

4Ever Tallent 29"



Sportovní hardtail, jehož test vám na následujících řádcích přinášíme, je svým určením hodně povedeným všumělem, z hlediska cílové skupiny rozhodně. Primárně byl totiž od začátku koncipován jako juniorský bike – pro začínající či trochu pokročilejší závodníky a sportovní jezdce, jimž největší průměr kol nabídne perfektní prostupnost terénu a mnohem snazší posouvání jezdcké techniky. Výška rámu patnáct a půl palce, doplněná o kratoúčky představec a za přispění dlouhé sed-

lovky, v reálu dovolí značný výškový rozsah z hlediska odpovídající postavy, a kolo tak může celkem dlouhou dobu takzvaně růst s jezdcem. Současně však Tallent 29" skvěle poslouží rovněž jezdcům menších postav a z mého pohledu bude logicky také skvělým dámským bikem. I z toho důvodu se na mě kolegové z Cykloservisu opět obrátili, abych s testem pomohla. A upřímně, hardtail s cenovkou 19 990 korun jsem si užila do sytosti, protože je v praxi o hodně sportovnější, než by samotná cenovka

a kombinace dílů Deore/Alivio naznačovaly. Malíčkový rám v kombinaci s obrovskými koly byl donekdávna pro mnohé bikery přinejmenším nezvyklý, přínos velkých kol je ovšem naprosto neodiskutovatelný. Navíc zde 4Ever použil podobný recept jako u nedávno testovaného modelu Hazard Lady, u kterého byla jasně patrná váhová redukce na postu kol, tedy sestavy ráfků a plášťů. Také v případě Tallentu byl brán zřetel na snížení obvodové hmotnosti kol

a současně i vzorek Thunder Burt v kvalitativní úrovni Performance je velmi rychlý na jakémkoli podkladu, kromě toho vyložené bahňákové. Každopádně terénní dovednosti této „dětsko-dámské“ devětadvacítky jsou suverénní a stejně tak kombinace použitých komponentů je v reálu skvěle funkční, včetně příjemně pracující vzduchové odpružená vidlice nebo koroučkové Alivio. Ale pěkně popořadě.

Dieta a odolnost v jednom

Ačkoli z kola sálá důraz na váhovou redukci a celková hmotnost 13,1 kilogramu je v této cenové hladině určitě dobrým výsledkem, současně konstruktéři nenechali nic náhodě z hlediska odolnosti rámu. Zkrátka bude-li si naše dorůstající ratolet chít trochu zaradit na bikrosce za barákem a posouvat své jezdcké dovednosti, Tallent 29" jí v tom bude spolehlivou oporou. Stačí se zadívat na zadní stavbu a její mohutné sedlové vzpěry, případně na robustně se tvářící partii kónické hlavy, a máme hned jasno. Tuhost rámu navyšuje zajímavý šestúhelníkový profil spodní trubky a široký průřez té sedlové, u níž je nepřehlédnutelné zalomení, lechce prodlužující posed.

Vedení řadicích lanek zespodu horní trubky je klasikou a mechanik jistě bude mít radost, že se s tradičně zanedbaným systémem pohonu a řazení (u dětských kol nečekaně častý jev...) nebude při běžném budoucím servisu tak trápit, jako kdyby bylo upřednostněno designově možná alternativnější vnitřní vedení bowdenů. Totéž platí u závitového středového pouzdra, které je servisně zcela bezproblémové. Z detailů zasluhují zmínku zadní patky s pěkně tvarovaným Post Mount úchyttem situovaným na levou řetězovou vzpěru. Patky mají z vnitřní strany jasně patrné vybití materiálu, zde se skutečně řešily gramy.

V případě osazení je z mého pohledu vše laděno s rozumem – hodně se mi líbila jíz jednou zmiňovaná vidlice Suntour XCR s 32 mm širokými vnitřními nohami a naprosto dokonalou páčkou dálkové lockoutu na řídítkách. U vidlice mě od samého počátku překvapila její kultivovanost a citlivost i na malé nerovnosti, což je zvlášť u biku pro jezdce vážičko paděsát kilo (možná i s kolem) naprosto zásadní. Z pozice holky vím, o čem píš, protože je na trhu stále nemalé množství rádoeb sportovních dámských biků, u nichž přední vidlice nenabízí optimální naladění tuhosti ani citlivosti.

Tallent 29" je v tomto směru naopak ideálem a vzduchové ladění vidlice, s perfektně fungující regulací tlumení zpětného chodu, umožní nastavení přesně na váhu jezdce, i kdyby měl třeba čtyřicet kilo. Podobně spokojena jsem byla s přítomností trojřevodníku s rozsahem 40/30/22, byť osmatřicetková velká „placka“ by zde

vzhledem k určení kola asi dostačovala. Perfektní ergonomie řadicích a brzdových pák Rapidfire ze sady Alivio si nezadá s podstatně dražšími díly a stejně tak chod řazení byl příjemně lehký. Řídítka šířky 720 milimetrů jsou možná trochu předimenzovaná, ale není nic jednoduššího, než je zúžit. Mou obrovskou pochvalu si odnáší užasné pohodlné sedlo, kterému snad trochu schází pouze ochrana bočnic – přece jen víme, jak se dokáží děti ke kolům chovat a opatrné opení biku či jemné položení do trávy je spíše naivním snem rodičů, nežli realitou.

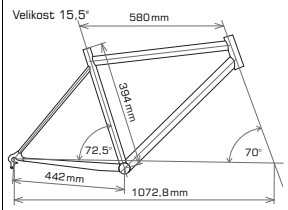
O posouvání hranic

Velká kola již sama o sobě zajišťují perfektní trakci a pakliže je spojíme s rámem velikosti patnáct a půl palce, tedy i s jezdcem s tělesnou výškou maximálně okolo nějakých stopětatřiceti centimetrů, pak si snad ani nedovodu představit, jak prudký by musel být sjezd, který by daná sestava kolo / jezdec nedokázala pokořit. Je to vlastně jen o prolomení strachu a spolehnutí se na techniku, a právě v tom nám Tallent 29" dokáže maximálně pomoci. Stejně tak výhled zvládá na jedničku a sklonky ke zvedání předku jsou zde výrazně potlačeny. Správně naladění délky rámu a zadní stavby, společně s rámovými úhly, zde zkrátka udělají své. Samotná pozice jezdce byla od počátku spíše sportovnější, byť stále s jasně patrným důrazem na pohodlí, o čemž ostatně vypovídá třicetimetrová sestava podložek pod představcem.

Otázkou zůstává snad jen správnost volby sedlovky s výraznějším přesazeným zámkem. Mně vyhovovala, nicméně pokud na bike usadíme 140 cm vysokého juniora, dost možná by byla na místě sedlovka s přímým zámkem. Ale to už je záležitost doladění za pár stokrát, přičemž zde použitá „zahnutá“ sedlovka stejně později přijde ke slovu. Nejvíce mě však překvapila skutečně svižná akcelerace kola a současně i jeho ochota zatáčet. Tu jsem, vzhledem k použití 29" kol, z principu nečekala, ale realita ukázala, že i nejméní vydatní devětadvacítke může být nadprůměrně živé, pakliže se s kólem dostaneme do točících pasáží. Na módnost singletů, na něž děti s rodiči stále častěji vyražejí, dokáže Tallent 29" sebevědomě odpovědět a malý jezdce si s ním plně vychutná jak klopeneč zatáčky, tak i sem tam nějaký ten menší skok. Řízení navíc reaguje velmi pohotově jak v nízkých, tak i vyšších rychlostech, prostě jako je postavené především pro radost z jízdy. A jak asi mnozí dobře známe, pokud nebude jízda primárně zábavou, těžko na kolo naši ratolet přistě opět přemluvíme. Testovaný 4Ever je v reálu ideální kombinací rychlosti, tedy ryzného sportu, a zábavy. Přesně tak by měl být pro juniorského jezdce podle nás vypadat. (kat)

Technické specifikace

Rám: Alu New WM 7005
Vidlice: SR Suntour XCR Air, 100mm
Klíky: Shimano FC-M3000 40/30/22
Brzdy: Shimano Alivio, 160mm
Řazení: Shimano Alivio
Přehazovačka: Shimano Deore
Přesmykač: Shimano FD-M3000
Kazeta: Shimano CS-HG201 11–36 (9)
Náboje: Shimano M35
Ráfky: Mach1 Lightweight 3,9
Pláště: Schwalbe Thunder Burt Perf. 2, 1"
Rídítka: 4EX sand blasted, 720mm
Představec: 4EX sand blasted, 20mm
Sedlovka: 4EX sand blasted
Sedlo: Selle Royal
Peřítka: Union SP-600
Hmotnost: 13,1 kg (vel. 15,5")
Cena: 19 990 Kč



- + závažnost jízdy a akcelerace, rozsah nastavení vidlice/citlivost pružení, vyvážené osazení
- absence ochrany boků sedla

Reverse nejen pro ozdobu

V sortimentu značky Reverse je většina komponentů nabízena v neuvěřitelném množství barevných provedení. U brzdových kotoučů už to sice tak pestré není, ale i přesto je z čeho vybírat a nejde jen o barvy, protože kotouče jsou v několika designech, takže je to i zajímavý námět na tuning.

Během čtyř měsíců okupoval zadní náboj testovacího endura 180mm kotouč Reverse Alloy/Steel s ocelovou brzdou plochou a profilovaným hliníkovým unašečem v modrém eloxu. Hmotnost 133 gramů, cena 1090 korun (950 Kč – 160 mm) a možnost výběru i z černého nebo červeného eloxu nosné části.

Uchycení na šest šroubů je zahlušené, takže šrouby nevyčnívají a hlava sedí hezky utopená uvnitř. Samotný unašeč má pak směrem k výpletu výrazně prohnutá ramena, na nichž je nánýtovaná ocelová brzdna plocha. Výška brzdnic plochy je 14 mm, takže optimální pro nižší destičky typu Shimano XT, XTR. Kotouč i přes jemné zvlnění vnější okraj

nevýkazoval během používání známky polekusu a nárůstu účinku a brzdny výkon byl



plynulý bez nějakých nepříjemných zvukových projevů. Zajímala nás především výdrž materiálu a nýtovaných spojů, obojí proká-

zalo vysokou funkčnost a 740 km v terénu za sucha i mokra ukázalo ve výsledku jen lehké zakalení brzdnic plochy na horním konci ocelových nosných ramen a v nýtovaných spojích naprosto nulovou vůli. Kotouč je i poměrně tuhý, takže při rovnání



po pádu nebo kontaktu s kamenem prokázal dostatečnou houževnatost a rozhodně nepatří k těm, které se zkroutí už při pohledu na rovník. Za nás tedy kvalitně zpracované kotouče, které budou fungovat a nabídnou solidní životnost. (už)

***univerzální použití na všechny značky a modely aut**
***žádné příčnický**
***rychlá montáž a demontáž**
***ohleduplné řešení ke karoserii vašeho vozu**
***velikost a tím i skladnost v zavazadlovém prostoru nebo garáži**

www.halbich.cz

Střešní nosiče nejen pro jízdní kola