



Testovat něco tak unikátního, drahého a všeobecně uznávaného, jako je Haro Werks DHR je fascinující pocit. Zkuste si představit, že usedáte na stroj, jehož kvality jsou již několik let prořezávány nejlepšími jezdci světa, ať už je to Mike King v barvách Hara, John Kirkcaldie nasazující svůj život i na nejnepříhodnějších dropech všech světových DH tratí pod sponzorským dohledem Maxisu, nebo jezdci formátu Sabriny Jonnier, Vanessy Quin či Chrise Kovarika, jezdící tento rám v původních továrních barvách Intense.

Historie tohoto rámu je zajímavá a jen dokazuje, že dobré věci získávají téměř každého. Rám vyráběný v jüesém v dílnách Intense je vybaven závesem FSR, jehož výhradním vlastním je Specialized. Čtyřčepové FSRko ale zalezlo pod kůži mnoha výrobců, a tak licence na tento druh odpružení putuje od jedné značky ke druhé a pokud se nad tím zamyslete a prolustujete si třeba některý z amerických bikových magazínů, určité

Werks DHR

Technická specifikace:

Rám: M1 Monocoq
 Vidlice: Marzocchi Shiver DC
 Tlumič: Fox Vanilla RC
 Klíky: Shimano XTR
 Napínák: EXU
 Přehazovačka: Shimano XTR
 Řazení: Shimano XTR
 Kazeta: Shimano XT
 Brzdy: Hayes 8"
 Brzdové páky: Hayes
 Ráfky: Rigidá DH 30
 Pneumatiky: IRC Kujo DH
 Hutchinson Squala
 Řídítka: Tioga
 Představec: Tioga
 Sedlo: Odyssey Blaze
 Váha: 19,3 kg
 Cena rámu: 67 990 Kč



se vám podaří napačítat alespoň deset výrobců, aplikujících tento záves na kola snad pro všechny odvětví MTB. Ostatně každý, kdo na kole s odpružením FSR někdy jel, asi pochopil, proč tomu tak je. Prachy hýbou světem a být je to nemorální a můžeme se nad tím pohoršovat jak chceme, nebude to asi už nikdy jinak. Haro DHR je jedním z nejjasnějších důkazů, že cenu věci mnohdy vytváří jen image značky a nápis na rámu, neboť pokud si koupíte DHRko, musíte položit na stůl šedesát osm tisíc za rám, ovšem budete-li trvat na nápisu Intense i na hlavní rámové trubce, budete muset přitlačit ještě asi pětadvacet procent této ceny. Nechápete? My taky ne, ale je to tak.

DH rider Standa, jehož ruce a hlavní peněženka nechaly vzniknout tomuto



Domácí úkol

Pro kratší vizionářské i novátorské impotenci, kterou jste vy, a konečně i my, předvedli ve druhém čísle, kde nebylo tuto rubriku čím naplnit, se teď se zřetelnými nápady roztrhl pytel. Od samého začátku zdůrazňujeme, že vaše levné a praktické vynálezy nesmí přesáhnout desetinu ceny skutečného výrobku. A hlavně, že to nesmíte myslet zase tak moc vážně. Z několika velmi vtipných vynálezů přidáváme k lepšímu ten nejtrhejší: napínák řetězu z plastové PET lahve. Děkujeme členům Klubu Extrémních Nápádů, nezasiláme jim žádnou cenu ani odměnu a k celonárodní prezentaci jejich neuvěřitelného vynálezu připojujeme originální komentář.

O to jednodušší byla samotná výroba. Stačí petláhev a kus silnějšího hliníkového drátu a šikvné ruce. Petláhev uříznete hrdlo plus asi dva až tři centimetry. Pak toto torzo buď můžete rozříznout a navléknout na řetěz, nebo řetěz roznytovat a navléknout to na něj a snýtvat.



Pak vezmete drát a podle obrázku jej namotáte a připevníte k zadní vidlici asi do úrovně prostředního převodníku a do vzdálenosti ráfku. A je hotovo. Výrobní cena nula a funkce sto procentní. Ozkoušeno. Doufám, že domácí úkol není příliš složité a že někomu pomůže.

Zdraví členové KENy z Pisku Jirka a Tomáš

Zdravím Cykloservis, chytám se příležitosti zviditelnit náš (členů většinou spolku nejenbikerů KEN) vynález. V konkurenčních časopisech žádá odzveza, tak snad u vás... Také máte tak rádi, když vám v kame-nítém, hrbolatém a pokud možno hodně drsném sjezdu na vašem endurku skáče řetěz až za krkem? My tedy vůbec. Doba modře eloxovaných ráboby napínáku pomínula, a proto jsme si museli poradit sami. Byl to trochu oříšek, protože aby s tím fungovalo devítikolo a trojčepový náhon nebylo tak jednoduché vymyslet.

freeride HARO

Strana 9

CYKLOSERVIS

žovo-oranžové eloxované rátky Rigidá DH 30, které k závodně červenému krascvi moc neladí. Nicméně sada složená z takových klenotů nám vyrazila dech.

Geometrií tohoto kola se nebudeme detailně zabývat, protože oba úhly a výška středu jsou nastavitelné. Čtyřčepové zadní odpružení kroceně tlumičem Fox Vanilla RC se zdálo být v naprostém souladu s přední up-side-down vidlicí Marzocchi Shiver a zdvihy 203 milimetrů vzadu a 190 vpředu dávaly kolu schopnost pohltit i středně velké pařez. My jsme se do terénu vydali na obutí v kombinaci IRC Kujo DH na předním a Hutchinson Squale na zadním kole.

HDRko je rozhodně kolem s absolutními předpoklady pro závodní použití. Jeho stavba je jednoduchá, pevná a odolná, ale současně netrpí zbytečností, které se občas objevují na freeridech či starších kolech po DH. Citlivé a aktivní odpružení na obou frontách se projevilo jako výtečné i během brzdění, nebo v hodně rozbíthých pasážích. DHRko je dynamické a celkem dobře točí. Oproti vysokozdvihým jednočepovým ráům se zdálo i svízňé při přejezdech po rovině a stejně, jako nás svojí relativně dobrou (vzhledem k brutálnímu obutí, pekelným zdvihům, antiXC posedu atp.) jezdivostí překvapil Specialized Big Hit, byli jsme potěšeni i u tohoto Hara.

Srdce nám však skutečně poskočila teprve nad vlastnostmi při hodně rychlé jízdě. Tam je totiž tenhle rám i vidlice opravdu ve svém žilvu a zvládá nejen rozbité stezky s velkými kameny a kořeny, ale také náhle změny rychlosti. To vše díky dobře naladěnému odpružení.

Jízdní vlastnosti však nedělá pouze rám a odpružení a tak si neodpustíme i pár slov o komponentech. Za zmínku stojí především klíky XTR, protože jejich pevnost a přenos síly jsou skutečně ultimátní a rozhodně jsme netrpěli dojmem, že by mohly zničehonic upadnout. Hayesy a osmipalcovými kotoči byly jako vždy výkonné a i přes bláto na svazích



okolo Prahy, kde ranní poprašek sněhu o desáté taje a pravidelně doplňuje nasáklou zem, se jako dobré ukázalo zvolené obutí. Vpředu nasazené Kujo DH je mezi sjezdovými plášti legendou a vede i brzdi na jedničku, zatímco vzadu hlobovaný Squale se občas v točce vesele smekl do strany, ale schopnost přenést brzdný výkon na terén měl opravdu abnormální.

Celkové lze tento bike bez nadsázky označit jako „hodně vostrý brko“ a pokud se díváte po rámu, na kterém by mohla vyniknout vaše komponentová individualita, máte před sebou (bohužel pro vás jen na papíře) jednoho z žhavých adeptů.

Text a foto: Mara



BLAST

Juniorická přilba od Bellu je zajímavá nejen menší velikostí, ale také cenou v porovnání s tím, co nabízí. Nápaditý design je proveden ještě v dalších čtyřech barevných odstínech (stříbrná, černá s kočkami, bílá, modrá Tiki). Helma nemá přední štítek a řadí se mezi základní, ale přitom velmi kvalitní přilby od Bellu. Jako jediná zastupuje kategorii juniorských přilb a určité má co nabídnout. Velikost je univerzální (50–57 cm). Dobře odvětrání zajišťuje 11 větracích otvorů, které svou velikostí napovídají o dobré ventilační schopnosti. Celá přilba váží 252 gramů. Přilba i přes to, že její cena nedosahuje ani jednoho tisíce korun nabízí základní standard

daleko dražších helem. Fusion In – Mold je technologie přímého vstřikování polystyrenu do skořepiny. Touto cestou lze dosáhnout velmi pevného a kompaktního celku. Twin Action Fit je vlastní upínací mechanismus přilby. Ten je použit i helem Bell určených pro rekreační jízdu. Úžká nastavitelná čelinka opebná celou hlavu. To usnadňuje nejen seřízení, ale i samotný výběr přilby. Jejím stažením lze snadno dosáhnout přesného a stabilního uchycení helmy na různých tvarech hlavy. Pouhým stlačením svorek a jejich posunutím po ozubeném pásku směrem k sobě nastavíte napětí upínacího systému. Napětí povolíte stlačení svorek a jejich posunutím směrem od sebe. To vše nabízí základní Juniorická přilba Bell Blast za 990 korun.

text a foto: Tereza

KAM S NĚM?

Tuto Nerudovskou otázku často řeší v souvislosti s kolem majitelé mobilních telefonů. Ideálním řešením je nechat mobil doma, aby nás na kole zbytečně nerozptyloval a nekazil nám tak dojem z nedělního výletu. Pro workoholiky, kteří musí i na svém oblíbeném trailu řešit pracovní záležitosti, jsou připravena různá pouzdra a držáky telefonů. Jednou z firem, která má taková pouzdra ve svém programu, je Toppeak. Nabídka obsahuje dva modely, menší za 299,- korun a větší pak za 329,- korun. Oba se vyznačují kvalitním zpracováním a možností uchycení na řídítka pomocí plastového adaptéru. Telefon je proti vypadnutí jistěn suchým zipem. Vychytávkou pouzder je malý tunýle sloužící k zastrčení nožičky brýlí. Pokud ovšem dioptričky brýle do pouzdra opravdu zastrčíte, může se stát, že ani brýle ani telefon už nikdy ne najdete. Musíte pak doout. Že nám snad někdo zavolá. Druhým vtipným detailem je malý otvor na spodní straně pouzdra pro případné zapojení nabíječky do aparátu. Zůstává zde ovšem otázka, pokud pojedete na dlouhou výjízku, zda-li seženete nabíječku s tak



dlouhým kabelem. Otvor může ale také sloužit k odkapávání vody, když telefon i s pouzdrzem vyperete třeba v umyvadle. V práci je dobré prát telefon odděleně, maximálně s bílým prádlem. Zásadně pak neždímat a nežeňlit!

Co se týče umístění na řídítka, pokud používáte také bikačku, zvonek, computer a sporttester, bude sberka opravdu široká. Hrát při jízdě hada na telefonu, sledovat tep a okamžitou rychlost, občas si zazvonit – no nádhera!

Majitelům starších přenosných telefonů budek vychází vstříc firma Camelbak. Jejím modelem nečiní potíže spolknout mobil většího rozměru a uchycení je koncipováno na popruh batohu. Cena velbloudího pouzdra činí 290,- korun. Materiálem je převážně klasická silfivina, která se postará, aby ste zvonění dobře slyšeli a také aby se mobil v kopci tak nezapotil. Ve sjezdu by pak mohli nastydnout!

text a foto: Honza