

Przerzutka tylna SRAM X9

Paweł Piasecki

Sezon 2004 przyniósł wiele zmian w ofercie amerykańskiego SRAMA. Rok 2003 był ostatnim sezonem egzystencji modelu 7.0 i 9.0, obie przerzutki zostały zastąpione całkiem nową konstrukcją wzorowaną na grupie X.0.



Sezon 2004 przyniósł wiele zmian w ofercie amerykańskiego SRAMA. Rok 2003 był ostatnim sezonem egzystencji modelu 7.0 i 9.0, obie przerzutki zostały zastąpione całkiem nową konstrukcją wzorowaną na grupie X.0.

Ażurowa, lekka konstrukcja nowych przerzutek X.7 i X.9 natychmiast przyciąga uwagę. Zostały wykonane z aluminium i Grillonu® co zapewniło niską masę. Na półce sklepowej prezentują się bardzo ciekawie. Postanowiłem, jako jeden z pierwszych, zostać testerem i posiadaczem nowej X.9 w wersji ze średnim wózkiem. Obecnie, gdy przerzutka przejechała ponad 7000km, w tym dwa maratony, zaliczyła kilka wywrotek, serwisowanie, czyszczenie i smarowanie, mogę podzielić się z Wami moimi wrażeniami z jej użytkowania.

Konstrukcja i uwagi wstępne: Konstrukcja nowej X.9 przypomina znaną wszystkim X.0. Całość wykonana bardzo estetycznie. Jedynie polerowana

konstrukcja X.0 lub wspaniały, błyszczący lakier XTR wyglądać może lepiej. Gillon® został użyty do produkcji dolnego ramienia przerzutki.



Ramię górne oraz pozostałe elementy to stop aluminium anodowany na srebrny lub czarny kolor. Sworznie i połączenia wykonano ze stali nierdzewnej. Kółka zębate wózka przerzutki posiadają uszczelniane łożyska maszynowe, co znacznie poprawić powinno żywotność. X.9 pracuje oczywiście w systemie ESP® 1:1 z zastosowaniem technologii D.I.R.T.®. Przerzutka jest bardzo lekka, wersja z długim wózkiem waży 235g. Moja ze średnim wózkiem jedynie 223g. Regulacja jak w większości przerzutek następuje poprzez dokręcenie lub poluzowanie dwóch śrub regulacyjnych umiejscowionych na ramieniu przerzutki. Zanim założyłem nowy nabytek do roweru pozytywne wrażenie wywarły na mnie bardzo mocne sprężyny zarówno wózka jak i ramienia. Dzięki nim całość powinna pracować dobrze w różnych warunkach pogodowych. **Montaż, regulacja:** Przykręcenie przerzutki do haka to prosta czynność wykonywana z użyciem 5mm klucza Allen. Przy ustawieniu manetki na najtwardsze przełożenie mocujemy linkę tak, aby miała delikatny luz. Następnie pora na łańcuch. Kiedy już napęd jest kompletny czas na regulację. Najpierw na sucho sprawdziłem, czy łańcuch nie spadnie z największej i



najmniejszej zębatki.

Kiedy już wyregulowałem skrajne położenia ramienia przy pomocy śrub regulacyjnych czas przyszedł na pozycjonowanie ramienia względem linii łańcucha. Najlepsze ustawienie jest takie, kiedy łańcuch po przejściu kasety wychodzi prawie poziomo do podłoża, tak aby jak najwięcej ogniw obejmowało kasetę (nie można jednak przesadzić ponieważ wtedy łańcuch nie będzie chciał dobrze spadać z największej zębatki). Takie ustawienie zwiększa precyzję zmiany biegów i rozkłada naprężenie łańcucha większą ilością zębów kasety. Następnie pozostało już ustawienie poszczególnych biegów. Okazało się, że już tylko lekko naciągnąłem linkę przy pomocy mikroregulacji manetki i wszystkie biegi „na sucho” wskakiwały precyzyjnie. Sprawdziłem mocowanie i rower już nadawał się do jazdy! **Jazda 0-3500km:** Praca precyzyjna, zmiana biegów natychmiastowa nawet pod większym niż normalnie obciążeniem. Wszystko pracuje lekko i przyjemnie. Obrotowe manetki 9.0 (2003) sprawdzają się doskonale w parze z X.9 – jakże mogłoby być inaczej? Płynność zmiany biegów bez względu na warunki taka sama. Przerzutka charakteryzuje się doskonałą odpornością na „totalne” błoto oraz świetnymi właściwościami samooczyszczającymi. Krótka kąpiel w strumyku i całe błoto przelatuje przez ażurową konstrukcję. Jak do tej pory nie mam złego słowa, które mógłbym wypowiedzieć pod adresem X.9. Zadowolenie podobne do tego, jakie odczuwałem używając kilka lat temu niezawodnego XTR. Ponieważ cały napęd był nowy a ja używam 4 łańcuchów więc przy przebiegu 3500km na zębatkach nie znalazłem śladów zużycia. Kółka przerzutki w stanie idealnym, bez luzów. Po rozebraniu, wyczyszczeniu i ponownym złożeniu całości nie znajduję żadnych niepokojących śladów. Przerzutka posiada lekko wyczuwalny luz na sworzniach Grillonowego dolnego ramienia. Praca nie uległa zmianie. **3500-7000km:** W tym okresie zdecydowałem się na zabranie mojego bike'a na maraton. Co innego jeżdżenie po „swoich” górach, zmienianie biegów z wyczuciem, jazda dla przyjemności a co innego zawodnicza rywalizacja na trasie maratonu, gdzie nie ma miejsca na awarie, oszczędzanie napędu, sentymenty w stosunku do ukochanego roweru. Tutaj sprzęt poddaje się ciężkiej próbie wytrzymałości... Początek pechowy... na 6 km Krakowskiego maratonu, na stromym zjeździe, zawodnik jadący przede mną gwałtownie zahamował... rower bokiem, krótki lot nad kierownicą i kilka

metrów niżej odzyskuję orientację w przestrzeni. Jestem cały, przytomne salto w powietrzu uratowało mi skórę... gorzej z rowerem. Całkiem pogięte przednie koło nie mieści się w widełkach, napęd nie działa jak powinien... zgięty hak, oby przerzutka była cała! Oględziny wypadają pozytywnie, to tylko hak i niewielka rysa na ramieniu przerzutki powstała pewnie w wyniku uderzenia o ziemię. Podkręciłem na mikroregulacji o jeden bieg wyżej. Koło wycentrowałem kładąc je na krawędzi koleiny i skacząc po nim. Bogu dzięki za tarczówki! Kilka osób podirytowanych brzęczeniem pogiętych szprych o zacisk hamulca pyta co się stało - „A nic, koło się zgięło, ważne że jadę dalej” puszczam oko i naciskam na pedały... Na szczęście aluminiowe ramię jest mocne i problem pękniętych przerzutek (modele SRAM przed 2003) przestał istnieć. Po upadku została pamiątkowa rysa. W dalszej części maratonu żadnych nieprzyjemnych niespodzianek, napęd pracował bez zarzutu do końca. Usmarowany błotem ukończyłem na 113 pozycji dystans Giga. Całkiem nieźle!



Dalsza część sezonu to

częste wyjazdy w góry, treningi na szosie, wycieczki ze znajomymi, wyścigi z napotkanymi agresywnymi bikerami... Radziejowa, Przehyba, Gorce, Magura Małastowska, Pieniny, Tatry, Karkonosze... Warunki różne: sucho i słonecznie, czasem pochmurno, innym razem mokro i błotniście, jeszcze innym niechciana burza i brnięcie w błocie po blat jak to miało miejsce pod Turbaczem lub Lubaniem. Po wymianie haka nie miałem żadnych problemów z napędem. Niezależnie od warunków X.9 nadal sprawuje się doskonale. Dzięki ESP 1:1 zmiana biegów następuje lżej niż w przypadku systemu Shimanowskiego 1:2. Rutynowe sprawdzenie wychylenia przerzutki to jedyna czynność jaką, poza czyszczeniem musiałem wykonywać (znalezienie łańcucha wraz z przerzutką w szprychach tylnego koła nie należy do przyjemności). Dobijam do 7000km... Czasem zanim wskoczy 4 zębatka łańcuch irytująco odmawia posłuszeństwa. Czas na regulację. Lekkie podkręcenie mikroregulacji załatwia sprawę. Na każdym łańcuchu widać niewielkie ślady przejechanych prawie 2 tysięcy kilometrów. Kółka przerzutki mają już widoczne ślady kontaktu z łańcuchem, wózek jest porysowany od uderzeń łańcucha i kilku kamieni, które zaliczył. Niewielki luz na sworzniach uległ ledwie

wyczuwalnemu powiększeniu. Sprężyny trzymają nadal mocno. Łożysko w górnym kółku wózka złapało niewielki luz, dolne trzyma się nadal doskonale i obraca z lekkim oporem uszczelnienia. Postanowiłem zamienić kółka przy czyszczeniu. Nie zauważam nic niepokojącego. **Konserwacja i czyszczenie:** Doprowadzenie X.9 do stanu sprzed błotnistej wycieczki jest bajecznie proste. Łatwość czyszczenia to jedna z największych zalet otwartej konstrukcji przerzutek Xgen. Wystarczy prysnąć i całe błoto zgromadzone zarówno wewnątrz jak i na zewnątrz znika. Do czyszczenia używałem szczotki do zakręcania loków. Włosie nawinięte na cienki drut idealnie przechodzi przez najciaśniejsze otwory w konstrukcji i dokładnie wybiera cały brud. Na sworznie dobrze jest dać po kropli oleju teflonowego. Wózek skręcony jest 2 śrubami 2mm typu Allen. Kółka po wyczyszczeniu wymagają jedynie zaaplikowania kropelki oliwy na łożyska i na tym kończy się ich obsługa. Dokładne wyczyszczenie przerzutki z jakichkolwiek śladów błota zajmuje niecałe 10 minut. **Podsumowanie:** Przerzutka SRAM X.9 bez wątplenia zasługuje na pierwsze miejsce w hierarchii osprzętu zaraz po X.0. Niska waga i doskonała praca nie pozwala nic zarzucić tej bardzo udanej konstrukcji. Błędem producenta jest wykonanie dolnego ramienia z Grillonu. Jakkolwiek jest ono wytrzymałe i przerzutka wolno nabiera luzu, to jednak wystarczy zastanowić się co by się działo, gdyby zamiast tworzywa zastosowano aluminium (luz pojawił się jedynie na dolnym ramieniu, sworznie górnego ramienia nadal nie mają najmniejszego). Przerzutkę można kupić poniżej 300zł, więc jest to bardzo atrakcyjna propozycja biorąc pod uwagę koszt nowego XTR czy wspomnianego wiele razy X.0. Produkt zasługuje na wysoką lecz sprawiedliwą ocenę. 10 pkt zarezerwowane nadal dla X.0, 9pkt dla XTR, tak więc testowana X.9 otrzymuje 8pkt za swoją precyzyjną pracę i nowoczesny design. Ocena: 8/10pkt