

CYKLOSERVIS



Pells F7 Race 1

TEST
pro vás

Břemská firma Pells vždycky sázela na spíše závodní orientaci než na free pojetí jízdy a popravdě to u jejich kol přineslo své ovoce. Nejinak je tomu u celodpružené novinky, která jako jediná z domácích značek vsadila na souosý čep zadní stavby, který byl až donedávna předmětem patentových sporů.

Krása v jednoduchosti

Přestože je bike komplexním celkem, zde se vše točí kolem souosého zadního čepu Split Pivot, s nímž přišel konstruktér Dawe Weagle. Jeho čep sdružující ložiska zadní stavby a osu zadního náboje používalo oficiálně několik značek, aby se ovšem současně soudil s firmou Trek, která svůj ABP čep dělá bez zaplacení patentu. Nakonec dal soud za pravdu konkurenci, protože čep sám o sobě není rozhodující, neboť každá značka používá jinou délku a úhly ramen zadní stavby, včetně odlišných pozic hlavního čepu spodní kyvky. Cesta je tedy volná a navíc v Evropě téměř úplně, takže budíž sláva souosému čepu.

Rám EF sedmíčky jako by navazoval na populární řadu Razer, což na pohled

evokuje spodní trubku kruhového průřezu s rozšířením u středového pouzdra a výztuhou pod hlavou. Horní trubka rovněž vyznává kruh a předek tak až na kónickou hlavovou trubku a výztuhu sedlové vyhlíží celkem střídlivě. Naopak zadní stavba je vzorem bytelnosti a hranaté profily trubek bychom směle zařadili do trail či enduro segmentu. Asymetrická spodní kyvka se oráčí na masivním čepu nad středovým pouzdem a eloxovaný souosý čep svítí už z dálky. Tím prochází pevná rychloupínací osa diametru 142x12 a s patkou přehazovačky upevněnou na zadní straně vyhlíží celek i přes naprostou jednoduchost technicky velmi vyspěle.

Sedlové vzpěry pak navazují před sedlovou trubkou na ramínko přepákování k tlumiči, jehož chod byl přesně nalaďen podle parametrů kinematiky zadní stavby. Oproti všem současným trendům je zde vedení lanek řešeno po spodní straně horní trubky, takže se nic neskrývá v útrobcích rámu, středové pouzdro je také závitové, ale masivní PM úchyt zadní brzdy už čtí modernu.

Pokračování na str. 8 ⇨



Fatbiková mánie

Sněžná jízda na vlastní kůži

Člověk by musel být slepý, aby nezaregistroval stále rostoucí počet strojů s extrémně širokými pláště, ať už je budeme nazývat snowbike, či fatbike. Původně zcela okrajová záležitost zajímající primárně dobrodruhy a extrémisty typu Jana Kopyky se najednou zvrhla v téměř módní směr. A kolo určená na sněh či písčité pláže se postupem času stávají nejen náčiním sportovních jezdců toužících po zpestření mnohdy

nezávislého zimního období, ale i pozérů vyžadujících jednoduše něco atypického a výstředního. Znenadání skoro není značka, která by v aktuální kolekci nějaký ten fatbike či dokonce elektro-fatbike nenabídla, jistě jste zaregistrovali řadu testů či reklam. A dokonce není nezbytné hned sahat extra hluboko do kapsy, když nás fatbiky oslovily – pro prvotní zkušenost stačí i nějakých dvacet či třicet tisíc korun. My jsme v minulém vydání Cykloservisu zveřejnili test modelu FRM 8 HP Fat, tedy do detailu vyladěného stroje, jenž se navíc zúčastnil

etapového závodu Snow Epic. Přesněji řečeno, červená FRMka stála na jeho startu hned dvě, téměř identická, a obě pod českými jezci. Jedním z těch, kteří okusili terén multého ročníku tak trochu atypického etapáku, byl náš kamarád Radek Fuksa, který v zimních měsících sedlal fatbike již dávno předtím, než se z extrémně širokých gum stala módní záležitostí. Kdysi dokonce v Cykloservisu vyšel článek o jeho snowbiku, který sám navrhoval a jehož rám pak dle specifikací svařil pan Baroš z Brandýsa.

Pokračování na str. 4–5 ⇨



Olympia Ego RS Two

TEST
pro vás

Italská Olympia sází na hodně nadstandardní nabídku variant všech svých modelů a tím pádem i na značnou dávku individualizace. Ve specifikacích tak zájemce najde nepřebornou množství kombinací osazení, tedy komponentových sad, zapletených kol a dalších dílů. Model Ego RS Two není výjimkou a konkrétně, námi testovaná varianta uspokojí ty uživatele, kteří chtějí skvělý základ i sadu, ale další díly zatím zvolí raději o něco ekonomičtěji, s ohledem na příznivější koncovou cenu. Na zapletená kola či komponenty kokpitu pak třeba zaměřit postupný upgrade. Každopádně podobná filosofie má svou logiku, protože málokdo si může dovolit dát jednorázově sto a více tisíc za kolo svých snů, postupně doladování navíc přináší radost ze zlepšování již tak vynikajícího stroje, což je samozřejmě v realu nejvíce znatelné u zapletených kol.

Olympia Ego RS Two je jedním z vrcholných karbonových modelů v nabídce a je to znát nejen na provedení celokarbonového monokokového rámu, ale především na jeho naprostě bezchybné tuhosti, potažmo pak na kombinaci nabízené tuhosti při záberu a jízdního komfortu. Právě takové naladění je odpovědí na požadavky drtivě většiny jezdců, hobby silničářů počínaje a amatérskými závodníky konče. Přestože byl tento rám navržen v zemi vyhlášené kvalitním asfaltem legendárních alpských průmyslů, skoro se nám zdálo, že Ego RS Two bylo od začátku koncipováno na české silnice – schopnost rámu zahladit nemalou část oteřet byla hodně znatelná. A podobně je to i s výškou postavy a hmotností jezce. Průměrný Ital určitě neměří 185 centimetrů a neváží přes devadesát kilo, přitom ani zavazetější postava s hmotností přes metrák nebude pro testovaný rám sebemenším problémem. Kvalita



přenosu síly je zde totiž naprostě bezchybná, a nemusíte být nutně závodníkem, abyste ji zaregistrovali a plně využili. Zkrátka se rám předvedl v tom nejlepším světle.

O využití všech současných konstrukčních prvků asi není potřeba se příliš rozepisovat. Mnohem zajímavější než kónická hlava, integrovaná středová ložiska Press Fit či kompletní vnitřní vedení lanek je třeba vnitřní výztuha celé hlavové partie. Podobně zpevnění najdeme i v dalších částech rámu – perfektní tuhost tak byla pro konstruktéry evidentně požadavkem číslo jedna.

Pokračování na str. 3 ⇨

To ví přeci každý malý dítě, ne?

Víš, že správný jezdec má mít helmu?

A-MATRIX ASL, KIDS
dětský model 2015 od AUTHORU

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



Kdybychom zapátrali v bikové historii, měli bychom na samém počátku devadesátých let docela dilema, jestli nabízí lepší bikové komponenty Shimano, nebo právě SR Suntour. Nicméně, tahle značka nakonec komponentovou scénu postupně vyklidila, i když v určité omezené míře nabízí tyto produkty i dnes, aby se naopak postupně dostala na výsluní s vlastním odpružením.

Z někdejšího výrobce vidlic spíše základní a střední kategorie se SR Suntour vyšvihl mezi přední značky, a přitom si dokázal zachovat přijatelnou cenu a nabídnout velice slušnou kvalitu.

Kolekce pro letošní rok nezahrnuje sice žádný nový model, který bychom neznali z loňska, ovšem reakce na současný nástup středního průměru kol a rozšíření devětdvacítek i do enduro segmentu, přišla i z výrobních závodů tohoto giganta. Začneme tedy loňskou novinkou Auron, která je nově i v devětdvacítkovém provedení. Má hliníkové 34mm vnitřní nohy, vnější magnезiové kluzáky pro pevnou 15mm osu v novém QLC2Ti provedení a kónický hliníkový sloupek. Interně stavitelný zdvih 130/140/150mm by měl uspokojit

Čím letos pružíme?

SR Suntour – dostupná kvalita



gorie zůstaneme, dvoukorunková sjezdová vidlice RUX totiž uspěla jak na podnicích Red Bull Rampage, tak ve Světovém poháru ve sjezdu. Je určena 26" kolům, má 38mm vnitřní nohy z Al 7050, pevnou 20mm osu a vzduchové odpružení s tlumičící patronou RC2, krotičí 200mm zdvih. Hmotnost obou verzí je pod 2900 gramů, přičemž rozdíl je pouze v ose, kdy jeden model má rychloupínací pevné provedení, u druhého je k vyjmutí kola potřeba klíč.

Tak trochu změnou pro změnu je přejmenování vidlice Epixon na Epixon a její rozdělení na verzi TR pro trailbiking a XC pro maratony a cross country. Obě verze jsou pro všechny tři průměry kol, mají 32mm vnitřní nohy a vzduchové odpružení. Tlumení komprese se liší podle použitého typu patrony a variací je opravdu mnoho. Podle toho se také pohybuje hmotnost, kterou odlišuje také různý model pevné 15mm osy či dutá nebo plná korunka. Verze TR mají pro 26" kola vnitřně stavitelný zdvih 130/140/150mm, 27.5" modely nabídnou 130/140mm a 29" kousky mají pevných 130mm. Hmotnostně je to pak 1695–1827 gramů podle průměru kol, patrony a konstrukce. Verze XC jsou v podstatě stejné, liší se hlavně nižším zdvihem 100/120mm pro 26 a 27.5" kola a 80/100/120mm pro devětdvacítky. Paradoxně jsou zde i nižší hmotnosti, konkrétně v rozmezí 1652–1758 gramů, podle průměru kol a typu tlumění.

Bez změny zůstala vidlice Axon, která je v provedení Wex s karbonovými kluzáky a dutou korunkou pro všechny tři průměry kol s hmotnostmi 1558–1570 gramů při zdvihu 80/100mm. Standardní Axon má magnезiové kluzáky, vnitřní 32mm nohy, pevnou 15mm osu a hmotnost 1605–1649 gramů. Nejdostupnější

ze sportovních vidlic, typ Raidon dozal pouze kosmetických změn, co se pevnosti a patrony s lockoutem týče, naopak levnější model XCR přišel nově v průměru 27.5 a 29 palců ve variantách s pevnou rychloupínací 15mm osou, takže nárůst torzní tuhosti i v nižší cenové kategorii.

Pokračovat bychom mohli trojicí tlumičů nebo treklingovými vidlicemi, kde model NCX dostal dvě verze s pevnou 15mm osou, a bylo by těch drobností ještě víc. To si ale nechme napřesrok, pro letošek toho SR Suntour nachystal pro všechny víc než dost. (už)

HQBC minimalizuje

Se světlými dobojím pomocí USB konektoru se v poslední době doslova roztrhl pytel. Je to logické, jednoduché a nejbližší z osobního počítače během práce, třeba v zaměstnání, nejneče eliminuje nutnost dokupování baterií, ale především je zárukou, že můžeme mít světlo stále plně nabito. Značka HQBC je vyhlášená svou precizností a zadní blikáčka s označením Lumer a cenou 490 korun to potvrzuje. Nejenže disponuje právě USB dobojím, ale její konstrukce je maximálně vychytaná, ať už se zaměříme na výkon, či třeba systém uchycení. Nejvíce nás však oslovila svými naprosto zanedbatelnými rozměry a z toho vycházejícím poměrem velikost/výkon. Jinými slovy je na trhu jen minimum zadních blikáček, které jsou při shodném výkonu podobně miniaturní. Velikost přibližně poloviny standardní krabičky od sirek, trojice výkonných LED diod, dokonale přístupné tlačítko spínání a přepínání režimů a v neposlední řadě systém uchycení, jež by mohla světla vyhlášenějších značek závidět – zde zkrátka není prostor ke kritice.

využívajících středové seřizovací kolečko. Pro uchycení ke kolu či přílbě je ke světlu navíc přiložen dostatečně dlouhý pásek se suchým zipem. Montáž na sedlovku pak umožňuje plastová objímka se stažením pomocí gumičky, přičemž do této objímky se světlo upevňuje zajímavým, poměrně minimalistickým bajonetovým mechanismem. Ten se sice tváří hodně utírně, v pra-



xi je však dokonale funkční a blikáčka drží opravdu spolehlivě.

Takže, chcete-li zadní světlo, které na kole vypadá hezky a esteticky přilís neubliží třeba vaší drahé karbonové sedlovce, HQBC Lumer je sázkou na jistotu. V balení najdete také kabel pro dobojení z vašeho počítače.

- + velikost, zpracování, velmi dobrý výkon (kad)
- nenalezli jsme

i enduro jezdce na velkých kolech a 27.5" verze má kromě týchž konstrukčních prvků zdvih 150/160mm. Hmotnostně se všechna provedení, kromě toho s plynule měnitelným zdvihem, vejdou bezpečně pod 2000 gramů.

Auron dostal mladšího brášku s názvem Aion a ten se liší kromě ceny jen drobnými detaily v materiálu a konstrukci. Devětdvacítková verze má zdvih 130/140mm a variace pro střední kola nabídnou interně měnitelných 130/140/150/160mm. Korunka není na rozdíl od auronu dutá, ale plná, je z hliníku řady 6000, což platí i pro vnitřní 34mm nohy. Pevná osa je pak v jednodušším provedení QLC32. Použití jiné slitiny na korunku a vnitřní nohy se jen nepatrně odrazilo na hmotnosti, která je u tří 29" modelů v rozmezí 2016–2059 gramů,

menší rozměr se pak drží pod nebo těsně kolem 2000 gramů. Aion nenabídnou možnost současného nastavení nízké a vysokorychlostní komprese, protože ani jeden model není ve variantě s tlumičící top patronou RC2, ale sází pouze na regulaci nízkorychlostní komprese nebo lockout, což lze za cenu kolem devíti tisíc korun klidně přijmout bez jakýchkoliv připomínek.

Co se týče zbraně pro maratonské sjezdy, modelu Durolux se zdvihem až 180mm, ten dostal nově dutou korunku, takže došlo k zesílení na hodnoty pod 2200 gramů, přičemž 35mm vnitřní nohy z Al7050, patky na pevnou 20mm osu a velikost zatím jen pro 26" kola zůstaly. U nejdřívější kate-

WWW.MAXBIKE.CZ
KOLA.MAXBIKE.CZ

DÍKY WEBOVÉMU KONFIGURÁTORU SI MŮŽETE URČIT Z JAKÝCH KOMPONENTŮ BUDE VAŠE KOLO SESTAVENO

Je to jednoduché - zvolíte si typ kola, vyberete nejlepší design, barevné provedení a velikost rámu, osadíte komponenty, které Vám nejvíce vyhovují a jedete na MAX!

Maxbike s.r.o., Svatoplukova 2771, 703 00 Ostrava - Vítkovice

AERO KOOL

MADE IN U.S.A.

NOVINKA 2015

S AERO KOOL ZŮSTANE VAŠ BRZDOVÝ SYSTÉM „CHLADNĚJŠÍ NEŽ LED“

COOL-STOP

Značkové brzdové destičky **KOOL STOP** - pro zvětšení výkonu je organická směs na větší hliníkové desce svystupujícími piny, které zajišťují rychlejší ochlazení destiček.

CENA 799,- Kč

Pro nejpoužívanější brzdy: SHIMANO, AVID, FORMULA, MAGURA

Olympia Ego RS Two



Testováno
TEST
pro vás



Dokončení ze str. 1 ⇨

Ke krásným detailům patří pozvolna se měnící profil horní trubky, jež je v zřetel celkem minimalistická, a směrem dopředu se při pohledu shora značně rozšiřuje. Nepřehlédnutelné rozšíření najdeme také u sedlové trubky v části od objímky přemoskyče směrem dolů. Srdce mechaniky jistě zaplesá při pohledu na maximálně praktické, zcela odhalené vedení lanek ze spodní středového pouzdra – zde skutečně nebude těžké natahnout nová lanka. Neméně zajímavý je přechod spodní trubky do středového pouzdra a následně do řetězových vzpěr s vyšším profilem, také zde se evidentně pracovalo s tuhostí. Sedlové vzpěry s absencí monostay jsou pak tvořeny v duchu co nejlepší schopnosti pohltit otřesy od vozovky, což se kupodivu týká i přední vidlice. Ta se sice na pohled zdá hodně masivně a rovněž její poměrně široká korunka neslibuje příslušnou absorpci rázů, ale opak je pravdou. Zadní část kola je k jezdci z hlediska komfortu možná o něco štědrěji, přední vidlice však rozhodně nepatří k supertvrdým. To už ale sklouzáváme k jízdnímu projevu.

Již první metry jízdy informují o zmíněném skvělém přenosu síly, dále o celkem nekompromisním, závodně laděném posedu a nakonec o pocitové klidnosti kola z hlediska vedení přímého směru. Svou roli zde jistě hraje i delší, v našem případě 120mm představec, každopádně geometrie působí velmi stabilně, a především předvidatelně v jakékoli rychlosti. Současně zde však není klid na úkor ovladatelnosti, ochota kola zatačet a pokládat se do zatáček působí velmi přirozeně. Olympia je

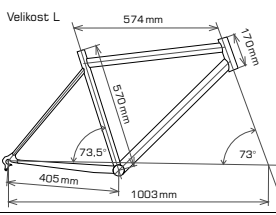
asi po základnějších ksyřích. Na druhou stranu představují kola Aksium velmi rozumnou volbu z hlediska celkové odolnosti, navíc, za danou cenu se dají jen těžko koupit kola s nižší vahou či atraktivnějším designem.

Jedenáctkové ultralehce není co vytknout, řadí a brzdí naprosto dokonale, a především s minimálními ovládacími silami, stejně tak tuhost klik je fantastická. Kombinace převodníků Compact s kazetou 12–28 je určena pro vyložené kopovité terény, v takové konfiguraci bychom na legendární průsmyk Stelvio vyrazili snad i bez tréningu. Hodně se nám líbilo také sedlo Selle Italia, zde výrobce rozhodně nijak nešetřil, a stejně tak spokojeni jsme byli s tvarem, a především mělkým spodním obloukem řídků FSA.

Cena kola 63 500 korun je podle nás určitě příznivá, za dané peníze nelze tak snadno sehnat silniční kolo se zcela kompletní sadou Ultegra a takto kvalitním rámem. My bychom si určitě připlatili za lehčí kola a možná i karbonovou sedlovku, jež by ještě navýšila již tak solidní schopnost pohlcovat otřesy. Ovšem použitý rám by klidně snesl i sadu Dura-Ace, tak je z našeho pohledu dobrý. A jak je dobře známo, sázka na kolo s co nejlepším rámem a klidně o něco dostupnějším osazením je správnou cestou. ■

Technické specifikace

Rám: Carbon UD Monocoque T700
Vidlice: 1.5UD Carbon Monocoque
Klíky: Shimano Ultegra 50/34
Brzdy: Shimano Ultegra
Řazení: Shimano Ultegra
Přehazovačka: Shimano Ultegra
Přemoskyče: Shimano Ultegra
Kola: Mavic Aksium S
Kazeta: Shimano Ultegra 12–28 (11)
Přístře: Mavic Aksium 23
Řídky: FSA Omega
Představec: FSA Aftersburner
Sedlovka: FSA Gossamer
Sedlo: Selle Italia SL K.C. Flow
Hmotnost: 7,7 kg (vel. L)
Cena: 63 500 Kč



- + torzní tuhost, geometrie, absorpce otřesů
- těžší kola

Praktické Combi

3
Cyklo servis 4/2015

Ti z nás, kdo holdují cyklistice už nějaký ten pátek, pořízují multiklíč, brašničku nebo hustilku samostatně, přesně podle svých preferencí. Někdo trhá řetězy, takže musí mít nýtovač, jiný vozí dvě duše, takže by s malou brašničkou nespěl a další vyžaduje pro nahustění výkonnou dvou-pístovou hustilku. Co ale pořídit, pokud jsem začátečník?

Řešením může být jednoduchý komplet **BBB Combipack BSB-51**, jenž je cenově dostupnou variantou pro nenáročného cyklisty, kteří prostě chtějí mít jistotu na cestě,

marně. Jeho praktičtější větší sourozenci mají více nástrojů, ale tenhle model byl zvolen nejspíš vzhledem k objemu brašničky. Práce s ním je i přesto docela pohodlná díky pogumované rukojeti, takže pro dotažení objímky řídků, sedlovky nebo šroubů klik Shimano Hollowtech II a lanek v řadicích mechanismech je naprosto vyhovující.

Posledním v rodině Combipack je hustilka Windwave, která se svým plastovým tělem a rukojetí patří mezi základní provedení. Jednoduchá hliníková pístnice



Testováno
TEST
pro vás

ale nemají nějaké speciální nároky. V sadě je totiž vše, co potřebujeme k základní opravě defektu a drobnému seřízení kola na cestě a cena kolem sedmi set padesáti korun přibližně odpovídá součtu jednotlivých položek. Základem balení je podsedlová brašnička Easy Pack S, tedy ve své nejmenší velikosti, schopná pojmout přesně jen bikovou duši, trojici přiložených montpáků a miniaturní multiklíč. Uchyacení k sedlovým ližinám řeší jednoduchý pásek s přezkou a poutko ze suchého zipu kolem sedlovky. Jednoduché a funkční řešení, které za jízdy nerachotí a spolehlivě drží. Jediná nevýhoda je v trochu pracném montáži a demontáži z ližin. Jednoduchý vnitřní prostor doplňuje vnější poutko na blikačku a nechybí reflexní logo či paspule na bocích. V daném případě tedy malé, ale praktické a funkční řešení.

Trojice montpáků má standardní praktický tvar a ukázala dostatečnou tuhost, takže zde nemáme připomínky. Co s multiklíčem Microfold S týká, počet nástrojů je opravdu minimální a imbusy 2, 3, 4 a 5 mm jsou jen pro nejnужnější seřízení a dotažení. Doplňuje je křížový a plochý šroubovák, ale torx nebo nýtovač byste zde hledali

nese výklopnou plastovou rukojeť, která nabídne dostatečnou oporu v dlani, ale trochu nám vadilo měkké provedení, takže při seřízení nepatrně pruží. Naopak hlavice s otvory pro oba průměry ventilků je velice praktická a zajišťovacia páčka ji udržela na ventilku naprosto spolehlivě. Výkon je dostatečný pro horské kolo, ale u silničního pláště jsme museli trochu zabrat, takže tam bychom zvolili nějaký kvalitnější model se štiřlejšími tělem. Na druhou stranu, objem vytvoří dostatečný, takže v terénu se na ni lze spolehnout a na rámu drží jistě díky držákům s pojistnou gumíčkou.

Toto praktické balení je i přes určitě méně náročným jezdčům funkční a pokud nebudete vybírat jednotlivé díly samostatně podle vlastních požadavků, určitě vás neklame. Jestli to ale s opravami v terénu myslíte trochu seriózněji, pak doporučujeme nakombinovat si podobnou sadu samostatně, v nabídce značky BBB je kvalitního nářadí hodně pestrá paleta. (už)

- + praktičnost, funkčnost, mini rozměr
- pro méně náročného

BIKEPRODEJNA.CZ

Vystaveno více jak 250 modelů kol

LEADER FOX SUPERIOR

APACHE BICYCLES

BIKES

BIKEPRODEJNA.CZ

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

PRODEJ A SERVIS JÍZDNÍCH KOL

beta-tour
specialista na lyžařské zájezdy od roku 1990

HAVEN
TECHNICAL OUTWEAR

POŠLI FOTKU S KÉRKOU HAVEN NA BIKOVÉ TĚMA A VYHRAJ

1. týdenní lyžařský zájezd do Francie v sezóně 2015/16
2. německá outdoor kamera CamOne v hodnotě 5.490 Kč
3. bike kalhoty Futura + kratásky Inquisitor s vložkou
4. kratásky Inquisitor s vložkou
5. bike kalhoty Futura

KDE TĚTOVÁNÍ SEŽENĚŠ?

- | | |
|------------------------|----------------------------|
| Cyklocentrum Vinohrady | Sapa Sport Přerov |
| Dookie Bike Praha | Joma Sport Jindr. Hradec |
| Cyklo Bareš Brandýs | 2M Zastávka u Brna |
| Bikekrám Ostrava | Cyklo Bartonůček Plzeň |
| Sport Lžičar | Petyša Sport Rožnov |
| I-Bike Chrudim | Sukorady - sklad BV Import |
| Moolbike Olomouc | |
| Cyklo Juřík Praha | |
| Regal Bike Teplice | |

Fotky zasílejte na denisa@importeri.com nejpozději do 5. dubna 2015

Kompletní podmínky soutěže na: www.haven.cz

www.cykl.cz - elektronický adresář maloobchodů

4 Fatbiková mánie

Cyklobservis 4/2015

Dokonění ze str. 1 ⇨

Radek Fuksa je zajímavá osoba líbující si ve spíčkové, většinou superlehké technice a tuningových dílech, což je celkem nevědění kontrast k pět palců širokým pláštům. Jeho závodní minulost není sice vyloučená, proto, o to větší je však současné nadšení. Takže nám přišlo zcela logické jej vyzpovídat nejen na téma Snow Epic, ale také nás zajímal Radkův náhled na vývoj fenoménu zvaného fatbike. Pionýrské doby totiž končí, nabídka sériových rámu i komponentů je značně obsáhlá a ráfky si již vyznačují



jízdy ve sněhu nemusí svažovat ze dvou až tří standardních. Dokonce si můžeme pořídit i superširokou odpruženou vidlici Rock Shox Bluto, máme možnost vybrat z mnoha zapletených kol nebo pláštů, klik a dalších dílů. Uživatele tedy může zájst. Každá mince má ovšem dvě strany a s přibýváním vyznačují zimního bikingu samozřejmě méně vzít za své ona svoboda, kterou snow-biker zatím zažívá. Je totiž stále především atrakcí pro ostatní uživatele zasněžených cest. Se znášením počtu fatbiků se však může z jejich uživatelů stát třeba pro běžkaře škodná „ničiči“ cesty a stopy. A nemusí to vůbec souviset s bezohledností bikerů, ale pouze s jejich narůstajícím počtem. Ale to už dost předbýváme a hrajeme si na věšce – zatím je našťastí stále doba, kdy jsou jezdec na fatbiku i jeho stroj nemalou atrakcí, ať už pro pěší, či lyžaře, což jsme si během několika testů kol s extrémně širokými plášti vyzkoušeli na vlastní kůži a při každém focení jsme měli během okamžiku celou řadu zvědavých přihlížejících.

Thustá kola jsou samozřejmě pouhou alternativou a fatbike se u řady z nás nejspíš stane jen dalším strojem v garáži, navíc s dost omezenými podmínkami použití. Pokud už ale ony optimální podmínky nastanou, jen málokteré sportovní náčinní nám

poskytne takovou porci zábavy. Nyní už ale předejme slovo Radkovi. Třeba naladí i Vás na vlnu zvanou „fatbike“.

Radku, závodní cyklistice se nevěnuješ extra dlouho, přesto působíš, že jsou kola tvým životem.

Je to tak, dnes jsou mým životem, a to i z profesního hlediska. Závodní cyklistice se více věnuji osm let, předtím jsem se živil jako profesionální hráč squashu.

Zajímavé je tvé zaujetí pro různé tuningové díly a malosériové výrobce, sám prodáváš značky FRM, BOR, Nevi a další.

To je pravda, tyto luxusní věcičky mě prostě odjakživa bavily. V současnosti provozuji pražskou pobočku společnosti Aiuro, kde zastupuji všechny jimi dovážené značky.

Jaký byl tvůj příchod ke snowbiku? Byl jsi určitě jedním z prvních u nás, kdo se tímto směrem vydal.

Je to už celkem dávno, asi šest let zpátky. Dlouho přede mnou u nás určitě jezdil na fatbiku Honza Kopka, ale jinak asi nikdo další.

A k FRM ses dostal teprve nedávno. S FRM je to celkem zajímavé, jejich rám je úplná novinka, kterou neukázali ani na Eurobiku a odprezentovali ji vlastně jen na Facebooku. Docela pikantní bylo, že nám Italoové původně řekli, že pro nás rámy nestihají do Snow Epicu vyrobit, ale nakonec to zvládli.

Jaké jsou váhové limity použitelného fatbiku/snowbiku? Tvůj vážil necelých třináct kilo.

Přesně 12,78 kilo! (smích...) Dá se určitě postavit ještě o dost lehčí, pokud se ale člověk vydá cestou kompromisu, přesně řečeno horší adheze, případně cestou extrémně vysokých cen. Superlehký fatbike měli na Eurobiku třeba u Tune, ten vážil nějakých devět kilo. Ale lidi od Tune sami přiznali, že se jedná o zatím nefunkční vzorek (který měl třeba papírovou středovou osu, pozn. red.).

Pláště jsou asi i na snowbiku alfou a omegou, z hlediska trakce i akcelerace.

Určitě. Na mém kole by se dalo odlehčit právě na pláštích, které mám pětupalcové, konkrétně 45NRTH Dillinger 5. Právě tyto pláště většinou vozi lidé, kteří mají se snowbikem nějaké zkušenosti, aspoň dle mého pocitu. Obutí je opravdu základem jízdních vlastností na sněhu, takže těch pět palců tam mám zcela úmyslně. Kdybych hodně chtěl odlehčovat, můžu obout třeba nově

Jumbo Jim od Schwalbe, s nimiž bych předpokládám skoro půl kila na plášť.

Při stavbě několikrátého snowbiku jsi už musel vědět řadu detailů, na které se soustředil. Jaké byly vychytávky, které jsi poznal až praxí?

Člověk přijde na řadu věci, ať už sám, nebo inspirací. Třeba teď na Snow Epicu jsem si všiml, že řada jezdců vezla tubeless kit v kombinaci s pláští 45NRTH Dillinger, u kterých je výslovně uvedeno, že nejsou určeny pro bezdušový systém. To je ale poměrně čerstvá inspirace. Největší zkušenost jsem však udělal se šířkou pláštů. Začínal jsem na obutí Surly se šířkou 3,7", současné pětupalcové gumy jsou ohromný posun. Velkým vývojem prošel také vzorek pláštů, který je po funkční stránce někde úplně jinde než v počátcích, zvláště na sněhu. A velkou evolucí rozhodně prošlo geometrie fatbiků. Třeba moje nynější FRM je postaveno vyloučeně sportovně, je to hodně živé kolo s krátkou zadní stavbou, což bylo u původních fatbiků skoro nemyslitelné.

Hodně nových modelů se pro letošní sezónu objevilo také mezi zapletenými koly pro fatbiky.

To je pravda, zrovna na Snow Epicu odprezentovalo svá lehká kola třeba švýcarské DT Swiss. Výplety pro fatbike dnes nabízejí kdekdo. Nechci, aby to znělo jako reklama,



ale já jsem udělal nejlepší zkušenost s koly FRM, jež byla na vámi testovaném fatbiku (Cyklobservis 3/2015, pozn. red.). V páru váží asi 2200 gramů, což je neuvěřitelná hodnota na to, jak jsou kola mohutná a hlavně bytelná.

Co třeba brzdy, i u nich je potřeba laborovat?

V otázkách brzd jsem asi trochu atyp. Všichni řeší velké kotouče, sjezdové brzdy a různé čtyřpístkové tímeny. Já mám pocit,



že většinou stačí klasické XC brzdy – my jsme měli na jednom kole XTR a na druhém Deore XT, a to v kombinaci s obyčejnými 160mm kotouči. Je to ale i tím, že jsem poměrně lehký. Když je někdo těžší, tak velké kotouče nejsou určité od věci.

A odpružení, převody?

Podle mě není odpružení nezbytné. Ale třeba nová vidlice Bluto s cca stomilimetrovým zdvihem byla na Snow Epicu docela vidět. U převodů záleží na preferencích. Na prvním fatbiku jsem měl dvojplacku

takže se i zde dá inspirovat bez velkého laborování.

A hlavní výhoda?

Určitě budu o něco nižší váhové – duše, které vozím (sjezdové), váží jedna okolo 700 gramů. Mají doporučenou šířku do tří palců, ale bez větších problémů se roztáhnou do 5" širokého pláště. Jinak mám zkušenost, že když jsem chtěl dát o něco lehčí duše, třeba se šířkou do 2,7", tak při nafukování ulitné ventilek. Ale originální fatbikové duše nabízí třeba Surly.



Pokud si někdo bude chtít postavit skutečně sportovní fatbike, jaká je optimální hmotnost a cenové rozpětí?

Horní cenová hranice je samozřejmě vždy zcela otevřená. Spodní, budeme-li se bavit o stavěném kole, je dejme tomu na nějakých šedesáti tisících. Váhové se bude jednat o přibližně čtrnáctikilový fatbike.



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

● 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

DIXON elektromodel 2015

SHIMANO STEPS

since 1996

LEADER FOX

Český výrobce jízdních kol a elektrokol - České Budějovice

E-POWER FOX

Chceme se omluvit pořadatelům závodu psích spřežení **Sediváčkův Long**, o němž jsme psali v minulém Pavlači. O němž jsme psali v minulém Pavlači. Chybně jsme uvedli, že se letos jel poprvé jako součást tohoto podniku i závod fatbiků. Ten se sice jel, ovšem poprvé už v roce 2011, předtím to jel na fatbiku pouze Jan Kopka jako ukážku. Na povídání o tomto závodu se můžete těšit v příštím čísle Cykloservisu.

Ghost Lector je zpět a v plné slávě! Tedy nikoliv nejlepší verze některého z modelů pouze s přívlastkem Lector, jako tomu bylo v minulosti, ale přímo závodní 29" hardtail s tímto názvem. Tvary rámu vycházející z populárního fullu Riot a inovativní zpracování zaujaly odborníky natolik, že už před oficiální premiérou na veletrhu Taipei získal tento bike ocenění Taipei Cycle dŠi Award. Porota přitom hodnotila celkem 209 výrobků z 15 zemí, takže je to opravdu slušný úspěch.

Chinese downhill ve Špindlerově Mlýně proběhl v sobotu 21.2. za účasti bezmála dvou stovek jezdců. A o co šlo? Michal Maroš se rozhodl vypustit na start naráz všechny sjezdaře a hnat je po sjezdovce rozježděné od lyžařů až do cíle ve Svatém Petru. Už na startu to byl boj doběhnout v davu ke svému kolu a pak v chvilku jezdce nikde nepadnout a nenechat se přejet, to prostě chtělo vypnout pud sebezáchovy...

Kdo končí se sjezdem, jde do endura, a kdo už nevíteží v XC a maratonech, začíná se snowbiky. Tedy alespoň to tak vypadá podle výsledků prvního letošního mistrovství USA na tlustých pláštích. V resortu Powder Mountain na trati dlouhé třicet kilometrů zvířel v hlavní mužské kategorii legendární **Ned Overend**. Tenhle závodník, kterému je už 59 let, patří mezi špičku už od devadesátých let a před tímto úspěchem získal v roce 2012 šampionský titul UCI v cyklokrosu ve své veteránské kategorii.

S tréninkovými kempy se v poslední době téměř roztrhl pytel. Náš bývalý redaktér kolega Dušan Mihalečko, v současnosti úspěšný kameraman, za své dlouhodobé působení v Kanadě nasbíral mnoho zkušeností a stal se oficiálním instruktorem legendárního bikerparku Whistler i domácích Fyčlebských stezek. Nyní se můžete stát jeho svěřencem, aniž byste opustili hranice Prahy – v termínu **14. až 15. března se uskuteční první pražský tréninkový kemp**, a to v Krčském lese, jenž poskytne dostatek technických trailů. Zde budete moct zdokonalit výjezdy, sjezdy, volbu stopy, skoky, pokročilí pak bunny hop, jízdou po zadním kole, zatáčení s očkou na předním kole a podobně. Kemp bude pro středně pokročilé jezdce i začátečníky, přičemž obsah bude přizpůsoben výkonnosti skupiny. Cena za jeden den je 500 korun a počet účastníků je omezen. Přihlášky posílejte co nejdříve na lucie.koulikova@gmail.com

Na legendárním etapovém závodu **Cape Epic** se v letošním roce objeví další dva Češi, a sice **Jan Jobánek** a **Filip Adel**. Budou hájit barvy formace Mitas Superior a z důvodu nezbytné aklimatizace odcestují do Kapského města již na konci února. Samotný závod odstartuje patnáctého března a my budeme všem Čechům na startu držet palce. Jobánek s Adelem se v závodu objeví na novince značky, tedy na novém Superioru Team Issue 29" se sadou Shimano XTR 1x11.

A ještě jedna zpráva ve spojitosti s etapákem Cape Epic a s domácí značkou **Mitas**. Právě značka Mitas, až doposud známá především z bočnic traktorových a motokrosových pláštů, se bude nově objevovat i na bočnicích cyklistického obutí. Náchodská Rubena se totiž rozhodla sjednotit svou cyklo-kolekci s obutím značky Mitas, patřícím pod stejného vlastníka. Neméně zajímavý je také fakt, že se Mitas od letoška stává hlavním dodavatelem pláštů pro Cape Epic, což je pro domácího výrobce velmi prestižní záležitost.

Lance Armstrong prohrál arbitrážní řízení s pojistovací společností SCA promotions, která mu vyplátila prémie za šesté vítězství na Tour de France. **Armstrong musí vrátit v přepočtu 244 milionů korun**, vč. 2,5 milionu dolarů za odškodnění a náklady. Bývalý sponzor požadoval vrácení částky s ohledem na odejmutí všech sedmi titulů z důvodu použití dopingu.

Když pomíneme ty největší komponentové hráče na trhu, kterými jsou Shimano a Sram, tak nám v případě četnosti použitých klik vychází hned po nich značka FSA. Ačkoliv by se dalo říci, že co značka, to jiné technické řešení, popravdě, v době osy integrované do kliky se jednotlivá provedení liší jen v drobných detailech. Podíváme se konkrétně na servis středového složení PF BB30 a klik od FSA.

HOBBYBASTLER

Udělejte si to sami

Jak na kliky FSA

a styčné plochy, abychom měli vše připravené pro namazání před montáží do rámu. Není-li středové složení v dále použitelném stavu, měli bychom do rámu nalisovat nové. Stávající tedy vyrazíme ven speciální rozpěrnou vyražkou 4 a po očištění středového pouzdra a namazání styčných ploch nalisujeme nové 5. Při lisování dbáme na přesné usazení misek před utvářením ráčen listu,

me, aby nedosadla na ložiska nasucho. U levé kliky zkontrolujeme dotažení seřizovací matice až ke klice 6, což je důležité pro následující vymezení vůle celého kompletu klik 7. Pravou kliku s osou nasadíme do rámu 8 a dorazíme rukou, aby dosedla až na ložisko. Levou kliku nasuneme na osu ošetřenou mazacím tukem a dotáhneme imbusovým klíčem.

stupně vyšroubovává směrem od kliky proti ložiskům, a tudíž se o ně zapírá a vymezuje původně volný prostor. Nešroubujeme příliš, abychom ložisko nepoškodili nebo nestrhli závit na klice či v matici. Stačí trochu povolit a záběrem za obě kliky vykoušet případnou vůli a zase upravit. Možná toto budeme muset zopakovat a vůli dotáhnout po několika ujetých kilometrech, ale určitě příliš nepřetahujeme hned po první montáži.

Jestliže je vůle nulová a kliky se otáčejí lehce bez nějakého tnutí daného případným



Náš vzorový model jezdil na karbonovém rámu tři sezóny a před rokem bylo třeba vyměnit středové složení. To si nyní po třech tisícových kilometrech a částečném zavedení v blátě vyžádalo drobný servis. Pro demontáž klik potřebujeme v první řadě miniaturní imbusový klíč 1,5 mm, kterým povolíme pojistný červík seřizovací matice na levé klice 6. Ten slouží k zajištění seřizovací matice proti jejímu povolání a vzniku vůle. Nemusíme jej vyšroubovat úplně, stačí jen nepatrně. Následuje povolení levé kliky 10mm imbusem 7 a díky samostahovacímu šroubu ji rovnou demontujeme z osy.

abychom je do rámu netlačili šikmo. Nové středové složení ošetříme mazacím tukem u všech styčných ploch a můžeme nasadit kliky.

Jestliže jsou ložiska středového složení ještě bez problému funkční, zaslouží si očištění a namazání, takže z nich sejmeme vrchní krytky 7 a vyčistíme je. Pokud bychom chtěli udatl důkladnou očištění ložisek, můžeme opatrně vylopujout šroubovákem vnitřní plastovou klec a ke kulíčkům usazeným mezi vnitřní a vnější ložiskovou dráhou se pak snadno dostaneme kartáčkem. Ovšem nasadit zpátky klec rovnoměrně na všechny kulíčky je doslova očištět, takže to doporučujeme jen zkušeným a trpělivým mechanikům.

Tim máme kliky v rámu a musíme vymezit případnou vůli, k čemuž slouží matice na levé klice. Ta má pravý závit, a jelikož máme stále povolený zajišťovací červík, zkusíme ji rukou nebo tenkým plochým 36mm klíčem 11 povolit proti směru otáčení hodinových ručiček. Otáčením se nám po-

přetažením, dotáhneme pojistný imbusový červík 6, aby se matice na klice nemohla za jízdy povolit. Tím by nám zase vznikla vůle. Pozor na to, abychom drobný šroub nestrhli, je opravdu titěrný, a důležitý je, aby měl závit ošetřený pojistným tmelem proti povolování. (už)

Otevřena nová prodejna Airoo

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

STELLA AZZURRA
VELOFLAN
WUR
BOF
CIAMILLO
COSSIMA

Decathlon
FMS
FRM
Kettle
KUOTA
mythiCarbon

BOF
CIAMILLO
COSSIMA
Decathlon
FMS
FRM

Kettle
KUOTA
mythiCarbon
Decathlon
FMS
FRM

www.airoo.cz

CYKLOSERVIS – cyklistický čtrnáctideník • Vydává PhDr. Miloš Kubánek, adresa redakce: Žirovnická 2389, 106 00 Praha 10, e-mail: 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 velometaliem, sportovní prodejny, soukromí distributoři, na Slovensku L.K.Permanent, pošťový přečník 4, 834 14 Bratislava, tel. 07 52 53 719–12 • Registrováno MK ČR • Evidenční číslo MK ČR E 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.

Velkoobchodcyklo

Vážený zákazníci,
nyní můžete nakoupit na nové adrese v Brně, nedaleko MAKRA, na ulici Kaštanová 34, ve skladovém areálu MANAG

Prodejní doba: Po–Pá 7,00–16,00 hodin

www.velkoobchodcyklo.cz

LUXUS

Jestli jste někdo v mládí propadl kouzlu plastických modelů, pak jste jistě váhal mezi cenově dostupnými barvičkami Unicorn a luxusními Revell. Právě to druhé jméno se snad stalo synonymem pro dražší a lepší produkty, protože třeba titanové rámy Revell, byť zde není žádná spojitost, nejsou levné, a novinka Revel od X-Fusion rovněž neoslaví ty, kdo mají hlouběji do kapsy.

X-Fusion je jeden z největších výrobců tlumičů a odpružených vidlic a popravdě, jeho OEM tlumičů jezdí na řadě celoodpružených modelů ve střední cenové kategorii obrovské množství. Vidlicím se sice nedostalo takového rozšíření a popularity, i když vzhledem k použití maxima dura-

Vždyť těsnící gufera jsou zde dole, a tudíž olej uvnitř stéká na ně, ne jako u klasiky směrem od nich. Konstrukteři navíc tvrdí, že 34mm vnitřní nohy jsou v kombinaci se speciální pevnou 20mm rychloupínací osou LockX tužší, než nabízí většina konkurence s 34 nebo 36mm nohami. To ukáže až praxe, ale faktem je, že luxusně vyhlí-



lových dílů namísto plastu je to celkem škoda. X-Fusion ovšem míří do nejvyšších cenových pater se svojí novou upside down vidlicí Revel, která je kompletně vyvedena ve zlatém provedení. S cenou přes čtyřicet tisíc korun to rozhodně není dostupný model, i když ve srovnání s nejlepšími vidlicemi od konkurence bychom našli podobně drahé či ještě exkluzivnější kousky, byť jich nebude mnoho.

V historii MTB by se daly jednorunkové upside down vidlice spočítat na prstech jedné ruky, ovšem nová doba, zdá se, přejí reinkarnaci této konstrukce. XC raketa RS-1 je velice populární, tedy co do počtu obdivovatelů, masové rozšíření asi vzhledem k ceně nečekáme. Už při vývoji této vidlice nebyla cena na pořadu dne, protože konstrukteři v X-Fusion nechťeli dělat kompromisy. Navíc, tvůrcem vidlice je sám Paul Turner, zakladatel značky Rock Shox. Ten říká, že všechny špičkové vidlice pro motokros mají upside down konstrukci, a Revel tedy záží na stejný princip.

žející vidlice nabídne zdvih 140–160 mm ve verzi 650b a 120–140 mm pro devětdvacítky. Hmotnost 2041 gramů je rovněž slušná a enduro fanatikům poskytne tlumič systém HLR možnost regulovat nezávisle nízkou a vysokorychlostní kompresi a odskok. Dvě vzduchové komory zaručí citlivost i progresivitu podle nastaveného tlaku, takže, co víc si přát. Snad jen, aby se karbonové chrániče spodních noh nezničily už o první větve a vidlice za ty peníze a se všemi regulacemi nabídla opravdu funkci odpovídající ceně. Na pohled to totiž bude ozdoba snad každého biku, a rozhodně se za ní otočí každý znalec.

(už)

HAIBIKE

THE PERFECT COMPANION!

NÁŠ NOVÝ KARBONOVÝ HARDTAILOVÝ RÁM



HAIBIKE FREED 7.20

27,5"

Nápadný design, nejlepší tuhost!

Charakteristický tvar vytvořen podle všech požadavků: S modelem Freed prezentuje Haibike nový rám pro karbonové hardtaily. Hranaté, masivní trubky zajišťují ideální tuhost a rozpoznatelnost tohoto modelu.

Sladěné komponenty jako sedlovka, řídítka, představec, stejně tak zapletená kola perfektně dokreslí sportovní nápadný vzhled modelu Haibike FREED.

haibike.de/freed

CYCLESTAR.cz

v Praze přijme kolegy/ně do nové provozovny

Hledáme dva kolegy/ně do nového obchodu, mechanik a prodavač/ka, nástup ihned, místo Praha-Lahovice,

Telefon: 602 856 404
E-mail: pml@lol.cz

DT SWISS

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



onza



MARIN

VELKÝ VÝPRODEJ - MARINBIKES.CZ

Pells F7 Race 1



Dokončení ze str. 1 ⇨

Zdvíhý 112 mm vzduchu a 120 mm vpředu jasně cílí na maratonský a XC segment, čemuž odpovídá i komponentové osazení. Tlumič i vidlice Rock Shox nabídlí lockout z řídítek, přičemž tlumič má dokonce hydraulicky ovládaný. Sada pohonu SLX a XT pak nesla díky precizní funkci zádných výtek, snad jen 38 zubů větší převodníku bude někomu ve sjezdu možná málo. Shimano rovněž dodalo náboje pro pevné osy a v kombinaci s ráčky Mavic a rychlými plášti Schwalbe Racing Ralph to byla velice odolná a přitom slušně akcelerující kombinace pro rychlejší povrch. Na blátě pak



vzorek pláští lehece ztrácel, ale pro suché a středně tvrdé závodní trať to bude doslova neprůstřelná kombinace. Přestože zde



vládne Shimano, u brzd se sázka na o dost ostřejší kotvy od značky Avid vyplatila. Jezdec totiž díky jejich ostrému projevu zastaví doslova na fleku, aniž by si musel přilžit namáhat prsty stiskem páčky. Osazení tedy závodně naladěného jezce rozhodně nezklame, což si dovolíme tvrdit i o projevu kola jako celku.

Bezpečná eleganc

Je zcela samozřejmé, že co je kvalitní, bývá i velmi elegantní. Ale není už samozřejmé, aby se tak dalo hovořit o tak zdánlivě banální věci, jako je zámek na kolo.

Alu u firmy ABUS je běžné, že pokud dá na trh nějaký výrobek, tak je nejen kvalitní, vysoce funkční, ale i lhbivý. Ono to ani jinak v dnešním přesyceném světě není možné. Výrobek musí upoutat, a pokud upoutá, zákazník se podívá blíže na užité vlastnosti, cenu a pokud vyhoví a cena koresponduje s kvalitou, zpravidla věc koupí.

Řetězový zámek ABUS Ionus 6800 se nám opravdu zalíbil. Je na něm patrné, že firemní designér si doslova vyhrál s tělesem, do kterého je umístěn zamýkací mechanismus s velmi obtížně překonatelnou cylindrickou vložkou.

Oka řetězového zámku jsou tvořena z šestimilimetrového tvrzeného materiálu, na kterém si vyhláve zuby kdejaká pilka nebo ostrí pákových kleští. Ale po několikáté zdůrazňujeme, že žádný zámek není nepřekonatelný. Stejně jako lze ukrást i nejlépe zabezpečené auto nebo vykrást dům zajištěný tím nejsloftikovanějším bezpečnostním zařízením. Vždy jde o to vytvořit maximální překážku lapkům, zlodějům, recidivistům, narušeným osobám nebo jak se to možná daří i prostřednictvím ochranného obalu řetězu v červené barvě, který samozřejmě především chrání naše kolo před poškrábáním. Červená barva jakoby na dálku

dávala výstrahu a říkala: „Jo hochu, se mnou budeš mít práci. Jdi raději o dům (o kolo) dál.“ Asi je vůbec výhodné dát najevo, že mě kolo je kvalitně zabezpečeno.



Zámek působí opravdu bytelným a elegantním dojmem. Jeho délka je 110 cm. Dostanete k němu dva klíče, které ovšem použijete pouze při odemýkání. Zámek se uzamkne pouhým zasunutím a zacvaknutím zakončení řetězu do mechanismu. Jeho cena je těsně pod devíti stotkorunami. (kan)

Citlivost nade vše

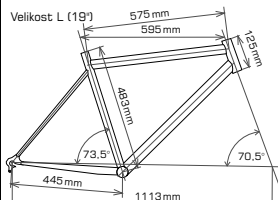
Systém odpružení přináší určitá specifika v podobě vyššího tlaku v tlumiči, takže jsme chvíli ladili tlak a odskok, aby byly



pohupuje, nemá na ni tah řetězu výraznějším vliv a navíc propuzuje víc v sedle než při spurtu ze sedla, a přitom netuhide pod brzdou. Souosý čep tedy splnil svoji funkci a odpružení perfektně vystihuje závodní zaměření tohoto kola.

Technické specifikace

Rám: Pell's Custom Tube Set, 4bar Active Link, 112 mm
Tlumič: Rock Shox Monarch XX
Vidlice: Rock Shox Reba RL1, 120 mm
Klíky: Shimano SLX, 26/38
Brzdy: Avid Elixir 5
Řazení: Shimano SLX, 2x10
Přehazovačka: Shimano Deore XT
Přesmykač: Shimano SLX
Náboje: Shimano SLX, 15 mm, 12 x 142 mm
Ráčky: Mavic XM819
Pláště: Schwalbe Racing Ralph
Kazeta: Shimano HG-62, 11-36
Sedlo: Pells Shark
Sedlovka: Pells XR2
Řídítko: Pells XR6B
Představec: Pells RX67
Hmotnost: 13,15 kg
Cena: 58 990 Kč



Velikost L (19")
 + citlivost odpružení, torzní tuhost, výkon
 - nenalezi jsme

3F fotochromaticky

Samozabarvací úprava nebývá v téměř čistých, tedy jen neznatelně zabarvených skel právě obvyklá, musíme však uznat, že je nadmíru praktická. Přesvědčily nás o tom brýle značky 3F Vision, konkrétně model 1445 Photochrom.

Tyto na první pohled čiré brýle totiž disponují zorníky se schopností samozabarvení v rozsahu 0 až 2. Značná univerzalita použití je tedy logická, navíc se model vyznačuje nadstandardně příjemným usazením na obličej, vyplývající z promyšleného, byť na pohled celkem jednoduchého vytváření.

Kovové šedý rámeček z materiálu Grilamid TR90 je velmi lehký a současně odolný – pružnost materiálu a tvarová přizpůsobitelnost brýlí prakticky všem šířkám obličejů jsou vyložené příkladné. Shodli jsme se, že tyto brýle sedly prakticky kaž-

dému, kdo je vyzkoušel, což určitě nebývá obvyklé. Zasluhu na tom má nejen vhodné rozvezení nánosník, ale především minimalistické sklápěcí nožičky, které mají snahu se roztáhnout v závislosti na síle hlavy.



Přitom brýle výborně sedí i na užším obličej. Nechybí protiskluzové inserty v nožičkách, ještě zlepšující pocit z usazení.

Nyní již ale ke sklům, která jsou v testovaném modelu tím nejdůležitějším. Jejich tvaru není moc co vytknout, přesto nejsou zorníky příliš vysoké, do očí nadměrně nefoukají ani při rychlé jízdě.

Samotná fotochromatická úprava je v praxi skutečně znát, byť jsme se na její funkci museli vyloženě zaměřit. Jednoduše řečeno, v lesním šeru a za tmy se brýle chovají jako standardní čiré. Na slunečním světle, a ani nemusí být extra silné, se automaticky lehce zatmaví a zorníky se stanou mírně kouřovými. V tom okamžiku jsou někde napůl cesty mezi běžným čířm a kouřovým sklem, na nějž jsme zvyklí ze slunečních brýlí.

I v ten okamžik mají o něco blíže spíše k čířmu provedení, ale kouřový nádech je znát a za slunečního světla dokáže ulevit očím. Z našeho pohledu jsou tyto brýle naprosto ideální pro ježdění v terénu, případně pro vyjíždky, u nichž je pravděpodobnost, že se budeme vracet za šera či za tmy, přestože vyrazíme za sluníčka.

Cena brýlí 1445 Photochromic je 1349 korun, je v ní zahrnuto rovněž pevné transportní pouzdro a textilní sáček současně sloužící k vyleštění skel. (kad)



Granger II

www.head-bike.com

HEAD®

bicycles

Specifikace:
 rám: Alu 6061 HT DB
 vidlice: Suntour XCR RL Air QR
 řazení: Shimano DEORE 3x10
 šaltr: Shimano SLX
 přesmyk: Shimano DEORE
 klíky Shimano FCM 523
 brzdy: Shimano 396

náboje: SRAM 306
pláště: Schwalbe Smart Sam
ráčky: NB
sedlo: Velo
pedály: Wellgo
hmotnost: 27,5"-13,5kg // 29"-13,7kg
velikost: 27,5" - 41/46/51/55cm
29" - 42/47/52/56cm

21 990 Kč

Výroba a prodej jízdních kol

Novus Bike s.r.o.
 Vančurova 20, Opava 746 01, ČR

GSM: +420 602 535 813
 e-mail: r.holubek@sundance-bike.cz



Dynamo je v módě

Nejeden z nás si pamatuje doby, kdy první součárka, kterou z nového kola odmontoval, bylo dynamo. Následovalo osvětlení a blatníky, prostě se to u „závodního“ kola nenosilo. Současný rozmach elektrokol, městských kol a kola jako dopravního prostředku obecně, ovšem světlým poháněným dynamem přeje. A to i přesto, že diodová světla z baterky vydrží svítit několik desítek hodin a svítí i při zastavení na křižovatce. To ale umí některá dynamy s nabíjecím zdrojem, který dodává energii právě, jakmile jezdec zastaví. Dynamy jsou prostě synonymem nezávislosti na zdroji energie a nic na tom, že výroba energie za jízdy lehce okrádá jezce kvůli tření či odporu magnetů o výkon.

Když je řeč o tření, platí to hlavně pro klasická dynamy fungující díky přitlaku k plášti. Zde jsou tření, a tudíž odpor jasně dané a moc na tom nezmění ani aplikace převlečného gumového kloboučku. Moderní dynamy mají své místo v předním náboji, ať už v kombinaci s bubnovou či diskovou brzdou, nebo jako samostatný náboj vyrábějící elektrickou energii. Dnes existuje mnoho firem specializujících se na vývoj dynamů nábojů s co nejmenším odporem, vysokým výkonem a nízkou hmotností. Jenže koupit si takový náboj třeba za čtyři tisíce jen tak z fandovství čisté energie, byt' váží proti konkurenci polovinu, není moc běžné. Cenově dostupnějších dynamových nábojů je ovšem celá řada, a pokud bychom chtěli jít do historie, pak nelze nezmínit značku Sturmey-Archer.



Testovaný typ HDS12 jsme prověřili v adaptéru s pomocí sekundárního pohonu (aku vrtáčka), který rozotáčel plášť náboje. Zárovka se rozsvítila už při minimálních otáčkách.



Klasické dynamo, jak jej zná většina z nás, tedy uchytené z boku na rám či vidlici, se sklápěcím mechanismem, zajišťující přitlak rotující plastové hlavice na bok pláště. Odpor a hluk jsou nedílnou součástí tohoto řešení.



Dynamo Sturmey Archer v náboji kombinující ještě bubnovou brzdou. Tělo lanka na boku vyžaduje bezpečně zajistit vnější část brzdy dlouhou opěrkou k nose vidlice.

odpovídá v současnosti používaným světélům. Původní historické „Dynohub“ byly přitom těžší a pracovaly pouze s výkonem 1,8 wattu, což značně omezovalo výběr světél. To je ovšem více jak půl století stará záležitost, současná dynamy této značky odpovídají nejrozsáhlejšímu parametrum.

Praktický test jsme provedli pouze ve speciálním adaptéru s napojením na elektromotor, který otáčel pláštěm náboje. Proti klasickým nábojům má dynamo verze samozřejmě větší odpor otáčení, díky magnetům, což je cítit už při pokusu v ruce, kdy lze osu jen těžko udržet, aby nerotovala spolu s pláštěm. Nicméně toto je standardní projev všech, nebo většiny podobných dynamů nábojů. Napojení na světlo s klasickou 6V žárovkou prokázalo funkčnost systému a jasné svícení už při nízkých otáčkách. Spojení se světlem je díky tenkému dvojkabelu a plastovému adaptéru snadno demontovatelné. V případě defektu předního kola lze tedy kabel od náboje snadno odpojit.

Sturmey Archer tímto kousem ovšem nezačínají éru bezbrzdových provedení, pouze rozšířili variace s bubnovou brzdou o typ pro ráfkové brzdy, a v nabídce je



Historický plakát z roku 1936 inzeruje legendární dynamy v náboji Sturmey Archer Dynohub, která byla předchůdkou moderních odlehčených a výkonnějších verzí.

i verze s unášecem brzdového kotouče, takže pokud je někdo fanda dynamů v náboji, má z čeho vybírat. My bychom ovšem, vzhledem k poněkud retro charakteru podobných provedení, vsadili na kombinaci s bubnovou brzdou, to je prostě největší stylovka. (už)

Michal Prokop
obláčka
Sensor

Kdo by neznal Michala, vzorný manžel, syn, neunavý sportovec a v neposlední řadě mistr světa amoleta. Ve Fourcrossu už nevěděl koho porazit, tak začal jezdit závody v Enduru. Sensor se snaží, aby v průběhu závodu měl úsměv na tváři. Ať už se jede ve vedru, zimě, kroupách nebo vlnobíží.

www.sensor.cz

sensor

Funkční triko
Sensor Gearline
Fresh GPS
Cyklokalhoty
Sensor Charger

Windster pro českou zimu

V posledních letech to se zimou není zrovna slavné a sniž nepřeje běžkařům ani ve středních polohách. Naopak pro cyklisty jsou poslední zimy čím dál příznivější a stačí jen zvolit vhodné oblečení a doplňky a sezónu máme skoro celý rok.

Když jsme u těch doplňků, občas nastává dilema, jestli zvolit silně zateplené rukavice s maximální ochranou proti chladu, a připravit se tak částečně o citlivý úchop řídítek, nebo se spolehnout na tenčí provedení, ovšem s rizikem zřeknutí prstů. Rukavice GripGrab Windster patří k těm, které bychom smlele nazvali jako univer-

zální, jež na bídnou zimu odpovídá velikostnímu značení a testovaná elka seděla naprosto perfektně, s dokonale padnoucími prsty bez jakéhokoliv zateplení svů nebo nepřijemného prnutí materiálu. Ten je na hřbetní straně pružný, netáhne a chválíme také dlouhou reflexní paspuli ve dvou rovinách. Hřbetní strana prokázala perfektní vodoodpudivost, a to jak při sněžení, tak při testu pod tekoucí vodou. Rovněž proti větru to při teplotě lehce nad nulou nebylo na silnici s nějakým omezením. Nula a lehce pod ní už ale byly teploty vhodnější spíše pro použití v terénu než na silnici, tam přece jen přijde ke slovu teplejší provedení. Na bike to ovšem do terénu

buďe skvělá volba, navíc přihlédneme-li k funkci dlaňové části. Ta má totiž pružný silikonový potah a úchop je naprosto neprůstřelný. Materiál na gripch neklouže, dlaň i prsty jsou dostatečně citlivé a přitom vnitřní materiál s hustým počesem dokonale izoluje.

Oceňli jsme samozřejmě frontu na palci a především gelovou výstelku na vnější malíkové hraně, která za jízdy skvěle tlumila a rozkládala tlak při úchopu. Přestože



zální, jež na bídnou zimu odpovídá velikostnímu značení a testovaná elka seděla naprosto perfektně, s dokonale padnoucími prsty bez jakéhokoliv zateplení svů nebo nepřijemného prnutí materiálu. Ten je na hřbetní straně pružný, netáhne a chválíme také dlouhou reflexní paspuli ve dvou rovinách. Hřbetní strana prokázala perfektní vodoodpudivost, a to jak při sněžení, tak při testu pod tekoucí vodou. Rovněž proti větru to při teplotě lehce nad nulou nebylo na silnici s nějakým omezením. Nula a lehce pod ní už ale byly teploty vhodnější spíše pro použití v terénu než na silnici, tam přece jen přijde ke slovu teplejší provedení. Na bike to ovšem do terénu

se kvůli výšce polštářku „Doctor Gel“ zprvu zdálo, že bude nutné si na něj dlouhou zvykat, bylo to naopak. Jezdec o něm po chvíli ani neví, a přitom je komfort naprosto perfektní. Co se týče izolace zápěstí, dostatečně dlouhá úpletová manžeta je plně funkční.

Windstery za 729 korun můžeme smlele doporučit pro zimní biking v teplotách kolem nuly a lehce pod ní, kde spolu s perfektní citlivostí úchopu nabídnou kvalitní ochranu před chladem a vlhkem, a na silnici to bude dobrý společník pro pozdní podzim a začátek sezóny, kdy jsou teploty lehce nad nulou, takže vlastně i pro současnou českou zimu. (už)

- + citlivý úchop, tlumení, univerzálnost, vodoodpudivost
- nenalezli jsme

LC RIDE 9
FULLY PACKED WITH AWARDS

DESIGN AWARD 2015

TAFEL CYCLE AWARDS 2015 Gold

reddot award 2014 winner

GHOST
GERMAN BICYCLE TECHNOLOGY

Galaxy Proteus 3 XT



Ať si kdo chce co chce říká, šestadvacítká určitě není zcela překonaným či dokonce mrtvým průměrem, zvlášť pro lidi s menší tělesnou výškou. Nenabídne sice neotřesitelnou adhezi a terénní prostupnost devěťadvacítky, svou akceleraci i hmotností je však bezkonkurenční, což může být pro mnohé potenciální kupující pádný argument. Navíc svého majitele nutí nepřetržitě pilovat techniku a jízdu s nejménším dopřímým rozměrem kol bývá v terénu velmi zábavná – jakýsi „fun factor“ zde představuje vitanou přidanou hodnotu. Vším výše zmíněným se snažíme vysvětlit, proč jsme si do testu vybrali šestadvacítkový Galaxy Proteus 3 XT. Je zde však ještě jeden pádný důvod – toto kolo je nyní za 30 tisíc korun, s luxusní vidlicí Fox a komponenty Deore XT! A především s celkovou hmotností 11,15 kilogramu, která je pro devěťadvacítky i sedmadvacítky dané cenové kategorie nedosažitelnou metou. Přiznáváme, že je proteus ještě tak trochu ze staré školy, s vyořazeným závodním posedem a užitými řídítky, zároveň však nabídné až návykové zrychlení, perfektně se vejde do ostrých utahujících se zatáček a k odlepení obou kol od ze-

mě stačí jen malíčko zabrat. Po přesednutí z devěťadvacítky podobné cenové relace totiž testovaný bike najednou pocitově váží pod deset kilo...

Námi zkoušený model je zkrátka hodně lákavý svou cenovkou, přičemž původní činila 44 590 korun, takže sleva je značná, a v dané relaci sotva najdeme kolo se sadou Deore XT zkombinovanou s klikami a náboji SLX. Ikstčtko je samozřejmě funkčně dokonale, což platí jak o řazení, tak o funkci brzd. Naprosto rozmazlující je již tak nějak tradičně vidlice Fox 32 F100 CTD, jejíž chod je příkladně citlivý a k tomu velmi, ale skutečně velmi kultivovaný. Mimo chodem, tato vidlice původně stála téměř dvacet tisíc korun, což jsou dvě třetiny částky, za níž můžete mít nyní celé kolo. Výhodou jsou i tři přednastavené módy komprese, usnadňující naladění vidlice pro konkrétní podmínky.

Samozřejmě nemohou chybět další značkové nabízené v portfoliu Cyklošvec – jmenovitě například Kenda, jež dodala hodně lehká, a především rychlé pláště Karma. Kola složená z ráfků Mavic XM 119 Disc a centerlockových nábojů SLX jsou pro

jízdní projev naprosto zásadní – jejich skvělá tuhost a celkem nízká obvodová hmotnost se společně se zmíněným obutím starají o nadstandardní akceleraci. Další díly už jsou o něco konfekčnější, ovšem stále kvalitní, což platí třeba o součástkách kopřitu Ritchey. Ale ani zde se nešetřilo, což dokazuje třeba představec série Pro, z níž pochází i použitá sedlovka. Ta v našem případě nesla sedlo Selle Italia Q-bik, které nepůsobí úplně luxusně, ale v praxi nabídné slušné pohodlí i při déletrvajících jízdách.

Nyní už k rámu, který je vedle použitých kol a odpružení alfou a omegou jízdních vlastností. Zde se dá hovořit o konstrukční klasice, již jsme si osvojili v posledním desetiletí. Každopádně je z použité kon-

cepe vydolováno maximum, a to jak tuhostí, tak i z hlediska geometrie. Slitina 6061 Double butted (s dvojitě zeslabenou stěnou hlavních trubek) je opět tím, co se podílí na nízké váze. Perfektní přenos energie má na starosti použitá konstrukce, z níž nejvíce vynikne biaxiální profilace spodní trubky. V reálu její průřez vychází z obdelníku a svou šíří téměř odpovídá středovému pouzdru. Podobně nepřehlédnutelná je také výzruha pod hlavou, kde v navařeném zpevnění najdeme vzhledově atraktivní odlehčení. Hlava s integrovanými ložisky je standardem, stejně jako esovitě zprohybané vzpěry zadní stavby, doplněné o mohutné můstky. Zajímavé je i zplštění řetězových vzpěr – opět prvek navyšující boční tuhost rámu.

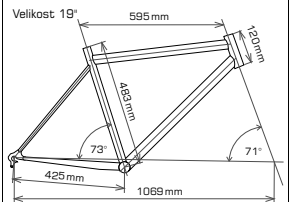
26" – lehká a rychlá

Jízdní projev kola je přesně takový, jak jsme byli u sportovních závodních modelů po léta zvyklí. Tenhle bike zkrátka nedělá skoro nic za jezce. Zdolání prudkého stoupání si musíme zasloužit a pro pokojnější výjezdu je nutné předvést něco ze svého umění, abychom zajistili stále dostatečnou adhezi zadního kola. Stejně tak ve sjezdu musíme být logicky o něco více na pozoru než na devěťadvacítku, ovšem vše výše zmíněné nám dovoluje vychutnat si nástrahy terénu a mít radost z jejich udoání. Zde by nebylo od věci jedno přirovnání související se standardy 26"/29". Sportovní devěťadvacítky bychom možná připodobnili k modernímu autu. To za řidiče často už i zaparkuje, a proto se najde stále více těch, kteří nechcejí být ochuzeni o řidičský

zážitek, a z toho důvodu si požívají starší auto, u něhož cítí, jednoduše řečeno, asfalt pod sebou. Hovoří se často o rozdílu mezi „opravdovým řízením a obsluhovaním“. Šestadvacítkový proteus je jednostopou variací na totéž – je to zkrátka kolo, které umí být hodně rychlé a schopné, ale musí mít odpovídající pilotáž. Proteus logicky není v techničtějším terénu tak bilbovzdorný jako devěťadvacítko, ale budete si na něm užít skoro každý metr jízdy. My jsme si na něm vyzkoušeli schopnost akcelarovat a přední kolo či rovnou obě jsme odlepovali od země při každé sebemenší příležitosti. Prostě jsme jezdili sportovně, protože kolo k tomu samo vybízelo. Vším výše zmíněným nechceme určitě říct, že strčí do kapsy devěťadvacítky či sedmadvacítko nedáme dopustit. Ale chceme tím zdůraznit fakt, že by byla škoda šestadvacítku ztracovat jako přezítke. Pokud měříte nějakých 160 až 180 centimetrů, rozhodně o šestadvacítku při výběru kola ještě zauvažujte. Kvalitní 26" modely se totiž v rámci výprředější leckdy dostaly na velmi zajímavé ceny, což je právě případ testovaného proteuse. Za necelých třicet tisíc si tak můžete pořídít bike, který by byl ještě před pár lety někde na pomezí kategorie sportovních a závodních kol. A vsadte, co chcete, že takhle sebevědomě nebude zrychlovat žádný jeho souasný cenový konkurent. Na druhou stranu, pokud na tom nejste technicky příliš dobře, vezměte zavděk evoluci MTB techniky a sáhnete po větších kolech, která mají i přes vyšší hmotnost své jasné opodstatnění. Volba je na vás.

Technické specifikace

Rám: Al 6061 Double butted
Vidlice: Fox 32 Float 100 CTD, 100 mm
Klíky: Shimano SLX 42/32/24
Brzdy: Shimano Deore XT, 160 mm
Řazení: Shimano Deore XT
Přehazovačka: Shimano Deore XT
Přesmykač: Shimano Deore XT
Kazetka: Shimano HG-81 11-34 (10)
Náboje: Shimano SLX
Řáfky: Mavic XM 119 Disc
Přístěže: Kenda Karma Kevlar 2.0
Řídítka: Ritchey Camp
Představec: Ritchey Pro
Sedlovka: Ritchey Pro
Sedlo: Selle Italia Q-bik
Hmotnost: 11,15 kg (vel. 19")
Cena: 29 990 Kč



- + akcelerace, ovladatelnost, nízká hmotnost, funkce vidlice a brzd
- pro někoho až příliš „závodní“ posed

ELEGANCE 28"

SHIMANO STEPS LADY



APACHE ELECTRO BIKES

FIND A SPIRIT OF THE VICTORY

- Shimano ABRT 4000
- Shimano Alivio RD-M4000-SGS
- SR Suntour CR-9V 63 mm
- Shimano StePS E6000
- Li-Ion 36 V / 11,6 Ah (417 WH)
- 22,5 kg
- 51 990 Kč

WWW.APACHE-BIKE.CZ

Řetěz X11 nový vítěz v kategorii nízké hmotnosti

Výborné chování při tazení, velmi hladký chod a nyní i záruka spokojenosti s nesrovnatelnou odolností řetězů.



X11SL Silver

X11SL DLC Black/Celeste Green



Výhradní dovozce a distributor pro Českou republiku:

CYKLOMAX s.r.o.
 Čeperka 306
 530 02 Pardubice
 Tel.: +420 466 944 023
 Email: info@cyklomax.cz
 www.cyklomax.cz



CYKLOŠVEC s.r.o.
 U Hřebčince 2509
 397 01 Písek
 Tel.: +420 382 206 440
 Email: obchod@cyklosvec.cz
 www.cyklosvec.cz

