



# Snové biky na sních

text Martin Rauffer foto autor a archiv Jana Kopky

**NEMOHLI JSME MÍT LEPŠÍ PODMÍNKY PRO TEST SPECIÁLNÍCH SNĚŽNÝCH KOL NEŽ LETOŠNÍ PROSINEC A NEMUSELI JSME ANI NA VRCHOLY JIZEREK NEBO KRKONOŠ, STAČILO VYJET ZA MĚSTO. TESTU NAHRÁVALO TAKÉ TO, ŽE SE TU KONEČNĚ PO NĚKOLIKALETÉ NADVLÁDĚ DOMÁCIHO VÝROBCE OBJEVIL AMERICKÝ SNĚŽNÝ SPECIÁL, KTERÝ STÁL U KOLÉBKY A U ZRODU TĚCHTO KOL.**

Výsledky testu lze shrnout tak, že velké očekávání nebylo naplněno, a přesto se dostavilo obrovské překvapení a nadšení. Znali jsme sněžné kolo z cest Honzy Kopky po Aljašce a Laponsku, věděli jsme, s jakými potížemi se potýkal při konstruování tohoto kola, ale praxe je praxe. Hned v úvodu jsem si kladl jednu otázku: Může být snow bike jediným, univerzálním kolem cyklisty, kolem, které má v zimě široké gumy a široké ráfky a v létě třeba devětadvacítky s normálními pneumatikami? Honza sám snow bike hodnotí tak, že je to jednoúčelový stroj do sněhu, taková hračka navíc. A má pravdu. Tolik tedy zklamání. Nadšení se ale dostavilo z jízdy na sněhu. Kdo má rád zimu a sních, pozná nový obzor, nový svět. Dá se předpokládat, že sních letos bude ležet na většině našeho území tři, možná čtyři měsíce a že denní teploty jen výjimečně klesnou pod pět stupňů pod nulou. A dnešní materiály oblečení umožňují jízdu na kole v teplotním komfortu klidně až do minus deseti, je tedy na zvážení, jestli se takové sněžné kolo doma nehodí. Kdyby se mi domů vešlo a kdyby na něj bylo, neváhal bych ani minutu.

## V bílé stopě

Obě sněžná kola mají hodně společného a také srovnání jejich jízdních vlastností ve sněhu s jízdními vlastnostmi klasického horáka se dají pojmenovat dohromady. Mají shodné i některé, pro snow bike ty nejdůležitější komponenty, a to jsou pneumatiky, ráfky a přední náboj. Hovořit o předním náboji je tu trochu zavádějící, protože obě kola, přední i zadní mají stejnou rozteč – tu zadní samozřejmě. Nikdo nedokázal odpovědět na cvičnou kvízovou otázku, proč má přední náboj také závit, případně pastorek. Víte to vy? Předně proto, že kola nejsou přední nebo zadní. Jsou stejná. Zadní. A to proto, aby je šlo prohodit, když se vícekolečko ucpe sněhem nebo zamrzne. Proto se na jednom náboji vozí raději jeden pastorek a na druhém klasické vícekolečko. To klade velké nároky na konstrukci přední vidlice, která musí být široká jak nahoře v korunce kvůli průchodu čtyřmi palce široké pneumatiky, tak dole mezi patkami. Obě kola, Duratec i Surly, mají stejné ráfky a pneumatiky, které jsou právě od americké značky. Ráfky jsou excentrické z toho důvodu, že jsou všechny zadní,

a čtyřpalcové pneumatiky mají vzorek s malými řídkce uspořádanými výstupky. Nenabulují sních, neucpávají se a sedí. Ani jedno z kol na sněhu nikdy nepodklouzlo, na ledu samozřejmě ano. Excentrické musejí být také konstrukce obou rámců. Velikost kol determinuje nároky na rám do té míry, že jsou velmi podobné i tvary zadní vidlice a vzpěr s můstkem. A paradoxně je stejná i barva – sněžně bílá. Hodně zajímavé je vybavení shodnými brzdami – mechanickými kotoučovými Avidy. Těžko říci, kdo se kde nechal inspirovat, nebo zdali není jiné lepší a spolehlivější volby. Asi není. My ale během testu téměř neměli potřebu sáhnout na brzdy, což bude samozřejmě jinak v extrémním terénu. Shodné je také páčkové ovládání řazení, které je snadno ovladatelné i s velkými rukavicemi. Tím podobnost a komponentová shoda končí.

Obě kola měla více méně stejnou průjezdnost terénem. I ve středních Čechách bylo sněhu tolik, že mimo ujeté cesty se zabořila až po osu a byl konec. Stačí třicet centimetrů široká stezka od bot pejskařů, a kdo se na ní udrží, může jet. Chce to trochu umu, o trochu méně než při



Přední kolo je vlastně kolo zadní, má rozteč zadní osy, závit pro pastorek, případně unašeč kazety. To vše z jednoduchého důvodu – když se ucpe vícekolečko sněhem nebo zamrzne, lze kola prohodit a pokračovat dál.



chůzi po kladině. Na široké cestě, třeba na cyklostezce stržené pluhem, cestě udusané davy lidí nebo na opuštěných silničkách čtvrté třídy to teprve bylo to pravé. Konzistence sněhu a výška sněhové pokrývky jsou klíčem k tomu, kde se dá a kde nedá jet. A může se to měnit ze dne na den, čím větší mráz, tím většinou lépe. Velké divy dělá práce s nahuštěním pneumatik, nechávají se hodně měkké a do hlubokého sněhu se dokonce upouštějí až na hranici promáčknutí na ráfek. Je velký rozdíl mezi tím, kudy kolo projede s tvrdými gumami a kudy s podhuštěnými. Krásné je, že snow bikeri jsou mnohem rychlejší než běžkaři, zábavné jsou také průjezdy haldami navezeného sněhu, celé je to prostě zábavné. A o tom to asi je především. V horských oblastech nebo tam, kde sníh leží většinu roku, možná převládne užitná stránka, ale pro nás snow bike zůstane především zábavou. Ale skvělou zábavou!

## Duratec Big Paw

Honza Kopka roky hledal cestu jak rozšířit ráfek, například zkoušel svařovat dva ráfky a používal co nejširší sjezdové pláště, až našel nejspíš jediné možné řešení – gumy a ráfky Surly. Rám vyrábí plzeňský Duratec z hliníkové slitiny a jsou na něm zřetelné konstruktérské stopy Milana Duchka, kupříkladu zadní patky nebo prolis na spodní straně horní trubky, v němž jsou scho-

vána lanka. Všude možně jsou navářky pro nosiče, košíky na láhve, brašny. Typická pro toto kolo je dlouhá geometrie, což je výsledkem spolupráce dvou bývalých silničářů – konstruktéra a jezdce. Pro potřeby ekvilibristické jízdy ve sněhu je posed možná až moc dlouhý a závodní. Nedá se ani říci, že by na druhou stranu kolo lépe vedlo stopu, protože hlava je dost kolmá. Zkrátka je to geometrie pro ty, kdo jsou zvyklí spíše na závodní stroje. Střed šlapání je posazen o něco výše, což zvětšuje světlost šlapání a lepší průjezd terénem. Vybavení má Duratec výrazně lepší než Surly, kombinuje komponenty Pell's a Shimano XT, hliníkový rám je hezčí i o něco lehčí.

## Surly Pugsley

Méně sportovní, ale více ovladatelné, hůře vybavené, ale dostačující, to je Pugsley. Poseď je vzpřímenější a řídítka zvláště výrazně zahnutá směrem k jezdci, což je docela příjemné. Je to zkrátka něco jiného než obyčejný bike, je to kolo na hraní a na nezvyklé řešení mimořádných situací. Je hodně stabilní při malých rychlostech a dobře se s ním manipuluje. Ocelový rám vypadá obyčejně a kdoví, jak je na tom s pevnostními vlastnostmi v porovnání s ušlechtilým hliníkem, kdo by si ale na to u sněžného stroje na velkých gumách hrál. Méně není v tomto případě možná více, ale určitě je to více než dost. Rám bez vidlice váží dvě

a půl kila, obutí s ráfky ale hmotnost vytáhne ke dvacítce. Jedinou konstrukční extra vychytávkou rámu jsou zadní patky otevřené dozadu, což usnadňuje manipulaci s kolem v terénu a klade nižší nároky na šíři zadní vidlice za středem. Ten je u Pugsley vybaven hodně dlouhou osou, takže se člověk cítí být trochu doširoka rozkročen. Ale zvykne si. Sněžňák Surly je vybaven speciálními pneumatikami na zadní a přední kolo, což trochu popírá univerzalitu kol, ale je to tak, a je to kupodivu znát při záběru.

Přesednutí z jednoho kola na druhé je překvapující, opravdu je mezi nimi nebetyčný rozdíl v posedu, ale ani o jednom nelze říci, zda je lepší, pohodlnější či rychlejší, případně dokonce vhodnější do sněhu. Vynikající a nezbytná jsou kola s ráfky a obutím Surly Rolling Darryl, v nich tkví tajemství jízdy ve sněhu u obou strojů.

## A dál?

Duratec nabízí prostřednictvím Jana Kopky pro jízdu na sněhu ještě modely Le Moose a Snow Tiger, prvně jmenovaný je postaven na velkých 29" kolech a objedal aljašský závod Iditarod Trail Invitational, 'tygr' je kompromisem mezi oběma českými snow biky. Sněžný speciál má v nabídce také další americká kultovka Salsa, a to model Mukluk. Ten stojí na týchž kolech jako oba testované stroje a připomíná trochu Surly, jen náboje jsou speciální, ještě širší než normálně.



Konstrukční zajímavostí rámu jsou zadní patky otevřené dozadu, což usnadňuje manipulaci s kolem v terénu a klade nižší nároky na šíři zadní vidlice za středem