

Spirit HOOK Middle 29

Dokončení ze str. 1 ⇨

Motor Bafang je dostupnější klasikou, která představuje alternativu dražším pohonům Bosch či Shimano. Velký převodník zde zaručuje dostatečně nízkou frekvenci šlapání při jízdě po rovině a z kopce, ovšem do hodně prudkých výjezdů bychom vzduch rozhodně uvítali větší pastorek než jen 32 zubů. Kompletní osazení Shimano pak podalo tradičně přesnou odezvu řazení a brzdy mají dostatek výkonu, aby zastavily hmotnost kola a jezdce i z vyšší rychlosti. Vidlice patří svým projevem k rozumnému průměru a v lehčím terénu zde nevidíme žádné omezení. Vynikající jsou pak pláště s jemným vzorkem, jehož drobné zoubky se dokážou doslova přilepit na každý výstupek a zajistit vynikající adhezi i za mokra. V blátě se sice vzorek snadno zanáší, ale na pevném suchém či mokřem podkladě je perfektní. Jen bychom si lehece poladili geometrii posedu, aby kolo nabídl v terénu vyšší míru jistoty v ovládnutí, takže do sedla!



Testováno pro vás



Obratně i na jistotu

Geometrie kola v sobě snoubí dvě protichůdné vlastnosti, a to stabilitu danou dlouhou horní trubkou a zadní stavbou, vůči níž pracuje strmý úhel vidlice, která předejde doslova vyběhnutí k okamžitě změně směru a celkové zkřivce rozvor. Posed je lehece vzadu je celkem pohodlný a množství podložek pod představcem umožňuje výraznou změnu pozice řídítek. Tady bychom asi volili nižší polohu řídítek a jejich výměnu za širší, naopak představec za kratší, aby měl jezdce více jistoty ve sjezdech. Na jejich začátek je totiž motor pohodlně dopraví. Pohodlné sedlo sportovního střihu a pěnové gripy s spojstykou byly celkem příjemné, stejně jako šlapání mírně před sebe.

Motor nabízí pět úrovní výkonu, které se zobrazí na rozměrném displeji, jenž ukazuje jak kapacitu baterie, najetou vzdálenost a okamžitou rychlost, tak další cyklistické funkce. Nezbavuje ale dojezd v závislosti na aktuálním stavu baterie a stylu jízdy, takže je třeba sledovat, kolik dílků z celkových

deseti nám na indikátoru ubývá. Baterie má samozřejmě vlastní diody indikace jejího stavu, které se rozsvítí po stisknutí tlačítka. Nabíjet ji pak lze i nasunutou v rámu, protože konektor je dobře přístupný a hned vedle něj je USB konektor, třeba pro připojení telefonu nebo světla.

Ovládání pohonu se zapíná tlačítky v dosahu levé ruky, kde lze regulovat výkon, vypínat systém a zapnout i podsvícení displeje. Systém se během přestávky sám ne vypne, takže není nutné jej po každé pauze na občerstvení zapínat.

Díky výkonu rozdělenému do pěti úrovní si uživatel může vybrat, zda bude na jedničku šlapat téměř za svoje a motor mu jen nepatrně pomůže, nebo se nechá na pětku rozmazlovat. Jednička a dvojka jsou opravdu jen pro ty, kdo chtějí pomoc motoru hlavně do kopce a jinak podají nějaký fyzický výkon. Od třetího stupně už je asistence

motoru výraznější a v podstatě bude tvořit a čítka asi nejpoužívanější úrovní výkonu.

My jsme samozřejmě podleli nejvyššímu výkonu a drtivou většinu testovacích jízd svítli na displeji pátý stupeň. Než indikátor ubral první dílek, měli jsme ujetu pět kilometrů mírného stoupání, ovšem pak začaly dílky mizet pravidelně, zhruba dva po deseti kilometrech. V kopcovitém



Motor na pětku umí i opravdový extrém, což delší zadní stavba jen podpoří, ale tam chyběl zmíněný lehčí převod. Mít tak vzduch 42 zubů, byl by to nahoru slušný fičák. Jakmile byly na displeji tři dílky, rychlejší výjezd občas naznačil lehkým šklubnutím motoru, že kapacita baterie už na tyto extrémní není optimální, ale přepnutí na nižší stupeň bylo bez problému. Úplně prázdný indikátor bez dílky pak neznamená vypnutí motoru, ale ještě fungoval ve slabším režimu další čtyři kilometry na dojezd domů, takže výsledných 44 km na nejvyšší výkon v kopcovitém terénu a s devadesátikilovým jezdcem můžeme s klidem potvrdit.

Co se týče jízdních vlastností, geometrie spolu s tuhým rámem vyzkoušené nahrává výjezdům, kde nebylo nutné névat přesouvat těžšíte nad řídítka, a na rovině točivost přední partie protáhne jezdce doslova ko-



terénu motor fungoval bez nějakého zaváhání, pouze v těžších rozbitých sjezdech občas řetěz opustil převodník chráněný jen vnějším krytem. K okamžitému záběru stačil motoru úsek zhruba sedm minut na hodinovém ciferníku otočení klik, takže dostatečně rychlá reakce. Na rovině plná spokojenost, bez jakýchkoliv výpadků, a totéž do mírných a středních stoupání.

lem každého stromu, aby vedle vše lehce zklidnil. Ve sjezdech je ale nutné jít hodně za sedlo a vyšší rychlost vyžaduje díky kratší stopě předního kola dostatek pozornosti. Hook prostě není sjezdař a vyznačá těžšího terénu, ovšem na rovině a ve stoupáních mu to celkem svědčí a na lesních stezkách či polních cestách bude dobrým společníkem s dostatkem výkonu.

Ortlieb na drobnosti

Testováno pro vás

Když jsme před prázdninami přinesli článek o bikepackingu a test brašen Ortlieb, mimo podsedlové, řídítkové a rámové brašny tohoto výrobce jsme měli

poutka se suchým zipem pro upevnění k řídítkům, případně poutka pro zajištění k řídítkové brašně. Další možnosti je pak kromě volného usazení na bovdenech i umístění

brašny pod ně, přímo na hlavovou trubku, kolem které se zajistí stahovacím popruhem s přezkou. Lze také využít tenhle popruh jako opasek a brašnu mít na boku jako ledvinku, nebo přes rameno jako tašku, zkrátka několik možností, jak mít to nejnutenější místo pro ruce.

Brašnu jsme vyzkoušeli jak na řídítkách loženou na bovdenech, kde ale trochu odsakovala v terénu a popruh to příliš nečesl, tak pod bovdeny a zajištěnou k hlavové trubce. Díky pěnové vložce mezi hlavovou trubkou a brašnou nedochází k takovému oteřování materiálu a laku a navíc vše sedí mnohem pevněji. Přístup rolovacím uzávěrem je sice skrz bovdeny trochu komplikovanější, ale funguje to. Pro cykloturisty na silnici to lze ale klidně použít i ve verzi na horní straně bovdenů, kdy bude přístup naprosto bezproblémový. Hmotnost brašny 208 gramů pak nepředstavuje takřka žádné zatížení, takže záleží jen na obsahu uvnitř. Vzhledem k byrelným popruhům unese docela dost, takže pod řídítka a bovdeny, případně i na velké řídítkové brašně, to může být dobrý pomocník. Navíc nechybí reflexní logo na čelní straně, kde je i dvojice poutek pro zajištění přezky, v závislosti na výsledném objemu brašny.



ještě jednu menší řídítkovou. Tahle Ortlieb Accessory Pack s objemem 3,5 litru může být buď uchycená na horní straně velké řídítkové brašny, nebo ji lze využít i samostatně, a pro to jsme se rozhodli.

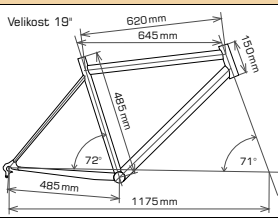
Brašna za 1490 korun je samozřejmě vodotěsná, což mají na starosti jednak svařované švy, ale také rolovací uzávěr s hliníkovou přezkou. Naprosto jednoduché provedení tohoto zavazadla má pouze hlavní kapsu, žádné vnitřní výtuby a na zadní straně pak nosný systém. Ten tvoří dvě

- + možnosti uchycení, jednoduchost, voděodolnost
- přístup pod bovdeny

(už)

Technické specifikace

Rám: Al 6061
Vidlice: SR Suntour XCR, 100mm
Klíky: Bafang
Řazení: Shimano Deore, 1x9
Přehazovačka: Shimano Deore
Náhoje: Joy-Tech
Ráfky: HUC Camperei
Pláště: Kenda Small Block Eight, 29x1.95"
Kazeta: Shimano, 11-32
Sedlo: Strait
Sedlovka: Promax
Řídítka: Al, 600mm
Představec: Al
Motor: Bafang MaxDrive, 250W/36V
Baterie: Li-Ion, 13 Ah
Hmotnost: 24,6kg
Cena: 47 990 Kč



- + stoupání, točivost, pohodlný posed
- úzká řídítka, převody do výjezdu

Super Prestige Disc Di2
107 990 Kč

Skyblab 7.0 29"
19 990 Kč

Pioneer 7.0 27.5"
19 990 Kč

www.stevens-bikes.cz

Mathieu Van Der Poel

CYKLOŠVEC s.r.o. Písek, U Hřebčince 2509
 obchod@cyklosvec.cz tel.: 382 206 440, www.cyklosvec.cz