



Dřívč bez limitů

Exkluzivita novinky od RB není tentokrát dána nedosažitelnou cenou – naopak, cenovka je mimořádně příznivá. Exkluzivní je v tomto případě možnost osedlat kolo velmi brzo po jeho veletržní premiéře a stejně tak mimořádná je i univerzalita, která mu byla vtisknuta do genů.

Značka RB je sice větší část svojí existence vnímána převážně jako výrobce rámu pro horská kola, v její historii ale najdeme i významnou vazbu na svět úzkých pláštů. Před nějakou tou desítkou let byla dokonce spojena s naším předním profesionálním týmem PSK Unit Expert, kde její rámy sedlali borci jako Lubor Tesař, Petr Benčík, bratři Kejvalové a další. Není tedy divu, že na silnicích naší domoviny tyto stroje stále potkáváme. RB však nestaví jen na nostalgických náladách, ale naopak se snaží vymyslet něco nového, čím dokáže svoji nabídku nejen oživit, ale současně oslovit i ty, kteří tápají v tom, co vlastně chtějí.

HLINÍK JAKO DOGMA

Model RX materiálově staví na spolehlivé slitině Alu 7020 T6, která je tepelně zpracována počítačově řízeným procesem. RB sází na syrový design s přiznanými svary jednotlivých partií bez následného zabrušování. Na hlavním rámovém trojúhelníku také nalezneme pouze trubky v jednoduchém kruhovém průřezu a bez jakýchkoli průměrových změn. Jedinou pohledově zajímavější částí je tak hlavová trubka s rozšířenými konci pro možnost usazení integrovaného hlavového složení a navařená výztuha v její spodní části. Podobně střídmě působí i zadní stavba, sedlové vzpěry putují v neměnném tvaru kruhu od sedlovky až k patkám, stejně jako následně řetězové vzpěry od patek ke středu. Tvar řetězových vzpěr je

narušen jen drobně ze dvou důvodů – k zajištění volného prostoru pro otáčení klik a pro průchodnost širokého obutí. Zadní stavba byla vybavena úchytem třmenu kotoučové brzdy, rámu nechybí pro značku typické úchyty vnějšího vedení bovdenů či hadic. Hliníková je i přední vidlice, její nohy však již nemají kulatý, ale obvyklý kapkovitý průřez.

Osazení testovaného modelu bylo voleno s ohledem na dostupnost, odtud tedy název Base. Zkratka MD pak znamená mechanical disc, odkazuje tedy na nasazení mechanických kotoučovek Shimano. Také základem pohonu je japonská sada 105 v kompaktní sestavě převodníků. O většinu dalších dílů se podělily značky Race Face a WTB, obutí posléze dodalo Schwalbe. To je jediný rozdíl oproti katalogové verzi – ta je obuta do českých pláštů od Rubeny.

STŘEDNÍ PROUD

Konstrukce rámu dovoluje nasadit pláště o šíři až 40 mm, a to znamená celkem široké rozpětí využitelnosti. My jsme k testu získali stroj s obutím Schwalbe Durano Plus v šíři 32 mm, tedy na půl cesty mezi závodními žiletkami a expedičními balóny. Jednomu pláští jsme navážili 610 gramů. Již fakt, že jezdec roztáhne kolo s více jak kilogramovým handicapem oproti běžné hmotnosti (na tom se podělí i ráfky WTB Frequency i19 Team – 406 g/ks), dost ovlivnil celkovou lehkost projevu. Ale to jen do chvíle, než



RB RX BASE MD

materiál rámu Alu 7020 T6 **vidlice** RB AL Disc, hliníková, sloupek 1 1/8" **zapletená kola** náboje RB/ráfky WTB Frequency i19 Team, pláště Schwalbe Durano Plus 32mm, hmotnost kol 1685/2185g (P/Z, včetně pláště, kotoučů 160mm, upínáků a kazety) **sada** Shimano 105 (11 rychlostí, kazeta 11-28 zubů) **brzdy** Shimano 105, mechanické kotoučové **klíky** Shimano 105 (převodníky 50/34 zubů) **doplňky** představec Race Face Ride (100 mm), řídítka RB Alu (440 mm), sedlovka Race Face Ride (průměr 30,9 mm), sedlo WTB Volt (lžiny ocel) **velikosti** 52-64 cm **hmotnost** 10,32 kg (velikost 58cm, bez pedálů) **cena** 30 990 Kč

GEOMETRIE (VEL. 58 CM)

sedlová trubka 520mm **horní rámová trubka** 580mm **hlavová trubka** 185mm **zadní stavba** 420mm **hlavový úhel** 73,5° **sedlový úhel** 73,5°

se set dostal do rotace. Setvačnickový efekt se zde projevil v plné míře a my si mohli užívat jízdu bez omezení. Vyšší obvodová hmotnost se samozřejmě projevila i v rozdílném vnímání stroje v pomalém tempu a vyšší rychlosti. Zatímco ve stoupáních nebo nízké rychlosti byl předek kola velmi lehce ovladatelný a zatočení či malá korekce směru působily velmi přirozeně, jakmile jsme se spustili z vršku, kolo se okamžitě zklidnilo a působilo velmi stabilně. Delší oblouky ve sjezdu jsme díky tomu mohli snadno vykrojit jen pomocí práce s těžištěm. Pokud pak došlo k jakékoli nepředvídatelné situaci, desky mechanických brzd spolehlivě krotily rotaci hmoty do požadované rychlosti. Menší citlivost a lehké pružení lanka při stisku, to byly jediné vjemy dávající na vědomí, že jde o dostupnější provedení kotoučových brzd, kde nepracuje tekuté médium, ale mechanika.

Dalším naším úkolem bylo prověřit úroveň komfortu. Doplnky vyrobené ze stejného kovu jako rámový základ při snaze o docílení jezdcova pohodlí prakticky nepomohly. Vše tak zůstávalo na možnostech sedla WTB Volt, které sílou svého polstrovaní naštěstí část otřesů absorbovalo. Celkový komfort jsme ale i tak vnímali jako sporý, a to i kvůli přítomnosti hliníkové přední vidlice, která může očím zmlsaného silničáře připadat na kole i trochu nepatřičně, či masivní konstrukci zadní stavby prostě jakékoli úpravy pro podporu pohodlí.

Současně jsme museli konstatovat, že RB disponuje velmi krátkým posedem, a to i přes fakt, že rám patří svou geometrií ke standardním stříhům využitelným i pro sportovní nasazení. Příčinou byla konfigurace testovaného modelu. Pro velikost 58cm je dost zřídka využíván 100mm dlouhý představec v kombinaci se sedlovkou s přímým zámkem. Tato volba



zkracuje stroj o více než 30 mm a to bylo při testu dost znát. Snažili jsme se tedy srovnat do vzpřímenější pozice a častěji než jindy využívali pro oporu sedacích partií zadní část sedla. Na vše se dá zvyknout, stejně tak i na kratší posed. Jen je třeba při jízdě ze sedla dávat větší pozor na kolena, aby se nepotkala s řídítky.

SILNICE JIŽ BYLO DOST

Širší obutí si přímo říkalo o prověrku mimo silnice. Při jedné z příležitostí jsme tak vzali za vděk polní cestou lemovanou řadou stromů. Pláště vzápětí přišly o trochu tlaku, abychom si nevytráslí duši z těla. A vyplatilo se. Široké obutí se chytá podkladu a bez jakýchkoli potíží nás provází nejen po šotolině, ale i po udusané hlině. Labutě na rybníce se jistě divily, když se po hrázi prohnal vetřelec na úzkých gumách, kterého ve svém teritoriu ještě neviděly. Nás však v tu chvíli zajímaly spíše další výzvy. V náročnějším terénu nám byl jediným omezením hladký vzorek pláště. Ve chvíli, kdy jsme se již cítili v kůži cyklokrosaře, byla jejich přilnavost na měkkém podkladu v zatáčkách či výjezdech dost omezená. Zpátky tedy na pěšinu a pokorně následovat vyšlapanou rovinatou stezku!

KOLIK POŽADAVKŮ, TOLIK ODPOVĚDÍ

Zejména poslední zážitek z jízdy mimo asfaltový podklad v hlavě znovu rozehrál myšlenky, kde až leží limity tohoto stroje. Pořídít si vícero setů zapletených kol, v mžiku připravíte sportovního šviháka pro rychlé silniční tréninky, dravce ku zdolávání cyklokrosových tratí, věrného druhá při expedicích napříč světadily, stejně jako spolutrpitele při polykání zimních objemových dávek.

Samozřejmě je třeba se pozastavit i nad dalšími možnostmi. My měli v testu tu nejdostupnější verzi využívající pouze mechanickou konstrukci kotoučových brzd. Sice je to prakticky bezúdržbový systém, na druhou stranu se hydraulice nedá upřít komfortnější funkce, citlivější ovládní a vyšší efekt. Neméně důležitým bodem je výbava. I v této specifikaci se kolo osvědčilo, přesto si jistě dokážete představit, jak by se změnila hmotnost a s ní některé jízdní vlastnosti při změně části doplňků, podporujících zejména jezdcův komfort. Tento stroj tak můžete vnímat jako první krok na cestě k vysněnému ideálu. Další kroky pak můžete ovlivnit i vy podle svých představ.

Eda Pinkava

Foto: Tomáš Tesař, Rudolf Hronza

CRONO
PASSIONE ITALIANA



FUTURA2
WHITE RED, RED, GREEN,
BLACK GREEN
4 690,- Kč



CLONE
WHITE GREEN, BLACK
YELLOW FLUO, RED
3 190,- Kč

