

Venge S-Works Di2 - bez oporu

Test roweru szosowego Specialized Venge S-Works Di2

ARKADIUSZ KOGUT

Najwyższy model aerodynamicznej ramy szosowej Specialized`a budzi uznanie. W połączeniu z elektronicznym osprzętem Di2 tworzy intrygujący zestaw. Jak Venge sprawdza się w praktyce?



W ofercie kalifornijskiego giganta zdecydowanie brakowało szosowego modelu nastawionego na jak najlepsze właściwości aerodynamiczne. W ubiegłym sezonie rower mogli testować zawodowcy ze sponsorowanych przez Specę zespołów: HTC-Highroad, Saxo Bank-Sungard i Astana. Od tego roku Venge S-Works oficjalnie pojawił się w sprzedaży i jest dostępny dla "zwykłych" śmiertelników. A przynajmniej takich, dla których wydanie sporej sumy na rower nie jest problemem nie do przeskoczenia.



Rama

Dla aerodynamicznej konstrukcji bardzo ważne było przejście technologicznych wymagań stawianych przez Międzynarodową Unię Kolarską (UCI) w budowie sprzętu do ścigania. Sztuka ta udała się dopiero za drugim razem, ale dzięki temu Venge S-Works mógł być testowany przez zawodowców na najważniejszych wyścigach świata.

Karbonowa rama S-Works FACT 11r to konstrukcja typu monocoque posiadająca jednoczęściowy suport press-in OSBB oparty na łożyskach ceramicznych. Taperowana główka (1-1/8" do 1-3/8") oraz masywna mufa sterowa podwyższają sztywność konstrukcji oraz zmniejszają opory powietrza. Temu ostatniemu służy także wewnętrzne prowadzenie kabli oraz budowa tylnego widelca. Jego rurki zbudowane są na kształt rombu, co ma za zadanie poprawienie właściwości aerodynamicznych przy bocznym wietrze.



Przecinaniu czołowych mas powietrza służy prosty profil widelca przedniego (1-3/8") o kształcie 3:1, który dodatkowo poprawia sztywność boczną. Karbonowe haki z formowanymi wkładkami stalowymi zwiększają wytrzymałość. Węglowa sztyca FACT o przesunięciu 0-20mm daje możliwość szerokiego zakresu regulacji w pionie. Jest również znakomicie dopasowana pod względem zmniejszenia oporów powietrza - opływowa, szeroka budowa zmniejsza turbulencje w tym miejscu. Odpowiednio wyprofilowany został także zacisk wspornika siodła, który zwęża się ku tyłowi konstrukcji i jest zaciskany dwoma śrubami imbusowymi.



Płaskie rury ramy zostały ukształtowane specjalnie pod kątem przełamywania powietrznych barier. Przekrój dolnej części rury podsiodłowej w kształcie łezki, opływowe wykończenie masywnej mufy suportowej, wybrzuszenie rury górnej oraz obszerny profil dolnej rury głównego trójkąta wpływają na zwiększenie aerodynamiki. Jej poprawie, a także zwiększeniu estetyki kokpitu, służy "top-cap" sterów, który łagodnie zmienia swój kształt wzdłuż rury górnej.

Oprócz lepszego pokonywania oporów powietrza konstruktorzy pomyśleli także o bardziej efektywnym przekazywaniu energii pedału. Główne elementy mufy suportowej, rury podsiodłowej oraz rur łańcuchowych zbudowane zostały z jednego, monolitycznego elementu karbonu, który zawiera włókna o nieprzerwanej strukturze.



Jak podaje producent, stosunek sztywności do masy, mierzony pomiędzy rurą czołową, a hakami tylnego koła, wyniósł 80.4 Nm/stopień/kg dla S-Works Venge oraz 89.7 Nm/stopień/kg dla wersji McLaren (limitowanej edycji produkowanej we współpracy z inżynierami Formuły 1). Dla porównania, Tarmac ma najwyższy stopień sztywności - współczynnik wynosi 124,3 Nm/stopień/kg.

Sama geometria ramy (testowaliśmy rozmiar 54cm) opracowana została, podobnie jak jej kształt i materiał, pod kątem jak najlepszego pokonywania oporów powietrza i efektywnego pedałowania. Nachylenie główki sterowej pod kątem 73° sprawia, że rama lepiej reaguje na gwałtowne manewry i rower jest szybkoskrętny. Kąt rury podsiodłowej wynosi 73,5°, co sprawia że Venge jest nieco bardziej efektywny podczas jazdy na siedząco, ponieważ obniża nieco sylwetkę użytkownika. Tylny widelec o długości 405mm poprawia wychodzenie z zakrętów poprzez niewielkie skrócenie standardowego rozmiaru. Długość górnej rury wynosi 548mm i pozwala na odpowiednie dopasowanie pozycji do możliwości, jakie daje aerodynamiczna konstrukcja. Baza kół mierzy sobie 978mm co sprawia, że Venge jest stabilny przy szybkiej jeździe.

Koła

Roval Rapide SL 45 to zestaw przeznaczony pod montaż standardowych opon. Wysokie na 45mm karbonowe obręcze FACT zestawione są z aluminiową powierzchnią hamowania, która podwyższa masę kół. Ostatecznie wynosi ona 1596g, co jak na rower tej klasy jest dość wysoką wagą. Aerodynamiczne, cieniowane szprychy DT Swiss plecione są radialnie z przodu (20 sztuk) oraz radialnie i na dwa krzyże (od strony napędu) z tyłu (24 sztuki).



Koła sprawdzają się głównie w terenie płaskim ze względu na wysoki profil obręczy ułatwiający przemieszczanie się przy dużym wietrze. Zestaw wyposażony jest w opony S-Works Turbo o gęstości zaplotu 220 TPI i aramidowym kordzie wzmacniającym odporność na przebicia.

Napęd

Grupa Shimano Dura Ace w wersji elektronicznej stanowi doskonałe połączenie z nowym modelem Specy. Przerzutki są bardzo precyzyjne, a hamulce pozwalają na optymalną modulację siły hamowania. W modelu zastosowano standardową kasetę o rozpiętości 11-25t. Wraz z korbami S-Works FACT 53/39t napęd stanowi zawodniczy zestaw dla wytrenowanych użytkowników. Korby Specy zapewniają

znakomitą sztywność, a ich aerodynamiczny profil dodatkowo obniża opory powietrza.



Przeciętna żywotność akumulatora Di2 wynosi 1000-1200km, po czym musimy naładować go przy pomocy dołączonej ładowarki sieciowej (operacja trwa ok. 2h). Stan baterii możemy sprawdzić poprzez naciśnięcie manetki i obserwowanie wyświetlacza umieszczonego na pancerzu - czerwone światło oznacza poziom mniejszy niż 25%. Jednym z mankamentów jaki zauważyliśmy było umieszczenie akumulatora tuż pod koszykiem na bidon, co uniemożliwiało demontaż baterii bez odkręcania koszyka.

Jazda

Pierwszym wrażeniem z jazdy na Venge S-Works jest duża sztywność, która została jednak osiągnięta stosunkowo niskim komfortem jazdy. Wyraźnie odczuwalne wyboje czy nierówności drogi nie stanowią największej zalety ramy. W tym wypadku dużo bardziej godnym polecenia jest model Roubaix, który ze względu na swą specyfikę oferuje większy komfort jazdy. Pod względem aerodynamiki Venge nie ma jednak równych. Utrzymywanie wysokich prędkości przy zajęciu odpowiedniej pozycji nie jest trudne, a z pewnością wyraźnie łatwiejsze niż w innych modelach.

Sama sztywność ramy jest może nieco mniejsza niż w Tarmacu, ale to niewielkie uchybienie kompensowane jest zmniejszonymi oporami powietrza.



Producent chwali się nawet, że rozpędzenie Venge do 40km/h wymaga użycia aż 22 watt mniej niż wspomnianego Tarmaca. Tak duża różnica ma się przekładać na zysk aż 3m przewagi podczas 200-metrowego sprintu. Metodyka przeprowadzania badań nie została przedstawiona szerszej publiczności, ale wrażenia z jazdy potwierdzają łatwość rozpędzania się. Cecha ta jest szczególnie odczuwalna przy wychodzeniu z szerokich zakrętów, po których opory powietrza są największe - tutaj aerodynamika Venge poprawia właściwości jezdne.

Wyraźnie odczuwana jest duża stabilność roweru - nawet przy prędkościach rzędu 50-60km/h prowadzenie jest gładkie i nie ma odczuwalnej nerwowości w kontroli. W dużej mierze odpowiedzialna jest za to geometria ramy oraz wysoka sztywność boczna monolitu.



Słabym punktem Venge S-Works są zamontowane w testowanym przez nas modelu koła. Roval Rapide EL 45 nie ułatwiają precyzyjnego sterowania i są raczej przeznaczone na płaskie, łatwe technicznie trasy. Ich waga również nie jest porażająca - w konfiguracji z lżejszymi i lepiej reagującymi na manewry kołami rama Venge oraz osprzęt Di2 byłyby zestawem przynajmniej bardzo zadowalającym.

Żadnych uwag nie mamy jednak odnośnie działania elektronicznej grupy Shimano Dura Ace. Obsługa i komfort użytkowania manetek stoją na bardzo wysokim poziomie, a dla osób wcześniej nie korzystających z nowej technologii różnica jest znaczna. Największą uwagę przykuwa precyzyjna zmiana biegów oraz minimalna siła, jak potrzebna jest do zmiany - kliknięcia odbywają się podobnie jak używanie komputerowej myszki.



Podsumowanie

Specialized S-Works Venge Di2 to rower z najwyższej półki przeznaczony do wyczynowego ścigania. Od roweru takiej klasy wymagalibyśmy jednak nieco większego komfortu oraz bardziej uniwersalnego zestawu kół. Mimo wszystko wrażenia z jazdy na S-Works Venge są znakomite i warto polecić model szczególnie użytkownikom ceniącym sobie wydajność i efektywność sprzętu. Maniakom lekkości i miłośnikom wygody nowy model Specialized`a może nie przypaść do gustu, chyba że dokonają niewielkich modyfikacji sprzętu.

Cena (sugerowana): 39 999 PLN

Waga: 7,2kg (54cm)

Rama (materiał): S-Works FACT 11r carbon

Rozmiary: 49/52/54/56/58/61 cm

Widelec: S-Works FACT carbon, full monocoque, OS 1-3/8"

Przerzutka przednia: Shimano Dura-Ace Di2,

Przerzutka tylna: Shimano Dura-Ace Di2,

Korba: S-Works FACT carbon 53/39

Środek suportu: Press-in OSBB ceramic

Kaseta: Shimano Dura-Ace, 11-25t

Łańcuch: Shimano Dura-Ace

Piasta przednia: Specialized's Roval

Piasta tylna: Specialized's Roval, wewnętrzne łożyskowanie DT Swiss

Obręcze: Specialized's Roval Rapide EL 45

Opony: S-Works Turbo, 220 TPI, 700x23c

Manetki: Shimano Dura-Ace Di2,

Dźwignie hamulca: Shimano Dura-Ace Di2,

Hamulec przedni: Shimano Dura-Ace

Hamulec tylny: Shimano Dura-Ace

Kierownica: S-Works SL carbon

Mostek: S-Works ProSetStery: 1-1/8" i 1-3/8" Cr-Mo

Siodło: Specialized Body Geometry Romin Evo Expert

Wspornik siodła: S-Works Venge FACT carbon, 20/0mm offset

Owijka: Specialized S-Works

Fot.: Sonia Kozińska, Specialized

Dystrybutor: www.specialized.com