

CYKLOSERVIS

ŠÍŘER 904 Extrem



Pro silniční kola domácí značky Šířer je již tradiční jejich osazení komponenty Campagnolo a testovaný model není samozřejmě výjimkou. Našima rukama prošel topmodel v nabídce, typ 904 Extrem, který nabízí závodní parametry v kombinaci s jízdním komfortem.

Přehled kotoučových brzd

Fenómén kotoučových brzd zcela jistě ovládl MTB, a přestože se ráčkové brzdy stále drží hlavně na levnějších kolech nebo v cyklokrosu, pravověrný biker dnes už i na kole za patnáct tisíc brzdí dvojicí hydraulicky ovládaných pístků, které svírají mezi destičkami brzdových kotoučů. Vzhledem k množství novinek uvádíme po dvou letech přehled, který obsahuje téměř všechny značky kotoučovek na domácím trhu.

Čtete na str. 12

Karbonový monokokový rám 904 Extrem byl v našem případě vybaven jedenáctihrstí sadou Athena, která se opět po letech objevila v nabídce, ovšem ve zcela odlišné modifikaci ve srovnání se stejnojmenným předchůdcem. Současná Athena tak využívá identické technologie s nejvyššími sadami, včetně již zmiňovaného jedenáctihrstí, a je tedy adekvátním vybavením i pro čisté závodní

nasazení, a to přesto, že se nad ní v hierarchii nabídky nachází ještě trojice Chorus, Record a Super Record. Na samotnou sadu Athena, kterou jsme měli k dispozici nikoli v karbonovém, ale duralovém provedení, jsme se ovšem zaměřili v samostatném dlouhodobějším uživatelském testu, s jehož výsledkem vás seznámíme v některém z příštích vydání Cykloservisu. To samé platí také o zapletených kolech Campagnolo Neutron,

kteří v případě testovaného modelu představovala příplatkové vybavení, standardní verze je totiž osazena ekonomičtějším typem Khamsin. Jak je však pro značku Šířer charakteristické, jednotlivé modely silničních kol mohou být vybaveny dle přání majitele a na rozdíl od sériové podoby lze šachovat s kombinací různých sad s různými zapletenými koly Campagnolo.

► Pokračování na str. 5

APACHE Scalp C1

Dvojice celoodpružených platform Scalp v duralovém a karbonovém provedení byla novinkou kolekce Apache 2010, přičemž cenově dostupnější duralová verze již našim testem prošla, a to se skvělým hodnocením.

Nyní je řada na karbonové variantě, která je však z úplně jiného těsta, a tím nemáme na mysli jen materiál rámu. I přes použití totožného jména Scalp se při srovnání karbonové a duralové verze jedná o konceptně

zcela odlišně pojaté stroje. Zatímco Scalp A1, jehož kvality jsme prověřili již na podzim 2009, využívá virtuální čep s dvojicí masivních vahadel, karbonová cé-jednička za 72 990 korun dala přednost klasickému čtyřčepu, doplněnému o propedalový tlumič. Dá se ovšem říci, že v obou případech model Apache vsadil na jistotu a výsledek rozhodně splnil očekávání.

Nyní je ale už nejvyšší čas zaměřit se na jednotlivé prvky testovaného modelu.

Jeho karbonový přední rámový trojúhelník a z téhož materiálu vyrobená zadní stavba se již na pohled tváří celkem robustně. Dominantní je především oblast hlavy, jejíž plynulý přechod do horní trubky je podpořen skvěle propracovanou grafickou. Hodně mohutná je také spodní trubka, již zdobí nápis Apache ve své zcela původní podobě. V případě zadní stavby také nebylo nic podceňeno a její ramena jsou dimenzována pro co nejvyšší tuhost. Hlavní čep, zakomponovaný do sedlové trubky přibližně ve výšce zubů malého převodníku, a celé uložení zadní stavby působí velice kompaktně. Nejen z technického, ale i z estetického pohledu vypadá vše dokonale čistě a propracovaně. Jediným lehké rušivým elementem v celkové karbonové dominanci se může zdát duralové vahadlo přepákování tlumiče. V rámci zpevnění konstrukce bylo vybaveno přístroubovaným spodním spojovacím můstkem, takže je zde úplně vše přizpůsobeno maximálnímu výkonu s minimálními ztrátami.

Vzduchový tlumič Fox Float RP23 je již v kategorii závodně pojatých fullů klasikou.

► Pokračování na str. 7



CARBON MTB 29"

PREVOLT 293
KC 39.990,-



ŠÍŘER 904 Extrem



► Dokončení ze str. 1

To byl také případ testovaného kousku. Kalkulaci kola dle vlastních požadavků zákazník jsou u značky Šířer schopni sestavit na požádání.

Model 904 Extrem je sériově nabízen celkem v šesti kvalitativních úrovních, na stejném základu jsou tedy použity komponenty od sady Veloce, a to za cenu od 44 590 korun, až po nejluxusnější Super Record v ceně 82 490 korun. Testovaný model s duralovou verzí sady Athena a s koly Neutron Ultra vyjde na 69 070 korun. Standardně nabízená varianta s karbonovou athenou a s ekonomičtějšími koly Khamsin představuje s cenou 59 990 korun jakýsi zlatý střed nabídky modelu 904 Extrem.

Vedle toho je možné testovaný typ, jenž je již pátým rokem topmodelem značky Šířer a postupně prolévá evoluci jak konstrukční, tak především designovou, pořídit i ve variantě samostatného rámového setu. V kombinaci s celokarbonovou vidlicí, hlavovým složením a posádkovou objímkou přijde na necelých šestadvacet tisíc korun.

Závodně, ale komfortně!

Po stránce geometrie nelze mít z pohledu závodníka či výkonnostně orientovaného jezdce jakékoli připomínky. Jde o takřka ideální kombinaci odpovídající ovladatelnosti a zároveň příjemné stability. Řízení není přehnaně živé, přitom reaguje okamžitě bez jakékoli sebelepší nejistoty. Do zatáček se Šířer pokládá plynule a stejně tak plynulý je jejich následný průjezd. Při jízdě ze sedla jsme neregistrovali jakékoli nežádoucí vlnění, typ 904 Extrem byl po této stránce kolem, na nějž si nemusí uživatel zvykat, padne do ruky takřka okamžitě. Velice důležitá byla v tomto ohledu také volba adekvátně dlouhého představce v závislosti na konkrétní velikosti rámu. Co nás však nejvíce překvapilo, a to kladně, byl klid a jistota ve vedení přímého směru. Pustit řídítka oběma rukama jsme se nemuseli obávat nejen při vyšší rychlosti, ale i třeba ve dvojici, aniž by došlo k nepřijemnému rozvlnění kola. To rozhodně nebývá standardem, zvláště při tak přesvědčivé reakci na podněty jezdce a celkové ovladatelnosti.

Pokud bychom se zaměřili na živost kola po stránce akcelerace a celkové rychlosti,



nelmalou výhodou testovaného kousku byla samozřejmě poměrně luxusní kola Neutron Ultra, jež se mohou pochlubit hmotností páru 1550 gramů. To je přibližně třisetgramová redukce oproti základním khamsinům. Je fakt, že chuť zrychlovat byla u kola jednoduše skvělá a nízká obvodová hmotnost neutronů neměla jednoznačně svůj nemalý podíl. Víška celého kola v prostřední velikosti M byla 7,4 kilogramu.

Po stránce jízdního komfortu byl rám milým překvapením, a to i přes použití aerodynamického, tedy kapkovitého průřezu horní části sedlové trubky. Především relativně subtilní zadní stavba a kompletně karbonová konstrukce přední vidlice jsou v tomto ohledu jasnou výho-



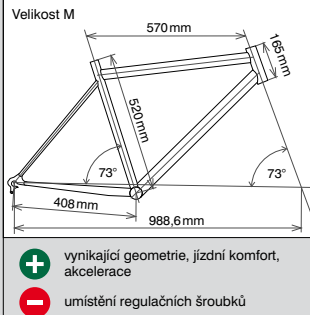
du, byt jsou vyváženy ve své kategorii pouze průměrnou torzní tuhostí. Ta o sobě ale dá trochu vědět až při hodně silové jízdě a celková tuhost rámu je i pro závodní použití podle našeho názoru zcela dostatečná.

V případě sériového nastavení posedu se nám líbilo množství podložek pod představcem, umožňujících dolažení přesně podle požadavků majitele. Účertou otázkou je pouze volba sedla Selle San Marco Aspidé, které nemusí svým čistě závodním střihem a tomu odpovídající tvrdostí sedět úplně každému. Naopak vyloženou sázkou na jistotu představují velice dobré pláště Michelin Pro3 Race.

Z detailů rámu nám pak úplně nevyhovovalo pouze umístění seřizovacích šroubů před pěti řadičích lanek, které by podle nás mohly být o něco výše. V případě potřeby lehkého dolažení řazení za jízdy se tak prsty ruky dostávají nebezpečně blízko přednímu kolu. Ovšem v případě kola jako celku se jedná o absolutní maličkost. Tento test, jenž se zaměřil především na samotný rámový set, dopadl pro model Šířer 904 Extrem velice pozitivně. Kombinace závodních genů s pohodlím se zde skutečně povedla. ■

Technická specifikace:

Rám: Carbon Monocoque
Vidlice: Carbon FCS
Kliky: Campagnolo Athena 50/34
Řazení: Campagnolo Athena 11s
Přehazovačka: Campagnolo Athena
Brzdy: Campagnolo Athena
Kola: Campagnolo Khamsin
Pláště: Michelin Pro3 Race 23
Kazeta: Campagnolo Chorus 12-27 (11)
Řídítka: PZ Racing CR 2.3
Představce: PZ Racing CR 2.3
Sedlovka: Selle San Marco Aspidé
Hmotnost: 7,4 kg (vel. M, s koly Neutron)
Cena: 59 990 Kč (s koly Khamsin)
 69 070 Kč (testovaná verze)



E-KOUTEK

Vážení příznivci elektrocyklistiky, máme tu další část zasvěcení do problematiky elektrokol, v níž se budeme věnovat součástem celého elektropohonu. V prvním dílu jsme popsali typy akumulátorů a nyní se dostane na zbytek celého systému pohonu.

Baterie jsou zatím stále ve vývoji, protože u nich je třeba neustále něco vylepšovat. Motory se v současné době ustálily převážně na jediném provedení. Jde o bezkartáčový střídavý motor, který se aplikuje buď do předního či zadního náboje, nebo tvoří komplet spolu s klikami. Motor může být vybaven volnoběžkou, takže v případě jízdy z kopce se neotáčí a není schopen vyrábět proud. Při vybití akumulátoru a šlapání bez pomoci neklaďe jezdců tak výrazný odpor, jezdec pouze překonává minimální odpor elektromotoru daný magnetickým polem permanentního magnetu a póly elektromotoru.

Druhý typ je vybaven možností rekuperace, tedy zpětného dobíjení akumulátoru přeměnou části kinetické energie při brzdění neboli regenerativním brzděním, kdy



Komplet elektropohonu od BionX obsahuje motor s rekuperací energie v zadním náboji, tvarově uzpůsobenou baterii do rámu a ovládací jednotku na řídítka. BionX je jedním z největších dodavatelů systémů pro elektrokola.



Motor v předním náboji je od značky Tranz-X, která dodává své systémy mnoha výrobčům kol. V tomto případě je motor vybaven brzdovým kotoučem.



Na detailu brzdové páky je vidět spleť kabelů, které z ní vycházejí. Sensor má na starosti vypnutí systému pohonu, jakmile se začne brzdit, případně aktivuje rekuperaci energie.

dochází při překročení určité rychlosti bez šlapání nebo při stisku brzdové páky se senzorem k výrobě elektrické energie. Motor jezdců pomáhá kolo brzdit a zároveň tedy vyrábí energii, která částečně dobíjí baterii a tím zvyšuje možnou ujetou vzdálenost. Motor však pouze pomáhá brzdit, nikdy nevytvorí takový odpor, aby došlo k blokaci předního kola. Nevýhodou je to, že motor se stále otáčí a při vybití akumulátoru jezdec při šlapání překonává větší odpor než u motoru s volnoběžkou. Rekuperaci se ovšem prodlouží ujetá vzdálenost pouze v řádech procent, nikoliv nějak výrazně. Samozřejmě v závislosti na profilu trasy, hmotnosti jezdce i kola a jejich setrvačnosti.

Motory pro pohon předního kola mají hmotnost přibližně 3,5 kg, pro zadní kolo samozřejmě mohou být těžší. U zadního kola lze na motor našroubovat vícekolčkové a samozřejmě je kombinovat s přehazovačkou. Brzdy mohou být ráfkové, nebo motor disponuje úchyty pro kotoučové brzdy. U všech motorů je v brzdových páčkách ukryt snímač, který je propojuje s řídicí jednotkou a v případě brzdění dojde k okamžitému vypnutí přídavného pohonu motorem. Navíc některé snímače v páčkách aktivují rekuperaci energie. Na našem trhu lze koupit motor i s řídicí jednotkou třeba už za čtyři tisíce korun, ovšem stejně drahy nebo dražší bude akumulátor, plus potřebujeme ještě další příslušenství. Motory do předního a zadního kola mají většinou normovanou délku osy pro standardní rozteč předních či zadních patek, tedy 100 / 135 mm.

Hlavním mozkiem je řídicí jednotka, která propojuje všechny součásti pohonu. Má čidlo točivého momentu a tento inteligentní systém počítá pomocí mikroprocesoru

aktuální axiální sílu, kompenzuje mrtvé body šlapání a dělá tím jízdu rovnoměrnou. Asistovaný pohon při šlapání totiž snímá senzorem namontovaným u klik jejich pohyb a v závislosti na něm pomáhá jezdcovi vzhledem ke zvolené intenzitě určitým výkonem. Samozřejmě do rychlosti 25 km/h dle norem EU. Řídicí jednotka je propojena s baterií, brzdami, snímačem u klik, motorem, ovládacím panelem na řídítkách a dalšími součástmi u motoru.

Na řídítkách je potom ovládací panel celé soustavy, ten by měl signalizovat stav baterie, nabídnout možnost volby několika módů pomocí motoru, případně mít tlačítko „turbo“, které pomáhá při rozjezdu. U systémů s plnou pomocí motoru je pak často regulátor rychlosti (páčkový nebo otočná rukojeť), který funguje jako plyn, ovšem pouze do rychlosti 25 km/h. Na trhu lze sice narazit na motory o výkonu i přes 1000 KWh, ale ty nejsou schválené pro provoz na veřejných komunikacích (jen 250 KWh).

Poslední součástí kompletního systému je speciální nabíječka, která se samozřejmě liší podle typu baterie. Jak jsme zmínili minule, při její záměně by mohlo dojít k poškození či úplnému zničení baterie.

Tím máme celou „elektrosadu“ zevrubně probranou a přístě se můžeme vrhnout vstřícně jednotlivým systémům, výrobcům, montážím, konstrukcím bonbónkům a také testům.

(už)

BBB HIGHPOWER LIGHTSET

- Malé přední světlo vybavené kompaktní externí baterií
- Výkonná 3 wattová CREE LED dioda
- Tři režimy svícení: stálé svícení-normální, stálé svícení-vysoká svítivost a blikání
- Voděodolné hliníkové tělo s logem BBB
- Snadno instalovatelný držák. Pasuje na všechny typy řídítek. Lze natáčet do stran
- Ultra lehká externí lithiová baterie. Váha 150g. Rozměry 85x40x25mm
- Baterii je možné instalovat v různých pozicích na kole za pomoci suchého zipu
- Baterii je možné nabít za pouhé tři hodiny
- Cena: 2 590 Kč

BIKEPARTS FOR BIKERS BY BIKERS

Více informací naleznete na www.jmctrading.cz