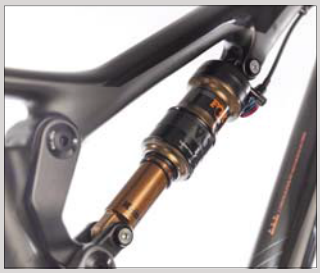
VIP sekce

Vybíráme ta nejluxusnější kola pro vás

Stevens Jura Carbon Team 188 990Kč

Do naší tak trochu snobské rubriky jsme si tentokrát vybrali to nejlepší, co nabízí německý Stevens pro maratonské závodníky. Tedy špičkový celokarbonový full Jura Carbon Team s cenovkou téměř atakující dvousettisícovou hladinu a s hmotností 10,9 kilogramu. Původně jsme sice měli v plánu představit topmodel mezi silnicemi, a sice ultimativní Comet s rámem vážícím 796 gramů, ale pak jsme si řekli, že superlehký full s elektronikou XTR Di2 bude pro některé čtenáře třeba ještě zajímavější.



Jméno Jura je stálicí v nabídce Stevensu a z hlediska použité koncepce už několik let spoléhá na osvědčený recept se čtyřčepovou koncepcí a tlumičem umístěným pod horní trubkou – to je ostatně spojovací znak celé série Jura, včetně „vstupních" modelů s duralovým rámem. Uvozovky jsme v předchozí větě použili záměrně, protože i základní varianta řady Jura spoléhá na jednotky Fox a komponenty Deore XT, tedy žádná socka. Hodně důležitý je i průměr kol. Jak je dobře známo, Stevens u týchž modelů často používá jak devětadvacítky, tak sedmadvacítky, a konkrétní průměr kol je vždy přiřazen konkrétním výškám rámu. Týká se to rovněž topmodelu řady Jura a zatímco nejmenší 16" rám je spojen s 27,5" koly, všechny větší velikosti sází na devětadvacítky. Od Stevensu by se v tomto ohledu mohly jiné značky inspirovat.

Karbonový rám topmodelu není z těch, u nichž by se již na první pohled řešila redukce každého možného gramu, vedle váhy byla priorita především v tuhosti a odolnosti, což je logické vzhledem ke zdvihu sto dvacet milimetrů na obou osách. Jak asi správně tušíte, i přes závodní maratonské naladění je zde jasně čitelný přesah do trailové kategorie, tudíž byla při vývoji na pořadu dne co nejvyšší univerzalita geometrie i konstrukce, ovladatelnost a dnes pomalu klíčová zábavnost jízdy. Zaměříme-li pozornost na hlavový úhel, šířku a tvar řídítek, 180mm kotouče nebo obutí se spíše hrubším vzorkem, je celkem jasné, že nejdražší týmová verze řady Jura bude solidní všeuměl, nikoli pouze jednosměrně laděný chrt.

K typickým znakům patří mohutný obdélníkový profil spodní trubky, ostré zalomení té sedlové a dále vyšší, zajímavě tvarované ramínko přepákování. Záměrně nepíšeme vahadlo a vlastně ani přepákování není úplně trefné, neboť se zde výrazně nemění pákový poměr, ale spojující dílec pouze usměrňuje trajektorii pohybu pístnice a současně navyšuje klíčovou boční tuhost této oblasti rámu. Líbí se nám čistě čtyřčepová koncepce, s mohutným čepem před zadní patkou. Při 120mm zdvihu bude jistotou upřednostnit čep před pružností karbonu.

Osazení je svěřeno sadě XTR s elektronickým řazením Di2. Pakliže jste pozorní, možná jste si již všimli, že na levé straně řídítek úplně schází řazení, přestože přesmykač nad klikami najdeme. Ano, nejluxusnější zástupce řady Jura spoléhá na umělou inteligenci systému Synchro-Shift, kdy práci přesmykače ovládá automatika. Na tentýž koncept, s jedinou řadicí dvojpáčkou u pravé ruky, ostatně vsadil také následný model Jura Carbon ES Di2 s elektronickou verzí Deore XT se shodnou technologií. U levého gripu sice v obou případech najdeme ovladač, ten má ale na starosti společný lockout pružicích jednotek, což je prvek, na nějž klade důraz stále větší procento výrobců i uživatelů. Obě jednotky dodal americký Fox, a to v nejluxusnější verzi s dodatkem Factory, tedy se superkluzkou zlatavou povrchovou úpravou vnitřních nohou a pístnice označenou Kashima.

Dvojpřevodník jednoznačně chválíme, pouze je trochu škoda, že nedisponuje rychlejším (těžším) převodem, nežli je 36–11, ale to je již otázka priorit konkrétních jezdců. Mezi nádherné komponenty patří všechny, převážně karbonové

díly s logem Syntace, tedy sedlovka, řídítka i představec. Důraz na detail podtrhují třeba i gripy Ergon a pár dalších propriet.

Samotný výrobce tento závodní full charakterizuje slovním spojením „lehký atlet", což je výstižné. Z vlastní zkušenosti, kterou jsme s tímto bikem udělali během testovacích jízd při premiéře nové kolekce, můžeme potvrdit, že zrychlení je skoro až návykové a celková váha necelých jedenáct kilo může být trochu zavádějícím údajem. Nízká obvodová hmotnost sestavy zapletených kol DT Swiss XR 1501 Spline One a nejlepší verze plášťů Schwalbe Nobby Nic, společně s parádní tuhostí rámu, to v součtu snad ani nemůže mít jiný výsledek. Pocit okamžité akcelerace je celkem podobný devítikilovému závodnímu hardtailu, oproti němuž má ale Jura Carbon Team eso v rukávu v podobě perfektně fungujícího zadního odpružení. Zvlášť ve spojení s největším průměrem kol se tento bike v náročném terénu postará o většinu věcí sám, na jeho pilotovi zůstává pouze nutnost šlapat.

(kad)