Tuhost sama

adaptér na přesmykač

Na úrovni horního šroubu košíku na láhev začíná zploštění sedlové trubky a končí pár centimetrů pod adaptérem na přesmykač. Stevens je hamburská značka a Němci jsou velcí milovníci více převodníků.

vnitřní vedení

Takové vnitřní vedení se jen tak nevidí, vždyť i brzdová hadička naspodu rámu má vlastní prohlubeň, kudy je vedená, aby hned na začátku řetězových vzpěr pronikla do nich s dalším vývodem až před úchytem třmenu brzdy (rozhraní Post mount) u patky.

variabilní velikosti

Pokud si Sonoru vyberete v 16" velikosti rámu, budou na vás čekat 27,5" kola, ve všech větších velikostech už to budou devětadvacítky.

střed

Lisovaným ložiskům se nemusíme divit, je jich všude stále hodně a nevypadá to, že by se situace měla nějak dramaticky měnit. Zde jde o střed označený jako Press-Fit 92.

vlastní díly

Stejně jako celá řada jiných výrobců kol i německý Stevens opatřuje svá kola vlastními komponenty, zde pod jménem Oxygen.

Jedna z prvních věcí, co jsem se musel naučit rozlišovat po nástupu do redakce Vela před dlouhými sedmi lety, byla tuhost od pevnosti. Stojí přede mnou Stevens Sonora RX, tedy kolo neodpružené, hardtail, jehož mez pevnosti bych jen nerad zkoušel, protože pravděpodobně by mi dříve popraskaly kosti, než aby povolil rám. Druhou veličinou je tuhost ovlivňující poddajnost rámu při zatížení, dočasnou deformaci. Ta je v určitém směru žádoucí, v jiném naopak nežádoucí. Jak je na tom Sonora?

Za poslední týdny mi prošla rukama celá řada pevných kol, proto zde hned na začátku jasně vyzdvihnu citelně strmější sedlový úhel proti jiným kolům. To se projeví na délce posedu, který se nepatrně zkrátí, ale hlavně takový krok oceníte ve výjezdech, kde je těžiště více vpředu a přední kolo se méně odlepuje od podkladu, stabilněji vede přímý směr.

Poplatně novým trendům je představec kratší, měří jen 80 mm, což odpovídá i velikosti rámu. Ve Stevensu si dali záležet i na takových detailech. Unikla jim asi jen šíře řídítek, na 700 mm se dnes teprve začíná, častější rozměr je třeba 740 mm, jezdci vyšších postav nejspíš rovnou sáhnou po širších modelech už při nákupu. Zdvih řídítek 11 mm je přijatelný, protože hlavová trubka měří jen 95 mm. Zvyšovat úchop lze také pomocí podložek pod představcem či jeho orientací nahoru. Správnou volbu délky představce jsem uvítal hlavně ve sjezdech, ve stejných situacích bych se někdy přimluvil právě za širší řídítka, hodila by se.

Na stabilitě kolu nepřidá spíše ostřejší hlavový úhel, Sonora patří mezi živější biky,

STEVENS SONORA RX

rám Carbon SL HMF, technologie double chamber **vidlice** Fox 32 Float Rhythm, boostová pevná osa, zdvih 100 mm **řazení/přehazovačka** Sram X01 Eagle (1×12) **kliky** Sram X1 Eagle (převodník 34 zubů) **brzdy** Shimano Deore (kotouče 180/160 mm) **zapletená kola** DT Swiss M1900 Spline, 25 mm **pláště (P/Z)** Schwalbe Rocket Ron Evo, 29×2,25″ **sedlovka** Oxygen Scorpo MTB **sedlo** Oxygen Roccia **řídítka** Oxygen Scorpo, 700 mm **představec** Oxygen Scorpo MTB, 80 mm **hmotnost** 10,69 kg (vel. 18″, bez pedálů) **hmotnost kol (P/Z)** 1800/2340 g (včetně plášťů, duší, kazety, kotoučů, bez pevných os) **hmotnost plášťů/duší** 540/180 g (1 ks) **cena** 62 390 Kč

co jdou snadno a rychle strhnout do jiného směru, případně umožňují ze zatáčky vyjet pod plynem. Neznám na trhu kolo, které by mělo tak nízko střed, a ne, neškrtal jsem pedály o překážky, to se stává spíše na odpružených kolech. Výsledkem zmíněného je bezkonkurenční jistota při zatáčení, které nepřipomíná nákladní auto, spíše parkování ve Smartu.

Ve chvále budu ještě chvíli pokračovat, přichází na řadu hodnocení tuhosti rámu. Jedna příčina bezprecedentního pocitu z tuhého rámu je na pohled patrná, ta druhá nikoli. Řetězové vzpěry zadní stavby jsou tak masivní, že nedovolí ani špetku uhnout, flexi nehledejte ani u přední části rámu, která má v sobě karbonovou přepážku a dělí tak prostor trubek na dvě komory. Proto ten titulek, tuhost sama. Zaspurtujte si s tímhle Stevensem a uvidíte, že se do stran nehne.

Jiným tématem je ale pohodlí – ačkoli jsou sedlové vzpěry zploštělé, rozhodně to nestačí k vertikální poddajnosti přinášející komfort, ten musíte dohánět jinde. Třeba správným tlakem v pláštích a vidlicí.

Vidlice Fox 32 Float sice pochází ze zcela nejnižší řady Rhythm, ale co byste chtěli u karbonového kola za 60 000 a pár drobných? Její tuhost je taky slušná, protože nemá nijak zeštíhlované nohy ve smyslu technologie Step-Cast, vyztužena je i boostovou pevnou osou a na opačné straně kónickým krkem. Její funkce patří mezi dobrý standard, funguje, když je potřeba, a nevíte o ní, když potřeba není. Přesto zamykání pod levou brzdovou pákou při jízdě ze sedla občas přijde vhod. Počáteční citlivost je dobrá, jen průchod 100mm zdvihem by mohl být progresivnější, což samozřejmě Fox

Schwalbe Lite Skin

Lite Skin je nejlehčí provedení plášťů v nejvyšším provedení Evolution, skládací patka je tedy samozřejmostí. Tenké boky nejsou připravené pro bezdušové použití, a tak váží dle výrobce oproti bezdušovému provedení přibližně o 90 g méně, a to při stejném rozměru 29″. Nižší hmotnost je docílena i vyšší hustotou vláken v kordu, která má hodnotu 127 TPI, maximum u sériových plášťů Schwalbe.

dovoluje upravit vložkami u všech úrovní, včetně této nejnižší, Rhythm. Když to neuděláte, bude vidlice až příliš aktivně mizet ve zdvihu, což třeba v prudkém sjezdu není úplně to pravé ořechové. Ke komfortu by se mohla přidat i sedlovka, ale od hliníkové slitiny toho moc nečekejte, výměna za karbon je nasnadě. Měkčí by mohly být gripy, to i pláště přináší více pohodlí.

U plášťů se ale pozastavím, na Sonoře je v tomto směru cosi zvláštního. Výrobce osadil dostupná těžší zapletená kola s širšími 29″ ráfky a na nich sedí naopak co nejlehčí pláště, konkrétně Schwalbe Rocket Ron Evo. Zkušenost říká, že by poměr hmotností měl být opačný, lehká kola se spíše odolnějšími plášti, aby byla zaručena aspoň nějaká odolnost, kterou se pláště ve verzi LiteSkin opravdu nemohou ohánět. Jejich boční stěny nejsou o moc silnější než pár stránek našeho časopisu. A skutečně, defekt na sebe nenechal dlouho čekat ani při testu. Nakolik to byla chyba jezdce a nakolik plášťů, nechám nezodpovězenou otázkou.

Faktem ale je, že i přes ekonomicky volený set kol je cítit živá reakce na záběr do pedálů, kolo snadno jede vpřed, s chutí akceleruje, nabytou rychlost nijak zásadně nesnižují odpory plášťů. Obutí exceluje na suchém a pevném podkladu, na blátě už ztrácí síly a mokré kořeny jsou jistou stopkou.

Pak tu máme celou řadu precizně vybraných komponentů, za jejichž funkčnost by se nestyděla ani kola s šesticifernou cenovkou. Na výbornou si vážím brzd Shimano Deore, jejich páčka, ergonomie, výsledná síla a perfektní modulace je přesně to, co bych si na takovém kole přál. Jejich výkon stačil už během zajíždění, netřeba chtít víc. Dávkování je dobré, není potřeba taková síla k plnému zabrzdění předního kola jako u nižších modelů a zároveň není tak jedovaté jako u vyšších, třeba u XT. Podobně nadšený jsem byl i z řazení, stačí jediný povel palce a řetěz povyskočí klidně i o několik převodů na větší pastorek, přesně tam, kde ho chcete mít, ne více ani méně. A dolů? To lítají zuby, jako byste dostali direkt od McGregora.

Hmotnost kola je příjemně nízká, osazení perfektní, rám tuhý jako málokterý jiný, a to vše za 62 390 korun? Konkurence může být ráda, že tentokrát nejde o srovnávací test. Stačí investovat pár stokorun do gripů, odolnějších plášťů a tisícovku do karbonové sedlovky a budete si libovat.

Text a foto: Petr Štuka