

Jasná diverzifikace je tu!

pláště

Schwalbe G-One Bite RaceGuard je vynikající univerzál. Snadno odvaluje, perfektně drží v zatáčkách a v blátě se zaneše pouze jeho střed – směrem od něj je vzorek řidiš a snadno se čistí, takže ani v těchto podmínkách se nemusíte bát ztráty kontroly nad vedením kola. A je stejně jako kola připravena na bezduše, tak neváhejte.

pohon

Zatímco jednopřevodníkové systémy u horských kol již kralují a do srdcí silničářů si asi ještě velmi dlouho cestu nenajdou, v kategorii gravel biků se jejich obliba „mísí“. Nicméně jak dokazuje Stevens Prestige s klikami Shimano GRX 600 s dvěma převodníky s 30 a 46 zuby a kazetou s 11–34 zuby, dva převodníky zde mají pořád velké opodstatnění pro plynulost přechodu mezi jednotlivými převody.

Jestli bych měl nějakou značku označit za nejpříznačnější pro cyklokros, byl by to, aspoň prizmatem posledních let, asi německý Stevens. Možná z toho důvodu Němci dlouho nereagovali na vzdouvající se vlnu gravel biků. Pro vědomí, že mají v nabídce nespočet kvalitních cyklokrosových modelů zrozených i ze zkušeností nejlepších světových profesionálů. Jenže byť se konstrukční rozdíly zdají malé, gravel biking žádá své. A Stevens už tomu neopouje.

rám

Delší rozvor kol pro stabilitu a průchodnost až pro 45 mm široký plášť, to jsou nejpatrnější vstřícné kroky Stevensu vůči příznivcům gravel biků. Samozřejmostí už je dnes pevná osa či tapered hlavová trubka, potěší také množství montážních bodů na lahve, brašny a podobnou výbavu. Třmen brzdy se montuje přes rozhraní Flat mount.

řídítka a představec

Produktovní manažeři Stevensu se nedali strhnout módní vlnou rozšířených spodních oblouků, řídítka jsou klasická, přístup konzervativní a nám se chce dodat, že je tomu tak naštěstí. Ale to je věc subjektivní. Neobvyklé je, že řídítka se v horní části směrem od upnutí v představci nezužují, ale průměr zůstává větší – máte-li rádi úchop zvíci tenisové rakety, je to něco pro vás. Ač to není běžné, rozhodně to při jízdě nebylo nepříjemné, spíš naopak, byl to plus pro pohodlí. Pochvala míří i k volbě rozumné, tedy nikoliv „výkonnostní“ délky představce – u velikosti rámu 54 cm čekejte hodnotu 70 mm.

vidlice

Ne, opravdu jsme neudělali chybu v popisu, Stevens spoléhá i u nejlepšího z nabízených gravel biků na vidlici z hliníkové slitiny. Naznačuje to i vnější vedení hadičky brzdy. Nechybí dostatek úchytů pro příslušenství, pevná osa či standard Flat mount pro třmen brzdy.

zapletená kola

Fulcrum Rapid Red 900 DB je novinka určená právě pro gravel biky. Odpovídá tomu vnitřní šířka ráfku 23 mm, kterou výrobce doporučuje pro pláště v rozmezí 30–46 mm. Výška činí 24 mm. V obou výpletech napočítáte 24 drátů. Váhu setu uvádí výrobce 1760 g. A my nemáme, co špatného na jeho adresu říci.



Ponovu jdou tyhle dvě disciplíny u Stevensu souběžně jako koleje krajinou. Katalog výrobce prozradí pro rok 2021 šest cyklokrosových speciálů (v roce 2020 devět) a pět gravel biků (v roce 2020 žádný), k nim jeden motorizovaný, početně jsou tedy síly vyrovnány. A soudě dle geometrie testovaného modelu Prestige, či spíše pocitu z něj, a dřívějších zkušeností s cyklokrosovými

modely můžeme říci, že jasně poznáte, na jakém oři právě sedíte – zda na mrštné supervýkonu chtivé cyklokroscce anebo ležérněji pojatém a rozšafnějším gravel biku. Později odhalíte i další důležitou změnu, vidlice i zadní stavba jsou totiž průchozí pro pláště široké až 45 mm. A to se u gravelu jednoznačně počítá.

Že pro uváděné velikosti kol platí to samé, co známe u oblečení, totiž že nelze zobecnovat, potvrdí Prestige, aktuálně nejlepší gravel bike Stevensu, do písmene. Běžně se k mé výšce a poměrům mezi nohama, trupem a rukama nejlépe hodí rámy velké 560 mm (nebo velikosti L), v případě Stevensu to ale bylo 540 mm. A pořád mohu říci, že tohle kolo nenabídne stíněný, krátký



STEVENS PRESTIGE

rám Alu 6061 TB, pevná 12mm osa, Flat mount vidlice Stevens S-Lite Alu, pevná 12mm osa řazení/přehazovačka/přesmykač Shimano GRX 600 STI/GRX 810/GRX 810, 2×11 klíky Shimano GRX 600 (převodníky 30/46 zubů) kazeta Shimano CS-HG700 (11–34) brzdy Shimano GRX 400 (kotouče 160/160 mm) zapletená kola Fulcrum Rapid Red 900 DB, 23 mm pláště Schwalbe G-One Bite RaceGuard, 700×40 sedlovka Oxygen Scorpo, 27,2 mm sedlo Oxygen Triton řídítka Oxygen Scorpo Aero Gravel, 420 mm představec Oxygen Scorpo Road, 70 mm hmotnost 10,52 kg (vel. 54 cm, bez pedálů) hmotnost kol (P/Z) 1720/2230 g (včetně pláště, duší, kazety, kotoučů a pevných os) hmotnost pláště/duše 480/135 g (1 ks) cena 48 590 Kč

posed, ale že vás usadí do příjemné univerzální, možná dokonce decentně delší pozice. A to s rozumně zvoleným 70mm představcem a přímou sedlovkou. Budiž to upozorněním pro vás, které tohle kolo osloví. Zkustejte.

Posed má jedno specifikum, možná subjektivní. Když jsem sedlo jako vždy před první testovací jízdou uchytil do zámku sedlovky za střed ližin, ve výjezdech vsedě anebo při svižném silovějším tempu jsem

cítil, že šlapu víc před sebe. A tak jsem se nejdřív posouval více vpřed a pak jsem stejným směrem posunul sedlo. A bylo to. I přes papírově menší velikost rámu a rovnou sedlovku!





Živá vs. ležerní geometrie jinak

Ke geometrii jeden snad zajímavý postřeh, který platí obecně. Cyklokrosová kola jsou mrštnější, na impuls od řídítek reagují okamžitě a svižně. Když je ale kolo stabilní jako Stevens, rozumějte stabilně vede směr, neznamená to, že při rozdávání povolí říditky není potřeba citlivost. Je, a hodně. Dáte-li totiž ležernímu kolu nepatřičný impuls, trvá mu, než „chybný“ oblouk vykrojí a zase se vrátí do původního směru. Kolo hbité „těkne“ tam a „těkne“ zpět a je to. Konec jednoho snad zajímavého postřehu.

Mám-li po testu pojmenovat nejvýraznější vlastnost Prestige, je to jednoznačně až enormní stabilita vedení směru. Cesta k ní vedla především přes dlouhý rozvor plynoucí z delší zadní stavby, protože sklon vidlice je umírněný, hlavový úhel má hodnotu 71,5°. Kdyby se někdo ptal na rozdíly mezi cyklokrosovým kolem a gravel bikem, u Stevensu by dostal jasnou odpověď.

Nová Prestige je kolo postavené pro rychlost, v ní je jí dobře, v ní se vyloženě rochní a užívá si. Jakmile se rozjedete, chopí se vytýčeného směru a neuhne z něj, stabilita z ní doslova vyzařuje a vás prostoupí klid a jistota, že tohle kolo vás nezklame. Uvedené nezmizí, ani když se zvednete ze sedla. Těžiště zůstává dobře rozloženo, kolo se snadno překlápá ze strany na stranu, navíc se nedostaví stísněný pocit.

Touha po stabilitě našťastí nebyla nezdravě přehnaná, takže projet ostřejší zatáčku nečiní Stevensu kritizovatelný problém. Samozřejmě mu lépe dělají ty pozvolnější, ty, které je možné prolétnout v rychlosti. V nich vykrojí parádní oblouk. Čím více vás zatáčka přinutí snížit rychlost, tím jasněji vám dojde, že to není mrštná cyklokroska. Ale to od gravelu asi nikdo nečeká. V pomalých zatáčkách menšího poloměru postřehnete jen mizivou tendenci k zavření řídítek, nic víc. Nemusíte se bát, že by se po určitém prvotním odporu ke změně směru kolo do zatáčky zlomilo. Vlastně nic, co stojí za tolik rádků, ale test je test, že ano.

Prestige má odpich , to se jí nedá upřít, ale nečekejte zázraky. Když ve zrychlení nepolevujete ani do kopce, když je delší než pár vteřin, zjistíte, že vám Stevens saje síly o něco intenzivněji. Ano, zatímco rám je tuhý, až by se chtělo říct nekompromisně, kola prostě odpovídají cenové kategorii. Nejsou extra těžká, nemůžeme prohlásit, že tady výrobce zákeřně šetřil, ale jejich hmotnost je znát. Když nebudete čekat od dané cenové kategorie víc, než nabízí, nebudete zklamáni. Vše vlastně je tak, jak má být.

Možná to byl širší úchop řídítek v horní části, co zpočátku skrylo menší po-

hodlí nabízené vidlicí. V porovnání je to zadní stavba, či přesněji celá zadní partie Prestige, co vás bude více hýčkat. Pojďme ale popořadě.

Sedlo není zdaleka synonymem komfortu, je to sportovní úzká štika, řekl jsem si před jízdou, abych pak zjistil, že mi vůbec nevadí. Možná je to i tím, že ve skeletu je vykrojený otvor, který snižuje tlak na citlivá místa. Zajímavá je konstrukce sedlové trubky, která směrem od středového složení je do dvou třetin své délky širší, aby pak rychle pozbyla průměr a přijala sedlovku o průměru 27,2 mm. Ta sice není karbonová, ale přesto lze postřehnout její příspěvek komfortu. Něco práce pro něj nejspíš odvede i rám, to už nejsem schopný rozklíčovat, každopádně vím, že z pohledu zadní partie pod sebou mám pohodlný hliníkový gravel bike.

A pak mi oči sjedou po robustních nohách přední vidlice a já musím zastavit, abych se ujistil. Ano, jsou tu svary! Stevens v této kategorii osadil svůj model Prestige hliníkovou vidlicí S-Lite Alu, která je zřejmě lehká, ale z pohledu pohodlí průměrná. Tak to je hodně odvážné a sebevědomé! Jenže ono to možná není takové faux pas, jak by se mohlo zdát – ke gravelu patří širší objemné pláště, je tu širší průměr řídítek v horní části a docela pohodlná omotávka. Když zvolíte optimální tlak v obutí, myslím optimální pro jízdní vlastnosti, poradí si s komfortem beztak nejvíc právě pláště. Každopádně silný ráz „koupíte“ do rukou v plné parádě, to je bez diskuze, a drobná nerovnováha mezi „předkem a zadkem“ je znát.

Stevens se odhodlal nabídnout gravel biky docela opožděně, ještě v tomto roce pokrýval hlad po nich nabídkou svých cyklokrosových speciálů. Jistě zde nenarážel na nespokojenost zákazníků s geometrií ani většinou dalších vlastností, protože zde je špičkou, ale spíše limitovanou průchodností rámu a vidlice pro pláště. Nyní můžeme říci, že Němci obsadili další pole a že se jim to velmi povedlo. Šup s modelem Prestige do kategorie: „To bych mohl mít!“

Rudolf Hronza
Foto: Eda Pinkava a autor

