

Cykloservis vychází již 10. rokem a za tu dobu se nám, i redaktorům, kteří pro vás časopis připravovali před námi, jak alespoň doufáme, podařilo přinést množství potřebných informací a rad. Víme, že naši čtenáři jsou většinou zapálení cyklisté, kteří problematice kol rozumí, a tak jsme vás většinou nezatežovali těmi nejzákladnějšími vědomostmi. Jenže rostou další generace a Cykloservis čtou stále noví čtenáři a i pro ně musíme mít na našich stránkách prostor. Ostatně někteří z nich si o něj dokonce řekli prostřednictvím e-mailů. A protože snem každého redaktora je vytvořit interaktivní médium reagující na požadavky čtenářů, nebráníme se ani my vyhovět vašim podnětům a zařadit mezi šroubované články o dráhových a složitých komponentech také rady pro naprosté začátečníky, kterým je utajeno třeba i to, že kola už se nedělí na půlky a třítvrtky či pánská a dámská. Zkrátka chceme vyhovět i těm, kteří si na kolo teprve brousí zuby a vlastně ani nevědí, které si mají koupit, natož jak se na něj obléci, co si vzít s sebou a kam a jak dlouho jet. Ti všichni totiž mají také nárok dostat fundovanou informaci, stejně jako ti z vás, kteří si lámou hlavu téměř hamletovskou otázkou: X.O nebo XTR? Začneme tedy tím nejdůležitějším a to je nákup kola.

Kriteria výběru jsou pochopitelně různá a nebudeme vám radit, kolik do svého budoucího stroje nacpat peněz, i když i nad cenovými relacemi kol se pozastavíme. Mnohem důležitější při výběru kola je uvědomit si, k čemu budu své jednopostové vozidlo používat a jaké tedy má mít parametry. V podstatě všechna kola na trhu se dají celkem jednoduše rozdělit do několika kategorií, které jsme použili i v našem katalogu kol pro rok 2002. Každé jízdní kolo má své specifické poslání, a pokud si předem promyslíte, zda budete toužit více po jízdě v terénu či na silnici a podobně, nebude těžké vybrat si správné. Předem však musíme konstatovat, že cena kola, které má být používáno k aktivnímu sportování, by rozhodně neměla padnout pod patnáctitisícovou hranici, neboť kola levnějších tří rozhodně neposkytnou uživateli takové zážitky

## Cykloatlas Česka

Patříte-li do skupiny cyklistů, kteří pro své cesty potřebují mapu, určitě sáhnete po čerstvé novince, která se v nedávných dnech objevila na pultech prodejen – po Cykloatlasu Česka.

Vydavatelství SHOChart připravilo opravdu skvělou mapovou knihu, ve které na 300 stranách naleznete 20.000 km cykloatlas na 167 dílčích mapách. Mimo map zde naleznete přílohu s 99 tipy na cykloturistické výlety, pro začátečníky například rady jak se správně obléci na kolo a co si dát do brašničky. Nechybí ani adresář maloobchodních prodejen v ČR a další užitečné informace.

Tento komplexní cykloatlas ale není rozhodně tím, co bychom si při své cestě na kole dali do batůžku. Je to pomůcka, kterou můžete studovat doma nebo v penzionu, abychom následující den, pořádně nahávení, vyrazili zdoma své kilometry. Je základní příručkou při výběru trasy v dané lokalitě. Podle cykloatlasu si můžete trasu vytvářet a za pomoci běžné skládané mapy trasu objekt. Cykloatlas také může být výborným návodem k tomu, jakou oblast navštívit, kde je velké množství cykloatlas a kde méně. Při jeho listování vás určitě napadne místo, které byste chtěli poznat. Nemusíme však jet pouze po cykloatlas. Cykloatlas samozřejmě také zahrnuje běžné barevné turistické značení, takže není problém si jakoukoliv trasu „stříhnout“ jinak.

Při listování cykloatlasem nás napadá, že pokud se třeba právě nyní rozhodujete který atlas ČR si pořídit do svého auta, klidně sáhnete po cykloatlasu. Stačí vám opravdu tato kniha a zabijete tím dvě mouchy jednou ranou. Měřítko 1:100 000 je více než dostatečné k tomu, abyste našli i menší lokality a silničky.

Na cykloatlas nás zaujala i další věc. Oproti jiným publikacím o kolech jsme nalezli v textové části skutečné žádné nepřesnosti a nesmysly. Autor textové části skutečně ví, o čem píše, ví, co obnáší cyklistický sport, co je potřeba „vypíchnout“ a co poradit začátečníkům.

Vydavatelství SHOChart dalo na trh skutečně velmi dobrou pomůcku, první svého druhu u nás.

# C-BASIC

vlastnosti, aby se na nich dalo skutečně systematicky sportovat. Také životnost dílů levnějších kol je daná jejich předpokládaným zatěžováním, které je v občasných jezdců pro rohliky v úplné jíných dimenzích než u cyklisty-sportovce, jezdícího ročně několik tisíc kilometrů.

A teď už pokračujeme stručným popisem jednotlivých typů kol.

**Silniční kola** mají své hlavní použití na rovných asfaltových površích a ne-



**Author Sovereign (XC - odpružené)**

hodí se ani k jízdě po zpevněných cestách. Jsou poměrně „křehká“ a vyžadují citlivé zacházení, které je v terénu těžko dosažitelné. Mohou mít klasická oboukolečová řídítka, tzv. berany, ale v poslední době mezi silničními koly přibyla také kategorie kol označovaných Fitness, která mají při zachování všech silničních parametrů rovná řídítka.

**Horská kola** jsou nepoměrně rozvětvenější rodinou, což je dané i množstvím sportovních disciplín a různorodostí využívaných terénů. Klasické **biky**



**Specialized - 5-works (enduro)**



**Kona Stinky Primo (freeride)**

**pro cross country** jsou nejpočetněji zastoupenou skupinou a jejich posláním je povozit vás v podstatě po jakémkoliv terénu, ať už v lese nebo na silnici. Jejich vlastnosti jsou velmi univerzální a dokáží podat dobrý výkon ve výjezdu i sjezdu. Mohou být celoodpružená, s přední odpruženou vidlicí nebo i zcela pevná. Náročnějším terénním jezdcom jsou určena **kola označovaná jako Enduro**, jejichž hlavním rysem je posun všech vlastností směrem k drsnější a volnější jízdě. Na Endurech se většinou nezavodí, neboť používají větších zdvihů, rádoev okolo dvanácti centimetrů, a mívají místo rovných řídítek prohnuté vlastnosti. Vzpřímenější posed pak dovoluje jezdcům lépe vést kolo ve sjezdech, a naopak jej lehce omezuje při jízdě nahoru. Taková kola jsou vhodná pro pravověrné bikery, jejichž ambice nejsou na krátkých závodech v cross country. Pokud je takové kolo k nějakým závodům vhodné, tak v podstatě jen pro maratony. Dalším stupněm jsou



**Cannondale F600 (XC - pevné)**

**kola freeridová.** Ta jsou stavěna hlavně s důrazem na odolnost a od toho se odvíjí i jejich vyšší váha. Mají většinou velmi účinné kotoučové brzdy (které však můžete dnes vidět běžně nejen na bikách pro cross country, ale také na trekinguových kolech a dokonce i silničních prototypch budoucnosti) a zdvihy okolo patnácti centimetrů i více. Na freeridech se většinou jezdí v nejextrémnějších terénech (viz článek Freeride Madness v tomto čísle) a mají hodně společného s **koly na sjezd.** Downhillové speciály se pak od klasického freeridu odlišují použitím pouze jednoho převodníku a extrémními zdvihy, přesahujícími mnohdy i hranici dvaceti centimetrů. Není ovšem vyloučeno postavit i freeride s extrémními



**Rock Machine Adrenaline (sjezdové)**

zdvihy. Ten by si však měl zachovat alespoň dva převodníky, aby bylo možné dostat se po adrenalinovém poletování po skalách zase zpátky nahoru. Další specifickou kategorií kol jsou **biky pro slalom** a 4cross. Jejich působíste je opět na závodech v těchto odvětvích MTB, a jelikož jsou určena pro jízdu dolů přes umělé skoky a boule, mají větší nouť také jen jeden převodník, ale podle typu tratě mohou být odpružená i pevná. Absolutní raritou jsou pak v našich



**Intense Tazer (slalomák)**



**Pinarello (silniční)**

kopcovitých krajích **singlespeedy.** Tato kola mají jen jeden převod, ale jinak mají všechna specifika kol pro cross country. Bývají většinou pevná, ale jsou i některé odpružené modely. Hodí se hlavně k pojezdům v rovinných oblastech a do Evropy se zatím ze severní Ameri-

ky příliš nehrou. Jejich využití je užze specifikované absencí převodů, a tak je u nás asi krom Polabí nikde nevyužívají. Při výběru biku by si každý měl ještě srovnat v hlavě, zda chce kolo celoodpružené, které je náročnější na údržbu a má své výhody i nevýhody, odvislé přesně podle toho, jestli na něm budete jezdit v lehcím či těžším terénu, či zda dáváte přednost jízdám vtrvaleckým nebo jezdíte raději kratký a intenzivní svůj podobný XC (cross country) závodům. V každém případě ale platí, že kvalitní celoodpružené kolo se pohybuje na minimální ceně třicet tisíc, neboť jen samotný zadní tlumič, který vydrží sportovní používání, stojí alespoň tři tisíce, ale větší-nou dvakrát či třikrát tolik. Než se tedy rozhodnete pro full nebo hardtail, doporučujeme vylechnout raději více hlasů, neboť absolutních zastánců i odpůrců celoodpružených kol je stále dost v obou táborech. Nad předním odpružením se však nerozmýšlejte, neboť koliduje s dnešní dobou bike se pevnou vidlicí je v cenové oblasti nad patnáct tisíc nejen obtížné, neboť odpružené vidlice už dávno přešly do standardu, ale i nerozumění.

Na prodejních plochách cyklistických obchodů můžete dnes i u nás narazit také na množství speciálních kol, která mají specifické vlastnosti dané závodem, na kterých se používají, obecně lze prohlásit, že kdo si takové kolo bude chtít koupit, asi bude vědět proč, a zahrnovat jej mezi kola pro začátečníky není vhodné, ať už máme na mysli časovkové silniční speciály, kola dráhová, nebo cyklokrosky. Stoprocentně to ovšem neplatí u cruiserů, vhodných

zejména k jízdě na pláži, pro mládež, nebo na poštu, ale pokud možno pro rovině. Na cruiseru totiž můžete s cyklistikou začít, ale jezdit se na něm moc nedá. Ještě jinak je tomu u kol na trial a to ať už 20- nebo 26palcových a všech BMX speciálů. Tahle kolečka si totiž většinou kupuje ten, kdo se chce konkrétnímu odvětví dirtových sportů věnovat.

A to je asi všechno. Základní rozdělení kol je snad jasné všem a pokud se podíváte na ilustrační obrázky, určitě nebude těžké zjistit v obchodě, které kolo je na co. Přičemž, tedy v čísle tři, si povíme něco o výběru vhodné velikosti a základním vybavení, které u kol nením, ale vozit by měl každý.

**Mara**  
foto: archiv

## Ten Years After

Nedávno jsem byl na koncertě Ten Years After. Byl to název a skvělý rokenrol. Když jsem se zakoukal na pódiu na plakát s názvem kapely, najednou jsem si uvědomil, opravdu – TEN YEARS AFTER.

Příznámé, že nemám příliš láse editoriály – neboli úvodní články magazínů, ze kterých se šéfredaktor snaží dokázat čtenářům, jak užasný má přehled. Dokáže mi skutečně objektivně sdělení. Například že nám pomalu začíná jaro a stromy budou kvést a naopak, že spadlo listí a to je neklamným znamením, že se můžeme dokonce v zimě dočkat sněhu. A když sněhu, tak se na něm určité bude lyžovat. A dokonce na lyžích. Nebo že přehazovačky koupíte v cyklistickém obchodě a boty nejlépe v obuvi. Snaží se také přesvědčit, jak má rád svou redakci, zatímco v duchu spřádá plány jak někoho vyhodit a redaktori ho možná ve stejné době připraví v hospodě, kde bílec je to nejslušnější slovo. A editorial je také výborná příležitost na lukrativním místě časopisu umístit nenápadně sebeopěvující sdělení. Sdělení jak máme pořádek a víc čtenářů, jak nás všichni žerou a jak jsme vlastně nedostížní. A proč také neřít čtenářů nějaké to číslo? Že jeden výtisk časopisu čte v průměru 2,56874895874 čtenáře, z nichž je 24,25874587 procent v produktivním věku. Nedávno jsem si to u jednoho titulu spočítal a skutečně, vyšlo mi zajímavé číslo. Zatímco já si čtu onen titul na 82,45 %, můj syn už jenom na 14,23%. Spočítal jsem si to a hned mi bylo ledo. Čtu ho o 68,22 % více než on. Skvělý pocit. To jsou blbosti co? Ale je to mezi námi a editoriali tu budou pořád. A proč to vlastně všechno píšu? Protože teď taky píši něco podobného. Ale slibuji, že se budu snažit oprostít od zhovadilosti. Je to vlastně po deseti letech poprvé, co se na stránkách Cykloservisu o něco podobného snažím. Kdy chci říci také něco jiného než jak kamulovat před ženskou domá se cyklistické nákupy, jak jsem mrtnou po Králi Šumavy či něco podobného. Ano, skutečně, je to už deset let, co je Cykloservis na trhu. Letos je to Cykloservis Ten Years After. A to je už snad důvod k tomu, abych se zmáčknu na něco o tom napsal. Ale dře to, to mi větu.

Cykloservis se původně vlastně neměl jmenovat Cykloservis. Byl to jen pracovní název a bylo domluveno, že první číslo se bude jmenovat už jinak. Nestalo se, protože nikdo nic jiného samozřejmě nemyslel, a tak nám zůstal dost hrůzný název Cykloservis, pro některé Cykloúš. Původní záměr také byl vydávat ho jako týdeník. Prošli jsme po prvých dvou vydáních, kdy jsme zjistili, že bychom vlastně nic jiného neudělali než uzavřít a korektury a na psaní by skoro nebyl čas. V počátcích to bylo vlastně jednoduché. Jeden redaktor, já na 50%, sekretářka na 5% a sazeč z MF Dnes

jednu za dva týdny na dvě hodinky. Tím redaktorem byl Petr Holc, v cyklistických kruzích známý jako „Holik“. Pro něho se stal Cykloservis, který byl po tři roky jeho prvním redaktorským stanovištěm, přístupní stanicí do Reflexu, kde se stal renomovaným redaktorem. Potom Jarda Major, uvolněný a vzdělaný člověk, jenž byl poté dokonce šéfredaktorem Playboye. Zdeňka Póla určité množství lidí přestáten. U, jsou dobří, je s nimi sranda, ale fěknu nám, někdy bych vzal kalašnickova, vltlnul do redakce a...

Když před deseti lety vyšlo první vydání Cykloservisu, mnozí byli nadšení, jiní rozpačití a jiní pivali. Vzpomínám například na slova jednoho podivného človíčka, který se neustále nechával slyšet, jak ho Cykloservis uráží. Nevím, jestli ho uráží ještě dnes, ale faktům prý je, že si ho čte na záchodě. Přiznám se, já také. Vždyť na záchod se bere to nejlepší čtení.

Každým rokem se nás mnozí ptají, co bude v Cykloservisu nového, co se změní a zlepší. Nevím, co by pořádek mělo být nového a co by se mělo změnit. Bude pořádek stejný, možná výbarvy, bude pořádek hlavně o technice, bude pořádek každých čtrnáct dnů. A bude takový, protože nechce být příliš náchylný k případným výkyvům reklamního trhu a v případě průšvihů se podobizet s reklamou skoro zadarmo. Cykloservis nemá žádné měsíční a musí se užívat sám. Ale může se klidně stát, že nám rumpne v bedně a fakt s tím něco zásadního uděláme. To všechno větší-nou přichází náhle, bez výstrahy. Alespoň v našem případě. Vždyť i Cykloservis vlastně takto vznikl. Přišlo to a byla to stejná touha ho vydat jako touha po ženě. Bude pořádek důležitou tiskovinou (všimněte si, tedy to zavání klasickým slovním obratem pro editorial). Tak důležitou i ve „světovém měřítku“, že mu zase třeba napíše z jedné z nás zahraniční firmy, což se to dovolujeme nabízet o jejich kolech, že jsou přišerná, když oni odebírají měsíčně 150 (!) cyklistických titulů z celého světa a za poslední rok si nikdo nic podobného jako Cykloservis nedovolil napsat. A máme to. Ale když ji jejich kola se nám fakt zdají dost desný.

Nebudu už otravovat svými výplody, které mají něco říci. Ale musím znovu konstatovat – DESET LET. To už stojí za to se někde pořádně spařit. Už pro to, že mi před deseti lety zase jiný podivný človíček zlomyslně říkal: „Vymstlet časopis nic neznamená, ale zkus to vyrázit alespoň deset let.“ Tak vám vzkazujeme: „Prvních deset let jsme tedy.“ Prvních deset let rokenrolu.

Kany