Sestavování vyčištěného tlumiče krok za krokem, včetně jeho plnění olejem

Operace liška

Tak tohle je to místo, kde se schází (tedy minimálně by měly) všechny lišky a všichni lišáci z celé republiky? Kde nejen dávají dobrou noc, ale také přejí dobré ráno? Kde je to cítit potravou pro jejich útroby i jejich ostatky, někdy čerstvými, jindy letitými? S přibývající morbiditou raději konec metafory. Představujeme vám centrální servisní středisko značky Fox v České republice, kam jsme vyrazili za reportáží – poprvé na takové místo vůbec.

Bez zázemí v podobě myčky si podobné servisní centrum nelze představit, důkladná očista je vždy prvním krokem

Do malé dílny se vchází z prodejny hned za hlavními vchodovými dveřmi, ovšem zanedlouho už tenhle popis směru ani velikosti prostoru nebude platit. Před píseckou prodejnou Cyklošvec, dovozce do ČR mimo jiné právě Foxu, totiž už stojí hrubá stavba nové prodejny, a až se sem ta stávající přesune, obsadí její prostory právě servisní centrum vidlic, tlumičů a teleskopických sedlovek Fox (a od modelového roku 2019 je Cyklošvec také dovozce a autorizované servisní centrum Marzocchi). Bude větší, světlejší, vzdušnější, a hlavně se sem přehledně vejdou všechny potřebné věci, zejména náhradní díly.

Po překročení prahu je hned jasné, že jsem na správném místě. V polici proti mně leží nedílné sestavy vnitřních nohou, korunek a krků, po levé ruce ve stejné výšce koukám na vnější nohy, vše rozčleněné dle modelových řad. Tyhle velké náhradní díly doplňují stovky malých, jež jsou uloženy v desítkách šuplíků anebo visí v pytlících na stěnách. K tomu přičtěte myčku s položeným torzem vidlice, která je právě „v procesu", zkoušečku tlaků, bombu s dusíkem, vakuovací stroj, svěráky, narážeče, vyrážeče a tak dále a tak podobně.

V hlavní roli…

Průvodcem se mi stal Marek Slavíček, o kterém se nebojím napsat, že to je guru Foxu v našich končinách. Na své pozici funguje už 17 let, pamatuje několik generací tlumicích jednotek, orientuje se v nich, vyzná se, ví o jednotlivých modelech vše. O jejich přednostech i případných slabinách. Není divu, že to je člověk, který školil personál pro dalších osm autorizovaných středisek, v nichž si můžete domluvit servis Foxu a mít jistotu pokračující záruky, kvality práce i originálních náhradních dílů, které jsou distribuovány právě a jen jim.

Ještě před dvěma lety ale bylo sídlo firmy Cyklošvec jediným autorizovaným servisem. Tedy jediným místem, kam proudily na servis všechny tlumiče, vidlice a teleskopické sedlovky prodané u nás jak koncovému zákazníkovi, tak ale i na sériových kolech. Není divu, že Marek a další dva šikovní mechanici pod jeho vedením, Filip Beneš a Jan Tichý, se nezastavili a že směny byly často delší než obvyklá pracovní doba. Situace si řekla o řešení a tím bylo delegování části servisu na centra po republice. Je to současně vstřícný krok k zákazníkovi, protože ten už teď z řady oblastí nemusí vidlici či tlumič posílat, tedy rozebírat kolo, ale může do nejbližšího centra přivézt celé kolo. Center je tedy sice více, ale z dosud uvedeného vyplývá, že Markovy dalekosáhlé zkušenosti a přehled jsou těžko nahraditelné. Sem do Písku prostě posíláte svou vytouženou a milovanou foxku do dobrých rukou.

Nejčastěji se zde řeší kompletní servis, zbytek patří nápravám následků pádů, něco pak reklamacím. Nejkratší dodací doba při běžném servisním zásahu je zhruba deset dnů včetně cesty komponentu poštou tam i zpět, v sezoně to může být i dvakrát až třikrát více. Z toho vyplývá, že právě teď přichází ideální období, kdy po sezoně nechat své odpružení či teleskop uvést zpět do stoprocentního stavu.

Záruka a pravidelný servis

Vlastně ožehavé téma. Ruku na srdce, tušili jste, že když si koupíte nové kolo s odpružením Fox, musíte vidlici nebo tlumič (anebo teleskopickou sedlovku) po 125 hodinách či po jednom roce provozu vzít a doručit na garanční servis, protože jinak hrozí ztráta záruky? Dočetli jste manuál k tomuto bodu? Řekl vám o tom prodejce? A učinili jste vy nebo on totéž při koupi samostatné vidlice nebo tlumiče? Dovolím si odhadnout nejčastější odpověď: „Něco jsem tušil, ale nevím…" Anebo: „Vždyť to vše chodí, tak proč servis?" Přitom všechny důležité údaje najdete v záručním listu hned na první stránce – o pravidelném servisu, o ztrátě záruky při neautorizovaném zásahu, nedodržení servisních intervalů, použití tlakové vody… Uvedené se netýká jen Foxu, ale i dalších značek, jen podmínky mohou být lehce odlišné.

Pravidelný servis přitom je pro odpružení kruciální, a nejde jen o záruku. Ono totiž neplatí jen to, že kdo čistí a maže, ten jede. „Při běžném provozu je ideální servisovat tlumicí jednotky aspoň jednou za sezonu. Samozřejmě když strávíte měsíc v kuse v blátě, stálo by za to servisní interval zkrátit. Zkušenost je ale spíš taková, že lidi jezdí, dokud se něco nepokazí. Pak už ale může být pozdě anebo se cena za opravu vyšplhá hodně vysoko," upozorňuje Marek.

Sundat vidlici či tlumič z kola a poslat je na servis vás asi neodradí, cena opravy už vás může postavit před otazník. Běžný pravidelný servis totiž přijde téměř na 3000 Kč, přičemž samotná práce si řekne zhruba o pětinu této sumy. „Je to stejné jako u drahých aut, jejich servis je také dražší – a vidlice jsou také takový hi-tech," najde zkušený mechanik přirovnání. „Pro stoprocentní chod komponentu je tenhle servis nutný. Ono nejde jen o to, jestli je olej v tlumení čistý nebo ne – postupně degraduje, mění se jeho hustota i vlastnosti, tlumič nebo vidlice pak nepracují tak, jak by měly a mohly." Pocitem, že vám neutíká tlak, neteče olej a že vše pruží, takže není důvod k servisu, byste se podle profesionála neměli nechat zmást. „V autě se taky mění olej v pravidelném intervalu a není to jen tak zbůhdarma. A odpružení kol je hodně jemná a citlivá mechanika. Třeba mazací olej – při pružení má jasný úkol, při tom všem stlačování a roztahování se ale postupně ‚vytahává' ven, ubývá. A ve vidlicích ho není velké množství. Degradují i gufera a stíráky. Pravidelný servis má opravdu smysl."

Kolikrát jste takhle viděli svůj tlumič? Na tomhle je patrná zanedbaná údržba, o čemž svědčí vydřená vnitřní noha.

Plnění dusíkem – i kdybyste se nakrásně do repase tlumiče chtěli pustit sami, v tomto bodě pravděpodobně narazíte

Jak utopit tlumič aneb zkouška těsnosti

Každopádně jakmile zaznamenáte únik vzduchu či oleje, je to víc než jasný signál k servisu. A jsou i další, o nichž bude řeč v rozhovoru. Pokud je vše v pořádku, stačí vidlici a tlumič dofukovat dvakrát za rok. Respektive regulovat tlak. V zimě, kdy se chladem sníží, v létě ho pak zase snížit.

Lázně

Co přesně vidlici čeká? Následující řádky platí pro záruční servis i servis pravidelný. Na internetových stránkách dovozce najdete ke stažení servisní protokol, což je ideál, stačí ale i popis. Přiložíte, zabalíte, pošlete. V rámci pravidelného servisu se vyměňují všechny náplně a gumové díly, vlastně vše kromě kovových součástek – prachovky, těsnění v olejové i vzduchové části, olejová, vzduchová i dusíková náplň, vazelína. Dle modelu.

Vše se rozebere, vyčistí v myčce, naplní, nafoukne (u tlumiče se tlakuje i dusíkem), proběhne vzduchová zkouška ponořením do vody i tlaková zkouška na speciální zkoušečce. Kontrolují se na ní všechny režimy nastavení (typicky Open, Trail a Pedal), aby byla jistota, že všechny pracují správně. Mechanik potom vypíše report, vytiskne formulář a pošle vše zpět zákazníkovi. Každá pravidelně servisovaná vidlice tedy má svůj životopis, servisní knížku, kde je přesně vidět, co vše má za sebou.

Tlaková zkoušečka vždy prověří každé z možných nastavení tlumiče

ROZHOVOR

MAREK SLAVÍČEK

vedoucí mechanik servisního centra Foxu v Písku

Poradíš mi jako profesionál pro běžnou údržbu něco jiného, než co je běžné?
„Neporadím. Běžná údržba je daná klasika – pravidelně otírat vnitřní nohy a mazat je silikonovým olejem. Stříknout, několikrát propružit, setřít přebytky, hotovo. Tohle je recept na dlouhé a dobré služby odpružení."

Někdy se stane, že při tomhle propružení vnitřní nohy vytáhnou zpod těsnění nečistoty.
„Dříve šlo vyjmout gufera a vyčistit je. Nová už není možné vytáhnout z nohy, zase ale o mnoho lépe fungují. Ta změna je jednoznačně k dobrému."

Vyjmenuj prosím signály, jež by mě měly přivést do servisu mimo pravidelnou údržbu?
„Když vidlice nebo tlumič nedrží tlak vzduchu, někde uniká olej anebo se ozývají zvuky. Stejně tak vlastně ještě náhlé snížení zdvihu. Nedoporučuju nic z toho podcenit a taky nevyčkávat. Problémy se pak nabalují a roste cena opravy."

Co když někde trefím čelně strom a vidlici potom netrápí nic uvedeného, můžu zůstat v klidu?
„Vyvést tě z něj může to, že vidlice bude viditelně ohnutá v korunce, podkoplá. Anebo, a to platí po různých pádech, když při montáži předního kola pevná osa nepůjde volně vložit do patek – to značí zkřížené nohy. Stane se to spíš u 29" kol, kde je páka obruče větší. Řešením je bohužel jenom výměna, rovnat nohy je nebezpečné."

A co odřené vnitřní nohy? Nemyslím nebezpečí, ale nápravu. Po havárii a pádu kola do kamení je to klasika.
„Bohužel tady pomůže jen výměna, a to celého ‚monobloku' krku, korunky a vnitřních nohou. Na všech mítincích Foxu nás upozorňují, že vylisování nohou nebo krku je vždy životu nebezpečná záležitost. Proto to ani není originální díl nabízený Foxem. Záleží ale na rozsahu poškození. Když je malé, ještě to nemusí vadit. Větší rýhy už vytahují olej, je třeba ho pořád doplňovat, škrábanec navíc poškozuje těsnění, časem i kluzná pouzdra. A to znamená, že se vytvoří vůle; problémy už se jen nabalují, ve finále bude oprava ještě dražší."

Mohu na výměně nohou nějak ušetřit?
„Když někdo řeší finance, může třeba místo nohou s povrchovou úpravou Kashima osadit dostupnější černé, zaměnitelnost je bezproblémová."

Platí to i pro další díly v rámci jedné modelové řady?
„Obecně je zaručená kompatibilita dílů mezi modely stejné řady, takže ani není problém vidlici vylepšit. Třeba vyměnit patronu Grip za Grip 2, kterou vnímám jako výrazně lepší. Jenže zrovna tady jde o investici zhruba devíti tisíc korun, takže je otázka, zda takový tuning starší vidlice dává smysl."

Poznáš, když ti zákazník lže, že třeba vidlici neposílal do servisu jen proto, že nejezdil?
„Tohle poznám úplně jednoduše. Stačí se podívat na vzduchový píst, těsnění na něm a vazelínu/olej. Ale lidi to občas zkouší – já měl zlomenou nohu a tři roky jsem nejezdil…"

Volají k vám cyklisté často o radu s nastavením?
„Volají hlavně kvůli tlumičům, a to i proto, že dobře tři roky zpět už na vidlicích najdeš tabulky tlak/hmotnost jezdce. Ale taky z toho důvodu, že tlak v tlumiči

Přístroj, který dokáže vytvořit nic – vakuum. Používá se při plněním některých tlumičů a vidlic olejem.

Můžete tomu říkat klidně muzeum. Nejde jen o neopravitelně poškozené tlumiče, těch by se za ta léta jistě sešlo mnohem víc, ale o průřez historií. Vedle sebe tu visí 15 let starý model, dále nesmrtelný RP23 a moderna Treku s technologií Thru Shaft. Nad řadou tlumičů objevíte torza vidlic, snad jako memento toho, jakými všemi způsoby lze tomuto komponentu ublížit.

Skladiště

Z uvedeného vyplývá jedna věc – servisní centrum musí držet skladem spoustu náhradních dílů. Různí se součástky v čase, průměry kol i nohou, přibývají modely, jiné končí, ale stále jsou v oběhu. „Sám kolem sebe vidíš, kolik toho je. Když se stane, že něco nemáme, můžu se spolehnout na to, že to bude mít sklad v Německu. A dodání po Evropě je rychlé."

Problém ale nastává u atypických provedení, typicky vlastní řešení značek jako Specialized, Trek, Scott, Cannondale a podobných. „Tyhle firmy si řeší servis většinou samy a náhradní díly drží po určitou dobu. Když se na nás někdo obrátí s deset let starým takovým tlumičem, dokážeme vyměnit standardní součástky, ale ne ty atypické. I tohle je dobré zvažovat, když chcete, aby vám kolo sloužilo dlouho." Obecně se dá říci, že čím standardnější produkt, tím snazší servis ve všech ohledech. A navíc i snazší zaměnitelnost. „A čím více hejblátek, tím více starostí," doplní s úsměvem Marek.

Obecně se nedá říci, že Fox drží náhradní díly po danou dobu, různí se to dle modelu. Ale například pro modely Float RP2 či RP23, které se začaly vyrábět zhruba před 15 lety a pořád jich hodně jezdí, protože jde o „držáky", není problém sehnat základní materiál, Fox jej pořád vyrábí.

U vidlice, tlumiče i teleskopické sedlovky lze vyměnit všechno, takže teoreticky můžete konkrétní komponent používat dlouhá léta. U větších zásahů ale samozřejmě časem přijde palčivá otázka, která bude vycházet z ceny daného náhradního dílu vztažené k jeho stáří a hodnotě. Když například odřete vnitřní nohy vidlice, musíte si připravit částku 7000 Kč a vyšší za novou sestavu. Ale to už je na každém z nás. V Písku je trio mechaniků-specialistů na Fox (a k nim nutno přičíst produktového manažera Foxu Jiřího Karfíka) profesionálně připraveno plnit víceméně jakékoliv vaše přání a stejně tak vám poradit. Vy se pak můžete spolehnout na to, že váš komponent se tu bude mít jako v lázních a že se vám vrátí jako vyměněný.

Text a foto: Rudolf Hronza

záleží i na konstrukci zadní stavby. Na tlumiči tedy nemůže být obecná tabulka a hodně lidí neví, že si mají na kolo sednout a nastavovat podle zanoření pístnice, sagu. A pak je tady odskok, to vždy poradím, ať jedou do terénu, sledují chování odpružení – a řeknu jim, co mají dělat v reakci na daný projev kola. Že když třeba na třetím kořenu v řadě už necítí práci odpružení, bude to nejspíš přetlumené."

Existuje skupina cyklistů, kterým se radí těžko?
„Většinou je problém s lidmi s nadváhou, kterým vidlice ‚chodí po dorazech'. Podle tabulky na noze vidlice je limitní hmotnost jezdce 113 kg. Vše ostatní je mimo a těžko se s tím dá něco dělat."

A druhá strana, nízká hmotnost jezdce?
„Dřív to byl problém, protože negativní pružina byla pod vzduchovým pístem a byla jedné síly, nešla naladit. Nové vzduchové písty NA2 mají stejný princip jako tlumič. V noze je přepouštěcí kanálek, tím se do negativní komory neustále doplňuje ideální protitlak vůči komoře pozitivní. Takže vidlice chodí citlivě a navíc nevydává zvuky pružiny jako u starých modelů do roku 2015. Teď už vidlici naladíš i pro hodně lehké holky nebo děti. Ale taky tu je nějaký limit, protože ten nový píst se musí nafouknout minimálně na 50 psi, aby docházelo k přepouštění do negativní komory. Menší tlak už nevytáhne vidlici na původní zdvih."

S nastavením souvisí i v současnosti tolik moderní téma ladění odpružení, typicky pomocí tokenů.
„Doplnění či vyjmutí tokenů zvládnou lidi sami, na internetu je na to návod. To problém není. Každý si ale musí uvědomit, proč to dělá, čeho chce dosáhnout a jak tokeny fungují. Když mi někdo zavolá, že chce citlivější chod vidlice, a proto potřebuje doplnit tokeny, je to samozřejmě špatně, jde proti logice věci, zmenšuje vzduchovou komoru.
Nejlepší tuning je podle mne přečíst si dobře návod. Vy se s tím asi nesetkáváte, ale my ano – hodně lidí ani přesně neví, co který ovladač reguluje. Pak lze těžko dosáhnout ideální funkce tlumení a pružení. Co ideální, vůbec aspoň dobré. Už jsem se několikrát setkal s tím, že majitel ani o ovladači neví – kupříkladu modely 36 a 40 mají zespoda pod krytkou ovladač nízko- i vysokorychlostního odskoku. V obchodě to zákazníkům neřeknou, návod si nepřečtou a pak volají, že jim vidlice kope zpět…"

Jaká by pro tebe jako odborníka byla top volba mezi modely Fox pro trail?
„Vybral bych si asi řadu 34, nebo ještě spíš 36, chtěl bych patronu Grip 2, krásně chodí a je nastavitelná. Už je jedno, jestli tam budou nohy černé nebo s Kashimou, to už by bylo trochu podružné."

Když už jsi podruhé zmínil špičkovou povrchovou úpravu Kashima. Prezentuje se u ní výrazné snížení tření, ale co životnost?
„Nohy jsou anodizovány molybdenovým disulfidem, povrch je tvrdší a o hodně odolnější. A nevěřil jsem tomu, co dokáže udělat Kashima spolu se zlatým olejem, taky produktem Foxu. Na jedné prezentaci pro nás vzali dvě vnitřní nohy. Ta s Kashimou vlastní vahou zajela do vnější nohy, černá se ani nehnula. Markantní rozdíl. Tyhle úpravy dávají smysl hlavně u vidlic, nohy jsou delší a širší, tlumiče pracují na krátké dráze a taky pod vyšším tlakem. Ale když už člověk má zlaté nohy na vidlici, tak zase chce, aby to hrálo i designově."

Řekl jsi prezentaci, ale ono je to vlastně i školení, seznamování s novými věcmi, učení se. Jak často je máte?
„Jednou ročně, většinou v dubnu, kdy se představují modely na další sezonu. Byli jsme ve Švýcarsku, ve Vancouveru, různě se to přemisťuje po světě. Probíhají tu workshopy, v malých skupinkách se učíme nové věci, pracujeme, vše si osaháme. A pak si jdeme zajezdit na kole."

Předpokládám ale, že se učíte jen nové věci, nepřipomínáte si ty staré.
„Přesně tak, ono i toho nového je vždycky hodně, připomínat staré věci by bylo nezvládnutelné."

Z toho mi vyplývá jediné – zkušenosti nade vše aneb čím déle jsi v oboru, tím spíš opravíš i starší generace Foxu.
„Přesně tak. Já jsem v oboru 17 let a co tak kolem sebe vidím na těch školeních, po slovenském kolegovi jsem asi druhý nejdéle sloužící mechanik autorizovaných center Foxu na světě." **(rh)**