

---

## V-brake czy tarcze??

Autor: Blasiaczek - 2008/08/13 22:29

---

Witam.

Jestem ciekaw jakie hamulce preferujecie do turystyki?? V-brake czy tarczowe??

Ja osobiście mam z przodu tarczê a ty³ V-brake ale powa¿nie zastanawiam siê nad tarcz± na ty³. S± mocniejsze, ³atwiej zatrzymaj± wiêksz± masê obci±¿onego roweru. Co o s±dzicie o obydwu rozwi±zaniach???

=====

## O:V-brake czy tarcze??

Autor: bebzon - 2008/08/14 09:10

---

mam hamulce rolkowe

=====

## O:V-brake czy tarcze??

Autor: aronek - 2008/08/14 10:35

---

o zaletach hamulców tarczowych jako takich rozmawiać chyba nie trzeba.

jedyna wątpliwość jaka miałem to: co będzie jak coś nawali?

tutaj chodzi raczej o moje umiejętności serwisowania tego sprzętu, bo po prostu nie miałem do czynienia wcześniej. teraz mam w drugim rowerze tarczówki, ale ogranicza to się do ich używania.

dodam że mam hydrauliczne, bo w linie to wszystko wygląda podobnie aż do samych szczek.

wiec wróć do tematu:

nie mam informacji jak długo służy klocki, planujemy jechać na 8 miesięcy do afryki.

czy hamulce tarczowe wytrzymają tyle czasu? w przypadku normalnych mechanicznych sciskających obręcz wiadomo co trzeba wymienić i co może ulec zniszczeniu (klocki, obręcz)

i ja obawiam się tarczówek.

przed afryką raczej sobie nie wymienię w rowerze wyprawowym

=====

## O:V-brake czy tarcze??

Autor: Blasiaczek - 2008/08/14 11:52

---

To racja, jak coś nawali to lipa.

Jednak chyba nieczęsto to się przytrafia. W zasadzie

najważniejsze s± klocki, warto mieć dodatkowe. Ale zauważym, że wolniej się zużywaj± niż w V-brake.

V-brake niszc± obrêczê jak i e wa¿ne w rowerze:) a pozatym zauważym, że przy mocnym hamowaniu z dużym obci±¿eniem pêkaj± szprychy, obrêcz próbuje siê zatrzymaj± a piasta wraz z ca³ym rowerem chce jecha± dalej...

=====

## O:V-brake czy tarcze??

Autor: Marek - 2008/08/14 19:52

---

Jad±cy rower styka siê z nieruchomym pod³o¿em powierzchni± opony umieszczonej na obrêczy. A wiêc szprychy, niezale¿nie od systemu hamulcowego, przy hamowaniu przenosz± dodatkowe si³y. O ile wiem, przy tarczach wiêksze. Ale to dla mnie tylko teoria, wiêc nie bêdê siê wym±drza³.

Zastanawiam siê nad zakupem tarczówek. Ostatnio nawet bardzo, bo mia³em atrakcyjn± ofertê nabycia kompletu z ko³ami. Mam jednak tak dobre do¶wiadczenia z V-brake'ami, że nie skusi³em siê na nowe do¶wiadczenie. Mimo, że wci±¿ je¿d¿ê na pierwszej wersji XT, które od dawna muszê wspomaga± gumkami z dêtêk, żeby siê nie t³uk³y. Cho±e maj± spore luzy, s± niezawodne. Si³a hamowania jest wystarczaj±ca, by bez problemu zatrzymaj± mój "poci±g" z ca³ym dobytkiem. A szprychy nie narzekaj±, tylko robi± swoje. Jak ju¿ jak±¶ zrywam, to z kapslem w feldze. I nie w wyniku hamowania ;).

To fakt, że felgi robią się z czasem coraz cieńsze, a ich łacianki pękają zgodnie z prawem Murphy'ego, w najmniej odpowiednim momencie. Tu tarczówki mają zdecydowaną przewagę. Ale to problem jedynie przy intensywnej jeździe w trudnych warunkach. W spokojnej jeździe po szosach i szutrach dobra felga pożyje kilka lat. Scentrowana felga ociera o hamulec. To kolejny problem. Wystarczy jednak mały kluczyk i odrobina wprawy, żeby ten problem obejść. Na obozach zdarzało mi się prostować nawet solidne ósemki. A skrzywienie tarczy, choć znacznie trudniejsze, też się zdarza. Na korzyść V-break'ów przemawia też stara prawda, że im coś prostsze, tym mniej może się tam zepsuć.

V-break'i są proste w konstrukcji. Poza wymianę wkładów i sporadyczną regulację nie wymagają obsługi. W razie awarii można próbować naprawiać je prostymi, mechanicznymi metodami. Nawet jeśli tarczówki okazałyby się, według jakichś zobiektywizowanych kryteriów lepsze, to w praktyce turystycznej dobrej klasy V-break'i są i tak wystarczająco dobre. I dopóki są, nie warto wymieniać ich na tarczówki.

Przyznam jednak, że nie wiem, czy, gdy moje staruszki wreszcie padną, mimo powyższej epistozy tarczówkowa pokusa nie powróci ;).

Dlatego nie próbowałbym doradzać tym, którzy dopiero kupują sprzęt.

---

## O:V-brake czy tarcze??

Autor: tomasz\_to2 - 2008/08/31 10:46

mały kluczyk??? a szprycha pod kasetą też wystarczy mały kluczyk do zmiany szprychy :lol:

---

## O:V-brake czy tarcze??

Autor: Marek - 2008/08/31 12:25

Opcja a) Nie, konieczny jest nieco większy kluczyk do odblokowania kasety. Za kontrę może posłużyć łańcuch. W wypadku wolnobiegu nakręcanego konieczny jest inny kluczyk i spora dźwignia. Ale to rozwiązanie stosowane jest już tylko w tanich rowerach, w których zwykle sypie się również tyle innych rzeczy, że strach na tym jeździć na dłuższe wyprawy.

Opcja b) Do awaryjnej naprawy wystarczy dłuższa szprycha z odciętym 3ebkiem, w miejsce którego zagina się w odpowiednim miejscu haczyk. Taka szprycha da się założyć bez zdejmowania wielotrybu. Ale nie można jej zanadto naprężyć.

Można też tak wycentrować koło, by toczyło się bez bocznego bicia nawet przy zerwanej szprysze. Ale to oczywiście również tylko kompromis, bo sąsiednie wewnętrzne szprychy są bardziej obciążone.

Natomiast zdarzyło mi się wracać z gór w towarzystwie cyklisty, co skrzywiło tarczę przy poważnej glebie. Można by kombinować z prostowaniem tarczy kamieniem, ale tu o ocieraniu decydują znacznie mniejsze odchylenia od płaszczyzny niż w v-brake'ach, u-brake'ach, roller camach czy cantileverach, czyli wszędzie tam, gdzie hamulec współpracuje z obręczą koła.

Nie byłem w stanie usunąć awarii i do Bielska towarzyszył nam przeraźliwy chrzęst. Dobrze, że było to na jednodniówce:).

---

## O:V-brake czy tarcze??

Autor: Pete - 2008/10/08 20:32

Używam V-breaków XT, które sprawowały się bardzo dobrze.

Od ponad roku mam hydrauliczne tarczówki LX i jestem bardzo zadowolony. Jak napisał wcześniej mój szanowny poprzednik faktycznie klocki w tarczówkach wymienia się rzadziej niż w

V-breakach. Wymiana przewodu hamulcowego w tym systemie jest dziecinnie prosta (trzeba mieć małe buteleczki zapasowego płynu).

W przypadku skrzywienia tarczy faktycznie jest problem, ale to podobne ryzyko jak pęknięcie łacianowanej felgi. Jednak w tarczówkach mamy drugi sprawny hamulec, a pęknięta felga uniemożliwia jazdę.

---

## O:V-brake czy tarcze??

Autor: Blasiaczek - 2008/10/08 23:02

---

A ja myślę o zakupie tarczówki na tyś i jakoś nie czuję strachu przed defektem w trasie. To są takie rzeczy, które psują się raczej rzadko.

Odpukałem po wielu tysiącach km wyjeżdżonych na rowerku 99% defektów to GUMA.

=====

## O:V-brake czy tarcze??

Autor: Pete - 2008/10/08 23:10

---

Racja. Jeżeli będziesz kupował Shimano to LX od XT różni się tym, że blok hamulca w jednym jest złożony z dwóch części (LX), a w drugim w całości (XT). Tak jak napiszę używam hydraulicznych LX od ponad roku, zniosły duże obciążenia. A i teraz przed nimi kupa pracy.

=====

## O:V-brake czy tarcze??

Autor: Marek - 2008/10/09 00:14

---

Pete napisał:

W przypadku skrzywienia tarczy faktycznie jest problem, ale to podobne ryzyko jak pęknięcie ściętej felgi. Jednak w tarczówkach mamy drugi sprawny hamulec, a pęknięta felga uniemożliwia jazdę.

To ryzyko jest w rzeczywistości znacznie mniejsze. Przy ostrej jeździe na szosie prawdopodobieństwo skrzywienia tarczy jest niemal zerowe. A pęknięcie felgi w wyniku ścięcia klockami jest nieuchronne. To porównanie wykazuje przewagę tarczówek. Podobnie jak porównanie skrzywienia tarczy do ścięcia felgi. To drugie zdarza się znacznie częściej. Tylko że skrzywienie tarczy jest skutkiem nieprzewidzianej okoliczności, a pęknięcie felgi można przewidzieć i temu zapobiec.

Jednak pękają tylko ścięta, powodując wybrzuszenie się jej części pod naporem opony i blokowaniem kopa co obrót między szcękami hamulca. Ścianki nie zużywają się równomiernie, więc to wybrzuszenie rzadko ma długość większą niż kilka centymetrów. A profil zapewniający sztywność obręczy nic nie traci ze swych właściwości (ze zużytych felg zbudowałem drabinkę linową do jaskiniowych zastosowań ;)). Zatem kopa nadal nadaje się do jazdy. Minimalne bicie spowodowane wybrzuszeniem się opony można kontrolować nawet wtedy, gdy pęknie przednia felga. Wystarczy zatem tylko wypiąć linkę z fajki hamulca, by sprężyny odsunęły szcękę od felgi. I po problemie, bo "mamy drugi sprawny hamulec". Czy w tarczówkach można odsunąć okładziny od tarczy?

Tarczówkowa pokusa działa dalej, bo oferta korzystnego zakupu jest nadal aktualna:).

=====

## O:V-brake czy tarcze??

Autor: clear - 2008/11/06 16:01

---

Oczywiście że można odsunąć klocki od tarczy i nie jest to nic skomplikowanego. Wyciągamy kolo, pomiędzy klocki wkładamy płaski srubokret i z wycuciem rozpychamy klocki. Należy pamiętać żeby bez tarczy nie zaciskać klamki hamulca bo wtedy to już dłuższa zabawa. Używałem wcześniej XT, a teraz mam Avid Code i cały serwis trwa ok godziny w warunkach domowych. Odpowietrzanie, wymiana płynu i klocki. Jeśli chodzi o krzywą tarczę to też nie jest to problem. Silne palce i trochę cierpliwości. Jeśli ktoś nie ufa swym kończyńom można kupić klucze do prostowania tarcz. Nie widzę żadnych minusów tarczówek, a plusy sypia się seryjnie. Do jazdy turystycznej polecałbym Shimano Deore lub LX, Avid Jucy 3. Avid posiada lepszą modulację i siłę. Należy też pamiętać że im cięższy jeździec tym większa tarcza potrzeba, a to zależy od widelca. Nie każdy jest dopuszczony pod tarcze większe niż 160mm. Alternatywa są też tarczówki mechaniczne jak np. Avid BB5. Pozdrawiam i życzę ostrego hamowania

=====

## O:V-brake czy tarcze??

Autor: Roberto - 2008/11/15 13:36

---

Ja jeździłem na wyprawy zarówno na hamulcach klockowych jak i tarczowych. Obecnie w trekingu mam hamulce tarczowe linkowe i uważam to za idealne! Dlaczego? Bo:

1. Nie obciążam obręczy więc służy mi ona bardzo długo ;)
2. Nie ma wpływu na rozcentrowane kolo
3. Nie miewam żadnych problemów ze szprychami

4. Mam 100 % pewności, że zatrzymam się na każdym zjeździe a zatrzymuje się na pochyleniach 15 % na odcinku 30 m (z pełnymi sakwami oczywiście)
5. Wymieniam klocki co 2-3 wyprawy czyli co około 6-8 tys km
6. Problem serwisowy sprowadza się tylko do precyzyjnego ustawienia klocków tak aby nie obcierały o tarcze.
7. Klocki do tarcz zajmują o wiele mniej miejsca niż klocki to V-ek więc swobodnie można zabrać je jako zapas.

I na koniec. Warto zapisać kolarzy na piastach Shimano Deore HB-M555, które to mają możliwość wymiany szprychy bez konieczności odkręcania kasety czy tarczy.

<http://www.cambriabike.com/shopexd.asp?id=48956>

---

## O:V-brake czy tarcze??

Autor: Jurand - 2008/12/06 20:23

:woohoo: Ja mam co prawda tak± do¶¶æ "nêdzn± kozê", ale zgadzam siê z jednym z przedówców, że tarcze s± jednak lepsze. Już kilka razy mia³em zjazd o duzym spadku, nie mówi±c o szybko¶ci, i przys³owiowo z dusz± na ramieniu jecha³em, ogl±daj±c siê czy V-breki jeszcze s±.

---

## O:V-brake czy tarcze??

Autor: Marek - 2008/12/07 20:05

Roberto, siódmy punkt zawiera nieco naci±gany argument. S± przecie¿ hamulce v-brake wymagaj±ce jedynie wk³adów do kartridów. Objêto¶æ i waga takich komponentów nie ustêpuje tym z tarczówk.

Jurand, mo¿e warto u¶ci¶liæ, co rozumiesz konkretnie przez tarcze i v-brake? Nie mo¿na porównywaæ systemów, nie bior±c pod uwagê jako¶ci komponentów. Je¶li piszesz, że masz "nêdzn± kozê", to byæ mo¿e na ma³± efektywno¶æ hamowania maj± wp³yw tak¿e inne elementy. Na przykad:

- Ma³a sztywno¶æ rur widelca (przy hamowaniu rozginaj± siê na zewn±trz, nie pozwalaj±c na dostateczny docisk ok³adziny do felgi). Tu pomóc mo¿e za³o¿enie solidnego boostera, czyli usztywniaj±cej podkowy.

- Kiepskie w³a¶ciwo¶ci masy z której wykonane s± ok³adziny klocków hamulcowych. Antidotum jest tu oczywiste - wymiana na lepsze.

- Klamki hamulców z tworzywa sztucznego. Czym¶ takim mo¿na co najwy¿ej cierpliwie spowalniaæ rower, ale nie ma mowy o skutecznym hamowaniu. Dobrze jest je wymieniaæ (nawet na wykonane z lanego duralu).

Ka¿da z tych modyfikacji to niewielki wydatek. Warto przy okazji zwróciæ uwagê na prawid³owe ustawienie klocków w d¼wigniach hamulców. Tu te¿ mo¿na nieco zyskaæ

Poniewa¿ je¿dziê po górach na MTB, czêsto miewam i szybko¶æ i zjazd o duzym spadku. Gdy je¼dzi³em jeszcze na rowerze o sztywnym widelcu i z hamulcami typu cantilever, trzeba by³o przewidywaæ d³ug± drogê hamowania lub "zaliczaæ glebê". Ale nawet tu zmiana hamulców na lepsze wiele poprawi³a. Za³o¿enie v-brake'ów (shimano XT) to by³ ogromny skok jako¶ciowy. W praktyce jazdy turystycznej zapewni³ pe³n± kontrolê nad rowerem. Mo¿e warto przed krytyk± v-brake'ów spróbowaa zjazdów na cantileverach:)?

Od niedawna mam w "góralu" z przodu hydrauliczn± tarczówkê tej samej grupy. Muszê przyznaæ, że to kolejny skok jako¶ciowy. Jestem zdecydowany za³o¿yæ na wiosnê taki hamulec tak¿e z ty³u. W dynamicznej (lecz turystycznej) je¼dzie po górach gra raczej warta jest ¶wieczki. A w je¼dzie sportowej na pewno. Bo osi±ga siê lepszy skutek mniejszym wysi³kiem.

Jednak nie zmieniam zdania o warto¶ci v-brake'ów. Tam, gdzie hamowanie nie ma agresywnego, dynamicznego charakteru wynikaj±cego z natury jazdy, dobrej klasy v-brake'i s± wystarczaj±co efektywne. Na tyle, by nie zmieniaæ ich na dro¿sze w zakupie i eksploatacji tarczówki, które dodatkowo komplikuj± konstrukcjê roweru i wymagaj± bardziej zaawansowanego serwisu.

I jeszcze ma³y aneks do uwagi o przydatno¶ci do jazdy felgi pêkniêtej w wyniku przetarcia ¶cianki.

Tak to wygl±da. Zniszczona w ten sposób obrêcz zachowuje pe³n± sztywno¶æ i mo¿na na niej nadal jechaæ, choæ o hamowaniu raczej nie ma mowy.