

ZDÁNLIIVĚ NEMĚNNÝ KLASIK

hliník převážně v kruhu

Stavebním materiálem rámu je hliníková slitina 7020 T6 s tepelným zpracováním počítačově řízeným procesem, trubky mají kruhový profil s výraznější výjimkou pouze u zploštělých řetězových vzpěr. Typické pro RB jsou patky, jimiž osa náboje prochází až za průsečíkem sedlových a řetězových vzpěr.

na míru nejen Mírům

RB nejde standardní prodejní cestou, tudíž i výbava jednotlivých modelů není daná stejně jako u klasické sériové výroby. Ano, rám koupíte jak samostatně, tak i ve třech úrovních přednastaveného komponentového osazení (nejdostupnější Base, testovaná verze Team a nejvyšší Race), jenže v konfigurátoru na stránkách výrobce můžete jednak „obléci“ holý rám dle svých představ komponent po komponentu, jednak jakoukoliv součástku sériového modelu nahradit za jinou nebo nechat některý díl neosazený, to když se nespokojíte s možnostmi výběru. Obratem vám vyskočí rozdíl v ceně i hmotnosti. Probírat se budete díly značek RockShox, RaceFace a Shimano.

kónická hlava

Hlavová trubka nenechává rozšířením spodního konce na pochybách, že je připravena pro rozdílný průměr ložisek – 1 1/8" a 1 1/2".

komponentová výbava

Nač michtat Shimano SLX, když každý díl sady je spolehlivý a nekompromisně funkční? V případě testovaného RB hovoříme o klikách, řazení, přehazovačce, přesmykači i brzdách. Kdo RB trochu sleduje, představcem, řídítky a sedlovkou RaceFace nebude zaskočen.

vidlice

RockShox Reba je jednoznačně přínosem pro komfort i výkon, poctivý dřič. Ovládání páčkou na řídítkách je příjemný bonus. Doplníme obvyklou technologii Solo Air a zdvih 100 mm.

rám

V konstrukci se potkává moderna s klasikou – na jedné straně je přímá montáž přesmykače i kotoučové brzdy a pevná osa 142x12, na druhé vedení veškeré kabeláže vnějškem. Domácí výrobce ukazuje, co mu dává smysl a co už tolik ne. Zatímco na řetězových vzpěrách najdete klasická navařená očka pro přichycení bowdenů, na spodní trubce čekají hliníkové svorky stažené šroubem.

zapletená kola

Ráfky WTB KOM i23 se chlubí nízkou hmotností a širším profilem, černé dráty je pojí s náboji s logem RB (jedná se o produkt renomovaného Novatecu). Stejně je i na zadní pevné ose.

Hardtail domáci značky RB jsou už léta stejné, chtělo by se říci, když porovnáte aktuálně testovaný model CRR 290 z kolekce pro rok 2015 s jeho předchůdcem. Ano, jenže je tomu jenom pocitově. Pod masku neměnnosti, tvořenou věrností hliníkové slitiny, jednoduše účelnému profilování trubek i základní paletě pastelových barev a log, totiž domácí výrobce postupně nenápadně vpašovával nové technologie. Anebo míry.

Vskutku, jen málo kol a produktů vůbec si drží po dlouhá léta neměnnou podobu, konstrukční i designovou. Ne vždy to je dobře, ovšem když něco funguje a je o to zájem, proč měnit. Navíc tato výrazová konzistence vlastně dotváří image značky. Osobitost RB podtrhuje i letitá, jen minimálně rozšiřovaná škála barev, jejichž základní počet vyčerpá právě tolik prstů, kolik jich máte na pravé a levé ruce. Tedy pokud se vám v minulosti nestalo, že jste si třeba špatně porozuměli s cirkulárkou při řezání dřeva.

Milimetry sem, milimetry tam...

Zatímco však RB třeba červené barvy na oko vypadá stejně, ať je staré pět let nebo rok, ohledání detailů ukáže, že mladší ze zmíněných modelů se liší kónickou hlavou pro vidlici s tapered sloupkem, uchycením přesmykače Direct Mount, zadní stavbou připravenou pro pevnou osu typu standardu 142x12 či úchytem zadní brzdy typu Post Mount.



RB CRR 290 TEAM MY2015

rám Alu 7020 T6 **vidlice** RockShox Reba, tapered sloupek, pevná 15mm osa, zdvih 100mm **řazení/přehazovačka/přesmykač** Shimano SLX (2x10, kazeta 11–36 zubů) **kliky** Shimano SLX (24/38 zubů) **brzdy** Shimano SLX (kotouče 180mm) **kola** náboje RB, ráčky WTB KOM 29" i23 **pláště** Rubena Scylla CRX Light Tubeless Supra, 29x2,25" **sedlovka** RaceFace Ride **sedlo** WTB Volt **řídítka** RaceFace Ride Flat **představec** RaceFace Ride **řídítka/představec** 720/70mm **hmotnost** 11,26 kg **hmotnost kol (P/Z, včetně plášťů, tmelu, kazety a pevných os)** 1605/2115 g **cena** 42 990 Kč

GEOMETRIE (VEL. L)

horní trubka 620mm **hlavová trubka** 110mm **sedlová trubka** 480mm **zadní stavba** 435mm **rozvor** 1118mm **hlavový úhel** 70° **sedlový úhel** 73,5°

Další změny pak připisuje RB v ročníku 2015, tentokrát se odehrály v geometrii devětadvacítek. Výčet začíná výrobcem slovy: „V rámci moderních trendů je kolo hravější, živější, zábavnější.“ Převleto ze vzletné do technické mluvy znamenala cesta k tomuto cíli zaprvé zkrácení zadní stavby o 10 mm na aktuálních 435 mm. Nemusíte procházet tabulky, udělali jsme to za vás, abychom zjistili, že se tím CRR 290 zařadilo k 29" XC kolům s nejkratšími řetězovými vzpěrami vůbec – minimálně těm, které stále počítají se dvěma převodníky, a tedy prostorem pro přesmykač. Naopak došlo k prodloužení horní rámové trubky o 20 mm u všech velikostí. Z toho důvodu budou nyní standardně montovány kratší představce (70/80 mm dle velikosti rámu). RB se tím přidává na vlnu silného trendu posledních let.

Jízdní zábava se mimo jiné odvíjí také od schopností plášťů, jež podtrhuje vedle vzorku i šířka. U nové generace hardtailu RB CRR 290 proto najdete i rozšířenou zadní stavbu, rám by si tedy měl porozumět i s agilním drapakem.

Poslední změna potěší čahouny, nabídka je doplněna o extra nastroulou velikost 3XL.

Faktor zábavnosti navýšen

Informaci o střihu posedu nezklamaly ty, kteří mají rádi jeho univerzální ladění. Prodloužila se horní trubka, zkrátil představec a RB tak

lidově řečeno zůstalo na svém. Volbu 720 milimetrů širokých řídítek nutno také pochválit. Na první kilometry jsem ponechal všechny tři podložky pod představcem, zhruba v její polovině putovaly dvě nad něj. S vyšším řízením jsem měl pocit lehké nestability v pomalých ostrých zatáčkách, snížení úchopu mne ho zcela zbavilo.

Pro geometrii jsem nenašel vhodnější slovo než podmanivá. Nemá pranic společného s flegmatickou ležérností a jistou formou tvrdohlavosti prvních pionýrských devětadvacítek, více do hry zapojuje jezdců. Zkrácená zadní stavba se projevila, posed ani úhel vidlice to nijak nemaskují – CRR 290 je velmi živý bike. Ochota zlomit se do jakkoliv ostré zatáčky je značná, reakce okamžitá. Nejde jen o odezvu na pokyn řídítka, ale i o práci těžiště.

Vše se přitom obejde bez byt zlomku nestability, která je typická pro ostré úhly vidlic 29" biků v touze konstruktéra dosáhnout právě jejich lehké ovladatelnosti. Cesta zvolená RB vedla k vyváženým vlastnostem, CRR 290 tak krájí terén s nadhledem, a to i rozbitý a ve vysoké rychlosti. Živějšímu biku v takové chvíli stačí věnovat jen trošku větší pozornost.

Zábavné jsou i technické výjezdy, předek lze snadno odhodit stranou, když je potřeba. A tak člověk nejdou snadno zapomené, že vyrazil objet okruh, tu se vrátí, když se prosmýkne klikatou pěšinou, tam zas znovu vydupe technický výjezd či proskáče trialovou

pasáž. Zábava eskaluje na každém metru. A když vás na rovině přepadnou závodní ambice, prostě se zapřete do pedálů, zalehnete a vyrazíte. Bike tomu nebrání.

V prudkých výjezdech na lehký převod, říkejme jim zlomové, však musíte RB CRR 290 usměrnit trochu víc, nejlépe přemístěním těžiště. Při urputném šplhu vzhůru se bike malinko vzpíná, odlehčené přední kolo je potřeba zatížit poposednutím na sedle nebo přiblížením hrudi k představci. Na řadě devětadvacítek jej není třeba aplikovat, zde v malých dávkách ano.

Lehce vpřed

Zadní stavba je kratší, materiál i základní rysy konstrukce rámu zůstaly identické, takže nemohu použít slova o překvapení, když budu hovořit o tuhosti, potažmo lehkosti odpichu a jízdě celkově. RB jsem v tomto směru vnímal jako kabruháka už při předchozích testech a ani ten aktuální na tom nic nezmění, a jestli, pak k lepšímu. Rám záběrům do pedálů neuhýbá, vaši touhu po rychlosti nezastaví ani sestava kol a plášťů. Lehocí ráčky a pláště s nízkým vzorkem plněné tmelem se roztáčeji snad jen při pomýšlení. Tohle kolo za 40 000 korun (během měsíčního testování bohužel cena stihla o něco vyrůst vlivem kurzových pohybů měn) by se mohlo směle poměřit s dražšími kousky.

Pláště Rubena Scylla bych vyměnil z čistě subjektivních důvodů. Inovovaný bike umí být zdrojem výkonu i zábavy, „agresivnější“ obutí by mu jen prospělo. Jak jsem si zkusil s koly z jiného testovacího biku, teprve pak člověk ocení změny v geometrii naplno. Pokud ale cílíte na suchý maraton, netřeba řešit.

Tvrďší charakter

Po stránce komfortu nelze od hliníkové slitiny čekat zázraky, pevné rámy RB ale patřily mezi pohodlnější „hliníky“. Nebudu si tu hrát na to, že si pamatuji, jak se choval rám předchozí generace v testu před dvěma lety, ale když jsem si ho nyní po sobě četl, došlo mi, že teď mé nadšení není až takové. Možná jen pocit, možná také „vedlejší účinek“ zkrácení zadní stavby. Silnější průměr sedlovky komfortu taky nenahrává. Ani po delších vyjíždkách po zmrzlých pěšinách bych pozadí k sekané rozhodně nepřirovnal, ale tvrdší tenhle rám v obecním měřítku prostě je.

Abych ale vůbec mohl objektivně hodnotit pohodlí, musel jsem zkusit i jiný zapletený set. Testovaný model totiž spoléhal na bezdu-



šové obutí s nízkým provozním tlakem. Po zkoušce komfortu jsem se k němu rychle vrátil. Je to skvělý lék, podobně by pomohla i karbonová sedlovka menšího průměru uchycená v rámu pomocí vložky.

Co jsem to ještě chtěl

Na seznamu poznámek, co jsem chtěl napsat, zůstaly detaily. Nejen vpředu, ale i vzadu najdete 180mm kotouč. Tam je to možná naddimenzovaný průměr, ale s citem v prstech, proč ne. Oblast úchytu třmene je tuhá, ani při silném stisku nikde nic nevíbruje, nerezonuje. Zadní pevná osa drží dobře, jen co se týká manipulace, existují povedenější kusy. Zkrácená zadní stavba přiblížila plášť sedlové trubce, už i poměrně hladká Scylla dokázala občas přesmykač pěkně obalit bahnem. Průchod kola to ale neohrozilo. Hladké gripy RaceFace byly příjemným překvapením, tuhé, přitom komfortní. Vidlice Reba precizně žehlí a aktivně využívá zdvih, páčka na řídítkách dojde užítku. Shimano SLX znovu důrazně klade otázku, proč chtít vyšší sadu.

Mám tu poslední poznámku, co jsem si udělal: Kilometry s tímhle erběčkem byly skvělé. Velmi rychlé, lehké a zábavné.

Rudolf Hronza

Foto: Tomáš Tesař a autor

