



SRAM Red AXS E1

Tekst: Paweł Kisielewski, zdjęcia: SRAM

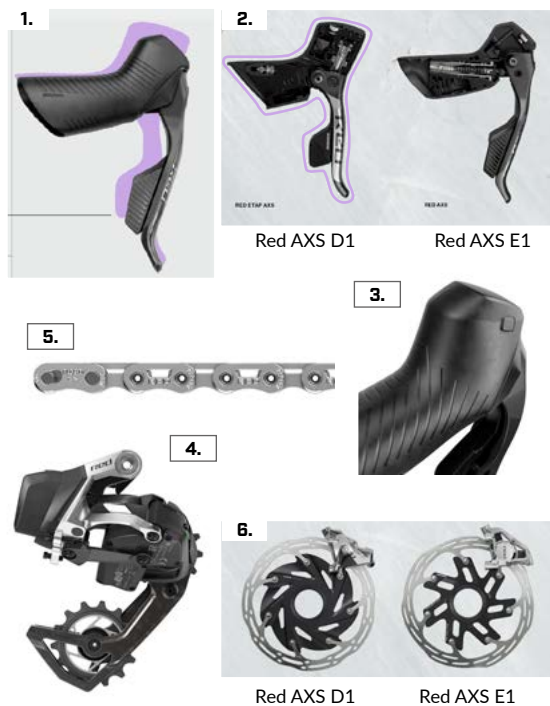
Prawdopodobnie to jedna z najbardziej wyczekiwana z tegorocznych szosowych premier. Zmodyfikowana, lżejsza topowa grupa SRAM Red AXS oznaczona wewnętrznym symbolem E1. Czy jest rewolucyjna? Moim zdaniem nie. Czy są zmiany, które zainteresują kolarzy? Myślę, że tak, chociaż oczywiście mówimy o kolarzach z naprawdę zasobnymi portfelami. Pakiet upgrade'owy składający się z przerzutek, manetek z hamulcami, łańcuch i komputera Hammerhead Karo kosztuje 15 256 zł, pełna grupa z korbami z pomiarem mocy ponad 23 tys. złotych.

Warto zacząć od tego, co się nie zmieniło. Grupa nadal ma 12 biegów, w szosowej konfiguracji 2×12 lub czasowej 1×12. Pracuje w środowisku AXS, który zapewnia łatwą konfigurację i personalizację za pomocą tej samej aplikacji SRAM AXS. Zmiana przełożeń działa na podstawie dobrze znanego, logicznego i intuicyjnego systemu eTAP. Przerzutki zasilane są tymi samymi akumulatorami AXS, a manetki bateriami. Wszystkie komponenty komunikują się ze sobą bezprzewodowo. Korby mają oś DUB, a koronki wykonane są w znanej technologii X-Range. Kasety mają jednoczęściową stalową konstrukcję X-DOME i są kompatybilne z bębenkami XDR. Komponenty nowej grupy Red AXS E1 zachowują pełną kompatybilność z dotychczasową 12-rzędową grupą Red AXS D1, wyjątek stanowi tylko kasetka 11–26, o czym za chwilę.

CO SIĘ ZMIENIŁO?

Nowy Red został odchudzony i obecnie jest najlżejszy elektronicznym osprzętem szosowym dostępnym na rynku. Kompletna grupa z miernikiem mocy waży 2496 gramów, co oznacza, że jest o 154 gramy lżejsza od analogicznego zestawu poprzedniej generacji. Sporo, jak na osprzęt tej klasy, szczegóły można prześledzić w tabeli poniżej.

Bardzo wyraźnie zmieniony został kształt obudów i dźwigni klamko-manetek [1.], co ma zwiększać komfort jazdy w górnym chwycie, a zarazem czyni je bardziej ergonomicznymi dla wszystkich wielkości dłoni. Manetki wyposażone są w dodatkowe przyciski po wewnętrznej stronie korpusu [3.], umożliwiające łatwe sterowanie urządzeniami ANT+ bez odrywania dłoni od manetek lub zaprogramowanie dodatkowych funkcji sterowania napędem.



W nowych dźwigniach zupełnie zmieniona została wewnętrzna architektura, zupełnie gdzie indziej umieszczony został punkt obrotu klamek [2.], co wyraźnie wydłuża rzeczywistą długość dźwigni. Wraz z przeprojektowanymi, sztywniejszymi zaciskami hamulca, o zmodyfikowanym obszarze kontaktu klocków z tarczą [6.] znacząco zwiększyło to moc hamowania nowego Reda. Według danych

producenta, w porównaniu do poprzedniej wersji, hamowanie w górnym chwycie wymaga użycia o 80% mniej siły, a w dolnym o 33%, co pozwala na skuteczne hamowanie jednym palcem z dowolnego chwytu. Zdaniem projektantów większa moc to również mniejsze zmęczenie dłoni na długich trasach.

Przednia przerzutka ma zwężony profil wózka, co ma wpływać na szybszą i precyzyjniejszą zmianę biegów. Tylna przerzutka otrzymała powiększone do 14 i 12 zębów kółeczka X-SYNC na łożyskach ceramicznych [4], a dzięki nim jest kompatybilna z kasetami od 10-28 do 10-36 z. W ofercie dodana została nowa kaseta 10-30, ale wyścigową progresję przełożeń, czyli co najmniej pięć trybów stopniowanych o jeden ząb, oferują wersje 10-28, 10-30 i 10-33 z. Nowa tylna przerzutka nie obsługuje dotychczasowej, najciaśniejsz stopniowanej kasety Red 10-26 z. i jest to jedyna niekompatybilność między generacjami osprzętu.

Lekko zmodyfikowane korby są o 29 gramów lżejsze od poprzedniej wersji. Bardzo bogaty pakiet konfiguracji pozwala na lepsze dopasowanie do szerokiej gamy stylów jazdy. Dwutarczowe: 46/33, 48/35, 50/37, 52/39, 54/41, 56/43 z. oraz jednotarczowe Aero: 48, 50, 52 z. Opcjonalny miernik mocy w pełni zintegrowany z tarczą mechanizmu korbowego mierzy moc prawej i lewej nogi z dokładnością w zakresie +/- 1,5%. Łańcuch Flattop w technologii Hollowpin ma wycięcia w płytkach zewnętrznych i wewnętrznych, co zmniejszyło jego masę o 13 g w porównaniu z poprzednią generacją [5]. Chromowane płytki wewnętrzne oraz rolki zmniejszają zużycie i wydłużają żywotność. Łańcuch dostępny jest w dwóch długościach 114 i 126 ogniw.

SRAM postanowił lepiej wykorzystać przejętą markę Hammerhead i jednym z elementów nowej grupy jest właśnie komputer Hammerhead Karoo. Zapewnia nawigację, kompleksowe wsparcie treningowe oraz systemowe zarówno dla komponentów AXS, jak i innych. Karo ma ekran dotykowy i łatwe w użyciu przyciski. Dzięki 64 GB pamięci, 4 GB pamięci RAM i wydłużonej żywotności baterii zapewnia więcej map, szybsze ich renderowanie i dłuższy czas pracy. Wielozakresowa technologia GNSS zapewnia dokładność w każdych warunkach. Unikatową cechą Karoo jest automatyczne parowanie z nowymi produktami SRAM AXS, szczegółowe raportowanie baterii dla wszystkich

komponentów, a także możliwość przeprogramowania przycisków dodatkowych w manetkach — od sterowania przerzutkami do sterowania samym komputerem bezpośrednio z kierownicy. Do tego komputer oferuje także proste parowanie z miernikami mocy, czujnikami ciśnienia w oponach, wsparcie dla radarów i świateł ANT.

	Red AXS E1 [g]	Red AXS D1 [g]
Tylna przerzutka	262	278
Przednia przerzutka	145	149
Kaseta*	180	181
Łańcuch**	236	249
Korby z miernikiem***	580	609
Klamkomanetki z zaciskami hamulców i przewodami	689	772
Tarcze hamulcowe****	280	288
Łożyska suportu	76	76
Akumulatory i przewody	48	48
	2 496	2 650

* kasety 10-28 z., ** 114 ogniw, *** 48/35 z., 172,5 mm, **** E1 - Paceline X 160 mm, D1 - Centerline X 160 mm

REKLAMA



SPEEDER
DAREK CHMIELEWSKI

www.speeder.com.pl

