

SOUBOJ ČTYŘ

FELT Compulsion Two



HARO Xeon

GT Force 2.0



MERIDA One-Five-0
800-D



O tvářích a duších

Dlouhozdvihá crosscountryová kola jsou nejčastěji definována jako biky pro nezávodní jízdu krajinou. Dnes se však tato definice již zdá mít asi takovou informační hodnotu, jako když se po dotazu k šatnářce v biografu, co že se dnes hraje, dozvíte, že zvukový, barevný, zahraniční film.

Na druhou stranu stále silně platí i ono jakési Škatulkáři všech zemí spojte se! Ať již jde o nálepku enduro, all-mountain či backcountry, máme co do činění s velmi vágními kategoriemi, často navíc rozlišovanými dle zdvihu. Ten ale dnes rozhodně nehraje v posuzování charakteru kola prim, či snad ještě spíše vypovídá takřka o ničem. Mezi teréňáky tak rozhoduje konkrétní vybavení na postu tlumiče, vidlice, komponentů nebo kol a obutí. Tak třeba v tomto testu vedle sebe stojí GT Force a Haro Xeon vlastně shodných zdvihů, a přesto je po pár metrech jasné, že jde o vcelku jiná kola. Ne snad, že byste sáhli zcela vedle, ale rozhodně dost na to, abyste namísto spokojeného vmění občas vyprskli zlobou.

S oběma biky, když už jsme si je vzali za příklad, není problém objet celodenní okruh po stezkách, vozových cestách i asfaltu silnic téhož rozsahu. Stěžejní je, co v rámci této jízdy kdo očekává. Pneumatiky z měkké směsi, pevná osa vidlice a přece jen bytelnější rám, to je lákadlo pro jedny, svižnější dezén gum, vybavení komponenty nižší hmotností třídy, to zase je nástroj dynamičtějších jezdců. Není to jako hrát hokejkou zahnutou na špatnou stranu, ale rozdíl mezi rovnou a přihnoutou čepelí to možná bude.

A to ještě nebyla řeč o hloubce zdvihu a řešeních pérování! 140, nebo 160 mm nad zadní osou? Inu, jak třeba Felt v testu ukazuje, 145 mm umí být velmi zdatných a současně takové 160mm odpružení Haro je maximálně tvrdé při záběru. Skoro by se slušelo napsat, že dva centimetry kroku nejsou až takový předěl, co se komfortu týče, že spíš jde o to, že 150 či 160mm kola jsou vybavována odolnějším náčiním a tedy jsou jim hmotností lehce přistřižena křídla v rozletu. Byť tedy tváře mohou být vizuálně podobné, duše, které skrývají, mezi sebou leckdy mají větší rozestup.

Vedle zajímavé rozrůzněnosti v rámci skupiny XC kol pak tento test ještě poutá pozornost vpravdě neortodoxním řešením odpružené problematiky. Jakkoliv se soudilo, že do budoucna to vypadá na trio jednočep – čtyřrameno – virtuální systémy plus pár atypických řešení jako GT i-Drive, opak se zdá být pravdou a nových konstrukcí přibývá jako hub po dešti. Ať již je to patentovými omezeními či tlakem trhu, Jan Tleskač by měl z takových výsledků mozkové činnosti radost.

Tomáš Taich
Foto: Rob Trnka

Felt Compulsion Two

Po jednočepovém odpružení přešel Felt nedávno na několikaramennou konstrukci. Letos ji nabízí ve 130, 145 a 165mm variacích. Provedení Equilink se na první pohled zdá signalizovat příbuznost se čtyřramenným konceptem. Stačí se však na zavěšení zadního kola podívat fyzikální optikou a rázem máte co do činění se šesti rameny se zcela netradiční funkcí. Červený prvek, onen Equilink, skutečně vyrovnává, poplatně svému jménu, pohyb horního vahadla a malého ramínka hned za středovou spojkou. Pohyb jezdce při šlapání má tendenci stlačovat tlumič, jakmile však dojde k masivnímu působení v tomto směru, vyrovnávací ramínko přeneše impuls tak, že výsledkem je protisíla, která naopak drží tlumič nestlačený. Tlumič rovněž může aktivovat tah řetězu. I tady ale Equilink stojí účinně na stráži: protože se ramínko za středem a vahadlo tlumiče mají tahem řetězu tendenci pohybovat se proti sobě, spojení Equilinkem oba pohyby vyruší, a tak je zadní stavba prosta i reakce na tah řetězu.

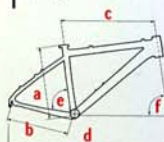
Felt tedy deklaruje, že narozdíl od jednočepových nebo i virtuálních řešení, spoléhajících na tah řetězu při umravňování odpružení při šlapání, jeho systém není negativně ovlivňován různým poměrem řetězové linky k hlavnímu čepu otáčení kyvky při změně převodníku. Americký výrobce dále vyzdvihuje absenci nutnosti specifického nastavení tlaku, stejně jako tzv. inteligentního tlumiče. Fox Float má na Compulsionu také nastaven minimální ProPedal. Takřka vertikální trajektorie zadního kola při pružení pak nevyvolává žádnou zpětnou reakci pérování na pohon.



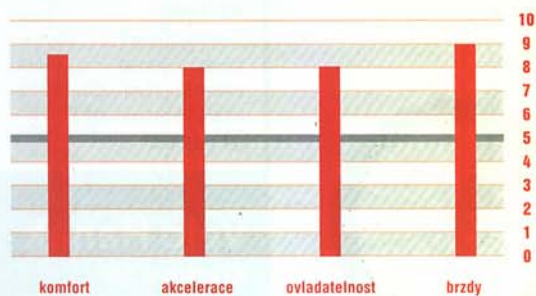
GT Force 2.0

Nezávislý pohon od GT – Independent Drive čili ID neboli i-Drive – je tahákem GT na všech fullech již řadu sezon. Ať již se bavíme o 100mm Marathonech či 150mm Forcech a Sanctionech, stejně tak ale i sjezdovém DH-i. I-Drive je založen na vzájemné nezávislosti pohonu a odpružení. GT vysvětluje, že s pohybem zadního kola do zdvihu dochází k napnutí řetězu a tedy zpětné reakci na pohon. Tyto projevy odpružení při šlapání značka minimalizuje nezávislým pohybem středového pouzdra s klikami, které díky spojení táhlem s hlavním rámem zachovává střed stále ve stejné vzdálenosti

	FELT Compulsion Two	GT Force 2.0	HARO Xeon	MERIDA One-Five-0 800-D
rám				
materiál	Alu 6061	Alu 6061	Alu	Alu
vidlice	RockShox Pike 409 U-Turn	Fox Float R	Marzocchi 55R	RockShox Domain 302 U-Turn
zadní tlumič	Fox Float R	Fox Float RP2	Manitou Radium R	RockShox Monarch High Volume 3.3, LO
hlavové složení	integrované, CaneCreek	FSA Orbit	FSA Orbit	BB410 Neck
řazení				
řadicí mechanismus	Sram X-7 Trigger	Shimano Deore RapidFire Plus	Shimano Deore RapidFire Plus	Shimano LX RapidFire Plus
přesmykač	Shimano XT	Shimano Deore	Shimano Deore	Shimano LX
přehazovačka	Sram X-9	Shimano LX	Shimano LX	Shimano XT Shadow
kliky a převodníky	TruVativ Firex SX (44/32/22 zubů)	Shimano LX (44/32/22 zubů)	TruVativ Firex 3.0 (44/32/22 zubů)	Shimano LX (44/32/22 zubů)
pastorky	Sram PG950 (11-34 zubů)	Shimano HG50 (11-34 zubů)	Shimano LX (11-34 zubů)	Shimano HG50 (11-34 zubů)
kola				
náboje	Alu Disc 20mm/Shimano M525 Disc (P/Z)	Shimano LX Disc	Pivot Disc 20mm/Shimano M475 Disc (P/Z)	Shimano XT Disc Centerlock
rátky	WTB Dual Duty Disc	WTB Speed Disc	WTB Speed Disc	Alex Supra FRX Disc
pláště	Maxxis Ignitor (2,35")	Kenda Nevegal (2,35")	Kenda Nevegal (2,35")	Maxxis MaxxPro (2,35")
ostatní součástky				
brzdy	kotoučové, hydraulické Avid Juicy 5 (180/160 mm)	kotoučové, hydraulické Shimano LX (180/160 mm)	kotoučové, hydraulické Shimano M485 (180/160 mm)	kotoučové, hydraulické Shimano M485 (203/180 mm)
představec	Felt AM (60 mm)	Ritchey (100 mm)	TruVativ XR (90 mm)	XM Comp (80 mm)
řídítka	Felt AM (680 mm)	Ritchey Pro Rizer (660 mm)	TruVativ XR (650 mm)	XM Comp (620 mm)
sedlo	Felt	WTB Rocket V Comp	WTB Rocket V Comp	Fizi:k Zea:K
sedlovka	Felt (30,9 mm)	Ritchey Comp (30,8 mm)	TruVativ XR (30,9 mm)	XM Comp (31,6 mm)
pedály	-	nášlapné, Crank Brothers Acid	-	nášlapné, Shimano M505
ostatní				
zadní zdvih	145 mm	150 mm	160 mm	150 mm
přední zdvih	95-140 mm	140 mm	140 mm	115-160 mm
hmotnost	14,9 kg (17,5", bez pedálů)	14 kg (M - 18,5", bez pedálů)	16 kg (18", bez pedálů)	15,4 kg (M - 17", bez pedálů)
cena	52 990 Kč	55 999 Kč	59 990 Kč	55 490 Kč
	(vel. 17,5") a – 445 mm, b – 439 mm, c – 572 mm, d – 1095 mm, e – 73°, f – 69°	(vel. M) a – 468 mm, b – 431 mm, c – 585 mm, d – 1107 mm, e – 73°, f – 69°	(vel. 18") a – 460 mm, b – 425 mm, c – 620 mm, d – 1121 mm, e – 73°, f – 70°	(vel. 17") a – 432 mm, b – 435 mm, c – 580 mm, d – 1108 mm, e – 68°, f – 69°



Legenda geometrie:
 a – délka sedlové trubky, b – délka zadní stavby,
 c – délka horní trubky (efektivní), d – rozvor,
 e – úhel sedlové trubky, f – úhel hlavové trubky



pro

hbitá ovladatelnost, povedené odpružení rámu, vidlice RockShox Pike – ukazuje, proč vinutá pružina není mrtvá

proti

sedlo nabízející jen jednu pozici posedu, při seřizování poněkud hůře dosažitelný třmen zadní brzdy

Felt Compulsion Two

„Co to tam máš za stojánek?“ Tak to byl jen jeden z dotazů při vyjíždce – červené vyrovnávací ramínko svítí v rámu a přitahuje zájem. Pochopitelně tedy, že u Feltu se pozornost soustředila především na zadní pérování. Inu – nic! Zkrátka a dobře, Compulsion jede velmi ochotně vpřed, přitom je jízda velice pohodlná. Tlumič se prakticky nepohne, důležitější však je jistota, čili tvrdost, záběru. A to i v neprudších šplzích na malý převodník. Rám přitom sezobne i přejetý kořen, a to bez jakékoliv nežádoucí reakce na pedálech. Tu a tam se zdálo, jakoby působení stavby tahem řetězu proti pérování nebylo zcela neutrální, sporadičnost takových momentů však sama nejlépe ukazuje, jak podružný by tento jev i při eventuální existenci byl.

V opačném směru kopce, tedy ve sjezdech, ale rovněž při brouzdání pěšinami náhorních plošin Felt nabídl přešlel komfortu. V malé rychlosti je pérování pozorné, v té vyšší pak lineárně využívá celou kapacitu. Kořeny i kameny mizí v útrokách systému spolehlivě, dopady skoků jsou hladce utlumeny. Při brzdění pak, světe div se, zadní stavba – ačkoliv nezaměstnává tzv. Horst Link – stále znatelně pracuje jak na skalkách, tak mezi kamením a, alespoň co jezdec je s to rozpoznat, funguje bez rušení dále.

S linearitou odpružení rámu dobře koresponduje charakteristika kroku vidlice. 140 mm Píku dává poznat základ ve vinuté pružině především ve druhé polovině zdvihu. Ten je maximálně využit, přitom bez jakýchkoliv negativních vlivů při šlapání, byť i vstoje. A to – pro dosažení harmonie se zadní stavbou – nebylo tlumení komprese Motion Control jakkoliv využito.

20mm osa Maxle dává vidlici výtečnou tuhost a jistě i podporuje maximální účinnost funkce. Rám sice není při ostrém točení v rychlosti nejtužší, rozhodně ale není ani v tomto směru třeba připomínek. Felt je stavbou dostatečně kompaktní, nízký rám pak v kombinaci se svižnou geometrií slalomuje mezi stromy s lehkostí Ingemara Stenmarka. Ze strany na stranu, podpořen ostrým, přitom kompaktním dezénem již nejednou námi vychvalovaných Maxxisů Ignitor a ve spolupráci s citlivým odpružením, výborně tvarovanými řídítky a do prstů skvělými brzdami Avid, Compulsion je výtečným bikem pro klikaté pěšiny lesů. Tady je jeho živel. Ne snad, že by v otevřené krajině a rychlosti sjezdů ztrácel, ale kratší rozvor a strmější úhel vidlice tu – stejně jako v trialových padácích – nehrají Feltu tolik do karet jako mezi lesním porostem.

Velikost Medium (17,5") přináší po přeseďnutí z většiny kol překvapení kratším posedem. Ale jde jen o nezvyk – bike se skrz povedené gripy jistě vede a dokonce ani při výjezdu není jakýchkoliv připomínek, naopak jezdec přesně rozvrhuje zatížení kol a napomáhá tak záběru ostrých Maxxisů. Jen by asi v kokpitu leckdo pro technický biking vyměnil sedlo Felt za jiný, komfortnější model s bohatší nabídkou možností poposednutí si na špičku ve výjezdu.

Takřka jen pod čarou: v průběhu testu jsme si všimli dvou detailů rámu. Jednak spodní vedení lanka přehazovačky je náchylnější na znečištění bovdenou, což se projeví v tužším chodu systému po kratším čase, než je obvyklé. A potom zadní brzda na spodním rameni stavby neposkytuje příliš prostoru pro imbusový klíč a tedy i snadnost nastavení.



Červené táhlo Equalink vyrovnává pohyby dolního a horního ramene a tak neutralizuje vzájemnou pozici pohonu a odpružení.

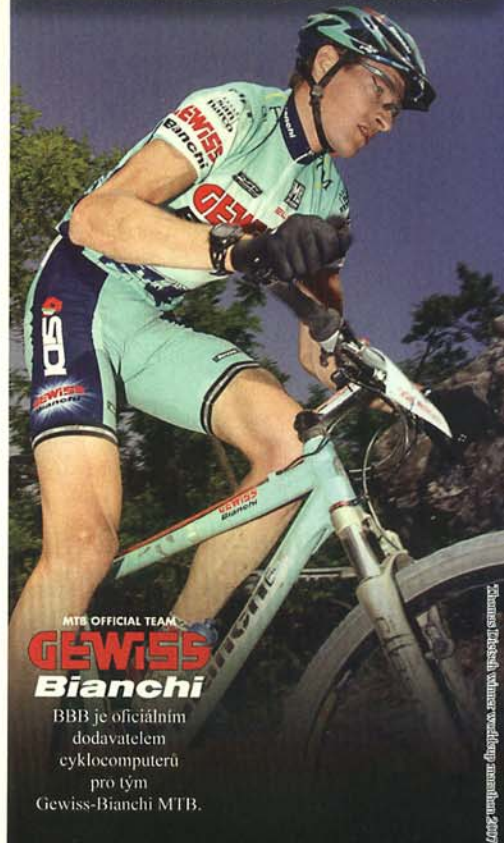


Facade není špatné sedlo, pasuje však spíše na závodní XC bike než na terénní pásák.



Zadní brzda, ač bez asistence Horst Linku a na spodním rameni, nebrání pérování v akci ani při ostrém stisku.

JAK JSTE RYCHLÝ?



MTB OFFICIAL TEAM
GEWISS
Bianchi

BBB je oficiálním
dodavatelem
cyklocomputerů
pro tým
Gewiss-Bianchi MTB.

BBB CYKLOCOMPUTERY

- :: Snadno čitelný velký displej.
- :: Jednoduchá obsluha jedním tlačítkem.
- :: Cyklocomputer může být namontován na řídítka nebo představec.
- :: Voděodolné tělo.
- :: Velmi odolná a pevná kabeláž (drátové modely).
- :: Magnet je možné namontovat na klasické i ploché špice.
- :: Baterie je součástí balení.
- :: K dostání v černé nebo stříbrné barvě. Chromová barva k dostání u modelů BCP-03, BCP-04C a BCP-13W.



BCP-12W DASHBOARD
WIRELESS :: 11 funkcí
985,- Kč

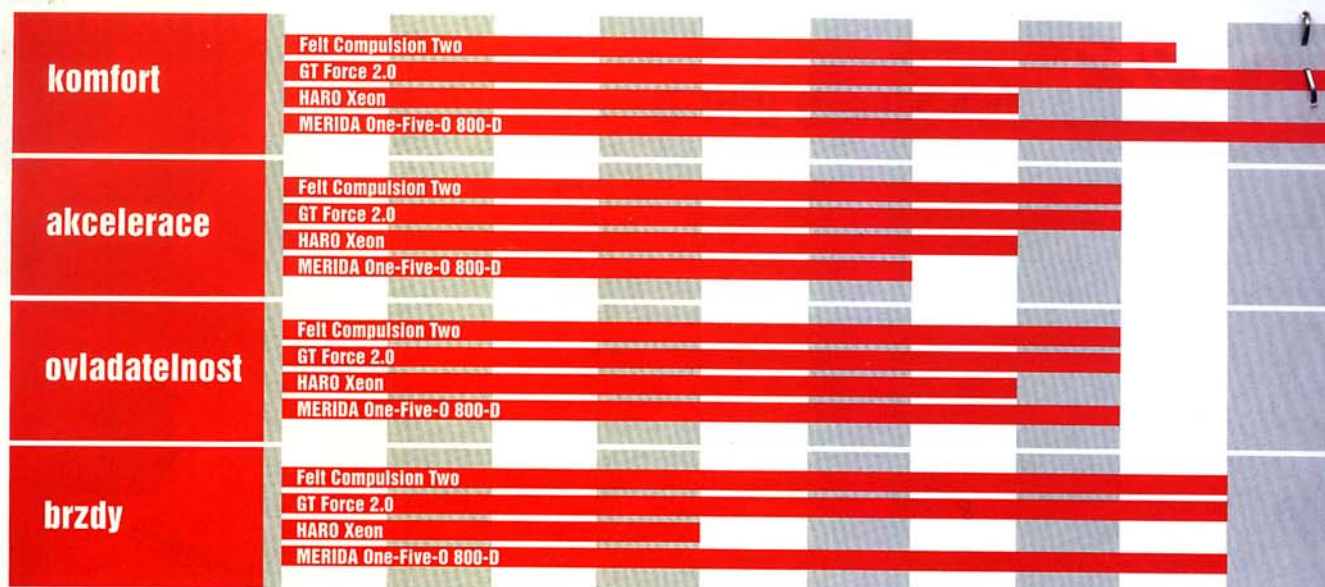


BCP-13W DASHBOARD
WIRELESS :: 15 funkcí
1090,- Kč



WWW.BBBPARTS.COM

Pro více informací kontaktujte dovozce:
CZ: www.jmctrading.cz tel: 583 431 293
SK: www.skprofibike.sk tel: 484 151 001



Legenda k hodnocení kol

akcelerace – schopnost zrychlovat, reakce na silové záběry do pedálů **komfort** – schopnost kola jako celku (zahrnuta je jak vidlice, tak zadní stavba, kola, sedlo) zpracovávat vibrace a rázy od terénu **ovladatelnost** – suma pilotního umu kola **brzdy** – maximální výkon, kvalita ovládnání a tvar páky

Oč běží

U celodpružených kol všech kategorií se při posuzování sledují tázají kritéria, byť jejich důležitost může mít jiné pořadí. Jde o účinnost pérování, jeho vztah k pohonu a brzdám a pak tuhost stavby v bočním směru. Jistě, do komfortu jízdy v celkovém hodnocení promlouvá i objem pláštěů, sedlo nebo gripy, stejně jako tuhost celku do boku ovlivní například výplety a schopnost zrychlovat celková hmotnost, vlastnosti kol či směs a vzorek pneumatik. Vcelku jistě lze ale i tak určit konkrétní vlastnosti pérování.

Zjednodušeně jde při hodnocení systémů o to, jak účinně péroují a SOUČASNĚ jak efektivně je přenos síly pohonu. To je alfa a omega. Do děje promlouvají rovněž faktory jako aktivita při brzdění či šlapání ve výjezdech, avšak ty nejsou většinou tolik znát a projeví se spíš v celkové spokojenosti s jízdou. A pak při 130 či 150 mm zdvihu a dnešním trendu alespoň minimálního tlumení komprese jsou hůře detekovatelné.

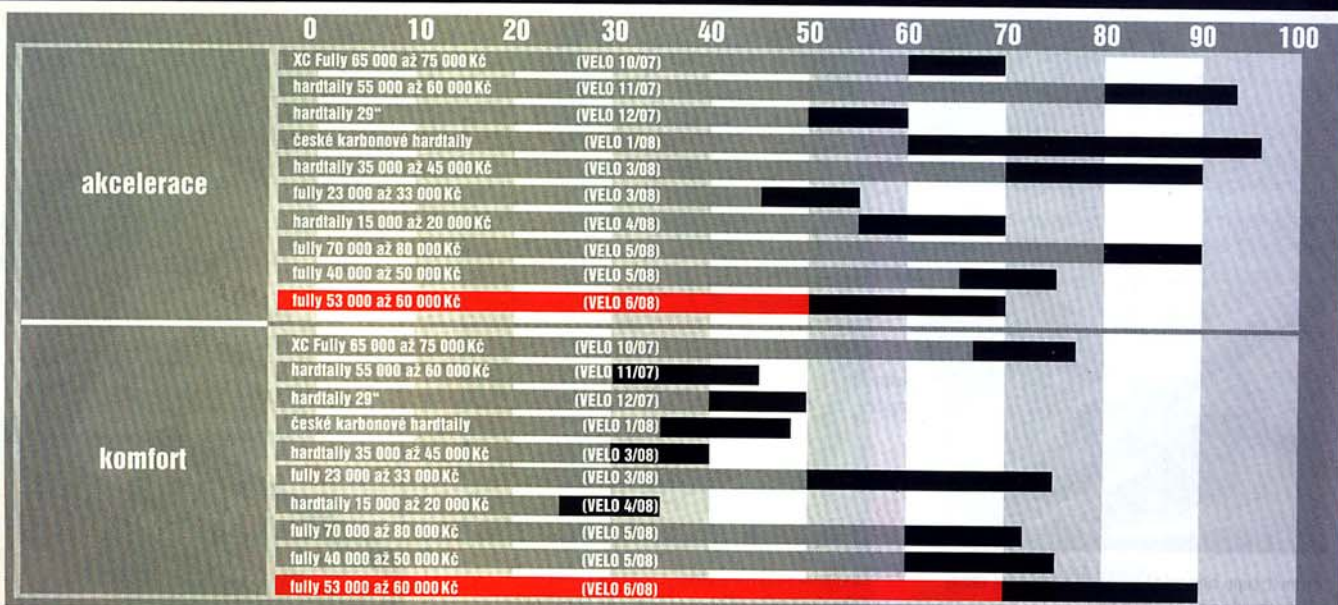
Těmito kritérii jsme poměřovali rovněž testovanou skupinu a posvětili jsme si také na to, jak jednotliví výrobci drží slovo, tj. jak dostali oněm marketingovým prohlášením. A jak že si tedy vedl tento kvartet? Firmy GT a Felt vlastně do písmenka naplnily tvrzení svých obchodních odděle-

ní o účinnosti pérování. Vyzkazyvaly podobnou charakteristiku ve smyslu vysokého komfortu jízdy při zachování maximální efektivity šlapání. GT sice je stabilnější a Felt zase mrštnější, oba biky jsou ale optimální pro jakýkoliv terén, dovádění nebo turistiku křížem krážem krajem, po polích, lesích i loukách.

Haro nemá s celodenní túrou obtíž, ale jde-li v jejím rámci převážně o technické ježdění, výská nadšením. Felt i GT je sice možná leckde předjedou na kořenité pěšině, avšak jakmile jde o skoky a lehčí freeride, Haro mizí z dohledu. Hodně ostré jízdě odpovídá také přece jen tvrdší charakter jeho pérování zkraje zdvihu. Nutno však říci, že stejně jako předchozí dva biky, ani Xeon ztlačně nerezignuje na pérování při brzdění a tedy i on svým výkonem v terénu vcelku věrně odpovídá slibovanému.

Podobně jako Haro si stojí i Merida. Jakkoliv jí delší jízda není proti srsti, dražší model 3000 Disc, testovaný takřka paralelně pro sesterský časopis MTB FreeRide, je díky nižší hmotnosti (a zřejmě především rychlejší kolům) výrazně hbitější – až šokující. Zde tolik nejasáme nad dynamikou jízdy. Osmistovka ale kopec vyjede ve svém tempu s přehledem. Jinak má ale schopnostmi v nejtěžším terénu blízko k Haru, jen s tím, že její odpružení je citlivější, aktivnější a její ovladatelnost výrazně mrštnější.

Absolutní hodnocení skupiny testovaných kol



Absolutní bodové hodnocení porovnává celé testované skupiny mezi sebou v rozsahu 0 – 100 bodů, kde nula je nejhorší možný výsledek a 100 nejvyšší možný bodový zisk. Pro přirovnání: u akcelerace 100 bodů teoreticky znamená lehoučké závodní bike v nejlepší výbavě, nula bodů pak velmi těžký sjezdový nebo freeridový speciál. U komfortu je pak situace v podstatě přesně obrácená.