

Kaňár

Polygon? Nová značka? Kde se vzala? Tyhle otázky vás možná napadnou, protože rozhodně nejde o pojem v Čechách extra etablovaný. Zatím. Pro začátek tedy jen pár důležitých informací: Polygon je především výrobce kol, ročně jich vyprodukuje téměř milion, na trhu je přes 25 let, jeho full Xquarone vyhrál v roce 2017 cenu Inovace roku v soutěži vyhlášené renomovaným MTB serverem Pinkbike a ve Velu už jste se s těmito koly také setkali. Ovšem bylo to dávno a některé věci se za tu dobu změnily.

Sám výrobce zmiňuje vlastní výrobu jako velmi důležitý aspekt kvality, a nejen ji: „Spolupracujeme s předními inženýry, průmyslovými designéry, kreativci a profesionálními jezdci v oboru. Vlastní výroba nám umožňuje důkladnou kontrolu každého jejího kroku u našich kol, od ručního svařování trubek

přes montáž až třeba po lakování. Její objem pak dosažení zajímavého poměru ceny a výkonu či výbavy.“ Do České republiky proudí kola Polygon díky řetězci Intersport.

Současná nabídka zahrnuje snad všechny myslitelné druhy kol – MTB, silnice, gravel, BMX, městská i dětská kola, a samozřejmě

e-biky. Mezi horskými koly najdete dva elektrické modely, jednu řadu fullů a pět řad hardtailů. Námí testované provedení Siskiu T7 stojí na vrcholu mezi „celodpruženci“.

Barevný kaňárek Siskiu T7 je určen na trailové ježdění a zaujme velmi dostupnou

POHON

Shimano Deore splňuje vše, co si lze od komponentu přát – za rozumnou cenu se bikerovi dostane přesné funkce i snadného ovládání a dvanáctistupňové kazety s pastorky od 10 po 51 zubů (jediný převodník na klikách doplní 32 zubů). Jen hmotnost celku je vyšší.

BRZDY

Ne úplně obvyklá je kombinace čtyřpístkového třmenu vpředu a dvoupístkového vzadu, nicméně ničemu to nevadilo – brzdy Tektro jsou příjemně dávkovatelné s dostačujícím brzdícím účinkem v maximu. V kombinaci s kotouči Shimano s průměrem 180 mm brzdy nevadly a vždy odváděly dobrý kus práce.

PLÁSTĚ

Schwalbe Hans Dampf EVO, tady se na výkonu v terénu nešetřilo, jde spíše o model pro endurové radovánky.



cenou. Přestože jde o nejlepší model v nabídce, zaplatíte za něj 57 999 Kč, po aktuální slevě dokonce pouze necelých 45 000 Kč. Jak moc výkonný může být takový stroj a co si s ním můžeme všechno dovolit? Pohled na komponentovou výbavu nijak nenapovídá, že bychom měli být o něco ochuzeni, s o to větší chutí jsme se kolu podívali na zub a řádně se opřeli do pedálů.

V rukách svíráme řídítka o šíři 780 mm a vzhledem k celkovému projevu biku nám tahle šíře připadá naprosto v pořádku. Řídítka jsou dost široká na to, abychom bike udrželi jistě ve stopě, a jsou dost tuhá (hliník, průměr 35 mm), abychom mohli s kolem spurtovat či za něj vzít v technickém terénu. Stejně tak krátký představec (35 mm) nám dělá radost každým okamžikem. Ovládání biku je velmi čitelné a rychlé, chybí měkkost či jakýkoliv jiný neduh. Jen gripy jsou tenčí, a tak nás v terénu sem tam bolí dlaně. Snadno napravitelná drobnost.

Zajímavost čeká u brzd Tektro, a sice kombinace čtyřpístkového třmenů vpředu a dvoupístkového vzadu, na obou frontách s totožným průměrem kotouče 180 mm. Když jsme bike se zdvihy 140/135 mm po-

užívali v odpovídajícím prostředí, nevláčeli ho tam, kam patří enduro, tahle kombinace výkonem s přehledem stačila. Neměli jsme problém s vadnutím brzd či zastavením kola i v prudkých pasážích. Lehce nás překvapilo jen vystrčení třmene zadní brzdy vysoko nad rám, a ještě použití adaptéru na 180mm kotouč. Dnešním trendem je tento komponent spíše skrývat, předcházet jeho poškození, a zároveň dát jeho uložení tuhost. Sice jsme necítili poddajnost nebo vyloženě kroucení při brzdění, ale při pádu bude třmen jako první na ráně. To jsme raději taky nezkoušeli, nemáme dost třmenů a rámu...

Dvanáctistupňové řazení Shimano Deore je zcela dostačující, pracovalo přesně a dobře, jak je u Shimana zvykem. Jen oproti vyšším řadám byla zapotřebí o něco větší síla, chod není tak ostrý a hladký, a také je Deore o trochu hlučnější.

Teleskopická sedlovka se zdvihem 170 mm od značky Tranz-X se ukázala v dobrém světle, její chod byl jemný, plynulý s jistou aretací v dané pozici. Ani tlak, který jsme museli vyvinout na snížení sedla, nebyl nijak atypický. Dobrá volba.

Když se opíráme do pedálů, cítíme nemalý odpor. Jednak je tu vyloženě nemalá hmotnost, kterou ale s ohledem na cenovou kategorii lze předpokládat – více než 16 kg je prostě znát. Jednak jsou na kole nazuty pláště Schwalbe Hans Dampf s hrubým vzorkem. Klidně bychom si je vzali na endurové ježdění, ale na trail bychom použili trochu jemnější, aby nám kilometry hezky utíkaly pod nohama nejen z kopce, ale i cestou na něj. Trail bike je přece jen univerzální nástroj, čemuž by mělo odpovídat i obutí.

V tomto bodě se bike začíná lehce rozbíhat do různých směrů. Obutí, tuhý rám a teleskopka se slušným zdvihem vytvářejí dojem, že je Siskiu předurčen k tvrdšímu zacházení. Tvrdý trail či enduro. Ale vidlice, brzdy či měkká kola, která se ve velkém zatížení citelně podvolují (navíc jsou hodně těžká), ty na tvrdé zacházení nechceme brát, chceme je nechat právě na trailu.

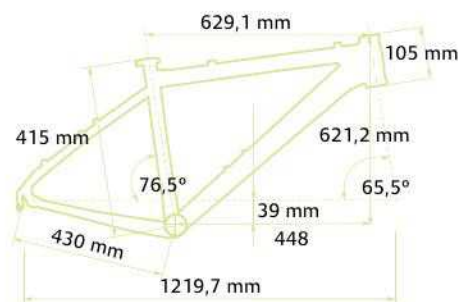
Vidlice se zdvihem 140 mm pochází od RockShoxu, jde o model Recon. Přišlo nám, že není úplně stoprocentně odladěná z výroby. Nastavení tlaku probíhá bez problémů, ale změny odskoku jsou méně čitelné. Průběh odpružení? Jak u pružin na kočárku. Ano, citlivost nechybí, jízda nestrádá



POLYGON SISKIU T7

rám Alu XC Trail Frame, boostová pevná osa
tlumič RockShox Deluxe Select Plus Debon Air
vidlice RockShox Recon Silver RL, boostová pevná osa
zdvihy 140/135 mm (P/Z)
řazení/přehazovačka Shimano Deore/Shimano Deore Shadow Plus, 1x12
kazeta Shimano Deore CS-M6100 Micro Spline (10–51 zubů)
kličky Shimano Deore MT-510 (převodník 32 zubů)
brzdy Tektro HD-M735 (kotouče 180 mm)
zapletená kola (náboje/ráfky) Shimano MT-410/Entity XL2 Alu DW, 32 drátů
pláště Schwalbe Hans Dampf EVO 29x2,4"
teleskopická sedlovka Tranz-X JD-YSP23JL, průměr 30,9 mm, zdvih 170 mm (rám vel. L)
sedlo Entity Xtend MTB
řídítka Entity Xpert Alu, průměr 35 mm, šířka 780 mm
představec Entity Xpert Alu, délka 35 mm
hmotnost 16,44 kg (vel. L)
hmotnost kol 2615/3555 g (včetně pláště, tmelu, kotoučů a kazety, bez pevných os)
cena 44 999 Kč (akční, původní 57 999 Kč)

GEOMETRIE (vel. L)





OBOJETNÍK

Hliníkový rám s odpružením systémem přepákovaného jednočepu nabízí zdvih 135 mm a je určený primárně pro 29" kola. Pokud bychom zvolili 27,5", není to problém, dokonce se pak můžeme těšit na zdvih 140 mm. Tuhost rámu se ukázala jako velmi slušná. Kabeláž vede vnitřkem, včetně ovládání teleskopky, patky čekají na boostovou pevnou osu, střed charakterizují tři písmena BSA, tedy je závitový.

nepohodlím, ale i na menší rázy Recon vynaloží více zdvihu, než by bylo nutné, jeho krok je lineární. I přes použití pevné osy boostového provedení je patrná měkkost konstrukce, při velké zátěži vidlice podvolí.

Zadní odpružení je na tom o něco lépe, je citelně hospodárnější při nakládání se zdvihem, i když i tady je vliv regulace útlumu slušně řečeno svébytný. A na rozdíl od vidlice je zadní stavba dostatečně tuhá, poddajností netrpí.

Obě tlumicí jednotky lze zamknout páčkami na jejich těle. Tohle nám přijde na dostupnějším trailovém kole obecně hodně dobré s ohledem na kvalitu tlumení. Ale pozor, v případě tohoto Polygonu je pohupování při šlapání s otevřeným tlumičem velmi mírné, a když se soustředíme na správné šlapání, tak ho minimalizujeme. Rámový základ je evidentně pojatý dobře, a to z více pohledů.

Už jsme to naznačili, nyní to vyslovme.

Rám je výborně zpracovaný. Až nás to vlastně překvapilo. Je hliníkový, nepatří k nejlehčím, ale rozhodně nemá problém s tuhostí, přesně naopak. A díky zvolené geometrii sedláme velmi hravý kousek. V terénu je s ním zábava, celkově na nás působil kratším dojmem. V sjezdech jsme si užívali jiskru v projevu, přitom jsme se díky položené vidlici (hlavový úhel 65,5°) cítili i dost bezpečně. Živost tu podporuje krátká zadní stavba, díky níž se kolo s chutí opírá do zatáček, snadno je zvládá a vyráží z nich v plné rychlosti s neutuchajícím apetitem.

V hodně tvrdých pasážích, za hranicí trail bikingu, jsme už byli limitováni předním

odpružením, při rychlých průletech v rozbitých trailech jsme si sáhli na limit i u zadního odpružení. Jistá progresivita tu je, ale abychom s kolem šli do velkých skoků či dropů, to ne.

Překvapení na nás čekalo, když jsme hledali montážní body pro košík na láhev. U rámu velikosti L už bývá příprava pro dva, u endurových strojů aspoň pro jeden – a tady je taky jen jeden.

Ted' pojďme sečíst vše řečené – i to, co

přecházelo. Mám tu trail bike. Stejně jako jiné trail biky jsme ho nešetřili, brali i do náročnějšího prostředí, vhodného už spíš pro enduro. Došli jsme k tomu, že Polygon v tomto nastavení by měl zůstat na trailu, maximálně středně těžkém. Pak bylo a bude všechno naprosto v pořádku. Neodhalíte, že vidlice je poddajnější, možná vám nebude vadit její průměrná funkce, a s ohledem na až neskutečnou cenu 44 999 Kč budete nesmírně spokojeni – prostě nad vším, u čeho jsme byli kritičtí, jen mávnete rukou, protože budete vědět, že to tak prostě je. Že to je vlastně lepší, než by to mělo být – výbava testovaného Polygonu a jeho funkce jsou totiž v našich očích nad očekávání dobré.

Ondřej Bílek

Foto: Jaroslav Svoboda