

# Pro rychlost bez bolesti

Výběr kola pro dlouhodobý test u mne byl s ohledem na mé zapojení do letošního tréninkového seriálu Vela jasný – hardtail jako vhodný tréninkový nástroj v mé garáži chyběl. A když pevné kolo na XC, tak 29". S ohledem na požadovanou dostupnost raději hliníkový rám s lepším osazením než dostupný karbonový model s horší výbavou. S ježděním ale roste chuť, a tak jsem se záhy začal rozhlížet, jak bych kolo vylepšil.



Není to můj rozmar, je to vlastně standardní příběh. Člověk má na začátku určitý obnos peněz a mimo jiné právě podle něj vybírá nové kolo, pak si ho pořídí. A po nějakém čase si našetří další peníze a začne mít roupy. Anebo během prvních kilometrů zjistí, že mu nějaký díl nevyhovuje tak, jak si představoval. Tento „proces“ jsme plánovali napodobit už na začátku dlouhodobého testu.

## Jasná cesta k pohodlí

Při vylepšování testovaného biku jsem se zaměřil na dvě oblasti. Komfort a rychlost. Hliníkový rám Feltu není tvrdý, ale je hliníkový, větší práci trubek by od obyčejného hliníkového rámu bez zploštění zadní stavby při zachování potřebné tuhosti mohl chtít snad jen neznalý laik. Cestu k porci komfortu navíc jsem si našel skrze redukci Shaman Racing a následně užší sériové dodávanou a navrch karbonovou sedlovku Pells CR2. Sedlová trubka Feltu má vnitřní průměr 30,9mm, výše zmíněná sedlovka se vyrábí v průměru 31,6mm a hlavně 27,2mm. Ten mne zajímal, užší průměr má příznivý vliv na akceschopnost sedlovky. Poměr výkon/cena je v případě této sedlovky



### MINITEST

#### sedlovka Pells CR2

Sedlovka Pells CR2 kombinuje hned tři materiály. Hlava s ofsetem 12mm je z hliníkové slitiny, přičtíme dva ocelové šrouby a hlavně uhlíková vlákna těla dlouhého 317mm. Hmotnost celku se rovná 234g, cena 990Kč je příznivá. Kromě námi testovaného průměru 27,2mm se prodává i verze delší (400mm) v průměru 31,6mm. Měrka na zadní straně sedlovky slouží k přesnému doladění výšky. Sedlovka držela pozici sedla velmi jistě, po prudkém dosezení se nestalo, že by se sedlo sklopilo. Hlavice nijak nevrzala ani po delším provozu. Přínos sedlovky malého průměru byl velmi citelný, při zatížení viditelně pracovala v předozadním směru, nepřenesla se přes ni žádná ostrá rána, příjemně tlumila i cestu dlážděnou kostkami.

- + citelná práce pro komfort, nízká hmotnost, výborný poměr ceny a výkonu
- omezený výběr průměrů



tů má zásadní vliv na akceleraci, snadnost zrychlení, vlastně i celkový pocit z jízdy – pláště, duše, ráfky hrají zásadní roli, dráty, kotouč a náboj jsou druhořadé. Prsty v tom má fyzika. Zjednodušeně čím těžší jsou kola na obvodu, tím hůře akcelerují. A tak jsem se pustil do odlehčování. Nejprve jsem vytvořil startovní pozici, zvážil původní kola bez pláští, duší, kotoučů, kazety a upínáků. Dostal jsem se na 980g u předního a 1165g u zadního kola. Podobně odstrojená kola XLC WS-M04 Pro SL 29" váží ale už jen 760 a 920g. Někomu to může připadat málo, v realu je to ale rozdíl třídy, což potvrdily i testovací kilometry.

Další krok, který se přímo nabízel vzhledem k nainstalované bezdušové pásce, bylo její plné využití. Ke kolům jsou dodávány nejen rychloupínáky, ale i bezdušové ventilk, stačí tedy nalít trochu tmelu a vyrazit na první vyjížďku. Na Feltu jsem ale narazil na problém, protože pláště Schwalbe Rapid Rob Performance nejsou přímo určeny pro bezdušový systém. Zkusil jsem je, nebylo to ale stoprocentní a nelze takové hrátky obecně doporučit – tmel a vzduch pronikal bokem ven, životnost tlaku v takovém setu se pohybovala v řádech několika málo ho-

na vynikající úrovni a ještě ubýlo pár gramů, to já rád! Za nevelkou investici jsem citelně navýšil pohodlí.

## Pokus s předem známým výsledkem

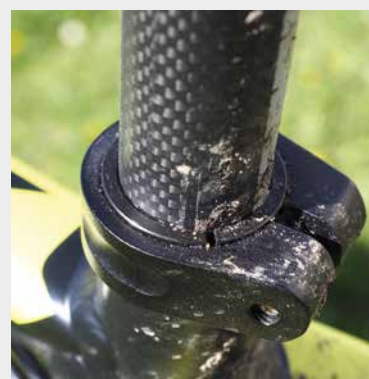
Právě gramy jsou to, o co jsem bojoval v případě kol. Hmotnost rotujících komponent

### MINITEST

#### redukce sedlovky Shaman Racing Reductor

Ačkoli se situace s průměrem sedlových trubek a sedlovek stabilizovala, stále je jich hodně a tudíž jsou praktické různé redukce. My jsme pro test vybrali provedení 30,9/27,2mm z hliníkové slitiny 6061 s povrchovou úpravou. Měří 100mm, váží 42g a přijde na 290Kč. Shaman Racing samozřejmě nabízí více variant. Nasazení adaptéru je snadné, jeho délka je dostatečná, odpovídá minimálnímu nutnému zasunutí sedlovky u rámu. Není třeba se obávat propadnutí adaptéru do rámu, na okraji má milimetrový přesah, který nebrání užití sedlové objímky. Sevření sedlovky napomáhá 37mm výřez v adaptéru. Sedlovku lze snadno zasunout, přesto nemá tendenci sklouzávat níže. Těžko hodnotit jinak než pozitivně.

- + precizní zpracování, dostatečná délka
- nenalezeno



din. Proto jsem začal uvažovat i o jiných pláštích.

Tak či onak, mám nyní v rukou kolo v ceně 26 990Kč a zapletená kola za zhruba 14 820Kč (jejich test přineseme v příštím vydání). Výsledek je takový, že kolo jelo lépe než konkurence ve stejné celkové hodnotě, což mne překvapilo, takže jsem nakonec upustil od hodnocení, že to je „samozřejmě nesmyslná investice“. Akcelerace by i v cenové kategorii biků okolo 40 000 korun byla hvězdná. Za sebe říkám, že jsou to nejlépe investované peníze do oživení kola, právě lehká zapletená kola dokážou i z průměrného modelu udělat nečekaně rychlý kus se schopností porážet konkurenci. Samozřejmě kolo s danou cenou by mělo snad lepší brzdy a schopnější odpružení, ba i lehčí samotný rám, to popřít nelze. Ona ovšem moje cesta byla spíše z kategorie extrémních – mnohem efektivnější by bylo vyměnit pouze ráfky a pláště, zachovat náboje a dráty. Cena zásahu by se velmi citelně snížila a přínos by byl podobný.

## Kam zmizely gramy?

Ačkoli jsme ani jedna kola nerozebírali, není těžké ukázat na nejčastější nositele přehnané hmotnosti. Začneme od nábojů, přestože hrají zanedbatelnou roli při snaze zrychlit, stále jde o komponent, který musíme uvést v pohyb vpřed. Průměrná hmotnost dostupnějšího náboje se pohybuje běžně okolo 300 a 500g (přední a zadní), hmotnost novějších a vyšších řad už bývá dost vyrovnaná okolo 180 a 330g, a lze jít i níže, ke 100 a 200g, pokud vaše peněženka přetéká bankovkami. Nejde jen o množství odřezovaného materiálu, ale i o materiál samotný, typ slitiny, případně užití karbonu, záleží, zda máte těžký ocelový unašeč kazety proti výrazně lehčí hliníkové slitině s tvrdou povrchovou úpravou.

Druhým bodem jsou dráty. Originální kola mají neztenčené 2mm „špice“, zapletená kola XLC používají dráty Sapim D-Light ztenčené ve své střední části ze 2mm na 1,65mm. Výrobce tvrdí, že 64 kusů

v délce 260mm váží 307g, zatímco ty neztenčené při stejné délce 431g. A to ty ztenčené mají výrazně větší pevnost v tahu.

Hlavní roli ale hraje ráfek, který je dílem kompromisu, protože s přibývajícím šířím pro stabilitu pláště i podporu jeho jízdních vlastností roste i hmotnost, a pokud byste ji chtěli snížit, hodně si připlatíte, rozdíl se počítají v tisících, a to případně lze sáhnout i po ještě dražším karbonu. Problém je i to, že extra lehký ráfek zase může mít problém s tuhostí. Výběr se vyplatí nepodcenit.

Jestli vám v zapletené sestavě něco chybí, byli jste pozorní. Niple. Ty už se rotační hmotnosti týkají velmi a i přes ně může vést cesta ke zlepšení odpichu i ovladatelnosti biku. Pro ilustraci 32 mosazných váží 31g a 32 hliníkových 12g – vycházeli jsme z údajů stejné značky. K hliníkovým niplům se ale váží drobné servisní problémy, o nichž je dobré také vědět.

Text a foto: Petr Štuka

## Dlouhodobý test Feltu Nine 50 průběžně

Možná jste zaregistrovali, že mnoho fotek s Felttem se na Facebook nedostalo, jak jsme slíbili. Důvod je prostý. Tma, ve které jsem jezdil. Kolo jsem trápil zejména cestou z práce domů, v rámci tréninku, a to ve chvílích, kdy už jsem měl válců plné zuby. Musím uznat, že mi posed perfektně sedl, stejně tak úchop mi zcela vyhovuje. Geometrii stále hodnotím jako excelentní. Kolo se chová předvídatelně, ostatně z dobrého standardu nijak nevybočuje. Mé snahy o vylepšení směřovaly i na vidlici, ale jelikož je krk vidlice RockShox XC30 rovný a stejně tak i hlava rámu, jen těžko se vybírá lepší. Stávající model je zpočátku příjemně komfortní a rozdává milimetry zdvihu, kdykoli dostane šanci, ale běda, když dojde na jejich „přepečítávání“. Vymáčkout z ní celý zdvih je nad lidský úkol. Řazení funguje výborně, tři převodníky jsou vzhledem ke kategorii kola bez výčitek. To brzdám ze dna nabídky Shimana chybí k plné spokojenosti trochu výkonu. Jedinou šancí na zlepšení, bude-li žádáno, je použít větší kotouče a destičky s organickou směsí. Kladně hodnotím i sedlo WTB Silverado Comp.



## Cykloturistika 3/2016 již v prodeji

### Téma

- Svět cyklistického osvětlení

### Zahraníční destinace

- Francouzský Valberg – obklopen červenými skalami
- Bosna a Hercegovina – země smutku i naděje

### České regiony

- Svatojánská noc, ve stopě předchůdce – události, výletní místa
- Cyklotoulky za zdravím – Lázně Mšené, Klášterec nad Ohří, Františkovy Lázně
- Kolem vlasti od Orlice k Metuji

### Test kol

- TM Spark 3.0 jako hbitá jiskra

### Z historie

- Mountainbiková zlatá „devadesátá“
- Komiks v zahraničních cyklistických časopisech

### Rozhovory

- Mapa, co dokáže najít pohodlnou cestu

PŘEDPLATNÉ KDYKOLIV A NA LIBOVOLNÝ POČET VYDÁNÍ

[www.Cykloturistika.cz/predplatne](http://www.Cykloturistika.cz/predplatne)