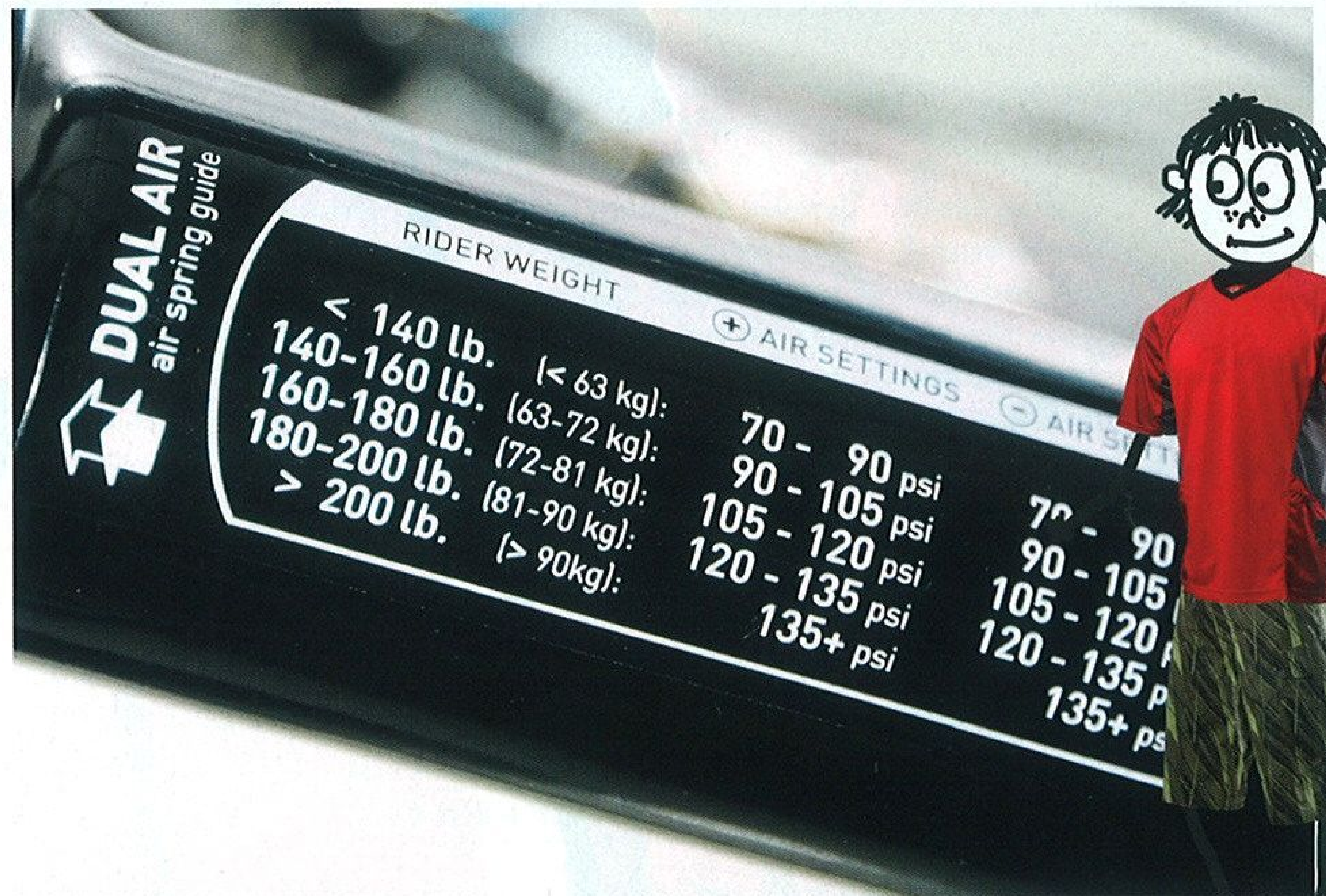


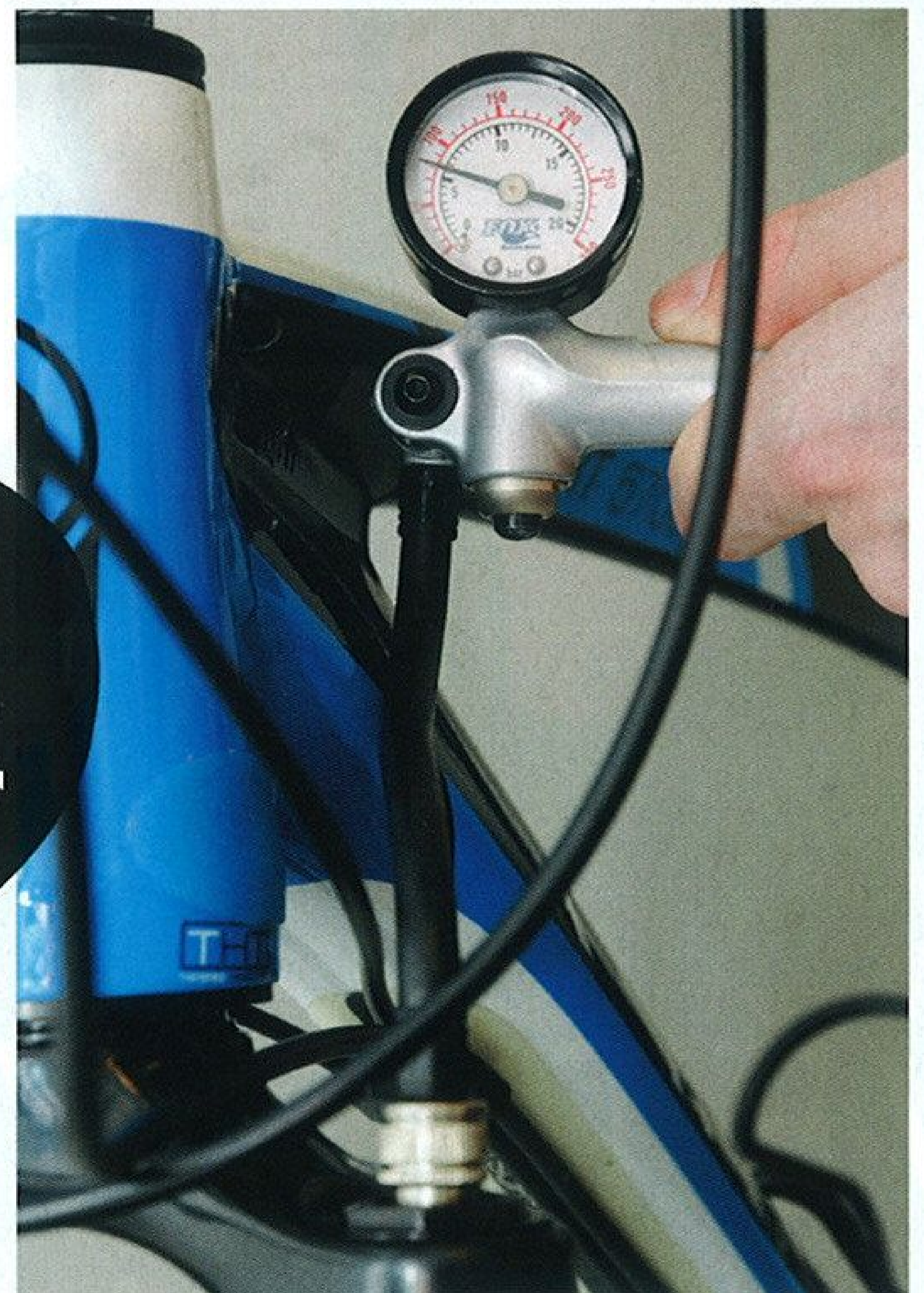
# Pružím, tlumíš, houpeš se

Mechanik Mirek bude v dnešním díle servisního seriálu našeho modelu Mirka trochu houpat. Po montáži nástavců na řídítka totiž přichází na řadu naladění pružení, které se již na dnešních horských kolech stalo samozřejmostí. Přínos je neoddiskutovatelný, avšak pokud požadujete ten nejlepší výkon, musíte nejdřív zvládnout správné základní nastavení. Že nejde o nic složitého, se přesvědčíte na následujících řádcích.

Připravil: Jaroslav Novák  
Foto: Rudolf Hronza



**1.**  
Základním krokem při nastavení odpružené vidlice je přizpůsobení tuhosti pružiny hmotnosti jezdce. Výrobci v manuálech či někdy přímo na vidlicích uvádějí přibližné hodnoty plnicích tlaků jednotlivých vzduchových komor. Ty lze brát přinejmenším jako odrazový můstek před dalším laděním. U vidlic využívajících pro svou práci vinutou ocelovou pružinu se při nastavení tuhosti musíte spolehnout na postupné zkoušení různého zanoření vidlice (viz následující krok).



**2.**  
Po prvotním nastavení tlaků nasednete na kolo, abyste zjistili míru zanoření vidlice. Ujistěte se, že při zatížení kola není tlumení blokováno a že není nastavena jeho maximální hodnota. Zanoření (anglicky sag) je hlavním kontrolním prvkem správné tuhosti pružení. Hodnoty by se měly pohybovat od 15 do 25%. Menší zanoření volte u vidlic s menším zdvihem a naopak. Pro 80mm vidlice můžete brát jako orientační hodnotu cca 12 mm, pro 100mm 20 mm atd.

## Stane se, stalo se

### PUMPIČKU VŽDY S SEBOU

„Na jedné vyjíždce s partou známých jsem po zastavení u restaurace zkusil chod odpružení na jejich kolech. Kluci v redakci pořád říkají, že lidi přefukují. Měli pravdu. Došel jsem ke stroji, který byl zralý na servisní zákrok. Očima jsem začal prohledávat zem, jestli by se nenašel nějaký klacík vhodný pro manipulaci s ventilkem vzduchové komory. Bohužel se našel. Ozvalo se mohutné „tsssss!“, vidlice se zanořila do hloubi zdvihu a já ztuhnul. Neměli jsme totiž pumpičku na vidlici. Chtěl jsem jen lehce upustit, tohle ne! Během padesáti kilometrů, které si kamarád s prázdnou vidlicí moc neužil, jsem si uložil hluboko do paměti, že na bika už nikdy ne bez pumpy a nikdy neladit klacíkem.“

Mirek Šup, grafik





**3.** Pro snazší zjištění hodnoty zanoření bývají vnitřní nohy vidlic a pístnice tlumičů opatřeny o-kroužky, popřípadě přímo na ně vyhotovenými stupnicemi. Pokud tomu tak není, můžete o-kroužek nahradit stahovací páskou. Tato „měrka“ vám pak poslouží při jízdě v terénu k vyhodnocení využití zdvihu pružení. Pokud pružení využívá zhruba dvě třetiny svého zdvihu, můžete si dovolit snížit jeho tuhost. Naopak při častém chodu na doraz nebude od věci tuhost zvýšit. Tuhost pružení se samozřejmě odvíjí i od jízdního stylu. Výkonnostně založení jezdci upřednostní tužší pružení, bikeři trávící více času v náročném terénu volí více aktivní pružení.

**4.** Při nastavení tuhosti zadní pružící jednotky, tlumiče, postupujte obdobně jako u přední vidlice. Z důvodu zakomponování tlumiče do různé pracujících zavěšení zadního kola nemůže výrobce předem doporučit přibližné hodnoty plnicích tlaků. Tato úloha leží na výrobcu kola. Pokud tak neučiní, nezbývá uživateli než spolehnout se na míru zanoření tlumiče a tlak v něm postupně doladovat.

## TIP

Vysokotlaká hustilka Author AAP-S01-ALU nepostrádá žádný z prvků potřebných pro pohodlné nastavení tlaku vzduchu. Samozřejmostí je i upouštěcí ventil sloužící k přesnému doladění požadované hodnoty tlaku. Cena hustilky je 750 Kč.



## nářadí

Jediné nářadí, které pro nastavení pružení potřebujete, je v případě vzduchové vidlice speciální vysokotlaká pumpička, jejíž cena začíná na 500 Kč. Ne vždy je dodávána s novou vidlicí či kolem. Jedním z mála prvků, které vyžadují použití nářadí, je inteligentní tlumení Motion Control ve verzi postrádající ovládací kolečko Gate. V tomto případě si však vystačíte s obyčejným imbusovým klíčem.



**5.** Druhým základním a velmi důležitým prvkem nastavení pružení je velikost útlumu zpětného chodu. Přítomnost tlumení je nezbytná pro zamezení kmitání pružiny. Velikost útlumu jde ruku v ruce s tuhostí. Čím tužší pružení, tím větší síly je nutno krotit. Zde bohužel není možné doporučit nějaké přesné hodnoty. Uživatelé jsou odkázáni na vlastní cit. Začněte nulovým útlumem, stlačte vidlici a nechte ji vrátit se do plného roztažení. Postupně přidávejte útlum a sledujte, jak se zmenšuje rychlost zpětného chodu. Pro jízdu v náročném terénu volte větší rychlost roztažení blížící se nulovému útlumu, aby se vidlice během rychlého přejezdu větších nerovností (například kořenů) stíhala včas dostat do rovnovážné polohy. Zároveň však nesmí dojít k tomu, aby přední kolo po návratu vidlice z velké hloubky zdvihu odskočilo od země. Pokud je váš jízdni styl spíše klidnější či výkonnostní, můžete si dovolit větší míru útlumu pro stabilní pružení za všech situací.

**Příště: seřízení řazení**