

Rock Machine Blizzard



Po testu kola Avalanche jsme si pro vás připravili ještě bike z druhé strany spektra hardtailů značky Rock Machine. Po kole ze série Core pro skákání a streetové pojezdě je tu ryze cross countryové bike.

XC, XC, a zase XC. Tak by se dal stručně charakterizovat Rock Machine Blizzard, kolo, které se svým pojetím geometrie, komponentové skladby i designu může směřovat i vedle modelů mnohem známějších značek. Celá kategorie kol na XC má u Rock Machine celkem deset podobně laděných modelů, bereme v potaz kola od modelu Flasch za necelých šestnáct tisíc korun, a v jejím čele stojí Catastrophe, kolo se Scandiovým rámem, a katalogovou váhou 9,9 kilogramu. Ten je osazen do komponentů XTR a skvělých klik TruVativ Stylo. Hned druhým modelem v pořadí je právě testovaný Blizzard. Jeho osazení je také na velmi vysoké úrovni a kolo je i podle cenové kategorie do patnácti tisíc, do které se suverénně vejde, určeno zkušenějším bikerům, kteří hledají spíše stroj odolný a dobře sloužící, než ultralehký special, vyžadující nepřiměřenou péči a salonní zacházení.

Jednoznačně největší zbrani tohoto kola je design, který upoutá laiky i zasvěcené jezdce. Závodní ladění je patrné nejen z kombinace tmavého předku a bílé barvy na celém zbytku rámu, ale i z výrazných nápisů a červené barvy ve stylu F1, závodních aut všech kategorií, motorek a konekconů i kol. Vše, co je závodní je alespoň nějakou sezónou červené a někteří výrobci tuto klasickou barvu dokonce používají stále a je jasné proč. Je těžko přehlédnutelná.

Blizzard je postaven na rámu s vysokou a plochou zadní vidlicí. Směrem

k sedlovce pak jdou jen mírně dvojitě prohnuté trubky s naváškami na čepy ráfkových brzd. Spojené jsou patkami s jednoduchým lisovaným tvarem, které jsou nejen s výměnným držákem přehazovačky a očky na kotoučkovku, ale také dírkami na nosič a vzpěry blatníků. Hlavní rámový trojúhelník, stejně jako zbytek rámu, je ze symetrických trubek materiálu 7005 Double Butted Superlight, pod hlavou je zesílená a na rám jdou dva košíky na láhev. Vedení je po horní trubce a návarky pro hadice hydraulických kotoučkovek jsou vyřezané elegantní verzí poločinných navášků a nacvakávácho plastového trmínku. Škoda jen, že není ještě jeden držák hadice uprostřed horní trubky a že nepřipoutané vedení při jízdě odírá rám.

Jízda na Blizzardu je zpříjemňována mnoha dobrými komponenty. Estetický i pevnostně vás určitě potěší doplněk



ním z komponentů podléjících se na celkové vyšší váze Blizzardu. Brzdy Hayes HF9 XC opět excelovaly a na stranách za jarního počasí brzdlí ideálně.

Zajímavý rozměr dávají jízdě i rychlé a dobře brzdicí pneumatiky Maxxis High Roller široké 1,9 palce. Jejich řídký vzorek se nezanášá a na suchém povrchu díky širokým a pevným špalíkům letí celkem bez odporu. Gummy inspirované sjezdovým obutím Michelin Trans Alp, známým už z poloviny devadesátých let, jsou osvědčené a Maxxis není rozhodně první ani poslední, kdo se nechá tímto vzorkem ovlivnit.

Blizzard je kolo pro jezdce technické a milující rychlé sjezdy o něco více, než táhlé výjezdy. Cestou dolů, i na úzkých a klikatých pěšinách je tenhle bike ve svém žílu a pokud si chcete užít opravdu parádně, vezměte jej tam, kde si můžete vychutnat jednu zatačku za druhou. Odměnou za tvrdou práci ve stoupání, kde se Blizzard dá rozjet na celkem slušnou rychlost, je totiž parádní svezení dolů. Když se zmiňujeme o jízdě na kopec, nesmíme opomenout, že Blizzard je kolo v prudkých výjezdech velmi hlavně ze seda. Také dlouhé kopce v sedle je lepší zdolávat na delším

kole a i kdyby někomu RM Blizzard byl dlouhý přespřilší, ruče jsou na vlastních káčkách přeci jen trochu vysokou.

Positivní vlastnosti kola je velmi lovcivá geometrie se středem o 3,5 cm níž, než osičky, tedy zhruba třicet centimetrů nad zemí. Ta je ještě podpořena délkou zadní stavby 42 cm a hodně postavenou vidlicí. Kolo je dlouhé ve velikosti 19 palců spíše kratších 56 cm a tak je doma zejména cestou dolů. Jediné, co nás bohužel vůbec nenadchlo, je sedlo Hardware, ale někomu určitě může sedět bez výhrad.

Vysoce funkční se naopak zdá být převodovka složená ze Shimana XT Rapid Fire a přehazovačky XTR, klik TruVativ Fire s pěkné frézovanými převodníky o 22, 32 a 44 zubech a přesmykače ze sady LX. Jejich práce v terénu byla příkladná, a asi málokdo by očekával něco jiného.

Doporučit tenhle stroj lze určitě každému, kdo se na kole chce povozit pro radost i v tvrdém tréninku a neboli se kola citlivého a hravého. Blizzard se projevuje jako stopcentní bike pro technické cross country a je bezesporu jedním z odolnějších strojů v této kategorii. Jeho sportovní ambice však nejsou zanedbatelné a kdo by ještě sáhl po rovných řídkách, případně i rozcích, určité by mohli říci i ty nejvyšší a nejvzdálenější vrcholy na jeho oblíbených trasách a nakládat soupeřům nejen na pohárových závodech.

Mara

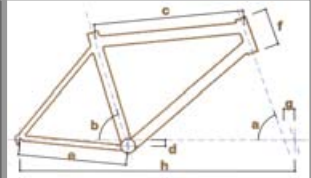


FSA, které jsou v designu velice dobře navazujícím na zbarvení a grafiku rámu. Představec bez úhlu vůči krku je s frézovanou čtyřhrubovou objímkou řídek a i na krku je mezi šroubky vybrán pro maximální odlehčení. Řídítka o šíři 64 centimetrů a zvýšené 25 milimetrů jsou mírně prohnutá končí k jezdcí a jsou příjemná do ruky.

V terénu se velmi dobře chová vidlice Marzocchi Bomber MX Comp se zdvihem 80 milimetrů, která i přes svůj relativně tvrdý chod dokáže příjemně překvapit ve sjezdech, kde se olejová lázeň dramaticky rozpohybuje a dává vidlici více volnosti v pohybu. MX Comp je pevná a kroutí se jen minimálně. To je pro výrobky Marzocchi typické, neboť italský konstruktér dává větší důraz na pevnost, než na nízkou váhu. Právě vidlice je jed-

Technická specifikace:

Rám: Alu 7005 T6 DB
Vidlice: Marzocchi MX 80 mm
Hlavové složení: Ritchey
Kliky: TruVativ Firex 22/32/44 z.
Přesmykač: Shimano LX
Přehazovačka: Shimano XTR
Řazení: Shimano XT
Brzdy: Hayes HF9 XC
Náboje: Hardware Disc
Ráfky: Alex Rims FD 16 Disc
Pláště: Maxxis High Roller
Řídítka: FSA XC 190
Představec: FSA XC 120
Sedlo: Hardware
Sedlovka: FSA FR 200
Váha: 12,2 kg
Cena: 46 990 korun



Velikost:	19"
Uhel hlavy	a: 70,5°
Uhel sedlové trubky	b: 73°
Horní rámová trubka	c: 565 mm
Výška středu	d: 35 mm
Délka zadní stavby	e: 420 mm
Délka hlavové trubky	f: 120 mm
Předsazení vidlice	g: 45 mm
Rozvor	h: 1059 mm

Po pauze v pátém vydání se v dalším lichém, tedy sedmičce, kterou držíte právě v rukách podíváme na nejnmutnější výstavbu do terénu i na silnici a na to, jak čelit základním defektům, jež mohou během jízdy nastat.

Každý, kdo má řidičák dobře ví, že k autu patří také jakási povinná výbava. Je to proto, aby na silnicích nestály řady aut s pichlou gumou, aby si mohli řidiči navzájem poskytnout první pomoc a aby měli alespoň ty nejzákladnější drobnosti podléhající poměrně časté zkáze, jako jsou pro signalizaci a bezpečnost provozu nepostradatelné žárovky do světel a podobně. Vše jasné a srozumitelné vymezuje vyhláška a pokud se jí řidič řídí, neměl by mít při nějaké neočekávané lehké katastrofě příliš problémů ji přežít, nebo alespoň důstojně přelekat. I cyklista je na své pouti až u terénu nebo po silnici odkázan v podstatě jen na sebe a všichni, kdo jezdí v nějaké skupině vědí, jak se ostatní dívají na ty, kdož spoléhají na plné podsedlové brašny svých kamarádů a na začátku tréninku si půjčují pumpu, aby nešli na poloprázdných gumách.

Naše rady určené bikovými i silničními začátečníkům nejsou tedy ničím jiným, než způsobem jak připravit méně zkušené jezdce na nástrahy terénu, na důstojně přežít defektů daleko od domova a hlavně návodem, jak se nestát ve skupině tím, kdo něco stále nemá a znovu a znovu si to půjčuje u kolegů.

Každému asi docvakne, že jet někým bez rezervní duše či alespoň lepení a pumpičky je zbytečné dobrodružství. Ten, kdo už někdy vešel je dvě hodiny směrem od baru, poté se musel z technických důvodů zastavit a na ces-

C-Basic

tě zpět se prošel pár desítek kilometrů na nejbližší vlak, či rovnou až domů asi ví, jak je to nepřijemné. Už jen samotný fakt, že idylkou procházku lesem vám po pár kilometrech opepří chůze v tvrdých tretrách a navíc s sebou musíte stále vláčet rozbité a prakticky nepojízdné kolo, je traumatizující. Takže co s vžit s sebou, abychom se vyhnuli jak defektům materiálu, tak vyčerpaní a „defektu“ na organismu?

Duše a pumpička

Absolutní základ úspěšného návratu domů z terénu, nebo i ze silničního švi-



hu, je mít rezervní duši a pumpičku. Duše ovšem musí mít ventilek odpovídající nejen vašemu typu ráfky, ale hlavně zmnožko. Ti, kteří nechtějí vézt pokud možno nic, by si měli vzít místo duše alespoň lepení. V takovém případě je ale nutné počítat také s tím, že v blátě a dešti se vám bude lepit hodně špatně, skupina z prodlevy, kterou vytvoříte nebude příliš nadšená a možná vám kamarádi i ujedou. Nepříjemnost se třestá. V neposlední řadě také můžete skončit lepení zjištěním, že lepidlo, byť je nové, je úplně vyschlé, protože jej vyrobili v Číně

už v roce devadesát dva a jelikož se od té doby obal nezměnil, těžko to produktujete. Pak můžete nad zmačkanou tubičkou lomit rukama až do setmění, ale duše nezalepí. V nejhorším případě se dá i na bikové duši udělat v místě defektu uzel, který pořídně utáhnete a pak každých pár kilometrů dofukujete, než se dostanete domů, nebo tam, kde vám někdo s defektem pomoci. Není to sice ani důstojné, ani profesionální, ale jako nouzová oprava to postačí, i když užel při jízdě drmá a natáhnout zkrácenou duši na původní rozměr a obout na ní plášt není jednoduché.

Nářadí a díly

Nejjednodušším řešením je koupit si některý z víceúčelových klíčů, který obvykle obsahuje sadu imbusů, šroubováky, nýtovač na řetěz, centrák a v některých případech i sadu očíkových klíčů či montpáky. Než si ale vyberete ten správný, podívejte se, zda máte na vytipovaném klíči nářadí na všechny základní šrouby na vašem kole. Koupíte-li si klíč špatně, může se vám v terénu při opravě některé nezvyklé zá-

vady stát, že narazíte. Mnozí pečliví bikeri vozí i některé náhradní díly, ale většinou se stáčí omezit na pár oček do řetězu, který používáte, nebo alespoň podobného a možná náhradní lanko na brzdu a přehazovačku. Ta však praskají jen zřídka a pokud vědíte víc, pomalu praskajícího lanka si určitě všimnete ještě doma.

Energetické rezervy

Každý cyklistický začátečník by měl mít v kapse jidlo. Chytlit na šváci takzva-

ného hladáka je to nejdopornější, co se dá zažít a vězte, že při poctivém vyčerpaní až na dno, se může i posledních pár kilometrů k domovu změnit v pochod smrti. Není těžké předzobit se sice drahou, ale funkční energetickou tyčkou. Nainvestovaných patnáct korun pak v momentě potřeby určitě mnohonásobně oceníte. Stejně platí i pro pití, jehož stav byste neměli podceňovat zvláště v teplejších dnech. Křeče pramenící z nedostatečné mineralizace organismu a srdeční sval přetěžovaný lehou za houlostou krví mohou v dehydratovaném organismu napáchat dost škod. Takže



mějte něco na zub, kdyby bylo nejhůř. Vězte, že zabloudit a natáhnout si vylet o dvě hodiny není v terénu nic složitějšího.

Nefuk v kapse

Další nástrahou na cestách jsou vtrouchy počasí. Nebudeme vám říkat, že se máte dobře obléknout, protože dobře může znamenat pro každého trochu jinak, ale určitě je dobré mít s sebou alespoň náhradní větrovku v kapse, kdyby začalo pršet, foukal studený vítr, nebo se během střívání výrazněji ochladilo.



I v létě se dá prochludnout a jezdec vyčerpaný delším tréninkem pak může onemocnět i v nejteplejších letních dnech.

Nic a prachy

Poslední důležitou věcí je mít s sebou nějakou identifikaci pro případ, že vás povezu s rozpolcenou lebkou v bezvědomí do nemocnice. Pak si pro vás alespoň může někdo z rodiny přijet, nebo poslat do nemocnice květiny. Bude vědět kam, protože zdravotníci budou vědět, koho na vás stav upozorní.

Zda s sebou na kolo vozit peníze, či nikoliv je jasné. Mít v brašničce kovovou patnáctikorunu, která se neprodí o nářadí, se určitě vyplatí a pokud se vám stane něco vážnějšího s kolem, můžete alespoň jít na vlak, nebo čekat v hospodě, až

pro vás někdo přijede. Bez peněz to ale půjde jen velmi těžko. Pokud ovšem nechcete vozit ani svačtinu, ani nářadí a ani duši, vezměte si s sebou telefon a tučnou kreditku, protože pak si můžete objednat taxika nebo vrtulník a v případě defektu se domů dostat před nezodpovědní. Takový přístup je však nejen nezodpovědní, ale také trochu ponižující a degradující dobrodružství v terénu i na silnici na pouhý nedělní vylet. Není totiž nad pocit, že se můžete spolehnout sami na sebe.

Mara