



Sakra těžký kalibr

Jestli se vás při pohledu na Rock Machine Gravelride 700 zmocňují pochyby, zda takové kolo ještě patří do 53x11, nejste v tom sami. I v redakci se strhla vášnivá debata, v níž nakonec zvítězili příznivci pestrosti. Seznamte se tak zřejmě s nejméně terénním kolem, které se v našem časopisu doposud objevilo.

Kategorie univerzálních gravel biků se rozprostírá mezi širokými mantinely – na jedné straně jsou to silničky s lehce prostupnější zadní stavbou a vidlicí, na straně druhé v podstatě horská kola, jen se silničními oblouky. Testovaná adaptace od české značky Rock Machine patří rozhodně mezi ty odvážnější. U modelu Gravelride 700 to dokládá menší průměr kol 27,5", teleskopická sedlovka i bikový rozsah převodů.

Soustředme se ale nejprve na samotný rám s masivními nezabrušovanými svary, jehož trubky byly vymodelovány z hliníkové slitiny Alu 6061 T6 technologií hydroforming. Částečné vnitřní vedení hadice zadní brzdy a bowdenů (včetně ovládání zmiňované sedlovky) je doplněné závitovými otvory na přední i zadní vidlici pro snadnou montáž blatníků, nosičů a dalšího příslušenství. Na pohled nepodceňovaný sloping, označovaný zde jako Sharkspine Evo Tubing, napomáhá kvalitní ovladatelnosti a současně zmenšuje základní rámový trojúhelník k podpoře tuhosti. Potřebnou délku sedlové trubky čníci vysoko nad propojení horní rámové roury a sedlových vzpěr pak doplňuje zpevňující výztuha opět olemovaná masivním svarem. Obě kola se do rámu upínají pevnými 12mm osami.

Sada Sram Apex umožňuje řadit 11 převodů, převodník se 40 zuby spolupracuje s kazetou 11–42. Hydraulika pák následně krotí třmeny





s kotouči 160/140 mm (P/Z). Většina základního „statického“ osazení pochází z dílen One, rotující komponenty pak dodalo WTB. Posledním dílem skládačky je z řídiček ovládaná teleskopická sedlovka KindShock Lev Integra se zdvihem 65 mm nesoucí sedlo Rock Machine Peak Race.

LIMIT, KTERÝ NEOBJEDEŠ

Hmotnost přes jedenáct kilo vám od prvního šlápnutí vyžene z hlavy myšlenky na závodění. To je v podstatě dobrá zpráva, protože pak už nebudete od kola žádat nemožné, přizpůsobíte se jeho buldočí povaze a začnete si jízdu užívat podle jeho pravidel. Aby ale nedošlo k mýlce – rám je parádně tuhý a pláště při vyšším tlaku překvapivě dobře odvalují, takže sportovní režim vyjíždky není předem vyloučený. Ale nechte si jej raději na roviny, hýření silami v kopcích je plýtváním energie, za které vás kolo pocitem vrcháře neodmění. Zato na rovince je možné pokrčit ruce, chytit páky za „bambule“, poskládat se na kratší rám a kilometry svižně naskakují. Hned mě napadá, že kdybych měl volit kolo pro prázdninové putování na těžko, patřil by Gravelride mezi favority.

Specifi kem modelu 700 jsou kola o průměru 27,5", nižší model Gravelride 200 se shodným rámem totiž stojí na klasických osmdvacítkách. Tento koncept označovaný také jako Road Plus staví na myšlence, že kombinace menšího ráfku s pláštěm o velkém objemu (zde je použita prakticky mountainbiková šíře 1,75") vytvoří ve výsledku stejný obvod kola, jaký bychom naměřili u klasické silničky s běžným silničním pláštěm. Zachování tohoto obvodu je přínosem pro ovladatelnost, ale především se tu otvírá velký pro-

stor pro práci s tlakem vzduchu v obutí, a tedy i příležitost k ovlivnění komfortu a jízdních vlastností.

TERÉNNÍ TVÁŘ

Pohodlí Gravelridu skutečně závisí prakticky jen na huštění pláště, rám ani vidlice v tomto směru nedokáží příliš nabídnout. My bychom majitelům kola, kteří opravdu chtějí občas vyrazit do terénu, doporučili okamžitou výměnu duší za tmel. Během testu nás přítomnost duší nutila hustit „na jistotu“, a tak jsme si na kořenech nebo kopyty koní udusaných pěšinkách připadali jako na sbíječce. Alespoň jsme si ověřili, že se na kole nic nepovoluje a nic na něm nechrástí. Přesto by jízda bez duší a s polovičním tlakem byla úplně jiná písnička.

U pláště WTB je potřeba upozornit na zcela hladký střed běhounu, díky němuž excelují na asfaltu, zcela dostatečně fungují na polní cestě a neztráti se ani na lesní pěšině. V posledním případě to ale funguje jen na suchu a na rovině. Stačí mírný sklon, trocha vlhka a plášť místo záběru prohrábne jako na ledě. Úplně stejně se chová i při brzdění, tak pozor na to!

Převody Rock Machinu jsou z výroby naladěné spíše do terénu a na pohodu. Kdo si rád přišlápne s větrem v zádech, vymění nejspíš převodník za větší. Brzdy fungují výborně – jsou silné, ale není problém si na jejich výkon zvyknout. Hodně nezvyklá pro nás ale byla „zvonovitě“ tvarovaná říditka, tedy ta se spodní částí vyklo-něnou od osy kola. Chvilí jsme si museli hrát s jejich natočením a s pozicí pák, než jsme dosáhli jakž takž komfortního úchopu za páky.

Pohyb v terénu má usnadnit teleskopická sedlovka s ovládací páčkou umístěnou u představce. Její hodnocení bude asi hodně individuální. Za nás by na kole být nemusela – absence odpružení a hladké pláště vás k jízdě v náročnějším terénu nevybízí a v běžných sjezdech jsme si na možnost snižování těžiště nezvykli. Sedlovku jsme proto vyzkoušeli spíš jen pro formu. Na druhou stranu musíme uznat, že je tento komponent pěkně zpracovaný, s kultivovaným chodem dolů i nahoru, a navíc bez vůle.

NA VŠECHNO, NEBO NA NIC?

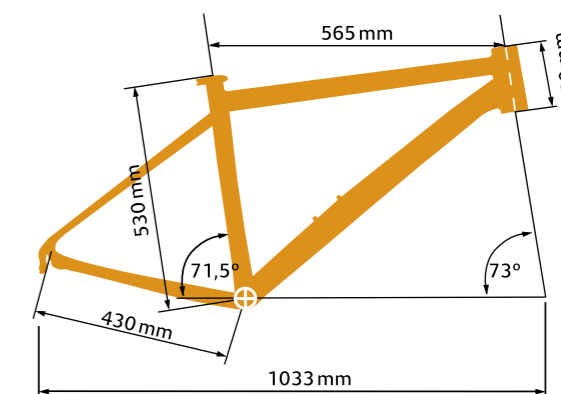
Pojďme si shrnout poznatky – Gravelride 700 je velmi obratné kolo nabízející kratší posed s vyšší přední částí, které dokáže svižně pelášit po silnicích i cestách bez ohledu na typ a kvalitu jejich povrchu. Chybí mu ale pro silničky typická lačnost po akceleraci a hlad po stoupáních, čemuž odpovídá také zjednodušená paleta hruběji odstupňovaných převodů. Zároveň je to kolo, které nejspíš opravdu hodně vydrží, a kdybyste mu obuli pláště s výraznějším vzorkem, přiblíží se jeho prostupnost terénem mountainbiku.

Názor na tohoto obojívelníka si musí vytvořit každý sám. My bychom jej rozhodně netahali na trailly do lesa, ale ani na typicky silniční švihy – obojí je sice možné, ale byla to z naší strany jen módní póza. Naopak velmi pěkně to Rock Machinu slušelo na pestrých površích na cestách mezi domovem a zaměstnáním a velmi lákavá podle nás může být i představa vícedenního bikepackingového výletu.

Eda Pinkava, Karel Kuchler

Foto: Michal Červený, Rudolf Hronza

GEOMETRIE (vel. 530 mm)



ROCK MACHINE GRAVELRIDE 700

materiál rámu Alu 6061 T6 Multibutted EVO

vidlice Custom Alu 6061 T6, kónický sloupek 1 1/8–1 1/2"

zapletená kola WTB STP i23/One KT Disc (ráfky/náboje), pláště WTB Byway Road Plus TCS Tan Side Wall, 47 mm, hmotnost kol 1940/2670 g (P/Z, včetně pláště, kotoučů 160/140 mm – P/Z a kazety), hmotnost pláště/duší 515/220 g

sada Sram Apex (11 rychlostí, kazeta 11–42 zubů)

kličky Sram Apex XSYNC (převodník 40 zubů)

doplňky představec One Sport (75 mm), říditka Alloy Compact (500 mm), sedlovka Kind Shock Lev Integra (27,2 mm), sedlo Rock Machine Peak Race (ližiny ocel)

velikosti 480, 500, 530, 560, 580 mm

hmotnost 11,31 kg (velikost 530 mm, bez pedálů)

cena 47 490 Kč

ČASOPIS SILNIČNÍ CYKLISTIKY

SBx11