



# Hvězdné pevňáky

V následujícím testu jdeme vstříc těm bikerům, které už nebaví neustále vylepšovat své kolo a chtějí si rovnou pořídit to nejlepší. Svezli jsme se na dvou špičkových pevných devětadvacítkách od Superioru a Krossu, na top modelech české a polské značky.

Pod pojmem nejlepší si ale každý představí něco jiného a stejně tomu bylo i v případě testovaných kol. Jeden výrobce nasadil na svůj top model nejvyšší sadu od Shimana, druhý od Sramu. Rozdílné jsou i představy o délkách, naopak úhly se téměř neliší. Jde o roky prověřená čísla, která zajistí perfektní ovladatelnost a posed na místě, kde být má. Jaké další rozdíly najdeme?

## Kross Level B+

Kross je jednou z nejvýznamnějších značek na polském trhu a aktuálně vstupuje i na trh český. Firma vznikla v roce 1990 v Polsku ve městě Przasnysz, produkovala kola různého zaměření pro jiné značky, až s odstupem času se zde pustili i do vlastního projektu. Čtyři výrobní linky vychrlí ročně na 180 000 kol. Jméno dělá Krossu

i značná část polské reprezentace, nově i světová závodnická esá jako Fabian Giger či stálice Maja Wloszczowska. Od roku 2013 se firma soustředí i na zahraniční trhy, celkem figuruje již ve 43 zemích.

Pro premiéru Krossu v našich testech jsme si vyžádali model Level B+, který je přehlídkou karbonových dílů. Když začneme odpředu, máme zde karbonový set EC90

od Eastonu, konkrétně 720mm říditka sevržená v 110mm představci, který na opačné straně objímá karbonový krk vidlice RockShox RS-1. Ta je sama o sobě dost zajímavá, uvnitř pruží vzduch, tlumí vzduchotěsná patrona Accelerator, ze které vede hydraulické zamykání na říditka. Vidlice slouží jako opora brzdě Sram XX zpomalující karbonová kola DT Swiss XRC 1200 Spline se speciální osou Predictive Steering s větší styčnou plochou s patkami pro větší tuhost. Pokračujeme dál, z uhlíkových vláken je i rám a v něm zasunutá karbonová sedlovka svírající karbonové ližiny sedla f'zi:k Tundra M3 Carbon. Jedenáctiřkostní řazení patří do nejvyšší sady Sram XX1, zahrnuje vše od kazety až po 34zubý převodník na karbonových klikách. Více kompozitu těžko pohlédáte.

Označení rámu písmenem L je značně orientační, při výběru se vždy soustřeďte na konkrétní čísla (a ještě lépe na vyzkoušení). Předjedete tak třeba překvapení, že sedlová trubka může být u shodně ozna-

čených velikostí různých výrobců klidně i o pět šest centimetrů různě dlouhá. Horní rámová trubka Krossu je v porovnání se Superiorem delší o 14mm, proto bychom bike v této velikosti doporučili až osobám nad 185 cm. Zbytek geometrie, tedy úhly sedlové a hlavové trubky, délka zadní stavby, to vše je víceméně standardní, prakticky se neliší od konkurenta a nijak nevybočuje ze zajetých kolejí dobré geometrie. Rozdílná je jen délka hlavové trubky, po vzoru té sedlové patří mezi delší, zde má 140mm. I proto jsme hned otočili představec dolů a přesunuli patřičným směrem podložky.

Můžete si být jisti, že po této úpravě padne Kross do rukou a ničím nepřekvapí. Ovládání kola při zdolávání kopců je snadné, jen se projevuje stále o něco vyšší úchop. Stabilitu dodávají správně široká říditka, hodnotě 720mm není pro XC co vyčítat. Dle našich opakovaných důkladných výzvěď při závodě v Novém Městě na Moravě právě takovou šířku nejčastěji používají závodníci Světového poháru. Říditka se jis-

tě podepsala i na ovládnutí kola v místech, kde se výšlap ve sjezd obrátí. Obratnost je neodlučitelnou vlastností stroje, ale ano, pořád je řeč o 29" kolech, vše má tedy své meze.

Bleskové zrychlení není vzhledem k hmotnosti kola žádný problém, obzvláště tehdy, když jako v případě Krossu nezklame tuhost rámu ani náznakem. Poslouží k tomu i řazení se správným rozsahem převodů, vše funguje hladce a přesně. Trochu neobvyklé je v dnešní době vnější dělené vedení řadicího bovdenu. Na jednu stranu je to choulostivější způsob, na druhou se lanko snáze udržuje a mění. Velikost převodníku sedla, kazetu jsme využili celou. Brzdy si také zaslouží pochvalu, výkon se snadno dávkuje a odpovídá nárokům.

No a rám? Jezdci si na nedostatek pohodlí nestěžovali, ba naopak, když se do práce zapojily i pláště a pochopitelně také citlivá vidlice, výsledek překonal v komfortu Superior. Vidlice RS-1 má jiný chod, hladší a progresivnější než ostatní XC vidlice těchto



#### KROSS LEVEL B+

**rám** Carbon SL **vidlice** RockShox RS-1, 15mm osa, kónický krk, 100mm **řazení/přehazovačka** Sram XX1 (1x11) **kliky a převodník** Sram XX1 (34 zubů) **kazeta** Sram XG-1199 (10–42 zubů) **zapletená kola** DT Swiss XRC 1200 Spline **pláště (P/Z)** Schwalbe Racing Ralph Evo LiteSkin (2,1") **brzdy (průměr P/Z disku)** Sram XX (160/160 mm) **hmotnost** 9,36 kg (vel. L, bez pedálů) **hmotnost kol (P/Z)** 1585/1880 g (včetně duše, pláště, kazety, kotouče, bez pevných os) **hmotnost pláště/duše** 510/210 g **řídítka/představec** 720/110 mm **cena** 149 900 Kč

#### GEOMETRIE (VEL. L)

**horní rámová trubka** 640 mm **sedlová trubka** 540 mm **hlavová trubka** 140 mm **rozvor kol** 1118 mm **zadní stavba** 439 mm **úhel sedlové trubky** 73° **úhel hlavové trubky** 71,5°

výrobce, důvodem je i již zmíněná tlumící patrona.

Nakonec pochvalme nejlepší kola od DT Swiss na pevných osách. Ve spojení s dobrou volbou pláště jsou zárukou tuhosti a famózní akcelerace.

#### Superior Team 29 Issue

Tak, jak je zploštěná horní rámová trubka karbonového rámu Team 29 Issue z materiálu High-Modulus, je zploštěn i představec One Race SuperFlat s titanovými šrouby, jimiž jsou ukotvena karbonová řídítka FSA K-Force Light. Na nich najdete brzdové páky Shimano XTR, páčku řazení a vedle silikonových gripů ESI i zamykací páčku vidlice DT Swiss XMM.

Její popis obsahuje dvě zkratky, OPM a O.D.L. První jmenovaná zmiňuje odlehčený odlitek magnesiových spodních nohou,

ta druhá fakt, že má odpružení nastavitelné útlum pomalé komprese ve třech krocích. V tomto případě je ale osazeno zamykání na řídítkách, takže máte na výběr mezi otevřeným režimem a stavem s přivřenou pomalou kompresí. Tu lze plynule nastavit a tím tedy i měnit „sílu efektu“ zamčení.

Lanko k přehazovačce XTR vede vnitřkem rámu, zatímco hadice zadní brzdy XTR podél spodní rámové trubky. Nápis XTR nesou i kliky se 34zubým převodníkem. Co se kol týče, ráfky ZTR Crest zapletli v Superioru 28 ztenčovanými dráty do vlastních nábojů One Race Ultralight pro pevné osy, celek pak obuli do pláště Schwalbe Thunder Burt.

Kolo sedlo pěkně do rukou, žádné prání s posedem, jehož délka patří skutečně mezi „XC-standardní“, známe kratší i delší rámy. Spokojeni jsme byli i s širší řídítek. Jen těžko se hledají chyby na posedu, úchopu, vlast-

ně na celé geometrii. Do kopce jel Superior stabilně a bez pocitu zvedání přídě. Co jde nahoru, musí i dolů, proto i my se s bikem několikrát pustili po spádnicích. Ostrý hlavový úhel souvisí s XC a maratonským zaměřením kola, proto od něj nečekejte nic jiného než okamžitou reakci na pohyb řídítka. Ovládání je tak živé jako kolo samo, zvláště když váží jako hůře vybavená silnička. Devítikilové kolo, to je dar a v dobrých rukou závodníka silná zbraň.

Rám umí nepatrně pohlcovat vibrace a nárazy, ale více se přeče jen soustředí na přenos výkonu a přesnost řízení. Stručně řečeno, má tvrdší národu. Další komfort ale přinesou pláště a samozřejmě odpružená vidlice, která chodí citlivě, zprvu lineárně, aby pak velmi progresivně ztvrdla. Nepodařilo se nám ji v terénu dostat do úzkých. Je báječné, že se Superior nebojí po-

#### SUPERIOR TEAM 29 ISSUE

**rám** High-Modulus Carbon **vidlice** DT Swiss XMM, kónický krk, 15mm pevná osa, 100mm **řazení/přehazovačka** Shimano XTR (1x11) **kliky a převodník** Shimano XTR (34 zubů) **kazeta** Shimano CS-M8000 (11–42 zubů) **kola (náboje/ráfky - P, Z)** One Race Ultralight/ZTR Crest **pláště (P/Z)** Schwalbe Thunder Burt Evo (2,1") **brzdy (průměr P/Z disku)** Shimano XTR (160/160 mm) **hmotnost** 9,0 kg (vel. L, bez pedálů) **hmotnost kol (P/Z)** 1500/2035 g (včetně duše, pláště, kazety, kotouče, bez pevných os) **hmotnost pláště/duše** 460/180 g **řídítka/představec** 700/100 mm **cena** 109 990 Kč

#### GEOMETRIE (VEL. L)

**horní rámová trubka** 626 mm **sedlová trubka** 482 mm **hlavová trubka** 110 mm **rozvor kol** 1113 mm **zadní stavba** 439 mm **úhel sedlové trubky** 73° **úhel hlavové trubky** 71°

užit na nejvyšší model nejvyšší osazení, tedy XTR, není to nic samozřejmého. Vše od rychlého tvrdšího řazení po precizně dávkovatelné brzdy sklízí zaslužený obdiv. Razance, přesnost, nadšení.

Pláště sehrály velkou roli v ovladatelnosti kola. Velmi nízký dezén se negativně projevil při škrábání se do kopce, lépe řečeno kdekoli na měkčím podkladu a na mokru. Brzdy jsou silné až až, ale pláště adhezí vystavují limit jejich představení. Určitě nezklamou na zpevněných cestách, tam přímo excelují, jinam už bychom doporučili hrubší vzorek, který zvolila konkurence.

Velikost převodníku je univerzální, při vyšších rychlostech se ale stejně jako u soupeře jezdec snadno dostane na nejmenší pastorek, a pak už pomůže jen vyšší frekvence záběru. V případě závodníků se velikost převodníku řeší trať od tratí.

To nejlepší na konec. Akcelerace. Už dlouho jsme nezažili pocit, že stačí jediné šlápnutí, aby se kolo rozjelo, že jich stačí jen o pár víc, aby jelo třeba hned dvacítkou. Zrychlení je okamžité, okouzující, několikrát nám vetklo úsměv do tváře!

#### Karbonová plichta

Ačkoli jsme u obou značek vybrali stejnou velikost, označenou jako L, český zástupce si pod ní představil výšku rámu 19", zatímco polský 21", což odpovídá velikosti XL u Superioru. Naopak není překvapením, že na sobě mají obě kola tolik karbonu, kolik to jen jde, a zároveň tak málo komponentů, kolik jen technologie dovolí. Důvodem je nejen snaha o jednoduchost a spolehlivost v závodním zápahu, ale především hmotnostní úspora vytvářející rozdíly na hranici nových zážitků z jízdy. Poplatně tomu obě

kola spoléhají už pouze na 11 převodů, sic každé na jiného výrobce.

Je jediné správně, že se nešetřilo ani na výpletech, a věříme, že právě kola a vidlice vytvořily takový finanční rozstup mezi oběma jedinci. Karbonové ráfky a model RS-1 svou exkluzivitou cenový rozdíl mezi oběma koly opodstatňují a zvyšují „sociální postavení“ Krossu bez ohledu na to, že v sedle žádný zásadnější rozdíl nejspíš nepoznáte (s výjimkou mírně citlivějšího chodu vidlice). Další díly už patří na vrchol nabídky obou konkurentů, Shimano proti Sramu. Zde není prostor pro chybu a stížnosti. Není lehké určit vítěze, obě kola stojí za hřích, nižší hmotnost Superioru se dá přičíst menší velikosti a lehčímu obutí.

Petr Štuka  
Foto: David Stella

