

Czarne fragmenty to wzmocnienia wykonane z carbonu



Tytanowy element Motion Control Black Box i carbonowy przełącznik zarezerwowany dla WC i Team



Tłumik MC z wersji Race bardzo przypomina wersję z Reby

	SID World Cup	SID Team	SID Race
Skok	80 lub 100 mm	80 lub 100 mm	80 lub 100 mm
Regulacja skoku	All Travel	All Travel	All Travel
Masa	1440 g	1450 g	1450 g
Medium ściskane	Dual Air	Dual Air	Dual Air
Tłumienie	MC Black Box	MC Black Box	MC
Regulacje zewnętrzne	tłumienie powrotu, wolna kompresja do niepełnej blokady skoku		
Głowica	kute aluminium		
Sterówka	specjalne aluminium		
Golenie górne	Ø32 mm, Alu 7000 niecieniowane		
Odlew dolny	Magnez + carbon	Magnez	Magnez
Max. śr. tarczy	185 mm	185 mm	185 mm



Greg Herbold jest zachwycony nowym SIDem

sam widelec może działać w skrajnie różny sposób: twardy i progresywny lub czuły i aktywny w całym spektrum ugięcia. Motion Control w wersji BlackBox ma podwójną kontrolę przepływu w tłumiku kompresji i powrotu. Reaguje nie tylko na szybkość przepływu oleju, ale także na stopień ugięcia. Bliźniaczo podobny do rozwiązań znanych z Reby i Pike i każdy serwis podobał obsłudze tego widelca. Nie jest potrzebny ani specjalny zestaw kluczy, ani dodatkowe przeszkolenie. Szczegółowo mówiąc właśnie na to czekaliśmy najbardziej, bo kłopoty z obsługą prowadzą do jazdy źle działającym i nie wykorzystującym swojego potencjału sprzętem. Ale jest też i miły snobom smaczek. W miejsce plastikowej tulei tłumika, Motion Control Black Box ma tytanowy pierścienia sprężynujący. Oprócz wyczynowej wersji są jeszcze dwie tańsze. Wersja Team nie ma carbonowych wzmocnień dolnego odlewu, a najtańsza wersja Race ma zwykły tłumik Motion Control.

Czuwaj! www.superlightintegrateddesign.com



Suntour na guziki

Prototyp Axona zaopatrzone w... elektryczną blokadę skoku. Naciska się guziczek na kierownicy, a silniczek ukryty w goleni zamyka przepływ oleju blokując pracę zawieszenia. Jak na razie rozwiązanie jest w trakcie testów. Po naciśnięciu guzika trzeba odczekać sekundę, aby silniczek zamknął zawór, ale - naszym zdaniem - na razie blokada działa zbyt wolno. Ale mały zgrabny guzik zamiast manetki z dźwignią każdy chętnie widziałby na kierownicy.

Na stoisku można było też zobaczyć nowy widelec o przeznaczeniu endu-

row z ukierunkowaniem na FR. Durolux. Widelec ma sprężynę i powietrzną regulację naprężenia wstępnego w lewej goleni, w prawej jest ukryty hydrauliczny tłumik zamknięty w kartridżu. Posiada regulację tłumienia powrotu i system mający minimalizować nurkowanie podczas hamowania. Co ciekawe, przy pomocy manetki można płynnie regulować jego skok w zakresie 140-180 mm. Dolne golenie są magnezowe, korona Alu, a sterówka i górne golenie wykonano ze stali Cr-Mo. Również oś 20 mm jest ze stali Cr-Mo. **bb**

sobą jeszcze dwa rozwiązania. Odlew goleni dolnych to u dołu dwie puste rury, bo dno jest wyżej. Skrócono też tłumik, każda z jego części jest... krótsza, no i... lżejsza. Mniej jest też oleju, bo mniejszy tłumik nie potrzebuje go aż tyle, a smarowanie bliższych sobie tulei wymaga mniejszych jego ilości. Nawet haki hamulca Post Mount są krótsze i bardziej filigranowe. Wewnątrz RockShox cyzeluje swoje najlepsze rozwiązania ostatnich lat unikając wygłupów i przesadnej fantazji. Dual Control to bezwzględnie najlepsze rozwiązanie dla sportowca. Pisaliśmy o nim nie raz i nie zamierzamy się z tego wycofywać. Ten