

CYKLOSERVIS

6
2015
Ročník XXIII
Cena 12 KčMoustache Samedi
27/9FS titaniumTestováno
TEST
pro vás

Francouzská značka Moustache fandí knírům, volnosti, nadšení, tvůrčí invenci a to vše pak spojuje ve své kolekci elektrokol. Jejich zaujetí pro věc je patrné z netradičních designů a u horských kol pak z dokonale zvládnuté konstrukce.

Zní to jako reklama, ale jen málokdy se mám stane, že by nás nějaké kolo a navíc elektro tak moc nadchlo, jako to zvládl testovaný „knírač“ s koly 27,5 a 29 palců. Ano, reinkarnace trekového projektu 69 s lehkou obměnou je v tomto případě vynikající.

Originál všemi směry

Ačkoliv jsme testovali model v hierarchii fullu na druhém stupni odspodu, bez nadsázky si jej dovolíme označit za špičku. Tedy co se konstrukce rámu, geometrie

a jízdních vlastností týče. Hydroforming totiž hlavní trojúhelník jednak vpředu zalomil, ale trubky rozšířil tak, že torzní tuhost by mohla tento model vyučovat v celosvětovém měřítku. Extrémní sloping a nezvyklé využití sedlové trubky pak doplňuje čtyřčepová zadní stavba s masivními duralovými šrouby čepů vybavenými u těch hlavních červíkem proti nechtěnému povolání. Dokonalé profily trubek, výztuhy a tlumič s vlastním logem skvěle ukrytý před blátem. Nebýt tam motor, okamžitě bychom tenhle bike s oběma pevnými osami chtěli

pro maratony a trailové dovedení, i tak to ale byla velká zábava.

V tomto případě totiž pohonná jednotka Bosch Performance nabídla silnější kroučící moment než typ Active, takže k „soft“ motoru se tenhle bike neměl daleko. Motor nízko v těžišti a přitom vynikající přístupnost terénem, i to je zásluha nasazení 29" kola vpředu a 27,5" vzadu.

Pokračování na str. 5 ⇨

BIKE INDUSTRIES
www.ktm-bikes.cz

Testováno
TEST
pro vásSanta Cruz
Bronson C

Model Bronson je považován za jeden z nejlepších biků posledních let, a to snad napříč jednotlivými kategoriemi. Cím je tento enduro stroj se sto padesáti milimetry zdvihu a koly průměru 27,5" tak skvělý? Především sklonem všech jeho dovedností, kdy si dovolíme tvrdit, že snad výjima ceny nemá jediný nedostatek. A nic na tom nemění ani fakt, že se už zdaleka nejedná o novinku, nýbrž o model, který se za dobu své existence stačil na trhu nejluxusnějších kol dobře zabýdlet. My jsme otestovali verzi Bronson C, vycházející při současném, ne právě výhodném, kurzu dolaru na nějakých 135 tisíc korun, a to s vidlicí RS Sektor Gold. Námí testovaný kus se však od letošní sériové specifikace v celé řadě detailů liší.

Z konstrukčního hlediska máme před se-

bou klasického „santu“, jemuž nemůže chybět zavěšení VPP (Virtual Pivot Point) využívající dvojice vahadel. Je tedy konstrukčně spřízněný s ostatními modely značky, přičemž od počátku směřoval někam mezi Blur LT a typ Nomad, přičemž zdvihové má blíže k druhému jmenovanému. Karbonový rám i zadní trojúhelník však z modelu Bronson C dělají podstatně lehčí a i pro běžné ježdění použitelnější stroj, než by hodnota zdvihu 150 mm naznačovala. Jinými slovy jde o velmi lehké enduro, v naší konfiguraci váží pouhých 13,1 kilogramu. Nabízí příkladnou ovladatelnost, precizní průběh pružení a v neposlední řadě tuhost při zábrhu, u jejíž hodnotě nás napadají pouze slova typu fantastický či dokonalý.

Pokračování na str. 14 ⇨

Author Maraton Tour 2015



13. ročník Author Maraton Tour
pohodové sportovní vyžití pro celou rodinu
servis kol před závodem a během něj
losovaná tombola

- 18.4. AUTHOR 50 ČESKÝ RÁJ
- 2.5. AUTHOR ŠELA MARATHON
- 17.5. AUTHOR 50 BEZDĚZ
- 30.5. AUTHOR KRÁL ŠUMAVY
- 20.6. MALEVIL CUP BY AUTHOR
- 27.6. AUTHOR ZNOVÍN CUP
- 29.8. LAHOFFER AUTHOR CUP
- 12.9. AUTHOR VALTICKÉ CYKLOBRANÍ
- 19.9. AUTHOR PRAŽSKÁ 50
- 10.10. ČT AUTHOR CUP

AUTHOR
wüstenrot

invelt VISA Cesta televizí
ADVENTURA
NUTREND
EMMELL
VILLI
CYKLISTICKÝ ČTRNÁCTIDENÍK
MUS
Bike
Bike

VÍCE INFORMACÍ NALEZNETE NA WEBU AUTHOR.EU

Jak si vybereš, tak si sedneš!
aneb sedla v průběhu čtvrt století

Vhodné sedlo představuje záruku pohodlné jízdy i při nájezdu třeba dvou set kilometrů denně, naopak výběr toho nesprávného bude jistojistě důvodem otáku a velmi nepohodlného spojení s kolem již po několika desítkách kilometrů. Dnes je situace na trhu pro kupujícího skoro až rozmazlující – nepřeberného množství modelů a jejich variant si můžeme užívat, ať už jdou naše preference směrem maximálního pohodlí, nízké váhy, či třeba retro vzhledu. My se na následujících řádcích chceme věnovat nejen tomu, na co se při výběru soustředit a z čeho lze v současnosti vybírat, ale zároveň se ohlídneme, co se ve vývoji sedel za poslední čtvrtstoletí událo a jaké jsou, alespoň z našeho pohledu, důležité milníky evoluce cyklistických sedel.

Vratme se tedy pomyslně na přelom osmdesátých a devadesátých let. U nás ještě drtivá většina cyklistů sedla favority s typickými koženými sedly. Archaické provedení, které na ocelovém skeletu s vypínacím mechanismem vpředu a konstrukci ze silné tvarované kůže má jistě většina z nás stále v živé paměti, a dnes se pomalu stává sběratelskou retro záležitostí, pokud je ve zcela netknutém stavu – podobně jako sedla legendární anglické značky Brooks. Cyklistická technika a vybavení ve světě však již v té době byly někde jinde a i v našich končinách se ti, kdo to s kolem mysleli trochu vážně, vozili na podstatně modernějších sedlech, by z dnešního pohledu stále velmi tradičních. Takže, co frčelo na začátku devadesátých let? Ve světě silničních kol samozřejmě nejvíce sedlo Rolls od italského Selle San Marco, dále neméně legendární model Turbo, o něco málo dostupnější concor, případně superluxusní regal, rovněž od Selle San Marco.

Pokračování na str. 8–9 ⇨



9 771210 700004

Čím letos pružíme?

Průkopnický Manitou

Americká značka Manitou patří k jednomu z průkopníků odpružení, protože svoji historii píše více než dvacet let. S touto značkou byl léta spjatý i legendární konstruktér Doug Bradbury nebo jezdec John Tomac, kteří spolu také navrhovali kultovní celoodpružené speciály Tomac.

Ty jsou dnes už minulostí, ale Manitou po dobách obrovského rozmachu, postu téměř nejrozšířenější montované značky u sportovních kol a úspěchu vidlic R7, překonalo i svoji krizi a výrazný ústup z trhu a dnes nabízí ušlechtilou kolekci s několika novinkami i reinkarnovanými kousky. Těto značce nelze upřít řadu inovativních konstrukcí v historii i současnosti, a především systémů tlumení i pružení, jejichž široká škála se prolíná i současnou kolekcí.

Pro letošek sice nedošlo k nějakému zemětřesení na poli vidlic, ale i tak nabídka uspokojí vyznavače všech disciplín, ty nejaktuálnější nevyjímaje. Začneme tedy nejmladším z rodiny, vidlicí Mattoc. Tenhle kousek určený pro enduro má 34mm duralové vnitřní nohy, vnější kluzáky z magnesia a dutou korunkou s kónickým sloupkem. Mattoc je ve dvou provedeních se vzduchovým odpružením DH Air, tedy systémem shodným se sjezdovou vidlicí Dorado. Útlum řeší systém TPC uzavřený ve vnitřní noze a zdvih lze vnitřně nastavit na hodnoty 140-160 mm pro 27,5" kola a 170 mm pro šestadvacítku. S vidlicí značka připravila i novou 15mm pevnou rychloupínací osu, která funguje ve dvou pozicích, takže žádné šroubování, i když tento systém vyžaduje trochu cvik a citlivé ovládání. Verze Pro váží 1877 gramů, nabídně regulaci nízkou i vysokorychlostní komprese, hydraulický Bottom Out, tedy ochranu před chodem nadoraz a vnější regulaci odskoku. Expert váží 1991 gramů a nabídně tyč regulace, jen lehce odlišné vnitřnosti.

Slávu na sjezdových kolbištích sbírá přepracovaný model Dorado s upside down konstrukcí, 36mm průměrem vnitřních nohou ze slitiny Alu 7050 a vnitřně nastavitelným zdvihem 180 nebo 203 mm pro kola 26 a 27,5 palce, případně 175 mm zdvih pro devěťadvacítku. Hmotnost těsně kolem tří kilogramů doplňuje široká



škála nastavení komprese i odskoku a samoregulační jsou chrániče vnitřních nohou nebo pevná 20mm osa.

Pokud u adrenalinových disciplín zůstane, nesmí chybět dirtová vidlice Circus s typickým klaunským nosem nacvaknutým na můstek vnějších nohou. Vnitřní 32mm nohy, hmotnost 1946 gramů a systém pružení ACT Air (Expert) či 2413 gramů a ocelová pružina (Comp). Vše spojuje pevná 20mm osa a zdvihy 80, 100 či 130 mm a použití výhradně pro 26" kola.

V kategorii vidlic pro XC jsou známá jména, a přestože nechybí léty prověřený kousek R7, jeho konstrukce pro 26" kola a patky pro rychloupínák jsou již poněkud archaickým řešením. Vlakovou lodí závodního XC je tedy Marvel s 32mm průměrem vnitřních nohou z Alu 7050, patkami pro pevnou 15mm osu, případně i s verzí pro rychloupínák. Hmotnosti dvou nabízených verzí Pro a Expert se pohybují kolem 1600 gramů, konstrukce počítá s průměrem kol 26 a 27,5 palce a zdvihem je na hodnotu

tách buď 100, nebo 120 mm. Nastavit lze odskok, tlak vzduchu a samoregulační je lockout.

Pro trail biking a náročnější XC je určena řada Minute pro kola 26 a 27,5 palce, což jsou vidlice s 32mm průměrem nohou, zdvihy 100 až 140 mm a vzduchovým od-

pružením Mars Air a TS Air. Nechybí pevná 15mm osa či rychloupínák a regulace odskoku nebo komprese s postupným lockoutem. Hmotnost obou modelů je značně rozdílná, takže 1837 a 1657 gramů už si leckdo rozmyslí, jestli si připlatit. Pokud jste se pro tuto vidlici rozhodli a chcete do ní naroubovat devěťadvacítková kola, pak musíte sáhnout po modelu Tower, což je téměř shodná vidlice, ovšem v dlouhohodném provedení pro větší průměr. Opět dva modely v nabídce, jen zdvihy nabízejí i nižší 80mm variantu. Hmotnostně je to pak téměř totéž, co kratší vzor Minute. Co se tlumičů týče, pak je tu nový McLeod pro all mountain či enduro a osvědčené stálce Revox, Swinger, nebo Radium a Metel.

Manitou tedy nabízí dostatečný výběr pro všechny disciplíny, ovšem zároveň i pestrout škálu pružících a tlumících systémů. To je ale specialita této značky, protože byla vždy průkopníkem nových řešení.

(už)

E-KOUTEK

Kdybychom chtěli spočítat, která cyklistická značka má nejnabitější kolekci elektrokol, určité by se k těm předním zařadila rakouská KTM. Pro letošek její kolekce nabízí celkem 49 modelů elektrokol od městských přes turistické až po ryze sportovní provedení.

kou nechybí systém NuVinci s plynulým řazením v náboji díky variátoru nebo kombinace třírychlostního náboje a devítikové kazety a některé náboje Nexus lze ovládat pro změnu převodu elektronicky.

Z kol řady Macina pak samozřejmě vynikají sportovní biky na kolech průměru 27

a 29 palců, ať už v pevném či celoodpruženém provedení. Špičkou je například Lyan se zdvihem 125 mm a novým displejem Nyon s ovládáním miniaturním joystickem. Macina eGnition a ještě kolega Macina Moto patří mezi speed pedelece a jejich 350W motor nabídně rychlost až 45 km/h, ovšem nutností je registrační značka, takže opojení z rychlosti si nemůže dopřát každý. Naopak milovníci fatbiků určitě zaplesají nad typem Macina Freeze,



Městská elektrokola nesou název Amparo a spojuje je hliníkový rám s extra nízkým nástupem a především 250W/36V středový elektromotor Panasonic se stejnojmennou baterií za sedlovou trubicou. Výbava se dle modelů lehce liší, ale nechybí vícerychlostní náboje vřadu, hydraulické ráfkové brzdy či speciální adaptéry představec.

Kolekce je modelově dále rozdělena podle systému pohonu, takže ka-



protože jim tlusté gumy pomůžou roztočit elektromotor.

Mimo toho hodně pestrout „boschákou“ edici Macina jsou v kolekci i městské modely Ventura s elektropohonem Shimano Steps nebo biky a krosy označené písmenem „e“ a názvem. Například clycan se 47V motorem Panasonic v zadním náboji a rozměrnou



ždé kolo s motorem Bosch má název Macina a ty sázející na jinou značku už se odliší názvem. Macina tedy zahrnuje několik typů od městských kol s nízkým nástupem přes jakousi pseudo skladačku s možností složit pouze komplet řídítek s představec až po horská, krosová a trekkingová kola. U nich je o poznání stříhřejší rám jasným odkazem na sportovnější pojetí jízdy, a zatímco dámské verze mají baterii umístěnou v nosiči, u pánských sedí elegantně uvnitř hlavního rámového trojúhelníku.

Zajímavostí je výhradně použití ráfkových brzd Magura nebo kotoučovek, na mechanická věčka se zde nehráje. Zákazník má možnost jízdy pouze na 28" kolech, menší průměr už je jen na jednom městském typu, případně na fatbiku či dětském kole.

Ovšem co se systémů řazení týče, je zde z čeho vybírat. Kromě standardních vícerychlostních nábojů či kazety s přehazovač-



baterií v rámovém trojúhelníku. Jeho typově odlišní sourozenci pak spoléhají na tentýž systém pohonu a důležité je použití nadpřevodníků u každého z nich.

Kolekce elektrokol KTM tedy nabídne několik řešení pohonu, různé systémy řazení i výkonové varianty. A kdo by si v tomto výčtu nenalézal to svoje, může zvolit třeba elektro čtyřadvacítku pro své potomky.

(už)

NOVÁ KOLEKCE CYKLISTICKÉHO OBLEČENÍ MALOJA 2015

Seznam prodejců a více o značce na www.maloja.cz

Moje síla nepodlehneout a vytrvalost k překonávání překážek.

ENERVIT je má VÍRA nikdy nepodlehneout a nenechat se zlomit.

ENERVIT je má SÍLA překonávat překážky. ENERVIT je mé VÍTĚZSTVÍ.

Věřím v SEBE, věřím v mé tělo a v pomoc ENERVITU.

To je tajemství mé síly a vytrvalosti.

www.enervit.cz

Anglickou značku Hope lze právem považovat za jednoho z králů lahůdkově obráběných komponentů. Ať už jde o náboje, převodníky nebo třmeny brzd, Hope má prostě zvuk.

Někdy ale přijdou s něčím, co vyjde hned napoprvé, a tudíž to s sebou nese řadu vývojových verzí, které se sice zdají být dokonalé, ale výsledek je nakonec úplně odlišný. To chce kliku, řekli si nejspíš konstruktéři v Barnoldswicku, když začali s vývojem nové řady tohoto komponentu.

Několik prototypových verzí jsme měli možnost vidět a většinou to vypadalo jako schopný finální produkt, jenže tomu tak nakonec není. Když Hope na svém stánku na veletrhu Eurobike loni vystavovali kromě řady luxusních komponentů i kliky, vypadalo to, že jejich variace s trojúhelníkovým profilem s oblými vrcholy v napojení na osu vnese čerstvý vtr do konstrukce to-

Hope chce kliku

hokický šroub. Ten roztáhne osu a spoj zajistí, takže nedochází k vymačkávání duralu klik, ale jen se roztáhne pružný konec oce-

Další čas zabere výroba čtyřramenného unašeče převodníků a ocelové osy s drážkováním. Právě drážkové spojení bylo dlou-

hou dobou předmětem zkoumání a hledání optima a inspiraci se stal vlastní návrh uchycení kotouče po vzoru Center-lock



Již hotová klika s barevným povrchem se položí na desku a laserem se vypálí logo značky.



Kombinace klik, rockringu a napínáku této anglické značky nevypadá vůbec zle, navíc na novém Yeti s dvojicí kluzných válečků namísto hlavního čepu zadní stavby.



Takhle vypadá současná verze klik Hope, které už jedou v sériové výrobě, takže naspořit deset tisíc a huňá pro ně.

hoto komponentu, jenže to je dokonce úplně jinak. Hope se totiž nakonec rozhodli pro úplně jiné řešení, takže finální verze je úplně odlišná. Tenhle tvar polygonu totiž používala značka E13 a jim to nepřišlo úplně ideální. Jejich tvrzení, že jakmile jednou něco vypustí do světa, tak už nechť je, aby se to vrátilo zpátky



Původní verze vystavovaná ještě na podzim s polygonálním uchycením k ose se prostě neužila. Současná sériové provedení spoje na drážkovaný spoj a rozprávné provedení konců osy.

do továrny, má něco do sebe. Co se týče případných reklamací, tedy určitě.

V duchu současných trendů a mnoha disciplín se rozhodli více přizpůsobit a vytvořit univerzální a úplně jinou konstrukci spoje kliky s osou. Vždy se totiž při demontáži klik z osy postupně omačkává materiál kliky, která má kónický náběh, takže, co s tím? Šli na to z opačného konce a udelali rozprávnou osu, respektive vytvořili drážkovou spoj kliky s osou, do které se zašroubuje

lové osy. Jednoduché řešení, které vyžaduje pouze speciální nářadí, ale obě kliky tak lze na osu snadno namontovat i z ní sundat bez toho, že by hrozila ztráta pevnosti, postupné vymačkávání a nechtěné vrzání.

Nové kliky tedy sice konstrukcí ramen a zpracováním využívají stejné technologické postupy, jako při výrobě polygonálního modelu, ovšem uchycení na osu je odlišné pojeté. Základem klik je samostatný výkovek z Alu 7050, který následně putuje do obráběcího centra. Proti původnímu obrábění z duralového bloku je zde jasná úspora materiálu i vyšší pevnost daná kováním. Výkovky se frézují hned čtyři ramena klik najednou, přičemž náročný proces pracující s přesností na tisíciny milimetru zabere dost času a upravit vnější i vnitřní stranu klik zabere zhruba 24 minut každá, takže klika vzniká téměř padesát minut.



Od výkovku až k finální klice to není zase tak dlouhá cesta, ovšem vyžaduje to špičkové obráběcí stroje pracující s přesností tisíciny milimetru. Tato verze je ještě s polygonálním uchycením na osu.

Není tak divu, že Hope nepatří cenou zrovna mezi lidovky. Po obrábění kliky putují na přeměnění, kde si počítačem řízené rameno se snímačem přesně změřit každý milimetr povrchu, zda odpovídá požadavkům. Pak už jen stačí kliky ponořit do lázně kvůli povrchové úpravě anodizací a po dvaceti minutách v černé lázni při padesáti stupních jdou kliky na dalších dvacet minut na vyzrání, kdy se povrchová úprava ustálí a může se postupovat k vypálení loga laserem.



Čtyřverše klik v obráběcím centru připravená pro ubírání materiálu až do finálního tvaru.



Zatěžkové testy klik probíhají jednak jako simulace šlapání a zaběr na jeden pedál, nebo i na oba současně, aby se nasimulovalo zatížení ve jízdě.

Maloja NaderM.

Německou značku Maloja asi není nutné blíže představovat – především vyznačí luxusnějšího vybavení a textilu její nabídka jistě zná. Mnohé z jejích produktů nabízejí vedle špičkové kvality rovněž značnou univerzalitu, což se týká také vesty nazvané NaderM. Její označení „Multisport Vest“ je více než vystihující a vedle čistě cyklistického použití se skvěle hodí třeba na běžecské lyžování a vlastně i na veškeré další outdoorové aktivity – in-line bruslením počínaje a během konče.

Základem vesty se stala membránová textilie s označením Stormshell, jež poskytuje celému trupu optimální ochranu před profouknutím, spojenou s dostatečnou paropropustností a v neposlední řadě i značnou elasticitou. Právě míra pružnosti je mezi podobně funkčními materiály výrazně nadstandardní a je dalším z detailů, zajišťujících velmi příjemný pocit z nošení. Tentýž membránový materiál, mimochodem s luxusně vyhlížející polomatnou povrchovou úpravou, je použit i na horním dílu zad a na bočních panelech. Samotná záda jsou pak ušita z klasické, lehce zateplené dresoviny, takže termoregulace je i při náročném sportovním výkonu vynikající.

Stříhově není vestě co vytknout, jako naprosto ideální hodnotíme délku trupu a provedení průramků s výrazně elastickým olemováním, stejně tak spokojeni jsme byli s výškou i šířkou límce, jemuž nechybí horní „garáž“ pro jezdecké zipu. Spodní lem sice postrádá možnost stahování, to ovšem v praxi díky propracovanému střihu vůbec nevedlo. Přítomnost malé náprsní kapsy s vertikálně situovaným zipem pak dokládá plánovanou univerzalitu použití, i když



standardní zádočná kapsa by byla možná ještě o něco praktičtější. Hlavní zip je samozřejmě podložen pruhem materiálu proti profouknutí a jeho „designové“ provedení s červenomodrou grafikou působí velmi zajímavě. Preciznost značky Maloja podtrhuje třeba i vyšší logo vpředu na prsou, naopak lehkým zklamáním pro nás byla úplná absence reflexních prvků.

Cena vesty Maloja NaderM. je 3240 korun. Vedle zkoušené modré varianty je v nabídce také „pískové“ provedení s názvem Sahara, případně černá barva vesty. (už)

- + propracovaný střih, funkce a elasticita použitých materiálů
- absence reflexe

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

LEADER FOX
since 1996
Český výrobce jízdních kol a elektrokol - České Budějovice

SANDY
elektromodel 2015
E-POWER RIDE

Čekám na Signal

Možná, že právě světla BBB Signal byla inspirací pro písničku kapely Nightwork, jenže ta stihla skončit dřív, než BBB s touto nezvyklou novinkou vyrukovali. Signal se totiž snaží smazat rozdíly mezi klasickou blikáčkou a světlem, což se mu díky vyspělé LED technologii celkem dobře daří.



Široký gumový spínač na čelní straně a pod ním plocha s jednou LED COB (Chips On Board), to jsou hlavní části světelného mechanismu, který uvnitř napájí zabudovaný lithium-polymerový 300mAh/3.7V akumulátor s dobíjením přes mini-USB port na horní straně. Dobíjení trvalo průměrně 2,5–3 hodiny a samozřejmostí je při této operaci světelná indikace. Zajištění k řídítkům či sedlovce má na starosti gumový pásek s oky, takže montáž je blesková a navíc lze světla připevnit snad kamkoliv to jde. Pásek se totiž otáčí kolem čepu na těle světla, takže to lze libovolně natáčet a přizpůsobit tak jeho pozici.

Světla s hmotností 33 gramů jsou minimální zátěží, ovšem svým výkonem opravdu nadchnou. Přední verze BLS-81 se zapíná pouze klik-



nutím tlačítka a hned naskočí v nejslabším režimu a dalšími dvěma stisky lze lehce přepnout na výkonější režimy. Popravdě pro dojíždění ve městě by stačil i ten nejslabší, ale ten nejsilnější nabídne poměrně široký světelný kužel s docela solidním nasvícením plochy i na vzdálenost deset metrů. Výdrž baterie je dle jednotlivých režimů 6, 12 a 25 LUX 6, 3 a 1.5 hodiny. Toto světlo není koncipované jako asistent pro noční biking v terénu, od toho jsou výkonné modely, ale je to hodné silné světlo pro každodenní použití a pro tento případ nabídne opravdu nadstandardní výkon i čistotu světelného kužele.

Zadní verze BLS-82 je blikáčkou spouštějící se úplně stejným tlačítkem, ovšem zde je třeba tlačítko pro zapnutí přidržet. Rovněž se spustí nejslabší ze čtveřice úrovní svícení a postupným přepínáním volíme mezi dvěma silnějšími režimy a třetím režimem blikání. Svítivost 2,4 a 9 LUX je v nejsilnějším režimu až nečekaně silná, takže řidič světlo rozhodně nepřehlédne už z půl kilometru. Boční rovněž propustí určitou část světla, takže je zaručena viditelnost i z vedlejší silnice. Nejsilnější režim je opravdu hodně výkonný, ale i samotné blikání je dostatečně účinné, byť jede v režimu 2 LUX. Výdrž baterie pak zaručí 6, 3 a 1.5 hodiny svícení nebo 12 hodin blikání.

Světla Signal každopádně přináší zajímavý pohled na design a výkon této kategorie doplňků a trochu vyšší cena 690 korun za kus je vzhledem k parametřům pochopitelná.

(už)

- 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

+ výkon, montáž, hmotnost - cena

ODI Vans Edition

Možná nehodujete skateboarding a nemáte o této komunitě a jejích kul-
tech ani ponětí, ale možná tušíte, že existuje nějaká značka obuvi jménem Vans, která má ve světě free pojetí životního stylu určitý zvuk. No prostě vanský jsou tenisky a jejich podrážka waffle, s dežénem shodným se

sek, a to dokonce i barvou, protože kromě černé, bílé a červené verze je v nabídce originální „gum“ barva shodná s tou používanou na teniskách. Gripy s délkou úchopové části 115 mm (130 mm celkově) patří v kolekci tohoto výrobce k těm středním, či spíše tenčím.



stejnoumennou pochoutkou, udávala jednu dobu směr.

Jelikož je Vans americká značka a z této země pochází i výrobce kulturních gripů ODI, spojení na sebe prostě nemohlo nechat dlouho čekat. ODI po všech možných i nemožných designech úchopové části svých gripů vyrukovali s modelem Vans, který přesně kopíruje podrážku těchto teni-

Waffle design má dvě provedení a jezdec si může zvolit, jakou stranou nastaví grip, podle preferencí hrubosti úchopu a intenzity tlumení. Jemnější vzorek totiž tolik nedráždí při jízdě bez rukavic a nezapadne lépe tlumi rázy, naopak hrubší desén s hodně hlubokou profilací je v úchopu nekompromisní. My jsme po několikaletém prohození dali přednost jemnějšímu profilu blíže ke konci řídítek.

Montáž již tradiční dvojicí objímek a stažení imbusem je blesková, objímky jsou ovšem rovněž stylové, protože v duchu skate, punk a ska jsou kostkované. Plastový základ gripu je klasika, takže celek drží na řídítkách a stejnoměrně tloušťka tubusu odkazuje na tlumení pouze pryžovým potahem. Tlumení je tedy spíše střední intenzity a gripy patří k těm, které prostě nezkrasují informace od řídítek. Na druhou stranu vzorek byl o dost aktivnější v tlumení, než u některých konkurenčních



modelů s hladkým desénem. Každopádně, to hlavní je tedy design a ten se rozhodně povedl, takže jestli máte doma v botníku nějaké skateové tenisky, mrkněte na podrážku, možná bude stejná jako na těchto gripech.

Za 580 korun je to rozhodně stylovka, navíc plně funkční a kdo vyžaduje hodně jistý úchop a rukavice neodkládá, rozhodně nebude zklamán.

(už)

Jak na tlak?

Při huštění kola se ti preciznější spolehají na přesné údaje na manometru dílenské pumpy, a ti praktičtější zaměření vše řeší jen stiskem pláště a spolehnutím se na svoje zkušenosti. Každopádně, v době odlehčených ráfk s omezením hmotnosti jezdeck i tlaku v pneumatikách, laborování s tlakem v bezdušových pláštích a éře galusek už většinou pohmat nestačí.

Ne každý má doma dílenskou hustilku, nebo chce před závodem kontrolovat tlak napojením hustilky a zkušebním pumpováním, takže přichází ke slovu manometr. Jeden takový má v nabídce značka Kenda za 299 korun a funguje s oběma typy ventilů. Jde o digitální manometr malých rozměrů, takže sotva zabere celou dlaň, a na displeji zobrazuje naměřený tlak postupně hned v několika jednotkách. Šroubovací adaptér na hlavici je určen galuskovému ventilu, po demontáži pasuje hlavice na ten automobilový. Delším stiskem sedého tlačítka se přístroj aktivuje a po nasazení na ventilu stačí přidržet, do-



kud signalizace pípnutím během pár vteřin neznámý konec měření. Po sejmutí přístroje z ventilu je na displeji číselný údaj s jednotkami a přepínáním tlačítka lze tuto hodnotu zobrazit postupně v jednotkách BAR, PSI, kg/cm² a kPa. Bohužel, miniaturní velikost písmenek znesnadňuje orientaci, takže je třeba si chvíli zvykat na pořadí zobrazovaných veličin. Číselný údaj je dostatečně velký a dobře čitelný, takže je to opravdu jen o orientaci v jednotkách.

Opětovným stiskem lze údaj vymazat a přístroj se během třetici vteřin sám vypne. Co se odolnosti týče, měří tlak maximálně 160 PSI, vyšší už by mohl přístroj poškodit, takže není určen pro tlumiče, ale jen pro tlak v pláštích. Rozlišení je přitom 0,1 PSI a případná odchylka by měla být maximálně dvě procenta, což je u tlaku v pláštích v podstatě zanedbatelná hodnota. Tlakoměr je tedy praktickým pomocníkem se snadným ovládáním a kromě drobných písmenek jednotlivých veličin mu nelze nic vytknout, fungoval opravdu spolehlivě.

(už)

+ snadná obsluha, přesnost, signalizace - malá písmena

Velkoobchodcyklo

Vážení 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

100% WATERPROOF
legendární vodotěsné brašny na kolo a další vybavení pro pohyb v přírodě.

Žádná Čína. Stále vyráběno v Německu.

Dodává: **AZUB BIKE s.r.o.**
www.azub.cz 777 298 229

ORTLIEB WATERPROOF

Seatpost Bag
různé barvy
4 litry
367g
2190Kč

5 let záruka

Moustache Samedi 27/9FS titanium



samozejm, hmotnost a setrvačnost prostě neošlité.

Odpuzení musíme vyslechnout pochvalu, protože tlumič nereaguje zbytečně na hmotnost jezdce nebo výrazný tah řetězu a přitom dokáže zpracovat i menší rázy a dokonale zhladí hodné rozbitý povrch nebo skoky. Vidlice pak svoji citlivostí musí nadchnout každého, kdo nerad cítí každý výmol. Jen pěnové gripy nám ke kolu nabízející adrenalin na rovině i do kopce plnými hrstmi moc neseděly, tady to chce agresivnější pryzový model, pro sjezdy určitě.

Po jízdní stránce fullu a kola jako takového je model Samedi dokonalejší, jen má navíc motor a baterii. Takže baterie „On“ a vzhůru na plný plyn, protože motor řady Performance s maximálním kroutícím momentem 60 Nm dokáže nabídnout hodně jiný pohled na biking.

Skvělý rozjezd a plynulé přidávání výkonu doslova nadchnou a režim Turbo je do kopce hodně agresivní kamarád. Pokud jsme chtěli trochu šetřit, režim Sport byl na výkonu jen nepatrně slabší, takže jsme si vystačili a Tour rovněž nenamáhal nohy

přilisi. Výraznější úbytek pomoci byl znát až v nejslabším režimu Eco, ale i na něj si jízdu do stoupání užijete. S pomocí motoru jsme zvládli i bunny hop s přislápnutím a dát si wallride při mírném stoupání, to by nás normálně ani nenapadlo, v tomto případě doslova malina.

Dost ale hrani si na elektromotorce, protože seriózní test vydrží baterie a dojezd jsou ty nejdůležitější parametry, to ostatní totiž nemělo chybu.

V režimu Eco absolvoval 75kg jezdec celkem tisíc výškových metrů a najel 38 kilometrů ve středně těžkém terénu. Tatiž trasa s 95kg jezdce v režimu Sport měřila jen 22 kilometrů s převýšením 800 metrů, ovšem jedno stoupání bylo opravdu vražedné. Stejně těžký jezdec pak v režimu Turbo dokázal najet 39 kilometrů ve zvládnutém terénu s několika výjezdy. Displej přitom někdy dost šokoval, jakmile ukázal hodně krátký dojezd v prudkém stoupání nebo hned po něm, ale následně systém vše přepočítal podle profilu a postupně se dojezd zase zvyšoval. Vše se tedy průběžně přepočítává, a i když se rozmazujete v Turbo režimu, přechod do Eco po pár stovkách metrů už vašim svalům nepříjde tak strašný.

Samedi je bezesporu jedním z nejlepších elektrokol, jaká jsme kdy testovali a spojení výkonného motoru, dokonalé geometrie i nezvyklé kombinace dvou průměrů kol dalo vzniknout opravdu maximálně zábavnému a hlavně vyváženému stroji.

Dokončení ze str. 1 ⇨

Baterie na spodní rámové trubce je v tomto případě standardem, naopak nezvyklá je pryzová tlumič vložka pod řetězem blízko čepu, která je ale spíše preventivním prvkem. Někdo to řeší další kladkou, tady si s možným kontaktem při jízdě na nejtežší převod poradili jednodušeji. Naopak karbonový kryt spodní vodič kladky už tak jednoduše nevyhýbá, byl totiž naprosto luxusní, ostatně jako celé zpracování rámu, prostě originál mezi současnou uniformitou. Vnitřní vedení kabelů displeje doplnilo praktické ukrytí řadicího bovdenu a ovládání sedlovky i hadice zadní brzdy do prohlubně vespod horní trubky. Zbytek už je klasika, být s motorem.



celkem lehký a hlavně posed a ovládání patří do první ligy. Testovaná osmnáctka je svoji výškou ideální na maximálně 180cm jezdec. Kombinace dvou průměrů kol se ideálně podepsala na dokonalém vedení směru a současně ochotě manévrovat, takže na rovině vyšší přední partie sice cítí trailové vložky, ale zároveň působí geometrie naprosto vyrovnaným dojmem. Ve výjez-

dech pak byla trochu cítit snaha stavět se na zadní, navíc podpořena tahem motoru, ale i tak bike dokáže vyjet neskutečně věci.

Inspirace motokrosem, kde je vepředu také větší průměr kola, se vyplatila především směrem z kopce dolů. Bike totiž velkým kolem vpředu dokonale vede a vyhlazuje stopu a zadní kolo přitom není problém vmanévrovat přesně tam, kam si jezdec zamane. Na elektrokolo celkem krátká zadní stavba pak nijak nebrzdila snahu strhnout kolo do smyku či dostat jej do vzduchu. Jistě, že proti standardnímu nebo sjezdovému kolu máte pod sebou vyšší hmotnost, takže to výrazněji namáhá ruce, ale v tomto případě bylo perfektní vyvážení naprosto skvělé ve všech ohledech. Jen se nesmíte nechat tak unést, zastavit těžší elektrokolo ve sjezdech tam, kde normálně na „sjezdáku“ stojíte během okamžiku, není zase tak

Diktát „kroutáku“

Zvědavost nad funkcí převládala pohodlnost, takže jsme nejdříve testovali kolo bez pomoci motoru, což nebylo s hmotností 22,3kg nic extra, ale jízdní projev byl i tak

www.jmctrading.cz

BBB vytvořila nové extra přílnové ručky ErgoFix. Jsou zeštíhlené pro lepší úchop a kontrolu při jízdách po technických terénech. Krotan přináší ještě lepší přílnavost a koncová zátka integrovaná v objímce čistý vzhled. Myslím, že to mohou být ručky s nejlepší přílnavostí vůbec.

VÍCE NALEZNETE NA:
BBBCYCLING.COM/
ALLABOUTCYCLING/SLIMFIX

KONTROLA VE SVÝCH DLANÍCH

Steffen Fischer.
miluje víkendové traily.



➔ RUČKY
SLIMFIX / BHG-72

BBB
ALL ABOUT CYCLING



SUPERIOR
RIDING SMART

Kola kategorie ROAD Race Carbon jsme vyvíjeli především s ohledem na rychlost. Naším cílem bylo vytvořit kolo, které bude dokonale přenášet energii na pohyb vpřed a bude skvěle ovladatelné. Kolo, které dá jezdcům jednoznačnou výhodu oproti soupeřům v pelotonu.
Road team ELITE DISK 51 990 Kč

www.superiorbikes.eu
STVOŘEN PRO RYCHLOST

Nejtěžší bikový etapový závod opět ovládl Češi! Legendární Cape Epic, jenž loni vyhrál společně se svým týmovým kolegou náš kamarád Kristián Hynek, letos ukořistil Jarda Kulhavý, a to se švýcarským partnerem Christophem Sauserem. Tým Topeak Ergon, tedy Kristián s Albanem Lakatou, bral druhou příčku, přičemž vítězství jim uniklo jen o pověstný vlásek. Kulhavý se Sauserem v letošním roce nakonec vyhráli pět etap a k tomu brali třetí místo v prologu i třetí etapě. Nejprestižnější bikový etapák tak má již potřeby v řadě českého vítěze, všem namířte gratulace!

Až do 18. 4. si budou moc zájemci prohlédnout výstavu nazvanou **Umklá**, věnovanou malým českým výrobcům a designérům jízdních kol. Ta probíhá v galerii Uměleckoprůmyslového muzea na náměstí Jana Palacha v Praze. K vidění budou unikátní kola Mrázek, Krutor, RB (s integrovanou patentovanou převodovkou), dále titanová silnička Syatopluha Zatloukala nebo výtvoři dalších známých jmen, a to nejen z oblasti cyklistiky, ale také designu. Cílem je ukázat **inovativní a originální přístup šikovných českých konstruktérů**.

UCI vážně zvažuje, že by mohlo existovat takzvané „**pravidlo pro extrémní počasí**“. Jedná se o reakci na mnohdy až nelidské podmínky, kdy se například v Ománě závodilo ve 49stupňovém vedru a krátce poté jezdci v Itálii absolvovali etapy ve sněhové vánici. Někteří profesionálové zvedají hlasy, že toto je již příliš. Nyní tedy leží návrh pravidel pro extrémní počasí na stole komise UCI pro pravidla a bezpečnost – rozhodnout mají funkcionáři, rozhodčí i samotní jezdci. Nová pravidla by měla například určit, za jak vysokých či naopak nízkých teplot bude závod prohlášen za zdraví škodlivý a následně zrušen. Trochu se však obáváme, že se brzy ozvou motokrosovci, že nechťají závody v blátě, dálkoví plavci odmítnou plavat ve studené vodě a piloti na Rallye Dakar začnou protestovat, že je na trati až příliš písku...

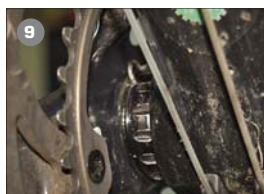
Hledáte práci v cyklistice a jste aktivním cyklistou? Pak možná právě Vás hledají jako posilu pro prodej i servis do cyklistické prodejny **Bikeinvest v pražských Vršovicích**. Požadavkem je znalost oboru (oprava kol), dále přehled v cyklistickém sortimentu, práce s PC (znalost účetního programu Pohoda výhodou), věk do 40 let, chuť učit se novým věcem, dále jsou výhodou dobré komunikační schopnosti, obchodní duch a angličtina na střední úrovni. Předpokládána časová náročnost na 25–30 hodin týdně. Možnost rozšíření na HPP, nástup ihned. Životopis můžete poslat na info@bikeinvest.cz, více informací na telefonu 725 974 736.

Fox nabývá na síle! Zisky z prodeje odpružení se nepoděly na tlučouce majitelů značky, to jen vidlice 34 Flout+ modelové řady 2016 pro 27.5" kola bude širší kvůli novým trendům v obutí. Fox totiž tuto vidlici přinese v rozměru schopném pojmut pláště šíře až 3,25 palce, což je někde na hranici mezi fatbikem a běžným obutím pro tvrdé enduro či sjezd. Kdo miluje jízdu po jamě orbě v dešti, určitě si ji pořídí, tentle kousek totiž s pláštěm standardní šíře nemá šanci se blátem upat.

Od roku 1992 jste byli zvyklí navštěvovat **prodejnou Roberta Štěrbý** v pražské Sezimově ulici v Nuslicích. Ale tato adresa se pomalu stává historií, prodejna se **od letošního léta stěhuje na novou adresu, na Roztylské náměstí na Spořilově**, kde vystřídá původní prodejnu s koupelnovým vybavením. Při svém otevření v roce 1992 prodejna doslova ohromovala plnými regály s materiálem, který se jinde velice těžko sháněl. I dnes je tato prodejna stále specializovaná na špičkové vybavení, ovšem zároveň i na díly pro běžné cyklisty. To se nezmění ani s novou adresou, u níž bude nemalou výhodou třeba bezproblémové parkování.

S tréninkovými kempy se skoro roztrhl pytel, stejně tak se společnými výjezdy vedenými některými ze známých závodníků. **D.Ride** je pak názvem pro zatím **nepravidelné společné projíždky s Pepou Dresslerem** a jeho zkušenými lektory. Na těchto výjezdech se budete samozřejmě moci něco přiučit, ale hlavně se s kolem královsky bavit. A to v různých lokalitách a samozřejmě s nepostradatelným zakončením u piva. Termín každého nejbližšího D.Ridu najdete na webu www.dressler.cz a na Facebooku. Premiéra se uskuteční již na začátku dubna.

Systémů spojení levé a pravé kliky je dnes několik a jedno z originálních řešení přinesla před lety také italská značka Campagnolo a pojmenovala jej **Ultratorque**. V principu jde o to, že každá z obou klik je napevno uchycena k polovině středového osy, které se díky protilehlému ozubení spojí až šroubem uvnitř středového pouzdra.

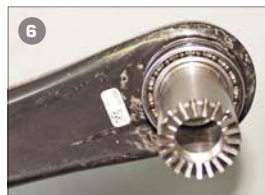


HOBBYBASTLER

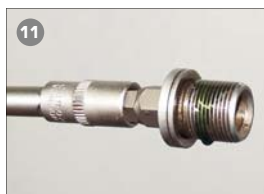
Udělejte si to sami

Jak na Ultratorque?

navléknouto na míse z vnější a zasazenou do dvou otvorů. Tuto podložku tedy vytáhne pomocí šroubováku z mísky ven ③, abychom uvolnili cestu klíče s ložiskem. Klíka jde vysunout poměrně lehce, ložisko totiž ne-

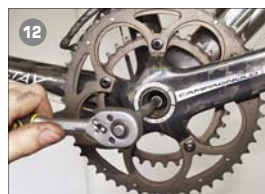


a ošetřit jím i vnější plochu ložiska či osy ⑦. Totéž provedeme i s ložiskem u převodníku. Pokud by ložiska vykazovala vůli či byla nějak poškozená nebo zkorodovaná, je třeba je vyměnit, ale tuto operaci doporučujeme svěřit



podložku, která sedí mezi miskou a ložiskem, ta brání případnému pohybu klik do stran.

Jakmile jsou kliky usazené v rámu, připravíme si stahovací šroub. Ten musí mít čistý závit a dosedací plochy, které můžeme lehce ošetřit tukem. Na závit aplikujeme malé množství pojistného závitového tmele ① a šroub namontujeme do osy z pravé strany. Důležité je



ní v míse nalisované, ale celek je v miskách pouze usazený a vše jistí zmiňovaná pojistka, zvládná podložka a stahovací šroub uvnitř.

Pokud chceme vyčistit i středové pouzdro, případně nám mísky v rámu lupají, vyšroubojeme je stejně, jako u všech ostatních typů vně rámu umístěných ložisek, tedy klíčem s drážkováním na Shimano Hollowtech II. Komplet vyjmeme z rámu tedy obsahující jen kliky s ložisky, podložku, pružnou pojistku, spojovací šroub a mísky ⑤.

Vše důkladně očistíme a zvláště ložiskům věnujeme potřebnou péči, protože nemají z vnitřní strany žádné těsnění a pouze dosedají na stěnu mísky. Odkryté kuličky tak nabízejí ideální přístup pro vyčištění ⑥, a jakmile je máme pečlivě vymyté a vysušené, můžeme do ložiska natlačit dostatek mazacího tuku

odbornému servisu, je to přece jen náročnější záležitost.

Poloosy tedy máme připravené, ozubení na konci každé z nich vyčištěné a namazané tukem a můžeme tedy našroubovat mísky zpět do středového pouzdra. Pak jejich vnitřní plochu ošetříme tukem a přejdeme k instalaci klik do rámu. Nejprve nasuneme pravou kliku s ložiskem do mísky ⑧ a dorazíme ji rukou, aby dosedla až dovnitř. Celek zajistíme nasunutím pružné drátové pojistky do drážky na obvodu mísky ⑨ a začneme ji do obou otvorů. Na demontované míse je tento systém dobře vidět ⑩ a vlastně na něm není nic složitého. Dále nasuneme levou kliku do levé mísky, samozřejmě musí být kliku souosá s pravou, aby nám neukazovaly za deset minut šest. Zapomenout nesmíme především na zvládnou

dostatečně silné utažení ⑪, výrobce doporučuje uťahovací moment 42 Nm, maximum je pak 60 Nm. Tím je montáž klik a jejich servis kompletní a po pár kilometrech jízdy zkusíme pohmatem případnou vůli v ložiskách a doma klíčem utažení šroubu. (už)

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

GAERNE
G.STILO carbon 9490 Kč
G.CHRONO 6990 Kč
G.SPEED 5490 Kč
G.MOTION silver 4690 Kč
G.AVIA 2990 Kč
G.AURORA LADY 2990 Kč
Dovozce: Jiří Škoda
Distributor: Pažák s.r.o.
www.cykloskoda.cz
www.pazak.eu

Italské brýle a helmy SH+
vás ochrání za každé situace
www.shplus.cz
Vojtěch Nípl – český reprezentant v cyklokrosu
SH+

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 Uzdil • Grafika: Typostudio Pavel Amler • Distribuce: obchody s velomateriálem, sportovní prodejny, soukromí distributoři, na Slovensku L.K.Permanent, poštovní přednostok 4, 834 14 Bratislava, tel. 07/52 53 719–12 • Registrováno MK ČR • Evidenční číslo MK ČR 6596 • ISSN 1210-700x • Za obsah, kvalitu a pravdivost inzerátů ručí inzerent. • Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p. OzSeČ Ústí nad Labem, 27. 2. 1998, j.zn. P-938/98.

Chytrá láhev Author

I v případě zdánlivé maličkosti, jakou je cyklistická láhev, lze vymyslet neuvěřitelné řešení, až už samotného tvaru či třeba konstrukce náustku. Právě důmyslný náustek je pak tím detailem, který charakterizuje láhev AB-TCX-Shanti domácí značky Author. S trochu podobným řešením přišel již před pár lety Camelbak – každopádně provedení využívající tenké pryžové membrány je v praxi skutečně velmi dobře funkční. A jako je hlavní výhoda? Při zachování nadstandardního průtoku je i při otevření, tedy „aktivovaném“, náustku nápoj zamezen jeho nežádoucí samovolný únik, a už při jízdě po nerovnostech či třeba při transportu, při němž neradi zapomeneme náustek uzavřít.

Základem láhve je standardní plastové tělo o objemu 0,6 litru a s úpravou proti nežádoucímu vzniku plísni. Běžná šifra hrdla umožňuje nejen snadné plnění, ale i čištění vnitřních prostor. To hlavní se však skrývá ve šroubovacím uzávěru, jehož plastový základ je doplněn o pryžový otočný dílec, v němž nalezneme nejen náustek, ale i zmíněnou tenkou membránu a celý systém uzavírání. Utěsnění uzavřené láhve je naprosto dokonalé, a to i v případě, že bidon zmáčkne opravdu velkou silou. V případě aktivovaného náustku, což se provádí jednoduchým pootočením horního pryžového dílu, je pak utěsnění dostatečné, i když plnou láhev obrátíme dnem vzhůru. Při zmáknutí těla láhve se však již membrána otevře a nápoj proudí náustkem ven. Největší výhodou spatřujeme v velmi nadstandardním průtoku hrdla, kdy lze po jemném zmáknutí láhve pít podstatně rychleji a s menší úporností než v případě běžných láhví. Jinými slovy není zapotřebí

bi ani přílišné mačkání bidonu, ani výrazné sání nápoje, a jezdec se tak může i při pití soustředit primárně na samotnou jízdu.

Námi zkoušenou láhev produkuje pro značku Author výrobce nejpovolavější, konkrétně firma Tacx. A její logo proto najdeme jak zespodu láhve, tak na uzávěru. Cena láhve Author AB-



TCX-Shanti je 225 korun. V nabídce je také větší verze této láhve, a sice s objemem 0,8 litru a o dvacet korun vyšší cenou.

➔ systém utěsnění a ergonomie uzavěru, průtok náustku ➔ nenalezli jsme

Catlike Tiko

Španělský Catlike je v případě svých modelů příběh typický nezaměnitelným rukopisem, se skoro až organickým designem. Ať už svou pozornost zaměříme na legendární přílbu Whisper, či třeba ještě modernější Mixino, skoro se zdá, že se tento výrobce nechal mnohdy inspirovat genialitám katalánským architektem Gaudím, jehož Sagrada Familia je považována bezmála za osmý



div světa. Sázka na výjimečný design se značka Catlike rozhodně vyplácí a její přílby a nové i třetí preferují jak mnozí profesionální jezdci, tak i hobby cyklisté, jedno-duše vyžadující spikový a designově unikátní materiál. Novinka s názvem Tiko však číli na opačný konec spektra, s cenovkou 1090 korun se totiž jedná o jeden z nejdostupnějších modelů mezi značkovou konkurencí, přitom kvalitou provedení snese srovnání s podstatně dražšími kousky. A především design již na značnou vzdálenost nenechá nikoho na pochybách, že jde o přílbu Catlike. Z našeho pohledu skutečně zdarilý tah, neboť u přílby nižší a střední třídy ve většině případů zdaleka nebývá rukopis výrobce tak všefakající.

Z hlediska konstrukce přílby se jedná o klasiku, využívající precizně provedené jednoduché spojení skořepiny a skeletu technologii In-mold. Zásadní je zde především větší vnitřní hloubka, zajišťující velmi jisté usazení

na hlavě. Systém pro nastavení vnitřního obvodu spočívá na plastovou čelenku, uchycenou do skeletu v oblasti spánků, a na standardně vyhlížející seřizovací mechanismus na zátylku. Určitý minimalismus jeho konstrukce je rovněž v dané třídě ne právě častý a nastavení obvodu pomocí malého kolečka je jednoduché a rychlé. Pouze bychom se přimlouvali za polstrování z vnitřní strany mechanismu, který je trochu tvrdší, zvláště pokud je někdo zvyklý vozit přílbu více staženou. Od věci by možná nebyla ani jemná výšková regulace seřizovacího mechanismu, ale to už bychom u přílby za jedenáct stovek chtěli opravdu hodně. Poslední výtku máme k absenci reflexe, jež se ovšem dá vyřešit dodatečným nalepením samolepky s funkcí odrazky.



Jinak nemáme připomínky, hodně nad standardem své třídy je jak síťka proti hmyzu v čelních ventilačních otvorech, tak i celkové odvětrání. To zde není o počtu průduchů, ale hlavně o jejich celkové ploše, která je více než dostatečná a ventilace bude i v horku podobná jako u trojnásobně tak drahých přílby. Malý plastový štítek je spíše designovou než funkční záležitostí, nutno však přiznat, že přílbe roz-hodně sluší.

Přílba Catlike Tiko je novinkou letošní kolekce a vedle námi zkoušené černo-modré verze je k mání ještě černo-bílá, černo-červená a černo-červená varianta. Univerzální velikost nabízí rozmezí 55 až 61 cm, hmotnost přílby je celkem příznivých 290 gramů.

➔ poměr cena/výkon, hloubka skeletu a usazení na hlavě, design ➔ absence reflexe, vytvarování stav. mechanismu

DISCOVER THE NIGHT

NiteRider MiNewt PRO 750

LED Lithium Ion
Svítivost: max. 750 lumens
Cena: 5 990,- 3 899,-

- Doba svícení: 1:30 h - 750 lumen, 3:00 h - 500 lumen, 6:00 h - 250 lumen, 35:00 h - 40 lumen
- Doba nabíjení: 5:00 h
- Hmotnost: 484 g

-30%

www.ultrasport.cz

For your new mountain adventures.

RÁDI SE SE SVÝM KOLEM SPOUITÉ DOLOŮ KLIKATÝMI A ROZBITÝMI HORSKÝMI TRAILY V NEDOSTUPNÉM TERÉNU, KAM NEVEDOU ŽÁDNÉ LANOVKY A KAM SE DOSTANETE JEDINÉ POMOCÍ VLASTNÍCH SIL? 27,5 KOLA A SOFISTIKOVANÝ SYSTÉM PRUŽNÉHO FLOATING PIVOT SUSPENSION SE 140 MM ZDVÍHU DÁVA JZDĚ V NÁROČNÉM TERÉNU ZCELA NOVÝ ROZMĚR!

ROCK MACHINE
SINCE 1994 | ROCKMACHINE.US

2018 Bizard 90 - 27, Shimano XT - MOC 57 990 Kč
Zastoupení pro ČR: CYKLOMAX, spol. s r.o. tel.: +420 465 944 823, e-mail: cyklomax@cyklomax.cz www.cyklomax.cz

SCALP FS 27,5"

BOSCH 400 W/h. PERFORMANCE

APACHE ELECTRO BIKES

FIND A SPIRIT OF THE VICTORY

Shimano Deore BR-M615 203/180 mm
Shimano Deore XT RD-M786
Fox 32 Float E-S 150R CTD Remote 120 mm
Bosch 250W
36V Li-Ion battery, 400W/h
20,5 kg
94 990 Kč

WWW.APACHE-BIKE.CZ

Jak si vybereš, tak si sedneš!

aneb sedla v průběhu čtvrt století

Dokončení ze str. 1 ⇨

Velmi důležitými milníky vývoje sedel se může pochlubit značka Selle Italia, jež uvedla na trh již zmíněný model Turbo – jako první anatomicky tvarované sedlo, a to již v roce 1980. Ještě důležitější



Legenda mezi legendami, která ovlivnila podobu skoro všech pozdějších sportovních a závodních modelů – Selle Italia Flite, rok 1990.

byl však rok 1990, kdy pod týmž výrobce vznikl model Flite, který ovlivnil podobu sportovních a závodních sedel minimálně pro následující dvě desetiletí. Jednalo se o první model, který při zachování dostatečné míry komfortu stlačil ručičku vah na hodnotu okolo 210 gramů. Velmi štíhlý tvar sedla, údajně inspirovaný dopravním letadlem Concorde, na jednu stranu minimalizoval kontaktní plochy, současně však jeho pružný skelet nabídl velmi slušné pohlcování otřesů. Klasikou závodních sedel se s jeho příchodem staly titanové vzpěry či odolný kevlarový potah bočnic. Flite minimalizoval vše, od štíhlého tvaru s extrémně nízkými bočnicemi až po potah z velmi tenké kůže. Minusem sice byla o něco menší odolnost vůči prosezení i proti prodlžení potahu, ale závodníci i notoričtí gramíři toto sedlo milovali. Zvlášť, když o pár let později přišlo na trh i v celokarbonovém provedení s hmotností kolem 150 gramů.

Další varianty flitu, zaměřené na komfort s gelovými inserty či lehce přepřacovaným tvarem) či na ještě větší gramovou redukci, již byly vlastně jen variací na totéž téma. Skoro stejně zásadním milníkem byl o řadu let později lehký ultraštíhlý model SLR, jež lze stále ještě považovat za konstrukčně velmi aktuální, přestože jeho prvním generacím už je také nějaký ten pátek. Vývoj sedel však zdaleka nešel o jedné či dvou značkách, je ovšem fakt, že drtivá většina z těch, které udávaly vývoj, pocházela z Apeninského poloostrova. Zmínku zasluží

třeba značka Selle Bassano a její elegantně štíhlý model Vuelta, který v první polovině devadesátých let rozhodně předběhl dobu. Zapomenout nesmíme ani na Ameriku, konkrétně na Toma Ritcheyho, jehož sedla s patentovanou technologií Wing patřila od počátku ke vzorům komfortu, a v pružném uchycení ližin se mnozí jiní výrobci rádi inspirovali. A pak zde

ještě byl a je Fi'zick, opět italská značka spadající pod Selle Royal. Sedla tohoto výrobce způsobila skoro davové šílenství a v podstatě ze dne na den (značka vznikla v roce 1996) se modely Nisene a Pavé staly velmi oblíbenými. Přitom jejich první generace nebyly nijak zázračné, ovšem velmi dobrý marketing

spojený se sponzorováním nejznámějších světových jezdců se postaral o skvělé zviditelnění. Vtip byl v tom, že jak biková verze Nisene, tak i silniční Pavé, byly po konstrukční stránce skeletu téměř shodné, což umožnilo snížit náklady, hlavní rozdíl byl ve výšce ližin a ve vytváření zadní partie. Každopádně Fi'zick tehdy vsadil na slušnou míru pohodlí a na hodně nadstandardní



Jako naprostý atyp se jeví triatlonová a časovková sedla ISM Adamo.

nabídku barevných kombinací, čímž oslovil klientelu toužící po dokonalém designovém sladěním svého kola. Byl to právě Fi'zick, kdo s oblibou sokoval, až už konstrukčně či designově. O první generaci superdlouhého silničního sedla Arione si povídali v době premiéry snad všichni, i když právě zadní prodloužení nemělo v praxi větší smysl než designový. Podobným zviditelněním bylo třeba freeridové sedlo Freek, zabalené na polystyrenovém táčku jako kus flakoty, a mnohé další modely. Každopádně, na poli inovací byl právě tento výrobce vždy hodně aktivní, o čemž svědčí třeba i rozdělení vhodnosti sedel podle schopnosti ohybu páteře u současné generace sedel.

Důležitých modelů bylo v historii vývoje cyklistických sedel daleko více. Naprostý atyp předvedla Tioga se svou „pavučinovou“ konstrukcí, hodně netradičních koncepcí pak vzniklo ve jménu minimalizace tlaku na měkké tkáně, až už od značky SMP, či jiných. Zmínku zasluží třeba i americké WTB, které šlo vždy svou vlastní cestou, s důrazem spíše na komfort, bez rychlých či dokonce unáhlených změn, což nám bylo vždycky sympatické. Vynechat nemůžeme ani Specialized, jenž dal hodně energie do toho, aby uživateli vysvětlil, že každé pozadí se liší, a podle toho je dobré si vybrat sedlo. A i když až tak nesdíleme jistou ikonizaci sedel tohoto výrobce, nelze mu upřít fakt, že jeho sedla jsou dobrá a nabídka různých šířek téžoh modelu, v závislosti na rozestupu sedacích kostí, má svou logiku. Pak je tady naopak zcela nezpochybnitelná legenda, anglický Brooks, u něž zapomeňme na cokoli superlehkého či supermoderního, neboť slova jako retto či klasika jsou zde na denním pořádku.

A nakonec musíme zmínit ty největší výrobce, kteří jsou v očích veřejnosti paradoxně skoro neznámí, a přitom odvádějí obrovský kus práce. Máme na mysli asijské značky Velo a ji podobné, které chrlí miliony sedel pro drtivou většinu známých i těch méně známých značek, většinou pro montáž komplementních kol.

Jakou cestou se vydat?

Do historie jsme nahlédli, nyní už sedneme ke katalogům, internetu, a hlavně vyrazíme do dobře zásobené cyklistické prodejny. Pouze udelání si vlastního přehledu o nabídce a vytipování pár modelů, z nichž následně vybereme ten pravý, je správnou cestou. Výhodu mají samozřejmě ti z nás, kteří již zkušenost mají a podle toho kupují, třeba tentýž model stále dokola na všechna svá kola. Pokud však pouze cítíme, že naše sedlo není to pravé ořechové, ale jiná praktická zkušenost chybí, je již výběr o poznání těžší. Právě internet nám dnes základní výběr značně ulehčí, nicméně na konec stejně nezbyvá než dojet do prodejny a sedlo si osahat, v ideálním případě osedět na vlastní kůži. Za největší výhodu současné nabídky považujeme to, že většina nejznámějších značek sedel nabízí svou testovací kolekci, takže si lze proti složené záloze zapůjčit vytipovaný model, a prakticky tak minimalizovat možnost takzvaného sáhnutí vedle. Samozřejmě, zdaleka ne všechny maloobchody nabízejí možnost zapůjčení

testovacího sedla – zde nám opět pomůže internet, případně telefon.

Dobrym příkladem, jak bývá složité vybrání vhodného typu sedla, může být zkušenost naší občasné redakční spolupracovnice Katky. Ta se mimo horského a silničního kola věnuje amatérskému sprint-triatlonu, při němž je právě adekvátní sedlo velmi důležité, neboť jezdec sedí ve značném předklonu, a navíc je ochuzen o přínos pohodlné polstrované vložky kratších, kterou zkrátka plavky nedisponují. V rámci testovacích kolekcí řady značek vykouzlela čtveřici čistě dámských sportovních nebo vyloženě závodních modelů sedel. Některé si byla vyzvednout osobně v maloobchodu, jiné ji poslal dopravce. Teprve až čtvrté sedlo ji plně vyhovovalo. A přesně tento případ může být důkazem, jakou dnes máme



SMP, tato trojice písmen je synonymem pro konstrukčně naprosto atypická anatomická sedla, jež jsou výsledkem dlouhých výzkumů.

díky testovacím kolekcím sedel výhodu. Představa, že si každé sedlo musíme koupit, a v případě, že nevyhovuje, se jej následně složit a se značným prodlžením zavazovat, není moc příjemná. Přitom donedávna to byla realita.

Takže vytipovat si sedla, která by se nám líbila, ale podle jakého klíče? Tím základním by logicky mělo být pohodlí, tedy tvar co nejvíce vyhovující naší anatomii. Samozřejmě jsou mezi námi i tací, pro něž je hlavním zakladním co nejnižší hmotnost, ale to už tak trochu souvisí s masochismem. Současné však netvrdíme, že mezi sedly nelze nalézt extrémně lehký kousek, který je zároveň docela pohodlný. Týká se to třeba sedel Tune Komm-Vor či



Tioga před lety představila svou variaci na velmi lehké sedlo. Stejný požadavek byl upřednostněn také při konstrukci superlehkých sedel německé garážovky Tune.

SpeedNeedle, u nichž je ale nutné počítat se skoro až astronomickou cenou a hlavně daleko větší křehkostí konstrukce než u standardních modelů.

Hodně zásadní je zde zmínit, že vrstva polstrování ani jeho měkkost ještě nejsou zárukou pohodlí, tedy komfortu při déle trvající jízdě. Je to podobné jako se sedáčkami v autě – ultraměkká sedadla francouzských aut bývala příjemná na kratší jízdu, ale při té delší již byla podobnost se sedáčkou našeho obýváku spíše na škodu, ani nemluvě o svížejší jízdě, kdy nedokonalé anatomické vytváření vyžadovalo podstatně více práce pro naši páteř a záda



Fi'zick přišel v druhé polovině devadesátých let s modely Nisene (MTB) a Pavé (silnice), které se záhy staly velmi oblíbenými. Ještě větší rozruch však později způsobil ultradlouhý typ Arione (na snímků).

celkově. Naopak tvrdší optimálně tvarovaná sedáčka bude dokonalou oporou, navíc mnohem lépe zajistí správné držení těla. Paralela s cyklistickými sedly je tedy značná – i u nich totiž platí, že tvar je důležitější než míra měkkosti. A paradoxně tak může být adekvátně vytvarovaná karbonová skořápka na delší trase pohodlnější než hodně měkké sedlo. Navíc, mnohé „záračné“ středové kanálky, otvory či gelové inserty ještě vůbec nemusí být všespasitelné. Zásadní je jejich konstrukční dotažení a to, zda si sednou, či naopak nesednou s protikusem, který představuje sedací partie nahoře těla. Co si budeme nalhávat, naše anatomie není konstruována na to, abychom rozkrokem dlouhé hodiny seděli na sedle kola, takže je nutné dané „zlo“ co nejvíce zredukovat. Hlavní zde ale není minimalizace vzájemné kontaktní plochy těla a sedla, takže různé otvory redukcí či zcela odstraňující kontaktní měkkých tkání se sedlem nemusí být vždy nevhodnějším řešením. Mohou, ale nemusí. Opět zde platí, že co vyhovuje jednomu, nemusí být vůbec pohodlné druhému. A právě daný otvor či žlábek uprostřed



Turbo a Rolls, tato dvě sedla, ač původem čistě silniční, jsou rovněž v historii nezapomenutelná. Jejich éra však byla především v 80. letech.

KOLEKCE 2015

TAK KTEROU ?

THE HELMET SPECIALIST

bike4u.cz

➔ standardní konstrukce, jakou nabízí třeba Fi'zi:k Aliante a další sedla. Klasicky vyhlížející model, ovšem s plošší zadní částí a vhodně tvarovanou středovou partií, dokazuje, že méně může být někdy více.

Hledáte-li maximální komfort, bude lepší se oprostít od extrémních gramařských nároků, ovšem není to tak, že by byly zcela nespílitelné. Rozumným kompromisem bývá hmotnost okolo 250 až 300 gramů. A hlavně není dobré hned uvěřit reklamním superlativům konkrétního sedla, každé tělo je originál a podle toho bychom měli k výběru sedla přistupovat. Naprosto rozdílné nároky mají také jezdci



Proč měnit něco, co je dokonalé, esteticky i nabízeným pohodlím? Aneb anglická legenda Brooks.

z jiných sfér cyklistiky. Jak již bylo uvedeno výše, extrémem jsou sedla pro triatlon a časovku, tedy pro disciplíny, při nichž většinou vůbec nesedíme na křídlech, ale předešlím na rozkroku, takže je nutné výběr sedla rozhodně neuspěchat. Zvlášť dámy mají v tomto směru těžkou situaci, a co si budeme povídat – při většině cyklistických disciplín sedí na partiích těla, které nejsou na sezení vůbec uzpůsobeny.

Pokud dnes vyrazíme do specializované cykloprodeje, dost možná nás při výběru sedla budou usazovat na gelový polštářek a následně nám změří rozstup sedacích kostí. A teoreticky absolvujeme i další pro-



Dámské sedlo se od toho pánského většinou odlišuje kratší konstrukcí, širší a plošší zadní partií a stejně tak o něco širší a plošší, případně vybranou středovou částí.

cedury, třeba s měřením ohybu naší páteře, a dozvíme se, které konkrétní sedlo je pro nás nejlepší. Tyto rady zkušebního a zaškoleného prodejce určitě bývají cenné a většinou jsou skutečně podloženy výzkumy a měřeními. Rozhodně bychom ale neměli nechávat doma selský rozum. A máme-li možnost půjčit si alespoň na krátkodobější test více sedel, byla by škoda takovou možnost nevyužít. Platí zde totiž pravidlo, že ačkoli si musíme každé sedlo vysedět, podobně jako si musíme vyslápnout nové boty, tak prvotní pocit z něho by měl být dobrý. Je-li nám sedlo již při první zkoušce posedu nepřijemné, vysezení a použití kalhot s kvalitní polstrovanou vložkou tento dojem sice zlepší, ale určité nezvrátí. Malé boty si také nekoupíme jen pro dobrou cenu, s vírou, že si je vyslápneme.

Čemu dát přednost?

Rada detailů zvyšuje cenu sedla, ať už to jsou titanové či karbonové ližiny, skelet z uhlíkových vláken, použití kvalitní kůže a dalších zdánlivých drobností. Karbon nemusí přinést jen nižší hmotnost a vyšší cenu, může s ním souviset i větší komfort. Zároveň však bývá nepšným pravidlem, že sedlo s karbonovými díly bývá při nárazu či pádu křehčí než klasika. Gelové výplně polstrovaní mohou být výhodou, ale také nemusí – záleží na jejich provedení. Gel má samozřejmě lepší tlumicí vlastnosti, může se ale vymačkat a ztratit svou tvarovou paměť. Problematická pak může být kombinace gelu s klasickou pénovou výplní, kdy na přechodu obou materiálů může vzniknout pocitový schod. Dokonce jsme v dávnější minulosti testovali i sedlo, u nějž byla gelová výstelka středové části spíše na škodu, neboť ji výrobce jednoduše narouboval na svrchní díl sedla, a přidaný materiál paradoxně zvyšoval tlak na citlivé orgány. Takže ne všechny zmíněné vychytávky jsou přínosem, pokud není jejich aplikace ověřená při dlouhodobém

testování. Co naopak většinou vložené funguje, a to prakticky u všech sedel, s nimiž jsme zatím přišli do styku, je pružná úprava skeletu sedla. Ať už je to měkčená středová část skeletu sedel WTB či Velo, nebo třeba lamelové „nařezání“ bočnic sedel Fi'zi:k (technologie Wing Flex) a některých dalších. Tyto úpravy jednoduše zlepšují tvarové přizpůsobení skeletu sedla, nezávisle na použitém polstrovaní.

Neméně důležitý je již zmíněný materiál ližin, kdy titan či jiné podobně lehké slitiny většinou zajistí vedle gramové redukce lepší pohlcování otřesů, které má ale stejně z velké části na starosti skelet a polstrovaní. Můžeme se zde ale i zcela oprostít od zažité klasiky a dát přednost „monolitině“, jako alternativu používanou například u současných sedel Ritchey. Každopádně je vždy nutné ověřit kompatibilitu zámku naší sedlovky

s požadovaným sedlem. Třeba některé drahé modely s vyšším profilem karbonových ližin si nemusi rozumět se zámkem klasické sedlovky. U karbonu je nutné řešit rovněž kontaktní plochu mezi zámkem a ližinami sedla, kde je nezbytné optimální rozložení tlaku. V minulosti měly právě v tomto směru problém sedlovky rakouské značky Rood a některé další velmi lehké kousky, které nebyly ke karbonovým ližinám sedla právě nejstejnější.

Nezanedbatelná není ani volba vhodného potahu. Klasikou je samozřejmě kůže nebo její syntetická obdoba. Přírodní materiál nabízí logicky velmi dobrou odolnost vůči mechanickému poškození, u syntetiky to bývá o něco málo horší. Přírodní kůže však vyžaduje alespoň základní péči, která u syntetiky souvisí pouze s občasným omytím. Pokud vyžadujeme praktičnost, je nejlepší sáhnout po černé či tmavé barvě, naopak světlé velmi brzy ztrácí svou svěžest, zvlášť při použití na horském kole. Různé atraktivní výšivky jsou také většinou adekvátní spíše na silniční kolo, než na bike, kde se do nich dříve či později zatře bláto a špína. Navíc mohou výšivky znesnadnit předozadní pohyb na sedle, to ovšem spíše ve výjimečných případech. Daleko důležitější je však ochrana bočnic sedla proti prodlení či jinému poškození, ať už při pouhém opírání kola o zed, či při pádu.

Zvlášť v terénu je takový detail sedla celkem důležitý, chceme-li, aby vypadalo co nejděle pěkně. Někomu může stačit zpevněná ochrana zadních bočnic sedla, například pomocí odolné kevlarové tkaniny. Daleko praktičtější však bývají přišroubované plastové ochranné prvky, mnohdy dotvářející i barevné ladění sedla.

Někteří výrobci dokonce ke svým sedlům nabízejí tyto ochranné prvky výměnné, takže je možné časem měnit barevné sladění sedla. Při výběru sedla můžeme řešit i řadu vyložených maličkostí, někdy však celkem praktických. Jedním z prvních, kdo se vydal touto cestou, byl už mnohokrát zmíněný Fi'zi:k. Ten nabídl patentovaný systém uchycení, kompatibilní s vlastními zadními blikáčkami či podsedlovými bráskami. Pojem integrace zasáhl už i sedla.

Správnému nastavení sedla jsme se tentokrát záměrně nevěnovali. O tom, že je potřeba vycházet z jeho vodorovné polohy a že je nutné zvolit optimální předozadní pozici pro správný záber do pedálů i op-



Tak tudy cesta nevede – na jakékoli gelové návleky sedla zapomeňte!

timální posed, již v Cykloservisu bylo napsáno mnoho. Na úplný závěr nemůžeme nezmínit určitou módní reinkarnaci dříve oblíbených modelů – na trhu dnes nalezneme moderní verze dříve legendárních typů Concor, Flite a mnoha dalších. Retro prostě frčí i zde. Každopádně sedla se vyvíjejí a za ono čtvrt století se událo mnoho. Naše pozadí je však stále jedno, takže optimální tvar sedla je logicky pro každého z nás také pouze jeden. A máme-li nějak shrnout vše výše zmíněné a dát na něco důraz, pak je to primárně tvar sedla, dále jeho tvar a vedle toho by se měla naše pozornost zaměřit ještě na tvar sedla. Vše ostatní je již tak trochu druhořadé...

Jan Kadečka

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

RB Bike CRR 290



Čistá funke, to člověka napadne při pohledu na praktický kterýkoli rám domácí značky RB Bike. Ideální tvar je pouze jeden a cokoliv navíc už mnohdy bývají jen designové „kudrlinky“ zvyšující optickou atraktivitu. Právě díky své puristické filosofii a ruční zakázkové výrobě nám byla značka RB Bike vždy sympatická. Z aktuální kolekce jsme si do testu vybrali devěťadvacitkový hardtail CRR 290, který vsadil na typické konstrukční prvky kombinované s modernou, do níž spadá nejen zpracovaná geometrie, ale i mnohé detaily rámu. Jinými slovy máme před sebou devěťadvacitku, která skvěle zatáhne a její torzní tuhost je naprosto fantastická, a to s rámem, jehož cena je 6300 korun – tomu se říká dobrá koupě! Celé kolo ve specifikaci Team vyjde na částku 33 tisíc, v případě testovaného modelu s některými nadstandardními prvky osazení (vidlice RS Reba, kola WTB Kom) se cena vyšplhala na 43 tisíc korun. Konfigurační osazení však umožní poskládat si CRR 290 přesně podle svých představ, přičemž cena začíná na třiceti tisících za variantu Base.

Poslední generace modelu CRR vsadila všechny karty na to, aby z devěťadvacitkové koncepce vydolovala maximum, a vyplátilo se to. Přední trojúhelník prodloužený o dva centimetry, kratší představec a zadní stavba zkrácená na hodnotu 435 milimetrů, to vše se promítlo do nadprůměrné točivosti a ovladatelnosti, která byla ještě před pár lety ve spojení s největším průměrem kola takřka nemyslitelná.

Za vším hledej kruh

Kruhový průřez trubky dokáže nabídnout naprosto ideální tuhost ve všech směrech jejího zatížení, takže právě kruh bez jakéhokoli dodatečného zplošťování charakterizuje průřez prakticky všech trubek, a to pouze s výjimkou řetězových vzpěr. Že to nejsou jen plané řeči a daná „neprofilace“ má svůj účel, jezdec ucítí již při prvních metrech jízdy. Přenos energie je dokonalý a v podstatě nulové sklonky k jakémukoli náznaku torzního kroucení vyniknou i při naklopení do zatáčky. Toto je paradní disciplína všech rámu s lo-



gem RB a CRR není výjimkou. Kruhový průřez všech hlavních trubek je vpředu doplněn atraktivně tvarovanou kónickou hlavou s 1,5" spodním ložiskem a čistě tvarovanou zadní stavbou, připomínající legendární rámy Klein. Na místky zde zapomenuté, nejsou potřeba. Přes zkrácení zadní stavby se podařilo nechat nadbytek prostoru pro vzorek pláště, a to i v případě značného nabalení bláta. V tomto ohledu musíme konstruktéry pochválit a dané řešení by mohlo být vzorem pro mnohé jiné výrobce. Hodně nevědně působí více skloněná sedlová trubka, jež je dole předsazena

CRRrrrr, buďteček!

Model CRR vás rozhodně probudí ze zimního spánku a budete si na něm užívat velmi příjemný, čistě sportovní projev. Současně ve vás probudí touhu posunovat své hranice dál, neboť si dokáže poradit i s poměrně náročným terénem. Každopádně se jedná o devěťadvacitku, jež nebude svého jezce limitovat, spíše naopak. Zrychlením se řadí k lepšímu průměru, kvalitou přenosu energie pak na samý vrchol. Pokud bychom měli charakterizovat terén, v němž se bude CRR



vůči středovému pouzdru. Nemůže chybět zadní pevná osa X12, dále čistě provedený Post Mount úchyt brzdy, bytelné působící patky nebo třeba montážní standard Direct Mount pro přesmykač, jenž díky tomu nijak nepokazí zadnímu pláští.

V případě námi testovaného kola bylo vsazeno na vidlici Rock Shox Reba s dálkovým lockoutem, na lehká kola s ráfky WTB Kom i23 a náboji s vlastními logy Race Bike. Sympatická nám byla volba pláště domácí značky Rubena, přičemž trochu jemnější dezén modelu Scylla v šířce 2,25" si dobře vedl nejen na suchém, ale nečekaně i v lehece rozmoklém terénu. Kompletní sada Shimano SLX je sázkou na jistotu, z hlediska čistoty řazení i skvělé funkce brzd se 180mm kotouči. Díky Race Face už k „erběčku“ tak nějak neodmyslitelně patří a tento kanadský výrobce dodal hodné pěkný, 80 mm dlouhý představec, dále řídítka optimálního šířky 700 mm a sedlovku s přímým zámek, svírající lížny pohodlného sedla WTB Volt.

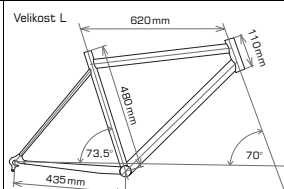
čítit nejlépe, tak je dost těžké odpovědět – testovaný bike bude jako ryba v rybníce, pokud jej vezmete jak na standardní XC tratě, tak i na techničtější trailu či singltreky. Neprovokuje k tomu, abyste si s ním neustále vyložené hráli a nadhazovali přední či obě kola do vzduchu, naopak představuje jistotu a nabízí vynikající stabilitu. Ať už se budete skrábát do extrémního výjezdu s řadou kořenů či kamenů, nebo se budete spouštět dolů příkrou úvozovou cestou vymletou od vody, budete mít často pocit, že hranice dovednosti tohoto kola jsou o dost dál. CRR 290 je strojem, s nímž vyjedete skoro vše, aniž byste museli mít vytříbenou techniku, a totéž platí ve sjezdech. Jeho povaha je zkrátka o jistotě, současně však působí celkem lehkým dojmem a již sériově nastavený posel byl dostatečně sportovní i pro rychlou jízdu a dlouhé maratonské tratě. Prodloužení horní trubky a naopak zkrácení představe a zadní stavby se podílejí na pocitu, že reakce kola jsou

okamžité a ani v ostrých vraccích nepůsobí jakkoli nemotorně. A jestliže jsme psali o tom, že CRR neprovokuje k vyložené hravé jízdě, tak to neznamená, že ji nezvládá. Naopak, mezi sobě rovnými (rozumějte ve třídě třicetitisícových devěťadvacitků) patří k těm nehravějším a neprotestuje proti jízdě po zadním, ani proti efektivnímu odskočení terénní hrany.

A jízdní komfort? Ten je zajištěn již samotnými velkými koly a vpředu pak slušně cidlivou rebou, takže značné pohlcování ořezů od rámu vyžadovat nemusíte. Zde byla priorita tuhost, která se ve spojení s příznivou celkovou hmotností 11,6 kilogramu a s optimální ovladatelností promítla do vyložené sportovního naladění. Ať už si pořídíte samotný rám, nebo některou z kompletně osazených verzí, CRR 290 vám rozhodně doporučujeme. Navíc jsou možnosti atypické designy či zakázkové barevné kombinace, jež podpoří individualitu vašeho kola.

Technické specifikace

Rám: CRR 290 AI 7020 T6
Vidlice: Rock Shox Reba RL-R, 100mm
Klíky: Shimano SLX 38/24
Brzdy: Shimano SLX, 180/180mm
Razení: Shimano SLX
Přehazovačka: Shimano SLX
Přesmykač: Shimano SLX
Kazeta: Shimano HG81 11-36 (10)
Náboje: Race Bike (Novatec)
Ráfky: WTB Kom i23 29"
Pláště: Rubena Scylla 2,25"
Řídítko: Race Face Ride Flat
Představec: Race Face Ride
Sedlovka: Race Face Ride
Sedlo: WTB Volt
Hmotnost: 11,6 kg (vel. L, s pedály)
Cena: 43 000 Kč
Cena verze Team: 33 259 Kč



+ tuhost rámu, velmi dobrá ovladatelnost, schopnosti ve výjezdech
- nenalezli jsme

3F
 ISEW Intelligent Sport Eyewear
515
 COLLECTION
Lightning - SPECIAL
Brutal - TRAVEL
 WWW.3FVISION.COM

GOLDfren
 DISC BRAKE PADS
 Sintrované brzdové obložení
 Vyrobeno v ČR
 www.cykloprofi.cz

MERIDA-BIKE.cz / MERIDA.sk

ONE-TWENTY 2015

BUDOUCNOST BUDE VĚŠÍ

Jedno kolo, množství inovací: zcela nové vyvinutým modelem ONE-TWENTY představujeme to nejvýkonnější celoodpružené „TOUR“ kolo, jaké kdy nosilo jméno MERIDA. Vybaveno je kinematickou „FLOAT LINK“, která vedle překvapující neutrality pohonu nabízí vyšší výkonnost, než naznačuje nominálních 120 milimetrů zdvihu. Dále překupuje inovativními technologiemi, jako „GUIDED REMOTE“ – nová technologie vedení bowdenu k ovládání tlumiče nebo „DOWN TUBE EXIT“, kterými ONE-TWENTY ohlašuje budoucnost.

MORE FUN



MORE PASSION

MORE INNOVATION

MORE SUCCESS



Jen za málokterou z komponentových či cyklistických značek v USA nestojí člověk se závodní minulostí, nadšenec a neuvěřitelný inovátor. To, že některé firmy pohltila v rámci neúspěšné ekonomické logiky silnější korporace, přineslo buď jejich větší rozvoj, nebo naopak tyto originální konstruktérské počiny pohřbilo navěky. Jedním z mála, kdo stále funguje ve své oblasti a neustále přináší inovace, je společnost American Classic se svými zapletenými koly, a její zakladatel a tvůrce Bill Shook je na to hrdý a svojí práci si dokonale užívá.

Ačkoliv je Bill Shook prezident své společnosti, vždycky je ochotný zájemcům vysvětlit všechny technické detaily, naprostě skromně s nimi pohovořit o cyklistické technice a nezaujatě probrat všechna možná a nemožná technická řešení. Na všech prezentacích každoročně nenápadně ve své expozici propaguje nejnovější přírůstky v kolekci. Mohl by tam postavit někoho z firmy a mít klid, ale to by asi nebyl jeho styl.

Můžete přiblížit historii firmy?

Je užice spojena s mojí závodní kariérou, odtartovanou už ve čtrnácti letech. Postupně jsem to dotáhl do národního týmu a stal se šampionem na silnici. Už během závodění jsem hledal kvalitní materiál a nějaké vylepšení, takže jsem navrhl a postavil v roce 1974 v otocové garáži hliníkový rám z trubek velkého průměru, na kterém jsem pak sám jezdil. Stále jsem se ovšem potýkal s nedostatkem kvalitních silničních

American Classic osobně



Bill Shook

a tudíž neumožňuje tak přesné vedení směru, připravuje jezdce v náklonu o výkon a částečně zkracuje informace o terénu. Když tedy navýšíme šíři ráfku, aby se vzájemný poměr trochu vyrovnal, případně použijeme širší ráfek a užší plášť, dramaticky se nám zlepši stabilita pláště na ráfku. Nebude se tolik uhybat do stran a přesnost

razíme myšlenku širokých ráfků, ale pouze v kvalitním provedení, tedy s maximální tuhostí konstrukce a co nejnižší možnou hmotností. Proto je třeba pracovat s profilem ráfku v každé jeho části a zesílit nebo zeslabit ta místa, která to vyžadují tak, aby zůstala zachována pevnost, a přitom se snížila hmotnost. Rekreační jezdec může klid-

„Užívám si vymýšlení nových věcí, jízdu na kole a sdílení svých technologií s našimi zákazníky. Naším cílem je pomoci vám v naplnění vašich cyklistických snů – vítějte v American Classic.“

Bill Shook

vedení kola v zatáčkách se rapidně zvýší. S tužším celkem ráfek-plášť se také razantně zlepši akcelerace a celkový výkon. Tenhle trend je ale patrný i u silničních kol, takže i naše silniční ráfky postupně nabývají na šířce.

ně vozit úzké ráfky a užívat si tak komfort bez ohledu na přesnost vedení kola v zatáčkách a celkový výkon, ale závodník potřebuje přesnou odezvu a maximální výkon, a to na nepatrné snížení komfortu je schopen oželeť.



Typický design bikovních nábojů AC, vysoké přírby, šestice maximálně odlehčených otvorů pro uchycení kotevce a nápadné ložování. Variabilita pro různé typy os je pro celou MTB kolekci společná.

komponentů, což byl pro sedmdesátá léta v USA typický problém. Evropa na tom byla díky Campagnolu podstatně lépe. Snaha něco vymyslet a vyrobit mě provázela pořád, a když jsem získal na univerzitě v Ohio inženýrský titul, měl jsem už potřebné znalosti na to, abych mohl začít sám vytvářet vlastní produkty.

V roce 1982 tak vznikla firma American Classic a prvními výrobky byly ultralehké košík na bídou a lehká nastavitelná sedlovka. To je od zapletených kol sice dost vzdálené, ale byl to začátek. Dnes už jsou to hlavně zapletená kola, ráfky vlastní konstrukce, speciální náboje, máme vlastní výrobu a testovací prostory, a to vše jen díky tomu, že jsem v sedmdesátých letech nemohl sehnat dobré díly.

Patříte k zastáncům širokých ráfků, v čem jsou jejich výhody?

Je to velice jednoduché, když si vezmete průřez ráfku s malou šířkou a na něm nasazený plášť, je krásné vidět, jaký ten plášť tvoří kruh, který v nejširším místě několikrát přesahuje šířku ráfku. Díky tomu se v zatáčkách nad ráfkem uhybá do stran,

Lepší vedení směru mohou potvrdit, ale je tady horší tlumení.

Samozřejmě, že je určitou měrou ovlivněna tlumič schopnost pláště, protože netvoří takový kruh jako předtím a nemá schopnost se tolik deformovat, ale nárůst výkonu je mnohem vyšší plus, než lehký pokles tlumič schopnosti.

Pokud bychom řešili obvodovou hmotnost, tak samozřejmě leckdo namítne, že širší ráfky znamenají její nárůst, ale to už je věc konstruktéra, jak si s touto veličinou poradí. My sice



Trendům je třeba se přizpůsobit a nové tělo otevírá pro kazetu XX1 je toho důkazem. Systém pracuje s šestici praporků.

Proč ale široké ráfky pro all-mountain?

Asi narazíte na naše osvědčená XC kola Wide Lightning s ráfkem vnější šíře 32mm, ale odpověď je zase tatáž, maximálně přesné vedení a dokonalá odezva v zatáčkách. Právě segment tvrdšího bikování je místo, kde jezdec potřebuje při průjezdu zatáčkou smykem tuhý celek ráfek/plášť, aby se o něj mohl



Zapletená kola Carbonator v rozměru 27,5 palce nabídnou při hmotnosti 1595 gramů výkonost pro XC a odolnost pro enduro. Devětadvacitková verze váží 1676 gramů.

dokonale opřít. Navíc, v této kategorii se vozi hodně široké pláště, takže ten rozdíl vzájemných poměrů je naprosto v normě. Wide Lightning je ale naše největší šíře, pro XC a maratony nebo trailbiking máme kola s ráfky šíře 26 či 28 mm.

Novinka Carbonator má ráfek s patkou bez háků, to snad nemůže udržet plášť?

Právě Carbonator je odpovědí na současné trendy v používání bezdušových systémů. Jde o karbonový ráfek se speciálním profilem, který má zesílenou korunku ráfku a bočnice, ovšem patka je bez zmíněných háků. Vnější šíře ráfku je 33 mm, ovšem vnitřní pouze 26 mm, takže vidíte, že tloušťka bočnic nad samotným nosným profilem je opravdu výrazná. Samotná konstrukce ráfku nabídne perfektní odolnost proti dopadům ze skoků při enduru,



Detail náboje s odhaleným systémem šestice praporků aktivovaných při záběru naráží díky plechové podložce. Praporky se pak společně zakusnou do zubů na spodním vnějším okraji těla otečtu. Ten má ocelovou vložku kvůli ochraně proti zakusnutí pastorků do jeho těla.

ale přitom vynikající výkonostní parametry pro XC. Navíc, karbon je schopen díky svým fyzikálním vlastnostem utlumit v sobě určitou část energie. Největší riziko pro ráfek v terénu ale představují kameny, proto jsme zesílili korunku ráfku a horní část bočnic, naopak nízké boky jsou tenčí kvůli pružnosti. To by mělo zaručit schopnost zpracovat náraz od kamene a odolát poškození.

Co se týče zajištění pláště v ráfku, v současnosti je trend bezdušových plášťů a navíc jejich širšího rozměru. Čím objemnější plášť používáte, tím nižší tlak v něm je a u tubeless se to ještě snižuje. Patka tubeless plášťů je konstruována tak, aby dosed-

la především na bočnice a pak zaskočila až pod hák, což naši konstruktéři jen nahrávají. Když do širokého bezdušového pláště nahustíte odpovídající tlak pod 2 bar, dokonce v našem ráfku drží, aniž by měl díky šířce tendenci z něj vyskočit. Široké bočnice také neumožňují žádnou pružnost, takže celek je opravdu kompaktní, a podle našich propočtů a testování je tento komplet naprosto spolehlivý. Hmotnost páru těchto kol v průměru 27,5 palce je přitom skvělá 1595 gramů, což je na kola schopná vydržet enduro nasazení perfektní hodnota. Ráfek je také kromě bezdušových plášťů vhodný i pro kombinaci se standardním pláštěm a duši.

Carbonator využívá standardní šestipaprpkový oteč?

Pro všechny naše náboje je společný náš vlastní oteč se šestici praporků, které se při záběru aktivují díky speciální podložce všechny najednou. To je obrovská výhoda pro přenos síly, protože nedochází ke ztrátám a záběr je maximálně přesný. Samozřejmě jsme museli reagovat na současné technologie, jako je silniční či biková jedenáctka pastorků nebo systém Sram XX1. Když se podíváme na největší pastorek sady XX1, je jasné, že jsou praporky v oteču namáhány opravdu extrémně, což je opět výhoda pro naše řešení. Standardní oteč máme vybavený ochrannou ocelovou vložkou, aby se pastorky nezakusovaly do hliníkového těla, ale naše náboje umožňují výměnu jednotlivých otečů podle typu kazety. Snažíme se totiž o maximální kompatibilitu, což platí i pro přední bikové náboje, u nichž lze konvertovat mezi rychloběhákem či pevnou 9- nebo 15mm osou.

Je nějak upravený výplet kvůli novým systémům?

Do výpletu se to nijak razantně neprofituje, i když samozřejmě ideálně by byl jeden pastorek a shodný sklon drátů na obou stranách výpletu. Konstrukce zadní stavby a výpletu spolu samozřejmě souvisí, ale je to spojené také s výkonem. Když si vezmete třeba řetězovou linku u převodů 3x10, pak je při ideální kombinaci převodníků a pastorků z hlediska přenosu energie řetězem stále zachován jakýsi ideální poměr. Naopak systém 1x11 už vše boří a dochází k určitým ztrátám.

Jste tedy proti jednopřevodníkům?

Já mám rád klasiku, tedy trojřetevník, který je nejuniverzálnější, i když dvojřetevník také ještě z hlediska mechaniky funguje rozumně. Jeden převodník sice nabízí větší prostupnost terénu a rychlejší reakce větší ztrát řazením vpředu, ale má to svá úskalí. Podívejte se třeba na řetězovou linku, když máte 1x11 a zařadíte nejnižší převod. V tu chvíli je řetězová linka extrémně, a když spočítáte tření řetězu jeho vychýlením a pak vezmete úhel, pod jakým řetěz působí mezi převodníkem a pastorkem, vychází vám procentuálně docela vysoké ztráty. Ty se sice kompenzují na jiných převodech, kde je řetězová linka přímá, ale jakmile řetěz nevede přímo nebo jen pod malým úhlem, už jsou zde ztráty. A to platí pro všechny varianty, ať už jedno- či trojřetevník. Záleží tedy na tom, jakou kombinaci převodů volíme. To je ale vývoj, a pokud si spočítáme výhody daného řešení, musí převýšit těch několik málo omezení, která to s sebou nese, když se to na divíme z druhé strany. Je to stejné jako s šířkou ráfku, která přináší přesnější odezvu v zatáčkách a navýšení výkonu i za cenu nepatrně horšího tlumení.

Děkuji za rozhovor a přeji hodně dalších nápadů.

Jiří Uzdil

27.5" Tacoma II

Frame: Alloy 6061 HT 25.4x440mm
Frame height: 450mm
Color: Black/magnesium

- Suntour - XCT HLO DS
- Recl
- Shimano - Altus SL-M370 - 3x9
- Shimano - Deore RD-M592
- Shimano - Altus RD-M370
- Suntour - XCM - 44-32-22
- Shimano - HG20 - 11-34
- Neco - HG4290
- Sram - 30S
- Sram - 30S
- Schwabe - Smart Sam
- Remora - Master Disc
- Viki
- Welgo

soft terrain hard terrain

15 590 Kč

HEAD®

Výroba a prodej jízdních kol

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

mobit: +420 602 535 813
e-mail: r.holoubek@sundance-bike.cz

www.head-bike.cz

Vyberte si pro sebe z cyklistického oblečení na našem trhu

4EVER	4EVER s.r.o.	www.4EVER.cz
Author	Universe Agency	www.author.eu
BBB	JMC Trading s.r.o.	www.jmc trading.cz
BIKE PARTS-XLC	Winora-Staiger GmbH	WWW.HAIBIKECZ.CZ
Cube	Cyklosport RIK	www.cube-bikes.cz
DT Swiss	Bortico s.r.o.	www.bortico.cz
Electra	Schindler spol. s r.o.	www.electra-bike.cz
Exustar	Pells	www.pells.cz
Freegun	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Freegun	BP Daj Hostivice	www.bpdaj.cz
Freerace	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
FRM	Airoo	www.airoo.cz
Galaxy	Cyklošvec s.r.o.	www.cyklošvec.cz
Ghost	Schindler spol. s r.o.	www.ghost-bikes.com
Grip Grab	Cyklo Profi	www.cykloprofi.cz
HAIBIKE	Winora-Staiger GmbH	WWW.HAIBIKECZ.CZ
Haven	Helios Race s.r.o.	www.heliosrace.cz
Haven	BV IMPORT s.r.o.	www.haven.cz
Head	Novus Bike s.r.o.	www.head-bikes.cz
KTM	KTM	www.ktm-bikes.cz
Kuota	Airoo	www.airoo.cz
Lapierre	Schindler spol. s r.o.	www.lapierre.cz
Leader Fox	Bohemia Bike	www.leaderfox.cz
Look	Vokolek Import	www.vokolek-import.cz
Malaja	Sport Konzept	www.malaja.cz
MAX1	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Maxbike	Maxbike s.r.o.	www.maxbike.cz
Merida	Merida Czech, s.r.o.	www.merida-bike.cz
Nalini	Jiří Škoda - CYKLOŠKODA	www.cykloskoda.cz
Nalini	Pells	www.pells.cz
Olympia Cycli	Bikemarast	www.bikemarast.cz
Pearl Izumi	Paul Lange - Ostrava, s.r.o.	www.paul-lange.cz
Pells	Pells	www.pells.cz
Pinarello	ID Sport s.r.o.	www.idsport.cz
POC	LEVEL, s.r.o.	www.poc-sport.cz
PowerBar	ID Sport s.r.o.	www.idsport.cz
Progress	Helios Race s.r.o.	www.heliosrace.cz
Ritchey	Vokolek Import	www.vokolek-import.cz
Rogelli	Pažák, s.r.o.	www.pazak.eu
Rogelli	Helios Race s.r.o.	www.heliosrace.cz
Santa Cruz	ID Sport s.r.o.	www.idsport.cz
Santini	Jiří Škoda - CYKLOŠKODA	www.cykloskoda.cz
S-bike Wear	Velkoobchodcyklo.cz	www.velkoobchodcyklo.cz
Sensor	Ultrasport	www.ultrasport.cz
Shimano	Paul Lange - Ostrava, s.r.o.	www.paul-lange.cz
Sportful	ID Sport s.r.o.	www.idsport.cz
Sundance	Novus Bike s.r.o.	www.paul-lange.cz
UFO Plast	Paul Lange - Ostrava, s.r.o.	www.paul-lange.cz
Wowow	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Wowow	BP Daj Hostivice	www.bpdaj.cz
Wowow	Daj Sport	www.daj.cz

Stylové kliky

Co se týče klik, je dnes čtyřhran v podstatě mrtvá záležitost, protože integrovaná osa, velké průměry, speciální ložiska a honba za maximální tuhostí v kombinaci s nízkou hmotností ovládly společně monitory návrhářů.

Jenže čtyřhran není tak úplně mrtvý u speciálních klik pro komfortní městská

v několika barevných provedeních. Kliky se vyrábí z materiálu Alu 6061 v délkách 165, 170 a 172,5 mm. Jejich anodizovaný povrch skvěle ladí s převodníkem z tvrdší slitiny 7075, který je buď v lesklém, nebo černém provedení. Ten vyniká především velkým odlehčovacím otvorem mezi rameny kliky i drážkou po obvodu. Design vy-



kola, některá elektrokola a hlavně u městských „fixek“, tedy stylově s jedním, většinou pevným převodem. Tato módní vlna má svá vlastní pravidla a nepotřebuje extra velké průměry os, protože sází spíše na celkovou štíhlost a retro design. Když pomíne kultovní retro kousky, není nabídka klik na čtyřhran zase tak široká. Tedy obecně, protože například firma Sturmey-Archer jich má celou řadu, a to jak pro kombinaci s jejich vícečlennými náboji, tak barevné stylovky právě pro fixky.

Kliky Sturmey Archer FCT60RA jsou svým štíhlým tvarem, odkazujícím k designu klik Shimano středních devadesátých let, elegantním kouskem nabízeným

padá skoro jako by byl převodník ze dvou obvodových dílů a kdo bude pečlivě pátrat po detailech, objeví na šroubech logo značky i s letopočtem 1902, kdy firma vznikla.

Celkových 650 gramů není honbou za maximálním odlehčením kola, hlavní je zde design, a pokud někomu není čtyřhran po chuti, může sáhnout i po téměř provedení s integrovanou osou. Cena za verzi pro čtyřhran je přibližně 1980 korun a kromě délek klik a barev lze také volit mezi různým počtem zubů, konkrétně v rozmezí 42–48. Pokud tedy stavíte fixku, nebo jen hledáte nějaké stylové kliky s retro nádechem v nápadném barevném provedení, Sturmey Archer rozhodně má co nabídnout.

(už)

Dvě tváře ovce

Vlna Merino se pro využití ve sportovním oblečení vyšvihla v posledních několika letech do popředí zájmu jak výrobců, tak uživatelů. Lanolin zabraňující jako přírodní antibakteriální činitel vzniku pachů a originální termoregulační schopnosti jsou největší devizou oblečení z tohoto materiálu.

Jenže vlna má i svá drobná negativa, protože při zvýšené aktivitě nedokáže transportovat pot od pokožky tak rychle, jako některé syntetické materiály a navíc může někomu při styku s pokožkou vadit. Typický kousavý projev vlněných svetrů už je minulost, protože dnešní vlněné termoprádlo je na pokožce příjemné, ale i tak je zde proti syntetice cítit drobný rozdíl.

Spojit výhody dvou materiálů a eliminovat nevýhody



se rozhodl domácí výrobce sportovního oblečení Sensor, jehož prádlo Double Face přímo říká, že má dvě tváře. Nejinak je tomu u spodního trika Sensor Double Face Merino Wool, které kombinuje vlnu a polyester. Střih využívá tenkou vnitřní polyesterovou vrstvu a vlněný vnější úplet.

Zatímco 40 % polyesteru má zaručit rychlý odvod vlhka od pokožky a zabránit také případnému kousání vlny, 60 % vlněný základ zajišťuje odolnost vůči zápachům a udržení



tepla. Střih trička je zároveň proti klasickým vlněným verzím výrazně pružnější, takže lépe kopíruje tělo a samozřejmě jsou ploché švy.

Co se týče velikosti, testované íkselko ideálně padne jezdcí s výškou 185–190 cm a nemusí mít zrovna vyvíhanou postavu.



Délka rukávů i zádočného dílu je dostatečná, ovšem střih není tak extrémně pružný a těsný, jak tomu bývá u hodné elastické syntetiky. Proti ní ovšem kombinace materiálů nabídl vlastnosti rovnající se ideálnímu kompromisu, nebo spíš novému vyšlechtěnému druhu beroucím si to nejlépeší z obou předků.

Co se týče odvodu potu, funguje materiál s účinností podobnou syntetice, ovšem jakmile zastavíte a začnete chladnout, drží o něco déle teplo, což je zase zásluha vlny. Na tělo je příjemný, a když použijete triko naruby, tedy vlnou dospod, hřeje trochu víc a nějaké kousání není znát. Odvod vlhka je ovšem slabší, takže tuto variantu doporučujeme spíš pro aktivity s nižší intenzitou. Polyester na těle je tedy pro cyklistiku či běžecké lyžování vhodnější a tato kombinace je ideální pro trénink či najíždění kilometrů, pro závod bychom po vlně i tak asi neshlí. I přes vysoký podíl polyesteru je odolnost vůči zápachům perfektní, a jestliže klasická vlna vydrží několik dní bez „načuchnutí“, v tomto případě jsme po třech vyjíždkách cítili jen slabší odér z podpaží, což je proti syntetice výrazný rozdíl.

Investice 1295 korun do tohoto prádla se vyplácí tomu, kdo chce mít jednak univerzální spodní vrstvu do chladného počasí, je zimomřivější a nevyžaduje tak rychlý odvod potu, jako u stoprocentní syntetiky. Za to získá kvalitně střižené tričko v designu použitelném i jako jediná outdoorová vrstva pro jaro či léto, zajišťující výborný tepelní komfort a dobrou ochranu vůči zá-
(už)

+ termoregulace, odolnost vůči pachům, elasticita
- nenalezi jsmo

WWW.MAXBIKE.CZ
KOLA.MAXBIKE.CZ

KOLO MAXBIKE DLE VLASTNÍHO NÁVRHU DESIGNU

Pokud si zakládáte na perfektním vzhledu, jste rádi středem pozornosti a jste zvyklí na to, že se za Vámi všichni otáčejí nebo jen jednoduše toužíte být originální, je to **tréfa do černého**.

JAK TO FUNGUJE ?

1. Vyber si typ kola: horské nebo silniční
2. Materiál rámu kola „karbon“ je daný
3. Stáhni prázdnou šablonu s obrysem kola **MTB** nebo **silniční**
4. Navrhni vlastní design
5. Barvy:
 - Zvol libovolnou barvu dle vzorníku RAL <http://www.ralcolor.com/> nebo efektové barvy House of color: <http://www.houseofcolor.cz/>
6. Cena: bude zalkulována na základě požadovaného designu i základní jednobarevný design s logy Maxbike je již zakalkulován v ceně kola nebo rámu
7. Odešli objednávku na email val@maxbike.cz nebo nás kontaktuj na telefonním čísle 608 960 641

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

Specialista na cyklistické brašny a nosiče

brašny na představec
na mobil
damské brašny
brašny pod sedlo
brašny na řídítka
brašny na přední nosiče
brašny na zadní nosiče
brašny do rámu
brašny na horní plochu nosiče

www.sportarsenal.cz

Sport Arsenal s.r.o., Poděbradova 1772, 289 22 Lysá nad Labem
tel./fax: +420 325 551 962, e-mail: obchod@sportarsenal.cz

Česká značka 4Ever je tu skutečně již dvě desetiletí. Během této doby se jí podařilo nejen etablovat na mnoha trzích, samozřejmě včetně toho domácího, ale především se vryla do povědomí široké veřejnosti jako výrobce velmi kvalitních kol. Takových, která se technicky i designově mohou měřit s největšími světovými značkami, přitom si i nadále zachovávají optimální poměr cena/výkon, jenž je zvláště pro českého zákazníka i nadále hodně důležitý.

4Ever od začátku sází na filosofii, zaručující mu maximální dlouhodobou kvalitu, tedy kontrolu nejen nad výběrem komponentů, ale i nad samotnou výrobou. Tato filosofie se nazývá vlastní montáž a 4Ever ji od svých počátků upřednostnil před dovozem hotových kol z Ásie. Díky tomu se mohou všechny modely pochlubit pomyslnou visáčkou „Produkováno v České republice“, navíc stojanová a nikoli pásová výroba je zde skutečně zárukou nadstandardní kvality.

Vše začíná širokou nabídkou, přičemž velká pozornost je již tradičně věnována špičkovým sériím Virus SXC, XC a ta-

Dvacet let zkušeností

Nejdůležitější novinky značky 4Ever

lé kolo, tedy nikoli pouze na rám. Třiletá garance na veškeré díly na kole použité je přinejmenším netradiční a je opět dalším důkazem kvality. Zmínit musíme i propracované designy a grafiku rámu, na jejichž povrchovou úpravu klade 4Ever velký důraz. My si na následujících řádcích předsta-

víme kolekci 2015 pěkně popořadě a začneme, jak také jinak, nejluxusnějšími modely série Virus. Jež jsou pro letošek obohaceny třeba o velmi prestižní záležitosti, a sice superlehký hardtail s elektronickým řazením Shimano XTR Di2.



Rada Virus, sázející na průměr kol 27,5", se dělí mezi celoodpružené modely SXC a hardtaily XC, přičemž zájemce může počítat s vysoce kvalitním materiálem rámu Carbon Full High Modulus. Odpružená zadní stavba modelů Virus SXC se 120mm zdvihem vsadila na čtyřramennou koncepci, pracující na principu jednočepu s přepákováním. Vše je propracováno do nejmenšího detailu a je zde kladen maximální

důraz nejen na samotnou funkci a průběh pružení, ale rovněž na ideální poměr mezi torzní tuhostí rámu a jeho nízkou hmotností. Celkem čtveřice modelů využívá pružící jednotky Rock Shox a nejvyšše postavený typ Virus SXC X0 váží pouhých 10,7 kilogramu. Rámům samozřejmě nemohou

chybět veškeré dnes moderní konstrukční prvky, mezi něž patří třeba uchycení pro přesmykače Direct Mount, atraktivní vnitřní vedení řadicích bowdenů a u všech strojů řady Virus SXC bylo výrobem preferováno dálkové ovládání obou pružících jednotek – uživatelská přívětivost je tedy pro 4Ever alfa o omegu.

Závodním 27,5" hardtailům Virus XC letos vedou již zmíněný model s elektronickým řazením XTR Di2, následující pětice strojů těžé řady však není o nic méně výkonnostně zaměřená. Všechny staví na tozóném rámu, takže i tehdy, že sáhne po „nejekonomičtější“ variantě Virus XC3, se můžeme spolehnout, že sedláme rámově identický stroj s tím, jaký používají profesionální závodníci.

Winner je lehká alu slitina 7005, což značí, že jsme se již dostali do střední třídy.

I nadále však budeme pokračovat ve sportovně-závodním duchu, který v sobě nezapřou devěťadvacítkové duralové hardtaily Inxxis, za nimiž následují stroje Hazard 29", Fever 29" a řada dalších. K těm je vždy připravena kvalitativně odpovídající 27,5" alternativa, a to s názvy Intra X9, Ultra X7, Hazard, Fever či Red Hot. Zajímavostí je třeba i řada dámských biků, které jsou ovšem záměrně provedeny tak, aby byly „unisexové“. A nemohou chybět ani dětská kola, a to s průměry 20" až 26",



ké Scanner. A můžete si být jisti, že lehké karbonové topmodely zde nejsou pouze do počtu či jako důkaz schopností značky pro prezentaci nových kolekcí – špičkové, vesměs závodně zaměřené modely 4Ever jsou běžně vidět takřka v provozu. Ať už na maratonech, XC závodech, či pod běžnými hobbey jezdců vyžadujícími kvalitní vybavení. Ostatně zákazníci si již u 4Everu navýkli na možnost otestování jeho modelů, což je při rozhodování pro konkrétní bike vždy velmi důležité, neřku-li zásadní, a testovací kolekce modelů 4Ever je připravena také pro Vás. A ještě jedna informace je minimálně stejně důležitá – 4Ever poskytuje komplexní záruku 36 měsíců na ce-

BIKEPRODEJNA.CZ

Vystaveno více jak 250 modelů kol

PRODEJ A SERVIS JÍZDNÍCH KOL

LEADER FOX
SUPERIOR
GALAXY
APACHE
BIZZELL

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

Nyní ale už k litinám devěťadvacítkám, tedy k řadě Scanner. Její rámy jsou konceptně i materiálově spřízněné s 27,5" hardtaily Virus XC. Najdeme zde jak charakteristicky prohnutou sedlovou trubku, tak i výrazný sloping, doplněný o typickou vzperu mezi horní a sedlovou trubkou. Celkem šestice modelů je i zde volena tak, aby si vybral prakticky každý zájemce, ať už



což znamená, že pro 4Ever jsou standardní dospěl šestadvacítky minulostí.

Náš souhrn aktuální kolekce zakončíme krosovými koly, jimž vedou dvojice prestižních modelů Therapy na velmi lehkých karbonových rámech. Za vyložené populární se nebojíme označit dostupnější krosy na duralových rámech, ať už to budou modely Compact, Credit, Energy, Shadow, či kre-



preferuje komponenty Shimano či Sam. O vynikající tuhost rámu se starají mimo jiné pevné osy, u devěťadvacítek velmi důležité.

Pokud se podíváme v nabídce dále, nemůžeme přehlédnout celoodpružené „sedmadvacítkové“ modely řady Winner. Ty vsadily na čisté čtyřčepovou koncepci se svisle umístěným tlumičem. I zde je aplikován zdvih s hodnotou 120 mm, takže se jedná o klasické stroje na pomezí maratonského a trail biku. Materiálem rámu řady

rykoli další. U všech je upřednostněn jízdní komfort, což platí dvojnásob u elektro-modelů BlueLife či GreenLife. Elektropohon jako takový rozhodně nenechává značku chladnou, což ostatně dokládají také úplně nové elektrobiky řady E-Sword, spoléhající na špičkový středový pohon Bosch.

Velmi důležitým argumentem pro každého zájemce o jízdní kolo 4Ever je samozřejmě i možnost pojištění kola proti krádeži na jeden rok zcela zdarma.

(red)

VLASTNÍMA RUKAMA

RB vám nabízí jedinečnou možnost zapojit se do výroby vašeho kola takřka vlastníma rukama. Systém měření vašich tělesných rozměrů **RB DATA FRAME** a možnost bohaté individualizace pomocí konfiguratoru **RB BIKEBUILDER** vám umožní si vybrat přesně takové kolo, jaké potřebujete. Přesně podle vás.

NOVÉ CRR 29"

Využijte nabídku testovacích kol **RB** a přesvědčte se o jejich kvalitách. Navštivte naše zákaznická centra:

RB CENTRUM ČECHY

VRBOVA 19, PRAHA

RB CENTRUM MORAVA

JEZDKOVICE 32, OPAVA

» WWW.RB-BIKE.CZ



Santa Cruz Bronson C

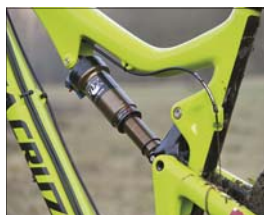


Dokončení ze str. 1 ⇨

Použitý „kompromisní“ průměr kol se nám vzhledem k určení zdá být více než adekvátní, protože kolu neubírá na točivosti či ochotě akcelarovat a přitom jsou schopnosti ve výjezdech i sjezdech díky adhezi velmi, ale opravdu velmi dobré. Bronson C je totiž kolem, které toho dokáže za jezdce mnohem udělat a neustále posouvání limitů v tvrdém terénu je s ním až nečekaně snadné.

Santa Cruz navzdory

Santa dělá vše pro to, aby vaši investici vyvážil nejen dokonale fungující, ale rovněž velice spolehlivou technikou, jejíž servisovatelnost nebude problematická. Na karbonovém rámu je proto velmi sympatické závitové středové pouzdro či vnější vedení bodnutí řazení a či hadice zadní brzdy, útrobní je vedena pouze hadička teleskopické sedlovky Rock Shox Reverb. Nemůže chybět pevná osa, konická hlava či montážní body pro vodítko ISCG-05. Lehkým anachronismem, ovšem z naší



strany akceptovatelným, je úchyt brzdy IS. Asymetrická zadní stavba je, stejně jako přední trojúhelník, řešena jako karbonový monokok, pouze dvojice černých vahadel je vyrobena z hliníkové slitiny. Líbilo se nám jejich konstrukční řešení – z kovaných vahadel na jednu stranu doslova sálá odolnost a na druhou je to spodní skoro až přehlédnutelné, jak je minimalistické. Výsledkem všeho je hmotnost rámového setu, včetně tlumiče, pouhých 2,76 kilogramu.

U konkrétního, námi testovaného mode-

lu byly použity obě jednotky Fox – vidlice 34 Float CTD a tlumič se shodným přednastavením tří úrovní komprese, v obou případech se superdráhou a superkluzkou povrchovou úpravou Kashima.

Návykový Bronson CC

Testovaný „santa“ se v první řadě chová jako čistokrevné enduro, u nějž je nízká hmotnost a schopnost jet dlouhodobě ve sportovním tempu jakousi přidanou hodnotou. Jeho schopnosti v hodné členitém terénu jsou skutečně impozantní a nejen že má jezdec pocit, že skoro vše sjede a vyjede, ale navíc si užívá každý metr jízdy – ať už je trail plný zatáček či ostrých hran, které se dají tak snadno využít k odrazu. Bronson je přesně tím kolem, u nějž se opěte do pedálů, vyrazíte ostře kupředu a budete přední kolo či rovnou obě odlepovat od země při každé sebemenší příležitosti. Zdołáte extrémně prudký sjezd, v němž přijde ke slovu teleskopická sedlovka, a hned pod ním opět zrychlíte, a to kladně ze sedla, aniž byste pocítili, že se to kolu

či jeho systému odpružení nelíbí. Prostě zde uživatel přestává řešit zbytečnosti, které bike odladí za něj, a soustředí se pouze na výkon. Krátký představec a lehce vzad posunutá těžiště jsou ideálním receptem na všechny pasáže, které by se daly nazvat přívlastkem „technický“. Je zde však ještě něco navíc. Rada trailbiků s koly průměru 27,5“ se totiž méně či více pere s určitou nervozitou řízení v nízkých rychlostech, třeba ve výjezdech, což je pro Bronson zcela neznámý pojem. Řízení je rozhodně živé, ovšem současně ne natolik, aby to v pomalé rychlosti jakkoli obtěžovalo. Jezdec zde nepocituje kompromisy, tedy že by ovladatelnost byla na úkor čehokoli jiného. V prudších stoupáních je pouze zapotřebí přesunouti na špičku sedla, jinak bike působí pirozeně, skoro jako klasický maratonský full.

Hmotnost třináct kilo je pro drtivou většinu enduro strojů nedosažitelnou metou a zde je jedním z aspektů, proč můžeme psát o univerzálnosti. S dokonalou tuhostí rámu, virtuálním zavěšením a ovládáním komprese CTD je totiž bronson kolem, na kterém jsme objeli docela svižnou osmdesátikilometrovou vyjížďku v rozmočeném zimním terénu, aniž bychom byli kolem neustále informováni o tom, že je určeno pro jiné aktivity. Pokud aktivujeme mód „trail“,

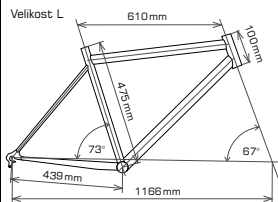
je imunita vůči jakémukoli nežádoucímu pohupování fantastická a ve výjezdech můžeme kolu klidně pořádně naložit a ani při silovější jízdě ze sedla nebude protestovat. Vlastní jedinými znaky, že máme při běžné sportovní jízdě terénem s sebou značnou zdvihovou rezervu, jsou hrubší pláště a krátký představec.

Bronson nám přijde jako skvělá volba v okamžiku, kdy jsme se od běžného XC posunuli blíže k bikeparkům a lávkám, ale stále se chceme tu a tam projet s naší původní partou. Testovaný „santa“ se totiž v tvrdém terénu chová přesně tak, jak se od něho očekává, tedy jako odolné a skvěle ovladatelné enduro, z něhož jeho majitel stále cítí potenciál zdvihu 150 milimetrů, jež jsou v praxi plně využity. Perfektní tuhost celé konstrukce dovoluje rychlou jízdu v klopkách a ostrost řízení nabízí dokonale reakce na všechny podněty, jež kolu dáváme. Na tomto biku to při plné aktivitě tlumiče (režim Descend) skutečně můžeme poslat naplno do kamenné pasáže či zdołat sjezdovou trasu, jenže se na něm dostaneme i zpět na kopec, a to skoro stejně rychle jako kolegové na XC strojích, jež by byly pro předchozí jízdu směrem dolů skoro nepoužitelné. Santa Cruz Bronson C je synonymem perfektního univerzálu. Vlastně slovo „univerzál“ nedokážeme charakterizovat lépe. ■



Technické specifikace

(„nesériové“ osazení testovaného kola)
Rám: Bronson VPP, 150mm
Tlumič: Fox CTD Kashima
Vidlice: Fox 34 CTD, Kashima, 150mm
Kliky: Shimano Deore XT 42/32/24
Brzdy: Shimano Deore XT, 180/160mm
Řazení: Shimano Deore XT
Přehazovačka: Shimano Deore XT
Přesmykač: Shimano Deore XT
Kazeta: Shimano Deore XT 11–36 (10)
Náboje: DT Swiss 350
Ráfky: WTB Frequency i23
Pláště: Schwalbe Hans Dampf 2,25"
Ridíčka: Easton Haven, 700mm
Představec: Truvativ Aka
Sedlovka: Rock Shox Reverb teleskop.
Sedlo: WTB Volt Ti
Hmotnost: 13,1 kg (vel. L)
Cena: od cca 135 000 Kč
 (při kurzu Dolaru 25 Kč / 1 USD)



Velikost L

funkce systému VPP, ovladatelnost, tuhost rámu a jeho nízká hmotnost

úchyt brzdy IS

READY TO RIDE. ALLDAY. ALLAREA. ALLTRACK

NOVINKA CRATONI ALLTRACK

UCHYCENÍ KAMERY S BEZPEČNOSTNÍ POJISTKOU

KLIP NA UCHYCENÍ POPRUHU BRÝL

VÝKLOPNÝ, NASTAVITELNÝ KŠILT

INTEGRATED DOWNSHELL

INMOLD TECHNOLOGY

LIGHT FIT SYSTEM

CLEAN TEX PADS

CRATONI

cratoni.cz

FATHOM & CODE VR70



OFF-ROAD PERFORMANCE, REDEFINED

Pokud je pro vás MTB synonymem pro rychlou jízdu v ostrém závodním tempu, je příliba Fathom™ jasnou volbou. Biková verze legendárního modelu Atmos™ nabízí špičkové odvětrání, které se bude hodit na horkých maratonských tratích. Nastavení a usazení na hlavě zajišťuje upínací systém Roc Loc® 5.

Základem treter Code™ VR70 (pouhých 335 gramů ve velikosti 42,5) je svršek z odolného mikrovlnného Evofiber™ a tenká superlehká podrážka Easton™ EC70 z jednosměrných karbonových vláken ve spojení s materiálem Vibram®, která promění díky vysoké tuhosti vaši vaši ušliti do pohybu vpřed. O komfort se stará vložka SuperNatural Fit Kit se třemi výměnnými inserty pod klenbu chodidla a s antibakteriální úpravou Aegis®.

GIRO