

Fox 36 v novém kabátě

Přestože bere většina nadšenců do špičkového odpružení jako nejzásadnější novinku značky Fox jejich superenduro vidlici 38, nelze opomounit ani její střílejší sestríčku 36, která má nové šası, odvzdušňovací systém, systém plouvoucí osy náboje a také vylepšenou lumičku patronu Grip 2 s VVC ventilem. Táhle devětadvácková či sedmadvácková lahůdka se 150 nebo 160mm zdvihem (zdvih lze výměnou NA2 pístku nastavit v rozsahu 130–170mm), nám přistála na redakčním mletu, kde nahradila původní pružinovou 29" Bomber Z1 a předtím ještě jeho vzduchovou variantu. Srovnání modelů s téměř dvojnásobnou cenou se tak skoro nabízelo, ale o tom to ani tak nebylo, spíš o tom, jestli jsou ta všechna vylepšení „šestatřítky“ dostatečně patrná, zda a jaký mají přínos.

Tapered sloupek, masivní korunka, zlatavé vnitřní nohy v Kashima úpravě a na tom nové vnější nohy se zcela nově střílený spojovacím můstekem, který výrobce posunul lehce dopředu jednak kvůli průchodnosti pláštů, ale také prostoru před korunkou kvůli rozdílným offsetům (37, 44, 51 mm) a také stále objemnějším hlavovým trubkám rámu. Zezadu umístěné odvzdušňovací porty se inspirovaly motocyklovým světem a kvůli rozdílu teplot Či nadmořských výšek nebo dalšími faktory slouží k odstranění přetlaku či podtlaku uvnitř vidlice, kde je žádoucí pouze tlak vzduchové „pružiny“ v komoře, a nikoliv v prostoru mezi klužáky. Odstranění tlaku kromě této jednoduše stlačitelných ventilů přispívá i průchozí provedení klužných pouzder uvnitř, která tak dovolí dostat nejen více oleje až ke stříracím molitanovým kroužkům, ale také pustí nezádoucí tlak z vnitřního prostoru vidlice právě až odvzdušňovacím portům. Zůstáme ale ještě vně vidlice, kde je kromě montážních bodů pro vlastní plastový blatiček ještě vychytávka v podobě plouvoucí osy náboje. Na pravé noze je dole svěrná objímka ukryvající posuvnou vložku shodnou s většinou konkovek na nábojích pro pevnou 15mm osu. Tedy výjma těch pro masivnější průměr Torque Caps od Rock Shox. Drobné nepřesnosti v šířce osy náboje tenhle systém řeší jednoduše tím, že se vložka v patce nastaví přesně dle rozeče používaného náboje a imbusem stáhne, což eliminuje nezádoucí pnutí v případě nepřesnosti mezi rozeče patkou a nábojem. Rychloupínací osy je samozřejmostí, ale lze nasadit také imbusové provedení Kabolt, Post Mount úchyty je rovnou určen 180mm kotouči, pro větší 203mm průměr je třeba použít adaptér. Vidlici se 160mm zdvihem a nezaříznutým sloupkem jsme navážili 2188 gramů včetně

osy, do vzduchové komory EVOL s aktuálně větší negativní komorou naufukali 95 PSI pro devadesátkilového jedzce a nastavili komprese i odsokdy dle tabulek, které přesně říkají, kolik kliknutí má mít každý knoflík. Jenže vylepšená patrona Grip 2

az donekonečna, takže ji buďto totálně „zabit“, nebo naladit k dokonalosti.

Výrazíme s jedním tokem a výše zmíněným tlakem, kdy vidlice při nejménším nastavení komprese jemně vyzobával malé nerovnosti a jen nepatrne se poohupuje při šlapání, ovšem cídivostí pružiny nedosahuje. Dvojice rychlostí odsokuku dole drží vidlice hezký u země jak na koňec, tak po dopadu z větších skoků, ale je jasné, že budeme ladit. Jeden token je malo, takže zkoušíme při shodném tlaku dva a nakonec tři, při jemném snížení tlaku o maximálně 10 PSI. Tím vidlice dostává trochu cítrilovější projek z kraje zdvihu, ale ve sjedezech ukazuje výraznější oporu při konci střední fáze zdvihu a v jeho finální fázi. To vše s kompresemi naladěním na menší odpor a s postupným lehkým povolováním nízkorychlostního odsokuku a lehkým přitažením toho vyšokorychlostního. Zatímco u odsokuku cítíme výraznější rozdíl v projevu při nastavování, u komprese to není v rádech desítek procent, ale pocítové tak o 20 až 30% mezi krajními hodnotami. Je to jemně dodalčené charakteristiky, nikoliv lockout jako u konkurenčních vidlic či jiných tlumicích systémů Fox, s tím je třeba počítat, tohle je pro fajnšmekry citlivé každé kliknutí, ne pro odpruženáské analfabety zoufale kroutící ovladači na obě strany.

S optimálním naladěním se vidlice ukazuje v plné parádě jak na rozsekanych sekách plných kořenů, kde odsok dovoluje počítat každý kořen, tak v klopenkách a kompresech, kdy se díky tokenu sníží tendence k zanofrování a pomalá komprese pak jízdu v tomto terénu ještě trochu doladuje. K tuhosti vidlice nemáme připomínkou, je perfektní, i když osmatříctka v tomhle bude samozřejmě



dostala VVC ventil, jenž by měl umožnit výraznější změnu charakteristiky tlumení při nižším počtu kliknutí. V podstatě by měl umožnit otáčení regulátorů to, co bylo u standardní Grip 2 patrny nutné pro výraznější změnu charakteristiky udělat interně změnou podložek na lumičích ventilech. Méně kliknutí, výraznější změna, každopádně spolu s objemem vzduchové komory a čtevečí tokenů lze vidlice ladit

nekompromisnější. Několikrát zkoušíme odvzdušňovací porty, ale přece jen nejsou naše podmínky srovnatelné s těmi alpskými, takže spíše až několik sjezdů dokázalo vykouzlit jasné citelné ufovnouktu. Nicméně všechny tyhle drobné detaily umí v součtu vykápat opravdu dokonalý projek odpružení a nebýt tak zmlnsaní citlivostí pružiny, možná bychom postoupili v předním odpružení zase o level výš. Projek šestatřítky se zmíněným tlumením Grip 2 VVC je totiž výtržnější co se růžkou tlumení v obou směrech i možnosti naladit na křívku pružení, takže lze mít supercitlivou zanofující se vidlice, ale i ostré závodní náčiní s progressivitou a perfektně vyladěným tlumením odsokuku i kompresek. Za těch šestatřítek tisíc to pro opravdové milovníky kvalitního odpružení určitě stojí.

(už)

rozsah tlumení,
naladění progressivitou, jemný chod

pro někoho cena