



Valčík mezi vločkami



Jak přistupují ke konstrukci a výbavě silničního kola dva z výrobců, kteří bývají spojováni především se světem MTB? Odpověď jsme hledali na cenově zajímavé hladině u dvou značek zvučného jména – Gary Fishera a Meridy.

Ač paní zima vládne pevnou rukou a kraji-
nu zahrnuje přívaly sněhu, stále se dá vyjet.
A určitě je dobré to udělat, byť mrazuvzdor-
ná výbava otravuje při oblékání i pohybu. My
jsme měli o důvod více: seznámit vás formou
praktické prověrky s dalšími novinkami. Na do-
mácím trhu je jich již celá řada. V tomto srovná-
nání dvou kol jsme se zaměřili na silniční kola
a cenovou relaci do 40 000 Kč.

Gary Fisher Ion Super

Horálovi Garymu stačila krátká doba, aby se
zabydlel v silniční sekci. Základ rámového troj-
úhelníku řady Ion je vyroben z hliníkové slitiny,
do něj je vsazena karbonová zadní stavba.
Z konstrukce je patrné soustředění na tuhost
celku. Vidlice pracuje s rozdílným průměrem
ložisek hlavového složení, okolí středového
pouzdra je řešeno asymetricky. Spodní trubka
se od poloviny rozšiřuje až na šíři této partie,
avšak pouze na levé straně. Kvalitu přenosu
síly slibuje i lisování ložisek BB86 přímo do rá-

mu bez potřeby použití misek. Zadní stavba
je celkem robustní téměř až k patkám – a ta-
ké má rozdílný průřez na pravé a levé straně.
Symetrické jsou pouze vzpěry. Katalog hovoří
až o 27% nárůstu pevnosti oproti konzervativnímu
řešení. Praktickým detailem je úprava
Race Utility, jež umožňuje díky integrovaným
otvorům v zadní stavbě, ale i přední vidlici
snadnou montáž blatníků.

Merida Scultura 904 Com

Merida spoléhá na tradiční konstrukci ce-
lokarbonového rámu, kde k nejčitelnějším
prvkům patří vejčité tvarování hlavové trubky.
Od něj si výrobce slibuje navýšení tuhosti
této partie pro jistější vedení kola. Rám je
robustní, použity jsou stejné průměry ložisek
hlavového složení a tradiční závitové středové
pouzdro. Spodní trubka se rozšiřuje až na jeho
parametr. Minimalizaci transportu ořešů by
měla přispět zadní stavba vybavená techno-
logií Flex Stay, tedy specifickým tvarováním

trubek. V označení karbonového rámu najde-
te i formulku „Nano“ – speciální vytvrzovací
směs spolu s použitými karbonovými vlákny
by měla navýšit pevnost, ale i odolnost proti
poškození (průrazu) až o 40%.

Vstříc jiskřivému obzoru

Pro Garyho kola typická geometrie Genesis
je u Ionu upravena pro potřeby silničního ko-
la, přinesla velkou dávku pohodlí, posed byl
skvěle vyvážený. Navíc vzhledem k vyššímu
provedení hlavové partie se dal vytvořit ideál-
ní posed prakticky pro každého, od výletníka
až po sportem posedlého chrta. O šíři zábě-
ru lonu svědčila i přítomnost trojřevodníku.
Absence potřeby delšího představce umo-
žněná geometrií se projevila ve velice dobré
ovladatelnosti kola. Prostým posunutím
představce o několik podložek níže se v tomto
Garym okamžitě probudily doposud dřímající
sportovní geny. Navíc se po této úpravě kolo
více zklidnilo, zejména ve vedení stopy, jisto-



GARY FISHER Ion Super

rám ▶ Alu 6061 T6/karbon
vidlice ▶ Bontrager Carbon FCC
výbava ▶ Shimano Tiagra/FSA
zapletená kola ▶ Bontrager SSR
doplňky ▶ Bontrager
hmotnost ▶ 9,24 kg (vel. 58 cm, bez pedálů)
cena ▶ 39 999 Kč

MERIDA Scultura 904 Com

rám ▶ Scultura FLX Nano UD30 Carbon
vidlice ▶ Carbon Road Lite UD30
výbava ▶ Shimano 105
zapletená kola ▶ Shimano/Alex Race24
doplňky ▶ FSA
hmotnost ▶ 8,7 kg (vel. 56 cm, bez pedálů)
cena ▶ 38 990 Kč

ta jízdy ve sjezdech byla značná. V opačném sklonu kopce však Ion okamžitě zapomněl na rozvážné chování a ukázal svou dravost nutící vás reagovat, nepolevovat. Tuhost rámu při záběru byla výborná do té míry, že vyvolala otázku, k čemu je zde vlastně trojřevodník, když nejmenší z převodníků se po většinu testovací jízdy nudil nevyužit. Odpověď je ale snadná: stejně jako kolo pro amatérského závodníka může Ion posloužit hobby cyklistům, kteří chtějí sedlat kvalitní stroj.

Naše malá chuť zpomalovat tak nabízela prověrku řazení spíše na kazetě. Tiagře v tomto směru stále „něco“ chybí. Chybí jí ostrost při řazení na lehčí převody, na což jsme díky neustálému vylepšování v horních patrech nabídky Shimana skoro zapomněli. Naopak překvapení přinesl účinek brzd, špalíky totiž nevykázaly v nižších teplotách takovou míru tvrdnutí směsi, jakou bychom u této kategorie brzd čekali, i v nečekaných situacích jsme se na jejich výkon mohli beze strachu spolehnout. Při hodnocení pohodlí musíme zmínit sedlo Bontrager, jeho absorpční vlastnosti zaslouhovaly velkou chválu.

Praktický test Meridy ukázal také na pocitově vyšší těžiště přední části. I přes snížení

představce o dvě pětimilimetrové podložky bylo trochu složitější dostat kolo do ruky ve srovnání s Gary Fisherem. Přizpůsobení trochu méně ochotnému chování předku (překlápění kola, zatáčení) ale bylo jen otázkou porozumění specifickým geometrii. Zcela jinak působila stabilita kola při jízdě vsedě ať už s dlaněmi v horním úchopu, nebo při zaklesnutí do kompaktních oblouků. Zde se jednalo o tu nejvyšší ligu dokonalého držení stopy, bez jakéhokoli rušivého vjemu. Stejně vysoká stabilita se pozitivně projevila také při stoupáních, zejména v tempu a silovém pojetí jízdy kolo nekompromisně ukrajovalo výškové metry blíže k horizontu. Při přechodu do stoje nebo nástupu se opětovně projevilo malé zaváhání, citelně však pouze jedno dvě šlapnutí. V opačném sklonu silnice se našťastí okamžitě vrátila všechna pozitivní hodnocení, jistotě průjezdu serpentínami, ale i klidnému vedení směru při zabalení do aerodynamické pozice nebylo možno naprosto nic vytknout.

Vybavení sadou Shimano 105 se snažilo dosáhnout svých užitečných hodnot, seč mohlo, aby bylo rovnocenným partnerem pro rám. Příliš se mu to ale nedařilo, byť stopětka není špatná sada. Realita však byla ve srovnání

s vyšší řadou Ultegra, jejíž vylepšení bylo letošním tahákem pro silničáře číslo jedna, trochu smutnější. Citelně menší ostrost projevu při řazení na lehčí převody bude případnému majiteli scházet zejména v chladnějších dnech, kdy je tento jev více vnímán. Chválu si i zde, jak je ostatně u Shimana zvykem, vysloužil brzdový efekt. Čelisti dokázaly ve spolupráci s hliníkovou brzdovou plochou ráfků zabezpečit absolutní jistotu korekce rychlosti za všech podmínek, ani vlhko a mráz jim nečinily znatelné potíže.

Osobitým přístupem k pohodlí byla volba tvrdé hliníkové sedlovky ke karbonovému rámu a naopak silně polstrovaného sedla, což je kombinace budící rozpaky. Přestože se nedal rámu upřít podíl na absorpci otřesů, větší část práce jsme přisuzovali hlavně sedlu. Střední část s otvorem nabízela vysokou míru komfortu, pokud jsme pak projevíli zájem o pevnou oporu při šlapání, stačilo se posunout na špičku sedla.

Stopy v krajině

Pomalou se snášejší sníh na tenkou linku na asfaltu nabízí jako list papíru prostor pro pění ód anebo kritiky. Výtka však může patřit našemu malému podcenění ambic obou strojů, které dokáží bez zaváhání nabídnout překvapivý výkon. Potřeba konkrétního cyklisty pak určí, v jakém směru: oba stroje dokáží být svému majiteli stejně mezkem na tvrdou práci jako dostihovým koněm pro sbírání vavříků. Rozdílnost těchto kol shledáváme v drobnostech, přičemž mezi ty výraznější patří hmotnost (vítězí o půl kilogramu Merida) a ovladatelnost (bod pro Garyho).

Eda Pinkava
Foto: Štěpán Hájček