

# CYKLOSERVIS

Filozofie značky Pells se spolu se změnou jejího majitele navrátila k elektrokolům jako plnohodnotnému náčiní pro cyklisty a v letošní kolekci najdeme hned trojici variant devětatadvacátvého e-biku se středovým pohonem.

Nejodstřednější verzi s typickými konstrukčními prvky jsme tedy otestovali, abychom zjistili, kam Pells elektrifikovaný model.

#### Cítit tradice

Už řadu let je v kolekci cítit honba za maximální torzní tuhost a přitom komfortem pod sedlem, což nemínou ani elektrifikovaný model. Jeho rám nese typické konstrukční prvky, byt v provedení adekvátním vyššímu zatížení. Hlavní trubka je kónická, a byt není ta spodní zrovna legendární „Rhombus“ verze, masivní profil napojení na hlavovku, výrazně rozšířený před sníženým profilem pro baterii a to zbytky celková tuhost si s ní v ničem nezadájí. Hranatý průřez napojení na šasi motoru je čistý a dostatečně široký, takže i přes použití tuhle sedlovky a nižšího profilu sedlových vzpěr rám rozhodně netrpí nedostatkem tuhosti. Tu by naopak mohl ve své největší testované 22" velikosti využívat a snad na tom má zásluhu i profilovaná horní trubka s nakrčením v přední části.

V detailech pak zadní stavba kopíruje své bezmotorové vzory, takže řetězové vzpěry mají výrazné patky s výměnnými díly pro pevnou rychloúpinací osu. Ta nabízí snadné nastavení síly dotažení, pro libovolnou pozici páčky, takže i méně zkušený uživatel si zde bude vědět rady. Postmount standard



## Pells eRazzer Pro

na vnitřní straně patky už je tak nějak normou, stejně jako nižší profil sedlových vzpěr. Ty sice nejsou tak tenké jako u běžných razerů, ale na komfortu se podílejí dostatečnou měrou. Pouze jsme postrádali závit pro košik na sedlové trubce, u této velikosti rámu už by se tam bídou přece jen vešel.

Co se týče komponentů, nedošlo zde k úspore na těch hlavních místech, jako jsou vidlice a náboje. Naopak vzduchový Recon se 120mm zdvihem je v boostovém provedení a má pevnou osu, takže je dostatečně tuhý a pojme i širší obutí, než jsme měli k dispozici. Lockout z řídítek asi nebude příliš často v permanentci, ale je to praktičtější než ušetřit verzi na korunce. Náboje Deore pak s pevnými osami představují spolehlivý základ kol, která sází na standardní šíři ráfků a nesnaží se zbytečně cokoliv naddimenzovat. Mimochodem i světlost pláště v zadní stavbě je výrazně větší, než zde použité „smart samy“ vyžadují, takže lze navýšit komfort širším obutím. Brzdy na stošedesátých

kotoučích fungují spolehlivě, ale přece jen bychom vpředu viděli raději o 20mm větší průměr. Cenový kompromis zde představuje řazení, kdy vzadu je pouze devět pastorků, navíc s rozsahem 11–34, což není v kombinaci s osmatřiceti zuby vpředu zrovna výhra do strmých stoupání. Dva dražší modely už na tom jsou s desítkovou a jedenáctkovou sadou výrazně lépe.

Pokračování na str. 5 >



## Italské 2x12 v praxi

Campagnolo nedělá kolem svých novinek přílišný hřeb, asi to nemá zapotřebí. Dodnes máme před očima, jak před mnoha lety u svých top-sad odprezentovalo desetikolečko, aniž by s tím legendární výrobce z Vicenzy dělal velké haló. Takže letos v dubnu, v naprostém poklidu, oficiálně odtajnil své úplně nové sady Super Record a Record, aniž by tím někoho přespříliš zatěžoval. Uprímně, takový způsob je nám navýsost sympatický, byt z marketingového hlediska třeba ne zcela optimální. Každopádně tyto nové špičkové sady se již v rámci červencového veletrhu Eurobike objevily na celé řadě sériových kol a poté jsme je alespoň krátce vyzkoušeli v praxi. Takže co vše je nové a nakolik na nás inovace Campagnola zapůsobily?

Za prvé je třeba zmínit, že se změnilo prakticky vše, a navíc se dá předpokládat postupné prolínání všech nových technologií či konstrukčních řešení i do dalších sad. Pravděpodobně se proto jeví, že v roce 2020 bude podobné vypadat také Chorus a třeba i Potenza. Ale to jsou zatím pouze dohady, takže nepředbíhejme. Obě letos odprezentované novinky sází na převody 2x12 a na mechanické, tedy lankové ovládání řazení. Elektronika s dodatkem EPS zůstává zatím shodná, ale již v lednu by měla být představena její nová generace 2x12, která se na trhu objeví v březnu 2019.

Super Record a Record modelového roku 2019 se na první pohled nejvíce změnilý z hlediska provedení klik a zadního měniče. Přidání pastorku se jeví skoro až podružné a bylo důležité spíše z důvodů psychologických, než že by uživatel nutně dvanáct koleček potřeboval. Zásadní inovace se dotkly také přemyšle a brzdových čelistí, naopak kotoučovky Campagnolo jsou stále poměrně čerstvou záležitostí a sady modelového roku 2019 je přebírají prakticky beze změny. Technologie dodaná německou Maguro, s magnetickými jističnými destičkami, se evidentně osvědčila, byt designově trmýnení nepůsobí tak elegantně jako zbytek kom-



ponentů Super Record a Record. Nové jsou kliky a přehazovačka Super Record vybaveny keramickými ložisky CULIT, která jsou známa extrémně nízkým valivým odporem. Důležitou informací je kompatibilita nové 12třichlostní kazety s řetězy Campagnolo 9, 10 a 11, tudíž kola nebudeme při přechodu z dosavadní verze na Campagnolo 2x12 měnit.

Pokračování na str. 8 >

## TUBOLITO

Maximální redukce obvodové hmotnosti kol je klíčovým prvkem, řešíme-li rychlost a akceleraci. Je však mnoho notoričtějších „odlehčovačů“, kteří jsou ochotni utratit nekřesťanské peníze za špičková kola a závodní pláště, a pak to vše korunují, nebo spíše zabíjí, úplně obyčejnými dušemi. Pokud už utratíme třicet tisíc za přední a zadní kolo a k tomu si pořídíme skutečně špičkové obutí, také zbytek bychom měli vybrat s adekvátním perfekcionismem. A právě pro takové perfekcionisty a detailisty řeší každý gram jsou zde oranžové duše německé značky Tubolito!

My jsme otestovali silniční provedení Tubo Road se šířkovým rozsahelem 18 až 28 milimetrů, takže rozptyl optimální prakticky pro všechna silniční kola s výjimkou gravelů. Jak správně tušíte, zásadní je zde hlavně ultranizká hmotnost, jež byla v případě testovaného provedení pouhopouhých 39 gramů, a to ve variantě s delším 60mm ventilkem. Mimoto je v nabídce také verze s ventilkem 42mm dlouhým. Co je však vedle odlehčení neméně důležité, to by měla byt dvakrát vyšší odolnost vůči defektu. Nejen na ni se soustředil náš praktický test, kdy jsme na duších absolvovali přibližně tři tisíce jarních a letních kilometrů po silničkách stredočeského a jihočeského kraje. Tedy po ne právě kvalitním asfaltu, kde se riziko defektu logicky zvyšuje.

Na přiloženém blistru se dočtete, jež jsou dané duše Tubolito konstruovány pro



použití na silničních kolech s klasickými i diskovými brzdami a jejich vývoj se soustředil i na vysokou teplotní odolnost. Dále výrobce varuje před použitím ostrého nářadí při instalaci duše či jejím vyjímání a v případě defektu bude nejlepší použít originální lepicí sadu Tubo-Flix-Kit. To je poměrně zásadní informace, neboť k materiálu duše nebyla použita standardní pryž, ale výsokce elastický a odolný, částečně průhledný „high-tech“ termoplast.

Pokračování na str. 9 >

**AURA XR**  
30-990,-  
25.990,-

**SECTOR 23**  
30-990,-  
61.990,-

**LETNÍ SLEVY!**

**ELAN**  
38-990,-  
29.990,-

**ELEVATION**  
71-990,-  
52.990,-

**INSTINCT ASL**  
29-990,-  
25.990,-

**RECORD 20**  
8-290,-  
7.990,-





Dokončení ze str. 1 ⇨

U řady komponentů došlo v přímém srovnání s předchozími verzemi k menšímu navýšení hmotnosti. Týká se to třeba přehazovačky, která je již od pohledu o dost robustnější, nebo například brzd. Znamená



to, že hmotnostně se již komponenty dostaly na samé limity, kam lze zajít při použití kombinace karbon / alu slitrny / titan. Přidáme-li další pastorek, logicky se zvýší torzní namáhání i nároky na přesnost chodu, takže pár gramů navíc u některých dílů musíme chtít nechtě skous-



nout. Přesné porovnání hmotnosti přinášíme v tabulce na konci článku.

**Ergopower**

Přestože se řadič/brzdové páky Ergopower s technologií Ultra Shift 1x12 na pohled příliš nezměnily, Campagnolo zdůrazňuje úpravu ergonomie, již ocení především jezdci s kratšími prsty, neboť je zde možnost přiblížení brzdových pák k řídítkům. Samotné brzdové páky pak disponují třemi polohami, a sice takzvanou servisní (vyklopená páka pro rozvětní brzd) a dále dvojici standardních pozic – v závislosti na velikosti dlani a délce prstů. Jak už jsme si u top-komponentů Campagnolo zvykli, mechanismus je uložen na kulčičkových ložiscích a řazení umožňuje přehodit až o pět pastorků naráz, jako jediné na trhu. Zajímavostí je tvar odřazovací páčky, která jakoby se svojí pozicí i plochou vracela do minulosti – požadavkem bylo zvětšení kontaktní plochy palce. Řazení je kompatibilní pouze s „dvanáctkovými“ systémy Super Record a Record od modelového roku 2019.

**Přehazovačka**

Nové zadní měniče obou „mechanických“ top-sad výrobce popisuje jako „nejpřesnější, nejrychlejší a nejméněji řadič přehazovačky, které Campagnolo kdy vyrobilo.“ Uprímně, trochu se nám bude stýskat po konzervativním a elegantním tvaru přehazovaček, ale již z krátké praktické zkušenosti můžeme říci, že tato inovace měla své opodstatnění. Úplně nový

# Italské 2x12 v praxi

tvar celého paralelogramu s použitím 3D Embrace technologie (zajišťující ještě přesnější a hlavně jemnější řazení s nižší energetickou ztrátou) by měl zajistit také delší životnost, ale hlavní je chod, již se novinka odlišuje od předchůdců. Řazení v realu působí velmi vyzrcelované a uvědomíme-li si minimální rozestupy mezi pastorky dvanáctikolečka, musíme před konstruktéry smeknout. Čistota řazení, minimální ovládací síly (týkající se i přesmykače), ideální ergonomie a v neposlední řadě i náš dojem, že k seřízení zadního měniče nejspíš nebudeme potřebovat nadbytek trpělivosti a zkušenosti.

Prepracovaný paralelogram umožňuje zachování identické vzdálenosti vrchní kladky vůči jednotlivým pastorkům. Právě z toho důvodu byla prodloužena ramena paralelogramu, a přehazovačka tudíž za všech okolností přesně kopíruje kazetu. Prepracován byl tvar vodítka osazeného většími kladkami, přičemž horní se odlišuje delšími zuby, které se podléhají na větší síle, kterou se bočně opíraje do řetězu při jeho přesunu z jednoho pastorku na druhý. Novinkou je i „kompensační“ pružinka ve vrchní části paralelogramu, ježmž účelem je eliminace vibrací.

**Přesmykač**

Zde došlo k zásadnímu prepracování zažité konstrukce. Vnější ramínko paralelogramu se skládá ze dvou samostatně se pohybujeících dílů spojených čepem. Výsledkem je celkem razantní zkrácení kroku společně s výše zmíněnou nižší ovládací silou. Na první pohled inovaci předního měniče skoro nepostřehneme, ale při změně převodu mezi jednotlivými „pláčkami“ ihned učitíme, že je něco jinak. V realu působí přehození na převodnicích maximálně kultivovaně, pryč je jakékoli hrubě či hlasité řazení, a především je změna převodu velmi rychlá. K dalším inovacím patří zúžené karbonové vodítko, nové přizpůsobené také kombinaci se širšími plášti (až do šíře 32 mm).

**Ultra Torque**

Již dosavadní kliky Ultra Torque s asymetrickým uchycením převodníků patřily



k tomu nejlepšímu, ale novinka se posouvá ještě dále. Úplně nové jsou logicky převodníky upravené pro užití „dvanáctkový“ řetěz a rychlejší práci při změně převodu mají na svědomí zdvojené náběhy. „Plně“ pro-

vedení pravé kliky, bez středového otvoru, souvisí s cílem snížit odpor vzduchu na minimum. Co naopak zůstalo beze změn, to je unikátní provedení středové osy, sestávající ze dvou shodně dlouhých poloos se středovým ozubeným osazením. Mimochoodem, systém Ultra-Torque vozíme na jednom z redakčních silničních kol už jedenáctou sezónu bez sebelepšího problému.

Kliky jsou i nadále vyrobeny z karbonu a jejich konstrukce je dutá. Titanový



poloosy a spojovací šroub. Převodníky jsou nové šroubovány přímo do klik, integrovaně uchycení převodníků umožňuje montáž veskerých vyráběných převodových kombinací na jeden typ klik. Q-faktor je 145,5 mm a kliky jsou tedy kompatibilní jak pro kola s klasickými brzdami, tak i pro kotoučkové.

**Brzdové čelisti**

Předchůzí model Skeleton, nabízený v lehkých obměnách nějakých deset let, je mrtvej. Teď dostaly přednost robustnost



konstrukce a nekompromisní výkon, výrobce avizuje také snížení aerodynamického odporu. Výsledek je sebevědomý, s perfektním dávkováním účinku a s nadstandardním výkonem snad ve všech představitelných podmínkách. Lehký nárůst hmotnosti proto brzdám rádi odpouštíme. Nejvíce zřetelný je u nových čelistí extrémně mohutný vnější čep a také identické provedení přepákování přední i zadní brzdy, v obou případech s klasickým „dvojčepem“. Na jediný centrální čep zadní brzdy zapomeňme, byl měl u předchůzců sad Campagnolo svou teoretickou logiku. Rovněž byla namíchána nová směs špalků, které mají nabídnout lepší vlastnosti za mokra. To bohužel nedokážeme posoudit, neboť naše zkušenost s novinkami od Campagnola proběhla v ideálních, tedy

suchých podmínkách, byť i v kopcovitém alpském profilu.

**Řetěz a kazeta 12x2**

Oproti „jedenáctkové“ verzi je nový řetěz logicky užší, a to 5,15 mm vůči původním 5,45 mm. To je sice znatelné zeslabení, ovšem výrobce uvádí totožnou životnost s předchůdcem, takže přechod na dvanáctku by neměl znamenat větší servisní náklady. Campagnolo je dlouhodobě vyhlášené nadstandardní výdrží řetězů, takže tento trend bude, zdá se, pokračovat. Naopak, co někteří uživatelé Kampě vytykali, je o něco vyšší hlučnost sestavy pohonu ve srovnání s konkurencí, a právě na tomto talové dost zapracovali. Pro tišší chod byly upraveny třeba čepy, které skoro nepřecházejí přes úroveň vnějších článků řetězu.

Snižít hlučnost má za úkol také propracovaný systém náběhů, jak na článcích řetězu, tak na ozubení, čímž se dostáváme ke kazetě. Ta je složena z ocelových pastorků, kdy šest velkých bylo rozděleno do dvou trojic a každá z nich je vyfrézována z jediného kusu materiálu, čímž odpadá potenciální možnost uvolnění ve spojovacích čepch. Nový tvar náběhů přispívá k jemnějšímu a tiššímu řazení. Zajímavostí je „Anti suck chain“ systém, což jsou speciální zuby na vnější straně největšího pastorku, zabírající případnému zaseknutí řetězu mezi pastorek a výplet. Pokud už řetěz sjede za největší pastorek, nedojde k jeho zaseknutí, ale při odřazení na menší pastorky se dostane zpět na kazetu.

**Shrnutí našich dojmů**

Na nové „mechanické“ sadě Campagnolo Super Record s klasickými brzdami jsme sice při prvotním osahání najeli pouze několik desítek kilometrů, ale i to nám dalo dostatek informací pro porovnání s předchůdci. Tim prvním, co jsme registrovali, bylo již zmíněné, precizně fungující řazení. Dokonalá odzveza na stisk

řadičích páček a tišší zvukový doprovod nejen při samotné změně převodu – to jsou hlavní dojmy z novinky. Kampa se předvedla v tom nejlepší světě, což platí také o brzděném výkonu nebo o ergonomii pák. K tuhosti klik jsme neměli připomínky ani u předchůdce, pocitově jsou nové kliky minimálně na úrovni těch předchozích



– tuhost při silovém záberu je jejich silnou stránkou. Velkou pochvalu zasluhuje zkrácený krok přesmykače a nízká síla potřebná k jeho ovládní. Byť je nová konstrukce



přesmykače složitější než ta dosavadní, má určitě svůj význam.

Všechny naše dojmy se sice týkaly nejvyšší sady Super Record, ale druhý nabízený Record bude ve všech zmíněných aspektech prakticky identický. Takže za nás pro Campagnolo 2019 palec nahoru! Přesto přivznáme, že totální odklon od prapůvodní elegance silničních přehazovaček nás docela mrzí, to se však zdaleka netýká pouze Campagnola, ale i většiny jeho konkurentů.

(kad)

	Super Record 2018	Super Record 2019	Record 2018	Record 2019
přehazovačka	179 g	181 g	170 g	216 g
přesmykač	71 g	79 g	75 g	81 g
řadič páky	342 g	339 g	348 g	363 g
kliky 34/50	603 g	618 g	651 g	710 g
brzdové čelisti	272 g	298 g	293 g	317 g
řetěz	238 g	216 g	238 g	216 g
kazeta 11–29	266 g	188 g	211 g	266 g



## HEAD® bicycles

## TRENTON IV

- Rám: Carbon, tapered head tube, 12x142mm
- Vidlice: Rock Shox - SID RL SA, HH15, travel
- Představec: Controltech - CLS, 70-90mm
- Řídítka: Controltech - CLS, 700/31,8mm
- Sedlovka: Controltech - CLS, 400-350/27,2mm
- Řazení: Sram - X01 Eagle Trigger 1x12
- Přehazovačka: Sram - X01 Eagle
- Kliky: Truvativ - Descendant Carbon 34t
- Kazeta: Sram - XG 1295 Eagle 10-50
- Brzdy: Shimano - XT M8000
- Zapletená kola - DT Swiss - X1700 Spline
- Pláště: Schwalbe - Rocket Ron 2.1"
- Velikosti: 40/46/51 cm

99 990 Kč



Výroba a prodej jízdnic kol

Novus Bike s.r.o. Vančurova 20, 746 01 Opava

Mobil: +420 602 535 813 Email: r.holoubek@sundance-bike.cz