

házet kostkou netřeba



O výběru nového kola byly již popsány stohy papíru. Stálý čtenář tak může mít pocit, že je toto téma zcela vyčerpáno a mělo by se na čas odložit. Vždyť zvláště fajnšmekrům, jakými čtenáři Vela jistě jsou, je jasné, že na silnici patří silnička a do terénu bike. Cyklistická obec se však stále rozrůstá a noví členové žádají rady. Stejně tak vývoj techniky ve všech disciplínách pokročil a objevují se nové trendy, mnohé škatulky se ještě více dělí. Větší možnost výběru vyžaduje více informací a s tím související potřebu orientovat se v současné nabídce.

Investice do nového kola není malá. Proto bývají velká očekávání provázena obavou, zda vybereme správně. Pokud kupujeme své první lepší kolo, mohou obavy vyústit až v chronickou nerozhodnost. Ta je však zbytečná, pokud si uvědomíme, že výběr můžeme provést pomocí poměrně snadné analýzy svých potřeb, přání a způsobů využití kola. Proto jsme se pokusili vytvořit názorného rádce, který by měl nerozhodně dovést krok po kroku ke konečné volbě kola odpovídající kategorie.

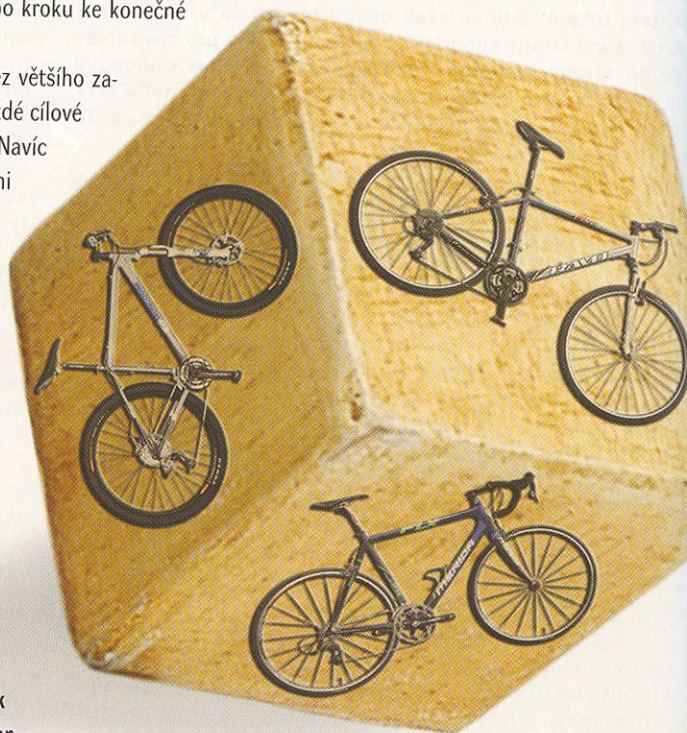
Pokud naším stromem výběru projdete od začátku do konce bez většího zaváhání, neměli byste při koupi udělat výraznější chybu. V rámci každé cílové kategorie jsou si totiž kola v určité cenové hladině hodně podobná. Navíc jste-li skutečně začátečníci, rozdíly mezi kvalitativně srovnatelnými komponenty různých výrobců nejspíš ani nepoznáte. Zvládnutí odlišné geometrie bývá také pouze otázkou zvyku. Nové kolo tedy bude s největší pravděpodobností fungovat lépe než to staré a my budeme zřejmě spokojeni.

Máte-li na cestě schématem pochybnosti, riziko chyby je poněkud větší. Výběr by ale neměl být vyloženě špatný. Různými úpravami a přestavbami kola lze většinou dosáhnout toho, že se sousední kategorie překrývají. Pokud například zjistíme, že se na svém cross-country speciálu raději pouštíme do těžšího terénu, můžeme kolo upravit citlivou změnou odpružení, obutí, komponentů kokpitu a dalších doplňků. Nikdy ale nedosáhneme ideálních vlastností, zejména z důvodu odlišné geometrie a pevnosti rámu.

Záměrně jsme zde v první fázi výběru příliš nezohledňovali cenu, jelikož by se výběrový strom rozrostl do neúnosných rozměrů.

Štěpán Hájiček

Foto: Litespeed, Michal Janata a autor



Chci kolo – jaké je pro mě ideální?

S
T
A
R
T

SILNICE



Moc se mi nelíbí až příliš velký humbuk okolo terénní cyklistiky. Nemám rád špínu a bláto, které jsou neodmyslitelně spojené s pohybem v terénu. Raději se svezu po příjemně hladké silnici, kde se nemusím vyhýbat kořenům a kamenům a můžu v klidu pozorovat okolí. Obavy z nebezpečí silničního provozu mě celkem míjí, jelikož znám spoustu menších silniček, kde je téměř nulový provoz.

KROS



Nemám zcela vyhraněný názor. Rád se svezu kousek po silnici, líbí se mi, jak krajina rychle ubíhá, ale rozhodně se nechci hrbít a sklánět k beranům. Mám radši pohodlný, spíše vzpřímenější posed. Na druhé straně se ale také rád občas podívám do lesa, avšak jen po širších a méně rozbitých cestách. Úzké pěšiny plné kamení, kořenů a hrozivě vypadajících sjezdů mě rozhodně nelákají.

MTB



Miluji les a pohyb v přírodě. Jak to jen jde, vyhýbám se silnicím a raději zamířím do terénu, i když sem tam si odpočinout na asfaltu také nemusí být úplně od věci. Nevadí mi, že se většinou vracím špinavý, ať zaprášený, nebo zabahněný, to k tomuto sportu prostě patří. Fascinuje mě, že na horském kole se člověk dostane téměř všude jako pěšky, v rámci jednoho výletu ale obsáhne mnohem větší oblast.



CÍL

Chci jezdit sportovně, na delší trasy. Využiji proto aerodynamické pozice a obloukových řídítek, do nichž se můžu lépe zapřít a naplno si užívat svist větru okolo uší. Tato pozice navíc uleví zádlům více než poloha vzpřímenější. Jako samozřejmost mi pak připadá sportovní stříh rámu a dnes rovněž i indexované řazení jako součást brzdových pák.

KLASICKÉ SILNICNÍ KOLO

delší posed, karbonová vidlice, nejlépe i sedlovka, řazení integrované v brzdových pákách

Typičtí zástupci: Scott CR 1, Pinarello Galileo, Giant TCR, Duratec Cool

CÍL

Jízda po silnici je krásná věc, ale proč se kvůli tomu mám ohýbat v pase! Alternativa silničního kola s rovnými řídítky je také zajímavá, navíc v sobě slučuje výhody silničního i krosového kola. Nabízí jistější ovládní. A že není vhodné pro delší výlety? Ty stejně nepodnikám.

FITNESS KOLO

většinou stejná geometrie a výbava jako kolo silniční (vyjma řadicích a brzdových pák), rovná a úzká řídítka, vzpřímenější posed

Typičtí zástupci: Dema Fineo, Trek 7.5 FX, Bianchi Cameleonte

CÍL

Kolo beru jako čistě užitný stroj, jehož pomocí se přepravuji z místa na místo, například po městě na nákup. Jezdím většinou v civilním oblečení, a proto mi přijdou vhod blatníky zakrývající větší část kol, světlo, nosič a další výbava. Komfort je pro mě ale také důležitý, a proto se mi líbí odpružené vidlice a sedlovky.

DOSTUPNÝ TREKKING

28“ kola, pláště s hladším vzorkem, odpružená vidlice/sedlovka, plná výbava – blatníky, nosiče, světlo, chránič řetězu atd.

Typičtí zástupci: Author Triumph, Leader Fox Sumava City

CÍL

Miluji expediční výbavy – plně vybaven, nezávislý na civilizaci, jen já a mé kolo. Proto jsem záhy zjistil, že mi nestačí různé brašničky a batoh na záda, ale potřebuji expediční nákladák. Musí ale být ve vyšší kvalitě, aby něco vydržel!

KVALITNÍ TREKKING/KROS S VÝBAVOU

28“ kola, pláště s hladším vzorkem, odpružená vidlice/sedlovka, plná výbava vyšší úrovně – blatníky, nosiče, světlo, chránič řetězu atd.

Typičtí zástupci: Kelly's Aeron

CÍL

Své kolo využívám hlavně jako nástroj pro pohodlné putování krajinou, a proto od něj očekávám maximum komfortu. Nechci se třeba příliš hrbít k řídítkům, proto si vybírám kolo se vzpřímeným, případně stavitelným představcem. Vedle širšího sedla čekám, že mi na pohodlí přidá také odpružená sedlovka a samozřejmě i vidlice.

TURISTICKY ZAMĚŘENÝ KROS

kratší stavba rámu, vzpřímenější posed, nastavitelný představec, širší pláště, V-brzdy nebo kotouče

Typičtí zástupci: Gary Fisher Nirvana, Vertec Perfect, GT Nomad, Wheeler (obecně), Ravo Conquest

CÍL

Mám rád rychlost jízdy na silnici, rád se ale také občas projedu v lese. Jízdu na kole beru poměrně vážně a snažím se díky němu cíleně budovat svou kondici, proto bych chtěl stroj zaměřený na sportovní využití s delším posedem. Poměrně lákavá je pro mě také možnost nasadit na kros širší pláště se vzorkem a pustit se občas hlouběji do lesa.

SPORTOVNÍ KROS

nataženější posed jezdecký, pevný představec, širší pláště, mnohdy odpružené doplňky vyšší kvality

Typičtí zástupci: Pell's Crono, Galaxy Jupiter, Merida Crossway, Author Zenith, Amulet Voyager, Superior RX 650

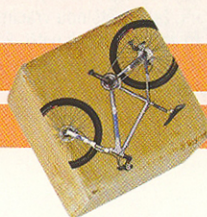
CÍL

Své vyjíždky si plánuji hlavně tak, abych se podíval na hezká místa a projel se v příjemné krajině. Nepotřebuji zdolávat trialové úseky, stejně tak pokoušet se o nějaké spury. Mám radši vyrovnané tempo a stabilní ovládní kola. Uvědomil jsem si také, že se častěji než na silnici vydávám do lesů na poľní cesty. Proto bych rád, aby mé kolo mělo širší pláště se vzorkem, který by takovémuto provozu odpovídal.

**MTB 29“
rám uzpůsobený pro velká kola a širší pláště, odpružená vidlice minimálně střední třídy, sportovnější posed, vyšší prostupnost a komfort oproti MTB 26“**

Typičtí zástupci: Superior XP 929, Gary Fisher Paragon (X Caliber a další), Mrazek Big 29

KROS



Od svého kola chci maximum sportovního střihu, vzhledem k problémům s páteří a nebo větší touze po komfortu ale nechci (nebo nemohu) jezdit na klasickém silničním kole. Proč si ale nedopřát podobnou kvalitu rámu a osazení s rozdílem v podobě rovných řídítek, širších pláště a často i odpružené sedlovky a vidlice?

SPORTOVNÍ KROS

vzpřímenější posed jezdce, často podobná geometrie jako u silničního kola, pevný představec, širší pláště, mnohdy odpružené doplňky

Typičtí zástupci: Pell's Crono, Galaxy Jupiter, Merida Crossway, Author Zenith

Od svého kola chci sportovní naturel. Líbí se mi sice rychlost a lehkost pohybu po silnici, toužím ale také po co největším pohodlí a snadné ovladatelnosti. Nejsm závodník, a proto pro mě tři převodníky a vyšší hmotnost nejsou rozhodně žádnou známkou slabosti. Vítanou součástí je i představec s nastavitelným sklonem, kterým si lze posed snadno přizpůsobit k obrazu svému. Napadla mě i lehce kačířská myšlenka about na fitness kolo trochu širší pláště (30-32 mm) s lehce hrubším vzorkem. Pak jsem ale našel lepší řešení.

TURISTICKY ZAMĚŘENÝ KROS

kratší stavba rámu, vzpřímenější posed, nastavitelný představec, širší pláště, V-brzdy nebo kotouče

Typičtí zástupci: Gary Fisher Nirvana, Vertec Perfect, GT Nomad, Wheeler (obecně)

Při rozhodování o podobě budoucího silničního kola je zajímavým prvkem také volba převodů spojených se systémem klik, která se za posledních pár let poněkud rozrostla:

klasický dvojpřevodník

Jsem jednoznačně zastáncem klasického provedení klik s dvěma převodníky s větším počtem zubů (52-53/39 zubů), které používám již léta a vyhovují mi. V případě, že se chystám na výpravu někam do hor, mám v zásobě druhou, „horskou“ kazetu s největším pastorkem s více zuby.

compact

Provedení s menšími převodníky systému Compact (50/34-36 zubů) mě okamžitě oslovilo. Ideálně totiž vyhovuje mému více frekvenčnímu stylu šlapání, ale také mé zálibě ve zdolávání dlouhých výjezdů. Navíc při kombinaci s kazetou s nejmenším pastorkem s 11 zuby prakticky necítím rozdíl u největšího převodu v porovnání s klasikou. Největší pastorek může být menší, rozdíly mezi nejbližšími převody nižší a řazení plynulejší.

trojčlenný převodník

Třetí nejmenší převodník na klikách nevnímám, zejména vzhledem ke svému spíše turistickému pojetí cyklistiky, jako nějaký znak slabosti, ale spíše jako vhodného pomocníka v případě, že dochází síly, nebo když se mi do cesty postaví prudší svah. Ta trocha hmotnosti navíc mi za ten komfort a neošlapané podrážky silničních treter rozhodně stojí! Škoda, že s něčím podobným nepřišli už dávno.



Největším požitekem při jízdě na kole je pro mě jednoznačně rychlost a výkon, pohodlí je až na druhém místě. Neláká mě vrhat se střemhlav z prudkých svahů, raději se pořádně zmáčknu ve výjezdu. Baví mě zkrátka závodit a poměřovat se s ostatními. Často to dost bolí, bez bolesti ale není pokroku.

Rád se svezu na kole v ostřejším tempu, být prvním v cíli pro mě ale není většinou tím nejdůležitějším. Čas od času se rád účastním maratonů, hlavně ale proto, abych se podíval někam, kde to příliš neznám, než že bych se snažil o přední umístění. Nejvíce mě baví delší výlety s přáteli, kdy často objevujeme nová místa. Sice se vyloženě nevyhýbám náročnějším terénním úsekům, jejich zdolávání ale pro mě není stěžením motivací. Líbí se mi spíše sportovnější ráz kola.

Celková hmotnost je sice parametr, který mě zajímá, preferuji ale také pevnější stavbu, která vydrží můj hravý a někdy až trochu divoký styl jízdy. Rád jezdím delší výlety, ale stejně tak rád si pohraji s kolem na pěšinkách, v náročnějším terénu na horách nebo si občas poskočím na přírodní či umělé překážce.

Mojí velkou vášní jsou technicky náročné traily, ke kterým si ale nejsem líný dojet. Ne že bych snad najížděl nějaké velké objemy v terénu, běžně ale strávím v sedle celý den a snažím se vychutnávat si každou pěknou sekci (zejména sjezdovou, ale není to podmínkou). Počítám ale s tím, že to, co sježu, budu muset zase jinde vyšlapat. Při cestě vzhůru se ale nikam nehoním a s klidným svědomím si zařadím kašpárka, když je to třeba. A pokud to nejde jinak, tak popojdu pěšky.

Proč se plahočit někam na kole do kopce, když se na spoustu míst dá dojet autem a jinde zas mají lanovky, co vozí na vrchol jezdce i kola?! Když to ale nejde jinak, tak se v klídku na ten kopec dostanu i po svých, třeba i pěšky. Hlavní je to pořádně rozbalit směrem z kopce dolů. Protáhnout bike přes pár skoků, hodit si sem tam nějaký ten trik, drop nebo wallride, prostě se maximálně bavit a užívat si technické zvládnání kola.

Miluji pořádně ostrý terén a vysokou rychlost. Pustit to někde dolů z kopce tak rychle, jak jen to je možné, je tím, co mě vážně bere za srdce. Nejsem ale žádný troškař a nevozím se jen tak pro radost, ale s partou jezdíme i na závody. To je teprve pořádná výzva!

Rozhodujícím faktorem je pro mě absolutní výkon, tomu vše podřizuji. Proto je pro mě jasnou volbou pevný rám a lehká vidlice. Plně odpružené kolo je zkrátka vždy o něco těžší než hardtail. Je také na můj vkus zbytečně složité a samozřejmě při shodném osazení dražší, což mi nevyhovuje.

ZÁVODNÍ XC HARDTAIL

zdvih vidlice 80 – 100 mm, nižší delší posed, rovná úzká řídítka, úzké pláště (např. 1,8" – 2,0")

Typičtí zástupci: Merida FLX, Scott Scale, Pell's Rizzer, Superior řady XP 9

Nízká hmotnost je pro mne sice důležitý faktor, ale díky aktivně fungujícímu odpružení můžu podat výborný výkon i na rozbitých cestách, navíc šetřím energii – ta bohatě vykoupi nárůst hmotnosti. Všechno ale něco stojí, stejně tak i péče o tlumič a čepy. K pevnému kolu bych se ale již těžko vrátil.

ZÁVODNÍ XC CELOODPRUŽENÉ KOLO

zdvihy 80 – 100 mm, nižší delší posed, rovná úzká řídítka, úzké pláště (např. 1,8" – 2,0")

Typičtí zástupci: Giant Anthem, Specialized Epic, Cannondale Scalpel, Trek Top Fuel, Merida Mission



Do kola nechci moc investovat, nejsem také příliš pečlivý v údržbě a nastavování a údržba zadního odpružení by mě zbytečně zatěžovalo. Navíc se trochu bojím pohupování zadní stavby, o němž se často hovoří. Pevné kolo je jednodušší, vnímám ho také jako prostředek pro spravedlivější boj s terénem. Komfort zadní části rámu nebude takový jako u fullu, ale širší pláště, karbonová sedlovka nebo sedlo s titanovými ližinami také dokáží hodně pomoci.

UNIVERZÁLNÍ XC HARDTAIL

vzpřímenější posed, širší lomená řídítka (vlastovky), širší pláště s hrubším vzorkem (běžně 2,0" - 2,3"), zdvih vidlice 100 mm

Typičtí zástupci: GT Zaskar, Kona Kula, Gary Fisher a Trek – většina HT

Víc než cokoliv jiného mi vyhovuje jízda v maratonském stylu ať již v závodní, či nezávodní formě. Tedy delší trasy, vyrovnané tempo bez zbytečného zrychlování, důraz na snadné ovládání, komfort, odolnost a prostupnost středně těžkým terénem.

MTB 29"

rám uzpůsobený pro velká kola a širší pláště, odpružená vidlice minimálně střední třídy, sportovnější posed, vyšší prostupnost a komfort oproti MTB 26"

Typičtí zástupci: Superior XP 929, Gary Fisher Paragon (X Caliber a další), Mrazek Big 29

Plně odpružení je věc, o které se hodně mluví. Už jsem si fulla i zkusil a propadl mu. Láká jednak vysokým komfortem a za druhé výraznou pomocí v terénu. Už také vím, že dobře nastavený tlumič mi může pomoci ve výjezdech i sjezdech, návykový je také pocit měkce utlumeného dopadu. Údržba tlumiče a čepů sice bude něco stát, vzhledem k ostatním výhodám jsem ale připraven tento fakt přijmout.

UNIVERZÁLNÍ XC CELOODPRUŽENÉ KOLO

vzpřímenější posed, širší lomená řídítka (vlastovky), širší pláště s hrubším vzorkem (obvykle 2,0" - 2,2"), zdvihy většinou 100 mm.

Typičtí zástupci: Giant Trance, Specialized FSR XC, GT i-Drive 4, Cannondale Rush

Do kola nechci moc investovat, nejsem příliš pečlivý v údržbě kola a myslím, že nastavení a údržba zadního odpružení by mě zbytečně zatěžovaly. Pevné kolo mě láká víc, a to i pro spravedlivější boj s terénem, kdy je potřeba více se věnovat výběru nejhodnější stopy a ne se pouze bezhlavě vrhnout z kopce dolů. Nižší komfort lze částečně dohnat výběrem komponentů, jako jsou širší pohodlné pláště. Navíc díky obecně nižší ceně pevných kol oproti odpruženým mohu mít na hardtailu lepší komponenty, což je pro mě poměrně podstatné.

TRAIL BIKE HARDTAIL

vzpřímenější posed, širší lomená řídítka (vlastovky), širší pláště s hrubším vzorkem (obvykle 2,0" - 2,2"), zdvih vidlice 120 - 130 mm

Typičtí zástupci: GT Avalanche, Mongoose Amasa, Gary Fisher Ferrous

Plně odpružení mě láká jednak vysokým komfortem a za druhé výraznou pomocí v terénu, a to ve sjezdu, na rovině i ve výjezdu. Díky vyššímu aktivnímu odpružení lze snáze zdotat náročnější terén. Mohu si tak posunout hranice svých technických dovedností zase o kousek dál. Chápu, že full bude při stejné ceně jako hardtail o něco hůře vybavený, na tom mi ale tolik nezáleží. Pár gramů navíc rád přijmu a o kvalitní funkci komponentů střední třídy také strach nemám. Vyšší servisní nároky pak zkrátka beru jako cenu za všechny ostatní výhody.

TRAIL BIKE CELOODPRUŽENÉ KOLO

vzpřímenější posed, širší lomená řídítka (vlastovky), širší pláště s hrubším vzorkem (obvykle 2,0" - 2,2"), zdvihy většinou 120 - 130 mm

Typičtí zástupci: Trek Fuel EX, Specialized Stumpjumper FSR, Gary Fisher HiFi

Při mém nevybíravém stylu jízdy v těžkém terénu kolo hodně trpí, obzvláště četnými pády. Při nesčetných direktech, které dostane, jsem rád, že to většinou končí jen odřením laku, nebo promáčknutím trubky. V případě fullu bych se bál, že po pádu poškodím třeba tlumič. Z tohoto důvodu, ale také vzhledem k omezeným finančním prostředkům je pro mě pevný rám stále celkem jasnou volbou. Odpružení je jistě užitečná záležitost, zatím je ale jeho provoz nad moje možnosti.

FREERIDE HARDTAIL

zesílený nízký rám uzpůsobený na použití vidlice s vyšším zdvihem, volnější hlavový úhel (zhruba 68° – 69°), krátký představec, široká lomená řídítka, široké hrubé pláště (2,2" a více), kotoučové brzdy, zdvih vidlice 140 – 200 mm, tvrdší charakter odpružení

Typičtí zástupci: RB Monster HT, GT Ruckus

Plně odpružení je pro mě naprosto zásadní záležitostí. Značně rozbité sjezdy, vysoké skoky i hluboké dropy lze na něm zvládnout mnohem snáze. Když se mi něco ve vzduchu nevydará, tak dlouhý tvrdší krok odpružení mnohé dokáže odpusť. Lze tak často zabránit i pádu. Tam, kde jsem musel na pevném kole zpracovávat nárazy prací nohou a byl tak problém se již jen udržet na kole, si můžu na fullu s větší jistotou vybírat stopu. Celkem zřejmá vyšší náchylnost na poškození citlivých dílů zadního odpružení a obecně celkově vyšší provozní náklady jsou v mých očích zdaleka vykoupeny přínosem na poli jízdních vlastností.

FREERIDE CELOODPRUŽENÉ KOLO

zesílený nízký rám, volnější hlavový úhel (přibližně 68° – 69°), krátký představec, široká lomená řídítka, široké hrubé pláště (2,2" a více), kotoučové brzdy, zdvihy 150 – 210 mm, tvrdší charakter odpružení

Typičtí zástupci: Santa Cruz VP Free, Specialized Demo 7, RB Dragster FR

Je celkem zřejmé, že na sjezd se více hodí celoodpružené kolo než hardtail. Mé finanční možnosti ale neumožňují nákup a provoz plně odpruženého stroje, proto volím sjezdový pevný rám. Naštěstí tento fakt chápou i pořadatelé závodů a většinou tak pro nás „pevnáky“ vypisují vlastní kategorii. Na druhé straně prohoupat se sjezdem dolů na stroji v ceně ojeté fabie dokáže každý, kdo na to má peníze. Dát ale tu samou trať s pevným rámem s jen o málo horším časem, to je známkou technického zvládnutí kola!

DOWNHILLOVÝ HARDTAIL

zesílený nízký rám stavěný s ohledem na přijatelnou hmotnost, volnější hlavový úhel (přibližně 68° – 69°), krátký představec, široká lomená řídítka, široké hrubé pláště (2,3" a více), kotoučové brzdy, zdvihy 150 – 200 mm

Typičtí zástupci: RB Monster HT

Výraz sjezd v závodním pojetí je pro mě prakticky neomyslitelně spojený s plným odpružením vysokými zdvihy. Pro odpružení hovoří výkony v terénu, kde mi umožní jet výrazně rychleji než pevný rám, a bojovat tak o vyšší příčky při celkovém hodnocení. Vyšší provozní nároky jsou pro mě nutným zlem, kterému se nelze vyhnout.

CELOODPRUŽENÉ DOWNHILLOVÉ KOLO

zesílený rám stavěný s ohledem na přijatelnou hmotnost, volnější hlavový úhel (přibližně 68° – 69°), krátký představec, široká lomená řídítka, široké hrubé pláště (2,3" a více), kotoučové brzdy, zdvihy 150 – 210 mm

Typičtí zástupci: Giant Glory DH, Kona Stab, Specialized Demo 9

Do kola nechci moc investovat ani při pořízení, ani při údržbě. Vadí mi také výrazně vyšší hmotnost u celoodpružených kol a obávám se také, že by zadní odpružení až příliš trpělo při mém nekompromisním zacházení v náročném terénu. Pevné kolo je jednoduché a spolehlivé. To, že pevný rám není tak pohodlný jako odpružený, mi příliš nevadí, protože hodně z menších nerovností poberou široké pláště a ve sjezdech stejně většinou stojím. Navíc než mít vidlici a tlumič střední třídy na fullu, to raději pevný rám a vidlici přesně dle mého gusta.

ENDURO HARDTAIL

široká lomená řídítka (vlastovky), zesílený rám, zdvih vidlice 130 – 160 mm, široké hrubé pláště (2,0" – 2,5")

Typičtí zástupci: Mongoose Amasa, Author A-Gang EN, Pell's Thor

Celoodpružené kolo mě láká vysokým komfortem a výraznou pomocí v terénu, zejména pak v tom těžkém, kde se běžně pohybuji. V tomto směru jsem si již ověřil, že odpružení je skutečně velkým přínosem a dokáže posunout hranice technických dovedností o pořádný kus dál. S moderními systémy inteligentního tlumení nemusí být navíc delší zadní zdvih překážkou ani na občasných rovinatých přesunech. Samozřejmě vyšší hmotnost a větší servisní nároky beru jako snadno obhajtelnou cenu za přínos v jízdních vlastnostech.

CELOODPRUŽENÉ ENDURO

široká lomená řídítka (vlastovky), zesílený rám, zdvihy 130 – 160 mm, široké hrubé pláště (2,0" – 2,5"), často vidlice s pevnou osou

Typičtí zástupci: Specialized Enduro, Santa Cruz Nomad, Giant Reign, Rocky Mountain Slayer, Merida AM

