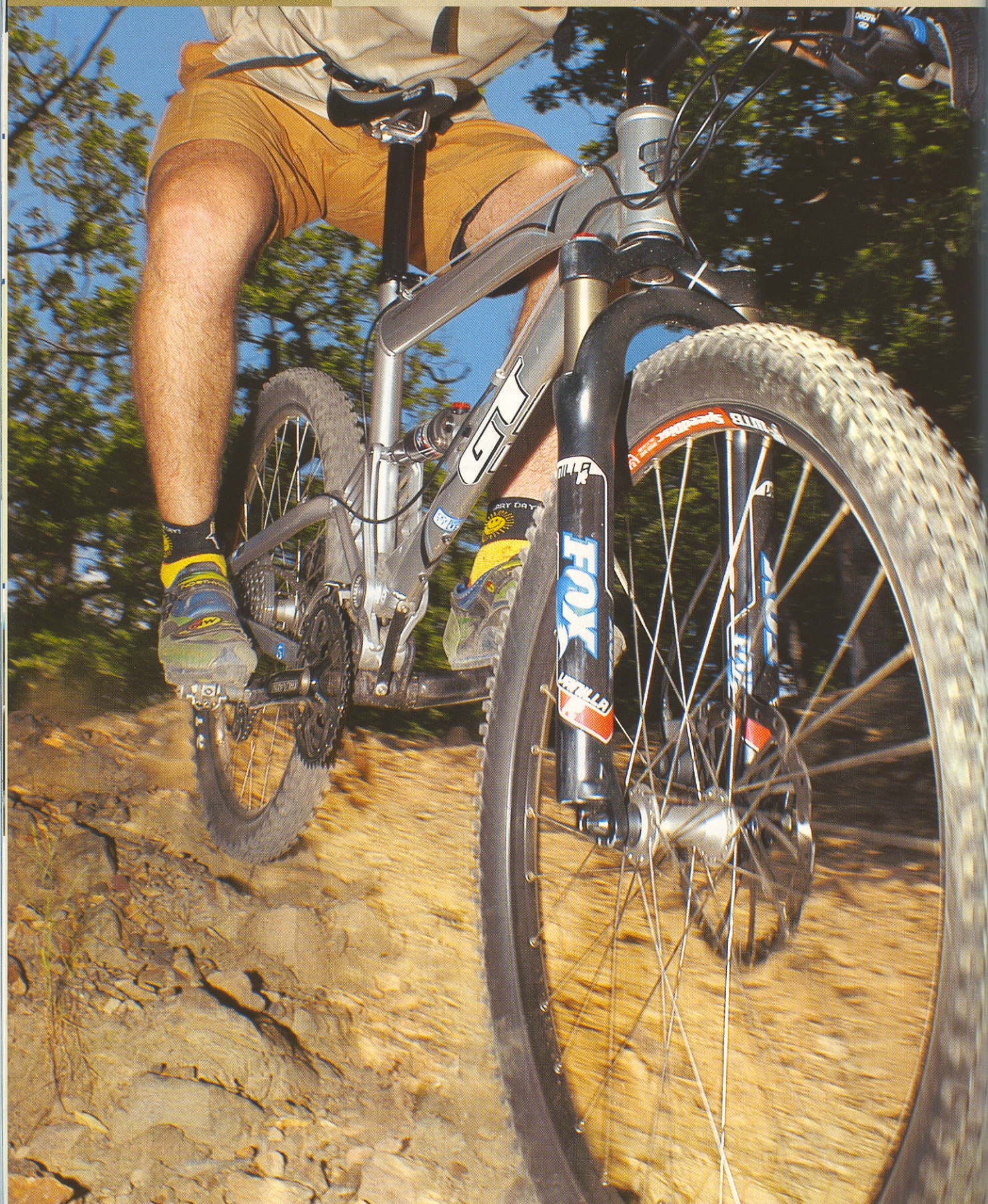


specifika jízdy v závislosti na typu odpružení



**OSEDLEJTE TERÉN
bez kompromisů!**

Kdo má zkušenosti s více podobami odpružení, potvrdí fakt, že není pružina jako pružina, že mnohé systémy se chovají hodně odlišně a kladou tedy i zcela jiné požadavky na techniku jízdy. Vždyť je odlišné absolvovat kamenitou pasáž, sjezd či výjezd nejen v porovnání pevné kolo – celoodpružený bike, ale i při zadání vzduchové tlumení – pružina, přítomnost či nepřítomnost inteligentního tlumení, různé hodnoty zdvihu a podobně. Kdo zkušenosti nemá, baží po informacích, co je mu které kolo či vidlice (tlumič, systém) schopno nabídnout, případně oč jej ochudit v porovnání s jiným. Následující řádky jsou zaměřeny hlavně na praktickou stránku skutečného života po boku s odpružením.

Základní pravidla

Pro jízdu s odpružením (úplným i jen předním) platí základní pravidlo, které nehledí na systém ani na zdvih – nutnost zvládnuté techniky šlapání, šlapání do kruhu. Pevné kolo v tomto směru odpustí jezdcí mnohé prohřešky, full nikoliv. Když jezdec se špatným stylem jízdy přesejde na celoodpružené kolo, zděsí se, jak se pod ním celé rozvlí. Ve snaze přiblížit jeho vlastnosti původnímu pevnému pak často přistoupí k úpravě tlaku v tlumiči vysoko nad doporučené hodnoty, případně začne až příliš často využívat páčky blokace. Získá tím možná výhodu efektivity záběru, všechny ostatní kladné vlastnosti odpružení ale zlikviduje.

Zbavit se ale pohupování zcela u klasických verzí tlumičů a zadní stavby většinou nelze. Téměř všudypřítomný pohyb tlumiče, obvykle v řádech milimetrů, ale rozhodně ničemu nevádí, navíc jej po chvíli přestanete vnímat. Jev, který také většinou odstranit nelze, je určitý propad zadní stavby v případě, že chcete náhle zrychlit a opřete se do prvního záběru větší silou. V takovém případě, stejně tak i třeba ve spurtu, bude kolega jedoucí na pevném kole vždy o kousek rychlejší.

STUPEŇ PRVNÍ – HT vs. FS

Stále ve střehu

Při jízdě terénem je na hardtailu nezbytné pozorně sledovat cestu před sebou a podle její podoby upravit jízdní styl. Objeví-li se překážka, je třeba se alespoň lehce nadlehčit v sedle, aby netrpělo kolo ani sedací partie. V členitějším terénu pak v podstatě jezdec nemůže téměř nikdy usednout plnou vahou na sedlo, aby mohl pohotově reagovat na terénní nerovnosti propružením nohou. Na fullu může cyklista odpočívat i na více rozbité cestě. Přesto ale ani delší krok zadní stavby neznamena, že by mohl jen tupě sedět a nechat vše v moci odpružení. I zde je totiž třeba se občas nadlehčit, zejména při překonávání větších nerovností.



Při jízdě náročnějším terénem často jezdec na pevném kole trpí, jelikož je vystaven značným rázům, které jen částečně dokáže utlumit vidlice s nižším zdvihem. Je proto minimálně vhodné pečlivě vybírat stopu – zde by byla jistě příjemnější jízda po hraně vpravo od jezdce.

V náročnějším terénu, obzvláště ve sjezdech, se technika jízdy na pevném a odpruženém kole až tak zásadně neliší. V obou případech je totiž potřeba jet vestoje a průběžně pracovat s těžištěm, stejně tak i nohama pomáhat zadnímu kolu překonávat překážky. Míra intenzity práce nohou je tím menší, čím větší zdvih zadní osy má vaše kolo.

Zadní kolo u odpruženého biku je díky práci tlumiče také více v kontaktu se zemí než u pevného stroje, čímž odpružení přispívá nezanedbatelnou měrou ke stabilitě a jistějšímu vedení kola. Zadní odpružení dokáže v mnoha případech rovněž napravit určité jezdecké chyby, jako třeba nenadlehčení se před větší ostrou překážkou, což u pevného rámu často znamená defekt v podobě proražené duše.

HT (v porovnání s FS)

výhody

- vyšší efektivita při šlapání
- menší citlivost na nesprávný styl šlapání
- lepší chování při nástupech a spurtech

nevýhody

- menší pohodlí na rozbitých cestách
- potřeba být stále ve střehu a nadlehčovat se nad téměř každou překážkou
- horší kopírování terénu zadním kolem, obzvláště ve sjezdech

STUPEŇ DRUHÝ – ZDVIH

Zdvihová pyramida

Hodně diskutovaným tématem je, jak se velikost zdvihu promítne do jízdních vlastností, kdy slouží delší krok odpružení ku prospěchu a kdy je ke škodě věci. Jedním dechem je ale třeba připomenout také otázku rozdílné funkce jednotlivých konstrukcí vidlic a tlumičů a s tím související rozdílná jízdní specifika v ovládní.

XC náradí (80 – 100 mm, stále častěji až 120 mm)

Menší hodnota zdvihu znamená v první řadě sportovnější charakter celého stroje, ovlivněný zejména nižší hmotností celku, charakteristickou geometrií a funkcí odpružení. To je v této kategorii obvykle méně senzitivní na pohyby jezdce při šlapání, což se na druhé straně odrazí v jeho omezených možnostech v náročném terénu.

Pro jízdní styl to znamená, že na rovině či ve výjezdech není těžké se díky delšímu posedu pořádně opřít do pedálů či šplhat kolmo k nebi. V méně a středně těžkém terénu se tato kola pohybují se značnou lehkostí ovládní a slušnou jistotou řízení. To jezdec ocení například na úzké klikaté pěšině mezi stromy, kde řízení pohotově reaguje a lze si tak s terénem hrát.

Složitější sekce vyplněné většími překážkami naopak znamenají potřebu více se soustředit a s rozvahou vybírat stopu a vyvarovat se velkých balvanů a podobných nástrah terénu. Na rozměrných překážkách je nutné ve větší míře pracovat celým tělem, tu nadlehčit přední, tu zadní kolo a tím pomoci biku se přes ně dostat. S rozvahou je také třeba se pouštět z prudkých svahů, kde je nezřídka kdy nutné posunout se tělem za sedlo, aby se přizpůsobila poloha těžiště a nehrozil výlet přes řídítka. V rychlých sjezdech jsou tato kola živější při vedení stopy.

XC nářadí

výhody

- vysoká efektivita šlapání v poměru k pohodlí
- snadná ovladatelnost
- dobré výjezdové vlastnosti

nevýhody

- potřeba dobře volit stopu v těžším terénu
- potřeba výrazně pracovat s těžištěm v prudkých sjezdech (jízda za sedlem)
- celkově menší prostupnost těžším terémem



Endura s vyšší stavbou a delším krokem vidlice často vyžadují intenzivní práci s těžištěm ve výjezdech, tedy posunutí se co nejvíce dopředu nad řídítka. Je to určitá daň za výborné vlastnosti v technicky náročném terénu. Druhou možností je dočasné snížení zdvihu vidlice, přičemž touto funkcí je vybaven stále větší počet dlouhozdvihých modelů vidlic.

Enduro

Endura nejsou díky svému charakteru určena na boj s časem, a proto jejich posed převážně upřednostňuje pohodlí a jisté ovládnání před aerodynamickou polohou. Kvůli delší vidlici se těmto kolům často příliš nechce stoupat do prudkých svahů, nebo je třeba při jejichž pokořování se hodně sklonit nad řídítka. Další možností je případně využít stavitelného zdvihu ke snížení polohy řídítek.

Odměna za větší úsilí ve výjezdech čeká jezce na vrcholu v podobě velkého komfortu na široké škále povrchů a náročností terénu, navíc pak v podobě snadného proplování i sekce, které by byly pro XC stroj téměř nepřekonatelné. S dlouhým krokem vidlice a zadní stavby již není třeba až tak pečlivě přemýšlet nad každým kamínkem nebo kořenem, nýbrž stačí kolo namířit určitým směrem a pouze pevně držet řídítka a těšit se ze skvělé funkce odpružení.

POZOR – Enduro dokáže mást, snadno zvýší sebevědomí. Pokud jezdec přecení své možnosti, následný pád bolí o to více, o kolik jel rychleji než na XC biku.

Dalším z typických znaků dlouhonožích kol je volnější úhel vidlice, vyšší hmotnost a širší pláště. To vše dohromady znamená, že enduro je na klikatých pěšinkách většinou nepatrně hůře ovladatelné než XC stroj - každá změna směru vyžaduje větší úsilí při práci s řídítky.

Položená vidlice (obvykle pod parametrem 69°) vyžaduje odlišný způsob zacházení s řízením. Je totiž třeba více pracovat s těžištěm, a kolo tak do zatáček pokládat vahou celého těla. Ovládnání endura ale rozhodně nepředstavuje boj. Po chvíli praxe si lze na tento způsob řízení rychle zvyknout a projíždění ostrých zatáček s tělem vykloněným do strany, po vzoru motocyklových závodníků rychle přejde jezdcí do krve.

Posledním bodem ve výčtu charakteristik je prudký sjezd. Zde se delší vidlice, její položenější úhel a vyšší poloha řídítek projeví větší jistotou ovládnání a méně častou potřebou posouvat se za sedlo. Na enduru vám tak budou oproti XC kolu připadat všechny kopce o trochu méně prudké.

Enduro bike

výhody

- snazší prostupnost náročným terémem
- vyšší stabilita v prudkých sjezdech
- menší náročnost na výběr stopy

nevýhody

- pomalejší reakce řízení na rovině (pocit těžkopádnosti)
- někdy obtížné zdolávání prudkých výjezdů
- slabší akcelerace

DH/FR

Obecné rozdíly jízdy na DH/FR kolech oproti enduru v podstatě kopírují rozdíl prvních dvou kategorií, avšak posunutý o stupínek dále. Na DH/FR strojích je v podstatě zbytečné pokoušet se šplhat do prudších svahů, jsou určena pro jízdu dolů. Podobně je to i s ovládnáním na rovině, kdy je zapotřebí značného úsilí a práce celého těla, aby tento rozjetý kolos opustil přímý směr. Radikálně jiná je ale situace v prudkých sjezdech. Vysoká poloha řídítek a další specifika umožňují totiž jezdcí sjíždět svahy, na kterých by s XC kolem musel hodně za sedlo, prakticky vsedě.

I u FR/DH strojů je samozřejmě nutné pracovat s těžištěm a občas kolo nadlehčit, či naopak přitlačit k zemi. V tomto ohledu ale zajímaví jezdcé spíše celé terénní útvary než jednotlivé překážky.

Mocným zaklínadlem FR/DH strojů je rychlost. Pomalým „trialovým“ stylem příliš daleko dojet nelze, jelikož se vidlice před každým větším kamenem propadne a pilot se utopí v hlubokém zdvihu. Každý nováček je překvapen, co vše dokáží dlouhé zdvihy vymazat z cesty, pokud zapomene na pomalé kličkování.

DH/FR

výhody

- prostupnost extrémním terémem
- vysoká stabilita a jistota řízení v prudkých sjezdech
- téměř zbytečná starost o překážky do velikosti zdvihu

nevýhody

- téměř nemožná jízda do kopce
- vysoká fyzická náročnost ovládnání
- nulová mrštnost

Pevný bike a rostoucí zdvih

Poměrně specifickou záležitostí jsou také jízdní vlastnosti pevného kola s vyšším zdvihem vidlice. Samozřejmě je řeč o takovém kole, u nějž je s vyšším zdvihem předního kola počítáno úpravou geometrie a celkovým zesílením rámu. Při jízdě na takovémto stroji je třeba počítat s tím, že zadní kolo není přitlačováno k zemi tlumičem a může se tak snadněji dostat do smyku, že tu překážku, kterou spolkne vysokokapacitní vidlice, bude te muset zpracovat pohybem nohou. Stejně tak je třeba se připravit na silnější náraz po dopadu ze skoku.



DH a FR speciály mají hodně vysoko položená řídká a vidlici skloněnou pod značně ležérním úhlem (68° a méně), proto lze na nich jen vsedě sjíždět i hodně prudké svahy, kde by se jezdec na XC kole musel tělem posunout hodně za sedlo a současně bojovat s vedením stopy.

STUPEŇ TŘETÍ – Pružina, vzduch a inteligence

Otázkou samou pro sebe je ta, jaké jsou typické jízdny projevy určitých konstrukčních řešení odpružených jednotek. První na ráně přitom jsou dvě pružná média – vinutá pružina a stlačený vzduch. Do jejich funkce pak v současné době stále častěji promlouvají inteligentní systémy.

Stlačený vzduch

Vidlice se stlačeným vzduchem je díky trochu menší citlivosti více stabilní při šlapání vsedě. V členitějším terénu vzduch při správném nastavení většinou s rozvahou hospodaří se zdvihovou kapacitou. To znamená, že se při razantnějším brzdění nebo v prudkém sjezdu není třeba tolik obávat náhlých propadů vidlice do zdvihů – ani v členitější sjezdové pasáži, například plné velkých kamenů, tak není problém jet krokem a překonávat jednotlivé překážky hrou s nimi.

Vinutá pružina

Vlivem vyšší citlivosti systému přináší vinutá pružina častější pohupování při silovém stylu šlapání a také vyšší celkovou aktivitu v členitějším terénu. Tím vzniká někdy dojem delšího kroku oproti srovnatelné vzduchové verzi, který je však vykoupěn častějším dosažením dna zdvihové kapacity v těžším terénu.

Při stejném příkladu jako výše (prudký sjezd s velkými kameny) je třeba upravit jízdny styl a snažit se méně zatěžovat vidlici, citlivěji pracovat s přední brzdou a také vyvarovat se jízdy krok-sun-krok a udržovat plynulé tempo. Nízká rychlost ve spojení s najetím na překážku nebo přílišný stisk přední brzdy totiž způsobí propad vidlice. Výlet přes řídká na hlavu je pak hodně pravděpodobný scénář pro pár následujících okamžiků.



Typickým znakem pro pružinové vidlice, případně vzduchové s malým tlakem, je, že se pod větším zatížením často dostávají na dno svého kroku a tím komplikují ovládání celého kola nežádoucí změnou geometrie. Stačí například intenzivnější brzdění nebo větší překážka. Předcházet tomu lze u vzduchových variant správným nastavením tlaku vzduchu, u pružinových verzí se jako jediná funkční varianta jeví inteligentní systém tlumení. Ten drží vidlici více roztáženou, k plnému propružení tak dochází jen v případě pohlcování hodně velkých rázů. Rozdíly v pružení vyžadují i odlišnou techniku jízdy.

Inteligentní tlumení a specifické systémy

Jízdny projevy odpružení u jednotlivých koncepcí dokáže značnou měrou ovlivnit také některý z moderních systémů tlumení komprese. Typicky třeba SPV, které ovlivňuje jak počáteční citlivost, tak i progresivitu kroku, dokáže posunout vlastnosti pružinové vidlice směrem k vyšší stabilitě pod velkým zatížením, a tedy zvýšit jistotu při sjíždění prudkých trialových pasáží (odstraní výše zmíněné nástrahy citlivosti pružiny). Ostatní systémy (RS Motion Control, Fox Terra Logic atd.) pak řeší spíše netečnost vůči šlapání a následný průběh stlačení tedy ovlivňují méně, či vůbec.

Relativně novou vlnou je výraznější rozšíření kompresních tlumících systémů s rychlostně senzitivním ventilem (Manitou Intrinsic, Fox RC2, RS Mission Control, Marzocchi RC2X, Specialized Spike Valve atd.). To znamená, že si lze nastavit samostatně míru tlumení stlačení pro jeho nízkou a vysokou rychlost.

Na příkladu – vyšší míra tlumení pro nízkou rychlost stlačení sníží jednak reakce vidlice na pohyby jezdce při šlapání, ale také zmenší její propad při stisku přední brzdy a tím celé kolo stabilizuje v prudkých sjezdech. Vysokorychlostní ventil pak působí také jako stabilizační prvek, avšak v případě velkých rázů, typicky po dopadu ze skoku.

Štěpán Hájiček

Foto: Robyn Trnka, Rudolf Hronza
a archiv Velo