

CYKLOSERVIS

3
2015
Ročník XXIII
Cena 12 Kč

Cube Reaction GTC SL 29

Mezi německými výrobci je Cube z našeho pohledu tím nejprogressivnějším, což dokládá i novinkami nabízené kolekce 2015. My jsme otestovali závodně orientovaný karbonový devětadvacítkový hardtail Reaction GTC SL 29 a nutno říci, že jsme u něj jen těžko hledali nějakou chybičku. Zkrátka je to skvělý bike, jehož cena 55 990 korun je navíc, vzhledem k použitému osazení, vyloženě příznivá. Vynikající rám i geometrie, precizní funkce komponentů a v neposlední řadě vytříbený chod vidlice Fox – co více si přát?

Matné černá povrchová úprava rámu s decentní, lesklou černou grafikou i logy perfektně maskují široké profily trubek a optickou mohutnost hlavové či středové partie rámu. Realita je ovšem taková, že tento elegantní kabát skrývá nekompromisní závodní techniku, rychlou, lehkou, skvěle ovladatelnou a zpracovanou do nejmenšího detailu. A hlavně, jsou zde maximálně potlačené všechny vrozené neduhy devětadvacítkové koncepce, takže kolo suverénně zatáčí i akceleroje. Jedná se proto o ideální vybavení pro závodní cross-country a maratonské trať, kdy hmotnost 10,9 kilogramu jezdce rozhodně nelimituje. Jako určitě

bonus pak uživatel dostane značný jízdní komfort – skoro se zdá neuvěřitelné, že kolo svými reakcemi ostře skoro jako břitva může rozdávat pohodlí plnými hrstmi. Cube to s karbonem prostě umí. Takového shrnutí nabízeného komfortu by však bylo možná dostačující u běžného povedeného karbonového rámu, ale ne u modelu Reaction GTC SL 29. Tento bike je totiž skoro až nehorázně pohodlný, případně si ke slovu pohodlí doplníte nějaký jiný superlativní přívlastek. Zkrátka schopnost rámu pohltit otřesy přicházející od terénu se vzhledem k zaměření čistě na co nejvyšší výkon zdá skoro až neuvěřitelné.

Z konstrukčního hlediska máme před sebou vzor kombinace prakticky všech současných trendů, pevnými osami a kónickoúhlavou počínaje, přes integrované vedení lanek či středová ložiska, až po dnes takřka nepostradatelný úchyt brzdy Post Mount, přesmykač s přímoúhelníkem či moderní, silně zploštělý profil horní trubky a relativně subtilních sedlových vzper.

Pokračování na str. 5 ⇨

FRM 8HP Fat



Ferrari mezi fatbiky, tak by se dal označit model italské značky FRM, navíc oděný do superlehkého hávu. Celková hmotnost 12,78 kilogramu je ve světě extrémně širokých pláštíků skutečně něco nevidaného a logicky se projevuje v nebyvalé chuti zrychlovat – v přímém porovnání s drtivou většinou konkurentů. „Maxi-kolo“, které se nám dostalo do testu, co nejvíce eliminovalo veškerá negativa spojená s touto kategorií. Redukce hmotnosti je správnou cestou, byť je samozřejmě vždy nutné rozpoznat, kde je ona hranice, oddělující zdravé odušňování od nespolehlivosti. S tím však toto FRM nemá sebemenší potíže, byť mnohé z jeho komponentů patří do kategorie superlight.

FRM 8HP Fat, které vidíte na fotografiích, nedávno absolvovalo závod SnowEpic

ve Švýcarsku. Jeho majitel, Radek Fuksa z pražské cyklistické prodejny Airroo, je vynikající biker a v duchu své profese má kolo dolaženo do posledního detailu. Proto je výsledek natolik přesvědčivý. Když jsme celkem nedávno v testu představili elektro-fatbike Felt, psali jsme o tom, že přítomnost elektropohonu dokáže vyvážit onu nadváhu. Zde je nadváha velkých kol vyvážena protihmotností, tedy vyloženou „podvážou“ mnoha komponentů, což je ve finále z našeho pohledu asi ještě funkčnější, byť finančně náročně.

Pokud se podíváme na rámový set, který je nabízen za cenu 45 tisíc korun, zjistíme, že právě zde se gramařilo značně. Výsledných 1800 gramů rámu však není na úkor tuhosti či životnosti. Kombinace superlehkých trubek Easton a Dedacciai je doplněna o maximálně sníženou horní trubku, která poskytuje více než dostatek místa nad rámem pro manévrování – což je u snowbiku, či chcete-li fatbiku, zvlášť důležité. Rám, svařovaný ručně v Itálii, má řadu zajímavých detailů.

Pokračování na str. 3 ⇨

Superior XF 949

Dlouho očekávaná celoodpružená novinka domácí značky právě pokousala naši zvědavost, protože vlastní konstrukce zadního odpružení slibuje vytříbený projev, a přestože devětadvacítko, mělo by jít o stroj vysoce univerzální. Naše zvědavost ale došla naplnění, protože jsme během vánočních prázdnin měli možnost bike tři týdny trápiti v terénu.

Lahodící nejen oku

Nejvýše postavený model na velkých kolech jsme jezdili v prostřední velikosti L a tato devatenáctka délkou horní trubky, posedem i dostatečně dimenzovanou sedlovkou ideálně pasovala 187cm jezdci. Rám s opravdu velkorysým slopením horní trubky působí hodně technickým dojmem. Profilace masivní spodní trubky, dlouhý svar napojení horní trubky s dozadu se zeshňujícím průřezem a kónická hlava. Když k tomu připočteme výztuhu sedlové trubky, výraznou housenku úchytu tlumiče, výztuhu hlavního čepu zadní stavby nad středovým pouzdem a lak evokující dojem broušené finální úpravy, musíme design prohlásit jasně za bezchybný.

Pronutí sedlové trubky, masivní návěšná přesmykače a zadní stavba se zahnutými sedlovými vzperami pak vsy jen dotahují k dokonalosti. Navíc vnitřní vedení bowdenů celkem prakticky vystupuje před středovým pouzdem ze spodní trubky, z moderních prvků nechybí PostMount úchyt brzdy na vnitřní straně zadní stavby nebo obě pevné osy a přímý úchyt přehazovačky.

Systém odpružení nazvaný Superior Advanced Kinematic kombinuje jednočep s přepákováním na tlumiči pomocí vislého vahadla na rámu a nástavce na tlumiči. Díky tomu by mělo být kolo imunní na vliv šlapání a citlivé vůči malým nerovnostem i pod brzděním. Zatím ale nepředbíme, protože nejen rámu je tím, co zaručuje dobrý jízdní projev. V tomto případě vsadili konstruktéři na kombinaci tlumiče s vidlicí stejné značky, takže jednotky Rock Shox dávající na obou osách zdvih 100 mm si dokonale notovaly, a to jak v otevřeném, tak uzamčeném stavu.

Pokračování na str. 9 ⇨



SU-MO fatbike

model 2015 od AUTHOR AG Lab

Více informací o nových modelech 2015 na www.author.eu. Sledujte nás také na facebooku - Author AG Lab.



9 771210 700004

Jízda s mobilem

Nejste sice fanoušky přemíry elektronických funkcí na řídítkách, protože to zbytečně odvádí pozornost od toho, proč vlastně člověk na kole tráví v přírodě svůj volný čas, nicméně doba je taková a cyklista prostě čas od času musí být stále na příjmu, tedy na telefonu, nebo potřebuje mít například mapové údaje o trase na očích.

Úvodem jsme našli tu, co je dnes pro mnohé cyklisty neodmyslitelnou součástí jejich výjezdu, a to instalaci chytrého telefonu na řídítka. Se speciálními pouzdry a držáky na smartphony se doslova roztřel pytel, takže jen stačí vybrat tu odpoví-



horizontálně, nebo vertikálně, takže lze mít displej v obou polohách. Výjimku pouzdra je pak díky pojistce vespodu snadné, stačí si osvojit grif, kdy se pojistka přičítá k pouzdru a to se z držáku vysune. Za jízdy pak byl celý komplet, včetně mobilu uvnitř, naprosto v klidu, pružnost držáku tlumila částečně rázy od terénu, ale nic se navzájem nepohybovalo a nerachotilo. Navíc lze snadno imbusem na boku nastavit sklon držáku, aby byl displej lépe čitelný.

Telefon je v pouzdru usazen na jemné tkanině na spodní straně a shora má samozřejmě měkký čirý kryt. Zajištění rolovacím uzávěrem s boční pojistkou na suchý zip

a ještě dalším krytem na suchý zip je zárukou skvělé vodotěsnosti. Spojte a materiál jsou samy o sobě nepropustné a rolovacím uzávěrem dovnitř při testu sprchou neprošla ani kapka. V tomto případě je tedy o telefon uvnitř dobře postaráno i v silném



Vytuňte si Fox!

Kluzná pouzdra tlumičů, věčné téma všech majitelů celoodpružených kol. V tomto malém, skoro až přehlédnutelném dílu nejenže je při jízdě soustředěno značné zatížení, ale správná funkce kluzných pouzder má nezanedbatelný vliv i na stav a životnost samotného tlumiče. Jinými slovy – přítomnost vůle zde soustředí neustálé rázy, a naopak příliš těsné spojení zamezuje optimálnímu vzájemnému pohybu součástek klade podstatně větší zatížení na pístnici tlumiče i veškeré těsnicí prvky. Takže je zkrátka zásadní, abychom se mohli spolehnout, že v tomto spoji po co nejdelší dobu vše funguje, jak má. Se svou trochou do mlýna přišla americká značka Fox, jejíž nový systém kluzných pouzder a vymezovacích vložek je nejen dokonale variabilní, ale především utěsněný vůči vniknutí vody a nečistot. Podle našeho názoru si takhle precizně s kluznými pouzdry čepů tlumiče zatím žádný jiný výrobce nepohrál a my jsme během celé jedné sezóny vyzkoušeli, jak daná sestava funguje a hlavně, co vydrží.

Tento zcela přepracovaný systém uchycení tlumičů Fox je plně kompatibilní se staršími i současnými tlumiči dané značky a výrobce avizuje až padesátprocentní snížení tření oproti klasice. To má tlumiči umožnit rychleji reagovat na veškeré pohyby zadní stavby rámu. Přítomnost precizního utěsnění by mělo navíc až desetinásobně zvýšit životnost, což Fox dlouhodobě testo-

kilometrech můžeme konstatovat, že tato dávka ani náročné podmínky nenechaly na sestavě znatelnější opotřebení. Žádná vůle se totiž nekonala, a to ani sebe-


Vyjmutí kluzných pouzder tlumiče šlo z jeho těla podobnou silou, jaká byla zapotřebí pro jejich zasazení na své místo. A hlavně se po rozebrání sestavy ukázalo, že těsnicí O-kroužky mají skutečně svůj význam, přestože jsme k dokonalému utěsnění ce-



val a po našich praktických zkušenostech tomu nezbývá než věřit. Odolnost vůči vniknutí bláta je skutečně perfektní, výhodou je i montáž bez nářadí, tedy zasunutí kluzných pouzder a následná instalace vložek i těsnicích O-kroužků do hlavice a pístnice tlumiče pouhou rukou.

My jsme novou sestavu kluzných pouzder a vymezovacích kroužků nainstalovali na tlumič Fox RP23 (na jednom ze stálých redakčních fullů) na podzim roku 2013 a nyní má najeto přibližně šest a půl tisíce kilometrů, převážně v náročném terénu včetně opakovaného závodního maratonského nasazení. Samotná instalace byla skutečně tak jednoduchá, jak avizuje výrobce. Stačilo z tlumiče vylopnout původní kluzné vložky, vyčistit vnitřní kontaktní plochu, lehce ji namazat plastickým mazi-


vem a nasadit nová silonová kluzná pouzdra. Do nich se vsunul vnitřní durulový váleček, na něj se nasadily zmíněné těsnicí O-kroužky a jako poslední přišly ke slovu durulové vymezovací podložky. Pak už stačilo namontovat tlumič zpět do rámu, a to pomocí původních stahovacích šroubů. Samozřejmě je potřeba prodávajícím vy-

specifikovat parametry našeho rámu a tlumiče, tedy rozstup rámu v místě uchycení tlumiče, průměr montážních šroubů a další detaily. Podle toho se určí odpovídající sestava, jež se cenově pohybuje v rozmezí od 339 (průměr 6 nebo 8 mm) do 452 korun (8 mm v nerez provedení).

Pro nás však byl samozřejmě nejdůležitější výsledek testu. Po šesti a půl tisících

lé sestavy byly zprvu spíše lehce skeptičtí. Jinými slovy jsme uvnitř neshledali žádný výraznější nános nečistot, vše těsnilo a fungovalo na výbornou. Dovolíme si proto tvrdit, že několik náročných, po sobě následujících sezón vůbec nemusí být pro novou sestavu pouzder od foxe likvidací. My jsme vše opět složitě a jezdíme dál, zde není co řešit. A další plánovaná servisní prohlídka našich kluzných pouzder tlumiče? Možná příští rok, nebo spíš za dva...


- výroba převodníků a křytů 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

jící velikost a můžete s mobilem na očích vyrazit. Vyzkoušeli jsme jízdu s mobilem v pouzdru Ibera IB/PB11, určeným pro iPhone 5 a velikostně podobné smartphony. Rozměry 125 x 65 x 14 mm přinášejí hmotnost 40 gramů bez držáku na řídítka, s ním je to celkem 67 gramů včetně šroubu. Právě imbusovým šroubem se držák pouzdra zajistí do ježka ve sloupku vidlice přes originální víčko. Zajištění držáku je tedy víc než stoprocentní a tuhý plast je skutečně velice houževnatý.

Samotné pouzdro se svařovanými švy má na spodní straně nanášený plastový adaptér, kterým se do držáku nasune bud

DT SWISS
www.bottico.cz
BOTTICO s.r.o.
www.onza.cz
onza

dešti. Ovládání displeje je pak díky jemné fólii naprosto bez omezení. Co se telefonem odpovídajících rozměrů týče, je důležité zvolit kompatibilní velikost pouzdra, Ibera nabízí několik variant. Když jsme do testovaného krytu zkusili rozměrově nepatrně větší smartphone Huawei, sice seděl uvnitř dost natěsno a kryt jsme uzavřeli, ale pnutí materiálu vypnulo spínač na boku telefonu, takže rozměr je opravdu důležitý.

Za 599 korun celkové můžeme držák smartphonu doporučit, ale přesto se za jízdy klamně spíše ke sledování okolí než displeje.

(už)

Haven dětem

Mít v kolekci přileb model pro ty nejmenší je dnes vzhledem k nutnosti ochrany jejich zdraví samozřejmost. Ne všechny dětské přilby ovšem nabídnou kvalitní ochranu a zpracování, přitom se kromě velikosti a odlišného střihu od těch dospělých konstrukčně neliší. Přílba Haven Pow-Wow, určená nejmenším cyklistům, ovšem žádnými neduhů netrpí a splní náročná kritéria.

Ačkoliv dětská, je vyrobena in-mold technologií, takže skořepina je ve všech partiích s tvrdým polystyrenem pevně spojená. Jádro navíc tvoří pevnější materiál nazvaný GR-EPS. Tvar přilby samozřejmě respektuje nutnou míru ochrany jak hlavy, tak obličej dítěte.

Přední partie na čele je protažená dopředu do integrovaného krátkého štítku, což chrání při pádu na čelo částečně obličej a zadní partie sahá až dolů na týl. Příjemná je integrace sítky proti hmyzu do čelních otvorů a uchycení snadno seřizitelných sta-

hovacích pásků skrz stavitelné plastové inzertry. Celkem dvanáct ventilacních otvorů sice nezaručí takové proudění vzduchu jako u dospělých sportovních přileb, ale tady je na prvním místě maximální ochrana hlavy.

S tou je spojeno také kvalitní usazení



přilby, což má na starosti vnitřní plastová čelénka ve dvou třetinách obvodu. Je uchycena dvojicí plastových kolíků do plastem vyztužených otvorů v těle přilby a vzadu se stahuje dobře přístupným rozměrným plastovým kolečkem. Nechybí silnější vy-

stelka jak na stahování, tak další na všech kontaktních bodech, tedy na čele a spánkách, a dvě rozměrnější na temeni. Velikost XS pro obvod hlavy 52–55 cm sedla malému testerovi přesně a hlava byla v přilbě bezpečně hluboko. Hmotnost 185 gramů se ukázala být o 15 gramů nižší, než udává výrobce, takže chválíme. Pochvalu zasluží také reflexní samolepka vzadu, protože ten-



hle prvek by určitě neměl chybět na žádné přilbě, natož dětské. Za cenu 649 korun jde tedy o kvalitně zpracovanou dětskou přilbu, dodávanou kromě červené barevné kombinace také v modré či růžové.

(už)

KENDA
SINCE 1962 TIRES

29
27,5

KARMA	KARMA	SMALL BLOCK EIGHT	50 FIFTY	KADRE	HONEY BADGER
27,5 x 21,0	29 x 21,0	29 x 21,0	29 x 21,0	27,5 x 21,0	29 x 21,0
K917	K917	K1047	K1104	K1027	K1127
• Kevlar, skládací • 120TPI • DTC: Stick-E+L3 R-PRO • pouze 543g 990 Kč	• Kevlar, skládací • 60TPI • L3 R-PRO • 525g 990 Kč	• Kevlar, skládací • 120TPI • DTC: Stick-E+L3 R-PRO • SCT • 871g 1190 Kč	• 30TPI 399 Kč	• 30TPI 399 Kč	• 60TPI • DTC: Stick-E+L3 R-PRO 590 Kč
• Kevlar, skládací • 60TPI • L3 R-PRO • SCT • pouze 625g 790 Kč	• 60TPI • DTC: Stick-E+L3 R-PRO 590 Kč				

Výhradní dovozci a distributoři pro ČR:

CYKLOŠVEC s.r.o., U Hřebčince 2509, 397 01 Písek.
Tel.: 382 206 440, E-mail: obchod@cyklosvec.cz, www.cyklosvec.cz

CYKLOMAX s.r.o., Čaparka 306, 336 02 Pardubice.
Tel.: 466 944 023, E-mail: info@cyklomax.cz, www.cyklomax.cz

SUPERB
tool excellence

cykloprofi

Workstation 9000

TR-PP30

TR-1445

TR-84455

TR-8619

TR-3377

TR-FD50

TR-1940

K dispozici nový katalog pro rok 2015.
www.cykloprofi.cz

A side view of a silver and black folding electric bicycle. It features a step-through frame, a black saddle, handlebars with grips, a rear rack, and fenders on both wheels. The frame has 'ELECTRIC' written on the down tube. The wheels are 20 inches with black tires. The background is white.



BIKEPRODEJNA.CZ

Vystaveno více jak 250 modelů kol

PRODEJ A SERVIS JÍZDNÍCH KOL



LEADER FOX
SUPERIOR
GALAXY
APACHE BICYCLES
SPECIALIZED

BIKEPRODEJNA.cz
Šaldova 16/419, Praha 8 - Karlín
tel: 725 05 44 05
email: info@bikeprodejna.cz
web: www.bikeprodejna.cz

Cyklistický slang 3

Cyklista musí na kole nejen dobře vypadat (to především), ale musí být dobře a pěkně oblečený a musí správně mluvit. V minulých dvou vydáních Cykloservisu jsme si ukázali některé výrazy, které se používaly mezi cyklistickou populací. A protože vše jednou končí, toto třetí pokračování je konečné.

Cvaknutí gumy

Defekt pláště nebo galusky bývá tou stinnou stránkou tak krásného sportu, jakým cyklistika rozhodně je. Defektů je celá řada. Obvyklé je klasické „píchnutí“ o ostrý předmět. Méně obvyklé je takzvané cvaknutí gumy. Gumou se rozumí právě ten plášť nebo galuska a cvaknutí se povede zvláště tehdy, pokud máme podhuštěno. V případě najetí na ostrou hranu podhuštětu (kámen, hrana chodníku apod.) se duše v plášti stlačí tvrdě mezi ráfek a hranu třeba toho kamene a prorazí se. V tomto případě jsme „cvakli gumu“.

Chytil šakala

Chytil šakala je podobný problém jako cvaknout gumu, akorát se týká ráfku.

Pokud máme podhuštěno a narazíme předním kolem na hranu, guma se nám nejen cvakne, ale ještě ke všemu se poškodí ráfek na horní části, do které je nasazen plášť nebo nalepena galuska. Na ráfku se objeví větší nebo menší „prolomenina“ a domů dojedeme jako na koze. Tedy ráfek nám bude „dřmcat“.

Blémbák

Tak to už je zcela zapomenutý výraz. Vznikl v osmdesátých letech, kdy se začaly vzkřísit skoepinové přílby, jak je známe nyní. Do té doby se vozily z kůže ušité páskové přílby, které opravdu při pádu hlavy příliš neochránily. Ale vše se vyvíjí. A jen tak mimochodem, když jsme u těch přileb, jistě víte, že dříve profesionálům neměli za povinu-

nost přilby vozit. Byly to krásné fotky, vidět cyklistické modly, jak bez přileb stoupají do alpských průsmyků. Po několika smrtelných zraněních se tehdejší předseda lékařské komise, náš profesor Slavík, zasadil, že přílby museli začít vozit i profesionálům.

Klofe

Na kole se sedí klidně. Práci vykonávají pouze nohy a jakékoliv jiné pohyby jsou zbytečné a neekonomické. Mnozí cyklisté ale sebou hází a zvláště je „oblíbený“ pohyb těla dolů a nahoru, podle rytmu šlapání. Takový cyklista klofe.

Jel tam plotnu

Plotna není nic jiného než velký převodník. Ten největší. Výraz „jel plotnu“ používá hlavně silniční cyklisté, aby vyjádřili, že jel těžký převod. Dnes se občas říká, že jel „pilu“.

Má štafle

Sám jsem zvědavý, jak tento výraz nyní popíši. Mít štafle znamená mít křivý rám. Přední i zadní kolo musí být ve stejné ose. Tedy rovnoběžně. Pokud se podíváte zezadu přes zadní kolo na přední, měla by mít stejnou linku, nebýt vzájemně vychýlená. Pokud jsou vychýlená, kolo má štafle. To se stávalo především dříve, pokud byl rám buď špatně vyroben, nebo mohl být i poškozen po pádu. Takový rám se musel srovnat na rovnici stolic, kterou měly některé servisy k dispozici. Dnes už takovou stolicí nikdo nemá, neboť srovnat duralový nebo karbonový rám není s ohledem na jejich tvrdost možné. U ocelového rámu to nebyl problém.

Seklo mu

Velmi nepřijemný stav, když jedete, pomalu vás opouští síla a najednou se skoro zastavíte. Prostě váš sekne. Zpomalíte, skupina se ztrácí v dáli a vy putujete sám.

Dostal rundu

Běžný, i dnes používaný výraz. Dostat rundu znamená být dojet o kolo, neboli ztratit jeden okruh. Týká se to hlavně dráhových cyklistů. Ale rundu může dostat i cyklokrosař, XC jezdec nebo silniční závodník, zpravidla při závodě na kratším okruhu.

Má periodu

Náš malý seriálek zakončíme speciálním výrazem, který používali závodníci jednoho významného oddílu. Šéftrenérem klubu byl velmi známý trenér, kterého nebudeme jmenovat, neboť se jedná již o staršího pána. Tento trenér se občas dostal do zvláštního stavu, kdy bez příčiny přestal komunikovat se svým okolím. Tento stav trval od půl dne do několika dnů. Tomuto stavu se říkalo mezi jeho týmem a závodníky „perioda“. Zvláštní bylo, že při některých jeho periodách komunikoval jen s několika málo členy realizačního týmu, s nikým jiným ne. Nikdy se nepodávalo rozkládání, co je příčinou. Zvláště úsměvné byly ranní porady, které měl tento trenér věst. Realizaci tým se sešel, a po patnácti minutách mlčení, kdy na několik nesmělých otázek šéftrenér odpovídal jen pokrčením ramen, se všichni zase rozešli. A za půl hodiny, z něhož nic, na jedinou mluvil se všemi, smál se... Opravdu zvláštní periody nevyrovnané osobnosti.

(kany)

VIP sekce

Vybíráme ta nejluxusnější kola pro vás

4Ever Scanner XTR 29"

124 990 Kč



U domácích značek 4Ever se poslední dobou skoro vše točí hlavně okolo topmodelu s elektronickou sadou Shimano XTR Di2, jenž ostatně v nedávné době prošel i naším testem. Chceme-li naprosto nekompromisní bike pro závodní nasazení, ať už při cross-country nebo maratonech, zdaleka však není nutné sahat při výběru po něm. Jednou z mnoha dalších možností, na které se dá nepochybně i vyhrávat v té nejnabitější konkurenci, je stroj nazvaný Scanner XTR 29". Mnohde je patrné již z jeho názvu, a sice fakt, že využívá největší průměr kol a k tomu nejlepší MTB sadu od Shimana, být v „obyčejném“ mechanickém provedení. Tomuto osazení je oporou nejen vynikající karbonový rám, ale také lehká odpružená vidlice Rock Shox Sid nebo velmi rychlá kola Mavic CrossMax SL Disc. Za cenu 124 990 korun tedy více než jen adekvátní osazení.

Zaměříme-li se na použitý rám, najdeme u něho prakticky všechny dnes preferované prvky konstrukce. Vedle nepřehlédnutelně prohnuté sedlové trubky, dovolující značné zkrácení rozvoru a s tím související zlepšení ovladatelnosti, nemohou chybět integrovaná středová ložiska, kónická hlava, přesmykač typu Direct Mount či vnitřní vedení řadičích lanek. K vložení typických znaků patří výrazný sloping, s nímž logicky souvisí výztuha mezi horní a sedlovou trubkou. Hodně praktické jsou snížené řetězové vzpěry, jejichž tvar vpravo předchází kontaktu řetězu s karbonem vzpěry a vlevo nabízí dostatek prostoru pro zasazení brzdového těmnu, samozřejmě s úchyttem Post Mount před osou kola. Nemůže chybět ani pevná osa, a to vepředu i vzadu. Pastvrou oko jsou rovněž použité prodlužovací navašovací tuhost při záberu, či naopak dovolující požadovaným partiím pohltit nemalou část rázi od terénu. A jak je pro 4Ever již dlouhá léta typické, rozhodně se nešetřilo ani na vnějším kabátu, trubky z materiálu High Modulus 2 jsou tak překryty lakem s do detailů propracovanou grafikou působící v realu ještě o dost luxusněji než

na pouhém obrázku. Nemalou výhodou rámu jsou i nabitěné velikosti, kdy největší je 21 palců.

Osazení je z našeho pohledu dokonale vyvážené a další tuning kola by byl naprosto zbytečný, dokonce i pro gramáře. Kola Mavic CrossMax SL Disc jsou z hlediska kvality přenosu síly i obvodové hmotnosti naprosto špičkové, zvlášť když jsou obuta do nejlepší verze vavínů ověšených pláštěm Schwalbe Racing Ralph. Vidlice RS SID s 15mm pevnou osou disponuje širokou možností nastavení, a především dnes již skoro nepostradatelným dálkovým lockoutem na řídítkách. Stomilimetrový zdvih je v XC kategorii stále ještě klasikou, naprosto dostačující i pro o něco techničtější tratě.

Zatímco ještě novotou vonící sada Shimano XTR je dalším z lákadel, 4Ever je navíc jedním z mála výrobců, který ji u svých modelů nabízí kompletní, tedy „nečednou“ třeba dostupnějším SLXkem. Uživatel proto může počítat nejen s nekompromisní tuhostí klík při záberu či s dokonalým brzdícím výkonem za všech situací, ale především s fantasticky lehkými a rychlými řazeními. Převody 2x11 dnes chybět nikoho nepřekvapí, naopak jsou zárukou dostatečné univerzality pro tratě s odlišným profilem. Ostatně, jednatéřákové s rozsahem 11 až 40 zubů by ještě před pár lety vypadalo hodně kosmicky, dnes se u závodních koncipovaných strojů již velké „rozetě“ nikdo nedívá. Převodník 36/26 zubů působí hodně kompaktně a i ony jsou jedním z důlů zlepšujících terénní průstupnost. Snad jen nejtežší převod 36–11 nemusí být úplně po chuti těm závodníkům, kteří nejsou zvyklí jezdit s vyšší kadencí šlapání.

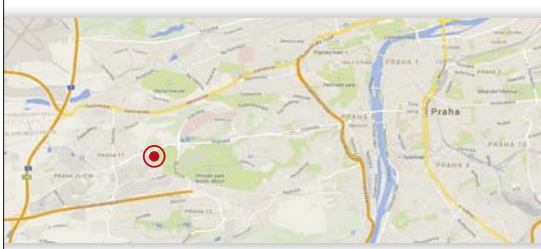
Další důly jsou podobné nekompromisní jako sada XTR, máme na mysli především, řídítka a sedlovku Ritchey WCS. Gramařilo se rovněž u sedla, které je až z našeho pohledu velmi dobrou volbou – Selle Italia SLS Kit Carbonio je totiž i přes svou nízkou hmotnost až překvapivě pohodlné.

Tak takový je 4Ever Scanner XTR 29". (kad)



Otevřena nová prodejna Airoo

Plzeňská 296/233a
Praha 5 – Motol
tel.: 420 603 869 960



STELLA AZZURRA

VELOFLEN

WUR

ber

CIAMILLO

COPIAL

Decibici

FFM306

FRM

Kettle

KUOTA

mythiCarbon

DEVO

SYMETRIC

SOUL

STELLA AZZURRA

VELOFLEN

WUR

ber

CIAMILLO

COPIAL

Decibici

FFM306

FRM

Kettle

KUOTA

mythiCarbon

DEVO

SYMETRIC

SOUL

www.airoo.cz

Token pro lepší variabilitu

Vyřešit co nejstetněji montáž cyklo-computeru na aerodynamicky tvarovanou řídítka, případně na řídítka časovkovo či triatlonového kola, se rozhodla značka Token, v její nabídce najdete široké spektrum jak komponentů, tak i různých cyklo-doplňků. Držák nazvaný Alloy Computer Bracket je jakousi představenou hrazdičkou, umístěnou centrálně před představcem, tedy v optimálním zorném poli i při vložení závodně nateženému posedu. Vedle toho může tato hrazda sloužit také pro uchycení mnoha dalších doplňků, od pulsmetro až po výkonné přední světlo, a nemusí být proto určena pouze pro silničáře.

Nízkou hmotnost 59 gramů má na svědomí poměrně minimalistické provedení dvou útlých nosníků i samotné hrazdičky. Tu lze měnit dle praktických a estetických požadavků – standardně je namontována deset centimetrů široká, ale v balení je přiložena i poloviční, chceme-li

ni uchytit třeba pouze zmíněný computer. Vyhne se tak řezání, a současně se nepřipravíme o budoucí možnost rozšíře-



ní variabilitu, třeba pro současnou montáž světla a pulsmetru.

Zajímavostí držáku je především systém jeho uchycení, kdy je použit velmi tenký nerezový plech, jenž se uchytí do spoje řídítka s představcem, tedy přesněji řečeno

pod přední dělenou objímku představce. Přichycení hrazdy tak působí velmi čistě, navíc je v balení přiložen i tentýž nerezový držák, ovšem pro zkombinování s útlým průměrem řídítka 25,4 mm. Samozřejmě je při kombinaci s karbonovými řídítky nezbytná trochu větší opatrnost, aby nedošlo k jejich poškození (a určité doporučení použít protiskluzovou montážní pastu), ale ani zde by nemusel být problém. Jinak ovšem tento doplněk doporučujeme spíše kombinovat s klasickými duralovými komponenty koptu.

Pokud vás držák Token Alloy Computer Bracket zaujal, můžete si vybrat ze tří barevných verzí, tedy s černým, zlatým či červeným eloxem. Cena všech barevných variant je shodných 565 korun.

(kad)

- + jednoduchá montáž, variabilita, designová „čistota“
- nutná opatrnost při kombinaci s karbonem

Cube Reaction GTC SL 29



Testováno
TEST
pro vás



ve sjezdech jakkoli vrtavé, takže největší kola společně s vhodné zvolenou geometrií jsou zárukou, že ani vyložené závodní naladěné posedy s sebou nepřinesou menší jistotu v prudkých pasážích. O výjezdech ani nemluví, ty zvládá reaction s naprostou jistotou.

Pokud se zaměříme na komponentové vybavení, je testovaný bike primárně o tuhých a lehkých kolech Fulcrum, rozumné zvolené kombinaci osvědčených pláští Racing Ralph a Rocket Ron od Schwalbe, dokonale funkční kotoučkové Deore XT (včetně se 180mm kotoučem!) a kultivovaném chodu vidlice Fox s trojicí přednastavených modů komprese CTD. Snad pouze ovládací páčka na řídítkách, byť je její chod příjemně lehký, nedosahuje ergonomických kvalit prvních dálkových lockoutů Fox. Navíc při mačkání směrem dolů disponuje páčka trojicí poloh a finální zmačknutí ji vrátí zpět do výchozí polohy, takže jsme potřebovali pro navýšení na obsluhovaný systém CTD v tomto případě trochu více času. Jinak je osazení sázkou na jistotu. Pochvalu zasluhuje přítomnost klik Deore XT, i když velký převodník s osmatřiceti zuby může být pro některé závodníky v rychlých „šlapavých“ sjezdech lehe poddimenzovaný. Sedlo Selle Italia SC1 je pak celkem pohodlné, ale na první pohled se tváří snad až zbytečně levně, zvlášť pokud se podíváme třeba na luxusní představec Syntace. Ovšem drobnou vadu na kráse lze tomuto kolu snadno odpustit, jeho kvality jsou totiž zcela zřejmé. ■

Dokončení ze str. 1 →

K nepřehlédnutelným prvkům patří třeba i úplná absence můstků zadní stavby nebo značné se rozšiřující průřez spodní trubky v partii pod přemyskačem. Každopádně pouhý slovní popis či fotografie jen těžko vystihnou proporcionalitu monokolového rámu, kdy prakticky každá jeho část je při prozkoumání pastvou pro oko. Nic zde ovšem není použito samoúčelně – o pevnostním přínosu zmíněného rozšíření spodní partie sedlové trubky asi není potřeba se rozepisovat. Nemalý význam má ale třeba také úzký profil horní části sedlové trubky, kde jeho kombinace se sedlovkou průměru 27,2 mm přináší nemalý vliv právě na výsledný jízdní komfort. Podobně se nám zamlouvala rovněž světlost zadní stavby, kdy je v okolí 2,25" širokého pláště nadbytek místa

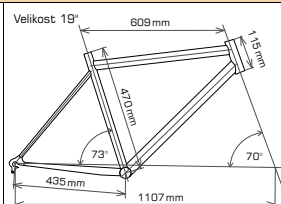
i pro nabalené bahno, které v době našeho testování bylo všudypřítomné.

Jízdní dojmy jsou vlastně souhrnem všeho, co vyplývá z výše zmíněného. Tuhost rámu je jedním slovem fantastická a společně s celkovou vahou, a především nízkou obvodovou hmotností kol, má zásadní vliv na akceleraci, ať už v sedle, či ze sedla – prakticky lhostejno, pod jak těžkým jezdcem. Pevné osy o sobě dávají ještě více vědět v zatáčkách, při naklonech kola či při rychlých vyhýbácích manévrech. V takových okamžicích působí bike, jako by jeho reakce byly okamžité, v závislosti na pokynech našeho mozku, nikoli těla. Naprostá bezprostřednost reakce je tedy pro testovaný stroj typická, stejně jako to, že okamžitě padne do ruky. Jednoduše řečeno, rám není ani dlouhý, ani krátký a nabízený posed je odpoví

vedí na požadavky rychlého maratonce a XC jezdce, třeba i pomýšlejšího na podium vítězů. Současně však tento bike není jen a pouze o výkonu, hodné nás překvapil svou obratností v techničtějších terénech. Ať už jsme se s ním zrovna proplétali po klikaté pěšině, či absolvovali prudší výjezd s ostrými vraccami, vždy nabídl nejen bleskurychlé reakce, ale také naprostou čitelnost své povahy. Na velmi dobrém pocitu z ovladatelnosti se nemalou měrou podílela rovněž 720 mm široká řídítka. Zároveň však cube nabídne skoro až neotřesitelnou jízdní stabilitu ve výjezdech i sjezdech – jak je ostatně pro většinu běžných devěťadvacítek příznačné. Velká kola, větší styčná plocha s terénem a lepší adheze, menší tendence odskakovat na nerovnostech, zkrátka ideál. Dokonce i s nejnižší nastavení řídítek nebylo kolo

Technické specifikace

Rám: GTC Twin Mold Monocoque
Vidlice: Fox 32 Float 29 CTD Fit, 100mm
Kliky: Shimano Deore XT 38/24
Brzdy: Shimano Deore XT, 180/160mm
Řazení: Shimano Deore XT
Přehazovačka: Shimano Deore XT
Přesmykač: Shimano Deore XT
Kola: Fulcrum Red44
Kazeta: Shimano CS-M771 11–36 (10)
Pláště: Schwalbe R.Ralph / R.Ron 2.25"
Řídítka: Cube Flat Race 720mm
Představec: Syntace F149
Sedlovka: Cube Prolight 400mm
Sedlo: Selle Italia SC1
Hmotnost: 10,9 kg (vel. 19")
Cena: 55 990 Kč



- + kombinace tuhosti rámu a jízdního komfortu, akcelerace, poměr cena/výkon
- levnější sedlo

Stop mrazu!

Rozhodování mezi zimními nálevky na tretry a nákupem zimních treter častěji potká každého, kdo to s cyklistikou v nechladičtějších obdobích myslí trochu vážněji. Pro nálevky hovoří cena, pro tretry naopak vyšší teplotní komfort a možnost absolvovat v nich bez obav i pěší úseky. Investice do zimních treter patří ovšem k těm nejlepším, jaké může cyklista udělat, a nastává další dilema, kolik a za jaké vlastné utržit.

V minulosti jsme vyzkoušeli řadu zimních treter a popravdě, každé mají určité výhody i nevýhody, a ne vždy je teplotní komfort úměrný ceně. Tentokrát jsme ale prověřili tretry Lake MXZ 303, které nově dováží společnost Cyklomax. I přes poměrně vysokou cenu 6490 korun můžeme předem potvrdit, že za dané peníze získá uživatel opravdu luxusní zimní ochranu svých chodidel. Tretry jsou dle výrobce testovány do minus dvacíti stupňů, což nám letošní zima během testování bohužel nenabídl. Kolem nuly a minus pěti stupňů jsme tretry prověřovali na biku i na silnici a při stovkách bylo jasné, že připlatit si v tomto případě znamená rozhodně plus.

Lake použil jako základ tuhou nylonovou podešev s přidáváním sklených vláken, hodně hrubou podrážku Vibram a jako svršek kůži

Pittards WR 100. Ta je schopna se tvarově přizpůsobit a zůstat poddajná při maximální prodyšnosti a voděodolnosti. Stahování kombinuje kolečko BOA na vnější straně a přezku nad kotníkem. Vnitřek tretry je kapitola sama pro sebe,



protože kombinuje zateplení Outlast na většině prostoru, hlavně na botech a na jazyku, kdežto prsty chrání výkonnější 3M Thinsulate. Vše korunuje silná vložka s dvojitým filcem s tenkou odrazovou termofoilií a vzduchovými kanálky

mezi oběma vrstvami, takže naprosto perfektní izolace.

Testovali jsme velikost 46 a proti navýšenému standardu je tato o půl až číslo posunutá, takže určitě vyzkoušet a sáhnout proti klasice o rozměr vyš. Střih se i přes poddajnost a příjemnou ohebnost materiálu díky tuhé patě a podrážce



lehce přetážené přes špičku na délku nevyšláp, ale určitá přizpůsobivost do boku zde je. Totéž platí pro hodně nadýchanou vložku, jejíž sendvič po několika vyjíždkách rovněž lehce okopíroval klenbu chodidla.

Vstup do tretry je dostatečně prostorný a jak BOA kolečko, tak přezka s páskem kolem kotníku nabídnou snadné ovládání i v zimních rukavicích a dostatečné rozvětrání prostoru. Jazyk je na straně stahování dvojitý a od poloviny délky rozdělený, takže se vrstvy překrývají, a při brodní tímto místem může na rozdíl od treter s uzavřeným prostorem dovnitř zatekat. V mokřem sněhu či proti střikající vodě to nijak neovlivnilo, projít potokem s vodou sahající nad úroveň BOA kolečka ale znamenalo vyjít ven s trochu mokrou ponožkou.

Druhou výtku máme k BOA kolečku na vnější straně, protože je trochu na ránu při jízdě ve zmrzlé koleji od traktoru nebo při pádu, na jazyku by mu to slušelo víc, ale to už opravdu jen rýpeme, protože dále nebudeme šetřit superlativy. Rozhodně musíme vyzdvihnout vnitřní komfort, jak střihu, tak zateplení, protože chodidlo se uvnitř opravdu cítí jako v bavlně. Nikde nic nedatí, ohyb nohy při chůzi do kopce je v kotníku zcela bez odporu a přitom materiál obepíná kotník naprosto dokonale. Stažení strunou dokonale rozkládá tlak, takže chodidlo netrpí nerovnoměrným utažením. Vnitřní prostor je docela velkorysý, aniž by bylo chodidlo volné při chůzi či kruhovém šlapání, prostě bota sedí perfektně.

Termoregulace a míra izolace potom patří k tomu nejlepšímu, co jsme vyzkoušeli, nečtu-li

jsou naprostým vrcholem. I ve středně silné bavlněné ponožce jsme lehce propotili kolem nuly jen nář, zbytek zůstal perfektně suchý a hlavně ve sjezdech žádný pocit chladu a teplotních změn. Izolace je naprosto špičková a i kvalitní dvojitě provedení s nevyjímatelnou vnitřní ponožkou, izolací a vnější botou je opravdu precizní. Se zimní termu ponožkou pak bylo chodidlo uvnitř doslova jako v ráji a ani dlouhá vyjíždka, kdy ruce už v propocených rukavicích mrzly, neznamenala pro nohy žádnou změnu, stále maximální komfort.

Aby toho nebylo málo, podrážka svoji výškou a tvrdostí pryže působí dojem chůze v botách se vzduchovou bublinou pod patou. Maximální pohodlí, dokonalý záber na rovině i při chůzi směrem dolů, pro výběh bychom pak do závitu pod špičku určitě aplikovali kolík. Tohle dělá ze zimních treter jistotu proti letním s nálevky, jistá chůze bez klouzání na sněhu a blátě či kamenech, navíc ze s maximální ochranou proti chladu od podrážky a bez jakékoliv ztráty výkonu při šlapání díky perfektní tuhosti podešve.

Testované „lečky“ kromě dokonalého designu a hlavně přemýř reflexních prvků opravdu splňují ta nejdražší kritéria. Pokud tedy nehodláte brodit v zimě až po kotníky ve vodě a chcete si i za danou cenu dopřát maximální komfort, je to skvělá volba.

- + teplotní komfort, střih, podrážka, reflexe, stažení
- nevhodné na brodní

1650,- Kč

CREE 2000lm

CREE 1200lm

1350,- Kč

NEBOJ SE TMY!

SPECTRO CREE LED
PŘEDNÍ SVĚTLO / ČELOVKA

bike4u.cz

Česká značka **Samorost**, specializující se na exkluzivní dřevěné rámy, připravila zajímavý přírůstek. Je jím **Bohemian urban bike**, tedy naprosto stylové kolo do města a jeho bezprostředního okolí. Samozřejmostí je re-



menový pohon, dále elegantní komponenty anglické značky BLB a nemůže chybět sedlo rovněž anglické legendy Brooks, přičemž tato značka dodala také gripy. Takto osazené kolo vyjde na 73 tisíc korun, ceny pak začínají na dle částce 55 tisíc korun. Více na www.samorost.eu

Zdá se, že o **prolomení světového rekordu v hodinovce** se v nejbližší době pokusí nemalé množství slavných i méně známých jezdců. Nyní je úplně novým držitelem rekordu Australan **Rohan Dennis**, jenž na velodromu ve švýcarském Grenchemu dosáhl hodnoty **52,491 kilometru**. Čtyřladvacitiletý jezdec stáje BMC, bývalý úspěšný dráhář a majitel olympijského stříbra z Londýna, tak značně vylepšil dosavadní maximum, jež v říjnu loňského roku stanovil Rakusan Matthias Brändle, a to hodnotou 51,852 km. Každopádně zájem závodníků o překonání rekordu narostl v souvislosti s uvolněním pravidel, týkajících se podoby kola. V letošním roce by se tak o prolomení rekordu měly pokusit hvězdy typu Bradleyho Wiggins či Fabiana Cancellari.

Ačkoliv se to nezdá, taková baterie pro elektrokolo může být docela nebezpečným nákladem. Převoz a skladování lithiových baterií s kapacitou přes 100 Wh podléhá přísným nařízením EU, protože jejich kontakt s dalšími vodivými materiály či poškození **může způsobit požár či dokonce výbuch**. Jde hlavně o převoz baterií pro výrobu elektrokolů v kontejnerech, ať už autem, lodí nebo hlavně letadlem. Problémem nejsou tak značkové baterie, které mají všechny potřebné testy, jako jejich levnější kopie, jež většinou žádné certifikáty nemají.

Enduro disciplíny získávají na stále větší oblibě a je jim přímo na míru často přizpůsobováno i vybavení, přilbami počínaje a tretraми konče. Enduro nenechalo chladnou ani značku **Camelbak**, která připravila novinku nazvanou **K.U.D.U.**. Jedná se o spe-



cialně konstruovaný batoh pro enduro, který je vybaven nejen řadou úložných prostor a různých vychytávek, ale také integrovaným chráničem páteře. Tato novinka mimo jiné získala celkem dvanáct (!!!) ocenění v anketě Design and Innovation německých magazínů Enduro Mountainbike a Enduro E-Mountainbike.

Prostějovský velodrom by měl letos hostit jednu z největších hvězd, a sice **Marka Cavendishe**. Ten má totiž v plánu se zúčastnit sprnového Memoriálu Otomara Malečka. Elitní anglický spurtér, jenž na Tour de France vyhrál celkem pětadvacet etap, má totiž v plánu startovat na dráze na olympiádě v Riu a potřeboje získat body, jež mu umožní o olympiádu bojovat na závodech světového poháru. Prostějovský memoriál má klasifikaci UCI Class 1, takže se zdá být pro tento účel ideální. Sice je Cavendishova účast zatím stvrzena pouze stisknutím ruky, ale i tak je dost pravděpodobné, že se budeme moci jet na Hanou na Marka podívat.

Stejně jako se v případě automobilů z té zajímavější části produkce nejprve stávají youngtimery a o mnoho později plnohodnotní veteráni, tak i v případě kol a jejich komponentů teprve až delší časový odstup dokáže zvednout zájem potenciálních kupujících, ať už z řad sběratelů, či nostalgicky smýšlejících uživatelů. Každopádně, pozice topmodelu či „top“ značky je vždy výhodou a stejně jako si mnozí silničáři – pamětníci do vitriny v obýváku rovnají legendární přehazovačky a přesmykače Campagnolo Super Record, nebo touží po ocelovém colnagu se zdobenými chromovanými muframi, tak bikeri často ocení třeba špičkové díly MTB sad z počátku devadesátých let. Proč vám ale v rubrice Retro představujeme současně vyhlázející, matově šedou sadu Shimano XTR, co je na ní retro? On ten čas totiž leti o dost rychleji, než je mnohým z nás příjemné – právě této sadě je letos již dvacet let! Poprvé byla světu představena na jaře roku 1995, byt její sériové zařazení do kolekce 1996 by ji teoreticky činilo o rok mladší.

A v čem byla nejdražší a hlavně na dlouhou dobu bezkonkurenčně nejlepší briková sada ve své době tak převratná? Prakticky úplně vším, každou svou součástí, jejích konstrukcí i designem. Nové XTR modelového roku 96 se totiž konečně zcela oprostilo od designu vycházejícího ze světa silničních kol a namísto leštěných ploch předchůdce oslovilo bikeri, kteří chtěli vizuálně stále více oddělit drsnost materiálu pro svůj tvrdý sport od vždy elegantní silnice. Ovšem nebyla to jen matná šedá povrchová úprava, daleko převratnější byla celá řada technologií, jež ovlivnily podobu a funkci cyklistických komponentů pro mnoho následujících let. A nutno přiznat, že z použitých technologií vytěžil rovněž silniční segment – XTR modelového roku 96 totiž přineslo například duté klíky či mnohohrannou oversize osu Octalink. Ve své době bylo ještě převratnější než současná žhavá novinka – XTR Di2, řadič pomocí servomotorů, a proto nejluxusnější brikovou sadu druhé poloviny devadesátých let považujeme za milník vývoje MTB.

Primárně to byly samozřejmě V-brzdy, čím novinka oslovila, stejně jako druhá nejvyšší sada Deore XT téhož ročníku. V době, kdy lehká a dokonale funkční kotoučové brzdy byly ještě hrdě vzdálenou budoucností, nabídky ráfkové V-brzdy naprosto fantastický výkon, podle mnohých převyšující například hydraulické ráfkové magury. Konceptně poměrně jednoduché V-brzdy,

RETRO Shimano XTR 1996



kteří oproti původním cantileverům s centrálním tahem zcela změnily pakový poměr a tím i brzdný výkon, se během okamžiků staly hitem. Přitom tutéž koncepci již dříve prosazovali jiní výrobci, zpravidla menší – včetně značky MOC pana Mrázka, ovšem až Shimano se s daným řešením podařilo hromadně prosadit. Použitá konstrukce shimana, s miniaturním paralelogramem

zajišťujícím vždy dokonale sousouboví rovní špaluku vůči brzdě ráfku, byla zbytečně složitá. Trpěla totiž na vznik vůli, s nímž souviselo i nežádoucí, dost hlasité rezonování špalků při brzdění, což se týkalo i věček Deore XT a mnoha jejich napodo-

benin, třeba od značky Dia-Tech a dalších. Tak jako tak ale byly V-brzdy, které se postupně oprostily od zmíněných dětských nemocí, výborným přechodovým stupněm mezi cantileverem a kotoučovými, a hlavně dokázaly z idey ráfkové brzdy vytěžit naprosté maximum.

Minimálně stejně revoluční bylo i provedení klik sady XTR 96, zvlášť ve srovnání s předchozí generací, vyřazenou do roku 1995. Skoro již předpotopní čtyřhran nahradila středová osa Octalink s podstatně větší pevností spoje s klikou a samotné kliky poprvé použily technologii Hollowtech s dutinou uvnitř. Jezdci sponzorující si servis kola sami sice remcali, že není možné vyměnit samostatný vnější převodník, neboť tvoří celek s centrálním uñašečem, ale tuhost při záběru byla dostatečnou satisfakcí nákladnějšího provozu.

Řadič systém, ač zatím ještě spoléhající na „pouhých“ osm pastorků, vsadil na nové kombinované páky Rapidfire SL, jež vypa- dají naprosto moderně i po dvaceti letech. Minimalismus a dokonalý chod, tak zněla jejich stručná charakteristika. Přehazovačka s hmotností pouhých 202 gramů se až na ostřeji řezaný tvar, rozdělovy zadní nosník pod hlavním čepem a matně šedou barvu až tak moc nelišila od standardních konstrukcí. Důležitější byla telefonová vrstva pouzder čepů či kulíčková ložiska v kládách. Podstatně větší změny se ovšem odehrály u přesmykače, jehož technologie Differential Plate byla naprosto unikátní – i když s odstupem času víme, že se neuchytila. V čem spočívalo její kouzlo? V tom, že se obě části vodítka pohybovaly nezávisle na sobě, tedy že při řazení na větší převodník byly blíže u sebe a v pozici nad požadovaným převodníkem se od sebe oddálily. Možná zbytečně složité řešení, vyžadující podstatně větší počet čepů (se sklonem ke vzniku vůli) než u klasiky, ale musíme uznat, že celkem fungovalo. Špičkové materiály navíc dovořily dosáhnout slušné hmotnosti přesmykače 134 gramů, což je i dnes velmi dobrá hodnota.

Dále sada obsahovala náboje s širokým tělem Parallax a dokonalými, skvěle utěsněnými ložisky. Speciálně tvrzené a leštěné ložiskové dráhy Borozon se promítly do nadstandardně vysoké životnosti nábojů a neméně vysokou výdrž se většinou předvedl i otech, vyznačujících se mimo jiné titanovým pláštěm. Z těchto materiálů byly samozřejmě také rychloupínáky, v jejich páčce jsme našli skrznačr vzýřezovaný nápis XTR. Takové upínáky jsme prostě museli mít!

Stranou zájmu konstruktérů nezůstala ani velmi drahá kazeta, jejíž tři největší pastorky byly titanové. Naopak komponentem, na nějž konstruktéři nové sady tak trochu pozapomněli, byla sedlovka, jež přišla bez změny z kolekce 1995. Aby také ne, sedlovka XTR si nejspíš nikdo nekoupil – v polovině devadesátých let píece frčel Syncros! Vzpomínáte? (kad)

Maloja SalamM.

Zateplený dres s dlouhým rukávem je záležitost primárně záléžitosti jara a podzimu, v kombinaci s vhodnou spodní, a především svrchní vrstvou je však ideální i pro zimní období. Funkce takzvané „mezivrstvy“ je v případě, že používáme více- ro slabých vrstev namísto dvou silnějších, naprosto zásadní. Německá Maloja má

dukce z Apeninského poloostrova se zde dá skutečně při výběru spoolehnot na běžné očíslování velikostí. S tím souvisí nejen adekvátní délka stříhu trupu, ale především značné dimenzování délky rukávů, které ani při výraznějším předklonu neodhalí zápěstí. Maximálně nám vyhovovala i šířka, a především výška límce. Celkový střih je však spíše



ve své nabídce zateplených dlouhých dresů celou řadu, můžeme si vybírat v závislosti na praktických i designových prioritách. Dres s označením SalamM. 1/1, jež samotná Maloja označuje dodatkem „jacket“, tedy bunda, je pak naprostou klasikou, a stihové jeji ocení jak silničáři, tak i sportovní laďní bikeri.

Lehce zateplený materiál s velmi dobrou elasticitou a skvělou prodyšností je odpovědí na požadavek perfektní termoregulace a příjemného pocitu z nošení. Na omak velmi jemný vnitřní počes je skutečně k pokože doslova sametový, pakliže jako podklad použijeme funkční triko pouze s krátkým rukávem. Lehkost M pak dokonale padne i více jak 180 cm vysokému jezdcí s vyššíhánějším postavou. Němci zkrátka drží velikostní odstupňování tak, jak jsme z našich zeměpisných šířek a delek zvyklí a na rozdíl od pro-

upnutí, a pokud jsme psali o tom, že dres ocení i bikeri, tak ano, ale jen ti s vyloženě sportovní postavou.

Z hlediska zpracování není dresu co vytknout, týká se to jak provedení švů, tak i předního zipu s horní „garží“ či skutečně funkčního spodního protiskluzového olemování. Jako velmi praktické se ukázaly zadní kapsy se zapínáním na zip a s hodné nadprůměrným vnitřním objemem.

Cena dresu 3090 korun je vyšší, ovšem v případě značky Maloja jsou uživateli tento fakt většinou ochotni tolerovat. Dres SalamM. 1/1 je nabízen v pěti barevných kombinacích.

(kad)
+ stříh, délka rukávů, prodyšnost a míra zateplení použitého materiálu, zpracování
- vyšší cena

BIKEMARAST.CZ
PRODEJ A ODBORNÝ SERVIS JÍZDNÍCH KOL
Novovysočanská 589/7 Praha 9
Vchod z ulice Skloněná
776 346 435, info@bikemarast.cz
Specializovaný eshop: www.bikemarast.cz

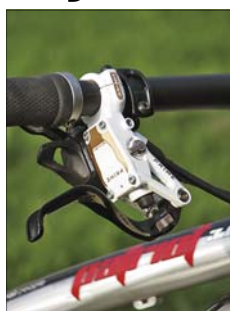
deluxe cycling
Exkluzivní cyklistika
www.deluxecycling.cz

CYKLOSERVIS – cyklistický čtrnáctideník • Vydává PhDr. Miloš Kubánek, adresa redakce: Žitovská 2389, 106 00 Praha 10, e-mail: cyklo@volny.cz, mobil: 602 314 424 (9–15 h ve všední dny) • Šéfredaktor: PhDr. Miloš Kubánek • Ředitel 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, poštový předčínok 4, 834 14 Bratislava, kv. 17/2 53 719–12 • Registrováno MK ČR • Evidenční číslo MK ČR 6596 • ISSN 1210-700x • Za obsah, kvalitu a pravdivost inzertů ručí iznerent. • Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p. OZSeč Ústí nad Labem, 27. 2. 1998, j.zn. P-938/98.

Patriot trochu jinak

O AGangu Patriot, jenž se pro sezónu 2015 začlenil pod křídla značky Author, bylo již napsáno mnoho. A veškeré recenze, které jsme za dobu jeho existence stihli zaznamenat, včetně testu Cyklobservisu, vyšly pro tento bike hodně pozitivně. Aby také ne, je to totiž vydařený „všeuměl“, který při zdvihu 140 milimetrů na obou osách nabídně jak dovednost v hodně těžkém terénu včetně užiti si bikerparku, tak současně „jezdovost“, pro danou zdvihovou kategorii ne právě typickou. Spojení propracovaného systému DLP a kol prostředního průměru 27,5" se zde povedlo na výbornou a tvrzení, že na tomto kole člověk zvládne jeden den zdotat sjezdovou trať a druhý den objekt bikemaratonu, není až tak nadnesené. Právě proto si tento bike na-

Mattoc Pro se 160mm zdvihem. Jedná se o model 2014, samozřejmě disponující pevnou osou, kónickým sloupkem, typickou vřadnou umístěnou spojovací podkovou a velkým červeným M, ladicím s grafikou rámu. V té lze celkem snadno nalézt třeba i zakomponovanou mapu České republiky, tvořící barevný přechod mezi surovým povrchem duralu a matně černou. Každopádně právě vidlice s o dvacet milimetrů vyšším zdvihem oproti té sériové (původně Rock Shox Revelation RL) je hlavním stavebním kamenem, s jehož pomocí se ma-



Kolo z lidu

jiteli podařilo ze svého kola dostat více nateřeno pro tvrdší nasazení.

Zde by nebyla od věci krátká vstavka, proč se Petr vlastně rozhodl pro AGang Patriot. „Po pár sezónách odjetých na čistokrevném děháčku jsem chtěl více najíždět kilometry nebo aspoň po ose dojet k DH trati. Takže jsem nejprve

zkusil freeride, ale velká změna to nebyla – kombinace zdvihu a širokých hrubých pláští při běžné jízdě ubírala sílu každým metrem. V roce 2013 jsem si proto, jako druhé kolo k děháčku, pořídil AGang Cult



cházi stále početnější skupinu spokojených uživatelů a čas od času se také stává obětí dalšího tuningu, třeba pro ještě další odlehčení či posunutí charakteristiky – ať už směrem k enduru, či naopak trailovému biku, v závislosti na preferencích. Naše kolo z lidu tentokrát není z těch, která by omráčila astronomickou pořizovací částkou, ale naopak se snaží nabídnout ideální poměr cena/výkon, který je ostatně pro patriot typický již v jeho sériové podobě. Bike na fotografiích patří Petru Vokolkovi, takže tuning à la Ritchey, Hayes a Sun Ringlé nemůže samozřejmě chybět.

Jako základ kola posloužil model Patriot ročníku 2014 ve velikosti L. My zde však nebudeme rozebírat jeho přesnou konstrukci a dovednost, na to si můžete přečíst jeho test. Spíš se zaměříme na detaily, které se od sériového provedení liší. Rám ze slitiny 6061, jehož konstrukce byla nezaměnitelná i v případě, že by jej někdo kompletně přelakoval, je osazen tlumičem

se 150mm zdvihem a ukázalo se, že je to naprosto ideální kombinace – DH na tratě s lanovkou a cult na všechno ostatní. Ten bike vydržel skoro všechno, dalo se na něm skočit téměř to samé jako na sjezdáku, a přitom i někam dojet. Když pak přišel na trh patriot, s jen o centák menším zdvihem, a naopak většími koly, hodně se mi líbil. Po nějakém tom tuningu, výměně vidlice, tlumiče a pár dalších dílů nemám, co bych mu vytýkal“, uzavírá Petr své dojmy.

Ale už zpátky k osazení, které je z nemalé části o značce Ritchey, ale ještě důležitější jsou zde kola Sun Ringlé Charger Pro. Ta spolu s kevlarovými pláští Z-Max Shield WCS v šířce pouhých 2,1" značně snižují obvodovou hmotnost kol, která tak i v případě trail/endurové povahy zajišťují solidní akceleraci, ne až tak vzdálenou maratonským strojům. Kola s vyšším profilem ráfků a především náboji s hvězdicovou přírubou a nepřehlédnutelnou červenou anodizací vypadají jednoduše skvěle.

Některé díly lze považovat za klasiku vyšší střední třídy, ať už jde o původní měnič a řazení Sram X.9, nebo klyky Sram S1400 se středovou osou Press Fit a jediným provedením RaceFace se čtyřlístkovými zuby. Nepřehlédnutelný „zlatý“ řetěz KMC při dopadech ze skoků a ve sjezdech krotí například domácí provenienci, a sice Shamman Graft, který nahradil sériové montované přesmykače. Naprosto zásadním komponentem jsou kotoučkovky Hayes Prime Pro se 180mm kotouči Shimano Deore XT. Brzdovými pákami nemůže chybět charakteristický ovladač pro seřízení kroku a brzdového výkonu, pastvou pro oko jsou také celkem minimalistické dvoupístkové brzdíče. Z dalších dílů je neméně důležitá původní teleskopická sedlovka Rock Shox

Reverb Stealth s dálkovým ovládním z řídítek. Nepřehlédnutelné jsou zlaté anodizované pedály Answer Rove, krásně se doplňující nejen s řetězem, ale i s duralovými šroubky převodníků.

Představený patriot je příkladem či dokonce návodem, jak ještě doložit sériový trailbike, ale současně je jakýmsi „demo“ strojem ukazujícím některé novinky značky Ritchey. Díky označení Trail snad není nutné jejich určení rozpitvát – všechny tyto díly jsou konstruovány s ohledem na o něco vyšší zatížení, než je běžné u standardní, na XC zaměřené řady WCS. Současně však mají dané komponenty stále disponovat nízkou hmotností a především tuhostí. Onou důležitou novinkou Ritchey je však číslo „35“ v dodatku názvu řídítek a před-

stavce Trail WCS. Diametr třicet pět milimetrů v případě středového průměru řídítek dovolí nejen zvýšit odolnost vůči krutu, ale především celkovou pevnost, s níž logicky souvisí životnost. Konstrukce představe, v našem případě 60mm dlouhé, spoléhá na nový typ přední objímky C220, umožňující standardní montáž řídítek. Na nich pak najdeme skvělé gripy Lizard Skins Bearclaw, které jsou bezkonkurenční z hlediska jistoty úchopu. Sestavu Ritchey Trail WCS uzavírá stejnojmenné sedlo, patřící mezi sportovní stříženými modely k těm nejpohodlnějším.

Tolik tedy tuning modelu Patriot. Máte-li doma také nějaký zajímavý bike značně se lišící od sériové verze, určitě se ozvěte!

(kad)

Pells od paty k hlavě

Co se týče nabídky cyklistického textilu, upokývá domácí značka Pells cyklistu téměř kompletně. Tedy až do současnosti bylo možné použít slávků téměř, protože, i když jsou v nabídce ponožky, všechny typy kalhot, krátků, náleků, dresů a bund, na hlavu to v minulosti platilo pouze pro čepice.

Nyní ale přichází přílba Pells Darron, takže obléknout cyklistu, tedy vyjma třetě, lze do pellsu kompletně.

Darron patří svojí cenou 990 korun mezi levnější přílby, ovšem její zpracování a design ji mohou směřovat dle vyšší. In-mold spojení skořepiny a jádra, pětadvací ventilací otvorů a stahování centrálním kolečkem na temeni. Tolik stručná charakteristika, ovšem bližší pohled ukáže prostorově hezký řešenou přílbu širšího tvaru, takže na hlavě netřetí a není v honbě za hmotností (266g) zbytečně osekána na bocích.

Dostatek materiálu je předpokladem vysokého stupně ochrany i při pádu na bok. Hloubka testované velikosti 54–60 cm, mi-mochodem jediné nabízené UNI velikosti,

je příjemná a i bez výraznějšího stažení mechanismu na zátylku sedí přílba na hlavě jistě a nikde neobtěžuje. Naopak daný rozměr pasuje pohodlně i jezdcům se širší hlavou a přitom je vpředu a vzadu ještě dostatek prostoru, který vyřeší stahovací čelena. Ta pokrývá polovinu vnitřního obvodu a díky polstrova-

nedostatkem přívodu vzduchu, ale menší rozměry průduchů přece jen nenabídnou tak dokonalou termoregulaci jako některé hodně drahé modely. Ovšem vzhledem k ceně a spíše silničnickému provedení, byt si tenhle model dokážeme dobře představit i pro rychle XC či maraton, je ventilace naprosto dostačující. Navíc chválíme použití skořepiny i na zadní středové části, kde by klidně nemusela být, škoda jen, že v tomto



ni a dalším výstředím je vnitřní prostor velice pohodlný. Ne tak manipulace se stahovacím kolečkem, jehož menší rozměry přece jen nenabídnou tak pohodlné ovládání. Popruhy s jednoduchým nastavením i polstrování pod bradou patří k pohodlnému standardu, takže zde žádnou výtku nemáme.

Ventilační otvory pokrývají celý povrch přílby, takže ani na spánkách jezdec netrpí

místě není reflexe, plocha si o to vloženo říká. První přílbašská vlaststva s vlastním logem Pells se tedy v poměru cena/výkon ukázala ve výborném světle a až na zmiňované drobnosti je to opravdu dobře zpracovaný kousek.

(už)

+ cena, provedení, usazení na hlavě
- velikost, regulace



Manitou Swinger s nepřehlédnutelnou expanzí (sériové tlumič Rock Shox Monarch RT3), s chodem pístnice 57 mm a nadstandardní možností seřizování. Tlumiči vpředu sekunduje vidlice Manitou

DIXON
elektromodel 2015

since 1996

LEADER FOX

Český výrobce jízdních kol a elektrokol - České Budějovice

SHIMANO STEPS

E-POWER FIVE

Superior XF 949



Dokončení ze str. 1 ⇌

Podíl na skvělé akceleraci a velice lehkém jízdním projevu měla kola zapletená na ráfcích ZTR, která spolu s rychlejším obutím Schwalbe občas působila dojmem, jako bychom snad ani neseděli devětaadvacítce. Na rychlý tvrdší povrch ideální společnost, v blátě a na sněhu pak pláště nepředvedly takovou jistotu, ale vzhledem k závodnímu určení kola je to naprosto v pořádku.

V superlativěch lze hovořit také o komponentech řazení a pohonu, jejichž hladký a přesný chod byl ukázkový, a totéž platí o brzdách. Shimano se svými krátkými pákami, posilovačem a přesným dávkováním účinku prostě nastavilo látku hodně vysoko i ve střední cenové kategorii. Šifra řídítek a vlastní gripy ONE nabídl ideální úchop i jisté kormidlování, takže tedy vzhůru do terénu.

Naprostá vyváženost

Vůbec nemáme konstruktérům za zlé, že tento model pustili na trh o něco dříve, než se původně čekalo, protože vývoj splnil svůj účel. Když devětadvacítce osedláte, okamžitě si vás získá naprosto přirozeným posemem, slapáním lehce před sebe a nad-



bytkem místa nad rámem pro manévrování kolony. Akcelerace s odpružením otevřeným naplno je v sedle jen o lehkém nerušeném pohupování a bleskovém startu kupředu. Obě pevné osy dokonale drží stopu a bike poslouchá každý podnět od řídítek. Lehkost jízdy je naprosto perfektní a srovnatelná s mnohým hardtailem, takže dojem nekazí ani celková torzní tuhost, která patří spíše mezi lepší střed. Švihové pojetí jízdy je přesné to, pro co byl tento bike stvořen, a jezdec mu může opravdu naložit dle libosti, aniž by měl pocit, že jej odpružení okrádá o energii.

Zadní stavba dokonale kopíruje i nejmenší nerovnosti, a jakmile přijde větší ráz, přijde ke slovu progresivnější charakter tlumiče, takže pohltí nerovnost, ale v žádném



případě nejde nadoraz a zdvih nepůsobí bezedným dojmem. Spíše je to kombinace citlivého a sportovního nastavení, což je na závodní trati ideální projev. Navíc nebylo moc znát tuhnutí zadní stavby při silovém záběru do pedálů nebo pod brzdou, stále je dostatečně aktivní, s jen nepatrným pohupováním. Trojice režimů komprese se vzhledem k páčce vespuďu neovládá zrovna ukázkově, nicméně devadesát procent jsme jezdili s plně otevřeným tlumičem a jen občas jsme použili střední přitlumený režim. Úplnou blokadu tlumiče jezdec snad ani nevyužije, protože i střední režim je dost utlumený a je vhodný spíše jen pro výjezdy. O citlivosti a vytříbeném projevu vidlice Reba snad ani není třeba psát, dokonalá žehlička s plynulým nástupem progresivní-



ty a v případě spurtu či stoupání ze sedla po asfaltu okamžitým lockoutem ovládným z řídítek. Pevná osa pak v zatáčkách hodně přispěla k přesnému vedení.

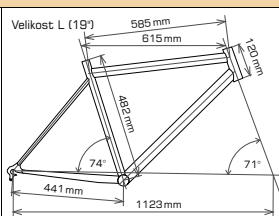
Co se ovladatelnosti týče, povedl se konstruktérům dokonale kompromis, protože kolo jednak dokonale vede stopu, ale zároveň je schopné hbitě měnit směr a proplovat i uzavřené zatáčky s elegantní lehkostí. Ač XC a maratonský speciál, nemůžeme mu upřít projev trailbiku ve sjezdech a právě v zatáčkách, kde si nechá líbit ostrý náklon a výstřel ze zatáčky pod plným plynem. Úhel vidlice pocitově leží ideálně mezi devětaadvacitkovsky ostrým pro točení a dostatečně položeným pro jisté

vedení. Strmější sjezdy tak bike absolvuje s jistotou a díky středně dlouhé geometrii nevyžaduje zkušeného pilota, naopak ve výjezdech na něm závodník nebude mít pocit, že by musel těžší přilisi přesouvat dopředu. V obou směrech perfektní vyváženost a navíc kolo neprotestuje ani proti vytážení do vzduchu.

Superior XF 949 bychom si dovolili označit jako ideální maratonskou zbraň se skvělou akcelerací, lehkým jízdním projevem a perfektní ovladatelností. Být zdvih nepatrně vyšší, byl by to zajímavý trailbik, takto je to závodník tělem i duší, navíc s perfektně vyladěným systémem odpružení.

Technické specifikace

Rám: Alu X6 Ultralite, 100mm
Tlumič: Rock Shox Monarch RT3
Vidlice: Rock Shox Reba RL, GR15, 100mm
Klíky: Shimano Deore XT, 24/38
Brzdy: Shimano BR-MG15, 180mm
Řazení: Shimano Deore XT, 2 x 10
Přehazovačka: Shimano XTR
Přesmykač: Shimano Deore XT
Náboje: ONE Race Ultralight, 15mm, 142 x 12mm
Ráfky: ZTR Rapid, 28H
Pláště: Schwalbe Racing Ralph, 2.25"
Kazeta: Shimano HG-81, 11-36
Sedlo: Fizik Nissens Mg
Sedlovka: ONE Race
Řídítka: ONE Race
Představec: ONE Race
Hmotnost: 12,85 kg
Cena: 99 990 Kč



➕ ovladatelnost, akcelerace, chod odpružení
 ➖ nenalezi jsme

SAMODOMO

Chraňte si teleskop!

Teleskopické sedlovky se během posledních pár let staly zcela standardním vybavením nejen all-mountain jezdců či enduristů, ale stále častěji je vidíme rovněž na strojích maratonců a občas i na lehkých XC kolech. Skutečně funkční teleskopickou sedlovkou, ať už s dálkovým ovládáním z řídítek, či nikoli, dnes nabízí

jenž se uchytí k ližinám sedla. Jeho účel provedení perfektně odcloní veškeré nečistoty, které by jinak doletěly až na teleskop sedlovky.

Základem blatníku se stal držák odrazky „Hermans“, v současnosti poměrně často dodávaný ke kompletním kolům. A jelikož řada mechaniků, a stejně tak zákazník-



celá řada výrobců, tradičních i těch méně profláklých. S teleskopem sedlovky logicky souvisí jeho utěsnění, které musí být dokonale funkční, ale současně nesmí zhoršit čistotu chodu při zasouvání či návratu do výchozí polohy. Většina z nás pak bere teleskopickou sedlovku jako pracanta, u nějž se zkrátka počítá s tím, že na něj za jízdy lítá bláto a voda od zadního kola. Jenže kvalitní teleskopická sedlovka té správné značky stojí rade, a když už si ji pořídíme, rádi bychom ji zabezpečili bezproblémový chod v bezmála ideálních podmínkách. Samozřejmostí by tedy mělo být vyčištění vnitřního teleskopu a stíračů kroužků, současně s jeho prostrkáním silikonovým olejem, třeba i po každé jízdě. Jenže někteří z nás chtějí sedlovce zabezpečit, že se bude mít za jízdy v nepříznivých podmínkách doslova jako v bačince, a jedním z řešení je nápad, který nám do redakce zaslal Vašek Sosna. Jedná se o velmi jednoduchý a v realu takřka nic nevěžící minimalistický plastový blatníček,

ků, nemá odrazky úplně v lásce, je dost pravděpodobné, že právě tento nebo podobný držák odrazky seženete v nejbližším cykloservisu. Samotný blatník, uchycený k držáku pomocí malých šroubků, může být vyroben ze standardní PET láhve (či z láhve od čistícího prostředku, jako v našem případě) a délka či šířka blatníku zůstávají jen na fantazii každého kutila. V praxi však stačí blatníček vyložené minimalisticky, zakrývající pouze samotnou užíš část teleskopu, přičemž šířka blatníku by měla být jen o něco málo větší než u samotné sedlovky. Výhodou blatníku je jeho velmi snadná montáž i demontáž, takže pokud vám připadá jako zbytečná „opíčiarna“, lze jej za sucha před jízdou během sekundy sundat, či jej za mokra naopak nasadit.

Pokud máte nějaký podobný nápad, třeba podobně ekonomický a přitom velmi praktický, určité nám ho do redakce zašlete!

(kad)

Move up a gear,
choose the Blade technology

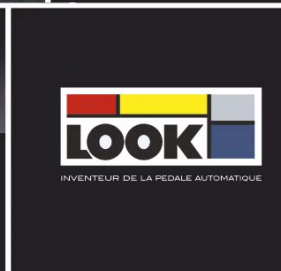


KÉO 2 MAX BLADE

Kéo 2 Max Blade pedály jsou příkladem závodní technologické inovace pro široký okruh jezdců.

Využívají všech výhod Blade technologie používané profesionály. Snížením tuhosti kompozitové pružiny na 8 a 12 se rozšiřuje okruh použitelnosti pro všechny jezdce. 400 mm/260mm nášlapné plochy umožňuje vynikající přenos energie.

www.lookcycle.com



Nabídka odpružených vidlic je dnes natolik široká, že by snad nebylo možné ukázat všechny modely, když je máme většinou hned třikrát podle průměru kol a v bezpečí zdvihových variant. A to nemluvíme o možnostech všech regulací a typech lockoutů. Odpružení, tedy hlavně to přední, ušlo velký kus cesty a je tak nějak na svém technologickém vrcholu. Rozhodli jsme se ukázat postupně ty hlavní novinky většiny značek, které budou letos žehlit nerovnosti terénu bez ohledu na to, v jaké disciplíně či na jakém průměru kol.

Titulek není jen tak náhodně zvolený. Ale Rock Shox byl se svojí vidlicí RS-1 v roce 1989 historicky prvním sériovým výrobcem bikového odpružení. Po letech slávy přišla útlumová fáze, aby se pod křídly společnosti Sram opět stal jedním z největších hráčů na cyklistickém trhu. A jestliže byla tato značka průkopnická už od počátku, letošní sezóna je o tom samém, protože jejich novinka s reinkarnovaným názvem RS-1 přináší nový pohled na přední odpružení. Tedy ne tak nový, protože upsides down konstrukce už tu v minulosti byla, ale tohle je trochu jiná káva.

Devěťadvacitková vidlice má kompletní horních vnějších noh s aerodynamickými náběhy a kónického sloupku z karbonu, vnitřní 32mm nohy jsou hliníkové s novinkovou povrchovou úpravou Fast Black pro nižší tření. Doplněno zdvihy 80, 100 nebo 120 mm je to zatím jen konstrukčně dokonalá UD vidlice s úžasnou hmotností 1666 gramů. Jenže tím výčet konstrukčních lahůdek nekončí, protože kvůli tuhosti dostaly patky sice rychloupínací pevnou 15mm osu, ovšem doplněnou o speciální „Torque tube“, což je vlastně vnitřní osa náboje

Čím letos pružíme?

Pionýři od Rock Shox

s velkým průměrem, která se díky obrovské styčné ploše postará po stažení o to, že je tuhost spodních noh vidlice v krutu lepší, než

Accelerator, které má krotit vzduchovou Solo Air pružinu. Tlumení v uzavřené patroně má hydraulický lockout s dvěma reži-

mi s závodním nasazením, čemuž samozřejmě odpovídá cena kolem čtyřiceti tisíc korun.

Hned druhým „exotem“ v nabídce je opak této štihlé aerodynamické krásky, konkrétně model **Bluto**, určený pro fatbiky. Zase je to Rock Shox, kdo jako první přišel se sériovým modelem pro tlusté pláště, protože dosud to byly jen pevné vidlice nebo speciální úpravy. Vidlice s hmotností 1800 gramů má až neslučitelný rozdíl



RS1 29

Boxer Team 27

Domain DualCrown RC 26

Pike RCT3 29

Bluto

Charger upgrade

je tomu u klasické konstrukce. Vidlice tedy nekomunikuje s běžnými náboji na pevnou přední osu, ale pouze s originálními typy nebo odpovídajícími produkty konkurence, která se snaží rychle přizpůsobit. Nové je i pojetí vnitřního útlumu nazvané

my a je speciálně navrženo pro závodní pojetí jízdy. Tlumení komprese rozlišuje mezi zanořením pod brzdou a rázy od terénu a všechny technologie zde počítají výhradně

noh, konkrétně pro 150mm šítku náboje a osu s 15mm průměrem. Pojme plášť široký 4,8 palce a je samozřejmě určena 26" kolům. Solo air pružina nabídne 80, 100 nebo 120mm zdvih, kroceného buď třířazovým ovládním komprese RCT3 nebo

jednodušším RL s lockoutem a nastavením odsdku.

Dost ovšem extravagantních kousků, novinkou v klasickém hávu je každopádně znovuzrozený **Pike**, na nějž dlouho čekali snad všichni vyznavači enduro, tedy ne letošní, ale loňskou novinkou. Pro ten rok přichází Pike ve verzi DJ se zdvihem 100 nebo 140mm bez zeslabování stěny 35mm vnitřních noh. Klasický Pike zůstává pro všechny tři průměry kol o zdvích 120–160mm s tlumením RCT3 nebo RC. Tenhle kousek nastavil látku vidlice pro náročné použití hodně vysoko, vždyť 29" verze váží jen 1876 gramů a tlumič patrona Charger Damper by měla být to nejlepší, co značka dosud v tomto segmentu vymyslela.

Tlumení je společné i pro nově pojatou sjezdovou zbraň **Boxer**, která slavní už téměř dvacet let své existence. Nová povrchová úprava 35mm vnitřních noh Fast Black, vnější nohy pro kola 26 a 27,5 palce a zdvih 200mm společně pro všechny tři kvalitativní verze. Vzduchové pružení či vinutou ocelovou pružinu krotí u dvou dražších typů patrona **Charger Damper** s gumovým měchem naplněným olejem, kvůli ochraně před jeho mísením se vzduchem. Měch by měl odolávat i nárazu objemu oleje při zahrnutí v dlouhých sjezdech, a celkové došlo ke zjednodušení ladicích funkcí, protože lze nastavit jen počáteční odsdk a nízkorychlostní kompresi. Předchůdce s laděním vysokorychlostní komprese a druhé fáze odsdku byl uživatelsky až zbytečně složitý. Prospělo to i hmotnosti, která se pohybuje v rozmezí 2585–2942 gramy, počítáno od 26" kol se vzduchovou pružinou až po průměr 27,5 palce s ocelovou pružinou. Ještě musíme zmínit, že tlumič patrona Charger Damper může nahradit stávající tlumič systém ve starších boxerech, takže je zde příležitost k tuningu.

Výčet všech modelů v nabídce značek by byl asi nekonečný, vždyť dvoukorunkový Domain dostal nově brášku pro 27,5" kola, a tak bychom mohli pokračovat. Každopádně legendy jako SID či Reba zůstávají a s nimi mnoho dalších osvědčených kousků, včetně sjezdových tlumičů VIVID nebo Kage, a populární tlumič Monarch mohou nově vylepšit své tělo o vnější komotu Debon Air pro komfortnější projev. A nesmíme zapomenout na teleskopickou sedlovku Reverber, která zdolná celna na větší enduro speciálů, takže kolekce Rock Shox je letos opravdu hodně nabita. (už)

KOLLA LADY 28"

BOSCH 400 W/h. PERFORMANCE/ACTIVE



APACHE ELECTRO BIKES

FIND A SPIRIT OF THE VICTORY

	Shimano BR-M396 180 mm
	Shimano Deore RD-M592-SGS
	SR NEX HLO-DS-700C 63 mm
	Bosch 250W/36V
	Li-Ion battery, 400W/h 500W/h
	20,6 kg
	PERFORMANCE 400W/h 61 990 Kč
	ACTIVE 500 W/h 67 990 Kč

WWW.APACHE-BIKE.CZ

LUXUS

Těžko dnes považovat za luxusní běžné karbonové doplňky a komponenty, protože tento materiál se stal stejně dostupným a rozšířeným jako hliníkové slitiny. Pokud má být karbonový kousek považován za něco nadstandardního či výstředního, pak musí mít špičkové parametry a vyšší cenu. Pouhým karbonovým vzhledem dnes už totiž dříve do světa neuděláte.



Po právu bychom mezi „high society“ mohli zařadit produkty německé firmy Carbonice. Ta se totiž specializuje na drobné karbonové díly a nutno uznat, že jejich vzhled dokázali dotáhnout téměř k dokonalosti. Na počátku všeho byl v roce 2008 pokus vyrobit co nejlehčí objímku přesmykače, což nakonec produkt s hmotností čtyři a půl gramu splnil. Následovaly další díly a doplňky pro motorsport, až se nakonec současná nabídka rozrostla na téměř všechny drobné doplňky pro odlehčení kola.

Netradiční je u této značky hlavně pojmenování jejich produktů, protože třeba 124g řídítka se šíří 750 mm se jmenují Wilde Hilde a objímky pro řadicí páčky nesou jména Max a Moritz nebo rolničky přehazovačky Hanni a Nanni, prostě i u špičkových technologií je čas na trochu legrace. Každopádně do této rubriky patří celá produkce firmy, ale my jsme vybrali výše zmínované objímky a rolničky a také objímku přesmykače.

Objímky řazení tvoří hlavní část svírající řídítka se zajištěním duralovým šroubem, samozřejmě v barevném cloxu. Pohledová vrstva 3K UD karbonu je standard, ovšem celkový dojem je hodně ostrý, protože tloušťka stěny je vážně minimální. Objímka váží i se šroubem 5,4 gramu a adaptér na páčku 4,2 gramu. Nechtěli bychom si do toho kopnout kolenním nebo to urazit při

protočení řídítka, ale nevyplývá to vůbec zle, tedy v přepočtu za 1700 korun určitě.

Rolníčky s dívčími jmény jsou na pohled jednoduché, otáčejí se na průmyslových ložiscích s keramickými kuličkami a každé z devět má jedenáct zubů. Jsou to přitom lehké holky, protože bez šroubu váží dohromady 7,4 gramu a jsou určeny pro 9, 10 i 11 pastorků. Zajímavé přitom je, že každá je jinak odolná. Horní kladka je totiž vyztužená kvůli vyššímu namáhání, a je tudíž nepatrně těžší, naopak spodní je odlehčená, protože nepracuje s toliko bočními silami a působí na ni pouze tah řetězu. Obě můžete mít za stejnou cenu jako objímky řazení, tedy zhruba 1700 korun.

Posledním členem rodiny je držák přesmykače Adam, který je s hmotností 4,9 gramu opravdový střízlík. Váženo bez šroubu, takže to není takový extrém, ovšem i tak za něj vyšlehte něco kolem patnácti stovek. To je celkem povedená rodinka doplňků za ty peníze, co říkáte? (už)