

Superior XC 879



na ně může spohehnout i v blátě, kde se projeví jejich výborná samočističtí schopnost. Přední plášť využívá pro dobré vedení šípovitý vzorek, zadní je vybaven devěťadvacitými výstupky pro dobrou záběr. Když si dokonce dokážou slusně poradit i s mokřým listím, kde by mělo množství ostatních plášťů velké problémy. Jediným povrchem, se kterým si Kendy nerozumí, je mokřý asfalt, kde se díky tvrdší směsi chovají poněkud nevyzpytatelně. Jízdní dojem

V sedle jakékoliv devěťadvacitky si připadáte téměř jako v tanku a Superior není výjimkou. Zdá se, že nic, co vám stojí v cestě, není nezodolatelé. Terén se oproti klasické šestadvacitce zdá méně hrboletý, jezdec má podobný pocit jako na tvrdě nastaveném fullu nebo softailu. Díky vyšší hmotnosti, která je této kategorii kol vlastní, se ani Superior nevyznajíze dokonale akcelerací. Ostatní vlastnosti tento fakt dokonale vykompenzuji. Delší zadní stavba společně s velkými koly a dobrými plášti poskytuje jistotu v prudších vjezdech. Přední kolo nemá příliš tendenci se zvedat ze země, a jezdec najednou vjede více, než na co je zvyklý. V opravdu příkrých vjezdech jsou větší kola znát a pro využití všech možností biku bychom doporučili vyměnit použitou kazetu s rozsahem 11-32 za typ s počtem zubů 11-34. Ve sjezdech kolo výborně vede a i na kamenném povrchu je velice jisté. Jediným handicapem se v opravdu náročném terénu zdá být pomalejší funkce přední vidlice. Jak jsme již napsali, s přibývajícími kilometry se však citelně zlepšovala. Nejklasičtější ukázkou dovednosti devěťadvacitky byl chybějící dřevěný schod můstku na naší testovací trati. Jelikož jsme o něm nevěděli, nájezd byl poměrně rychlý a zastavení již nebylo možné.

S šestadvacitkou by pravděpodobně následoval let přes řídítka, testování bike nás poměrně bezpečně (i když se smrtí v očích) převezl. Místem, kde naopak devěťadvacitkový Superior není úplně jistý, jsou rychle projížděné zatáčky. Jakási neochota zatáčet je snadno vyzorovatelná a jezdec se naučí reagovat na změnu směru s lehkým předstihem. Jízdní vlastnosti lze celkově zhodnotit jako vyvážené. Devěťadvacitka není kolo určené pro technicky náročné tratě, bude maximálně vyhovovat pro delší jízdy, kde se uživateli odmění komfortem a snadným ovládnutím.

Přes svou velice nízkou cenu, která činí 15 499 korun, je Superior XC 879 podle našeho názoru vyloužené sportovní náčiní. Sami jsme se při testu přistihli, že jsme k němu při hodnocení nejjednoduššího jako k podstatně dražšímu kolu. Pokud tedy vyžadujete kvalitní stroj, na který se budete moci opravdu spolehnout, uvažovali jsme devěťadvacitky a nechtete do kola investovat přehnané částky, Superior XC 879 je pro vás ideální volbou.

Text a foto: Honza

Domácí značka Superior se na příští rok rádně vyzbrojíla. Nové designy a zajímavé barevné kombinace však nejsou jedinou změnou v nabídce tohoto výrobce. Superior také rychle zareagoval na stále rostoucí oblibu devěťadvacitky a připravil dva nové modely tohoto typu. S levnějším z této dvojice, typem XC 879, bychom vás rádi seznámili v následujícím testu.



Devěťadvacet?

Na tuto otázku lze odpovědět jednoduše. Ano! Stejná odpověď ovšem bude na totožnou otázku s číslovkou šestadvacet. Zkrátka každé provedení má svá pro i proti. Na pohled nezvykle působící provedení s velkými koly však nelze označit za nevhodnou. Jedná se pouze o zařítí poměr mezi rámem a klasickými koly. Stačí krátké sítí z devěťadvacitkou, a poněkud divně působí klasika. Nejsilnější je tento pocit, pokud devěťadvacitku sedláte a vedle vás jede bike s 26" koly. V případě, že kupujete nové kolo a váháte mezi těmito provedeními, je argument, že devěťadvacitky jsou na pohled divné, nesmyslné.

Spolehlivý základ

Rám modelu XC 879 je vyroben z duralu s označením 6061 s tepelnou úpravou. Spodní rámová trubka velkého průměru využívá zplstněný biaxial, které výrazně zvyšuje tuhost rámu. Hlavní trubka uzpůsobená pro integrovanou hlavovou složeni se ke svému středu vy-

razně zužuje. Dohromady s efektivní sváry a s masivní výtuhou v napojení spodní trubky působí celá přední partie rámu neotřelým dojmem. To samé se dá říci i o zadní stavbě. Trojúhelníková profilační vidlice i vzpěr, které jsou navíc vybaveny esovitým zpruhobáním, skvěle doplňuje tuhý přední trojúhelník. Pěkně odlehčené patky jen podtrhují působivý dojem z tohoto rámu.

Suntour, Remerx, Kenda

Tyto tři značky tvoří na testovaném stroji devěťadvacitkový základ. Samozřejmě pokud pomírneme rám. Odpružená vidlice Suntour NFX 7500-LO je určena především na krosová kola, svou úlohu zde však plní velice dobře. Oproti bikovým verzím se neprojevila její subtilnější konstrukce výrazným úbytkem pevnosti. Funkční zdvih necelých šedesát milimetrů je dostatečný. Zkratka LO v názvu značí přítomnost lock-outu. Dvě otáčkové páčky pro úplné uzavření se nám zdají trochu hodné. Funkce zavíracího mechanismu, který postupně při

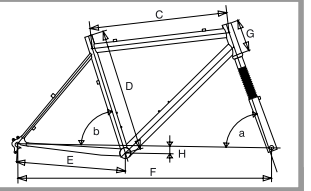
otáčení přitvrzuje celý systém, je ale výborná. Vidlici lze označit za méně citlivou, výhodou je tedy menší pohupování. Ze začátku testu byl Suntour hodně tuhý a jeho reakce na terénní nerovnosti nebyla zcela přesvědčivá. Po ujetí asi sta kilometrů už byla funkce výrazně lepší. Pro dobré zajištění bude tedy potřeba určitý počet najetých kilometrů. Zklamalo nás výraznější ztuhnutí vidlice při teplotách pod deset stupňů Celsia, které bude pravděpodobně rovněž souviset s nedostatečným zajištěním.

Další komponenty představuje řazení, přehazovačka a přesmykač ze sady Shimano Deore a kliky Suntour. Ty nás překvapily slušnou tuhostí, přestože se jedná o levnější provedení s ocelovými převodníky. Brzdové čelisti a páky nejsou logo Tektro. Efekt velkých kol v kombinaci s ráfkovými brzdami je podobný jako užití velkého kotouče u diskových brzd. Přestože čelisti patří k průměru, je výsledný brzdící výkon velice dobrý. Kontakt prstů s pákami navíc zpřemlňuje přísroubovaný gumový díl.

Kola jsou kombinací nábojů Shimano Acera a dvojitým systémem ráfků Remerx RMX 719. Ačkoliv se občas objevují názory, že devěťadvacitková kola jsou podstatně náchylnější na rozcentrování, námi testovanými provedení bylo absolutně bezproblémové. Výborné se během testu ukázaly také pláště Kenda Klaw XT o šíři 2,1. I když jsou těžší a jejich vzorek není určen pro rychlou jízdu po tvrdém povrchu, v terénu si vedly znamenitě. Jezdec se

Technická specifikace:

Rám: Alloy 6061.T6 biaxial butted
Vidlice: Suntour SF-NRX7500-LO
Kliky: Suntour XCC310PB 175 (22/32/44)
Přehazovačka: Shimano Deore
Přesmykač: Shimano Deore
Řazení: Shimano Deore
Brzdy + páky: Tektro
Náboje: Shimano Acera
Kazeta: Sram 7.0 11-32 (9)
Ráfky: Remerx RMX 719
Řídítka: Superior
Představec: Superior
Sedlovka: Superior
Pláště: Kenda Klaw XT 2,1
Váha: 13,5 kg
Cena: 15 499 Kč



a	Úhel hlavy	71°
b	Úhel sedlové trubky	73°
c	Horní rámová trubka	586 mm
d	Výška rámu	483 mm
e	Délka zadní stavby	445 mm
f	Rozvor	1095 mm

Jedete krajinou na svém miláčkoví. Přehazka přehazuje, brzdy brzdí, kola kolují. Veverky běhají po strozech, vrabčáci švitoří ve větvích, krtek vykukuje z křtiny a motýl usedá na vlčí mák. Sluníčko vám praží do bidonu a mění iontán na čajíček. Vlasy pod přilbou se potí a mozek jakbysmet. Na tachometru svítí uctyhodná rychlost a pod ním ještě uctyhodnější ujetá vzdálenost. Cesta lehce klesá, není potřeba ani tolik šlapat. V lese Máňa volá na Frantu, že našla klouzka. Jakoby z dálky k vám doléhá pískání píšťalky a vy se kocháte vší tou nádhrou. Ani nepostřehnete, že z lesa vyskočilo cosi velkého černého, přímo pod vaše kola. V tu ránu se válíte v prachu. Vedle vás kručí dobrman, který se váli v příkopě. Zvedáte se, ohmatáváte kosti, vše je v pořádku. Pes se

HOBBYBASTLER

Udelejte si to sami

Rovnění patky přehazovačky

fantas. Vždyt jste si ji minulý týden donesli z obchodu poté, co musel nákup oblečení pro vaše děti počkat do příští výplaty. Domů to je pěkných pár desítek kilometrů a patka je pěkně ohnutá. Co

chanou část opravíte sami. Nad poněkud visí rovnák na patku – zahnutá tyč kulatého profilu. Nástroj funguje jako páka, kterou se patka ohýbá do původního stavu. Na jednom konci je šroub

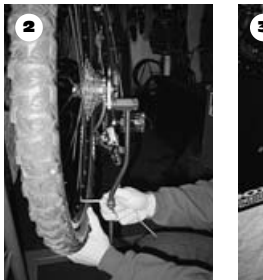
lou polohu kolmého ramena – tyčka bude vodorovně směru zasahovat do výpletu (obr. 2). V horní poloze zase bude od ráfku daleko a pod ním, protože osa otáčení nástroje je do osy kola po-

ku kontrolujeme během ohýbání patky postupně vždy nejméně na čtyřech místech (obr. 5). Tam, kde je rameno daleko od ráfku, tlačíme rovnák směrem k ráfku, aby se patka ohнула ve správném směru, a obráceně. Teprve ve chvíli, kdy se při otáčení nástrojem rameno dotýká ve všech bodech stejné, je patka ve správné poloze. Může se však stát i to, že zadní kolo nebude dobře vycentrované a pak nebude vzdálenost odpovídat správnému narovnání patky. Proto si na ráfku vybereme místo, které je nejvíce uprostřed, to si označíme a kontrolu vzdálenosti od ráfku provádíme vždy v tomto místě. Anebo si kolo nejprve vycentrujeme. Když je rovnák ve všech polohách stejně daleko od ráfku, měla by být patka srovnána a přehazovačka by měla opět přehazovat tak, jako dříve.



olíše a odbíhá se staženým ocasem. Ani vám nedochází, jak se všechno semlelo. Psův pán vám dává svou vizičku, že prý kdyby něco a říká cosi o nízké inteligenci této psi rasy.

Nasedáte na kolo, kontrolujete lak, rovnáte řídítka. Ještě že máte kotoučové, přední kolo tak tak projde vidlicí. Kolená bolí, nastěšit to je chvilku z kopce a nemusí se tolik šlapat. Dojždíte k mostu přes řeku, za nímž cesta opět stoupá. Ale co to? Přehazovačka vypovídá službu a po marném pokusu o přefazování vodítka skrtá o dráty. Chytá vás

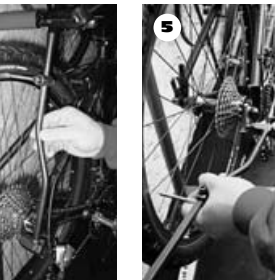


ted? Vzt přehazku do ruky a ohnout i s patkou do původní polohy? Trochu humpoláčké řešení, zvlášt nešetné pro čepý mánie.

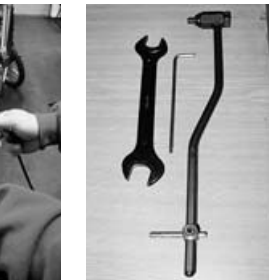
V nejbližší vesnici je servis, tak snad pomůžou tam. Jenže je sobota dopoledne a mechanik již není doma. Ale paní domu vám nabízí, že pokud si v dílně najdete to správné nářadí, at si porou-



k připevnění do patky, na druhém konci pohyblivé kolmé rameno, kterým se kontroluje vzdálenost od ráfku. Postup opravy je následující: Zkontrolujeme správné usazení zadního kola. Po sejmání přehazovačky našroubojeme rovnák do patky (obr. 1) Nástroj spustíme do spodní svislé polohy k ráfku, nastavíme pomocí posunovacích šroubů svis-



sunuta o délku patky, proto i tyčka bude o tuto délku níž. Proto posuneme ve svislém směru kolmé rameno nahoru na úroveň ráfku (obr. 3). Jenže tlačíme na páku v horní poloze směrem k pneumatické a tím rovnáme patku do původní polohy. Právě kolmé rameno nás informuje o tom, kdy je patka ve správné poloze (obr. 4). Vzdálenost rovnáku od ráf-



Pokud se však něco nestalo i jí. To už by byla bezpochyby nutná návštěva odborného servisu. I přes rozbolavění těla je návrat s funkčním řazením o něco veselější. Aspoň bude doma co vyprávat z příští výplaty již skutečné zbyde nějaká ta kačka na oblečení pro děcka.

Dušan