



Terénní linky

Zkonstruovat celoodpružené kolo, které by jezdcí nabídlo přemíru komfortu a přitom ho neokrádalo o drahocenné síly při šlapání, se snaží snad každá značka. My jsme si do testu přizvali dvě řešení, která se nespolehají jen na chytrou práci tlumičů, ale jdou na to ještě cestou přes linky – Magic Link v podání Kony a Equilink Feltu.

Letmý pohled na oba rámy evokuje myšlenku – že by platilo čím víc čepů, tím lepší funkce? A dále – jak to asi bude se životností tolika otočných uložení? Oba výrobci samozřejmě obhajují složitost svých zavěšení snovými funkcemi. Vezměme to tedy popořadě a podrobně.

Magic link Kony zaměstnává při jízdě v sedle nepříliš rozbítený terénem v podstatě pouze primární (vzduchový) tlumič. Jeho malý zdvih řuku v ruce se zadní stavbou umístěnou letmo na vahadle, která se tahem řetězu „znehybňuje“, by tak měly zajistit pramalé reakce na šlapání. Při velkých rázech pak ke slovu přichází sekundární pružinový tlumič, jímž se navyšuje zdvih o 50%. Oba tlumiče pracují v sérii, přičemž druhý z nich je nejvíce aktivní až v druhé části kroku stavby. K tomu všemu se ještě pomalu pokládá celá geometrie, prodlužuje zadní stavba, a tak se v hloubi kroku ještě zlepšují sjezdové vlastnosti kola. Nic jednoduchého.



Felt pak sází na vahadélko přidané ke klasickému čtyřčepovému systému. Spojeno je táhlem s hlavním vahadlem a zajišťuje prodlužování zadní stavby v průběhu zdvihu. To přispívá k lepší trajektorii zadního kola při pružení, zároveň je tahem řetězu docíleno jistého ochrnutí celé zadní stavby, a tedy snazšího pohybu vpřed. Felt dále slibuje eliminaci nežádoucích sil a negativních projevů obvyklých u různě pojatých zavěšení zadního kola. A to vše právě díky specifické konstrukci s jedním ramínkem a táhlem navíc.

Aby nebylo rozdílů málo, rozhodli jsme se porovnat kola z různých cenových hladin. Cenový odstup testovaných kol je třicet tisíc korun, z pohledu osazení je na tom Felt Virtue o stupeň hůře. Rozdíl v hmotnosti mluví logicky ve prospěch Kony, a to o 1360 g, z toho celých 740 g připadá na lehkší kola, tedy sestavu komponentů, na které v tomto ohledu velmi záleží.

Felt Virtue Comp

Rám modelu Virtue je svařen z hydroformovaných trubek. Jeho provedení působí velmi precizně, celkový dojem ještě umocňuje absolutní sjednocení designu rámu a komponentů. Komponentové osazení je vzhledem k ceně nadmíru vyvážené a nemá slabá místa. Snad jen jedinci toužící po desetistupňovém řazení budou zklamáni. Tím bude sada Deore disponovat až příští rok.

Po usednutí za řídítka Feltu dostanete okamžitě informaci o tom, že Virtue vnese do vašich výježdů notný kus zábavy. Posed je kratší a spolu s volnějším úhlem přední vidlice a ne úplně dlouhým rozvorem dělá z tohoto kola dobrého partáka na hravé cesty plné pokažitelských přírodních



překážek. Šířka řídítek 660 mm není málo, dva centimetry navíc by však u trail biku nebyly na škodu.

Jakmile se Virtue ocitl na úzkých pěšinkách plných kořenů, oblých kamenů a zatáček, začal ukazovat, jaká krev mu koluje v žilách. Charakter tohoto stroje je k dovádění v terénu vyšlechtěn dokonale. Řízení se projevilo jako velmi hravé, kolo na slovo poslouchalo v každé zatáčce. Kratší posed neustále nabádal k pobytu ve vzduchu, tu si přeskočit kořen, támhle se skočit z kamene – Felt nebyl nikdy proti, naopak.

Pružení nám terénní radovánky také nekazilo. Stodvacetimilimetrový Recon byl, jak jsme již zvyklí, slušně citlivý, jeho chod ve své hloubce příkladně tuhl. Jen kompresní tlumení by mohlo být menší, na dno zdvihu této vidlice se jen tak nepodíváte. V opravdu náročném terénu chyběla vidlici pevná osa, přední kolo si tak občas hledalo cestu nezávisle na vůli rukou. Zavěšení Equilink se předvedlo velmi citlivými reakcemi na malé nerovnosti a nezdolnou ochotou spolykat vše, co se mu postavilo do cesty, a to v jakékoli rychlosti. Pružení ke svému konci nijak výrazně netuhyne a výlety na kraj jeho zdvihu nejsou ničím neobvyklým. Tvrdého dořazu jsme se však nikdy nedočkali.

Při jízdě do kopce na malý převodník se projevil neduh v podobě tahání řetězu za kliky, při přehození na prostřední převodník je již tento jev méně znatelný. Akcelerace Virtue je poměrně slušná, chuť k rychlejší jízdě vám určitě nevezme.

Komponentové osazení pojaté v trendu německých značek poslední doby vyznává čistotu jedné sady pohonu, zde je to Shimano Deore. To se před-

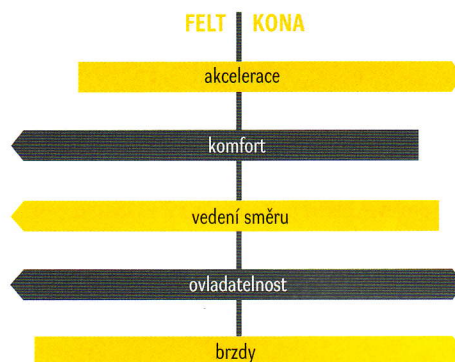
vedlo uspokojivou funkcí všech svých komponentů, za nejbližší vyšší sadou SLX příliš nezaostává. V dobrém světle se ukázaly i díly s logem Felt, ať se již jednalo o ne zrovna nejširší, přesto dobře pracující pláště či pohodlné sedlo.

Kona 2+2

Také Kona je po designové stránce jedním z nejpovedenějších kol letošní sezony. Její rám je tvořen nepřilíh rozšířenou hliníkovou slitinou s příměsí skandia. Kona má osobitý přístup ke stříhu geometrie a komponentovému osazení. Přestože se zdvihově jedná o XC model, působí spíše jako trail bike. Ani u Kony nedostanete za své peníze poddimenzovanou výbavu. Složitost rámu a jeho netradiční materiál je ve srovnání s konkurencí z pohledu komponentů co do kvality trochu znát, nejedná se ale o nic zásadního.

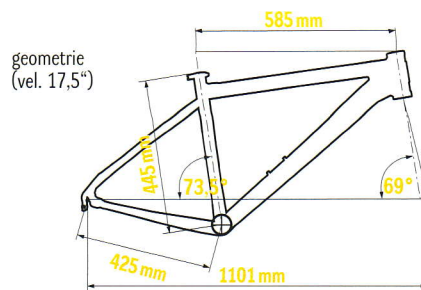
Model 2+2 vás před první vyjíždkou nutně zaměstná nastavením. Není třeba se ho ale obávat, jedná se o relativně snadný proces o třech krocích. Nejprve nastavíte třetinové zanoření vzduchového tlumiče, poté se rozhodnete, zda chcete tvrdší či komfortnější druhou půli zdvihu, a podle toho umístíte sekundární tlumič do jedné ze dvou možných pozic. Pak již jen nastavíte správné předpětí tak, aby se po zatížení vahou jezdce stlačil maximálně o tři milimetry. A hurá do terénu!

Kona zřejmě zachytila nějaký výprodej sedlovek s přímým zámekem. Bike 2+2 je tak již druhým testovaným modelem, kde putuje sedlo nadoraz dozadu, aby byly zachovány dobré parametry pozice jezdce. Poté si již můžeme užívat poměrně univerzálně stříženého posedu, který je nakloněn spíše jízdě zábavné než zběsilému šlapání s cílem co největšího počtu najetých



Felt Virtue Comp

ráh ► hliníková slitina 7005, hydroforming vidlice ► RockShox Recon TK SoloAir, kuželový sloupek
tlumič ► RockShox Ario R řazení/přehazovačka/přesmykač ► Shimano Deore (3x9)
kliky a převodníky ► Shimano M590 (44/32/22 zubů) kazeta ► Sram PG-950, 11–32 zubů kola (náboje/
ráfky) ► Shimano M435/WTB SX-24 pláště (P/Z) ► Felt TAR (2,1") brzdy (průměr P/Z disku) ► hydraulické,
kotoučové Shimano M445 (180/160 mm) zdvih (P/Z) ► 120/120 mm, nebo 130 mm hmotnost ► 13,80 kg
(vel. 17,5", bez pedálů) hmotnost kol (P/Z) ► 1920/2500 g řídítka/představec ► 660/90 mm cena ► 41 990 Kč



Proč to dělat jednoduše, když to jde složitě

Tuto poznámku si po konci testu zkrátka odpustit nemůžeme. Oba stroje si vedly skutečně dobře, zároveň se však nedá říci, že bychom nenalezli mouchy ukryté v jejich zadní části.

Pružení Feltu nabídlo přesně to, co od pružení na kole se 120mm zdvihem očekáváte, tedy citlivost, schopnost zahlazovat velké nerovnosti a přitom slušnou odezvu na šlapání. Ovšem ono tahání za řetěz při stoupání na malý převodník znamená body dolů. Jako celek je pak Virtue předurčen pro jezdce, pro něž sjezd či kořen přes cestu neznámají jen překážku k dosažení lepšího času na svém oblíbeném okruhu.

Magická Kona 2+2 si složitost svého systému v našich očích obhájí jen těžko. Pomineme-li složitější nastavení, musíme zpochybnit především nutnost použití takto složitěho řešení zavěšení zadního kola u stroje s pouhými 100 mm zdvihem. U 150mm modelů budiž, nízkozdvihový XC stroj si však navýsost vystačí s chytrým tlumičem. Jednodušší systém by přinesl i úsporu hmotnosti a snížení úrovně servisních nároků. A že bychom ve sjezdech nějak zásadně jásali z „přepínání“ geometrie, se říci nedá, to spíše neutlumená vinutá pružina naše pozadí rozhýbávala s větším zrychlením, než by bylo záhodno. Přeneseme-li se přes tyto rozpaky, pak musíme Konu 2+2 pochválit za výborně stříženou geometrii, bezchybně pracující komponenty a svižný projev, který bude sedět jak závodníkům, tak zastáncům nezávodní, svižné a přitom komfortní jízdy.

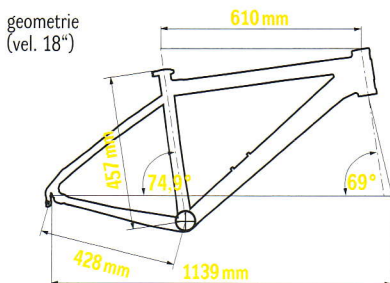
Text a foto: Jaroslav Novák

kilometrů. A k užívání si každého metru v terénu vybízí i geometrie kola a jeho celkový projev – 2+2 je poslušné, hravé a zábavné.

Ptáte se, jak v terénu čaroval Magic Link? Při jízdě vsedě při frekvenčním šlapání o něm téměř nevíte, po zapnutí ProPedalu se pak již pružení skoro nehne. A tak opět necháváme ProPedal vypnutý a užíváme si slušné citlivosti odpružení. To navíc není vykoupeno přehnanou reakcí pružení na šlapání, proto bylo nabírání rychlosti na 2+2 snadné, a to jak v sedle, tak i mimo něj. Slušná akcelerace byla podpořena i lehkými koly. Rychlostním ambicím tak nestojí nic v cestě.

Pokud vsedě přejíždíte větší nerovnost, je ochota zadního pružení polhltit překážku ukázková. Při větším zapojení pružinového tlumiče se však již projeví absence jeho útlumu a tento se z hloubi zdvihu vrací plnou rychlostí – nejvíce je to znát při agresivním sjezdování ze sedla. O následcích se není třeba dlouze rozepisovat. Zadní pružení svého konce dosahuje až příliš snadno a jezdce o tom citelně informuje. Navíc i odskok tlumiče Fox byl továrně přednastaven na nejnižší ze tří možných úrovní, takže i po nastavení maximální možné míry útlumu odskoku se tlumič pod 80kg jezdce vracel poměrně rychle.

Komponenty Sramu, RockShoxu a Shimana pracovaly ve zdařilé symbióze a jezdci vždy poskytovaly dostatek jistoty. A že má některý bike této cenové úrovně přehazovačku, sedlovku či brzdy vyšší úrovně? My jsme si během jízdy nestěžovali. Jen celková váha kola by mohla být ještě o pár deka nižší.



Kona 2+2

ráh ► hliníková slitina 7005 s příměsí skandia vidlice ► RockShox Reba RL, kuželový sloupek
tlumič ► Fox Float RP2 řazení/přehazovačka/přesmykač ► Shimano SLX (3x10)/XT/SLX
kliky a převodníky ► Shimano SLX (42/32/24 zubů) kazeta ► Shimano SLX, 11–34 zubů
zapletená kola ► Easton EA70 XC pláště (P/Z) ► Maxxis Aspen kevlar (2,1")
brzdy (průměr P/Z disku) ► hydraulické, kotoučové Avid Elixir 5 (185/160 mm)
zdvih (P/Z) ► 100/100 mm hmotnost ► 12,44 kg (vel. 18", bez pedálů) hmotnost kol ► (P/Z) 1600/2080 g
řídítka/představec ► 710/90 mm cena ► 71 740 Kč