



# צרעה ירוקה ועוקצנית GT SENSOR PRO 9R

בחנו את ה-GT SENSOR 9R ב-2010 וגילינו אופני שבילים מהנים אך מעט מסורבלים. חברי צוות MBA קליפורניה יצאו לבדוק את גרסת העילית החדשה של ה-PRO הירוקים, וחזרו עם מסקנות

אין גמישות: מהנדסי GT עשו עבודה טובה בקשיחות הצדית של ה-SENSOR 9R ואפשר לחוש זאת ברכיבה. זו אינה פעולה פשוטה באופניים עם גלגלים גדולים ועם תומכות שרשרת ארוכות

הינע של סראם עם 20 הילוכים. גלגלי DT SWISS גדולי קוטר מצטרפים לאוכף סילברדו של WTB, ומוט אוכף וכידון חדישים של CRANK BROTHERS משלימים חבילת אבזור נאה ומכובדת.

## לביצועים

לפני הרכיבה הפכנו את מוט הכידון של SYNCROS, שבו מצוידים ה-GT. מוט הכידון המקורי מגיע עם זווית חיובית גבוהה מדי, ולדעתנו הוא פספוס של מנהל המוצר שהזמין את חלקי האופניים. מוט עם זווית אפס עדיף מכיוון שהתחושה ברכיבה על האופניים במצבם המקורי דומה לרכיבה על פיל תוך כדי אחיזה באוזניו. לאחר שהפכנו את מוט הכידון תנוחת הרכיבה הייתה טבעית וממורכזת על האופניים.

## לדוש

עם משקל של 13.6 קילוגרמים ה-SENSOR 9R זקוקים ל"דחיפה" כדי להתחיל להתגלגל, וצמיגי הקנדה 8 SMALL BLOCK וחישוקי ה-DT-SWISS תורמים לעניין. המתלה האחורי אינו מושפע מפעולת הדיווש, ולכן השארנו את המשכך ללא פלטפורמה יציבה פעילה וחשנו רק תנועת מתלה מזערית.

## לתת בראש

יש חברות שתכננו את אופני ה-29 אינצ'ים שלהן ללא התחשבות בעומס הגבוה יותר שמייצרים הגלגלים גדולי הקוטר. GT לקחה את העניין בחשבון ושלדת ה-SENSOR 9R של 2011 קשיחה מאוד צדית בישיבה ובעמידה. האופניים מתרגמים את פעולת הדיווש להתקדמות החלטית קדימה.

נ ברת GT הציגה את ה-SENSOR החדשים ב-2010 מכיוון שרצתה לצמצם את הטווח בין אופני הקרוס קנטרי שלה לאופני השבילים האגרסיביים. זאת הפעם הראשונה שאנו (הצוות האמריקאי - עורך) רוכבים על ה-SENSOR בגרסת ה-29.

## למי הם מיועדים

ה-SENSOR 9R נועדו לרוכבים שאינם רוצים להיגרר עם אופני שבילים ארוכי מהלך הנוטים לכיוון האגרסיבי, אבל כן מבלים בשבילים מהירים ובתנאי דרדרת וחול, ורוצים "לגמא" מרחקים ביעילות.

## ממה הם מיוצרים

ל-SENSOR 9R יש שלדת אלומיניום המעוצבת בלחץ שמן ובעלת צנרת עם עובי דופן המשתנה שלוש פעמים. העיצוב המתקדם של השלדה מאפשר למתכנניה לא להשתמש בחיזוקים בצמתי הצינורות ועדיין להשיג חוסן מבני מיטבי. המתלה האחורי של ה-SENSOR 9R הוא כמובן ה-DRIVE I, הייחודי ל-GT. ציר ההינע של ה-SENSOR 9R תלוי בין המשולש הקדמי לאחורי ונע באופן עצמאי. הציר שומר על מרחק קבוע בינו לאוכף, ומיסבי המתלה הם מיסבים מוגדלים הקלים להחלפה.

## חלקים יוצאי דופן

לא החלקים הם הבולטים באופניים, אלא הצבע. הצבע הירוק המחשמל נראה כבר מרחוק, ואפשר לזהות את ה-SENSOR גם ביום אביך ואפלולי. לאופניים יש רוטורים בקוטר של שבעה אינצ'ים מלפנים ומאחור ומערכת



## GT SENSOR PRO 9R

מהלך אחורי: 4.7 אינצ'ים  
 שלדה מיזצרת מ: אלומיניום  
 משך אחורי: פוקס F29 RLC 15 QR  
 מזלג: פוקס DT SWISS M520  
 חישוקים: קנדה SMALL BLOCK 8 2.1  
 צמיגים: סראם X7  
 מעביר קדמי: סראם X9  
 מעביר אחורי: סראם X7  
 ידיות הילוכים: סראם AVID ELIXIR 5  
 מעצורים: סראם S1400  
 זרועות הינע: סראם 36/11  
 קסטת: סראם עשרה הילוכים  
 דוושות: בלי, נשקלו עם שימאנו XT

יבואן: רחן ומינץ  
 ארץ ייצור: טייוואן  
 מחיר: 13,000 שקלים (11,440 שקלים לחברי מועדון)  
 משקל: 13.6 קילוגרמים  
 גודל שלדת מבחן: מדיום  
 גובה ציר מרכזי: 33.52 סנטימטרים  
 אורך תומכות שרשרת: 45.54 סנטימטרים  
 אורך צינור עליון: 60.7 סנטימטרים  
 זווית ראש: 69.5 מעלות  
 זווית אוכף: 74.6 מעלות  
 בסיס גלגלים: 113.85 סנטימטרים  
 מרווח עמידה: 79.7 סנטימטרים  
 מהלך קדמי: 4.7 אינצ'ים

### להשכיר

בפניות הרוקות אפשר לחוש בבסיס הגלגלים הארוך של האופניים. הקווים החיצוניים של הסוויצ'בקים, לעומת זאת, חולפים במהירות מכיוון שהגלגלים הגדולים מספקים אחיזה הממוזעת את אוברן קלילות התמרון. אלו אינם אופניים שקל להטיל אל תוך ובינ סיבובים, אבל האחיזה שלהם פנומנלית ואחרי סדרת פניות אתם תישבעו שהצמיגים שעליהם אתם רוכבים הם קנדה נווגל אגרסיביים ולא צמיגי קרוס קנטרי תחרותיים ובעלי קביות מזעריות.

### לטפט

בעליות המתלה האחורי שומר על יעילות בדיווש תחת עומס, וטוב שכך מכיוון שה-SENSOR 9R דורשים רגליים החלטיות ורוכב עם כושר. הגלגלים מספקים אחיזה מצוינת ויכולת לבחור קווים בחופשיות יתרה, אך רוב בוחני האופניים היו מסתדרים עם יחסי העברה נמוכים יותר בעליות ועם הילוכים בעלי פעולת העברה נעימה יותר.

### בלימה

היינו סקפטים בנוגע לרוטורים המוגדלים של האופניים, אבל ללא כל בסיס. הבלמים מתפקדים היטב ו"מגלחים" מהירות במדויק ועם רגש. כמעט בלתי אפשרי לנעול את הגלגל האחורי ואין סיכוי לנעול את הקדמי. קשה "לדפוק הפוכה לפנים" על אופני 29 אינצ'ים עם מהלך ארוך כזה ועם מרכז כובד נמוך.

### ירידות

בדומה לאופני 29 אינצ'ים אחרים, ה-SENSOR 9R אינם מתנהגים כמו אופניים עם מהלך ארוך מהמוצהר ובוודאי לא כמו אופני 26 אינצ'ים עם מהלך של 4.7 אינצ'ים. אבל אל תתייחסו לתחושות ותנו לאופניים "לעבוד". הם כובשים כרחפת ירידות, שורשי עצים, מסלעות וגינות סלעים. בסיס הגלגלים הארוך אינו מאפשר שינוי כיוון זריזים, אבל אם נאמר את האמת, במהירות שבה הם נעים לא צריך לבצע שינויים כאלה, כל מה שצריך הוא לדרוס ולהמשיך קדימה.

### טריקים, טיפים ושדרוגים

ההילוך הנמוך של ה-SENSOR הוא בעל יחס העברה גבוה מדי לאופניים השוקלים קרוב ל-14 קילוגרמים, אלא אם כן אתם בעלי כושר של רוכב עילית. הברכיים שלנו כאבו אחרי עליות ארוכות, וגלגל השיניים הקטן מלפנים עם 26 השיניים אינו מספק. היינו מעדיפים לצייד את האופניים בזרועות הינע של סראם מדגם X7 עם שלושה יחסי העברה. גם קו השרשרת, להפתעתנו הרבה, למרות שני גלגלי השיניים מלפנים, לא היה אידיאלי כבשאר זוגות האופניים שרכבנו עליהם השנה, שצוידו במספר הילוכים דומה. שילוב של גלגל שיניים אחורי גדול ושל גלגל שיניים קדמי קטן הוא בדיוק כמו שילוב דומה עם מערכת המכילה 27 הילוכים.

מוביל כבל ההילוכים האחורי סגור לכל אורכו, ולכן העברת ההילוכים אינה חלקה במיוחד. נוסף על כך, חלק גדול מאורכו של כבל ההילוכים הקדמי גלוי ודורש ניקוי מתמיד כדי לשמור על העברה נעימה ומדויקת. אוכף ה-WTB מדגם הסילברדו הוא אוכף תחרותי, ולדעתנו הוא מעט קשה מדי לעכוזו של רוכב סופשבוע. היינו מחליפים אותו ל-PURE V של WTB במעמד הקנייה.

### לדנות

קשיחות השלדה, עבודת המתלים המצוינת ויכולת הבלימה של ה-SENSOR 9R חוברים למערכת הינע המגבילה את ביצועי האופניים. אם אתם רוכבים באזורים שקל להתגלגל בהם והעליות אינן תלולות מדי וארוכות, ה-SENSOR 9R יתאימו לכם היטב. אם אתם רוכבים באזורים שבהם העליות ארוכות ותלולות, ה-SENSOR 9R "יענישו" אתכם וידרשו מכם להיכנס לכושר. ■



ירוק זוהר: מערכת ה-DRIVE, שני גלגלי שיניים מלפנים ועשרה הילוכים מאחור