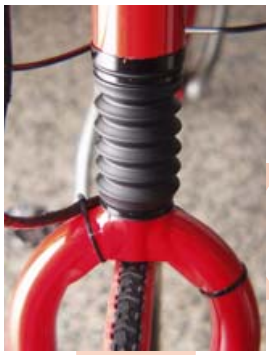
Cannondale CAAD 4

KOLO Z LIDU



Honza, který je majitelem našeho kola z lidu využívá jeho služeb ke každodenní cestě do práce. Nemá to nejblíže a tak bylo jasné, že si koupí trekinga. Pro zdolávání dlouhých úseků po silnici to je, i pro bikera, jednoznačně nejlepší řešení. Dobré trekingové kolo se lehce vyškrábe na podobnou sumu jako bike, a tak se musíte rozhodnout. Buď jezdit výhradně po silnici a občas využít nějaké polní zkratky, ale jen velmi opatrně, nebo vlastnit kolo na tlustých gumách a mořit se s každodenní jízdou po silnici. Donedávna bylo rozhodnutí vyhrazeno pro super tuningovaného trekinga, ale rozmach kotoučových brzd otevřela zcela novou cestu pro obojetníky. Postavit si kolo na bikovém rámu, ale s velkými koly bylo do té doby, vzhledem k umístění brzdových čepů, nemožné. V osazení na velkých kolech vypadá kolo poněkud zvláštně, ale na první pohled si vzhledem k velikosti XL ničeho zvláštního nevšimnete.

Obojživelník

Od začátku, kdy se na náš trh začaly dostávat první Cannondaly získala si tato značka

Technická specifikace:

Technická specifikace
Rám: Al CAAD 4
Vidlice: Fatty (zavírací)
Přehazovačka: Shimano XT
Kliky: Shimano Deore
Sedlovka: Cannondale
Sedlo: Fi:zik
Brzdy: Shimano XT hydraulik disc
Pedály: Ritchey SPD
Představec: Coda
Přesmykač: Shimano LX

u některých z nás jistou závislost. Touha získat kolo s tímto logem se stala vytouženým cílem, ale ceny byly příliš vysoké. V minulých letech se dalo s dobrým výhledem ušetřit na samotný rám a postupně jej osadit. Nyní však politika prodeje vylučuje i to a nabízí samostatné rámy za téměř stejné částky jako s plným osazením. Když je ale touha silná a vůle dostatečně pevná dokáže si na Cannona ušetřit i státní zaměstnanec, jehož nákup takového kola stojí několik měsíčních příjmů. Honzova pětistovka je tedy na světě.

Z lesa na silnici

Podstatou tohoto hybridu je klasický bikový rám Cannondale CAAD 4 s označením 500. Základní, ale velmi kvalitní rámový trojúhelník je opatřen všemi zásadními prvky. Důležitým faktorem pro finální určení byl přední Head Shock s uzavíráním, které je na silnici nepostradatelné. To plní tento systém opravdu perfektně a mohutný otočný mechanismus přímo na vrcholu představce je tím nejlepším nástrojem pro jednoduchou manipulaci. Rázem máte v ruce zcela pevné kolo, které v kombinaci s velkým průměrem kol nepoznáte od trekingového speciálu. Aby mohla být na kolo nasazena velká kola je nutné brzdit kotouči a tím se vyhnout jiné vzdálenosti brzdových čepů. K tomu účelu posloužily hydraulické kotouče Shimano XT spolu s náboji, které korespondují i s ostatními komponenty sady. Jednoduché přezbrojení na klasický bike pak proběhne během několika okamžiků výměnou kol za rozměr 26„ a můžete vyrazit do lesa. Na kole byly ponechány velké převodníky Shimano Deore. V terénu nemáme o tyto převody strach protože jezdec tohoto kola je zdatným a dlouholetým najížděcem kilometrů. Jak je vidět z obrázků, tolerance mezi přední vidlicí a pneumatikou je opravdu minimální. Vzorek pneumatiky je pak nutné volit s přihlédnutím k dané mezeře. Je limitován zhruba velikostí, která je na fotografii.

Není snad kola, které by se více hodilo pro takové účely než Cannondale. Head Shock, který je uzavíratelný v horní části páčkou a stává se během vteřiny zcela pevnou vidlicí, tuhost v záběru, estetický vzhled kola s duralovými nohami vidlice, které umožnili vozit velká kola, to je jen malý výčet jeho výhod. Invence se nedá zapřít a Honza dokázal skvěle skloubit kolo pro každodenní jízdu do práce s opravdovým závodním speciálem. Cannondale vám přináší další možné využití, které jiná značka může jen stěží poskytnout. Nic tedy nebrání vrhnout se nejen do závodů XC, ale také na naše silnice.

text a foto – W –

GALERIE KOL 2003

GT I-Drive Marathon

Absolutní špičku mezi koly pro maratony a XC předvádí letos GT se svým modelem I-Drive Marathon. Kompletní sada XTR je doplněna výrobky od firem SDG, Thomson a Tioga. Full pruží na vidlice Rock Shox SID Race a tlumiči Fox FLOAT RL. Příští I-Drive už má svůj prototyp zavěšení a tak se se závěsem, jaký je na tomto stroji, možná už vidíme naposledy. Cena 130 000 Kč je sice ukrutná, ale I-Drive Marathon za to stojí.

Giant XTC NRS Air

Zcela do XTR se oděl také tento Giant. Naše nedávné zkušenosti s modelem NRS 2 na ixtéčku hovoří jasně o dokonalosti zadního odpružení těchto kol. Giant používá k pružení obě jednotky Rock Shox SID (vpředu vidlice Team a vzadu tlumič XC). Lehoučké doplňky Titec a kola Cross Max s obutím Hutchinson Python dotvářejí vzhled speciálu za 130 990 korun k naprosté dokonalosti.

Cannondale Scalpel 3000

Jedním z nejdražších kol na trhu je už tradičně elitní verze Scalpela. Třílitr má krom carbonové zavírací Lefty i tlumič Foc FLOAT RL se zavíráním z řídítek. Nové stříbrné bezdušové Cross Maxy jsou obuty do Hutchinsonů Scorpion a zbytek tvoří sada Shimano XTR. Scalpel sice stojí hodně ostrých 253 900 Kč, ale určitě si najde fanatické hltače kilometrů, kteří docení pořádný XC stroj.

Mongoose Triomphe

Poměrně nové závěsy XC fullů od Mongoose s názvem Hot Links se ujaly a tak máme i na našem trhu možnost koupit ixtéerkem laděné pročkové Mongoosy. Jejich komponenty jsou krom XTr také popsány nápisy Easton, Mavic X-317, nebo Hutchinson Python. Odpružení je pod kontrolou jednotek Manitou Scareb Super a Fox FLOAT RL. Chcete ho? Stačí triumfálně položit na pult 94 950 kaček.

HOBBYBASTLER
Udělejte si to sami
HLAVOVÉ SLOŽENÍ

V tomto hobbybastleru se zaměříme na komponent, který v podstatě drží kolo pohromadě. Jsou na něj kladeny velké pevnostní nároky a dá se říci, že veškeré nárazy a rány, které z kola jezdec cítí, doslova schytává i tento komponent. Řeč je samozřejmě o hlavovém složení, součástce, která je často opomíjena pro svou nenápadnost. Součástce, do jejíhož rozebrání se nám většinou příliš nechce. Raději si vyčistíme nějaký z komponentů, na kterém je dobře patrné logo XTR nebo 9.0 SL.

Hlava je tak nevýrazná, že pozornost věnujeme spíš nějaké jiné součástce. A zde právě nastává ta zásadní chyba. Vymačkané hlavové složení dokáže jízdu značně znepříjemnit. Pokud budeme chtít, aby nemělo vůli, bude stejně polohovací jako naše řadící páčky. Nejvyšší čas začít s údržbou!

Jak na to?

V prvé řadě je nutné si uvědomit rozdíl mezi klasickým hlavovým složením a hlavou typu Ahead–set. Tentokrát se nebudeme věnovat zapouzdřeným hlavovkám, neboť na nich většinou není, mimo samotných dosedacích ploch, co mazat. Na rozebrání klasického závitového hlavového složení budeme potřebovat zpravidla imbusový klíč číslo šest, kterým povolíme představec a ploché klíče o velikosti 32 pro jednopalcové hlavy nebo 36 pro hlavová složení typu oversize. Pro možnost dokonalého seřízení budeme tyto klíče potřebovat po dvou kusech, jeden z nich pak s hodně nízkým profilem. Povolení hlavy provádíme oběma klíči proti sobě. Pokud bychom používali pouze jeden klíč a povolovali jím horní matku, mohlo by se stát, že se protočí pojistná podložka pod ní, a tím se znehodnotí. Když hlavu povolíme, následuje vyndání představce a odšroubování matice a horní misky ze

sloupku řízení. V tu chvíli máme v podstatě rozebráno.

U hlavového složení Ahead–set je postup ještě mnohem jednodušší. Prvním úkonem, který bychom měli provést, je vyšroubování horního šroubu umístěného nahoře na představci. Ten je zde pouze tehdy, je-li ve sloupku nalisován takzvaný ježek. Pokud zde tento šroub není, seřizování se provádí pomocí imbusového šroubu v okolí horní misky těsně pod představcem, ten tedy samozřejmě také povolíme. Dalším krokem je povolení představce, většinou imbusem číslo pět. V tuto chvíli stáhneme představec, podložky (pokud tam nějaké máme) a horní misku. Vytáhneme vidlici ven z hlavové trubky a tím je rozebrání ukončeno. Samozřejmě je nutné odšroubovat lanko přední brzdy, případně sundat kabeláž od computeru, kterou bychom mohli přetrhnout.

Kdo maže, ten jede

V tuto chvíli vidíme před sebou veškeré útroby naší hlavy. Mozek nehledejte, určitě si ale prohlédněte dráhy ložisek především na spodním kónusu, který je nalisován na sloupku vidlice. Ten bývá často nejvíce poškozen. Vymačkané dráhy v miskách na rámu také nejsou žádnou výjimkou. Dokonale očistěte všechna místa uvnitř hlavy, věnečky

miskou a ocelovou vložkou. Dochází zde pak k protáčení a válečkové ložisko nemůže plnit stoprocentně svou funkci.

Seřízení

Seřizování probíhá u závitového složení podobně jako u nábojů, budeme tedy potřebovat trochu trpělivosti. K seřízení je ideální mít už i představec na svém místě, abychom mohli předozadním pohybem se zabrzděnou přední brzdou zkoušet vůli v hlavě. Je nutné ideální vy-

s ložisky je dobré vyčistit štětcem, vhodným čisticím prostředkem je například benzín. Když je vše čisté, přichází ke slovu vazelína, pokud možno určená na valivá ložiska. Tou důkladně namažeme dráhy kuliček v miskách a také kónusy a samotné věnečky. Pak můžeme celé hlavové složení opět smontovat.

Pokud máme hlavové složení válečkové, postupujeme takřka stejně. Pouze není dobré mazat místo mezi duralovou

ladění hladkého chodu a žádné vůle. Platí tu ovšem podobně jako u nábojů, že je pro životnost rozhodně lepší nechat v ložiscích velice malou vůli, než aby byla hlava přetažená. Pokud cítíme, že je chod hlavového složení dobrý, utáhneme proti sobě spodní a horní matici.

U aheadové hlavy je po složení také nutné nejdříve namontovat představec. Pokud máme ve sloupku ježka, nesmíme představec hned utáhnout. Postupným dotahováním horního šroubu docílíme přesného seřízení, až pak představec dotáhneme. Když je seřizovací šroub umístěn na horní části hlavového složení, jako první krok provedeme dotažení představce. Samotné seřízení je pak otázkou okamžiku, pouze dotahujeme imbusový šroub pod představcem.

Pomalu a pečlivě

Jak jste zjistili, namazání a seřízení hlavového složení není nic složitého. Jedinou věcí, na kterou je nutné dávat opravdu pozor, je správné složení hlavy nazpět. Závitové složení naštěstí netvoří tolik částí, ale u aheadu není problém něco poplést. Snažte si tedy pokud možno zapamatovat, jak šly jednotlivé části popořadě, nebo je po stáhnutí ze sloupku vidlice skládejte rovnou na sebe. Stejně opatrní buďte při vyndávání těsnících kroužků z misek, stačí je nechtě umístit obráceně a o těsnění pak nemůže být ani řeč.

Výměna celého hlavového složení je podle nás záležitostí určenou pro profesionální servis. Nejenže je zapotřebí

speciální vyrážečka a lis, často jsou nutné i různé frézy potřebné pro přesné a rovné usazení hlavy. Je také možné provést výměnu hlavového složení i podomácku. Sada kladiv a dřevěných špalíků není rozhodně to pravé a riskovat prasknutí hlavové trubky při nešetrném nárážení, za to vám těch pár ušetřených korun, které byste vydali v odborném servisu, opravdu nestojí.

text a foto: Honza