

TEST 2x2

TREK  
MADONE 4.5



PELL'S  
R-SIX 105

KARBONOVÝ RÁM

# Holka pro všechno

DÍKY STRATEGICKÉ POZICI UPROSTŘED MODELOVÝCH ŘAD SHIMANA MÁ SADA 105 VELKÉ MOŽNOSTI PŘI VOLBĚ PARTNERA. HODÍ SE STEJNĚ DOBRĚ K NEJDOSTUPNĚJŠÍM HLIŇÍKOVÝM RÁMŮM JAKO KE ŠPIČKOVÉMU KARBONU. CENOVÝ ROZDÍL MEZI DVĚMA KOLY NA „STOPĚTCE“ MŮŽE NÁSLEDNĚ ČINIT KLIDNĚ PADESÁT TISÍC KORUN, ALE I VÍCE.



NOVÉ SHIMANO 105

SPECIALIZED  
ALLEZ COMP C2 105



FONDRIEST  
FZ4 105

## HLINÍKOVÝ RÁM

My jsme pro srovnání nevyhledávali extrémy, naopak jsme se snažili najít cenově blízké soupeře na karbonovém a hliníkovém rámu. To se nám povedlo pouze částečně – karbonové modely těm hliníkovým přece jen trochu cenově odskočily, protože v době konání testu, tedy před koncem loňského roku, nebyla ještě k dispozici dostupnější karbonová ani dražší hliníková kola. Rozptýl testovací skupiny nakonec činí nezanedbatelných jednadvacet tisíc korun. Přesto nejde o porovnávání neporovnatelného, velikost cenového rozdílu spíše dodává testu lehce provokující akcent.

Nejzajímavějším kolem ze zvolené čtveřice je Pell's R-Six, který se v našem testu objevuje poprvé. Zcela nový rám posouvá u této značky karbon zhruba o deset tisíc korun níže (při osazení sadou Shimano 105, s Tiagrou je R-Six ještě dostupnější). Karbonovým soupeřem Pell'su je Trek Madone 4.5, který naopak přechází z loňské kolekce bez jakýchkoli změn rámového

základu. Podobná situace je i u hliníkové dvojice – přepracovaný Specialized Allez stojí proti osvědčenému rámu Fondriest FZ4.

O komponentech Shimano 105 se zde nebudeme rozepisovat – srovnání této novinky s odpovídajícími sadami Sramu a Campagnola naleznete na jiném místě časopisu. Přesto si musíme všimnout jedné zajímavosti – „stopětka“ zde pracuje v absolutní nadvládě. Až na jeden pár čelistí Tektro neuvolnila žádný post nižší sadě nebo jinému výrobcovi. To jen dokazuje, že v poměru ceny a výkonu hledá novinka těžko konkurenci. Zákazník díky tomu dostává sjednocený design a záruku stoprocentní kompatibility. Čtenář, který si nedávno stěžoval v redakční poradně, že jsou kola osazována „jako když kočička s pejskem vaří dort“, se může v klidu zabořit do ušáku a pustit se do četby následujících stránek.

**Karel Kuchler**

**Foto: Rudolf Hronza a David Stella**



## TREK MADONE 4.5

Ačkoli Trek letos změnil podobu silniční kolekce, „čtyřková“ řada v tomto ohledu ušla pozornosti. Ale i kdyby ve Waterloo, domovském městě značky, na tento rám nesáhli další dva roky, bude pravděpodobně stále „in“. Svým zpracováním působila madona v naší skupině jako z jiného světa. Při srovnání ceny s hliníkovými modely musíme také přiznat, že trochu z jiného světa je.

Z užitých technologií je třeba zmínit hlavovou trubku se zvětšeným spodním ložiskem, komfortní tvarování vrcholu sedlové trubky Load Path Design nebo přípravu pro sjednocený snímač kadence a rychlosti v zadní stavbě – tzv. DuoTrap. Narozdíl od vyšších řad kolo naopak postrádá bezzávitový střed BB90, vnitřní vedení lanek a je vybaveno klasickou sedlovkou o průměru 27,2mm. Rám doplňuje vidlice s hliníkovým sloupkem a kompozitovými nohami.

Trek své geometrie letos přehledně rozdělil do tří skupin – H1, H2, H3. Zatímco u vyšších řad si můžete zvolit minimálně ze dvou geometrií, dostupnější „čtyřky“ jsou nabízeny pouze v prostřední variantě H2. Ta je stejně dlouhá jako závodní H1, hlavová trubka je u ní ale podstatně vyšší (u naší velikosti o 30 mm). Pro úplnost – turistická H3 je zkrácená a s ještě vyšší hlavovou trubkou než testovaná H2.

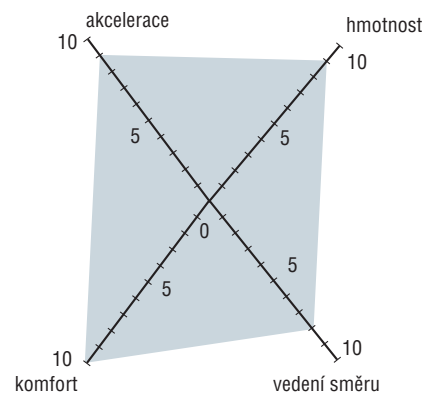
V případě Madone 4.5 je délka posedu upravena relativně krátkým 90mm představcem. Tím je kolo ze svého kompromisního pojetí nasměřováno spíše k hobíkům než k „profilům“. Logicky se to dotýká i dalších komponentů – zejména kompaktních klik a kazety s osmadvaceti zuby. Díky kratšímu představci a vyšší hlavové trubce kolo velmi bystře reaguje jak na pohyb řídítek, tak i na náklon, což se zrcadlí v mírně snížené známce z vedení přímého směru. Na tuto míru roztr-

žitosti si však lze rychle zvyknout a využívat ji ku svému prospěchu.

Na základě dřívějších testů „madon“ je tak trochu očekávaným výsledkem triumf kola v hodnocení komfortu. Karbonový rám skvěle odvádí svou práci a co je nad jeho síly, zahladí sedlovka. Mile nás však překvapilo, že Trek nebrzdila ani nečekaně hmotná kola. Naopak, tento nedostatek bychom bez váhy neměli vůbec šanci objevit. Zbytek kola je natolik lehký a tuhý, že dokáže handicap vyvážit. Pokud bychom použili o třídu lepší výplety, Trek by zřejmě výrazně odskočil. Na závěr ještě zmiňme brzdy Tektro – jediného narušitele hegemonie Shimana. Jejich čelisti jsou o chlup měkčí než stopětky, brzdí však s nemenším výkonem a s podobně citlivým dávkováním.

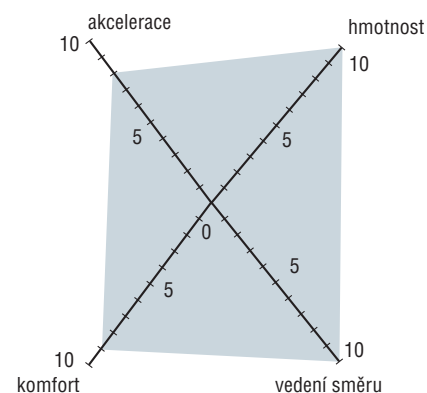
CELKOVÝ  
DOJEM

10





## KARBONOVÝ RÁM



## PELL'S R-SIX 105

Ač je rám Pell's R-Six v některých rysech podobný top modelu Seven, je vyroben zcela odlišnou technologií. Zatímco Seven vzniká postupem „trubka k trubce“, R-Six je technologicky o něco jednodušším monokokem, tedy rámem vytvořeným z jednoho kusu. Přes podobný název tedy není R-Six přímý nástupce zaniklé řady 6IX, která byla rovněž vytvořena systémem tube to tube. I u tohoto kola musíme pochválit výrobce za tvarování – celek tvořený z převážně hranatých trubek působí harmonicky, lehce a zároveň velmi neotřele. Jediná naše výtkta směřuje k nýtované záračce bovdeny na horní rámové trubce. Obavy, že bychom o ni mohli zavazit kolenem, se ukázaly jako liché, ale její pozice na boku čtyřhranné trubky není příliš elegantní.

Zajímavou zelenočernobílou grafiku tu doplňuje sada 105 ve stříbrném provedení. Ostatní kola

v testu mají „stopětku“ v mutaci označované jako nebesky černá. Pell's je podle očekávání vybaven vlastními doplňky, tedy sedlem, sedlovkou, řídítky, představcem i omotávkou. Všechny lze označit za povedené. Jako jediné má toto kola standardně hluboká řídítka s lomeným obloukem a kliky s velkou „pilou“ 53 zubů.

Volba těchto komponentů není náhodná, výrobce jimi naznačuje značné sportovní ambice kola. Nižší hlavová trubka je zdůrazněna ještě hlavovým složením bez první podložky v podobě vysokého komínku. To umožňuje dostat řídítka opravdu velmi nížko. Ale odpovídají sportovnímu střihu i vlastnosti nového rámu? Podle nás ano. Při opravdu vysoké zátěži, například při zrychlování z malé rychlosti na těžký převod, je znát, že se Pell's nepatrně kroutí. Na samotné zrychlo-

vání a pocit lehké jízdy to však má zanedbatelný vliv. R-Six je jedním z rámu, které si dokáží získat jezdec, i když v parametru tuhosti ztrácí. Dobrý dojem R-Six podtrhuje nadprůměrnou vertikální pružností. Ačkoli zde nebyla použita karbonová sedlovka, užili jsme si velmi klidné výjíždky.

Snad je to nepatrně delší zadní stavbou a tím i rozvorem, snad za to může nižší pozice řídítek, ale Pell's je nejstabilnějším kolem testu. Rovně jede bez nejmenší péče, do zatáčky je naopak třeba mu trochu výrazněji pomoci. Ale ani v tomto případě nemluvíme o extrému.

CELKOVÝ  
DOJEM

9



## SPECIALIZED ALLEZ COMP C2 105

U rámu Allez je pro sezonu 2011 upraveno hned několik klíčových oblastí. Mezi horní a spodní rámovou trubku byla vetknuta hlava se spodním ložiskem 1,5 palce. Tomu samozřejmě odpovídá rozšíření hliníkového sloupku vidlice. Větší ložisko není jedinou změnou tohoto Specializedu – přepracován je i tvar nohou vidlice, které se narovnaly a celkově zmožtily. Sedlová trubka dostala po vzoru Tarmaců čtvercový průřez spodní části. Všechny tyto úpravy směřovaly k navýšení torzní tuhosti, která je údajně o dvacet procent vyšší než loni a tím pádem srovnatelná s karbonovým top modelem Tarmac SL3. Další skupina změn, tedy výraznější zploštění horní rámové trubky a viditelně zeštíhlené sedlové vzpěry, má naopak za úkol přinutit hliníkovou slitinu k výraznější vertikální práci.

Pozornost si zaslouží také úprava geometrie. Délka rámu zůstala stejná, avšak výrobce

o centimetr zkrátil hlavovou trubku. Tím dosáhl geometrie zcela shodné se závodními Tarmac. Přesto není posed na kole přehnaně natažený, i 110 mm dlouhý představec považujeme vzhledem k velikosti kola za kompromisní volbu. Kdo by chtěl říditka dostat výše, může tak učinit prostřednictvím dostatečného množství podložek na sloupku vidlice nebo otočením asymetrické vložky umožňující upravovat úhel představce. Uživatelskou přívětivost kola jen zvýrazňují říditka s mělčím obloukem a sedlo s anatomickým otvorem i nadprůměrným polstrováním. Ačkoli se předpokládá, že typický turista sáhne raději po kole z paralelní řady Secteur, i Allez je zpřevodován velkoryse – kompaktní kliky jsou doplněny kazetou s největším pastorkem s osmadvaceti zuby.

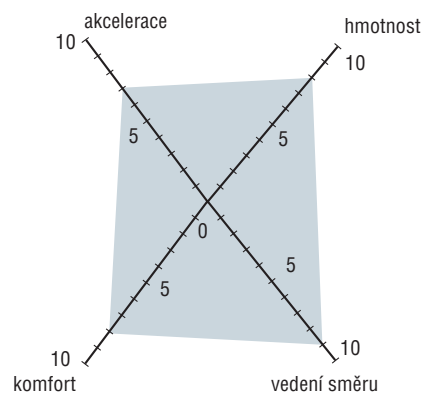
Na akceleraci kola je znát jeho hmotnostní handicap. Přestože se ani v nejrazantnějších ná-

stupech evidentně nikde nic neprohýbá, působí Specialized ze všech testovaných strojů nejtěžkopádnějším dojmem, proto jej musíme mírně penalizovat. Stejně tak udělujeme dva trestné body v hodnocení komfortu. Ale i když se Specialized karbonovým protivníkům rovnat nemůže, je skýtané pohodlí vzhledem k hliníkovému materiálu rámu nad očekávání. Vedle tenkých sedlových vzpěr přičítáme tento relativní úspěch karbonové sedlovce, již zmiňovanému sedlu, klasickým výpletům i nadýchané omotávce.

Bez dlouhých litanií se obejde hodnocení geometrie – ovladatelnosti. Allez výborně reaguje na práci s těžištěm, do zatáček se pokládá vypočitatelně, ale nečiní mu problémy ani jízda po rovině, kde je ochotný přehlédnout i menší nechtěný pohyb říditky.

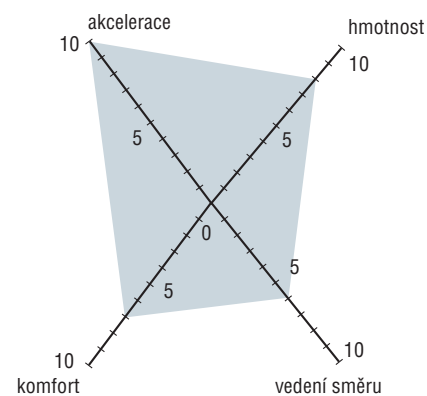
CELKOVÝ  
DOJEM

8





## HLINÍKOVÝ RÁM



## FONDRIEST FZ4 105

Nejdostupnější rám Fondriestu je vyroben z třikrát zeslabovaného hliníku. V jeho specifikaci výrobce uvádí příznivou hmotnost 1390 gramů. Oku lahodící jsou ladné křivky – spodní rámová trubka lehce zalomená u hlavové partie, mírně prohnutá horní rámová trubka a decentně vypouklé sedlové vzpěry. Naopak patky zadní stavby jsou mohutné a spíše funkcionalistické než elegantní. K rámu přísluší vidlice s klasickým sloupkem 1 a 1/8" kombinující ve své konstrukci karbon a hliník.

FZ4 vítá cyklistu sportovním posedem nataženým užitím 120 mm dlouhého představce a sníženým v naší skupině relativně krátkou hlavovou trubkou. První záběry do pedálů odhalí výbornou akceleraci. Ta je dána jednak absolutně tuhým

rámem, ale pocitově i velmi lehkými koly. Nejenže se snadno roztáčí, ale svými červeně eloxovanými náboji pozdvihují i vzhled. V katalogu naleznete tento model s vyššími ráfky Fondriest s párovým výpletem, ale dovozce dokáže ve stejné ceně nabídnout i Fulcrum Racing 7. Na základě testu můžeme tuto variantu jen doporučit – s těmito koly stroj za svými konkurenty nijak nezaostává. Spíše naopak.

Ovládáním je Fondriest živější. Shodli jsme se, že z testovací skupiny má největší sklony k hyperaktivitě. Nejde však o nevladatelnost – rozdíly v geometriích jsou dnes u většiny kol minimální a přivyknout jejich projevu trvá pouhých několik šlápnutí. O něco hůře se přivýká tvrdosti kola, která je zřejmě výsledkem mohutných tru-

bek zadní stavby, především na výšku výrazně zploštělých řetězových vzpěr, a hliníkové sedlovky o průměru 31,6mm.

Spíše spartánské je i sedlo Selle Italia SL, takže se mezi vás a díry v silnici nakonec staví pouze pláště Michelin Lithion 2 a kola. Společně dokáží filtrovat hrubší asfalt, ale větší nerovnosti vás nakopnou prakticky v nezmenšené míře. Odstup Fondriestu za karbonovou dvojicí Trek-Pell's je v tomto směru zcela zřetelný, podobně však i za hliníkovým soupeřem Specialized. Bylo by jistě zajímavé porovnat FZ4 s vyšším modelem MX4, který má zcela shodný rám, ale hliník je u sedlových vzpěr nahrazen karbonem.

CELKOVÝ DOJEM

9



## TEST 2x2

### AKCELERACE



### HMOTNOST



### VEDENÍ SMĚRU



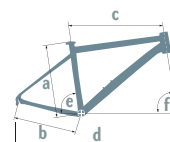
### KOMFORT



## HLINÍK, NEBO KARBON?

Kdyby před nás někdo postavil čtyři testovaná kola se slovy: „Pánové, vyberte si,“ sáhli bychom po některém z karbonové dvojice. Pravděpodobně by to byl Trek, který nás o něco více oslovil geometrií i zvolenými doplňky. V kůži závodníků bychom se ale možná rozhodli pro sportovněji laděný a pár desítek gramů lehčí Pell's. Kdyby se však z mecenáše stal obchodník a řekl: „Pánové, kupte si“, nabraly by naše úvahy trochu jiný směr. Do hry by vstoupil především výrazně dostupnější Fondriest, který s výjimkou pohodlí za karbonovou dvojicí v žádném parametru výrazněji nezaostává. U Specializedu je tento handicap méně znatelný, ale je vyvážen vyšší cenou a nakonec i mírně vyšší hmotností, tedy i lehkou leností – pouze toto kolo překročilo psychologickou hranici devět kilogramů, i když jen nepatrně. Ovšem po stránce vyváženosti geometrie a posedu naopak vévodí právě Allez.

	TREK Madone 4.5	PELL'S R-Six 105	SPECIALIZED Allez Comp C2 105	FONDRIENT FZ4 105
<b>rám</b>				
<b>materiál</b>	4 Series TCT Carbon	Pell's R-Six High Modulus Carbon	Specialized E5 Aluminum	Aluminium SM99, Triple Butted
<b>vidlice</b>	Bontrager Race Lite, Carbon/Alu, tapered	karbon/Alu	Specialized FACT, karbon/Alu, tapered	karbon/Alu
<b>hlavové složení</b>	Cane Creek, integrované	Ritchey, integrované	Cane Creek, integrované	integrované
<b>řazení</b>				
<b>řadicí mechanismus</b>	Shimano 105	Shimano 105	Shimano 105	Shimano 105
<b>přesmykač</b>	Shimano 105	Shimano 105	Shimano 105	Shimano 105
<b>přehazovačka</b>	Shimano 105	Shimano 105	Shimano 105	Shimano 105
<b>kliky a převodníky</b>	Shimano 105 (50/34 zubů)	Shimano 105 (53/39 zubů)	Shimano 105 (50/34 zubů)	Shimano 105 (50/34 zubů)
<b>pastorky</b>	Shimano 105 (11–28 zubů)	Shimano (11–25 zubů)	Shimano 105 (11–28 zubů)	Shimano 105 (12–25 zubů)
<b>kola</b>				
<b>náboje</b>	Bontrager SSR (zapletená kola)	Fulcrum Racing 5 (zapletená kola)	Alu	Fulcrum Racing 7 (zapletená kola)
<b>ráfky</b>	Bontrager SSR (zapletená kola)	Fulcrum Racing 5 (zapletená kola)	Mavic CXP22	Fulcrum Racing 7 (zapletená kola)
<b>pláště</b>	Bontrager R1 (23 mm)	Vittoria Rubino Slick (23 mm)	Specialized All Condition (23 mm)	Michelin Lithion 2 (23 mm)
<b>ostatní součástky</b>				
<b>brzdy</b>	Tektro R540	Shimano 105	Shimano 105	Shimano 105
<b>představec</b>	Bontrager Race Lite (90 mm)	Pell's RX58 OV (100 mm)	Specialized Comp-Set (110 mm)	FSA OS-190 (120 mm)
<b>řídítka</b>	Bontrager Race VR-C (420 mm – S/S)	Pell's RR6 OV (420 mm – S/S)	Specialized Elite (420 mm – S/S)	FSA Omega Compact (440 mm – S/S)
<b>sedlo</b>	Bontrager Affinity 1	Pell's Long Way	Specialized Body Geometry Riva Road	Selle Italia SL
<b>sedlovka</b>	Bontrager Carbon (27,2 mm)	Pell's XR2 (31,6 mm)	Specialized Elite (27,2 mm)	Fondriest Alu (31,6 mm)
<b>pedály</b>	–	–	–	–
<b>ostatní</b>				
<b>hmotnost</b>	8,72 kg (vel. M/58 cm, bez pedálů)	8,44 kg (vel. M, bez pedálů)	9,04 kg (vel. 54 cm, bez pedálů)	8,93 kg (vel. M, bez pedálů)
<b>hmotnost kol (P/Z)</b>	1460/1990 g	1320/1780 g	1340/1860 g	1290/1800 g
<b>cena</b>	49 990 Kč	45 990 Kč	36 990 Kč	28 900 Kč
	geometrie (vel. M/58 cm) a – 553 mm, b – 411 mm, c – 573 mm, d – 992 mm, e – 73°, f – 73,8°	geometrie (vel. M) a – 520 mm, b – 410 mm, c – 549 mm, d – 998 mm, e – 73,5°, f – 72°	geometrie (vel. 56 cm) a – 530 mm, b – 405 mm, c – 565 mm, d – 986 mm, e – 73,25°, f – 73,5°	geometrie (vel. M) a – 520 mm, b – 405 mm, c – 550 mm, d – 979 mm, e – 73,5°, f – 73°



#### 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