

TEST: Rose X-Lite CW

AV: ANDREAS DANIELSSON

Vi känner på nytt kol från Tyskland för dig som gillar att smeka vinden och föredrar fart framför komfort.

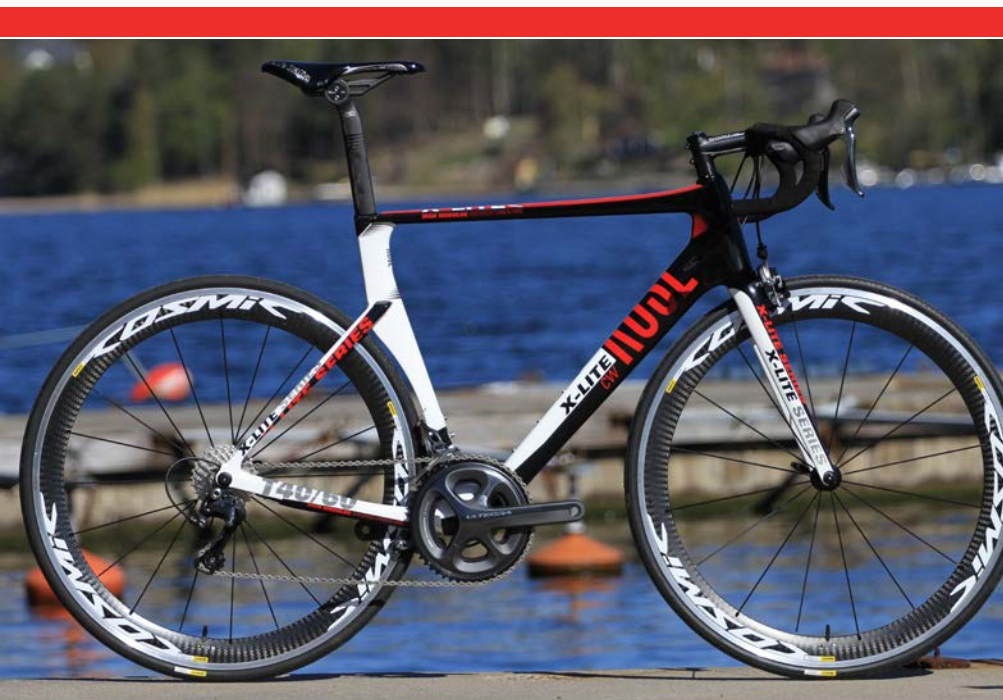


TYSKA ROSE har genomgått en rejäl uppfräschning av sin design på senare tid. Från att vara ganska anonymt färgsatt börjar det nu växa fram en identitet som inte skäms för sig. Deras senaste bidrag till den aerodynamiska världen heter X-Lite CW. Det är en relativt tillplattad ram med flera integrerade detaljer. Den nya modellen, som ersätter tidigare Xeon CW Aero Road, finns i två huvudsakliga versioner: med eller utan skivbromsar.

Ramen är densamma på båda modellerna, medan framgaffeln skiljer sig beroende på vad du väljer. Högst personligen är jag tilltalad av skivbromsar för landsvägen, men i väntan på att UCI ger ett totalt godkännande (?) känns det lite märkligt med skivor på en aerocykel. Hade jag drivit ett cykelmärke skulle jag i första hand satsa på skivor på komfortcyklar, medan jag hade legat lågt på aerocyklar – och istället bygga en renare cykel som inte har fästen för skivbroms-ök, med tillhörande matning. Men Rose tror på skivor och erbjuder det på flera av sina cyklar. Vår testcykel har däremot vanliga bromsar, med bakbromsen placerad under vevhuset.

Nästan utan undantag är aeroramar mindre förlåtande än komfortramar när underlaget är lite krispigt. Det gäller också X-Lite, som dessutom har väldigt kort bakgaffel, något som gör att stötarna från bakhjulet tydligare leder upp i sadeln, vidare till sätet. Med det sagt är X-Lite inte någon njutning när asfalten är dålig. Men eftersom det inte heller är syftet med cykeln så glömmar vi komfort. Istället skruvar vi upp farten och känner direkt att cykeln svarar fint vid accelerationer, och där fram- och bakvagn harmonierar fint i sin karaktär. Och väl uppe i fart finns inget att anmärka på. X-Lite visar inte några tendenser till att wobble eller upplevas labil i hög fart – inte ens när vi tar hjul på en lastbil och hastighetsmätaren närmar sig 80 kilometer i timmen.

Rose uppger att den nya ramen, med tillhörande sadelstolpe ger åtta procent lägre luftmotstånd i relation till Xeon CW. Även styvhet i relation till vikt är förbättrad, med hela 20 procent, skriver Rose. Vi ser ingen anledning att misstro deras egna mätningar, men vi avstår att spekulera i självupplevda skillnader när det gäller aerodynamik och styvhet. Det behövs riktiga mätningar för att uttala sig om exakta värden.



ROSE X-LITE CW 3000

Ram: High Modulus Kolfiber
Gaffel: High Modulus Kolfiber
Komponenter: Shimano Ultegra
Hjul: Mavic Cosmic Pro Carbon
Styre, styrstam: Ritchey WCS
Vikt: 7 kilo utan pedaler
Pris: 31 750 kronor
Leverantör: Rose Bikes

MEN HUR TÄNKER NI HÄR DÅ?

Efter den obligatoriska kaffekoppen halvvägs in på första rundan kör vi punktering. X-lite har genomgående axlar både fram och bak, vilket bidrar en del till den totala styvheten. Men när vi ska ta loss bakhjulet så vill det inte lämna ramen. Snabbkopplingen fastnar mot bakväxeln, så att vi tvingas skruva loss den helt för att hjulet ska lossna. Ingen stor sak, men samtidigt anmärkningsvärt att Rose inte adderade några millimeter i avståndet till infästningen av bakväxeln. Eftersom snabbkopplingen också är snyggt försänkt i bakgaffeln är läget liksom låst. Men vi släpper det och konstaterar istället att vajern till bakväxeln

tittar ut på ett mycket sympatiskt vis när den lämnar ramen för att leta sig vidare till bakväxeln. Snyggt! Lika snyggt tycker vi att Rose har löst klämman för sadelstolpen som är fint integrerad i ramen.

SÅ VAD TYCKER VI?

Vi gillar den uppfräschning som Rose gjort med sig själva på senare tid, där flera av cyklarerna fått en personlighet som vi tidigare saknat. Och nya X-Lite behöver inte be om ursäkt för något, förutom detaljen med snabbkopplingens krock med bakväxeln. Den här cykeln känns väl genomarbetad för sitt syfte. Den tycker om att åka fort på fina vägar och gillar mindre att

mysa på dåliga vägar i njutbart tempo. Den kan mycket väl bli din vän om du gillar att attackera solo eller om du nöjer dig med en och samma cykel för både linje eller tempo. Eller varför inte triathlon.

Ytterligare en detalj för dig som tycker att postorder känns lite spooky är att Rose nu startat sitt eget showroom och servicecenter i Sverige. Därmed har det fysiska avståndet minskat när det handlar om eventuella service- och garantiproblem. Och vill du provcykla en Rose kan du, mot fraktkostnad, beställa vilken modell du vill (som inte finns i deras showroom). Och om du fastnar och vill ha cykeln räknas fraktkostnaden av vid köp. En totallösning som vi tror kommer att bli allt vanligare nu när fler och fler varumärken jobbar på att kapa leden från tillverkning till konsument.

Om du tycker att 31 750 kronor är för billigt kan du byta upp dig från de mekaniska Ultegra komponenter och istället köra Di2. Och räcker det inte med Ultegra kan du även få den med Dura-Ace eller Sram eTap. **B**



Mjuka och rena linjer i bakvagnen på nya Rose X-Lite, och fäste för skivbroms för den som önskar.



Snygg anslutning av vajern och infästningen av bakhjulet. Men avståndet mellan snabbkopplingen och bakväxeln är i underkant.