Jurský bike

zadní stavba

Jura využívá své léty prověřené řešení přepákovaného čtyřčepu a doplňuje ho o tlumič Fox Float DPS Performance Elite. Tato kombinace zaručuje pěkně fungující zadní odpružení o zdvihu 120 mm s možností detailního nastavení progrese. Upevnění tlumiče k horní rámové trubce dává jezdci dostatek prostoru pro umístění košíku s bidonem.

chránič zadní stavby

Pěkně technicky řešený gumový chránič skládající se ze dvou částí. Horní delší segment částečně objímá trubku a je k ní přišroubován v místě, kde by mohlo dojít k poškození laku řetězem. Na spodní straně trubky se nachází kratší segment. Tloušťka gumy obou segmentů je dostatečná na to, aby chránič vydržel několik sezon.

Stevens je, ač tomu název nenapovídá, německý výrobce kol, který si jde svou cestou. V nabídce má pouze jednu modelovou řadu celoodpruženého kola, a tou je model Jura. Svým zaměřením balancuje na pomezí XC a trail biku. Dvě lehčí karbonové verze se přiklánějí spíše ke cross country a dvě hliníkové verze jsou spíše trailová záležitost.

Model Jura ES je dražší variantou hliníkového provedení. Rám je svařen z dvakrát ztenčovaných trubek z hliníku třídy 7005, systém zavěšení zadního kola tvoří přepákovaný čtyřčep. Nutno podotknout, že geometrie rámu se již několik let vůbec nezměnila, Stevens svou energii aktuálně upíná hlavně k segmentu elektrokol, a tak se inovace odbývají spíše na poli komponentů.

kokpit

Řídítka i představec nesou nápis Oxygen Scorpo. Jedná se o vlastní díly Stevensu. Gripy jsou výrobky Ergonu. Na pohled neoslní, ale drží se pohodlně. Jen ta změť kabelů to celé kazí.

vnitřní vedení

Nejslabší prvek na celém kole. Většina bovdenů je vedena uvnitř rámu, přesto místa vyústění na povrch budí pozornost. Gumové průchodky nepřiléhají zcela k rámu, spíš působí dojmem, že každou chvíli vypadnou.

pohon

Letošní řada Shimano XT je tu zastoupena v celé své kráse a nutno podotknout, že je opravdu povedená. Hlavním tahákem je systém 2×12 s rozsahem pastorků 10–45 zubů a s převodníky 26/36 zubů.

Pomyslnou Achillovou patou rámu jsou svařované spoje. Nikoliv naštěstí z technického hlediska, ale z hlediska kosmetického. V oblasti středu se najdou těžko dostupná místa, kam se kartáč nebo štětka nedostanou a nezbývá nic jiného než usazené nečistoty vyšťourat prsty.

Geometrii pocitově není co vytknout , když nechcete víc, než XC žádá. Reach má hodnotu pouze 452 mm, přičemž stack 605 mm, což znamená vzpřímenější posed. Kratší reach oproti jiným kolům této kategorie doplňuje představec délky 80 mm a řídítka šířky 760 mm. Ta zajišťují dobré ovládání a stabilní jízdu. Sklon hlavové trubky je 68,5°, opět někde mezi XC a trailem. Výsledkem je svižné stabilní kolo, dostatečně hravé do technických pasáží. Velikost příklonu k trail biku tu limituje rychlost, trail biky už jsou například o dva stupně jinde s hlavovou trubkou – jakmile terén zdrsní a rychlost vzroste, jistota ubývá. Pro XC ježdění je vše v pořádku.

STEVENS JURA ES 2020

rám Alu SL 7005 DB **vidlice** Fox 34 Float Performance, zdvih 120 mm, boostová osa, nohy Step-cast **tlumič** Fox Float DPS Performance Elite **řazení/přehazovačka/přesmykač** Shimano XT (2×12) **kliky** Shimano XT (převodníky 36/26 zubů) **brzdy** Shimano XT (kotouče 180/180 mm) **zapletená kola** Fulcrum Red Metal 500 **pláště** Schwalbe Nobby Nic, Evo Addix Speedgrip, 29×2,35“ **sedlovka** Kind Shock Lev-Si, zdvih 125 mm **sedlo** Oxygen Roccia **řídítka** Oxygen Scorpo MTB, 760 mm **představec** Oxygen Scorpo MTB, 80 mm **zdvihy** 120/120 mm (P/Z) **hmotnost** 13,85 kg (vel. 20“, bez pedálů) **hmotnost kol** (P/Z) 2100/2650 g (včetně plášťů, kazety, kotoučů, bez pevných os) **cena** 83 190 Kč

Cože? 2×12?! Ano, je to tak. Mé první setkání s tímto pojetím „dvanáctky“. Zpočátku mi to připadalo jako krok zpět, ale po ujetí prvních kilometrů v terénu jsem musel uznat, že to má své výhody. Celý pohon je kompletně postaven na řadě Shimano XT, přesmykač typu Direct Mount je upevněn jedním šroubem k návarku rámu. Přehazovačka je standardně vybavena systémem Shadow+ pro omezení kmitání řetězu. Převodníky mají 26 a 36 zubů a kazeta rozsah 10–45 zubů. Převodů je opravdu hodně a často se zdvojují, ale není to na škodu. Při dynamické jízdě v terénu trpí řetěz nejvíce při přehazování mezi převodníky. U tohoto systému to není potřeba. Dostatečný rozsah pastorků mi umožnil jet na jeden převodník rozličnými pasážemi. Převodníky jsou zvoleny tak, že si každý přijde na své. Ať už cesta vede terénem, silnicí, do kopce nebo z kopce, převodů je pořád dostatek a jsou lehké či těžké, jak aktuální podmínky žádají.

Při volbě odpružení vsadil Stevens na Fox a byla to volba zdařilá. Juru zdobí vidlice Fox 34 Performance se zdvihem 120 mm v úpravě step-cast (profilovaná spodní část vnějších nohou). Díky tomu je vidlice o pár gramů lehčí a s vnitřními nohami o průměru 34 mm zase tužší než vidlice Fox 32, která byla použita na loňském modelu. Pružení a tlumení zajišťuje osvědčená dvojice systémů Float a Fit Grip (první generace). Při správném nastavení funguje progrese tak dobře, že při větších nárazech vidlice v kroku tuhne, ale nikdy nedojde k tvrdému dorazu.

U tlumiče se dostáváme v kvalitě ještě o kousek výš, jde totiž o tlumič Fox Float DPS Performance Elite. Znamená to, že je vybaven velkoobjemovou vzduchovou komorou Evol, která zaručuje citlivější chod a dává jezdci možnost nastavení progresivity zadní stavby.

Vidlice i tlumič se zamykají a odemykají z řídítek jednou páčkou, a že se jedná o vyšší třídu odpružení, poznáte během jízdy hned. Nedochází ke zbytečným ztrátám energie při šlapání a zároveň máte dostatek pohodlí, protože kolo krásně žehlí terénní nerovnosti. Jura si poradí i s technickými pasážemi po kořenech, kamenech a skalkách, ale už se nedá mluvit o komfortu. Jednoduše na to bike není stavěný.

Trail bike? Podle kol a plášťů určitě! Zapletená hliníková kola Fulcrum Red Metal 500 balancují na pomezí trailu a endura, na hranici o řád vyšší než samotný Jura. Boostové osy a šířka ráfků 32 mm dávají kolům dostatečnou tuhost při průjezdu zatáčkami. Úspěšně jim sekundují pláště Schwalbe Nobby Nic o tloušťce 2,35“. Po celém jejich obvodu běží vzorkem modrý pruh. Ten značí, že jde o verzi Evo se směsí Addix Speedgrip. Jak název napovídá, jde o kombinaci rychlého pláště s dobrou přilnavostí. Ideální právě na traily, a to i za deště a bláta. Na XC by se hodily spíše hladší pláště s menším valivým odporem.

Co mě na kole zarazilo hned, jak jsem si ho převzal a tlačil směrem k autu, bylo nepřirozené ticho. Kola se otáčela, ale nebylo slyšet charakteristické klapání ořechu. Teprve doma v tichu garáže jsem po roztočení zadního kola uslyšel slabé vrnění ořechu. Za jízdy je pak ořech slyšet až ve vyšších rychlostech, ale stále velmi slabě. Příjemná změna oproti mým hlučným ořechům.

Lehkým zklamáním byla teleskopická sedlovka Kind Shock Lev-Si, konkrétně její ovládání. Velikost a tvar páčky jsou tak akorát, ale při zmáčknutí máte pocit, jako byste mačkali žvýkačku. Zkusil jsem víc předepnout

Páčka přesmykače Shimano XT

U dvoupřevodníkových systémů nejvyšších řad přišlo Shimano s inovativním řešením řadicí páčky. Namísto obvyklých dvou je přítomna pouze jedna páčka s technologií Rapidfire Plus Mono. Ta umožňuje využívat páčku v obou směrech. Dlouhým stlačením palce přehodí na větší převodník a pro návrat zpět stačí buď zatlačit na páčku ukazovákem, nebo krátce stlačit palcem. Pomyslnou třešničkou na dortu je malý přepínač na přední straně řazení. Tím se zkrátí délka chodu páčky na cca 60 %. Tento geniální nápad ocení hlavně děti a jezdci s kratšími palci. Řazení je k dostání ve dvou variantách, a sice s klasickou objímkou na řídítka nebo s unašečem I-spec EV, který umožňuje připevnit řazení k objímce brzdové páky a nastavit vzdálenost a sklon páček.

lanko, ale žvýkačky jsem se nezbavil. Možná je to jen otázka zvyku, nebo jsem prostě čekal víc, když jde o Kind Shock. Na druhou stranu sedlovka funguje, jak má. Nepociťoval jsem žádnou svislou ani vodorovnou vůli. Zdvih 125 mm perfektně doplňuje velikost rámu 20", protože hovoříme o XC. Menší rámy mají zdvih 100 mm a větší pak 150 mm.

Dvoupístkovým brzdám Shimano XT není co vytknout, ergonomicky tvarované páky pěkně padnou do ruky. Nechybí ani stavitelný šroub k doladění vzdálenosti páky a pomocí křížového šroubováku lze snadno nastavit délku chodu. Oba kotouče mají průměr 180 mm a při jejich výrobě byla použita technologie ICE, která kombinuje vrstvy hliníku a oceli. Výsledkem je lepší chlazení kotouče a stabilní brzdná síla. Při jízdě potěší brzdy svým chováním i vyznavače tvrdšího brzdného stylu – jsou ostré a výkonné.

Vzhled kolu kazí kokpit kvůli velkému množství bovdenů, které ho objímají. Není se čemu divit, když na kole najdeme jak přesmykač, tak teleskopickou sedlovku a i zamykání odpružení. Nutno podotknout, že u testovaného biku nebyly bovdeny zkráceny na ideální délku a před první jízdou jsme museli provést decentní úpravu pomocí elektrikářské pásky, aby tolik nechrastily. V obchodě bychom na takto nepřipravené kolo neměli narazit. Délka bovdenů by měla být kratší a bovdeny by pro lepší vzhled mohly být sepnuty.

Tohle kolo vybočuje z řady. V prvé řadě jsou tu ty drobné náznaky příslušnosti do dvou škatulek naráz. Geometrií jde jednoznačně o XC, posed, kola a pláště by zas mohly být příslibem pro trail bike. A pak je tu systém řazení 2×12, který překvapil. Navíc sehnat v dnešní době kolo s hliníkovým rámem a kvalitními komponenty už není tak jednoduchá záležitost jako dříve. Vyšší řady se osazují na karbonové rámy a pro hliníkové zbývá čím dál častěji jen základ. Naštěstí Juru takový osud nepotkal. Má osazení vyšší třídy a přitom cenovku téměř poloviční oproti karbonovému top modelu. Je to perfektní univerzál jak na pohodové ježdění nebo třeba na maratony a jeho odpružení je plně funkční.

Matěj Stejskal
Foto: Michal Červený