



Univerzál bez následků

Snahu o postavení univerzálního kola, stroje schopného obstát v různých podmínkách, často provázejí menší či větší kompromisy. Domácí značce Festka se to ale povedlo nadmíru – spíše než o kompromisech lze u jejího modelu Rover hovořit o charakterových rysech. Sami konstruktéři u něj uvádějí, že pokud chcete mít jedno kolo na asfalt i na šotolinu, tedy silničku a gravel bike, jste na správném místě. Měli jsme jedinečnou příležitost se o tom přesvědčit. Sedlali jsme totiž výroční, zlaté provedení Rover X.

Roveru patří ve flotile Festky místo od roku 2018. Písmeno X v názvu námi testované verze odkazuje na limitovanou edici k desetiletému jubileu domácího výrobce. A ten jej také oblékl do slavnostního hávu – karbonové je tu snad vše, od ráfků kol Enve 45 přes řídítka, sedlovku a představec stejné značky, kliky Sram Force až třeba po ližiny sedla Selle Italia. Sympatická je česká stopa v podobě pláště Tufo, anebo omotávka či objímka sedlovky s vlastním logem Festky. A když jsme u té oslavy – sjednocujícími prvky strojů z limitované edice X (dále modely Scalatore X a Doppler X) je „obnažený“ karbon, kdy materiál je kryt transparentním lakem (nádherná kombinace různých „vzorů“), a potom hlavně 24karátové zlato grafiky na trubkách. Římská číslovka X má dva významy, vedle výročí poukazuje i na počet kusů limitované edice od každého modelu. Ke každému X je přiřazeno pořadové číslo 1–10 (my sedlali 1), kola jsou prodávána dle objednávek – kdo dřív přijde, má.

Hlavní rámový trojúhelník Roveru se skládá z trubek navržených pro ryze silniční modely Spectre a Scalatore, řetězové vzpěry jsou naopak specifické pro Rover s ohledem na potřebu zvládnutí i drsnějších povrchů a také na širší pláště, až 40mm. Každá trubka je vyrobena automatizovaným axiálním kladením uhlíkového vlákna (AFL), a to souvislého. Uvedené technologie eliminují vzduchové bubliny a švy a přinášejí téměř neomezené konstrukční možnosti; dovolují optimalizaci trubek podle jakýchkoli nároků.

Na rozdíl od expedičních variant gravel biků chybí Roveru větší počet montážních bodů pro brašny a další doplňky, ale ty základní tu najdete – třeba na pohled takřka neviditelné závitové vložky ve vidlici pro instalaci blatníků nebo nosiče brašen. Pozice dvou košíků na lahve byla zvolena s ohledem na možnost použít větší rámovou brašnu pod horní trubku. Hadička zadní brzdy putuje vnitřkem spodní trubky, aby z ní před středovým pouzdem vystoupila a pokračovala vnějškem po řetězové vzpěře. Hadička přední brzdy mizí v levé noze vidlice, další vedení nebylo v našem případě nutné řešit – na kole jsou komponenty Sram Force eTap Wide AXS, tedy nejen elektronické, ale i bezdrátové. Slůvko Wide v názvu sady znamená schopnost zvládnout i „nesilniční“ převody (43/30×10–36 zubů, převodníky × kazeta).

Součástí každého testu je mimo jiné zhodnocení geometrie, které vás však v případě Festky Rover nemusí v určité situaci vůbec zajímat – výrobce totiž jako jednu z řady příplatkových služeb nabízí geometrii na míru. Právě takové provedení jsme prověřovali. Jízda na Roveru se ukázala především jako stabilní v přímém směru, jistota jeho vedení je v jízdním projevu dominantní. Pokud nevyhledáváte členitý terén nebo cyklokrosové tratě, ale především hladké rovné šotolinky, lesní a polní cesty a asfalt – tedy místa, kde to odsýpá a zatáčí se „táhle a pozvolně“ v plné rychlosti –, je to jen a jen dobře. Tohle kolo parádně drží směr a bude vám tu oporou při šlapání do pedálů plnou silou, při spurtu a stejně tak ve vysoké rychlosti.



Na točitých úzkých stezkách ale objevíte něco, co bychom nenazvali kompromisem vycházejícím ze snahy o univerzální stroj, nýbrž charakterovým rysem. Rover se v ostřejších zatáčkách chová specificky. Nejprve je ležernější v reakci na impuls od řídicího páru, ale za jistou hranou pak během mžiku do zatáčky vpadne. Současně ale zůstává v ostrých točcích delší. Když přišly dvě tři takové po sobě, pravá, levá, pravá (anebo klidně levá, pravá, levá), byli jsme při průjezdu té první delší a hůře se už pak vešli do těch následujících. Na místě bylo více důslednosti a preciznosti jezdce v takových úsecích, a také více práce s těžištěm. To ale nic nezměnilo na tom, že Rover prostě není mrštná lasička. Hbitost ovládání byla trochu upozaděna. Soustředění na vedení směru bylo důležité i na úzké rovné vyjeté stezce – jakmile byla snaha o lehkou korekci směru přílišná, přední kolo vzalo jiný směr. Rychlé pozvolnější zatáčky nebo silniční serpentiny ale tenhle model zvládá bez připomínek. I to odpovídá slovům Festky o závodním stroji.

Pláště Tufo Thundero i přes svou šíři perfektně odvalují a jejich objem je schopný leccos utlumit, přispívají citelnou měrou k pohodlí. Na tvrdém povrchu vás i podrží, ve vlhku už je to ale horší na kamenech a kořenech, tady přilnavost ztrácí. V zadní stavbě i vidlici zůstává dostatečná rezerva pro případné bláto, byť ne nijak předimenzovaná.

Tohle kolo ale hlavně má jednu velmi nebezpečnou vlastnost. Neskutečný a neutuchající hlad po rychlé jízdě a po zrychlování. Velmi snadno se tak stanou dvě věci. Tou první je otázka mířící k potřebě malého převodníku, protože po většinu testovacích kilometrů jsme nechali velkou placku a prostě letěli, drželi se na vyšších hodnotách rychlosti. Tou druhou pak to, že se tomu snadno poddáte, necháte se strhnout. A to se stane hned, protože je to návykové a máme

to rádi. Takže se domů budete vracet rozpalení doruča a vyždímání jak ručník praný na 90 °C a ždímaný při 1600 otáčkách. Rám je nekompromisně tuhý při záběru, podobně jej podporují i vlastnosti jednotlivých komponentů, především klik a zapletených kol, ale také parádní hmotnost celku v gravelovém setupu na hranici osmi kilogramů. Tady není ani nejmenší prostor pro kritiku.

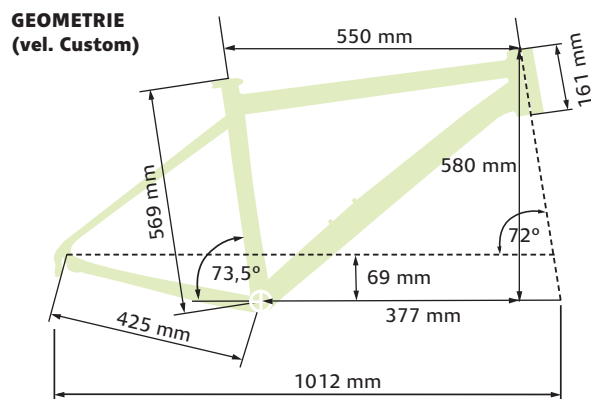
Poskytované pohodlí je spíše průměrné, hodně práce odvádí právě obutí. Pomohla by i sedlovka s odsazeným zámkem sedla, zvolené přímé provedení snáz přenáší rázy a vibrace. Bavíme se ale o zjištění z méně kvalitního povrchu, v tom lehčím budete spokojeni, na asfaltu pak bezvýhradně.

Když jsme na jednu jízdu vsadili do rámu zapletená kola se silničním obutím a kazetou, nepřišlo překvapení. Z Roveru se stala opravdu nekompromisní silnička. Pocitově, alespoň v rámci našich silových možností, tu nebyl žádný handicap oproti plnohodnotnému, podobně špičkovému silničnímu stroji. Širší (a taky delší) zadní stavba a vidlice nepřinesly měkkost či podobné nechtěné kompromisy. Podobné zjištění už známe z řady testů gravel biků. Tím jediným kompromisem tak jsou celkově lehčí převody dané malými převodníky s 43/30 zuby. Rover si tak opravdu velmi snadno lze představit jako dvě kola v jednom. Doporučili bychom jen nechat si v takovém případě set Enve 45 pro silniční použití. Vnitřní šířka jeho ráfků 21 mm je ideální právě pro něj (výrobce hovoří i o aerodynamické optimalizaci pro pláště široké 25–28 mm, ale kola určuje i pro offroad).

Ke komponentům není moc co napsat, bezdrátově ovládané elektronické řazení funguje precizně. A brzdy? Prostě brzdí, citlivě i dostatečně silně. Přestože byl pro zadní zvolen menší, 140mm kotouč.

Co dodat? Jen nasednout, šlápnout do pedálů, pádit krajinou a užít si naplno, co Festka Rover předkládá. Je jedno, zda pojedete po asfaltu nebo šotolině, troufneme si říci, že vždy budete nadšení. Tohle kolo se povedlo. A to by platilo i bez toho zlata.

Text a foto: Rudolf Hronza



FESTKA ROVER X

rám Rover, karbon, pevná osa 12×142 mm **vidlice** Columbus, celokarbonová, pevná osa 12×100 mm **řazení/přehazovačka** Sram Force eTap Wide AXS, 2×12 **kazeta** Sram Force (10–36 zubů) **kliky** Sram Force (převodníky 43/30 zubů) **brzdy** Sram Force (kotouče 160/140 mm, P/Z) **zapletená kola** Enve 45, výška ráfku 45 mm, vnitřní šířka 21 mm, pouze pro bezdušová kola **pláště** Tufo Gravel Thundero, 40 mm, tubeless ready **sedlovka** Enve, karbon **sedlo** Selle Italia SLR Boost, karbonové ližiny **řídítka** Enve, karbon, 440 mm **představec** Enve, karbon, 100 mm **hmotnost** 8,01 kg (vel. Custom, bez pedálů, s košíčky) **hmotnost kol** 1370/1730 g (včetně plášťů, tmelu, kazety, kotoučů, bez pevných os) **cena** 255 990 Kč (výroční limitovaná edice; běžná rámová sada 125 900 Kč – rám, vidlice Columbus, hlavové složení Cane Creek, objímka sedlovky, hák přehazovačky, přední a zadní pevná osa s integrovaným klíčem T25, chránič pod řetěz, pro rám s mechanickou sadou stavěcí šrouby, možnost stavby kompletního kola) **zajímavost** mnoho zakázkových služeb navíc – lakovaný představec, personalizace, geometrie na míru, integrovaná sedlovka, vlastní design včetně lakování komponentů a podobně