

RB IQ Race

cena 53 507 Kč (+ 2100 Kč příplatek
za povrchovou úpravu)
hmotnost 11,70 kg
hmotnost kol 1620/2060 g (P/Z)
zdvihy (P/Z) 120/120 mm



VELO laboratoř



deformace hlavního rámového trojúhelníku **9,5 mm**
průhyb zadní stavby **8,4 mm**
božní průhyb **2,1 mm**

RB IQ již redakčním testem prošlo dvakrát, z toho jednou v 29" verzi. Při testovacích jízdách jsme se tak jen znovu utvrdili v poznatcích, které jsme získali v dřívějších testech. Posed na modelu IQ je přesně uprostřed mezi sportovně nataženým a volně pojatým krátkým. Jezdce tak toto kolo usadí do optimální pozice, ať se pohybuje jakýmkoliv způsobem v jakémkoliv terénu.

Stejně jako je nevyhraněný posed, je v univerzálním duchu laděno i ovládání kola, jež je velmi příjemné. Nabízí jak bystře řízení, tak i dostatečnou míru klidu ve stopě. Přední kolo poslouchá na slovo, ať už se cesty před ním kroutí na sto způsobů. Tuhost kola je na dobré úrovni, při silovém šlapání ze sedla se dočkáte příznivé odezvy.

Zadní odpružení při nastavení zanoření tlumiče zhruba na jednu třetinu zdvihu nabízí velice solidní citlivost na malé nerovnosti, větší pak polyká bez odmlouvání. Při šlapání je pohupování tlumiče velmi malé, zmenšit jej samozřejmě lze zapnutím ProPedalu, a to hned ve třech pozicích. Rozdíl mezi zcela otevřeným tlumením a ProPedalem je menší, než je tomu u tlumičů Fox se systémem RP2, kde má ProPedal pouze jednu pozici. Tlumič se vydává ochotně až ke dnu svého kroku, avšak zhruba posledních pět milimetrů jeho pistnice je při běžné jízdě dosažitelných jen obtížně.

Testovací kolo obouvalo pláště Rubena Scylla v šíři 2,0", což příznivě ovlivňuje jeho rychlost a nízkou hmotnost. Tato šíře však byla nasazena pouze z důvodu, že šíře 2,25" nebyla v době zapůjčení kola dostupná. Kolo jimi tedy bude dodatečně vybaveno, přičemž se dá očekávat, že toto bude mít vliv pouze na hmotnost celku, v menší míře i na jeho vlastnosti. Z použitých komponentů vyzdvihneme ještě velmi příjemně padnoucí sportovní sedlo Selle Italia SL a bezvadně fungující brzdy Shimano XT. Jejich páky mají lehký chod, brzdná síla narůstá pozvolna, její dávkování navíc hodnotíme jako velmi dobré.

Vzhledem k perfektnímu osazení musíme vyzdvihnout cenu tohoto kola, a to zvláště když si uvědomíme, že jeho rám, u něhož navíc můžete vybírat z několika barevných provedení, je vyroben v České republice. V tomto ohledu si RB zaslouží palec nahoru. Ještě výše ale vyzdvihneme celkovou hmotnost pouhých 11,7 kg! Nejléčí kolo v testu je z české hlavy a české provenience.



TESTER Mirek Šup

bral bike a vy

Pro mě je to optimální volba – kompromis. Kolo na delší výlety, které se nezálečně těžího terénu, ale dobře jede i po rovinnkách na lesních cestách, což je pro pánů z Polabí také důležitě.

pozitivní dojmy z kola

Neuvěřitelně jezdive a přitom pohodlné kolo. Je to diano především velmi příznivou hmotností a výborným odpružením. Brzdy i řízení fungují velmi přesně a spolehlivě.

negativní dojmy z kola

Pláště. I když perfektně jezdí, lehké problémy nastávají v těžším terénu a v rychlých zatáčkách. I to ale odpovídá jejich určení výrobcem do ležebního až středně těžkého terénu.

blogy
testerů

LABORATORNÍ MĚŘENÍ TUHOSTI RÁMŮ

Tuhost určuje vztah mezi deformací tělesa a jeho zatížením. Při našem měření jsme samozřejmě nezjistovali přímo tuhost rámu, ale právě jejich deformaci pod zatížením. Krom měření průhybu středové partie při namáhání rámu na krut (140 Nm) v místě středové trubky, se kterým jste se již mohli setkat ve starších číslech Vela, jsme ještě přistoupili k jednotlivému měření hlavního rovnového trojúhelníku a zadní stavby. Zde nás zajímalo především porovnání tuhosti zadních staveb, které byly součástí různých systémů zavěšení zadního kola. Bohužel

měření tuhosti zadní stavby namáhané od osy kola na krut by v našich podmínkách bylo velice těžko realizovatelné, zatížili jsme tedy zadní stavbu v místě patek kolmo k rovině rámu (ten byl upnutý za středovou trubku) silou 200 N, zadní stavba pak byla namáhána na ohyb. Přední část rámu byla zatížena rovněž silou o velikosti 200 N kolmou k rovině rámu, tato síla působila na tyči upravené v hlavové trubce, hlavní rámový trojúhelník tak byl namáhán kombinací ohybu a krutu, což již bylo realitě velmi blízké.

VELO laboratoř



deformace hlavního rámového trojúhelníku

Author	7.4 mm
Cannondale	8.3 mm
Ghost	6.4 mm
Giant	9.7 mm
Kellys	9.0 mm
Kona	8.6 mm
Merida	9.5 mm
RB	9.5 mm
Scott	7.2 mm
Specialized	11.3 mm
Trek	10.2 mm

průhyb zadní stavby

8.0 mm
7.3 mm
6.6 mm
11.0 mm
9.7 mm
7.2 mm
7.0 mm
8.4 mm
7.5 mm
7.1 mm
7.7 mm

boční průhyb

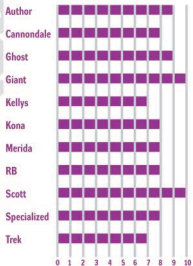
2.1 mm
2.1 mm
2.3 mm
1.3 mm
2.5 mm
2 mm
2.2 mm
2.1 mm
2 mm
2 mm
2.2 mm



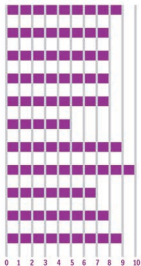
NEJDRSNĚJŠÍ TESTOVACÍ OBDOBÍ JE ZA NÁMI

Mráz, sníh, led, sůl, bláto, voda. Těchto šest nejkrutějších testů prověřovalo celou zimu odolnost nejen kol, ale i jejich majitelů. Při rozborce biků během měření jejich tuhosti jsme mohli zhodnotit, jak se pomalu se lozící zima podepsala na jejich stavu. Zřejmě nejvíce trpěly řetězy. Ty jsou navíc kvůli své desetiřetkostní ořezávané pod drobnohledem uživatelů, kteří mají strach z jejich menší životnosti v porovnání s devítiřetkovými předchůdci. Zjistili jsme, že v zimní slotě řetězy namontované na našich trailbáikách vydržely okolo pěti až sedmi set kilometrů, což lze hodnotit jako slušný výsledek. Navíc řetězy, které výrobci na kola montují, často nebyjí z nejkvalitnějších, proto se dá očekávat, že životnost řetězů pro desetiřetkovostní pohon bude obdobná jako u devítiřetkovostních verzí. O tomto se ostatně budeme moci přesvědčit v produktovému testu desetiřetkovostních řetězů, který chystáme. Krom řetězů se zima podepsala na kazetách, čepech a především na spodních ložiscích hlavových složení. Především u kol, kde byly namísto zapuzdřených ložisek použity kónusové mísky v kombinaci s kuličkami, býhaly tyto po zimním období ve směsi bláta a maziva. Jak si vedla ostatní otočná uložení komponentů, však budeme zjišťovat až na konci celého dlouhodobého testu.

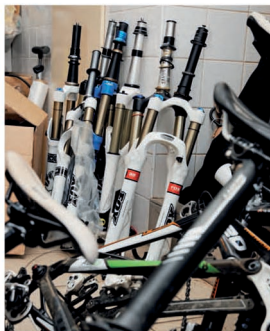
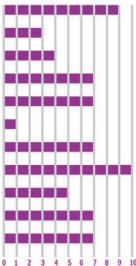
komfort



akcelerace



hmotnost



HODNOCENÍ VIDLIC

Ve skladu naší redakce to při meetingu kol v poločase testu vypadalo jak v lišicím doupěti. Pružiční jednotky od firmy Fox (v překladu liška) jsou u testované skupiny dominantní. U předních vidlic jde především o typ 32 Float RL, což je základní model v nabídce Foxu. Chod těchto vidlic je samozřejmě podobný, liší se pouze interním nastavením tlumení komprese, kdy někteří výrobci (například Trek) využívají menší hodnoty, což se projeví ve větší schopnosti vidlice pohltit rychlý a intenzivní náraz. Vidlice na Treku v tomto směru opravdu vyčnívala.

Citlivost modelu 32 Float RL je poměrně dobrá, její chod je aktivní, avšak pod brzděním stabilní. Vidlice využívá většinu svého zdvihu, pro případ největší nouze si schovává zhruba jeden centimetr. Výtku si zaslouží jen malá páčka zamykání chodu.

Někteří testovací jezdci si stěžovali na menší tuhost verzí vybavených klasickým pětímilimetrovým rychloupínákem, přece jen 120mm zdvih a větší nasazení v náročném terénu si žádá odpovídající tuhost přední části kola. Značka RockShox byla na kole zastoupena pouze na dvou kolech a v obou případech ji reprezentoval model Sektor. Jedná se o novinku v nabídce značky, technický základ je podobný modelu Recon, rozdíl je ve zdvihu – tam kde Recon končí, Sektor začíná. Citlivost je obdobná jako u Foxu, využívání zdvihu hospodárné se značně progresivním koncem. Tvar páčky zámku tlumení nám oproti Foxu vyhovuje více.

POHON – SHIMANO DOMINUJE

Pouze jedno kolo z testovaných jedenácti bylo vybaveno pohonem od Sramu. Těžko soudit, zda k tomu výrobce motivovaly finanční důvody, projev řazení, či je to prostě jen náhoda. Pokud budeme hodnotit dle funkce, pak musíme uznat, že Shimano má zkrátka navrch. Sramu se přechod na deset rychlostí, co se projevu řazení týče, příliš nevydařil. Tedy pokud nemluvíme o sadě XX, která zde ovšem logicky zastoupena nebyla.

Sram X.9 přítomný na Authoru nám byl sympatický tahými a ergonomicky výborně umístěnými páčkami, avšak řazení na lehčí převody je jakési nemastné neslané. Ergonomie a tvar páček řazení Shimano SLX a XT za Sramem o něco zastávají, amerického konkurenta pak Japonci poráží výraznější indexací jednotlivých poloh a lehkým a přesnějším chodem páček. Pouze dvě kola byla vybavena devítirychlostním pohonem, zbytek pak pracoval s převody deseti. Jak již bylo zmíněno v testu, jediným zástupcem systému 2x10 byl Specialized, ostatní se k zjednodušení pohonu neodvážili. Tříkrát deset převodů je, zdá se, sátka na jistotu. Nikoho neohromí, ale ani neurazí.

BOLÍSTKY A ÚRAZY

Dlouhodobé testování kol již přineslo i výsledky na poli spolehlivosti. K reklamaci za čtyři měsíce testování odešly tři tlumiče kvůli netěsnosti tlumení a jedna vidlice, která pro změnu neudržela mazací olejovou náplň, a dále jedna předhrňavající vidlice.

Delší výčet bolístek je však v kolonce poníčených komponentů. Za své již vzal jeden ráfek a sedlo, několik duší, do větších lovíšť se odebrala jedna přehazovačka spolu s patkou, na které držela, a brzdová páka na jednom z kol po letu jeho pilota přes řídítka již také zpívá labutí píseň. Bohužel jeden úraz je i mezi testovacími jezdci, Petr sedlající Scotta si zlomil zápěstí, bike tak na čas dostane nového majitele.