TEST, Author Modus 29

Jméno Modus je v kolekci značky Author doslova stálicí a již tradičně představuje vstup do světa karbonu. Jinými slovy – právě tento bike se poměrně často ocitne v hledáčku těch, kteří by si rádi pořídili sportovní stroj s kvalitním karbonovým rámem, ovšem cenově se potřebují vejít do nějakých čtyřiceti tisíc korun. V letošní nabídce nalezneme paralelně dvojici modelů tohoto jména, tedy „sedmadvacítkovou" a devětadvacítkovou verzi, přičemž druhou jmenovanou jsme si vybrali do redakčního testu.



Karbonový monokokový rám, vidlice RST F1RST se stomilimetrovým zdvihem a páčkou lockoutu na řídítkách a v neposlední řadě perfektně fungující osazení. Sice nejsme ve čtyřicetitisícové hladině zvyklí vídat komponenty Alivio, jež zde najdeme třeba na postu klik či přesmykače, ale z hlediska funkce i designu jsou tyto díly podstatně dále, než bylo u dané sady v minulosti zvykem. Takže zahoďte předsudky, že Alivio není dost dobré pro vaše maratonské zápolení, testovaný bike je totiž hodně rychlý a k tomu nadmíru pohodlný! Navíc i jeho geometrie je přesně taková, jak se na kategorii karbonových hardtailů sluší. A faktická hmotnost 12,9 kilogramu není vůbec důležitou hodnotou, devětadvacítkový Modus se v praxi pocitově chová tak, jako by měl o dobré kilo méně, ať už po něm chceme akceleraci, nebo třeba odlepení kol od země. K tomu v testované velikosti 17" **nabídl nadstandardní torzní tuhost, jež byla navíc podpořena přítomností pevné osy vpředu i vzadu. Což se mimo jiné promítlo do precizního vedení kola do zatáček**, v čemž ostatně pomohl i krátký představec a vhodně široká řídítka.

Author carbon monocoque

Pokud pozornost zaměříme na karbonový rám, materiálově označený jako „Author C carbon", zaujme jeho střídmé tvarování. Zvlášť v přímém srovnání s karbonovými „sedmadvacítkami" skoro překvapí kruhové či maximálně oválné profily hlavních rámových trubek – žádné trojúhelníky či extrémní zploštění zde nečekejte. To však současně neznamená, že by byl rám vizuálně nudný. Naopak, ať už se podíváme na kónickou hlavu, čistě provedené vnitřní vedení řadicích lanek nebo třeba masivně vyhlížející partii středového pouzdra (s klasickým závitovým „domečkem"), vše je uděláno s citem pro detail, což platí rovněž u provedení decentní modro-stříbrné grafiky.



Z hlediska jízdního projevu je velmi důležité tvarování zadní stavby, využívající již zmíněnou pevnou osu a k tomu takřka nepostradatelný úchyt brzdového třmene standardem Post Mount. Současně se zde však **prolínají dva světy – a sice ten zajišťující ideální přenos energie s tím, jenž určuje schopnost zadní stavby pohlcovat část otřesů. Vyšší a celkově robustnější profil řetězových vzpěr totiž doplňuje výrazný průhyb těch sedlových. A toto jejich značné vyosení je v reálu skutečně tím, co dokáže absorbovat až překvapivě velké procento rázů**, jež by jinak v plné míře přešly do zad jezdce. Naopak v případě sedlové trubky se konstruktéři nesnažili o navýšení komfortu, o čemž vypovídá nejen duralová sedlovka, ale především její nikoli podměrečný průměr 31,6 milimetru. Z vyložených detailů rámu potěší například ochranné prvky z nerezového plechu, jež jsou integrovány přímo do stěny karbonových trubek, a to v místě možného zasukování řetězu.

Modus 29 – rychle, pohodlně a dostupně

Jízdní vlastnosti by se daly shrnout do jakéhosi XC a maratonského „balíčku", kdy **k dominantním vlastnostem kola patří naprosto precizní jízdní stabilita daná samotnou koncepcí a k tomu příkladné vrchařské schopnosti**. V těchto ohledech nelze mít jedinou výtku, i **do extrémně prudkých kopců šplhá sebejistě jako tank, ovšem s lehkostí dvanáctikilového biku**. Na jakékoli nežádoucí tendence ke zvedání předku zapomeňte, snad jen použité pláště s jemnějším středovým vzorkem nemusí být v lehce rozmočeném terénu úplně nejpraktičtějším univerzálem. Ve sjezdu pak opět převládá pocit jistoty a stoprocentního spolehnutí se na vedení zvolené stopy. Modus v těchto okamžicích působí až nebývale klidně a velmi rozvážně, ovšem v nejlepším možném významu tohoto spojení. **Navyknutí si na jeho jízdní projev je proto otázkou okamžiku, stejně jako až ukolébávající pocit celkové robustnosti kola. Skoro až v kontrastu s výše zmíněným je velmidobrá ovladatelnost, jíž bychom vzhledem k dominantní jízdní stabilitě snad v této míře ani nečekali.**



Svůj díl na tom má optimální poměr mezi délkou horní trubky a krátkým (v našem případě 80mm) představcem, stejně jako adekvátní položení hlavy. To vše se v součtu projeví citlivou ovladatelností a reakcemi na požadavky ke změně směru bez zbytečných prodlev. Aby kolo poslouchalo na slovo, na to je nutné se s ním trochu sžít a pochopit jej, pak ovšem uživatele překvapí až nebývale přátelským projevem. **Nebrání se nadhození předku, položení do rychle projeté klopenky či třeba otočení na místě, skoro na pětníku. Což rozhodně nejsou královské disciplíny řady sportovních devětadvacítek.** A zapomenout nesmíme ani na jízdní komfort, který je rovněž silnou stránkou testovaného modelu, neboť zadní stavba v kooperaci s velkými koly dokážou zahladit opravdu značnou část nerovností.

Osazení je pak především o funkci. Vidlice F1RST je sázkou na jistotu a po počátečním zajetí, kdy v chladu nechtěla být příliš citlivá, se během najetých kilometrů stal její projev vyloženě kultivovaným. Páčka dálkového lockoutu je sice trochu ostřejší a její ergonomie není dokonalá, ale funkce je bezproblémová. Pro aktivaci vidlice si jezdec většinou navykne používat vnější část kloubu ukazováku – podobně jako u prvních dálkových lockoutů Fox. Ve skvělém světle se předvedly kotoučovky Tektro Gemini, dále kola s odolnými a současně lehkými ráfky Author Radon Pro a v neposlední řadě systém pohonu. Přítomnost trojice převodníků nám pro cílovou skupinu přijde stále to nejvhodnější řešení. A pochvalu si od nás odnáší rovněž ultrapohodlné sedlo Summit nebo třeba příjemné gripy. I takové detaily se podílejí na celkovém dojmu z kola.

Zdroj: www.cykl.cz