

## SPECIALIZED

## Big Hit



Foto Tereza

Začneme tedy testem základního jednočepového Specializedu Big Hit, jehož cena je pod hranici 37 000 korun. Do příštího čísla pak připravujeme prověrku XC fullu Mongoose Wing Elite, který stojí dokonce do třiceti tisíc. První adept mezi dostupnými fully už ale čeká, tak jedeme do lesa!

Zkoumání Big Hita začneme jako po každé ohledáním rámu a komponentů. Co zaujme na první pohled, je masivní a zajímavě tvarovaný rám, který jakoby patřil spíše do repertoáru značky Santa



Cruz, ovšem i přes jednočepový závěs je to Specialized. Těžko říci, proč ve Spešlu sáhli právě po této koncepci, když licenci na závěs FSR prodali i Mongoose, který na něm dokázal připravit ještě levnější stroje řady Wing, začínající dokonce na patnácti tisících. I tak ale patří konstruktérům uznání, za dobře odvedenou práci. Pokud se budeme na Big Hita dívat pouze jako na bike vhodný ke kratším jezdům mezi jednotlivými skoky, nebudeme zklamáni. Masivní oblast u hlavy, která přes lehce přihnute trubky přechází do složitě spleti řezovaných držáků na tlumič, které jej drží na rámu i na straně kyvky, i poctvě dlouhé a řezované patky na její opačné straně dávají kolu punc skutečného freeridu. Tomu odpovídá nejen geometrie s úhly 68,5° (hlava) a 68° (sedlovka) a délkou

chu, kam je slalomové či dirtové laďný Big Hit určen. Nás podržely i v blátě a sněhu, ale poněkud bezzubé se Rolle-ry jeví na tvrdém zmraženém povrchu a sližkých kamenech.

Naproti dostačující sadu však zcela nepochopitelně korunuje sedlo utřené z dirtového BMX, což neumožňuje Big Hitu bez změny dovolit jet déle, než od metra do skateparku.

Jízda na Big Hitu je jedním slovem snadná. Kolo se chová velmi vyrovnaně a když si při přejezdu městem narikáte v kopcích, má tento freeride v rukávu trumf v podobě rychloupínací objímky a pevně dlouhé (350 mm) sedlovky. Na vrcholu kopce sedlo putuje dolů a zavěšení SPEC (Single Pivot / Elevated Chainstays) ukazuje, co dokáže tlumič X-Fussion Shox s pružinou a díky

mrazu totálně povoleným seřiditelným útlumem. Ten se jeví jako trochu moc měkký, ale chod je velmi plynulý. Bohužel je málo zřetelné progresivní tvrdnutí na konci kroku, ale kdovi, jak to bude za normálních klimatických podmínek. Tlumiči patří vzhledem k jeho ceně rozhodně obdiv. Hůř na tom ale byla vidlice



RST Mozzo X-5.5, která se dokázala i za pokojové teploty sotva hybat, ale šla se řízením útlumu zcela paralizovat. Po výměně tuhého mazlavého pyré za velmi řídký tlumičový olej se vidlice rozhybala a zdvih 140 milimetrů příjemně korespondoval se stejným krokem zadní stavby. Systém vidlice složený ze seřazení předpětí na levé noze a kombinace vzduchové komory nahoře a odvádění odsokku dole na pravé, dával Mozzo slušnou škálu nastavení, ovšem ku prospěchu vůči měl neměně velký rozsah i tlumič X-Fussion Glyde Super.

Big Hit je v terénu vzhledem ke své ceně skutečně velkým kolem, ale naše doporučení, kam s ním nejlépe vyrazit, jsou jednoznačně a-crossové tratě. Nízký a velmi točivý bike je na umělých překážkách jako doma a vznáší se a zase přistává stejně lehce, jako se poklápí do zatáček. Méně aktivnímu jednočepovému závěsu dělá dobře rovný povrch a pokud vezmete Big Hita do lesů na rozbité kamenité cesty, je alespoň v téhle zimě odpružení neaktivní a na rozdíll od skvělé schopnosti pohltit rázy při dopadech se na rozbitém terénu ve vyšších rychlostech nechytá.

Big Hit upřednostňující omlé podmělník před nespoutanou přírodou je výzvou pro jezdce toužící po kole na točivě sjezdové řádění na umělých trailtech. Vzhledem k váze, která atakuje hranici devatenácti kilo, si také troufáme tvrdit,

že vám tenhle Big Hit vydrží i při těch největších poletech.

Cíl dobrat se pravdy o levnějších freeridech se tedy podařilo dosáhnout jen částečně. Víme, že komponentově to není problém, ale kola omezeným výkonem pružících jednotek se mohou stát spíše jednoúčelovým nástrojem, než univerzálem pro freeride nejrůznějšího ražení. Problém také nebude ve vydrží rámu či jednotlivých komponentů, což potvrzuje i váha testovaného vzorku, ale spíše ve volbě vhodného systému odpružení a v nalaďení geometrie co nejbliže dražším kolidm.

I přes vše řečené, nebo možná právě proto, patří Big Hitu dík nejen za poodhalení vlastností freeridu střední třídy, ale i za ostré svezení a polétání nad hlinou.

Text a foto Mara

## Technická specifikace:

Rám: A1 Alu  
Tlumič: X-Fussion GS  
Vidlice: Mozzo X-5.5  
Hlavové složení: Tank  
Klíky: TruVativ Hussefelt  
Přesmykač: Shimano Alivio  
Přehazovačka: Shimano Deore  
Řazení: Shimano Deore  
Brzdy: Hayes HMX-1 HD 8"  
Kazeta: Shimano 11-32, 8spd  
Náboje: Joy Tech  
Řáfky: Sun Ditch Witch  
Ridítka: Specialized Roller 2.50  
Ridítka: Specialized 640 mm  
Představec: TruVativ Hussefelt  
Sedlo: Specialized Jumping  
Váha: 18,7 kg  
Cena: 36 990 Kč

## LOCK OUT

V dnešní době si už přední odpružení bez takové vymoženosti, jakou je uzavření nedokážeme představit. Revoluční období, kdy se vidlice s tímto systémem považovaly za vzácný jev a jakýsi pokus, o kterém se spekulovalo, zda se uchytí, je pryč. Každý větší výrobce, který chce mluvit do vývoje předního odpružení, musí mít v nabídce alespoň jeden model s možností uzavření.



Head Shok

vření. Modifikací je několik. Někteří se přiklání k celkovému zmrzení chodu vidlice jednoduchým pruží – nepruží, jiní přistupují k věci třeba tak, že nabízejí uzavření částečné. Největšími producenty předního odpružení zůstávají tři giganti, kteří každý rok vyčlení velký počet modelů včetně uzavírání a jiného nadstandardního vybavení. Kdo se rozhodne pro vidlici s uzavíracím mechanismem zdvihu, měl by zvážit několik aspektů. Každá vidlice, která je opatřena uzavíráním, je o nějaký ten gram těžší, takže když si na něj jednou zvyknete, už nenajdete cestu zpět k lehké verzi, a v neposlední řadě je uzavírání většinou prioritou vyšších modelů a tím i vyšších cen. Trend minulých sezon jasně prokázal, že bez uzavírání jste nemožní a pokud chcete nějak vypadat, musíte ho prostě mít.

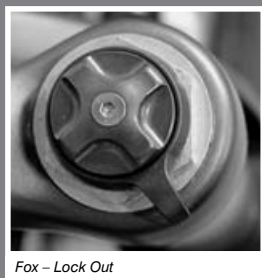
## Manitou a její Lock Out

komponent původně vyvinutý pro XC jezdce, testovaný v seriálu závodů Světového poháru a na Olympijských hrách v Sydney. Lock Out je uzavírací kompresní tlumič, který při pouhém otočení páčky na vrcholu pravé nohy vidlice eliminuje nežádoucí houpaní při jízdě do kopce. Výrobce vidlic Manitou při podle dostupných informací prvním výrobcem, který přišel se sériem systémů uzavření vidlic přímo během jízdy. Zjednodušeně řečeno, u vidlic Manitou se zavíráním nalezneme v jedné noze pružinu, v druhé pak tlumič s dvěma pístiti. Ty se pohybují nezávisle na sobě, což dovoluje regulovat stlačení i odskok nezávisle. V prostoru mezi pístiti i nahoře se nachází olej, nad nímž je vzduch. Ten zajišťuje v případě zahřátí únikový prostor pro jeho expanzi, což zaručí, že teplota nemá vliv na tlumení. Samotné zavírání je v podobě kytu,



Manitou – Lock Out

kteří nahrazuje horní kompresní pístit. To je příčinou toho, že systémem uzavření již nelze regulovat tlumení odsokku zvnějšku vidlice, ale pouze po odsroubování uzavírací



Fox – Lock Out

páčky. Sama páčka uzavírá protékající olej, který se nemůže dostat nahoru a vidlice se uzavírá. Lock Out se dá zakoupit i samostatně, a to za 2990 korun. Je možné jej namontovat na vidlice Black, Skareb a Axel. Nezapomnělo se ani na bezpečnostní prvek, kdy uzavření je ponecháno a dojde k nárazu. V tom případě se uzavírá automaticky vypne.

## Rock Shox

Funkce je velmi podobná systému od Manitou. Rozdíll tvoří například funkce spodního pístitu, který tlumí stlačení i odskok. Pist horní obsluhuje kompresi a blokáci vidlice. Individuelní float piston má za úkol oddělit vzduch od oleje. Jeho přitlačení pružinkou zaručuje volnou expanzi při zvýšení teploty. Důležitý je fakt, že zde nedochází, na rozdíl od Hydracolu, k mzení oleje se vzduchem. Blokáci vidlice zajistí horní pístit, který se uzavírá před průtokem oleje. Vidlice je připravena zvládnout velký náraz i v uzavřeném stavu, kdy se odblokuje a nehrozí její poškození. V roce 2003 máte navíc možnost

zakoupit i vybraných modelů externí zavírání páčkou, které se ovládá přímo z řidíttek.

## Marzocchi

Tyto vidlice zcela vybočují z trendu ostatních systémů uzavírání. Jedná se o princip, kdy je vidlice po stlačení doslova ponechána v dosažené poloze a nevratí se zpět nahoru. Myšleno je v první řadě na výjezd, kdy se může stát bike s vysokým zdvihem neovladatelný. Tento systém je nazýván ECC. Tryska tlumení zpětného kroku se uzavírá a vidlice zůstává po zmáčknutí stlačena. Tím se značně snižuje poloha řidítka a kolo je připraveno k výjezdu. Po splnění funkce je jednoduchý návrat ponechán na otočení páčky, po kterém se vidlice vrací do původního režimu. Novinkou je nastavení s pěti pozicemi, které funguje v režimech od zcela otevřené trysky až po její uzavření. Druhý systém s názvem ETA je vlastně systém



Marzocchi – ETA

ECC s přidáním 30 mm zdvihu v podobě pružinky. Vidlice při snížení vykazují schopnost fungovat a akceptovat rázy.

## Cannondale

Pokud mluvíme o průkopnických uzavíracích vidlic, je Cannondale adeplem čísla jedna. Vy-

hodou Head Shoku je jeho lehké ovládání přímo z vrcholu představec. Velký otočný mechanismus lehce reguluje útlum. Jedním z režimů je i úplné uzavření. Cannondale navíc ukázal, že je napřed, a předvedl před dvěma lety novinku v podobě elektronického uzavírání ELO na Lefty. Malý motorek s baterií tak řeší uzavírání za vás. Přímou z řidítka v dosahu prstů je umístěn spínač blokace. Opět je hnacím



Rock Shox – Blade Box Kit

systémem uzavření průtoky oleje. Jako bonus slouží snadná vizuální kontrola nad stavem, ve kterém se vaše vidlice právě nachází.

## Fox

Další vidlice, která se pomalu uchycuje na našem trhu. Jejich zavírání pracuje obdobně jako Manitou, nebo Rock Shox, kdy otočným mechanismem na noze vidlice regulujete přívod oleje. Jeho úplným uzavřením se vidlice uzavírá, naopak otevření průtoky umožní její funkci.

Foto archiv, Honza a Terka