

FORT Mirage



Při koupi prvního silničního kola není úplně ideální držet se požadavku na spopocentně závodní geometrii a zároveň se nevyplácí hned napoprvé investovat velkou částku do spíčkového stroje. Důležité je snadné ovládání, výborná funkce komponentů a cena, kvůli níž si majitel kola nebude trhat vlasy na hlavě, když zjistí, že silniční cyklistika pro něho není tím pravým.

Fort Mirage je podle našeho názoru ideální volbou pro všechny začínající jezdce, kteří chtějí na popud kamarádů zkusit sítstí v některém z amatérských závodů, nebo pro bikery toužící po poznání krás silniční cyklistiky.

Dobrá volba

Základ modelu Fort Mirage tvoří kvalitní rám z hliníku 7005, který se bez vidlice může pochlubit velice slušnou hmotností 1670 gramů. Tento rám má zásadní vliv na jízdní vlastnosti kola, a přestože se jedná o jeden ze základnějších modelů výrobce, nabízí uživateli sportovní sezení.

Nejvýraznějším prvkem je samozřejmě slopingová geometrie. Ze tří nabízených velikostí jsme do testu získali největší s označením 600-620, která je určena pro postavy nad 185 centimetrů. Tato velikost tedy odpovídá klasickému rámu s výškou 60-62 centimetrů, reálná délka sedlové trubky je však pouhých 545 milimetrů. Zbytek musí dohnat sedlovka. Díky snížení předního rámového trojúhelníku přináší sloping logicky vyšší boční tuhost, nižší hmotnost a hodně vytážená sedlovka i nárůst komfortu.

Spodní rámová trubka využívá kapkovitý profil, všechny ostatní trubky nabízejí klasický kulatý průřez. Zadní stavba rovněž není vybavena výraznější profilací a vzpěry jsou zcela rovné. Pečlivé začistění hrubých svarů najdeme pouze u zadních patek, všude jinde jsou klasické

ké housenky. Poslední dobou se stále častěji setkáváme s absencí spodního můstku na zadní stavbě, testovaný Fort není výjimkou. Laníko k zadní brzdě je vedeno spodem po horní trubce, což je nejjednodušší a hmotnostně nejlepší řešení. Přesmykač je uchyten na klasické návěšce. U kol této cenové kategorie je jistě nevhodnější použití klasických čepů na páčky řazení. Montáž adaptéru pro uchytení bowdenů je záležitostí okamžiků, a pokud si někdo bude chtít ověřit novou řadu Fort starším osazením, patrně tu možnost uvítá.

Přední rovná vidlice je z chrommolybdenové oceli. I když přináší podstatně větší komfort než duralová, je to bohužel hlavně ona, kdo navyšuje hmotnost. Jistě by nebylo o věci si připlatit na vidlici karbonovou, která bude podstatně lehčí, a ještě lépe si poradí s nerovnostmi našich silnic.

V první řadě spolehlivost

Osazení Campagnolo Mirage je ideální volbou. Co se týče funkce, od vyšších sad je téměř nerozpoznatelná. Plastové páky na rozjízdu od nižšího Xenonu nabízejí možnost odrazování i více pastorků. Mezi komponenty, kterým není co vytknout, patří bezesporu excentrické brzdy s vysokou účinností, přesmykač a přehazovačka. Výhodou nových nižších sad Campagnolo jsou zpracované přední náboje s průmyslovými ložisky, které zajistí podstatně vyšší životnost, než tomu bylo doposud. Jedinou výhradu máme k délce klik 172,5 milimetrů. K největší velikosti rámu nepochybí patřetá padesátá.

Zhledem k ceně kola příjemně překvapil komplet řídítek a představce 3T THE, jenž se



stará o vysokou tuhost celé přední partie. Standardem rovněž nebývá zde použité válečkové hlavové složení a karbonová distanční podložka pod představcem. Každého detailistu potěší také čtyři holouby na krytce představce, tedy logo značky Columbus. Sedlovka sice postrádá označení výrobce, nastavení zámků je však maximálně přesné. Na první pohled použité sedlovka připomíná ITM Millenium. Sedlo Selle Bassano Aventis jsme měli možnost vyzkoušet poprvé. Úzké provedení vychází ze staré známé Vuely od téhož výrobce. Přestože je sedlo celkem tvrdé, jeho plochy tvar a měkký středový

průlis ho činí pohodlným. Často máme právě k sedlu připomínku, neboť nejjednodušší spojovací kola nevyhovuje. Fort měl při výběru modelu Aventis rozhodně šťastnou ruku.

Silnou stránkou testovaného stroje jsou také kola. Dvařaticedlové ráky Mach 1 jsou protě vyztužená drátu vybaveny vločkovaním a svým profilem jsou podobné nesmrtelnému typu Mavic Open Pro. Zvolená kazeta s rozsahem 13-26 pojezí kola zcela odpovídá. Pláště Continental Sport 1000 o šíři 23 milimetrů charakterizuje měkká směs a jemný vzorek. Jejich přilnavost je i na mokru velice dobrá. Doporučujeme je však foukat na vyšší tlak, což se samozřejmě projeví lepší akcelerací i jistějším pocitem v zatáčkách. Přijemným zjištěním bylo, že i duše pochází od Continentalu. Fort tedy na zákazníkovi nešetří.

Decentní sportovec

Jízdní vlastnosti kola Fort Mirage se dají shrnout poměrně jednoduše. Základním rysem je dobré držení stopy, do zatáček je ale nutné kolo uhrnout z přímého směru. Zatáčet se mu tedy zprvu moc nechce. Tuto vlastnost ocení každý, kdo se učí jezdit ve skupině. Jezdec nemůže stále korigovat směr. K pití je ve třicet řídítek a rozbalovat Tatranku nám nečinilo se-

bemenší potíže. Na geometrii jsme si však velice rychle zvykli a i projetí rychlých venčků bylo brzy bezproblémové. Co se týče boční tuhosti, Fort Mirage patří k průměru. Přenos síly je dostatečný a minimální vychýlení středu do boku je znát pouze při silném nástupu do spurtu. Na nekalvinním asfaltu je cítit tvrdá zadní stavba a podobnou připomínku máme také k přední vidlici. Ceny kvalitních karbonových vidlic se pohybují kolem tří tisíc korun, což navyšuje finální částku už jen minimálně. Použití rámy by si karbonovou vidlici určitě zasloužil. Na druhou stranu, pokud uvážíme cenu 19 990 korun, je použité vybavení více než dobré.

Testované kolo bylo oděno do matně šedé barvy a vypadalo velice elegantně. Kdo by však raději něco výraznějšího, může vybrat z velkého množství odstínů. My bychom se určitě přiklonili ke žluté, červené nebo bílé, čímž by se zvyraznil profil trubek a kolo by vypadalo dravěji. Novinkou značky Fort jsou nyní i přísluškové designy s velice propracovanými motivy. Speciální přenos motivu na lak zajišťuje jejich možnou zaměnitelnost s americkou retuší, tedy populárním airbrushem. Značka Fort tak vytvořila náravným požadavkům zákazníkovi i v těchto věcech.

Text a foto: Honza

C-Basic Ochrana zraku cyklisty

Zrak každého jedince je velice citlivý a při jízdě na kole je vystaven nejen ultrafialovému záření a náporu větru, který ho může poškodit, ale také prachu a zejména na horském kole i dalším nebezpečím, jakým jsou například větve nebo odletávající kamínky. Rady pro začátečníky se tentokrát budou týkat cyklistických brýlí a měly by pomoci při výběru vhodného typu.

Pokud nepatříte mezi cyklisty s vadou zraku, vaše požadavky při výběru budou pravděpodobně zaměřeny především na ochrannou funkci, v další řadě pak na komfort, design a asi také na přijatelnou cenu. Brýle určených vyhradně na kolo je na trhu nepřeberné množství a jejich ceny se pohybují od částky okolo dvou set korun až po několik tisíc. Záleží tedy pouze na uživateli, jakému modelu dá přednost. Kvalitnější a logicky i dražší typy se často odmění větší životností, lepším komfortem a většinou také zvětšeným jménem výrobce. Pokud však nevyžadujete za každou cenu dokonalý image zprostředkovaný logem, výrazně navýšením konečné ceny, dbejte především na to, aby vám brýle dokonale sedly na obličej a aby zajistily co nejlepší ochranu před větrem.

Filter filtruje

Co se týče UV filtru, nemusí mít kupující strach. Všechny brýle prodávané na našem území by měly mít 100% UV filtr a měly by pro jít zkusebnou. Měly by... Tento fakt se týká dokonce i civilních brýlí v případě stánkového prodeje. O přítomnosti filtru kupujícího informuje samolepka na zorníku. U starších modelů nebo na stáncích se většinou ještě setkáme s nálepkou UV 400, která sice potvrzuje vybavení brýlí filtrem ultrafialového záření, ale toto označení se u nás již nikde nevidí. Správně by nálepka na zorníku měla obsahovat údaj UV 100% a určení kategorie filtru od 1 do 4, které udává rozsah světelného činitele dostupného a určuje jeho použití. Dále by neměl chybět pictogram odpovídající příslušné kategorii filtru. Číselné označení filtru se vztahuje k jeho zabarvení, kdy nula znamená čirý nebo velmi světlý zorník, číslo jedna odpovídá světlému zabarvení, dvojka značí střední zabarvení a trojka tmavý. Filtr kategorie 4 je velmi tmavý, tudíž není vhodný k jízdě na kole nebo k řízení motorových vozidel.

Tvar tváře

Velice důležitý je rovněž tvar brýlí. Obruba musí svým tvarem uživateli maximálně vyhovovat, nesmí nikde tláčit nebo dráždit. Největší problémy bývají většinou ve středové části obruby v partii čela a u nánosníku. Je tedy dobré

vyzkoušet co nejvíce modelů a poté se teprve rozhodnout. Nesmí se ale podceňovat tvar zorníků. V žádném případě nemohou omezovat viditelnost a spodní část musí maximálně zamezit foukání pod brýle. I když bude mnoho cyklistů preferovat typ brýlí, které vůči napříkadli oblíbených závodníků, zvolení vhodného tvaru je velice individuální záležitostí, a jeden typ v žádném případě nebude vyhovovat zcela rozdílným tvarům hlavy. Móda je jedva věc a ochrana zraku druhá. Obecně platí, že čím

hůře drží. V žádném případě nechceme modely s výměnnými skly zatracovat, budou ale vyhovovat více víkendovým jezdčům, kteří nebudou stále nuceni manipulovat s jednotlivými skly. Představa, že se sebou vozíte na kole náhradní zorník, je zvláštní. Jednak je možné jeho poškození a hlavně, zkusíte si představit, že při výjezdu na louku měníte číra skla za tmavá a po dvě stě metrech v lese celý proces opakujete.

Otázkou je vhodnost žlutých nebo oranžových skel, které mají rozjasňovací efekt. Výběr se hodí do šera nebo do mlhy, na slunci je však nedoporučujeme.

A dioptrie?

V případě, že máte potíže s kvalitou zraku a z jakéhokoliv důvodu nemůžete nebo nechcete používat kontaktní čočky, nejste na kole ztraceni. Většina výrobců cyklistických brýlí nabízí alespoň jeden model určený na dioptrická skla. Komfort je oproti klasickým civilním brýlím nesrovnatelně vyšší. Jediným problémem je kombinace vnitřních dioptrických skel s vnějšími sportovními štítem, která má díky dvojité konstrukci větší sklon

k zamířování.

Výběr je v podstatě zužen na dvě provedení. Buďto je možné zakoupit kompletní model brýlí, jenž má většinou tonou kovovou nebo plastovou obrubu pro dioptrická skla, nebo můžete zvolit podobně lacinější variantu představovanou samostatnou dioptrickou vložkou. Jedná se o nánosník vybavený dioptrickou obrubou, který se nasune do klasických brýlí na místo původního. Jedinou nevýhodou tohoto řešení je horší usazení na obličej, neboť vrchní skla jsou od očí více vzdálená. To se projeví nejen horší ochranou před větrem, ale také špatným usazením nožiček za ušima.

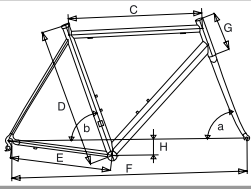
Rady pro kupující

Při výběru brýlí je dobré prozkoumat celkové zpracování modelu. Panty u nožiček by se měly na první pohled tvářet důvěryhodně. Velice důležitá je rovněž šířka brýlí, respektive možnost rozvezení nožiček. I když budeme mít u užších brýlí pocit, jak nám skvěle sedí, bude u nich docházet k prnutí. To mávé někdy za následek prasknutí obruby. Samozřejmě, že brýle musí být o něco užší, ale ne o mnoho. U levnějších modelů bývá často problemem se špatným dosednutím nožiček na čelní část brýlí v místě pantu, což se projeví také jejich nedostatečným rozvezením. V kombinaci s méně pružným materiálem může opět dojít k prasknutí. Problémům UV štítu se snadno předchází zvolením tvarově odpovídajícího typu. A budoucím problémům se zrakem lze předjít zakoupením cyklistických brýlí!!!

Text a foto: Honza

Technická specifikace:

Rám: RO ENTRY (Al 7005)
Vidlice: V-RO 78 AH (CrMo)
Hlavové složení: HS Fort 1
Klíčky: Campagnolo Mirage 172,5 (39/53)
Přehazovačka: Campagnolo Mirage
Přesmykač: Campagnolo Mirage
Řazení: Campagnolo Mirage - ErgoPower
Brzdy: Campagnolo Mirage
Náboje: Campagnolo Mirage
Kazeta: Campagnolo 9s 13-26
Ráky: Mach 1
Řídítka a představce: 3T THE
Sedlo: Selle Bassano Aventis
Pláště: Continental Sport 1000
Váha: 10,1 kg
Cena: 19 990 Kč
Cena rámu: 3999 Kč
Cena vidlice: 999 Kč



a	Úhel hlavy	73,3°
b	Úhel sedlové trubky	73,0°
c	Horní rámová trubka	583,0 mm
d	Délka sedlové trubky (pod krček)	545,0 mm
e	Délka zadní stavby	405,0 mm
f	Rozvor	1001,5 mm

Ježdím a točím

■ Dokončení ze str. 5

ve filmu. V poslední době už radši dělám krátký rychlý scénky, třeba i když jsou za mň peněz, ale člověk si obracejí u svoji hodinu, hodinu a půl a jde domů. V hranech filmech s tím člověk zabije celý den a s promínutím nic z toho nemá.

Kolikrát jsi schopen za jeden nátečení den „pracovat“?

„Dneska už nedělám víc jak dvě scény za den. Doma v soukromí mi to stačí jenom a dost. Já jsem v tomhle celkem normální člověk. Akorát teda skoro každý den.“

Na čem v současnosti pracujete?

Natočili jsme teď jeden velký film, na němž se podílím jako spoluprodávatel a ve filmu jsem hrál hlavní roli. Rozhodli jsme se ale, že ho ani nedáme na český trh, protože je strašně malej. Pokusíme se to prodat do Ameriky nebo jinam a uvidíme, jak to bude vypadat.

Takže se žívís jenom natáčením a producentstvím?

Kromě toho rozjíždím vlastní menší privátek a escort servis. Tam teda pracuju taky jako gigo, ale je to spíš takový rodinný, pro známý a kamarády. A taky bych chtěl zase začít produkovat pro zahraničí, funguju jako agentura pro výběr dívek na focení a natáčení.

Existují ve vaší branži také nějaká ocenění, jako jsou třeba Oscary?

I pohorci dostávají své Pomooskary. Já jsem v Bruselu získal dokonce dva za nejlepší mužský herecký výkon. Českých Oscarů mám dokonce deset. Takže tohle už nerámš. Teď už jsem si podílim jako spoluprodávatel a ve filmu jsem hrál hlavní roli. Rozhodli jsme se ale, že ho ani nedáme na český trh, protože je strašně malej. Pokusíme se to prodat do Ameriky nebo jinam a uvidíme, jak to bude vypadat.



Pojďme si na závěr ještě popovídat o tvých zálibách. Co rád děláš kromě své práce a sportů?

Mojí volbou láskou je Harley. Po tři dopravní nehodě, která se mi stala na mém prvním Harley, jsem jezdil už jenom na japonských silničních motácinách. No, uvidíme, až poplatím letos daně, jestli tam zbyde i na Harleye. Ale v hotovosti bych ho už nekupoval, protože musím peníze tuř točit, takže bych ho koupil maximálně na leasing. Rád bych si ho koupil proto, že bych se potřeboval zase trochu sklídnit, přece jen zjišťuju, že jsem na svý silniční motorce dost divoký.

Text a foto: Dušan