# POUŠTNÍ VLK

**KVŮLI NENASYTNOSTI A NEKONČÍCÍ ROZPÍNAVOSTI KOMPOZITU UPEVNIL TITAN SVOU POZICI ALTERNATIVY PŘEDEVŠÍM PRO TY, KDO TOUŽÍ PO ORIGINALITĚ ANEBO SE Z NĚJAKÉ ZÁSADY BRÁNÍ ČERNÝM VLÁKNŮM. JE ALE NA TOMTO OKRAJI ZÁJMU JEN PROTO, NEBO I Z DŮVODU, ŽE TENTO KOV NA ROZDÍL OD KARBONU DOSÁHL HRANIC SVÝCH MOŽNOSTÍ? ODPOVĚĎ JSME HLEDALI NA STROJI VPRAVDĚ EXKLUZIVNÍM.**

Než se budeme věnovat testu, připomeňme stručně, co víme o slitinách titanu. Především se mohou pochlubit jednou z nejvyšších hodnot poměru mezi pevností a hustotou ze všech kovových slitin. Rámům, jsou-li dobře konstruovány, propůjčují výborné vlastnosti: korozivzdornost, dlouhou životnost, relativně nízkou hmotnost. Titan je také materiál drahý a náročný na zpracování.

## Specialista Nevi

Nevi, italský expert na titanové slitiny, začal psát svou historii roku 1992. V nabídce má čtyři silniční modely, čtyři bikové včetně 29" a singlespeedu, jeden kros (hovoříme o rámech) a z komponentů sedlovku s představcem. Zajímavým počinem je i sportovní MTB e-bike o hmotnosti pouhých 12,4 kg. K vytvoření designu značka používá technologie foto-rytí. Jde o speciální chemický proces, který údajně využívá v cyklistice pouze Nevi. Jeho výsledkem jsou loga s bronzovým nádechem.

## Ve jménu pouště

Testovaný model Gobi Desert je postaven ze slitiny 3AL-2,5V Ti, jde tedy o titan legovaný hliníkem a vanadem, nejčastěji používanými legujícími prvky. Rám je svařen z bezešvých trubek. Horní je oválná ve střední části pro větší odolnost stranové flexi. Rozměrnější a vyšší spodní má stěnu silnou 0,58 mm pro cyklisty o hmotnosti do 85 kg a 0,80 mm pro jezdce mezi 85–120 kg. Zadní stavba je lehce esovitě zprohýbána, její vzpěry spojují rozměrné patky. Hlavová trubka je připravena pro standardní kombinaci ložisek 1 1/8 a 1 1/2", sedlovka má průměr 31,6 mm. V nabídce je pět velikostí rámu, jehož cena činí 65 500 Kč.

## Exkluzivní společnost

Podobný rám žádá stejně exkluzivní společnost a stavitel tohoto kola si toho byl dobře vědom. Vyjma kompletu řazení (Shimano XTR s výjimkou přesmykače Tiso) nenajdete komponent, který by měl co společného se sériovostí.

Vzduchová vidlice Airway XC Super Race pochází stejně jako řada dalších dílů od taktéž italské značky ovládající špičkové technologie a materiály – FRM. Jde o velmi

rám ▸ 3AL-2,5V Ti vidlice ▸ FRM Airway XC Super Race, 100 mm řazení/přehazovačka/přesmykač ▸ Shimano XTR (2x10)/XTR/Tiso kliky a převodníky ▸ FRM CU2-M (42/27 zubů) kazeta ▸ Shimano XTR (11–34 zubů) kola (náboje/ráfky) ▸ Corima Carbon/FRM Urano galusky (P/Z) ▸ A. Dugast Fast Bird (50 mm/1,97") brzdy (průměr P/Z disku) ▸ hydraulické, kotoučové FRM DBR XC Team (160 mm)hmotnost ▸ 8,54 kg (vel. L, bez pedálů) hmotnost kol (P/Z) ▸ 1280/1640 g řídítka/představec ▸ 660/110 mm cena ▸ 210 000 Kč

lehký celek (uváděná hmotnost 1310 g) kombinující karbon (vnější nohy s dutým můstkem) s hliníkovými slitinami (vnitřní nohy Scandium, průměr 30 mm). Vzduchová pružina je doplněna negativní kovovou pružinou pomáhající reagovat na menší rázy, tlumení má na starosti otevřená olejová lázeň. Jedná se o vidlici s inteligentním pružením. Speed sensitive valve systém (SSV) zajišťuje, že vidlice nereaguje na impulzy přicházející od cyklisty, otevře se pouze na podnět od povrchu. Ano, jde o stejný princip, jakým je známější TerraLogic u Foxu. Nastavit lze tlak vzduchu, práh alias bod odtržení, progresivitu a odskok.

K možnostem nastavení se ale FRM staví po svém. Moderní vidlice mají na korunce či spodku nohou řadu regulačních prvků, FRM je na pohled vidlicí chudou – na každé noze je ventil pro nastavení tlaku vzduchu a jeden šroub na spodku levé nohy pro regulaci odskoku. Ostatní jde složitější cestou. Těžko říci, zda za tím je pouhá snaha uspořit hmotnost, nebo fakt, že spoustu ovládacích prvků použijeme jednou a dost. Buďme konkrétní. V případě bodu odtržení vidlice z klidu je k dispozici deset stupňů, továrně je přednastaven čtvrtý z nich. Pokud nevyhovuje, je třeba vypustit obě vzduchové komory, odšroubovat krytku na pravé noze a dlouhým pětimilimetrovým imbusem nastavení změnit, složit vidlici, nafoukat, znovu zkusit a případně vše opakovat až do nalezení optima. Výrobce pak uvádí jako možnou i změnu progresivity kroku vidlice. Jde o maratonský model, jehož konstrukce je zaměřena na nízkou hmotnost a na progresivnější krok. Změnu charakteristiky pružení lze dosáhnout změnou hladiny oleje.

## Samé limity

Váhový limit jezdce u vidlice, jejíž nohy spojuje 9mm pevná osa, činí 90 kg. A FRM s limity operuje i u některých dalších produktů, například u sedlovky (80 kg), řídítek (85 kg) či klik (90 kg).

Řídítka Blackhole Integral Riser s integrovaným představcem jsou vyrobena z HM karbonu, představec se sklání pod úhlem -8°, zdvih řídítek je 30 mm a šíře 660 mm. Sedlovka Blackhole ze stejného materiálu je k dispozici ve verzi pro klasické ližiny a pro sedlo Blackhole, lehkou slupku z karbonového vlákna T-800 (testovaný model). Konstrukce by dík speciálnímu zámku měla přinášet více pohodlí než běžná sedla, středová drážka pak ulevit perineální zóně. Kliky FRM CU2-M i osa jsou vyrobeny z hliníkové slitiny s příměsí scandia, CNC převodníky ze slitiny Alu 7075. FRM dodalo i kotoučové brzdy DBR XC Team (CNC), jejichž jednodílné třmeny hostí dva pístky o průměru 22 mm. Kola otáčející se na nábojích FRM Urano jsou zapletena 32 zploštělými dráty do karbonových ráfků Corima a obuta galuskami A. Dugast Fast Bird 50 mm.

Našli jste v tomto výpisu místo, jež by strádalo malým puncem exkluzivity?

## Prověrka nikoliv písečná

Navzdory poušti Gobi, kterou má toto Nevi v názvu, jsme kolo potrápili v brdských lesích. Jízdu od počátku provázely specifické zvuky. Titanové trubky, obzvláště rozměrnější spodní, přenáší zvonivé tóny, které jsme dík karbonovým rámům už dávno zapomněli – a hliníkové tak pěkně nezvoní. Nezní rušivě, zní návykově. Stejně tak hlasitý cvrček zadního náboje.

Specifické však bylo i chování originálního zámku sedlovky. Limit hmotnosti jezdce 80 kg a její nízká hmotnost nabádaly k opatrnosti při utahování objímek, jež postrádají jakékoliv drážkování. Následně se sedlo při tvrdším dosednutí otočilo. Zastavit, dotáhnout více, zopakovat ještě třikrát. Pak se zámek dlouho choval bezproblémově, aby při poslední jízdě po dalším tvrdším dosednutí sedlo opět změnilo pozici. Varovně vztyčená špička rozhodně nedávala jistotu pro další kilometry. Naše hmotnost s batohem byla jen u jednoho z jezdců – mne – lehce nadlimitní. Standardní spojení, nejlépe ta jištěná dvěma šrouby, jsou prostě pro terén jednoznačně lepší volbou. Originální zámek patří spíš na silnici.

Sedlo však musím pochválit za komfort, který nabízí. Kompozitová slupka byla překvapivě pohodlná, její stěny dobře pracují, a tak ani při jízdě na hardtailu nepostrádáte polstrování. Není to pochvala vzhledem ke konstrukci, sedlo snese srovnání s polstrem měkčenými modely. Kraťasy po

povrchu kloužou více, obzvlášť zpocené, ale na to se dá zvyknout.

Pohodlí ostatně bylo typické pro kilometry strávené s Nevi. Rám je konstruován dobře, umí využít potenciál titanu. Hodně terénních rázů dokáže utlumit, zbavit tvrdé hrany. Na otázku, zda Nevi v tomto směru válcuje hliníkové rámy, ale musím odpovědět, že zdaleka ne všechny.

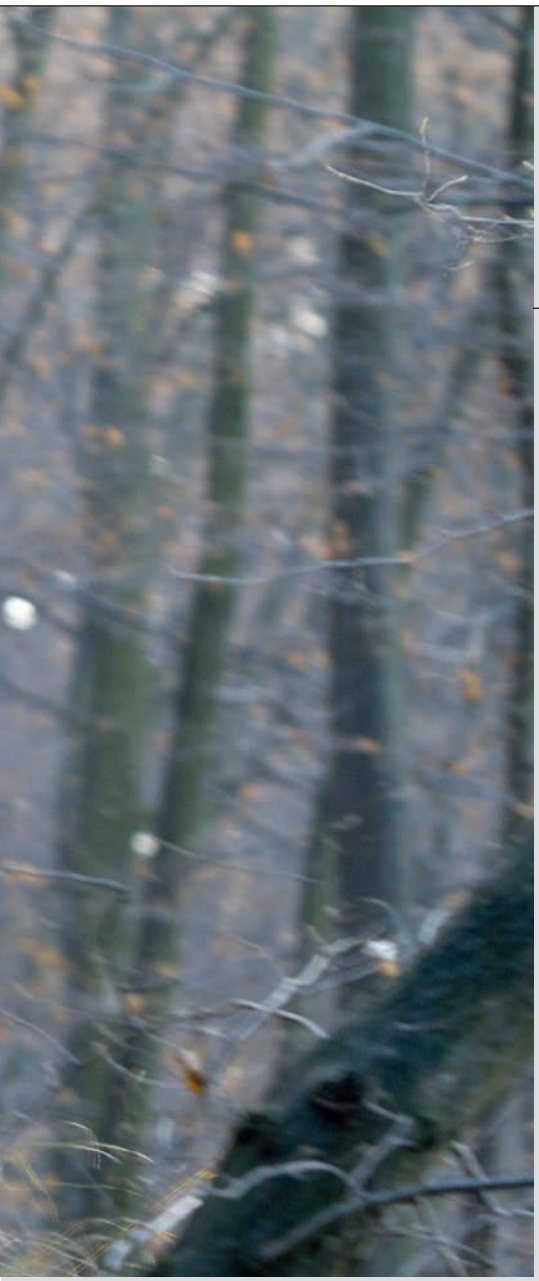
Díl chvály zaslouží z pohledu komfortu galusky. Začínal jsem s vyššími tlaky, postupně skončil až pod dvěma atmosférami, užíval si záběr i pohodlí, aniž by obutí trpělo ztrátou schopnosti lehce se odvalovat či kroucením se v zatáčkách. Vzorek je jednoznačně vynikající – v záběru, v zatáčkách, při brzdění. Po tomto výčtu vlastností se vůbec nedivím, že špičkoví XC letci volí právě toto obutí.

Když se opřete do pedálů a s touhou razantně zrychlit zacloumáte řídítky, z odezvy snadno odhalíte velice tuhou přední část kola. Řídítka silovým záběrům nepodléhají, nekroutí se hlavová partie rámu. Je to významný bod pro Nevi.

Zadní část kola je na tom jen o trochu hůře. Reakce na usilovné šlapání je výborná, zrychlení snadné a jaksi samovolné, jízda je lehká. Za nejlepšími současnými raketami ale Nevi nepatrně zaostává, na špičku bych jej nezařadil. Lehká kola se přitom roztáčejí velmi snadno, příčinu tedy lze hledat jak v sice lehkých, ale také měkčích klikách, tak i trochu poddajnější zadní stavbě. Málo naplat, Nevi svou cenou míří mezi top hardtaily a v této kategorii je třeba porovnávat výkon.

Řazení obstarává Shimano XTR, a tím je vlastně řečeno vše – lehký a přesný krok, okamžité změny pozice řetězu na kazetě i občasné nechtěné přeřazení o dva převody najednou směrem dolů kvůli značné citlivosti odřazovací páčky v kombinaci s otřesy v terénu. Zajímavá byla kombinace desetirychlostního řetězu s převodníky FRM pro devítirychlostní systémy. Nabíhání řetězu nebylo tak hladké, jako když jej obhospodařují kliky Shimano a podobná standardní provedení, navíc určená pro desítkový systém. Občas při přeřazování zůstal viset řetěz na velké převodníku. Možná až zoubky ztratí ostrou hranu, bude to lepší. A vůbec nejlepší tehdy, až desítkový systém bude pracovat s desítkovými převodníky.

Tlak vzduchu ve vidlici nelze nastavit standardní cestou dle míry ponoru, ale pro první nastavení se musíte spolehnout na tabulku s tlaky a poté na svůj cit. Tovární přednastavení bodu odtržení vidlice z uzamčeného stavu lze označit za dobré, univerzální a fungující – pokud se smíříte se samotnou inteligencí tlumení. Při jízdě vsedě, kdy je vidlice méně zatížená,



a na hladším povrchu, ale i obecně na drobné podněty nereaguje, a byť karbonová řídítka, galusky a příjemné pěnové gripy odvedou své, komfort je průměrný. Vestoje je to lepší, při rychlejší jízdě v rozbitějším terénu a především ve sjezdu funguje solidně, dostatečně na to, že jde o náčiní pro sport. Tuhost konstrukce v krutu je jen průměrná. Úchyt pro třmen brzdy je tenký a přišroubovaný do patky vidlice. Brzda při intenzivním brzdění kvůli jisté pružnosti spoje v akci rezonuje. Podobný jev je patrný i při intenzivním brzdění zadní brzdou, ani zde není úchyt nejpevnější. S tím se už moc často nesetkáváme.

Zbývá dodat, že prostorem, kde nemáme připomínek, je rozložení posedu. Ten je jen lehce kratší. Přední partie je nepatrně vyšší tím, jak se uzamčená vidlice po nasednutí jezdce na kolo neponoří o běžnou čtvrtinu až třetinu zdvihu. Také geometrie je solidní. Kolo je snadno ovladatelné, spíše hravé, a ve vyšších rychlostech živé.

## Titan zůstane vlkem

Další zkušenost s titanovým bikem potvrdila ty předchozí. Titan se už zřejmě přiblížil hranici svých technologických možností, karbon pádí dál. Kvalitativní nůžky se tak rozevírají více a více. Je to především schopnost nekompromisně skloubit i zdánlivě protichůdné vlastnosti, co z kompozitu dělá v současnosti nikým neohrožovaného krále.

Titanová kola tak zůstanou záležitostí vyhraněných příznivců kovu, cyklistů toužících po originalitě a exkluzivitě, kterou karbon postrádá. Lepší jízdní vlastnosti ale rozhodně nenabídnou.

Testované Nevi jde ale ještě dál, kdy rám je osazen komponenty s „handicapem“ – jsou lehké, tam cílí, přitom leckde upozaďují tuhost a funkčnost. Šperk pro náročné jedince toužící po originalitě bez ohledu na cenu a kompromis ve funkci, to je toto Nevi. Tady vede, to je jeho vítězné pole. Na poli bitevním ale zaostává.

Toto kolo a jemu podobné se svými majiteli tak jsou a budou jako pouštní vlci, jak je nazýván vlk arabský – ten nežije ve skupinách, ale spíše samotářsky, sdružuje se pouze při páření anebo v menší míře i při lovu. Řečí bikovou to znamená, že majitelé titanových kol se nikdy nebudou terénem prohánět po desítkách, setkají se jen při vybraných příležitostech. Vždy budou jedineční. Kdo toto požaduje, budiž vítán. Kdo chce kolo hlavně na ježdění, s dobrým poměrem cena/výkon, stačí mu i jen třetinová, možná čtvrtinová investice, aby se řadě titanových skvostů vyrovnal. Pro mnohé smutná realita.

**Rudolf Hronza**
**Foto: autor a Tomáš Tesař**

## Přijďte si jen tak zajezdit

Hory na Valašsku jsou vymodelovány tak, že nabízejí ideální podmínky pro horskou cyklistiku. Jsou výzvou pro zkušené bikery, kteří mají rádi náročné terény, ale stejně dobře tu mohou podniknout výlet rodiny s dětmi či začátečníci. Není však snadné nalézt ty nejkrásnější úseky, které budou vyhovovat právě vám, vaší nátuře, odpovídat vaší fyzické zdatnosti a jezdeckému umu. S našimi mapami nebo průvodci objevíte místa, která byste sami jen těžko hledali. Bikování je především zábava. Pojďte se o tom přesvědčit na Valašsko.

**PŮJČOVNA | TRASY | AKCE | ŠKOLA JÍZDY | WORKSHOPY...**

SPECIALIZED BIKE RESORT VALAŠSKO
WWW.TRAILS.CZ