

# Bezpečnější kotouč od BBB

Kotoučové brzdy, bikový standard a na prostá nutnost, u silničních kol pak na jedné straně nadšené přijetí, na druhé tradičionalistické a estetické odmítání. Co se ale týká bezpečnosti nikoliv jen s ohledem na účinek a výkon za každého počasí, ale také provozu v pelotonu, kdy se pár fo-

tází „osahával“ brzdrový kotouč BBB CenterStop BBS-121 za 699 korun, zaoblená vnější hrana byla tím, co na jednoduchém kusu nerezu člověka po těch letech s kotoučovkami přece jen trochu překvapí. Kotouč s ocelovým centerlock unašečem a prvně nanýovanou brzdnou částí má nejen zaoblenou vnější hraničku pro bezpečnější používání na silničním kole, ale nese také indikátory opotřebení, podobné jako známé z bočnic ráfku pro ráfkové brzdy. Ráfky měly někdy mělké indikač-

vých destiček, než bychom kotouč obrzdili. Přece jen není jeho provedení tak děravé, jako některá extrémně „odvětrána“ řešení s nízkou hmotností, kde se středová žebra brzdné plochy znatelně ztenčí už za jednu sezónu. Tady má brzdná plocha šikme příčné výzevy, takže je masa materiálu víc než dostatečná a při testování (na biku) kotouč necukal, a nabídl plynulý brzdný výkon se standardním účinkem. Výška brzdné plochy 14 milimetrů odpovídá shimanovským 14,5mm destičkám, takže tady pozor na kompatibilitu, aby to na levnější

shimanovské brzdy a destičky s výškou 19 mm nebylo málo a destičky nebrzdily o nosná ramena. Hmotnost 154 gramů bez matice neatakuje rekordy, tady se rází spíše na životnost a odolnost, což dokazuje i dvanáctka nosných ramen a celková boční tuhost s odolností vůči házení či houževnatostí při pokusech s rovnákiem. Nýtovaný spoj během testování nikde nepovolil, takže za nás celkově prověřené a funkční řešení. BBB toto provedení dodává i v průměrech 140 nebo 180 a 203 mm nebo verzi PowerStop, určené pro šestišroubové uchycení k ráfku, rovněž se zaoblenými hranami a indikátory opotřebení.

(už)



tek kotouči naříznutých lýtka po hromadném pádu objevilo, tam hlasitě obavy chápeme. Jenže doba silniční – disková je tady, takže pro navýšení bezpečnosti v „balíku“ budě sáhneme po speciálním krytu kotouče, kotouči s vnitřní výplní, nebo alespoň po kotouči se zaoblenými hranami.

To, co nám na biku nikdy nepřišlo jako nutnost, se na silnici jeví jako logické preventivní řešení. Když jsme před mon-

ní otvory nebo většinou drážku po obvodu, tady je to řešeno trojicí mělkých indikačních otvorů na každé straně kotouče. Až tedy z původní tloušťky 2 mm zeštíhlí na minimálních 1,6 mm, otvory by měly splynout s brzdnou plochou a kotouč bude zralý na výměnu. Jednoduché, ovšem na praktický test bychom potřebovali asi tak tři roky nebo mokrou sjezdovou trať s pískem a blátem a také několik sad brz-

zaoblená hrana, plynulý výkon, tuhost

nenašel jsme