

Lapierre Pulsium



Existují silniční kola pro maximální výkon a pak silniční pro maximální komfort. Právě do druhé skupiny, i když výkonnostně s přesahem hodně do té první, patří model Pulsium 500 FDJ, jehož karbonový rám disponuje elastomerovým implantátem v horní trubce. Jestli chcete vědět, zda se tvůrcům jejich záměr vyrobí maximálně pohodlné kolo podařilo, čtěte dál, ale už předem můžeme naznačit, že tenhle konstruktérský přístup své ovoce rozhodně přinesl.

Pohodlí kontra „race mód“

Pulsium je kolem vytvořeným pro ten nehorší povrch a závody typu Paris-Roubaix, což jeho projev na českých kostkách a špičkovém „okreskovém“ asfaltu s výmoly, záplatami, kanály či kolejevími jasně potvrdil. Kolo svým designem nemění do stále populárnější kategorie aero, ale jde

o velice pěkně zpracovanou klasiku. Vnitřní vedení řadicích bowdenů i lanka zadní brzdy, plynulý přechod hlavové partie nebo napojení vidlice na hlavovou trubku a elegantně řešené bytelné zadní patky. Trochu nezvyklé je uchycení zadní brzdy přes adaptér, ale na funkci to vliv nemělo. Zajištění sedlovky pomocí rozpěrného insertu s gumovým překrytím je rovněž jednoduché a funkční a ocenili jsme výměnný držák přesmykače zajištěný dvojicí imbusů.

Karbonový rám necílí na tuhost a výkon topmodelu Xelius, naopak i přes tužší partii kolem středového pouzdra a hlavové trubky nabídl spíše střední míru celkové torzní tuhosti. To je dáno hlavně nižším napojením sedlových vzpěr, jejich obloukovitým prohnutím a samozřejmě elastomerem zakomponovaným do spodní části rozdělené horní trubky.

Pokračování na str. 9 ⇨



Biking mezi mushery

Kdo fandí zimnímu bikování, určitě se někdy setkal s extrémním závodem bikerů na Aljašce, který už nás proslavil Jan Kopka. Po trase psích spřežení se lze u nás vydat jen těžko, ale možnost jet závod přímo po jejich boku, vlastně jet na kole závod určený přímo psím spřežením, je naprosto reálná.

Sediváček long je nejnámější, nejdelší a nejtěžší závod psích spřežení na našem území a možná i v Evropě, v němž musheré své psy a saně prohánějí už od roku 1997. Předtím hledala parta nadšenců, kteří u nás jezdili se psím spřežením, místo, kde by mohli uspořádat etapový závod, a našli jej v Orlických horách. Ideální nadmořská výška, profil trati a zázemí tak odstartovaly nadšení, které trvá až dosud. Jméno závod získal trochu smutnou hříčkou osudu, když pořadatel Pavlu Kučerovi utekli v předve-

čer startu dva psi, z nichž sibiřského husky Sediváka zastřelil u vzdálené vesnice místní občan. Závod ale nakonec odstartoval a na památku této události nese jméno zastřeleného psa.

Nulový ročník 1997 byl nakonec přejmenován na první a závod získal postupně na evropském věhlasu, takže byl v roce 2004 poctěn nominací a následně i konáním mistrovství Evropy FISTC. V průběhu let byly ustaveny dvě tratě s délkou 222 a 333 kilometrů, které se s různými obměnami kvůli snehovým podmínkám drží do-

sud. A právě na tyto tratě se v posledních letech mohli dostat i bikeré. Konkrétně to byl Jan Kopka, který si závod zkusil nejdříve jen tak na ukázkou, aby v roce 2011 přišel první oficiální start cyklistické kategorie. Letošní ročník tohoto čtyřetapového závodu s jedním povinným bivakem tak kromě psích spřežení absolvovala také sedmnáctka fatbikerů. A celkové patnáctého z nich, Jana Kuldu, jsme vyzpovídali, abychom se o závod, který nahraňuje současnému boomu fatbiků, dozvěděli víc.

Pokračování na str. 4 ⇨

Marin Attack Trail XT 7

Kalifornský Marin se na vrchol MTB techniky dostal již na začátku devadesátých let a bikerové pamětníci si jistě vybaví tehdejší superlehké modely, vyhrávající celkem pravidelně mnohé srovnávací testy. S příchodem nového tisíciletí se tento výrobce trochu stáhl z výsluní, aby se následně opět přihlásil o pozornost, a to v plné síle a parádě. Testovaný model Attack Trail není jen dalším ze zástupců stále se rozrůstající rodiny endurových strojů, je totiž ve všech ohledech vynikající. Charakteristiku pojmu „enduro“ vystihuje do puntíku – se zdvihem 160/150 milimetrů nabídne hodně sebevědomý projev v tvrdém terénu, dokonalou ovladatelnost a připravenost na to, abyste s ním mohli kdykoli posouvat své hranice. K tomu nabídne ještě jednu přidanou hodnotu, ale o tom až později.

Máme před sebou velmi schopný bike s 27,5" koly, sázející na koncepci virtuálního čepu, se zadní stavbou zavěšenou na dvojici vahadel. Verze XT 7 se nalézá na spodním konci řady Attack Trail, což však ztlačí neokleštěje její sportovnost, a především tento fakt činí model s cenovkou 59 990 korun stále ještě poměrně dostupným. Duralový rám doslova vyzíváje na odvis svou robustností. „Drásaná“ povrchová úprava překrytá pouze čírym lakem je doplněna o velmi decentní grafiku, takže vynikne čistá funkce. A ta je zde primárně o tuhosti a odolnosti. Mohutný profil spodní trubky s velmi netradičním průřezem a dnes nezbytným esovitým prohnutím, dále kratoučká kónická hlava, nepřehlédnutelně zpróhýbaná sedlová trubka a by-



telná výtuka mezi horní a sedlovou trubkou, jež je poznávacím znakem většiny současných fullů Marin. Bytelně se tváří také zadní stavba, u níž nelze přehlédnout zajímavě řešený odlištěk bezprostředně za spodním vahadlem, a především patky. Ty se na pohled tváří jako pořádný ingot, ale opak je pravdou, neboť z vnitřní strany nalazeme vybraný materiál.

Pokračování na str. 8 ⇨

author my Lab

PATRIOT TR 3.0, 120 mm
model 2015 od AUTHOR AG Lab

Více informací o nových modelech 2015 na www.author.eu
Sledujte nás také na facebooku [Author AG Lab](https://www.facebook.com/AuthorAGLab)



2 Proti vodě i chladu

Cykloservis 5/2015

V nadpisu je vyčteno to hlavní, proč vozí cyklisté návleky na tretry. Ne všechny jsou ale proti vodě a ne všechny proti chladu. Když pomineme vyložené lemní lycrové návleky, případně tenká voděodolná provedení a jejich protipól v podobě zimních drtičů ze silného neoprenu, máme

zateplení a povrchové úpravy jsme v teplotách kolem nuly neměli s návleky v terénu sebemenší problém. Při nazouvání jezdec ocení hlavně pružnost, takže se s návleky přes tretry nemusí prát. Doporučujeme zvolit velikost odpovídající číslování treter nebo klidně o stupeň nižší. Na tretrách ve-

a chválíme dostatečně široký pásek suchého zipu přes střední partii podrážky. Boční reflexe na špičce i podél zipu také nechybí, a pokud bychom měli hodnotit celkový střih, ten nabídl velice slušné kopírování tretry i nohy nad kotníkem, a nikde netáhl. Plochy šev na nártu a podložení zipu vzadu jezdec necítí a lem nad kotníkem dobře sedí, aniž by přilíhl svíral.

Návleky absolvovaly kromě jízdy za sucha i ve sněhové břečce také chůzi ve sněhu i na kamenech a dobře provedené vybrání pro vystuplý vzorek podrážky neukázalo na lemu ani povrchu návleku nějaké poškození. Samozřejmě, dlouhodobé používání s častou chůzí se nutně projeví ošlapaním. Tento typ návleku bychom doporučili spíše pro zimní biking než silnici, tam přijde vhod silnější verze, ale díky míře zateplení se v tomto typu chodidlo tak rychle nezapotí, takže je to věc preferencí. Cena 749 korun je odpovídající a navíc se tyhle návleky vyrábějí i v neonové žluté provedení, což je pro bezpečnost cyklisty naprosto perfektní volba. Tedy na silnici, v terénu bude kombinace neonu a bahna asi trochu zbytečná.

(už) pružnost, materiál, střih
usazení špičky



ještě lehké zimní provedení, které je univerzální od podzimu do jara.

To je případ návleku **BBB Waterflex BWS-03**, které jsou z pružného materiálu s vnitřním zateplením Microfleece a vnějším pogumováním z polyuretanu.

Proti vyložené zimní drtičům z neoprenu působí pouze 2 mm silná stěna tak trochu letně, ale díky kombinaci vnitřního

likosti 45 byly návleky velikostního určené 45/46 lehece volnější přes špičku, která se tak při chůzi ve sněhu několikrát odkrývala. Zapínání zipu vzadu s výrazným podložním je naprosto bez odporu a horní pásek na suchý zip vše jistí.

Na patě nechybí výztuha z kevlarové tkaniny a tahač je i pod špičkou, rovněž ole-
mování spodních okrajů je samozřejmostí

Perfektní italská ochrana

Zrak je našim nejcenějším smyslem, takže i na kole bychom si měli oči maximálně chránit. Tato zásada se uplatnila při navrhování novinky italské značky Salice – u brýlí s označením 012. Ty jsou totiž jedny z nejlepších brýlí na trhu,

a naopak nižší, agresivnější tvarované brýle jako by najednou byly zcela z módy, což je ostatně dobře patrné při pohledu na jezce současného profilu. Některé cyklo-brýle se v posledních dvou sezónách tvarově navracely zpět, což ovšem není případ Salice. Tento výrobce sice vsadil

jiště, ale navíc se dají skla vyměnit tak, že se jejich plochy při celé operaci téměř nedotkneme, a tudíž ji zbytečně nezapaťáme.

Samotné usazení brýlí na uších i středně široké obličejí je jisté a příjemné, výhodou je v tomto ohledu anatomické vytváření sklopných nožiček s pogumovanou kontaktní plochou. Linie celého čelního panelu, tedy rámečku i skel, navíc přesně kopíruje tvar obličej, což je rovněž velmi důležité jak pro příjemný pocit, tak i pro zamezení zafukování do očí. Vyšší zorníky



alespoň dle našeho názoru. Vedle dokonalého usazení na obličejí je jim příznačná právě perfektní ochrana očí před proudícím vzduchem, a nejen před ním. Tvar vyšších zorníků je zkrátka velmi praktický,



na co nejlepší funkci, současně však klade i nadále důraz na eleganci. Brýle 012 jsou toho dokonalým příkladem – rozhodně nevypadají retro, perfektně sedí a i při manipulaci s nimi má uživatel pocit maximální kvality. Vysoká životnost z brýlí přímo číší, a to jak při nasazování na obličej, tak třeba při výměně zorníků. Vedle těch kouřových, s označením RW, hodné příjemnou naze-
lenou úpravou a lehece zrcadlovou vnější vrstvou, jsou totiž v pevném transportním pouzdru k brýlím přiložena také číra skla. Na rozdíl od mnoha jiných brýlí, kde má uživatel při výměně zorníků mnohdy pocit, že brýlím ubližuje, se zde nic podobného nekoná. Nejenže jde celá operace snadno a usazení skel v rámečku je současně velmi

jsou v tomto ohledu skutečně dokonale funkční, přitom jejich odstup od lícnic kostí je stále zachován, takže nedochází k přílišnému zamřování při střídání teplotních podmínek. Vyhovovalo nám i výškové usazení na obličejí, přestože brýle nedisponují stavitelným násosníkem.

My jsme zkusili variantu s dodatkem „Ita“, značící přítomnost italské trikolory. V nabídce je však celá řada barevných verzí, takže si z řady Salice 012 vybere skutečně každý. Cena brýlí je 2290 korun.

usazení na obličejí, výška skel a ochrana očí před větrem, snadná výměna skel
nenalezli jsme

DT SWISS

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

onza

GALAXY
WWW.GALAXY-BIKE.EU

Pioneer XT/SLX
25 990,-

Pioneer 27.5"
Pioneer SLX/Deore 20 990,-
Pioneer Deore/Alivio 16 990,-
Pioneer Acera 14 990,-

Skylab XT/SLX
25 990,-

Skylab 29"
Skylab SLX/Deore 20 990,-
Skylab Deore/Alivio 16 990,-
Skylab Acera 14 990,-
Skylab Eco 10 990,-

CYKLOŠVEC
www.cyklosvec.cz

CYKLOŠVEC s.r.o., U Hřebčince 2509, 397 01 Písek,
tel.: 382 206 440, obchod@cyklosvec.cz, www.galaxy-bike.cz

E-KOUTEK

Když se podíváme na nabídku elektrokol od domácích značek, až na výjimky s nabítoou kolekcí jsou to spíše jen základní turistické modely. Do segmentu sportovních elektrokol ovšem letos vstoupila firma 4Ever a její dva ryze sportovní elektrobicykly rozhodně

se odlišuje od standardů zavedených u kol bez pomoci motoru. Rám z hliníkové slitiny 7005 s trojitým zeslabením stěny má kónickou hlavu a postmount úchyt zadní brzd, i když ten je situován klasicky na horní straně sedlové vzpěry, a ne zevnitř. Zadní patky jsou na rychloupínák, ovšem moderná je zastopena řadicími lankami vedenými vnitřkem rámu, a totéž platí i pro kabeláž spojenou s motorem. Ten nese logo Bosch a je pro oba modely společný, tedy typ Active s 36V/11Ah baterií a kapacitou 400 Wh. Výkon ovládá dvojice tlačítek v dosahu palce a potřebné údaje se zobrazují na displeji Intuvia na středě řídítek.

Typ E-Sword 1 je osazen zmíněným pohonem a vidlicí Rock Shox Reba



nevypadají ani v porovnání se zahraniční konkurencí vůbec zle.

4Ever už v loňském roce nabídl dvojici turistických elektrokol v dámském a panském provedení, která spolehlá na pohon sadou SR Suntour HESC, tedy s motorem vpředu, ale snímačem kroutočitého momentu na klikách a dávkováním výkonu podle zábrů jezce. Tyto modely přesně charakterizovaly to, proč jsou elektrokola tak po-



s pevnou 15mm osou, což považujeme vzhledem k hmotnostem elektrokol kolem dvaceti kilogramů za nutnost. Sada XT, SLX a Deore by spolu s komponenty Ritchey měla být pohonu dostatečně solidním partnerem. Tenhle de-
věťadvacítkový model pak zákazník pořídit za zhruba osmdesát dva tisíc korun, ovšem chce-li trochu ušetřit, může sáhnout po typu E-Sword 2 za sedmdesát šest tisíc. Ten má sice stejný

palurní. Umožnit fyzicky méně zdatným cyklistům zvládnout delší nebo stejnou trasu s menší námahou. Sada HESC přitom nabídne díky vyspělejšímu systému dávkování asistence motoru realističtější projev než systémy fungující už na první otočení klikami, bez ohledu na zvolený převod a intenzitu zábrů. Každopádně, modely BlueLife a GreenLife jsou i letos součástí nabídky, která se rozrostla právě o dva výše zmínované sportovní kousky.

Když porovnáme design standardních biků této značky a elektrokol E-Sword, jen těžko by zapřípřil přibuzenský vztah. Profily trubek, provedení partie kolem hlavové trubky a také geometrie na pohled nezapřou stejný původ. Snad jen výrazně delší zadní stavba

motor a vidlice, ale komponentové osazení je od značky Sram.

Elektrické „meče“ tedy domácí značka nabrousila na tuto sezónu pečlivě, uvidíme, jak spokojené se na nich budou zákazníci či čestněji prosekávat nástrahami terénu.



Dokončení ze str. 1 ⇌

Bikuješ už od raných devadesátých let a jezdil jsi jak XC a maratony, tak postupně freeride, sjezd a enduro, proč najednou ta chuť na fatbike?

Vyzkoušel jsem asi všechny typy kol a fatbike se mi jeví jako hrozně zajímavá alternativa. Sám mám takovou mutaci kola na enduro a sjezd, kde přehazuju jednokolkovou a dvoukolkovou vidlici a lehčí



Foto: Pavel Pešek

výplety za odolnější. Fatbike mě láká jedno-
duchostí, odpadá starost o odpružení, navíc
po přehození kol za ušší devěťadvácí by to
bylo i rychlejší kolo na léto, takže je to zase
něco jiného, nový pohled na biking.

Navíc mám psy, se kterými se občas zú-
častňuji musherských závodů v kategorii
scooter (koloběžka), takže volba legendár-
ního musherského klání byla jasná.



Jan Kulda

Foto: Pavel Pešek

Test fatbiku následovalo přihlášení na
Šediváckův long?

Bydlím aktuálně u Hradce Králové, Orlické hory mám blízko a díky společnosti
Cyklomax jsem měl možnost si půjčit je-
jich fatbike na celý závod, jinak bych to asi
nemohl absolvovat. Takže tímhle chci po-
děkovat za podporu. Postupem let nemám
takovou chuť na masové akce, a protože
mám rád kromě kola řadu dalších aktivit,
tak mě tohle hrozně lákalo jako určité do-
rozdružení. Původně jsem si myslel, že si
každý biker poveze s sebou všechnu výbavu
a bude to taková jízda natěško, jako jezdil
Jan Kopka na Aljašce, ale byl to opravdu zá-
vod se zázemím a bez záteže. Měl jsem tam,
spacák, vařič a jídlo na čtyři dny a nakonec
jsem jedl v hospodě a spacák využil jen při
povinném bivaku.

Takže to nepřineslo, co jsi čekal?

Ne, naopak, dostali jsme jako bikeri na-
prosto perfektní možnost užít si čtyři dny
na hřebenech Orlických hor, aniž bychom

Biking mezi mushery

se zbytečně děli s batožinou. Zázemí blízko
Deštné v Orlických horách bylo perfektní,
měli jsme možnost spát třeba na hotelu, ale
musheri spali blízko svých psů v obytných
autech či přívěsech, stanech nebo dodáv-
kách a já jsem taky zvolil dodávku. Na jídlo
jsme mohli do hospody, takže i večerní kul-
tura nijak netrpěla.

Start každé etapy byl na stejném místě
pro mushery, bikery i lyžaře a tratě jsme
měli stejné. V podstatě se jela jedna trať
ve tvaru osmičky, která se podle délky bud
jela celá, nebo ve zkrácené verzi a poslední
etapa se jela obráceně.

Nebýlo to tedy stereotypní?

I když by si člověk myslel, že to bude nu-
da, naopak to bylo hodně zábavné. Každý
den byly jiné sněhové podmínky, takže tře-
ba první den bylo hodně sněhu a neslo to
jet, a většina bikerů šla. Tady měl výhodu
vítěz Jan Kopka, který už ví, jak nastavit
tlaky v pláštích, takže ten prý jel, ale třeba
celkové druhé Martin Horák s pláští hodné
nahuštěnými měl smůlu jako my ostatní.
Druhý den už to bylo umělé a uježděné,
takže jsme si to docela užili a třeba třetí den
na hřebenech mrholilo a do cíle jsme dorazili
s úplnou ledovou krustou na oblečení.
Kdyby ale bylo moc čerstvého sněhu, tak si
v podstatě neškrtneme, a jediný kdo poje-
de, budou musheri a lyžaři, fatbike v tom
prostě skoro nepojeje.

Hrozně se mi líbilo, když jsem dojížděl
etapu pozdě už za tmy a jel jsem s čelo-
vkou a světlem na řídítkách, to byl hrozný
fajn zážitek, noční sníh a klid. Parádní byly
i sjezdy, které byly od lyžařů a saní vypluže-
né a plné bouli, takže to byl takový přírodní
pumptrack, prostě hlavně si to užít a bavit
se, proto jsem to jel.

Jak jste na tom byli výkonnostně proti
musherům a lyžařům? Někdy konflikty se
psy nebo mushery?



Foto: Pavel Pešek



Foto: Pavel Pešek

mě závodilo s těmi nejlepšími z obou ka-
tegorií. Ale zase to bylo o těch sněhových
podmínkách, které byly docela dobré, jinak
by byl fatbike jen na tlačení.

Co se týče nějaké rivalry, tak to jsem
nezaznamenal, a psi po nás rozhodně nesli,
jsou navykli a vyvíčení, takže jediné, na co
jsme museli dávat pozor, byla vzájemná ko-
lize. Na kole občas hrozilo zaboření a pád,

Foto: Markéta Soušedíková,
www.marketa-photo.com

dokže když biker předjížděl spřežení, musel
dostatečným obloukem, aby náhodou ne-
spadl mezi psy. Předjíždění dokonce orga-
nizátoři spíš doporučovali, protože psi běží
rádi za někým, takže je to pro ně dobře.
Ale kdyby byly nějaké časté kolize cyklistů
a musherů, asi by do budoucna měli cyk-
listé smůlu.

Měl jsi nějakou speciální výbavu?

Sériový fatbike Rock Machine s pevnou
vidlicí, dvoupřevodníkem a devítikovou ka-

zetou. Hydraulické kotoučkovky, v podstatě
žádnou speciální vychytávku. Jel jsem v tre-
kových botách na platformových pedálech,
ale jelikož se zase tak moc netlačilo, tak by
se to dalo jet i v zimních tretrách, což ně-
kteří měli. Někomu měl třeba i teplý návlek
na ruce na řídítka, ale to jsem nějak nepo-
třeboval, byli to spíš starší zkušenější jezdci.
Jelikož byla nejnižší teplota maximálně pět
pod nulou, tak to nevyžadovalo nějaké spe-
ciální oblečení. Někteří jeli vloženo v cyk-
listickém. Organizátoři nechťeli po cyklistech
přílbu, takže jsem jel v čepici. Jediné, na co
jsem si ale dával pozor, byla voda na trati.
Po startu jedné etapy byla na cestě velká ka-
luž, a kdo ji obešel, dobře udeřel. Já jsem se
jednou opozdil před startem, doháněl jsem
ostatní a projel jsem ji, takže mi voda natekla
částečně do konců bowdenu, a musel jsem
pak fazení trochu pomáhat nohou, než se led
olámá. Takový detail, který v daný okamžik
člověka napadne, ale pak je to nepřijemné.

Třeba při jiných závodech psích spřeže-
ní, kde se jela i kategorie cyklista – pes, bylo
spíš bláto se sněhem, a tam při závodních
vezli s sebou plastové hřebeny pro čištění
mezer mezi pastorky. My jsme měli na po-
časí kliku, ale i tak to nebylo zadarmo.
Etapy měřily kolem padesáti kilometrů,
takže celkové délka kolem 240 kilometrů
a zhruba 7000 metrů převýšení, což na tus-
tých gumách není zase takový výlet.

Co zabezpečení jezdci na trati?

Tak tohle musím pochválit, protože jed-
nak byly speciální časové kontroly, kde byl
vždycky nějaký čaj, ale hlavně po trase byla
spousta nadšenců a i na těch kontrolách,
kteří tam několik hodin mrzli, povzbuzo-
vali a nalévali čaj s rumem. Rumu vůbec
bylo v tomhle závodě docela dost. Když
si vzpomenu na některé „zničené“ obslu-
hy buferů na normálních bikových závo-
dech v letních replotách, tak tihle zimní
nadšenci mají rozhodně můj obdiv, stejně

jako všichni, kdo se na organizování toho-
to závodu podíleli. Jezdci na čele, kteří jeli
etapu čtyři pět hodin, je tolik nezaměstnají,
ale kdo se tam plácá sedm hodin jako já,
nebo musheri, kteří měli povinné dlouhé
přestávky, kvůli těmhle tam mrzli dlouho.
A to bylo letos dobré počasí, někdy prý stojí
v minus dvaceti třeba do dvou do rána ven-
ku a čekají na průjezd posledních musherů.

Musheri si všechny věci vezli s sebou
na saních, takže měli jídlo a pítí pro sebe
i psy a další spoustu vybavy. Třeba pro po-
vinný bivak v Orlickém Záhoří si to vezli
sami, kdežto nám a lyžařům převezli věci
na spaní pořadatelé. Navíc, bivak byl blíz-
ko hospody, takže jsme opravdu nesli z kola
rovnou do spacáku. Jediné riziko tam byl
nápoj zvaný medvědice, což je specialita
tamní hospody, a vstát ráno v šest na start
o sedmé tak pro někoho mohla být docela
fuška. Před tímhle „drinkem“ nás varovali
i pořadatelé při rozpravě a doporučovali
nám při průjezdu místem bivaku maximál-
ně jeden a večer před bivakem taky opatrně.

Přišly defekty?

Trochu jsem zarískoval a žádnou duši
jsem s sebou nevezl, ale viděl jsem na trati
jezdce, který měnil duši, protože utrhl
ventilek. To je trochu riziko, kvůli neustá-
lé potřebě měnit tlak v pláštích díky různě
tvrdému povrchu. Kdo chce využít všechny
vlastnosti širokých pláštů, musí měnit tlak,
a to s sebou nese riziko poškození ventilků.
Já jsem viděl na duši kolem ventilků pár
mislí lehe načuných, takže mě druhý den
zachránil Martin Horák, který mi prodal

Foto: Markéta Soušedíková,
www.marketa-photo.com

náhradní duši, ale nakonec jsem ji nevyužil.

V souvislosti se změnami tlaků si tak tro-
chu nedokážu představit, že bych jel nějaký
závod bez sněhu na fatbiku, kde bych třeba
musel často měnit tlaky, a když vím, jak je
člověk při závodě prošťivý, nevím, jak bych
při tom ještě několikrát hustil plášť.

Byl to i mezi fabikery závod, nebo jste
to měli všichni jako zábavu?

My vzadu jsme to asi brali hlavně jako
zábavu, ale na čele to byl mezi Janem
Kopkou a Martinem Horákem každodenní
souboj a rozdíl v cíli je docela těsný. Trochu
byly problémy s tratí pro bikery, kdy se
jedna etapa musela nakonec vyškrtnout,
protože ne všichni absolvovali, kvůli zmat-
kům, úplně stejný okruh. Myslím, že pro
Kopku mluvily zkušenosti z jízdy na sněhu,
ale třeba Horák vyjížděl ráno po startu sjez-
dovku, kterou jsme my ostatní tlačili, takže
fyzicky měl možná převahu, ale souboj to
byl napínavý. Až už jako závod, nebo jen
jako zkušenost a výlet v nezávodním tempo
to bylo zajímavé. Takže přístě možná zase
nebo něco podobného a třeba s kompletní
výbavou s sebou.

Díky za povídání a snad někdy na tus-
tých gumách.

Jiří Uždil

EXTREMA2

NEW DOUBLE ATOP SYSTEM

SLIM FIT

CRONO

PASSIONE ITALIANA

www.bplumen.cz/crono

40 YEARS CALZATURIFICIO SABENA 1973 - 2013

READY TO FLY

4Ever Scanner X01



Otestovali jsme jeden z nejvyšší postavených hardtailů domácí značky 4Ever, a sice závodně laděnou devětatřicetku Scanner X01, s lehkým karbonovým rámem a cenovkou 96 990 korun. Tohle je přesné kolo, s kterým můžete vyhrávat, ať už se postavíte na start bikemaratonu, či závodu cross-country. Vše záleží jen na vaší výkonnosti a schopnostech, na kolo svůj případný úspěch nebudete moc svádět. Základem je monokokový rám z materiálu Carbon High Modulus, u něj nelze přehlédnout typický rukopis značky. Ta totiž devětatřicetky umí a snaží se maximálně potlačit veškerá negativa spojená s velkými koly – výsledkem je skvěle ovladatelný hardtail, jenž se může pochlubit akcelerací střely a jízdním komfortem vaší kožené sedačky v obyváku. Bíle s celkovou hmotností 10,25 kilogramu (ve velikosti 19" včetně pedálů) působí v realu neskutečně lehce, skoro jako by měl ještě o dobré půl kilo méně. Jeho slopingový přední



trojúhelník ctí pravidlo, že by nad rámem měl být nadbytek prostoru k manévrování, což je určitě dobře. Nemůže chybět kó-



nická hlava a profilace spodní trubky, jejíž průřez vychází z trojúhelníku. Ke krásným detailům patří tvarově propracované na-



pojení vzpěry mezi horní a sedlovou trubkou. Podobně nepřehlédnutelná je ovšem také prohnutá sedlová trubka, nabízející zadnímu pláští dostatek prostoru a dodávající sedlovce větší sklon, výhodný z hlediska schopnosti pružit. Zadní stavba je také uzpůsobena pro jízdní komfort, snížená napojení sedlových vzpěr a absence mosty jsou z tohoto pohledu jednoznačně výhodná. Jinak je rám představitelům současné konstrukce školy – najdeme pevnou zadní osu, úchyt brzdového tělíska Post Mount předstunutý na levé řetězové vzpěře či integrovaná středová ložiska. Z dalších detailů zasluhuje pozornost úchyt

pro přesmykač s přímou montáží, jenž však u testovaného kola s převody 1x11 zůstal nevyužit, a na jeho místě nalezneme decentní zásepku. Oko estetice uspokojí vnitřní vedení řadičích lanek, které by však mělo být z hlediska servisovatelnosti zcela bezproblémové. Lanka k měničům (zde pouze to k přehazovačce) jsou vyústěna ještě před středovým pouzdem, na jehož spodní straně najdeme standardní plastový „smyk“, jak jsme byli zvyklí v minulosti. Designově čistotě tak bylo učiněno zadost, ovšem praktičnost neutrpěla, snad jen větší vystavení nečistotám může být nevýhodou. Zajímavostí je přítomnost dvojice párů závitů pro košík, a to shora i zespodu dolní trubky.

Osazení bylo voleno v duchu předpokládaného závodního nasazení a není mu co vytknout, z hlediska funkce určitě. Vidlice Rock Shox SID s 15mm pevnou přední osou, zdvihem sto milimetrů a hydraulickým dálkovým lockoutem nabídla přesně takovou funkci, na jakou jsme u topmodelů této značky zvyklí. Především může uživatel počítat s velmi dobrou citlivostí na malé nerovnosti, dále s dostatečnou tuhostí, praktickým využitím většiny zdvihu a v neposlední řadě s nízkou hmotností. Snad jen ovládací páčka, přesněji řečeno tlačítko lockoutu, není z našeho pohledu příkladem ideální ergonomie, i když samotná funkce uzamykání byla zcela bezproblémová.

Velmi důležitý komponent představují zapletená kola Mavic CrossRoc 29", jež

jsou odolná a celkem lehká, takže ve spojení s pláští Schwalbe Thunder Burt jsou i velmi rychlá. Jen vzorek obutí není z našeho pohledu příliš univerzální, což jsme pocítili v únorovém blátě, kde velmi jemný dezén nenabídl přílišnou jistotu. Na druhou stranu, na suchu budou pláště vynikající, byť bude materiál na běhounu trochu rychleji ubývat.

Scanner X01 na jedničku

Testovaný 4Ever je v realu přesně takový, jak se na závodní devětatřicetku sluší a patří. Pokud jste někde četli, že velká kola výrazně hůře zrychlují, scanner je jednou z výjimek, neboť nízká hmotnost tento vrozený hendikep skoro stoprocentně zredukovala. Z hlediska torzní tuhosti patřil rám ve velikosti 19" k lepšímu průměru, což bylo znát jak při záběru, tak i při naklopení do zatáček. Z našeho pohledu zde byl poměr tuhosti a schopnosti pohltit nemalou část otřesů namíchaných velmi rozzumně, právě jízdní komfort je totiž parádní disciplínou testovaného stroje. Konstrukce rámu doplněná o kvalitní sedlovku Ritchey WCS byla totiž k jezdci až nebyvale šetrná a párkrát jsme se museli i přesvědčit, zda nemáme defekt, jak sestava rámu a sedlovky dokázala pracovat. A to jsme měli nasazený pláště šířky 2,1", které jsme tak nějak automaticky foukali o něco více, než jsme zvyklí u stále častěji obouvaných 2,25".

Velkou pochvalu si od nás odnáší geometrie, kterou můžeme mezi závodními devětatřicetkami zařadit k tomu nejlepšímu. Zatáčeni tomuto kolu nečiní sebelepší potíže, ať už s ním budeme kličkovat po úzkém singletraku, či jej „lákat“ do ostré vracečky – někde na trati rychlého cross-country. Pouze celková délka kola o sobě dává vědět, chceme-li se otočit na omezeném prostoru, samotná ovladatelnost a ochota zatáčet jsou však vyloučené příkladné. Dokonce se kolo moc nebrání ani jízdu po zadním či nějakým tím parádkám, byť je jeho hlavní přirozeností klasický XC terén. V tom exceluje, ať už jedeme do prudkého kopce, či ve sjezdu. Limitní jsou pouze zmíněné pláště, jinak je adheze velkých kol do jisté míry schopna vyzehlit i řadu limitních situací. Nízká hmotnost pak vyloučeně láká k odlepení obou kol od země a užítí si každého metru jízdy, především pak ochoty akcelarovat.

Z použitých komponentů jsme si museli chvilku zvykat na řídítka Ritchey, respektive na jejich tvar s jen minimálním zahnutím směrem k jezdci. Naopak na převody systému 1x11 si uživatel navykne prakticky okamžitě, není tedy důvod se „jedenáctky“ s největším pastorkem velikosti motocyklové rozety obávat. Vyrobená superlativa patří brzděmu výkonu – třmeny X0 tisknou kotouče průměru 180/160 mm opravdu silně a decelerace je podobně impozantní jako samotné zrychlení.

LUXUS

Současný trend pevných rychloupínacích os příliš nenahrává nějakému barevnému či tvarovému tuningu, protože většina provedení je spíše praktické rázu a nabízí maximální účelnost. To v případě nábojů s rychloupínákem, to byla jiná káva.

Kdo tedy ještě nevlastní pevnou osu a je fandou gramaření či barevných anodizací, má dost možností, jak zkrášlit svůj bike a ještě ušetřit pár gramů. V případě titanových rychloupínacích nelze hovořit o ničem jiném než o luxusním zboží. Rychloupínáky Token Superlight Al/Ti patří svým provedením k opravdovým povedeným kouskům a jak jejich design, tak především hmotnost páru 44 gramů musí nadchnout. Cena 898 korun je docela rozumná, takže v tomto ohledu to je luxus za pár korun.

Upínáky mají celkem drobnou hliníkovou matici a hliníkovou podložku s plastovou kluznou vložkou, po níž se otáčejí excentr páčky. Ta je profilovaná a nechýbí v ní vypálená drobná loga i vyznačení směru dotahování. Titanové táhlo je pak dalším, co má velkou zásluhu na nízké hmotnosti. Co se týče barevného provedení, lze sáhnout po zlaté, černé, modré nebo červené varian-

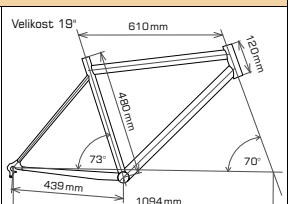


tě, takže by sladění se zbytkem komponentů neměl být problém. Odolnost konstrukce samozřejmě odpovídá hmotnosti, takže určitě nedoporučujeme tyhle štrýklíky někomu, kdo jezdí se standardními patkami vidlice či rámu agresivně v nejtvrdším terénu a váží sto kilo. Tyhle kousky jsou pro vyvíhané sportovce, kteří řeší každý gram a torzní tuhost vidlice je pro ně až druhofadla. Dotažení pác-

ky je přes plastovou vložku sice snadné a rychloupínák nevykazoval nějaké tendence k uvolnění, ale i tak doporučujeme při této volbě trochu zamyslení nad tím, jestli nejsme pro dané řešení těžší nebo příliš agresivní jezdci. (už)

Technické specifikace

Rám: Carbon Handtail High Modulus 29"
Vidlice: Rock Shox SID 15 RLO, 100 mm
Klíky: Sram X0 34z
Brzdy: Sram DB X0, 180/160 mm
Řazení: Sram X0 1x11
Přehazovačka: Sram X0
Kazeta: Sram CS XG-1180 10-42 (11)
Kola: Mavic CrossRoc 29"
Pláště: Schwalbe Thunder Burt 2,1"
Řídítka: Ritchey WCS, 720 mm
Představec: Ritchey WCS
Sedlovka: Ritchey WCS
Sedlo: Selle Italia SLS Kit Carbonio
Hmotnost: 10,25 kg (vel. 19")
Cena: 96 990 Kč



- + nízká hmotnost, celková ovladatelnost, výkon brzd
- méně univerzální pláště

PESTRÁ KOLEKCE 2015

CRONO

PASSIONE ITALIANA

Aktivní důchod

Jen těžko si lze představit, že profesionální biker odejde po ukončení kariéry úplně mimo cyklistiku a bude se žítv něčím odlišným, nebo si užítv důchod. Tedy ten cyklistický, protože do šedesáti se závodit



Hans Rey

nedá, a pokud nejste zajištěný profesionál ze světové špičky, pracovat jednou budete prostě muset.

Jednou z legend, které biking provázejí od počátků a patří k celosvětově uznávaným, je i trialista Hans Rey. Původem Švýcar zakotvil v USA, ale je znám opravdu po celém světě a především v odlehklých ob-



Brian Lopes

lastech. Tam vždy směřoval své dobrodružné bikové výpravy, tam fotil populární triaové snímky a také dnes se do těchto míst ubírá jeho pozornost díky charitativní organizaci Wheels-4-life. Hans totiž každoročně navštíví některou ze zemí, kde mohou kola pomáhat místním lidem prožit jejich každodenní starosti mnohem snáz. Většinou

si vybere někoho z populárních freeriderů či sjezdářů, kteří s ním cestují, přinesou zajímavý obrazový materiál a v dané oblasti nakoupí lokální bicykly, které předají těm nejpotřebnějším. A právě Hans patří k těm cyklistům, pro něž se stalo kolo i po ukončení profesionální kariéry průvodcem jejich každodenním životem. Většina závodníků odejde v zapomnění, ale některé legendy prostě zůstávají a dělají smysluplnou práci, stále v cyklistickém oboru.

Vždyt třeba Richie Schley, byt průkopník a legenda freeridu, už dnes nepatří mezi hvězdy, které sázejí ve vzduchu nejružnější salta, roznožky či stojky, ale stále má díky zkušenostem co nabídnout, a tak je pro některé značky marketingově zajímavý. Domovská Rocky Mountain mu dala sbohem už před lety, ale pro německý Rotwild byl hodně zajímavý a Marzocchi vystříd



Richie Schley

X-Fusion. Pro tyto a další značky testuje jejich produkty, prototypy a vznášá k nim připomínky, i přesto, že už dnes určitě nebude nejrychlejší nebo nejstojovější. Je prostě jednou z legend.

Brian Lopes, který snad bude chtít závodit až do posledního dechu, byl původem bikersa, stejně jako Schley, ale největší popularitu získal ve 4X, a přestože byl hvězdou gravity disciplín, získal v roce 2012 vítězství ve světovém poháru v disciplíně Eliminator. Byl spojen s mnoha velkými značkami kol, aby se nakonec stal propagátorem biků Ibis, od nichž nakonec zakotvil u Intense a odpružení X-Fusion. Má několik „signature“ produktů, na jejichž vývoji se podílí, takže například některé chrániče Troy Lee či pláště Kenda nesou jeho rukoпис. Brian nyní závodí v enduru, takže uvidíme, kam až to dojde.

Vraťme se ale k první osobnosti, protože Hans Rey je z této trojice bezesporu tím „nejúžitečnějším“, díky jeho charitativním projektům. On je téměř celou kariéru spojen se značkou GT, která dokonce vytvořila sériový model v designu Hans Rey se jméno- vým velmi luxusním balením. Označení řetězů tedy Lopes a Schley sponzory troš-



Hans Rey

ku prostrídali, Hans je věrný, tedy alespoň co se rámu a odpružení týká.

Novinkou je u něho ovšem sponzor na obutí, kterým se stala taiwanská firma Hwa Fong Rubber. Zdá se tedy, že marketingový

tlak či snad touha zkusit něco nového převládá, protože zatím Hans obutí víceméně střídá.

Hwa Fong je přitom firma se sedmdesátiletou tradicí výroby pláštů pro jednostopá vozidla, s nabídkou tří set designů pláštů pro motocykly a kola. V současnosti má pobočky v Asii i USA a zabývá se obutím od jízdních kol, přes skútry až po zemědělské stroje. Jméno firmy není v cyklistice tak známé, navíc vyrábí obutí i pro značky, které nemají vlastní gumárenskou výrobu. Známejší je ovšem jejich značka Duro, což je vlastní řada pláštů, kterou si od spojení s Hansem slibují zpopularizovat. Hans by měl kromě testování pláštů přenést hlavně své letité zkušenosti do vývoje deště- ní konstrukcí a snad přijde časem i vlastní „signature“ model. Duro by tedy mělo mít více než důstojného ambasadora pro své výrobky a Hans bude mít svůj cyklistický důchod zase o něco pestřejší. (už)

Luxus od KMC

Řetězy značky KMC jsou vyhlášené nejen vynikajícím poměrem cena/výkon, ale i nadstandardní životností, již potvrdila celá řada praktických testů. Například my máme testovací desítkový řetěz KMC na jednom z redakčních silničních kol od loňského jara a výsledek testu zatím

patrně především určení pro deset pastorků, a výrobce avizuje plnou kompatibilitu se systémy pohonu a řazení Shimano, Sram i Campagnolo. Vytvarování vnějších i vnitřních článků vychází z dlouhodobého vývoje testovacích laboratoří KMC a prakticky odpovídá standardním špičkovým



modelům značky, unikátní je zde ovšem hlavně povrchová úprava označená Diamond Like Coating, jež má výrazně zvyšovat odolnost řetězu. Vedle extrémně tvrdého povrchu článků a čepů je zde zásadní výrazné snížení tlenu, které je ve vztahu k životnosti řetězu i celého systému pohonu vždy alfou a omegou. Pro články proto byla použita velmi pevná, současně však lehká slitina, jež se společně s odlehčením článků i nýtů promítla do nízké hmotnosti 244 gramů při délce 110 článků. Při blíž-



stále oddalujeme, neboť řetěz drží a ještě dlouho držet bude. Ovšem řetěz, s nímž vás na následujících řádcích chceme seznámit, je z trochu jiného soudku – je totiž unikátní jak svým designem s vnitřními články s barevnou povrchovou úpravou, tak i neméně luxusní cenou 2219 korun a v neposlední řadě je tento řetěz unikátní rovněž svým velmi luxusním balením. Označení řetězů je KMC X-10-SL DLC, z čehož je

šim prozkoumání je zkrátka tento řetěz od KMC „dřavý jako ementál“.

Řetěz KMC X-10-SL DLC je nabízen ve čtyřech různých barevných kombinacích, vedle námi prezentované modro-černé můžete vybírat ještě z červeno-černé, dále zeleno-černé a nakonec z celočerné verze. Řetěz balený v krásné krabičce má vždy délku 116 článků.

(kad)

FRM BIKETECHNOLOGY

www.airoo.cz
tel.: +420 603 984 925

MARIN

VELKÝ VÝPRODEJ – MARINBIKES.CZ

Jaro v Sensoru

Už se nám pomalu blíží dny, kdy budeme moci vyrazit na kolo jen v zatepleném dresu a vestičce, ale i kdyby zima ještě chvíli trápila, poslouží takový dres jako ideální střední vrstva pod membránovou bundou.

Vyzkoušeli jsme od domácí značky Sensor dres Multistretch, který dokáže být, snad vyjma letních

prvek proti vyhřívání zádového dílu skoro nebyl třeba. Stříh totiž drží i v pase perfektně, a to není zádový díl proti přednímu o tolik delší, jak jsme zvyklí třeba u profesionálních silničních dresů.

Dres jsme testovali nejdříve jako střední vrstvu pod softshellovou bundou v kombinaci s klasickým termoprádlem. Trochu paradoxní byla výraznější délka zádového dílu dresu než bundy, rukávky pak byly v pořádku. Termoregulace v dané teplotě naprosto v normě a dres odváděl pot v rozumné míře.

V o něco teplejším počasí na biku v kombinaci s vestičkou jsme ocenili zakončení rukávů, do kterých zbytečně netáhne, a výšku límce. Zádový díl pak kryje dokonale, to je asi největší devíza tohoto kousku oblečení. Další je barevná kombinace, viditelná už z dálky, a hlavně míra reflexe.



dni, téměř celoročním společníkem. Ve všech směrech pružný materiál Tecnostretch od firmy Pontetorto je zárukou kvality a nižší hustý počet na vnitřní straně pak zajišťuje dostatečnou termoizolaci, navíc byl i příjemný na tělo. Stříh testované velikosti XL bychom bez nadsázky označili jako ideální ve všech směrech a délka rukávů, a především zádového dílu v pase je ukázková. Raglánové rukávky respektují úchop řídítek a zbytečně se na ramennou neobulí, dostatečně vysoký stojáček u krku má dvojitý materiál, takže lépe izoluje a samozřejmě je garáž pro jezdecké celopropínacího zipu.

Stříh je sportovně přiléhavý, ale není nijak výrazně upnutý, takže odpustí trochu těch zimních kil navíc. Chválíme použití reflexe za krkem, na rukávu, na hrudi i dole na zádech, kde je místo reflexního potisku všítá reflexní paspule do zipu nejmenší ze tří kapes. Přístup do nich je velice snadný, dvě jsou otevřené, třetí má na vrchní straně zmíněný zip. V pase navíc nechybí silikonový proužek na vnitřní straně, ale popravdě, tenhle

Za 1999 korun jde o velice dobře střížený dres, který barevným provedením asi nenadchne klasického silničáře, ale biker nebo ten, kdo chce mít trochu nápadnější univerzálnější kousek, vhodný třeba i na běhky, bude určitě spokojený.

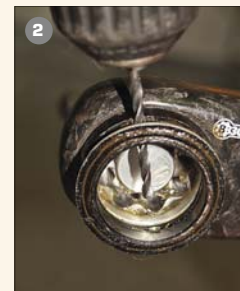
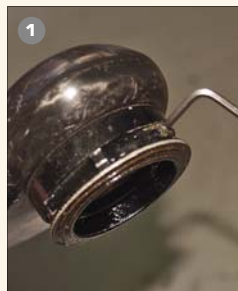
(už)

+ stříh, délka zádového dílu, reflexe

- nenalezi jsme

SAMODOMO

Přestože se v této rubrice většinou zabýváme jednoduchými nápady, jak si ulehčit nebo vylepšit jízdu na kole, tentokrát to bude z trochu složitějšího soudku. V minulém čísle jsme v rubrice Hobbybaster předvedli návod na seřízení kompletu klik a středového složení FSA PF-BB30 a naše rada se bude týkat právě klik FSA s tímto systémem.

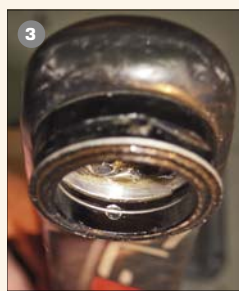


Zatímco kliky FSA se standardním průměrem osy mají dvojici imbusů a svérnou objímku jako kliky Shimano, standard s 30mm osou se stahuje z boku jedním šroubem a k vymezení vůle slouží seřizovací matice na levé klice. Ta se plochým 36mm klíčem povolí směrem od kliky proti ložisku středového složení a celý komplet dotáhne. Aby se nepovolila, ukrytý malý imbusový červík 1 na 1,5mm klíč, který tlačí na pružinu ukrytou uvnitř matice v drážce, kterou při dotažení z drážky vytlačí a pevně přitiskne na osu. Tím dojde k zajištění matice proti povolení. Jenže právě miniaturní rozměr tohoto imbusu dost často vede k jeho stržení, nemožnost pořádného dotažení a následnému povolení matice a vzniku vůle.

Rozhodli jsme se tedy kliky (samozřejmě mají už po záručce – jinak to nedoporučujeme) trochu vylepšit. Imbusový červík opustil své původní místo, pružina rovněž putovala z drážky v matici pryč a nastoupila ukratka, konkrétně vrták průměru 3,2mm, protože jsme hodlali vyříznout v matici 4mm závit, a to hned

na dvou místech. První odvrtání proběhlo v místě původního šroubku a druhé hned naproti 2, tedy ne přímo, ale na nejbližším z vrcholů šestihranu matice, určeném pro plochý klíč.

Důležité je vrtat přesně nad drážkou pro vnitřní pružinu, aby na ni nový silnější šroub tlačil zase uprostřed 3. Očištění od hliníkových třísek, namazání otvoru i závrtníku olejem a v obou místech postupné vyvrtání 4mm metrického závitu 4. Pro tenhle rozměr nám skvěle pasovaly imbusové piny určené pro platformové pedály, které se dotahují 2mm imbusem, což nabízí mnohem větší jistotu. Nové imbusy jsme ale museli na bruce trochu zkrátit, aby netrčely z matice příliš ven. Před finálním našroubováním bylo ještě třeba opatřit závit pojistným tmelem proti povolení a už jsme mohli kliku namontovat a po seřízení naprosto



perfektně zajistit matici proti povolení. Dvojice imbusových šroubů je jistota a navíc jejich větší rozměr proti originálu zaručí větší odolnost proti vymačkání.

Možná někdo namítne, že drahé kliky tak ztěžklý asi o jeden gram, kvůli druhému šroubku, což je pravda, na druhou stranu, pokud si kvůli gramu nervete vlasy a občas s miniaturním šroubkem bojujete, je tohle řešení velice praktická záležitost a ten jeden gram navíc už do kopce nějak uvezete.

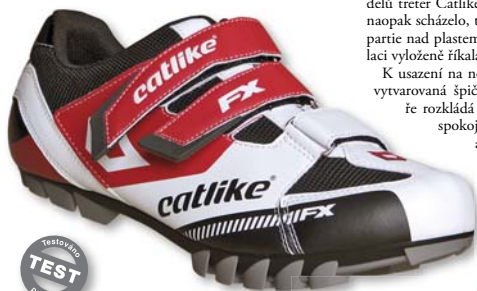
(už)

Catlike Scheme MTB

Španělská značka Catlike je proslulá především svými přilbami, jež jsme zvyklí vidat na hlavách špičkových jezdců proflátnutou. Jednou z novin v její nabídce je však kolekce cyklistických treter, k nimž tento výrobce přistoupil s důsledností sobě vlastní. Nejvyšší modely jsou designově spřízněny právě s topmodely přílehu téže značky, a to nejen barevnými

provedení treter voleno s ohledem na maximální univerzalitu – středně vysoká nártní část s ideálně vyplstrovaným jazykem a vyšší, optimálně uzavřená sada předcházející vysození při chůzi do kopce. Stahování trojici pásek se suchým zipem, z nichž ten spodní je opačně orientovaný než dva horní, je dokonale funkční, zde není moc co vymýšlet. Přezka s mikronastavitelným mechanismem je sice výsada od vyšších modelů treter Catlike, zde nám však nechyběla. Co nám naopak scházelo, to byla reflexe na zadní části, přitom partie nad plastem zpevněnou patou by si o její instalaci vyložené říkaly.

K usazení na noze nemáme připomínky, ideálně je vytvarovaná špička a polstrovaný jazyk velmi dobře rozkládá tlak na nártu. Stejně tak jsme byli spokojeni se stažením tretry okolo paty a s vhodně anatomicky vytvarovanou stélkou, dobře podpiřující přirozenou nožní klenbu. Vyhovovala nám i velmi dobrá schopnost tvarového přizpůsobení chodidla, zvlášť v oblasti kloubu malíku a palce, kde se tretra hodně rychle vytvarovala a sama přizpůsobila



kombinacím, ale především designem – s vytvarovanými ventilačními partií evokujícím průduchy přílehu. My jsme však záměrně neshlí na horní konec nabídky, a do testu jsme si vybrali sportovní bikové tretry Scheme MTB, vyznačující se cenovou dostupností (cena 2190 korun) a atraktivní grafikou.

Z hlediska konstrukce se jedná o klasiku, na niž jsme u MTB treter zvyklí bezmála poslední dvě desetiletí. Velmi pevná podešev zaručující ideální záber do pedálů je vybavena odolným vzorkem, jehož tvrdost je někde napůl cesty mezi standardní pryží a plastem. Z toho též především životnost, tedy více než slušná odolnost proti opotřebení. Stejně tak členění výstupků je voleno spíše s ohledem na redukci nežádoucího ohození než na optimální záber v blátě. Pro ten příjdou ke slovu šroubovací čepy, jež lze snadno nainstalovat do špičky podešve. Potěšil nás nadbytek prostoru v oblasti zářezky pedálů – vytlačení bláta při našlápnutí je skutečně bezproblémové.

Svrchní díl je opět standardní a je ušit z panelů ze syntetické kůže, opticky a nejspíš i nabízenou životností zaměřitelné s kůží přírodní. Nechybí pevná síťovina zlepšující ventilaci především na špičce. Jinak je

noze. Estétům možná bude scházet přetažení podrážky přes špičku tretry, která je tak více vystavena okopání, zvlášť když je bílá. Ale to je z funkčního hlediska celkem nedůležitý detail. Jinak byly tretry Catlike Scheme MTB evidentně navrhovány s ohledem na vysokou životnost, za což je jednoznačně chválíme.

(lad)

+ tuhost podešve a odolnost vzorku, usazení na noze a tvarové přizpůsobení chodidla
- absence reflexe

birzman VÍCE NEŽ JEN MINI NÁSTROJ

be boundless

TAYA ZÁRUKA NAJETÍ AŽ 6000 KM

www.birzman.cz

Marin Attack Trail XT 7



jsme odhadovali rozhodně méně, než bylo navážených 14,7 kilogramu.

A nyní se konečně dostáváme k tomu, co jsme nakousli na začátku. Ona zmíněná „nadhodnota“, již bike nabídne, je schopnost najet bez trápení větší porci kilometrů. Zdvih, kterým obě jednotky a konstrukce rámu disponují, totiž nemusí být vždy využit, a pokud zvolíme o něco málo větší tlak v komorách než pro technické traily, případně

měrně rušivé pohupování. Nepřilší dlouhý posed, i když je laděn trailově, není vloženo nesportovní, navíc si dovolíme předpovědět, že již v sériovém nastavení padne většině potenciálních uživatelů. A pokud pohrneme páčkami na obou jednotkách, je bike rázem připraven i na asfaltové přesuny či delší výjezdy po standardních lesních cestách, kde celkem sebedovědomě šplhá vzhůru. Pouze v hodně prudkých výjezdech se projeví vzrůstající živost, takže je potřeba se více soustředit na držení přímého směru, a jezdec automaticky posune ruce směrem k představi, aby zmenšil páku řídítek.

Dokončení ze str. 1 ⇨

Pastvou pro oko je provedení obou vahaadel a čepů – i zde se odlehčovalo, ovšem při zachování životnosti. Nemůže chybět Post Mount úchyt zadní brzd, přesmykač s pří-mou montáží a nepostradatelné pevné osy. Sympatické nám bylo vnější vedení veškeré kabeláže a standardní závitové středové pouzdro. Na rámu nalezneme i přípravu pro vedení bovdeny teleskopické sedlovky.

Pružící jednotky jsou ne často vidanou kombinací tlumiče Rock Shox Monarch RL a vidlice Suntour Aulon s vnitřními nohami průměru 34 mm. V praxi je však tato směska ve zdařilé souhře, i když hlavně u vidlice je nutné si trochu pečlivěji pohrát s nastavením tlumení, především toho kompresního. Zbylé osazení vsadilo na kombinaci dílů Shimano Deore a SLX. Brzdy jsou Shimano M615, vřepdu se 180mm kotoučem, a z hlediska výkonu jsou prakticky identické s SLX. Dvojitévodník 38/24 nabízí zcela dostačující převody. Potěšila sériová montáž spodního vodíka řetězu, o je-hož přítomnosti uživatel díky bezhlučnému

chodu kladky vůbec neví, pro předejití spadnutí řetězu ve sjezdech je však perfektní. Zapůsobily na nás i skvělé pláště Schwalbe Hans Dampf v šíři 2,35" – toto obutí je dokonale funkční na každém povrchu, samozřejmě s výjimkou asfaltu...

Útok na trailly!

Jak jsme psali výše, Attack Trail je přesně takový, jak se dá od kola s danými zdvihy očekávat. Nabízí absolutní jistotu v technických pasážích a pocitově možná ještě větší porci zdvihu zadního kola, než jaký je reálný údaj. Praktické využití všech 150 milimetrů je zde skutečně příkladné. Virtual je při jízdě z kopce v podstatě nezatlehlý, projeví se zde snad jen minimálním vlivem zadní brzd na pružení.

Dominantní je ovladatelnost kola, které zatáčí naprosto příkladně, i když jej



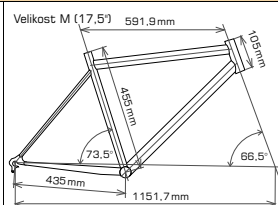
chceme v prudkém sjezdu zlomit do ostré vracečky. Jízdní stabilita, zajištěná mimo jiné níže posazeným středem, a tudíž celkové sníženým těžištěm, je ovšem stále více než dostačující. Pouze hodně pomalá jízda přináší lehké znevroznění a nutnost trochu více se soustředit na pilotáž, s přibývajícím rychlostí naopak stabilita hodně rychle vzrůstá. Prostřední průměr kol, který zde má nemalou zásluhu na dokonale adhezi, není použit na úkor čeho-koli jiného. Attack Trail se nejen vyzívá v zatáčkách a klopenkách, kde o to více vynikne bezchybná tuhost jeho konstrukce, ale vloženo si říká o přitažení řídítek a jízdu po zadním, případně o odlepení obou kol od země. Nejen, že je technicky připraven na tvrdší dopady, ale navíc v praxi působí trochu lehčí, než kolik nám ukázala váha. V závislosti na jízdních dojmech

vyměníme pláště za trochu „jezdivejší“, celkem si dovedeme představit, že na kole objedeme i maraton. Na enduro podniky je pak tento marin vloženo stavený, koncepcí odpružení s dvojicí vahaadel totiž i při plně aktivním tlumiči neznamená nad-

My jsme s testováním marinem vyjeli vlastně totéž, co na našem závodním XC fullu, pouze v trochu pohodovějším tempu. Takže hledáte-li univerzál, který tento pojem vystihuje do puntíku, jste na správné adrese. Marin postavil vynikající kolo! ■

Technické specifikace

Rám: Series 4 Alloy, 150mm
Tlumič: Rock Shox Monarch RL
Vidlice: SR Suntour Aulon LD-RC Air, 160mm
Kliky: Shimano Deore 38/24
Brzdy: Shimano BR-M615, 180/160mm
Razení: Shimano Deore
Přehazovačka: Shimano SLX Shadow+
Přesmykač: Shimano Deore
Kazeta: Shimano Deore 11-36 (10)
Nabíje: Marin
Ráfky: Alex MD23
Pláště: Schwalbe Hans Dampf 2,35"
Ridíčka: DB 6061 Alloy, 740mm
Představec: Marin OS Alloy
Sedlovka: Marin Comp Alloy
Sedlo: WTB Volt Comp
Hmotnost: 14,7 kg (vel. M)
Cena: 59 990 Kč



- ➕ ovladatelnost, využití zdvihu a funkce „virtuálu“, tuhost konstrukce, univerzálita
- ➖ lehká nervozita v nízké rychlosti

KOLLA 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 Suntour NEX HLO 63 mm
	Bosch 250 W/36 V
	Li-Ion 36 V/400 Wh
	20,4 kg
	PERFORMANCE 61 990 Kč
	ACTIVE 57 990 Kč

WWW.APACHE-BIKE.CZ

KIDS - JUNIOR

2015

JUNIOR

ROCK MACHINE-JUNIOR, různé barvy
velikost: 52-58cm

KIDS

ROCK MACHINE-KIDS
velikost: 48-56cm

ROCK MACHINE-KIDS
COSMIC

DARK ANGEL

Výhradní dovozce a distributor pro Českou republiku:
CYKLOMAX s.r.o., Ceperka 306, 530 02 Pardubice, Tel.: +420 466 944 023, Email: info@cyklomax.cz

www.cyklomax.cz

Lapierre Pulsium 500 FDJ



Dokončení ze str. 1 →

Právě horní trubka svým napojením na sedlovku by měla být prvkem, který přinese nejvyšší nárůst absorpce vibrací. Doplněno karbonovou sedlovkou průměru 27,2 mm se to povedlo beze zbytku. Rám totiž hlavně v sedle ukázal dokonalé uhlazení všech rázů, takže na kostkách byla jízda sice rozhrkaná, ale rázy nebyly ostré, nýbrž značně utupené. Ze sedla pak bylo tlumení jen minimálně rozdílné, nejvíce jsme dokonalou absorpci ocenili při průjezdu dolíkem, kde se všechny tři hlavní prvky tlumení, tedy rám, sedlovka i vidlice dokonalé vertikálně poddaly, aby vše utlumily.

U vidlice, tvarem hodně připomínající pinarellovskou profilaci Onda, byla



její vertikální pružnost krásně patrná i při tlaku do řídítek na místě nebo jízdy ze sedla. V kombinaci s karbonovým sloupkem pak byl předek zadní části rámu při tlumení více než vyrovnaným partnerem. Přitom tuhost přední partie při jízdy ze sed-



la a ve spurtu nijak nestrádala a totéž lze říci i při vedení směru.

Tím se dostáváme k druhé tváři tohoto kola, té výkonnosti, protože zatímco komfort a tlumení dosáhly na mety nejvyšší, někde se to musí zákonitě projevit. Středová partie a řetězové vzpěry jsou bez diskusí tou tužší částí celku a totéž platí pro oblast



závodní výkon na horším povrchu.

kolem hlavové trubky. Akcelerace a jízda ze sedla je zcela bez příměsí, tam je kolo víc než slušné, i když za primárně na tuhost orientovanými rámy musí zákonitě trochu pokulhávat. Znáte to bylo především u horní a spodní rámové trubky v mírných sjezdech, při jízdě na těžký převod. Tam jezdec jasně vidí tendenci rámu se lehce vlnit – není to závada, je to prostě dáno za to, že v opačném směru, tedy tlumení, vyniká. A to bylo cílem konstruktérů, pohodlné kolo. Ovšem tenhle stroj není pro amatérské výletníky, byť jsou geometrie a její křidelnější projev celkem vstřícné i vůči méně zkušeným pilotům. Delší závodní posed i přes vícero podložek pod představem jasně určuje, že kolo není určeno na kočání se krajinou, ale pro výkon, přesnější

Ovladatelnost kola je pak rovněž určitým kompromisem, stejně jako tuhost. Dokonalá poslušnost a odezva na každý jezdcův pokyn jsou samozřejmostí, ale nezapomenutelnější geometrie neohroží amatéra, a profesionál možná bude chytit jen o vlásek ostřejší reakce. Do zatáček se kolo sklápí přirozeně, ale torzní tuhost zde přece jen není o přesnosti žiletky. Na druhou stranu, příliš mrtvý a tuhý rám by na kostkách nebyl tím nejlepším společníkem, takže vzhledem k určení kola je geometrie na-prosto ideální a pro delší vyjížďky v našich „rozbitých“ podmínkách je kolo dokonale parťák.

Samotné osazení testovaného modelu se od katalogové verze lišilo lepšími koly a projev modelu Ksyrium byl opravdu tuhý a brilantní ve výkonu, a naopak pohodlný a jistý u pláštů. Funkce sady Ultegra nesnese výtku a popravdě, lehkost ovládání vzbuzuje polemiku nad smyslem elektroniky. Komponenty kokpitu i posedu se rovněž liší, ale Easton zde ukázal skvělé tlumení a pohodlný úchop horní strany řídítek. Naopak ostřejší řezaný tvar spodního oblouku řídítek lehce omezil dosah na brzdové páky.

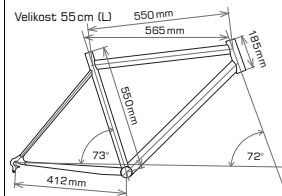
Parťák do nepohody

Pulsium, ať už v této, či levnější nebo dražší specifikaci rozhodně obstojí v konkurenci nejvážnějších soupeřů zkonstruovaných primárně pro jízdu na špatném povrchu. Nebude nejlepším vrchačem ani spurtérem, ale bude nekomfortnější uni-verzálem s dostatkem výkonu.

Technické specifikace

(katalogové verze)

Rám: Pulsium Carbon
Vidlice: Lapierre Pulsium Carbon
Klíky: Shimano Ultegra, 34/50
Brzdy: Shimano Ultegra
Razení: Shimano Ultegra 2 x 11
Přehazovačka: Shimano Ultegra
Přesmykač: Shimano Ultegra
Kola: Mavic Aksium S WTS
Plášť: Mavic Aksium 25
Kazeta: Shimano 105, 11-32
Představec: ZIPP Service Course
Řídítka: Zipp Service Course
Sedlo: fi'zi:k Aliante Delta Mj
Sedlovka: Lapierre Carbon
Hmotnost: 7,3 kg
(bez pedálů, testovaná verze)
Cena: 71 999 Kč



+ komfort, vedení směru, ovladatelnost
- průměrná tuhost

www.jmctrading.cz

Nová světla Signal jsou ukázkovým příkladem budoucnosti LED osvětlení. Nebudete věřit, kolik světla vychází z tak malého a lehkého kusu. Lze nabit přes USB a namontovat kamkoli na kolo. Perfektní příměstské světlo pro dny, kdy slunce brzy zapadá.

VÍCE NALEZNETE NA:
BBBCYCLING.COM/
ALLABOUTCYCLING/SIGNAL

MENŠÍ
LEHČÍ
A JASNĚJŠÍ.

Bas Rotgans
dojíždějí,
10.000 kilometrů za rok

SVĚTLA
SIGNAL / BLS-81/82/83

(27⁵) nebo (29) Volba je na vás!

Modely MTB Race Carbon jsou určeny všem, kdo hledají opravdu rychlé a dokonale ovladatelné kolo, které jim v každém závodě pomůže 100% zúročit dráhu z tréninku.
XP 929 / 927 CRB 41 990 Kč

www.superiorbikes.eu

MTB RACE CARBON

RYCHLEJŠÍ A OVLADATELNĚJŠÍ

Přesně s tímhle reklamním sloganem vyrazila na trh výkonná světla nové značky Spectro, spadající do portfolia společnosti BP Lumen. Abychom si jejich heslo ověřili v praxi, nebylo nic snazšího, než oba typy světél nasadit na řídítka a vyrazit za tmy na kolo.

Testovaná světla nesou označení Spectro Cree 1200 a 2000, podle maximální svítivosti v lumenech. Obě mají hliníkové tělo, zajištění k řídítkům gumovým poutkem a akumulátor s možností uchytení na řídítka či na rám. Hlavní rozdíl je kromě svítivosti v provedení, protože model 1200 má jednu diodu CREE XM-L T6, kdežto typ 2000 má diody dvě, a tělo netvoří jedna parabola, ale dvě vedle sebe. Pro oba typy je shodné příslušenství v po-

Nebojte se tmy!



době držáku na přilbu nebo popruhu pro přeměnu v čelovku a samozřejmě je nabíječka. Lithiová baterie pracuje s napětím 8,4 voltu a její čtyři články mají dohromady kapacitu 6000 mAh. Zatímco světla jsou

- 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

vočedolná, baterie by měla být i přes gumové pouzdro a vnější obal v suchu. Tolik pár základních poznatků a jde se testovat.

Typ 2000 připomínající dvojistou hlavici má jednoduchou spodní kolečku pro uchytení k řídítkům a gumové poutko se zavlečné do dvojice háčků. Kabel k baterii je dostatečně dlouhý, a spíše jsme řekli, kam jej schovat, ale pod řídítky je místa dost. Spojení s kabelem baterie řeší násvětlou koncovky s převlečnou plastovou maticí, která funguje jako pojistka proti vytržení. Pryžový spínač na zadní straně světla nevyžaduje pro zapnutí silný stisk, takže ovládání je naprosto bez připomínek, a v tomto případě chválíme trojici svítících bodů signalizujících stav baterie.

Po zapnutí naskočí nejslabší z trojice úrovní svítivosti a po pravdě, i ta by stačila na večerní jízdu třeba po silnici. Nicméně po přepnutí na dva tisíce lumenů je to jiná káva. Naprosto jasné světlo a cesta nasvícená v maximální šíři čistým a nerušeným kuzelem. Dosvit na dálku zhruba sto metrů s nepřilísnou koncovkou, ale na třicet metrů je nasvícení jak povrchu cesty, tak boků dokonale jasné.

Dominantou tohoto typu tedy nebude přehnaná vzdálenost před kolem, ale perfektně nasvícená plocha od kola až do třiceti metrů, a jezdec rozhodně nebude trpět tím, že by se mu již při nepatrném zatočení řídítka ztráceli boky cesty ve tmě. Tenhle neduh v technických pasážích sice nastal, ale to je problém každého světla a lze to řešit jen jeho umístěním na přilbu nebo doplněním druhým světlem na přílbu, což je naprostý ideál.

Co se týče výdrže baterie, trojice signalizačních bodů ukazovala plnou baterii při nejvyšší svítivosti patnáct minut a pak

další hodinu svítily už jen dva. Celkově pak po hodině a čtvrt došlo k postupnému slábnutí výkonu, i když světlo stále bylo schopno fungovat na maximální svítivosti. Následovala signalizace slabé baterie blízkým posledního bodu a úplně zhasnutí bez možnosti zapnout světlo třeba na nejslabší režim. Celková doba svícení při jízdě za teploty kolem nuly a v nejsilnějším režimu byla 90 minut. Když jsme ovšem testovali výdrž baterie na nejslabším režimu při teplotě kolem patnácti stupňů, dokázala napájet diody skoro 25 hodin. Záleží tedy



kuželu znát určitý pokles výkonu, samozřejmě bez automatického přepnutí na slabší režim. Po další hodině se spínač knoflík rozsvítil červeně a světlo za pár minut zhaslo. Celková doba jízdy v nejsilnějším režimu tedy byla čtyři hodiny.

Světla Spectro se svým výkonem předvedla jako vynikající společníci pro noční jízdu, a každé z nich nabídne trochu odlišné vlastnosti, podle stylu jízdy. Každopádně, kromě kola je lze po dokoupení pouzdra na baterii na ruku využít i jako čelovku pro běhání.

(už)

- + cena/výkon, příslušenství
- výdrž baterie u typu 2000

CUBE



55 990 Kč
(VČETNĚ DPH)

Vítěz testu 29 MTB kol 2015,
hodnocení poroty:

“Vyvážený, lehce ovladatelný, má dostatek trakce a je rychlý ve stoupání – zářivě zelený Reaction splní téměř vše, po čem toužíte.”



FACEBOOK.COM/CUBEBIKES.CZECH
WWW.CUBE-BIKES.CZ



REACTION GTC SL

To nejlepší od Gaerne HQBC atraktivně 11

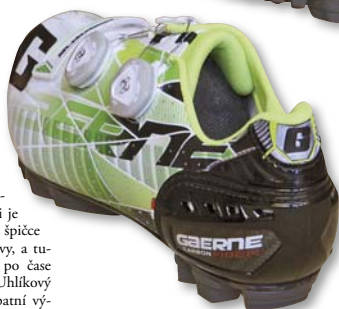
Cykloservis 5/2015

Italské Gaerne asi netřeba představovat – tato sympatická rodinná firma dělá jedny z nejlepších treter na světě, které obouvá celá řada profesionálů. My jsme vyzkoušeli to vůbec nejlepší, co v bikové kolekci tohoto výrobce nalezneme. Model **G. Sincro Carbon** je dokonale nejen po konstrukční stránce, ale neméně přesvědčivé jsou jeho parametry, tuhosti podešve z uhlíkových vláken počínaje a kvalitou usazení na noze konče. Vedle toho může uživatel počítat s příkladně nízkou hmotností (váha páru ve vel. 43 je 690 g), a především nepřehlédnutelným designem. Grafiku se zakomponováním velkým nápisem Gaerne doplňují výrazné barevné kombinace, jako třeba námi zkoušená zeleno-bílá. Snad ještě ostřejší působí oranžovo-zelená verze těchto treter, naopak černé či bílo-červené provedení jsou již osvědčenou klasikou.

Základem treter je již zmíněná karbonová podešev, doplněná o standardně působící vzorek z poměrně odolného materiálu. Ten se však současně může pochubit dobrou přilnavostí i na kluzkém povrchu, a především vhodným členěním zajišťujícím záber i v rozmočeném terénu (v němž mohou přijít vhod přiložené šroubovací durulové čepy). Zajímavostí svrchní části je její jednoduché provedení, tedy na špičce ani na bocích nenajdeme žádné švy, a tudíž žádná místa, kde by mohlo po čase dojít k nežádoucímu rozpárání. Uhlíkový kompozit pak najdeme ještě na patní výztuze. Odvětrání pomocí téměř přehlednutelné perforace materiálu není sice extra výkonné, ale v praxi je zcela dostačující. Nejparádnější disciplínou testovaných treter je však primárně usazení na noze, jež je jedním slovem perfektní. Anatomické vytváření svrchní části obuvi v kombinaci s vyšší patní částí a vhodně polstrovaným jazykem je zkrátka jistotou, že bota padne přesně tak, jak má. Nemalou výhodou je rovněž schopnost značného tvarového přizpůsobení noze, zvláště v oblasti vnějšího malíkového kloubu. Vyhovovalo nám vytváření špičky, dobře kopírující linii prstů a na špičce jsme ocenili i přetažení podrážky, takže je zde částečně předejito

okopání. Vnitřní stélka je také vytvářená pro dobré rozložení tlaku mezi podešví a chodidlem, i když nedosahuje anatomické preciznosti svrškové obuvi. Takže by se nám zde možná více zamlouvala stélka s ještě výraznější podporou přirozené nožní klenby, i když nutno uznat, že ta použitá je tvarově hodně univerzální pro co největší počet potenciálních zákazníků. A stahování? To je vyřešeno kombinací dvojice otočných koleček

Boa je na hony vzdálena jeho prvním generacím, a nyní už není sebestmenší důvod si tretry právě s tímto stahováním nepořídit. Skvělá je životnost systému a jeho ovládání je skoro až návykové.



Tretry Gaerne G. Sincro Carbon jsou nabízeny za cenu 9490 korun, provedení s klasickou podešví s označením 3Density Sole je pak o rovnou tisícovku levnější. A jak už bývá u tohoto výrobce standardem, bikový topmodel má své dvojce i v silniční nabídce. Nese název G. Stilo a barevné varianty i použitá grafika odpovídají testovanému MTB modelu.

(kad)

- + usazení na noze, systém stahování, přenos síly, design
- méně anatomická stélka

Značka HQBC sází na atraktivní designy a precizní zpracování. Brýle **Treedom Plus**, tedy vylepšená verze oblíbeného modelu Treedom, nejsou výjimkou – za 1090 korun lze jen těžko pořídit více muziky, ať už pro ryze cyklistické, nebo univerzální sportovní použití. Jejich design je přitom nezaměnitelný jak optickou mohutností obrysu z materiálu TR90 Grilamid, tak i jejím tvarováním či výraznou barvou se čtveřicí černých písmen. Skoro až kosmicky působí napojení sklopných nožiček na centrální nosný díl, do nějž jsou zespuď zasazena polykarbonátová skla. Ta lze vyměňovat v závislosti na aktuálních podmínkách, neboť jsou k brýlím ve standardně dodávaném pevném transportním pouzdru přiloženy ještě číre a oranžové zorníky. Nás však nejvíce zajímaly ty sériové zasazené v brýlích, mající velmi příjemné kouřové zbarvení (filtr kategorie 3) s praktickou vnější zrcadlovou vrstvou, u níž jistě není nadléžit ani optická atraktivita.

Tvar brýlí je poměrně univerzální, a bude si dobře rozumět jak s užším, tak i středně širokým obličejem. Usazení je příjemné,

na čemž se podílí i vhodné zahnutí nožiček využívajících pryžový protiskluzový návlak. Výšku brýlí na obličej lze korigovat nastavitelným nánosníkem, který je velmi praktický. Jeho kovový základ s gumovými dosedacími plochami lze jednoduše roztahnout a dostat tak brýle níže, případně naopak. Takže v tomto ohledu nelze mluvit k brýlím připomínku. Vytváření zorníků

bychom označili za klasiku – nejsou ani zbytečně vysoké, ani neprakticky nízké. Výsledkem je celkem dobrá odolnost vůči foukání do očí při rychlé jízdě, přitom brýle stále



nabízejí dostatečný odstup od obličeje, aby tak předěšly nežádoucímu zamlžování.

Výměna skel probíhá standardně, stačí trochu zabrat a vyvácnout je z rámečku. Podobně jednoduché je i nasazení jiných skel, přičemž spoj je velmi pevný, a ani po několikaleté výměně zorníků se nezdařilo, že by se toto spojení mohlo nějak ochodit. Určitou výhodu máme pouze k nánosníku, který je při výměně skel nutné rovněž vyjmout a instalovat jej do dalších skel, která hodláme použít. Zatímco samotná skla jdou z rámečku vyjmout bez použití nadměrné síly, pro vynášení nánosníku je třeba péce jen o něco více zabrat. Jakmile ale uživatel získá ten správný grif pro danou operaci, jde to už podstatně snadněji.

Brýle HQBC Treedom Plus jsou každopádně hodně zdařilé, a především nepřehlédnutelné. Navíc jistě potěší ladiče, nabídka barevných variant je zde nadmíru pestrá.

(kad)

- + usazení na obličej, odolná konstrukce, atraktivní vzhled
- složitější vyjmutí nánosníku

BIKEPRODEJNA.CZ

Vystaveno více jak 250 modelů kol

PRODEJ A SERVIS JÍZDNÍCH KOL

LEADER FOX SUPERIOR GALAXY APACHE BICYCLES RZEKLS

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

NOVINKA 2015

Přední rámový trojúhelník s absolutní torzní tuhostí je doplněn RRT zadní stavbou. Výsledný rám poskytuje jezdcům nekompromisní přenos síly, krátká zadní stavba i rozvor dávají kolu užasnou ovladatelnost a hbitost, závodní XC geometrie s nižším středem garantuje stabilitu, přilnavost a kontrolu nad kolem za všech situací. Všechny modely jsou nabízeny jak s odpruženou vidlicí se 100 mm zdvihem, tak i volitelně s celokarbonovou pevnou vidlicí PELLIS FCF 29.

Hlavová trubka 1 1/8" - 1 1/2", Carbon dropout, Rear Carbon Post Mount

Váha: Seven 29 XTR s pevnou vidlicí - 8,4 kg.
Seven 29 XTR s vidlicí Fox F100 Float - 8,9 kg

FCST FULL CARBON SANDWICH TUBE BB92 T.1 RRT

pells

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 náslapné plochy umožňuje vynikající přenos energie.

www.lookcycle.com

LOOK
INVENTEUR DE LA PÉDALE AUTOMATIQUE

První polovina devadesátých let byla z hlediska bikové techniky nádherná svou různorodostí. Alpinestars nabízel skoro až úchylné křížové rámy, jejichž konstruktéři snad museli být v neustálém drogovém rauši, Cannondale vsadil na macaté vidlice Pepperoni a ultratlusté trubky, Pro-Flex vložil plnou důvěru do elastomerových pružících bloků a značka GT do konstrukce nazvané Triple Triangle.

GT Karakoram 1993

Legendy

„Čtvrt století s Triple Triangle“ by jistě nebyl od věci. Největší slávy GT dosáhl v letech devadesátých, kdy jeho modely nejen udávaly trendy, ale navíc sbíraly vavříny. Z jezdců světového formátu byla s GT po léta spjatá fenomenální Juli Furtado, na domácích tratích jsme pak na „džityčkách“ vidali třeba Honzu Slavička a Milu Kvasničku. Když v roce 1979 Gary Turner svou značku v Kalifornii zakládal, jistě netušil, že se stane ikonou devadesátých let. Současnost je o něco nudnější, výjma netradičních systémů odpružení, podle našeho názoru, zapadlo GT do průměru. My se ovšem vrátíme do první poloviny devadesátých let, konkrétně do roku 1993, z nějž pochází model Karakoram, jež jsme si pro vás v rubrice Legendy připravili.

telem naprosto skvělého biku GT Borrego, který stál v hierarchii značky těsně pod prezentovaným karakoramem. Namísto osazení Deore LX však borrego spolehalo na sadu Suntour XC Expert MD, jež ovšem byla po funkční stránce možná lepší než její přímá konkurence od Shimana.

Nyní už ale ke konkrétnímu stroji na fotografiích, který je, vyjma pár detailů, v naprosto autentickém stavu. Dokonce i klipsny, femínky nebo sedlo, vše s logem GT, jsou původní.

Základem je rám z chrom-molybdenových trubek Tange Infinity s dvojité zeslabovanou stěnou. K typickým detailům patří nejen zmíněný Triple Triangle, či skoro nulový sloping, ale třeba i hluboký prolis táhnoucí se zespodu horní trubky, jímž je vedeno lanko k zadní brzdě. Podobné zajímavé detaily

Samostatnou kapitolou je lak, kdy žíhané provedení bylo na začátku devadesátých let nesmírně moderní. Jestli si ale fialovo-černou kombinaci modelu Karakoram ne a ne vybat, přestože se řadíte mezi bikové pamětníky, pak vás uklidníme, neexistovala. Námi představený bike byl totiž původně černo-modrý a do této nafialovělé kombinace za oněch více než dvacet let jednoduše vyšoval.

Sada Shimano Deore LX v módní černé barvě, s klikami Low-Profile a s cantileverovými brzdami typu M-System, byla v sezóně 1993 velkou novinkou, a co do funkce si v ničem nezadala s luxusnějšími díly Deore DX či XT. Dokonale funkční náběhy na převodnicích, tehdy ještě posledním rokem v klasickém provedení 48/38/28, spolupracovaly se sedmi pastorky vzadu. Náš bike byl vybaven, v rámci tuningu, řazením Grip Shift 500, v originálu však mají být na tomto místě klasické páčky RapidFire, konkrétně jejich kombo s brzdovými pákami. Samotné brzdové čelisti jsou vybaveny ve své době populárními sedmi brzdovými špalky Kool Stop a u přední brzdy nesní chybět módní podkova, jež dokázala zpevnit konstrukci č-

Vidlice však byla velmi pokroková a vedle seřizování tlumení nabízela možnost přesného nastavení tvrdosti úpravou tlaku vzduchu. Na vysokotlaké hustilky, jaké známe pro dořukování vidlic a tlumičů dnes, rovnou zapomeňte. Mag 21 se fouká shora, a to pomocí klasické jehly, sloužící také k nahustění míčů. Na druhou stranu je překvapující, jak i po dvaceti letech vidlice bezproblémově drží tlak.

Zajímavostí kola je rovněž hlavové složení Aheadset, pocházející od značky Tioga. Tato „hlava“ byla v roce 1993 naprosto přelomová, byť se v bikerských kruzích vedly předlouhé debaty o tom, zda je lepší „ahead“ či klasika. Konstrukce originálního představce GT již tehdy vsadila na pokrokový otočný design s oddělenou přední objímkou a se zcela utopeným zadním stahovacím šroubem. Z dalších dílů zasluží zmínku velmi oblíbené náčky Araya TM-18, zapletené na útlých nábojích Deore LX – superutluštěný typ Parallax přišel na trh až o rok později.

GT Karakoram byl strojem, na kterém se již dalo závodit, a životností svých komponentů představoval onen žádaný střed, lehký, ovšem dostatečně odolný. Byl přímým konkurentem biků Heavy Tools HT Comp, Trek Singletrack 950 či Scott Boulder. A pokud vás zajímají jízdní vlastnosti, tak svou tuhostí či funkcí řazení by obstál i dnes. Ani



Pro GT bylo charakteristické napojení sedlových vzpěr nikoli na sedlovou, ale na horní rámovou trubku, čímž došlo k teoretickému zvýšení tuhosti zadní stavby. A především tímto řešením přibyl třetí rámový trojúhelník, dávající GT nezaměnitelný vzhled. Toto řešení, které značka začala používat již ke konci let osmdesátých, se stalo nepostradatelným prvkem jejich rámu dodnes a titulku

Karakoram byl v polovině devadesátých let vysněným bikem nejednoho z nás, přesněji řečeno patřil do skupiny ještě celkem dostupných strojů, o nichž jsme, v roli studentů, však ve většině případů pouze snili. Model, který vidíte na fotografiích, doplnil naši redakční sbírku retro kol teprve nedávno, je v něm ovšem velký kus nostalgie. V roce 1993 jsem se totiž stal hrdým maji-

představuje sedlová trubka procházející skrz zpoštělou horní trubku, na jejímž konci najdeme plastické logo GT. Vše je dokonale minimalistické, at už pozornost zaměříme na patky, sedlové vzpěry či dvojici horních můstků, z nichž ten hořejší tvoří spojovací díl mezi vzpěrami a sedlovou trubkou. Další nešední detail představuje trubička, již je vedeno brzdové lanko kolem sedlové trubky.

pů brzd, zvláště když byla na bike instalována odpružená vidlice. Zde použitý Rock Shox Mag 21 představoval v dané době to nejlepší a současně nejluxusnější řešení, jaké jsme si mohli pořídit, původní majitel karakoramů na svém kole rozhodně nešetřil. Z dnešního pohledu působí vidlice subtilně a také zdvih šedesát milimetrů je v měřítkách současného závodního cross-country spíše k smích.

hmotnost 13,2 kilogramu není nijak závratná, snad jen geometrie vyžaduje trochu zvyku. Hodně položená hlava s sebou přináší neotřesitelnou jízdní stabilitu, ale současně také lehký protest při potřebě naklopit kolo do zatáčky. Tak se ale rámy stavěly – GT Karakoram je zkrátka typickým představitelem trendů první poloviny 90. let.

(kad)

MAKE IT REIGN.



LEGENDA SE VRACÍ.

Nový Reign 27.5 je dokonalý nástroj pro dobývání technických trailů i na enduro závody, kde oceníte zdvih 160 mm i radikální enduro geometrii. Skvělý je především ve sjezdech, překvapí vás ale i jeho „vrchafské“ schopnosti a jen těžko narazíte na jejich limity. Bike, na který se můžete maximálně spolehnout! Udělejte váš vítězný tah. **MAKE IT REIGN.**

Více informací najdete na giant-bicycles.cz



#RIDEWITHOUTLIMITS

