



**Jméno:** Ondřej Molnár  
**Věk:** 19 let

**Proč ses rozhodl právě pro Sfinxe?**  
Měl jsem Rock Machina Lanslide 03 s dobrou geometrií, která mně vyhovovala, ale vadily mi vyšší váha a průměrná tuhost rámu. Při XT osazení mělo kolo 13,8 kg (v 19" velikosti). Začal jsem výměnou toho nejdůležitějšího, což je rám s geometrií na míru a dobrým zpracováním. O Sfinxu jsem slyšel v cyklistické branži samou chválu, tak jsem přešel k osvědčenému materiálu, což je u této značky ocel. Jedná, co bych vyléčilo: oproti Rock Machine je zvedání předního kola při vjezdech, ale je to věc zvyku a posunutím těžiště nad řídítka se dá hodně změnit. Ne, že by Rock Machina byl obzvlášť dlouhý, ale vyšší hmotnost ho k zemi radikálně přitlačila.

**Kolik kilometrů najedeš za rok:**  
Ročně najedu okolo 7000 kilometrů, a to výhradně na biku.

**Jaké je kolo tvých snů?**  
Kolo mých snů je Specialized Epic S-Works.

**Technická specifikace:**

- Rám:** CrMo Columbus UltraFoco
- Vidlice:** Marzocchi EXR Coil 80 mm
- Řídítka:** Hardware
- Představce:** Hardware
- Sedlovka:** Hardware
- Sedlo:** Hardware
- Brzdy:** Hayes hydr.
- Kliky:** TruVativ (22/32/42)
- Náboje:** Hardware
- Pneumatiky:** Hutchinson Python
- Pedály:** SPD Shimano
- Presmykače:** Shimano XTR (Top-Swing)
- Přehazovačka:** Shimano XT
- Razení:** Shimano LX
- Cena rámu:** 16 990 Kč

# Sfinx Foco line

## KOLO Z LIDU



Skládaná kola patřila a vždy budou patřit do kategorie, která osloví každého pravého cyklistu. Vlastní upřednostnění jednotlivých součástí komponentové skladby a mnohdy i individuální geometrie samotného rámu jsou charakteristické pro opravdové zapálené fajnšmekry. Do rubriky „Kolo z lidu“ pak kolo této kategorie bezpochyby patří. Vše výše jmenované může značka rámu Sfinx nabídnout, a možná právě proto je na závodech, silnicích a v terénech stále vidět. Sfinx je českou firmou zabývající se hlavně výrobou horských a silnicích rámu. Zásadně se jedná o ocelové zástupce. Je jasné, že lze objednat všechny typy rámu přesně na míru, nebo zvolit standardní velikost z katalogu. Přitom termíny dodání jsou velmi dobré. Při sériové výrobě jde zhruba o jeden měsíc, v případě stavby na míru si počkáte o něco méně. Jednou z výhod stavby rámu je možná volba z velkého výběru barevných odstínů. Staví se zásadně z ocelových trubek Columbus a patek Ritchey. Hlavní rámový trojúhelník a zadní stavba jsou svařovány metodou TIG. Ostatní součásti rámu (patky, navačky, můstky) jsou letovanými sřímrem. Spodní rámová trubka megatubuje je na všech rámech (pokud není uvedeno jinak). Na rámy je záruka dva roky.

manganu, chromu, molybdenu a vanadia. Hlavním cílem je samozřejmě zvýšit pevnost a snížit hmotnost při zachování maximální životnosti. Všechny zmiňované přísady materiál zlepšují a redukuje citlivost na přehřátí. Bez laku je struktura slitiny jemně zrnitá – ochrana proti únavě materiálu a zlepšuje rezistenci vůči korozi. Tato směs byla vytvořena pro špičkové rámy závodního použití. Trubky Foco mají neuvěřitelnou sílu stěny pouhých 0,4 mm a vynikající mechanické vlastnosti díky procesu tažení za studena. Slabba rámu z těchto trubek je ideální pro závodní využití s vzhledem k tomu, že vytváří velmi lehký a přitom pevný rám. U rámu Foco si můžete vybrat mezi standardní a novou megatubkou ve tvaru kapky. Váha takového rámu je srovnatelná se špičkovými z hliníku. Při správném zpracování mají rámy stejnou odolnost vůči korozi, přičemž se snadněji spojují, což dává záruky pro jezce i výrobce. Cena rámu ze sériové nabídky z tohoto materiálu je pak nejvyšší v celé nabídce. Necelých sedmáct tisíc korun je počítáno na výrobu jednoho MTB rámu Columbus Foco. Trubky s označením Foco jsou přitom na druhém místě za vylepšenou verzí UltraFoco. Z tohoto nejvyšše postaveného materiálu je také postaven náš Sfinx.

brzdy ráfkové. Zadní stavba tak zůstala čistá a můžete vozit pouze kotoučkovky. Vedení pro hydrauliku je přitom poctivě navareno uzavřenými očky přiletovanými k rámovému trojúhelníku, čímž se vyhneme estetickému problému tažení vedení a jeho uchycení k rámu pomocí různých pásek a lepenek. Po výběru rámu nastává otázka, čím ho nejlépe osadit. Vzhledem k tomu, že majitel vybral nejlepší rám od Sfinxe, nezbyvalo už mnoho prostředků na vyrobšení sady. Dobrým řešením bylo zakoupit jiný, cenově výhodný bike, ze kterého by posléze zbyl pouze rám. Komponenty by se daly přesadit na rám nový. Jak už většina z vás poznala podle značek na komponentech, jednalo se o Rock Machina. Součástky s logy Hardware prozrazují svůj původ. Výjimkou jsou hydraulické Hayes a přední odpružená vidlice Marzocchi Bomber EXR Coil 2003 (80 mm, vzduch/olej), která svou bílou barvou a robustním provedením skvěle ladí se subtilním rámovým

trojúhelníkem. Posouvá sice váhu kola nahoru, ale kdo je vyznavačem vidlice Marzocchi a vyžaduje jejich funkci a nespornou torzní tuhost, která je o to citelnější u hydraulických kotoučů Hayes, ten tento detail musí oželeť. Je vidět, že na komponentové skladbě se bude ještě hodně pracovat a vylepšovat. To hlavní – rám – je ale na té nejvyšší úrovni, a tak se splnil detail sen. Na prvním místě se počítá s upgradem nábojů a ráfků. Vyhlídnuté jsou náboje Hugi a ráfky od Mavicu. Rámy Sfinx skvěle zaplňují mezeru tam, kde je třeba provést dokonale ruční práci, kterou zhodnotí nejlépe ocelový materiál.

Text a foto: Tereza

# LUXUS

**Řadíte-li se mezi obdivovatele, nebo eventuelně bláznů, kteří předvádějí neslučitelné triky na jakchkoli kolech, a preferujete pevnou přední vidlici, máme tu něco pro vás. Firma DMR nabízí, mimo bohaté zásoby ostatních komponentů, i pevnou přední vidlici Trailblade. Je svařena z oceli s robustními vyztuhami a sváry, které jsou nejvýraznější na horním můstku a bokách vidlice. Vyrábí se ve dvou barvách (chrom, lakované černá) a s volitelnou verzí pouze na kotoučovou brzdou, nebo čepý pro brzdu ráfkovou. Myslelo se na vše, a tak verze na kotouč má na zadní straně nohy s navačkou také přípravek pro uchycení vedení k brzdě. Vidlice bude bezesporu držákem, na kterém se nemusíte bát pořádně si zaskočit. To mu také odpovídá cena 4500 korun. Konečně lepší než těžce shánět nové vidlice od Cannondalu, která byla donedávna jedinou přijatelnou do kol tohoto typu.**



## DMR Trailblade

## Intense MAG 30 DH



**P**okud hledáte komponent pro DH a nežijíte v úživnosti, kolik to bude stát, jen za to vydrží, pak můžete v klidu nazout pneumatiky na ráfek Intense. Jejich model MAG 30 DH je dvoustěnný ráfek v šedé grafitové barvě s volitelným počtem děr 32 nebo 36. Je samozřejmě pouze pro kotoučovou brzdu. Zajímavé je i to, že je určen pro 24" pneumatiky. Jeho robustní konstrukci odpovídá i vyšší hmotnost, která je podle počtu děr 760–850 gramů. Výrobce těchto ráfků je firma Sunn Ringle a přijde vás na zanedbatelných 2800 korun kus.

Text a foto: Tereza

# Hutchinson – 150 let na špičce

Stoapadesátiletí výročí je pro francouzský Hutchinson jistě důvodem k ohlédnutí. Značka, která vyrábí cyklistické pláště nejen pro špičkové závodníky, ale i pro sportovní použití, má za sebou již dlouhou tradici. Hutchinson je synonymem vysoké kvality a neustálého vývoje. Na jeho výrobcích je na první pohled znát spolupráce s profesionálními závodníky, kteří se podílejí na vývoji nových modelů. Představení značky Hutchinson pro pravděpodobně bylo nožem dříví do lesa. Ve světě cyklistiky na ni člověk naráží doslova na každém kroku. Kdo Hutchinson na svém kole používá, toho bude jistě zajímat alespoň trochu historie této slavné značky. Vše začalo roku 1853, kdy se Hicham Hutchinson usadil v Langléu a založil firmu specializující se na využití nové technologie pro přeměnu gumy. Ačkoliv byl prvními produkty například gumovky nebo různé těsnění, již roku 1890 vynul Hutchinson první pneumatiky určené pro kola. Na začátku dvacátého století byl nárost produkce tak značný, že vznikla nová prodejní střediska značky v Nice, Lyonu a Bruselu. Důležitým momentem byl rok 1906, kdy Hutchinson získal práva na výrobu modelu Monofil. Ten nabídl oproti do té doby používané technologii podstatně snížení váhy a vyšší průzračnost. Již ve třicátých letech minulého století tvořila současná nabídka galuska velice podobná dnešnímu provedení. Ačkoliv byla značka Hutchinson vždy spojována především se závodní cyklistikou, stále většina obliba tohoto sportu v sedmdesátých letech k ne-

ustalému vývoji nových sportovních verzí pro veřejnost. Roku 1982 byl představen první úzký plášť (700 x 23 c), nejprve používaný pro tréninkové účely a později i pro závody. Pláště se tak mohly pohodlně postavit po bok galusek v závodním nasazení. O dva roky později vyvinul Hutchinson první plášť s ohebným kordem, jenž byl velice lehký a bylo možné jej složit. Konec osmdesátých let znamenal pro Hutchinson vyvíjení kevarlu, který zvýšil pevnost pláště bez nárůstu hmotnosti. Model U-Profile s tenkým modrým průzkem a bílým boky je jedné z nezapomenutelných. Samozřejmě že nete opomenout ani verze pláště pro horská kola. Plášť On the Rocks je dnes doslova legendou a nesmrtelnost je možné předpovědět i současným modelem Python. Historie Hutchinsonu, to nejsou jen letopočty a inovace, ale především nepřetržitý množství špičkových závodníků, kteří tyto pláště využívají a využívají. S Hutchinsonem tak budou navěky spjata jména Bobet, Anquetil, Zoetemelk, Armstrong a mnoha dalších. Podobně je to i ve světě MTB. Špičkové výkony v terénu předvedli i díky plášťům Hutchinson například Martinez, Dupuyev, Tallefer a jiní. Konstrukteři značky Hutchinson se ovšem nespolehlají na slavnou minulost a neustále vyvíjejí nové produkty. Ať už se jedná o bezdušové pláště pro MTB, práci na nových tvarech vzorků a na neustále zdokonalované směsi, Hutchinson bude vždy na špičce. Historie i současnost dokazují, že je zde jeho místo.

Honza

# C-Basic

## Nejen podzimní obutí kola

**O**tázka vhodného obutí kola je pro začátečníka velice důležitá. Pokud si začínající biker koupí kolo, většinou jej používá včetně pláště, kterými bylo osazeno již z výroby. Jiný vzorek možná zvolí až ve chvíli, kdy staré pláště doslouží. A to je mnohdy kamenem úrazu. Nejednou je kolo vybaveno pláště, které se nehodí pro konkrétní terén nebo styl jízdy, jemně se dotýcný chce věnovat. Bude chyba, pokud se začátečník dostane do náročného terénu na hladkých gumách, ve kterých nebude cítit oporu. Stejně chyběné bude najždění kilometrů po asfaltu a pevném podkladu s pořádnými drapáky. Otázka dobrého tréninku, který tato kombinace poskytuje, zůstává nyní stranou. Nejdůležitější tedy je zvolení správného vzorku pro určitý alespoň převažující terén. Pokud si jezdec zvolí na nové kolo a dostane se do technicky náročného úseku, hrubé pláště mu poskytnou alespoň částečnou jistotu. Když je člověk s kolem dostatečně sřlý, může si dovolit zvolit hladší obutí. Použití rychlejších pláště s jemnějším vzorkem si v terénu mohou dovolit pouze zkušenější bikeri. Není dobré si zároveň vyžít na nový stroj a na nevyzpytatelné pneumatiky. Stejně tak by se začínající horský cyklista neměl pít po co nejlépejší provedení pláště, které může být v kombinaci s nejlípším stylem jízdy příčinou mnoha defektů. Každý výrobce má v nabídce univerzální pláště, který nevyniká ani fantastickou akcelerací, ani dokonalým záběrem v hlubokém bahně. Tyto vlastnosti však začátečník neocení tak jako jeho všestranné využití. Kompromis má vždy nějaké slabiny, ale výhody u takového pláště jednoznačně převládají.

**Až se zima zepřítá**  
V případě, že budete chciť vyzkoušet svého oře na sněhu, vzorek je opět velice důležitý. I když můžete jezdit se stejnými pláště jako v bahně, nyní přijde vhod jejich větší šíř. Přestože ani tak nepřijde příliš jízdy v hlubokém sněhu, na ujetých cestách a všude tam, kde bude lidka jen trochu možná, poskytnou širší pláště větší jistotu. Stejně jako u pláště do bahna se ani tak nemusí opomenout vodící schopnost předního kola a podle toho bychom měli zvolit vzorek. Pokud tedy neodkládáte kolo do sklepa a chcete si s ním i přes zimu užít spoustu legrace, vezměte si naše rady k srdci. Pravděpodobně se ale nakonec někde v terénu potkáme, jak se spousta sprostých slovo kola tlačíme nebo v horském případě ho neseme na zádech. Pak teprve si člověk uvědomí rozdíl mezi teorií a praxí. Správné obutí do terénu je velice individuální záležitost a podle toho se k němu musí přistupovat.

**A silnice?**  
Zde je otázka obutí relativně podobná jako u horského kola. Opět se bude laborovat se šířkou a tvrdostí. Většina silnicářů zvolí na zimní širší pláště, které jim poskytnou podstatně vyšší komfort a jistotu. Se širším pláštěm je i menší riziko procvaknutí duše v případě projeti díry v silnici. Dvacítky budou zaměřeny za třídvacítky, pokud to rám a vidlice dovolí. Tak příjdu ke slovu šíř 25 milimetrů a více. Důležitá je opět pevně čistota, obutí se nesmí podceňovat. Za prvé, pokud hodíte jezdit i v mokru a blátě, musíte nahradit široké pláště něčím užším, aby bylo vidlicí více místa. Znát-li obalená kola blátěm, která se odmítají lóčit a často nezbydná nic jiného, než vzít kolo na rameno, jistě nám dáte za pravdu. Vzorek, který bude do mokra ideální, musí být sice vyšší, ale zároveň řidší. Hustý dežď má díky horší samočisticí schopnosti mnohem větší sklony k zanášení. Otázkou je volba směsi. Samozřejmě, že měkčí směs poskytne větší jistotu na kůzkém podkladu a vyš-

ší komfort, zároveň s ní však hrozí větší riziko defektu. Tato skutečnost je velice důležitá. Oprava defektu v případě pláště obaleného bahnem není zrovna procházka rajskou zahradou. Kdo s tím má zkušenost, určitě bude souhlasit. Ze stejného důvodu nedoporučujeme používat ultralehké duše. Jelikož jsou přes zimu pravděpodobně delší přesuny po asfaltu, protože bude řada oblibnějších úseků jízdní, nesmí se opomenout ani vyšší životnost pláště s tvrdší směsí.

**Podzimní příprava**  
S příchodem podzimu je čas zvolit vhodné obutí. Pokud přes léto používáte pláště s jemnějším vzorkem, přijde ke slovu pravděpodobně něco hrubšího. I když se rychle lehčí pláště sundávají s těžkým srdcem, nedá se nic dělat. Ať už máte bílou zimáka nebo se budete rochnit s vaším celokolečným vozem, přijde ke slovu pravděpodobně něco hrubšího. I když se rychle lehčí pláště sundávají s těžkým srdcem, nedá se nic dělat. Ať už máte bílou zimáka nebo se budete rochnit s vaším celokolečným vozem, přijde ke slovu pravděpodobně něco hrubšího. I když se rychle lehčí pláště sundávají s těžkým srdcem, nedá se nic dělat. Ať už máte bílou zimáka nebo se budete rochnit s vaším celokolečným vozem, přijde ke slovu pravděpodobně něco hrubšího.

**Honza**