

Kellys TNT 9.3

Dwa duże koła za cztery koła

IGOR GĄBAROWSKI

Boom na 29ery spowodował wstrząs w kolarskim świecie. W USA szybko zdobyły rzeszę zwolenników. Wystarczy przejrzeć oferty znanych marek, aby stwierdzić, że 29ery potrafią zająć w kategorii MTB 50% i więcej miejsca.



Trochę inaczej te proporcje wyglądają u producentów europejskich, zwłaszcza pochodzących z Europy Środkowej, gdzie trendy pojawiają się z opóźnieniem. Kellys jest właśnie takim przykładem firmy, która powoli, ale konsekwentnie wprowadza do swojej oferty rowery na duże koła. W tym roku są to tylko 3 modele serii TNT, a więc dość skromnie biorąc pod uwagę aż 47 wersji klasycznych rowerów hardtail, o kilkunastu fullach i bacyklach MTB dla pań nie wspominając. Wśród tej trójki, w środku hierarchii, znalazł się rower TNT sygnowany numerem 9.3 o barwie ciemnoszarej z wyraźną zielenią.



Rama

Rama zachowała konstrukcyjną prostotę. Delikatnie hydroformowana w przedniej części zaokrąglą się ku tyłowi. Dość charakterystyczna jest cienka rurka biegnąca od haka tylnej przerzutki ku trójkątowi. Duże koła wymuszają w rowerze inną geometrię. Konstruktorzy muszą sporo się nagłowić, by stworzyć bcykl optymalny we wszystkich sferach takich jak zwrotność, stabilność, wytrzymałość oraz lekkość.

Sporo problemów nastęcza główka, która w 29erach musi być krótsza. W przypadku naszego roweru jest to 100 mm, czyli jakieś 2 – 2,5 mniej w porównaniu do ramy pod koła 26". Drugi parametr to rozstaw kół. TNT w rozmiarze 17" ma 1096 mm, a więc będzie jakieś 3 cm większy, podobnie jak rura górna. Aby zminimalizować różnicę i zmniejszyć rozstaw osi kół, 29er posiada krótszą rurę podsiodłową, kosztem wydłużenia tylnego trójkąta. Efektem ubocznym takiego rozwiązania jest znaczny sloping (obniżenie) rury górnej, a tylny trójkąt narażony na większe przeciążenia.



W praktyce...

Przesiadając się na pojazd o większych kołach od razu daje się wyczuć, że coś jest inaczej. Ale bynajmniej nie chodzi o większy rozstaw osi kół, a tym bardziej geometrię. Osoby przyzwyczajone do wąskich, racingowych kierownic poczują różnicę. Szerszy chwyt daje uczucie większej stabilności i kontroli nad rowerem, a tym samym wchodzenie w ciasne zakręty wydaje się być spokojniejsze. To wrażenie potęgują oczywiście większe koła. O buksowaniu kołami na śliskich i stromych podjazdach można zapomnieć. Specjalnie próbowaliśmy przejechać te same odcinki na identycznej prędkości dwoma rowerami. Jednym był nasz Kellys, drugim sztywny, klasyczny rower na 26 calowych kołach i oponach Geax Mezcal. Trzeba przyznać, że w porównaniu z 29erem, bocykl wypadł blado. Miotał, się, wił i bezsilnie wdrapywał, podczas gdy nasza maszyna bez trudności wspinała się mocno wbijając klockami opon w ziemię. Co prawda ostre szarpanie rowerem na stojąco trochę lepiej wykonuje się na małych kołach, ale za to duże nie mają sobie równych, gdy trzeba wjechać na siedząco.



Pomyli się ten, kto będzie w rowerze widział udoskonalony i przekonstruowany pojazd trekkingowy na modłę MTB. Owszem, jeszcze dwa lata temu niektórzy producenci mieli problemy z optymalnym doбором parametrów tworząc nieudolne rowery mające więcej wspólnego z turystyką na grubych kołach niż kolarstwem górskim. Lekcja została na szczęście odrobiona i nasz 29er jest przedstawicielem klasowego XC. Zwartości, skrętności i zadziorności podczas jazdy w terenie dodają mu właściwie dobrze dobrane kąty, krótki tylny trójkąt oraz konkretny sloping, dzięki którym potrafi nawet szybko reagować na transfer energii z kolarza na maszynę. Zakładamy, że ten proces byłby jeszcze szybszy, gdyby tylko TNT mógł być nieco chudszy. Prawie 13,5 kg to, trzeba przyznać, dość solidna dawka żelastwa.

Widelec i hamulce

Amortyzator raczej pozbawiony jest finezji. RS Recon radzi sobie oczywiście na dużych nierównościach, jednak wydaje się lekceważyć mniejsze przeszkody, jak na przykład sekcję korzeni lub odcinki kocich łbów. Na szczęście nie ma tendencji do bujania się, a manetka na kierownicy łatwo i szybko może go zablokować na podjazdach i uruchomić, gdy trzeba.



Firmowe Hamulce KLS Helix 3 prezentują się ładnie. Widać, że konstruktorzy włożyli dużo serca, by stworzyć produkt lekki, mocno wycieniowany i funkcjonalny. Niestety na tym ich zalety kończą się, bo hamulce są najsłabszym ogniwem roweru. Niemiłosiernie piszczą na zakrętach, nie są sztywne, a siła hamowania jest słabiotka. Trzeba włożyć naprawdę sporo siły, by zatrzymać rozpędzony pojazd na zjeździe. Zwłaszcza, że nie należy on do zawodników wagi lekkiej.

Obręcze, kokpit, siodło.

Obręcze, również firmowe, zostały dobrze zaplecione i rześko toczą się na piastach Shimano M475. Tutaj nie możemy mieć żadnych zastrzeżeń, podobnie jak do opon Schwalbe, które lepiej radziły sobie na podmokłej nawierzchni w przeciwieństwie do topowych modeli XC montowanych do rowerów z wyższej półki.



Kellys w większości zaopatruje TNT we własne komponenty sygnowane nazwą KLS. Będzie to ładny mostek, stery, kierownica, świetnie prezentujące się chwytły oraz sztyca z wygodnym mocowaniem siodła, dzięki łatwemu dostępowi do śruby. Jeśli dodamy do tego porządna grafikę to na usta ciśnie się pytanie: czego chcieć więcej?

Mało atrakcyjne jeśli chodzi o wygląd, ale za to bardzo wygodne siodło Selle Royal Mach to jeden z najfajniejszych egzemplarzy w tej klasie na jakim przyszło nam jeździć. Miękkie, elastyczne i klasyczne, bez udziwnień w stylu wielkich naszywek w formie logo, które tylko sprawiają, że lajkra bardziej o nie zahacza.

Napęd

Zastosowany napęd świadczy o daleko posuniętym kompromisie. Mieszanka Shimano Deore z tylną przerzutką SLX to bardzo przyzwoity wynik jak na rower którego koszt ma się zamknąć w 4 tysiącach bez złotych. Często rowery w tym przedziale cenowym romansują już z Alivio. Okablowanie pociągnięto po rurze górnej i pozbawione jest negatywnych mocnych zagięć. Może jedynie środkowy oraz końcowy fragment linki przedniej przerzutki mógłby być łagodniej poprowadzony bez ostrych łuków zwiększających tarcie. Duży plus należy się natomiast za gumowe nakładki na pancerze Jagwire izolujące linki od zabrudzeń z zewnątrz. Dzięki nim

oraz górnemu prowadzeniu linek ryzyko zanieczyszczeń jest w TNT dużo niższe.





Podsumowanie

29er o sportowym zacięciu i atrakcyjnie złożony za dobre pieniądze. Tak w największym skrócie można opisać Kellysa TNT 9.3. Chciałoby się powiedzieć, że rower ma potencjał, bo kształt ramy został przemyślany w taki sposób, że uwypukla zalety 29era (stabilność na podjazdach, gładkie pokonywanie nierówności) i eliminuje wady (niska skrętność, wolna reakcja). Rower faktycznie ma duże możliwości, jednak to nie jest pojazd pod dalszą rozbudowę. Obawiamy się, że rama z aluminium 6061 nawet po wymianie komponentów na superlekkie nie sprawi, by rower stał się racingowym przycinakiem. Ona swoje waży i niech tak zostanie. Ten rower ma pozostać takim, jaki jest: bardzo dobrze złożonym góralcem na dużych kołach za 4000 tysięcy (w którym pierwszym komponentem nadającym się wymiany winny być hamulce).

Cena (sugerowana): 3 999 PLN

Rama (materiał): KELLYS RideLite Premium 6061 potrójnie cieniowane

Rozmiary: 430mm (17") / 480mm (19") / 530mm (21")

Widelec: ROCK SHOX Recon Silver TK 29 Solo Air, 100mm, Solo Air / PopLoc Remote Lockout

Przerzutka przednia: SHIMANO Deore

Przerzutka tylna: SHIMANO SLX

Korba: SHIMANO M522 Hollowtech 24x32x44

Kaseta: SHIMANO CS-HG62-10 (11-34)

Łańcuch: KMC X10

Pedały: KLS Master

Obręcze: KLS Draft Disc 622x19

Piasty: SHIMANO M475 Disc

Opony: HUTCH COUGAR TL 26x2.20

Manetki: SHIMANO Deore

Hamulce: KLS Helix 3, 160 mm

Kierownica: KLS Expert (31.8mm)

Mostek: KLS Expert (diam 28.6mm / bar bore 31.8mm / 7°)

Stery: KLS Expert integrated

Siodełko: SELLE ROYAL Mach

Wspornik siodełka: KLS Expert (diam 30.4mm)

Dystrybutor: www.kellys.pl