

## Szosowe opony rowerowe - jakie wybrać?

Jak wybrać odpowiednie opony do roweru szosowego? Na co zwrócić uwagę przy zakupie?

SZYMON WOŁDZIŃSKI

Dobre opony szosowe są szybkie, przyczepne, komfortowe oraz odporne na przebicia. Co sprawia, że opony rowerowe takie będą? Zebraliśmy najważniejsze fakty dotyczące konstrukcji oraz cechy dobrego ogumienia do roweru szosowego. Poznajcie je!



Szosowe opony rowerowe - jaką szerokość wybrać?

Od kilku lat na rynku panuje moda na szersze opony. Jeszcze do niedawna jedynym słusznym rozmiarem w rowerze szosowym było 23 mm. Natomiast **obecnie dominują opony o szerokości z przedziału od 25 do 30 mm w przypadku bardziej sportowo-wyścigowego zastosowania oraz 32 - 35 mm w**

**maszynach endurance.** Szeroka opona oznacza niższe ciśnienie, większy komfort jazdy oraz wyraźnie lepszą przyczepność, co czuć szczególnie na mokrej nawierzchni. To nie koniec zalet! Paradoksalnie szersza opona - wbrew niesłusznemu przekonaniu, które dominowało przez lata - ma niższe opory toczenia. Powód to rozłożenie siły nacisku opony na podłoże na większą powierzchnię i przez to mniejsze jej odkształcenie. Dodatkowo szersza opona, dzięki wspomnianej większej powierzchni kontaktu z nawierzchnią sprawia, że jazda jest bardziej płynna. Większa objętość i powierzchnia styku z podłożem amortyzują mikro-podskoki opony, co w konsekwencji oszczędza naszą moc, daje poczucie lepszej przyczepności i amortyzację. Obecnie w kolarskim peletonie dominującą szerokością opony jest 28 - 30 mm. Warto nadmienić, że w przypadku wyścigów o niecodziennej nawierzchni typu brukowane klasyki czy szutry, zawodowcy używają najczęściej szerokości 32 mm. Poprawia to ich kontrolę nad rowerem w trakcie ciężkich technicznie fragmentów m.in. poprzez możliwość jazdy z niższym ciśnieniem (na Paris-Roubaix schodzą nawet do około 3-4 Atmosfer).



Gęstość oplotu

Producenci na każdej oponie podają jej TPI (ang. thread per inch), czyli ilość nici oplotu na cal kwadratowy opony. Im wyższe TPI, tym większa odporność opony na wysokie ciśnienie i przebicia, ale nie tylko. Gęsty oplot zapewnia też niższe opory toczenia oraz bardziej elastyczną strukturę opony, co dodatnio wpływa na przyczepność, komfort i ogólne „układanie się” do nawierzchni. **W rowerach szosowych zależy nam na wysokiej wartości TPI.** Przy wyborze opony warto kierować się tym parametrem.



Odporność na przebicia

Kolejnym ważnym elementem, na który warto zwrócić uwagę jest odporność na przebicia. Jak już wspomnieliśmy, im wyższe TPI, tym lepsza odporność na defekty, ale i tak **główną „robotę” robią tu wkładki antyprzebiciowe**. Zwykle opony wyścigowe mają bardzo skąpą protekcję, ponieważ taka wkładka waży, a opony bardziej turystyczno-treningowe mają mocniejsze wkładki. To od nas zależy, na co się decydujemy. Zwykle opony odporne na uszkodzenia będą nieco wolniejsze, natomiast wyścigowe mniej odporne na defekty. Ważna jest też sama szerokość opon - modele szersze są bardziej odporne na dobicia, podczas gdy na 23 czy 25 mm złapanie tzw. snake'a jest dość łatwe.





Niskie opory toczenia i

dobra przyczepność

Na tytułowe cechy wpływa nie tylko szerokość i budowa osnowy, ale też **mieszanka gumowa, która jest jedną z najważniejszych składowych w konstrukcji opon**. Tu nie ma czarów, najlepsze są wieloskładnikowe mieszanki, które zapewniają lekkie toczenie oraz dobrą przyczepność. Przy temacie gumy, z której wykonano bieżnik dochodzi też kwestia odporności na zużywanie. Tutaj znowu - tak jak przy kwestii odporności na przebicia - trzeba zawsze pójść na jakiś kompromis. Opony wyścigowe cechują się mniejszymi oporami toczenia i świetną przyczepnością, ale dość szybko się zużywają. Natomiast opony endurance przejadą wiele kilometrów, ale są wolniejsze.

Zwijana czy drutowana?

**Główną zaletą opon zwijanych jest ich niższa masa w stosunku do druciaków.** W przeciwną stronę idzie cena, która jest wyższa w przypadku opon zwijanych. Często zwijane modele opon wykonane są z gęstszego opłotu, co automatycznie stawia je wyżej w kategorii odporności na przebicia i właściwości jezdnych. W druciakach istnieje możliwość odkształcenia się rantu w postaci stalowego drutu, które w większości przypadków będzie dyskwalifikowało oponę do dalszego użytku. Takiego ryzyka w oponach zwijanych nie ma - tam rant jest kewlarowy. Dla przeczornych kolejnym plusem opon zwijanych jest to, że łatwo możemy je schować do bagażu podręcznego i zabrać ze sobą jako rezerwową w podróż. W przypadku mniej wymagających użytkowników wystracającym wyborem powinny być opony drutowe. Natomiast w grupie kolarzy, którzy są czuli na właściwości jezdne opony zwijane to jedyna opcja!



Opony dętkowe,

tubeless i szytki

Na rynku występują trzy systemy. Dominują **opony dętkowe**, czyli najprostsza i najpopularniejsza forma ogumienia. Do jazdy wymagana jest opona oraz dętka. Drugi - coraz popularniejszy - typ to tubeless, a właściwie **tubeless ready**, czyli system, w którym mamy oponę oraz obręcz w systemie TLR (tubeless ready), a w środku ogumienia specjalny uszczelniacz, który wulkanizuje mikrotwory w oponie i uszczelnia połączenie rantu felgi ze stopką opony. Wreszcie jest też **szytka (ang. tubular)**, czyli opona zszyta w jednej całości wraz z dętką. Jest ona przyklejona do obręczy na specjalny klej lub taśmę. Aby używać szytek musimy być posiadaczami obręczy, które przystosowane są do ich montażu. Szytek używa się głównie do ścigania, choć coraz więcej zawodowców przesiada się powoli na system tubeless ready, czy nawet dętki.

Na rynku są też opony skonstruowane w systemie **Open Tubulars**. Technologia została wprowadzona przez Vittorię i dzięki jej zastosowaniu możliwe jest połączenie właściwości jezdnych szytki w zwykłej (albo niezwykłej) oponie. Jest to rozwiązanie, które łączy zalety szytek z łatwością montażu zwykłych opon.

Jakie opony szosowe wybrać?

Przede wszystkim zwróćmy uwagę, gdzie chcemy używać opon. Jeżeli stawiamy na osiągi powinniśmy szukać wśród droższych modeli opon zwijanych, które zapewnią niską wagę i wytrzymałość oraz najlepsze właściwości jezdne. Kolejnym istotnym kryterium jest szerokość opony. Osoby jeżdżące po gładkich i płaskich asfaltach mogą kierować się w stronę węższych modeli takich jak 25 - 28 mm. Z kolei dla jeżdżących w bardziej spontaniczny sposób i nie wykluczających wypadków na szutrowe ścieżki oczywistym wyborem będzie rozmiar 30 - 32 mm lub więcej - w zależności, jak szeroką oponę pomieści nasz rower. Obecnie na rynku hitem są oponki z przedziału od 28 mm do 32 mm, łączące komfort jazdy i możliwość

agresywnego pokonywania zakrętów. Nie bez powodu dominują one także wśród prosów. Węższa opona ma sens tylko w wyjątkowych przypadkach, jak jazda na czas, czy chęć zbudowania bardziej lekkiego, ewentualnie aerodynamicznego (mniejsza powierzchnia czołowa) roweru. Generalnie mało kto używa obecnie opon szosowych 23 mm, już nawet 25 mm odchodzi do lamusa. **Oprócz szerokości powinniśmy zapoznać się też z przeznaczeniem opony**, ponieważ może ona być przeznaczona tylko na suchy teren zapewniając przy tym maksymalne osiągi w takich warunkach.

Zobacz też: Szytki na szosę - jakie wybrać? Wyścigowe opony do MTB - jakie wybrać (XC / Maraton) Jakie opony do roweru gravel? Jaki rower szosowy wybrać? Stacjonarna pompka do roweru Jakie mleko do opon tubeless? Polecane przez redakcję Schwalbe Pro One Aero

Nowy zestaw wyścigowych, szosowych gum Schwalbe Pro One Aero to tak naprawdę komplet składający się z dwóch różnych opon – jednej dedykowanej na tył i osobnej przeznaczonej na przód. Pro One Aero mają łączyć najlepszą możliwą aerodynamikę, szybkość, lekkość oraz odpowiednio dużą odporność na przebicia, aby wyścig kończyć na mecie, a nie z defektem. Zestaw Pro One Aero powstał we współpracy z marką Scott i Syncros oraz firmą Radiane, a efekty są więcej, niż ciekawe!

Po pierwsze opony posiadają konstrukcję dostosowaną do nowoczesnych, szerokich obręczy i na takich prawidłowo się układają. Obie Pro One Aero mają szerokość 28 mm, mieszankę Addix Race, ale różnią się bieżnikiem – tak, aby przednia miała minimalistyczne opory powietrza. Ponadto tylna jest wyraźnie bardziej wzmocniona i waży 270 gramów, podczas gdy przednia liczy na wadze jedynie 235 gramów. Poza niską masą, która przekłada się na dynamiczne przyspieszanie, zestaw Schwalbe ma też minimalne opory toczenia. Opony są oczywiście tubeless ready. Mogą być stosowane z kołami hookless.



Rozmiary: 700 x 28 mm

Typ: Zwijana Oplot: 127 EPI Mieszanka: Addix Race Wersje kolorystyczna: czarna, grafitowa Tubeless ready: tak Masa: 235 g przód i 270 g tył Sprawdź na: [schwalbe.com](http://schwalbe.com) Gdzie kupić? CST Mach Formula PRO G5

Mach Formula PRO G5 to nowa szosowa opona CST klasy premium, która sprosta wymaganiom regularnie ścigających się amatorów, dla których liczy się ponadprzeciętny stosunek wytrzymałości do oferowanych osiągnięć. CST zastosowało tu dobrze trzymającą się podłoża mieszankę gumy DC2 High Speed, która dodatkowo lekko się toczy. Gęsty oplot na poziomie 120 TPI również robi swoją robotę jeśli chodzi o elastyczność opony. Formula PRO G5 występuje obecnie w jednej opcji szerokości - 28mm i jest kompatybilna z systemami bezdętkowymi.

CST zadbało tu także o wysoką ochronę antyprzebiciową - zastosowano tu lekki, ale wytrzymały system antyprzebiciowy Defender COBWEB. Wysoka odporność na przebicia skutkuje delikatnie wyższą masą niż czołówka wyścigowych opon na rynku, bo propozycja CST waży 310 gramów, ale nadal jest to świetny wynik - szczególnie biorąc pod uwagę to, że Mach Formula PRO G5 jest zauważalnie tańsza w zakupie.



Rozmiar: 700X28C

Stopka: ZWIJANA ETRTO: 28-622 Technologia: EPS TLR Kolor: BLACK TPI: 120 Waga: 310 g Sprawdź na: [cstpoland.pl](http://cstpoland.pl) gdzie kupić? Co na rynku?

Poniżej prezentujemy przykłady poszczególnych typów opon szosowych dostępnych na rynku.

Wyścigowa opona szosowa pod dętkę



Pirelli P Zero Race Bardzo popularny model wyścigowej opony szosowej. Ma gęsty oplot, rewelacyjnie się toczy, a do tego cechuje się wyjątkowo dobrą przyczepnością. Masa to tylko 225 g przy szerokości 28 mm! Występuje w kilku najpopularniejszych rozmiarach. Akurat w tym wariantcie wymaga stosowania dętki, ale jest dostępna również opcja tubeless ready. Wyścigowa opona szosowa tubeless ready



Continental Grand Prix 5000 S TR Opony tubeless ready stają się coraz bardziej popularne i występują w każdym segmencie zwinanych opon szosowych. Tego typu ogumienie w zasadzie już opanowało zawodowy peleton. Przykładowe Conti to akurat lekkie i szybkie opony wyścigowe, które stanowią jeden z najlepszych modeli na rynku. Szosowa opona drutowana



Maxxis Pursuer

Budżetowa opona szosowa na drucie. Jest przede wszystkim tania. Poza tym, tego typu modele zwykle są dość odporne na przebicia i całkiem długo służą. Ich właściwości jezdne są jednak mocno ograniczone. Szosowa opona Open Tubulars



Vittoria Corsa Pro Open

Opona szosowa o konstrukcji sztyki. Cechuje się bardzo gęstym opłotem - aż 320 TPI. Tego typu modele świetnie układają się w zakrętach i bardzo lekko się toczą. Dają wrażenia podobne do tych, które znane są z sztytek, ale montuje się je z klasyczną dętką lub w systemie tubeless ready (w zależności od wersji). Opona szosowa endurance



## Michelin Pro4 Endurance

Zaawansowana opona do kolarstwa długodystansowego, gdzie kluczowe są: komfort, przyczepność, odporność na defekty. To wszystko mają w sobie opony tego typu, a przy okazji są bardziej odporne na zużycie (wysokie przebiegi). Dodatkowo w przypadku modeli droższych - jak prezentowany Michelin - potrafią całkiem sprawnie i lekko się toczyć.