybrać niższy model bez konieczności rabowania banku. Aluminiowa rama i oszczędniejszy osprzęt dadzą tyle samo, a czasem nawet więcej radości z jazdy, za kilka razy niższą cenę.





Carbonowy mostek i

carbonowa klamka





20 lat SRAMa Nowy,

magnezowy element zawieszenia





Wszystko w jednym -

blokada, platforma i tłumienie ABP z bliska **Rama** OCLV Black Carbon/wahacz Alpha Red Alu., skok 120mm, Hi-Low, ABP, Full Floater, EVO **Rozmiary** 15.5, 17.5, 18.5, 19.5, 21.5" **Widelec** Fox Talas RLC, blokada, skok 90-130mm **Damper** Fox Float RP23 Pro Pedal, 7.5x2.0" **Koła** Bontrager Race X Lite **Opony** Bontrager Jones XR, 26x2.2/2.25"; 120 tpi **Manetki** SRAM X-0, 9 biegów **Przerzutka przód** Shimano XTR **Przerzutka tył** SRAM X-0 **Korba** Shimano XTR 44/32/22 **Kaseta** Shimano XTR 11-32, 9 biegów **Siodło** Bontrager Race X Lite **Sztyca** Bontrager Race X Lite ACC carbon **Mostek** Bontrager Race XXX Lite, 12 st., 31.8mm **Kierownica** Bontrager Race XXX Lite, gicie 40mm , 31.8mm **Stery** Cane Creek S-8 **Hamulce** Avid Juicy Ultimate

Cena: 21900 PLN

Masa roweru bez pedałów: 11,6 kg (rozmiar 19,5")

Dystrybutor: SSC (<https://www.ssc.pl/>)

Trek Fuel EX 9.5 w BikeKatalog.pl

Film: Marcin Kasz



Foto: Adam Piotrowski