

# XTrest



ré bylo po designové stránce bezchybné.

Rázení na větší pastorky a menší převodníky je možné provádět buďto brzdovou páčkou směrem nahoru nebo samostatnou plastovou páčkou zespodu. Jezdci zvykli na rázení Rapidfire pravděpodobně více využijí právě druhou možnost. Tato páčka má sice krok kolmý k zaříznému standardu, její umístění je však správné. Díky relativně velké vzdálenosti od řídítek jsou i zde menší prsty nevhodou.

Nejvíce problémů však nastane při správném nastavení pák. Díky řadicím mechanismům byla samot-

stavit tak, že více k sobě již nešly. Jedinou možností bude použití hadičky s koncovkou na vedení v pravém úhlu od brzdové páky. Pak bude možné posunout oba duální více k předstávci. Bude se ovšem jednat maximálně o centimetr a půl k dobru na každé straně. To bude pro některé vyznavače úzkých řídítek stále málo.

## Enky benyky klíky XT

Největším přínosem nové sady XT jsou podle našeho názoru klíky. Technologie Hollowtech II znamená podstatný nárůst tuhosti. I když se někomu klíky po designové stránce nelíbí, znamenají podstatné zlepšení. Ani při silové jízdě do extrémně prudkého kopce není opticky patrné vychýlení převodníku směrem k pravé klice. Ve srovnání s dražším iksteerem je rozdíl především ve váze, tuhosti je na podobné úrovni.

Celkově pevnější se oproti předchůdci zdá být rovněž přehazovačka, na čemž má zásluhu hlavně větší vzdálenost mezi protějšími čepi paralelogramu. Pouze prohnutí tvár vodička se nám zdá neelogický a nějaké gramy by se zde rozhodně daly ušetřit. V kombinaci s řazením Dual Control je inverzní krok přehazovačky ideální, milovníci Rapidfirů ho však neocení.

Komponent, který nás rozhodně neohromil, byl přesmykač. Tvar chromovaného vodička by podle našeho názoru měl náležet spíše sadám Altus, maximálně Alivio. Větším handicapem bude však jeho životnost. Jízda po dvou stech kilometrech se vyskytla vůle v jednotlivých čepích, která se do konce testu ještě zvejšila. Samozřejmě se může jednat o problém našeho konkrétního kousku, řešení Top Swing je však tímto neduhem pověstné. Podstatně rozumnější bude použití přesmykače s klasickou horní objímkou, který je pro rok 2004 rovněž v nabídce.

## Brzdy

Brzdy sady XT, ať už se jedná o klasická věčka nebo kotouče, udělaly v inovovaném sadě obrovský krok vpřed. U V-braků došlo k celkovému odlehčení a k logickému přemístění čepu otáčení zpět do místa úchyty. Díky tomu by již mělo zmizet nepříjemné pískání a troubení, které předchůdci i v perfektně seřízeném stavu s oblibou vydávaly. Nás však zajímaly především kotoučové varianty, protože i podle strategie firmy Shimano právě jim patří budoucnost. Jelikož



jsme na Egoistu najeli relativně dost kilometrů, měly brzdy dostatek času na zajištění a my vám můžeme podat veškeré dojmy.

Největší inovací u brzdových třmenů je jejich snížená hmotnost a nyní můžeme potvrdit, že i nárůst výkonu. Oproti iksteerku, kde jsme měli pocit, že brzdy snad ani není nutné zajišťovat, byl nástup nových Deore XT o něco pomalejší. Přibližně po padesáti kilometrech to už bylo o něčem jiném. Po tomto krátkém zajištění bychom kvalitě brzdového účinku k novému XTR přivítali. Brzdy nemají sklony k nechtěnému blokování a brzdovou sílu lze jemně dávkovat. Při silnějším stisku páky však zablokování kola nečiní problémy. Mokro se na kvalitě brzdění téměř neprojevovalo a v bahně bude muset být jezdec s dávkováním brzd opatrnější. Účinnost čtyřpístkového systému je více než dobrá. Správné seřízení třmenů je nyní jednodušší díky kotoučům s duralovým odlehčením se systémem uchybní Center-Lock. Toto řešení využívá kotouče nasazeného na drážkovaném osazení náboje a dotaženého pojistnou maticí. Ani při detailním studiu se nám nepovedlo odhalit sebemenší vychýlení kotouče. V tomto ohledu je Shimano absolutní špička.

Text a foto: Honza

Pokud jste si již přečetli nebo alespoň letmo prohlédli test kola Author Egoist v tomto vydání Cykloservis, nemohla vám uniknout nová sada Deore XT, již byl Author osazen. O této novince firmy Shimano jsme vás již podrobně informovali v Cykloservis číslu dvanáct. Tehdy se však jednalo především o teorii. Přestože jsme nové ikstečko otestovali již v zimě přímo v továrně Shimano v Karvině, byli jsme velice zvědaví, co přinese dlouhodobější test. Finální verze této sady se přece jen v některých detailech liší. Komponenty, které jsme si před více než půl rokem vyzkoušeli a prohlédli, byly vývojem verzi. Jejich povrchová úprava nepatřila k nejčistším a stopy po frézování spíše budily dojem amerických garážovek. Chybějící logo výrobce a název sady na některých dílech tyto pocity jen potvrzovaly.

Nyní vám však konečně můžeme nabídnout test úspěšné sady Deore XT, která se sice nevyvarovala některých dětských nemocí, ale jako celek znamená opět výrazný krok vpřed. Každá novinka potřebuje nějaký čas na vychytání much a my jsme přesvědčeni, že Shimano udělá vše proto, aby to bylo co nejdivně. Na nově sadě Deore XT jsme najezdili necelých pět set kilometrů. To sice není dostatek k tomu, abychom odhalili slabiny v životnosti, přesto se některé nedostatky našly.

## Dual Control

Tento název ve spojení s bikovou sadou nejednou způsobuje úšklebek v třech pravových bikerů. Když se řekne nové ikstečko, každému se nejprve vybaví právě řadicí a brzdové páky. Po premiéře sady XTR a nyní i XT s tímto ovládacím řešením můžeme do budoucna očekávat podobné provedení u sady LX a případně i nižších. Od silničních sad tento prvek také pronikal postupně.



Jelikož jsme již něco najeli s novými duálními XTR, přivykání nám nové XT nám nečinilo sebemenší potíže. Funkce je stejně přesná jako u nejvyšší sady. Pravou páku můžeme označit za bezproblémovou. Levá už je na tom o něco hůře. Při rázení na větší převodník je nutné nejen vynaložit větší sílu, ale i krok je zbytečně dlouhý. My jsme si se systémem poradili, jezdcí s menší rukou, ženy nebo juniorští závodníci s tím budou mít evidentně problémy. Pokud by se však zkrátit krok řazení, bylo by logicky nutné vynaložit ještě větší sílu. Jsme zvědaví, jak si s tímto záporom Japonci poradí.

Tvar brzdové a řadicí páčky je příliš úzký, při neustálém brzdění v dlouhých sjezdech není tlak na ukazováček a prostředníček zrovna příjemný. Horní ploška na páčce má sice usnadnit řazení, neboť je uzpůsobena pro kontakt s bříšký posledních článků prstů, ostrá hrana však při brzdění překáží. S vysokým komfortem starších modelů brzdových pák je nový typ nesrovnatelný. Navíc páčka postrádá vybrané zadní části, kte-

ná brzdová páčka posunuta příliš ke konci řídítek. Pokud tedy chceme mít páky v optimální poloze, musíme oba duály posunout přibližně o dva centimetry ke středu řídítek, čímž nám vznikne ne zrovna estetická mezera mezi objímkou řazení a gripem. Rukojeť pak mají tendenci se posouvat také do středu řídítek a mezi nimi a rohy mezer vyložené vadi, neboť právě zde je nejčastější poloha jezdcových rukou. Řesením bude buďto zalepení gripů, nebo vymezení vůle mezi nimi a objímkami pák například PVC páskou nebo opět kusem gripu. Vzhledem k ceně sady Deore XT nám však toto řešení přijde poněkud drahé.

Jak jste si jistě všimli, měli jsme k dispozici sadu XT s kotoučovými brzdami. A to je další kámen úrazu. Pokud vedou hadičky z brzdových pák k třmenům přímo, nikoliv v pravém úhlu, není možné posunout obě páky dohodu do středu. Jediné, že by každá z nich měla zcela jasný sklon. Námí testovanému kolo mělo řídítka o šíři 58 centimetrů a páky bylo po pohodlný úchop nutné na-

# V sedě a pohodlně – Lock Out

Ihned po prvním uvedení odpružených vidlic bylo jasné, že je zde nabízeno řešení, na kterém je dlouhá léta co vylepšovat. Každý rok se přibližujeme maximu, shodně jako tomu je v rámu a komponentu. Vylepšují se materiály, koncepce zpracování, pružící parametry a vůbec vše, na co si jen vzpomeneme. V posledních sezonách se v oblasti vývoje vidlic pro XC vytvořilo několik ustálených klasifikací. V první řadě se pohybujeme v rozmezí zdvihů závodních vidlic pro Cross-Country někde okolo 80 milimetrů. Velké množství systémů je založeno na vzduchové bázi s olejovým útlumem. To snižuje váhu a zjednodušuje režim nastavení. Váha je do jednoho a půl kilogramu, kdy lehčí vidlice, než 1,3 kg patří rozhodně k variantám vhodným spíše pro klasické V-braky. To mně připomnělo neopomenout rys výroby bez navárek pro klasickou rádkovou brzdou. Naočak navážka na kotouč je vidět i u nejlépejších verzí. Když jsme se dostali na vrchol funkce a ovládacích parametrů, začalo se logicky laborovat s funkcemi jednotlivými. Nejprogresivnější je nástup nastavování zdvihů. Plynuhé, nebo po jednotlivých stupních se najde snad v všech výrobců předního odpružení. Už nepotřebujete dílnu a sadu nástrojů, ale stačí otáčet tím pravým kolečkem a vidlice mění svoje zdvihy. Volíme vlastní váhovou, jaký zdvih nám v dané situaci bude nejlépe vyhovovat. S tím úzce souvisí problém, jak udělat vidlici pevnou. Kámen úrazu je i v všech celoodpružených kol, kdy prodáváči v krámu jen těžko hledá ideální odpověď na požadavek celoodpruženého kola, které vlastně nepružní. To se týká i vidlic. Věřte, že každá vidlice je určena především k chodu v otevřeném – pružícím režimu. To samé platí i o odpružení zadním. To bylo až do poslední doby jasné stigma, ale poslední vývoj si poradil i s tím. Myslíci tlumiče a vidlice dokážou rozpoznat každou hroudu a ihned vykazují činnost. Kam až technika dojde za pár let, nemáme tušení. V posledním jmenovaném případě se pak zdá systém uzavření jaksi bezpředmětný. To by také mohlo být důvod, proč firma Manitou ne nabízí žádnou vidlici s externím uzavřením na řídítkách. Pokud se prosadí inteligentní proces samouzavírání, bude výroba uzavíracích mechanismů v jakékoli

podobě odespaná. Tato cesta je však ještě dlouhá a zatím frčí trend, mít uzavírací páčku alespoň na vidlici samotné. V tomto článku se však chceme podrobněji zabývat o externí uzavírací systému, které se na našem trhu nabízejí a o jaké



Externí uzavírání od Rock Shoxe. Na vrchní straně je umístěno kolečko, po jehož zmáčknutí se vidlice ihned vrací do funkčního režimu nastavení.

výrobce jde. U všech výrobců se jedná o umístění uzavíracího segmentu na řídítka, z kterých je pohodlně ovládaté během jízdy. Nacházíme však i takové novinky, jakými bezesporu je ovládací obou pružících jednotek jednou páčkou najednou, nebo možné nastavení do jaké míry chceme vidlici uzavřít.

## Rock Shox

Jako průkopník externího uzavírání můžeme téměř s jistotou označit firmu Rock Shox. Jejich SIDy mají uzavírací páčku již několik sezon. Důležitým prvkem je, že na některé modely se dá tento kit dokoupit samostatně. Jedná se konkrétně o modely Rock Shox SID World Cup, Rock Shox SID Team, Rock Shox Psylo Race. Nabídka externího uzavíracího systému se zdvihem 80-125 mm je opravdu jedinečná. Vidlice Rock Shox jsou vybaveny externím uzavíráním, které je součástí kompletu s klasickým uzavíracím kolečkem na horní straně nohou. Mechanicky ovládané lanko je uloženo v bowdenu, který je tažen po celé délce až do páčky. Ta je na řídítkách a lze regulovat rádius otáčení

k úplnému uzavření. Na vrchní straně je navíc uvolňovací tlačítko, které stačí zmáčknout a vidlice se dostane do režimu otevřeno – pruží. To je velmi výhodné při neočekávané změně podmínek jízdy. Seřizovací mechanismus chodu páčky je umístěn na bowdenu, podobně, jak je to vyřešeno například u dual control pák od Shimana. Malý otočný váleček lze lehce ovládat i v rukavících.

## SR Suntour

Tento výrobce předního odpružení dává o sobě jednoznačné vědět. Jeho řada je nejen všemi parametry na velmi vysoké úrovni, ale nabízí také verze

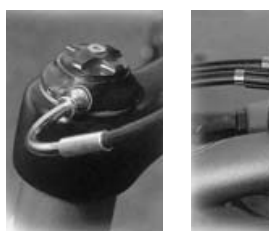


Jedna z několika variant ovládacího externího uzavření pro vidlice SR Suntour.

s externím uzamykáním. Navíc je tento systém montován i na trekingovou vidlici (SF-NRX-ML-RL-700). Zcela výjimečné je ovládací jak uzavření, tak i změny zdvihů externě z řídítek. Vychet novinek a zlepšováků tím nekončí a nakonec je tu opravdová technická nálož.

## Ice Control

Pokud jste někdy přemýšleli jaké by



Detail napojení externího vedení do uzavíracího kolečka od Foxe.



Kombinace otočné rukojeti pro změnu zdvihů a páčkou pro úplné uzavření od Suntouru. Vše je umístěno na levé straně řídítek.

to bylo dát dohromady klasické otočné řazení spolu s jednou páčkou od rapid fire, Suntour už to vyzkoušel. V katalogu naleznete speciální řešení pro vidlice SR Suntour. Na levé straně budete marně hledat řazení pro převodníky. Je tu však kompletní složení z otočné rukojeti, jehož otáčením lehce vidlici uzavřete. Pod ním v oblasti palce je pak schována páčka pro změnu zdvihů vidlice. Toto unikátní řešení už nenalezlo místo pro řazení, a tak se tento komponent musel vstěnat na druhou stranu řídítek. Vpravo je pak nahášený shodný řadicí, kterým páčkou volíte jednotlivé převodníky, otočnou rukojetí pak kolečka na

kazetě. Vpředu je doporučen přesmykač od výrobce Shimana, v zadu se pak musíte uchýlit k ESP přehazovačce. Zakoupit můžete i samostatnou otočnou rukojeť pouze pro uzavírání vidlice.

## Fox Lock-out

Tento výrobce mimo klasický uzavírací systém nabízí i verzi pro externí uzavření, jak přední vidlice, tak i zadního tlumiče. Páčka má dva ovládací konce, které můžete nejen libovolně seřídit, ale také jednotlivě ovládat. To vše jednoduše z řídítek. Jejich materiál je navíc v modrém eloxu a ze slitiny hliníku.



SR Suntour umísťte řazení na převodníky v tomto případě na stranu pravou, spolu s řazením pro kazetu.



K vidlici SR Suntour lze vybrat externí uzavírání ve formě páčky, nebo otočné rukojeti.

U vidlic Fox je externí uzavírání pouze na objednávku. Klasický sériový typ má uzamykání standardně na korunce nohou v podobě otočného hliníkového kolečka.

To, kam se bude posouvat další vývoj uzamykání vidlic a tlumičů z řídítek je hodně závislé na osvědčených nových technologiích. Ty společně s především s myslíci systémy, které dokáží diagnostikovat jednotlivé typy terénů a zvolit ideální režim nastavení. Pokud by se osvědčily, stalo by se uzamykání spíše okrajovou záležitostí.

Text a foto: Tereza