ZÁVĚR TESTU

TESTER EDA PINKAVA

STEVENS SONORA

ČAS PROZŘENÍ A NÁVRATŮ

První sněženky se prodraly vrstvou loňského listí a nejednoho cyklistu začaly svrbět nohy v předtuše blížící se sezony. Nejinak tomu bylo i u mě. Vyjížďky na Sonoře se stávaly delšími a současně i s vyšší intenzitou.

Dlouhé měsíce soužití se podepsaly na dokonalém sžití se strojem a už dávno jsem odpustil zapletenému setu vyšší hmotnost. Prostě jsem se s ní naučil žít. To s plášti Schwalbe Rocket Ron jsem se ničemu učit nemusel, pro mne jako XC bikera se ukázaly jako skvělá volba, univerzální a dostatečná, obzvlášť po nalezení optimálního, tedy nižšího tlaku. Odvalují perfektně, samočistí se rovněž tak (přesnější je říci, že se skoro nezanášejí), dech jim dochází až v těžším a prudším terénu na mokrém podkladu.

Od výměny sedlovky jsem nakonec ustoupil. Zadání znělo karbon, co by takový produkt přinesl, je jasně očekávatelné. Budoucím majitelům tohoto hardtailu ale takový zásah jen doporučím, pohodlí pro zadek není nikdy dost, a u tohoto Stevensu to platí dvojnásob. Tuhá konstrukce zadní části biku se sice promítla do skvělého přenosu energie z rámu na zapletený set, tady je na místě pochvalu zdůraznit, ale všechny otřesy a vibrace rám současně bezezbytku přenášel na jezdce. Propružování nerovností nohama tak patřilo prakticky ke každodennímu koloritu jízd.

Sedlo jsem ale vyměnit neváhal. Spíš ze zvědavosti, než že bych byl nespokojen se sériovou volbou. Více o něm v samostatném bloku.

Proměna vidlice

S teplejšími dny jsem si jako mávnutím proutku začal užívat i plnohodnotnou funkci vidlice. Jakmile se teploty udržely stabilně nad bodem mrazu, její projev doznal řádné vzpruhy. Předchozí snaha minimalizovat tření silikonem neměla v zimě až tak vysoký efekt, citlivost byla průměrná. S teplem se rázem stala příkladnou a já se dostal k úkonu, na který jsem se těšil několik měsíců. Hustilka na vidlice okamžitě putovala do batohu a já upravoval tlak prakticky každou vyjížďku až do chvíle, kdy jsem byl zcela spokojen. První část zdvihu dokonale žehlila malé nerovnosti, které k ní pustilo obutí, větší rázy pak byly za své ataky „odměněny" přiměřenou porcí milimetrů. Ani ve výjezdech nebylo proč si stěžovat, RockShox Recon tu s řídítky příliš „necvičil", nehoupal se nepřiměřeně.

Absolutní spokojenost panovala s řazením Sram. Ač se jedná o druhou nejdostupnější NX, ani dávka téměř dvou tisícovek kilometrů na jejím projevu nezanechala stín pochybností o přesnosti a preciznosti funkce. Současně jsem si pochvaloval rozsah převodů kazety a kombinaci s převodníkem se „sportovními" 34 zuby, celá škála pastorků dostávala při vyjížďkách co proto. S menšími převodníky bývají největší jeden až dva pastorky často už příliš lehké, v tomto nastavení bylo vše v pořádku. Pozitivně jsem vnímal i to, že přehazovačka po testu nevykazovala žádný náznak přehnané stranové vůle nebo jiný problém naznačující její menší odolnost. Ostatně celý set komponentů Sram byl bezproblémový.

Ale je tu i další dodavatel komponentů, Shimano. To připravilo pro tento stroj brzdy BR-MT420, tedy úroveň odpovídající řadě Acera typické spíš pro dětská a turistická kola. Ale žádný strach, čtyřpístková konstrukce třmenů ve spolupráci s krátkými brzdovými pákami nabídla opravdu dostatečný výkon, navíc v českých podmínkách i nevadnoucí ani v delších sjezdech. Je fakt, že jej podpořil svou přítomností i kotouč o průměru 180 mm u předního kola, ale o to tu jde – volit jednotlivé komponenty tak, aby spolupracovaly a celek byl funkční. Povedlo se. I jen lehké „přiťukávání" jedním prstem totiž stačilo ve většině případů k dostatečné, ale stále citlivé korekci rychlosti a jen další malé navýšení tlaku na páky spolehlivě zastavilo rotaci kol v každé situaci. Dávno pryč je tak dle mého názoru nejistota, zdali i nižší „sadové" úrovně brzd dokáží uspokojit požadavky na preciznost a spolehlivost práce. Současně musím doplnit,

GEOMETRIE (vel. 20")	
horní trubka	623 mm
hlavová trubka	115 mm
sedlová trubka	480 mm
zadní stavba	435 mm
rozvor	1127 mm
hlavový úhel	70°
sedlový úhel	74,5°
stack	620 mm
reach	449 mm
snížení středového složení	65 mm

že i přes provoz v zimním období, kdy se odehrávala větší část testu, zůstalo destičkám ještě dost materiálu pro další plnohodnotnou službu.

Krátký let stíhačkou

Dlouho jsem spekuloval, jak trochu odlehčit projevu zapleteného setu, zda třeba vyzkoušet svoji někdejší manuální šikovnost a kola podrobit výměně ráfků nebo se jiným způsobem dostat k redukci obvodové hmotnosti. Stále, ač jsem si na to zvykl, mi v hlavě ležela myšlenka, že kola tvoří téměř pět kilogramů hmotnosti a značnou část z ní roztáčím.

A ejhle, šťastná náhoda mi přihrála do dalšího testu tohoto vydání stroj se zapleteným setem ve stejné specifikaci, tedy s boostovými osami, shodným počtem i výrobcem pastorků a současně ze spodních pater nabídky. Jednalo se konkrétně o kola Mavic Crossmax, která lze na internetu pořídit v cenové relaci 6000–7000 Kč. Ostatně o moc levněji by nevyšlo ani přepletení stávajícího setu, pokud bych se zaměřil na ráfky o hmotnosti do 450 g, případně se zhlédl v zeslabovaných drátech a hliníkových niplech.

Slídění v nabídkách dovozců tak bylo přerušeno a po rychlém mechanickém zásahu jsem mohl zase do terénu. A rozdíl to byl až nečekaně velký, celková úspora čítala 650 g, z toho celých 510 g na zadním kole. Nemusím dlouze vysvětlovat, jak lehce se najednou zdolávala táhlá stoupání a jak i kličkovaná mezi stromy na oblíbených trailech získala na svižnosti. Lehká kola mají vliv na více vlastností než jen na akceleraci. Vzhledem k tomu, že na kolech zůstalo původní obutí z druhého testu Hutchinson Skeleton, jsem se však musel trochu krotit v místech, kde na gripu vzorku záviselo zdárné projetí trailové sekce nebo blátivého úseku, kde jsem jen tušil hloubku a stav pevného dna. Takovou daň jsem však bez odmlouvání přijal, více zábavy na suchém a pevném podkladu za to stálo. Jen nerad jsem ve chvíli, kdy se blížil čas návratu obou strojů, vracel specifikaci Stevensu do původní podoby.

Splněná očekávání

Stevens Sonora je solidně vybavené karbonové kolo za zajímavou cenu. Rámový základ je tuhý a tvrdší, je tedy zřejmé, že do spokojenosti budou hodně promlouvat komponenty. Až si bike pořídíte, hodně udělá karbonová sedlovka. A ještě víc lehká zapletená kola, jimi bike ihned vystřelíte o řád výše. I v sériovém sestavení ale není problém podrobit Sonoru závodění nebo celodenním výletům.

Ještě bych rád doplnil, že jakmile při mých testovacích jízdách začal převyšovat terén nad zpevněnými cestami, putoval na stroj zpátky kratší představec, jeden z komponentů, který jsem měnil hned na začátku. To širší než sériová řídítka, model Giant se 750 mm oproti původním podhodnoceným 700 mm, byla na kole až do posledního dne testování. S původním kratším představcem se vrátila i dokonalá ovladatelnost celku, delší byl vhodnější pro zimní tempařinu.

Eda Pinkava
Foto: Michal Červený

SEDLO SPECIALIZED POWER PRO ELASTON

Přestože jde o doplněk cenově z jiné galaxie, vždyť jeho doporučená cena je stanovena na 6199 Kč, nemohl jsem si nechat ujít možnost jej ve společnosti Stevensu vyzkoušet. Sériově montovaný model Oxygen Roccia mi totiž tvarováním kontaktní plochy nevyhovoval a krátký střih sedla jsem chtěl zkusit už dříve. A skok to byl opravdu velký. Kratší konstrukci jsem po celou dobu provozu hodnotil jako zcela dostačující, těch pár centimetrů mi nikde nechybělo, povedený tvar nenutil k posunům po sedle. I díky tomu jsem také v žádném okamžiku nevnímal tlak na citlivé partie, ten byl tomuto sedlu zcela cizí. Ocenil jsem i možnost volby šíře sedla nabízeného v provedení 143 nebo 155 mm. Užší z obou konstrukcí, vyznačující se i díky skořepině z karbonu FACT a titanovým ližinám slušnou hmotností 239 g, měla ale ještě jednou výhodu. Tou byla technologie Elaston, kdy klasické polstrování PU pěnou je nahrazeno právě touto úpravou (expandování stovek malých kuliček do prostoru pro polstrování). Dokonalé přizpůsobení, ale i absence pocitu propadání se do kompaktní vrstvy měkké pěny byla velmi příjemným jevem při jakémkoli stylu jízdy. Současně nabízela tato úprava i velmi slušnou úroveň pohodlí, ať jsem již vyrazil v kalhotách se silnějším modelem antibakteriální vložky nebo se sportovně střídmou konstrukcí. Pozitivní zpráva je, že toto sedlo lze pořídit i v dostupnějším než testovaném provedení.

STEVENS SONORA	
rám	Carbon SL HMF, boostová pevná osa 148×12 mm
vidlice	RockShox Recon RL R Air, ovládání z řídítek Remote Lockout, boostová pevná osa 110×15 mm, zdvih 100 mm
řazení/přehazovačka	Sram NX Eagle (1×12)
kliky	Sram SX Eagle B Dub (převodník 34 zubů)
brzdy	Shimano BR-MT420 (kotouče 180/160 mm)
zapletená kola (náboje/ráfky)	Shimano Deore/Oxygen Pro-D23
pláště	Schwalbe Rocket Ron Performance, 2,25″
sedlovka	Oxygen Scorpo MTB, průměr 31,6 mm
sedlo	Oxygen Roccia
řídítka	Oxygen Scorpo MTB, 700 mm
představec	Oxygen Scorpo MTB, 90 mm
hmotnost	12,2 kg (vel. 20″, bez pedálů)
hmotnost kol (P/Z)	1990/2900 g (včetně plášťů, duší, kazety, kotoučů, bez pevných os)
hmotnost pláště/duše	560/190 g
cena	46 790 Kč