

Skotský horal

Některým výrobcům nestačí mohutné portfolio vlastních modelů a mají potřebu je stále rozšiřovat. Jiní se spokojí s jedním, dvěma. A pak je tu firma s jedním modelem výjimečného rámu, ze kterého umí na zakázku postavit dvě různá kola. Takovou firmou je skotská Deviate cycles, která má zastoupení i u nás.

Dva v jednom, i tak by se dal jednoduše definovat model Highlander. Proč vyvíjet dva rámy, když stačí potrápít mozek a vymyslet jeden snadno přestavitelný? Vždyť stavitelná geometrie není dnes nic neobvyklého. Jenže Highlander jde ještě o kousek dál. Žádné excentrické matice nebo šrouby,

jejichž otočením sezmění geometrie. Pomocí rozdílného přepákování získáme dva zcela rozdílné modely. Buď hravý trail bike se 140 mm zadní stavby, nebo all mountain se zdvihem 150 mm. A to za použití stejného tlumiče. Já měl tu čest testovat drsnější variantu, tedy Highlander 150.

Kolo působí velmi vzdušně, avšak robustně. Tento dojem vytváří především mohutná sedlová trubka a řetězová kladka nad převodníkem. Netradičně vyhlíží i tlumič procházející skrz rám nad středovou osou a kopírující spodní trubku. Avšak právě tyto dva prvky jsou hlavními poznávacími



SEDLOVKA

Masivní sedlová trubka nabízí dostatek prostoru (330 mm) pro teleskopickou sedlovku o vyšším zdvíhu. Použití Foxu Transfer Factory se 175 mm je v limitu s velkou rezervou.

ŘAZENÍ

Bezdrátová elektronická sada Sram X01 Eagle AXS osvobozuje kolo od bovdenů. Překvapivé si přehazovačka rozumí s kazetou Shimano XTR. Jedinou starostí se tak stává úroveň nabití akumulátoru.

ZADNÍ STAVBA

Systém High pivot se jeví jako ideální řešení pro trailová a endurová kola. U modelu Highlander si navíc stačí pořídit obě verze přepákování a máte dvě kola v jednom.

BRZDY

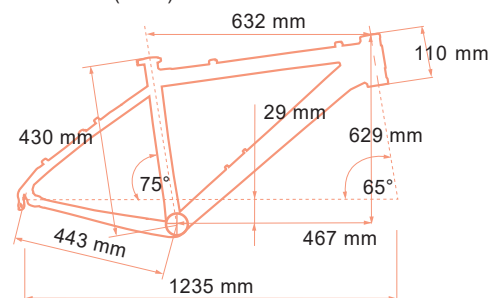
Jednoduché a účinné. To jsou brzdy Formula Cura 4. Osloví hlavně vyznavače agresivního stylu jízdy. Právě v situacích, kdy v žilách tuhne krev, zůstává minerální olej v hadicích v klidu. Brzdy tak neztrácejí vysokou účinnost ani v dlouhých těžkých sjezdech.



DEVIATE HIGHLANDER 150

rám celokarbonový, Highlander 150, BSAzávit, boostová pevná osa 12×148 mm
tlumič Fox Float X2 Factory
vidlice Fox36 Factory, tlumič patrona Grip2, boostová osa 15×110 mm
zdvihy 160/150 mm (P/Z)
řazení/přehazovačka Sram X01 Eagle AXS
kazeta Shimano XTR (10–51 zubů)
kliky RaceFace Next R (převodník 30 zubů)
brzdy Formula Cura 4, čtyřpístkové (kotouče 203 mm)
zapletená kola DTSwiss EXC1501, karbonové ráfky s vnitřní šířkou 30 mm
pláště (P/Z) Continental der Baron Projekt/der Kaiser Projekt, oba tubeless, 29×2,4"
teleskopická sedlovka Fox Transfer Factory, průměr 31,6 mm, zdvih 175 mm
sedlo Ergon SM Enduro Comp Men
řídítka Renthal Fatbar Carbon, 35×770 mm
představec RaceFace Turbine R 35, 40 mm
hmotnost 14,85 kg (vel. L, bez pedálů)
hmotnost kol (P/Z) 2250/2850 g (včetně kazety, kotoučů, plášťů, tmelu a vložek, bez pevných os)
cenazhruba 250000 Kč (zakázková stavba, na stejném rámu lze postavit i mnohem dostupnější verzi – vše je na individuální dohodě)

GEOMETRIE (vel. L)



znaky konstrukce high pivot – vysoko umístěného středu otáčení zadní stavby. Jeho funkci jsem podrobněji rozebral v technoboxu.

Rám je celokarbonový se 150 mm zdvihem zadní stavby, doplněný doporučenými 160 mm přední vidlice. Zdvihem a geometrií působí jako progresivní zástupce kategorie all mountain – 65° sklonu hlavové trubky a 75° sedlové dávají tušit, že půjde o obratný, ale i stabilní stroj. Uvidíme.

Tlumič v rámu zabírá málo místa a nechává prostor pro košík na láhev a držák náradí. Spodní trubka je do třetiny své délky vybavena gumovým chráničem. Zajímavě vyřešené je vedení lanka a hadičky. Bovden teleskopické sedlovky putuje vnitřkem rámu, zatímco hadice zadní brzdy je schována na spodku horní trubky, která je v tomto místě vydutá. Lze tedy snadno demontovat brzdu bez potřeby přerušení hadice. Zcela unikátní je existence trychtýřových maznic k promazání těžko dostupných míst. Nádherné technické řešení.

První nasednutí na kolo a první dojmy. Na velikost L mě překvapuje dost krátký

reach, pouhých 467 mm. Takovou hodnotu bych čekal spíše u velikosti M. To podtrhuje i pocit vzpřímeného posedu. Rychle se potvrzuje má domněnka o obratnosti stroje. S kolem nemám problém se proplétat lesní pěšinou mezi stromy, ale ani stoupat do strmého svahu. Tomu napomáhá poloha těžiště jezdce, které je umístěno více vpředu. Při stoupaní bike nemá tendence stavět se na zadní.

Při dynamické jízdě oceňuji výbornou tuhost celého kola. Stojí za ní hlavně rám, který je v místě středové osy velmi mohutný. Je to i z důvodu procházejícího tlumiče. Dále pak karbonová řídítka Renthal Fatbar o průměru 35 mm a délce 770 mm. I když za ně beru při stoupaní, nekrouť se.

Pohonné ústrojí tvoří karbonové kliky Race Face Next R dlouhé 170 mm pro podporu prostupnosti biku, které jsou uchyteny na šroubovací středové složení od těžké značky. Hodně jsem zprvu přemýšlel o volbě převodníku. Osazený 30zubový mi přišel zbytečně malý. Většinu času jsem využíval spodní polovinu pastorků, a to i v mírném stoupaní. Po prvním prudkém výšlapu jsem

částečně pochopil jeho smysl. V techničtějším stoupaní jsem byl rád za dostatek lehkých převodů – navíc díky perfektně situovanému těžišti se dá vyškrábat opravdu hodně prudkým terénem nahoru. Highlander nestoupá vzhůru dynamicky, ale stabilně a vytrvale. Přesto bych osobně zvolil o dva zuby větší převodník pro častější využití celého rozsahu kazety.

Tím se dostávám k volbě řazení. Ta padla na bezdrátovou sadu Sram X01 Eagle AXS kombinovanou, a teď přijde překvapení, s 12pastorkovou kazetou Shimano XTR o rozsahu 10–51 zubů. Světe div se, funguje to.

S elektronickým řazením se u kol moc často nesetkávám a nemám jeho ovládání tudíž tolik v paži. Přesto je zcela intuitivní a při běžné jízdě funguje perfektně. Při sjezdu nebo v tvrdším terénu je to už horší, protože mi chybí fyzická odezva zařazení. Cítit je pouze slabé cvaknutí, které splyne s vibrujícími řídítky. Často se mi stalo, že jsem si omylem nechtěně přeřadil pohybem zaváděním o řadicí páčku. Chtělo by to možnost snížit citlivost. Pozitivně hodnotím schopnost individuálně nastavit páčky.



Vysoko umístěný čep

Tématu jsme se letos věnovali, tedy jen pro připomenutí. Nejde o žádnou závratnou novinku. Tento způsob zadního odpružení se objevil už v devadesátých letech, ale teprve počítačové modelování, pokročilé zpracování materiálů a vyšší zdvihy umožnily high pivotu plně se rozvinout.

Zjednodušeně ho lze popsat jako zrcadlový k běžně používaným systémům. Střed otáčení (čep) zadní stavby se nachází nad tlumičem. Tím se zcela změní pohyb zadního kola během zdvihu. Při kontaktu s překážkou se posouvá směrem dozadu, reaguje přirozeně. Výsledkem je hladký projev zadní stavby i snazší překonání překážek. Neobejde se to bez negativních efektů. Těmi jsou antisquat a pedal kick-back. Prvním jmenovaným je známé houpání zadní stavby při šlapání, druhým občasné kopnutí řetězu do klik během šlapání v terénu. Důvodem je změna vzdálenosti mezi šlapacím středem a osou zadního kola. Jak se zadní kolo posouvá dozadu, napíná se řetěz a působí tak silou proti směru šlapání. Šlapání tedy vlastně negativně ovlivňuje chod zadní stavby. Naštěstí oba neduhy výrazně omezuje řetězová kladka, která je umístěna nad šlapací osou.



V praxi to znamená, že si mohou zvolit, která páčka má přehazovat kterým směrem. Pro ty, co jsou zvyklí na dvojí styl řazení ze Shimana, lze toto též využít cvaknutím páčky ukazováčkem. Není to však takto primárně určené. Jedním stiskem tlačítka dojde ke změně jednoho převodu. Při delším stisku se přehazovačka rozjede daným směrem. Je to skvělé, pokud potřebuji rychle skočit

o několik převodů, ale chce to cvik. Letí to totiž hodně rychle.

Nejsilnější stránkou biku je sjezd. Při něm se teprve naplno projeví genialita zadního odpružení. Již jsem zmínil velkou obratnost kola. Ta je většinou na škodu, když jde o stabilitu ve sjezdu, ve vysoké rychlosti. Highlander se svým high pivotem však zvládá za-

chovat obě vlastnosti na vysoké úrovni. Při kontaktu zadního kola s překážkou dochází k posunu jeho osy dozadu. Tím se prodlužuje rozvor kola, a to se stává stabilnějším. Lze tedy říci, že čím těžší terén, tím stabilněji se kolo chová. Projev zadní stavby lze popsat jako dokonale hladký.

Velký díl na tom má i vzduchový tlumič Fox Float X2. Ten je pravým pokladem pro takzva-

Získejte maximum ze své jízdy

Pro ty, kdo vybočují

Tak by se dal chápat název relativně mladé skotské bikové firmy. Ta byla založena roku 2016 a u jejího vzniku stála dvojice kamarádů – bikerů s myšlenkou, že lepší kola tam někde jsou, jen ještě nebyla vyrobena. Možná proto, že skotská vysočina je tvrdý kraj, a protože oba zakladatelé jsou milovníci tvrdého terénu, zaměřili své síly na vývoj trailového/allmountainového biku. Výsledkem je celokarbonový celoodpružený rám Highlander se systémem odpružení high pivot. Aby zůstali věrni svému jménu, nabízí pouze rámové sady s doporučenými tlumiči a zdvihovou konfigurací, a je jen na zákaznících, jak si kolo vyšperkují. Pravděpodobnost, že vzniknou dva stejné biky, je tak velmi, velmi nízká. Pomyslný štafetový kolík převzala v Čechách podobná dvojice bikových nadšenců, kteří se rozhodli přivést Deviate na náš trh. Nabízí, stejně jako Skotové, stavbu kol na míru. Pro více informací můžete navštívit jejich webovou stránku www.deviatcycles.cz.

né ladiče. Lze si pohrát s nastavením nejen nízko- a vysokorychlostní komprese, ale i s nízko- a vysokorychlostním odskokem. Jen vysokorychlostní odskok se nastavuje obtížněji, protože uvnitř rámu není dostatek prostoru. Geometrie zadní stavby je natolik progresivní, že není třeba zvyšovat progresivitu tlumiče vložení tokenů.

Jinakjetomu uvidlice Fox 36 Factory o zdvíhu 160 mm a tlumičí patronou Grip2. Ta mi přišla až moc progresivní. Jeto dáno přítomností dvou tokenů. V běžném terénu a technických sjezdech jsem využíval jen lehce přes polovinu zdvíhu. Až v prudkém, kameny posetém sjezdu jsem se přiblížil k celé délce zdvíhu. Ale nejvíce tak na 140 mm. Tlumičí patronu Grip2 nelze na rozdíl od patrony FIT nebo první generace Gripu zcela uzamknout. Při správném nastavení to není ani potřeba. Díky jemné regulaci nízko- a vysokorychlostní komprese není třeba vidlici zamykat a v podstatě ani moc se změnou tuhosti během jízdy hýbat.

Překvapivou volbou pro mne byly čtyřpístkové brzdy Formula Cura 4. Často sesetkávám při testech skoly, u nichž brzdy jsou spíše slabým článkem. V tomto případě je to naopak. Přiznám se, že jsem tyto brzdy držel v ruce prvně a chvíli mi trvalo si na ně zvyknout. Chybí jim totiž pozvolný nárůst brzdící síly. V nižších rychlostech je potřeba si na to dát pozor. Zpočátku mi zadní kolo šlo neustále do smyku. Ve vyšších rychlostech jsem za tu obrovskou účinnost byl vděčný. Když se zkombinují s originálními 203 mm velkými kotouči, zvládnou i dlouhé agresivní brzdění, aniž by se začaly přehřívat a páky tvrdnout nebo se propadat. Výhodou je i symetrie pák. Lze je použít vlevo i vpravo.

Aby brzdy fungovaly a kolo jelo, nesmí chybět podpora v podobě kvalitních zapletených kol. Nechybí. Set DT Swiss EXC 1501 je kvalitní standard. Karbonové ráfky o vnitřní šířce 30 mm zajišťují dostatečnou oporu pláštům. Běžně jsou u těchto kol osazovány ztenčované dráty z 1,8 na 1,6 mm. U tohoto biku jsou použity dráty 1,8 mm, což zvyšuje celkovou tuhost.

Přes to všechno mi u biku chyběl odpich. Mohou za to pláště a ochranné vložky uvnitř. Pláště jsou z dílny německého Continentalu a nejde o běžné modely, nýbrž o prémiové Kaiser a Baron. Oba jsou bezdušové a mají shodný rozměr 29x2,4". Zdobí je hodně hrubý vzorek a měkká směs. V terénu drží parádně, i v pěkně mazlavém blátě nebo na mokřích kamenech, a celkem rychle se vyčistí. Jen při jízdě po asfaltu úplně cítím, jak selepí k povrchu a nejedou. Ale na asfaltu vlastně nemají co dělat.

Highlandernení bike, který v hojném počtu potkáme v bikeparku, na trailech nebo závodech. Není to běžný nadstandard. Je to prémiová kusovka pro ty, kteří milují jízdu v sedle a chtějí se odlišit, nebo jen mají výjimečné nároky na kolo. Všem takovým bikerům doporučuji dohodnout si schůzku v české pobočce a nechat si postavit kolo podle svých přání. Nebudou litovat. Jen upozorňuji, aby předtím nezapomněli rozbit prasátko.

Matěj Stejskal
Foto: Tomáš Král



Tolik, kolik od sebe čekáte

Dune MIPS | BHE-22

Ať už zdoláváte náročný trail nebo uháníte po silnici.

Tato ultra bezpečná helma je připravena na jakoukoli sportovní jízdu. A co si myslíte o barevných kombinacích? Tuhle helmu prostě musíte mít!

bbbcycling.com

BBB.cycling.com

