



Trek Fuel EX 5 v tomto testu je příkladem, jak nejnovější konstrukce a technologie postupně prosakují do nižších a nižších řad. Oproti loňskému se toto základní provedení řady EX konečně dočkalo modernější podoby rámu s bytelným jednoduchým ramenem Evo, plovoucím uchycením tlumiče a čepem ABP integrovaným do osy zadního kola. Oproti vyšším modelům, krom rozdílu ve výbavě, tak ze zásadních prvků postrádá jen dvoukomorový tlumič DRCV, jenž je ale i tak přítomen až od verze EX 8 výše.

Značky jako Trek jsou na trhu natolik dlouho a jejich kola mají již dávno za sebou období dět-

ských nemocí, že by u většiny testů stačilo napsat, že „tento model ani v nejmenším nezklamal naše očekávání a je zkrátka standardně výtečný“. Přesto se pokusíme popis jeho vlastností rozvést, abychom vás neošidili o zásadní informace.

V sedle tohoto kola jezdec čeká výtečně vyladěný posed, jenž v žádném směru nevybočuje a s největší pravděpodobností tak velice rychle padne do ruky většině jezdců. Rozměrnější 690 mm široká říditka dobře ladí k celkové délce posedu a také jejich tvar s lehkým lomením se zdá být perfektně střížený. Nejmenší připomínky nelze mít

ani k ovládní. To tradičně pro tuto značku ctí značnou stabilitu vedení směru, ať již hovoříme u udržování přímé linie, průjezdu zatáčkou nebo pomalém trialovém sjezdu. Zároveň se ale tento stroj nikterak nebrání změnám směru, přestože si občas řekne o lehce větší náklon. V souvislosti s ovládním je třeba vyzdvihnout také vlastnosti pláští Bontrager XDX. Jejich vzorek byl mezi konkurenty v tomto testu jednoznačně nejemnější, nejméně agresivní, na umrzlé a menší vrstvou sněhu pokryté zemi ale odváděl výtečnou práci. Navíc bylo patrné, že nižší dezén se celkově lépe odvaluje. K lámání chleba by tedy došlo nejspíš až v hodně náročném a sypkém terénu, případně v bahně.

S pláští rovněž do jisté míry souvisí vysoká míra pohodlí, jež Trek Fuel EX 5 jezdcům nabízí. Klíčovým prvkem je zde ale rozhodně vnímavé a pracovité odpružení. Někoho možná zprvu překvapí aktivnější chod pružinové vidlice RockShox Tora v inovovaném provedení. Tuhost její pružiny však lze v dostatečné míře regulovat příslušným kolečkem. Zadní stavba využívající služeb vzduchového tlumiče Fox přitom s vidlicí pracuje v příkladném souladu. Její krok je stejně jako u vidlice dostatečně hluboký, přitom ale při běžné jízdě neobtěžuje jezdce nechtěným pohu-



Umístěním čepu přímo do osy zadního kola je dosaženo nezávislosti funkce odpružení na práci brzdy, přitom tuhost zadní stavby ani v nejmenším netrpí

pro někoho aktivnější chod pružinové vidlice, méně přesné řazení

perfektní posed, ovládní, kvalitně pracující brzdy, jistý záběr pláští, kultivovaný a aktivní funkce odpružení

TREK Fuel EX 5

zdvih (P/Z) > 120/120 mm
 hmotnost > 14,5 kg (vel. L – 19,5", bez pedálů)
 hmotnost kol (P/Z) > 2120/2730 g
 cena > 39 990 Kč

geometrie (vel. 19,5"): a – 495 mm, b – 430 mm, c – 627 mm,
 d – 1129 mm, e – 72°, f – 69,5°



Vidlice RockShox Tora se dočkala po letech nového modernějšího tvarování vnějších nohou a stejně tak i korunky

pováním. Velké plus náleží užití konstrukci rovněž za nápomoc s přitlakem zadního kola ve výjezdech. Jízda na Treku je poměrně svižná i přes v tomto testu nejvyšší hmotnost jak celku, tak i samotných kol. Gramy nejsou vždy tím nejdůležitějším.

Klobouk dolů

Je nanejvýš potěšující, když můžeme potvrdit domněnky z úvodu testu o tom, že s dalším rokem se i dostupné biky opět vyhouply po funkční stránce o něco výš. Kdo si tedy chce užít skutečně komfortní jízdu či se neohroženě vydávat do náročnějšího terénu, třeba i do horského prostředí za hranicemi naší země, nemusí již utrácet horentní sumy za odpovídající vybavení. Pochopitelně příznivější cena přináší jasná omezení, nejviditelnější zřejmě na poli hmotnosti, kdy 14 kg a víc není na stroje, jež by v sobě měly mít i určité sportovní nadání, zrovna málo. Přitom ale nelze říct, že by tato kola působila při reálné jízdě jako vyložená závaží. Jen je zkrátka potřeba jejich možnostem

přizpůsobit tempo a nechtít od nich víc, než kolik jsou schopna nabídnout.

Jinou otázkou může tvořit kvalita osazení a jeho potenciální životnost. Je celkem jasné, že například hůře utěsněná ložiska nábojů kol se možná dříve, možná později přihlásí skřípáním či přidržíváním o výměnu. Každopádně takovéto defekty mohou být impulzem pro vylepšení daného stroje, jehož základ, tedy primární rám, rozhodně není ošizen.

S ohledem na jízdní vlastnosti se nám v testu sešla značně vyrovnaná čtveřice terénních mohykánů, z nichž svým charakterem lehce vyčnívá snad jen Superior. Jak ale bylo zmíněno v testu, stačil by lehký zásah do výbavy

prvků řízení a vše by mohlo být o poznání jinak. Konstatovat s potěšením lze rovněž to, že se značně vyrovnává i kvalita jednotlivých prvků odpružení. Ve svém způsobem extrémních podmínkách daných nízkou venkovní teplotou (od nuly do mínus pěti stupňů) se sice vidlice značek Manitou a RockShox ukázaly jako o něco schopnější, při běžných podmínkách by ale modely od RST nejspíš v ničem nezaostávaly – naopak by pro mnohé byly přesvědčivějším argumentem díky použití vzduchové komory namísto vinuté pružiny, navíc těžší, nebo jako v případě Authoru přítomností 15mm pevné ospy.

	akcelerace	komfort	vedení směru	ovladatelnost	brzdy
AUTHOR	██████████	██████████	██████████	██████████	██████████
GHOST	██████████	██████████	██████████	██████████	██████████
SUPERIOR	██████████	██████████	██████████	██████████	██████████
TREK	██████████	██████████	██████████	██████████	██████████

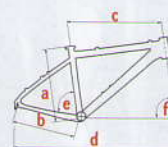
Legenda k hodnocení kol

akcelerace – schopnost zrychlovat, reakce na silové záběry do pedálů **komfort** – schopnost kola jako celku (zahrnutá je jak vidlice, tak zadní stavba, kola, sedlo) zpracovávat vibrace a rázy od terénu **vedení směru** – schopnost kola klidně držet zvolenou stopu **ovladatelnost** – celkové chování kola v náročném terénu (stezky, cesty, sjezdy, zatáčky, výjezdy, skoky) **brzdy** – výkon, dávkování, tvar páky

	AUTHOR Era 2.0	GHOST ASX 5100	SUPERIOR XC F30	TREK Fuel EX 5
rám (materiál)	Alu 6061	Alu 7005 T6 DB SCL	Alu 7005 T6 Hydroforming	Alpha Red Alu, ABR, Full Floater, EVO Link
vidlice	RST Titan 15 Air, LO, 150R	RST Titan Air, Remote LO	Manitou Match Super Absolute, LO	RockShox Tora SL, LO
tlumič	SR Suntour Epicon	X-Fusion O2 RPV	Manitou Radium RL	Fox Float RP-2
řazení	Shimano XT/SLX	Shimano XT/Deore	Shimano Deore/SLX	Sram X.5/Shimano Deore
klika a převodníky	Shimano M590 (44/32/22 zubů)	Shimano M521 (44/32/22 zubů)	FSA Gama Drive (44/32/22 zubů)	Shimano M442 (44/32/22 zubů)
kola (náboje/ráfky)	Author Xenon Disc/Author Argon Pro	Shimano Deore/Alex DP 20 Disc	KT-Disc/Mavic XM317 Disc	Shimano M475/Bontrager Ranger
pláště	Author Trail Master Kevlar (2,2")	Schwalbe Black Jack (2,25")	Schwalbe Smart Sam (2,25")	Bontrager XDX (2,2")
brzdy (průměr P/Z disku)	kotoučové, hydraulické Shimano M575 (180 mm)	kotoučové, hydraulické Avid Juicy 3 S (185 mm)	kotoučové, hydraulické Hayes Stroker Ryde (180 mm)	kotoučové, hydraulické Avid Juicy 3 (185/160 mm)
zdvih (P/Z)	130/130 mm	120/120 mm	130/130 mm	120/120 mm
hmotnost	14,1 kg (vel. L – 19", bez pedálů)	14,1 kg (vel. 48 cm – 19", bez pedálů)	14 kg (vel. M – 18,5", bez pedálů)	14,5 kg (vel. L – 19,5", bez pedálů)
hmotnost kol (P/Z)	2040/2710 g	2040/2590 g	2120/2690 g	2120/2730 g
cena	35 990 Kč (akční cena 29 990 Kč)	32 999 Kč	34 999 Kč	39 990 Kč
geometrie	(vel. 19"): a – 485 mm, b – 425 mm, c – 600 mm, d – 1105 mm, e – 73,5°, f – 70°	(vel. 19"): a – 480 mm, b – 435 mm, c – 595 mm, d – 1115 mm, e – 73°, f – 69°	(vel. 18,5"): a – 470 mm, b – 422 mm, c – 595 mm, d – 1090 mm, e – 73°, f – 70°	(vel. 19,5"): a – 495 mm, b – 430 mm, c – 627 mm, d – 1129 mm, e – 72°, f – 69,5°

Legenda geometrie:

- a – délka sedlové trubky, b – délka zadní stavby,
- c – délka horní trubky (efektivní), d – rozvor,
- e – úhel sedlové trubky, f – úhel hlavové trubky



Absolutní hodnocení skupiny testovaných kol 2010



Absolutní bodové hodnocení porovnává celé testované skupiny mezi sebou v rozsahu 0–100 bodů, kde nula je nejhorší možný výsledek a 100 nejvyšší možný bodový zisk. Pro přirovnání: u akcelerace 100 bodů teoreticky znamená lehoučké závodní bike v nejlepší výbavě, nula bodů pak velmi těžký sjezdový nebo freeridový speciál. U komfortu je pak situace v podstatě přesně obrácená.