



# RAVO Extreme

řízení předpětí je možné pomocí stávcích šroubů na korunce vidlice. Jednotlivý odliček vnějších nohou je z hliníku, vnitřní nohy jsou vyrobeny z oceli. Absence tlumení na vidlici této třídy nepřekvapí, kladně naopak působí pékné zpracování a možnost montáže kotoučové brzdy. I když případné použití kotoučovky je diskutabilní, neboť celková tuhost vidlice není taková, aby snesla vysoké zatížení. Klasická věčka jsou přece jen vhodnější.

## Aby se to nehadalo

Pro co nej přesnější chod byl téměř celý pohon svržen značce Shimano a to včetně klik. Právě použití nezačkových klik bývá často u levnějších kol zdrojem mnoha potíží a toho si byli konstruktéři Extremu vědomi. Ač kliky ze sady Acera nepatří esteticky ani váhově k tomu nejzdarlejšímu, kvalitní převodník se systémem IG se postarají o bezproblémový chod. Navíc jsou všechny tři převodníky výměnné, na to jsme donedávna u levných sad zvyklí nebyli. Přehazovačka a řazení Rapid Fire pochází ze sady Alivio, přesmykač je o stupně níže Acera. Kazetové osmíkoléčko s rozsahem 11 až 28 zubů dodal Sram. O bezpečné zastavení se spolehlivě starají Vbrzdy Promax spojené s pákami od stejného výrobce. Kola jsou postavena na ráfích Alex VP 18 a otáčejí se na nábojích Shimano Altus. Ač se zjevně jedná o nejlevnější použité komponenty na celém kole, jeho volba je ještě rozumnější než použití nezačkových nábojů. Minimálně lepší kvalitu ořechu se Shimano svému uživateli odmění. Obuť kola si vzala

## Technická specifikace:

Rám: dural 6061 T6  
Vidlice: RST Capa TL  
Hlavové složení: YST CS 568  
Kliky: Shimano FC-M340  
Přehazovačka: Shimano Alivio  
Přesmykač: Shimano Acera  
Řazení: Shimano Alivio  
Brzdy: Promax  
Brzd. páky: Promax  
Náboje: Shimano Altus  
Kazeta: Sram 5.0 (11-28)  
Ráfky: Alex VP18F  
Řídítka: Zoom 220  
Představec: Zoom  
Rohy: Kalloy Uno Plus  
Sedlovka: Zoom  
Sedlo: Velo  
Pneumatiky: Hutchinson Rock 1,95  
Váha: 13,3 kg  
Cena: 11 490 Kč

Česká značka Ravo je jednou z těch, které rok od roku rozšiřují svou nabídku a zásobují trh koly vydrženými jak po technické, tak i designové stránce. A to vše za české ceny. Ravo je také klasickým příkladem, že se někteří výrobci snaží cenou modelů kol pro nadcházející rok sblížit na úroveň cen rad v té době nižších. Například model Extreme, který vám chceme představit, byste ještě nedávno pořídili za cenu okolo patnácti tisíc korun. Pro rok 2003 byla cena stanovena na 11 490, – korun, zákazník tedy musí být nutně s takovou obchodní politikou spokojen.

## Hodně muziky

Ravo Extreme je horské kolo, které již na první pohled vypadá velice sportovně. Vděčí za to především kvalitnímu rámu, za který by se rozhodně nemusela stydět ani sada Deore. Ještě před pár lety by byl takový rám považován za závodní. Jako materiál pro stavbu používá dural třídy 6061 s tepelnou úpravou. Horní a spodní trubky využívají pro dosažení vyšší tuhosti většího profilu, jeho ostřejší vrchol směřuje v obou případech dovnitř trojúhelníku. Hlavová trubka sice nevyužívá moderní integrované složení, to však funkčně není určité na škodu. Zato výrazná výtžha ve spoji hlavové a spodní rámové trubky je výrazným

přínosem jak pevnostním, tak i estetickým. Podobné je na tom i malá trojúhelníková výtžha z vrchu horní trubky, a la Specialized. Zadní vidlice je výrazně esovitě prohybaná, stejně tak zadní vzpěry. Velice efektivně působí propracované zadní patky, z nichž levá je přízvisobně na montáž kotoučové brzdy, pravá samozřejmě nepostrádá výměnný hák pro přehazovačku. S podobnými patkami se často můžeme setkat na kolech o několik tříd vyšších. Všechna lanka jsou vedena po horní trubce, nechybí zde ani příprava pro vedení hadičky k zadní kotoučovce. Možnost montáže dvou košíků na láhev je dnes samozřejmostí. Jediné, co jsme na rámu kola této kategorie postrádali, byly navážky na zadních vzpěrách pro případnou montáž nosiče. Pro turistu tedy není toto téměř závodní pojetí rámu přínosem, našťastí se problém dá jednoduše vyřešit použitím objímky. Mimo námi testované jednadřivky jsou v nabídce také velikosti patnáct, sedmáct a devatenáct. V našem případě byla horní trubka dlouhá 590 milimetrů a zadní stávek 426 milimetrů. Rozvor kola činil 1091 mm a úhel hlavové trubky měl hodnotu sedmácti stupňů.

Použitá odpružená vidlice nese logo RST a jedná se o levnější model Capa TL s necelými osmi centimetry zdvihu. Uvnitř vidlice pracuje vlnitá pružina v kombinaci s elastomerem, se-



## Jaký tedy je?

Při jízdě na Extremu máte pocit, že jedete na podstatně dražším kole. Rám je velice tuhý a vše funguje tak, jak má. Délka předního trojúhelníku nepřerušuje rám pro závodní využití, stejně jako více položené přední vidlice, sportovní jízdě ovšem kolo nabídnou uživatelé stoprocentně. Dobré vedení stopy je pro tuto geometrii charakteristické, bohužel také horší kontakt předního kola se zemí v příkrých vjezdech. Tuto nečnost by ovšem do určité míry odstranil delší představec. Odpružená vidlice odvede svoji práci spolehlivě, pouze pro závodní jezdce nad osmdesát kilogramů by bylo dobré vyměnit pružiny za tvrdší. Časté nakopnutí vidlice je v této kategorii vidlic běžné.

Je příjemné zjistit, že k tomu, aby kolo fungovalo, není třeba nutně vynaložit velké prostředky. Jediné rezervy má toto Ravo v životnosti některých součástek. Chcete-li mít kvalitní základ v podobě rámu a lepší osazení planujete až do budoucna současně s výhrou ve sportce, pak je Extremu tou správnou volbou pro vás. Stejně jako pro ty, kteří potřebují slušné kolo na turistiku a občasně se svezou s partou blízkých kamarádů v lese. Onu vřetou. Šťastím nějaké lepší horské kolo tak okolo deseti tisíc, slychají prodejci v cyklistických prodejnách dnes a denně. Ačkoli je to požadavek téměř nemožný, toto Ravo je jednou z mála odměr.

Text a foto: Honza



Brzdy jsou na každém kole, tedy hned po barvě, samolepkách a pouzdrů na mobil, tou nejdůležitější částí. Včas zastavit většínu znamená předjet nehodu, a proto by se měla právě brzdám věnovat maximální pozornost. Seřizování jednotlivých typů kotoučovek jsme už probírali, nyní je tedy na řadě stále ještě nejběžnější systém a to klasické čelistové brzdy typu V-brake.

S příchodem většek se značně zjednodušilo seřizování čelistových brzd, oproti systému cantilever vyžadují méně nářadí a celý úkon pak podstatně méně času.

## Jak na to?

Základ, z kterého bychom měli při seřizování vycházet, je dán již v samotném

# HOBBYBASTLER Udělejte si to sami seřizování V-czech [věček]



názvu brzd. Z toho logicky vyplývá, že obě raménka brzd by se měla od sebe směrem nahoru lehce vzdalovat, nikoli tvořit písmeno A pomocí ojetých špalíků v kombinaci se špatným seřizováním. Nejprve, než se do práce pustíme, povolíme nychlopinák a ujistíme se, jestli kolo sedí v patkách až na doraz. Pokud to opomíneme, vystavujeme se riziku, že celé seřizování budeme muset po vyjmutí a nasazení kola provést znovu.

Velkou výhodou mají kazetové brzdové botky, kterým většínu stačí jedno kvalitní seřizování a následné vyměňování samostatných gumíček. Ty jsou v botce jistěny kovovou závlačkou a vysunutí obržděné a vsunutí nové gumíčky je otázkou velice



krátké chvíle. Majitele obyčejných brzdových botek tedy čeká při každé výměně jejich seřizování.

Prostudováním kompletního brzdového špalíku pro V-brzdy zjistíme, že kromě dvou kusů podložek se zakalacenu jednou stranou a maticí obsahuje také dvě různé tlusté podložky s vnitřním vybráním. A právě tyto podložky se starají o základní nastavení vzájemné polohy obou čelistí. Pokud nasuneme blíže k botce podložku tlustší a pod koncovou maticí tenkou (samozřejmě též na obou čelistech stejně), budou se ramena od sebe podstatně více rozbíhat, než když to provedeme naopak. Tento výněz má za úkol poradit si s různými šířkami ráfků a vzdálenostmi mezi brzdovými čepy. Půlkulatá a vybrané podložky se starají o možnost nastavení sklonu botky vůči ráfku. Brzdový špalík musí doléhat přibližně na střed výšky brzdové plochy ráfku, jeho přední i zadní část by měla být stejně vysoko a při pohledu shora by měly být spalky lehce do šípů. Někteří výrobci jako například KoolStop vyrábějí botky s výstupkem na zadní kon-



cové části, který nastavení do šípů ulehčí. V jiných případech je dobré vložit před dotážením mezi zadní část špalíku a ráfek například kousek papíru, který onen výstupek nahradí. Po dolehnutí přední části botky na brzdovou plochu by měla být zadní část vzdálena ještě asi jeden milimetr. Taková je teorie, která má zabránit například pískání čelistí při brzdění. Praxe ovšem pískání ukazuje, že rovnoběžné nastavení brzdových botek vůči ráfku není také na škodu. Velký pozor je nutné dát také na to, aby spalek při otáčení kola nebyl v kontaktu s pláštěm. Profoukný nebo pneumatiky a prasklá duše může ve větších nychlostech znamenat oskvíplí pad.

Po vložení nových špalíků do čelistí



ním šroubu se zvětšuje předpětí a tím i síla potřebná ke zmáčknutí brzdové páky. Vzdálenost botek od ráfku při nezmačknutí páce musí být na obou stranách stejná. Díky kroku brzdové páky regulujeme povolením a posunutím lanka na horním konci pravého raménka brzd. Jemné do-ladení umožňuje také otočná opěrka brodenou v brzdové páce. Ideální délka krouhu páky asi neexistuje, každému vyhovuje něco jiného. Pokud ale při silném zmáčknutí dolehne páka až na grip, tak je to samozřejmě špatné. Takové kolo toho asi moc neubrzdí. Posledním nastavením, o kterém by bylo dobré vědět, je možná změna vzdálenosti brzdové páky od gripu. To většínu ocení děti nebo ženy s kratšími prsty. Provádí se zpravidla otáčením malého červíku pomocí imbusu. Čím více je tento červík zášroubovaný, tím blíže je také brzdová páka.

Jak už bylo řečeno, brzdové rozhodně není radno podceňovat. Pokud kolo špatně přehazuje nebo nedej bože vrže, je to k zlosti. Pokud ale nebrzdí, je to na zabití!

Text a foto: Honza