



CYKLISTICKÝ ČTRNÁCTIDENÍK – Informace, Testy, Technika, Sport, Zajímavosti

CYKLOSERVIS

**Milníky a omyly
bikové evoluce**
Čtěte na str. 10–11

10
2015
Ročník XXIII
Cena 12 Kč

Head AdaptEdge Carbon

Stovkový zdvih vpředu i vzadu, lehký karbonový rám pracující na bázi jednočepu s přepákováním, živá geometrie, dostatečně vysoký stupeň jízdního komfortu a schopnost poradit si prakticky s jakýmkoli terénem, který běžnému XC jezdcí přijde do cesty. Tak přesně takový je celoodpružený topmodel značky Head, který jsme otestovali v praxi.



Několik set kilometrů v jeho sedle bylo skutečně hodně příjemných, tento bike jsme si jednoduše oblíbili. Jeho obratnost byla i v druhé největší velikosti příkladná, a rozhodně se tedy nejednalo o „typickou“ devěťadvacítku, jež sice všechno bez problémů přejede, ale současně působí skoro až nudně. AdaptEdge Carbon je oproti tomu strojem, jehož projev si jezdec doslova vychutnává, ať už se s ním proplétá vlnitou pěšinou, či si užívá rychlý sjezd plný nástrah. Prostě se jedná o univerzál, který zvládne hodně rychle objet i náročnou

maratonskou trať, a skvěle se s ním poveríte při celodenním brouzdání nádhernou českou krajinou – ať už zvolíte jakékoli tempo. Svým zdvihem sice uživatelé vyloužené nerozmazluje, jako některé jiné biky s více trailovým zaměřením, ale oněch sto milimetrů umí v praxi velmi dobře využít. Navíc i uzamykání obou jednotek pádkou na řídítkách nám vyhovovalo a v tomto směru by se mohli mnozí ostatní výrobci inspirovat.

Pokud vám přijde, že se testovaný AdaptEdge Carbon trochu liší od sériové

verze, máte dobrý postřeh. Námí zkoušený bike totiž v případě řazení a klik v sadu Sram X.0, a v této modifikaci jej najdeme až v modelovém roce 2016. Letošní sériová verze s cenovkou 99 tisíc korun se tak od té testované liší klikami, měniči a řazením ze sady Shimano Deore XT, jinak je ale prakticky totožná.

Pokračování na str. 8 ➔



Hercules Jarvis

Německá značka Hercules funguje už od roku 1886 a její současnost staví na vysoké kvalitě i úrovni zpracování a testovaný elektrobike Jarvis s pohonem SR Suntour HESC není výjimkou. Nenápadný bike jsme získali do dlouhodobého testu, takže bude prvním elektrokolem, které potrápíme spolu s testy celou sezónu, a rozhodně dostane zabrat, jeden z nich totiž váží téměř 140 kilogramů.

Podřízen pohonu

Ačkoliv Jarvis na první pohled budí dojem standardního 27,5" hardtailu dovybaveného pouze sadou pohonu s motorem v zadním náboji, zdání klame. Celý koncept je od počátku konstruován s jasným cílem, integrovat motor a všechny ovládací prvky i napájení v maximální míře do rámu. Ten má standardní pouze horní a hlavovou trubku či masivnější sedlové vzpěry,

ale třeba spodní trubka má dvě třetiny délky speciálně profilované kvůli umístění baterie. Její trojúhelníkové tělo dosedá na plochý tvar spodní trubky, a především zapadne do dvou ocelových nosníků nasroubovaných do rámu, z něhož vystupuje i koncovka od řídící jednotky.

Ta si vydobyla vlastní prostor nad středovým pouzdem v navařeném trojúhelníku integrovaném do sedlové a spodní trubky, což je maximálně elegantní řešení bez zbytečných volně visících prvků či tažných kabelů. Kabely jsou přiznané jen pod řetězovými vzpěrami směrem k motoru a na spodní trubce za hlavou, kde vychází jediný k displeji na řídítkách. Rám tak i přes přítomnost pohonu působí neuvěřitelně čistým a nerušeným dojmem, a pokud se zaměříme na detaily, je krásné vidět asymetrii řetězových vzpěr.

Pokračování na str. 17 ➔

Galaxy Pioneer 27,5" XT/SLX

Značka Galaxy nabízí u svých modelů již dlouhodobě příznivý poměr cena/výkon. Zdaleka se však nejedná o jediné pozitivum, devěťadvacítky i „sedmadvacítky“ tohoto výrobce si při praktických testech již vícekrát vydobyly naši přízeň a třeba i v relaci pod patnáct tisíc korun nabídlý sportovní naturel, což zdaleka nebývá samozřejmostí. Tentokrát zde však máme bike střední třídy, s koly průměru 27,5" a elegantně tvarovaným rámem. A už na začátku můžeme prozradit, že si i tento model získal naše sympatie jak svými vyváženými parametry, tak vyložené sportovním projevem. Galaxy

Pioneer 27,5" s osazením Deore XT a SLX se i přes cenovku jen lehce překračující pětadvacetitisícovou hladinu rozhodně nezalekne bikemaratonské trati ani trochu náročnějších trailů. K tomu nabídné dostatek jízdního komfortu, nadprůměrnou tuhost rámu, spolehlivé brzdy nebo univerzální, a přitom celkem rychlé obutí – jakýkoli prostor ke kritice se nehledá zrovna jednoduše.

S designovou čistotou

Rám z trubek ze slitiny 6061 s trojitě zeslabovanou stěnou vyznává konstrukční čistotou, která je navíc podpořena bílým lakem s polomatnou povrchovou úpravou a spíše strážlivou grafikou. Nová podoba použitých fontů se k designu hodí, stejně jako třeba zajímavý osmiúhelníkový profil dolní poloviny spodní trubky. Biaxiální profilace zde tedy není použita úplně klasická, ale s průřezem se trochu více experimentovalo – kupříkladu přední část dolní trubky vychází svým profilem z trojúhelníku a pod napojením na hlavu nalezneme ještě navařený zpevňující plát. Podobný tvar využívá i konstantní průřez horní trubky, hlava pak vsadila na klasický oversize průměr 1 1/8" nahore i dole. Tuhost rámu při bočním zatížení předpovídá jak samotné zplnění spodní trubky, tak i použití silnější sedlové trubky se sedlovkou průměru 31,6 mm. Oko estetika jistě zaujme zadní stavba, nejen svými konstrukčními zajímavými, robustně vyhlížejícími patkami, ale i výrazným čsotvým zprohýbáním sedlových vzpěr a kapkovitým průřezem spodních ramen.

Pokračování na str. 4 ➔



SECTOR MTB 27.5
model 2015 od AUTHOR

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



EXCLUSIVE
3 ROKY ZÁRUKY A 1 ROK POJIŠTĚNÍ ZDARMA
1 = 4E
3+
WWW.4EVER.CZ
ZAPOMEŇTE NA STAROSTI

2 Stylově do města!

Cykloservis 10/2015

Domácí značka Samorost přistupuje ke svým ráům doslova od kořenů, neboť k jejich stavbě používá dřevo, konkrétně kombinaci akátu a jeřábu. Konstrukce, design, výroba, vlastně vše od A do Z probíhá v západočeské Plzni, takže jde o náš domácí produkt, který je ov-

čistě „napojená“ zadní stavba je doplněna o přišroubované duralové patky, jež jsou uzpůsobeny pro napínání řemenu pohonu – kolo je v nich posuvné. Designovou čístopodtrhuje třeba vnitřní vedení zadního brzdového bowdenu. Hlavová trubka vsadila, na rozdíl od MTB modelu, na klasiku,



šem i ve světovém měřítku celkem unikátní. Ano, dřevěné rámy zde byly již v poměrně davné minulosti, nicméně tak propracovaná konstrukce, aby vydržela i tvrdé terénní nasazení, je skutečně výjimečná. A nejde jen o reklamní frázi, my jsme dřevěný bike Samorost vyzkoušeli v praxi a jeho test jste mohli v loňském roce najít na stránkách Cykloservisu i na webu www.cykl.cz. Nutno dodat, že jsme kolo opravdu ani trochu nešetřili, naopak jsme mu dávali hodně zabrat, protože jsme byli zvědaví, co vydrží. Tvrdě zacházení, čas od času nějaký ten skok, sjetí či vyskákání schodů nebo rychlé sjezdy kamenitých pasáží – to vše nebylo pro dřevěný rám jakkoli destruktivní. Nejspíš i pro překvapení nás samotných...

Bikový rám však není v nabídce Samorostu tím jediným, nedáváním přírůstkem této značky je městský singlespeed Bohemian Urban Bike, jenž navíc vsadil na tichý a v podstatě bezúdržbový řemenový pohon. Jde doslova o stylouku, již nikdo nepřehlédne, ať už ji zaparkujete před kavárnou, či kdekoli jinde. Stylouku, k níž se mnohem lépe hodí oblek než sportovní úbor. Stylouku, za níž se ve městě možná otáčíte více zvědavci než za nejnovějším Lamborghinim. A do třetice stylouku, s níž, když dorazíte na jednání, jistě uděláte na obchodního partnera větší dojem, než když vytáhnete Smartphone posazený drahými Swarovskými.

Z hlediska konstrukce se jedná vlastně o tutéž koncepci, jakou jsme vám představili v případě testu MTB modelu Samorost. Typická je sendvičová konstrukce, jež je v spodní trubce vstřena vertikálně a v horní převážně horizontálně. Zásadní jsou duralové vložky v hlavě, ve středovém pouzdru a v sedlové trubce. Dokonale

tedy na oversize hlavové složení. Nemůže chybět plastický nápis na spodní trubce a logo zepředu na hlavě. To je vždy unikátní pro konkrétní rám Samorost – vychází totiž ze známého Rorschachova testu a generuje jej počítač.

Geometrie kola je logicky koncipována jako cestovní, vynikne tedy příkladné vedení směru a samozřejmě jízdní komfort. Použití dřeva jakožto stavebního materiálu se i zde, stejně jako u biku Samorost, promítlo do zřetelného pohlcování otřesů – ať už se budete s kolem pohybovat po městské dlažbě či po příměstské cyklostezce. Bohemian Urban Bike by však měl nabídnout rovněž univerzalitu a jeho lehká kon-

3F
ISEW Intelligent Sport Eyewear
S15
COLLECTION

Lightning - SPECIAL

- POLARIZED SUNGLASSES
- ANTIREFLECTIVE COATING
- UV 400 PROTECTION
- GLASS TENSILE STRENGTH
- HYPOALLERGENIC

Brutal - TRAVEL

- POLARIZED SUNGLASSES
- ANTIREFLECTIVE COATING
- UV 400 PROTECTION
- GLASS TENSILE STRENGTH
- HYPOALLERGENIC

WWW.3FVISION.COM



cepec dokáže být údajně skvělým parťákem také pro cestovní použití, samozřejmě bude-li vám pro tento účel dostačovat jediný převod. My si však tento dřevěný skvost do-



kážeme představit třeba i s vícerychlostním zadním nábojem, který by do celku skvěle zapadl.

Samotný výrobce novinku charakterizuje jako „stroj pro rychlý a tichý pohyb městem – na cestu do práce, kavárny nebo k přátelům, ale určitě nezklame ani při vyjíždce do přírody“. Zkrátka jednoduché stylové kolo, nezátížené množstvím převodů a součástek. Samotná konstrukce rámu však umožňuje celou řadu variant, ať už

se standardním řetězem, či již výše zmíněným ozubeným řemenem. Fantazii se při osazování kola meze nekladou, byť výrobce novinku prezentuje s řemenem Gates, přední karbonovou vidlicí Ritchey WCS a stylovými komponenty od firmy Brooks. Cena samostatného rámu je 39 tisíc korun, kompletní kolo začíná na částce 55 tisíc. Verze na snímcích pak přijde na nemalých 73 tisíc korun.

(kad)

LUXUS

V případě bikové kazety lze o luxusním zboží hovořit u sad XTR či Sram XX1, případně malosériových výrobků zaměřených na snížení gramů využitím duralu či titanu. Jenže luxusní může být třeba jen část kazety, jako je tomu v případě značky **Absolute Black**, která se specializuje na převodníky a adaptéry kazet s větším počtem zubů.

Adaptér kazety od Absolute Black s pastorky 28–40 zubů řeší problém standardních Shimano či Sram kazet, které končí na čtyřiatřiceti či šestiatřiceti zubech. Tedy ne všech, konkrétně je kompatibilní s destičkovými kazetami Shimano SLX 11–36,

Především jeho dokonale zpracování se všemi odlehčujícími otvory a rameny a pak samozřejmě cena přibližně 3500 korun, což je za čtyři pastorky docela slušná porce. Za tuto částku získá majitel celkem 150 gramů hliníku s pastorky 28–32–36–40 zubů a upozorněním, že hmotnost jezdce je omezena na maximální limit 100 kilogramů.

Co se týče montáže,



11–34 a XT 11–36, 11–34 zubů nebo Sram PG 1050 11–36. U těchto provedení může čtveřice luxusně obráběných duralových pastorek ze slitiny 7075 nahradit jejich originální díl a odlehčit tak nejlehčí převod, kvůli kombinaci s jednoprevodníkem po vzoru sady XX1.

Co je tedy na adaptéru luxusního?

čtveřice nových pastorek nahrazuje původní trojici 28–32–36, takže je nutné ještě odebrat jeden menší pastorek, konkrétně 11 nebo 17 zubů, podle provedení kazety. Díky tomu dojde ke snížení hmotnosti originální kazety celkové o zhruba 50 gramů. Pozor ovšem na zatížení adaptéru, protože hliníková slitina sice vydrží hodně, ale

na extrémní řazení v tahu a v blátě tenhle materiál není nejvhodnější, takže v tomto případě bude mít výkon a hmotnost jezdce i styl jízdy a řazení vliv na životnost. Za danou cenu je to tedy luxusní doplněk, který sice umožní dokonale „vytunit“ pohon, zvláště když dopředu nasadíme ještě luxusně designovaný převodník téhož výrobce, ale životnost nebude jako u ocelových pastorek. Při montáži je ještě nutné zohlednit správnou délku řetězu a také vodítko přehazovačky, které by mělo být v dlouhém nebo středním provedení, krátce by rozhodně největší pastorek nezvládlo.

Anglická firma tedy v sousedním Polsku vyrábí designově velice zajímavý produkt, který jednak ušetří hmotnost kazety, nabídne lehčí převod, ale odlehčí rovněž vaši peněženku. Proti originální ocelové kazetě Sram XX1 je ovšem cena adaptéru spolu s cenou třeba SLX kazety stále nízká.

(už)

www.cykl.cz - kalendář cyklistických akcí

MERIDA-BIKE.cz / MERIDA sk

ONE-SIXTY 2015

JDE TO Z KOPCE!

GOOD NEWS! ONE-SIXTY roku 2015 nejenom sviští trailu na 27,5 palcových kolech, ale i jízdní schopnosti jsme posunuli k dokonale naplněným ambicím tohoto enduro konceptu. Velmi přesné a citlivé reakce zadní stavby „VPK“ se 160mm zdvihem, krátký představec, širší řídítka a na nejvyšším modelu řady ONE-SIXTY 7.900 l lehký převodový systém 1x11 z něj dělají dokonalého sjezdaře.



MORE FUN

MORE PASSION

MORE INNOVATION

MORE SUCCESS



E-KOUTEK

Přestože jsme povětšinou v této rubrice představovali jednotlivé typy elektrokol, novinky či různé zajímavosti s elektropohonem spojené, ještě nikdy jsme neudělali praktické porovnání systémů dle jízdního projevu. Nyní se k tomu naskytla díky testům několika elektrokol ideální příležitost, takže můžeme proti sobě postavit SR Suntour HESC, Bosch Performance a Shimano STEPS.

Všechny tři systémy pracují se snímačem kroutícího momentu, ovšem každý, zdá se, po svém. Začneme pohonem SR Suntour HESC v zadním náboji, jenž využívá ořech pro desetičtyřlístní kazetu a šestici šroubů pro montáž koroučce. Parametry motoru 250W/36V jsou standardem a krouticí moment 50Nm patří k průměru. Záleží na provedení baterie, abychom mohli posoudit parametry dojezdu, nicméně, v kombinaci s extrémně výkonnou 615Wh baterií dokáže pohon na nejvyšší ze čtyř úrovní výkonu najet v kopcovitém terénu s těžkým jezdcem 55 km při převýšení zhruba 800 metrů. To je ale dáno hlavně vyso-



kou kapacitou baterie, nás pro srovnání zajímá hlavně projev celého pohonu.

Speciální kliky s plastovými kryty na obou stranách mají na vnitřní straně snímač kroutícího momentu a motor reaguje v podstatě okamžitě, jakmile ucítí tlak na pedál. Nepatrné propuštění převodníku vůči klikce není za jízdy tak patrné jako při rozjezdu a tento systém jezdcí nabídně živou akceleraci v přímé úměře záběru do pedálu, bez nějaké výraznější závislosti na zařazeném pastorku.

Jako záchrana v kritickém okamžiku, kdy už nestiháte přehladit, ale postavíte se do pedálu ze sedla, prostě pomůže v maximální míře, jak potřebuje jezdec. Ze všech tří systémů se zdá být tenhle téměř nejostřejší, protože pohon jde přímo do náboje a odpadá tah řetězu, takže i řazení je nejsnadnější a lze využít sílu motoru pro odraz k přeskočení nebo jízdu po zadním. Systém je ze tří testovaných nejtišší a displej je rozměrově podobný displeji Bosch, Shimano má naopak nejmenší. Výhodou je zobrazení kapacity baterie, kromě symbolu s čírcíků dle tak procenty. Nevýhodou je větší hmotnost zadního kola, a tudíž menší vyváženost celého těžiště, ale na druhou stranu je to pro jízdu v terénu nebo pro jezce požadující ostřejší projev hodně dobrý pohon. Kdo se ale nechá unést, musí počítat s tím, že velikost převodníku a jeho plastové kryty nejsou zrovna dvakrát přívětivé ke kládám přes silnici, takže prostupnost terémem není taková, jako u systému Bosch s miniaturním převodníkem.

Pohon Bosch Performance Cruise s parametry 250W/36V a kroutícím momentem 40/60Nm je nejvýkonnějším z trojice a ukrývá zpřevodování malého převodníku. Tenhle pohon vede kvůli prostupnosti terénu a k vyváženosti díky pozici nízké v těžišti. Co do hlučnosti obsadil druhou příčku, hned za SR Suntour a jeho projev je o něco plynulejší než u zadního motoru. Stejně jako on ale dokáže celkem briskně reagovat na záběr do pedálu, ale podle zařazeného

převodu se nám zdálo být úměra rovněž méně ostrá než u zadního motoru. Přesto bychom z testované trojice označili Bosch jako nejuniverzálnější systém a se standardní 400Wh baterií dokázal v podobném terénu zvládnout podobné převýšení i vzdálenost jako SR Suntour, bylo to ovšem jen v režimu Eco a Tour, Sport a Turbo už si vezmou větší porci energie. Pokud by Bosch zapracoval na kapacitě baterie (je ohlášena 500Wh verze) byl by jistě zajímavější díky točivému momentu, i když rozdíl 10 Nm se dle našeho mínění proti zadnímu motoru částečně snížil přenosem tahu řetězem. Největší dis-

plej pak proti předchozímu systému ukazuje jen symbol baterie s dílky, ovšem stále propočítává dojezd v závislosti na režimu, sklo-
terénu, rychlosti a dalších parametrech. Motor Bosch má díky malému převodníku jediné omezení, kterým je vedení řetězu přes horní či spodní kladku nebo jiná specifická řešení v případě některých rámu.

Shimano STEPS je sadou ohlášenou výrobce pro krosová kola a s oficiální terénní verzí by měl teprve přijít. Nicméně i tenhle pohon jsme jezdili v terénu a typově se shoduje s verzí Bosch, jen s rozdílem nasazení klasického převodníku (44 nebo 34 zubů) a točivým momentem 50 Nm. Systém je dodáván rovněž s vlastní baterií (36V/418 Wh)



a co se týče dojezdu, v nejsilnějším ze tří režimů ukázal stejný kopcovitý terén 38 km. Dojezd je u všech tří systémů ovšem hodně individuální a je třeba zohlednit řadu faktorů, toto je ovšem srovnání provedené stejně těžkým jezdcem a ve stejné lokalitě na podobné trase. Shimano má nejmenší displej, ovládání je rovněž v dosahu palce a co se týče jízdy v terénu, nízká pozice motoru sice nahraňuje ovladatelnost, ale jeho vysunutí dopředu není zrovna jistotou proti kamenům.

Charakteristika potvrzuje určení spíše na silnici, protože systém má nejplynulejší akceleraci bez nějakých výstřelků a pracuje hodně v závislosti na zařazeném převodu. I kdybyste na nejmenší pastorek klikly urvali silou, nevystřílí vás motor tak, jako když zabere stevrdí silou na nelehčí převody. Na nich je díky vyššímu otáčákům motor i trochu hlučnější, na druhou stranu při překonání rychlosti 25 km/h je méně cukavý.

Celkové resumé, tedy dle nás, do terénu jasně určuje Bosch pro kultivované a náročné jezdce, ochotné skousnout jen střední kapacitu baterie. SR Suntour pro agresivnější jezdce toužící po akceleraci za cenu horší prostupnosti a jen nepatrně cukavějšího projevu proti systému Bosch. Shimano je pak velice kultivovaný sportovně-výletní systém s plynulým výkonem bez nějakých výkyvů a opravdu je zatím spíše na silnici a polní cesty, akcelerační je totiž z dané trojice nejmenší progresivní.

(už)

Čím letos pružíme?

Magura

Už jsme si skoro začínali lámat hlavu nad tím, jestli jsme v našem seriálu zmínili novinky a kolekce odpružených vidlic všech značek na našem trhu, ale nakonec se ukázalo, že jich ještě pár je a Magura mezi ně rozhodně patří.



roby od roku 2010 a jeho výdrž je 40 hodin v automatickém a 60 hodin v manuálním režimu.

Modely s tlumením DLO3 (Dynamic Lock Out) disponují třemi režimy tlumení komprese, tedy otevřeným, středně tvrdým pro šlapání a zamčeným proti průrazu. V této kategorii jde o tři vidlice TS8 R se zdvihy 140 a 150 mm, určené pro všechny tři průměry kol a enduro či all mountain. Hmotnost 29" verze je 1676 gramů a má zmíněných 140 mm zdvihů.

Jednoduší tlumení DLO2 umí pouze zamčený a odcemýřený režim s automatickým ventilem proti průrazu, ovšem s tímhle systémem je nabídka nejpřesnější. Celkem osm typů vidlic ve všech třech rozměrech i provedení patek má zdvihy v rozmezí 80 – 120 mm, takže žádné enduro, ale ryzi XC. Odlišnost je v případě modelů TS6, které mají ovládání pouze na korunce, kdežto TS8 umožní jezdcí aktivovat lockout z řídítek. Pokud se podíváme na reprezentativní vzorek hmotností, pak devěťadvacíkový model TS8 R se zdvihem 80/100/120 mm a pevnou osou váží v nejvyšším zdvihy 1725 gramů.

Poslední verzí tlumení je Albert SL, které je na dvou modelech vidlic, určených pro náročné závodníky, kteří vyžadují nízkou hmotnost. Toto provedení na vidlicích TS8 SL pro 26 a 29" kola nabídně jen automatický režim zamčené vidlice, která reaguje až na podněty od terénu nebo velký ráz shora od jezce. Ze sedla by tak vidlice měla být tvrdá a otevřít se sama až po nárazu. Devěťadvacíková verze s pevnou 15mm osou váží 1640 gramů.

Magura tedy zjednodušila svoji kolekci a upustila od vysokých zdvihů a větších průměrů, které měl typ Wotan, a nabízí elektroniku a jednoduchost. Co se týče zadních tlumičů, tak elektronické ovládání vládne i tam. Tlumič TS R eLECT je loňskou novinkou a nese nenápadnou nástavbu, ukrývající elektronické ovládání lockoutu, fungující na stejném principu jako u vidlic. Druhý model je TS RC, který je obdobou vidlic se

Tabule německá klasika je v historii spojená hlavně s hydraulickými brzdami pro motocykly, následně i pro horská kola a jejich sjezdová brzda GustavM byla dlouhá léta topmodelem své kategorie. Jenže akvizice cyklistické divize holandské značky Rond, na jejíž vidlici vyhrál Bart Brentjens první bikovou olympiádu, přinesla do továrny Gustava Magenwirtha i odpružené vidlice. Ty po několika letech, kdy se jednotlivé modely odlišovaly názvy, dostaly sjednocené označení dvou typů TS6 a TS8 v několika modifikacích podle vnitřních systémů tlumení a pružení. Pro obě varianty je však společ-

osy. PM úchyt na brzdy je rovněž společným znakem a kolekce se díky stejné konstrukci a modelům pro všechny tři velikosti kol odlišuje především systémy tlumení a pružení, takže se podíváme na jednotlivé možnosti.

Vrcholem nabídky jsou vidlice s elektronicky ovládaným lockoutem eLECT, který by měl být o 19 gramů lehčí než mechanická verze DLO2 a kromě modelů standardně



ná „magurovská“ konstrukce vnějších nohou s dvojitým spojovacím můstkem, který má zásadní podíl na vynikající torzní tuhosti. Tohle poznávací znamení odlišuje Maguru od ostatních, protože s ním nikdo další, až na nějaké výstřelky, nevyrukoval. Co se týče konstrukce vnitřních nohou, tam je společný 32mm průměr, který spojuje modely jak pro XC, tak pro enduro či all mountain. Vidlice mají patky buď na rychloupínák, nebo rychloupínací pevnou 15mm osu se speciálním jištěním na Torx T25 klíč, který je součástí

jím vybavených je možný upgrade ostatních typů. Elektronika nabízí dvě úrovně tlumení komprese, tedy otevřenou a zamčenou, přičemž manuální režim drží nastavenou pozici, kdežto automatika sama odepne a zamkne podle nárazů od terénu. Vidlice s tímto systémem lockoutu jsou v nabídce tři, konkrétně TS8 se zdvihem 100 mm ve všech třech rozměrech kol a s pevnou 15mm osou pouze u devěťadvacítky, která váží 1681 gramů. Elektronický lockout lze aplikovat i na vidlice starších ročníků, konkrétně s datem vy-

středem DLO3, takže jezdcí poskytnou tři režimy tlumení komprese s ochranou proti prorazení.

Ačkoli tedy nejsou vidlice Magura tak často k vidění, technologii využívají jednoduše a možnost za rozumné peníze doladit všechny modely elektronickým lockoutem je opravdu originální. Ceny vidlice se přitom pohybují v rozmezí od zhruba třinácti do dvadřacetit tisíc korun, což není za německou kvalitu nijak přehnaná částka. (už)



TEAM sky KASK		ITALY MADE	
INFINITY SKY 6790 Kč	PROTONE SKY 6390 Kč	MOJITO SKY 3490 Kč	
VERTIGO BLACK-YELLOW FLUO 4990 Kč	MOJITO ORANGE-FLUO 3490 Kč	MOJITO WHITE-LIME 3490 Kč	
50 BLACK-WHITE 2790 Kč	RAPIDO RED 1990 Kč	RAPIDO FUCHSIA 1990 Kč	

Dovozce: Jiří Škoda, www.cykloskoda.cz Distributor: Pažák s.r.o., www.pazak.eu

BIKEPRODEJNA.CZ

Vystaveno více jak 250 modelů kol

LEADER FOX SUPERIOR GALAXY APACHE BICYCLES

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

Galaxy Pioneer 27,5" XT/SLX



Dokončení ze str. 1 ⇨

Ta jsou navíc napojena téměř na samý kraj středového pouzdra – i z tohoto detailu je patrná snaha o navýšení boční tuhosti rámu. Nemůže chybět uchyty zadní brzdy standardu Post Mount a libilo se nám také vedení lanek řazení i hadice zadní brzdy zespodu horní trubky.

Jinak je osazení světlého vzduchové vidlice Rock Shox XC32 s dálkovým uzamykáním z řídítek a stomilimetrovým zdvihem, dále odolným kolům s centerlockovými náboji Shimano a s bytelnými ráfky Rodi BlackRock a v neposlední řadě korotcovkám Shimano BR-M395. Ty jsou sice na spodním okraji nabídky výrobce, ale z hlediska výkonu a spolehlivosti jim není naprosto co vytknout. Za nadstandard dané třídy lze rozhodně považovat přehazovačku Deore XT a řazení SLX, hodné se nám zalíbily také kliky Shimano M622 s trojicí převodníků, která je podle našeho mínění stále pro běžné uživatele z řad hobby bikerů

nejpraktičtější. Navíc se kliky tváří poměrně luxusně, a neznalý by je automaticky zařadil někam na úroveň SLX či XT. A líbily se nám i komponenty vlastní značky Nexo, která dodala představec, řídítka i sedlovku, stejně jako třeba příjemné lock-on gripy. Snad pouze sedlu, z našeho pohledu, schází nějaká funkční ochrana boků proti prodlížení, třeba při pádu.

Prostě příjemný bike...

Pioneer nám od prvního okamžiku skvěle padl do ruky, geometrii sedmadvacítek má značka Galaxy velmi dobře zvládnutou. Sériově montovaný představec s negativním sklonem sice není úplně pro každého, kolu přidává na sportovnosti, a naopak lehce redukuje přirozený jízdní komfort, ale jeho přetočení je otázkou sotva tří minut. V tovarním nastavení tak byl Pioneer 27,5" do slova králem výjezdů a i v těch hodně prudkých působil tak sebejistě, že by všechny šestadvacítky strčil do kapsy a devěťadvacítkám by byl zcela rovnocenným partnerem.

V prudších sjezdech pak byl sportovní posed již máločko více limitující, ale stabilita kola stále dominovala. Pokud však patříte mezi bikery, kteří ročně najezdí do nějakých tří tisíc kilometrů, pravděpodobně bude rozumnější dostat otočením představe řídítka trochu výše, díky čemuž bude bike univerzálnější. Zaprvé se zvýší samotný komfort posedu s nepříliš nataženou či dokonce předkloněnou pozicí těla, ale primárně se ve všech situacích, a i v těch hodně prudkých dovolí středně zkušenému jezdci posouvat své hranice. Jinak je Galaxy Pioneer 27,5" samozřejmě nejvíce spokojen v běžném XC terénu, ať už se jedná o lesní, či polní cesty. Současné však zvládne techničtější pasáže, kde se dokáže nejen proplétat mezi stromy po točitém singltracku, ale nijak neprotestuje proti odskočení hrany či bunny-hopu. A to jsou, upřímně, dovednosti, které jsme od tohoto kola až tak úplně nečekali.

Za svou čistokrevnou XC povahou totiž v hloubi duše skýtá potencial, který využije jen trochu zkušenější jezdec. I přes na první pohled standardní projev sportovního biku tak Pioneer dokáže jezdit po zadním nebo se otočit skoro na pětníku – zvlášť v pomalejší rychlosti působí bike až nečekaně živě.

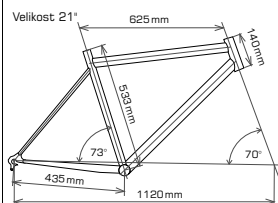
Jinak musíme pochválit funkci přední vidlice, která se od samého počátku chovala dostatečně kultivovaně a její dálkový lockout fungoval spolehlivě. Spokojení jsme byli i s obutím Kenda

50-Fifty, jehož vzorek se sice tváří poměrně jemně, ale dokáže uspět v rozličném terénu, a to dokonce i lehe rozmožklém, to nejlepší ze sebe však pláště dostanou na sotolině. Celková hmotnost 13,25 kilogramu, která je dokonce o pár deka nižší, než uvádí samotný výrobce, pak rozhodně není překážkou pro svižnou jízdu – dokonce si dovoluujeme tvrdit, že bike v realu působí lehčím dojmem.

Každopádně, za necelých šestadvacet tisíc korun se jedná o vyvážený bike, takže Galaxy Pioneer určitě schvalujeme, a to prakticky v kterékoli jeho nabízené modifikaci. Ta vrcholná pak uspokojí i trochu náročnější vyznavače terénního ježdění. ■

Technické specifikace

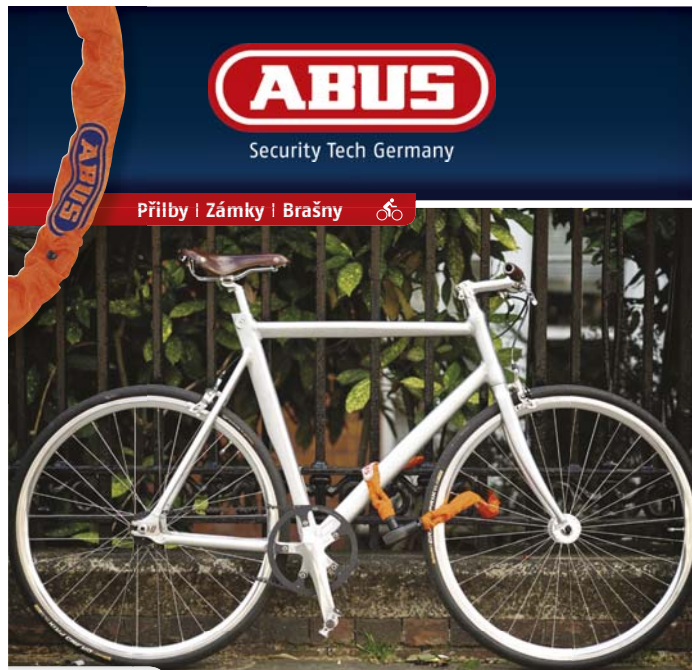
Rám: AL 6061 Triple butted
Vidlice: Rock Shox XC32 TK, 100 mm
Kliky: Shimano M622 40/30/22
Brzdy: Shimano BR-M395, 180/160 mm
Řazení: Shimano SLX
Přehazovačka: Shimano Deore XT
Presmykač: Shimano SLX
Náboje: Shimano HC50 11–36 (10)
Náboj: Shimano M4050
Ráfky: Rodi BlackRock
Pláště: Kenda 50-Fifty 2,1"
Řídítka: Nexo
Představec: Nexo
Sedlovka: Nexo
Sedlo: Selle Bassano Reko
Hmotnost: 13,25 kg (vel. 21")
Cena: 25 990 Kč



Velikost 21"

vyvážené osazení, schopnosti ve výjezdech, tuhost rámu

absence ochrany boků sedla



810/85

Ochrana těla zámku proti brutálním způsobům napadení
Řetěz ze speciální tvrzené oceli
Automatické uzamykání zámku bez použití klíče
Ochrana zámku proti odvrtání
Průměr oka řetězu: 8 mm
Délka: 85 cm
Hmotnost: 1700 g

www.abus.cz

Hard enough to ride a hardtail?

KONSTRUKCE DURALOVÝCH RÁMŮ Z KVALITNÍ SLITINY AL6061 VYCHÁZÍ Z GEOMETRIE A DESIGNU KARBONOVÝCH MODELOV KATEGORIE PEAK. MODELY TORRENT STÁLE NABÍZEJÍ VYSOKOU MÍRU KOMFORTU A NÍZKOU HMOTNOST – TO VE NEPŘEKONATELNÉM POMĚRU CENA / VÝKONU A PODLE STYLŮ JÍZDY MŮŽETE ZVOLIT MEZI KOLY O PRŮMĚRU 27,5 NEBO 29.

ROCK MACHINE
SINCE 1994 | ROCKMACHINE.US

2015 Torrent 30 - 27, Shimano Deore, HDC 17 990 Kč
Zastoupení pro ČR: CYKLOMAX, spol. s r.o., tel.: +420 466 944 023, e-mail: cyklomax@cyklomax.cz www.cyklomax.cz

Náboj pro singles

Kdyby už i cyklistické značky začaly vyrábět komponenty pro nezadané, byl by to asi vrchol, naštesti jsou však cyklističtí singles vyznačují jediného převodu, často

na obou stranách. Náboj s vysokými přírubami na 32 nebo 36 drátů sází na dvojici zapouzdřených ložisek a pevnou osu délky 175 mm s průměrem 10 mm. Samotná



pevného, a jejich kola zdobí komponenty v nápadných eloxovaných provedeních.

Jedním z takových dílů pro „festkaře“ je zadní náboj Sturmey Archer Flip-Flop HBT30 se závitů pro montáž pastorku

roztče náboje je 130 mm a hmotnost 345 gramů včetně matic, tedy žádný gramafský zážrak, ovšem festky bez odpružení potřebují odolné komponenty a na gramafní zde není moc prostoru.

Chod ložisek je příkladně jemný bez jakéhokoliv přidrnutí či výraznějšího odporu nebo vůle. Závitů na obou stranách těla náboje slouží k uchycení buď pastorku s volnoběhem, což je na straně s jediným rozměrem závitů, nebo pevného pastorku a pojistné matice. To je na druhé straně s dvěma rozměry závitů. Pojistná matice je u „festky“ nutností, protože jinak hrozí při brzdění pohybem klikami dozadu vyšroubování pastorku. Velký průměr mají kontramanky na vnitřní straně, které dosedají na patky rámu, takže jistota pevného zajištění kola, namáhaného řetězem v obou směrech, by měla být v rámu dostatečná. Pak už jen stačí, dle potřeby, vyjmout kolo a celé ho otočit zrovna podle aktuální potřeby konkrétního převodu či typu pastorku.

Tenhle náboj legendární anglické značky lze mít kromě zlatého provedení také v červeném, modrém, stříbrném nebo černém eloxu. Cena přibližně 900 korun je pak pro všechny verze, kromě stříbrné, společná. Stříbrná varianta je přibližně o osmdesát korun levnější. (už)

Rain Dintex nejen do deště

V nabídce značky Author najdeme širokou kolekci cyklistického textilu a jednou z novinek letošní sezóny je pláštěnka nazvaná Rain Dintex. Pojmenování přímo odkazuje na použitý materiál, jímž je nepromokavá textilie Dintex TPU vyznačující se extrémně nízkou gramáží a velmi

dech. Každopádně běžná volnější jízda s sebou nepřinese nežádoucí míru zapálení a odolnost proti promočení i profouknutí je výborná, což je samozřejmě primárním úkolem bundy. Absence podlepení švů pak nepovažujeme za minus, nepropustit k jezdcovi ani kapku vody zde nebylo požadavkem. Tuto bundu na sebe však bude uživatel natahovat buďto v případě ochlazení, nebo ještě spíše s příchodem deště, a tam plní své určení skvěle. Funkční je i podložení hlavního zipu, a velkou pochvalu si od nás odnáší nadstandardní míra reflexních prvků – bezpečnost cyklisty za zhoršené vidi-



Neobvyklá brašna ABUS

Mysleli jsme si, že nás v případě cyklistických brašniček nemůže nic překvapit. Mýlili jsme se do toho okamžiku, když jsme spatřili zajímavý „váleček“ od firmy ABUS.

Možná patříte do skupiny, do které se řadí cyklisté, bývalí závodníci, kteří by nesnesli nevypadat jako závodníci, byť už nevyvinou větší než dvacetikilometrovou rychlost. Tak pro vás to asi nebude. Ale pokud jste se již vzpamatovali a zjistili jste, že už se zase řadíte (nebo pořád) mezi obyčejné, nezávodní cyklisty, tak to bude pro vás.

Brašnička ABUS Chain Bag ST 2012 je opravdu neobvyklý výrobek, který můžete využít k dočasnému převozu jak cyklistického zámku, větrovky, plavky nebo i cyklistické lahve. Můžete ji využít i v případě, že máte celoodpružené kolo, na kterém občas bývá

problém, kam dát na delší výjezdu druhou lahev, protože rám kola s tlumičem často má k dispozici jen jednu pozici pro košík. V tom



případě brašnu připevníte třeba na sedlovku. Brašna je, jak už to je u ABUSu zvykem, vyrobena velmi kvalitně, z textílie, která při-

pomíná neopren. Je vybavena podélným zipem, který umožní její dokonalé rozeptání pro snadné uskladnění všech potřebných věcí. Výborně je vytešen upínací mechanismus, který tvoří dva pásky se suchým zipem a přizpůsobivá žebrovaná opěrka, která rozhodně zabrání sjíždění brašny po trubce rámu kola v jakémkoliv poloze. I do upínacích pásků jsou hustě vpleteny silnější pryžové „nítě“, které také zabránují ujištění brašničky z námi zvolené polohy. Připevnění brašny k rámu tedy vymyslel ABUS dokonale.

Zbývá už jen dodat, že za ni zaplatíte něco kolem 450 korun. Mysleme si, že to je s ohledem na její kvalitu a využitelnost cena přiměřená. Už proto, že ji může používat na svém kole průběžně kdokoli z rodiny. (KAN)

jednou elastickou strukturou doplněnou o vnitřní záter. Základní materiál pak v podpaží doplňuje černá síťovina, tedy praktický převlek zlepšující ventilaci. Střih je poměrně jednoduchý, ovšem dobře respektující anatomii těla. Výhodou je například i značně dimenzovaná délka rukávů či zádové odvětrání, tvořené překrytím dvou vrstev, s jakousi ventilační kapsou uprostřed.

Z praktického hlediska zasluhuje maximální pochvalu skladnost bundy. Nízká gramáž a jednoduchý střih se zasloužily o to, že bunda zabere sotva jednu ze tří zádoových kapes dresu – standardně dodávaný látkový přepravní sáček se pak hodí spíše v případě transportu bundy v batohu. Fakt, že se jedná o pláštěnku, a nikoli o větrovku, má logicky vliv na trochu horší ventilaci, ostatně právě z toho důvodu je použito výše zmíněné odvětrání v podpaží a na zá-

telnosti zde rozhodně nebyla podceňena. Vyhovovalo nám i provedení jednotlivých detailů, jako je třeba pružné olemování zakončení rukávů. Límec pak byl vhodně vysoký, jen by mohl být o něco málo užší, ale to už je spíše drobnost.

Bunda Author Rain Dintex s cenovkou 1399 korun je nabízena ve dvou barevných variantách – vedle zkoušené zelené je to ještě bílá, přičemž obě verze jsou lehce transparentní.

(lad)
+ skladnost, ventilační a reflexní prvky
- širší límec

HAWK 29"

BOSCH 400 W/h. PERFORMANCE/ACTIVE

APACHE ELECTRO BIKES

FIND A SPIRIT OF THE VICTORY

Shimano BR-M396 180 mm
Shimano Deore XT RD-M772-SGS
SR XCR L0-R-Air 29" 100 mm CTS
Bosch 250 W/36 V
Li-Ion battery, 400 W/h
19,9 kg
PERFORMANCE 61 990 Kč
ACTIVE 57 990 Kč

WWW.APACHE-BIKE.CZ

www.jmctrading.cz

Jako stvoření k závodění. Brýle Adapt vypadají stylově, ale fungují jako high-tech sportovní brýle. Ventilace je prvotřídní. Milují je!

VÍCE NALEZNETE NA: BBBCYCLING.COM/BIKE-WEAR/SPORT-GLASSES/BSG-45

KDYŽ UHÁNÍM KOLEM, NECHCI VYPADAT JAKO CIZINEC!

Joost Wichman
formální světový šampion ve triatlonu

SPORT GLASSES
ADAPT / BSG-45

BBB
ALL ABOUT CYCLING

Trutnov Trails ve Východních Čechách na Trutnovsku už se občas v médiích objevily, nicméně oficiální otevření proběhne letos 20. 6. na parkovišti pod Sedmidomím a k dispozici budou testovací kola Giant, nebude chybět občerstvení a také průvodci po trailtech.

Projekt: Daruj kolo je zaměřen na získání kol pro děti v dětských domovech, SOS vesničkách a zkrátka pro ty, kteří by rádi jezdili, ale chybí jim prostě to nejdůležitější – kolo. Na stránkách www.darujkolo.cz se lze nejen zapojit jako dárci, ale také jako ten, kdo by kolo potřeboval. Dárce se pak obrátí na zástupce projektu a ten zařídí všechno potřebné papírování. Nevýhodou pro případné dárce je to, že kola mohou být jen nová, na druhou stranu obdarovaný alespoň nedostane starou plečku...

Nejen elektrokola trápí problémy a svolávají svá kola kvůli nápravě. **Trek vloni svolával celkem 125 000 kol** kvůli výměně rychloupínáku, který v kombinaci s vidlicí SR Suntour představoval určité riziko. Nyní je číslo daleko vyšší a celkem půjde o více jak milión kol, prodaných mezi lety 1999 až 2015, a problém je zase v rychloupínáku. Ten by totiž měl v otevřeném stavu umožnit páčce vykopnutí o více jak 180 stupňů a tudíž ji dostat až do vnitřního prostoru kotouče přední brzdy. Standardně by dle zástupců firmy měl rychloupínák vykloupat otevřenou páčku maximálně o 180 stupňů, a tak by se do kontaktu s kotoučem nedostala. Firma chce tento problém řešit třeba dvacetidolarovými poukazy na nákup nových rychloupínáků, ale podle nás stačí selský rozum, který říká, že se má jezdit se zataženým rychloupínákem.

Již nejenom lanka a hadičky brzd se schovávají v útrobcích rámu, ale dokonce už i tlumič. Pokusů integrovat tenhle prvek odpružení více do rámu zde bylo v minulosti několik, ale vždy byl tlumič vidět a jeho ovládací prvky výčnívaly. Novinka od švýcarské značky



Bold má speciálně upravený **tlumič DT Swiss** kompletně ukrytý nad středovým pouzdem. Speciálně řešené přepákování, zdvih zadní stavby 130mm a to vše bez obav, že bude pistnice vystavena blátu či vodě. Uvidíme, nakolik se toto řešení ujme, každopádně nevypadá vůbec zle.

Nová sezóna se rozebíhla na plné otáčky a pořadatelé dávají již se značným předstihem vědět o plánovaných akcích, neboť si uvědomují, jak moc je nabitý kalendář řady hobby jezdců. Jednou z těchto tradičních akcí je **Bike sraz na Vysotíně**, jenž se letos uskuteční v termínu 17. až 19. července a je určen všem příznivcům horských kol. Hlavním partnerem akce se opět stala značka Halibike, která bude zájemcům půjčovat testovací kola, včetně těch na elektro pohon. Dalšími partnery jsou značky Maxbike, XLC, Enervit a Haven. Můžete se těšit na pořádnou dávku kilometrů v prostředí Vysotiny a nebude chybět ani sobotní společný večer s tombolou. Další informace naleznete na webu akce <http://bikesraz.turbosnektteam.com>.

Orbea končí v Číně, tedy alespoň co se výroby některých modelů týče. Španělská značka nyní buduje rozsáhlý výrobní komplex v Portugalsku, kde pořídl celkem osm tisíc čtverečních metrů plochy. Toto místo v Portugalsku má přitom šanci stát se evropskou obdobou amerického Silicon Valley, protože se mu říká **Bike Valley**. Co se obchodních aktivit a tudíž prodeje kol Orbea v Asii týče, ty rozhodně nekončí, změna se dotkne jen místa výroby.

Přestože už většina bikerů spácha, **bikepark Kopřivná v Malé Morávce pod Prádemem**, který je spojen s koly značek Ghost a Lapierre, otevírá o víkend 6. až 7. června. Tahle oficiální akce bude kromě možnosti zajezdit si na řadě zajímavých tratí, z nichž freeridové je novinkou, doplněná také testováním kol a dalšími aktivitami. Více najdete na www.koprivna.cz.

Koncern Sram sice přišel s novými brzdami, ovšem jeho modelu Elixir v několika typových provedeních jezdí tolik, že ještě několik let budou tyto kousky aktuální. A vzhledem k tomu, že Sram dodává široký sortiment náhradních dílů jako pístky, těsnící kroužky nebo kompletní vnitřnosti páky, lze tyto brzdy udržet za celkem přijatelné peníze stále funkční.



Podíváme se tedy postupně na kompletní servis modelu Elixir R, tedy rozbor kotoučového a výměnu těsnících kroužků kolem pístků a následné otevření páky a promazání hlavního „o“ kroužku.

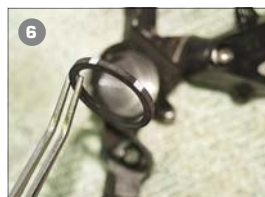
U brzdy musíme začít odzadu, tedy od třmenu, protože k jeho demontáži potřebujeme páku a kompletně naplněný systém. Nejdříve brzdou demontujeme z rámu a z řídítek, vyjmeme destičky a demontujeme adaptér, pokud jej třmen má. Následuje postupně mačkání páčky, kterým pumpujeme kapalinu do třmenu tak, až se nám z něho vysune jeden pístek 1. Vyjídá-li oba pístky zároveň, hrozí pak, že je budeme muset po rozpůlení třmenu vytahovat pomocí kleští, což sice lze přes hadičku, ale hrozí poškození jejich hladkého povrchu. Takto tedy vypumpujeme jeden pístek, a pokud se vysouává druhý, přidržíme jej třeba šroubovákem. Je-li jeden pístek venku, bylo by možné vytáhnout těsnící kroužek 2, ale je to dost krkolomné a nevyčistíme tak dobře jeho komoru. Lepší je tedy rozpůlit třmen, takže v případě modelu Elixir R povolíme

HOBBYBASTLER

Udělejte si to sami

Repare Avid Elixir

šroub 3 Torx klíčem a vyšroubujeme jej a následně povolíme plochým klíčem matici 1 na druhém šroubu, který zároveň jistí banjo úchyt hadice. Tím máme třmen rozdělený na dvě poloviny a z té bez pístku vyjmeme pomocí šroubováku těsnící kroužek 5, který budeme nahrazovat novým. V první řadě ale vyčistíme celou komoru i drážku pro usazení těsnění a pak nasadíme



nový těsnící kroužek 5. Ten lze koupit samostatně v páru s dalším těsněním bez pístku, nebo rovnou v setu s pístky, což není tak výrazný cenový rozdíl a nové pístky fungují rovněž lépe. Pokud bychom dovnitř vraceli původní těsnící kroužek, musíme jej instalovat stejně, jako byl usazený předtím, protože je vymačkaný kvůli kónickému ná-

běhu vnitřní drážky. V opačném případě by skrz něj hrozil po usazení únik kapaliny. Doporučujeme ale vždy použít nové těsnění.

Vnitřní prostor tak máme připravený pro instalaci pístku, jehož povrch ošetříme brzdovou kapalinou, abychom jej dovnitř netlačili zbytečně ztuhlá nasucho. Pístek tlačíme hlavně kolmo dovnitř 7, aby se



nám nikde nepatří, a díky novému těsnění kladě celkem znatelný odpor. Následuje výměna těsnícího kroužku mezi oběma polovinami třmenu 8 a můžeme třmen zase spojit. Postupujeme stejně jako v případě rozborky, ale dáme pozor na přítomnost všech těsnících kroužků. Pokud jsou vadné a otřepené, nebo máme-li v setu nové, rovnou je vyměníme. To platí jak pro zmíněné vnitřní těsnění mezi polovinami třmenu, tak pro těsnění pod banjo koncovkou hadice 9 i na druhé straně jejího jistiho šroubu 10.

Tím jsme třmen sestavili, a bohužel nás čeká to celé ještě jednou, kvůli vysunutí druhého pístku, tedy pokud jsme si neporadili vysunutím obou naráz a kleštěmi s hadičkou, případně u jiného modelu brzd tlakovou hadičkou a zacpáním otvoru pro přepouštění kapaliny mezi oběma polovinami třmenu. Možnosti je vícero, ale záleží na přístupu do třmenu a také utěsnění případného úniku vzduchu. Nemáme-li podobné vybavení, musíme třmen opět natlačit a vysunout druhý



pístek a celý postup opakovat. Kvůli předchozí operaci je ovšem třmen téměř bez kapaliny, takže nás čeká nejdříve odvzdušnění a naplnění celého systému, abychom měli pístek vůbec čím vytlačit. Není nutné úplně precizní odvzdušnění, to provedeme až po úplném servisu, ale musíme mít v oběhu dost kapaliny na to, aby se z páky postupně napumpovala do třmenu a pístek vytlačila. Příště se tedy podíváme na rozborku páky a s třmenem tedy hodně trpělivosti.

(už)

Italské brýle a helmy SH+
vás ochrání za každé situace

www.shplus.cz
Vojtěch Nípl – český reprezentant v cyklokrosu

BIKE WORK X
PROFESSIONAL LUBRICANTS

PRODUKTY BIKEWORKX používají:
AC Sparta Praha Cycling, ČEZ Cyklo Team Tábor, Team Nutrixion, Team 4ever, Česká spořitelna Specialized Junior MTB Team, Jan Kopka a další

www.bikeworkx.eu

XLC Traveller



Pokud jste zastánci jednoduchého uchycení podsadelové brašničky a potřebujete mít tenhle doplněk ve větších rozměrech, pak by model Traveller BA-S27 od XLC mohl být tou správnou volbou.

Jde o podsadelovku určenou spíše výletníkům, než vyznavačům závodního XC v náročném terénu, protože systém uchycení je

přístupný. Pevné dno a zadní stěna z jednoho dílu sice přináší výhody v podobě vyšší odolnosti a krytí zipu proti blátu od zadního kola, ale pokud potřebujete vytáhnout zevnitř nějakou drobnost zasunutou až vzadu, není tam zrovna dobře vidět. Na druhou stranu, právě velký vnitřní prostor pojme pohodlně i dvě bikové duše a další



se vysoce funkční, ale pro závodní nasazení v terénu by to po naplnění náhradní duší, multiklčem a dalšími díly, schopnými vyplnit celkem 0,8 litru vnitřního prostoru, možná bylo moc velké zatížení. Nosný systém KLIČKfix sestává z jednoduchého držáku šroubovaného na sedlové ližiny, do něhož se brašnička zasune drobnou kolejničkou. Pro odjízdní slouží dvojice plastových pojistek na bocích nosného systému, takže sundání je bleskové a navíc lze držák nasadit obráceně, pokud potřebujeme brašničku umístit o půl centimetru blíž nebo dále vůči sedlovce.

Tvar brašničky drží vnitřní plastová vložka a jednoduchý vnitřní prostor není díky zipu po horním obvodu nijak velkoryse

nezbytnosti, takže pokud jedete nějak dale a chcete mít jistotu, je tohle dobré řešení. Navíc když se často vzdalujete od kola, rychlá demontáž se hodí.

Samozejmě nechybí široký reflexní pruh na čelní straně, ale poutko na blikáčku zde nehledejte, prostě není. Kontakt se sedlovkou téměř nehrozí, ale brašnička delším tělem trochu vyčnívá dozadu, takže ne každému se to bude líbit. Co se ceny týká, přibližně šest set korun je za malou brašničku celkem dost, nicméně tady je to dané objemem a hlavně moderním značkovým systémem uchycení.

(už)

● objem, uchycení, reflexe
● rozměr vstupu

Ritchey à la Sněhurka

Když se nám do testu dostalo nové sedlo Zeromax WCS Vector Evo od značky Ritchey, ihned jsme si v té souvislosti vzpomněli na krásnou dívku ve skleněné rakvi, již musel z dlouhého spánku probudit až polibek prince. Balení v průhledné krabici skutečně evokovalo onu skleněnou rakev, ale přiznáme se rovnou, že polibek se

hodnotou, zvláště když uvažíme nabízenou míru pohodlí. Právě komfort je totiž alfou a omegu testovaného sedla a mezi čistě závodními modely patří Zeromax WCS Vector Evo podle našeho názoru k tomu vůbec nejlepšimu. A to jak zaslulou tvaru, tak i polstrovaní. To je sice na omak tužší, ale větší vrstva lehké pružné výplně je dalším z faktorů zvyšujících schopnost adaptace na konkrétní sedací partii. Svou roli zde hraje i středový otvor zmírňující

němu pohybu ližin vůči skeletu při přejezdu nerovnosti. Tuto technologii již Tom Ritchey u svých sedel používá mnoho let a z našeho pohledu se jedná o skvělé řešení. Druhým nestandardním prvkem byla u testovaného sedla centrální karbonová monolizina Evo, nahrazující běžné používané vzpěry. Samozřejmě jsou k sedlu přiloženy i díly pro úpravu zámku sedlovky Ritchey, aby byl



schopen spolupracovat právě s ližinou Evo. Tato konstrukce je dalším z dílů zvyšujících tuhost sedla, navíc umožňuje nadstandardní variabilitu nastavení a ani při zatížení nemůže dojít ke kontaktu skeletu sedla se zámek sedlovky či ližinami, což se u lehkých sedel při dlouhodobém používání celkem běžně stává. Z našeho pohledu je centrální monolizina skutečně praktickým řešením, současně je ze všech možných va-

tlak na choulstivě tkáně. Superlehký potah ze syntetické kůže s jemnou perforací je již klasikou.

Konstrukce sedla je ve srovnání se standardně koncipovanou konkurencí v mno-



márně pro závodníky a náročné sportovní jezdce, a to především pro silniční použití. Samotný tvar prošel oproti předchozím modelům Biomax přepracováním – vpředu je o něco užší, a vzadu naopak ploší a lehce rozšířenější. Výsledkem je naprosto dokonalé zvládnutí anatomický tvar zajišťující optimální rozložení tlaku. Minimálně stejně důležitá je však konstrukce karbonového skeletu, jež je unikátní ve své tuhosti, a tedy i odolnosti vůči prosezení, s čímž často mívají podobné lehká sedla problém. Přitom hmotnost okolo 220 gramů (v závislosti na materiálu a provedení ližin) je perfektní

ha ohledech výjimečná. Zaprvé se jedná o pružné uchycení ližin Vector Wing, tedy jakýsi integrovaný nosník ve tvaru písmene „W“ zespodu skeletu, do nějž jsou zasazeny ližiny. A nejde jen o zbytečně atraktivní gramy navíc – toto řešení skutečně funguje. Jinými slovy, i přes značnou tuhost skeletu a jeho odolnost proti prosezení zde dochází k jasné citelnému pružení, tedy ke vzájem-

riant nejlehčí, a to i v přímém porovnání s karbonovými dvojitými vzpěrami.

Testované sedlo je nabízeno v černé a bílé variantě, přičemž verze Evo vychází na 2790 korun. V nabídce je však i varianta s výrazně ekonomičtějšími Cr-Mo ližinami, případně se vzpěrami z titanu či karbonu. Stačí si vybrat.

(lad)

specialista na výživu pro vytrvalce

pro růst výkonnosti je regenerace ta nejdůležitější fáze tréninku

Enervit R2 sport
oblíbený povýkonový nápoj, to nejlepší pro růst vaší výkonnosti

www.enervit.cz

Sintrované brzdové obložení

cykloprofi

Vyrobeno v ČR

www.cykloprofi.cz

Pioneer XT/SLX 25 990,-

Pioneer 27.5"

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

Skylab XT/SLX 25 990,-

Skylab 29"

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

CYKLOŠVEC

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

Head AdaptEdge Carbon



Testováno
TEST
pro vás



Dokončení ze str. 1 ⇨

Head jde s trendy

Jestliže aby značka nešla s trendy, když je v případě lyžařského či tenisového vybavení doslova udává. U testovaného modelu to však znamená, že celokarbonový rám nejenže respektuje všechny moderní prvky konstrukce, ale současně si z nich bere jen to lepší. Logicky tak na rámu nalezneme kónickou hlavu s 1,5" spodním ložiskem, pevné osy, vnitřní vedení řadicích bowdenů nebo Post Mount úchyt zadní brzdy situovaný do prohnutí levé řetězové vzpěry. Nic se ale zbytečně nepřehánělo, tedy ne natolik, aby jakkoli utrpěla praktičnost. Sympatické nám proto bylo jak závitové středové pouzdro, tak třeba vnější vedení hadice zadní brzdy zespodu dolní trubky. Určitou zajímavostí je přeskrytá s přímou montáží, jenž je však uchycen nikoli k sedlové trubce, ale k zadní stavbě, a to přímo v místě hlavního čepu. Jinak rám působí i přes svou velikost celkem kompaktně, což je mimo jiné zásluha také značného slopingu a průhybu sedlové trubky, jenž ovšem opticky naopak spíše prodlužuje zadní stavbu. Kromě výše zmíněného se nám zamlouvalo provedení čepů, dále vnitřní vedení hadičky ovládající uzamykání tlumiče a v neposlední řadě dokonale čisté provedení karbonové vahačky. Jediným minusem je méně prostoru pro 0,7l láhev, vložení pultírovky je však bezproblémové.

Z osazení, které je totožné s tím sériovým, jsou nejdůležitější pružící jednotky, jež dodal Rock Shox. Přední vidlici SID



s dálkovým lockoutem Pushloc a patnáctimilimetrovou přední osou vzadu sekunduje tlumič Monarch XX. Neméně zásadní jsou i kola DT Swiss X 1900 Spline, která se společně s pláště Schwalbe Rocket Ron starají nejen o velmi dobré zrychlení, ale především zajistí optimální přenos síly a vzorek pláště si navíc rozumí s rozličným druhem podkladu. Máme-li vyzdvihnout některý z dalších komponentů, pak by to byly rozhodně díly Controltech, použité na postu řídítek, představce, sedlovky či krásné podsedlové objímky. A stejnou pozornost zasluhuje sedlo či gripy Prologo, což je značka kvalitativně skvěle odpovídající kolu jako celku.

Nabídne příznivou hmotnost 12,25 kilogramu, solidní zrychlení a slušnou tuhost při záberu, přičemž pouze zadní stavba má malíček rezervy torzní tuhosti oproti přednímu trojúhelníku. Od samého počátku nám vyhovovala geometrie, která byla stabilní ve vyšších rychlostech, a přitom při pomalejší jízdě působil bike dostatečně točivě. A dokonce si od nás nechal líbit i nějaké ty parádky – přestože to

pro segment 29" nebyla příznačná, Head AdaptEdge se velmi dobře cítil i v okamžicích, kdy měl obě kola ve vzduchu. Samozřejmě je nutné počítat s tím, že stometrimetrový zdvih je v některých ohledech limitující a má-li přijít ke slovu tvrdší terén, není od věci trochu zvýšit tlak v obou jednotkách. Tím sice malíčko trpí citlivost na menší nerovnosti, ale ne zbytečně, protože vše dočnou samotná kola, respektive jejich velký průměr, a jeho schopnost skoro se nezaobírat menšími terénními nerovnostmi. Ve sjezdech, pomíneme-li spíše závodní hodnotu zdvihu, byl bike velmi stabilní a příjemně působil i na běžném singltracku. Vychutnávali jsme

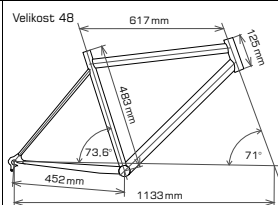
si s ním rovněž sjíždění schodů, kde velká kola společně s funkčním pružením nabíla skutečný pocit jistoty. Hodně mile jsme pak byli překvapeni ve výjezdech. Standardně nastavená, trochu vyšší pozice řídítek, která tolik pomohla při sjezdech, se totiž na zdolání výjezdů negativně nepoděpsala. Rozvor a celkové vhodné zvolené geometrie se zde zasloužily o to, že i prudká stoupání byla pro bike hračkou a rozhodně nebylo nutné nahánět na řídítka.

Takže pokud bychom měli dojmy nějak

shrnout, Head AdaptEdge Carbon zvládl výborně sjezdy, výjezdy a vlastně i všechny ostatní terén v duchu běžného cross-country, a pokud uvažujete o svém prvním maratonském fullu, jste na správné adrese. Díky snadnému zamknutí obou jednotek vás nebude na asfaltu a ve výjezdech obtěžovat nežádoucím propružováním a současně s sebou nebudete tahat zbytečné milimetry nevyužitých zdvihu. Má-li být nějaký full vyloženým vzorem maratonského biku, pak je to Head AdaptEdge Carbon. ■

Technické specifikace

(Sériové osazení modelu)
Rám: AdaptEdge Carbon, 100 mm
Tlumič: Rock Shox Monarch XX Xlock
Vidlice: Rock Shox SID, pushlock, 100 mm
Klíky: Shimano Deore XT 38/24
Brzdy: Shimano Deore XT, 180 mm
Řazení: Shimano Deore XT
Přehazovačka: Shimano Deore XT
Přesmykač: Shimano Deore XT
Kazeta: Shimano Deore XT 11-36 (10)
Kola: DT Swiss X 1900 Spline
Představce: Controltech, 740 mm
Sedlovka: Controltech
Sedlo: Prologo Kappa Evo
Hmotnost: 12,25 kg (vel. 48)
Cena: 99 000 Kč



Velikost 48
+ univerzální geometrie, chování ve výjezdech i sjezdech, zpracování rámu
- méně prostoru pro láhev

Jaký je AdaptEdge Carbon?

Budeme-li k testovanému biku přistupovat jako k maratonsky zaměřenému fullu, čímž ostatně je, pak je jednoznačně skvělý.

SHIMANO



SHIMANO CLICK'R



PD-T420



SH-CT45



SH-CW40

Více informací o unikátním systému Click'r:

www.paul-lange.cz

SVĚT SE ZMĚNIL

1 NETOUCH

JEDNODOTYKOVÁ LÁHEV RACEONE
OTEVŘENÍ A ZAVŘENÍ POUZE JEDNÍM KLIKUTÍM!

Anatomické tvarování s protiskluzovou úpravou
K dispozici v 600ml a 750ml
Patentovaný Erogation System

RACEONE

MADE IN ITALY

NAŠLOUČÁME
VAŠIM POTŘEBÁM

info@velkoobchodcyklo.cz - www.velkoobchodcyklo.cz

Corima v akci

Nášim testem prošla jedna z novinek francouzské značky Corima, a sice set silničních kol 47MM S+ MCC, představujících naprostý technologický vrchol nabídky. Původní pojmenování modelu výrobce pro sezónu 2015 nahradil označením dle výšky profilu, což znamená, že testovaná kola vsadila na karbonové ráfky s aerodynamickým průřezem vysokým 47 milimetrů. A co je pro uživatele z řad amatérských i profesionálních závodníků a silničních fajnšmekrů asi nejdůležitější, tato kola jsou nabízena i v plášťovém provedení, což byl ostatně případ i námi zkoušeného páru. Ten byl navíc již připraven pro konkrétního zákazníka – proto ony fialové polepy, které se k našemu redakčnímu červeno-bílému Pinarellu zrovna nehodily. Nicméně dokládají nadstandardní přístup samotného výrobce k zákazníkovi, který si může navolit barvu polepů z téměř nekonečného spektra odstínů.

Máme tedy před sebou to vůbec nejlepší, co umí Corima nabídnout. Nepřekvapí proto v podstatě kompletně karbonová konstrukce kol, kdy jsou z uhlíkového kompozitu nejen ráfky, ale i těla nábojů, paprsky nebo třeba minimalistické páčky rychloupínáků. Hlavní však je, že jsou kola centrovatelná a poměrně snadno servisovatelná. Například stáhnutí pláště ořechu bez jakéhokoli nářadí je záležitostí ani ne vteřiny. Zásadním údajem je samozřejmě hmotnost, která u předního kola činí rovných šest set a u zadního sedm set sedmdesát gramů. Víha páru 1370 gramů je vzhledem k výšce profilu a celkovému zaměření na aerodynamiku skutečně nízká, zvlášť vezmeme-li v úvahu naprosto skvělou tuhost kol, o které se však více rozepíšeme až na dalších řádcích. Každopádně, všechny zmíněné parametry snad dokážou ospravedlnit cenu, která je 80 600 korun (37 700 Kč přední + 42 900 Kč zadní kolo).

Kompletně karbonová konstrukce ráfku s inovativním způsobem vrstvení vláken totiž umožnila vytvořit natolik pevný ráfek, aby zvládl kombinaci s velmi redukováným počtem paprsků, přičemž na každém z kol jich nalezneme pouhých dvanáct, a to s párovým uchycením k ráfku. Zatímco u před-

nedostal do kontaktu se špalíky, Corima 47MM S+ MCC jsou vůči kroucení konstrukce dokonale imunní.

Pokud se ještě na chvíli vrátíme ke konstrukci kol, tak pozornost přitáhne nejen tvar nábojů typu „S“, ale zajímavostí je i systém západek pro ideální přenos síly z ořechu na náboj. Nemohou chybět vysoce odolná kuličková ložiska a unikátní je i provedení os nebo již zmíněných rychloupínáků, které nabídnou nadstandardní upínací sílu, a to

gu, kdy jsou schopnosti aerodynamických kol naprosto zřetelné a udržování vysokých rychlostních průměrů na rovinatějších tratích je s nimi skutečně snazší. V padesáti kilometrech za hodinu, případně v ještě vyšší rychlosti v plynulých sjezdech, je dovednost kol jednoduše fantastická. Kola se navíc chovají velmi kultivovaně – na rezonance či jakékoli jiné nepříjemnosti zapomeňte. Tuhost konstrukce a celková odolnost se promítají do skvělého vedení do zatáček

nosti pohltit nemalou část otřesů, jež by u většiny kol s podobným vysokým profilem ráfku v téže míře přišly do rukou a zad jezdce. Schopnost absorbovat otřesy samozřejmě z velké části souvisí s redukcí počtu paprsků. Nemůžeme zmínit ještě jednu možná zdánlivou drobnost. Kdo však zkusí větší počet karbonových kol, jistě nám dá za pravdu, jak je právě tento parametr důležitý. Jedná se o brzdň schopnosti ráfku. Zcela hladká karbonová plocha



ního kola je však vypletení provedeno radially, u zadního kola jsou pro co nejlepší přenos energie paprsky k přírubám nábojů uchyceny pod úhlem přibližně pětácti stupňů. Díky tomu jsou ztráty při záběru pocitově naprosto nulové a boční tuhost kola je na velmi vysoké úrovni. Jinými slovy, u takto lehkých kol s vysokým profilem ráfku jsme tak vysokou tuhost při záběru nečekali a v tomto ohledu máme tedy před sebou kola, která jsou i ve srovnání s nejlepší konkurencí zcela výjimečná. Jakékoli kroucení či boční vychýlení ráfku jsou totiž pro testovaná kola Corima v podstatě neznámými pojmy. A zatímco mnozí uživatelé superlehkých kol si v kopcích rozvírají brzdové čelisti, aby se ráfek při silové jízdě

i přes své miniaturní rozměry. Samotné ráfky mají vnější šířku 22,6 milimetru a maximální povolený tlak pro huštění pláště je 8 Barů. Cena kol zahrnuje také transportní ochranné vaky, nástavce ventilů a v neposlední řadě i originální brzdové špalíky se směsí pro karbonové ráfky.

Ale zpět k jízdním vlastnostem. Akcelerace kol je vynikající, při rozjezdu z nuly nebo v kopcích se kola chovají jako nízká závodní „klasika“ ve stylu Ksyrium. O tom, že máme pod sebou skutečně rychlá aerodynamická kola, jsme informováni přibližně od třicetky výše. Tedy od třiceti kilometrů za hodinu je skutečně patrné navýšení rychlosti, oproti klasice. Ve čtyřicetce už lze hovořit o jakémsi mentálním dopin-

a do jistoty i ve velkém náklonu při průjezdu serpentín. Dojem kultivovanosti je podpořen ještě dalšími vlastnostmi, a to hlavně nepřítlačí velkou odevzou na boční vítr, a ještě více pak schopností pohlcovat část otřesů. I přes vysoký profil a mohutné působící karbonové paprsky nejsou kola vyloženě tvrdá, dokonce bychom si dovolili je označit za jedna z nejpohodlnějších mezi příomou konkurencí. Namíchání koktejlu jízdních parametrů se povedlo na výbornou – dokonalá tuhost při záběru i při položení do zatáčky, relativně nízká obvodová hmotnost zajišťující snadnou akceleraci, k tomu ideální aerodynamické vlastnosti umožňující dlouhodobě rychlou jízdu a k tomu všemu nesporná dávka schop-

ností v reálu funguje jako u standardního duralového ráfku, a přestože jsme většinu času kola jezdili s originálními brzdovými botkami, nedalo nám to zkusit i brzdový projev i se zcela standardními špalíky Campagnolo. A světe div se, brzdový výkon byl zcela standardní a na boční ploše ráfku to nezanechalo vůbec žádné stopy.

Takže náš finální verdikt? Ano, tato kola stojí skutečně raketu, ale jsou ve všech ohledech naprosto fantastická.

(kad)

- + špičková aerodynamika, poměr tuhosti/hmotnosti/jízdní komfort, snadná servisovatelnost
- povolený tlak do 8 Barů



KATO FS
A LITTLE SURPRICE!



Modelová řada Kato FS: Objev 20-ti leté zkušenosti Ghost – Špičkový vývoj již od nepřekonatelných 28 990 Kč.

GHOST
GERMAN BICYCLE TECHNOLOGY

ENDURO

SHIMANO

BATOH SHIMANO ENDURO UŽ NESUNDÁTE!
LEHKÝ, 3D TVAROVÁNÍ NA TĚLO A BEDERNÍ PÁS PRO
STABILIZACI PŘI JÍZDĚ.



Distributor pro ČR:
PAUL LANGE - OSTRAVA, s.r.o.
Sabinova 718/2, 721 00 Ostrava - Svinov
info@paul-lange.cz, 596 684 606

PAUL LANGE OSTRAVA
BIKE PARTS SPECIALIST

Milníky a omyly bikové evoluce

Doslova překotný vývoj cyklistické techniky v posledních dvou, možná i třech desetiletích je nepopochybnitelný a jisté souvisí především se značnou popularizací horské cyklistiky. Jinými slovy, z velmi rychlého zdokonalování MTB komponentů vytýželi samozřejmě i ty silniční, případně všechny další – až už se jedná o materiály, použité výrobní technologie či o technické detaily a jejich provedení. Snad nemusíme ani zmiňovat raketový nástup předního odpružení v polovině devadesátých let, neméně razantní atak karbonu nebo kotoučovek o pár let později či následně

laborování s průměry kol a zdvihovými kategoriemi, jež rozdělily nejen třídy fullů, ale vlastně i jejich uživatele do mnoha skupin. Prostě technika jízdního kola prodělala za poslední přibližně čtvrt století téměř podobný skok jako elektronika. A asi takový vývoj jako automobilový průmysl za posledních padesát let. Takže nám to nedalo a na následujících řádcích bychom rádi připomněli díly či modely kol natolik zásadní, že ovlivnily směr vývoje a staly se tak nepopochybnitelnými milníky. Současně bychom si rádi připomněli i ty případy, které byly možná na svou dobu převratné, ale v dlouhodo-

bém kontextu o nich dnes můžeme hovořit jako o slepé uličce vývoje – byt byla danému řešení ve své době třeba předpokládána různá budoucnost.

Náš výběr je samozřejmě ovlivněn subjektivními domněnkami a zkušenostmi, takže v tomto soupisu možná nebudete ten model kola, systém či komponent, který je právě pro vás a vaše „retro“ vzpomínky zásadní. To se určitě může stát – v takovém případě se předem omlouváme. Vnímání vývoje cyklistické techniky, kterou pro vás časopis Cykloservis již skoro čtvrt století důkladně mapuje, je totiž u každého z nás trochu jiné. Nostalgie

samozejmě hraje nepopochybnitelnou roli a je to především ona, kdo se postará, abychom na nějaký díl, rám či komponent vzpomínali. Současně jsou to však nepopochybnitelná fakta, která dokážou, že se daná technologie stala vývojovým milníkem. Pořadí zde není vůbec důležité, naopak, vy sami si můžete udělat soupis či vaše vlastní pořadí.

Náš výlet do minulosti začíná. Přesnější do konstrukterské cyklistické minulosti, která ovšem stále více či méně souvisí s tím, co najdeme na trhu dnes a co stále používáme.

1) Nášlapné pedály

Možná byste na prvním místě raději viděli třeba první odpruženou vidlici či úplně první opravdovou bikovou sadu. Z našeho pohledu jsou však právě nášlapné pedály tím, co ovlivnilo jízdu na kole, horském i silničním, opravdu zásadně. Velmi spolehlivě, a především bezpečně spojení jezdce a stroje zajišťovalo nejen ideální přenos energie při záberu všemi směry, ale současně snadné uvolnění třetiny z tohoto systému. Bezpečnostní prvek podobný lyžařskému vázání, tedy že systém při pádu samovolně vypne, byl od počátku neméně důležitý. Stejně zásadní je však i zajištění pozice boty vůči pedálu při vyšších rychlostech, až už ve sjezdech, či v technických pasážích. Ano, to samozřejmě dokázaly i standardní klipsy, ale určité ne s možností hodné rychlého, takřka okamžitého uvolnění mechanismu v případě potřeby dát nohy na zem.

S prvními nášlapnými systémy laboroval třeba Eddy Merckx či značka Adidas. Ovšem tím, kdo jako první uvedl skutečně dokonalé funkční nášlapné pedály, byl francouzský Look. Nášlapný systém se tak stal prakticky ze dne na den v osmdesátých letech hitem silničního pelotonu. Jenže ještě zbývalo vymyslet technologii, která by uspokojila horské cyklisty – tedy technologii značně odolnou, pokud možno minimalistickou, a především předcházející zanášení blátem. Na tomto úkolu si na přelomu osmdesátých a devadesátých let tak trochu vylámal zuby nejen výrobce, dokonce i legendární Look, jehož pouze upravená verze silničních pedálů s otvory v zářezě a s hrubší spodní stranou nebyla pro terén zrovna tím pravým. Zde patří hlavní role značce Shimano, jež na trh v roce 1990 uvedla své první SPD pedály M737, v roce 1993 následované o něco ekonomičtějším modelem M525. A právě tyto dvojce pedálů považujeme za jeden z nejzásadnějších milníků ve vývoji bikové techniky. Vždyť ty současně z nich koncepčně stále vycházejí, byť z hlediska odolnosti vůči zanášení nebo hmotnostně jsou trochu nejdříve.



2) Přední a zadní odpružení

Sem je samozřejmě možné automaticky zařadit první přední odpruženou vidlici Rock Shox RS1. Ano, ta rozhodně ovlivnila veškeré přední odpružení vlastně až doposud – dvojici teleskopů jen tak asi nic nepřekoná, byl se Bob Girvin a Horst Leitner se svým paralelogramem či Cannondale s HeadShockem snažili sebevit. Na počátku devadesátých let ovšem s předním odpružením laboroval dlekdok, zmínku zasluhuje i vidlice Star Fork značky Marzocchi. My však do našeho přehledu milníků vývoje chceme zařadit odpružení jako takové, nikoli tedy pouze to přední. Z našeho pohledu je totiž především celoodpružená koncepce tím, co dokáže přinést značné zlepšení jízdních vlastností kola, o navýšení jízdního komfortu ani nemluvě. S trochu nadsázkou je skoro s podivem, že na celoodpružených rámech nejezdí dnes už v terénu všichni jezdci – zvláště, když se skutečně celoodpružení stalo v průběhu času poměrně dostupným. Zadní odpružení totiž vedle samotného komfortu zajišťuje především mnohem dokonalější adhezi, která pomůže třeba i v technických výjezdech. A jezdce na „celopěru“ má oproti tomu na hardtailu nemalou výhodu ve všech pasážích se šliteným povrchem, kde stačí vlastně jen sedět a šlapat – o vše ostatní se postará funkční odpružení. Zatímco majitel hardtailu bude vysedat ze sedla a laborovat s tím, aby jeho tělo pohltilo otřesy a současně nohy zabíraly do pedálů. O jakési „blbavzdornosti“ kompletního odpružení není třeba pochybovat, ale proč se jím nenechat rozmazlovat?



My zde zcela záměrně necháme stranou všechny systémy předcházející nežádoucím pohupování, které jsou vlastně už jen evoluční na totéž téma. Nejzásadnější modely kol, které ovlivnily současnou podobu celoodpružených strojů pro cross-country a maratony, jsou podle nás Offroad Pro-Flex z roku 1990 a o tři roky mladší Cannondale Super-V. Jejich zadní odpružení totiž nabídlo mnohem



3) První MTB Sada

Nyní se vrátíme o více než tři desetiletí zpět, konkrétně do roku 1982, v kterém Shimano uvedlo na trh svou první sadu MTB komponentů, pojmenovanou Shimano Deore. A zatímco do té doby všichni, kteří koketovali s terénním ježděním, spíše improvizovali, najednou měli k dispozici skutečné funkční materiály. Trojice převodníků, pět nebo šest pastorků, přehazovačka s dlouhým ramínkem, řazení páčkou svrchu na řídítkách, samozřejmě ještě bez indexace – takové byly poznávací znaky novinky. K tomu samozřejmě brzdové čelisti prakticky identické s těmi cyklokrosovými a hodné mohutné čtyřpřstové páky tvarové vycházející z těch motocyklových. Zajímavostí by náboje s vysokou přírubou, hodné podobné těm dráhovým, či přítomnost integrovaného staváčku klik, jež jsme mohli ještě na počátku devadesátých let vidat třeba u prestižní silniční sady Dura-Ace. Z hmotnostního hlediska nebyla první biková sada žádným těžkým, přehazovačka vážila 265 gramů, přesmykač 121 gramů a uživatel si mohl vybrat nejen z různého rozsahu víčekolečka, ale i převodníků. Nejlepší převod 28/24 umožnil zdolání i hodné prudkých stoupání. Ovšem jakkoli náběhy na ozubení byly ještě hrdobou daleké budoucnosti, takže řazení bylo nejen dost hrubé, ale změna převodu vyžadovala také značné ubrání síly záberu.

Shimano bylo tedy první, kdo na požadavky terénních jezdců zareagoval, a vyplnilo se mu to. Hned další sada, prezentovaná v roce 1986 a nazvaná Deore XT, již byla o poznání dokonalejší. V následujícím roce se tak na trhu objevila sada, která již byla v mnoha detailech shodná s tím, co jsme byli zvyklí vidat ještě v první polovině let devadesátých. Velkým přínosem byla indexace řadicích páček SRV, zatím ještě spolupracující se šestikolečkem. Objevilo se třeba i keramické ložisko kládky přehazovačky a žhavou novinkou představovaly oválné převodníky Biopace, potlačující mrtvý bod při šlapání. Hodně nadstandardní byly také nabízené délky klik, a to hned ve čtyřech verzích od 165 do 180 mm. Další přepracování sad Deore XT a Deore následovalo pro sezónu 1989, tentokrát již se sedmi pastorky, a o rok později se na trhu objevila další sada, tentokrát označená Deore DX, jež v nabídce vydržela tři roky.

4) V-brzdy a kotoučovky

Evoluce brzdových systémů horských kol byla skutečně zásadní z hlediska možnosti navýšení rychlosti a bezpečnosti, a to především v dlouhých a náročnějších sjezdech. Ale pokud se podíváme, že do milníků zařazujeme klasické mechanické V-brzdy, má to svůj důvod. Když Shimano v roce 1995 koncept svých V-brake představilo a v roce 1996 jej uvedlo do sériové produkce u sad Deore XT a XTR, měli bikeri najednou k dispozici nesrovnatelně brzdny výkon, ve srovnání s předchozími cantilevery. Sice se v případě prodloužené konstrukce rovnoběžných ramen s bočním tahem nejednálo o úplnou novinku, neboť tutíž koncepci nabývali již o pár let dříve některé malosériové značky, ovšem Shimano bylo tím výrobcem, který V-brake prosadil v praxi v obrovském měřítku. Nejenže do masivního nástupu kotoučovek představovala „věčká“ skvěle funkční a velmi lehká řešení, ale na levnějších kolech přežilo dodnes, a dokonce se stále najdou ti, kteří z důvodu nízké hmotnosti a jednoduchosti preferují tyto brzdy.



Navíc se zdá, že u levných kol přejíží V-brzdy navěky.

A kotoučovky? Jejich nástup byl naopak velmi pozvolný a své nadšené uživatele si diskové brzdy získávaly postupně. Začátky nebyly nijak úžasně – pro vynyutí skutečně funkčního a lehkého provedení bez dětských nemocí, tendencí k přehřívání a s příkladným výkonem byl potřeba ujit dlouhou cestu. Stačí vzpomenout na polovinu devadesátých



let, kdy se o konstrukci funkční kotoučovky pokoušela řada výrobců, včetně velkých jmen, jakým byl třeba Sachs. Jeho brzda byla nejen těžká, ale podprůměrný výkon či velké tendence k přehřívání byly smrtící. Zdaleka to však nebyl jen případ značky Sachs. Bezproblémové, skutečně funkční a dostatečně lehké kotoučové brzdy pro běžné XC a maratonské ježdění se na trhu objevily přibližně na přelomu tisíciletí, až už vzpomene na Shimano Deore XT (premiéra v roce 1999), na značky Hayes, Magura, Formula a další. Označit konkrétní kotoučovku za milník vývoje však není tak snadné. Snad by to byl model Hayes HFX Mag (na snímku Hayes Nine), který byl na přelomu tisíciletí nadstandardně výkonný a stal se pro většinu dalších výrobců měřítkem.

5) Kola průměru 29" a 27,5"

Pakliže vás zarazí, že velká kola dáváme až na páté místo důležitosti, má to i tentokrát svůj důvod. Všechny výše zmíněné konstrukční prvky považujeme v dlouhodobém kontextu zkrátka za důležitější. Když se Gary Fisher snažil prosadit koncept velkých 29" kol, působil trochu jak nepochopený vizionář. Nápad se musely chopit až značky, které dokázaly zákazníkovi vysvětlit, že 29 palců je pro něho ta jediná a správná cesta. A zatímco první devěťadvacítky byly vesměs dost neohrabané, postupem času výrobci zapracovali na jejich geometriích a konstrukcích natolik, že si velká kola nakonec získala i naše sympatie. Pořád ale zastáváme názor, že devěťadvacítky musí být dražší, aby byla lehká a aby se tak alespoň částečně minimalizovala vrozená negativita její koncepce. Současné však skutečně platí, že největší velikost kol je k jezdci až nebyvale šikovná, tedy především k jeho technickým nedostatkům. Zhoršená akcelerace je proto více než dostatečně vyvážená schopnost poprat se s nástrahami terénu, především s nerovnostmi a terénními zlomy. Velká styčná plocha kol zlepšuje stabilitu a uživatel má najednou pocit, že dokáže sjet i vyjet podstatně výše než se šestadvacítkou. Kolo sice nemusí být na první osahání tak zábavné, ale posouvá hranice sjízdnosti konkrétních pasáží. Dokonce natolik, že požadatelé závodů schválně stavi trati těžší a těžší, když najednou vidí, že jezdce na devěťadvacítkách projíždí ještě donedávna náročné technické pasáže skoro s prstem v nose.



Průměr dvacet sedm a půl je možná hodné nový na to, abychom si mohli dovolit jej označit za milník, jsme však přesvědčení, že se jím stane. Pokud o něm někdo mluví jako o vhodném kompromisu obou původně nabízených průměrů, je toto označení správné. Změňuje se pocitová neohrabanost, zlepšuje se akcelerace i ovladatelnost, konstrukční již nejsou tolik limitovány v oblasti zdvihu, a především zůstává vynikající prostupnost terénem, pomalu na této úrovni, jakou známe od devěťadvacítek. Dvacet šestka se skutečně zdá být najednou v technických pasážích v přímé konfrontaci s devěťadvacítkou až příliš malá, a naopak devěťadvacítky musela být hodné drahá, aby jeji kola mohla minimalizovat obvodovou hmotnost. „Sedmadvacítky“, které jsou někde uprostřed, mají prostě naše největší sympatie a považujeme je za nejuniverzálnější vzhledem k širokému počtu potenciálních uživatelů. Když se před lety poprvé zmínil rozměr 27,5", hned jsme podvědomě věděli, že to bude ten správný. Netrvdíme, že jediný správný – oba krajní průměry mají i nadále své zastánce, ale podle nás dokáže oslovit nejširší spektrum bikerů napříč všemi kategoriemi.

6) Kazetové zadní náboje

Kazetový zadní náboj na šestém místě našeho žebříčku může být trochu překvapující, ale my toto řešení považujeme za velmi převratné. Shimano představilo kazetový zadní náboj již v první polovině osmdesátých let u svých silničních sad a od roku 1984 byl náboj s integrovaným ořechem součástí sady Deore. Samozřejmě zatím ve verzi pro „pouhých“ šest pastorků. A co bylo na kazetovém systému tak výjimečné, že ho řadíme do naší pomyslné Cykloservisové síně slávy? Jezdili jste někdy zadní náboj se šroubovacím víčekolečkem? Pokud ano, asi není třeba o nevhodných toto řešení mluvit. Pakliže ale nemáte přímou zkušenost, asi nebude od věci řešení se šroubovacím víčekolečkem trochu přiblížit. Prvním problémem je samotný závit. U toho je zaprvé nutná dokonalá přesnost na obou dílech, aby při volném protáčení náboje pastorky neházejí. Zadruhé je závit na duralovém plášti náboje při extrémním zatížení strnulý, což však může být případ pouze značně silných jezdci, například spurtérů. Zatřetí, kazetový systém nabízí značnou variabilitu, tedy použití různých rozsahů kazety, aniž by bylo nutné volnoběžku z náboje složitě demontovat. A největším přínosem náboje s integrovaným ořechem kazety je předcházení ohnutí osy. V případě klasických nábojů se šroubovacím víčekolečkem je totiž právě ložisko uloženo až příliš blízko středu pláště náboje, a třeba při dopadu nebo při projetí díry tak měla osa příliš prostoru na to, aby se ohnula. Naopak kazetový náboj má ložiska skoro až na svých koncích, to právě je totiž ihned pod stavovací maticí kazety. Zatížení osy je pak na obou stranách prakticky stejné. Takže kazetové náboje byly v moderní historii vývoje cyklistických komponentů skutečně zásadní, a to pro silniční i horská kola.



7) Kliky Hollowtech II

Možná další z komponentů či konceptů, které byste zde asi úplně nečekali. Stačí se však rozhlédnout po současných komponentových sadách prakticky všech výrobců a průřezem v prvních klikách Hollowtech II je naprosto zřejmý. Nemáme nic proti čtyřhranu – po léta byl naprosto dostačující, ale z hlediska tuhosti měl tento jednoduchý systém logicky své limity. Zvlášť když kliky je využívají byly zpravidla konstrukčně dost minimalistické. Následně tisícíhrany, at už nesly označení Octalink, či ISIS, byly sice z hlediska tuhosti spoje výrazně lepší, zvlášť za přispění dutých klik, ale stále to nějak nebylo ono. Při silovém zaběru všechny standardní kliky, tedy ty se samostatnou středovou osou, vykazovaly menší či větší vychýlení převodníků, a tudíž i lehkou ztrátu vynaložené energie. I tentokrát byla oním pionýrem, který na světlo světa přivedl v mnoha směrech převratný produkt, značka Shimano. Kompletně nová sada XTR pro rok 2003 přinesla kliky Hollowtech II, u nichž byla mohutná středová osa integrována do jednoho celku s pravou klikou. Levá byla následně nasunuta na tisícíhran a stažena dvojicí protilehlých šroubů. Příliš elegance dané řešení sice nepobralo, zvlášť po jeho následném začlenění do silničních sad, ale z hlediska tuhosti jednoduše nemělo konkurenci. V roce 2004 se nastěhovalo do dostupnějšího Deore XT a v následujících sezónách i do následujících sad, byt třeba s absencí dutiny v klikách. Výhodou pro samotný přenos energie a zamezení nežádoucím ztrátám byl rovněž výrazně větší rozestup ložisek, která byla uložena v miskách zbohu středového pouzdra. Určitou dětskou nemocí, s níž Shimano lehce bojuje dodnes, je životnost ložisek, především jejich kvalitní utěsnění, ale jinak se stal Hollowtech II skutečným průlomem, ovlivňujícím prakticky všechny další výrobce. Variací na totéž téma najdeme u značek FSA, Truvativ a dokonce i u Campagnola. Italové z Vicenzy sice nejprve použili dvojici kratších poloos integrovaných do klik, ale následně u dostupnějších sad použili vlastně shodné řešení se Shimanem.



8) Bezdušové pláště

Bezdušky až na osmém místě? A to se přiznám, že jsme přemýšleli, zda je vůbec zařadit. Pro někoho věc již naprosto samozřejmá, pro mnohé hobby jezdce ne až natolik zásadní. Z našeho pohledu jsou totiž bezdušové pláště vhodné skutočně hlavně pro závodníky, kteří mají své servis-mány, trochu vyšší rozpočet a adekvátní vybavení dílny. Ano, bezdušové pláště umožňují razantně snížit provozní tlak, a zatímco před nějakými deseti lety jsme ze strachu z defektu na maratonových vozích klidně až tři a půl atmosféry, najednou je běžný provozní tlak méně jak poloviční. Samozřejmě se tím značně navýší jízdní komfort, a především adheze kol v terénu, a to bez nutnosti strachu z defektu způsobeného cvaknutím duše. Takže přínos



značný. Vždy ale bývá něco za něco a zmíněná pozitivita jsou zde vyvážena podstatně větší servisní náročností. S touto souvisí nejen nutnost použití těsnícího tmelu a jeho obnova po určitém čase, ale především nutná dokonalá kompatibilita. „Nahození“ bezdušového pláště vyžaduje velký tlak, přesněji značné množství vzduchu pod velkým tlakem – to však lze i s výkonnější dílnskou pumpou dost těžko. Ideální je proto výkonnější kompresor, případně bombičky, což ale není příliš ekonomické. I tak ale ještě není úplně vyhráno, v případě většího defektu totiž aplikovaný těsnící tmel defekt nezacelí a ke slovu musí přijít standardní duše. A pokud jste někdy zažili její instalaci do „mlíkem“ pokrytého pláště, ideálně ještě za přispění blátivého terénu, možná už nikdy nebudete chtít nápis Tubeless vidět. V redakci pak máme i takovou zkušenost, že správně ušazený plášť se z kompatibilního ráfku při nahuštění jedné a půl atmosféry sčklá a „mlíko“ potřísnílo prakticky vše v nejbližším okolí, včetně nás samotných. A vyperte je z drahé membránové bundy a čapáky. Takže bezdušky ano, jejich přínos je naprosto neoddiskutovatelný. Ale v ideálním případě si to zařadit tak, že se s jejich instalací bude patlat někdo jiný než vy...



9) Řazení RapidFire

Dvojčápkové řazení možná není vyloženým milníkem. Někteří pamětníci dodnes vyzdvihují nesmrtnost původní „SISky“, jiní nedá dopustit na jednoduchost otočné rukojeti Grip Shift. Ale jedno se musí nechat, a sice to, že dvojčáčka Shimano nabídla bezkonkurenční jemnost nebo ještě spíše preciznost ovládání a ergonomii, již se pak všichni ostatní výrobci snažili alespoň přiblížit. Někdo na to šel velmi jednoduše, třeba značky Suntour a Sachs na počátku devadesátých let, jejichž produkt, tedy dvojčápkové řazení, byl ovšem naprosto nekonkurenceschopný. Výrazně později pak přišel Sram se svou dvojčápkou Trigger, která se najednou stala více než důstojnou alternativou řazení Shimano RapidFire a z hlediska ergonomie jej možná zprvu i trochu zastínila.



Michal Prokop

oblíbený
Sensor

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

www.sensor.cz

sensor

Funčérkylo
Sensor Gearbox
Fresh GPS
Dybákalohy
Sensor Charger

První řazení RapidFire s dvojicí páček pod sebou se objevilo v sadě Deore XT v roce 1990. Velmi propáchaný vnitřní mechanismus, který by se dal přirovnat takřka k hodinovému strojkovi, byl z hlediska funkce bezchybný. V podstatě tutéž technologii Shimano ve shodné době aplikovalo také do silničních pák Dual Control u vrcholné sady Dura-Ace. Mechanismus byl samozřejmě ve srovnání s předchozí „SISkou“ o něco náchylnější k poruchám, především tenké pružinky čas od času praskaly, jinak se však jednalo o přelomový systém ovládání, umožňující v ruce stále pevně svírat grip. Může se proto hovořit o vyložené bezpečnostní přínosu tohoto řazení, které se postupně rozšířilo i na levnější sady, a to až po úroveň poměrně ekonomické 100GS.

Další vývojevou fází pak bylo řazení RapidFire Plus, jež se poprvé objevilo při premiéře úplně nové top sady XTR, sériově zařazené do nabídky v sezóně 1992. Toto řazení již bylo navíc koncipováno pro kombinaci s osmi pastorky. Zatímco u předchozí verze veškerou změnu převodu obstarával palec, RapidFire Plus disponoval menší odřazovací páčkou situovanou více vpředu, aby ji mohl ovládat ukazovák. Z pohledu ergonomie tak byl RapidFire Plus ještě o dost dále než předchozí dvojčáčka, navíc se konstrukce dotkl i určitý minimalismus. V následujících letech se toto řazení rozšířilo rovněž na další sady, tedy Deore XT či Deore DX a v roce 1993 tak byla právě dvojčáčka s přídomkem Plus výsadou i dostupnějších sad až po úroveň Exage. To však ještě s určitou „mezípolohou“ u přesmykače, umožňující lehké doladění jeho vodítka při zařazeném prostředním převodníku. Tato vychytávka pak zmizela v sezóně 1994 a od té doby se koncepce standardních rapidfireů příliš nezměnila. Samozřejmě přišlo zlepšení v podobě technologie 2-Way Release s možností odřazování pohybem přední páčky oběma směry (jako určitá reakce na řazení Trigger konkurenčního Sramu) nebo možnost odřazení o dva pastorky naráz u top sad, ale ideologicky zůstalo dvojčápkové řazení Shimano dalších dvacet let prakticky beze změn.

10) Camelbak

I zde s námi možná budete polemizovat, protože zdaleka ne každý biker je uživatelem batohu s integrovaným vodním rezervárem. To, že jsme Camelbak do našeho soupisu zařadili, má hned několik důvodů. Zprv jsme chtěli, aby mezi vši tou technikou byl alespoň jeden doplněk, a zadruhé jsme předsedli, že se právě Camelbak stal v polovině devadesátých let natolik převratným řešením, že jeho koncepce zůstala opět více jak dvě desetiletí skoro beze změn. Tedy v případě základní konstrukce vaku, chcete-li vodního rezerváru, a především u charakteristického náustku Big Bite. Jeho dokonalé provedení spočívá na pružnosti použité pryže, jež samovolně zacelí průtokovou štrbinu, se pokouší mnozí napodobit. Camelbak má však právě na tento náustek patent, takže se ostatní výrobci snažili pouze o dosažení podobné funkce, někdy méně úspěšně, jindy i celkem funkčně. Každopádně hadička a náustek v dokonalém dosahu, kde jsou navíc podstatně méně vystaveny blátu odlétávajícímu od kol, se dá nazvat bezpečnostním prvkem, neboť mnohem méně zaměstává ruce jezdce v momentu, když se chce napít. Hadičku stačí vložit do úst, tam ji ponechat a opět pevně stisknout oběma rukama řídítka. Stačí nepřilisi silný srsk zubu a náustek umožní více než dostatečný průtok nápoje. Jakmile přestaneme sát, stačí hadičku ústy jednoduše pustit, aby se vrátila do své původní pozice – a to s již zavřeným náustkem. Jednoduché a bezchybné. Posleze výrobce zapracoval na snadnějším plnění, a především čistění vnitřních prostor rezerváru díky rozměrnému plnicímu hrdlu Omega, dále se zlepšil materiál vaku, který byl více pružný a dlouhodobě odolnější, stejně jako nabídl lepší odolnost vůči vzniku nežádoucích plísní. Přibyla možnost úplného uzavírání náustku pro transport a především vznikla velmi široká řada batohů Camelbak s rozdílným určením. Od těch nejjednodušších, menších, které jsou nejvíce podobné původnímu provedení, až po ty skutečně objemné, hodící se nejen na cyklistiku, ale i jiné outdoorové aktivity. K tomu si můžeme zakoupit různé originální čistící sady nebo třeba digitální měřič průtoku – hlavní však je, že koncepce značky Camelbak zůstala více jak dvacet let zachována.



A co třeba desítka „nepovedených“?

Sem by se dala zařadit spousta produktů, ovšem až s větším časovým odstupem, neboť ve své době se třeba jednalo o velmi důležité vývojové kroky. Možná byly v dlouhodobém kontextu slepými uličkami, ale současně ukázaly, kudy se nevydává, a které řešení tedy bude vhodnější. V této souvislosti si můžeme vybavit třeba paralelogramové přední odpružené vidlice, případně zadní odpružení řešené pružnou ocelovou obručí u značky Checker Pig na začátku devadesátých let. Současně si vzpomeneleme třeba na elektronicky řízený tlumič K2 Smart Shock z přelomu tisíciletí, který byl sice poruchový a možná trochu nesmyslný, ale dnes se zdá, že ideologicky předělal dobu minimálně tak o deset let. Jako pitomost se mohou zdát třeba i odpružené představec – ale byly to právě ony, co nabídl zlepšení jízdního komfortu v době, kdy byly skutečné funkční odpružené vidlice ještě v plenkách. Jako krok vedle by se mohly jevit třeba i šišaté převodníky Shimano Biopace z počátku devadesátých let, potlačující takzvaný myškový bod při šlapání. Ale oprávněný tohod nápadu značkou Rotor i některými dalšími najednou ukazuje, že to zase až takový nesmysl nebyl. Podobné užití se ve své době zdály třeba i kliky Coda, u nichž byly všechny ty převodníky vyřezávány naráz z jednoho kusu duralu, což znamenalo, že jsme tyto dráhe kliky mohli vyhodit, sorva jsme prostřední převodník ojezdili. Ale něco podobného se objevuje po dvaceti letech znovu – v podobě drahé jedenáctkové kazety Sram, která je rovněž skoro celá vyřezávána z jediného duralu. A stejně tak bychom mohli zabrousit do světa brzdivých systémů či koncepcí zadního odpružení. V podstatě všechny



rámy s vysoko umístěným hlavním čepem pružení byly z uživatelského hlediska problematické, až už si vybavíme legendární Klein Mantra, či jiné systémy. Ale ty ukázaly, že asi bude lepší přesunout čep co nejvíce ke středovému pouzdru, takže jejich existence rozhodně nebyla zbytečná. Třeba i rámy s takzvaným plovoucím středem nebyly zbytečným vývojovým směrem, byť dnes prakticky mrtvým. Byly totiž úkazkou snahy konstruktérů o zamezení nežádoucího pohupování při záběru, i když v tomto konkrétním případě vykoupeného v podstatě nulovou aktivitou systému při jízdě ze sedla. Tato snaha o oddělení pružení od záběru do pedálů, a v ideálním případě i od brzdových sil, byla víceméně korunována úspěchem až v případě propáchanějších koncepcí, jež nabídl třeba Giant NRS, dále většina „virtuálů“ v čele se Santa Cruz a ve finále pak „inteligentními“ tlumiči, až už jejich řešení neslo označení Brain, Pro Pedal, či jakékoli jiné.

Pár slov závěrem...

Možná je vám líto, že jsme mezi deset, z našeho pohledu nejdůležitějších produktů v historii evoluce MTB nezařadili třeba teleskopické sedlovky, případně pevné osy nebo další vychytávky. Teleskopické sedlovky jistě navýšily schopnosti všech biků s vyššími zdvihy (a především jejich jezdců) a občas jsou už k vidění i na maratonských strojích. Ale jejich uživatelská skupina je stále docela omezená – ve srovnání s počtem uživatelů nášlapných pedálů, odpružených vidlic či třeba kotoučků. Ale pokud bychom hledali dvacítku vývojových milníků, pak by tam jistě byly teleskopické sedlovky či pevné osy, které v posledních letech výrazně navýšily pevnost spojení kol a rámu, případně vidlice, jednoznačně nechyběly. Určitě byste v něm však nenašli třeba elektronické řazení XTR Di2. To je zaprvé živou novinkou, takže dlouhodobý aspekt a jeho vliv na další vývoj lze jen těžko odhadnout, a zadruhé nejsem úplně příznivci toho čpat na kolo, zvlášť to horské, jakoukoli elektroniku. Tedy samozřejmě s výjimkou computeru či pulsmetru. Naopak by si v takovém našem rozšířeném přehledu jistě zasloužily své místo některé typy tlumičů, například legendární Ritchey Z-Max, kterému je přes dvacet let a stále podle našeho názoru patří k nejuniverzálnějšímu obutí. A pokud bychom zabíhali ještě více do detailů, vybavíme si třeba i komponenty či doplňky, které byly z funkčního hlediska dokonalé, a přitom na ně biková komunita prakticky zapomněla. Jednou z takových vychytávek byly třeba takzvané „hrabíčky“, které se instalovaly svrchu kazety a při závodech v blátě neustále čistily prostor mezi pastorky, čímž jej chránily před zanesením a jezdce měl stále k dispozici všechny převody. Mezi podobné praktické zdánlivě maličkosti bychom se nebáli zařadit třeba i windstopperové ponožky, které byly v přechodových replotách okolo deseti stupňů skutečně maximálně praktickým doplňkem, na který nedáme dopustit. Přitom zkuste naletět výrobce, který je má dnes ve své nabídce...

Na samotný závěr nám pak dovolte jakousi anketu. Zajímalo by nás, jaké pořadí všech námi zmíněných milníků vývoje MTB techniky byste zvolili Vy sami, případně, co vám v našem soupisu chybělo, či naopak přebývalo. Zajímavé příspěvky rádi otiskneme. Psát můžete na cykloservis.10@seznam.cz

Jan Kadečka, foto: archiv

birzman be boundless **VÍCE NEŽ JEN MINI NÁSTROJ**

WWW.CYKLOMANIAK.CZ

ROAD

MOUNTAIN BIKE

CITY TREKKING

MICHELIN **TRADICE PRO**
CYKLISTIKU OD ROKU 1889

TAVA
ZÁRUKA NAJETÍ AŽ 6000 KM

Kask Vertigo2.0



Silniční přilba Vertigo, jež je topmodelem italské značky Kask, jsme zvyklí vidat na hlavách nejlepších jezdců naší planety. Tato přilba je zkrátka úplnou špičkou – jak technologickou, tak i z hlediska uživatelského komfortu. A samozřejmě také z pohledu samotné bezpečnostní stránky. Kask se totiž nesnaží za každou cenu prolomit váhové limity a své přilby konstruuje si celičkou, ale primárně s důrazem na pevnost při nárazu. Dostatečné deformací zóny, „in-mold“ skořepinou pokrytá celá spodní část a částečně i vnitřní okraj skeletu a v neposlední řadě přítomnost vnitřní pevnostní „klece“, to vše jsou prvky navyšující bezpečí uživatele při pádu. A díky všem těmto konstrukčním řešením je nám přilba Kask Vertigo hodně sympatická. Zde jde prostě o funkci, efekt je až druhořadý, přitom po designové stránce nelze modelu rovněž nic vytýknout.

Dosavadní model Vertigo tak byl jednou z nejlepších přilb, kterou si silničář mohl dopřát, současně však byl díky své ceně pro mnohde hůře dostupný. Takže Kask přišel s lehce upravenou variací této přilby s dodatkem 2.0, která je o něco málo „eko-

a současně pohodlné. V tomto směru se Vertigo 2.0 řadí k tomu vůbec nejlepšímu, co jsme kdy měli na hlavě. Výrobce nešetřil na polstrování z materiálu Coolmax a dalších detailech. Celková hmotnost 270 gramů je tudíž přijatelná, neboť pár gramů navíc více než dostatečně vyvažuje uživatelský komfort a především bezpečnost, která z přilby doslova číší. Stačí ji uchopit mezi



dlaně, lehce zatlačit a je ihned patrná pevnostní stránka celé konstrukce. Míra odvětrání patří k lepšímu průměru a byť jsme v dané cenové hladině zvyklí vidat ještě o dost dřevější přilby, zde byla opět prioritou bezpečnost. Odvětrání je dostatečně funkční a celková plocha čtyřřádkových průduchů odpovídá vyšší střední třídě přilb. Zvlášť středové ventilační otvory, které jsou mezi sebou vzájemně propojeny, se starají o vynikající proudění vzduchu kolem hlavy. Chválíme také jednoduchost ovládání stavitelného mechanismu na zátylku, dále reflexní samolepky a především velmi tenké upínací řemínky s měkkými sponami na bočích, které se podílejí na příjemném pocitu z usazení na hlavě. Logicky, čím tenčí je upínací popruh, tím je jeho tvarové přizpůsobení liniím obličeje snazší. Klasikou je u značky Kask spodní část řemínku vyrobená z kůže.

V nabídce je celkem dvanáct barevných variant modelu Vertigo 2.0, a to ve dvou nabízených velikostech M (48–58 cm) a L (59–62 cm). Příjemnou malíčkostí je třeba i přepravní látkový obal na přilbu.

(kad)

nomičtější“. Ovšem toto slovo berete s rezervou, pořád se jedná o prvotřídní přilbu, která se jen v některých detailech liší od té dosavadní. Jemné rozdíly najdeme v upínacím systému, v provedení řemínků a pár dalších detailech, nikoli ve funkci či designu. Novinka s cenovkou 4990 korun i nadále patří do skupiny top přilb.

A jaké je Vertigo 2.0? Díky hlubšímu skeletu a jednoduše výškově regulovatelnému zadnímu seřizovacímu mechanismu je usazení přilby maximálně jisté

➕ usazení na hlavě, pevnost skeletu, provedení řemínků

➖ nenalezli jsme

NOVINKA 2015

roar

Váš unikátní ROAR

Rámový set Roar nabízíme s možností aplikace individuálního barevného provedení. Každý rámový set je lokovaný ručně v České republice. Za příplatek nabízíme možnost vlastního barevného provedení celého rámového setu (při zachování designového konceptu loga a pruhů) včetně možnosti jména na libovolné místo na rámu.

Filosofie je jasná – Roar je exklusivní rám se špičkovými parametry, proto k němu nabízíme nadstandardní servis s možností individuálního lakování.

ultralite → SS vacuum → bearing 1 1/2" →
FCSTO **BB86** carbon dropout

pellis

ALL FOR ONE

neuvěřitelně všestranný,
novinka 2015
SRAM X1

X1

SRAM

www.cyklozitimy.cz
Distributor pro ČR a SK
SRAM.COM/1X

E-GRIP s bombičkou CO₂ Ergon pro enduro

Defekt duše patří k té nejneprjemnější příhodě, která vás může na tréningu nebo na vyjíždce potkat. Pokud vás postihne během závodu, musíte výměnu duše a nafouknutí kola provést co nejrychleji, abyste ztratili co nejméně pozic. V tom případě je jediná možnost použít některé zařízení, do kterého se vkládá bombička CO₂, nebo na kterou se velmi jednoduše našroubuje nebo narazí přepouštěcí ventil.

Firma Birzman, která se již na našem trhu zabývala, několik takových zařízení nabízí. Vypůjčili jsme si k otestování E-GRIP Set, který tvoří CO₂ bombička buď s obsahem plynu 16, nebo 25 gramů. Bombička se jednoduše našroubuje na přepouštěcí ventil a v případě defektu se zprovozní dotažením ventilu na bombičku, při kterém dojde k proražení jejího hrdla. Plyn ale zatím neuniká. Ventil nasadíme na ventil duše a teprve zatlačením jeho odpruženého hrdla se ventil uvolní a plyn se přepustí do duše. Můžeme tak postupně dávkovat. Záleží jen na nás, jak rychle chceme duši mít plnou. Pro případ, že plyn vypustíme do duše velmi rychle, dojde k okamžitému

silnému ochlazení těla bombičky, až do bodu mraznutí. Pro tyto případy je tělo bombičky opatřeno silikonovým nálepkem. Vyzkoušeli jsme při testování zařízení některé náležitosti a můžeme konstatovat, že ventil těsní na ventilkou duše velmi spolehlivě, nedochází k úniku plynu bokem a i dávkování je bez problému.



E-GRIP ale nemusíme mít při sobě jen v případě cyklistického závodu. Mnoho cyklistů jej vozí i na běžné vyjíždě, kdy mohou cvičit v nejnepohodnějších okamžicích s malou pumpičkou a unavenými rukama uprostřed lesa není opravdu příjemné. E-GRIPem nahustí duši na potřebný tlak, a v případě, že chtějí ještě nějaký přídát, zařadí to pár „šlouchy“ minipumpičkou. Bombička vykonala tu nejhorší práci za nás.

E-GRIP si můžete pořídit v sadě buď s bombičkou 16 gramů, která spolehlivě

nahustí silniční kolo na hodnotu necelých 9 bar, nebo horské kolo 26" na 2 bar. Za tento set zaplatíte necelých 400 Kč. Pro horské kolo je ale vhodnější set s bombičkou 25 g za 480 Kč, kterým nahustíte duši horského šestadvacítkového kola na hodnotu 3 bar. Bombičky mají závit kompatibilní s podobnými od ostatních značek.

Pětadvacítkomovému bombičku si můžete pořídit od Birzmana za cenu kolem stokrúny. Zdá se vám to mnoho za jedno nafouknutí kola? Pokud byste ji používali často, tak by to mnoho bylo, ale sami si vzpomeňte, kolik máte za rok defektů. Jeden, dva nebo žádný? Sami zjistíte, že mít ji v kapse dresu nebo v brašně je opravdu příjemné, a především, defekt vyřešíte velmi elegantně a rychle.

Hrdlo ventilu E-GRIPu je uzpůsobeno pro práci s galuskovým i automobilovým ventilem. Snazší je samozřejmě pracovat s galuskovým ventilem, neboť pro ty je E-GRIP s ohledem na jeho především závodní použití určen. V případě automobilového ventilu je třeba při přepouštění být více pozorní.

(KANY)

Superior Bike Adventure

Jestliže milujete cyklistické soutěže, chcete zažít něco neobyčejného a máte ve dnech 8. a 19. července volno, určitě naložte kolo a vybavení a rozjeďte se do areálu Monínce, kde startuje Superior Bike Adventure.

Bike Adventure se jede letos již popatnácté. Její kouzlo spočívá v tom, že trasa závodu není předem předepsána, ale určeny jsou pouze průjezdní body s kontrolními stanovišti, kde jezdcí nesmí minout. Kudy se do nich dostanou, si zvolí sami podle mapy, kte-

ré drsnější a za léta existence si vybudovala vlastní okruh věrných účastníků.

Novinkou pro letošní rok je zcela nová kategorie BA Family. V ní startuje vždy jeden závodník pod patnáct let, druhému musí být přes osmnáct let.



Tradicí na akci je i dětský koutek, kam rodiče mohou odložit své ratolesti, zatímco oni se pohybují někde na trati závodu. Pro děti je připraven zábavný program i dětský minizávod.

Bike Challenge se koná v překrásné krajině a ve skutečně rozmanitých terénech, které mají osobitě kouzlo. Centrem závodu je areál Monínce, který je známý především jako lyžařské středisko, ležící dostupně i z Prahy. Disponuje skvělým zázemím jak po stránce ubytovací, tak i stravovací. V okolí nalezneme takřka 200 kilometrů cyklostezek. Přihlášky na Bike Adventure byly spuštěny již 5. května. Aktuální informace získáte na stránkách www.bike-adventure.cz.

(red)

Foto: Miroslav Rygl



rou obdrží na startu. Závodníci startují ve dvojicích a podmínkou je, že se při sobě musí držet neustále na doslech. První den se jede trať na šest hodin, druhý den na čtyři hodiny. Důležitá je tedy nejen fyzická kondice a práce s mapou, ale i pečlivé rozvržení sil a především zvolené trasy. Několik let se jede i kategorie BA Challenge, v rámci které se závodníci nevracejí do centra závodu, ale přenocují na předem neznámém místě na trati. Tato kategorie je pro opravdo-

Výrobky německé firmy Ergon jsou synonymem pro design přizpůsobený v maximální možné míře proporcím jezdce. Ať už jde o speciální nosné závodní systémy cyklistických batohů nebo specifické tvary gripů či profílace sedel.

A právě gripy patří v sortimentu této značky k naprosto špičkovým výrobkům, které se honosí nejen dokonalým zpracováním a úchopem, ale také použitými materiály. Kromě výroby v Německu je na nich zajímavé také to, že výrobce používá materiály, které nejenže splňují normy pro daný produkt, ale v podstatě by obstály v mnohem přísnějším posouzení. Například, co se týče pryže, tak ta splňuje nařízení pro suroviny používané při výrobě potravin a materiál neobsahuje ftaláty. Pryž má vysokou odolnost vůči UV záření a kromě dalších certifikací podle evropských norem je jasný i původ surovin. Zdálo by se to u gripu skoro jako zbytečná věc, ale když s ním mají přijít do kontaktu jezdci, dané, tak proč ne. Navíc cena 965 korun je u testovaného provedení, co se gripů obecně týká, jedna z nejvyšších, tak proč za ty peníze nemít jistotu, že svíráme v dlani něco absolutně nezávadného.

Gripy Ergon GE1 jsme testovali ve standardní verzi, tedy průměru 31 mm, přičemž pro jezdce s menší dlaní je v nabídce i tenčí verze Slim. Jestliže jsme byli u starších modelů zvyklí na spíše tvrdší charakteristiku pryže i základu, tak nové GE1 jsou úplně o něčem jiném. Plastový tubus s hliníkovou upínací objímkou na vnitřní straně má v místě dosednutí vnější malíkové hrany a části bršlka dlaně výrazné ztenčení stěny kvůli pružnosti této partii. Dvě tvrdosti pryže zaručí

dokonalé přilnavý úchop, jenž je z násoben hlubokou profílací, která v každé konkrétní partii zajistila naprosto neochvěvné spojení dlaně s gripem. Bez rukavic bychom tedy díky ostřejší řezaným profílům asi nejedzili, ale co se jistoty spojení dlaně s gripem týká, je neprůstřelné. Navíc proti starším



modelům je absorpční schopnost materiálu o dost vyšší, takže v kategorii „lock-on“ gripů obecně bychom tento kousek zařadili k těm nejpoohodlnějším.

Úchop byl v terénu naprosto jistý, a co se týče profílace, ta je v tomto případě jen minimální, takže průřez gripu nijak neomezujeme při manévrování ve sjezdech, kdy se dlaně musí hodně naklápět. Lehce protažený tvar směrem dolů do ohybu ukazováčku pak přidá na jistotě v záberu. Je to drobný detail, ale grip v tomto místě tímle způsobem navýšuje kontaktní plochu a ukazováček může opravdu víc zabrat, což jezdec ocení třeba i při výskoku s kolem do vzduchu. Kritizovat úchop za mokra je zbytečné, profílace a měkká směs prostě drží v každé situaci.

Gripy Ergon GE1 s hmotností 120 gramů a délkou úchopové části 120 mm jsou tedy dokonalým spojením s řídítky pro to nejtvrdší ježdění. A pokud se obáváte proražení vnějšího zakončení gripu, tak pryž je v tomto místě vybavena plastovým rámečkem, takže i tenhle detail hovoří pro.

(už)

+ úchop, dva průměry, tlumení, profílace - cena

Výživa, která poráží konkurenci

Během cyklistických a jiných vytrvalostních výkonů čerpají svalová vlákna energii převážně ze tří zdrojů, jimiž je glykogen (především svalový glykogen), tuky přítomné ve svalectech a sacharidy přijímané potravou během výkonu. Proto by vytrvalci a cyklisté neměli mít:

- 1) dbát na to, aby na začátku každého výkonu byl ve svalectech dostatek glykogenů (to se týká i správné regenerace, viz. část C)
- 2) jíst během dne tak, aby maximalizovali zásoby glykogenů ve svalectech, a před výkonem, aby umožnili maximální využití tuků uložených v těle (viz. část A)
- 3) přijímat během výkonu lehce vstřebatelné sacharidy, aby co nejvíce šetřili uložený svalový glykogen na intenzivní fázi výkonu (viz. část B)

A) Jak jíst před sportovním výkonem



„Mým oblíbeným jídlem před výkonem je Enervit PRE Sport. Zežene hlad a připraví mě tělo na dlouhodobý výkon i tím, že „na-startuje“ zapojení tuků jako nezbytného zdroje energie.“

Vášim průvodcem je Helena Erbenová, mistryně světa a mistryně Evropy v triatlonu, patronka Enervit Teamu

B) Výživa a suplementace během výkonu

„ENERVIT mi dává na výběr různé formy příjmu energie během výkonu, která mi pomáhá šetřit svalový glykogen. Ten pak můžu využít v dalších náročných fázích tréninku nebo závodu.“ prozrazuje tajemství svých úspěchů Heřka.



hypotonicití ředění iontový nápoj Enervit G sport

energ. koncentrát Enervit-ene sport competition

energetická tyčinka Enervit Power sport Double use

C) Zotavení a regenerace po výkonu



Více na www.enervit.cz a www.enervitteam.cz, kde se můžete přihlásit i na bezplatné ENERVIT výživové a tréninkové semináře.

„Jedno po dalších výkonech piju Enervit R2 sport, po těch kratších intenzivnějších Enervit R1 sport. Aby byl následující trénink co nejvíce přínosný, považuji za nejdůležitější vstoupit první dávkou během 30 minut po skončení závodu nebo tréninku. Druhou pak vypiju za dalších cca 60 minut. Za velmi důležité pro celkovou regeneraci také považuji večerní příjem bílkovin formou vicesložkového proteinového koncentráту Enervit TimeRelease4.“



ENERVIT výživové balíčky = revoluční řešení dostatku energie pro celý závod

Rozhodujícím faktorem pro výběr dostatku energie pro celý závod není jeho délka, ale čas, za který jej zvládnete. Jelikož jste každý na jiném stupni výkonnosti a čtíte se na jiný výsledný čas, vytvořil ENERVIT deset cenově zvýhodněných závodních balíčků odstupňovaných podle délky trvání výkonu (od 90 minut až po 6 hodin). Vyberte si ENERVIT balíček na míru, který nejvíce vyhovuje výslednému času závodu, na nějž se čtíte. ENERVIT výživové balíčky jsou poskládány tak, aby po celou dobu trvání závodu byl optimálně šetřen svalový glykogen, docházelo k maximálnímu využití tuků jako nezbytného energetického zdroje, sacharidy přijímané během výkonu podporovaly aktuální výkon a nedocházelo k dehydrataci a svalovým křečím. Více na www.enervit.cz

Roswheel – synonymum pro brašny

Logo Roswheel najdeme u hodně standardních kolekcí cyklistických brašen, a to nejen těch nejběžnějších – tedy podsedlových či rámových. Nabídka tohoto výrobce totiž zahrnuje rovněž expediční brašny, dále třeba zajímavé batohy či vaky s všefakajícím určením „messenger“ a v neposlední řadě i přepravní vaky na kola. Zkrátka, s Roswheel se můžete skvěle vybavit na cesty, ať už budete cestovat na kole, či „pouze“ s kolem. K nejoblíbenějším produktům v kolekci Roswheel patří také brašny či pouzdra pro mobilní telefony, většinou kombinující dostatečnou přepravní

jen s pečlivým zpracováním, polstrovanou spodní částí a kvalitním zipem, ale především s velmi důmyslným a hlavně variabilním systémem uchycení. Ten umožňuje připevnit na představec, řídítka i rám – podle potřeby a dosahu. Samotný držáček připomíná ten, který známe od standardního cyklocomputeru – zde je však zkombinován s ozubeným páskem, s možností snadného povolení. Součástí balení je i pevná šňůrka umožňující nosit pouzdro přes rameno či na krku. Jak již bylo zmíněno výše, brašna je nabízena ve třech velikostech S, M a L, tedy pro velikost displeje od 4 do 5,5 palce.



ni kapacitu s maximální praktičností, s níž samozřejmě souvisí mít za všech okolností telefon v dosahu. Navíc s možností jeho dotykového ovládání i přes průhlednou folii. O více než dostatečnou ochranu telefonu v případě deště asi není třeba u takové brašny pochybovat. Výhodou je pak u všech nabízených typů brašen a pouzder nejen výběr z několika barevných variant, ale také velikost – v závislosti na našem konkrétním telefonu i na požadované přepravní kapacitě. Podívejme se tedy na nejpobornější produkty značky Roswheel pěkně popořadě.

Nejmenší z této sestavy je pouzdro pro mobilní telefon Roswheel 11363 s cenovkou 290 korun. Uživatel může počítat ne-

Dalším z oblíbených modelů je brašna Roswheel 12496, určená jak pro mobil, tak i pro transport nějakého toho nákladu, zvlášť v některé z rozměrnějších verzí. Tato brašna, jejíž cena je příznivých 230 korun, se pomocí dvojice pásek se suchým zipem fixuje k horní trubce a pomocí vpedu umístěné stahovací gumy se ještě zajistí k hlavovému složení – aby se při jízdě naplněná brašna nepřetáčela. Pod víkem, které slouží jako pouzdro pro mobil, se nachází prostor, jenž je i v případě nejmenší z trojice nabízených velikostí ideální třeba pro uložení menší svačiny a dokladů, případně může brašna posloužit jako malá příruční dila, kdy větší verze spojkou telesko-

pickou hustliku, náhradní duši, multiklíč, sadu lepení a pár dalších drobností. Brašna má utěsněný orvor pro protažení krátkého kabelu (který je standardní součástí), sloužícího například k připojení sluchátek. Tento model s vnitřním objemem od 0,9 až



po 1,7 litru je nabízen v sedmi barevných kombinacích.

Jedním z našich favoritů je pak brašna na představec Roswheel 11810, která je i přes své kompaktní provedení velmi praktická a rovněž její cena 290 korun je příznivá. Tato konstrukčně pevná, uvnitř polstrovaná brašna je opět nabízena v trojici

velikostí – v závislosti na vnitřním objemu i velikosti telefonu. Pod víkem, které je i zde určeno právě pro vložení vašeho chytrého mobilu, se nalézá prostor adekvátní pro uložení dokladů, sady lepení, klíků nebo třeba menšího fotoaparátu, který tak bude neu-

žáku a pevného pryžového pásku drží brašnu bezpečně na svém místě, tedy bez tendence k nežádoucím přetáčení. Odepnutí brašny je snadné, neboť je v držáku pouze nasunutá a zacvaknutá, takže ji i s obsahem nikdy nemusíte nechávat na svém kole, když jej



opouštěte. Další z možností je tatáž brašna, ovšem s upínáním pomocí standardního suchého zipu.

Tolik tedy krátké seznámení s brašnamí Roswheel. Více informací naleznete na stránkách výhradního distributora pro ČR a SK, firmy Rattler – www.rattler.cz (kad)

Spectro SC-BC08

Košík na bídou je v kolekci značky Spectro celá řada a nedávno jsme testovali provedení s bočním vkládáním bídou, určené menším nebo odpruženým rámem s nedostatkem prostoru pro klasické provedení. Tentokrát jsme si vzali na paškál klasiku v hliníkovém provedení.

Košík se širokými rameny z hliníkové slitiny je sám o sobě hodně tuhý, ale i tak je mezi rameny spojující gumíčka, která částečně i jistí bídou. Nechybí spodní zarážka, stejně jako horní pojistný zobáček, ale určitě odlišnost od ostatních je ve dvojici malých výstupků na vnitřní straně horní části ramen. Ty by měly jednak jistit bídou proti vypadnutí, pokud tedy jeho tvar vybraním zapadá do jejich polohy a pak také chránit povrch proti poškrábání. To je hlavní účel, který, vzhledem k menší odolnosti bílé lakované povrchové úpravy při častější jízdě v blátě, chápeme.

Při pohledu shora totiž v místě, kde běžné ramena těsně doléhají ke stěně bídou, a ten je tam pak odřený, sedí stěny bídou jen na dvojici malých výstupků a od ramen na většině plochy odstávají. Co se týče vkládání bídou do košíku, vše je naprosto přirozené bez většího odporu a jeho zajištění v košíku pak bylo dostatečně jisté, i když spíše bychom jej volili na silnici než do terénu. Tam možná upřednostníme klasiku



s pevným stiskem stěn bídou, bez ohledu na jeho rychlejší oděnění.

Každopádně testovaný košík s hmotností 33 gramů svým tvarem patří mezi funkční, pevnostně hodně tuhé kousky a designově rozhodně neudělá osudu ani dražšímu kolu. Kromě bílé verze s červenou nebo černou gumíčkou je v nabídce také černé provedení se stejnou kombinací a shodnou cenou 239 korun. Balení samozřejmě obsahuje i dvojici imbusových šroubů pro montáž.

(už)

Tloušťák od DT Swiss

Když se v loňském roce objevilo pár nových kousků vidlice Rock Shox RS-1 na kolech vybraných závodníků, každý si kladl otázku, kdy se table vidlice dočká masivnějšího rozšíření, a kdo se k novému standardu uchycení přední osy přidá.

Nervalo to dlouho, a zatímco Sram samozřejmě přišel současně s vidlicí s nábojem odpovídajících parametrů, švýcarská nábojová legenda DT Swiss následovala vzápětí. Zatímco Rock Shox vytvořil nový standard s vnitřní 27mm osou, kvůli zajištění maximální tuhosti, s níž bývá upsíde down konstrukce dost často na štitu, stejně muselo přijít řešení vhodné i pro další výrobce. Nakonec je vnitřní osa velkého průměru jen jakousi vymezovací vložkou s velkými dosedacími plochami a vše se stahuje 15mm pevnou osou. Cesta tedy byla volná a DT Swiss tak svůj náboj řady 240 přinesli i ve verzi 240S Predictive Steering Straightpull – DB IS pro tuto vidlici. Zatímco náboje řady 240 sázely na zahnuté dráty v kombinaci se šestiřevrovým uchycením kotouče a přímé dráty pro Centerlock, verze pro RS-1 skombinovala přímé dráty se šestiřevrovým uchycením kotouče. Logicky, protože Centerlock má vnitřní průměr dost malý a obtížné by se to kombinovalo s velkým průměrem osy a dosedacích ploch, takže

šet děr přineslo zjednodušení a navíc větší kompatibilitu s kotouči mnoha výrobců. Náboj samotný váží 178 gramů, což je o 46 gramů víc než ve standardní verzi téhož modelu a rozteč do vidlice je 110mm, což je hlavní rozdíl



proti 100mm standardu. Nárůst tuhosti a průměr osy prostě nutí přinášet oběti na oltář digitální váhy. Osmadvacet přímých drátů lze zaplést do odpovídajícího ráfku, a pokud tedy tuhle vidlici pořizujete a neholdáte v ní vozit náboj stejné značky, ale spolehněte na švýcarského výrobce, připravte si částku 6900 korun.

Nebyla by to ovšem firma DT Swiss, aby nepřšla rovnou i s výplety na tento standard, takže přináší i tuto alternativu

v podobě zapletených kol XR/XM Spline One 29. Konkrétně typ XM 1501 Spline 29 za 25 700 korun nabídné přední kolo s nábojem pro vidlici RS-1 a zadní kolo s nábojem ve standardu 142x12 s konverzním kitem pro systém RWS na běžné patky. Hmotnost páru je 1700 gramů, přímé dráty a šestiřevrové uchycení jsou standardem, stejně jako čelní rohárky v oteču zadního náboje. Ráfek s vnější šířkou 26mm řadí tyto výplety do kategorie trail a all mountain, samozřejmě s možností volby zadního kola s ořechem XD pro jedničkovou kazetu Sram.

Kola XR 1501 Spline 29 pro RS-1 společně na 24mm vnější šíři ráfku a jsou zaměřena více na XC, což potvrzuje i hmotnost 1540 gramů. Počet drátů je stejný a zadní náboj je rovněž v provedení 142x12mm s konverzním kitem na RWS nebo ořechem XD. Cena je nepatrně nižší, konkrétně



25 100 korun. Lahůdkový kousek RS-1 tedy lze doplnit výplety nebo jen náboji DT Swiss dle libosti a uvidíme, zda přijde totéž třeba v kompletu s karbonovým ráfem téže značky. (už)

PURE*

- * plně odbouratelné ve vodě
- * šetrné k přírodě
- * bez kyselin a aerosolů
- * účinky srovnatelné s běžnými produkty

bikeku.cz



Ekologická řada
ČISTIČŮ A OLEJŮ



100% silikonu od ESI

Pohlavání otřesů či vibrací mají samozřejmě přímé účinky na úkol pružící systém, tedy vidlice a zadní tlumiče. Určitě ale není od věci jim trochu dopomoci – ať už dostatečně komfortním sedlem, kvalitní polstrovanou vložkou kalhot a v neposlední řadě použitím špičkových gripů. A přesně takové nabízí značka ESI,

zhoršovat kvalitu úchopu. A o tu zde jde především. Gripy ESI totiž nekoužou, nelepí se, chovají se stejně za mokra i za sucha a především jejich pohodlná koncepce výrazně snižuje zatížení rukou při delší jízdě. Jinými slovy, schopnost utlumit menší otřesy a zmírnit ostrost těch větších oddaluje únavu a předchází tak nepříjemnému znečištění rukou.

Gripy ESI se vyrábějí ve třech různých modelech, ovšem v nepřeberném množství barevných variant a kombinací. Trojice základních modelů se od sebe navzájem liší především tloušťkou a hmotností, kdy řada Racer's Edge váží 50 gramů, následující Chunky 60 gramů a poslední Extra Chunky 80 gramů. Ceny se pohybují v rozmezí od 399 korun (Racer's Edge)



po 549 korun (Extra Chunky). K dalším výhodám gripů ESI patří skvělá přilnavost k řídítkům, tedy odolnost vůči nežádoucímu protažení, dále praktická bezdrážbovost nebo odolnost proti UV záření a s tím související fakt, že gripy nemění svou barvu ani tvar. A k tomu již výše zmíněná nadstandardní nabídka barev, takže s gripy ESI můžete dokonale doladit svůj bike. Například model Racer's Edge je nabízen v celkem deseti barvách, a to včetně růžové, oranžové, bílé nebo tyrkysové, v nabídce jsou však i designové ještě atraktivnější kombinované varianty. Zmínku zasluží třeba i fakt, že gripy ESI jsou velmi oblíbené mezi závodníky – a to jistě nejen kvůli svému barevnému spektru!

Gripy ESI zakoupíte například u prodejce značek Ghost a Lapierre. Více na www.esigrips.com.

(kad)

příčímž by se díky stoprocentní silikonové konstrukci mělo jednat o ty vůbec nejlépe absorbující gripy na trhu. Na první pohled totiž tyto gripy působí hodně jednoduše, v realitě však nabídnou takovou funkci, že si je jejich uživatel rozhodně zamiluje. V ESI jsou totiž přesvědčení, že logo patří na řídítka, představec či na boky pláště, a že v případě gripů může zbytečně



Moderní krosové kolo musí zvládnout široké rozpětí stylů jízdy. Jsme hrdí na to, že krosové modely SUPERIOR jsou dokonale univerzální. Jsou rychlá na asfaltu, spolehlivá na šotolinách a nebojí se i lehčího terénu. Při tom všem nabízí vysoký jízdní komfort a jsou cenově dostupná.
RX 590 Disc 14 990 Kč

www.superiorbikes.eu
**DOKONALÝ
UNIVERZÁL**

HAIBIKE

AKCE BEZ HRANIC!

NOVÝ CELOODPRUŽENÝ RÁM PRO MAXIMÁLNÍ ZÁŽITEK NA TRATI



HAIBIKE SHOCK AUTO Q.XC 9.20

29"

Sportovní Haibike Q-série s novým celoodpruženým rámem pro ještě více zábavy a akce.

Vybaven lehkým hliníkovým rámem s dvakrát zalomenou horní rámovou trubkou. Trubky byly vyrobeny hydroforming postupem a nabízí optimální kombinaci tuhosti a nízké hmotnosti. Oblast středového složení a tunelu pro tlumič jsou vyhotoveny z jednoho kusu technologií Gravity Casting. Perfektní vybavení, perfektní bike!

haibike.de

Catlike Felinus MTB



Španělské znače Catlike se povedl mistrovský tah. Zařazení cyklistických treter do nabídky, jež se donedávna orientovala spíše na hlavu jezdce, tedy pouze na přilby a brýle, znamenalo od samého počátku úspěch. Konkurence je v tomto segmentu tak nabitá, že byla sázka na jistotu jedinou možností, a my můžeme se skálopevným přesvědčením napsat, že jsou dané tretry skutečně skvělé. A to nejen z hlediska příkladného zpracování a nabízených parametrů, ale i v případě tolik vyzdvihovaného poměru cena/výkon. To ostatně dokazují i tretry nazvané Felinus MTB, které jsme otestovali.

li. Za dva a půl tisíce, přesně za 2490 korun, jde totiž o výhodnou investici v případě, že si chceme pořídit sportovní-závodní bikové tretry, jež něco vydrží. Vyznačují se totiž nadprůměrně tuhou nylonovou podešví s odolným vzorkem z měkčeného plastu a také celý svrchní díl je neméně odolný. Pevná syntetická kůže MicroFiber High Performance je vpředu doplněna dvojicí ventilačních panelů a nad nimi pak trojicí přezek, z nichž dvě jsou se suchým zipem a horní pak s mikro-nastavitelným mechanismem. Hodně zajímavé je zpevnění patní části, které je tvořeno jakousi vnější plastovou náložkou, chcete-li nárazníkem, jehož úkolem je zaprvé využít patní část a zadruhé ji ochránit před nežádoucím okopáním. Jediné, co nám na patě trochu chybělo, byly reflexní prvky.

Celkový vnitřní tvar boty lze nazvat vhodně zvoleným univerzálem. Vyhovovala nám jak kulatější špička a klenutí nártu, tak

především uzavření a výška patní partie. Příjemný pocit byl umocněn ještě vrstvou polstrování, která byla hodně znatelná jak v oblasti pod kotníkem, tak na jazyku, kde se podílela na ideálním rozložení tlaku po stažení trojice přezek. Ovládání té horní a její jemné doladení je samozřejmě možné i za jízdy. Hodně sympatická nám byla také anatomicky tvarovaná vnitřní stélka, která



celkem bezproblémová i v prudších stoupáních, kde jsme nezaznamenali tendence k nežádoucímu vyzouvání paty. Samotné provedení vzorku podrážky pak kombinuje dostatečný záber s odolností proti oslapaní. S velkým blátem trochu zápasí – zde však pomůže dodatečná instalace příložených šroubovacích čepů. A pochvalu si od nás odnáší třeba i nadprůměrný prostor okolo zarážky pedálu, předcházející jeho nežádoucímu zanesení blátem.

Značka Catlike tedy již při své „třetové“ premiéře uvedla na trh skvělou bikovou obuv – za dva a půl tisíce se v případě modelu Felinus MTB jedná podle našeho názoru o vynikající koupi. Nabízené velikosti 38 až 47 pokryjí většinu spektra potenciálních uživatelů. Vedle zkoušeného bílo-červené kombinace je k mání ještě bílo-šedé a černo-bílé provedení, stejně jako silniční varianta těchto treter, a to se shodnou cenovkou a přídomkem Road. (kad)

usazení na noze a tuhost podešve, poměr cena/výkon

absence reflexe

Haven Navaho



Možná vám je stihl dresu povědomý, protože jsme testovali podobné střihový volný dres Cubes, ovšem v provedení s krátkým rukávem a tato verze s dlouhým rukávem je v kolekci značky Haven novinkou.



Jde o dres volnějšího střihu, určený pro trail či enduro ježdění, ale najde i široké využití v jiných sportech. Jednoduchý střih sází na trochu delší zády díl, ale není to tak výrazné, jako u dresů na tělo. Volnější provedení kolem krku nikde neškrtí a na-

opak volně zakončení v pase není zbytečně plandavé, což platí pro střih celkově. V náklonu i při vzpřímenějším posedu testované ikcelko sedlo velmi dobře 190cm jezdci s ne zrovna vyvíhanou postavou. Rukávy klasického provedení pak na ramennou nedělají boule a jejich zakončení nepustilo dovnitř moc chladného vzduchu.

Na druhou stranu délka rukávů je sice ideální v kombinaci s jarními a letními teplotami, ale jako střední vrstvu do chladnějšího počasí bychom zvolili kousek s delším provedením, protože tohle zápsť částečně odhaluje. Jako vrchní dres je ovšem Navaho za velice příjemných 640 korun naprosto bez přiměnek.

Kvalitní je i odvod vlhkosti, takže materiál po sejmutí batohu ze zad rychle vyschnul a tožt platí i pro další propocené partie. Chválíme odolnost vůči zatřetí, k němuž i přes četný kontakt s ostřejšími větvičkami nedošlo.

Někomu možná nebude po chuti větší nápis na hrudi a decentnější logo vzadu na boku by mu možná stačilo, ale vzhledem k určení nikoliv na konzervativní silnici, ale do hrubšího terénu, je to v pořádku. Navíc díky několika barevným kombinacím lze zvolit i méně nápadné provedení, než jsme testovali my, případně sáhnout po verzi s krátkými rukávy. (už)

BBB grip (shift)

Řazení v otočné rukojeti je dnes výsadou spíše levnějších kol, kde i přes sramácův původ modelu Grip Shift zcela převládá rukojeti Shimano, nebo naopak těch nejdražších, kde kralují špičkové rukojeti Sram. Každopádně k otočné rukojeti vždycky bylo nutné zvolit kratší grip, protože místa na řídítkách nebylo nazbyt.

Gripy BBB BHG-07 jsou svojí délkou 102mm jednou z možností, jak nakombinovat otočnou rukojet s příjenným úchopem, aniž by bylo nutné cokoli krátiť. Samozřejmě, pokud máte na řídítkách méně místa a potřebujete ještě kratší 80mm provedení, je škoda tyhle gripy řezat, ale pro standardní kombinaci s otočnou rukojetí nebo drobnou dámskou dlah jsou výbornou volbou.

Dvojí směr pryže zaručila kvalitní spojení s řídítky, byť je matové provedení po čase méně jistým podkladem, ale především vynikající tlumení. Profil vzorku s jemně hrubým povrchem pak předvedl nekompromisní úchop. Spojení dlaně s gripem je tak v rukavicích naprosto jisté i za mokra, ovšem bez rukavic je vzor při delší jízdě v dlaní trochu cítit. Vnější průměr 31mm řadíme mezi ideální kompromis pro většího uživatele, ale pokud někdo hledá ergonomické tvarování, nepochodí. Průřez je

čistě kruhový, a co se detailů týká, otočné rukojeti je přizpůsobeno i zakončení vnitřní strany, kde je vybrání kvůli co nejtežšímu dosednutí k otočné části. Zatímco Grip Shift v originále kombinoval rovné zakončení a plastovou podložku zabírající kontaktu gripu s otočnou částí, zde je to přizpůsobené více rukojetím Shimano, které mají zakončení spíše kónického tvaru.



Úchop i zpracování gripů jsou perfektní, a co se týče hmotnosti 83 gramy, je to standard, stejně jako cena kolem sto osmdesáti korun. Bonusem je pak možnost zvolit jednu z pěti barevných kombinací černé úchopové části s bílým, šedým, červeným, modrým nebo zeleným vnitřním základem, případně delší 125mm verzi BHG-06 pro klasické páčkové řazení. (už)

tlumení, jistý úchop, zakončení na GS

nenalezli jsme

WWW.MAXBIKE.CZ
KOLA.MAXBIKE.CZ

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

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

Geometrie rámu

Typ	Střed	Střed
1"	420	430
1.5"	430	440
2"	440	450

Vyberte: Doplnky

Vyberte: Vidlice 650b

Typ	Střed	Střed
1"	420	430
1.5"	430	440
2"	440	450

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

SHIMANO STEPS

since 1996

LEADER FOX

Český výrobce jízdních kol a elektrokol - České Budějovice

Hercules Jarvis



Dokončení ze str. 1 →

Vzpěry si kvůli většímu převodníku se snímáče síly šlapání a dvojici plastových krytů vynutily více místa, takže pravá vzpěra je o poznání tenčí a užší než levá, jejíž průměr je bezprostředně za středovým pouzdem jednou takový. Konstrukce rámu tedy od začátku do konce počítá se všemi parametry pohonu, kterým je podřízena a ve výsledku to přineslo dokonale sehraný celek.

Samotné komponentové osazení je sázkou na jistotu, takže kombinace řazení XT nesnese výtek a ne často používané kotoučové Tektro Orion se předvedly kromě povedeného tvaru pák slušným výkonem s pozvolným nástupem účinku a rozumným dávkováním, ovšem kombinace 180 a 160mm kotoučů nebyla takovou jistotou v ostřejším terénu. Komponentům tedy, až na výkon zadní brzdy, nelze nic vytknout, stejně jako citlivosti vidlice Reba, byť bez přítomnosti pevné osy, což ale vzhledem k velikosti kol nebylo v zatáčkách pod brzdou tak patrné, jako tomu je u devětadvacítek. Univerzální obutí a tuhé výplety pak jen dokreslily celkové kvalitní provedení bike, jenž by i bez motoru obstál pod hodně přísným pohledem kritika.

Přirozenost všemi směry

Jarvis s velikostí rámu 51 cm se ukázal delkou i výškou ideální pro 180–190cm jezdce a rovněž délka nabízející docela příjemný, lehce sportovní poseď se zdá být optimem. Dominantní je bezesporu celková torzní tuhost, což je vzhledem k přítomnosti pohonu nutnost. A jsme u samotného pohonu, jenž ve vypnutém stavu nepřináší výraznější odpor šlapání, ovšem díky přítomnosti snímače síly šlapání je na klikách při silnějším záběru patrné jakési půlcentimetrové propružení vůči převodníku. Zapnutí pohonu se provádí



dí na displeji, pak už se čtveřicí režimů výkonu přepíná tlačítky v dosahu palce. Tam lze přepínat i zobrazované údaje o najetých kilometrech nebo procentuální kapacitě baterie, případně malým tlačítkem aktivovat pohon při tlaci kola do kopce na rychlost zhruba 4 km/h.

Displej je jednoduchý a přehledný, uchytený na speciálním držáku, jenž je součástí

představe, takže ční trochu vysoko nad řídítky. Ovládací tlačítka úrovní výkonu jsou dobře dostupná, menší pro zobrazení údajů je na tom díky pozici dál od gripu trochu hůř. Co se baterie týče, její perfektní uchycení jsme zmínili i v terénu se v podstatě ani nehnula, nedrčí a spojení je tak maximálně precizní. Samotný motor s volnoběžným ořechem pro kazetu patří k těm tišším a systém díky snímači síly šlapání na designově ne zrovna „ostřejích“ klikách přispívá k naprosto realistickému pojetí jízdy, ve smyslu sklovení pohonu a výkonu samotného jezdce.

Suntour je totiž pohonem s podobným projevem, jako má třeba středový motor Bosch, tedy čím více se jezdec do pedálů opře, tím větším impulsem motor odpoví a navíc je jeho reakce proti klasickým PAS pohonům se snímáči pouhého otáčení klik magnetickým kolečkem doslova blesková. Akcelerace tak i při rozjezdu na křižovatce nastupuje dříve a motor zabírá plynule v přímé úměře s výkonem jezdce. Jakmile ovšem dosáhnete povoleného maxima 25 km/h, je znát okamžitá ztráta výkonu a s ní spojené cukání, což je ale standardem pro všechny tyto systémy s omezovalcem.

Pod touto rychlostí jsme byli s motorem a jeho projevem navýsost spokojeni, protože jak na rovině, tak v hodně prudkých výjezdech ukázal konstantní funkci bez výpadků



a sekavých projevů. Je až překvapivé, co vše je bike schopný i přes větší převodník vyjet, tedy s výraznějším přesunutím těžiště na špičku sedla. V opačném směru pak ideálně univerzální geometrie dovolila rovněž hodně, a pokud bychom řešili ovladatelnost a manévrování ve sjezdech, je na tom Jarvis hodně dobře. Baterie nízká v rámu totiž v zatáčkách nena-máhala tolik ruce při náklonu kola do boku a dostat bike do vzduchu nebo ostřeji zatočit rozhodně nebyl problém, takže jezdec v tomto směru

není omezen jak geometrií, tak ani přítomností pohonu. Přeskočit nerovnost díky příslahu a pomoci motoru je pak vyšší škola jízdy, ale tenhle pohon to má doslova rád, takže i v tomto ohledu chválíme, jen pozor na plastové kryty převodníků, ty by kontakt s kládkou nemusely přežít.

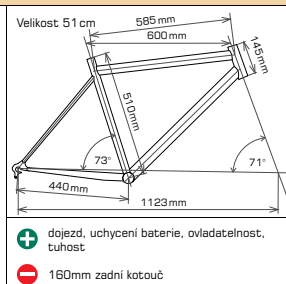
Tou hlavní devizou je ovšem dojezd, jenž je zásluhou 17Ah baterie. Ano, kapacita o 217 Wh vyšší, než má 400Wh baterie Bosch, dovolí najet nohem větší porci kilometrů. První jízda v hodně kopcovitém terénu ukázala 95kg jezdci na nejvyšší

úroveň asistence 56km s převýšením lehce přes 900m a druhá jízda v méně náročných kopcích pak po čtyřiceti kilometrech signalizovala ještě 50% kapacity baterie. Na nižší úroveň asistence motoru tak nebude problém dostat se hodně přes stovku, takže, i když dnes máte nejvyšší systém pohonu, je to baterie, kdo nakonec určuje spokojenost uživatele. Uvidíme tedy během roku na kilometrůž a grafch převýšení, kolik s těžšími jezci Jarvis zvládne. Displej Suntour sice nezobrazuje hodnoty dojezdu, jako Bosch, ale přesný procentuální stav kapacity je v kombinaci se čtveřicí „čárek“ v ikoně baterie ideálním informátorem. Škoda, že systém nemá rekuperaci, sledovat, jak nám ve sjezdech procenta přibývají, by nebylo špatné, ale i tak jsou najeté kilometry hodně nadstandardní. Příjemné je i nabíjení baterie s magnetickým krytem konektoru, kde ani koncovku kabelu není nutné nasouvat silou, ale vše jistí magnety.

Jarvis je na pohled nenápadný decentní bike, jehož hlavní potenciál se skrývá v perfektní ovladatelnosti a hlavně systému pohonu, jenž jezdcí dovoli v terénu užít si s menší námahou dostatek zábavy, a hlavně téměř jednou takovou porci kilometrů díky perfektní baterii, což je podle nás u elektrokola rozhodující argument. ■

Technické specifikace

Rám: Alu 7005
Vidlice: Rock Shox Reba RL, 100 mm
Motor: SR Suntour HESC, 250W, 36V, 50Nm
Baterie: SR Suntour Li-Ion, 615 Wh, 17 Ah, 3.55 kg
Kliky: SR Suntour
Brzdy: Tektro Orion 180/160 mm
Řazení: Shimano Deore XT
Přehazovačka: Shimano Deore XT
Ráfky: Ryde Andre 20
Náboje: Shimano/SR Suntour
Pláště: Schwalbe Rocket Ron, 2.25"
Sedlo: Fizik Nisene
Sedlovka: Kallay Uno
Řídítka: Kallay Uno
Představec: Kallay Uno
Hmotnost: 21,94 kg
Cena: 83 990 Kč



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

S¹ SPORT ARSENAL

Specialista na cyklistické brašny a nosiče

brašny na představec na mobil dámské brašny brašny pod sedlo

brašny na řídítka brašny na přední nosiče brašny na horní plochu nosiče brašny na zadní nosiče

brašny do rámu brašny na zadní 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

ORTLIEB WATERPROOF

SEATPOST BAG
různé barvy
4 litry
367g
5 LET záruka
2 190 Kč

100% WATERPROOF
legendární vodětěsné brašny
na kolo a další vybavení
pro pohyb v přírodě.
Stále vyráběno v Německu.
Dodává: AZUB BIKE s.r.o.
www.azub.cz 777 298 229

Leader Fox Emporia



TEST
pro vás

Přesto, že se domácí značka drží cenové kategorie maximálně lehce přes dvacet tisíc korun, nelze jejím kolům upřít stále kvalitnější jízdní projev a bezkonkurenční poměr cena/výkon. To platí rovněž o novém topmodelu kategorie 27,5 palce, který je zároveň druhým nejvyšše postaveným hardtailem celé kolekce.

Nadstandardní mix

Už jsme si tak nějak zvykli, že jsou kola Leader Fox ve stejné cenové kategorii osazena proti konkurenci o řadu až dvě výš a nejenom je tomu i v tomto případě. Začneme netradičně, tedy nikoliv rámem, ale komponenty, které neurazí ani amatérského závodníka. Kliky SLX s trojčepovým pedálem, přehazovačka XT a řadicí páčky SLX, to je kombinace vidaná na jednou tak dražích strojích. Funkce celého systému je precizní a možnost odrazování o více pastorků najednou je při agresivnější jízdě velkým přínosem. Brzdy Deore snad ani netřeba komentovat, jejich profesionální ovládání a perfektní účinnost jsou ukázkové, aniž bychom měli nějakou výtku ke 160mm kotoučům vpředu. Na daný rozměr kol je to



výkonové naprosto v pořádku. Posledním dílem skládky jsou před vidlicí a rámem kola a obutí, která jednak potvrdila dostatečnou odolnost a rozumnou hmotnost, rychlejší vzorek pláště pak dobře odvalování na suchém tvrdším povrchu a snad jen do bláta bychom vpředu viděli raději trochu hrubší verzi.

Přejdeme ovšem k základu, kterým je bezesporu rám a vidlice, přičemž Emporia sází na rám s proměnlivým profilem spodní trubky vycházejícím z kruhu, naopak horní trubka tenkého průřezu vyznává spíše kosočtverec. Zadní stavba sází na kruhový profil sedlových vzpěr s esovitým prohnutím

tím a pro značku typickým můstkem s odlehčovacími otvory. Retězové vzpěry jsou klasikou a díky profilovaným patkám a celkové povedenému designu vypadá komplet velice zajímavě, aniž by nějak rušilo vedení lanek a hadičky klasicky pod horní trubkou. Z moderních prvků ale rámu nechybí kónická hlavová trubka, ovšem úchyt brzdy je jednodušší IS verze a zůstává praktické závitové středové pouzdro. Výbornou volbou je ovšem vidlice v provedení s pevnou rychloupínací osou, takže přední partie je co do tuhosti pod brzdou v zatáčce nebo celkového vedení směru opravdu perfektní a potěšila nás i volba náboje SLX,

namísto nějaké levnější neznačkové verze s průmyslovými ložisky.

V duchu XC

Když jsme jako novinku testovali devětadvacitkový topmodel značky před dvěma lety, chválili jsme jeho obratnost a plynulou jízdu. Emporia má ovšem úplně odlišný charakter a je směřovaná více k hravějšímu XC na technických okruzích, kde je třeba stále zrychlovat a zatáčky se projíždějí spíše pod brzdou těsně kolem stromu. Geometrie totiž nelze nazvat vyloženě stabilní nebo příliš mštnou, ani kompromisní mezi oběma. Jezdec v tomto případě sedí více vzadu a ruce má pohodlně vysoko, ovšem ne jako na devětadvacitce, kde je to dáno celkově vyšší polohou hlavové trubky. Zde je předeek crosscountryové nizko a polohu řídítek dohání podložky pod představcem. Ruce jezdce jsou tedy výš, ovšem předeek kombinuje spíš sportovnější charakter se stabilitou dosaženou pocitově sklonem vidlice. Ačkoliv je tedy geometrie rámu spíše kratší a celkově je hodné obratný, vidlice a spíše střední pozice těžiště vše nenápadně zklidňují. To platí především

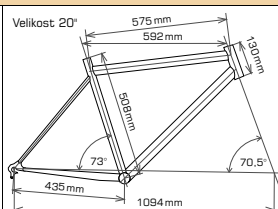
ve sjezdech, kde má jezdec jistotu a může se o vidlici směřovat. Obratnost, ochota dostat předeek i celé kolo do vzduchu dávají jezdcům možnost vyfádit se na technických stezkách dosyta. Vše ale trochu brzdí pozice těžiště, kdy neprojede táhlou zatáčkou v takovém náklonu, ale občas je třeba za řídítka razantněji vzlít nebo se jistit nohou na vnitřní straně zatáčky, vycvaknout z pedálu. V nižších rychlostech ovšem bike dokáže zatočit doslova na přetlaku a nejlépe se mu manévruje v úsecích s jen mírným náklonem, kdy si jezdec hraje s řídítky v pozici lehce za sedlem. Emporia je obratný bike, ale vyžaduje od jezdce, aby si jej nejdříve dokonale osahala, není totiž tak čitelný od začátku.

Ve výjezdech jsme pak ocenili slušnou torzní tuhost rámu a velice příjemnou akceleraci, kdy ani ze sedla kolo neztrácí na výkonu a jedinou částečnou brzdou budoucích výkonů je citlivější vidlice, jež lockout přišel při spurtu ze sedla častěji vhod. Zatímco výjezd ze sedla je naprosto v pohodě a kolo se zdá být hodné obratným vrchafem, v sedle už tendence zvedat se na zadní vyžadovale častější přesun těžiště vpřed.

Emporia zkrátka není dlouhá stabilní devětadvacitka, co si všude hezky proplová a řídí sama, ale obratný 27,5" společník, vyžadující od jezdce, pokud z něho chce dostat maximum, větší aktivitu, za což se mu odmění okamžitou reakcí na každý podnět a překvapivou akcelerací. V kombinaci s kvalitním osazením a citlivou vidlicí lze za dané peníze dostat pro rychlé XC něco lepšího.

Technické specifikace

Rám: Alu 6061 Double Butted
Vidlice: SR Suntour XCR Air, RL, 100 mm, QR15
Kliky: Shimano SLX, 24/32/42
Brzdy: Shimano Deore
Řazení: Shimano SLX, 3 x 10
Přehazovačka: Shimano Deore XT
Přesmykač: Shimano SLX
Náboje: Shimano SLX
Řádky: Remerx Master Disc
Pláště: Schwalbe Racing Ralph, 2.1"
Kazeta: Shimano SLX, 11-34
Sedlo: Selle San Marco Concor
Sedlovka: EXE Race
Řídítka: EXE Race
Představce: EXE Race
Pedály: Shimano M505
Hmotnost: 12,87 kg
Cena: 22 900 Kč



Velikost 20"

+ obratnost, kvalitní osazení, cena/výkon

- nenalezli jsme



Nový Hyundai i30

Splněný sen českých řidičů

Nový Hyundai i30 je vůz, o kterém jste vždy snili. Jeho přitažlivý design bude pastvou pro oči, zatímco vylepšené jízdní vlastnosti, zdokonalené motory včetně 1,6 Turbo GDI a nová 7stupňová dvouspojková převodovka vás přímo nadchnou. S adaptivními bixenonovými světlomety a chytrým parkovacím asistentem se vyhnete stresovým situacím a budete si moct plně užívat pohodlí ventilovaných předních sedadel, která nabídne jako jediný vůz ve své třídě. Spolehnout se můžete i na prostorný interiér a velký zavazadlový prostor s objemem až 1642 litrů i na špičkovou kvalitu podloženou Sletou zárukou bez omezení.

Otestujte novou i30 u nejbližšího partnera Hyundai!



NEW THINKING.
NEW POSSIBILITIES.



Hyundai i30 – kombinovaná spotřeba: 3,9–7,3 l/100 km, emise CO₂: 102–169 g/km.

Porovnejte nový Hyundai s jinými vozy na www.porovnejhyundai.cz. Hyundai Infocentrum 800 800 900. Fotografie je pouze ilustrativní. Nabídka platí u participujících autorizovaných prodejců Hyundai.