

**M**odel Tabor se pro sezónu 2021 z cyklokrosového segmentu posouvá mezi ryži gravely. Změnou naleznete hodně, úplně nová je geometrie, z velké části je nová rovněž osazení, nyní převážně spolehající na gravelové Shimano GRX. Co kolu naopak zůstává, to je příznivá cenovka, konkrétně 26 990 korun, dle výnikající tuhosti duralového rámu a samozřejmě již tradiční název, odkazující na jihoslovanské město, v němž se pravidelně odohrávají světové cyklokrosové šampionáty. Německá značka je se špičkovým cyklokrosem nadše úzce provázaná, vzdál domedávna její barvy hají i hvězdný Mathieu Van der Poel.

Tabor představuje nejdostupnější gravel Stevensu. Jak už bylo nastíněno v úvodu, se změnou zaměření kola dozvola zásadních změn geometrie. Nyní je stabilnější, více odpovídající hobby jezdění v lehčím terénu a po hodně nekvátilních silnicích. Zatímco dříve Tabor naladěním úhlů a délek trubek odpovídal sportovně-závodní cyklokrosce, dnes je čistokrevným gravelerem s příkladnou směrovou stabilitou a dovolujícím ovesit kolo i těžším nákladem, at už při vikendovém bikepackingu či třeba při cestě kolem světa. O dálkových jízdách nemilujeme náhodou – celková dimenzovanost kola, jeho rámu, vidlice i použitých komponentů si o takovou roli říká. Zvláště když

je vše završeno extra pohodlným posedem s naprostě fantastickým tvarem řídítka.

Máme-li mluvit v řeči čísle, pak u testovaného velikosti 54 cm došlo k prodloužení rozvoru o necelé dva centimetry, což je z části znatelně i na zadní stavbě, nyní o celý centimetr delší. Také přední trojúhelník se prodloužil, a to dokonce o 24 milimetru.

Pokračování na str. 3 ↵

# Stevens Tabor



# Stevens Tabor



Dokončení ze str. 1 ↵

Hlavová trubka se napříma o jeden stupeň, naopak trubka sedlová je o jeden stupeň více položena. Moderní geometrii ještě podtrhuje jednoduchý design, sázející na kovové šedou barvu s dezentními logy a minimalistickou grafikou. U Stevensu si s rámem dali velkou práci a všechny svary, s výjimkou těch v středovém poudrů a zadních patek, jsou dokonale zašroubovány – natolik precizně, že by se dalo hovořit o karbonovém vzhledu. Efekt je dokonalý. Mimochodem, gravelovým směrem evoluce, jímž se pro sezónu 2021 vydal Tabor, jdou i některé další, doposud čistě cyklokrosové modely Stevensu.

Z hlediska použitých konstrukčních prvků se nadále jedná o typicky zastoupené znaky, s mírně pagodovitým profilem spodní trubky, s výrazně vzad u střížlující přítezem tě horní, daleko klasickou stavbou s dvojicí můstku a vpředu pak s čistě přisobíkou kónickou hlavou. Ke nejtypičtějším znakům patří spodní

přesazení dolní trubky přes středové pouzdro, kdy ze vnitřního schůdku vycházejí integrované bovdený řázení a hadice hydraulické zadní brzdy. Jednoduché a dokonale funkční řešení. O přesunutí segmentu krosesk ke gravelům pak vypadá možností závitů přítomných na rámu i přední vidlici. Dokonce zde miříme mit košík s lahvi na spodní trubce ve dvou různých výškách, shora pak nechybí dvojice závitů – ve stylu úchytu triatlonových „bento-boxů“, na každě straně přední vidlice pak najdeme trojici závitů. Tabor si závitku vyloženě říká o to, abychom jej ovesili nákladem jak vánocní stromeček ozdobami a vydali se na cestu.

Nadále schopný, ale pohodlnější  
V terénu je Tabor dál šikula, sice s logickým mírným odlehčením vlastnosti štíky v ostrých vracečkách, ale s znatelným nárůstem stability. Jinými slovy, sportovní jezdec z něj nadále dostane to, co potřebuje, ale méně vyjezděný jedinec si bude pochvalovat vyloženě přátelskou povahu kola. Tabor je nové strojen, u něhož namísto permanentního řízení a soustředění máme najednou pocit, jako bychom jej sedlali skoro odjakživa. Působí nezvláštně a vůbec bychom se nebalí mu přední vidlice ovesit kilogramy nákladu – což kdysi bychom udělali u čistokrevné „krosky“, vymstilo by se

nám to často hodně špatnou stabilitou.

Pocit nezodolnosti podtrhuje již zmíněná tuhost rámu, která je i přes absenci pevných os naprostě příkladná a mimo jiné ji má na svědomí třeba i kónicky se rozšiřující sedlová trubka, u duralového rámu zajímavý prvek. Mimo asfalt se nám již po několikačet osvědčily pláště G-One

kotoučové brzdy TRP Spyre C. Zajímavostí jsou sice jejich pohyblivé obě destičky, užíž se brzdy i lepě se řízení než většina jiných mechanických třímen, nicméně výkonově by mohly nabídnout ještě o něco více. Pákový poměr mezi třímeny a silničními/gravelovými pákami bývá trochu problém všeobecně, ale výkon je i tak dostačující.

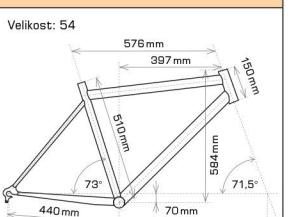
Pochvalu si odnáší převody, respektive převodníky 46/30 ve spojení s kazetou 11–36. Převody tudíž nebudu chybět v kopcích ani na rovinách. Komponenty GRX, doplněny o duality se sedly Tiagra, navíc fungují při rozřízení bezchybně a potěšily nás rovněž klíky GRX, zde se určitě nešetří. Také akcelerace kola je solidní a pocitově odpovídá spíše gravelu za třetícto pětatřicet tisíc. Na rozdíl od rámu jiných značek Stevens nepoužívá zbytečně vysoký profil ráfku, jímž se logicky zbytečně navyšuje klíková obvodová hmotnost kol. Váha modelu Tabor ve velikosti 54 byla s SPD pedály 11,65 kilogramu.

Z hlediska komfortu by kolu prospeila třeba i dodatečná montáž karbonové sedlovky, kdy průměr 27,2 mm nabídne ideální hledisko předodního pružení na nerovnosti. Ale není určitě nezbytná. Přední duralová vidlice je mimo asfalt logicky sice tvrdší, ale z části to kompenzuje zmiňovaná řídítka s vynikajícím tvarem a k jedici zahnutou horní částí. Také odolná omotávka, jejíž strukturu známé od italské Dedy, byla velmi přijemná a pohodlná.

Tolik tedy test nejdostupnějšího gravelu značky z Hamburku. ■

## Technické specifikace

Rám:	Aluminium 6061 TB
Vidlice:	Stevens S-Lite Aluminium
Klíky:	Shimano GRX 600 46/30
Brzdy:	TRP Spyre C, 160 mm
Ráfek:	Shimano Tiagra
Přehazovačka:	Shimano GRX 400
Přesmykač:	Shimano GRX 400
Náboje:	Shimano TX505
Ráfková:	Oxygen HG50 11–36 (10)
Kazeta:	Shimano CS-HG50 11–36 (10)
Pláště:	Schwalbe G-One Bite RaceGuard, 40 mm
Řídítka:	Oxygen Scoro Aero Gravel
Představec:	Oxygen Driver Road
Sedlovka:	Oxygen Driver Road
Sedlo:	Oxygen Cirrus
Hmotnost:	11,65 kg (vel. 54)
Cena:	26 990 Kč



+ přijemná geometrie /jízdní stabilita, tuhost a zpracování rámu, tvar řídítka, převody  
- mechanické kotoučovky