

Trek Fuel EX 8



cena 59 990 Kč
 hmotnost 12,50 kg
 hmotnost kol 1830/2390 g (P/Z)
 zdvihy 120/120 mm (P/Z)

VELO laboratoř



deformace hlavního rámového trojúhelníku **10,2 mm**
 průhyb zadní stavby **7,7 mm**
 boční průhyb **2,2 mm**

Usedáme na Treka a vzdálenost mezi řídítky a sedlem příjemně natáhne naše záda. Poseď Fuelu EX je nakloněn delším jízdám, avšak díky širším řídítkům, kratšímu představci a vyšší pozici rukou si užijete i v náročném terénu.

První metry jízdy odhalují živé řízení doprovázené ochotou kola k hravým manévřům. Ovládání Fuelu EX je naladěno velmi příjemně, kolo se chová předvídatelně a nezáludně. Tuhost rámu jde s dobrou ovladatelností ruku v ruce, avšak i zde by přední vidlici prospěla pevná osa.

Trek u zavěšení zadního kola použil dvě zajímavá konstrukční řešení. Prvním je plovoucí uložení tlumiče, jenž je umístěn mezi vahadlem a řetězovými vzpěrami, druhým je zadní čep zavěšení umístěný souose s osou zadního kola. To vše by mělo sloužit k eliminaci negativních vlivů na zadní odpružení. Výčet specifických řešení ještě není u konce, Fox totiž speciálně pro Trek dodal dvoukomorový tlumič Float RP2 DRCV.



TESTER Rudolf Hronza

trail bike a vy

Příjemné překvapení. Tahle kategorie je prezentovaná jako univerzální bike, je ale zřejmé, kam má nejbližší – sportovní charakter je znát, rozdíl ve výkonu mezi 100 a 120 mm je minimální, prostupnost terénem je jako bonus větší. K možnostem endura na druhé straně spektra je však daleko.



pozitivní dojmy z kola

Především vynikající systém odpružení – citlivá zadní stavba pracující už od malých nerovností, stabilní a hospodárné nakládání se zdvihem a vzhledem k jeho hodnotě slušná schopnost zpracování i velkých rázů. Speciálně pro Trek laděný Fox vpředu zadní stavbě perfektně sekunduje. A pak je tu skvěle střížený poseď a geometrie.

negativní dojmy z kola

Příliš dlouhý krok brzdových pák, který nelze nijak ovlivnit, a absence pevné osy přední vidlice.

Do půlky zdvihy je využívána jedna vzduchová komora, od druhé poloviny je pak otevřena ještě komora druhá. Pružení by tak mělo být progresivní ve své první části a zbytečně neobtěžovat svou aktivitou, zároveň by však mělo být schopno nabídnout svůj plný zdvih, když je potřeba. A přesně tohle jsme v terénu cítili. Trek působí jako 100mm XC full, pohupování je minimální, reakce na šlapání příkladně nicotná, páčka ProPedalu zůstává téměř nevyužita. Naopak reakce na terén je velmi dobrá, pružení je citlivé. Jen při jízdě vsedě máte v rozbitém terénu pocit, že sedláte kolo s menším zdvihem. Jeho zbytek si Fuel EX schová do opravdu rozbitých sjezdů, kde zdatně bojuje s kořeny, kameny a výmoly. Jízda přes ně však není tak mechová jako na jiných strojích v testu. Fuel EX je zkrátka střížen více sportovně.

Za zmínku stojí pláště Bontrager XR3 Expert. Jejich valivý odpor patřil k nejlepším v testované smečce, i přes nízký vzorek jsme se na jejich adhezi mohli spolehnout téměř v jakékoliv situaci, jen zadní kolo se při razantnějším přibrzdění snáze utrhl.

V souvislosti s tímto kolem zmíníme ještě jednu velmi pozitivní zprávu – když test začínal, cena Treku Fuel EX 8 byla 65 990 Kč, nově však čítá 59 990 Kč.



test dlouhodobý

LABORATORNÍ MĚŘENÍ TUHOSTI RÁMŮ

Tuhost určuje vztah mezi deformací tělesa a jeho zatížením. Při našem měření jsme samozřejmě nezjišťovali přímo tuhost rámu, ale právě jejich deformaci pod zatížením. Krom měření průhybu středové partie při namáhání rámu na krut (140 Nm) v místě středové trubky, se kterým jste se již mohli setkat ve starších číslech Vela, jsme ještě přistoupili k jednotlivému měření hlavního rámového trojúhelníku a zadní stavby. Zde nás zajímalo především porovnání tuhosti zadních staveb, které byly součástí různých systémů zavěšení zadního kola. Bohužel

měření tuhosti zadní stavby namáhané od osy kola na krut by v našich podmínkách bylo velice těžko realizovatelné, zatížili jsme tedy zadní stavbu v místě patek kolmo k rovině rámu (ten byl upnutý za středovou trubku) silou 200 N, zadní stavba pak byla namáhána na ohyb. Přední část rámu byla zatížena rovněž silou o velikosti 200 N kolmou k rovině rámu, tato síla působila na tyči upevněné v hlavové trubce, hlavní rámový trojúhelník tak byl namáhán kombinací ohybu a krutu, což již bylo realitě velmi blízké.

VELO laboratoř

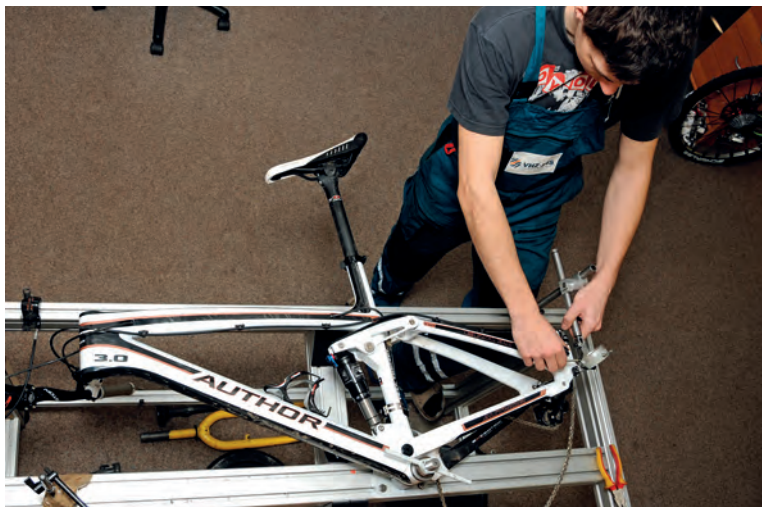


deformace hlavního rámového trojúhelníku

průhyb zadní stavby

boční průhyb

Author	7,4 mm	8,0 mm	2,1 mm
Cannondale	8,3 mm	7,3 mm	2,1 mm
Ghost	6,4 mm	6,6 mm	2,3 mm
Giant	9,7 mm	11,0 mm	1,3 mm
Kellys	9,0 mm	9,7 mm	2,5 mm
Kona	8,6 mm	7,2 mm	2 mm
Merida	9,5 mm	7,0 mm	2,2 mm
RB	9,5 mm	8,4 mm	2,1 mm
Scott	7,2 mm	7,5 mm	2 mm
Specialized	11,3 mm	7,1 mm	2 mm
Trek	10,2 mm	7,7 mm	2,2 mm

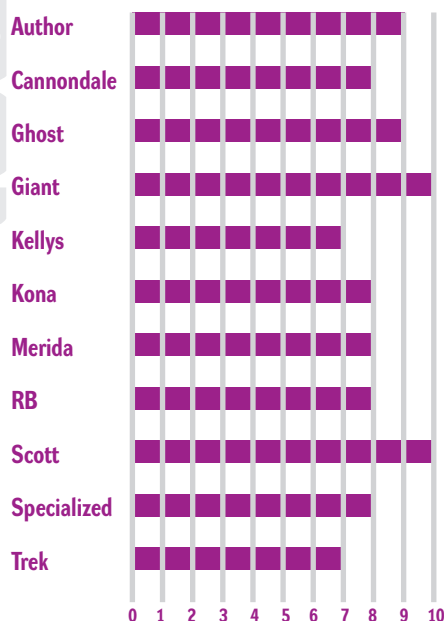


NEJDRSNĚJŠÍ TESTOVACÍ OBDOBÍ JE ZA NÁMI

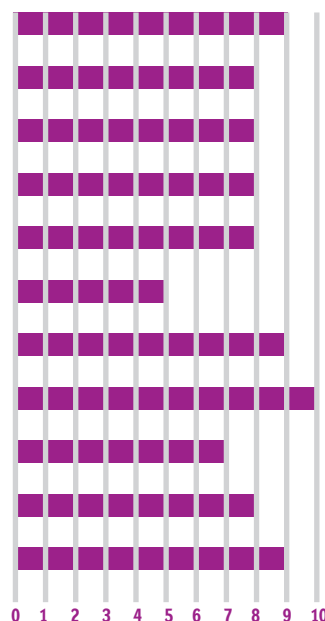
Mráz, sníh, led, sůl, bláto, voda. Těchto šest nejkřutějších testerů prověřovalo celou zimu odolnost nejen kol, ale i jejich majitelů. Při rozborce biků během měření jejich tuhosti jsme mohli zhodnotit, jak se pomalu se loučící zima podepsala na jejich stavu. Zřejmě nejvíce trpěly řetězy. Ty jsou navíc kvůli své desetirychlostní ofenzivě pod drobnohledem uživatelů, kteří mají strach z jejich menší životnosti v porovnání s devítirychlostními předchůdci. Zjistili jsme, že v zimní slotě řetězy namontované na našich trailbikách vydržely okolo pěti až sedmi set kilometrů, což lze hodnotit jako slušný výsledek. Navíc řetězy, které výrobci na kola montují, často nebývají z nejkvalitnějších, proto se dá očekávat, že životnost řetězů pro desetirychlostní pohon bude obdobná jako u devítirychlostních verzí. O tomto se ostatně budeme moci přesvědčit v produktovém testu desetirychlostních řetězů, který chystáme. Krom řetězů se zima podepsala na kazetách, čepech a především na spodních ložiscích hlavových složení. Především u kol, kde byly namísto zapouzdřených ložisek použity kónusové misky v kombinaci s věnečky s kuličkami, běhaly tyto po zimním období ve směsi bláta a maziva. Jak si vedla ostatní otočná uložení komponentů, však budeme zjišťovat až na konci celého dlouhodobého testu.



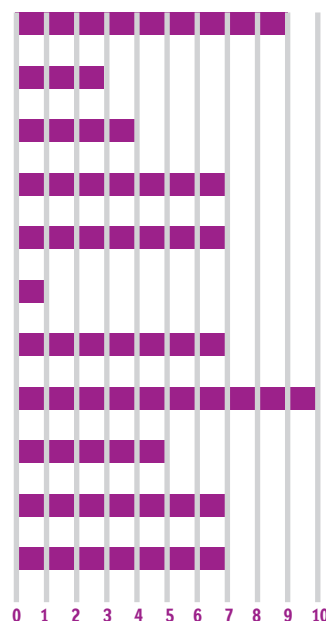
komfort



akcelerace



hmotnost



HODNOCENÍ VIDLIC

Ve skladu naší redakce to při meetingu kol v poločase testu vypadalo jak v liščíím doupetí. Pružící jednotky od firmy Fox (v překladu liška) jsou u testované skupiny dominantní. U předních vidlic jde především o typ 32 Float RL, což je základní model v nabídce Foxu. Chod těchto vidlic je samozřejmě podobný, liší se pouze interním nastavením tlumení komprese, kdy někteří výrobci (například Trek) využívají menší hodnoty, což se projeví ve větší schopnosti vidlice pohltit rychlý a intenzivní náraz. Vidlice na Treku v tomto směru opravdu vyčnívala.

Citlivost modelu 32 Float RL je poměrně dobrá, její chod je aktivní, avšak pod brzděním stabilní. Vidlice využívá většinu svého zdvihu, pro případ největší nouze si schovává zhruba jeden centimetr. Výtku si zaslouží jen malá páčka zamykání chodu.

Někteří testovací jezdci si stěžovali na menší tuhost verzí vybavených klasickým pětimilimetrovým rychloupínákem, přece jen 120mm zdvih a větší nasazení v náročném terénu si žádá odpovídající tuhost přední části kola. Značka RockShox byla na kole zastoupena pouze na dvou kolech a v obou případech ji reprezentoval model Sektor. Jedná se o novinku v nabídce značky, technický základ je podobný modelu Recon, rozdíl je ve zdvihu – tam kde Recon končí, Sektor začíná. Citlivost je obdobná jako u Foxu, využívání zdvihu hospodárné se značně progresivním koncem. Tvar páčky zámku tlumení nám oproti Foxu vyhovuje více.

POHON – SHIMANO DOMINUJE

Pouze jedno kolo z testovaných jedenácti bylo vybaveno pohonem od Sramu. Těžko soudit, zda k tomu výrobce motivovaly finanční důvody, projev řazení, či je to prostě jen náhoda. Pokud budeme hodnotit dle funkce, pak musíme uznat, že Shimano má zkrátka navrch. Sramu se přechod na deset rychlostí, co se projevu řazení týče, příliš nevydařil. Tedy pokud nemluvíme o sadě XX, která zde ovšem logicky zastoupena nebyla.

Sram X.9 přítomný na Authoru nám byl sympatický tuhými a ergonomicky výborně umístěnými páčkami, avšak řazení na lehčí převody je jakési nemastné neslané. Ergonomie a tvar páček řazení Shimano SLX a XT za Sramem o něco zaostává, amerického konkurenta pak Japonci poráží výraznější indexací jednotlivých poloh a lehčím a přesnějším chodem páček. Pouze dvě kola byla vybavena devitirychlostním pohonem, zbytek pak pracoval s převody deseti. Jak již bylo zmíněno v testu, jediným zástupcem systému 2x10 byl Specialized, ostatní se k zjednodušení pohonu neodvážili. Třikrát deset převodů je, zdá se, sázka na jistotu. Nikoho neohromí, ale ani neurazí.

BOLÍSTKY A ÚRAZY

Dlouhodobé testování kol již přineslo i výsledky na poli spolehlivosti. K reklamaci za čtyři měsíce testování odešly tři tlumiče kvůli netěsnosti tlumení a jedna vidlice, která pro změnu neudržela mazací olejovou náplň, a dále jedna předhrávající vidlice.

Delší výčet bolístek je však v kolonce poničených komponentů. Za své již vzal jeden ráfek a sedlo, několik duší, do věčných lovišť se odebrala jedna přehazovačka spolu s patkou, na které držela, a brzdová páka na jednom z kol po letu jeho pilota přes řídítka již také zpívá labutí píseň. Bohužel jeden úraz je i mezi testovacími jezdci, Petr sedlající Scotta si zlomil zápěstí, bike tak na čas dostane nového majitele.