

Svezte se Orient Expresem

(recenze Azub Max na Bentrideronline)

By Bryan J. Ball
Managing Editor



Když jsme naposledy testovali Československé lehokolo Azub, jednalo se swb Azub 3.0 z chrommolybdenové oceli. Byli jsme mile překvapeni přijatelnou cenou celoodpruženého stroje se spodním řízením, ale měli jsme několik připomínek. Přestože jsme o firmě Azub nevěděli vůbec nic, cítili jsme, že má před sebou dobrou budoucnost. Nyní jsme jen o málo více než rok dále a v Azubu se mnohé rychle změnilo.

Za prvé, kolo, které jsme testovali, už se nevyrobí. Bylo nahrazeno novým modelem 4.0 stejné 26/20 koncepce jako jsme testovali, ale s aluminiovým rámem. A přibyl mu stájový kolega, dual 26 Azub Max, který máme k dispozici teď.

Lehokola na dvou velkých mtb kolech jsou v evopě oblíbená již delší dobu. Objevily se tu už několik let před příchodem současných US Highracers. Avšak přestože teď Evropané začínají přejímat americký model rychlých úzkých silničních pláštů, většina evropských dual 26 lehokol je navržena s velmi odlišným cílem. Kola jako Optima Condor, Challenge Distance a M5 26/26 spíše než lehké silničky jsou odolné stroje pro turistiku nebo pravidelné dojíždění. A AZUB Max také naplňuje toto klasické schéma.

Stále se lepší

Tak jako nová 4ka, i Max využívá široký aluminiový rám. Je k dispozici se spodním i s horním řízením, jen zadním nebo s plným odpružením a s několika variantami osazení pohonu. Naše testovací kolo bylo vybaveno spodním řízením a SRAM DualDrive komponentami.

Při testování modelu 3.0 jsem byl unesen vynikajícím dílenským zpracováním. Sváry byly velmi čisté s finiš práškovým lakem skvělý. Potěšilo mne, že ani přechod na aluminium na tom nic nezměnil. Max je přesně stejně dobře vyrobeným a postaveným kolem jako byla 3ka. Vlastně ještě o fous lepší.

Změna materiálu splnila to co od ní v Azubu očekávali. Max je lehčí než byla naše testovací 3ka i s jinou těžší vidlicí, větším předním kolem a DualDrive komponentami. Stále to není žádné lehoučké kolo, má 17,5 kily na mojí váze (Azub udává 16,6 - 19 kg podle vybavení), ale je to velké zlepšení a hmotnost obvyklá v této kategorii kol.

Azub vylepšil i některé další maličkosti, které jsem vytýkal trojce. Nekvalitní pláště a podivný traktorový ventilék duší jsou pryč. Max je vybaven pláští Schwalbe Marathon a běžnými Schrader (u nás jim říkáme spíš auto..pozn. překl.) ventilkou. Náby jsou také kvalitní Deore přední a DualDrive zadní vypletené do kvalitních ráfků Bayer Cyclone.

Jak by člověk na levnějším kole očekával, zbylo tu několik dílů vzbuzujících otázky. No-name V-brzdy pracovaly spolehlivě s dostatečným brzdícím výkonem, ale jejich seřízení bylo velmi obtížné a brzdové špalíky vypadaly, že se velmi rychle opotřebují. Šlapání také bylo slabší. Pěkně zpracované kliky, ale s pevným nevyměnitelným převodníkem. Jsem si celkem jistý, že středové složení také není o moc lepší, ale nenamáhal jsem se natolik, abych ho odmontoval a zjistil značku.

Zbytek osazení je SRAM DualDrive. To není špatné, ale u stroje s velkými koly to nevidím jako účelné. Zbavíte se sice jednoho měniče, ale přesmykač není obvykle ten problematictější. Naštěstí tu pro lidi jako jsem já je i možnost pořízení Maxe s běžným 27 rychlostním osazením (stejně jako u všech dalších Azub kol). DualDrive Azub přesto má na rámu trubku pro uchycení přesmykače, takže jeho doplněním můžete získat úctyhodných 81 rychlostí a příjemně velkým rozsahem převodů. Nyní už opravdu vidím smysl vybavení turistického kola jako toto DualDrivem.

Azub používá sedačky Optima na všech svých kolech. Sedačka je namontována pomocí široce nastavitelného Ideal Position Systému. Ten umožňuje nastavit úhel sklonu sedačky mezi 27 a 40 stupni a sedačka může být posouvána 130 mm vpřed a vzad a 60 do výšky. Sedačka Optima přišla vybavena tlustou pěnovou podložkou. Všechny tyto možnosti dohromady umožňují dostat se i s pevnou kompozitovou sedačkou na velmi dobrou úroveň komfortu. Spodní řízení je široce nastavitelné také, takže není těžké najít ideální kombinaci podle každého osobních preferencí. Pokud máte raději horní řízení je k dispozici i nastavitelné horní řízení.

Maxovo šlapání je na turistické kolo značně vysoko, takže zvažte, zda je to, co chcete pro vaše celodenní pohodlí. Na druhou stranu stranu je to téměř normou u evropských turistických lehokol. Lehokola od HPVelotechnik a Optimy mají velmi podobnou ergonomii.



Human Powered Locomotive (Vlak hnaný lidskou silou)

Mám Azub Max už nějaký čas. Tento kus byl vystavován na Cyclo Vision v Holandsku, potom provázel Azub tým na cestách po Holandsku a Německu a teprve poté přistál ve světové centrále Bentrideronline (také známé jako moje garáž). Je to jeden z prvních Maxů, co byly vyrobeny.

Mé první jízdy byly mírně řečeno neuspokojivé. Řízení vypadalo trochu matné. Víím, že takový komentář je také dost mlhavým popisem, ale nevím jak to lépe popsat. Každý řídicímu pokynu se zdál dorazit do přední vidlice jakoby s půlvteřinovým zpožděním. Mírně řečeno byl jsem připraven strávit s tímto kolem nijak příjemné časy.

A pak se stal málem zázrak. Z Azubu mi poslali novou spojku řízení. Ten díl co spojuje řídítka a přední vidlici. Nevolal jsem jim ani neposílal žádný email ani jinou zprávu. Prostě najednou přišlo nové táhlo řízení. Nový díl byl skoro dvakrát tak silný jak původní uboze vypadající tyčka. Tato konstrukční změna byla provedena poté co několik potencionálních dealerů vyjádřilo obavu o dostatečnou pevnost slabého původního táhla. Je úžasné, co může způsobit pouhá malá změna jednoho dílu.

Nové táhlo řízení změnilo Max z jednoho z nejhorších kol se spodním řízením, na jakém jsem kdy jel, na nejlepší. Spolu s položenou sedačkou a vysokým šlapáním rozjezdy a zastavování nikdy nebudou tak lehké jako na něčem jako je Haluzak, Linear nebo Vision, ale jakmile jedete, je MAX stejně dobrý jako cokoli jiného. Celý problém byl zřejmě v prohnutí původního slabého táhla s každým otočením řídítek. Proto ta mlhavost při prvních jízdách.

Dal jsem si pár 17% sjezdů a Max mě už nijak ani v nejmenším neděsil. Bylo pár okamžiků, kdy jsem si přál mít pár kvalitních kotoučovek jako poctu Maxovu bezpečnému řízení. Také v střídavých stoupáních a klesáních bylo řízení Maxe výborné.

V takovémto terénu tohle kolo opravdu vynikne. V dlouhých sjezdech Azubu vyšší váha škodí, ale ve střídavě zvlněných kopečcích kolo opravdu letí. Díky dobré aerodynamice (na turistický stroj) posezu a velkých 26 palcových kolech s nízkým valivým odporem, se Max ve sjezdu opravdu rozjede a to samé mu umožní udržet si rychlost i v následném stoupání.

Tahle vlastnost mě inspirovala i k podtitulu recenze. Vlastnosti v lehce zvlněném terénu vám dají pocit, že řídíte šlapací nákladní vlak. Je to velmi ojedinělý pocit. Zřejmě tenhle vlakový pocit najdete i na rovině. Tohle kolo není Bacchetta Aero ani Challenge Serain SL, ale se svou dobrou aerodynamikou (na kolo se spodním řízením) a to dokonce i s nijak úzkými Schwalbe Marathon jede velmi dobře.

Jak už je zmíněno výše, opravdové stoupání není nic lehkého na kole, co váží 17,5 kila. Zvláště ne s těžkou turistickou výbavou. Naštěstí Max má také velmi dobré řízení v malé rychlosti a dokonce i s originální osazením má dostatečně lehké převody. Max opravdu není kolo, které nemůže do Alp. Pouze nepřekoná žádné rekordy, až tam bude.

Testovací kolo mělo jenom zadní odpružení. Objednat lze i s odpruženou přední vidlicí RST. Přál jsem si ji jen na nejhorších silnicích. Většinou bylo zadní odpružení dostatečné. Zadní kyvná vidlice Azyb není žádný HiTech, ale pracuje dobře. Přestože měla maličko Pogo, ztráty šlapací síly nebyly velké.

Pogo vzrostlo spolu s naložením těžšího nákladu na zadní nosič. Zadní nosič na Maxovi je hodně vzadu a hodně vysoko. Speciální lehokolové brašny od Azubu umožní naložit si níž a víc dopředu než běžné brašny, ale umístění nosiče lépe by bylo mnohem lepším řešením.

Tak jako většina evropských dual 26 turistických lehokol je Max nasnadě pokud plánujete příležitostné (nebo časté) jízdy mimo silnice. I s relativně úzkými Marathony a s pevnou přední vidlicí, byl pro mne Max šikovný terénní lehociped. Nějaké širší pláště jako Schwalbe Big Apple a přední RST vidlice by z Maxe udělaly ještě lepšího off-road společníka. Může to být kolo pro vás, pokud plánujete cestu po Africe bez peněz.

Firma na vzestupu

Jeden ze základních kamenů Azub filosofie je přijatelná cena. S 1690 Euro, je Max velmi blízko podobné DualDrive Optima Orce. Na druhou stranu Max je k dostání i s nižší řadou komponent za 1390 (24-rychlostní Shimano Alivio). S 27-rychlostní výbavou Shimano Deore stojí 1490. A to je výrazně méně než jakýkoli dual 26 tourer od konkurence.

Azub zcela jistě je firmou na cestě vzhůru. Pohybují se v byznysu už několik let, jejich finanční situace je dobrá. Naslouchají svým zákazníkům, prodejcům a rychle zavádějí potřebné změny. A stále vyvíjejí nové modely (azub tandem je na cestě). Nestaví stroje trhající rekordy, ale nabízí dobrá kola za dobrou cenu. Max je cenný příspěvek do jejich nabídky.

AZUB MAX

- maloobchodní cena 1690 Euro za testované kolo (začíná na 1390)

KLADY

- výborné spodní řízení
- dobrá kvalita
- dobrá cena

ZÁPORY

- některé slabší komponenty, zadní nosič potřebuje vylepšit
- nemožnost osazení diskových brzd

více informací www.azub.cz