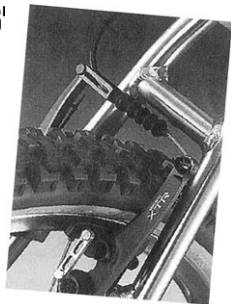


Pohled do historie

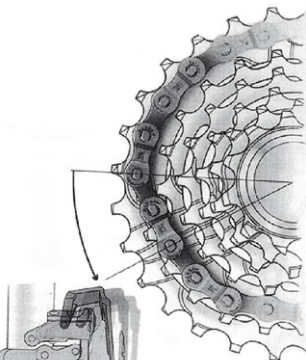
Revoluční XTR 96'

Pro inspiraci našeho Pohledu do historie jsme tentokrát zabrousili do roku 1995, konkrétně do čísla 23/95. Už to je samo o sobě určitá zajímavost, protože v současnosti vychází Cykloservis dvaadvacetkrát ročně, a to již od roku 2002. Hlavním důvodem, proč jsme nahlédli právě do tohoto čísla, bylo ale především představení novinek Shimano pro nadcházející sezónu, tedy pro rok 1996. Ten se totiž stal ve vývoji bikových sad japonského giganta určitým způsobem zlomový, neboť se na trhu objevila kompletně přepracovaná biková sada XTR, přinášející mnoho revolučních technických řešení. Shimano XTR modelového roku 1996 v následujících letech výrazně ovlivnilo podobu většiny dalších MTB a dokonce i silničních sad. Matové šedé ikssterko totiž jako první přineslo nový standard středové osy s těsňákem Octalink, dále třeba duté kliky a pro bikový svět zcela zásadní V-brzdy. Ty sice již v té době, především zásluhou několika amerických garážovků či české značky MOC, nebyly úplnou konstrukční novinkou, ale sada XTR byla jakýmsi potvrzením, že tato cesta vývoje rákových mechanických brzd je správná.

Je zajímavé, jak sada XTR modelového roku 1996 působí i po patnácti letech moderně. Stejně tak po hmotnostní stránce by



V-brzdy sice nejsou sto procentním výmyslem Shimana, ale ten je dovedl k dokonalosti.



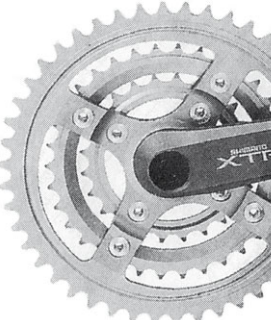
U systému IG stačí dva zuby na to, aby došlo k přehození na větší kolečko.

Revoluční řešení vodítka nového přesmykače s paralelogramem umožní rychlejší a přesnější přehození.

vu duralu. Poslední rok původní generace sady XTR navíc konečně přinesl podstatně tužší Parallax náboje, takže nebylo možné bikové toto sadě jen tak něco vytuknout. Nová generace však přinesla úplně nové standardy a po konstrukci, dokonce i po funkční stránce byla první generací téměř na míle vzdálena. Například náboje této sady, s titanovým pláštěm volnoběžného ořečů, patří dodnes mezi téměř nesmrtelné.

Skvěle, ovšem ne bez chyby...

Shimano XTR 96 využívalo před facelifem, který přišel o pár let později, „pouhých“ osmi pastorků. Řazení



Duté XTR kliky se vyrábí nejen čtyřpacově pro závodní účely, ale i pětipacově, které jsou o něco těžší.

Rapidfire spolupracovalo s konstrukcí klasickou přehazovačkou využívající rozšířených čepů a titanového horního upínacího šroubu. Absolutně atypická pak byla konstrukce přesmykače s technologií Differential Plate. Celkem složitá koncepce s několika čepů navíc a se zcela odděleným pohybem vnitřní a vnější části vodítka byla sice po stránce čistoty funkce dobrým nápadem, ale postupně vznikající nemalé vůle později donutily Shimano přesmykač přepracovat do zcela standardní podoby s jednoduchými vodítkem.

Kliky s dutou konstrukcí se ukázaly jako bezproblémové, pouze opotřebování zubů převodníků se značně prodražilo, jejich výměna originálními vyšla cenově podobně, jako celé nové kliky. Neznačková alternativa navíc kvůli atypičnosti konstrukce nebyla možná.



Akce & Reakce

Voděodolná
Vlhkostěpelná
Zateplená

GORE-TEX

CELSIUS ARTIC - díky termo membráně Gore-Tex umožňují, aby vaše nohy byly v teple i při teplotách do -25 °C. Podrážka je zpevněná karbonovým práškem a na jejím povrchu je použita přírodní guma.

NORTH WAVE
ITALIAN DESIGN

Výhradní zastoupení Lom trading, s.r.o., www.northwave.cz, e-mail: lomtrading@lomtrading.cz

Ostrá R1

V žádném případě podle názvu nečekejte katastrofické zprávy z domácích silnic, ale test brzd Formula R1, které jsou dle svých tvůrců jedny z nejlépeších, tedy až do nástupu nových kompozitových modelů od magury.

V každém případě nelze tento brzdový systém upřít elegancí, dosaženou jednoduchým tenkým tělem páky s integrovanou nádobkou uvnitř. Zatímco tělo páky je poměrně malého průměru, samotná páčka vypadá bytelněji. Rozšíření na konci velice dobře zapadne do prstů, takže páčka netlačí zbytečně do bříšek prstů a ani nemá ostré přechody hran. Regulace vzdálenosti páčky se provádí duralovým kolečkem proti písku. Vhodné umístění je odzdušňovací otvor na horní straně páky těsně před objímkou. Ta je samozřejmě dělena a kvůli minimální hmotnosti má stejné jako všechny ostatní díly duralové spojovací šrouby. Pozor tedy na případné přetažení, nízká hmotnost a červený elox jsou sice fajn, ale na dotahování je to nejcitlivější.

Hadička, vedená šikmo směrem od řídítek, byla v tomto případě napojena rovnou na páku, za příplatek ale lze přikoupit regulaci kroku destiček FCS, která se napojí mezi hadičku a tělo páky a otáčením pláště této regulace dochází ke změně objemu brzdové kapaliny DOT4 uvnitř systému, a tudíž ke změně citlivosti kroku brzd. Jednodílný trmen má z vnitřní strany duralovou zásepkou vnitřního prostoru, na vnější straně je pak banjo objímkou napojena hadička. Destičky jsou zkládány shora a jsou zajištěné duralovým šroubem.

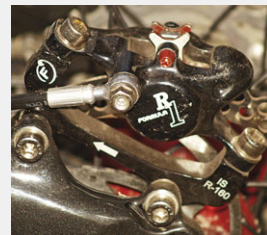
Brzdy jsme testovali na kotoučích o průměru 180 mm, takže jejich výkon byl



opravdu hodně slušný. Ve srovnání s konkurencí byl na daném průměru kotoučů brzdový účinek srovnatelný, ovšem co zde bylo až nadstandardní, byl přesný pocit na páce v okamžiku dosednutí destiček ke kotouči. Žádné zbytečné protružování páčky, pumpování a hledání optima, kdy už destičky skutečně brzdí a kdy nikoliv. Jasná odezva na páce dala jezdcům okamžitě najevo, že destičky jsou na místě a lze precizně dávkovat brzdovou sílu. Modulace účinku je tedy perfektní a vzhledem k výkonu brzd na XC okruzích a v krátkých sjezdech naprosto bez problémů. V delších sjezdech pak bylo znát na hodně zahřátém kotouči, že počáteční účinnost s nárůstem rychlosti a teploty nezapřítelně ztratila na síle a výkon stagnoval. Se zahřátím na vyšší teploty tedy brzdě nejmají tak ostrý projev, jako na začátku brzdění, ale výkon je i tak hodně slušný. Pouze ta jedovatost a citlivé dávkování se nezapřítelně zabíjí do konstantního výkonu. Nicméně to platí pro delší prudké sjezdy, takže v režimu XC či maratonského ježdění si dovolíme tvrdit, že i v kombinaci s menším kotoučem by šlo o naprosto perfektní fungující brzdy. Hmotnost přední brzdy se 160mm kotoučem je přitom 279 gramů, což je naprosto perfektní hodnota. Cena brzdy s PM uchycením je 4 980 korun, respektive 5 600 korun včetně kotouče. Za nízkou hmotnost a až nadstandardní dávkovatelnost je to ale rozhodně odpovídající.

(už)

- + dávkování, přesnost, výkon, hmotnost
- dlouhé sjezdy



VAŠE DOPISY

Dobrý den.

Rád bych se zeptal na Váš názor na silniční elektronické řazení. V případě nové sady Ultegra Di2 se z něj stala poměrně dostupná věc a já zvažuji na příští sezónu koupit nového silničního kola právě s touto elektronickou Ultegrou. Nečekám, že bude řazení bezporuchové, ale prostě se mi líbí, jsem nadšenec do techniky a nových věcí všeobecně. Navíc jsem již měl možnost na výstavě na trenážeru vyzkoušet elektronickou Duru-ace a přišlo mi, že funguje neuvěřitelně precizně. Druhým variantou z mých favoritů je klasická mechanická Ultegra. Čemu byste Vy v redakci dali přednost?

Se srdečným pozdravem Jiří Kouba
(dopis byl redakčně krácen)

Dobrý den.

Ultegra Di2 je poměrně omiláným tématem poslední doby a nejste rozhodně sám, kdo o jejím pořízení uvažuje. Vaše zmínka o tom, že nečekáte bezporuchovost a přesnost sadu chcete, je docela zajímavá. Je vidět, že mnozí uživatelé upřednostní technickou výjimečnost před praktičností. Nicméně my si myslíme, že s problematičností či přímou poruchovostí novinka bojovat nebude, Shimano je v dotahování svých produktů před tím, než je pustí na trh, nesčetně perfekcionista. Předpokládáme tedy, že provozní vlastnosti budou dlouhodobě zcela odpovídat prestižní Dura-Ace Di2. Pokud jde ovšem o náš soukromý názor, tak my v redakci bychom rozhodně dali přednost klasické mechanické verzi sady, ať už by se jednalo o duru či ulte-gru. V jednoduchosti je přece jen síla a proč cpát na kolo zbytečně elektroniku, když i mechanické řazení těchto sad funguje naprosto dokonale. Navíc nevyžaduje žádné dobíjení a starosti, takže vůbec nic nebrání tomu, abyste třeba i po měsíci nečinnosti vyzve kolo ven a pořádně se na něm projeli. Naše volba mechaniky by byla jednoznačná i z důvodu estetiky, nevzhlednou „krabici“ nad přesmykačem či přítomnost baterie pod zadní stavbou bychom asi hned tak neokusili. Finální volba je ale pouze na Vás...

Zdraví redakce Cykloservis

Švýcar pro Campu

Speciální směs brzdových špačků a také jejich barevné rozlišení, to jsou charakteristické znaky produktů švýcarského výrobce Swissstop. Jeho brzdové gumičky Race 2000 Power Black, tedy se základní černou směsí pro duralové ráfky, vyplnily botky na brzdách Campagnolo. Tuto směs výrobce dodává



dokonalé vyhladila.

Na suchu byl jejich účinek naprosto standardní, s plynu-lým nástupem výkonu, žádné jedlovky to nejsou, ale brzdi hodně silně. Za mokra byl výkon jen nepatrně slabší, ale nesho o pokles, kterého by se měl jezdec obávat. Vše bylo srovnatelné s původními originálními gumičkami v provedení pro brzdy Shimano či Sram nebo ve tvaru odpovídajícím právě italskému typu uchycení.

Sada čtyř gumiček stojí 499 korun, montáž pak byla zcela bez problémů, v botkách tvarově vše přesně sedlo. Gumičky jsme testovali na ráfčích Mavic Ksyrium a naježdili s nimi lehce pod dva tisíce kilometrů. Vzhledem k sušším podmínkám nebylo jejich opotřebení výrazné, došlo jen k obrždění materiálu o dva milimetry, na úroveň odtokových hran, takže se brzdná plocha

- + plynu-lý výkon
- nenalezli jsme

PEARL IZUMI
www.pearlizumi.cz
Cyklistická a běžecká obuv
Doplňky a textil v nejvyšší kvalitě
LISSPORT, Nový Svět 350, 512 46 Harrachov
e-mail: info@lissport.cz, tel. 481 311 820