

# AMULET Maxima

Strana 11

CYKLOSERVIS



## Jaká je Maxima 2003?

Snad nebude vadit, když začneme designem. Bíločerná kombinace je opravdu zajímavá a doplnění o tenký červený proužek jí ještě oživuje. Většinu komponentů v matně černé barvě nedoplňuje našťásti také černý výplet. Bylo by též trochu už asi trochu moc. I když má bílá své příznivce i odpůrce, taková kola, jako je tento Amulet Maxima, by měl náš pestrobarevný cyklistický trh přivítat s povděkem. Barevný zpracování je jistě silnou zbraní Amuletu, a pokud znáte nejvyšší model nabídky na rok 2003 Zephyr v bleďé zelené metalize z Citroënu C3, určitě nám dáte za pravdu.

Jízdni vlastnosti Maximy jsou relativně vyvážené. Samotný materiál a zpracování rámu určitě jeho výbornou boční tuhost. Přesto není Maxima extrémně tvrdá, na čemž mají záslovu esovitě vzpěry zadní stavby. Máme testovaná velikost dvacet a půl palce by ale rozhodně snesla trochu natahnutí. Prodloužením hlavové trubky by se vytvořil ztuhlší sloup. Částečně by tento problém vyřešila nějaká ta podložka navíc pod představcem a hlavně montáž rohů, dá se tedy říci, korunové zaleplosti. Pokud si není ve výjezech kam přehmatnout, vždy má jezdec pocit, že je kolo krátké. Díky použití klasických uhlí v hlavové a sedlové trubce je bike dobře ovladatelný a rychle reaguje na každý povel. Celkové kratší geometrie pak dovolí v zatáčkách ušecit dost z kola maximum.

Veškeré komponenty fungovaly po dobu celého testu výborně. Nespornou výhodou nového Aliviva je použití klasického přemykače s horní objímkou, který má oproti TopSwingu podstatně delší životnost. Výbornou funkcí se předvedly také brzdy Shimano, oproti neznámým modelům často využívaným v této třídě kol se psýní vyšší tuhosti a možnost lepšího dávkování brzdné síly. Ráfky Mavic nebolu během celého testu potřeba ani jednou docentrovat, přestože jsme kolo přebírali zcela nové a najeli na něm dvě stě kilometrů i v opravdu těžkém terénu. Použití kvalitních dílů má tedy každopádem opodstatnění. Sedlo WTB se perfektně hodí ke kolu této kategorie, neboť je velice pohodlné a i po delší jízdě nenutí jezce ke stálému poposedávání.

Amulet Maxima je tedy kolo pro sportovní laděné turisty, kteří se rádi občas trochu vyřádí v terénu. Po doplnění rohů nebude třeba již dále sahat hlouběji do peněženky. Cena Maximy je necelých čtrnáct tisíc korun, a pokud na ni budete pilně trénovat, třeba z vás bude jednou mistr světa amulet.

Text: Honza, foto: Tereza

Kola české značky Amulet jsme zvyklí často vidat na našich cestách. Každý, kdo jen trochu sleduje cyklistický trh, jistě postřehl několikanásobně vítěznou tuto značku. Přitom Amulet vždy představoval kvalitu za přijatelné peníze, a navíc se snažil zákazníkovi nabídnout více než obyčejné kolo. Když se podíváme o nějaký ten rok zpět, kola této značky byla vyvážena opačným zahnutím řídky typu Corratec nebo ložiskovými náboji Pullstar, které byly určeny na dráty s rovnou hlavíčkou.

Po delší odmlce se Amulet na nás trh opět vrací a nutno říci že v plné síle. Neztratil nic z toho, co mu bylo kdysi vlastní. Kvalitní zpracování, značkové doplňky a zajímavý design, to vše jsou rysy charakterizující právě tuto značku. Do testu se nám dostal model Maxima, jenž stál v nabídce vždy na jakémsi předstupínku vložení sportovních kol. Nová Maxima se podle našeho názoru do této kategorie již téměř posunula.

## Maximální rám

Snaha značky o ojedinelost rámu je znát na první pohled. Rada specifických znaků, jako je například masivní odvrtná vzpera Shark Whole ve spoji hlavové a spodní rámové trubky nebo bytelná zadní stavba se čtyřhranným profilem, to jen potvrzuje. Rám je vyroben z hliníkové slitiny 7005 se zeslabovanou stěnou. O tuhost předního trojúhelníku se stará spodní trubka většího průřezu, horní rámová trubka i trubka sedlová mají profil kulatý. Kónický se ke koncům rozšiřující hlavová trubka je záležitostí spíše designovou a kolo rozhodně sluší. Zesílení u hlavny není jen ze spodní části, ale i z té horní. Zadní stavba se vyznačuje kromě již zmínovaného profilu také esovitě zprohýbanými vzperami a bytelnými patkami,



z nichž ta levá je uzpůsobena pro případnou montáž kotoučové brzdy.

Odpružení má na starosti vidlice RST Capa TL s necelými osmi centimetry zdvihu. I když se jedná o jeden ze základních modelů, svou práci odvede spolehlivě. Kombinace vinuté pružiny s elastomerem je téměř bezúdržbová, seřízení předpětí je jednoduché díky stavěcím šroubům

na korunce. Problémy může vidlice působit pouze těžším jedincům, neboť sedmdesátikilovému jezci nečiní potíže dostat vidlici až na doraz. A to i při maximálním utažení. Nežude pak nic jiného než výměna pružin za tvrdší nebo alespoň přidání ještě jednoho menšího elastomeru. Občasné kopnutí nebo vyloučení kovového zvuku u vidlice této kategorie jakékoliv značky nepřekvapí. Velice dobře naopak působí celkové zpracování vidlice.

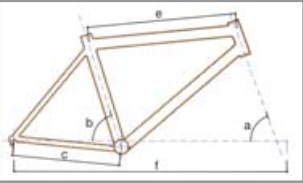
## Nemíchat!

To je asi hlavní heslo konstruktérů u Amuletu. Pokud by se k tomu ještě přidalo „přeřezat“, mohli bychom se domnívat, že na tomto kole bude jezdit sám James Bond.

Kompletní sada Shimano Alivio, včetně brzd a nábojů, přesně charakterizuje značku. Rozhodně nevidí cestu co nejnižší ceny namixováním komponentů neznámými díly. Nijak se neexperimentovalo ani v případě představce, řídek a sedlovky, všechny tyto komponenty nesou logo Ritchey řady Comp. Od stejného výrobce pochází také integrované hlavové složení, výborné plástě EleVader o šíři 1,9 palce a příjemné gripy s měkkou směsí. S nimi velmi dobře koresponduje pohodlné sedlo WTB Speed V, jež se vyznačuje ovalním otvorem ve střední části skeletu, který dovolí silně promáčknutí a přispívá k tomu, aby byly tyto komponenty vyrobeny jako Comfort Zone. Aby bylo kolo vyvážené, k jeho bytelnosti byly zvoleny černé ráfky Mavic X 139. Že to Amulet myslí s použitím pouze značkových dílů opravdu vážně, o tom svědčí i hliníkové ohrádkové pedály německé značky Union. Jejich životnost by měla být rozhodně delší než v případě banky stejného jména.

## Technická specifikace:

- Rám: AL 7005 DB
- Vidlice: RST Capa TL
- Hlavové složení: Ritchey
- Klíky: Shimano FC-M340 22/32/42
- Přehazovačka: Shimano Alivio
- Přemykač: Shimano Alivio
- Brzdy a řadicí páky: Shimano Alivio
- Brzdy: Shimano
- Náboje: Shimano Alivio
- Kazeta: Shimano 11–30 (8)
- Ráfky: Mavic X 139
- Řídítka: Ritchey Comp
- Představce: Ritchey Comp
- Sedlovka: Ritchey Comp
- Sedlo: WTB Speed V
- Plástě: Ritchey EleVader 1,9
- Váha: 12,9 kg
- Cena: 13 995 korun



- a úhel hlavy 71°
- b úhel sedlové trubky 73°
- c horní rámová trubka 585,5 mm
- e délka zadní stavby 425,0 mm
- f rozvor 1073,9 mm
- délka sedlové trubky 521,0 mm

Běžná údržba jízdniho kola je pro cyklistu něco jako osobní hygiena. Je totiž také nutné provádět jí pravidelně a zlepšuje celkový vzhled i funkci vašeho kola. Co do takové pravidelné údržby patří, si shrneme ve čtvrtém pokračování našich rad pro začátečníky, kteří se s kolem a jeho možnostmi a nároky teprve seznamují. Pokud se speciálně dnešními radami budete řídit, máte možnost výrazně prodloužit životnost prakticky všech součástí vašeho kola, a navíc se určitě vyhneme nejméně nepříjemnému překvapení na cestách.

# C-BASIC

Pak na kolo můžete v nejnečistějších místech plyných mastnoty, jako je řetěz, aplikovat speciální rozpouštědla olejí, například Cyklostar, ale v případě nouze postačí i většína pracích prásků, které dokážou při několikanásobném působení ve formě husté kaše na řetězu odmastit i několikanásobně namazané.



lo během oplachování drhne smetáčkem a díky tomu na rámu nezůstane ani drobné šmouhy po zaschlém mýcím prostředku. Po důkladném oplachnutí by mělo kolo být naprosto bez nečistot a pokud ne, odtříkání je to.

Pro dokonalý dojem z vašeho čistého stroje můžete použít ještě leštenu a flanelový hadřík. Sami budete svoji práci překvapeni.

## Mazání

Nejběžnější a základní ošetření pohyblivých částí kola není věc složitá a zvládne ji rozhodně každý.

První věcí je namazat řetěz. Ten po každém umytí kola musíte mít absolutně čistý a suchý. Pak jej mažeme středně hustým olejem, který se po zatečení do oček řetězu mírně ztuhne, ale nebude lepit. Řetěz po chvíli otféme do suchého hadru. Aby se na přebytečný olej nelenil prach a písek. Správně namazaný řetěz je na povrchu jen lehcem mastný, aby krouzal po ozubených kolech.

Na delší a suché dny se vyplácí vrát sušší mazivo a během švhu klidně vyřezat (to platí hlavně pro bikery) z kapesní olejníčky. Pokud budete jezdit v blátě a vodě, mažte nečím hutnějším, co se vodou v podstatě nesmyje.

Na všech kolech je pak dobré jednou za čas namazat bowdeny a lanka. Provedete to tak, že zařadíte největší pasto-



háknete. V případě přední brzdy bude nutné lanko povolit a vyndat z bowdeny. Nemusí se vám jím už podřík nastříčit zpět, a tak se na tuto alternativu raději připravte.

U silničních kol je to s mazáním lanek složitější a také se neprovádí tak často. S mazáním po mnoha stech kilometrech provozu přichází na silničkách s vedením bowdenů pod omotávkou většinou i výměna lanek, mnohdy i bowdenů a omotávky.

Další mechanické části, jako jsou rolničky v přehazovačce, čepy zasnou odpružení či přední odpružené vidlice, se buď naučte mazat podle návodu k vašemu kolu, od někoho, kdo tomu rozumí nebo je přeňechejte odborníkům. Možnosti je mnoho a nechceme jejich pitváním popsat celý Cykloservis.

## Kontrolovat

Občas je dobré zkontrolovat dotažení některých důležitých šroubů v rámci kola. Společně jsou tyto body pro všechna kola a tak neopomeňte omrknout zejména klíky, šrouby na představci, sedlovce či brzdách. Povolit se mohou i pedály a vlastní kokoliv, včetně drátů v kolech nebo lanek řazení. Buďte proto ostřížití, ale nedotahujte šrouby jen tak, protože se vám tím mnoho komponentů může zbýtečně vymáčkat či přetáhnout a prasknout. Zkrátka všechno s citem, není to tank, ale jenom kolo.

Celková kontrola kola nezabere víc jak půlhodinku a běžně má i mazání se dá svinout určitě ještě rychleji. Pokud si na své kolo udeláte čas i po jízdě, určité se vám odvědí skvělou funkcí a delší životnosti, což udelá radost asi každému.

Mara