

Tajvani betörő

Betört a kerékpár-piacra, hogy letörje az árakat: mióta Tajvan megjelent, sokkal több embernek elérhető a fekvőbringázás kényelme és gyorsasága. A TW-Bents Attack van olyan praktikus, mint a nagy holland, amerikai és német márkák típusai, de ára csak mintegy fele azokénak. Ellentétként csupán jelentéktelen hátrányokkal kell számolni.



Amíg különcök hóbortjának számított a fekvőbringázás, csupán néhány kis cég állt rá ilyen gépek gyártására, mint „melléküzemágban” a kisrepülőgép-gyártó amerikai RANS, vagy néhány holland manufaktúra, illetve néhány német, cseh és egyéb vállalat. Tekintettel egyes országok órabéreire és a sok kézi munkára, nem csoda, hogy magas ára miatt kuriózum maradt a reku – még nyugaton is, hát még nálunk!

Mostanában viszont egy nagy átrendeződés időszakát éljük. A jelek szerint elérte azt a kritikus tömeget a reku tábor, hogy már értelme volt odafigyelni rá egy nagyobb, gazdaságosan termelni tudó tajvani márkának. Ez pedig, mint a kerékpározás egyéb ágazataiban is, az árak örvendetes csökkenéséhez vezet. Most már csak az a kérdés, hogy mennyire tanulták ki a távol-keletiek e számukra új műfaj csínját-bínját. A választ a TW-Bents Attack túragép kipróbálásával próbáljuk megtalálni.

A lehető legegyszerűbb

A reku szinte ahány, annyiféle, mert megannyi célra, felhasználásra más konstrukció bizonyult ideálisnak. Bizarr megoldásoknak, merészen hajlítgatott vázcsöveknek, görgőkön cikkcakkban vezetett láncoknak se szeri, se száma. Újabban viszont megfigyelhető egy egyszerűsítési irányzat: a fő vázcső nyílegyenes, és hátul ugyanazt a vonalat folytató villában végződik. Csaknem egyenes a láncvonal is, ezért minimális a hajtási veszteség. Különböző testalkatokhoz és útviszonyokhoz a kerékméreték variálásával lehet alkalmassá tenni. Márpedig a műszaki életben nagy alapigazság, hogy minél egyszerűbben van megoldva valami, annál jobb!



Ilyen a szóban forgó gép is, bármiféle – bonyolult, súlyos és drága – rugózás nélkül, viszont elől-hátul az úthibákat jórészt kisimító, könnyen guruló 26 colos kerékmérettel és komfortosan puha ülésbetéttel. Nem sok minden akad, ami elromolhat rajta. Olyan benyomást kelt, hogy kitolom a boltból, és rögtön nagy túrára indulhatok vele. A két egyforma kerék mellett szól az is, hogy egyesek idegenkednek a 20/26-os kombinációtól – két pótgumit kell vinni, másmilyen tartalék küllő kell –, jobban szeretik az egyöntetűséget.

Körüljárás

Az összbenyomás kedvező, jól mutatnak a sötét festésben csillogó, metál-hatású fénypontok. A kidolgozás az átlagos tajvani nívót mutatja: nem iparművészeti remek, de korrekt tömeggyártmány, tisztességes varratokkal, a kormánybefogásnál CNC-zett emblémával. Teljes mértékben vállalható.

Jól látszik, hogy a TW-Bents nem akarja a gondjait szaporítani egyéni vevőigények

kielégítésével, ehelyett mindenre felkészíti ezt az egyféle vázat. A villáknál jó nagy távköz marad, nemcsak 26 colos kerék fér el, hanem akár 27-es is. Rövidebb első villával csökkenthető lenne a váz átlépő magassága és a hajtómű magassága is, akinek ez számít, cserélje le. Tárcsa- vagy V-fék? Ott a rögzítő nyúlvány mindkettőnek, az egyiket használjuk, a másik üresen marad. Nem szép, de nincs is gond, ha később átszerelnénk a masinát. Hátha olyan oldaltámaszt tenne fel valaki, amelyik nem a hátsó tengelynél van megfogatva? Felhegesztünk egy aljzatot, baj nem lehet belőle! Vannak menetes szemek sárvédő és csomagtartó elhelyezéséhez is.

Kissé meglepett a hosszirányú ülésállítási megoldása, a vázcsőre hegesztett három menetes hüvely-párral, és az ülésváz hosszanti sliccével. Mennyivel elegánsabb és jobb is lenne egy bilincs, amely bárhol megfoghatná az ülést a csövön, és szerszám nélkül odébb helyezhető lenne! Szép példában nincs hiány, ez lehet a típusfejlesztés következő stációja – hajrá, tajvani mérnökök!



A vázhoz hasonlóan kissé öszvér a tesztelt kerékpár szerelvényezése: tárcsafékre való kerékagyak, V-fékhez. Ez a gép megrendelőjének elképzeléseit tükrözi. Más példányokon viszont másképp van, hiszen egyéni választás kérdése a specifikáció, nagyon jól néz ki például az Attack hidraulikus tárcsafékkal, amely szintén szerepel a fotók között. Összehozható olyan kiviteli is, amely a hagyományos országúti bringa reku-megfelelője.

Kinek való?

Az elől is 26 colos kerékméret (a másik lehetőség elől 20 col lenne) következménye, hogy körülbelül 70 centi magas a váz, ahol felszállás előtt át kell lépni, és miután helyet foglaltam az ülésben, 80 centire kell felemelnem a lábamat a pedálhoz. Kisebb termetű bringásnak ezért nem az Attack, hanem a kis első kerekű Action-plus való – hogy határesetben melyik, azt személyes próba döntheti el. Az ülés hosszirányú állíthatósága viszont fentről határol: nagyjából 185 centiméteres testmagasságig lehet kényelmes, efelett némi barkácsolást kívánhat.

Ami a felhasználási területet illeti, az Attack egyaránt megfelel munkába járásra, kirándulásra, sőt komoly túrázásra is. Keskeny, nagynyomású gumival, sík úton nincs ok, amiért elmaradna a „highracer” versenygépektől, emelkedően is csak a nagyobb súlya miatt. Ballonos, profilmintás gumival pedig akár földútra, erdei ösvényre vihető, úgy lehet vele csavarogni, mint egy trekking-kerékpárral.



Néhány szót a súlyról: menetkészen, tehát pedálokkal, tükörrel és helyzetjelző lámpával 15,9 kilót mértünk. Ha a hasonló felépítésű, világszínvonalú magyar Carbonrecumbent 10,9 kilójához hasonlítjuk, akkor bizony csaknem másfélszer olyan nehéz, abszolút értelemben viszont nem a világ az az öt kiló, legfeljebb öt perccel később érek fel miatta Dobogókőre – vagy öt évvel előbb, mert hamarabb tudtam megvenni. Aki sátras, cuccos csavargásra szánva, megfontolhatja, hogy montis áttétellel kérje a gépet. A gramm-mániás vevő viszont akár 12 kilóig is lemehet, ha nem sajnálja a pénzt nívósabb komponensekre.

Mobil nyugaló

A kompozit héjból és huzatba rejtett szivacsból álló ülés, helyesebben nyugágy, első ránézésre némi aggodalmat keltett: nem lesz-e „mindjárt lecsúszom róla” érzésem, hiszen nem kunkorodik fel az alsó pereme. A valóság azonban rácsáfolt a látszatra, legalábbis az én támladőlés-beállításommal kellemes, biztos volt az érzés. A támlát egyébként úgy állítottam be, hogy a nyakizmok megfeszítése nélkül, magától legyen egyensúlyban a fejem, így sosem használtam a fejtámlát, noha volt a kerékpáron. Egyéni dolog, hogy valakinek szüksége lesz rá, vagy sem. Az üléspárnáról még annyit, hogy a hideg kora tavaszi időben jó volt rajta a hőkomfortom, de melegben lehet, hogy jobb lenne lecserélni jól átszellőző Rekusit vagy Ventisit betétre.

Engedelmes, érzékenyen irányítható

Akkor kerekedjünk fel! Már az első métereken feltűnik, hogy nagyon finom, érzékeny az Attack irányítása, azonnal élénken, de nem hektikusan reagál a kormányra. Futása stabil, irányítani igazából nem is nagyon kell, oda megy, ahová nézek. Fordulóköre eléggé kicsi, keskenyebb úton sem boszorkányság visszafordulni. A kellő magasságba állított kormány és szerelvényei nem takarják el az utat, a bringás lábai viszont szép magasan kalimpálnak. Épp ebből adódóan szemből nézve eltűnnek a felső test kontúráiban, így mind a homlokfelület, mind a légellenállási alaktényező kedvezően kicsi, ami nagy átlagsebességben, illetve könnyű hajtásban nyilvánul meg.



De milyen lehet egy rugózás nélküli, merev aluvázak reku komfortja a magyar kerékpárutakon? Kíváncsiságom rögtön elvitt a Szentendre és Leányfalu közötti bringaút rabvállatóan rázó szakaszára. Nos, tűrhető az eredmény: a váz hatását részben kompenzálja a nagy első kerék – ezt úgy lehet érteni, hogy az eredmény körülbelül egyforma a saját, és önkéntelenül is összehasonlítás alapnak tekintett Carbonrecumbent gépemmel, amelynek az első kereke csak 20 colos, a váza viszont jól rugózó szénszálas. Kockakövön például egész simán fut az Attack, amiben nyilván szerepet játszik a standard bringaénál nagyobb tengelytávú váz libikóka-hatása is. Én mindenesetre úgy gondolom, hogy azért, amennyivel ennél jobb lehetne egy elől-hátul rugózott váz, kétszer megfontolnám annak súly- és ártöbbletét.

A szerelvények közül a fékről nincs mit mondani: teszi a dolgát, ahogy kell. A kombinált Alivio fékváltókar viszont ezen a gépen nekem nem esett jól kézre: valahogy erőltetettnek éreztem a hüvelykujjas nyomogatást. Magamnak feltétlenül markolatváltót kérnék. Tükörből pedig olyat, amelynek a markolaton belülről áll ki a pálcája, mert ez a kormányvégi tükör azonnal sérülne, ha eldőlné a gép.



Pénz beszél

Fontos kérdés az ár... Nem egy lelkes, de szenvedni fölöslegesen nem szerető bringást tart vissza a reku-vásárlástól a családi kassza kereteit szétfeszítő költség.

A holland Optima Orca 680 ezer forint, az Azub Ibex is meghaladja a félmilliót, a Carbonrecumbent Road Runnernek csak a vázszerkezete 650-ba kerül. Akinek egy ilyen elit gép csak álom marad, jól jöhet a verhetetlen ár-érték arányú TW-Bents Attack a maga kompletten 310 ezernél kezdődő, de vázszerkezetként már 190 ezres árával. Ha akad egy donor-bringa a háznál, amelynek a kerekeit, szerelvényeit át lehet pakolni, csak néhány bowden és új lánc kell, s már teljesült is a vágy. Ez pedig már sok bringavásárló költségvetésébe belefér.

Összegzés

Nagyszerű, mert egyszerű, és jutányos árú reku a TW-Bents Attack. Adja az elit márkák kényelmét, gyorsaságát, pakolhatóságát és praktikumát, nem is nehéz, ára viszont nagyon versenyképessé teszi. Okos szerelvényezéssel kiváló, hosszú ideig szolgáló túra- és munkába járó gépe lehet a józan vásárlási döntést hozó embernek.



Karlovitcz „Pupu” Kristóf

ADATLAP

Gyártó: TW-Bents (<http://www.twbents.com.tw/>)

Származási hely: Tajvan

Váz: alumínium fő-váz, első villa, kormányoszlop és kormány, kompozit ülésrész

Tengelytáv: 1120 mm

Váz hosszúsága: 1460 mm

Kerékpár teljes hosszúsága: 1850 mm

Ülésmagasság: 615 mm

Hajtómű-magasság: 800 mm

Támlamagasság: 1080-1230 mm

Kormány szélesség: 440 mm

Ülésbetét: mikrocellás szivacs, műszálas huzattal

Hajtómű: Shimano Acera 48 – 38 – 28

Első váltó: Shimano Alivio

Hátsó váltó: Shimano Alivio

Fogas-sor: 11 – 12 – 14 – 16 – 18 – 21 – 24 – 28 – 32

Fékváltókarok: Shimano Alivio

Pedálok: Shimano SPD

Első fék: Shimano Deore V-fék

Hátsó fék: Shimano Deore V-fék

Kerék: Remerx Grand Hill, 559x19

Gumi: Rubena Syrius kötött forgásirányú, defektvédős, 559x32

Tömeg: 15,9 kg (menetkész: benne pedálok, helyzetlámpa, ülésbetét)

Ha vásárlás előtt ki szeretné próbálni, kérj időpontot az Annyira Más Bringabolt honlapján (www.ambringa.hu), vagy a 26/343-353-as telefonszámon!