

Pell'sbike
hit

Seven 29 X.0

Nedávno jsem si v nějaké reklamě na 29" fulla od Pell'su přečetl, že oplývá setrvačností, což je prý typická přednost velkých kol. Typická možná, ale přednost? Že by v Brně přišli na nějakou novinku a snaha výrobců zapletených setů a ráfků o co nejnižší hmotnost je jen zbytečnou námahou? Když jsem se pak dozvěděl, že právě Pell's Seven 29" mě čeká jako další na test, byl jsem na ty slibované setrvačníky docela zvědavý.



Doplňky testridera:

bunda Pell's Monde NoWind (orientační cena: 2690 Kč),
kalhoty Pell's NoWind (orientační cena: 2490 Kč),
helma Catlike Whisper Plus (orientační cena: 4690 Kč).



Už na první pohled ale bylo jasné, že právě setrvačnost a obvodová hmotnost je právě to, co se snažil dodavatel kol potlačit. Nové Fulcrumy Red Metal 29 mají ráfky odlehčené frézováním mezi dráty, které jsou z hliníkové slitiny,

stejně tak i niple. Krom toho je zde patrná snaha o redukci hmotnosti i na počtu drátů. Byl zvolen stále populárnější systém zaplétání 2:1, který se mi, přiznávám, celkem zamlouvá. Znamená to, že na straně více namáhané krutem je dvojnásobný

počet špic, než na druhé. Zde konkrétně 16 a 8. Vepředu je to jasně strana levá - u kotouče. Vzadu to už tak jasně není, ale zatím to vypadá, že se výrobci shodli na té opačné - u kazety. A pokud je tento systém navíc uplatněn v hybridní kombinaci radiálního a tangenciálního výpletu, kde radiální je samozřejmě vždy ta „chudší“ strana, pak je to z mého pohledu pastva pro oči. Fulcrumy mají bohužel obě strany křížené.

Moc se mi ale líbila malá vychytávka na drátech - plošky těsně pod niple, za které se drát při centrování dá chytit, aby se neprotácel. Hmotnost páru 1750 gramů rozhodně patří k těm nižším a hovoří jasně - žádné setrvačníky. Že jsou kola uzpůsobena na bezdušový systém bez použití pásky do ráfku, je třešničkou na dortu. Znamená to samozřejmě vnitřek ráfku bez přerušení jakýmkoli otvory pro vkládání niplů. To by mě fakt zajímalo, jak tam ty niple dostali, když i malé dítě ví, že magnetu si hliník ani nevšimne. To už zbývá snad jen gravitace a hodné pevné nervy. To vás ale nemusí nijak trápit, vy dostanete kola už hotová.

A určitě vás nezklamou, jak zmíněnou váhou, tak ani tuhostí. Tě jsem na prvních nerovnostech přičítal



Systém RRT má na svědomí krátkou zadní stavbu a výrazně zmenšený zadní trojúhelník. Ten se tak vyznačuje maximální boční tuhostí a přenosem síly.

překvapivě „zjančený“ projev kola. Velké obruče by se přeci měly chovat úplně naopak. Nechovaly, ale jen do doby, než jsem si sáhl na pneumatiky. Zase to kluci přehustili. Ale aspoň z toho vznikl jeden malý poznatek – když přefouknete gumi, skáče to jak koza, ať máte kola velká, jak chcete. A ještě jedné věci jsem si u těch kol všiml, respektive nevšiml, protože nebylo čeho. Z ořechu nevycházel žádný zvuk, resp. jen tak slabý, že ho hravě přehlušilo svištění větru. Asi nejtíší kola, co mi prošla rukama. Zda je to klad či zápor už ale nechám na každém z vás.

Další překvapení na mě čekalo při pohledu na zadní stavbu. Co je to tam za divný vřed? Po detailnějším prozkoumání se otázka mění: Co dělá na spodní vzpěře úchyt na hadici hydrauliky, když je vedená horem? Že by jen chyba kvapné montáže? Kdepak, úchyty jsou komplet tam i tam. Máte tak možnost si dle svého gusta vybrat, kudy hadici povedete, bohužel za cenu toho, že opuštěné úchyty budou kazit tvarovou čistotu karbonového rámu. Ten na spodní vzpěře je na tom nejhůře, není k ní totiž přilepen rovnoběžně jako ostatní, ale na šikmo. Zda je tahle možnost volby darem, či přítěží, je opět na vás.

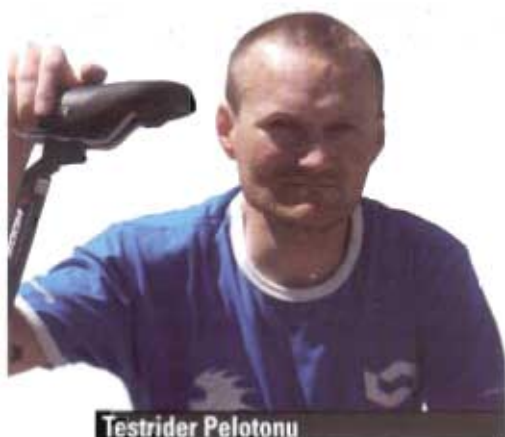
Když už jsem byl v tom zkoumání rámu, nemohlo mi uniknout vtipné řešení vedení lanek v rámu i mimo něj. Dovnitř se dostávají celkem běžně – pomocí náběhů pro bovdeny nalepených na spodní rámové trubce kousek za spojem s hlavovou. Ven ústí před středem, ale už bez čehokoli, prostě lanka „lezou ven“ jen tak, rovnou z karbonu. Jak červ z jablka, což nemyslím hanlivě. Kolem středu proklouznou za pomoci plastového smyku a lanko k přehazovačce míří dále dozadu přes malou kladku, umístěnou na spodní vzpěře v úrovni pláště. Je tak spolehlivě zamezeno kontaktu obou „aktérů“. Abyste kladku spatřili, musíte kolo postavit „na zadní“ nebo radši rovnou obrátit „na záda“. Další zajímavostí rámu je téměř nezatelné prohnutí sedlové trubky, které je nutné ke zvýšení světlosti mezi ní a pláštěm při zachování přijatelné délky zadní stavby, nutné k dobré ovladatelnosti kola. Zde patří Seven k těm kratším, ovladatelnějším kolům. Zalomení bohužel vyšlo přesně mezi oka závitů pro druhý košík a nesouběžnost (byť minimální) os šroubů by mohla



Mohutná středová partie dává rámu dostatečnou pevnost. Tu podtrhují klíky Sram X.0 o váze 788 gramů.



Os BB92 má rozšířenou středovou spojku rámu s integrovanými ložisky dovnitř. Díky tomu jsou ložiska lépe chráněna.



Testrider Pelotonu

Jan Bulín

Cyklista se zálibou v disciplínách, kde jde o to někam dojet vlastní silou, skákání a pözování na jednom místě ho nebaví. Svá kola opravuje taktéž vlastní silou. Ročně najede cca. 12 000 km.

Najeto při testu: 320 km

Terén testu: Kokofínsko

> u některých typů košíků působit problémy.

Kolo je osazeno sadou Sram X.0 ve verzi 2x10. Vzhledem k častým problémům s kolizí vodítka přesmykače a pláště u velkých kol a trojřevodníků je to určitě dobrá volba. Jen mě vzhledem k velkým kolům zarazila

kombinace 28 zubů vepředu a 32 vzadu. Čekal bych 36. Ne že by kolo jelo špatně do kopce, naopak, ale třeba s batohem: na zádech už je to hodně na sílu. Řazení našťestí i v tahu reaguje velmi rychle. Funkci odpružení od Foxe netřeba rozmazávat, snad jen že vidlice disponuje povrchovou úpravou vnitřních nohou Kashima coating pro snížení tření a pevnou 15 mm osou. Z té nebudou mít radost pravověrní zastánci Sramu bažící po „čistém“ kole. Zvenku má sice nastříkané logo Fox, ale na vnitřní straně páčky rychloupínáku je vyraženo, světe div se, Shimano.

Kolo se dle katalogu vyrábí ve velikostech 19 a 21,25 palců. V Pell'su asi pochopili, že lidé pod 170 cm vypadají vedle 29ek jako u rychlíkové lokomotivy a velikost kol spolu s minimálními požadavky na hlavovou spojku jim nedovolí dosáhnout závodního posedu. A tohle kolo závodní ambice určitě mít bude. Osobně mi to přijde jako rozumné a číslo 17 mi v kolonce velikost rozhodně nechybí.



Hlavová trubka má rozměry misek 1 1/8" nahoře a 1 1/2" dole. Díky této kombinaci má kolo lepší stabilitu ve vyšších rychlostech.

SHRNUTÍ:

Velký závodák pro velké kluky. A holky, samozřejmě - abych dodržel genderovou vyváženost. Devětadvacitkový Pell's poskytne spoustu příležitostí k řádění v terénu.

Pell's Seven 29 X.0

Rám	Seven29 Full Carbon Contrast Technology, BB92
Vidlice	FOX Float 29 FIT RLC 15mm QR
Hlavové složení	FSA Gravity SX Pro, tapered
Představec	Pell's RX67 OV 100mm
Řídítka	Pell's XR6 Light 31,8x600mm
Sedlovka	Pell's CR3 31,6x300mm
Sedlo	Pell's Long Way Ti
Přehazovačka	Sram X.0
Přesmykač	Sram X.9
Ovladač řazení	Sram X.0 2x10
Brzdové páčky	Sram X.0
Brzdy	Sram X.0 160/160
Kliky a převodníky	Sram X.0
Pastorky	Sram X.0 11-32, 10x
Náboje	Fulcrum Red Metal 29 XL
Řáfky	Fulcrum Red Metal 29 XL
Pláště	Schwalbe Rocket Ron 29x2.25
Hmotnost	9,8 kg
Orientační cena	97 970 Kč
Více informací	www.pells.cz

