



ROCK MACHINE BLIZZ CRB 70-29

TESTER ONDŘEJ BÍLEK

DRUHÝ VSTUP

Pevná zábava v rychlém duchu

Od prvního vstupu do Velo dlouhodobého testu kol 2018 s Rock Machinem Blizz CRB 70-29 utekl nejeden společný kilometr. Přesněji nejedna stovka kilometrů. A naše pouto sílí.

Blizz byl již v základním osazení velmi příjemným kolem. Spousta kamarádů se mě ptala, proč jsem skočil z pohodlného celoodpruženého kola na pevné, které neodpustí žádnou chybu. Ten důvod byl a je jeden. Prostě se chci zlepšit. A ono to opravdu funguje! Když se vrátím o půl roku zpět a vzpomenu na první usednutí za řídítka tvrdého hardtailu se sedlovkou vysoko trčící nad rám, ještě teď se bavím nad svým výrazem a prvním pocitem z jízdy. Kolo jede vpřed jak našňupaný gepard, příjemně zatáčí, ale má vysoko těžiště i sedlo, které si se mnou nejednou potykalo. Tak rychle rozum do hrsti, zvolnit a celé znova a jinak! Jezdec se musí vrátit zpět na začátek a začít pracovat s těžištěm, volit správné náklony a víc nechat kolo jet. Blizz má dost povedenou geometrii, která i přes velká, 29" kola dovolí spoustu zábavy. Pevný karbonový rám zas nenechá jezdce na pochybách a žene bike směle vpřed. Většina kilometrů byla zatím absolvována v české kotlině, kde se tento typ kola rozhodně neztratil. Na všechny dotazy typu: „Proč? Proč tohle kolo?“ Blizz sám stanovil jednoznačnou odpověď: „Protože na tohle jsem jak ušitý na míru!“

Ač jsem na zvolený bike pěl ódu od prvních kilometrů, neustále na rozkrok útočící vysoko položené sedlo, dlouhý představec a původní poměrně nevýrazné obutí mi nedalo spát. Tyhle komponenty tomuhle šikovnému Rock Machinu dle mého pohledu značně ubíraly na atraktivitě a zábavnosti. A tak jsem nelenil a s kolegy z redakce vymyslel plán, jak Blizze trochu vyšperkovat. Dát mu o trochu větší prostor a jezdcí o to větší porci zábavy.

Představec

Původní představec významně ční z kola vpřed. Když jsem na bike usedl, automaticky bych si vzal přiléhavý outfit závodníka. Délka představce ve mně umocňovala pocit spíše kola hltačícího kilometry, klasického „ikscéčka“. Aby ne, vždyť představec se pyšnil délkou 80 mm (úhel 6°), za kterou se skutečně nemusí žádný crosscountryový představec stydět. Jenže tohle je přece trail bike! Přestože rád hltám kilometry i se na kole jen tak bavím, dlouhý představec

a lehce položený posed u mě neuspěl. Dlouhán byl z kola demontován a nahrazen veselejším řešením od značky Max1 v délce 45 mm (úhel 0°).

Blizz má už sériově osazená poměrně dost široká řídítka Race Face (760 mm), která jsou velmi tuhá a v kombinaci s krátkým představcem mi dávají z jízdy přesně to, co očekávám. Přední kolo okamžitě reaguje na mé podněty a já si ho přesně směřuji tam, kam potřebuji. Ten rozdíl okamžitě testuji na svých oblíbených cestách a trailech. Je to pecka! Nejenže kolo vodím, kam potřebuji, ale v prudkých sjezdech mi délka představce umožňuje jít více k zadnímu kolu a nepřepadnout přes řídítka „na kokos“. Když se vymotávám ze sjezdíku, je na cestách hodně padlých stromů. Opět díky mnohem většímu rozsahu pohybu paží si kolo pohodově vytáhnou bunny hopem do větší výšky, padlé stromy nechávám za sebou a upaluji dál krajinou. Takhle by podle mne Blizz měl vypadat už sériově, na druhou stranu výměnou představce ještě nikdo finančně nevykrvácel – a nemusí být každý laděný stejně jako já.

Teleskopická sedlovka

I přes velký posun kola směrem k hravosti díky krátkému představci byla absence teleskopické sedlovky citelná. Zvláště v dnešní době a když už jsem na ni léta zvyklý z fullu a když tenhle bike je tolik schopný rvát se s terénem. Tuhle „prapodivnou věc“ má již téměř každé kolo v sériové výrobě, některé silničky nevyjímaje. Vývoj nezastaví. A práce s těžištěm ve sjezdu je rozhodující. Jak je těžiště vysoko, rychlost musí být nižší, a to hlavně v případě, kdy se jedná o manévrování s kolem například v zatáčkách. Mě zajímá režim, kde s kolem létám v klopených zatáčkách, utažených zatáčkách (switchbacích), na skocích, dropech, v rychlých sjezdech i na technických trailech. Když tady všude nepracujete s těžištěm, tak musíte zpomalit. Anebo jdete „z kola dolů a pěšky domů“.

Spojili jsme proto příjemné s užitečným a nahradili pevný model teleskopickou sedlovkou M-Wave (její test jste mohli číst v minulém vydání Vela) disponující zdvihem 125 mm, ovládáním z řídítek a vnitřním



ROCK MACHINE BLIZZ CRB 70-29

TESTER ONDŘEJ BÍLEK



vedením. Zdvih byl s ohledem na hardtail přijatelný, ukázal se jako dostačující řešení. Při jízdě, při skocích i v prudkých sjezdech jsem mohl lehce přesouvat těžiště nad sedlem, kam jsem právě potřeboval. Ten pocit být ničím neomezován je k nezaplacení. A jak si to jeden užívá, nemusí brát na nic ohled. Přiletím na kopec, sedlo dolů, zado-vádím si a na konci trailu dálkovým ovladačem hravě posílám sedlo do horní, „šlapací“ pozice a švihám si dál.

Dálkový ovladač беру dnes jako standard. Ovládání, které bylo u levnějších modelů teleskopických sedlovek umístěno přímo na sedlovce, je snad již zapomenuto, protože třeba během jízdy na kamenitěm povrchu prostě ruku z řídítek nesundám. Protáhnout vnitřní vedení ovládání rámem Blizze bez demontáže šlapacího středu byl oříšek. A ne malý! Vstup okolo řízení je připraven parádně. Jen se demontuje plastová zásepka a už se souká bovden do útrob rámu. Problém přišel v okamžiku, kdy bylo na konci sedlové trubky potřeba vedení lanka donutit k ohybu a určit mu směr sedlová trubka. Blizz tu má velmi ostrý přechod a v ten okamžik se nepoddajný bovden ne a ne přizpůsobit. Kdybych nebyl lenoch a demontoval šlapací střed, tak tato operace mohla trvat pár minut... Takhle se z ní stal odborný zákrok vyžadující speciální udělátory, tahadla, usměrňovače a mnoho trpělivosti. Ale povedlo se a já si teď jízdu mnohem více užívám, navíc za jízdy nechytám čouhajícími

bovdenem o větve a smyčka bovdenu se mi po zasunutí sedlovky do dolní pozice nevlní v oblasti kolene. Blizze jsme opět posunuli výrazně dál. To kolo je už velkou hračkou.

Pláště

Dalším neopomenutelným faktorem zábavy a kvalitní jízdy je obutí. At má kolo sebelepší geometrii, odpružení a další vychytávky, nic nemůže snáze pokazit pocit z jízdy než špatné obutí. Blizz má v původním osazení pláště WTB Nine Line Race DNA v rozměru 29×2,25". Nejsou špatné, ale znovu jsme u toho, co kdo od kola čeká. Já čekal trail bike a vzorek originálních plášťů byl nevýrazný a poměrně tvrdý. Ve slangu bych to nazval pukem. Takový plášť může hodně pokazit, když toužíte po zábavě (A že musím znovu připomenout, jak veleschopný Blizz v tomto směru je!), a to by po všem předchozím úsilí byla velká škoda. A tak Blizz dostal nové pantofle.

Přední kolo bylo obuto pláštěm Continental MountainKing v rozměru 29×2,3", samozřejmě v měkké směsi a v provedení tubeless ready. Zadní dostalo plášť Kenda Honey Badger Pro v rozměru 29×2,2". Jelikož jsou i ráfky připravené pro použití systému tubeless ready, dávám do pláště tmel a využívám možnosti užití nižších tlaků. Týká se to předního kola. Měkká směs pláště a menší tlaky zvětšují poměrně významně adhezi a dávají mi více jistoty při jízdě. U zadního kola jsem záměrně použil jiný

rozměr a tvrdost směsi. Plášť je užší, tvrdší a dostává větší tlaky. At se bike „neplouží“. Je totiž jasné, že přední kolo je pomalejší v odvalování, ale díky vlastnostem zadního obutí nemám problém při přesunech na kole upalovat ve stejných rychlostech jako s původními plášti. Při jízdě v sedle je většina těžiště na zadním kole, a tak se mi do jízdy nepromítá měkkost předního kola. Blizz teď dělá přesně to, co potřebuji. Rychlé přesuny od trailu k trailu a tam mraky zábavy!

Jedna krát dvanáct

Několik drobných zásahů posunulo Rock Machine Blizz výrazně vpřed. U řazení ale nic takového nebylo potřeba. Bike se může pochlubit systémem řazení Sram Eagle GX v rozsahu 1×12. Tohle nemá chybu! I přes použití jednoho talíře vpředu je rozsah převodů tak veliký, že jeden převodník v žádném případě neomezuje. Nepotřebuji lehký převod ani ve velmi prudkých pasážích. Stačí se jen lehce opřít do pedálů a Blizz šplhá výš a vyšl! Jeho geometrie tomu nebrání, předeč drží příkladně při zemi, a nejlhčí pastorek kazety čítá 50 zubů. To je už hodně velká pila, která nenechá nikoho na pochybách, že by zůstal v kopci viset, že by jej hravě nezdolal. Kdo by se obával absence převodů v rychlosti, je všechno vyřešeno nejmenším pastorkem s deseti zuby. Tohle maličké kolečko využívám jen zřídka, při závodech se tento převod použije možná častěji, neboť

tam jedu na doraz, ale při běžných přesunech při výletech do terénu se spíš jen vezu.

Převodník, opět ze sady Sram Eagle GX, disponuje 34 zuby, kombinace s kazetou 10–50 je opravdu povedená. Stejný jsem vozil i na své jedenáctkové sadě, jenže tady je vše jemněji odstupňované. U jedenáctkové sady musí mít jezdec silné nohy, protože je mezi jednotlivými převody veliký rozdíl, u dvanáctkové je po každém přeřazení přechod hladký a pohodový.

Jen ramínko zadního měniče je poměrně dost dlouhé a občas se podaří o něco chytit. Zatím to nebyl žádný pařez či kámen, naštěstí, protože to by byl se zadním řazením amen. Ale byl jsem překvapen, jak málo stačilo, odlétnuvší klacek či drobný kámen od předního kola, který zákonem schválnosti trefil právě zadní měnič, a už tu byl problém. Díky délce ramínka vzniká poměrně slušná páka na patku rámu a ta se po takových atacích ohýbá. I malý výkyv v úhlu patky velmi zásadně ovlivní přesnost řazení. Dvanáct ozubených kol je uloženo natěsno, a tak přesnost v řazení musí být! Když jsem začal volit obezřetnější styl jízdy, netřeba obav z ničeho.

Ten pocit nekonečných možností řazení mi násobí tuhý rám. Síla z pedálu jde snadno přes řetěz přímo na zadní kolo, a to následně doslova katapultuje Blizze vpřed. Blizz se může předvádět jak v terénu, tak i v pohodlném hltání kilometrů, kdy jezdec „frčí si, ani neví jak“.

Brzdy

Když se bike rozjede, a někdy se hodně rozjede, protože k tomu svými schopnostmi svádí, je potřeba jej také ukočírovat. A to kromě všech možných ovladačů pomáhají zvládnout brzdy. U Blizze výrobce sáhl k lety prověřené klasice Shimano Deore M6000. Nejedná se o nijak výstřední brzdy a při použití standardních ocelových 180mm kotoučů jsem byl plný očekávání, jak bude Blizz reagovat v rychlých pasážích, kde se musí z velké rychlosti jít do plných brzd a srazit rychlost na minimum. Tady se ukázalo, že výrobce věděl, proč použít průměr 180mm a brzdy Shimano M6000. Klasika, která nezklame. V takovéto konstelaci brzdy ne-vadly, nekvílely, nepropadaly se. Velice příjemné dávkování bylo i po větším zahřátí. To jsem velmi ocenil. Jistota na brzdě je zásadním podnětem pro pocit jistoty nad kolem. V technickém terénu a pomalých sjezdech s vysokou intenzitou brzdění brzdy odváděly opět řádný kus práce. A jelikož se jedná o jeden ze základních modelů, potěší i dostupnost náhradních brzdových destiček. Když s Blizzem lítám v blátě, vodě a sněhu, obložení hravě sjeďu, ale nevdám mi to – u prvního obchodu, který potkám, seženu nová, a ještě mi zbude na kafe.

Vzhůru k výzvam!

Jako výzvu tohoto testu jsem si stanovil prověrku univerzality Rock Machinu Blizz

CRB 70-29 – maratonský závod Trans Brdy a enduro podnik Blinduro na Lipně. Blizz je na obě akce nyní perfektně připraven. Teď je to bike rychlý i mrštný. Nemyslím na první místa... Ba ne, myslím! Proč závodníky trochu nepotrápí. Na Trans Brdech to bude těžké. Jedná se o poměrně technicky lehký závod, kde vítězí především fyzická nad technikou ovládání kola. Spousta rychlých úseků po šotolině či zpevněném povrchu. Tady přijde pevný a tuhý karbonový rám, 29" kola a mnoho převodů vhod. Menší část závodu tvoří terénní vložky, u kterých díky geometrii, obutí a teleskopu určitě nasbíráme pár kladných bodů. To mě vždycky bavilo. Frčet dolů jak o závod. A ono to bude i v závodě! Je mi jasné, že opět spoustu z předjížděných potkám v opačném sklonu kopce a předjíždění budeme pro změnu zas my. Ale to k tomu patří.

A endurové Blinduro? Jezdivé, s větším náběhem kilometrů a ne po sjezdové trati. Mohlo by být ideální záležitostí pro hardtail, pro který úplně rozbité tratě nejsou to nejlepší a oproti celoodpruženému kolu tu významně ztrácí. Chceme si jízdu užít a ne ji jen přežít.

Jak se nám to povedlo, se dočtete na následujících stránkách.

ONDŘEJ BÍLEK
Foto: Petr Štuka

ZNAČKOVÉ PRODEJNY MOIRA: ■ BRNO - ORLÍ 20, BRNO 2 ■ ČESKÉ BUDĚJOVICE - NÁM. PŘEMYSLA OTAKARA II. Č. 23. ■ FRÝDEK-MÍSTEK - J. V. SLÁDKA 44 ■ HRADEC KRÁLOVÉ 1- V KOPEČKU 88 ■ JIHLAVA - MASARYKOVO NÁM. 1220/53 ■ JINDŘICHŮV HRADEC - NÁM. MÍRU 86 ■ KARLOVY VARY - DR. DAVIDA BECHERA 908/29 ■ Kladno - KOMENSKÉHO 409 ■ Kolín - KARLOVO NÁM. 90 ■ KROMĚŘÍŽ - VODNÍ 85 ■ LIBEREC - NÁM. EDVARDA BENEŠE 14/II ■ LOUNY - PRAŽSKÁ 109 ■ M. BOLESLAV - ŽELEZNÁ 159/102 ■ MOST - J. PRŮCHY 921 ■ OLOMOUC - OSTRUŽNICKÁ 332/20 ■ Ostrava - SOLNÁ 1472 ■ PARDUBICE - SMILOVA 356 ■ PELHŘIMOV - MASARYKOVO NÁM. 31 ■ PÍSEK - SMETANOVA 78 ■ PLZEŇ - AMERICKÁ 1125/62; SEDLÁČKOVA 245/24 ■ PODĚBRADY - PALACKÉHO 104 ■ PRAHA - HYBERNSKÁ 1, PRAHA 1; ANTALA STAŠKA 114/20, PRAHA 4; LIDICKÁ 337/30, PRAHA 5; DEJVICKÁ 17, PRAHA 6; M. HORÁKOVÉ 684, PRAHA 7 ■ PŘÍBRAM - PRAŽSKÁ 130 ■ STRAKONICE - KOCHANA Z PRACHOVÉ 121 ■ TÁBOR - PALACKÉHO 349 ■ TEPLICE - KRUPSKÁ 27 ■ TRUTNOV - BULHARSKÁ 138 ■ UHERSKÉ HRADIŠTĚ - MARIÁNSKÉ NÁMĚSTÍ 127 ■ VSETÍN - SVÁROV 956 ■ ZLÍN - KVÍTKOVÁ 475 ■ ZNOJMO - HORNÍ NÁMĚSTÍ 138/5 ■ KATALOG PRO VÁS NA ADRESE: MOIRA CZ, A.S., KOCHANA Z PRACHOVÉ 121, 386 01 STRAKONICE, E-MAIL: INFO@MOIRA.CZ





DVĚ TVÁŘE ROCK MACHINE BLIZZ CRB 70-29

PRVNÍ – MARATONSKÁ (TRANS BRDY, DOBŘÍCHOVICE)

Blizz létaající

Povedený hardtail Rock Machine Blizz CRB 70-29 zařazený do Velo dlouhodobého testu kol 2018 nabízí široké spektrum využití a my jsme se jej rozhodli prověřit nejen běžným testováním, ale i během dvou odlišných závodních výzev. První se stal maratonský závod Trans Brdy.

Bike prošel před akcí lehkými úpravami, aby až moc neklopýtal za ostatními crosscountryovými speciály. Ponechali jsme krátký představec, teleskopickou sedlovku (viz předchozí článek) a dokonce i odolná, ale tudíž těžká originální kola. Vlastně úprava pro maraton byla jediná – jiné pláště. Blizz dostal 29" bezdušové obutí s příjemně měkkým a jezdivým vzorkem od firmy Vittoria, model Morsa 2.

Co se kola týká, úpravy se dotkly pouze nastavení tlaků právě v gumách. Jelikož trať byla převážně šlapavá a hladká, mohli jsme ho ladit na hodně tvrdé, a tudíž minimálně ztrátové naladění. Pláště se dočkaly tlaků s vysokými hodnotami, přední se mohl pochlubit hodnotou 1,8 baru a zadní 2,3. Přední guma je při dupání vsedě méně zatížena jezdcem a odvalování jí tak i při menším tlaku jde dobře. Její prioritou je vedení tou správnou stopou, kterou si jezdec zvolí. Díky menšímu tlaku byla přilnavost zajištěna, měkká směs s jemným vzorkem překvapila a zakusovala se do terénu všeho provedení. Kořeny, kameny, prach, a dokonce i hrabanku pláště zvládly na výbornou.

Trochu jsem měl obavy z defektu při stále ještě nízkém tlaku, a tak jsem pláště nazul jako bezdušové. Tato volba se ukázala prozíravou. Závod byl veden po nových cestách oproti předchozím rokům, a tak přibýlo i drncavých úseků. Účastníkům se to muselo líbit, vždyť terénní kolo prostě patří do terénu a má drncat.

Start závodu byl rovinatý, povrch v kombinaci zpevněné asfaltové cesty a šterkových prашných cest. Tady tuhý karbonový hardtail potvrdil své přednosti a perfektně akceleroval vpřed. Naše (množným číslem zahrnuji sebe a kolo) startovní pozice byla



kolem 216. místa, a tak bylo i koho předjíždět. Ani když přišlo první dlouhé stoupání, nezačaly nás trailová geometrie a krátký vzpřímenější posed omezovat. Kolo si vesele šplhalo vpřed a nahoru a obyčejná těžká kola parádně odvalovala.

Ke konci stoupání byl přechod do terénu, na lesní cestu. Směs kořenů, kamenů a udušané hlíny. Při klidné jízdě, když je dosti času na vybírání ideální stopy, nemá ani hardtail problém. V závodě, kdy se jede řídítka na řídítka, to už trochu problém je. Zde bylo zcela nepřehlédnutelné, jak pevné kolo ztrácí a jezdec musí ztrátu dohánět velmi intenzivním a silovým šlapáním a také odsedáním oproti jezdci na celoodpružených kolech. Ta nerovnosti zkopírují a jezdec může vsedě při zachované kadenci šlapání pokračovat dál, aniž by vynaložil energii navíc. Připadal jsem si vedle fullů jak na divokém bejkovi. Jednou jsem měl řídítka u nosu, podruhé sedlo za uchem. Torooooo! Veselá situace, jen když nechcete závodit. Takže jediná možnost byla stoupnout si do pedálů, zařadit alespoň tak o dva stupně těžší převod a opřít se do toho. Ty nerovnosti prostě přeletět. Tato strategie vyšla, ale vždy mi to bralo hodně sil.

Na rovince kolo opět excelovalo, uhánělo s větrem o závod. Po přeletu hřebenu v tryskovém tempu se pokračovalo přes pár sjezdů a okruh se stácel zpět. Tento okamžik jsme s kolem uvítali. To je to naše prostředí, v kterém jsme jako doma. Sjezdy byly ob-



čas dost kamenité, ale my drželi pořád plný plyn. Jak jednou uberete, ubíráte celý život. Takže „plnej“!

V koutku duše jsem dost spoléhal na to, že jsou na kolech bezdušové pláště a dost tmelu v nich a že by se do cíle tudíž nemuselo jít pěšky. Povedlo se. I přes velmi kamenité a rozbité pasáže pevné kolo letělo z kopce jako šíp, a bez defektu. Míjeli jsme jednoho XC jezdce za druhým. Opatrně, ale míjeli. Neboť v maratonu se z kopce až tak moc nezavodí. Tam jsou všichni k sobě velmi ohleduplní a síly si porovnávají v kopci či na úsecích, kde jeden druhého neohrožuje.

Trailová geometrie dávala Blizzu nejen jistotu ve sjezdu, ale i patřičnou hravost. A v tomto veselém duchu se nám nesl celý závod. Na „hladkých“ pláštích s výborným záběrem rychle ukusujeme kilometry závodního okruhu, po rovině a v kopcích nás pevný rám popohání vpřed, a když už by

si jeden řekl, že té nádhery, potu a únavy je dost, kopne nás Blizz do veselého tance v pedálech z kopce dolů, kde se v nás – a musí jistě i v každém dalším jezdci – najde opět spousta energie k užití si jistě, rychlé a pokud jezdec dovolí, tak i rozdováděné jízdy. Od startu až do cíle. A tohle je má představa o závodě. Vyrazíte s rohlíkem na tváři a vrátíte se s ještě větším rohlíkem na tváři. Prostě krásný den v sedle!

Rock Machine Blizz triumfoval. Ukázal, že pro XC a maraton má nezpochybnitelné vlohy. Je především zábavným kolem, ale když si chcete zazávodit, neskosí vás kompromisy – rám je tuhý, kola sice těžší, ale také tuhá, takže se dobře roztáčí, zkrácený posed tolik nevadí.

Rukavice je hozena. Co na to Blinduro?

Ondřej Bílek
Foto: Pavel Klikar
(phototogo.cz)

LEZYNE
Engineered Design

EVERYTHING WE DO IS BY LEZYNE



MECHANICKÁ PŘESNOST, POKROČILÁ TECHNOLOGIE

Představujeme Lezyne Super Drive 1500XXL



DVĚ TVÁŘE ROCK MACHINE BLIZZ CRB 70-29

DRUHÁ – ENDUROVÁ (BLINDURO, LIPNO)

Po výzvě v podobě maratonského závodu ze série Kolo pro život (Trans Brdy) na Rock Machine Blizz čekala další výzva v podobě účasti na závodu z enduro kategorie. Jelikož Blizz je hardtail, zvolili jsme enduro závod s mírnější agresivitou tratí – lipenské Blinduro, které si ihned po prvním ročníku získalo obrovskou oblibu u bikerů.

Před závodem Blizz prošel opět jen nepatrnými úpravami. Oproti sériové podobě zůstává na kole krátký představec v délce 45 mm, teleskopická sedlovka se zdvihem 125 mm. Tato výbava je totožná jako na maratonský závod Trans Brdy. Jelikož chceme cílit na závodění směrem z kopce dolů, je nutné minimálně sáhnout na nastavení v tlumičové sekci (změnit nastavení tlaku a odskoku přední vidlice) a jako jednoznačně nutná se jeví změna pláště.

Tlumičí sekci ladíme rychle a celkem bez obtíží. Vzhledem k tomu, že bike je v dlouhodobém testu, tak již tušíme, kolik použijeme tlaku. Na mých 77 kg, jež nejsou pro bike přílišnou zátěží, volím o 10 psi nižší tlak oproti doporučení, které je uvedeno na štítku na levé noze vidlice RockShox Reba. Výsledkem je hodnota 105 psi a k ní směřuji i nastavení odskoku, aby vidlice moc nekopala. Když bude kolo dostávat větší rány v terénu, rychlé kopání zpět je velmi nepříjemné a jen málokdo by si přál, aby mu vypadla řídítka z ruky. Ladění zpětného odskoku opět provádím subjektivně, bez ohledu na doporučení, a musím se přiznat, že k drobnému doladění dochází přímo během závodu. Nejlepší stejně je ladit si tlumiče přímo na profil tratě.

Jelikož Blizz je hardtail a z této podstaty nic moc z vibrací neodpustí, musím využít odpružení přes větší objem pneumatik. Z toho plyne, že galusky na tento závod na bike rozhodně montovat nebudu. Po hledání vhodného obutí volím pneumatiky Vittoria Martello v rozměru 29×2,35" v měkké směsi, která nese označení 4C, a samozřejmě v provedení tubeless ready a se zesílením ochrany boku pláště proti proražení. Tyto parametry jsou pro mne tentokrát nad zlato. Velký objem pláště pomáhá tlumit nárazy do kola způsobené profilem terénu. Však někde dobře schovaný kořen či kámen, jedna dobře mířená rána a mohl bych jet po ráfku. Kvůli zesílené ochraně boků jsou pláště sice o něco těžší než klasické (průměrně o 100–200 g), ale váha zde není prioritou. Na rozdíl od spolehlivosti a jistoty dojezdu.

Vittoria Martello se prezentuje agresivním vzorkem, který by měl držet jak na kořenech, tak kamenech, trochu možná klouzat na tvrdém, přeschlém podkladu, ale v hrabance či mokru by mohl excelovat. Využívám bezdušové provedení, do pláště putuje tmel. V ten okamžik opět pracuji s nižším tlakem v pláštích oproti naladění na maratonský závod. Do předního pláště 1,3 baru a do zadního

1,5 baru. U tohoto provedení pláště to není nijak kritický tlak. Ráfky jsou širší, a tak zde nemusí být obavy ze svléknutí pneumatiky z ráfku při ostrém průjezdu klopenkou či dopadu kola nakřivo. Tím je Rock Machine Blizz naladěný a už nás čeká „jen“ závod.

Blinduro se koná v parádním prostředí vodní nádrže Lipno. Krásná krajina plná statných jehličnatých lesů. Zem pokrývá většinou borůvčí, kilometry koberců zeleného mechu a do toho nějaká ta kamenitá pole. My bikeri tomu říkáme potrava pro duši a v kombinaci s kamarády na závodě je to ideální místo jak pro závod, tak i pro zábavu a relaxování po něm. Tento závod opravdu stojí za to navštívit.

Pořadatelé jsou zkušení závodníci, dlouholetí jezdci, kteří viděli zpoza řídítek již kus světa, a tratě taky podle toho vypadají. Jejich kreativita je omezena jen povoleními od místních „pánů lesa“ a i z našeho pohledu se povedlo víc než dost. Tratě se linuly v místech, kde se nám nechtělo kolikrát ani závodit, jak byla příroda krásná. Charakter tratí byl převážně hrabankový, tedy v nevyjetém podkladu lesa. Jedna z rychlostních zkoušek vedla po pumptracku místního bikeparku a noční rychlostní zkouška se nesla ve stejném duchu. Ostatní erzety byly buď na podobných místech jako při minulém ročníku, nebo přibýlo pár nových. Všechny měly měkký podklad, tedy až na rychlostní zkoušku s číslem 5. Ta byla parádně drncavá, vedla přes kameny a kořeny. Lehce mokrá a tím okamžikem i mnohem veselejší. Bohužel také pro náš závodní tým „Ozzák“ (autor



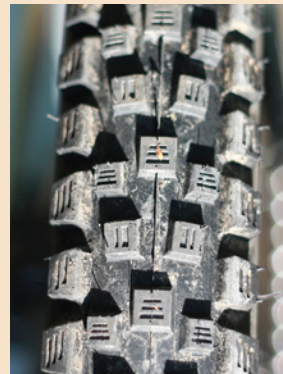
textu) a Blizz (dlouhodobě testovaný model) osudná.

První den závodu jsem využíval potenciál tuhého rychlého kola. Výjezd na kopec probíhal hravě a lehce. I přes široké pláště s měkkým vzorkem Blizz letí směrem vzhůru jako šíp a jezdci se sotva zvedne tepová frekvence. Na první rychlostní zkoušce, která je vedena po pumptracku, louce a lehce lesem, letí bike jako střela. Tady je pevné kolo rozhodně boží a neztrácí. Drobné lesní nerovnosti pomáhají zdolat velká 29" kola. Další dvě rychlostní zkoušky jsou si charakterem velmi podobné. Celé v hrabance.



Tady se Blizz opět neztrácí. Pneumatiky se zakusují do země a parádně drží. Rovné úseky můžeme sprintovat a když během druhé rychlostní zkoušky začíná pršet, podklad je mokrá a v něm sem tam kořen, tehdy přichází ke slovu měkká směs pláště. Drží poměrně dobře, ale dokázal bych si představit i lepší schopnosti na to, že se jednalo právě o měkkou směs – Vittoria Martello je z tohoto pohledu spíš průměrná guma.

V dolní části třetí RZ už bylo veseleji. Koberec podkladu se zvlínil, přibýly kořeny, a to všechno bylo mokré. Zdvihy chyběly, jeden kompletně, musely je nahradit ruce a nohy. Když nejsou zdvihy, musí nastoupit technika jezdce. Trailly jsem si v takovém módu nesmírně užil, bylo to něco úplně jiného. A šlo to slušně i výsledkově – i po absolvování večerní RZ v bikeparku, kdy jsem od půlky kopce jel „chainless“ (bez řetězu po defektu), se na mne usmálo krásné 30. místo celkové v kategorii Elite a 12. v „mé“ kategorii Elite 30–39. Chtěl jsem na tom být líp, byl jsem nespokojený, ale všichni říkali, že „na hardtail dobrý“. Tak tedy dobrý, díky.



Druhý den přišly drncavější erzety. Na ty jsem se vyloženě těšil. Blizz svou trailovou geometrií a velkými koly dává jezdci skutečnou volnost. Jen je potřeba vybírat citlivěji stopu, ale o to je to větší zábava. Po startu 5. RZ Blizz opět nabírá kosmickou rychlost a lehce, někdy i těžce odskakující na nerovnostech letí směrem dolů. V kamenité pasáži stylově dojíždíme kamaráda závodníka startujícího před námi a ladným dropováním kamene ho míjíme. Ta radost za řídítky je ohromná. Bohužel nevydrží dlouho.

Dle zprávy ze servisního střediska, které provádělo podporu závodníkům, v tomto závodě umřelo osm orlů. Jak to souvisí s akcí? Bohužel jeden z těch orlů byl i můj Sram Eagle GX. Konkrétně přehazovačka. Po projetí kamenité pasáže se rozpadla horní kladka v ramínku. Tím se ramínko přehazovačky posouvá do ozubení kazety a nic netušící jezdec při záběru přehazovačku namotává či ji roztrhne. Rád bych zdůraznil, že těchto případů bylo na jednom závodě osm a že vím určitě, že „naše“ přehazovačka nedostala žádný zásah od kamene, pařezu, skalky či jiného předmětu. S největší pravděpodobností se jedná o výrobní vadu. Bohužel to znamená zásadní omezení, miji mne asi sedm jezdců a do cíle se dostávají stylem koloběžka. Je jasné, že v tento okamžik pro nás závod skončil.

Roztrženou rolnu ramínka přehazovačky nahrazuji šroubem a v nouzovém režimu

mu, mírně rachtající, jedu na 6. RZ, kterou v tom samém režimu dojíždím do servisního depa. Zde chlapci provizorně montují rolničku Shimano, neboť ty od Sramu již došly, a my s Blizzem můžeme na start poslední 7. RZ. Ta byla zvlášť krásná. Hrabanka, kameny, kořeny, koryta od vody, trat se vrtěla jak stará hadice doleva, doprava, nahoru a dolů, skok přes díru i přes kámen. Jasně, že jsem na hardtailu musel opatrně, ale byla to pecka.

Po dokončení závodu zbývá zhodnocení. U něj to bude snadné a stručné. Tratě a zajištění Blindura byly parádní. A co se biku týká, tak opět – jako už mnohokrát v rámci dlouhodobého testu – potěšil. Trailová geometrie umožnila rychlou až agresivní jízdu z kopce dolů, zatáčky byly jisté a i průjezd hodně nerovným terénem byl i díky 29" kolům rozhodně zábavou, ne nutným zlem. To, že se na jednom závodě osmi jezdci rozpadlo ramínko přehazovačky, svědčí o výrobní vadě u Sramu Eagle GX a ne konstrukční vadě v uchycení přehazovačky u Rock Machine Blizz. Tohle kolo mě prostě baví a jeho všestrannost je skvělou možností pro jezdce, kteří mají rádi rozmanitost. Jeden víkend můžete na XC či maratonský závod, druhý týden třeba na enduro závod a pořád vás to bude bavit. Takhle nějak bychom si to představovali. Radost v pedálech v jakémkoliv směru.

Ondřej Bílek
Foto: Zuzana Schedová a Petr Štuka

