

volná jízda – bikové top lokality na DVD



FREE RIDE

SUPERPILOTÁŽ

vyučují Kamil Tatarkovič
a Petr Heiník

DAVE WATSON

hvězda z Collective

TEST

- freeridové stroje
- enduro letka

POSTAVTE SI VLASTNÍ TRAT

počítejte však s problémy

NEJLEPŠÍ DOMÁCÍ FR RESORTY

Boží Dar ■ Dolní Morava ■ Jasná pod Chopkom ■ Liberec ■ Špičák ■ Velké Karlovice

v prodeji
pouze s DVD

149 Kč/260 S



9 771213 113023

Noel Buckley/Knolly Bikes

Odnikud přímo na trůn



Protože je freeride tak trochu světem sám pro sebe, rozdávají tu karty i mnohé jiné značky, než mají v patrnosti a oblibě třeba cross-country bikeři. Některé jsou méně známé, jiné za hranicemi komunity zcela bez povědomí. Mezi zasvěcenými ale jména jako Transition, Chromag, Hukk a další znějí familiérně. A když na recenzním webu MTBR.com byl oceněn v kategorii volné jízdy rám Knolly V-Tach, je to jen další důkaz, že cyklistika rozhodně není jenom jedna. Odkud se vzal, kam a kudy kráčí Noel Buckley se svou značkou, jsme se snažili vypátrat v poměrně raritním a na techniku směřovaném dialogu.

Knolly, to je preciznost, špičková kvalita, mistrné řemeslnictví. Přejmenším se tak samo prezentuje. Je to tak ojedinelé, že na těchto pilířích hodláte zbudovat svou reputaci? Je skutečně tak těžké najít dnes kvalitního výrobce rámu?

„Nemyslím si, že vysoká kvalita je k nalezení, jen soudím, že je pro značky snadné začít snižovat náklady výroby. Jednoduše: aby mohly zvýšit profit, snížit ceny a tak rozšířit podíl na trhu.“

Naše filozofie se opírá o jiné zázemí. Na začátku Knolly nebyla společnost vyrábějící rámy – šlo o to, že jsem si stavěl rám sám pro sebe. Tehdy jsem za sebou měl asi 15 let ježdění a už mě štvala kola, co nefungovala pořádně anebo měla problematické části. Když jsem tehdy stavěl první prototypy, chtěl jsem využít nejkvalitnější produkty a díly, co jsem mohl nalézt, abych dosáhl co možná nejvyšší spolehlivosti. Věřím, že právě to, že tato filozofie pokračuje dnes i v produkční fázi, činí Knolly odlišným. Používáme tytéž ložiska, jaká Porsche a BMW umísťují na klikové hřídele. Takové součástky jsou v kolařském světě skutečně výjimečné, neboť přidávají k celkové ceně výrobku opravdu hodně. Shodně s ostatními firmami se snažíme vyrábět nejkvalitnější možné produkty

za nejnižší náklady. Narozdíl od mnoha značek ale neměníme kvalitu za cenu. Větší životnost totiž stojí za extra náklady. A když je rám po 50 dnech v sedle v bikeparku ve Whistleru například stále tuhý jako při první jízdě, zákazník vám rovněž dá za pravdu, že se kvalitní součástky vyplatí. Konec konců, naše reputace se zakládá na více věcech: kvalitě zpracování, dlouhé životnosti a jízdních vlastnostech spolu se zákaznickým servisem.“

Proč jste dali přednost klasickému čtyřramennému systému odpružení namísto surfování moderní vlny virtuálních řešení jako třeba například Banshee?

„Předně používáme modifikované čtyřramenné zavěšení zadní stavby, které není stejné jako tzv. Horst Link známý z provozu již přes 15 let. U Horst Linku jde o patentovanou konstrukci, především v USA, což je příčinou, že spousta značek tento typ stavby nevolí – jednoduše nemohou. Takže pokud





nechtějí jít cestou jednočepové kyvky, hledají jiná řešení. Současným trendem jsou zadní stavby s virtuální pozicí čepu vahadel – ať již je to Maestro, VPP, DW Link či další z podobných designů.

My máme rádi čtyřramenný systém, neboť soudíme, že nabízí nejlepší celkové řešení odpružení a velkou variabilitu konstrukce. Jako u každého odpružení ale je třeba řešit a odstranit některé problémy, zde zvláště co se týká středního a dlouhého zdvihu, tedy konstrukcí nad 130 mm kroku. Proto používáme vlastní koncept 4x4 odlišný od všeho na trhu.

Zákazníci musí pochopit, že na trhu je spousta marketinkových a reklamních tvrzení, která je mají jen přesvědčit k volbě jedné značky namísto jiné. Konstrukce odpružení bicyklu je nejednou nabízena jako „Nejlépe akcelerující pérování všech dob“ či „Maximálně neutrální design“, popřípadě dalšími báječnými slogany. Nikdo přitom nechce přiznat, že projekce odpruženého rámu je plná kompromisů a jejich řešení. Tím neříkám, že všechna provedení jsou

stejně dobrá či stejně špatná. Pochopitelně jsou některé konstrukce rozhodně lepší než jiné a další zase stojí za starou belu. Každopádně řešení přepákování je jen jednou stranou rovnice.“

Jaká jsou podle vás další pozitiva čtyřramenného systému?

„Při navrhování rámu začínáme se stanovením cílů a vyvíjíme odpružení tak, aby co nejlépe tyto ideály naplnilo. Čtyřramenné zavěšení zadního kola se nám líbí, protože dobře řeší všechny problematické aspekty odpružení: zachovává velice slušnou efektivitu šlapání, vykazuje jen minimální zpětnou vazbu pohonu na pérování a je možno je vyladit k excelentním vlastnostem při brzdění. Další pozitiva čtyřramenného systému možná nejsou tak zřetelná na první pohled, ale skutečně pomáhají zlepšit celkovou funkci. Tím myslím například možnost udržet délku dolního ramene stavby v rozumných mezích i u dlouhozdvihých aplikací a tedy přispět k lepší ovladatelnosti kola anebo tím umožnit montáž většího

ložiska a osy většího průměru ke zvýšení tuhosti a spolehlivosti celého pérování. Důležitá je i celková tuhost zadní stavby při točení a rovněž možnost dosažení značného prostoru pro pneumatiku.

Často se také zapomíná, že pečlivé provedení rámu je stejně důležité, či ještě spíše důležitější než typ odpružení a konfigurace ramen. Při mizerném návrhu anebo provedení je jedno, jaká typologická varianta odpružení byla pro rám zvolena.“

Vaše provedení odpružení se zdá vcelku složité – minimálně od pohledu. Jde tu o podporu boční tuhosti rámu či přidané rameno hraje roli i v oblasti kvality pérování? „Předně – bicykly nejsou, obecně vzato, mechanicky komplikované. Auta jsou složitější, přesto vydrží několik stovek tisíců kilometrů – pokud by řidiči museli měnit ložiska klikové hřídele tak často, jako se mění ložiska rámu kol, bylo by nutno při každé druhé výměně oleje vyjmout i blok motoru... Jak to, že tomu tak není? Auta jsou sice komplikovanější, avšak kvalita



ložisek a jejich těsnění je u slušného automobilu v průměru mnohem lepší než u horského kola, a to včetně biků z nejvyšších pater hierarchie. Používáme proto na našich rámech jen vysoce kvalitní komponenty. A i když rám jako Endorphin může budít zdání komplikovanosti, ve skutečnosti je to vcelku jednoduchá konstrukce v porovnání s mnoha dalším výrobky.“

Co přesně je úkolem přepákování na trail biku Endorphin? A je to týž mechanismus jako na ostatních modelech? Nestačilo by přitom jedno rameno?

„Co se pak přepákování týče, vypadá sice u Endorphinu odlišně od toho na Deliriu T a V-Tachu, z mechanického hlediska ale jsou identická. Fyzikálně však je přepákování Endorphinu jiné než u zmiňovaných dvou modelů vyššího zdvihu, neboť bere v úvahu jiné požadavky jako umístění držáku lahve, což je podle nás často opomíjený podstatný detail trail biků.

Jinak sekundární rameno má v našem systému 4x4 několik funkcí. Nejpodstatnější je ta, že zcela odděluje tlumič od přepákování zadního odpružení. Díky tomu je možno ladit zadní pérování tak, jak přesně požadujeme – tedy co se týče efektivity šlapání, neutrality vzhledem k pohonu i brzdění, zde především v maximálně náročném terénu nebo vysoké rychlosti. Nezávisle na tom pak je druhé, menší rameno pověřeno aktivací tlumiče bez nutnosti brát v potaz pozici ostatních ramen stavby a může působit na tlumič, jak potřebujeme. Umožňuje nám to konstruovat systém, který je mechanicky

plně progresivní, s hladkým krokem, velmi jemným zkraje zdvihu, přitom s excelentními vlastnostmi kolem jeho dna. Tlumiče s delším krokem – a tedy menším poměrem zdvihu rám-tlumič – dále navyšují luxusnost pružení.

Díky přidanému ramínku také není problém realizovat nepřerušenu sedlovou trubku pro plné zasunutí dlouhé sedlovky, stejně jako stavět i rámy s nejvyšším zdvihem pro nejmenší piloty bez strachu z interference kola se sedlem či přepákováním při maximálním propružení.

Co se týče posílení boční tuhosti, naše rámy mají pověst těch nejtuzších konstrukcí pro užití kvalitních ložisek velkých průměrů a celkového designu rámu. Přidané rameno pak izoluje tlumič od jakéhokoliv bočního zatížení.“

Freerider V-Tach a enduro Delirium mají tolik možností nastavení: úhlovou geometrii, rozvor... Cíľte tedy tyto rámy primárně na experty, kteří rozumí rozdílům a vědí, co chtějí? A začátečník? Řada značek také úplně opustila takto širokou, kdysi tolik populární nabídku tuningu jízdních vlastností...

„Naši zákazníci jsou skutečně spíše ostřílení jezdci. Ten, kdo si pořizuje rám Knolly, navíc nečiní svůj první bikový nákup a má poměrně konkrétní představu, co od nového materiálu očekává. Dva z našich ráků mají, pravda, možnost nastavení, na druhou stranu s nimi zbytečně neplýtáme a třeba volbu délky zdvihu u nás nenajdete. Jednak každý většinou stejně

vybírá nejdelší zdvih, a potom vinutá pružina potřebuje pokaždé jinou charakteristiku a tedy výměnu, což je silně nepraktické.

Všechna seřizování ráků Knolly se týkají geometrie a tedy vedení kola, nemění zdvih ani charakter pérování. Změna nastavení hlavového sklonu na Deliriu vezmeme asi tak dvě minuty a je přitom okamžitě zaznamatelná kýmkoliv, kdo bike sedlá. Když tedy bydlíte v lokalitě, kde je k dispozici spíše enduro ježdění, asi spíše sáhnete na Deliriu po 160mm vidlici jako Magura Wotan, RockShox Lyric, Marzocchi 55 nebo Fox 36. Ale když hodláte delší čas soupeřit se strmým terénem, lze snadno otočit geometrii směrem k položenější vidlici a nižšímu středu a těžišti.

A naopak, Delirium se 180mm tlumičem vpředu, jako je Marzocchi 66 ATA, se nabízí pro maximálně technické ježdění, pak je ale možno zrychlit geometrii – navíc ještě s redukováným krokem vidlice – pro epické enduro jízdy se šlapáním po kopcích. Tato nastavení přitom nejsou zamýšlena k manipulaci s každodenní frekvencí – jsou nejužitečnější při maximálním uzpůsobení biku pro konkrétní, lokální terén a pilotní styl.

Každopádně ale tyto možnosti nastavení přidávají ráku jak na ceně, tak i hmotnosti. Takže XC model Endorphin třeba preferuje nízkou hmotnost a tedy jej těmito plusy nevybavujeme. Seřizovací možnosti jen pro image nejsou naší cestou.“

Tomáš Taich

Foto: Knolly a Kevin Foote