

Hodně muziky od Genesis

Cyklistická značka shodného jména, jako má slavná hudební skupina, kterou znají hlavně fanoušci Phila Collinse, kola za hodně příznivé ceny a k tomu docela slušné osazení i základ. Prostě hodně muziky za málo peněz, tady si to o průměr zkrátka říká. Sportovní řetězec Intersport tak s koly vlastní značky Genesis aktuálně docela slušně šlape na paty zavedeným cyklistickým značkám. Netestujeme sice zrovna často kola za patnáct tisíc, natož když jsou ještě v akci o pět tisíc levnější, ale co vlastně takový bike nabídne, jak se na něm jede a pro koho bude ideálním sportovním náčiním?

Levný neznamena špatný!

Uvedme se do obrazu, abychom měli o značce jasnější představu, protože rozhodně nejde jen o kola základní cenové kategorie. Když prozkoumáme nabídku, tak najdeme cenově jak základní, tak střední modely, kde poměr kvality osazení a výsledné ceny nastavil prodejce hodně zajímavě. Ani karbonový rám není výjimkou, a pokud někdo řeší dilema tradiční cyklistická značka versus značka sportovního řetězce, tak musí vzít v potaz, že to Shimano, Tektro, Suntour nebo Sram a Rock Shox jsou přece tytéž komponenty, jen osazené na jiném rámu, který sám o sobě není tím základním dělicím prvkem pro výslednou cenu. Na ní se podepisuje hlavně délka distribučního



kanálu, což tady hraje ve prospěch Intersportu. Genesis nemá své vidlice, přehazovačky nebo kliky, jak je občas vidět, tohle jsou tytéž díly jako u ostatních značek. Předchozí řádky nejsou propaganda, jen určité boření mýtů a úvod pro pochopení značky, která, stvořena pro vlastní řetězec bez mezičlánku, může směle konkurovat zajímavou cenou při stejném osazení i podobném, ne-li shodném rámu.

Pokračování na str. 7 ⇒

Hodně muziky od Genesis



Dokončení ze str. 1 ⇌

Úvod k Genesis ale nebude ve znamení karbonu nebo dvanáctkové sady, bude z úplně spodních pater nabídky, a to modelem Impact Comp, který se z původně patnáctitisícové ceny dostal aktuálně na cenově téměř nejnižší stupeň nabídky, a stojí i přes osazení hydraulickými kotoučovkami shodně jako některé modely s ráfkovými brzdami. Základem je hliníkový rám s proměnnými profily trubek a 3D tvarovanými patkami na rychloupínák, což ještě před pár lety byla konstrukce směle využívaná řadou značek u násobně dražších modelů. Hlavová trubka není kónická, ale spodní trubce nechybí výrazné prohnutí za hlavou nebo rozšíření směrem ke středovému pouzdru, které je závitové. Horní trubka má zajímavý snížený proměnný průřez, ovšem zadní stavba sází na jednodušší kru-

hové profily jen nepatrně prohnutých sedlových i řetězových vzpěr. Horní úchyt brzdového třmenu přes IS rozhraní je sice trochu archaismus, ale stále plně funkční, tady vybavený vyšším adaptérem na 180mm kotouč. Nechybí montážní závit vedle můstku sedlových vzpěr nebo na patkách, rám pak disponuje jen jedním párem závitů na košík. Zajímavé je provedení kabeláže, která je sice tažena vnějškem, ale na spodní trubce jsou oka, kterými vedou jednotlivé bowdeny, a hadice brzdy je pod horní trubkou jištěna zdrhovacími pásky. Sice ne trendy, ale maximálně praktické, jednoduché a dlouhodobě funkční provedení.

Komponentové osazení je zde svěřeno vpředu dostupnější pružinové vidlici Suntour bez regulace odskoku i možnosti uzamčení, pohon pak obstarává sada Altus 3×8, ale vzadu je samozřejmě kazeta, ne

šroubovací kolečko. Náboje jsou standardně v celohliníkovém provedení, žádný plech, jak tomu občas u dostupnějších modelů na disk bývá. Tady není nic špatného a trojřevodník také funguje spolehlivě, žádný paskvil 1×8 s nedostatečným rozsahem převodů, ale prostě logicky postavený základní sportovní rekreační bike. Kdo by čekal kotoučovky nějaké neznámé asijské značky, nepochodí, tady brzdy Tektro a rovnou na 180mm kotoučích, což štihlejšími nohám vidlice v náročnějším terénu asi nebude pod těžkým jezdcem úplně příjemné, ale na druhou stranu je zde výkon brzd zcela bez připomínek.

Tohle kolo je určené pro zábavu a radost z jízdy, nebude svádět bitvy o to, co vše se dá sjet nebo vyjet, i když ovladatelnost, stoupací schopnosti i manévrování ve sjezdech vůbec nejsou špatné. Geometrie je klasika, tedy středně dlouhá horní rámová trubka, delší představec, ostřejší hlavový úhel a dominantní ochota přední partie zatáčet, současně s jen lehkým umírněním zadní stavbou. Kolo padne okamžitě do ruky a testovaná devatenáctka je i na 190cm jezdecke ideální, byť je sedlovka už vysunutá skoro nad limit. Tady se přimlouváme za delší sedlovku, to je asi jediná výtká, kterou k celkové spokojenosti máme, jen 350mm prostě zbytečně snižuje výškové rozpětí jezdecke, které rám a geometrie na-

bízí, a není úplně nutné sahat po největší 53cm velikosti rámu. Šířka řídítek, pohodlné sedlo nebo i výška kokpitu, a to je představec skloněný dolů, vše je bez připomínek, kolo nabídne komfortní, ale současně sportovní posed. Na povel do pedálů reaguje bike ochotně a rám překvapil velice slušnou mírou torzní tuhosti, aniž by zadní stavba působila v terénu nějak tvrdě, a to je sedlovka průměru 31,6mm. U těžšího jezdce trochu omezuje pohupování vidlice s ochotnějším zanořením do zdvihu, kde není kromě částečné mechanické regulace tvrdosti pružiny výraznější možnost nějak přitvrdit krok. V sedle je to celkem v pohodě, tady si jezdec užívá citlivé tlumení i těch

jsme skoro zapoměli, jak umí točivější úhel vidlice hbitě protáhnout ostřejšími zatáčkami. Přitom ale těžiště není nijak vysoko, aby byl bike vratký a nejistý, vše je ve vyváženém poměru, a jak vyšší rychlost, tak proplétání se po klikatě stezce jsou bez potřeby nějakého razantnějšího vedení. Do výjezdů nemá kolo i přes vyšší pozici řídítek nějakou tendenci přehnaně se stavět na zadní, ale samozřejmě, že ve sjezdech si ostřejší hlavový úhel vynutí přesunutí těžiště víc dozadu. Někaké odskakování hran si lze také dovolit, ale chce to vzít víc za řídítka a myslet pak na jistější sevěření při dopadu, předek je prostě živější. Samozřejmě, že osmičkové řazení není při řazení v záběru během stoupání tak hbitě jako dvanáctka, ale na druhou stranu, vše rychle vyřeší přesmykač a nemusíte se procvakávat o několik pastorků nahoru či dolů v případě potřeby razantní změny. Nejsme ortodoxní zastánci trojřevodníku, to ne, ale občas to prostě dává smysl.

Rozbitější terén pak sice dokáže z přehazovačky vyloudit lehké tlučení do řetězové vzpěry, přece jen jde u altusu o klasickou konstrukci čepu, ale jinak vše funguje, jak má. K výkonu brzd nemáme jedinou připomínku, dávkují se přesně a účinek byl vždy stoprocentní. Vzorek pláště je spíše z těch rychlejších, ale nezanáší se a v terénu se docela rozumně zakusoval i v zatáčkách na mokré trávě.

Kam tedy na Impactu? Klidně kamkoliv, protože ovladatelnost a čitelnost nevyžadují ani zkušeného jezdce, ani kolo není příliš

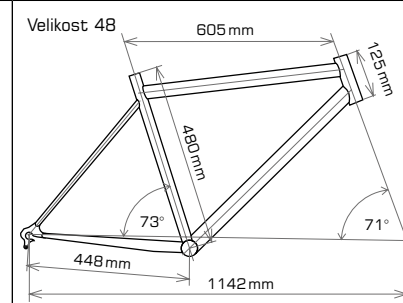
nejmenších nerovností, ale větší rázy nebo jízda ze sedla už vidlici rozpothybují trochu víc. Vše ale v rámci dané cenové kategorie naprosto adekvátní. Pod brzdou se pak vidlice rovněž noří o něco ochotněji, ale záleží prostě na váze jezdce, a pokud nemá přes 90 kilogramů, je vidlice tvrdostí optimální.

Jízda na Impactu není o výkonech, je o příjemném svezení na kole s pohodovou, ale současně svižnou geometrií a občas to docela láká přišlápnout a prohnat to nějakou terénní nástrahou. Už

jistě a zbytečně stabilní na podporu začátečníka. Když odmyslím základní převody a pohupování vidlice při razantnější jízdě ze sedla nebo její málo utlumený projev, není tady vůbec nic, co by omezovalo sportovníjší využití. Na tomhle kole prostě můžete vyrazit na celý den mimo asfaltky na výlet, nebo bez ambicí objednat i nějaké Kolo pro život, nemá totiž nějak kvalitativní kompromisy. Nabídně prostě za opravdu málo peněz hodně muziky a pro řadu rekreačních bikerů bude ideálním nástrojem. ■

Technické specifikace

Rám: Al 6061
Vidlice: SR Suntour XCE DE, 100mm
Kličky: Prowheel, 24–34–42 z.
Brzdy: Tektro HD-M275, 180mm
Řazení: Shimano Altus, 3×8
Přehazovačka: Shimano Altus
Přesmykač: Shimano Tourney
Náboje: Genesis
Ráfky: Genesis Impact
Pláště: Deli Tyre 29×2,1"
Kazeta: Shimano HG31, 11–34 z.
Sedlo: Genesis
Sedlovka: Genesis, 350mm
Řídítka: Genesis, 680mm
Představec: Genesis, 90mm
Hmotnost: 15,65kg
Cena: 9999 Kč



- ovladatelnost, točivost, tuhý rám, cena/výkon
- kratší sedlovka

UŽ NÁS SLEDUJETE?



@casopis.cykloservis



@cyklcz



Dej si like a follow, ať ti neuniknou žádné novinky ze světa cyklistiky.