

Boxxer

Modely s označením Boxxer patří k nejrobustnějším typům vidlic od Rock Shoxe. Všechny tři vyráběné verze mají pevnou osu a můžete na ně montovat výhradně kotoučovou brzdou. Dvoubrylová provedení jsou při zdvihcích od 152 mm nezbytná. Oproti minulému sezóně se zlevňovalo, což přináší u každého modelu nezanedbatelnou částku několika tisíc korun. Nejmarkantnější je to u nejdražšího modelu Boxxer World Cup, který letos stál 49 990 korun, ale jeho cena je pro sezónu 2004 snížena na 42 690 korun. U tohoto modelu proběhlo odlehčení a váha se vměstnala těsně pod tři kilogramy. Setkávat se budete namísto se surovým barevným provedením s kultivovanou stříbrnou. Ve stejném odstínu je nabízen i model Boxxer Team, který si také odlehčil na konečnou hmotnost 2,9 kg. Systémy pružení zůstaly u všech tří modelů včetně Boxxera Race shodné. I v roce 2004 pruží na pružnicích a tlumi olejem (HC2). Pro připomenutí shrnujeme zdvihy a váhy, které Rock Shox Boxxery nabízejí: Boxxer World Cup; zdvih 176 mm, váha 2,9 kg, cena 42 690 Kč; Boxxer Team; zdvih 176 mm, váha

Rock Shox 2004



17 990 Kč a neznatelně i celková hmotnost z 1,95 na 1,93 kilogramu. Na výběr je kouřově šedá nebo černá varianta. Všechny tři verze Psyla (Race, SL a XC) jsou vyráběny jak ve verzi pouze pro kotoučovou brzdou, tak i brzdou ráfkovou. V minulém sezóně bylo možné volit u modelu Psyla SL a XC verzi s pevnou osou. Nyní je tato možnost pouze u varianty Psyla SL (za příplatek). Ti, co si oblíbili plynule stavitelný zdvih U-Turn, s ním mohou počítat i v příští sezóně. Ovládání je opět externí na vrcholu jedné nohy s vizuálním ukazatelem momentálně nastaveného zdvihu.

Duke
Řada Duke je pro dravější jezdce, kterým stačí nižší zdvihy. Budou mít na výběr ze čtyř verzí. To znamená, že se o jeden model nabídka zúžila. Jde o verzi Duke SL. Vezmeme tedy popořadě. Nejdražším je Duke Race, který nyní bude stát o dva tisíce méně a to 15 690 korun. Jeho systém zůstal nezměněn a vyrábět se bude opět s praktickým Lockoutem, pružením vzduchovou komorou a olejovým útlumem. Barevné provedení je v jediném, a to černém odstínu. Následuje Duke SL U-Turn. Jde o první model s plynule stavitelným zdvihem U-Turn (63–108 mm). Váha 1,87 kilogramu odpovídá vnitřnímu systému (Puru DeLite). Tento typ bude stát 12 690 korun a mimo černé varianty tu bude i černá verze. Duke XC zůstal

v nabídce pouze v jednom zdvihu, a to 80 mm. Klasická olej-vzduchové vidlice bude za cenu 9990 korun jistě oblíbeným modelem. Posledním ze čtyř Duků je Duke XC U-Turn. Téměř nepozměnitelný typ je o něco levnější (9990 Kč) a zalíbení v něm najdou všichni vyznavači černé barvy.

Pilot

Levnější a přitom vzduchové vidlice s olejovým útlumem jsou zařazeny pod logo Pilot. Dva modely SL a XC budou jisté i v sezóně 2004 vybaveny i montážní verzi C. Pilot SL i XC je nabízen ve dvou provedeních základní barevné skály. Odlehčovalo se jen symbolicky o nějaký ten gram. Ceny, jako u všech vidlic Rock Shox, sly dolů. V tomto případě se jedná o několik stovek korun.

Judy

Ten, kdo je zvědavý na inovace a těší se, co nám firma Rock Shox přinesla do roku 2004, může konečně zbystrit zrak. Technickou inovací se pochlubila celá řada vidlic Rock Shox Judy. Tři modely Judy SL U-Turn, XC a TT mají přepracovaný design vnějších nohou. SL U-Turn je

nejvyšším modelem od Judy. Jak název napovídá, jde o vidlici s externě stavitelným zdvihem od 70 do 115 milimetrů. Váha 1,9 kilogramů je za cenu 6 990 korun velmi příznivá. Systém U-Turn předurčuje jaký bude systém pružení. Pružina je tlumena olejem (HydraCoil). Vidlice shodně jako všechny modely postrádají prachovky a potvrzují, že toto opatření se stalo definitivně minulostí. Judy SL U-Turn bude v prodeji pouze v černé barvě. Verze XC je stříbrná a vzhledem k materiálům a zpracování i levnější. Za 5290 korun dostanete pružinovou vidlici s váhou 1,8 kilogramu, s tlumením, které již nelze seřizovat externě. Poslední je oblíbená TT, která je



2,9 kg, cena 32 890 Kč; Boxxer Race; zdvih 152 nebo 176 mm, váha 2,86 kg, cena 20 990 Kč.

SID

Exkluzivní XC řada, která je vyráběna především pro vyznavače lehkých závodních kol. Rozhodně je lepší využít

naválek na klasické ráfkové brzdy a ušetřit třem typům Sidů námahu, kterou nepochybně kotouč přináší. Všechny typy jsou nejlehčími vidlicemi na trhu a ani v uvozkách nejtěžší model nepřesáhne hmotnost 1,3 kilogramu. U Sidů se také dočkáte zlevnění zhruba o dva až tři tisíce korun. Změny jsou spíše v estetickém provedení shodně jako u modelů Boxxer. Umírněnější barevné odstíny jsou trendem téměř všech větších výrobců předního odpružení. Nespornou výhodou je externí uzavírání z řídiček (Black Box), které je součástí modelů World Cup a Team (za příplatek).

Psylo

I když jsme se nedočkali velkých změn, přece jen se u řady Psylo trochu sáchovalo. Nejvyšší verze Race zůstala s externím uzavíráním na řídičkách (Black Box). O dva tisíce klesla cena na

mená, že se o jeden model nabídka zúžila. Jde o verzi Duke SL. Vezmeme tedy popořadě. Nejdražším je Duke Race, který nyní bude stát o dva tisíce méně a to 15 690 korun. Jeho systém zůstal nezměněn a vyrábět se bude opět s praktickým Lockoutem, pružením vzduchovou komorou a olejovým útlumem. Barevné provedení je v jediném, a to černém odstínu. Následuje Duke SL U-Turn. Jde o první model s plynule stavitelným zdvihem U-Turn (63–108 mm). Váha 1,87 kilogramu odpovídá vnitřnímu systému (Puru DeLite). Tento typ bude stát 12 690 korun a mimo černé varianty tu bude i černá verze. Duke XC zůstal



velmi často montována na kompletní kola. Je opět pouze v černé barvě. Její systém zůstal shodný s modelem 2003.

Tlumiče a sedlovky

Aby byl přehled úplný, nesmíme opomenout výrobu sedlovek a tlumičů zadního odpružení. V roce 2004 jsou v nabídce opět dva typy tlumičů – Sid a U-Turn. Ani tlumičům se nevyhnulo zlevňování. Barevné provedení zůstalo v klasické černé barvě. Odpružené sedlovky jsou ve třech verzích a kopírují kolekci minulého sezóně.

Text: Tereza
Foto: Archiv

NAŠE KOPCE KOZÁKOV

Český ráj. Synonymum pro božskou krajinu, kterou modelují řeky a skály, kopce a lesy. Uprostřed hlubokých lesů najdete jak hrady a zříceniny, tak i rybníky a malebné vesničky. Každý by někdy měl tento snad nejkrásnější kout naší země navštívit. A nejlépe v sedle kola. Během týdenní dovolené lze v klídku stihnout projekt celou oblast, prohlédnout si hrady a zámky, vykoupat se anebo si dát pořádné do těla. Třeba na Kozákově.

užijí pouze technicky opravdu zdatní bikeri, neboť trasa vede skalní oblastí Kačich a je plná kamenů a kořenů. Místy je bez dokonalého ovládnutí balancu neprůjezdná. Naštěstí lze tento úsek vystroupat po silnici okolo Suchých skal, oblíbeného útvaru lezců. Červená značka se na tuto silnici napojuje po čtyřech kilometrech za vesnicí Besedice a pokračuje mírně z kopce přes Koberovy. Zde začíná další výstup po červené stezce. Lesní cesta je plná kamenů a kořenů, nicméně je sjízdná a každý zdatný biker si s ní poradí. I zde existuje o něco delší silniční varianta v serpentínách. Po červené značce pokračujeme až na Hamštejský hřeben, kde nás čeká odpočinkový sjezdk. Bohužel díky němu se ztratí i část převýšení. Po pohodové jízdě z kopce úzkou cestičkou nás čeká poslední část trasy. K vrcholu zbývá ještě ujet 3 km. Výjezd je opět prudký, navíc se pod kola stále pletou kořeny. Cesta je převážně kamenitá a vede lesem, tedy nic pro rodiny s dětmi. Zanedlouho značenou trasu kříží silnice z Železného Brodu, která má pozvolnější sklon díky serpentínám, ale taky je delší. Naše lesní stoupání pod vrcholem nabírá úhel a poslední kilometr je opravdovou prozkoumání zdatnosti. Naštěstí závěrečných 200 metrů k vrcholu vede po asfaltové silnici. Na Kozákově je velmi příjemné vystoupit na rozhlednu a pokochat se výhledem do kraje. Za dobrého počasí je vidět od Krkonos přes Jizerky až do Mladé Boleslavy či Hradce Králové. Krajíně dominují trosky, Bezděz či Ještěd. Když je dobrá termika vzduchu, všude poletují lidé na padácích, neboť Kozákov je jejich oblíbeným startovacím bodem. Po případném občerstvení v turistické chatě je čas vydat se dolů. Možností je vícero. Na východní straně vedou dvě celkem nenáročná trasy do Semil, na severu jsou zase dvě cesty do Železného Brodu.

prudký, po kamenech, kořenech stromů a umělé vytvořených kamenných schodech. Ten můžeme doporučit jen opravdu dobrým sjezdařům. Výběr této trasy nás odmění možností napojit se ve studánce na úpatí kopce. Zhruba po 2,5 km však ve vesnici Chutnovka začíná silnice a do Turnova je vhodné dojet po ní, protože pokračování po žluté přes hrad Rotštejn je místy nesjízdné. Podle nás nejzajímavější cesta z Kozákova vede po červené značce přes vesnici Vesec. Od rozhledny se vydáme zpět po červené značce, po níž jsme přijeli a po 500 metrech odbočíme vlevo z kopce. Čeká nás kvalitní sjezd, plný přírodních překážek a zatáček. Musíme však opět upozornit, že by tuto variantu měli volit pouze zkušenější jezdci. Po 400 metrech se do cesty postaví skalní útvar Drábovna. Tady je bohužel nutné vzít kolo do rukou a vynést jej zhruba do 20 schodů. Ve skále je několik jeskyněk, kde lze případně přestat nenadálou nepřítel počasí. Za Drábovnou cesta pokračuje opět z kopce. Po dalších 400 metrech dávejte velký pozor – cesta úhýbá na kamenné ploše doprava o 90 stupňů. Pokud byste neodbočili, ocitli byste se na kraji skály s velkým srázem!!! Za odbočkou jsou kamenné schody, které lze objet ze stran. Po 100 metrech přijedeme na lesní cestu, kterou kolmo přejedeme a vjíždíme do dalšího sjezdu. Ten vede suchým korytem a po půl kilometru končí na silnici. Celý sjezdík je 3 km dlouhý a vede podél Měsíčního údolí, které je také vyhlášeným místem lezců. Zde je možné se rozhodnout, zda pokračovat po červené přes Klokočí do Turnova, nebo po silnici dojet zpátky do Koberov a Malé Skály.

Kozákov je mezi cyklisty oblíbený hlavně díky tomu, že každému nabízí možnost jízdy dolů. Silničář, turista, závodník i freerider si najde tu svou cestu, kterou si může vychutnat. Výše popsaná trasa je jedna z mála v Českém ráji, již se skoro nedotkla lidská ruka a zachovávala si svůj původní, přírodní ráz. A kvůli tomu ji máme rádi.

Text a foto: Dušan



Základní údaje:

- Nadmožská výška: 744 m
- Převýšení: 450 m
- Délka kopce: z Malé Skály 10,5 km, ze Semil 8 km, z Turnova 12 km
- Potřebné převody: kvůli střídání výjezdů i se sjezdy všechny převody až po 22/34
- Vhodné pro kola: podle výběru trasy horská i silniční, na námi testovanou trasu pouze horská, lze ji však objet po silnici.

Zeleně značený je moc pěkný sjezd po loukách. I do Turnova vedou dvě varianty. První z nich, přes vesničku Loktuse, je značená žlutá a vede po nejpříjemnější sítě kopce. Takže i sjezd lesem je velmi