

Přijde doba dřevěná?

lem je nejen plastický nápis na spodní trubce, ale také logo zřetud na hlavě. To je vždy unikátní pro konkrétní rám – vychází ze známého Rorschachova testu a generuje jej počítač.

ke moc nepřesvědčil, to ovšem zaregistruje pouze vyšší či nadprůměrné těžký jedinec. Běžný jezdec, s výškou okolo 180 cm a váhou pod osmdesát kilo, tyto neduhy až tak moc nepocítí. Z našeho pohledu byl však nejvýraznějším parametrem nabízený jízdní komfort. Ve spjení s velkými koly byla jízda opravdu nadprůměrně pohodlná, a to i přes použití pevné přední vidlice. Rám v sobě dokázal pohltit značnou část otřesů a dokonce si troufneme tvrdit, že se jedná o jeden z nejpohodlnějších hardtailů, na jakém jízdu dokáže být. Takže dřevo dokáže při adekvátním zpracování nabídnout některé parametry srovnatelné s tím, co charakterizuje nejdokonalejší závodní rámy spolupějící na kosmické materiály a počítačové návrhy. To je skoro až paradoxní, nemyslíte?

Na rozdíl od klasických testů zde však nenajdete běžné plusy a minusy. Teoreticky i fakticky by nebylo minusů málo, od vyšší hmotnosti, přes nabízenou torzní tuhost až po celkem vysokou cenu. Hlavní výhody jsou zde pouze dva, ovšem nezpochybnitelné. Vedle zmíněné pohodlné jízdy je to naprostá atypičnost, která je v době přesycení funkčně dokonalými, ale mnohdy trochu neosobním karbonem stále více ceněná. Pokud jezdit v Range Roveru, léto trávit na vlastní jachtě a chcete si po ostrovech stylově užít horskou cyklistiku, do této lepší společnosti Samorost skvěle zapadne. Současně však nemusíte být jedním z horních deseti tisíc, abyste se stali hrdými majiteli – testovaný bike vás totiž nadchne nejen exkluzivitou, ale i svou osobností. Stačí, když jej nesete do schodu a v ruce vás nestudí chladný kov horní rámové trubky. Dřevo a um českých tvůrců rámu jsou zkrátka mnohem blíže našemu srdci než karbon, dural a obrovské fabriky v daleké Asii.



Sice dřevěný, ale žádná dřevina!

Námi zkušební bike byl osazen v duchu co nejnižší celkové hmotnosti, jež se v testované osmnáctce dostala na rovných deset a půl kila. Je tedy jasné, že máme co do činění s poměrně lehkou devětadvacítkou.

Použitá geometrie je navíc jednoduše skvělá. Určitě by bylo chybou experimentovat, kromě samotného materiálu, také s úhly trubek či délkou rámu. Co je však nejdůležitější, samotná jízda je skutečně plynulá, a i když po kole vyžadujeme sportovní naturel. Dokonce uživatel po chvíli skoro zapomene, že sedlá atypický bike, což mu ovšem brzy připomenou zvědavé pohledy kolemjdoucích.

Pocity při jízdě jsou z části vyloučené „devětadvacítkové“, tedy se skvělou adhezí, vedením směru i schopností lehce překonat terénní nerovnosti, zároveň však stroj nijak neprotestuje proti odlepení okolo kol od země či jízdě po zadním. Nechal si líbit i tvrdší zacházení, během testu a více než stovky najetých kilometrů jsme mu dali co proto jak v kamenitých sjezdech, tak v triálových pasážích, kdy jsme s ním vyskákali schody a několikrát je sjeli, aniž by se z rámu začaly ozývat jakékoli nežádoucí zvuky. Svou torzní tuhosti při silovém záběru nás sice bi-

Dokončení ze str. 1 ⇨

Vedle toho, že tyto dřeviny mají svými mechanickými vlastnostmi údajně optimální parametry pro stavbu rámu kola, tak rostou velmi rychle. Proto dochází rychle k jejich obnovování a akátové dřevo je navíc nejtvrdší středoevropskou dřevinou. Je velmi houževnaté a dobře odolává vodě i počasí, používá se v nábytkářství, na stavbu malých člunů či ve stavebnictví. V začátcích motorismu se z něho vyráběla také lokoutková kola automobilů. Samorost chce produkovat rámy šetrné k životnímu prostředí, a i když se použití exotického dřeva doslova nabízí, výrobce se rozhodl pro lokálně těženou surovinu pocházející ze Švýcarska.

Sendvičová konstrukce vrstvená u spodní trubky vertikálně a u horní převážně horizontálně je doslova pastvou pro oko, a to i díky kombinaci různého odstínu vrstev.

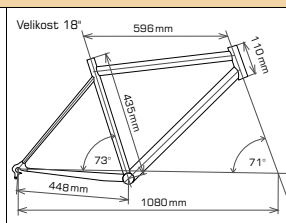


Podobnost s palubou a detaily luxusních jachet se proto doslova nabízí. Logicky nemohou chybět duralové vložky přítomné nejen v hlavě, ale také v závitovém středovém pouzdra a v sedlové trubce. Poměrně úzce „střížená“ zadní stavba je doplněna o přišroubované duralové patky, z nichž levá disponuje úchytem brzdý Post Mount. Zajímavostí je nejen přítomnost závitů pro montáž nosiče, ale

především kompletní vnitřní vedení bowdenů. Námi testovaný exemplář postrádal úchyt přesmykače, jinak bychom tvar rámu, výjma použitého materiálu, označili za souborou klasiku. Pokud by se totiž nastříkal barvou, většina nezasevěných pozorovatelů by jej jistě označila za karbonový. Dokonce u něj nalezneme i módní kóničku hlavy s 1,5" spodním ložiskem a pevnou zadní osu. Krásným detail-

Osazení testovaného kola

Rám: Samorost 29"
Vidlice: FRM 29" karbon
Kliky: BOR XC666
Brzdy: Avid BB7, mech. kotoučové
Rázení a přehazovačka: Sram XX
Kazeta: SRAM + Hope 10-40 (10)
Náboje: Hope / DT Swiss
Ráfky: FRM 29"
Přístřešek: Vredestein Black Panther 2.20"
Sedlo: Fizik Antares
Představec a sedlovka: FRM
Hmotnost: 10,5 kg (vel. 18", s pedály)
Cena rámu: 41 000 Kč
Cena celého kola: cca 90 000 Kč



crazySAFETY
the cool way to be safe

cykloprofi

Překvapte své děti o Vánocích...
 - Přilby Crazy Safety -
 Originální design a maximální bezpečnost.
 Více na e-shopu www.cykloprofi.cz

Sezóna s Tayou



Výrobce řetězů Taya patří k jedněm z největších v tomto segmentu a nelze mu upřít inovatorství jak v minulosti (například vlastní rychlospojka ještě před tímější od Sramu), tak v současnosti, kdy používá speciální tvrdé povrchové úpravy. My jsme v Cyklorevízu 4/2014 představili řetěz Taya Deca-101 (UL), tedy desetiválcový řetěz s dutými čepy a orvory odlehčenými vnitřními i vnějšími bočními plátky. Tento řetěz s nejtvrdší povrchovou úpravou DHT má ovšem speciální vrstvu pouze na nejnámáhanějších částech. Hmotnost řetězu v délce 114 článků (145 cm) byla 260 gramů a na kompletně novou kazetu a převodníky, které měly dohromady najeto řádově do dvou stovek kilometrů, putoval samozřejmě s vlastní spojkou. Jak jsme zmínili v začátku dlouho-

První měření jsme provedli při najetí 600 km, kdy se jedenáct článků natáhlo z původních 131,8 mm hned na 132,2 mm, tedy razantní skok na začátku. Na 1100 km už to bylo dokonce 132,4 mm a při 1500 km 132,5 mm. Vypadalo to tedy, že to i přes docela slušnou porci kilometrů nebude zase až takový zážrak. Jenže pak se začala posuvná měřka v údajích postupně měnit a méně posouvat a 2000 km ukázaly 132,55 mm



dobého testu, funkčnost řazení byla naprosto bez připomínek a řetěz se i díky speciálnímu úkosům pohyboval mezi pastorky s naprostou přesností i v tahu.

První změření před výjezdem ukázalo na jedenácti článcích namísto běžných 132,2 mm délku 131,8 mm. U téměř nové kazety a převodníků Sram žádný problém, řetěz neměl tendenci se někde „kousnout“. Testovací jezdec s hmotností lehce přes 80 kilogramů, karbonový hardtail a terén povětšinou kopcovitý, bez nějaké absence tréninku kvůli dešti či blátu. Takže, jak si naše Taya vedla během celé sezóny? Ano, v podstatě během celé, protože než byla při naměření hodnota 132,7 mm zrala na výměnu, tedy možná předčasnou, najela celkem rovně 4000 kilometrů! Na biku, v terénu a s těžším jezdcem.

a při 2500 km to bylo jen 132,6 mm. A právě na této hodnotě se řetěz udržel následujících 1500 km, aby až na 4000 km poskočil na 132,7 mm. To sice ještě může znamenat nějaké další kilometry, ale chtěli jsme vyzkoušet, zda po této porci zvládne biková kazeta nový řetěz, nebo zda ten bude už střílet.

Nasadili jsme standardní řetěz Sram s počáteční naměřenou hodnotou 132,2 mm, ani v silovém záběru nebo při řazení nevykazovala kazeta neochotu s novým řetězem spolupracovat. Sezóna s řetězem Taya Deca-101 (UL) v ceně 1050 korun tak proběhla úspěšně, jde opravdu o hodně odolný kousek s vynikající životností. Během testování nedošlo ani jednou k roznytvování článků nebo nechtěnému rozeptání spojek a také povrchová úprava nevykazuje nadměrné opotřebení či korozi. Kdybychom rozpočítali cenu tohoto řetězu mezi standardní životnost levnějších provedení, která je většinou 700–1000 km, tak je zde jednoznačně cenová úspora. Počáteční obavy z rychlejšího opotřebení tak vynikající celkový výsledek rozhodně zažehná. Jediným omezením by snad byla snaha nasadit tento řetěz na již lehce opotřebovanou kazetu a převodníky, které by standardní kousek s hodnotou 132,2 mm ještě zvládl, kdežto v našem případě by 131,8 mm mohlo znamenat odmítnutí spolupráce.

(už)

➤ životnost, hmotnost, cena/výkon

➖ nenalezi jsme