

motto Jak bikerovi chutná první a jak ta další políbení od gravelu?



GOMETRIE (vel. 54)

horní trubka	576 mm
hlavová trubka	150 mm
sedlová trubka	484 mm
zadní stavba	440 mm
rozvor	1051 mm
hlavový úhel	71,5°
sedlový úhel	73°
stack	583 mm
reach	398 mm
snížení středu	70 mm



Plně zaháčkován

Řada mých dlouholetých bikových kamarádů se mě už pár měsíců ptá, proč tolik jezdím na Gavere, vždyť mám parádní trail bike, a přitom si dle nich kazím vyjíždky na pro ně tak zvláštním kole, jako je gravel. Moje odpověď je většinou jednoduchá: „Mě to baví.“ A musím říct, že opravdu hodně.

Možná je to i situací, v které jsem na Gavere naježdil nejvíce kilometrů a kterou asi poznala řada čtenářů. Jsem hodně na home office, velkou část práce mohu odpracovat online a hodně z ní si mohu popřesouvat do ranních nebo večerních hodin, a tak jsem ty jednotlivé hodiny mezi live meetingy prostě začal prokládat kolem. Jet si vyčistit hlavu, narovnat záda a naladit se na další práci. Ovšem i tak to není tolik času, abych si odskočil na oblíbené trailu. A zde přichází i rozuzlení té jednoduché odpovědi. Gavere – a gravel bike obecně – mi za menší čas dá prostě více chvil na kole a i více zážitků. Výhoda oproti trailovému

fullu je zřejmá. Na takovém kole chcete do odpovídajícího terénu. Vaše vyjížďka se tedy skládá z přesunu tam, z přesunu zpět – a jen to, co je mezi tím, si užíváte opravdu naplno. Když za mnou s gravelem zaklapnou vrátka, užívám si od prvního metru. A do posledního.

Je to jak s prvním kolem mého života, modrým BMX. Během pár minut se obléknout, natočit vodu do láhve a strčit jednu sušenku do kapsy. Čapnout kolo, nic moc neřešit a užívat si jen to, že jsem venku a sedím v sedle. A pak cestou necestou, lesem i nelesem, jezdím si výlety se svým gravelem. Protože i to je vlastně další část do

skládačky odpovědi, proč na Gavere trávím tolik času. Je to prostě prima z užehleného asfaltu odbočit na šterkovku, z ní na lesní cestičku a pak zase zpět.

Tenhle styl jízdy mě prozatím neomrzěl, i když zase trochu dojíždím na své známé přecenění kategorie gravelu, občas ho беру jako takové rychlejší XC a pak si říkám, že ta poslední odkloněná kamenitá pasáž, kde mě poslední kořen parádně nakopl do sedinky a chvíli jsem balancoval na předním kole v očekávání přeletu přes říditka, byla už trochu moc. Třeba mi ale i tohle ježdění pomáhá k lepšímu výběru stopy, práci s těžištěm a přidává také na jistotě.



K tomu jsem při své lenosti stále nepřezbrojil na bezduše, a tak vždy trnu, zda neuslyším to pověstné zasyčení defektu. Tohle je pro mě asi jediná vada na kráse aktuálního sestavení kola, jak byste ho vytáhli z krabice. I přes to, jak mají pláště Schwalbe G-One Bite skvělý vzorek a parádně se odvalují, tak na jejich boku bohužel svítí „Only tube“. Tato konstelace se však ke Gavere nebo k jakémukoliv gravelu vůbec nehodí. Věřte mi a taky už asi páté dřavé duši v pořadí.

Mimo tento „můj“ problém je však Gavere prozatím naprosto bezúdržbové kolo, na kterém vše funguje tak, jak má, a které je konstruktéry Stevensu vymazleno, s ohledem na cenovku, do stavu dokonalosti. Možná bych pokukoval po karbonové přední vidlici, ale znáte to, co člověk nezná, to zas až tolik nepotřebuje, a možná, že bych si na to tak zvykl, až bych chtěl v karbonu i zbytek kola. Upřímně tohle na gravelu asi tolik nepotřebuji, jen ať to kolo se mnou trochu mlátí, když už ho vedu takovou stopou. A k tomu se nemusím zase tolik ohlížet, když si u stánku vedle cyklostezky kupuji pi... ehm, kofolu.

V minulém vydání Vela moje reportáž ze společného soužití se Stevensem absentovala. Měli jsme totiž takovou nehodu, za kterou ani jeden z nás nemohl. A co říkali kluci v redakci, ještě se s takovým defek-

tem nesetkali – ve sjezdu mi praskla obímka, která drží brzdovou/řadicí páku Shimano GRX na řídítkách. Ne, nebyla příliš utažená, šlo o vadu materiálu. Reklamáce byla uznána a naštěstí se v aktuální době nedostatku cyklistického vybavení podařilo jednu páku vyšťourat ve skladu kdesi v Evropě. To bylo vše fajn, ale tu náhlou ztrátu kontroly nad kolem i sebou samým bych vám nepřál zažít. Jel jsem vestoje a páka pro mne v tu chvíli byla veledůležitým opěrným bodem. No a najednou nebyla a já letěl, ve zlomku vteřiny. Naštěstí to odnesla jen bunda a přilba. Kostí zůstaly celé a já mohl chodit.

Co mě do budoucna hodně láká, je osazení kola brašnami, sbalení se na pár dní na delší projíždku po zákoutích České republiky s mapou za pasem. Gavere je na takové osazení vybaveno řadou přípojných bodů na rámu i na vidlici a neměl by to tak být žádný větší problém. Už teď projíždim bikepackingové stránky a blogy a nasávám užitečné informace, zda si s sebou balit i přezůvky nebo kolik mi stačí ponožek v závislosti na počasí a ujetých kilometrech. Uvidíme, ale je to pro mě asi i logické vyústění gravelového dlouhodobého testu – jet dál, jet více a zkusit, kolik toho jezdec i Gavere zvládne na větší zátah.

Petr Ducháček

Foto: autor a Petr Štuka



STEVENS GAVERE

rám	Alu 6061 TB, zadní pevná osa 12×142 mm
vidlice	Stevens S-Lite Alu, pevná osa 12×100 mm
řazení/přehazovačka/přesmykač	Shimano GRX 400/GRX 400 Shadow+/GRX 400, 2×11
kazeta	Shimano CS-HG50 (10–36 zubů)
kliky	Shimano GRX 600 (převodníky 46/30 zubů)
brzdy	Shimano GRX 400 (kotouče 160/160 mm)
pláště	Schwalbe G-One Bite RaceGuard, 40 mm
sedlovka	Oxygen Scorpo Road
sedlo	Oxygen Cyrius
řídítka	Oxygen Scorpo Aero Gravel, 420 mm
představec	Oxygen Scorpo Road, 70 mm
zapletená kola	Fulcrum Rapid Red 900 DB
hmotnost	10,9 kg (vel. 54, bez pedálů)
hmotnost kol (P/Z)	1720/2230 g (včetně pláštů, duší, kazety, kotoučů, bez pevných os)
cena	37 790 Kč