



Rose X-Light Team 4000

Rowery szosowe tej niemieckiej marki, budowane są na kilku ramach. My do testu wybraliśmy model X-Lite, którego nazwa sugeruje ekstra lekkość.

Model sprzedaży Rose opiera się na założeniu, że to kupujący decyduje o doborze osprzętu. Skorzystaliśmy z tego przywileju z dużą rozkoszą. Naszym celem było stworzenie super lekkiego, zwinnego roweru, który świetnie będzie spisywał się w górach, ale również nie będzie utrapieniem na płaskich odcinkach. Do wyboru jest szerokie spektrum różnych części. Kompletując „nasz” rower zauważyliśmy, że asortyment zmienia się w czasie. Mogliśmy wybierać nawet bardzo ekskluzywne komponenty, takie jak koła Lightweight czy AX Lightness. Dokonując ostatnich korekt zaobserwowałem, że Lightweighty się (chyba) skończyły, ale w ofercie pojawiły się inne modele. To nadaje kompletowaniu Rose wyjątkowości i elitarności.

Rama

Została wykonana z włókna węglowego o wymownej nazwie High Modulus Aerospace Carbon Fibre T40/60 H.O.C. Ma obszerną dolną rurę o cienkich ściankach i wysoką główkę z dolnym łożyskiem 1 i 1/4". Zacisk sztycy jest masywny, ale bardzo dobrze wkomponowany w ramę. Na uwagę zasługuje jeszcze

tylny trójkąt, którego górne rurki są bardzo filigranowe i spłaszczone. Rama w rozmiarze 55 cm waży 920 g, co jest dobrym wynikiem i plasuje ją nieznacznie poniżej średniej. Do kompletu z ramą jest jeszcze niezwykle lekki widelec, który na naszej wadze uzyskał wynik 300 g.

Jazda

Na pierwszą jazdę pojechałem wypoczęty i entuzjastycznie nastawiony do wysokiej klasy sprzętu, oczywiście bez żadnych ograniczników w postaci mierników czy pulsometrów. Pierwsze kilometry pokazały, że pozycja nie jest agresywna. Krótki mostek sytuuje kręgosłup wysoko i wygodnie. Dzięki temu można komfortowo wykonywać długie treningi tlenowe. Jednak taka pozycja kłóci się z temperamentem roweru, który od pierwszych kilometrów pokazuje bardzo wysoką dynamikę. Każde mocne depnięcie powoduje wyrwanie się roweru do przodu. Nic dziwnego – jest nielegalny, waży zaledwie 6,3 kg! Niska jest również masa kół, która mimo stożkowych obręczy, wynosi 2440 g. Nagłe przyspieszenia z niskich prędkości powodują, że trzeba trzymać w ryzach kierownicę, która w takich sytuacjach lubi być nerwowa. Za ten obraz rzeczy winimy zbyt krótki mostek, destabilizujący niesamowicie lekki przód – widelec, kokpit i koła. Podczas szybkiej jazdy po płaskim terenie, z dobrej strony pokazują się topowe koła Zipp 303. Kręcą się niebywale lekko na ceramicznych łożyskach, a carbonowe obręcze o nowoczesnym,