

S-Works Epic Carbon 29 XTR

REDAKCJA BIKEWORLD.PL

Tego roweru nie trzeba przedstawiać szerszej publiczności. Legendarny S-Works w wersji 29-calowej to maszyna, od której można wiele wymagać. Postanowiliśmy sprawdzić, w jakim stopniu jest w stanie spełnić te wygórowane oczekiwania. W nietypowy sposób!



„W pełni amortyzowany S-Works Epic 29 z włókna węglowego to pierwszy 29er, który wygrał zawody Pucharu Świata, a magazyn Mountain Bike Action określa go jako >>najlepszy sprzęt, na jakim kiedykolwiek jeździliśmy<<.”

Takie zdanie możemy wyczytać na stronie Specy. W zasadzie w tym miejscu moglibyśmy zakończyć nasz test, bo nic tu dodać nic ująć. Zanim jednak przejdziemy do wniosków przeanalizujemy poszczególne elementy tego niezwykłego roweru i towarzyszących mu wydarzeń oraz ludzi.

Wokół Specy

Przed wszystkim nazwa S-Works zobowiązuje. Tym zobowiązaniem jest brak kompromisów. Topowe komponenty i nowatorskie rozwiązania konstrukcyjne powodują, że praktycznie wszystkie rowery z grupy S-Works traktować możemy jak swoisty poligon doświadczalny lub, jak kto woli, dział badań i rozwoju. Z tą różnicą, że w owych badaniach uczestniczyć mogą wszyscy posiadacze rowerów, z redaktorami bW włącznie.



W teście zastosowaliśmy swego rodzaju eksperyment. Otóż Pavel, nasz czeski przyjaciel, który dosiadał Epica jest totalnym abnegatem jeśli chodzi o rowerową technologię. Sam jeździ na nieźle złożonym, acz wiekowym Rock Machine i w dziedzinie amortyzacji tylnej pozostaje konserwatystą. To znaczy, uważa ją za zbędną. Dla niego rower jest narzędziem do uprawiania kolarstwa, a nie celem samym w sobie.

Równocześnie to twardy facet startujący regularnie w legendarnym wyścigu Rallye Sudety odbywającym się od 1995 roku. Zawodnicy mają w nim do pokonania bardzo trudną technicznie trasę z kilkoma kultowymi już, bo ekstremalnie trudnymi zjazdami okalającymi przepiękne Skalne Miasto bardzo blisko z granicy z Polską. Jeśli macie możliwość pojawić się na starcie 8. września to serdecznie zachęcamy. Zawody te od lat wspiera Specialized jako główny i tytularny sponsor.

Wracając do Pavla byliśmy ciekawi jak ten człowiek, który wykręcił tysiące kilometrów, potrafi się ścigać i równocześnie jest sprzętowym amatorem, oceni pojazd za ponad 30 tysięcy złotych? Czy odczuje różnicę, stwierdzi, że można lepiej, szybciej, dalej, mocniej?



Miejscem naszego testu nie była pętla wspomnianego wyścigu, ale lasy wtapiające się w przepiękne miasto Hradec Kralove. To jakieś sto kilometrów na wschód od Pragi. Wynika z tego, że nasz rower przebył zapakowany w kartonie ciekawą drogę. Najpierw z Czech (Specialized nie ma w Polsce przedstawicielstwa, ale nasz kraj obsługują południowi sąsiedzi) przywędrował do Polski, aby następnie wrócić. W ten sposób S-Works zamiast przemierzać szlaki na kołach, zwiedził trochę świata zapakowany w kartonie na kołach samochodów kurierów i ciężarówek.

Lasy wokół Hradca są wyboiste i pagórkowate, ale niestety nie górskie, co było największym minusem testu. Plusem natomiast były wąskie, techniczne odcinki w lesie, piaszczysta nawierzchnia pozwalająca sprawdzić duże koła w kopnym piachu oraz rozłożone w regularnych odstępach bary, hospody i browary. (Największe wrażenie robi cyklobar położony tuż przy wlocie do miasta) Po treningu lub wycieczce można zostawić w nim rower, gdzie serwisant umyje go i przygotuje, podczas gdy my uraczymy się kolejnym (!) piwkiem).



Tutaj kolejna dygresja. Nie mamy pojęcia jak Czesi to robią, że potrafią wlewać w siebie takie ilości złocistego napoju, (również podczas rowerowych wypadów) i przy tym zachowują formę. Zdumiało mnie, gdy Pavel opowiedział, że na jednym z maratonów organizator nie dowiózł do punktu żywieniowego napojów i owoców. Miejscowi szybko zorganizowali się i przynieśli na punkt zmęczonym i zdezorientowanym zawodnikom kiełbasy, chleb, piwo i... śliwownicę. Podobno reszta maratonu minęła w bardzo radosnej atmosferze, mimo że potem kilka osób zgubiło drogę i to wcale nie z powodu złego oznakowania trasy...

I jak tu zrozumieć, że najlepszy czeski kolarz górski, Jaroslav Kulhavy zdobył na Epicu właśnie Mistrzostwo Świata? Epic funkcjonuje w rodzinie Specialized od wielu lat i doczekał się kilku nowych generacji. 29er jest ostatnią zdobyczą amerykańskiego giganta, który otwiera jego katalogi, broszury i ulotki. Można więc powiedzieć, że to szczególnie ważny, jeśli nie najważniejszy pojazd w ofercie.

Rama

Pavel zauważył lekkość roweru, jego świetne prowadzenie po piaszczystej nawierzchni, znakomite hamulce i mega precyzyjną modulację. Jednak nie zwrócił

na początku uwagi na... duże koła. - Na pierwszy rzut oka rower wygląda zupełnie „normalnie” - twierdzi. Faktycznie. Wystarczy porównać 29era z klasycznym Epiciem, by stwierdzić, że rowery prezentują się niemal identycznie.



Zwykle bowiem konstruktorzy mają problem ze stworzeniem odpowiedniej geometrii dla 29era. Główki ramy są niepokojąco krótkie, a tylna opona niemal dotyka rury podsiodłowej. W naszym rowerze udało się tego uniknąć. Podsiodłowa rura uzyskała gięcie umożliwiające bezpieczne ulokowanie koła. Brak tu jakichkolwiek nienaturalnych kształtów.

Pojazd dostępny jest w czterech rozmiarach, a nam przypadła w udziale środkowa M-ka, co dla Pavla mierzącego 173 cm było rozwiązaniem mieszczącym się w normie, choć mniejsza S-ka również sprawdziłaby się dobrze. Karbonowa rama FACT to dzieło sztuki. Pozbawiona ekscentrycznych kształtów i designerskiego sznytu, równocześnie jest bardzo nowoczesna i zwraca na siebie uwagę. W odróżnieniu od wersji 2012 trójkąt pod siodełkiem jest pełny, jakby zalepiony karbonem, co dodaje konstrukcji sztywności.

Rozstaw osi kół 1109 mm stanowi standard w klasie XC i jest ponad centymetr szerszy od swojego brata na mniejszych kołach. Różnica niezauważalna i jak najbardziej do zaakceptowania. Prowadzenie linek pod rurą główną to standard u Specy. Są one schowane, brak fragmentów gdzie mogłyby się niebezpiecznie zaginać. Przeciwnie. Wszystkie przejścia są bardzo płynne.



Zawieszenie

Maszynowe łożyska o sporej szerokości nadają rowerowi charakteru i sprawiają, że można mieć do niego zaufanie. W niczym nie przypominają wycieniowanych maszyn XC z miniaturowymi „nakrętkami”. Skok 100 mm z tyłu rower wykorzystuje w zupełności. Amortyzator Foxa z umieszczonym dodatkowym zaworem inercyjnym w okolicach tylnej tarczy hamulcowej to zestaw pozwalający efektywnie działać w każdych warunkach. Niemal całkowicie sztywny w płaskim terenie jak na zawołanie uaktywnia się podczas zjazdów w terenie. Współpraca Specy z Foxem zaowocowała fantastycznym damperem, podobnie zresztą jak przedni Rock Shox SID WC w technologii Black Box wyposażony w zawór inercyjny. Manetka blokady skoku na kierownicy byłaby zbędna. Ten widelec wie, kiedy się uruchomić.

Koła

Tutaj przed konstruktorami 29erów stoi nie lada wyzwanie. Bo jak zrobić koła lekkie i sztywnością nieustępujące mniejszym odpowiednikom? To jest możliwe, pod warunkiem, że producent nie połakomi się na kompromisy. Karbonowe obręcze z rozstawem 142+ gładko toczą się na piaście przedniej z dodatkiem karbonu, oraz tylnej, wydającej ponadprzeciętnie głośne dźwięki zapadek stworzonych przez DT Swiss Star. - Czy taki hałas jest OK – upewniał się zaniepokojony Pavel. - Taki hałas jest sexy – wyjaśniamy. - OK, myślałem, że coś się popsło – mówi. Zwróćcie uwagę na dobór szprych od DT. Czerwone, aerodynamiczne, świetnie komponują się z klasycznymi czarnymi na odpowiednio pomalowanych obręczach. Tutaj nie ma przypadku. Spec pomyślał o wszystkim, z czerwonymi nakrętkami włącznie.



Duże koła lepiej radzą sobie z przeszkodami i pewniej pokonują sypkie, na przykład piaszczyste nawierzchnie. Dodatkowo poprawiają komfort jazdy. Jak słusznie zauważył Pavel, na zjazdach nie potrzebował mocno wychylać się za siodełko, by utrzymać środek ciężkości, ponieważ duże koła dają większą stabilność. Dzięki temu trudniej też o niekontrolowane poślizgi, czy buksowanie kołami na podjazdach. Rower wybacza wolniejszą reakcję na postępujące szybko w trakcie jazdy zmiany terenu i nachylenia.

Napęd

Zwykle działanie napędu nie zaskakuje nas. W dzisiejszych czasach stoi ono na wysokim poziomie, jednak nowy XTR podniósł ten poziom jeszcze wyżej. Odnieśliśmy wrażenie, że klikanie odbywa się szybciej, jakby wspomagane elektroniką. Zabrakło też charakterystycznej, shimanowskiej „masłowatości” i zmiana biegów wydaje się teraz bardziej dynamiczna. Nawet zatwardziali fani systemu SRAM powinni z uznaniem pokiwać głowami. Dodajmy do tego jeszcze fantastyczną ergonomię i mamy wszystko, czego trzeba.

Mocnym punktem w Epicu jest osadzona na suporcie BB30 korba Specialized S-Works zbudowana z karbonu i pracująca na ceramicznych łożyskach. Zastosowano w niej (na szczęście) tylko dwie zębatki SRAM. 20 biegów w zupełności wystarczy.



Hamulce

Musimy szczerze przyznać, że do tej pory hamulce Shimano nie należały do naszych ulubionych. Jednak XTRy podobnie jak napęd wprowadziły dziedzinę hamowania na

wyższy poziom. Znakomita modulacja i siła są na idealnym poziomie. Jeśli dodamy do tego świetną ergonomię oraz niską wagę, otrzymujemy znakomity produkt. Pavel był zachwycony hamulcami, zwłaszcza wspomnianą modulacją pozwalającą nieustannie kontrolować rower. - Mam tarczówki, ale nie aż tak mocne. Gdyby XTRy miały gorszą modulację, prawdopodobnie na początku przeleciałbym kilka razy przez kierownicę. - mówi Pavel.

Kokpit i siedzenie

Kierownica o szerokości 680 mm początkowo wydawała się Pavlowi nieco za szeroka, jednak to kwestia przyzwyczajenia - Miałem wrażenie, że zahaczę rękami o drzewa. Siodło jest bardzo wygodne, zapewne dzięki Body Geometry mimo bardzo zbitego, twardego żelu. - Brak zacisku na sztycy? To niewygodne! - To dla zbitcia wagi - oponowaliśmy.



Podsumowanie

Zadaniem rowerów serii Epic jest cross country w profesjonalnym wydaniu, a więc wyścigi i maratony. Jednak rower ten różni się od testowanych wcześniej racingowych maszyn. Przede wszystkim nie jest aż tak przesadnie nerwowy i nieprzewidywalny na zakrętach. Po drugie zawieszenie mimo 100 mm skoku daje poczucie efektywnej, a nawet komfortowej jazdy. Można spokojnie jeździć na nim w trudnym terenie uprawiając all mountain. To bardzo uniwersalny rower XC, będący

równocześnie maszyną stworzoną do wygrywania wyścigów typu wspomniane Rally Sudety, jak i świetnym towarzyszem podróży.





Nasz tester przyznał, że tak skonstruowany rower jeździ szybciej, pewniej, bardziej komfortowo i efektywnie. Radość kręcenia jest nieporównywalnie wyższa, a możliwości rowerzysty wydają się być na nim większe. Równocześnie cena, jaką trzeba zapłacić, by to osiągnąć jest wysoka. Cóż, rower to mimo wszystko skomplikowane urządzenie i gdy złożymy go z samych najlepszych i najdroższych komponentów ostateczna cena przekraczająca 30 tysięcy jest do osiągnięcia. Rzecz w tym, aby ekonomiczne odpowiedniki topowych rowerów dobrze się sprawowały. A jesteśmy przekonani, że nawet Epic Comp dzięki znakomitej geometrii i zawieszeniu świetnie sobie poradzi na górskich bezdrożach.

Specyfikacja techniczna:

Cena: 32 999 zł

Rama: FACT 11m karbon

Widelec: RockShox SID World Cup 29 Brain, zawór inercyjny, 100 mm skoku

Damper: Fox/Specialized, Mini-Brain, powierzchnia Kashima

Stery: 1-1/8 - 1-1/2"

Mostek: Syntace F109, 6° wznios, 31.8mm, sługość dla M: 90 mm

Kierownica: S-Works XC Carbon flat bar, 680 mm wide, 8°, 31.8mm

Napęd: Shimano XTR

Korbówód: S-Works OS carbon crank, 10-speed XC double, 170mm, BB30

Hamulce: Shimano XTR

Koła: Roval Control SL 29, carbon disc

Opona przód: S-Works Fast Trak, 120 TPI, 29x2.0"

Opona tył: S-Works Fast Trak, 120 TPI, 29x1.95"

Siodło: Specialized Body Geometry Phenom Expert, ti rails, 143mm

Sztyca: S-Works Carbon, single-bolt head, 30.9mm, 400mm

Fot.: Igor Gębarowski

Dystrybutor: www.specialized.com