

{ BIKE TEST }



PROČ NECHTÍT VÍC?



Dva jezdci srovnávají sériový e-bike Rock Machine s variantou R a odpružením Öhlins

Text: Ondřej Vysypal,
foto: Halbich.cz, autor

Celoodpružená elektrokola do nejtěžšího terénu mají úžasné schopnosti přenést nás přes ty nejkrkolomnější pasáže a pomocí odpružení dokonale přežehlit všechny nerovnosti pod koly. Zkušení jezdci si s nastavením vidlic i tlumičů rádi hrají, vzájemně okoukávají postupy, často dají na různá obecná doporučení a „zaručené“ hodnoty tlaků ve vzduchových komorách, hodnoty komprese tlumičí, výměny dorazů (tzv. tokenů) uvnitř vidlic a sáhodlouze o těchto úpravách diskutují po trénincích a závodech.

NE ALCHYMIE, ALE VĚDA

Je to nesmírně složité, skoro by se chtělo říct alchymie, ale patří to k rutině terénních jezdců, a nemusí se jednat jen o závodníky. A teď si představte, že se tito nadšenci potkají s partou, která takovou běžnou rutinu s pružícími jednotkami povyšuje rovnou na vědu! Uprostřed lesa vztýčí stan, rozdělá stolky a stojany, nanosí vidlice, servisní náradí, měřidla, vytyčí trasu a pustí se do individuálního nastavení pružících jednotek. Ano, takto skutečně pracuje skupina nadšenců z pražského Halbich suspension centra, která se už téměř deset let zabývá prodejem kompletního sortimentu prémiových produktů značky Öhlins pro silniční, motokrosové a enduro motocykly. Dělají záruční i pozáruční servis, diagnostiku a především poradenství a pomoc s nastavením na míru každému jezdci. Jejich práce v novém a stále rostoucím oboru elektrokol už trvá delší dobu. Na jaře se podíleli na stavbě světové novinky značky Rock Machine, a sice Blizzardu eLTD. Ten jako první e-bike s plně integrovanou baterií a kompletním odpružením Öhlins sklídl úspěch v odborné komunitě i v cyklistických médiích po celém světě. Tato limitovaná, černo-šedo-zlatá edice Rock Machine je v prodeji stále, stojí přibližně 240 tisíc korun a je o ni zájem. Takže abychom to shrnuli: z motocyklových oválů a motokrosových tratí se nyní tito kouzelníci s tlaky a ladiči odpružení z firmy Halbich.cz přesouvají i tam, kde se pohybují jezdci na klasických terénních kolech nebo elektrokolech. A jsou k dispozici jak špičkovým enduristům a závodníkům s klasickými koly, tak náročným majitelům celoodpružených elektrokol, kterým sériové komponenty nestačí a rádi by svoje stroje vylepšili a nastavili přesně podle gusta.



Jan Halbich v akci na překážkách v Hostivaři.

NĚCO SE DĚJE V LESE!

Je už celkem chladné listopadové ráno, ale po několika deštivých dnech by dnes mělo svítit slunce. Nasedám v redakci na elektrokolo a nejkratší cestou přes Krčský les, částečně po trase slavné Velké Kunratické, mířím na jeho opačnou stranu na domluvené místo uprostřed lesa. Ještě nic konkrétního nevidím, ale známý tlumený kulometový zvuk „ta-ta-ta-ta“ – tedy tlučení pneumatik elektrokola o kořeny a pařezy v nelehkém terénním úseku – mne vtahuje přímo do děje. Zčistajasna se

do vzduchu mezi keře a stromy vytrčí hlava závodníka a továrního jezdce značky Rock Machine Jiřího Fikejze a poté celá jeho silueta ve stoje a s rukama svírajícíma řídítka. Vztyčí se na obzoru mého zorného pole jako nějaký obr a já se přiblížím o pár desítek metrů a už zřetelně vidím, že má soustředěný výraz ve tváři. Ani se nedivím – právě se vyhoupl na kmen padlého stromu (proto jsem najednou nad keři uviděl jeho hlavu ve žluté přilbě) a piluje na ní svoje trialové kousky. V terénu všeho druhu je jako doma a navíc má ještě nadstandardní kondici a je schopen proháňet profesionální bikery v klasických závodech na běžných kolech. V jeho ruce se tak těžký e-bike stává jen zábavnou hračkou, na které s lehkostí dovádí, staví ji na přední i zadní kolo, vyskakuje do vzduchu „bunny-hopem“ a pumpuje u toho vidlicí i tlumičem. Pozdravím se s Jirkou a mířím k dalšímu jezdci, který právě dokončil terénní úsek a vyjíždí z hloubi lesa směrem do kopce. Má integrální helmu, ploché pedály a obyčejné tenisky. Na svalnaté postavě upnutý cyklistický dres a sledovat každý jeho pohyb při jízdě je prostě podívaná. Na elektrokole je očividně také ve svém živlu a nemá problém s žádnou jízdní situací. Seznamuji se tedy s Janem Halbichem mladším, motocyklovým závodníkem německého týmu Honda HRP. Tento borec je zvyklý klopit špičkově nalaďenou silniční motorku a vystřelovat ze zatáček na okruhu s předním kolem ve vzduchu a s trojcifernými hodnotami na tachometru. Také při pohledu na něj člověk nabude dojmu, že poskakovat s elektrokolem a otáčet se na zadním nebo na předním kole doslova na pětníku je vlastně stejně přirozené jako dýchat nebo chodit.

ENERGIE KOLEM STANU

Přicházím ke stanu se zázemím Halbich suspension centra. Přivítá mě parta všech ladičů a alchymistů v čele s majitelem firmy Janem Halbichem. Je vidět, že nikdo se nenudí a každá ruka je potřeba. Terénní úsek je vytyčen žlutými plastovými terčíky, kolem něho pobíhá pár lidí s fotoaparátem, kamerou, pumpou na pneumatiky anebo pumpičkou na vidlice. Povzbuzují jezdce na úseku, volají na ně, a když se ti dva testeři zase vracejí stoupacím úsekem nahoru ke stanu, tak je to samá otázka, vysvětlování a další nové pokyny a informace. Oba jezdci mají podobnou hmotnost pod sedmdesát kilogramů a člověk získá dojem, že si mohou e-biky přehazovat, jak je libo. Opak je ale pravdou. Jirka Fikejz i Jan Halbich

jsou soustředění a co chvíli starostlivě nasazují pumpičky na ventilků pružení, anebo ufukují či přifukují pneumatiky. Například diskuze o tlaku v kolech neberou konce, týkají se šíře pneumatik i použité směsi. Ranním mrazíkem a mlhou jsou kořeny smrků zpočátku vlhké, ale postupně začne svítit sluníčko a dřívě kluzká místa rázem vysychají. Firma Halbich na testování dodala svůj testovací Blizzard eLTD a pak také čerstvý model kolekce Rock Machine 2018, a sice Blizzard e90 polepený a nadesignovaný do vlastní upravené verze „R“, jak se dočteme na rámu. Nechybí vidlice a tlumič Öhlins a samozřejmě pneumatiky 27,5+“.

MĚNÍME VIDLICI

Během testování dojde i na výměnu přední vidlice ze 150mm na 160mm a také ta je předmětem hodnocení jezdců. Po důkladném otestování pružení v rychle projížděném úseku následuje prověření možností obou elektrokol na svazích blízké roklinky, do které se dá buď sjet (a nezapíchnout se v dolním zlomu do protisvahu), anebo trialově seskákat a sklouznout po ujíždějícím podkladu z trávy a listů. Také zde oba jezdci předvádějí neuvěřitelné kousky, často vídané jen na trialových exhibicích.

Posledním testovacím spotem je jiná roklinka se skálou a kamenitými pasážemi nahoře. Zkouší se hladkost sjezdů a různé reakce dvou elektrokol, která vypadají stejně, ale jejich celoodpružená srdce pulzují jinými systémy. Trápíme testery obtížným výjezdem, který se ani s elektrokolem takřka nedá zvládnout kvůli obtížným místům s kameny anebo hlubokým a ujíždějícím listnatým podkladem. Poté následuje přesun na překážky, dropy a skoky v Hostivaři, kde si piloti vyzkoušejí, jaké to je s eBlizzardem létat vzduchem.

Přínosné testování ukázalo oběma jezdci rozdíl mezi sériovou výbavou na postu pružení, a naopak osazením elektrokola tím nejlepším, co lze na celoodpružené kolo anebo elektrokolo dnes pořídit. V teplotách kolem pěti stupňů bylo markantní, že švédský Öhlins netuhnul ani nelapał po dechu tam, kde se jednotky RockShox jen obtížně vracely do zdvihu a jevilily tendenci vadnout.

Jménem časopisu tedy děkujeme kolektivu Halbich suspension centrum za skvělou technickou přípravu akce a oběma jezdci za nasazení a ochotu makat v sedlech obou strojů několik hodin. Níže čtete jejich odpovědi na konkrétní dotazy a poznatky z terénu. ■



*Jirka Fikejz nad betonovým korytem
v Hostivaři. Na fotkách níže jsou jezdcí
během zkoušení odpružení na prvním
stanovišti v Krčském lese.*





Tlaky a milimetry, to byla témata dne.

JEZDCI ODPOVÍDAJÍ

Jak jste se na e-biku cítili?

Jiří Fikejz: Už ho chvíli používám a měl jsem možnost ho testovat jak na flowtrailu, tak v těžké technice a moje dojmy jsou pozitivní. Líbí se mi, že se ovládá úplně stejně jako běžné enduro a člověk se adaptuje za pár jízd. Je celkově těžší, ale ovladatelnost i těžiště jsou na vysoké úrovni. Ve sjezdu je kolo velmi stabilní a tuhost celku je obrovská. S plusovým obutím se prostupnost posunuje do nových pater a na kole se nejlépe cítím v členitém a neprojetém terénu, kam bych s běžným kolem nikdy nejel kvůli profilu a prudkým změnám sklonu. Výjezdy jsou perfektní v tom, že jsem schopen držet vytrvalostní režim i ve velmi prudkých místech a můžu je zařadit i v rámci kompenzačního tréninku.

Jan Halbich: E-bike jsem v rámci přípravy začal využívat poměrně nedávno. V dětství jsem jezdil na trialovém kole. V sezoně není moc času, abych mohl jít v rámci tréninku na silniční, horské, trialové kolo nebo trialovou motorku. E-bike je pro mě takovou kombinací

horského a trialového kola, a zároveň mi díky své hmotnosti připomíná trialovou motorku. Dojmy ve sjezdu jsou lepší než z klasického horského kola. Díky větší váze e-biku mám pocit, jako bych jel na endurové motorce, a tím pádem jsem si jistější. Na rovině a při sjezdech je kolo velmi stabilní. I přes větší váhu a širší pneumatiky není problém držet rychlost. Na trénink je kolo dokonalé, protože stačí jít za barák do lesoparku a tam blbnout, dokud má člověk energie. Není problém ani vyjízďet schody nahoru, takže na projížďce vás nezastaví skoro žádná překážka.

Můžete porovnat pocity ze sériové verze a varianty R s pružením Öhlins?

Jiří Fikejz: Řekl bych, že RockShox je takový zlatý střed. I základní RC provedení bez nastavování nízkorychlostní komprese má solidní citlivost a chová se jistě pod brzdou nebo ve skocích. Progressivita se dá řešit přes tokeny ve vzduchové komoře a jinak se nastavuje ve vidlici pouze tlak a odskok. Na e-biku je lockout na vidlici skoro zbytečný. Na tlumiči se ladí tlak, odskok a přivření chodu, které také nevyužívám. Efektivita

při šlapání i při zcela otevřeném pružení je dobrá, není důvod foukat vysoké tlaky nebo škrtit komprese. Oproti tomu Öhlins se liší v rozsahu nastavování a opravdu velmi širokých možnostech, jak si podvozek elektrokola přizpůsobit na svůj styl. Nechybí nastavení LS i HS (nízkorychlostní a vysokorychlostní – pozn. redakce) komprese, nastavení negativní vzduchové komory, ladění hladiny oleje a další možnosti. Öhlins je kultovní firmou, která má největší zkušenosti z motorsportu a tyhle znalosti přenáší i do cyklistiky. Oproti sériovce je citlivost o řád dál a hodně nás překvapilo i stále chování v nižších teplotách, kde RockShox ztrácel citlivost.

Jan Halbich: Základní nastavení není špatné, ale samozřejmě je potřeba naladit podvozek na váhu a podle požadavků jezdce. Vycházím ze základního nastavení, od kterého se odrazím, a poté jej upravuji podle svých představ a požadavků. Změna u verze R s Öhlins spočívá v tom, že je kolo mnohem citlivější a jezdec získá velmi dobrou odezvu od podvozku. Při změně teploty jsou jednotky stabilní a nemění své chování. Další velká výhoda je zisk progresu.

Zhodnoťte prosím zdvihy vidlice a faktory jako tlak v pružicím systému i v pneumatikách. Sehrál roli také jiný rozměr pneumatik?

Jiří Fikejz: Na svém e-biku používám lehce vyšší tlaky než na běžném enduru a konkrétně to je kolem 55 psi v přední vidlici a 180 psi vzadu. To odpovídá hodnotám 31 až 32 % SAG. Nemám rád extrémně progresivní odpružení, potřebuji co nejširší rozsah použitelného chodu a dobrou citlivost. Nejlépe to sedí mému jízdnímu stylu a mám rád, když je zdvih vpředu co nejvyšší, aniž by to drasticky zasáhlo do geometrie. Rozdíl dva centimetry neovlivní geometrii směrem k horšímu, spíš naopak pro tohle extrémní použití. Člověk navíc může ještě zvýšit vnímavost přední vidlice a pro pomalejší a technické traily podvozek naladit skutečně máslově. V rychlejších pasážích nebo skocích má zase rezervu pro případný doraz a myslím, že 160 mm je na eBlizzardu plně odpovídající zdvih vzhledem k zaměření i schopnostem kola.

Tlak v pneumatikách je dalším zásadním prvkem. Při přehřátých gumách to se sebelepším podvozkem nebude optimální. Utrpí pohodlí i trakce. Pokročilejší jezdci většinou foukají vyšší tlaky kvůli agresivním průjezdům tvrdých zatáček a stabilitě při skocích. Pokud si někdo není jistý tlakem, tak bych na začátku volil spíš nižší tlak a po pár průjezdech a simulacích to dopravit. Do plusových rozměrů a bezduší není problém foukat vpředu kolem jednoho baru a vzadu o dvě desetiny víc. Záleží hodně i na váze a schopnostech pilota. Při našich testech bylo jasně vidět, jak velký rozdíl je

i v provedení odolnosti pneumatik. Lehčí a poddajnější guma je pohodlnější a zvýší komfort podvozku, ale boky jsou náchylnější k poškození a toto provedení se hodí spíš pro přední kolo nebo na jednodušší traily bez ostrých kamenů.

U jednoho modelu jsme zkoušeli verzi se 150 mm vpředu a pneumatikami 29 x 2,3" a myslím, že už to byla hranice použitelné geometrie. S 29palcovou pneumatikou vpředu bych snížil zdvih o 10–20 mm na vidlici a osadil to rozměrem 2,5". Nájezdový úhel je lepší, než u 27,5+, ale myslím, že podobné řešení je spíš vhodnější pro pevná a lehčí XC kola, kde perfektně funguje rozměr 29 x 2,25 a vzadu 27,5 x 2,8. U vyššího zdvihu a celoodpruženého kola se mi jako nejlepší varianta stále jeví obě kola 27,5 x 2,6–2,8". Je to funkční ve všech jízdních režimech a komfort i trakce plusových pneumatik je návyková.

Jan Halbich: Do přední vidlice foukám 95 psi na hlavní komoru a do spodní 120 psi. Do zadního tlumiče 130 psi. Pro větší sjezdy a lepší komfort je samozřejmě lepší 160mm vidlice, měl jsem z ní lepší pocit. Tlak pneumatik je kapitola sama o sobě a v první řadě záleží, jestli se používají dušové, anebo bezdušové pneumatiky a jaká tvrdost směsi je použita. Na testu se zkoušelo několik variant a správné nastavení sehrálo velkou roli. Se zájmem jsem si vyzkoušel 29 i 27,5palcovou variantu. Větší průměr kola lépe absorbuje nerovnosti, ale při rychlejším sjezdu a skocích byla lepší verze 27,5", takže záleží na použití kola. Pro méně náročné sjezdy je samozřejmě lepší užší pneumatika s menším valivým odporem.

ROCK MACHINE BLIZZARD E90 R

Cena: 165 000 Kč

Komponenty pružení:

vidlice Öhlins RFX36 150/160mm: 33 168 Kč

tlumič Öhlins STX22: 19 599 Kč

Dodává se i varianta pružinového tlumiče Öhlins TTX22: 20 896 Kč.

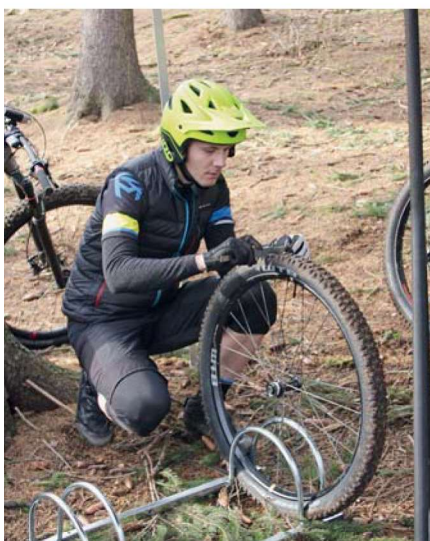
Jirka Fikejz prověřuje pružici jednotky Öhlins.



{BIKE TEST}



Pro dnešek padla, oba borci udělali maximum.



V Šířce guma hraje roli každý milimetr.



Tým Halbich suspension centrum.

Jakou předpovídáte budoucnost elektrokolům pro pokročilé uživatele, jako jste vy? A jakou pro veřejnost?

Jiří Fikejz: Vypadá to, že u cykloturistů, kteří rádi jezdí trasy v kopcích, už bude budoucnost výhradně elektrická a asi to dává smysl. Člověk, který nemá čas na systematický trénink, zvládne i stoupaní nejvyšší kategorie a po výletu není zničený a může dělat další aktivity. Každý je nadšený z akcelerace a schopností ve výjezdech. Pro lidi, kteří jezdí na motorce, se jedná o ideální doplněk k tréninku, protože můžou v terénu strávit hodně času a fyzicky je to taky posune dál, protože ačkoli to vypadá, že člověk nedělá vůbec nic, tak opak je pravdou. Kdo umí dobře ovládat motorku, tak se

na e-bike adaptuje hodně rychle. Ano, je potřeba si na chování motoru chvíli zvykat. Když to ale můžu porovnat s trialem, tak hodně věcí je skutečně velmi podobných. Navíc možnosti naladění podvozku z e-biku jsou opravdu široké a hlavně ty změny jsou proveditelné za pár vteřin. Motorka oproti tomu vyžaduje mnohem náročnější ladění. Podvozek elektrokola je v chování i citlivost o několik pater výš i v sériovém provedení.

Jan Halbich: Také si myslím, že v elektrokolech je budoucnost. Člověk si na e-biku užije hodně srandy, ať už se jedná o kratší vyjízdku nebo nějaký delší přejezd v horách. A zároveň si zatrénuje stejně, ne-li více než na normálním kole. U rekreačních jezdců zase elektrokolo maže kopce a přináší nové zážitky,

srovnává rozdíl ve dvojicích a skupinách, to je velké plus. Podle mě se vývoj ubírá dobrým směrem, protože každý nový model má nějaká zlepšení na základě poznatků z předchozích modelů. Z pohledu motocyklového závodníka mi je elektrokolo typu Rock Machine eBlizzard mnohem bližší než klasické horské kolo, protože pod sebou cítím váhu a mám nad ním pocit větší kontroly. Současně mě to také nutí více pracovat s těžištěm a držet rovnováhu, to vše jsou dovednosti, které každého jezdce, ať už je to profík nebo jenom nadšenec a hobík, posouvají dál a dál. ■

Děkujeme za odpovědi a přejeme mnoho úspěchů za říditky vašich strojů!