

## CYKLOSERVIS

2  
2015  
Ročník XXIII  
Cena 12 Kč

## Breezer, vždy jiný

Když se dnes zeptáte fanoušků MTB, kdo stojí za vynálezem horského kola, většinou vám poví, že to byl Gary Fisher. Není to tak úplně špatně, protože výstřední Gary byl částečně sám sebou a částečně okolím pasovaným do role stvořitele, ovšem horské kolo je kolektivním dítkem. To totiž tvrdí další z velikánů bikové scény, mnohem skromnější a naprosto nenápadný chlapík, kterým není nikdo jiný než stavitel legendárních Breezerů, Garyho současník, Joe Breezer.

Když jsme vloni testovali bike Breezer Repack, popovídali jsme si chvíli s jeho tvůrcem, který stál na stánku v tržnici a kšiltovce a jen málokdo tušil, že jde o jednoho z několika účastníků legendárního závodu Repack, kteří stáli u počátků bikingu. A byl to právě Joe Breezer, který jako jeden z prvních začal stavět bikové rámy, takže nejen Gary Fisher, Otis Guy, Charlie Kelly nebo Tom Ritchey, ale i Joe, a možná hlavně on, patří mezi stvořitele kola, které dodnes stále nabývá na popularitě.

Joe Breezer se narodil v roce 1953 a už od dětství jej zajímala kola, protože jeho otec na kole pravidelně jezdil do práce. Joe začal později závodit na silnici za Vělo Club Tamalpais, a když si v roce 1973 koupil za pět dolarů starého cruisera z roku 1941 s balonovými pláštěmi, bylo o budoucnosti rozhodnuto. Na tomhle kole se s kamarády spouštěl z hory Mt Tam a stal se členem komunity prvních terénních cyklistů. Repack závody na kolech se širokými pláštěmi, výměna zapečeného mazi-va v zadním torpédu a postupné vylepšování staříčkových cruiserů-klunketů.

Tahle historie je obecně známá a spojuje hodně současných konstruktérů, i těch, kteří se v MTB dál nijak neprosadili. Joe měl ovšem to štěstí, že absolvoval 125 vyučovacích hodin výroby rámu kol u stavitelce Alberta Eisentrauta, takže na přání svých kamarádů vytvořil v roce 1977 první rám Breezer #1. Další rok postavil ještě osm takových oceňovaných rámu s dvojitou středovou trubkou, jejichž historie je poměrně zajímavá.

Pokračování na str. 10 ⇨

## Merida Ride Disc 3000

Dnes je téměř povinností mít v kolekci silničních kol model, který nabídne vyšší míru komfortu pro rozbité tratě některých silničních podniků, případně pro maratony či každodenní jízdu na horším povrchu. A pokud jej značka nabízí, pak nutně pod tlakem módních trendů nesmí zapomenout ani na kotoučové brzdy.



Obojí v sobě spojuje osvědčený model Ride s přepracovaným designem rámu, který kromě komfortu počítá i s odlišným zatížením vidlice a zadní stavby kvůli diskovým brzdám.

## Inovace přínosem?

Typické tvary si model Ride ponechal u rámu bez kotoučovek, takže níže pos-

**KTM**  
BIKE INDUSTRIES  
www.ktm-bikes.cz

žené sedlové vzpěry v této řadě nechybí. Námí testovaná verze je ovšem od základu překopaná, protože zde na rám působí další síly navíc. Přední rámový trojúhelník má dominantní hlavovou partii, zaměřenou na maximální tuhost, což se projevilo na dokonale odezvě při vedení kola. Spodní trubka směrem ke středovému pouzdru lehce nabývá na objemu, kdežto u té horní je tomu právě naopak. Její profilace je za hlavou hodně široká a směrem dozadu ztíhne i zužuje svůj průřez, aby elegantním obloukem přešla

do sedlových vzpěr. Ty přinášejí zcela nový pohled na konstrukci, než na co jsme byli v posledních letech nadávány subtilních trubiček pro maximální tlumení zrychlí. Boční pohled tolik neprozradí, ale zezadu ukáží vzpěry i můstek hodně poctivou šířku, která nemá s aerodynamikou mnoho společného. Solidní výška řetězových patkách pak prozrazuje, že proti kroutivým silám od kotoučové brzdy bude tato zadní stavba dokonale imunní.

Pokračování na str. 9 ⇨

## Marin Mount Vision XM 6

Jméno Mount Vision je ve spojitosti s kalifornskou značkou Marin téměř legendární, tento model tradičně nabízí povahu zdařilého všuměla, schopného najet větší množství kilometrů a současně zvládajícího zdlouhý a velmi tvrdého terénu. Zdvíh sto čtyřicet milimetrů na obou osách bývá v tomto směru hraniční hodnotou, na níž se dá ještě postavit celkem „jezdivý“ bike, Marin však dokazuje, že nemusí být o kompromisech. Každopádně, poslední generace modelu Mount Vision, postavená na „sedmadvacitkových“ kolech a využívající koncepte jednoduchých, ovšem technicky propracovaných systémů odpružení, je na hony vzdálena původním strojům s týmž jménem. Marin se nadobro oprostil od zbytečných složitostí, byl opticky nezaměnitelných konstrukcí, a v sezóně 2015 nabídne především čistou funkci. Ovšem i tak zabaleno do pohledného, spíše decentnějšího hávu.

My jsme otestovali druhou nejnížší specifikaci modelu Mount Vision s dodatkem XM6, již od topmodelu odlišuje primárně použití duralového rámu nebo třeba absence teleskopické sedlovky. Na druhou stranu, za cenu 58 690 korun nabídne bike hodně muziky, především z hlediska jízdního projevu. A již na samém začátku testu prozradíme, že svého majitele bude XM6 nesklutečně bavit, a už s ním bude klikovat po točité písničce, nebo se třeba spustí vylhlým korytem potoka. Přejezdy mezi podobnými pasážemi Mount Vision zvládne takřka jakýmsi přemýšlením.



se, přesto se ale bude jeho majitel těšit především na techničtější úseky, třeba i s lávkami a lehkými skoky – tam je totiž tento bike doma.

V případě rámu odvedli hoši od marinu skvělou práci, z hlediska funkce pružení, tuhosti při zábrěhu či celkové odolnosti, která z jednotlivých partií přímo sálá. U předního trojúhelníku je nepřehlédnutelný zesílený spoj sedlové a horní trubky, což je jeden z typických znaků současné generace fullů Marin.

Pokračování na str. 3 ⇨

**AUTHOR BICYCLES**

**SYNERGY cross**  
model 2015 od AUTHOR

Více informací o nových modelech 2015 na [www.author.eu](http://www.author.eu).  
Sledujte nás také na facebooku - Author a Author AG Lab.





# Silvini univerzálně Roto – jednoduše skvělý

Volnější softshellové kalhoty vhodné pro běžecí lyžování, horskou cyklistiku a prakticky všechny další zimní outdoorové aktivity – tak zní stručná charakteristika kalhot Silvini Pro Forma MP320. My jsme je vyzkoušeli v nepříliš ideálních, skoro až „žabíkově“ zelené barvě, jež se stala typickou i pro celou řadu letního textilu s logem Silvini.

Samozřejmě si ani tentokrát na úplný začátek neodpustíme poznámku o našem skálopevném přesvědčení, že nejpraktičtější je pro cyklistiku upnutý stříh. Ovšem vyznačují toho volnějšího, a to i v případě dlouhých zimních kalhot, pozvolna přibývá, takže jim výrobci přizpůsobují alespoň část své nabídky. Praktičnost spojenou s přiléhavým střihem zde kompenzuje značná univerzalita a v neposlední řadě i fakt, že ve volných kalhotách nevypadají bikeri pro někoho až tak zženštilé. Ve výsledku však nemají výrobci úplně snadnou situaci, neboť i volnější působící kalhoty musí splňovat nezbytné anatomické parametry, aby příliš neomezily pohybu a neohrožily kontakt nohavic například s řetězem. A přesně tyto požadavky vystihují ty testované bez zbytečného stříhu, který si se zde podařilo zvolit takový stříh, který si se není úplně upnutý, ale slovo anatomický mu ve finále není moc vzdáleno.

Jako základ posloupil zateplený materiál Softshell W-Proof Light, jež najdeme nejen na celém přeměním dílu, ale rovněž na tom zadním, konkrétně na kolennou a na panelech přes lýtky. Naopak horní část zadního dílu je ze standardního zatepleného roubače, které zde zajišťuje nejen v podstatě nulové omezení pohybu, ale primárně dokonalou prodyšnost a s tím spojenou termoregulaci. Praktičnost výrazně zvyšuje i široké ploché gumy, jenž lze navíc z kalhot jednoduše odepnout. Obklopení usnadňují podélné rozezpínání nohavic, na jejichž spodním lemu najdeme protiskluzové zakončení a pásek zabírající samovolné rozezpínání. A nebylo by to Silvini, kdyby chyběly reflexní prvky – těch na kalhotách nalezneme celou řadu, ať už v podobě vstřípných paspálů, decentní grafiky, či log s funkční odrážky.

Nyní už ale praktická zkušenost s kalhotami, které jsme si během řady zimních bikových výjezdů hodně oblíbili. Pokud jsme psali o volných kalhotách, tak toto označení není moc výstižné, z našeho pohledu mají totiž blíže ke klasickým obepnutým, alespoň přizpůsobením stříhu anatomii postavy. My jsme si navýšili pod kalhoty vozit běžné letní kraťasy s polstrovanou vložkou a výsledný pocit byl skoro identický jako při použití kvalitních membránových čapků. Kalhoty příliš netáhly přes kolena, usazení v rozkroku bylo při správně nastaveném laču bezmála ideální a ještě zbyl prostor vzít si za velké zimní spodní vrstvu. Pružnost softshellového materiálu sice nebyla nijak záračná, a oproti moderním membránám používaným na čapky je nutné počítat s nižší schopností tvarového

a velikostního přizpůsobení, ale díky zpracování stříhu bylo vše bezproblémové, a to dokonce i na několik desítek kilometrů dlouhých bikových výjezdech. Ochrana před větrem je perfektní a stejně tak vodoodpudivost zaručí poměrně slušnou odolnost vůči promoknutí. Ještě více spokojeni jsme pak byli na běžkách, kde se kalhoty ukázaly jako naprosto vynikající.



Řada detailů tuto univerzalitu jen podtrhuje, ať už se jedná o praktickou zadní kapsu, stahování v pase, či již zmíněné rozezpínání nohavic.

Pro ještě snadnější oblékání v nepříznivých podmínkách je určena varianta s celopropínacími nohavicemi, jejíž cena je 1990 korun. Námí zkoušená standardní verze je o stokrát lacinější. Vedle toho se však mohou pyšnit nadstandardní elasticitou, která ulehčuje jejich natahování přes třetu a navíc zaručí také její velmi dobré tvarové obepnutí.

- + univerzalita, anatomický stříh, odepínací lače
- nižší elasticita

(kad)

V případě košíku na láhev není zdánlivě co vymýšlet. Musí zajistit stabilní uchycení bidonu a kromě toho i jeho snadné vsunutí či vyjmutí. Navíc je v posledních letech stále důležitější také módnost, a to nejen tvarově, ale i barevně. Standardní košíky z ohybané duralové trubčky se skoro stávají minulostí, respektive tato konstrukce přetrvává pouze na nejnepříjemnějších, skoro by se dalo říci ekonomických modelech. Jestliže máte trochu kvalitnější kolo, jistě dáte přednost plastovému, případně i karbonovému provedení košíku, který je navíc mnohdy k povrchu láhve o dost citlivější než levné hliníkové modely. Společným znakem všech plastových provedení, pokud mají dobře plnit svůj účel, pak musí být velmi propracovaný tvar a v neposlední řadě i použití alespoň lehkého pružného materiálu. Přesně to se týká námi testovaného košíku Roto X-One. Přestože by se dalo jednoduše napsat, že je to obyčejný košík z průhledného probarveného plastu, neuděláme to. Tento košík má totiž podle našeho názoru mezi obdobnými modely výstřední postavení. A to nikoli cenou, která činí příznivých 149 korun, ale právě kvalitou držení bidonu. Ať už jsme ježdili v terénu, či na silnici, jistota usazení láhve byla hodně nadstandardní.



Samovolné vypnutí absolutně nehrozilo, a to ani v členitém terénu, či při techničtější jízdě. Dokonce i v případě, že jsme záměrně odflákli zasunutí bidonu, a on tak nebyl usazen ideálně, měl košík za jízdy snahu si jej srovnat. Přitom jistotu usazení nemusely zlepšovat jakékoli přidané pryžové inserty, které by následně znesnadňovaly zasunutí či vyjmutí láhve, jež je v realitě až nečekaně snadné.

Flexibilita použitého materiálu je samozřejmě výhodou, neboť znamená podstatně menší křehkost konstrukce třeba při pádu, pokud do láhve z boku praštné kolennem. Stejně tak nám použitý materiál přišel dostatečně odolný při montáži, kdy

nehrozilo jeho prasknutí při silnějším dotčení montážních šroubků, což rozhodně nebyvá u podobných plastových košíků pravidlem. Také suma sumárum, nemáme testovanému košíku Roto X-One co vytoknout. Ladiči pak jistě zaplesají také nad nabídkou barevných variant, jichž je celkem pět. Rovněž hmotnost 36 gramů nijak neurazí.

(kad)

## Author Winterproof

V nabídce značky Author nalezneme několik různých provedení návleků na třetu, od neoprenové klasiky až po ty využívající membránový materiál. Právě kombinací membrán v kombinaci s vnitřním zateplením je pak příznačná pro materiál s označením Ultra 3 Tech, použitý u návleků pojmenovaných Winterproof, jež jsme vyzkoušeli při teplotách v rozmezí od necelých pěti až do deseti stupňů Celsia. A nutno uznat, že dané návleky poskytly nejen naprosto příkladnou ochranu proti chladnému proudícímu vzduchu, ale současně i dostatečný teplotní komfort. Vedle toho se však mohou pyšnit nadstandardní elasticitou, která ulehčuje jejich natahování přes třetu a navíc zaručí také její velmi dobré tvarové obepnutí.

Z hlediska provedení stříhu můžeme návleky označit za klasiku využívající vs-

ší vytvářejí nad kotník, zadní rozezpínání se standardním zipem, vyztužení špičky a celkové otevřenější spodní část. Díky tomu je možná i bezproblémová kombinace těchto návleků s bikovou třetou. Jednoduše řečeno – ani hrubý vzorec podešve MTB treter a tu a tam pár metrů chůze se na návlecích při



dlouhodobém použití zdaleka nepoděsí tak destruktivně, jak bývá u podobných návleků leckdy zvykem. Díky elasticitě materiálu a dostatečné schopnosti rozevření zadní části po rozezpnutí je natažení bezproblémové, zvláště v případě silničních

treter. Usazení je tedy otázkou okamžiku a pochvalu zasluží také obepnutí nohy v oblasti nad kotníkem. Natažení přes bikovou třetu samozřejmě vyžaduje o něco větší preciznost při usazování spodního okraje lemujičích podrážek. Značně zde ale pomůže praktický středový spojevací díl podrážky, skládající se ze dvou pevných nylonových pásek se suchým zipem. Díky nim je možné upravit návlek v závislosti na šířce podrážky, případně výšce našeho nártu. Zásluhou toho jsou návleky značně variabilní, navíc i kvalita svého zipu nás přesvědčila, takže jakékoli obavy z toho, že po nějaké době bude stažení podrážky nefunkční, jsou neopodstatněné.

Samotný membránový materiál, jenž vedle skvělé odolnosti proti větru nabízí i vodoodpudivost, nám kromě zmíněné elasticity vyhovoval rovněž svou termoizolační schopností. Přestože jsme zvyklí membránové návleky normálně vozit spíše při teplotách okolo deseti stupňů a v těch blízkých se bodu mrazu máme ve zvyku sahnot spíše po silnějších neoprenových, případně rovnou po zimních tretrách, návleky Author Winterproof dobře poslouží i v podobně nízkých teplotách. Použitý materiál byl tedy podle našeho názoru zvolen velmi promyšleně, což se vlastně týká celé konstrukce návleků sázejících na využití nejzatepovanějších partií a na bohaté využití reflexních prvků.

Cena návleků, nabízených ve čtyřech velikostech, je 599 korun.

(kad)

- + usazení na noze, elasticita a míra zateplení materiálu, provedení spodní části
- nenalezli jsme

## BIKEPRODEJNA.CZ

Vystaveno více jak 250 modelů kol

PRODEJ A SERVIS JÍZDNÍCH KOL

BIKEPRODEJNA.cz

Šaldova 16/419, Praha 8 - Karlín

tel: 725 05 44 05

email: info@bikeprodejna.cz

web: www.bikeprodejna.cz

## BIKEMARAST.CZ

PRODEJ A ODBORNÝ SERVIS JÍZDNÍCH KOL

Novovosočanská 589/7 Praha 9

Vchod z ulice Skloněná

tel: 776 346 435, info@bikemarast.cz

Specializovaný eshop: www.bikemarast.cz

### catlike

#### Whisper Road

Podrážka – 100% carbon + Graphene, Svršek – umělá kůže Clarino, 11 větracích otvorů, protiskluzová vnitřní část paty, vnitřní dvousměšná vložka s výraznou podporou nožní klenby, Upinání – 2x ATOP kolečko + 1x suchý zip, Look a Shimano kompatibilní, hmotnost 227 g (velikost 43), velikosti 39-48 UK, barvy: bílo-černé, černo-modré, černo-červené, černo-žluté

3 990 Kč

5 790 Kč

#### Whisper MTB

Maximální dosažitelný komfort bez obětování výkonnosti. Podrážka – nylon + Graphene, Svršek – umělá kůže Clarino, 11 větracích otvorů, ochrana špičky a paty, reflexní prvky, protiskluzová vnitřní část paty, vnitřní dvousměšná vložka s výraznou podporou nožní klenby, upínání – 2x ATOP kolečko + 1x suchý zip, SPD kompatibilní, hmotnost 327 g (velikost 43), velikosti 39-48 UK, barvy: černo- oranžové, černo-zelené, černo-modré, černo-červené

3 790 Kč

#### Felinus Road

Podrážka – nylon, Svršek – umělá kůže + mikrovlnáko, větrací otvory, vnitřní vložka s neutrální podporou nožní klenby, Upinání – 1x ATOP mikrometrická přezka + 2x suchý zip, Look a SPD kompatibilní, hmotnost 300 g (velikost 43), velikosti 39-48 UK, barvy: bílo-šedé, bílo-červené

2 490 Kč

2 490 Kč

#### Felinus MTB

Podrážka – nylon, Svršek – umělá kůže + mikrovlnáko, větrací otvory, zesílená ochrana paty, vnitřní vložka s neutrální podporou nožní klenby, Upinání – 1x ATOP mikrometrická přezka + 2x suchý zip, SPD kompatibilní, hmotnost 300 g (velikost 43), velikosti 39-48 UK, barvy: bílo-šedé, bílo-červené, černo-bílé

2 190 Kč

#### Scheme MTB

Podrážka – nylon, Svršek – umělá kůže + mikrovlnáko, větrací otvory, vnitřní vložka s neutrální podporou nožní klenby, Upinání – 3x suchý zip, SPD kompatibilní, hmotnost 310 g (velikost 43), velikosti 39-47 UK, barvy: černo-šedé, bílo-černo-zelené, bílo-černo-červené

3 790 Kč

DOVOZCE DO ČR A SR:  
CYKLOŠVEC s.r.o.  
U Hřebčince 2509, 397 01 Písek  
obchod@cyklosvec.cz  
tel.: +420 382 206 440



# Marin Mount Vision XM 6



TEST  
pro vás

Dokončení ze str. 1 →

Neméně robustně se tváří hlava nebo třeba partie středu, u níž chválíme klasické závitové středové pouzdro. Nemůžeme chybět dnes již skoro nepostradatelná, dvojité zalomená spodní trubka, dále kónická hlava či nezbytné pevné osy. Esovité prohnutá sedlová trubka sice znevýhodňuje sedlovice plně zasunutí, ale i tak je možnost snížení sedla více než dostačující pro ty nejpřesnější pasáže. Zadní stavba se tváří neméně masivně, přičemž nejvíce vynikne partie bezprostředně za hlavním čepem, situovaným lehce před středové pouzdro, do výšky menšího z převodníku. Určitým překvapením pak může být úplné vynesčení zadního čepu, jenž je nahrazen pružností materiálu. Pastvu pro oko představuje robustně působící vahadlo tlumiče, ovšem při důkladnějším prozkoumání zjistíme, že je z vnitřní strany maximálně odlehčeno, takže se zde rozhodně gramy navíc nehýlí.

Svislá pozice tlumiče Rock Shox Monarch RL je v dané zdvihové kategorii opět klasikou. Z vložných detailů na rámu zaujme třeba tvar patek, dále montážní úchyt pro přesmykač Direct Mount či velmi praktické vnější vedení kompletní kabeláže. Z doplňků chválíme propracovanou (a především utěsněnou!) objímku sedlovky či superpraktické „packy“, zabírající spadanutí řetězu z malého převodníku.

**Ať žije 27,5!!!**

Upřímně, jsme hodně rádi za kola průměru 27,5", která zde nabídlá dokonalou adhezi, aniž by jakkoli okleštila točivost nebo celkovou ovladatelnost. Poslední generace modelu Mount Vision působí právě i díky kolům prostředního průměru neskuutečně vyvážená a tento pocit si uvědomíte především na limitu. Jinými slovy – teprve při rychlém zdolání skutečně těžkého terénu, který v případě testovaného biku vloženo vybízí k dalšímu a dalšímu průjezdu téhož místa, se Mount Vision ukáže v tom správném světle. V reálu totiž jeho zdvihový působí podstatně bezdělněji, než bývá u 140mm fullu obvyklé. Práce zadní stavby dokáže pobrat značnou hrubost zacházení a praktické využití zdvihu je impozantní. Výraznější progresivita chodu se totiž dostaví až na jeho samém konci. Přitom však koncepce neobtěžuje nadměrným pohupováním při záběru do pedálů. Samozřejmě



je s propuzováním nutné při plné aktivitě tlumiče počítat, ovšem ve velmi rozumných mezích. Lockout mnohé vyřeší, ovšem jeho aktivace má smysl pouze při asfaltových přesunech, které bude majitel tohoto všemohoucího maximálně redukovat. Přední vidlice RS Sektor je pak s prací zadní stavby v celkem slušné symbióze a ani zde jsme na páčku lockoutu nesahali často.

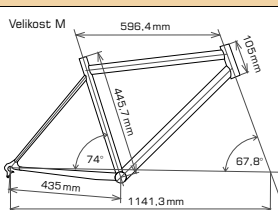
Geometrie je z našeho pohledu hodně promyšlená – působí spíše kratším dojmem a v kombinaci se 70mm představcem je velmi, ale skutečně velmi točivá. Bike dokáže klíčkovat mezi kameny po skalnatém podkladu, je doslova fantastický při průjezdech klopencek a i přes hmotnost 14,3 kilogramu se nenechal příliš přemlouvat k odlepení obou kol od země či k manuálu. O přitažení řídítek a odskočení každého výraznějšího terénního zlomu si naopak vloženo říkal. Troufeme si tvrdit, že s devěťadvacitkovými koly by byla jízda zábava sotva poloviční. Mount Vision prostě perfektně vystihuje označení

trail bike. Snad jen prudší výjezdy mu nejsou zas až tak úplně po chuti. Ne, že by je nezvládl, jen je nutné mít pevnou ruku – hodně krátký představec společně se 740mm širokými řídítky totiž ve stoupání způsobují určitý neklid ve vedení přímého směru, ale dá se na to lehce zvyknout a tyto tendence eliminovat.

K osazení kola nemáme výraznější připomínky, což je v případě komponentů Shimano již tak nějak zařít. Snad jen u brzd výrobce podle našeho názoru zbytečně šetřil. Model M445 není špatný a v kombinaci se 180mm předním kotoučem nabídne solidní výkon, ale raději bychom uvítali třeba brzdy Deore za cenu levnější přehazovačky, než je Deore XT. Maximální spokojenost panovala se zapletenými koly i jejich obutím Schwalbe Nobby nic a s dalšími díly. Marin je tradičně silný i v detailech, což bylo znát z gripů, představec či třeba sedla. A na jedno jsme zapomněli – marina rozhodně nepotkáte na každém rohu, což se také počítá! ■

## Technické specifikace

**Rám:** Series Four Alloy, 140mm  
**Tlumič:** Rock Shox Monarch RL  
**Vidlice:** Rock Shox Sektor Silver, 140mm  
**Klíky:** Shimano Deore 38/24  
**Brzdy:** Shimano BR-M445, 180/160mm  
**Řazení:** Shimano Deore  
**Přehazovačka:** Shimano Deore XT Shadow+  
**Přesmykač:** Shimano Deore  
**Kazeta:** Shimano Deore 11-36 (10)  
**Náboj:** Marin Centerlock  
**Ráfky:** Alex DP21  
**Přístřešek:** Schwalbe Nobby Nic 2.25"  
**Řídítka:** DE 6061 Alloy, 740mm  
**Představec:** Marin OS Alloy  
**Sedlovka:** Marin Comp Alloy  
**Sedlo:** WTB Volt Comp  
**Hmotnost:** 14,3 kg (vel. M)  
**Cena:** 58 690 Kč



Velikost M  
598,4mm  
448,7mm  
74°  
435mm  
1141,3mm  
67,8°

➕ ovladatelnost, funkce pružení a využití zdvihu, tuhost a celková odolnost rámu  
➖ levnější brzdy

## E-KOUTEK

Elektrokola se středovým motorem má většina z nás zafixovaná jako sportovní či cestovní modely a převážně na velkých kolech. Tedy včetně těch nejnovějších počínů z kategorie fatbiků. Jenže středové motory už se začínají objevovat i na malých kolech, která si velikostně příliš nezádají s klasickými skládačkami.

Firma Riese & Müller, která vyrábí širokou škálu elektrokol s většinou hodně specifickým designem, přichází pod vlastní značkou Blue Label s miniaturním městským elektrokolem Pony. To si od skládaček kol půjčilo dlouhou sedlovku a hlavně stavitelný představec, u něhož

variantách Cruise nebo Speed, přičemž první verze dosáhne rychlosti 25 km/h, kdežto druhá už z kola udělá speed pedelec s rychlostí až 45 km/h. Vše spolehlivě zastaví hydraulické kotoučové brzdy a co se převodů týče, je zde rovněž na výběr. Jednak je to kombinace vícerychlostního



variátorového náboje NuVinci s řemenovým pohonem, nebo osmirechlostní náboj Shimano Alfine s ochranným náplekem na řetěz. Další možnost je touringová verze s vyšší rychlostí a desítkovou kazetou s přehazovačkou Deore XT. Takže i když jde o hodně malé kolo do města, nabídka výběru převodů a rychlostí

lze kromě výšky řídítek naladit také jeho předozadní sklon. Široké pláště na dvacitkových kolech by měly zaručit dostatek pohodlí, ovšem o to se v případě staršího navíc odpružená vidlice. Rám, s designem tak trochu ve stylu starých BMX kol, má kromě upravené konstrukce pro středový motor také posuvné zadní patky, kvůli pohonu řemenem. Nechybí samozřejmě malý nosič nebo přední a zadní osvětlení vlastní produkce. Kompletní hmotnost se podle varianty převodů pohybuje okolo 21 kilogramů.

Co se pohonu týče, v tomto případě tak trochu exoticky vyhlížející středový motor Bosch Performance lze mít ve dvou

předci některé sportovní kousky. Všechny cyklistické i motorové funkce má jezdec přehledně na displeji na řídítkách a ovládání je v dosahu vedle gripů, tedy standard pro systémy Bosch, což platí také o 400Wh Li-Ion baterii v rámu.

Přestože jde o malé městské kolo, tahle hračka, obdařená medailí za design, má svoji cenu, která se pohybuje podle výbavy v přepočtu v rozmezí 85–100 tisíc korun. Výhodou je ale univerzální velikost, která zvládne jezce z výškou 150–195 cm, takže jedno kolo ujezdí v podstatě celá rodina. To je ale vzhledem k ceně i tak stále chabý argument.

(už)

## MODEL KENO 2015

## ČESKÝ VÝROBCE KOL A ELEKTROKOL



NEJŠIRŠÍ VÝBĚR DĚTSKÝCH KOL

LEADER FOX



# Cyklistický slang 2

Minule jsme zahájili náš malý seriálek o cyklistickém slangu. Tak trochu jsme oživilí některé z mnoha cyklistických výrazů, které používali cyklisté v době ještě nedávno minulé a z nichž některé přetrvávají i do dnešní doby, ale pomalu zanikají.

Oživme si některé další výrazy, které popisují buď nějakou součástku, nebo dění kolem cyklistiky.

## Klandry, oblouky

Tak se ještě dnes mezi cyklisty nazývají silniční řídítka. Cyklista by asi nikdy neřekl, že má „berany“. Tento desivý název ale přetrvává dodnes. Bohužel. Zrovna nedávno jsem četl na jednom cyklistickém fóru, že „s rovnými řídítky na horské kolo se kolo kormidluje lépe než s „beranama“. Dotyčným bych chtěl vzkázat, že kormidluje se ta věc, která pluje po vodě a která se nazývá loď.

## Jede na gumě

To je stav, který nemá rád žádný cyklista. Jezdec, který se pohybuje na ocase skupiny a bojuje s tím, jestli má skupina utrhně, nebo ne, je na gumě. Vlastně, jako by na gumě byl. Chvilky je v háku, když skupina zpomalí, zase jí dojde a pořád dokola. Skoro vždy ale dojde k tomu, že cyklista po několika kilometrech vidí skupinu v dáli před sebou. Ujeli mu.

## Šel od rolný

Speciální výraz pocházející z doby, kdy se konaly na velodromech závody za motorovými vodiči. Motocykl měl vazu nad zemí rolnu (trubka o průměru asi 5 cm, která se otáčela), za kterou v těsném závěsu jel cyklista. Zpravidla se rolny nedotýkal, ta sloužila jen coby jakýsi nárazník, když se cyklista příliš přiblížil. Jakmile vodič cyklistu utrhnu (ten šel od rolny), musel zpomalit a čekat, až se cyklista zase připojí do těsného závěsu. Výraz šel od rolny se přenesl i do dráhové a občasně do silniční cyklistiky, kdy se cyklista neudržel v závěsu cyklisty před ním.

## Fórštos, forbec nebo foršťák

Neznamená nic jiného, než představec, který spojuje řídítka s rámem kola. Slangový výraz vznikl z německého „vorbau“, tedy představec.

## Má za pět minut dvanáct

Tak to se dnes už opravdu neříká, protože technika poskočila dopředu. Výraz se týkal ocelových klik, které se ke středové osičce připevňovaly klínky. Ty bylo třeba protáhnout otvorem v klíci správným směrem. Na obou klíčkách protisměrně. Pokud jste protáhli klínky na klíčkách stejným směrem, klíčky nebyly navzájem v jedné přímce, ale svíraly malý úhel. Tomu se říkalo za pět minut dvanáct, jako by v takové poloze byly hodinové ručičky. Ale zajímavé je, že správněji by to byla poloha zhruba půl dvanácté a pět minut. Ale to nikdo neřekl. Vždy to bylo za pět minut dvanáct.

## Vylizuje háky

Tento výraz není o tom, že by někdo olizoval v řeznictví háky, ale říkalo a říká se tak cyklistovi, který se zoufale drží ve skupině tím, že se úpěnlivě drží v co nejkratším závěsu (háku) za ostatními cyklisty, aby ho ze skupiny neutrhli. Nebo je tak technicky zdatný, že jede vždy ve velmi těsném závěsu a šetrí tím síly. Někteří cyklisté to dokážou dokonale.

## Rozjel mu taliána

Jedná se vlastně o tréninkovou situaci sprinterů. Občas tak trénují absolutní rychlost i specialisté na jiné dráhové disciplíny. Podstata je v tom, že dva sprinteré se rozjedou z pomalé jízdy postupně do větší rychlosti při vnějším okraji cyklistického velodromu. Krouží u hrazení cyklistické dráhy. Zadní cyklista mívá od prvního ro-

zestup až deset metrů. Rozestup je podle výkonnosti jednotlivých cyklistů. Říká se mu také odlep. Na konci zatáčky, kde zatáčka klesá do roviny, oba cyklisté nastoupí ke spodnímu okraji cyklistické dráhy a rozjedou se do největší rychlosti. Využijí při tom sklonu dráhy. Zadní cyklista se přitom přibližuje k přednímu a snaží se co nejrychleji dostat do vzduchového pytle předního cyklisty, který ho nasaje, zrychlí ho až za záda předního cyklisty, nabere tak větší rychlost a předního cyklistu předejde. Jako by ho vzduchový vír hodil dopředu. Tento efekt využívají sprinteré při závodech a často to bývá jediná možnost, jak výkonnostně rychlejšího cyklistu porazit. Pokud se to umí. Při tréninku je důležité, aby si zadní cyklista dal takový rozestup, při kterém vůbec prvního dojde. Pokud si dá rozestup velký a prvního cyklistu vůbec nedojde, ostatní se mu smějí, že si nedal odlep, ale rozlep. Talián se dá použít i na silnici, což je patrné při dojezdech v etapách, kde ale spurtuje velká skupina. Mnozí silničáři jsou výborní bývalí dráháři, a tak to znají.

## Má tam ježka

Dnes již nepoužívaný výraz, nebo minimálně. Ježek byl výraz pro kazetu (víceoklečko), která byla odstupňována po jednom zubu. Výraz se používal hlavně v době, kdy byla k máni pouze pětioklečka, později šestiklečka. Klasický ježek měl 13, 14, 15, 16 a 17 zubů. Taková kazeta se montovala na kritérijní městské závody v ulicích, kde nebyly kopce, kde se jede velkou rychlostí a kde záleželo na jemném řazení. Ježek se také používal při časovkách. Dnes se samozřejmě také montují kazety se skoky mezi pastorky po zubu, ale že se jim říkalo ježek, si už asi vzpomene málokdo.

- výroba převodníků a krytů na všechny typy klik od 20 do 70 zubů
- výroba klik na mtb, silnici, dráhu a jiné v délkách od 130 mm do 200 mm (ISIS, 4hran, integ. osa)
- výroba pastorků, upínacích šroubů a matic



GEBHARDT GTP  
www.gebhardt.cz ; info@gebhardt.cz

## Pašuje melouny

To je opravdu speciální výraz, který se používal zřejmě jen mezi cyklisty v Praze, zaslulohou místních trenérů. Cyklista, o kterém se říkalo, že pašuje melouny, jede s košenou hodnou od sebe. Jako by mezi nimi měl meloun. Správně se má samozřejmě šlapat rovnoběžně s rámem kola.

## Nemáš špunty, odchod!

Tento výraz jsem zařadil ne pro to, že se jedná o slangový výraz, ale že se jedná o známý a častý výrok rozhodčího pana Štátného. Vlastně ani o slangových výrazů nepatří, ale má svou historii. Pravidla cyklistiky nařizují mít otvory v řídítkách zajištěny tak, aby nemohlo dojít při pádu k zabodnutí řídítek do těla cyklisty. V řídítkách musí být zásepky. Byly bohužel i smrtelné případy, kdy si cyklista zabodnul řídítka do břicha. Dříve u nás cyklisté na svém kole tuto povinnost občas přehlíželi. Nebyla ani taková nabídka vhodných špuntů – zásepky. Někteří si z nouze do řídítek zasunuli opravdu korkový špunt od vína, který však šel lehece palcem zastrčit domů. O tom, že okraj řídítek byl pořád nebezpečný, ani nemá cenu hovořit. Rozhodčí Štátný to věděl a byl specialistou na to, že když se cyklisté na velodromu seřadili na startu, obešel je, třetinu z nich zatlačil špunt do řídítek, což nebylo přípustné, a cyklistu vyhnal ze startu se slovy: „Nemáš špunty, odchod!“. Startovní pole tak ještě před startem prázdně. To samé prováděl při silničním závodě. Jakmile pan Štátný začal na startu obcházet peloton, mnozí se klepali strachy, že na ně přijde. A přišel. Nejspíše ho vytlačil cyklista, který neměl ani nepoužitelné korkové špunty a otvory v řídítkách maskoval jen přelepem sportpáskou. Ten dostal i pohledke. Pan Štátný bohužel tragicky zahynul v osmdesátých letech na motocyklu při etapovém závodu Lidice. I když byl pro cyklisty postrach, byl to velmi oblíbený a nadšený cyklistický rozhodčí a funkcionář. Vždy dbal na jejich bezpečnost.

(kany)

# VIP sekce

Vybíráme ta nejluxusnější kola pro vás

Apache Scalp FS Bosch Performance

94 990 Kč



Značka Apache své aktivity již řadu let zorientuje nejen na běžná sportovní kola, včetně závodně orientovaných karbonových topmodelů, ale také na elektrokola. Zdaleka se však nejedná o pouhé cestovní či městské stroje, jež v tomto segmentu nabízí celá řada výrobců. Apache věří v čisté terénní elektrokola, která v jeho nabídce nalezneme již několikrátým rokem, a to se skvělým systémem středového elektromotoru Bosch. Pro sezónu 2015 se v kolekci tohoto výrobce objevuje velmi důležitá novinka, posunující terénní elektro-jízdu o značný kus dále. Pod staronovým názvem Scalp, jenž byl již v minulosti použit pro celoodpružené maratonské stroje Apache, se totiž skrývá do posledního detailu propracovaný elektro-full. Ten se stává vlnkovou lodí nabídky a je nositelem prakticky všech trendů posledních let, virtuálním zavěšením zadní stavby počínaje a koly průměru 27,5" konče. S cenovkou 94 990 korun je pak ideálním kandidátem pro naši VIP sekci.

Požadavkem při tvorbě tohoto elektrokola bylo poskytnout uživateli naprosté maximum komfortu, ovšem při zachování ideální ovladatelnosti a průchodnosti náročným terénem. Z toho důvodu jsou použity nejen špičkové pružící jednotky Fox, ale třeba i teleskopická sedlovka. V reálu tak bude novinka se 120mm zdvihem koncepčně na pomezí maratonského a trailového biku – s výjimkou elektropohonu, se kterým by vás na start maratonského klání nejspíš nepustili.

Nyní již k technice samotné. Konstrukce rámu, nabízeného ve velikostech 17", 19" a 21", je vyloženě nekonvenční, a to především umístěním zadního tlumiče, procházejícího otvorem v sedlové trubce. Toto promyšlené řešení šetří místo a současně navyšuje citlivost tlumiče, který má takzvané plovoucí uchycení, neboť jeho tělo je uchyceno k hornímu vahaedu, a pístnice naopak ke spodnímu. Zadní stavba i její zavěšení může připomínat osvědčené Maestro značky Giant, každopádně konstrukci rámu je Scalp FS Bosch Performance jedním z nejúspěšnějších elektro-biků na trhu. Jeho výrazný sloping vpredu doplňuje kónická hlava se spodním 1,5"

ložiskem a vřadu pak velmi robustní čepy či uchycení brzd standardem Post Mount.

Přední vidlice využívá pevnou 15mm osu, takže i tuhost celku při naklopení do zatáčky by měla být vynikající. Obě jednotky dodal Fox, a to v provedení s dodatkem CTD, tedy s přednastavenou, dálkově ovladatelnou trojicí módů komprese (Climb, Trail, Descend). To je další z prvků jezdcova komfortu, kdy lze během okamžiku bike přizpůsobit konkrétním terénním podmínkám, což se samozřejmě týká také dálkového ovládání teleskopické sedlovky.

Až potud byl popis novinky téměř totožný s klasickým trailbikem, od něhož se Scalp FS Performance odlišuje středovým motorem Bosch a Li-Ion akumulátorem (36V/400Wh) na spodní trubce. Zásazení pohonné jednotky působí velmi čistě, což zdaleka nebývá u celoodpružených elektro-biků pravidlem. Motor s 250 Watty je vybaven integrovanou převodkou, díky níž může být použit miniaturní převodník, u nějž nehrozí jakýkoliv kontakt s terénem. Vřadu pak najdeme klasické desetikolečnou a samotnou změnu převodů má na starost přehazovačka Shimano Deore XT ovládaná páčkami SLX, přičemž z této sady pocházejí třeba i výkonné kotoučové brzdy. Velmi důležitým prvkem je informační displej LCD Intuvia, na němž nalezneme všechny funkce známé z cyklocomputeru, a mimo to samozřejmě informace o přednastaveném módu elektro-asistence. Ze čtveřice režimů Turbo, Sport, Tour a Eco si lze jednoduše vybrat podle povahy terénu či požadavku dojezdu, výhodou je i přímo u gripu umístěný ovladač režimů.

Každopádně, pokud třeba kvůli tělesným problémům horko těžko stačíte vaši původní bikové partě a nechcete být ten, na kterého se stále čeká, špičkový elektro-bike Apache vás rozhodně nadchne. Případné nálezy být řešením v případě nevyrovnané výkonnosti při partnerské horské cyklistice. Na druhou stranu je dost pravděpodobné, že se stane ještě nevyrovnanější, pouze opačně. Aspoň řádně potřeňujete, až se budete snažit stíhat vaši manželce či přítelkyni jedoucí na Scalp FS Bosch Performance...

(kad)

**Otevřena nová prodejna Airoo**

Pížeňská 296/233a  
Praha 5 - Motol  
tel.: 420 603 869 960

STELLA AZZURRA

Decathlon

FRM

KUOTA

mythiCarbon

DEVO

SYMETRIC

SCUL

STELLA AZZURRA

VELOFLEN

MYR

Decathlon

FRM

KUOTA

mythiCarbon

DEVO

SYMETRIC

SCUL

**www.airoo.cz**

# VAŠE DOPISY

Dobrý den,  
nedalo mi to, abych vám do redakce neposlal jednu fotku, kterou jsem pořídil při své výjizdce na kole z Prahy směrem na Vrané nad Vltavou. Ano, takhle se u nás budují cyklostezky. Pánové z radnice si evidentně odškrtli tolik a tolik zrealizovaných kilometrů nových cyklostezek za rok 2014 (na které jistě shráblí dotace z EU...) a v realu jsou přitom dané nové úseky pro nás cyklisty prakticky nepoužitelné. Jen pro upřesnění, co jsem vlastně fotil – na cyklostezce směrem na Vrané nad Vltavou šikovní stavitelé vyvýšili BROD! Jeho dno je navíc vytvořeno nikoli z betonu, ale z velkých kamenů. V praxi to znamená, že bruslaři a maminky s kočáry neprojedou vůbec, stejně tak my silničáři, a v případě horského kola je příjezd po oslzlých kamenech nejen hodně nepříjemný, ale rovněž celkem nebezpečný, zvlášť v zimních měsících. Při pohledu ze souběžné silnice se celá cyklostezka zdá být perfektně sjízdná, takže řidiči aut jsou pak k cyklistům nevyhnutelně jedoucím po „jejich vozovce“ často dost agresivní, když PŘECÍ „KOLÁŘI“ MAJÍ HNED VEDLE SKÝELOU NOVOU CYKLOSTEZKU, KTERÁ JISTĚ STÁLA MILIARDY, JAK JE UNÁŠ OSTATNĚ DOBRÝM ZVYKEM...

Příznámé, že se má nová cyklostezka s brodem dost rozhořčila. Budu rád, když fotku brodu i můj mail zveřejníte.

S pozdravem PhDr. Pavel Matys

Děkujeme za váš příspěvek. Byl pro nás důvodem se na vámi zmiňovanou nově vybudovanou cyklostezku zajet podívat, protože brd je podle našeho názoru světovým unikátem, byť velmi smutným. A dávám vám za pravdu, že pro každá uživateli číní stezku nepoužitelnou, byť v poslední době přibýly po straně brodu velké balvany, po nichž se dá voda přeskákat. Každopádně je tento brod důkazem, že se u nás skutečně mnohdy buduje bez celkové koncepce. Tedy, že se často kvůli vyčerpání grantů z EU, nutného do určitého data, vybuduje něco, co bude ještě po nějakou dobu zcela nefunkční. Ať už jsou vinou třeba vlastnické vztahy dotčených pozemků, či cokoliv jiného.

V případě zmíněné cyklostezky s brodem jsme trochu zapátrali, abychom zjistili, jak vlastně došlo ke vzniku něčeho, co může připomínat Kocourkov. Cyklostezka vybudovaná obcí Vrané nad Vltavou začíná hned u přívozu na kraji obce a končí před zmíněným brodem na Jarově. Tento brod již není součástí stavby spadající do kompetence Vraného nad Vltavou. Stavbu navazující části cyklostezky, tedy té bezprostředně za brodem, v rozsahu od brodu na Jarově až po napojení na původní modranskou cyklostezku, již zajistilo hlavní město, respektive TSK Praha. Zmíněný brod má být pouze dočasným řešením a údajně by mělo být co nejdříve zahájeno jednání zastupitelstva Vraného nad Vltavou s TSK Praha, majitelem pozemků a správcem povodí, čehož výsledkem by mělo být přemístění brodu na Jarově. Dalším problémem, lehe znesnadňujícím jednání, je údajně rovněž hranice katastrů, protože se právě v tomto místě setkávají tři k. ú. – Zvole, Lhota u Dolních Břežan a Zbraslav.

Ať tak, či tak, vznikla nákladná stavba, která je svým způsobem zcela nefunkční. A pokud se skutečně již pracuje na vyřešení přemístění potoka namísto brodu, rozhodně by nebylo od věci, aby o tom byli uživateli nové stezky na problematickém místě informováni třeba nějakou cedulí. Když se totiž dojde po nové stezce k brodu, za nímž opět pokračuje perfektní asfalt, tak to celé vypadá jako velmi špatný vtip.

S pozdravem Jan Kadečka, redakce Cykloservis





# Auron – nová modla?

U vidlic pro enduro je to snad dano větším průměrem vnitřních noh nebo pístů, že se občas stěží vyrovnají citlivostí svým kolegyním, které mají 32mm nohy a zdvih jen nepatrně nižší. Každopádně, v rodině enduro vidlic, jako jsou Manitou Mattoc, Rock Shox Pike a Fox F36 či F34, bude přírůstek SR Suntour Auron s ročníkem sériového narození 2014 zcela určitě tím nejoblíbenějším členem. Tedy alespoň mezi enduristy, kteří chtějí hodně muziky za málo peněz.



Vidlice, kterou vozí třeba Rémy Absalon, je totiž v provedení s tlumičící patronou RC2 svojí cenou 10 990 korun tím nejdostupnějším kouskem, který přitom disponuje vším, co je pro jízdu v náročném terénu kombinovanou s maximálním výkonem třeba.

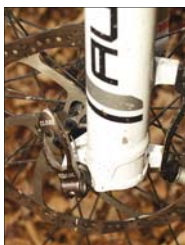
Auron má dutou korunku, kónický duralový sloupek a vnitřní hliníkové nohy průměru 34mm. Proti levnějším verzím nebo modelu Durolux téže značky je v tomto případě u vnitřních noh a korunky použita slitina řady 7050 namísto dostupnější, ale těžší 6000. Vnější magnéziové

řadu doladit podobně, jako je tomu u vidlic Rock Shox pomocí gumových vložek se stejným principem. Každopádně vnitřnosti vidlice, třeba tlumičící patrona nebo táhlo vzduchové komory, jsou precizně zpracované, s maximálním podílem duralových dílů namísto plastu. Patronu lze snadno rozepnout a vyměnit v ní olej a celkově se vidlice drží standardu značky SR Suntour, kterým je snadná servisovatelnost jejich produktů.

Nemůžeme posoudit jízdní vlastnosti s elastomerovým blokem uvnitř vidlice, ale bez něho tenhle kousek s tlakem 90 PSI pod devadesátikilovým jezdcem předvedl to, co bychom čekali od modelů jednou tak drahých. S ovladači obou kompresí povolenými na minimum je vidlice příjemně citlivá a žehlí už od středně drobných nerovností s docela příjemným nástupem z kraje zdvihu, lineárnějším průběhem jeho střední části a poslední část z celkových 160mm už byla o razantnější progresivnější. Dostat vidlici nadoraz se nám povedlo jednou, a to jen díky nevydařenému dopadu proti kopci. Funkčnost v hlavní části zdvihu je naprosto perfektní a jak kořeny, tak větší kameny či dopady ze skoků vidlice pobere s naprostou samozřejmostí. Žehlí jak velké rázy, tak série kořenů za sebou, vše lze přesně doladit regulací odsoků, který je hodně účinný, i když vidlice občas při návratu do výchozí polohy trochu



nohy nemají dole nijak přetážený tvar a celkově působí vidlice štihlým dojmem. Ovladače nízké a vysokorychlostní komprese na korunce se svými ostřížemi řezanými tvary nabídnou celkem snadnou manipulaci i v rukavicích, pro kolečko regulace odsoků na spodku nohy platí totéž. Hmotnost vidlice pro 27,5" kola je ohlášena na 1970 gramů s nezafixovaným sloupkem, námi testovaný kousek se sloupkem délky 170mm vážil včetně osy 1940 gramů, ale proti nové vidlici je nepatrně těžší o dolitý mazací olej uvnitř.



chrochtá v patroně. Tohle mísení oleje ze vzduchem je ale typické i pro model Durolux, který má stejnou patronu, a ničemu, kromě přecitlivělých uší, nevádí.

Pod brzdou pak vidlice kvůli citlivosti sice šla nepatrně hloub do zdvihu, ale proti konkurenci to stále bylo úplně v pohodě a regulace komprese to trochu zachránila. Přesto jsme ale po několika po-

kusech s přitážením kompresí nakonec zvolili zcela otevřený režim, protože vidlice kvůli nim výrazně ztrácela na citlivosti vůči jemným rázům.

Co se celkové tuhosti konstrukce týká, daný průměr vnitřních noh zaručil dokonalé vedení a pevná 15mm osa pak i v zatáčkách pod brzdou přesnou odezvu. Navíc, osa je díky rychlopínacímu provedení bez nutnosti cokoliv šroubovat geniálně jednoduchým a bleskurychlým komponentem. Podtrženo sečteno, jízdní vlastnosti, tuhost, celková hmotnost a zpracování udělaly z tohoto modelu z hlediska jeho ceny našeho jasněho favorita a i za mnohem vyšší cenu by si nás dokázal auron svým projevem získat.

(už)

- + cena, funkčnost, citlivost, snadný servis
- nenalezli jsme

## XLC KOMPONENTY

Když jsou stezky strmé...  
když jsou skoky stále delší...  
není místo pro kompromisy.

Ty se musíš na 100%  
spolehnout na své vybavení.



# XLC

x-cellent bike components

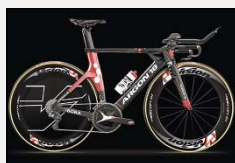
www.xlc-parts.com



**Cadel Evans se loučí s profesionální cyklistikou.** Fenomenální závodník, původem biker a následně vítěz Tour de France z roku 2011, má za sebou poslední velký etapový závod kariéry. V podniku Tour Down Under obsadil skvělé třetí místo, takže se loučí s profikariérou se vztyčenou hlavou. „Přesně takhle jsem si představoval konec kariéry – odcházím s vědomím, že jsem do toho dal všechno“, svěří se Cadel se svými aktuálními pocity bezprostředně po závodě. Úplnou demiérou by se pro Evanse měl stát závod Cadel Evans Great Ocean Road Race.

Cyklokrosařka **Kateřina Nash** v generálce na MS v Táboře obsadila skvělé druhé místo. Závod v nizozemském Hoogerheide vyhrála o osmnáct sekund před ní Italka Eva Lechner, ovšem Kateřině Nash se v posledních závodech světáku podařilo na starém kontinentu zajet tři závody a v každém stanout na pódii.

Firma **Future Cycling**, patřící našemu přednímu bikemaratonci Kristiánu Hynkovi, se stala oficiálním distributorem kol kanadské značky **Argon 18**, a to pro Českou republiku i Slovensko. Rámy Argon 18 se tak objeví po boku značek Open, Enve, Carbon-Ti a dalších lahůdek, jež na náš trh Future



Cycling dováží. Argon 18, považovaný odborníky za prémiového výrobce, se může pochlubit více jak čtvrt století trvající historií a jeho kola jsou ceněna pro vyvážené jízdní vlastnosti a do detailů dotažený design. Argon 18 sedlá třeba i Jan Bárta z týmu Bora-Argon 18 – použít v závodech Pro-Tour je pro značku tou nejlepší reklamou. Více na [www.futurecycling.cz](http://www.futurecycling.cz).

Legendární závodních psích spřežení po hřebenech Orlických hor **Sediváčeků long** zažil letos cyklistickou premiéru. Na nečekanou vlnu popularity snowbiků totiž organizátoři odpověděli výpsáním samostatné kategorie, takže se na start tohoto 173km závodu postavilo hned sedmáct snowbikerů. Ti to měli proti musherům těžší o to, že jim nepomáhali psi, ale všude se museli dostat jen svojí silou. Cyklisté měli ovšem trasu o něco kratší, takže ve čtyřech etapách nakonec ujeli 131 kilometrů, protože třetí etapa nebyla započítána.

Zatímco ve svých počátcích byly závody v obchodních domech spíše jen ojedinělou exotickou podivnou, v současnosti je **Downhill Tour** plnohodnotnou sérií. Vítězem prvního závodu série v polském Štětíně se stal Tomáš



Slavík, který jel na novém celoodpruženém 4X speciálu Ghost, na jehož vývoji se sám podílel. Další závod se konal v Berlíně, kde bral zase zlato, takže na finále v Praze má opravdu hodně dobře nasloucháno.

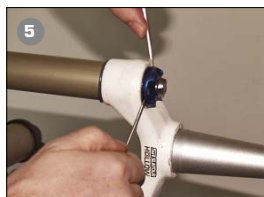
A ještě jednou **Jan Bárta**. Český závodník má značné nakročeno k **Tour de France**, jeho druhodivní stáj Bora (dříve NetApp) totiž dostala od organizátorů TdF takzvanou divokou kartu. Manažer týmu Ralph Denk o Bártovi tvrdí, že je to skvělý časovač, obětavý pomocník i jezdec pro úniky, takže pravděpodobnost, že se skutečně objeví na Tour, není úplně malá. Bárta se při loňské Tour předvedl třetím místem v individuální časovce, což by také nasvědčovalo tomu, že jej nejspíš uvidíme na trati nejslavnějšího závodu znovu.

Nepřekonatelná veteránka, 41letá **Gunn-Rita Dahle Flesja**, oznámila svoji účast na etapovém závodu **Cape Epic**. Tato fenomenální závodnice tvrdí, že kombinace sportu a dobrodružství v neznámé krajině ji velice láká. Navíc ocenila poradaře tohoto závodu za to, že začali vyplácet stejné peníze vítězům mužských i ženských kategorií.

V tomto vydání přinášíme test enduro vidlice SR Suntour Auron a jelikož je tato značka obecně známá snadným servisem svých produktů, doplníme test rovnou návodem na rozbor a servis této vidlice.

Princip servisu této vidlice je společný i pro další modely ze sortimentu značek SR Suntour, takže až budete rozbírat Auron či Epicon, Durolox nebo Axon v provedení RC2, bude to vždy téměř stejný postup.

Potřebovat budeme ráčnu s 27mm a 10mm klíčem, dva ploché šroubováky ne-



bo raději tenké montpáky, hadřík, stříkačku s hadičkou, tlumičový olej libovolné hustoty a silikonový mazací tuk na vidlici.

Začneme především očistou vidlice, aby se nám při práci nedostalo zaschlé bláto do vnitřních prostor. Před rozborou musíme nejprve na spodní straně pravé nohy stáhnout červený nástavec regulace odsko-ku 1, který je na matici jištěn pouze přetažením přes gumíčku. Tu pak podebereme šroubovákem a z matice rovněž stáhneme, abychom mohli nasadit 10mm klíč s ráčnou a povolit matici. Má standardní pravý závit, takže povolujeme proti směru otáčení hodinových ručiček a stejné povolíme matici na levé noze 2. Následuje stažení vnějších roh vidlice z vnitřních 3, což je ideální provést za asistence svéráku, který nám přes hadřík drží sloupce vidlice. Pokud jsou táhla vnitřních roh ve vnějších dosednutá napevno, musíme našroubovat matice častěji zpět a klepnout do nich lehece gumo-

# HOBBYBASTLER

## Udělejte si to sami

### Auron komplexně

vou palíčkou, tím táhla odrazíme a vnější nohy půjdou lehece stáhnout. Suntour ale většinou na toto netrpí a vnější nohy jdou sundat snadno.

Pokud bychom chtěli následně provést pouze jednoduchou očistu kluzných pouzder a vnitřních roh, můžeme vynechat demontáž vzduchového pístu i tlumičí patrony a pokračovat od bodu 5, protože tento



servis je třeba provádět častěji a má zásadní vliv na jemnost chodu vidlice.

Jinak pokračujeme kompletní rozborou, abychom mohli zkontrolovat všechny díly. Z vidlice vyčistíme tlak ventilkem na korunce a plochým klíčem povolíme matici jističí pístu 4 táhlo ve vnitřní noze 5, takže pak můžeme táhlo i s pístem vytáhnout ven a z vidlice vyšroubovat 27mm klíčem zátku s ventilem. Tím máme pravou nohu vidlice kompletně rozebranou a jdeme na levou. Tam překáží použití klíče regulačního kolečka ovládání komprese, takže spodní motoré kolečko podebereme dvojicí šroubováků 6, a vyloupíme směrem od korunky. Oba ovladače jsou pouze nasunuté na táhla patrony, takže se nebojíme zabrat, ale pokud si nechceme pokrádat lak na korunce, je lepší tento úkol provádět dvojicí plochých montpáků. Nepodebíráme zvlášť horní šedé kolečko, to je totiž s modrým spojené plastovým dílcem, který bychom mohli utrhnout.

Ráčnou a 27mm klíčem vyšroubojeme z korunky zátku levé nohy 7, čímž uvolníme celou tlumičí patronu a můžeme ji vytáhnout. Tím máme vidlici kompletně rozebranou 8 a můžeme každý díl očistit, namazat tukem a připravit na následující sestavení. Předtím je ale nutné jednak perfektně očistit vnitřní nohy z vnější strany, ale hlavně vyčistit a namazat prostor vněj-



ších roh – což je bod, od něhož bychom pokračovali, kdybychom nedemontovali tlumičí patronu ani vzduchový píst.

Sejmeme tedy z gumových stříků (gufer) pružinky a pinzetou vyjme vnitřní domazávací kroužky mezi guferem a horním futrem 9. Tyto kroužky je třeba vyprat v odmašťovači, vysušit a čistě opět napustit olejem nebo mazacím tukem. Ještě před jejich zpětnou instalací ovšem vyčistíme vnitřní prostor vnějších roh nejlépe pomocí odmašťovače, šetky na lalve a hadříků. Vnitřní prostor musí být bez nečistot, případně, je-li čistý a s mazivem, očistíme pouze gufera, která zachytávají nečistoty.

Promazání kluzných ploch má zásadní význam pro hladký chod vidlice, takže mazací tuk nanese jako na všechny čtyři futra uvnitř vnějších roh 10, tak na vnitřní stranu gufer. Nemusíme moc šetřit, pokud bude tuk pod i nad futry, bude během pružení postupně domazávat vnitřní nohy.

Máme kluzné plochy namazané, a musíme tudíž sestavit komplet korunky a vnitřních roh, tedy namontovat zpět tlumičí patronu, vzduchový píst a zátku do korunky. Ještě před instalací zátky vzduchové komory nalijeme malé množství tlumičového oleje na písteček 11, aby dobře těsnil a chodil hladce. Sestavení vidlice dohromady je ideální opět provádět s pomocí svéráku, když nejdříve na vnitřní nohy nasuneme pružinky stříků 12 až ke korunce a pak nasuneme vnější nohy na vnitřní. Pozor, abychom



neshrnuli a neutrhli bity gufer, vše do sebe musí jít hladce a vnější nohy nasuneme pouze na kousky tak, aby bylo horní futro na vnitřní noze, ale spodní bylo ještě mimo.

Tím máme zaručeno, že se nám mezi futra dostane mazací olej, který aplikujeme stříkačkou s hadičkou zespodu otvorem 12. Do každé nohy stříkne zhruba 30ml oleje a následně vidlici vyjme z svéráku a pod 45° úhlem korunkou směrem dolů budeme otáčet dokola tak, aby nám olej stekl až pod horní futro a hezky se rozlil dokola. Potřebujeme totiž, aby byl mezi oběma futry a až potom můžeme nasunout vnější nohy nadzor na vnitřní a protáhnout obě táhla skrz ven. Následuje už jen nasazení podložky a matice na každé z táhel a jejich citlivé dotažení nadzor ráčnou. Nasadíme gumíčku a červený knoflík regulace odsko-ku, nastavíme vidlici na odpovídající tlak, naladíme odskok a máme hotovo.

(už)

## Sunrace nasazen!

Jistě si vzpomínáte na článek Rok na Cube, kterým jsme uvedli dlouhodobý test enduro biku Cube Stereo. No a na tento bike jsme pro tuto sezónu museli nasadit nový řetěz, protože ten první už po necelé tisícovce kilometrů pod měrkou zcela rezignoval.

Těžit se tedy můžete na dlouhodobý test řetězu a kazety značky Sun Race, obojí v devítirychlostním provedení a ve střední cenové hladině. V záloze ještě máme dražší variantu kazety i řetězu tohoto výrobce, nosací logo Driven, ale tyto libůstky si necháme pro méně blávné počasí.

Sun Race sice není u nás tak rozšířená značka komponentů, ale historie této taiwanské firmy sahá do raných sedmdesátých let, kdy přišli s prvními radicemi systémy, aby se postupně firma rozšiřovala, vznikly nové výrobní prostory, centrála v USA a následně koupě anglické „torpédové“ legendy Sturmeys-Archer. Dnes patří Sun Race k největším komponentovým firmám na trhu a sortiment zahrnuje jak díly pohonu, brzdy, kliky, osy, tak i řadící mechanismy pro horská, městská i silniční kola.

Náš test prověří řetěz Sun Race CNM99 s hmotností 272g (116 článků) a cenou přibližně pět set korun. Tento typ má kvůli hmotnosti duté pokovené čepy a stříbrnou niklovou povrchovou úpravu. Logo znač-ky v podobě vycházejícího slunce nechyl

na každém článku a řetěz je dodáván v krabičce spolu se spojovací čepem s naváděcím trnem. Tedy žádná rychlospojka, takže jsme nepoužili ani nějakou konkurenční, ale vsadili jsme na originální čep. Snýtování proběhlo hladce a první kilometry při testování spoj



vydržel a řetěz ukázal precizní chod i pod silovým záběrem a při občasném, ne zrovna „šetřném“ testovacím přetáčení. Uvidíme tedy, kolik kilometrů nám předvede, než bude zralý na výměnu. Posuvné měřítko ukázalo u nového řetězu hodnotu 132,3mm, takže průběh opotřebení budeme pravidelně zaznamenávat. Společnost řetězu dělá kromě standardních dvou převodníků Shimano 22/36 kazeta Sun



Race CSM969 s hliníkovou zajišťovací maticí a ocelovými pastorky bez unášeč. Převodový rozsah 11–32 zubů a odlehčení pastorků otvory dávají výslednou hmotnost 346 gramů. Pastorky jsou navzájem jištěny jediným šroubem a dvojicí vsunutých čepů, takže pro hliníková těla volnoběžných ořechů to nebude zrovna ideální společník. Náš ocelový ořech to ale vzal naprosto bez povšimnutí a první ki-

lometry byl pohyb řetězu po kazetě naprosto plynulý. Mělo by to být zaručeno technologií Super Fluid Drive, takže nelehké na název, prostě to funguje naprosto hladce a přesně v obou směrech. Kazeta s niklovým povrchem se na pultech pohybuje kolem čtyři sta padací koruny a jak se osvědčila v průběhu životnosti řetězu, na to si budeme muset všichni chvíli počkat.

(už)



# Author Instinct ASL

Testováno  
TEST  
pro vás



Ani dalšímu osazení není co vytknout. Sympatické je nepodlehnutí „dikťatu“ posledních sezón a instalace standardního trojřevodníku, který dámy jistě využijí více než jejich mužské protějšky, u nichž by mohla být nejmenší „placka“ s pouhými dvadaceti zuby skutečně v některých případech pouhými gramy navíc. Kombinace s desítkovou kazetou s rozsahem 11–36 zubů nabídne více než jen dostatečnou skladbu převodů, a už se pojeďte rychle po rovině, ve sjezdu, či třeba z kraje sil v některém z posledních výjezdů maratonské trati.

## Prostě Sport Lady

Ladění kola je tedy sportovní, o čemž informuje nejen osazení, ale i celková hmotnost 12,35 kilogramu, zajišťující velice dobrou akceleraci. Sériové nastavení posed je však spíše o pohodlí a velmi příjemné jízdě, než o vyložené výkonnostní nalažení, což ještě umocňuje dva a půl centimetru vysoká sedla podložek pod představcem. Stačí jich ovšem trochu ubrat, případně přetočit představce, a náhle před námi stojí bike nabízející jak jistotu a skvělou stabilitu ve sjezdech, tak i velmi slušné vrchařské parametry. Jako univerzál je Instinct ASL nalažený velmi dobře a podle našeho názoru má potenciál oslovit širokou skupinu terénních jezdů, ať už teprve začínajících, či naopak dostatečně zkušených. První skupině nabídne nezávadnost a vynikající adhezi prostředního průměru kol, navíc se skvělým obutím, druhé skupině pak velmi dobrou ovladatelnost, jež přijde vhod třeba i na singltreku. Každopádně je kolo nastaveno tak, že zvládne hodně rozličný terén, a to i ve svižném tempu. Nebojí se prudších sjezdů, zatáčkových pasáží a dobře

Dámská část kolekce domácí značky Author je již tradičně poměrně obsáhla, ať už se jedná o standardní MTB modely, či třeba krosová kola. Naším testem prošel nejvýše postavený sportovní hardtail s označením Instinct ASL a již na začátku můžeme zodpovědně prohlásit, že se jedná o hodně povedené kolo. A to nejen po stránce designu nebo vyváženosti, skvěle fungujícího osazení. Instinct ASL modelového roku 2015 vsadil na prostřední průměr kol 27,5" a nabízí je v trojici velikostí rámu – 16, 18 a 20 palců. Cena 26 990 korun pak již sama o sobě informuje o sportovním zařazení tohoto modelu.

Z hlediska konstrukce duralového rámu se jedná o typické zastupce, jež nezapře stylistické prvky příznačné pro ce-

lou poslední generaci rámu Author. Nový instinkt ASL tedy využívá trojúhelníkový profil spodní trubky, až extrémně zplstělou horní trubku, nemůže chybět kónická hlava či třeba zajímavá vzpěra, rozkládající tlak od brzd do obou ramen levé strany zadní stavby. K pěkným detailům patří rovněž Post Mount úchyt brzdového těmnu či oba odlehčené můstky. Nepřehlédnutelný je široký profil sedlové trubky nebo poměrně vysoký průřez řetězových vzpěr. Líbilo se nám i vedení veškeré kabeláže zespodu horní trubky, kde nepůsobí rušivě.

Osazení je voleno s ohledem na co nejpreciznější funkci, současně však i na co nejlepší poměr cena/výkon. Vzduchovou vidlici RST F1 považujeme v dané cenové relaci za nadstandard, a to jak pro svou

nízkou hmotnost srovnatelnou s podstatně dražšími kousky, tak pro citlivost a praktické využití drtivě většiny stomilimetrového zdvihu, s výraznější progresivitou chodu až v jeho úplném závěru. Především však tato vidlice nabízí citlivost i v případě, že bike osedlá (ve velikosti 16") 165 cm vysoká cyklistka. Takže lze počítat skutečně s velmi kultivovaným odpružením, a stejně tak vynikající funkcí koroučkových brzd Tektro Orion. Poslední generace brzd tedy značky se výjimečně povedla, vyhovovala nám ergonomie páčky, snadné nastavení její vzdálenosti od gripu, a především pak možnost citlivého dávkování brzdového výkonu, navíc s minimálními ovládacími silami. Pro menší ženskou či divčí ruku tedy to právě.



se totiž pro sezónu 2015 rozhodl svou biko-ovou odnož zařadit přímo pod logo Vittoria a současně chce v sektoru MTB obutí podstatně více zatápnout vyhlášeným výrobem, jako je třeba Schwalbe či Michelin. A nutno přiznat, že bikové „vitorky“ mají hodně velký potenciál, například model Barzo je skutečně skvělým univerzálem, rychlým a zároveň schopným zajistit ideální adhezi prakticky na jakémkoli povrchu.

Nejlépeší dámský hardtail od Authoru je však i o detailech, mezi ty patří nejen vhodně zvolený kokpit s ideálně širokými řídítky, ale třeba i příjemné pěnové gripy s lock-on objímkami, a především pak sedlo Author Fenix ASL, které je například pohodlné, ať už je zkombinováno s funkční výstelkou kalhot, či nikoli. Svým plochým tvarem, širší zadní partií i mírou polstrování jde



si vede ve výjezdech, a to i těch prudších. V nich stačí pouze trochu nalehnout na řídítka a držet přímý směr, o většinu ostatních nezbytností se již postará obutí a více než dostatečná trakční plocha, ale i slušná imunita vůči nežádoucím zvedání předku, zvláště ve srovnání s běžnou sportovní šestadvacítkou. Na to, že se posed laděn komfortněji, byly vrchařské schopnosti kola až nečekané.

Hodnocení designu je samozřejmě vždy subjektivní záležitost, ale musíme přiznat, že se nám bílý bike s jemnou grafikou a tenkou fialovou linkou líbil. A podobnou propracovanost skýtají i vlastní komponenty, ať už svou pozornost zaměříme třeba na představce, či sedlovku. Zkrátka si za sedmadvacet tisíc kupujete kolo, které je nejen dobré, ale i pěkné.

## Měkoučké silikony

Pro ty, které nadpis naladil na notu plastickou chirurgii vylepšených partií, jej musíme uvést na pravou míru. Nepůjde o test komfortního poležení, nýbrž úchopu. A zase dvojsmysl a zase to nebude tak, jak někteří doufají. Jde totiž o test silikonových gripů Haven Classic.

Tyto gripy patří v současnosti do kategorie, která je krom pryzových modelů s aretací objímkou asi nejpobudnější, především mezi závodníky. Silikonové gripy totiž nabízejí vynikající tlumení, účinnější než mnohé pěnové modely, delší životnost, nenásakavost a hlavně, díky přilnavšímu povrchu, také jistější úchop. Tolik obecná charakteristika silikonových gripů ve zkratce.

Gripů od Haven mají délku 130 mm a vnější průměr 32 mm, tedy až po nasunutí na řídítka. Hmotnost 76 gramů je méně než u pryzových modelů a víc než u pěnových ultralightů. Za 429 korun je pak tento model k dostání v bílé, černé, šedé, zelené,

červené a oranžové barvě, navíc s možností volby mezi bílými nebo černými zátkami řídítek.

Nasadit gripy na řídítka ale vyžaduje ten správný grif, protože otvor v gripu je přece jen užší a nasazováním se totiž



roztrhnou, aby dokonale přilnuly k povrchu řídítek, což platilo i pro verzi s matovým provedením. U matných řídítek šlo nasazení celkem rozumné a rozhodně jsme si neudělali mozoly, jako tomu bývá

při nasazování pryzových gripů nasucho. Na lesklý povrch řídítek se ale gripy lepily už od začátku a nasazení si vyžádalo použití ironu, takže pak trvalo do druhého dne, než spoj vyschl a gripy se neprotáčely. Každopádně, zajištění na řídítkách je ve finále perfektní a rozhodně nejde o grip, kde bychom se báli i po umytí kola vapku, že se začne protáčet. Ani v dešti nás netrápila ztráta přilnavosti k řídítkům a totéž platilo pro spousta gripů.

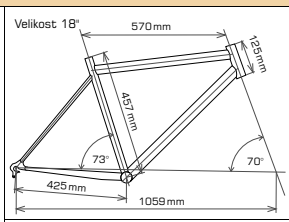
Materiál totiž kromě vynikajících absorpčních vlastností nabízí i perfektní úchop. Přestože je průřez konstantní a nenajdeme zde žádné „ergo“ tvarování, poddajnost materiálu a schopnost lehce se vytvarovat v dlaní jsou spolu s dokonalým tlumením velkým přínosem jízdnímu komfortu. Pro XC závodce či maratonec tedy jednoznačně dobrá volba a chápeme oblibu tohoto provedení u závodníků. Jediné, co trochu hovoří proti klasice, je nepatrně vyšší cena, ale tlumení a komfort ji předčí, a co se životnosti týče, je to hodně podobné gripům z měkké pryže. Takže za nás silikon rozhodně ano, tedy alespoň co se gripů týká.

(už)

+ tlumení, hmotnost, úchop - cena

## Technické specifikace

**Rám:** Double Butted Alloy 6061  
**Vidlice:** RST F1RST Air, 100 mm  
**Kliky:** Shimano Deore 40/30/22  
**Brzdy:** Tektro Orion, 160 mm  
**Řazení:** Shimano Deore  
**Přehazovačka:** Shimano Deore XT  
**Přesmykač:** Shimano Deore  
**Náboje:** Author Xenon Disc  
**Kazeta:** Shimano HG50 11-36 (10)  
**Řáfky:** Author Radon Pro 27.5  
**Pláště:** Vittoria Barzo 2,1"  
**Řídítka:** Author  
**Představce:** Author  
**Sedlovka:** Author  
**Sedlo:** Author Fenix ASL  
**Hmotnost:** 12,35 kg (vel. 18")  
**Cena:** 26 990 Kč



+ komfortní posed, vyvážený projev, nabízené převody, funkce vidlice a brzd  
- absence ochrany boků sedla

# KINETIC

REVOLUČNÍ CYKLOTRENAŽERY

## VÁLCE NEBO TRENAŽER?

## MÁME VŠECHNO!

+ DOŽIVOTNÍ ZÁRUKA PROVOZU NAŠÍM UŽIVATEL

MADE IN U.S.A.

+ Z-ROLLERS

+ ROCK AND ROLL

+ ROAD MACHINE

+ MAGNETIC



bike4u.cz



# LEADER FOX 2015





# Merida Ride Disc 3000



Dokončení ze str. 1 ⇌

Tuhost je skutečně perfektní a navíc to jde i bez pevné zadní osy, která je u silniček s kotoučkovými hodně častá. Ačkoliv je celek tuhý a netečný k silám od brzd, na komfortu zadní stavba díky aplikaci líných vláken a konstrukci nijak netratí. Naopak, i přes nepřítomnost komfortního sedla byla i na hodně rozbitém povrchu znát



razantní převaha zadní partie v absorpci nerovnosti nad celkem vidlice-kokpit. Dimenzovaná hlavová trubka, masivní ramena přední vidlice a pevná 15mm osa náboje prostě nemohou nabídnout kvůli působení kotoučkové takové tlumení jako u klasiky. Částečně to tedy zachrání 25mm obutí, ale předeek byl prostě k nerovnostem o poznání galantnější než zadek a jezdcí je občas představil v plné parádě. Celkové ale patří ride v této verzi k pohodlným silničkám, protože zatímco předek nabídné průměr, tak zadek jezdcí doslova rozmazluje,

takže v součtu i v reálu je to pohodlnější sportovní model a všechny inovace zde provedené nebyly bezúčelné, naopak, kolo je kompaktní, nabídné skvělou torzní tuhost a dokonalou odezvu na pobídky od řídítka.

## Vyletění i výkonný

Model Ride je o čistě radosti z jízdy, ne o trápení se v závodním posedu, a jeho filozofie staví na tom, že jde o kolo pro sport i zábavu. To splňuje dokonale, protože posed je od prvního okamžiku ideálně natanžený a testované elko (56cm) sedlo jezdcí s výš-

kou 190cm. Ruce v přirozené pozici i pro celodenní švih, sportovně natanžený posed, ale záda dostatečně vzpřímená. Snad jen řídítka s kruhovým profilem úchopové části nás zrovna nerozmazlovala, ale jejich nižší spodní oblouk zajistil brzdové i řídící páky v perfektním dosahu i bez vymezovacích vložek. Kdybychom ale chtěli závodnější charakter posedu, pod představcem je, díky množství podložek, kde ubrat.

Skvělá akcelerace daná tuhostí celku je hlavně ze sedla dokonalá, protože opřít se o vidlici je prostě jistota a rám energií neužívá. Kola sice nejsou z nejrychlejších a pláště s univerzálním hrubším vzorkem také, na druhou stranu je to kolo pro zábavu a blíží se svým pojetím k v současnosti hodně módním silničkám pro horší cesty. Ovladatelnost je totiž dokonalá a kolo je svým projevem hbité a hravé, ačkoliv nevyžaduje za každou cenu ruku zkušeného jezdcí. Sklopit jej do zatáčky je díky geometrii hračka a tuhá přední vidlice pak nabídné dokonale jisté opření. Perfektní držení směru, přesná odezva na řízení a poslušnost v zatáčkách, to je skvěle namixovaný koktejl, který si bude jezdec za jízdy vychutnávat plnými doušky.

Co se komponentů týče, mix sad Tiagra a 105 s klikami FSA prokázal svoji funkčnost, byť řazení i přes hladký a přesný chod není tak rychlé, jak jsme tomu zvyklí od vyšších jedenáctkových sad.

Každopádně, za danou cenu a na karbo-novém rámu je to velmi prakticky zvolený mix a převody v kopcovitém terénu potěší i méně zdatné jezdce.

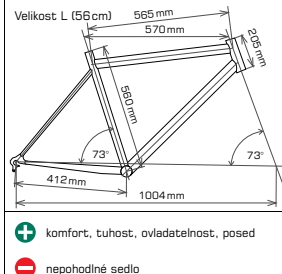
Současná kotoučová extravagance pak v tomto případě velmi příjemně překvapila. Mechaniky TRP totiž uvádějí do pohybu obě destičky současně, takže není třeba nastavit je kvůli krátkému kroku na páce příliš blízko kotouči, tudíž zbytečně nekřávkají. Destičky se zajely asi po třiceti kilometrech v kopcovitém terénu a na páce byl projev sice nepatrně měkčí než u ráfkové klasiky, na druhou stranu, proti řadě konkurenčních kotoučovek, byl mnohem tvrdší a přesnější. Dávkování sice není proti klasice tak jemné za sucha, ale na mokré vozovce při oblévání byl nástup účinku rychlý a hlavně výkon byl konstantní. Zadek jsme snadno dostali do smyčky, takže vše je v pořádku. U přední brzdy pak je to o citlivějším dávkování, ale jezdec si rychle zvykne. Pokud tedy kotoučovky na silnici za každou cenu, tato varianta má určité naše pozhledání.

Pochválit musíme i pláště, jejichž hrubší vzorek na bocích se ukázal na mokré podkladu, zbytečně uježděného sněhu a všude přítomné posypové drti jako dokonale jistý průvodec. Není to ten nejrychlejší závodník, ale na domácí silnici za každého počasí je to pohodlí a neprůstřelná jistota.

To by se ostatně dalo tvrdit o diskovém modelu Ride 3000 jako celku obecně, protože je kolem, které nezklame závodníka a nadchne rekreačního sportovce/vyletníka. V tomto případě tedy inovace osvědčeného modelu splnilly očekávání a jezdec si jízdu na něm prostě užije.

## Technické specifikace

**Rám:** Ride disc CF2  
**Vidlice:** Ride carbon disc 15  
**Kliky:** FSA Gossamer, 34/50  
**Brzdy:** TRP Spyre-C, 160mm  
**Řazení:** Shimano Tiagra, 2x10  
**Přehazovačka:** Shimano 105  
**Přesmykač:** Shimano Tiagra  
**Ráfky:** Merida Comp  
**Náboje:** Bearing disc  
**Pláště:** Maxis Dolomites, 25  
**Kazeta:** Shimano CS-4600, 12-30  
**Sedlo:** Merida Race 5  
**Sedlovka:** Merida carbon  
**Řídítka:** Merida Anatomic road  
**Představec:** Merida Pro  
**Hmotnost:** 9,15 kg  
**Cena:** 44 990 Kč



**DT SWISS**

[www.bottico.cz](http://www.bottico.cz)

**BOTTICO s.r.o.**

[www.onza.cz](http://www.onza.cz)

**onza**

**MANITOU 27,5"**

**BOSCH 400 W/h. PERFORMANCE/ACTIVE**

**APACHE ELECTRO BIKES**

FIND A SPIRIT OF THE VICTORY

|                                  |
|----------------------------------|
| Shimano BR-M396 180 mm           |
| Shimano Deore XT RD-M772-SGS     |
| SR XCR L0-R-Air 27,5" 100 mm CTS |
| Bosch 250W/36V                   |
| Li-Ion battery, 400W/h           |
| 19,5 kg                          |
| PERFORMANCE 61 990 Kč            |
| ACTIVE 57 990 Kč                 |

WWW.APACHE-BIKE.CZ

## Soutěž o kolo Author Vision ZASÍLEJTE KUPÓNY

Jestliže jste v minulém roce poctivě vystřihovali kupóny do soutěže o kolo Author Vision v ceně 34 000 Kč, nastává doba, kdy kupóny vložíte do obálky a zašlete nám je do redakce.

Kupóny nám zašlete nejpozději do 20. února 2015 na adresu: Časopis Cykloservis, Žirovnická 2389, 106 00 Praha 10. Pro přijetí kupónů do soutěže je rozhodující datum na poštovním razítku. Znamená to, že například datum na razítku 21. února již neplatí pro přijetí kupónů.

Zaslat musíte 20 kupónů, samozřejmě každý jiný, každý s jiným číslem, tak jak jsme je otiskovali. Můžete ale místo tří kupónů zaslat maximálně 3 žolíky, které jsme také otiskli. To pro případ, že jste některé vydání Cykloservisu v prodeji nesehnali. Každý žolík může nahradit jakýkoliv kupón v sadě.

Kupóny nenalepujete, ale pošlete je volně vložené do obálky. Ke kupónům vložte papír s těmito údaji: **Jméno a příjmení, adresa, e-mail, telefonní číslo.** Své jméno a adresu napište také na zadní stranu obálky. Na obálku také napište „Soutěž Author Vision“. Vaše údaje v obálce i na obálce jsou důležitě, neboť ze zaslaných obálek s kupóny vylosujeme deset finalistů, které pozveme, jako každoročně, do sídla firmy Universe Agency v Praze, kde se vylosování utkají ve vědomostní soutěži o kolo Author Vision. Bez uvedených údajů vás nemůžeme kontaktovat, v tom případě bychom byli nuceni vylosovat jiného finalistu, který údaje vložil.

Vylosování finalistů budou o datu finále oznámení především e-mailem a musí svou účast potvrdit.

(red)



**CYKLOSERVIS – cyklistický čtrnáctideník** • Vydává PhDr. Miloš Kubánek, adresa redakce: Žirovnická 2389, 106 00 Praha 10, e-mail: [cyklo@volny.cz](mailto:cyklo@volny.cz), mobil: 602 314 424 (9–15 h ve všední dny) • Šéfredaktor: PhDr. Miloš Kubánek • Reditel redakce: Miloš Kašpar • Redaktoři: Jan Kadečka, Jiří Uždil • Grafika: Typostudio Pavel Amler • Distribuce: obchody s velomateriálem, sportovní prodejny, soukromí distributoři, na Slovensku L.K.Permanent, poštovní přečník 4, 834 14 Bratislava, tel. 07/52 53 719-12 • Registrováno MK ČR • Evidenční číslo MK ČR 6596 • ISSN 1210-700X • Za obsah, kvalitu a pravdivost inzerátů ručí inzerent. • Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p. OZSeČ Ústí nad Labem, 27. 2. 1998, j.zn. P-938/98.



Dokončení ze str. 1 ⇨

Zatímco první rám dodnes někde putuje, sériová dvojka postavená pro Charlie Kellyho je od roku 1988 vystavená v bikové síni slávy v Crested Butte. Trojku má dodnes další známý bikový guru Otis Guy, další mají své původní nebo nové majitele, a zajímavý je osud devátého rámu, postaveného pro Michaela Ducka. Koupil ho od něj v roce 1979 Frank Chappell, od něho v roce 1990 William Grier a od roku 1997 jej vlastní Shimano Museum. Staré Breezery jsou velice ceněné, jeden z nich se nedávno prodal za 26 tisíc dolarů a popravdě se jednalo o luxusní stroje. Osazení povětšinou Campagnolo, Shimano 600, předchůdce dnešní sady Ultegra, brzdové páky jak z motorky a třeba přehazovačka SR Suntour.

Pro Joea bylo jasné, čemu se bude věnovat. V bliknutí strávil vlastně celou dobu, stavěl svá kola, z nichž třeba pevný ocelový hardtail Lightning se stal doslova legendou, vytvořil několik prototypů celoodpružených kol, aplikoval na své rámy i pružnou „větev“ Sofriede a v roce 1983 pomohl organizaci NORBA navrhnout jejich logo, které používali až do roku 2000.

Mimo vlastních kol spolupracoval i s jinými značkami na vývoji kola jako dopravního prostředku. V roce 1995 měl Breezer vlastní závodní tým, ovšem stejně jako mnoho dalších známých konstruktérů, nešel ekonomickému tlaku a nakonec se jeho značka Breezer Bikes stala majetkem společnosti Advanced Sports Inc, produkcující biky Fuji. Joe ovšem ve společnosti i nadále zůstal jako designér a konstruktér, takže jeho kola stále nesou originální rukopis. A právě na ten jsme s ním stočili naše povídání, protože testovaný celoodpružený Repack (Cykloservis 7/2014) je v hodně uniformní současnosti tak trochu jiným kolem, a to jak způsobem přepákování zadní stavby, tak geometrií.

Váš nový bike je hodně odlišný zadní stavbou, proč?

Zásadní inovace je v technologii MLink, tedy Mid Link, což znamená umístění zadního čepu řetězové vzpěry nikoliv v blízkosti osy zadního kola, ale uprostřed řetězové vzpěry. Po léta byl právě zadní čep vždy v blízkosti osy, až už před ní (Horst Link – čtyřčepové řešení), nebo nad ní, tedy jednoduše s přepákováním. Tato řešení vždy znamenala dlouhou řetězovou vzpěru a určitá omezení. Když jsme umístili čep dříve, v podstatě jsme tím sloučili dvě řešení, virtuální závěs – přední partie

řetězové vzpěry je jakési prodloužené spodní vahadlo, a čtyřčepové řešení a navíc jsme razantně snížili namáhání ložiska tohoto spodního čepu.

Jak dlouho systém MLink vznikl?

Popravdě řečeno, není to moje dítě, za tímto řešením stojí Sotto Design Group, se kterými jsme tenhle systém dotáhli do finální podoby pro naše kolo. Už v počátcích vývoje kol Breezer se mnou spolupracoval třeba specialista na kinematiku odpružení John Castellano, autor odpruženého principu Sweet Spot. Spolu jsme vytvořili celoodpružený bike Breezer Twister se zdvihem 130 mm v době, kdy i sjezdové vidlice měly jen 100 mm zdvihu. To byl rok 1997, a ani dnes to není jiné, chce to spolupráci více mozků, aby vznikly skvělé funkční systémy.

Právě Sotto mají obrovské zkušenosti, když po více jak pětadvaceti letech, kdy pracovali na vývoji pro Lockheed, Bontrager, Siemens, Specialized či Santa Cruz, přišli s no-



Starý Schwinn Excelsior z roku 1941 s balonovými pláštěmi, nazývaný B. F. Goodrich, byl základem Joeova prvního klunkeru, tedy kola, na němž sjížděl Mt Tam.

vými systémy odpružení. Jejich dítě je třeba technologie Switch, kterou na svých kolech používá Yeti, a další je právě MLink. Výhodou MLink je změna poměru délky jednotlivých ramen zadní stavby a rotace ložisek. Kratší vahadla sice vypadají dobře na počítači, křivka tuhosti také nevypadá zle a vše se zdá být ideální. Ovšem na druhou stranu se musí tato kratší ramena či vahadla pohybovat v závislosti na požadovaném zdvihu zadního kola mnohem rych-



Bike Breezer Repack je svým názvem poctou legendárnímu závodci z hory Mt Tamalpais, kde se zrodili první předchůdci horských kol.

# Breezer, vždy jiný



Joe Breezer není navenek vůbec nápadný slavný průkopník, je to skromný chlapík, schopný do detailů povídat o všech technických fínech světa horských kol a jejich konstrukci.

přilší. MLink tohle všechno drží v ideální rovnováze jak pro efektivní stoupání, tak pro citlivé pružení ve sjezdech.

Bike jsem jezdil a odpružení funguje trochu jinak, ovšem geometrie je rovněž odlišná, souvisí to spolu?



Pro hodné originální bike Breezer Kite, tedy drak, vytvořil Joe v roce 1989 jednoduchý hliníkový rám pouze s jednou hlavní středovou



Trubku přecházející do zadní stavby, kterou kromě hlavové trubky křížila ještě sedlová trubka. Spodní i horní trubka a řetězové vzpěry nadhadla ocelová lanka, natažená kolem celého rámu. Pro ně a regulaci jejich napětí pak vznikla i speciální patka s úchyty.



Milovníci bikové historie musí zaplesat, takhle vypadaly první biky Breezer s ocelovým rámem, díky Campagnolo či Suntour a koženým sedlům Brooks. Přední díl vidlice měl svůj původ v historickém cruiseru Schwinn, z něhož Joe postavil svůj první „klunkern“ pro sjezdy z Mt Tam.



Ocelový hardtail Lightning k 35. výročí je populární současně době, takže až retro ocel, nechybí třeba vnitřní úchyty zadní brzdy, ovšem v IS provedení, či Press Fit středové pouzdro. Design zadní stavby trochu připomíná ocelové rámy Ritchey.

leji. Akcelarace u vahadel je tak obrovská, dak na ložiska značný a k tomu všemu ještě působení různých směrůvých sil. To se jasně musí projevit na životnosti ložisek, která rotují po delší době.

Umístěním čepu do středu řetězové vzpěry jsme docílili toho, že se tenhle čep otáčí při 160 mm zdvihu o pouhých tři stupně. To přináší mnohem jemnější chod odpružení a menší namáhání ložisek. Navíc tato technologie přináší mnohem lepší souhru požadavků na chod zadní stavby vůči zaběru do pedálů, tahu řetězu či ovlivnění brzdění. Většina systémů buď zamyká tahem řetězu a nepružní, nebo naopak pruží



Table nadběra s plovoucím středovým složením hodně připomíná celoodpružený skvost Klein Mantra a nejenže znalezl by ji chtěl mít dnes doma. Už třeba kvůli těm loukotinám.

S geometrií je to hlavně otázka průměru kol, ten totiž dnes dovoluje konstruktérům mnohem víc. Za těch čtyřicet let, co se pohybují ve světě kol, vidím postupný vývoj a možnosti i omyly. Stále se snažíme aplikovat geometrii vytvořenou pro 26" kola i na větší průměry a u 27,5" kol děláme tytéž chyby, jako jsme dělali v počátcích devětatvácítek. Velká kola potřebují odlišný přístup, jinou geometrii, abychom využili jejich potenciál.

Díky většímu průměru kol jsou jejich osy vůči středovému složení výš, takže jezdec má těžší relativně níž mezi koly a získává na jistotě ve sjezdech, nemusí

se obávat, že by šel přes řídítka, zkrátka je víc v těžišti. Následným zkrácením zadní stavby a předního trojúhelníku ve smyslu kratšího rozvoru pak bike získá zpět svoji ovladatelnost a je dosaženo určitého ideálu.

S tím ale souvisí i změna hlavového úhlu, protože čím víc je hlava položená a je delší stopa předního kola, tím víc musíte bike naklopit, abyste ostřeji zatočili. Tak postupně ztrácíte jednu z výhod velkých kol, jejich velkou kontaktní plochu s terénem a při-

lnavost. Když ale vezmeme v potaz větší průměr kola, a tudíž větší vzdálenost náboje od terénu, můžeme hlavový úhel lehce napravit a dostat tak přední kolo víc pod rám. Zkrátí se rozvor i stopa předního kola a rapidně se zlepšiť tvůrnost. Přitom jistota daná původně u malých kol položenější vidlice se nám neztratí, protože vyšší pozice osy předního kola stejně drží hlavu výš a poskytnete větší oporu ve sjezdech. Přes řídítka prostě, díky průměru kol, nepřepadnete tak snadno, jako kdybyste stejný hlavový úhel použili u šestadvácítky.

Vezměte si první dojem z posedu na kole, podíváte se dolů a zdá se vám, že vidlice je postavená, a vy tak budete ve sjezdech nutně muset jít více za sedlo, jinak půjdete přes řídítka. Jenže díky rozvoru a delšímu

přednímu trojúhelníku nenarostla hravost, takže si bike i nadále drží stabilitu při dostatečné obratnosti, pak jsou tu navíc ta 27,5" kola. A právě proto, že geometrie počítá s osou předního kola v dané výšce, může být vidlice takto postavená, protože řídítka a jezdec jsou vůči středovému složení a těžišti stále v bezpečné pozici.

Pořád je tedy co vyvíjet a kde hledat drobná zlepšení ve vztahu k průměru kol a možnostem, které nám škýtají.

Díky za rozhovor a přejí hodně konstruktérských úspěchů

Jiří Uždil

## DISCOVER THE NIGHT

**NR**  
NiteRider  
Technical Lighting Systems

### NiteRider MiNewt PRO 750



#### MiNewt Pro 750

LED Lithium Ion  
Svítivost: max. 750 lumens  
Cena: \$590,- 3 899,-

Doba svícení  
1:30 h - 750 lumen  
3:00 h - 500 lumen  
6:00 h - 250 lumen  
35:00 h - 40 lumen

Doba nabíjení  
5:00 h

Hmotnost  
484 g

www.ultrasport.cz

## Na kazetu s BBB

Walkmanům už dávno odzvonilo a nadpis článku rozhodně neuvádí retro ohled za používáním osobních kazetových přehrávačů za jízdy na kole. Jen jsme prostě vyzkoušeli klíč na povolování zajišťovací matice kazety BBB Lockout BTL-125.



Jde o profesionální dílenských nářadí s 210 mm dlouhou ocelovou rukojetí, na jejíž konci je upevněn klasický tisícíhran pro povolování matice kazety. Rukojeť je pogumovaná, takže práce s klíčem je pohodlná, bez nějakých nepříjemných otáček. Klíč je kompatibilní s maticemi kazet Sram a Shimano a samozřejmě pasuje i do matic Centerlock kotoučů, ovšem pro matic kazet Campagnolo nabízí značka BBB stejný klíč s odlišným drážkováním.

Jednoduchá manipulace s nářadím zaručuje bleskové povolování matice kazety, kdy proti vysmeknutí klíče z drážek slouží pojistný naváděcí trn uprostřed. Ten se usadí v ose náboje a usnadňuje tak instalaci klíče do drážek. Samozřejmě je k povolování matice ještě zapotřebí bičkového klíče k přidržení kazety, ale ten je rovněž součástí nabídky značky BBB. Cena klíče na kazetu se pohybuje lehce pod tři sta korun, bičkový klíč s označením Turntable stojí přibližně stejnou částku.

Klíč pro povolování a dotažení kazety je na rukojeti zajištěn rozlosovou maticí a spojení je naprosto spolehlivé. Kromě standardních úkonů při montáži a demontáži kazet jsme pevnost spoje vykouzili i ve sveráku. Klíč jsme za jeho šestihybné tělo uchytili do sveráku a za rukojeť zabrali několikanásobně větší silou, než je běžná při povolování matice kazety. Opakovaný test na uvolnění klíče na rukojeti v obou směrech neprokázal sebemenší povolování spoje. Klíč tedy můžeme doporučit i mechanikům, kteří se někdy necítí silou.

(už)

+ funkčnost, naváděcí trn - nenalezli jsme