

XC PRO S-TR - topowy model SR SUNTOURA. Test

Paweł Piasecki

Dobry amortyzator ważna rzecz. Wie to każdy, kto jeździ po trudnych, najeżonych kamieniami i korzeniami, górskich szlakach.



Dobry amortyzator – ważna rzecz. Wie to każdy, kto jeździ po trudnych, najeżonych kamieniami i korzeniami, górskich szlakach.

Od jego pracy zależy jak wiele czasu spędzimy na siodełku naszego bike'a zanim ból nadgarstków zmusi do odpoczynku. Będąc zadowolony z pracy mojego poprzedniego amortyzatora postanowiłem ponownie zaufać firmie Sr Suntour i na początku roku kupiłem nowego XC-PRO S-TR. Jest to topowy model tego producenta na rok 2004 i 2005. Amortyzator w całości wykonany jest z aluminium i magnezu. Mocne, 32-u milimetrowe golenie górne pokryte warstwą teflonu pozwalają sądzić, że amortyzator będzie dobrze znosił trudy górskich wypraw oraz ścigania w czasie zawodów. Pomimo zdalnej regulacji skoku oraz zdalnej blokady, dzięki zastosowaniu sprężyny powietrznej, producentowi udało się zachować stosunkowo niską masę. S-TR waży 1890g z rurą sterową 255mm oraz obiema manetkami. Teoretycznie przeznaczony do Enduro z powodzeniem radzi sobie na trasach XC i maratonów. Czy rzeczywiście za katalogową cenę 1480zł otrzymujemy produkt wysokiej jakości o doskonałej charakterystyce pracy? O tym poniżej.

Budowa amortyzatora:



Jak już pisałem na wstępie XC-Pro S-TR jest wykonany prawie w całości ze stopów lekkich. Rura sterowa, golenie górne to stop aluminium.

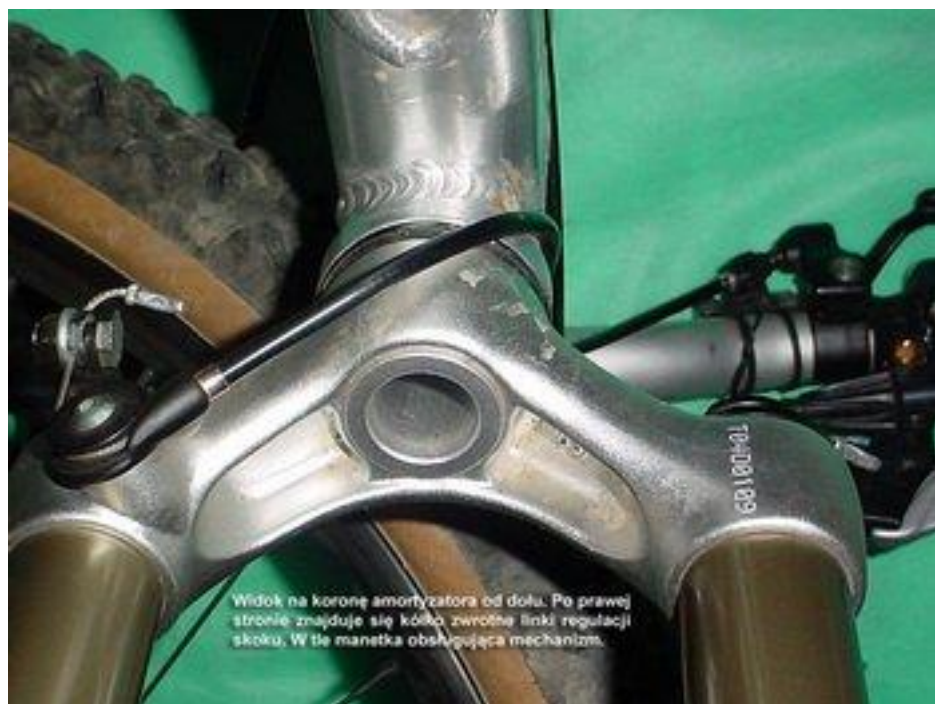


Golenie dolne są odlewem magnezowym. Wewnętrzne części amortyzatora wykonano ze stali nierdzewnej, tworzywa oraz aluminium. Prawa goleń kryje w sobie tłumik hydrauliczny z blokadą przepływu oleju, która pozwala na praktycznie całkowite zablokowanie w czasie pokonywania podjazdów lub jazdy na szosie. Blokada przepuszcza jednak powoli olej, tak, aby całość zachowała minimalną elastyczność w razie nagłego uderzenia o przeszkodę. Na koronie znajdziemy pokrętkę blokady z mocowaniem na linkę od

manetki. W lewej goleni znajduje się sprężyna powietrzna z możliwością zmiany skoku, zamknięta w szczelnym cartridge'u. Po odkręceniu nakrętki zasłaniającej wentyl, jednocześnie służącej jako zawór systemu zmiany skoku, znajdziemy standardowy wentyl typu Schraeder (samochodowy).



Dostosowanie do wagi to po prostu ustawienie właściwego ciśnienia w komorze wg tabeli podanej przez producenta. Niestety XC-Pro nie posiada otwartej kąpiel olejowej i wymaga smarowania wewnętrznych ślizgów goleni oraz uszczelek – coś, coś za coś. Amortyzator posiada mocowanie hamulca tarczowego typu IS2000. Zalecana średnica tarczy hamulcowej to 180mm. Sam jeżdżę na 160mm tarczy, lecz jedynie tymczasowo.





Obsługa:

Ogranicza się jedynie do czyszczenia powierzchni goleni górnych po każdej jeździe oraz smarowania ślizgów goleni co kilkaset kilometrów (300-400). Producent zaleca nałożyć kilka kropel teflonowego oleju przed jazdą na powierzchnie zewnętrznych uszczelek. Smarowanie ślizgów jest czynnością nie wymagającą ani wizyty w serwisie, ani specjalnych narzędzi. Wystarczy przy pomocy 5mm klucza typu Allen (sześciokąt wpustowy) odkręcić dwie śruby znajdujące się u dołu, lekko puknąć w każdą małym młoteczkiem i ściągnąć golenie dolne. Po wyczyszczeniu starego smaru w szczelinę pomiędzy uszczelkami a ślizgami nakłada się smar i ponownie montuje w całość. Od jednego do dwóch razy w sezonie należy oddać amortyzator do serwisu w celu wymiany oleju w tłumiku hydraulicznym, co kończy listę czynności serwisowych. Jak widać serwisowanie amortyzatora nie przedstawia wielkiego problemu - przygotowanie do jazdy zajmuje mniej niż 5 minut.

Eksplotacja:

Po właściwym ustawieniu wartości ciśnienia amortyzator pracuje bardzo ładnie jak na sprężynę powietrzną bez komory negatywnej. Czułość na małe nierówności jest słaba, przypadłość znana z większości powietrznych systemów. Średnie nierówności połyka bardzo sprawnie. Większe kamienie, korzenie i krawężniki przejeżdża równie gładko i trzeba się nieźle postarać aby zaliczyć spektakularne OTB z powodu uderzenia kołem w przeszkodę. Ach... Gdyby powietrze miało liniową charakterystykę, byłoby cudownie. :) XC-PRO wypada co prawda trochę gorzej niż Manitou Mars czy Bomber, charakteryzujące się również wysoką czułością na drobne nierówności, jednakże w tej cenie nie znajdziemy nic lepszego, biorąc pod uwagę pozostałe elementy.



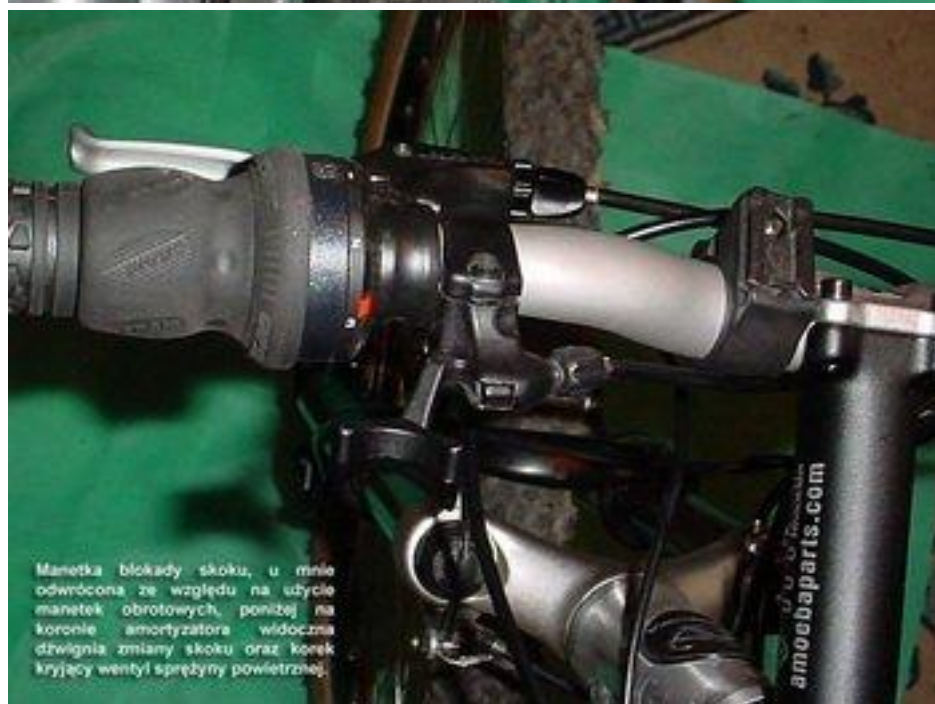
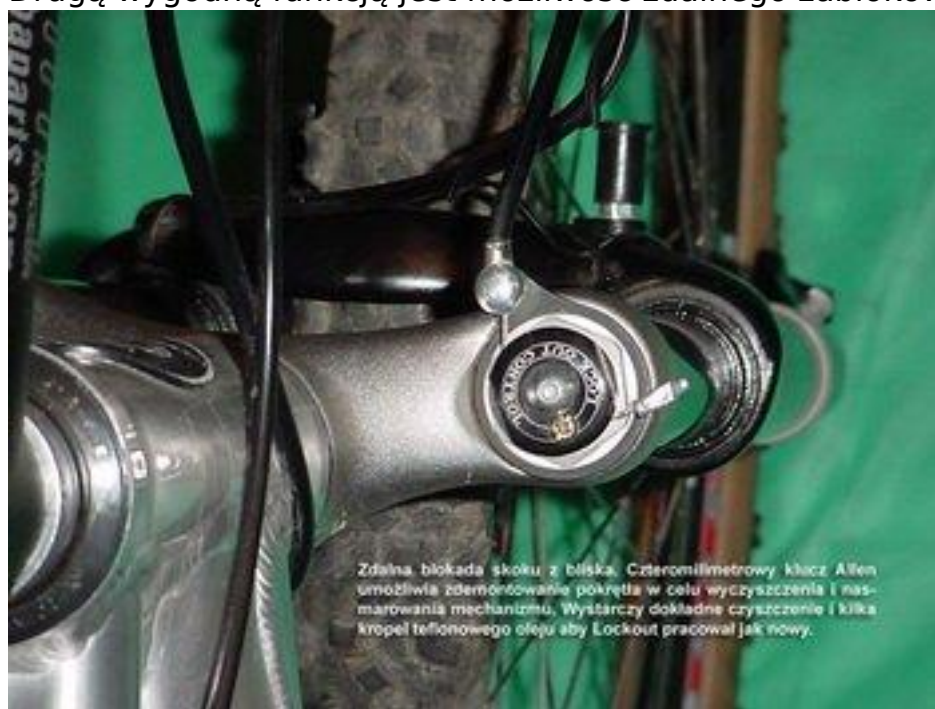
Jednym z nich jest możliwość zmiany skoku w zakresie 50-115mm (faktyczny zakres możliwego ustawienia skoku, fabryka podaje 60-120mm) przy użyciu manetki montowanej na kierownicy. Ktoś powie, że to bajer, całkowicie zbędny odpustowy gadżet. Nic bardziej błędnego. Dzięki możliwości złożenia amortyzatora do 50mm nasz rower zmienia się w pozeracza podjazdów. Nie trzeba się zatrzymywać, wystarczy wstać na pedałach i naciskając manetkę docisnąć amortyzator.



Geometria uzyskana dzięki tak niskiemu położeniu przodu roweru pozwala zapomnieć o myśkowaniu przedniego koła na jakimkolwiek pokonywanym podejździe. Nie trzeba się wysilać, pochylać do przodu, przesuwając na siodełku. Odpadają wszelkie cyrkowe akrobacje.

Po pokonaniu podjazdu wystarczy znów nacisnąć manetkę i mocniejszym obrotem pedałów poderwać koło do góry aby znów dysponować pełnym lub dowolną wartością skoku z zakresu 50-115mm. Wszystko szybko i sprawnie. Nieliniowa charakterystyka pracy powietrza powoduje, że dobicie amortyzatora jest praktycznie niemożliwe, nawet pomimo moich 80kg. XC PRO jest mimo to przygotowany na ewentualność wykorzystania całego skoku i wewnątrz tłumika oraz komory powietrznej posiada małe sprężyny amortyzujące w momencie dobicia. Zapobiegają one również uszkodzeniu amortyzatora w momencie zmniejszania skoku na wciśniętej manetce.

Drugą wygodną funkcją jest możliwość zdalnego zablokowania amortyzatora.



Po naciśnięciu dźwigni manetki blokady zamyka się zawór przepustowy oleju w tłumiku. Uniemożliwia to swobodny przepływ w komorze tłumika i widelec staje się prawie sztywny. Prawie, ponieważ nadal posiada on zdolność powolnej kompresji i powrotu w celu zabezpieczenia przed uszkodzeniem w momencie nagłego uderzenia o przeszkodę. Tłumienie działa bardzo dobrze i wg mnie jest właściwie dobrane, nie posiada niestety zewnętrznej regulacji i zmiana wartości jest możliwa jedynie przez zmianę oleju.

Suntour XC-PRO jest amortyzatorem o przyjemnej charakterystyce pracy, jednakże należy zwracać uwagę na właściwą konserwację i dbać o niego należycie.





Niedbalstwo właściciela zostaje natychmiast ukarane gwałtownym spadkiem czułości lub wręcz zanikiem zdolności tłumienia nierówności. Dla przykładu: zapomniałem go przesmarować przed maratonem w Krakowie i w efekcie dojechałem na metę z paraliżem ramion. W sumie nie czułbym różnicy gdybym miał wtedy z przodu sztywne widełki. Na szczęście podobna przygoda nie miała ani wcześniej ani później miejsca. Doświadczenie nauczyło mnie, aby dokonać smarowania co 300-400km przebiegu. Wtedy amortyzator zachowuje optymalną charakterystykę pracy i pozwala cieszyć się w pełni urokami jazdy w górach. Z własnego doświadczenia zalecałbym używanie smaru Dura-Ace lub Motorex 2000. Oba te produkty długo zachowują swoje właściwości.

Ostatnią rzeczą, o której warto wspomnieć jest sztywność boczna. Tutaj Suntour prezentuje się nadzwyczaj dobrze. Solidne golenie dolne z mocnym łukiem w parze z 32milimetrowymi goleniami górnymi tworzą sztywną i mocną całość. Podczas jazdy z Vbrake'ami, nie usłyszałem niemiłego ocierania klocków o obręcz w czasie twardego podjeżdżania. To może cieszyć.





Części zamienne:

Korespondując z przedstawicielem Suntoura w Polsce, firmą R&P Pawlak, dowiedziałem się, że można bez większych kłopotów dostać komplety uszczelek, manetki oraz tłumiki i kartridż sprężyny powietrznej. Niestety udało mi się jedynie dowiedzieć, że koszt nowych uszczelek to ok. 30zł. Pozostałe elementy są jak na razie „bezcenne” :)

Podsumowanie:

Brak kąpieli olejowej i konieczność smarowania amortyzatora to niewątpliwie perspektywa dla niektórych osób niezachęcająca. Również mniejsza czułość na drobne wyboje sprawi, że wiele osób będzie narzekało. Z całą pewnością jednak nie jest to amortyzator trekkingowy do jazdy po żwirku. Jako przeznaczenie XC PRO producent podaje Enduro. Zgadzam się z tym całkowicie.



Dzięki znacznemu skokowi, regulacji i blokadzie, na trasach w mojej najbliższej okolicy, które są bardzo zróżnicowane pod względem nawierzchni i stopnia trudności, XC PRO radzi sobie doskonale. Podjazdy pokonuje się sprawnie na małym skoku lub blokadzie, zjazdy natomiast stają się dużo bezpieczniejsze, gdy zamiast 80mm skokiem dysponuje się 115mm amortyzacji. Wygoda posługiwania się obiema manetkami oraz korzyści płynące z posiadania zdalnej blokady i regulacji skoku przewyższają niedogodności związane z brakiem kąpieli czy mniejszą czułością na drobne nierówności. Solidna budowa przy stosunkowo niewielkiej wadze powoduje, że XC PRO S-TR jest produktem godnym uwagi i wartym swojej ceny. Przyszłość należy z całą pewnością do systemów posiadających zdalne sterowanie wartością skoku i

blokadą oraz do inteligentnych amortyzatorów umiejących rozróżniać pochodzenie impulsów, które do nich docierają. XC PRO jeszcze daleko do tych „myślących” systemów Foxa czy Manitou Minute, udało mu się jednak stanąć do szeregu z mocnym konkurentem: Manitou Nixonem, który oferuje nam również zdalną zmianę skoku. Czy jest to powrót Suntoura do światowego MTB? Czas pokaże.

Zalety:

- zdalna zmiana skoku;
- zdalna blokada;
- niska waga;
- bardzo dobra sztywność boczna;
- mocne, 32milimetrowe golenie;
- estetyka wykonania;
- łatwość serwisowania;
- cena.

Wady:

- brak kąpielii olejowej;
- niska czułość na niewielkie nierówności.

Foto: Sr Suntour, Paweł Piasecki.