

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
TCR ADVANCED SL	carbon T800	915±30	955	1100±30	60	1015	316	56	1387	110*	1497
TCR ADVANCED	carbon T700	915±30	955	1100±30	60	1015	356	56	1427	210	1637
DEFY ADVANCED	carbon T700	1000±30g	1040	1165±30g	80	1120	373	56	1549	210	1759

*/ szacowana masa ISP

1. materiał, 2. rama „S” bez lakieru [g], 3. rama „M” bez lakieru [g], 4. rama „XL” bez lakieru [g], 5. Masa lakieru [g], 6. lakierowana rama „M” [g], 7. Masa lakierowanego widełca [g], 8. Hardware – śrubki, łożyska, haki itp. [g], 9. zestaw ramowy [g], 10. wspornik siodła [g], 11. pełny zestaw ramowy [g]

pedałowania na stojąco, ale także przy niskiej kadencji i obrocie z siodła. Ale sztywność tyłu to nie koniec obciążeń, na jakie jest narażona rama podczas podjazdów. Silna praca na stojąco znacznie obciąża przednią część ramy, ale w przypadku żadnej z porównywanych ram nie wywołuje najmniejszego nawet gięcia. Widelec pruje gładko, przednie koło nie obciera klocków i nie poddaje się ani o jotę. W przypadku TCR Advanced i Defy Advanced niespecjalnie nas to dziwi, bo widełce ich ważą odpowiednio: 356 i 373 g. Natomiast widelec wyczynowego SLa to 300 gramów i cień! Look FF5SLFC jest od niego tylko 20 gramów lżejszy, a jeśli ktoś taki jak ja go dosiądzie, czuje się jak na wielkiej gąbce. Giantowski widelec jest o niebo bardziej stabilny.

Sprinty Najpierw małe zwierzenie: kilkakrotnie starałem się zabrać w ucieczki z Włochami i Francuzami. I o ile pierwsze impulsy z korb pozwalały mi myśleć o powodzeniu tych prób, o tyle po 100-200 metrach, kiedy oni wciąż przyspieszali, musiałem się poddać. Są jednak dwa fakty: najszybsi z nich kilka, kilkanaście lat temu zakończyli zawodowe ściganie w najlepszych dywizjach Europy, co znacznie poprawia moje samopoczucie. Dwa: o ile na Defy, nawet kiedy oponenci jechali tą samą ramą, zostawałem z tyłu już po pierwszej dziesiątce, dwudziestce obrotów, o tyle na Advanced SL udawało mi się zabrać z *ex tifosi* na znacznie dłuższym dystansie bez względu na to, czym oni akurat jechali. To wynik odporności tyłów wszystkich trzech ram do sprostania eksplozywnej sile w początku ataku. Kwestii braku sukcesów w ucieczkach nie komentuję. Różnicy w odejściu, na jakie pozwala rama Advanced SL, nie wyraża nieznacznie większa sztywność ogona tego roweru. To wynik złożony z wielu czynników i aż nadto widoczny przy atakach. To kwestia lepszej do sprintów pozycji, sztywniejszej ramy z tyłu, ale i z przodu oraz... mimo wszystko sztywniejszej mufy suportowej. Ach te 9%.

Zakręty Przednie części wszystkich testowanych ram charakteryzują się porównywalną sztywnością poprzeczną. Połączenie widełca sterów o powiększonej średnicy dolnego łożyska oraz potężnej głowce ramy wywołuje oczywiste efekty. Rowery hamują bez drgań widełca nawet pode mną, a jest mnie prawie 80 kilo. Stabilność przodu jest tak wielka, że nawet przy prędkości w granicach 70 km/h bez problemów można zmieniać pozycję rąk na kierownicy, co przypadku widełców ważących ciut więcej niż 300 g nie jest codziennością. Co więcej, odważyłem się kilkakrotnie przy tej prędkości całkiem puścić kierownicę. Rower pozostawał stabilny i nie podlegał zjawisku flatteru, co jest notoryczną przypadłością ultralekkich ram nawet wśród MTB. Precyzja skrętu jest na najwyższym światowym poziomie. Wszyscy jednoznacznie chwalili konstrukcje testowanych ram. Ale Defy ma jedną nóżkę bardziej. Inna geometria i większa o dwa centymetry wartość rozstawu osi wpływa niezwykle widocznie na sterowanie. Owszem, rower jest łatwiejszy w obsłudze, ale, jak na szosówkę - skręca wolniej i wymaga silniejszego pochylania, co nawet na suchej szosie poważnie ogranicza prędkość pokonywania zakrętów. Wyższa pozycja za kierownicą odciąża też przednie koło, co powoduje, że prędzej sygnalizuje ono gotowość do poślizgu. Prędkość, z jaką na Defy można wejść w zakręt w dolnym chwycie, jest identyczna do tej, jaką bez ryzykowania można uzyskać w chwycie za klamki na obu TCR-ach Advanced. Nie bez znaczenia jest też tempo inicjacji skrętu. W ciasnych peletonikach Defy jest spokojniejszy, ale kiedy coś z przodu idzie nie tak, może zabraknąć ułamków sekundy na uniknięcie kolizji. Advanced i Advanced SL skręcają intuicyjnie, żwawo, choć nie potrzeba na nie licencji Pro Touru. Na krętych trasach są o klasę lepsze od Defy.

Komfort Co ciekawe, większość testerów, a byli to nie tylko dawni prosi, stwierdziła, że pozycja oferowana przez oba sportowe rowery przewyższa komfortem Defy z jego znacznie bardziej zadartym w górę przodem. Nawet podczas jazd dłuższych niż 4 godziny! Ale tylko podczas dynamicznej jazdy! Defy ma krótszy i wyższy przód. W dolnej pozycji tułów pochylony jest porównywalnie, jak na zawodniczych Advancedach z dłońmi na korpusach klamek. I dlatego dłuższe, ale mniej sportowe przejazdy, bliższe standardom maratonów szosowych, zdecydowanie łatwiej pokonać Defy Advanced. Przedni trójrąk Defy jest tak sztywny, jak ubiegłorocznego TCR Advanced. Jego tył jest za to o 13% sztywniejszy. Co czyni z Defy rower identycznie efektywny, jak maszyny



Mufa suportowa w Advanced SL (z prawej) zbudowana w technologii Fusion ma mniejsze rozmiary. W Advanced i Advanced Defy skorupowa rama ma większe przekroje i masę

teamu High Road w ubiegłym roku, za to bardziej wygodny. Od wibracji świetnie izoluje rama, widelec i wsporniki. Wyprostowana sylwetka przeciwdziała zmęczeniu mięśni, np. przeprostowanej szyi czy ugiętych ramion. Na Defy nawet średnio gibki *diletanti* może sięgnąć dolnej pozycji. Na sportowych maszynach trzeba zgąć się bardziej, a wcale nie jest powiedziane że niżej położone ręce gwarantują bardziej aerodynamiczną sylwetkę. Kwestią naczelną jest łuk kręgosłupa, a ten zależy od elastyczności grzbietu. Nawet najbardziej wyrefinowany rower tego nie skompensuje.

Podsumowanie

Nowe TCR są wygodniejsze, znacznie schudły i poważnie zagrażają wszelkiej konkurencji. Jakość cech gwarantujących dobrą i efektywną jazdę jest mistrzowska. Testowaliśmy ramy z normalnym wspornikiem siodła. W konkurencyjnie lekkich rowerach zdecydowanie silniej czuć nie tylko wygięcie tylnego widełca, ale i przechyłanie się masztu siodła na boki podczas energetycznego pedałowania siedząc. W testowanych przez nas wersjach ze wspornikiem Vector połączenie sztywności i komfortu było odpowiednie. Ciekawe jak zachowują się lżejsze o 40 g wersje ISM? Powinny być nieco sztywniejsze ze względu na średnicę masztu podsiodłowego. Odwołując się do badań, jakie przeprowadzili Giantowcy, widać, że celem, jaki postawili przed nową flagową szosówką, jest kompleksowy szturm na najważniejsze cechy roweru. Nie koncentrowali się na jednej cesze ignorując pozostałe. Trawestując modne ostatnio stwierdzenie - TCR jest zrównoważonym środkiem transportu. Nowe TCR-y są odkrywcze, ale rewolucji na skalę pierwszego modelu ze sloopingowaną ramą nie ma. Coraz trudniej wyskoczyć z tak nowatorskim pomysłem. Wprowadzenie do kolekcji roweru długostansowego, jakim jest odmiana Advanced Defy, nie jest rewolucyjna. Ale zdecydowanie pomoże dokonać wyboru tym, którzy nie ścigają się w peletonie. Defy jest lepszy w jeździe solo lub gronie przyjaciół, ale nieco cięższy od modeli Advanced i Advanced SL. Do prawdziwej walki, w której każdy sposób jest dobry pod warunkiem, że prowadzi do najwyższego stopnia podium, lepsze są obydwie zawodnicze ramy. Różnice wynikające z zastosowania innej technologii w ramach opatrzonego przyrostkiem SL są - wydawałoby się - nieznaczne. Ale kiedy liczą się ułamki sekund, 140 g może zdecydować o kolejności na pudle.

hb Tekst i zdjęcia: Miłoz Kędracki WWW Specyfikacje, geometrie i zdjęcia na www.bikeBoard.pl.