



TEKST: GRZEGÓRZ RADZIWONOWSKI  
ZDJĘCIA: MICHAŁ KUCZYŃSKI, ŁUKASZ RAJCHERT

# SZOSOWE GUMY W TEREN

W sezonie jesienno-zimowym prawdziwi twardziele przesiadają się na rowery przełajowe. Te zaś, aby przebić się przez polskie piaski, malownicze błota i lodowe pułapki, muszą mieć odpowiednie ogumienie

Maksymalna grubość opony przełajowej, zgodnie z wymogami UCI, wynosi obecnie 35 mm. Jeśli ktoś chce startować w zawodach, musi tych zaleceń przestrzegać. Inni mogą spróbować modeli szerszych, np. 38-mm, które są jeszcze bardziej komfortowe

ry sprawdzi się na różnym podłożu, zakładając maksymalną możliwą uniwersalność ogumienia. Wiele przełajówek pełni też rolę zimówek, bo przecież nadają się do tego idealnie. Takiej gumy, o rozsądnym stosunku jakości do ceny, pozwalającej na treningi w różnych warunkach, ale i na start w zawodach, postanowiliśmy poszukać.

## Trudne zadanie

Opona przełajowa znajduje się, można tak powiedzieć, w połowie drogi między asfaltowymi drogami, po których jeżdżą szosówki, a trudnym terenem, gdzie dominuje sprzęt MTB. To usytuowanie powoduje, że musi mieć cechy obu, tj. stosunkowo niskie opory toczenia i jednocześnie przyczepność na urozmaiconym, niekiedy gładkim podłożu. Fakt, że ma ograniczoną szerokość – wymuszono

— Najlepsi przełajowcy, tacy jak dwukrotny mistrz świata Zdenek Stybar, używają tzw. szYTEK. Podobnie jak w przypadku profesjonalistów na szosie opona jest wówczas przyklejona do specjalnej obręczy, a w materiałowym „węźlu” kryje się lateksowa, odporna na przebicie dętka. Rozwiązanie to ma w zasadzie tylko dwie, za to istotne wady – w razie uszkodzenia oponę trudno jest naprawić (choć to możliwe), typowe modele są też drogie, bo wyczynowa szYTEKA kosztuje nawet 300 złotych! Dlatego przeciętny użytkownik roweru przełajowego wybiera klasyczne opony z dętkami. Zazwyczaj szuka też modelu, który

zarówno przez konstrukcję przełajowych ram, jak i przez przepisy – powoduje, że to zadanie jest jeszcze trudniejsze. Firmy, projektując, wciąż szukają złotego środka, a pod uwagę muszą brać tak masę opony, jak i odporność na przebicie.

## Jak testowaliśmy

— Do naszego testu zaprosiliśmy wszystkich polskich dystrybutorów, określając uniwersalne przeznaczenie opon, jak i preferowany rozmiar, wynoszący 35 mm. Ostatecznie znalazło się w nim siedem różnych modeli, od prostych „druciaków” CST, poprzez sprawdzone (wąskie!) gumy Michelin i popularne Continentale, po nowe modele Hutchinsona i Schwalbe, wzorowane na gumach MTB. Wszystkie najpierw zważyliśmy, zmierzylśmy rzeczywistą szerokość, a następnie zamontowaliśmy do tego samego roweru Ridleya. Trasa testowa obejmowała odcinki na różnym podłożu, od dojazdówki po asfalcie, przez odcinek po grubym tłuczniu, po ścieżki w terenie, z fragmentami w błocie. Każda opona miała szansę sprawdzić się zarówno na przednim, jak i tylnym kole. W każdej ocenianej kategorii sprzęt mógł dostać maksymalnie 6 punk-

## CONTINENTAL Cyclocross Speed

★★★★★ CENA: 119 zł | MASA: 380 g | SZEROKOŚĆ: 35 mm

Jeśli przełaje jeździłoby się tylko na suchych nawierzchniach, byłby to najlepszy wybór. Opona ma tzw. diamentowy, drobny bieżnik, ale z pogłębionymi przerwami między drobnymi kostkami. Efekt to bardzo dobra przyczepność na wszystkim, co nie jest mokre, nawet drobnych kamieniach! Wspomniane kostki tworzą też przy okazji dodatkową warstwę antyprzebiocową i... podnoszą masę, co jest jedyną wadą rozwiązania. Guma jest łatwa do wycucia.

Dystrybutor: Shimano Polska, shimano-polska.com

OPORY TOCZENIA ■■■■■■ TRAKCJA NA SUCHYM ■■■■■■ TRAKCJA W BŁOCIE ■■■■■■ PRZYPNĘNOŚĆ W ZAKRĘTACH ■■■■■■ ODPORNÓŚĆ NA PRZEBICIA ■■■■■■

## CONTINENTAL Speed King Cross

CENA: 113 zł | MASA: 350 g | SZEROKOŚĆ: 31 mm ★★★★★

Jeden z kilku modeli w naszym teście, w którym zaadaptowano bieżnik modelu MTB do przełajów, po prostu go zmniejszając. Pozostała spora uniwersalność i zalety - niskie opory toczenia, bo klocki bieżnika są niskie, oraz jedna wada - relatywnie szybkie zużycie wspomnianych klocków. Optymalnie dobrano wysokość bocznych klocków, co sprawia, że zakręty są bezproblemowe. Guma nie boi się też błota. To może być opona na cały sezon.

Dystrybutor: Shimano Polska, shimano-polska.com

OPORY TOCZENIA ■■■■■■ TRAKCJA NA SUCHYM ■■■■■■ TRAKCJA W BŁOCIE ■■■■■■ PRZYPNĘNOŚĆ W ZAKRĘTACH ■■■■■■ ODPORNÓŚĆ NA PRZEBICIA ■■■■■■



## CST Cultivator

★★★★★ CENA: 49 zł | MASA: 450 g | SZEROKOŚĆ: 32 mm

Cultivator, gdyby tylko był grubszy, mógłby znaleźć się w traktorze. Najtańsza opona w naszym teście ma jednocześnie najbardziej agresywny bieżnik i związane z nim właściwości. Toczy się relatywnie opornie, bo grube ścianki sprawiają, że słabiej dostosowuje się do kształtu podłoża, ale błoto orze aż miło. Twarda guma wolno się też zużywa. Do ścigania się nie nadaje, ale do jazdy w trudnych warunkach jak najbardziej. Łatwa do wycucia, choć „tępa”.

Dystrybutor: Merida Polska, rowermerida.com.pl

OPORY TOCZENIA ■■■■■■ TRAKCJA NA SUCHYM ■■■■■■ TRAKCJA W BŁOCIE ■■■■■■ PRZYPNĘNOŚĆ W ZAKRĘTACH ■■■■■■ ODPORNÓŚĆ NA PRZEBICIA ■■■■■■

## HUTCHINSON Cyclocross Bulldog CX

CENA: 159,90 zł | MASA: 385 g | SZEROKOŚĆ: 33 mm ★★★★★

Należy do nielicznej kategorii opon przełajowych, które mogą być przerobione na system bezdętkowy, stąd grubsze ścianki i relatywnie wysoka masa oraz... problemy przy zakładaniu. Wyższa niż przeciętna odporność na przebicie. Rzadki bieżnik Bulldoga zapewnia dobrą trakcję w prawie każdych warunkach, a zakręty są łatwo wyczuwalne, guma szybko czyści się też z błota. Na twardym opory nie są zbyt wysokie, ale opona relatywnie szybko „znika”.

Dystrybutor: AMP Polska, amppolska.pl

OPORY TOCZENIA ■■■■■■ TRAKCJA NA SUCHYM ■■■■■■ TRAKCJA W BŁOCIE ■■■■■■ PRZYPNĘNOŚĆ W ZAKRĘTACH ■■■■■■ ODPORNÓŚĆ NA PRZEBICIA ■■■■■■



## MICHELIN Cyclocross Mud2

CENA: 169 zł | MASA: 340 g | SZEROKOŚĆ: 30 mm ★★★★★

Mud2 to prawie klasyk, następcą słynnego modelu Mud, o wścieklej zielonej barwie. Zmodyfikowano bieżnik, dodając „rządek” na środku, wzmocniono też ścianki tuż przy stopce, czyli w miejscu, gdzie opona styka się z obręczą. Bez zmian pozostała jakże klasyczna szerokość – 30 mm (choć opona wygląda na szerszą!). Wzrosła odporność na przebicia, ale opona trochę szybciej się zapycha, przyzwoite opory toczenia pozostały bez zmian. Opona jest łatwa do wyczucia.

Dystrybutor: Harfa-Harryson, harfa-harryson.com.pl

OPORY TOCZENIA ■■■■■ TRAKCJA NA SUCHYM ■■■■■ TRAKCJA W BŁOCIE ■■■■■ PRZYCZEPNOŚĆ W ZAKRĘTACH ■■■■■ ODPORNOŚĆ NA PRZEBICIA ■■■■■

## MICHELIN Cyclocross Jet

★★★★★ CENA: 169 zł | MASA: 333 g | SZEROKOŚĆ: 30 mm

Jet, tak jak Mud2 zastąpił model Mud, pojawił się w miejsce Sprinta. Oryginalny bieżnik nie pozostawia żadnych wątpliwości – bardzo gęste i niewielkie, „fałdki” sugerują gumę na suche warunki. Nic więc dziwnego, że gdy taka jest nawierzchnia, opory toczenia są minimalne, a prędkość zdaje się rosnąć bez końca. Na twardym rewelacja! Strzeżcie się jednak mokrej trawy albo błota, tu jazda to loteria. Zdecydowanie lepiej sprawuje się z tyłu.

Dystrybutor: Harfa-Harryson, harfa-harryson.com.pl

OPORY TOCZENIA ■■■■■ TRAKCJA NA SUCHYM ■■■■■ TRAKCJA W BŁOCIE ■■■■■ PRZYCZEPNOŚĆ W ZAKRĘTACH ■■■■■ ODPORNOŚĆ NA PRZEBICIA ■■■■■

## SCHWALBE Racing Ralph EVO

CENA: 179 zł | MASA: 340 g | SZEROKOŚĆ: 35 mm ★★★★★

Największe zaskoczenie naszego testu, czyli przełajowa wersja modelu Racing Ralph z identycznym jak „grubas” z MTB, choć zminiaturyzowanym, bieżnikiem. Także trójskładnikowa mieszanka jest identyczna, podobnie jak cienkie ścianki. Połączenie cech powoduje, że opona jest trudna w prowadzeniu. Na łatwych, suchych trasach ma niskie opory toczenia i dobrą przyczepność, na kamieniach i w zakrętach potrafi niespodziewanie się uśliznąć. Uwaga, łatwo ją przebić!

Dystrybutor: Unibike, unibike.pl

OPORY TOCZENIA ■■■■■ TRAKCJA NA SUCHYM ■■■■■ TRAKCJA W BŁOCIE ■■■■■ PRZYCZEPNOŚĆ W ZAKRĘTACH ■■■■■ ODPORNOŚĆ NA PRZEBICIA ■■■■■

Wiele modeli opon przełajowych jest podobnych do gum z dwutylników, ale są od nich węższe. Obwód wewnętrzny jest identyczny i wynosi 28 cali. Dzięki temu można je stosować również w sprężce górskim oraz rowerach trekkingowych

tów. Na podstawie średniej określiliśmy ocenę ogólną i przyznawaliśmy wyróżnienia w klasie POWER (najlepsza opona) oraz ECONO (najlepszy stosunek jakości do ceny).

### Nie ma ideałów

Nie znaleźliśmy opony, która byłaby równie dobra w każdych warunkach, ale kilka zbliżyło się do poszukiwanego ideału. Co ciekawe, najlepsze właściwości jezdne uzyskaliśmy, zestawiając dwa różne modele, inny z przodu, jako opona kierunkowa z wyraźnym bieżnikiem, i inny z tyłu, jako napędowy semislik. W ten sposób osiągnęliśmy najmniejsze możliwe opory toczenia przy zachowaniu trak-

cji w zakrętach. Podobne „superkombó” pozwalają stworzyć opony Continental i Michelin. Jeśli jednak ktoś jeździ głównie w terenie, powinien zainteresować się Hutchinsonami, które lekko się toczą i nie zapychają błotem, to propozycja najbardziej uniwersalna. Wariant kół przeznaczonych głównie na szosę najlepiej będzie zbudować z udziałem Michelinów Jet, które dodatkowo oferują dobre wyczucie sprzętu na twardym podłożu. Tym razem za przeciętne uznaliśmy opony Schwalbe, zachowujące się zaskakująco, włącznie z uślizgiwaniem na kamieniach. CST również nie zabłysnęły, ale z zupełnie innego powodu – są ciężkie, choć to jednocześnie ciekawa propozycja do roweru używanego na co dzień. ■