CANNONDALE

+ stabilita, jistota v náročnějším terénu, tuhost rámu, příprava pro bezdušový systém

– vyšší hmotnost

STEVENS

+ akcelerace, obratné manévrování, tuhost rámu, kultivovaný projev řazení a brzd

– méně komfortní přední část kola, výkon plášťů v blátě a jimi nabízené menší pohodlí

Různé zbraně pro tutéž bitvu

Z pohledu následujícího srovnání představuje Cannondale značku ochotně ctící nejnovější trendy, zatímco Stevens vystupuje konzervativně až zpátečnicky. Co konkrétně máme na mysli? Topstone je vedle modelu Slate už druhým gravel bikem v nabídce americké značky, v kontrastu s tím Němci tuto kategorii ještě ani nevyčlenili z područí cyklokrosových kol. Škatulky v katalogu ale nic neříkají o jízdních vlastnostech, postavme proto zástupce obou kategorií vedle sebe zcela bez předsudků.

Obecné rozdíly mezi gravel biky a cyklokroskami jsme popsali už mnohokrát, zaměřme se tedy na ty, které se vyskytují v našem konkrétním případě. Geometrie obou kol je v mnoha rysech překvapivě podobná, odlišností je strmější sedlový úhel Stevensu, zároveň má tohle kolo o centimetr výše položený střed. Cannondale je o pár milimetrů delší, má rám s výraznějším slopingem, ale hodnoty reach i stack se liší jen zhruba o centimetr. Velký rozdíl překvapivě nenacházíme ani u délky hlavové trubky, ta je u Stevensu nižší jen o pár milimetrů. Je to dáno sportovními ambicemi Cannondalu, ale i tím, že hliníkové cyklokrosové modely Stevensu jsou naladěny o něco méně agresivně než ty karbonové, orientované na závodníky a jejich potřeby. Kdybychom srovnávali geometrii modelu Cannondale Topstone s karbonovým Stevensem Super Prestige, rozdíl by byl již výraznější.

Odlišností ve výbavě už je více, ale když pomineme ty filozofické (pohon 2×11 vs. 1×11) a dané cenovou kategorií (hliníková vs. karbonová vidlice), opět se nemáme příliš čeho chytit. Na první pohled je sice zřejmé užší, 32mm obutí Stevensu, jde však o nesériový díl, kolo běžně zakoupíte s plášti širokými 40 mm. Ve výsledku tak tvoří hrubší výraz Cannondalu hlavně zvonovitě vykloněná řídítka a teleskopická sedlovka. Jakkoli se tedy kola na pohled tváří rozdílně, jízda na nich může být velmi podobná.

Cannondale Topstone Apex 1

Topstone u Cannondalu představuje dostupnější a konzervativněji pojatou alternativu k jednonohým modelům Slate. Platí to jak z hlediska tvarování rámu, které je na tuto značku až neobvykle usedlé, tak z pohledu geometrie. Topstone se nevydal někam na hranice kategorie gravel bike, ale zůstal věrný klasické sportovně laděné koncepci. V sedle to poznáte na mírně delším rámu a nijak zvlášť vysoké hlavové partii. Topstone tedy nenabízí přehnaně „kochací“ posed, ale spíše sportovnější pozici a rovněž tak ovladatelnost. Mezi vlastnostmi kola pak jasně dominuje stabilita. Cannondale skvěle drží stopu ve vysokých rychlostech, ale ani v těch nízkých se při průjezdu techničtějšími pasážemi nečekaně neskládá do strany. Posed a jízdní vlastnosti zkrátka působí stejně organicky jako samotné proporce kola při jeho vizuálním ohledání.

Projev více než desetikilového stroje není zrovna střelhbitý. S výrazně nahuštěnými plášti sice jede Topstone téměř bez odporu a v případě potřeby kdykoli ochotně potvrdí tuhost rámu, ale celkově je odezva na záběr do pedálů vlažnější. Tato vlastnost je částečně vykoupena schopnostmi v terénu – 40mm pláště WTB Nano (do rámu by se vešly ještě o pár milimetrů širší) jsou zárukou nadstandardního záběru v každých podmínkách. Na majitele kola už čekají v širokých ráfcích bezdušové pásky, takže odstranění duší a aplikace tmelu bude dílem okamžiku. My bychom neváhali ani vteřinu, už jen kvůli pohodlí, které je u tohoto hliníkového rámu jen průměrné. S „bezpečně“ nahuštěnými plášti s dušemi rám ani vidlice povrch nijak zvlášť nežehlí.

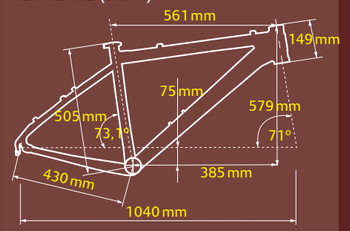
Dalšími „terénářskými“ finesami jsou řídítka s 16stupňovým vykloněním spodní části a teleskopická sedlovka TranzX umožňující pěticentimetrové snížení sedla. Díky nijak nepřekážející páčce vtipně zasazené do oblouku řídítek je manipulace snadná, stejně tak funkce samotného komponentu se jevila po celou dobu testu bezvadná – sedlovka drží v jakékoli poloze a její vysouvání je přiměřeně utlumené. To ovšem nic nemění na skutečnosti, že jsme k zasouvání sedla sahali jen opravdu výjimečně. Karbonová sedlovka by pro nás představovala praktičtější variantu – lehčí, komfortnější a nakonec jistě i trvanlivější. Tady však záleží na preferencích každého „štěrkoletce“.

Gravel bike Cannondalu je nekompromisní i z hlediska výbavy. Jednopřevodníkový Sram Apex s kazetou 11–42 zubů nabídnul jednoduchost, přesnost a pro většinu situací, přinejmenším v okolí české metropole, i dostatečný převodový rozsah. Brzdy rovněž fungují spolehlivě a jsou předvídatelné i silné. Na celém kole nám tak vadila jen jediná věc – rámem volně prostrčený bovden sedlovky a hadice zadní brzdy neustále cinkaly o stěny spodní rámové trubky. Nelze než doufat, že dealeři Cannondalu toto umí odstranit v rámci předprodejního či garančního servisu,

CANNONDALE TOPSTONE APEX 1

rám hliníková slitina SmartForm C2, zeslabovaná **vidlice** celokarbonová, Cannondale Topstone Disc, kónický sloupek 1 1/8–1 1/4" **řazení/přehazovačka** Sram Apex 1 HRD (1×11) **kliky** Sram Apex (převodník 40 zubů) **brzdy** Sram Apex 1 HRD (kotouče 160/160 mm) **kazeta** Sram PG-1130 (11–42 zubů) **zapletená kola (ráfky/náboje)** WTB ST i23 Light TCS/Formula RX **pláště** WTB Nano TCS (700×40) **sedlovka** teleskopická, TranzX Dropper Seatpost, zdvih 50 mm **sedlo** Fabric Scoop Radius Sport **řídítka** Cannondale C3, 440/500 mm (spodní rozšíření úchopu) **představec** Cannondale C3, 100 mm **hmotnost** 10,2 kg (vel. M, bez pedálů) **hmotnost kol (P/Z)** 1675/2390 g (včetně duše, pláště, kazety, kotouče, bez pevných os) **hmotnost pláště/duše** 500/115 g **cena** 56 999 Kč

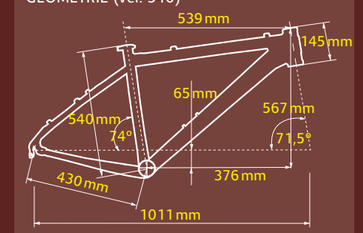
GEOMETRIE (vel. M)



STEVENS PRESTIGE

rám hliníková slitina 7005, třikrát zeslabované trubky **vidlice** hliníková slitina S-Lite, sloupek 1 1/8–1 1/2" **řazení/přesmykač/přehazovačka** Shimano 105/Ultegra/Ultegra (2×11) **kliky** Shimano FC-RS510 (převodníky 50/34 zubů – sériově, v testu jiné složení) **brzdy** Shimano 105 (kotouče 160/160 mm) **kazeta** Shimano 105 (11–32 zubů) **zapletená kola** Fulcrum Racing 700 DB DRP **pláště** Schwalbe G-One Bite RaceGuard (700×40 – sériově, v testu Kenda Small Block Eight 32 mm) **sedlovka** Oxygen Scorpo Road **sedlo** Oxygen Triton **řídítka** Oxygen Scorpo Aero, 400 mm **představec** Oxygen Scorpo Road, 80 mm **hmotnost** 9,6 kg (vel. 500 mm, bez pedálů) **hmotnost kol (P/Z)** 1490/1910 g (včetně duše, pláště, kazety, kotouče, bez pevných os) **hmotnost pláště/duše** 335/155 g **cena** 44 190 Kč

GEOMETRIE (vel. 540)



protože takový detail dokáže bezpečně pokazit celou vyjížďku či dojem z kola.

Stevens Prestige

Se Stevensem jsme se sžili ve stejný okamžik, kdy jsme usedli za řídítka. Při úchopu u představce se nám zdál posed až zbytečně krátký, ale jakmile ruce zapadly do delších těl hydraulických pák Shimano nebo do kompaktních oblouků klasicky střižených řídítek, měli jsme pocit, že nám Stevense ušil zkušený fitter přímo na míru. Posed je vzpřímenější a posunutý nad přední kolo pro co nejlepší ovladatelnost v terénu, ale jen do té míry, aby nebránil efektivnímu šlapání. Zkušenosti značky ze světových

cyklokrosových kolbišť jsou tu doslova hmatatelné. Kolo je sympaticky živé nejen v situaci, kdy potřebujete projet ostrou vracečku, ale třeba i při svižné jízdě po silnici. Řízení reaguje bezprostředně a nezáludně na práci s těžištěm i na pohyby řídítky, Stevens rozhodně patří mezi obratnější kola v této kategorii.

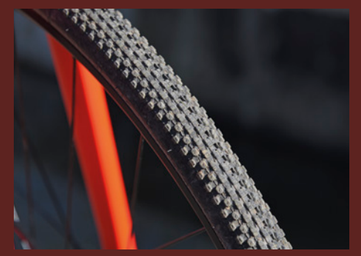
Model Prestige jsme do testu dostali přezutý do užších plášťů Kenda Small Block Eight. Může se zdát, že jde o detail, jenže u gravel biků jsou pláště jedním z klíčových komponentů. Oproti sériovému obutí Schwalbe G-One jsou kendy o celých 8 mm užší a o více než 100 g lehčí při typově velmi podobném vzorku. Sázka na lehké 32 mm široké pláště nám vykouzlila úsměv na tváři při asfaltových přesunech, ale i na suchých polních a lesních cestách. Kendy tu odvalují mimořádně lehce. Jejich limity se ukáží na blátě, kde se dezén rychle zalepí, což se projeví častějším podkluzováním ve výjezdech, při brzdění i v zatáčkách. Celkově se ale tyto pláště ke kolu hodí, což lze podle našich zkušeností předpokládat i u širšího katalogového obutí G-One. To pravděpodobně sebere trochu živosti, ale přidá na komfortu, a hlavně dovolí pracovat s širším rozmezím tlaků.

S naskakujícími kilometry jsme se nemohli ubránit dojmu, že Stevens dal dohromady bezchybný celek. Každé šlápnutí je odměněno ochotou okamžitě zrychlit, za což patří chvála tuhému rámu i výpletům Fulcrum Racing 700 DB. Tato kola s katalogovou hmotností lehce nad 1700 g/pár a tubeless ready ráfky představují adekvátní volbu pro danou kategorii. Jistotu usazení 40mm sériových bezdušových plášťů by asi navýšil širší ráfek, ale ve spojení s kendami nelze mít výhrady. Vzhledem k nekompromisní tuhosti středové a hlavové partie nás u Stevensu mile překvapila i vertikální aktivita kola. Zadní část biku je přitom o poznání komfortnější než jeho příď, která se občas vibracemi pokusí přeskládat kůstky vašich rukou.

Závěrem ještě hluboká poklona komponentům Shimano. I když bylo kolo před testem delší dobu ježděné, perfektní stav bovdenů dal vyniknout bezchybnému a rychlému řazení. Páky výborně padnou do dlaní a brzdy nastupující pozvolna až k vysokému maximu nás neobtěžovaly škrtáním kotoučů ani jinými neduhy. Jediným námětem k diskusi tak zůstává zpřevodování. Na testovaném kole byla namísto originálních převodníků 50/34 použita „cyklokrosovější" skladba 46/34, my bychom si dovedli kolo představit i s jedinou „plackou". Ale to už se dostáváme čistě k osobním preferencím.

Sloping a pár drobností

Cannondale a Stevens se na pohled liší především slopingem a rozdílnou filozofií při volbě pohonu. Jízdní vlastnosti ale až tak propastně rozdílné nejsou – bez ohledu na to, že Stevens modelu Prestige říká „cyklokroska" a Cannondale označuje Topstone jako „gravel bike", umožňují obě kola bez problémů osadit pláště široké kolem 40 mm, nabízejí množství montážních bodů pro příslušenství (v tomto parametru Topstone vede, a to nejen pro možnost usadit košík na láhev třeba i na horní stranu horní trubky) a podobně sportovní geometrii. V přímém srovnání se Stevens jevil jako obratnější a rychlejší kolo, což bylo do značné míry dáno i volbou plášťů. Takové kolo určitě neurazí například silničáře, který hledá bezproblémového zimáka nebo si chce rozšířit obzory. Topstone je laděný dobrodružněji, trochu stabilněji, stále však při zachování sportovního charakteru posedu.

Nezanedbatelný více než desetitisícový rozdíl v ceně mezi koly se podle našeho názoru bezprostředně nepromítá do jízdních vlastností, ale přesto je opodstatněný – Cannondale je vybavený karbonovou vidlicí, teleskopickou sedlovkou a i zpracování svarů nebo laku působí v jeho případě exkluzivněji.

Karel Kuchler
Foto: Rudolf Hronza