



Superlight Integrated Design

Pojawienie się niebieskiego widelca w sektorach startowych najważniejszych wyścigów miało miejsce w 1998 roku. Wówczas było to prawdziwym wstrząsem. Dodajmy, że Skalnym Wstrząsem. Miał to być najlżejszy widelec świata. Wprawdzie okazało się, że nie udało się utrzymać masy 1200 g, ale i tak SID był najlepszy. Potem linia SID rozszerzała się i powstało nawet takie dziwadło jak dwupółkowy widelec freeride'owy SID XL!

Owszem, SID miał wady, ale przez dekadę używali go najwięksi sportowcy świata z Julienem Absalonem, Anią Szafranec i Majką Włoszczowską, żeby przypomnieć tylko najbardziej oczywiste nazwiska. No i przyszedł czas na lifting. Oto nowa wersja błękitnego widelca. Lepsza? Zobaczymy. Lżejsza? Nie. Inna? - *Bardziej podobna do Reby, ale o 100 g od niej lżejsza* - jak powiedział na inauguracyjnej konferencji prasowej Greg Herbold. Dziś już nie rider, ale mistrz ceremonii i marketingu.

Nowy SID jest całkiem inny w swojej koncepcji. Przede wszystkim ideą RockShoxa było stworzenie widelca, o który nie trzeba się bać. Trwałego i sprawnego, i dopiero następnym priorytetem była niewielka masa. Team BlackBox, czyli testerzy nowych produktów RockShox, jest skażony cieniem grawitacji i dlatego nawet najlżejsze sprzęty w linii muszą sprostać oczekiwaniom nowoczesnego kolarstwa górskiego. A dziś trasy wyścigów XC to nie są łagodne parkowe dróżki, prosi pokonują zjazdy zarezerwowane niegdyś dla nurtu DH. I pokonują je naprawdę szybko. SID jest zatem znacznie bardziej muskularny niż dotychczas. To niewiarygodne, że od przyszłego roku SID i Boxxer będą miały golenie tej samej średnicy! 32 mm. I już widzę miny skrzywionych w złośliwym uśmiechu przeciwników tego rozwiązania. Kochani, przestańcie pić ocet, bo to trujący sposób na odchudzanie. Dzięki temu SID wreszcie dotączył do widelców, którymi można sterować pomiędzy kamieniami i przestał zacinąć się w skoku pod jeźdźcami ważącymi siedemdziesiąt kilo. Wiedźcie, że RS znalazł sposób na to, żeby zminimalizować masę nowego widelca tak, żeby błękitny jak rozrzedzone powietrze SID wciąż pozostawał w gronie najlżejszych. W zasadzie sposobów jest kilka. Golenie są grubsze, ale za to krótsze o około trzy centymetry. Cyfrowe projektowanie pozwoliło zmniejszyć odległość pomiędzy tulejami ślizgowymi, ale trzeba było zastosować miejscowe pogrubienia w odlewie goleni dolnych. Totem ma identyczne i nazywają się Power Bulges. Trzymają one w ryżach tuleje ślizgowe, co przekłada się na większą sztywność boczną i lepszą ich trwałość. Powiększono też okolice łączenia podkowy z goleniami dolnymi. W najlżejszej wersji SID WC, Power Bulges to cieniutkie opaski z tkaniny węglowej. To rozwiązanie dodatkowo wzmacnia krytyczne miejsca przy równoczesnej redukcji masy. Krótsze golenie górne pociągnęły za