

MARATON

Doplňky testridera:

bunda Orbea Fitness (orientační cena 2900 Kč),
kalhoty Orbea Winter (orientační cena 1900 Kč),
návleky na tretry Orbea (orientační cena 399 Kč),
helma Orbea Thor (orientační cena 2399 Kč).





Orbea Occam 11 Carbon Team

bike
hit

Už na první pohled je Occam líbivý full. Jednočep ve své nejčistší podobě bez všemožných přepákování a podobných „serepetiček“. Masivní duralová zadní stavba s téměř motokrosovou vizáží a povrchovou úpravou jen čirým lakem, nevtíravá barevnost hlavního rámového trojúhelníku a příznivá váha, to vše jsou přednosti kola, kterému v žilách koluje jižanská krev.

Text Jan Bulín | Foto Tomáš Krist

Když už jsem nakoušl původ tohoto stroje, španělská Orbea je jedním z mála výrobců, který si na své rámy může po právu dávat jinou nálepku, než Made in Taiwan. Zde to byly opravdu španělské ruce, které daly tvar rámu tohoto kola.

A tvar je to vskutku netradiční, nejvíce spodní rámová trubka, která zaujme zvláštním „rejnočím“ profilem – jakoby opravdu měla ploutve. To prý pro zvýšení tuhosti, což je určitě vlastnost potřebná pro hladké proplouvání nejen mořem kamení a výmolů, ale i bláta. Od tohoto „přítulného“ materiálu zároveň docela dobře ochrání váš obličej, působí totiž také jako takový „integrováný blatníček“. Samozřejmě by těchto tvarů nebylo možné jednoduše dosáhnout jinak, než použitím karbonu, ze kterého je celý hlavní rámový trojúhelník.

Zadní stavba je pak z duralu třídy 7075, několik navzájem posvařovaných profilů výrobce právem nazývá svařovaným monokokem. Mohutné rameno zakrývá víc jak polovinu délky sedlové roury, z čehož



Zadní stavba je vyrobena z duralu 7075, několik navzájem posvařovaných profilů je výrobcem udáváno jako svařovaný monokok.

pramení některá omezení. Přesmykač nelze použít jiný, než ve verzi se spodní objímkou neboli top swing a košík na láhev umístíte do rámu jen jeden. Kromě těchto, pro někoho

možná méně příjemných, překvapení nám kyvka připravila ještě jedno velice příjemné. Je až s podivem, jak si konstruktéři této části rámu dali záležet, aby její lesk nic nenarušovalo.



Lanko od brzdy schovali dospod a bovden k přehazovačce dokonce dovnitř. Ten je navíc veden v jednom kuse, takže bláto nemá šanci se do něj dostat.

Z dílen Orbey pak pocházejí ještě představec, sedlovka s přímým dvoušroubovým zámkem, karbonové vlašťovky šíře 640 mm a lock-on gripy. V tomto případě už si ale nejsem jistý, zdali se i tyto „dílny“ nacházejí ve Španělsku.

Kolo by mělo být dle katalogu osazeno kompletním Shimanem XTR 2x10, do testu však bylo nasazeno se starší verzí komponentů, které nejrychleji podléhají opotřebení - převody tak obstarávala kombinace XTěčka (kliky, přesmykač) a XTRka (řazení, přehazovačka, řetěz, kazeta). Zbytek výbavy už ale k mé radosti souhlasí. SLRka totiž „můžu“, ať už se jedná o sedla od Selle Italia nebo kola od Mavicu.

Ani jedno sice zrovna nefandí velkému pohodlí, u kol to ale dožene obutí do lehkých bezdušových plášťů Hutchinson Cobra šíře 2,25 palce a za sedlo přece pracuje odpružení. To je zde kompletně v režii Foxe.



Designově povedené brzdy Formula mají vynikající brzdový účinek.

Tlumič je použit nejvyšší z řady Float – RP23, s třístupňovým vypínatelným systémem Propedal proti pohupování při šlapání a vzhledem k jednočepové konstrukci rámu je to opravdu dobrá volba. Onen „jeden čep“ je umístěn v úrovni velkého převodníku, takže při jeho zařazení zůstává aktivita pružení neovlivněna tahem řetězu. Tento záměr pochopíme, když zjistíme, že kolo je dle výrobce určeno na maratony a uvědomíme si, že čím vyšší rychlost, tím větší aktivita je třeba. Také při



Tlumič Fox Float – RP23 je vybavený třístupňovým vypínatelným systémem Propedal proti pohupování.



Z dílen Orbey pocházejí představec a karbonové vlašťovky o šířce 640 mm.

katalogovém osazení se jistě řetěz na větším z dvou převodníků „ohřeje“ podstatně déle, než u naší testované trojčepové převodníku.

Vidlice byla vybrána naopak nejnižší z řady F, a to model RL s klasickým uspořádáním ovládacích prvků – vpravo nahoře lockout, dole odskok, vlevo nahoře pak ventil pro ladění tlaku vzduchu. Dále je vybavena pevnou osou QR15, v kontrastu k tomu chybí tapered neboli konický krk se zvětšeným dolním průměrem. Stejně

tak do rozjíždějího se vlaku velkých ložisek nenaskočil ani rám. Ten si odpustil i lisované výkřiky poslední doby v oblasti středu a spokojil se s klasickým domečkem větší šíře, tj. 72 mm.

Básnit tu o funkci pružení od Foxe by asi bylo nošením dříví do lesa. Opravdu funguje skvěle a po hrubými kameny dlážděné navigaci u řeky, kde na pevnáku jezdím po kraji, si to teď schválně valím nejrozbitějším středem jako král. Rozdíl ve funkci při

bike hit ORBEA OCCAM 11 CARBON TEAM

> zapnutém a vypnutém Propedalu téměř nevnímám. Zato kousek dál na asfaltu už je nebetýčný, tady překlopení páčky zdatně supluje lockout. Vestoje už je sice potřeba dávat si pozor na kruhové šlapání, ale není to nic hrozného a při zamčení vidlice se ztrácí už jen minimum vynaložené energie. Lví podíl na svižné akceleraci mají samozřejmě také pláště s nízkým rychlým vzorkem.



Odpružení u Orbej pracuje na jednočepovém zavěšení.

Posledním dílem skládačky jsou pak brzdy Formula R1. Pro radiální konstrukci pístku páky mám slabost a tady je dovedena k dokonalosti. Je tu snad méně materiálu, než na běžných pákách pro V-brake. Ne náhodou jde o jednu z nejlehčích brzd na trhu. Ale i přes svoji designovou titěrnost neztrácí nic na praktické funkčnosti. Krátký zdvih páky, lineární nástup a vysoký účinek jsou ještě podtrženy kotoučem většího průměru na předním kole. Kotouče jsou šestiděrové a na kola se systémem center-lock jsou namontovány prostřednictvím bezzávitových redukci, které Mavic dodává spolu s koly.

Kotouč se nasazuje na ocelové trny redukce a vše je přitaženo maticí. Kdo je ale zvyklý na stejné vnitřní ozubení, jako mají závěrné matice kazet, bude překvapen. Mavic zvolil jiný standard a to ten, který se používá pro externí misky středu. Není tedy potřeba žádné další speciální nářadí, na druhou stranu oříšek stahováku kazety se do batohu schová podstatně lépe, než rozměrný klíč. Náhoda je blbec a s povoleným kotoučem pokračují v jízdě jen sebevrazi. Proto dnes na většině kapesních nářadí najdeme bit pro Torx T25, s center-lockem si ale musí poradit každý sám.

P.S. Zkuste si schválně zadat do Wikipedie slovo Occam.



Testrider Pelotonu:

Jan Bulín

Aktivní cyklista věnující se především MTB maratonům. Na silnici jezdí radši nezávodně a téměř denně dojíždí na kole do práce, často ve velmi závodním tempu. Ročně tak nasbírá cca. 12 tisíc kilometrů. Při tomto testu najel přes 200 km.

SHRNUTÍ:

Kolo je výrobcem určeno na maratony a dá se k tomuto účelu s úspěchem využít, zvláště pak na ty těžší. Mě však některé detaily (jako vlašťovky, pevná osa, přední kotouč, vzpřímenější posed, agresivní vzhled zadní stavby a její uchycení, položenější geometrie a vyšší zdvihy) utvrzují v přesvědčení, že nebude zaostávat ani v podstatně divočejším prostředí.

Orbea Occam 11 Carbon Team	
Rám	Orbea Occam Carbon, zdvih 115mm
Vidlice	Fox F32 RL FIT, QR15, zdvih 120mm
Tlumič	Fox RP23, rozteč 190mm, zdvih 51mm
Hlavové složení	FSA 1+1/8
Představec	Orbea Zeus
Řídítka	Orbea Zeus carbon, vlašťovky, 640mm
Sedlovka	Orbea OC-III carbon, přímý zámek
Sedlo	Selle Italia SLR XC gel flow
Přehazovačka	Shimano XTR shadow
Přesmykač	Shimano XT, top swing
Ovladač řazení	Shimano XTR, 9s
Brzdové páčky	Formula R1
Brzdy	Formula R1, kotouče 180/160
Klika a převodníky	Shimano XT, 22-32-44
Pastorky	Shimano XTR, 9s, 11-34
Náboje	Mavic CrossMax SLR center lock
Ráfky	Mavic CrossMax SLR
Pláště	Hutchinson Cobra tubeless light 26x2,25
Hmotnost	11,3 kg bez pedálů
Orientační cena	149 900 Kč (pro katalogovou výbavu), samotný rám 54 900 Kč
Více informací	www.orbea.cz

