



COVE

G-Spot FR



Předvstě vám občas nějakou raritku mezi běžné testovány a v našich lesích vidanými biky je na stránkách Cykloservisu už tradiční odchylkou. Tentokrát se nám podařilo vystoupat na půdě u Authora kola jednoho ze zaměstnanců. Kanadský Cove vyrábí přímo pod North Shorem a tak má v nabídce hlavně kola se zaměřením na freeride. Ambyr, jehož Cove G-Spot je strojem postaveným přesně tak, aby miloval vysokou rychlost, nám dovolil ušednout a poznat, co skutečně znamená: Rychlá jízda, diskotéka, džóúúú!

Už při předběžném ohledání v šerém osvětlení půdy, nám bylo jasné, že na tomhle kole se nudit nebudeme a že je tak trochu škoda, že venku nejsou suché cesty a není pořádné vedro. Přesně to by si totiž G-Spot, schopný vozit svého ridera hodně rychle a bezpečně, zasloužil. My jsme se spokojili s blátem a vlezlým počasím těsně nad nulou, kte-



ré přinesla obleva a terémem, jehož kvality si asi každý umí představit. Cove se však nedal zahanbit a ukázal, že i na takovém terénu, je jeho stabilita a pevné vedení stopy k něčemu dobrému. Stačí ho jen pořádně dožet.

Hluboké bláto se nám nemilosrdně nalepilo do pneumatik a tak ani vpředu nasazený Maxxis High Roller, ani zadní Intense nemohli předvést, co dokáží. Zajímavé pozorování však proběhlo na pneumatikách doma, kde jsme porovnávali tvrdost směsi a došli k závěru, že napsat na pneumatiku Sticky Rubber (tedy lepkavá guma) je poměrně netradiční. Dost nás ovšem dostalo, že Comp 50 skutečně lepší, a rozdíl mezi ní a Maxxisem byl skutečně lehce patrný. Lepká guma se prostě k ruce, podlaze i gaucí lehoučce lepila.

Ambyrův G-Spot FR byl osazen do změní komponentů z některého Dirt se-



riového biku od Authora, takže nechyběly Hayesy, náby Author nebo řídítka Ritchey, která jsme ovšem záhy vyměnili za vlašťovky Specialized. Tomový Rizerzy totiž nejsou příliš vhodné pro freeride a jsou svými ohyby odsouzeny k mírnému náklonu dopředu, což se nám nemohlo na veselé pojezdě po lehkých dropech ani trochu hodit. Při naklonění dozadu se totiž jejich druhý (velmi výrazný) ohyb postará o sklopení konců řídítek směrem k zemi. Zbytek sady byl směsí komponentů Race Face a výtečného historického šaltru XTR. Masivní sedlo Velo i prostorné ohrádkové pedály Author byly freeriderovány po lesích více než nakloněny.

Zajímavá byla i skladba odpružení. Vzadu se čtyřčepový závěs s výtečným umístěným základním čepem, který je na G-Spotu, stejně jako kdysi u Kangaroo Prodigy, přímo okolo středové mu-

ny, opíral do tlumiče DNM, který nás mile překvapil nejen širokou možností nastavení, ale i sametovým krokem nejen v teplotách nad nulou, ale i v téměř desetistupňovém mrazu. Druhá strana kola patřila pod kontrolu Manitou Sherman Firefly, a tak jsme uvítali první dlouhodobou praktickou zkušenost s touto novinkou. Několik testovacích dní odhalilo, že Firefly je pro G-Spot FR vynikající volbou a díky změnitelnému zdvihu 110 a 130 milimetrů a možnosti seřadit si z vnějšku také odskok a tuhost pružiny dává jezdcům šanci, najít svůj zlatý grál. Dokonale hrubě provedení a od pohledu neznatelná konstrukce dávají této vidlici v kombinaci se skvělým hladkým a měkkým krokem šanci dostat se v zebříčku oblíbených jezdců hodně vysoko. I my jsme se do Firefly a jeho hliníkových otočných koleček na koncích elegantně tvarovaných nohou trochu zamilovali.

Cove pod kontrolou takových komponentů jezdil po lese výborně a velmi dlouhá geometrie 19palcového morbidně jednoduchého a hodně předimenzovaného rámu s rozvorem 115 cm a zadní stavbou dlouhou 44,5 cm se zdála být výbornou zejména mimo točivé traily, v místech, kde je rychlost základem spokojené jízdy. Mohutná zadní stavba s masivními čepy na ložiskách, stejně jako přední trojúhelník s kónickými a napuštěnými trubkami je pro skoky i dropy tím pravým. Nemůžete ho (asi)

Technická specifikace:

Rám: Easton G-Spot
Vidlice: Manitou Sherman Firefly
Tlumič: DNM
Klíčky: Race Face Next LP
Přesmykač: Shimano LX
Přehazovačka: Shimano XTR
Řazení: Shimano Rapid Fire
Náboje: Author Disc 2
Brzdy: Hayes
Řáfky: Alex DM-24
Pneumatiky: Maxxis/Intense
Pedály: Author BMX
Řídítka: Specialized
Představec: Race Face Diabolus
Sedlo: Velo
Váha: 15,8 kg
Cena: 1200 USD

jen tak lehce zlomit a tak jsou tyhle překážky i se zdvihem 130 vpředu a 152 milimetrů vzadu absolutní pohodou a dopady lehce pohltí kvalitně tlumené odpružení. Na G-Spotu můžete bušit do pedálů a letět lesem, odpružení vám za řetěz nikdy nezatahá. Udržet rychlost pod kontrolou je hračkou s osmipalcovým kotoučem na předním kole a za asistence dobrých pneumatik, jenže je tady to bahno... Uf, to byla docela rána. Urazil jsem něco? Ne, tak dobrý.

Fuj, jsem z pŭlky od bahna. Jo, rychlá jízda, pak diskotéka skoků, dropů a kamenů, ale džus jsem nakonec rozlil. Nevadí. Tak snad přistě.

G-Spot nám dá na terén plně zapomenout. Prostě jedete a létáte. Nic víc.

Text a foto: Mara



když se bude zdát, že radit zkušeným a ostříleným bikerům takové základy, jako je mazání, nebo úplné nejednodušší údržba vidlice je zbytečné, přesto si myslíme, že můžeme oslovit některé ulejšky a lenochy, kteří nechávají svou vidlici permanentně svému osudu. Jedna z cest, která se nabízí, ale nakonec skončí menší životností vidlice, je vše ponechat tak jak to je, a vidlici jezdit tak dlouho dokud z ní něco neupadne a její využití se stane nebezpečným, nebo nemožným. Druhý opak je stálá údržba a pravidelný servis, který zase doporučujeme my. Určitě prvním krokem, a ten se týká všech značek, je jejich pravidelná údržba během celé sezony. Důležité je mít vidlici v čistém stavu. Nánosy bahna nejen zničí reklamní loga, ale především v podobě uschlého prachu zalezou úplně všude. Druhý bod zní – nikdy nemýt vidlici tlakovou vodou, ale raději si dát tu práci umýt ji ručně a posléze vysušit.

Třetí bod pro všechny machry – nesundávejte ochranné stěrky. Vidlice, které jsou starší data výroby a ještě mají dlouhé prachovky, je nemá jen z rozmaru. Dnešní několiknásobné stěrky jsou natolik výkonné, že dokáží odolávat náporům vnějších vlivů i za nejtěžších podmínek. Starší typy vidlic však takovou zbraní nedisponují a tak je jediným možným výsledkem sundaných prachovek poškození povrchu vnitřních nohou, které je obvykle doprovázeno ještě nevratným poškozením silikonových futev, ve kterých se vidlice pohybuje.

Pokud se potýkáte s problémem, že vám prachovky neustále vyjždí, stačí kápnout malé množství oleje na nohy pod prachovku, která pak ztrácí tření o vnitřní nohy při zpětném pohybu a z osazení na vnějších nohou se nevyškubne.

HOBBYBASTLER

Udělejte si to sami

MANITOU JAKO V BAVLNCE



1

Manitou

Většina výrobců odpružených vidlic má svůj speciální systém jejich údržby. Mluvíme tady o průběžném udržování hladkého a přirozeného chodu. Pokud to nezařídí vidlice sama v podobě různé vyrobených olejových lázní, které vidlici v aktivním stavu sami mažou, je nutné pohlídat, aby bylo „po čem jezdit“. Pro sezónu 2003 se u většiny modelů Manitou objevuje bez další nezbytné údržby s mazáním. To je jistě veselá zpráva pro všechny ty, kteří mají doma mazací pistoli, protože nyní, při koupi nové vidlice, ji mohou jednoduše vyhodit. Mazání je na nových modelech zajištěno malým množstvím oleje, jenž nahrazuje MicroLube systém. Ten dodnes asistoval na všech modelech a vyžadoval při koupi Manitou také mazací příslušenství. Ma-

nitou Black však nadále MicroLube využívá i všech modelů, takže se na něj podíváme pod lupou a zjistíme jak to s ním doopravdy je.

Krok za krokem

Na obrázku jedna je vše potřebné. Bohužel zde nepomůže žádná domácí mazací pistole a její potravu. Pistole nemusí být přímo od Manitou, ale z vlastní zkušenosti víme, že je to nejlepší. Po důkladném očištění celé vidlice, ale především jejich zadních vstupů, kudy budeme tlačít vazelínu (viz obr. 2), našroubujeme na pistoli tubu s mazací pastou. Opět se můžete rozhodnout mezi více výrobců, ale zase doporučujeme použít originální vazelínu od Manitou. Několikrát stlačíme pistoli, čímž natáhneme do



2



3

jejich útrobu vazelínu a můžeme ji aplikovat do vidlice (obr. 3). Nastává obvyklá polemika kolik, že se má do jednotlivé nohy natlačit a jak často. Vliv na množství a četnost doplňování maziva ve vidlici mají různé faktory. Vaše starost o odpružení by měla být úměrná tomu, jak často jezdíte, v jakém počasí, ale také vaší váze či jízdnímu stylu. Svého Blacka není dobré předávkovat, protože následkem může být vyjetí jeho stěrek, případně i vnitřních futev. Pak vzniká než rozebrat celou vidlici. Jak tomuto stavu předejít, je snadné. Pokud máte jen trochu citu v rukách, stačí soustředěně při každém zmačknutí pistole sle-



4

ni „přesnou“ dávkou maziva, které uvádí výrobce jako 30–40 stlačení. To je asi jediný „stoprocentní“ návod na správnou dávku.

Nevězte však hlauv, protože časem se každé určité návoji, kolik si jeho vidlice žádá.

text a foto: Tereza