

## CYKLOSERVIS

## Haibike Heet 7.20



V záplavě podobných designů současných kol není tolik značek, u nichž by se už na první pohled dala s jistotou potvrdit příslušnost určitého modelu. Haibike je ovšem jednou z výjimek, jejíž kola jsou čitelná už na dálku a profílce i celkový vzhled rámu tak trochu vybočují z obecné uniformity. Testovaný all-mountain Heet to jednoznačně potvrzuje jak pohledově, tak jízdními vlastnostmi.

## Skvělá kostra i kabát

Ráda Heet na sedmadvacátých kolech je cílena na all-mountain, ovšem univerzalita nabízí přesah i do zdvihové nižší či naopak vyšší kategorie. Sedmadvacítka je prostřední z trojice provedení, přičemž celokarbonový rám je všem společný. Přední trojúhelník si hraje s profílací jak u spodní trubky, tak kónické hlavy a zalomený tvar u středového pouzdra je jedním z typických prvků. Zadní čtyřčepová stavba má asymetrickou spodní kyvku s čepem na úrovni většího ze dvou převodníků a před osu náböje hodně dopředu posunutá ložiska napojující sedlové vzpěry. Těm dominují masivní patky na pevnou osu zadního náböje, kdežto v místě napojení na ramínko přepákování k tlumiči už je profil o poznání štíhlejší. Prohnutá sedlová trubka s masivním nos-

níkem přesmykače Side Swing či vzpěrou plynule přecházející v nosník tlumiče pak korunuje celkovou sportovní eleganci konstrukce. Trochu netradiční je nerezová, dost syrově vyhlížející objímka sedlovky, která je ovšem velice funkční.

Rám samozřejmě ukrývá vedení řadicích lanek uvnitř a všechny vstupy jsou prostorné s plastovými krytkami, navíc je zde i varianta na horní bovden k přesmykači. Neobyklé je řešení ochrany spodní trubky před kameny přidáním karbonovým plátem na trojici šroubů, a nechýbí zde ani trojice montážních bodů kolem středového pouzdra pro případnou instalaci vodítka a napínačku řetězu.

Odpružení bylo svěřeno tomu téměř nejlepšímu, takže tlumič s trojicí jízdních režimů nabídné jak snadné přepínání, tak větší vzduchovou komoru, pro vynikající citlivost a hloubku zdvihu. Vpředu mu sekunduje nový Lyric, jehož tuhost, jemný chod nebo možnost snížení zdvihu a opět trojice jízdních režimů nabízejí širokou paletu možností naladění dle charakteru trasy či jízdního stylu. Osazení novým iks-těčkem se přímo nabízí a varianta 2x11 je vzhledem k univerzálnímu využití kola ideální volbou.

Pokračování na str. 18 ⇨



## Připravujeme se na maraton

Ať už jsme hobby bikery, či naopak vyloženými závodníky, maratony se především v posledním desetiletí staly u mnoha z nás nedílnou součástí cyklistické sezóny. Nemusíme se bavit jen o těch nejnáročnějších, nejděších či neznámějších. Mezi MTB maratony se dnes často řadí i výrazně kratší tratě, třeba okolo padesáti kilometrů, a oblibě však pozvolna nabývají různé extrém-

nější podniky, mnohdy i etapové. Můžeme si vybírat přesně podle našeho gusta, tedy i v závislosti na aktuální formě, naší jezdecké technice či konkrétním regionu. Jsme totiž pořadatelé doslova rozmazlování, a ten svůj maraton si zkrátka najde úplně každý – ať už má ročně najeto patnáct set kilometrů pohodovým tempem, či desítkami ostrých závodních a tréninkových kilometrů. Pakliže

neptáme mezi ostřílené bike-maratonské borce, nebude od věci připomenout, na co bychom se měli zaměřit a jakým směrem by bylo dobré směřovat naši přípravu. Fyzickou i technickou. Mít najetý alespoň základní tréninkový objem, aby se ze závodu nestalo vyložené utrpení, je samozřejmě touto věc nejzákladnější podmínkou.

Pokračování na str. 16–17 ⇨



## Cube LTD SL



Pokud jste přesvědčení o tom, že závodně laděný hardtail má být nutně karbonový a musí vás při pořízené zruinovat, pak jste na omylu. Ujistí vás o tom test devětadvacátého modelu německé značky Cube, konkrétně stroj LTD SL s cenovkou 41 990 korun. Ono LTD v názvu znamená Limited a matně černý kabát se svítivými prvky grafiky a shodně barevnými bovdeny je jako celek poměrně decentní, čímž schopné maskuje ryze závodní povahu tohoto stroje. Takového, který výborně akceleruje a vybízí ke skoro až agresivní jízdě, kdy si za každou zatačkou jezdec vychutnává příkladné zrychlení. Cube LTD SL však zdaleka není pouze o skvělém přenosu síly, je totiž primárně strojem, jenž perfektně padne do ruky, a jízda na něm vás bude bavit. Současně je však poskládan velmi promyšleně, a přesně v této době, s „továrně“ nastaveným posedem i sériové obutými plášti, se s ním můžete rovnou postavit na startovní čáru nějakého maratonu či cross-country závodu. Je na to perfektně připraven!

Nyní již k samotné technice. Rám ze slitiny s označením Aluminium Lite je vzorem čisté funkce, u něj jde o vysokou celkovou torzní tuhost i boční pevnost středové partie, ovšem stejně tak o jízdní komfort. Testovaný bike jasně dokládá, že durálový rám nemusí automaticky znamenat nepohodlí. Útější sedlová trubka společně se sedlovkou průměru 27,2 mm, minimalistickými sedlovými vzpěrami a objemnějšími 29" plášti jsou právě v tomto ohledu

jasným přínosem, a zmíněná sestava dokáže pohltnout nemalou část ortěsí. Přitom zde nemusí být použity konstrukční berličky v podobě esovité zakřivených vzpěr – naopak, vše je na rámu dokonale přímé a preferující maximální výkon.

Pokračování na str. 5 ⇨





# Bezpečně v Cratoni

Současné přílby pro all-mountain či enduro musí splňovat dvě základní podmínky, poskytnout maximální ochranu hlavy jezdce, a i přes větší šiték neomezovat výhled. Letošní novinka v sortimentu značky Cratoni, přílba AllSet, toto splňuje bez zbytku a navíc zaujme lákavým poměrem cena/výkon.

Firma Cratoni přišla s trojicí přílb pro náročné bikování, z nichž topmodel AllTrack je připraven na kameru, má šiték výklopný natolik, aby se pod něj vešly motokrovské brýle, a hlavně poskytuje maximální ochranu hlavy, díky dolní protažené zadní části. Hodně podobné je na tom testovaný AllSet, který ale nabízí mnohem dostupnější cenu 2499 korun a nejnižší je pak AllTrack, který je nejlevnějším univerzálem bez dražších technických vymožeností. Testovaný kousek nadchne dokonalým zpracováním skořepiny, samozřejmě s in-mold provedením tvrdého jádra. Skořepina je totiž i na spodním okraji přílby, a to po celém obvodu a navíc ukázkově přetáhá až na vnitřní stranu. Tloušťka horní skořepiny je pak na přechodu obou dílů těžko vidět, takže v tomto ohledu má jezdce na hlavě hodně bytelnou ochranu, a přitom přílba váží v testované velikosti M-L 312 gramů.

Celkem třináct ventilčních otvorů hrazi na pohled doslova průvanem, ale zatímco skořepina dělá velký otvor, zkosené

protážením tvrdého jádra uvnitř už otvorů cíitelně zmenšuje, takže je vše v mezích norem, a přestože je ventilace dostatečná, nejde o nějaký extrém. Chválíme delší ští-



tek s možností výškového nastavení, takže buď celkem zakrývá výhled, nebo o něm naopak jezdce nemusí ani vědět. Na sjezdové brýle ale pod ním místo není, takže si je endurista „neodloží“ na čelo.

Usazení na hlavě zajišťuje systém Light Fit, což je tenká plastová čelenka v polovině obvodu kombinovaná s výškově stavitel-

ným zadním mechanismem. Jeho stahovací kolečko je síce drobnější, ale má kolem sebe dostatek prostoru, takže jej lze ovládat i v zimních rukavcích. Jednodílné polstrování v přední části přílby je velice pohodlné, takže v tomto směru testovaný model dokonale sedí na hlavě, čemuž ještě napomáhá výrazná celková hloubka. Popruhy uchycené ve spodní části přílby lze nastavit a pod bradou je spojuje přezka, kterou lze otevřít jediným pohybem prstů, případně lehce regulovat částečným nastavením jejich zoubků i napnutí popruhů.

Co se týče jízdních dojmů, přílba v testované velikosti skvěle sedí i jezdcí s větší hlavou, který běžně vozí největší rozměry. Na hlavě drží i v náročném terénu naprosto jistě a šiték zůstal většinu času ve své nejvyšší poloze, aby nerušil výhled.

Ventilace je naprosto odpovídající, navíc větší zadní otvory fungují i společlivě a přední síťka je pak praktickým doplňkem. Nikde nic netlačí ani nedě, ve všech ohledech tedy dobrá volba, navíc na zadní části nechybí reflexní samolepka, takže pochvala. Výběr barevných provedení pak uspokojí jak konzervativnější jezdce, tak ty, kteří si libují v aktuálních prstých odstínech.

(už)

- + usazení, plocha skořepiny, stavitelná přezka, míra ochrany
- nenalezi jsme

# VIP sekce

Vybíráme ta nejluxusnější kola pro vás

Merida Ninety-Six 9000-E

277 900 Kč



Topmodel mezi závodními XC a maratonskými stroji Merida, zcela nový celoodpružený Ninety-Six, si rozhodně nemůže stěžovat na nedostatky zájmu. Během loňské sezóny, kdy se v různé kamuflovaných verzích objevil pod špičkovými jezdcí formace Multivan Merida na závodech světového poháru, jej zajisté nikdo nepřehlédl. A finální výsledek, tedy sériový model staronového jména „Ninety-Six“? Je doslova lahůdkou, až už zabrousíme k jakékoli verzi napříč celou modelovou řadou. V posledním vydání Cyklobservisu loňského roku jste mohli najít praktický test varianty s dodatkem 9.Tube, nešetřili jsme slovy chvály. V naší rubrice VIP, zaměřené na to vůbec nejlepší na trhu, však nyní máme ještě větší bombónku, a síce ultimativní Ninety-Six 9000-E. Tento nekompromisní závodní bike s cenovkou značně převyšující čtvrt milionu korun samozřejmě není určen pro každého, je totiž vykládní skříni současných technologií. A především ukázkou nejen dokonalé funkčnosti, puristického designu, ale i dokladem, jak si elektronika ve stále větší míře nachází cestu nejen k řadicím systémům, ale i průření. Baterie, kabely a sestava umělé inteligence jako celek tak ovládá téměř vše, co bylo dříve řešeno ještě přísně mechanické. Technokrati si tento bike užijí do sytosti.

Důležitá je u znovuzrozeného modelu Ninety-Six možnost výběru ze dvou průměrů kol. Tedy ona to není vyložená možnost výběru, jako přesné určení výrobce, pro jak vysokou postavu je adekvátní který průměr kol. Vybírat z obou velikostí lze u prostředního „emka“, naproti tomu velikost S se nabízí pouze s koly průměru 27,5“ a větší L a XL naopak s 29“ koly. Což je nám sympatické, neboť rozhodně nepřatíme k těm, kteří by byli skálopevně přesvědčeni, že i 165 cm vysoká dáma by měla sedlat devětadvacítku.

Samotný karbonový rám s označením Superlite BC CF5 a 96mm zdvihem čtí minimalismus, kdy například ramínko přepákování váží pouhých osmdesát gramů. Lví podíl na sklobuheni co nejníž hmotnosti s vysokou torzní tuhostí rámu má použít „Nano-Matrix“ karbonu, kdy je epoxidová živice (tedy pojivo) obohacena o speciální nanočástice zpevňující její strukturu. To má vliv i na celkovou životnost, neboť použitá technologie dokáže zvýšit odolnost trubky vůči nárazu až o čtyřicet procent. Typická je pro

rám koncepce nazvaná Race Link - na bázi jednočepu s přepákováním k tlumičím. Nemohou chybět pevné osy a minimalistické čepy, stejně jako celá řada vlastních technických řešení. Rám jde cestou čisté funkce, jakékoli designové „kudrlinky“ považuje za zbytečné, jak to má u závodního materiálu být. Celý bike pak jen o dvě stě gramů překračuje magickou desítkilovovou hranici, na čemž má vedle rámu zásluhu rovněž sada Shimano XTR a skvělá zapletená kola DT Swiss XR1501 Spline, jejichž akcelerace je ukázková.

Průřezí jednotky dodal Fox, a to hned ve své nejluxusnější verzi s dodatkem IRD Factory. Co z toho vyplývá? To, že „umělá inteligence“ zde díky senzortm vyhodnocuje činnost a velikost rázu od terénu a tomu přizpůsobuje nastavení komprese tlumiče i přední vidlice. Nastavení není nijak složité, a k tomu může uživatel počítat s vysokou citlivostí, zajišťující úpravou kluzných ploch Kashima. Nejluxusnější závodní Merida tedy dělá řadu úkonů za jezdce, který se tak může soustředit vlastně jen na svůj výkon. Baterie zde však má na starosti nejen to, aby se pod vámi k řadicím systémům, ale i průření. Baterie, kabely a sestava umělé inteligence jako celek tak ovládá téměř vše, co bylo dříve řešeno ještě přísně mechanické. Technokrati si tento bike užijí do sytosti.

Z dalších dílů zasluží zmínku komponenty Pro, superlehké sedlo Selle Italia SLR nebo ne často vidané kombinace pláští Schwalbe Rocket Ron a Thunder Burt. V obou případech v šířce 2,25". Tento bike je zkrátka laďen samotnými závodníky zase pro závodníky, a tak to má být. (kad)

# Švýcarská podpora

Mít výkonnost jako Nino Schurter, tenistka Maria Sharapova nebo snowboardistka Eva Samková, to neznamená jen tvrdé dřít, ale také se kvalitně stravovat. V případě Švýcarska Schurtera je volba jasná, podporuje jej domovská značka Sponsor Sport Food, na jejíž výrobky spolehnají i obě dámy a řada dalších světových sportovců.

Sponsor Sport Food přitom vloni získali významnou certifikaci FSSC 22000, což je mezinárodně uznávaná certifikace v potravinářském průmyslu, zaručující bezpečnost a vhodnost potravin v celém dodavatelském řetězci. Zkrátka, s výrobky Sponsor má sportovec jistotu, že neslápne vedle a téměř šestadvacet let vývoje zaručuje vysokou kvalitu produktů.

Přestože se značka zabývá mnoha odvětvími a nevymechává ani silové sporty, nás zajímají především produkty určené pro cyklistiku. Jelikož končí období předsezónního najždění kilometrů a vrcholí jarní příprava, je velice důležitá regenerace, aby bylo tělo připravené naskočit do závodního kolotoče. Než tedy vyzkoušíme produkty určené pro doplnění energie při výkonu, vyzkoušeli jsme multi-proteinový nápoj určený pro regeneraci a podávání před a po zátěži.

Sponsor 50/36 Pro Recovery obsahuje uhlouhydráty a proteiny, a skládá se z mléka, syrovátky, kasejnu, brambor, vajec a mléčiva. Samozřejmě nejde o mix těchto surových složek, ale speciální prášek, který kombinuje osm rychle a pomalu vstřebatelných zdrojů bílkovin, vyrobených nejmodernějšími technologiemi. Nechybí ani důležité aminokyseliny nebo vitamíny, vše pro kvalitní ochranu a regeneraci svalové hmoty.

Vyzkoušeli jsme 900g balení, jež by mělo vystačit na 22 dávek, které se připraví ze tří odměrek prášku ve 150 ml vody. Odměrka je uvnitř džbá a rozpouštění je skleničce je po zamíchání lžičkou velice rychlé, takže

duální, ale v našem případě se neprojevily žádné nepříjemné vlivy, takže, vše schváleno. Co se týče ceny 900g balení, téměř 1300 korun není zrovna málo, ale Sponser je v oblasti svých opravdu špička, a tenhle nápoj neobsahuje třeba laktózu ani umělá sladidla, je to tedy sázka na kvalitu, navíc s opravdu návykovou chutí.

(už)



ani nebyl třeba šejkr. Nápoj s vanilkovou příchutí (dodává se i čokoládová a banán) je velice jemný a chutově naprosto báječný. Lehce připomíná vanilkové mléko nebo koktejl, takže se do jeho pití opravdu nemusí nikdo nutit. Jemná chuť není v ústech nijak agresivní a i ve větším objemu vody je nápoj dostatečně výrazný a příjemný. Co se týče nějakého vlivu na žaludek, to je hodně indivi-

**INFINI**  
Infinito vision

**899 Kč**

**499 Kč**

OFICIÁLNÍ DISTRIBUTOR: PAŽÁK s.r.o.,  
Cenokosárská 1168/90,  
100 00 Praha 10 - Strašnice  
tél. 274774877 / e-mail: pazak@pazak.cz  
www.pazak.eu

Donace do EU: PAUL LANGE GELANIE s.r.o., www.kolobepovest.cz

**MODELY 2016 SKLADEM**

**SR SUNTOUR**

výhradní distributor pro ČR  
**bplumen.cz/srsuntour**



V této rubrice se elektroky a jejich součástmi zabýváme občas trochu hlouběji, ale ty informace, které mají výrobci elektrokol přímo z továrny, to je to pravé know-how, k němuž se nepošestí dostat každému.

Tentokrát musíme přiznat, že následující řádky nejsou naší osobní zkušeností, ale jde o článek autora, který je nadmíru povolnou osobou v oblasti elektrokol.



Je to předseda představenstva společnosti Bohemia Bike, jež patří svojí širokou kolekcí elektrokol Leader Fox k největším výrobcům na našem trhu. Jeho komentář k bateriím, které jsou dnes v podstatě al-

me muset podívat nejen na výkon, ale také na značku a stabilitu baterie.

**Na značce záleží**

Pokud chceme zjistit, které z dvou elektrokol s podobným technickým vybavením nás dovede dál, musíme se podívat na baterii důkladněji. Předpokládejme, že porovnáváme dvě kola se zadním motorem a stejnou kapacitou baterie. Nyní se bude

me muset podívat nejen na výkon, ale také na značku a stabilitu baterie.

Výběr značky baterie elektrokola nelze podcenit. Například baterie se články Samsung o kapacitě 13 Ah bude mít nižší stabilitu a výkon než baterie se články Panasonic, která bude mít kapacitu pouze 12 Ah. Je to způsobeno jednoduše tím, že články vyrobené firmou Panasonic mají vyšší stabilitu a výkon, takže stačí méně článků a menší baterie, aby se výsledný výkon vyrovnal baterii osazenou články od firmy Samsung.

**I na téměř vybitém kole se dá jet na maximální výkon**

Stabilita je u baterií nesmírně důležitým parametrem. Na ní totiž z velké části závisí, jak se vám na kole pojede, bude-li už baterie trochu nebo více vybitá.

Kvalitní baterie by vám měla zajistit, že nepoznáte, pokud se baterie už vybitá. Měla

fou a omegou dojezdu elektrokol, tak rozhodně stojí za uveřejnění, a hlavně pak za zamyslení, jakou že baterii si vlastně s novým elektrokolem pořizujeme. Případně, jakou si pořídit, pokud si hodláme celou sadu namixovat dle vlastních požadavků a priorit. Nebudeme se zabývat tvarem či velikostí baterií, případně jejich umístěním v rámu nebo na nosiči, to už je věc každého, co preferuje. Kdo obětuje košík na bidon a chce mít hmotnost více v těžišti, pak sáhne po rámovém provedení, komu naopak nevadí trochu více hmotnosti ovlivňující celkovou stabilitu kola a chce mít píť za jízdy na dosah, může mít nosičovou variantu. U některých kol s vertikálně umístěnou baterií za sedlovou trubkou pak nemáme možnost výběru, tam je to výrobcem jasně dané. Ale podívejme se už dovnitř baterií, jak mohou jejich jednotlivé články ovlivnit dojezd elektrokola.

**Baterie na elektrokol: která vás dovede nejdál?**

Pokud jste někdy uvažovali o koupi elektrokola, nebo jste dokonce již jeho majitelem, jistě jste někdy řešili otázku dojezdu ve vzdálenosti. A nejste sami – tato otázka plodí vzrušené diskuze mnohých elektrobikerů. Pokud pomineme fakt, že až nám „dojde štáva“, můžeme slápnout do pedálů sami, záleží dojezd především na naší baterii. Každý elektrobiker by samozřejmě rád, aby péce jenom právě ta jeho baterie měla co nejdéle vydržet. Jenomže, jak poznat, která baterie nás dovede nejdál? Kterým kritériím je potřeba se podívat na zoubček

**Kapacita baterie není všechno**

Chceme-li zjistit, jaký maximální dojezd daný typ elektrokola poskytuje, časťo jej posuzujeme podle kapacity baterie. Řekneme si, tahle baterie má kapacitu 13 Ah, druhá se honosí pouhými 12 Ah, takže logicky kolo vybavené první baterií bude mít delší dojezd. Jenže to tak úplně neplatí. Situaci můžeme vzdáleně přirovnat ke vztahu objemu a výkonu motoru auta. Jak totiž z praxe víme, motor o objemu 1100 cm může mít často větší výkon než motor o objemu 1300 cm. Nezáleží totiž jen na objemu motoru, ale také na jeho kvalitách. To samé můžeme říci o bateriích na elektrokola: nezáleží pouze na kapacitě



by totiž mít stále stejný výkon – jak při plném nabití, tak při částečném vybití.

Většina baterií ovšem ztrácí výkon již při 70% vybití. Dobře vybraná, kvalitní baterie vám zajistí ten nejvyšší možný výkon až do samého vybití baterie. Dobrou volbou je v tomto ohledu baterie se články od firmy Panasonic, s tou totiž téměř nepoznáte, že máte baterii již téměř vybitou. Pořád jedete na 90–100 %.

Autor článku: Pavel Müller

**GEBHARDT GTP**  
www.gehardt.cz | info@gehardt.cz

VÝROBA KLIK NA MÍRU, PŘEVODNÍKY NA VĚTŠINU KLIK, RŮZNYCH ZNAČEK

# Vyrazit – nikoliv na kolo

Občas prostě nemůžeme na vyjíždku, ale musíme našeho miláčka servisovat, a pokud máme vůli v lisovaném středovém složení, pak můžeme vyrazit, ale pouze jeho miskou ven z rámu, abychom tam mohli nalosovat nový funkční díl.

V případě lisovaných ložisek Press-Fit je třeba mít kvalitní vyřazěčku, abychom z rámu vyrazili vnější miskou, ne pouze ložisko v ní usazené. Pro lisovaná středová složení BB86, BB91 a BB92, s průměrem osy klik 24 mm, je určená vyřazěčka BBB BTL-113, která přesně pasuje na vnitřní osazení misky. Tenhle ocelový kousek s délkou 24 centimetrů má na jednom konci pružné vyřazěcí trny a na druhém ocelovou vložku pro rázy kladivem. Práce s ním je velice jednoduchá, stačí jej nasunout úzkým koncem do středového pouzdra skrz ložisko a opatrně zatáhnout dovnitř, aby trny zapadly přesně do plastové misky středového složení až za její osazení. Pokud vyřazěčku zatáhneme dovnitř málo, zapře se o ložisko a vyrazí nám ho pak z misky. Musíme ji zatáhnout tak hluboko, aby se trny zapře přesně o osazení misky a tu pak úderem kladiva z rámu vyrazily. Zní to jednoduše, ale občas se stane, že vyřazěčka projede přes osazení a vyrazí ložisko, čemuž lze zabránit třeba nasunutím většího ořechu z gola sady mezi trny již usazené vyřazěčky, takže ty pak nemají šanci se stáhnout k sobě, pokud by měly tendenci se přes osazení misky prosmyknout. Ve většině případů (hlavně u plastových misek Shimano) ale vyřazěčka fungovala naprosto precizně i bez nějakých podpůrných berliček a stačil jediný úder na masivní ocelovou hlavici

ci na konci trubky, aby se středové miskou poroučely z rámu ven. Pokud bychom je vyrazili nějakou obyčejnou trubkou, můžeme částečně poškodit středové pouzdro, což s tímhle nástrojem odpadá. Jiná věc je

Možná by se navíc poškodily, takhle vyjel celý komplet netknutý a vše šlo následně opravit vlepěním.

Pokud tedy často měníte ložiska středového složení lisovaná v rámu, je vyřazě-



trba u karbonových rámu s hliníkovými vložkami pro středové miskou, tam se nám povedlo, i přes zapření vyřazěčky o miskou, vyrazit i tyto vložky, které už prostě díky delšímu používání rámu v karbonu nedrží. Jestli výrobce použil špatné lepidlo pro spoj dvou odlišných materiálů, těžko říct, ale v tomhle případě by šly tyto vložky ven i při vyřazení jakýmkoliv jiným nástrojem.

ka nástrojem, bez něhož byste tuhle operaci provést neměli. Testovaný kousek od BBB za 459 korun udělá v dílně velice dobrou službu a například vyřazení hliníkových misek se na hranách trnů nijak negativně neprojeví.

- + funkčnost, odolnost, využití
- nenašli jsme

## Maximální ochrana se zámek ABUS Granit X Plus 540/160

To nejlepší, co můžete udělat pro maximální ochranu vašeho kola, je pořídit mu velmi kvalitní zámek od firmy ABUS, model Granit X Plus 540/160. Jedná se o zámek typu „U“. Tyto zámky nejsou zřejmě využívány v takové míře, jako například

zámku proti krutu. Ubezpečujeme vás, že přetíženo nebo přestřepnutím třmen zámku pákovými nůžkami je doslova nadlidský úkol, běžnými nástroji prakticky neproveditelný. Třmen zámku je v zamčené pozici dvoubodově jistěn ocelovými kulíčkami,

zámek rozhodně neodvrtají. Další vymožeností je dodání dvou klíčů, z nichž jeden je opatřen LED diodou, pro případ, že budete hledat otvor pro klíč ve tmě. Dioda se rozsvěčí zapuštěným tlačítkem v těle klíče. U takového typu zámku s velkou mírou nepřekonatelnosti je samozřejmé, že speciální klíče jsou kódovány, a tak vám náhradní klíče ABUS vyrobí pouze tehdy, pokud předložíte kódovou kartu, která vás označí jako zaplaceného majitele klíče.



Zámek není rozhodně ten, který budete vozit na svém závodním kole. Je určen pro kola městská nebo v současné době stále oblíbenější elektrokola, která nejsou nejlevnější. Do rámu kola ho lze umístit pomocí speciálního mechanismu Easy KF, který přišroubovujeme nejlépe na sedlovou trubku o průměru 28 až 36 mm. Zámek do něj zavazkavně rychle a jednoduše jednou rukou. Uvolníme ho opět jednou rukou odtažením západky.

Hmotnost zámku je sice 1,5 kilogramu, ale jak jistě víte, bezpečnost vašeho kola nejen že něco stojí, ale bohužel i něco váží. A věte tomu, že není nad pocit relativního klidu, když budete mít své milé kolo zadrženo uzamčením podobným zařízením, jako je ABUS Granit X Plus 540/160. Ano, píšeme zařízením, protože tento zámek není obyčejným zámek. Firma ho při vývoji a testování povýšila do vyššího patra, než ho nazvat obyčejně – zámekem.

řetězové nebo lankové zámky. Přitom samotný výrobce označuje zámek Granit X Plus 540/190 v patnáctistupňové stupnici míry překonatelnosti tím nejvyšším stupněm, tedy patnáctkou.

Oko, neboli třmen zámku, je vyroben z kalené oceli čtvercového průřezu o straně 13 mm. Zajímavostí, ale především velkou předností je zejména patentově chráněná (!) konstrukce třmenu zámku. ABUS nazývá toto řešení „parabolické“ a zvyšuje odolnost

což zaručuje extrémní odolnost proti jeho vytržení. Tělo je vyrobeno opět patentovanou technologií Power Cell, která chrání zámek proti úderům a jiným destruktivním vlivům, které zloději používají.

Otvor zámku je umístěn uprostřed těla mechanismu a je chráněn proti vnikání nečistot. Na případnou oblíbenou metodu zlodějů, vytržení těla zámku, mohou všichni jim podobní zcela zapomenout. Stejně tak mohou doma nechat vrtačky, protože

V nabídce má ABUS 6 různých variant zámku Granit X Plus 540/160. Mají různou délku třmenu a lze si je pořídit v různé kombinaci s upínacím mechanismem, neboť vedle Easy KF se dodává s jednodušším, nasunovacím USH 540. Nejlevnější z nich začíná na ceně cca 2500 Kč, nejdražší model stojí cca 3400 Kč. (kany)

www.cykloprofi.cz

ENDURO FACILE  
HI-TI  
2016 NEW

Jerôme Clement



# 4 Trigon atypicky

Cyklobservis 8/2016

V kolekci značky Trigon, specializující se na karbonové komponenty a rámy, najdeme karbonové sedlovky klasických tvarů, ale i několik lehce atypických modelů, jímž bezesporu vědoví provedení SP160UL, s výrazně zploštělou horní částí.

Už jsme si zvykli, že řada značek pro navýšení tlumících schopností svých sedlovek přichází s řadou konstrukčních řešení v podobě zeslabení průměru

disponujícím průhybem v řádu pěti milimetrů, až pětinašobná, a přitom by měla zaručit bezpečný posed i pro jezdce s hmotností 120 kilogramů. Za 3316 korun tedy zajímavá možnost jak navýšit komfort pevného rámu, navíc bez obav, že by tenhle kousek byl určený pouze hubeným profesionálům.

Montáž do rámu je standardní a nechybí stupnice s omezením maximálního vytažení. Jednoduchá



uprostřed celkové délky nebo rozděvením celé sedlovky, aby po sobě obě poloviny mohly částečně klouzat, a toto je další alternativa. Sedlovka v monokok provedení se dodává v jediném průměru 31,6 mm, jelikož tenčí provedení jsou sama o sobě nepatrně pružnější, i když hodně častý průměr 30,9 by se také užil. Toto řešení ovšem kombinuje velký průměr základu sedlovky s extrémním zploštěním v horní části, jehož délka 120 mm z celkových 400 mm zaručuje výraznou flexi. Ačkoliv to na první pohled nevytvádá moc důvěryhodně, jistotu by měl částečně dodat integrovaný titanový plát uvnitř, který funguje jako zpevnění, a přitom díky pružnosti tohoto materiálu nomezuje absorpci rázu. Titan je zde přiznaný i drobným otvorem, kde je dokonce na přítomnost titanové pružiny uvnitř ještě upozorněno nápisem. Hmotnost testovaného kousku s délkou 400 mm je 230 gramů, což je proti některým extrémně lehkým kouskům nepatrně víc, ale i tak je to slušná hodnota a navíc zde jde především o extrémní flexi. Ta by měla být proti standardním sedlovkám,

kolíčka na ližny sedla se stahuje dvojicí imbusových šroubů, takže ani zde nehledáme nějakou atypičnost a při dostatečném utažení sedlo bez problémů drží na svém místě. Nás zajímala pružnost celku, což se pod jezdce s hmotností 95 kilogramů zákonitě muselo projevit. Obavy z nezvyklého tvaru a možnosti destrukce přece jen trochu svíraly svaly ukryté hluboko v hýždích, ale nakonec se žádná pohroma nekonala a materiál i konstrukce prokázaly svoji funkčnost. Průhyb byl opravdu slušný a proti klasice s kruhovým průřezem, která by se v daném průměru opravdu jen těžko nutila do pořádného ohybu, bylo znát ochotu zpracovávat každou nerovnost, navíc bez nějakého extrémního zpětného rázu. Kombinace titan/karbon tedy funguje a pokud patříte k těžším jezdčům a chcete si karbonovou sedlovkou ulevit, máte u vašeho hardtalu s odpovídajícím velkým průměrem sedlové trubky jasnou volbu.

Výhodou tohoto řešení je pružnost i při menším vysunutí z rámu, což u klasiky přímo ovlivňuje schopnost pružit, takže další plus. Jestli ale vozíte vysoko pod sedlem blikáčku se standardní objímkou, možná budete mít kvůli plochému tvaru problém, ale tohle lze směle ožeret, přínos pro pohodlí je mnohem důležitější.

(už)

+ vysoká flexe, hmotnostní limit - pouze 31,6 mm

NOVINKY 2016

Security Tech Germany

HELMY I ZÁMKY I BRAŠNY
Mapa prodejců na webu [abus.cz](http://abus.cz)

Bordo Centium

Urban-I v.2 Neon

Hyban

Tresorflex 6615C

ST 2230

brašna drží pevný tvar

voděodolný materiál, reflexní prvky

výstup na sluchátka

příhradka pro chytrý telefon

BRÁŠNA NA ŘIDÍTKA ORYDE

## ST 2230

DĚTSKÁ PŘÍLBICA PRINCESS

## ANUKY

integrované světlo v seřizovacím kolečku

odnímatelné a pratelné polstrování

sítka proti hmyzu

[www.abus.cz](http://www.abus.cz)

www.cykl.cz - katalog jízdnicích kol



Explosion 70-29 LTD  
RockShox Reba SL  
Race Face Affect SL  
SRAM X01 1x11  
MOC: 54.990,- Kč

### Žádné výmluvy. Jeď na maximum!

Rock Machine má v záloze účinnou zbraň určenou všem nadšencům pro crosscountry a maratonské trasy. Kola s pevnou karbonovou konstrukcí v kategorii Explosion. Díky vynikajícímu přenosu energie, odolnosti, snadné ovladatelnosti a skvělému jízdnicmu komfortu si naše karbonové modely Explosion našly stovky nadšených uživatelů po celé Evropě. Od roku 2016 jsme naše karbonová kola vybavili výměnitelnými patkami, které zajišťují kompatibilitu s oběma nejběžnějšími používanými standardy zadní stavby - klasický rychloupínák nebo pevná osa 12x142 mm. Podle stylu jízdy si můžete vybrat z modelů s 29" a 27,5" koly.

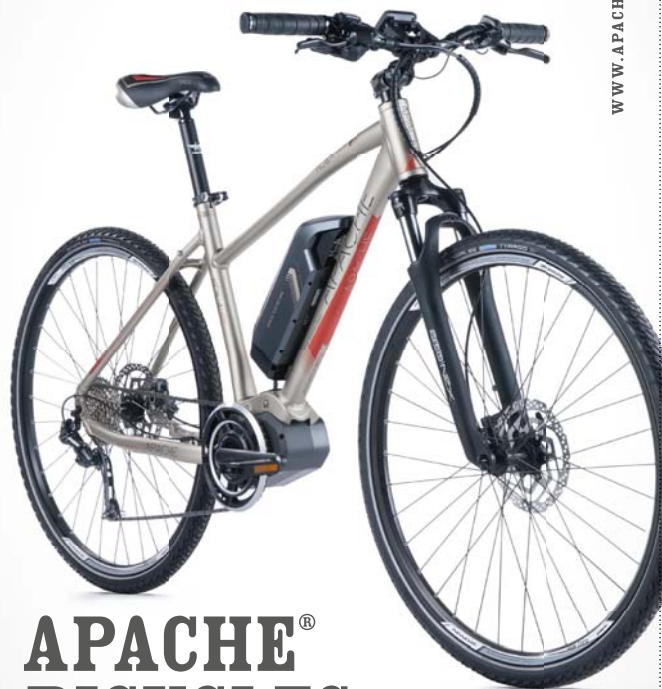
Zastoupení pro ČR: CYKLOMAX, spol. s r.o.  
tel.: +420 466 944 025, e-mail: [cyklomax@cyklomax.cz](mailto:cyklomax@cyklomax.cz)  
[www.cyklomax.cz](http://www.cyklomax.cz)

**ROCK MACHINE**  
Since 1994 | [rockmachine.us](http://rockmachine.us)

### KOLLA 28" LADY ♥

SHIMANO STEPS

RÁM ALLOY 6061 / VÝŠKA RÁMU 18" / VIDLICE SR NEX HLO-DS-700C 63MM / PŘEVODNÍK / CRANKSET SHIMANO STEPS / ŘAZENÍ SHIMANO DEORE SL-M590 1+9 / MĚNÍČ SHIMANO DEORE RD-M592-SGS / KAZETA SHIMANO HG 4009 11-34/9 / ŘETĚZ SHIMANO KCN6070 / BRZDY SHIMANO BR-M355 180MM / PŘEDNÍ / ZADNÍ NÁBOJ SHIMANO HB-RM3050 / FH-M3050 / PNEU SCHWALBE TYRAGO 622-42 / MOTOR SHIMANO STEPS / BATERIE LI-ION 417WH / VÁHA 19,9 KG / CENA 53 990 Kč



**APACHE® BICYCLES**

APACHE E-BIKES SHIMANO STEPS

NATIVE AMERICAN LEGEND · M M X V I ·

WWW.APACHE-BIKE.CZ



# Cube LTD SL



Dokončení ze str. 1 ⇌

Dolní rámová trubka (což černá barva opět dost maskuje) má velmi výrazný biaxiální průřez, kdy se její spodní část nebojíme označit za doslova extrémně širokou, navíc s hodně netradičním průřezem vycházejícím z pětiúhelníku.

Z dalších prvků rámu nemůže chybět kónická hlava, Post Mount úchyt zadní brzdý situovaný na řetězové vzpěře, dále integrovaná středová ložiska či uchycení přesmykače Direct Mount. Atraktivně působí vnitřní vedení řadicích lanek útroby spodní trubky. Aby však neutrpěla praktičnost, na povrch vycházejí zesponu před středovým pouzdem – výměna lanek je proto velmi snadná. Oslovila nás rovněž absence dolního můstku, díky čemuž jsou minimalizovány plochy zachycující bahno.

Z osazení první zaujme systém Fox 32 Float se 100mm zdvihem a systémem FIT4. Páčka na pravé straně korunky tak ve třech pozicích ovládá kompresi, a tudíž také imunitu vůči nežádoucímu pohupování, potažmo i citlivost na menší nerovnosti. Pevná osa vpředu je doplněna standardním rychloupínákem u zadního kola. Centerlockové



náboje Deore jsou pak jediným „ekonomičtějším“ komponentem, nicméně kola jako celek jsou díky lehkým a tuhým ráfkům DT Swiss více než důstojnou oporou testovaného modelu. Kombinace pláštíků Schwalbe Rapid Rob (vzadu) a Tough Tom může zprvu působit trochu nezvykle, ale z hlediska univerzality má svou jasnou logiku. Ani hodně rozblácený terén není hlavně pro přední plášť sebemenším problémem, což se hodí ve chvíli, kdy nás během závodu čeká nepředvídatelné počasí či neznámá trať. Adheze obutí, i za přispění velkého obvodu devěťadvacítek, je totiž přímo ukazová. Zbylé osazení se nese v duchu sady



Deore XT. Z té pocházejí dokonce i kliky s dvojpřevodníkem, zde se tedy rozhodně nešetřilo. Snad pouze velký převodník se šestiatřiceti zuby nemusí být pro některé silovější jezdce úplně ideální, a podle našeho názoru by „dvojplacka“ s osmatřicetkou byla ještě o něco univerzálnější. Dokonalé iktěčkové brzdý spolupracují s kotouči průměru 180/160 mm a brzdový výkon je hodně nadstandardní. Samotná funkce řazení současně sady XT je rovněž naprosto precizní a svádí k otázkám, proč si vlastně pořizovat ještě něco dražšího? A líbí se nám taktéž vlastní komponenty Cube na postu představce, řídítek či sedlovky.



slova králem vrchařů, na čemž má vedle samotné 29" koncepce nemalou zásluhu i sériové nastavení, čisté vykonostní posed. Dokonalá adheze zadního kola a velmi jistý přítlak předku jsou i v hodné prudkých stojkách spolehlivou oporou. Není to přitom jakkoli negativně kompenzováno ve sjezdech, kde kolo nabídně vynikající stabilitu a opět díky velkým kolům neočchvějnou jistotu. Tedy vědomí, že velká kola spolehlivě převalí většinu překážek, které přijdou do cesty. A pokud už je nějaká přece jen moc velká, pomůže příznivá celková hmotnost. V testované jednadvacítkě jsme navázili 12,55 kilogramu včetně pedálů, ale pocitově jsme očekávali ještě o dobré půl kilo méně. Odlepit obě kola od země je doslova hračkou, byť k vyložení dovození bike vzhledem ke své závodní povaze neláká.

Ovladatelnost se podařilo naladit adekvátní určení tohoto biku, tedy pro sportovní až závodní XC. Cílem zde evidentně nebylo vyzdímat z možnosti devěťadvacítkové koncepce maximum, ale naladit geometrii tak, aby byla adekvátně klidná ve vyšších rychlostech, při zachování rychlých reakcí na podněty od řídítek. Přesně to se povedlo, protože kolo působí od prvních metrů velmi přátelsky, a pakliže se do cesty připlete točitá pěšina či dokonce ostrá vracečka, zvládne je Cube na jedničku. Svůj díl na tom měla i 720 mm široká řídítka, která působila jako velmi jistě kormidlo.

Naš finalní verdikt? Pokud máte rozpočet okolo čtyřiceti tisíc a u nového biku požadujete vyváženost osazení i jízdních vlastností, testovaný model vám bude sto procentně vyhovovat. ■

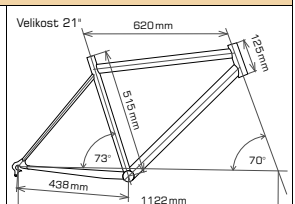
## Hodně rychlý elegán

O akceleraci již byla řeč, ale ještě na okamžik se k tomu po rychlosti vrátíme. Tento černý biker po ní totiž doslova prahne, a pokud vás baví jízda stylem „brzda–plyn“, tedy těsně před zatáčkou zpomalit a hned za ní plně akcelarovat, Cube LTD SL vaše nároky zcela jistě uspokojí. K tomu je do-

## Technické specifikace

**Rám:** Aluminium Lite, AMF, ARG  
**Vidlice:** Fox 32 Float FIT4, 100mm  
**Kliky:** Shimano Deore XT 36/28  
**Brzdý:** Shimano Deore XT, 180/160mm  
**Řazení:** Shimano Deore XT  
**Přehazovačka:** Shimano Deore XT  
**Přesmykač:** Shimano Deore XT  
**Kazeta:** Shimano Deore XT 11–40 (11)  
**Náboje:** Shimano Deore  
**Ráfky:** DT Swiss CSW MA  
**Plášť:** Schwalbe Rapid Rob/Tough Tom 2,25"

**Řídítka:** Cube Rise Trail  
**Představec:** Cube Performance  
**Sedlovka:** Cube Performance  
**Sedlo:** Cube Active 1.1  
**Hmotnost:** 12,55 kg (vel. 21", s pedály)  
**Cena:** 41 990 Kč



- ➕ tuhost rámu, jistota ve vjezdech, vyváženost osazení, skvělé brzdý
- ➖ „ekonomičtější“ náboje

## ráže 12mm

Vyvinuli jsme hliníkový rám s pohodlím karbonového



## razer 2016

29" 27,5" 27,5" lady

Nový Razer s planžetovými seat stay o tloušťce pouhých 12 mm nabízí v kombinaci s plochou zadní vidlicí pohodlí karbonového rámu. Systém umožňuje pro pružení zadní stavby ve vertikálním směru při zachování maximální boční tuhosti. Zabroušení a kytování svárů v oblasti hlavy a napojení sedlové trubky dodává rámu ze slitiny P6 Ultralite „karbonový vzhled“. Trojitě zeslabované trubky, hydroforming, tapered hlavová trubka, bi-axiální profilace, krátká XC geometrie, unikátní design z něj dělají lídra kategorie.

**pells**

JMCTRADING.CZ

BBB

## OCHRÁNÍ NA ČEM MI ZÁLEŽÍ

Erik Holm

Jízdní kola chrání životní prostředí. Zámky chrání naše kola. Se zámek PowerFold se nemusím bát, že na mém kole nebude vypadat hezky. Tvrzené ocelové tyče pro ochranu, skládací konstrukce pro čistý vzhled.

VÍCE NA:  
 BBBCYCLING.COM/  
 THISISMYRIDE/POWERFOLD



POWERFOLD BBL-71



Některá jezdcí uvítali možnost vozit na vybrané vrcholné silniční podniky kotoučové brzdy, ale ze dne na den je tato „technická revoluce“ pryč. Při závodě Paříž-Roubaix totiž došlo k několika pádům, jejichž výsledkem byla dost ošklivá poranění holeně a kolene právě od kotoučů. Tohle riziko se ukázalo být natolik vážné, že UCI okamžitě pozastavila své povolení pro použití kotoučů. Rovněž třeba tým Lampre-Merida vydal tiskové prohlášení, že bezpečnost jezdce je prioritní a od silničního nasazení kotoučů, které původně velice uvítali, prozatím ustupuje. Merida se ve spolupráci s výrobcí brzd hodlá do budoucna soustředit na vývoj bezpečnějších kotoučů pro silnici, například se zabováním okrajem nebo nějakým krytem.

**Ochdoh velkých hráčů z veletrhu Eurobike**, zdá se, nekončí a dalším, kdo oznámil svoji neúčasť, je Derby Cycle. Ti tak letos nebudou ve Friedrichshafenu prezentovat své značky Focus, Raleigh či Kalkhoff, kdy třeba první jmenovaná měla vlastní obří stánek na nádvorí. Jiný směr volí společnost Accell Group, která naopak přibírá ke svým značkám jako Haibike či Winora nebo XLC hodlá vyčlenit větší prostor.

Zatímco v případě pražské cyklistické výstavy For Bikes stál vstup pro běžné návštěvníky nemalých dvě stě korun, tak jen o dva týdny později na veletrhu For Caravan měli návštěvníci vstup zdarma! Jedinou podmínkou bylo vycištění takzvané cestné vstupenky z internetu. Stačilo pouze vyplnit údaje a zaškrtnout, že souhlasíte se smluvními podmínkami a zpracováním našich osobních údajů pro interní potřebu ABF, více nic. Což nás opět přivádí k tomu, že dvě stovky za vstup na For Bikes je pro běžného návštěvníka podle našeho názoru skutečně neúměrně moc.

Doslava raketonový nárust počtu prodaných elektrokol hlásí většina západních zemí a Rakousko není výjimkou. Díky elektrokolům nejen stoupla průměrná cena prodaného kola v této zemi na skoro 800 Eur, ale už skoro pětina z celkového objemu prodaných kol jsou elektrokola.

Americký sjezdář Aaron Gwin vystřídal americké výrobce sjezdových kol Trek a Specialized, aby v této sezóně zakotvil u německé značky YT Industries. Tahle poměrně mladá firma přitom sází na stejný prodejní model jako Canyon, tedy přímý prodej koncovému zákazníkovi, a neváhá angažovat hodné známé jezdce především sjezdových a dirtových disciplín. Aaronovo vlastenectví, které se tak trochu nabízelo ve spojení s dosud sedlými stroji, je tedy tatam a euro možná zavonělo víc než dolar.

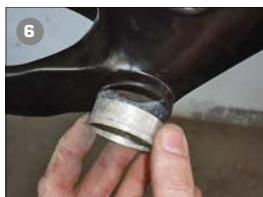
A ještě jednou se podíváme na diskové silniční brzdy, jelikož tým Lampre-Merida nastoupil do závodu Tour of Flanders kompletně na diskových brzdách. A to není všechno. Přestože se na silnici používají většinou 140mm disky, „meridáci“ měli nasazený průměr 160 mm a uchyocení zadního náboje systémem RAT, který vyvinula značka Focus. Ten kombinuje rychlejší otevírání pevné zadní osy, což je přínosem jednak pro výměnu kola při defektu, ale zároveň pevná osa navyšuje tuhost, která je pro kotoučové brzdy nutností. Tohle je ale po Paříž-Roubaix minulostí a zůstane to nejspíš jen u tréninkových kol.

Italská značka Dedacciai Strada uvedla na trh nový silniční rám zvaný Vertigine. Jedná se o univerzální monokový karbonový stroj využívající veškeré technologie použité na topmodelech tohoto výrobce, přičemž byl důraz kladen na špičkovou tuhost, nízkou hmotnost (výrazně pod jeden kilogram) a především příznivou cenu. Typické jsou pro novinku velmi atraktivní, ostře řezané rysy a snížené napojení sedlových vzpěr. Více na [www.airoo.cz](http://www.airoo.cz).

Se suchým řetězem máme většinou spojené jeho nepříjemné šustění a až pak si uvědomujeme, že to má možná nepatrný vliv na náš výkon. Společnost Muc-Off přišla s prodejem řetězů ošetřených speciálním mazivem Nanotube Speed Film, využívaným v armádě, které by mělo zajistit až 6% úsporu výkonu díky nižšímu tření. Odolnost vůči vymytí z řetězu by měla být 400 mil za sucha a více jak 250 mil za deště, což je opravdu hodné. Tento produkt byl vyvinut speciálně pro Bradleyho Wigginse a jeho účast v hodinovce, takže je vše odzkoušené.

**Náš servisní rádce tentokrát bude trochu náročnější, co se týče preciznosti a přesnosti práce, a určitě nebude pro každého. Podíváme se totiž na vlepění hliníkových misek pro lisované středové složení do karbonového rámu, z něhož se při vyrážení starého středového složení jednoduše uvolní.**

Spoj hliníku a karbonu je vždycky choulostivý na správné provedení a kvalitní lepidlo či povrchovou úpravu hliníku, kvůli jeho možné oxidaci. V tomhle případě pro-



stě někde nastala chyba, a vložky po pár letech už ve středovém pouzdře nedrží. U karbonového pouzdra bez hliníkových vložek tohle nehrozí, respektive níže popsanou opravu nelze provést, a vyžaduje to v případě vymačkaného pouzdra opravu u specialistů na karbon. Pro náš případ bychom rovněž doporučili světit rám odborníkům, kteří by vložky zalepili do rámu určitě mnohem lépe, ale pokud tlačí čas a kolo je třeba uvést do pořádku rychle před závodem, je naše řešení rychlé a funkční. Přesto ještě jednou apelujeme na provedení takové opravy raději odborným servisem či karbonáři než v domácí dílně, ale chcete-li, inspirujte se.

V našem případě se spolu se středovým složením porouchaly z rámu i hliníkové vložky ①, které byly vlepěny do karbonového středového pouzdra. Na jedné z nich už bylo vidět známky poškození tmelů ②, takže tenhle problém nejspíš nenastal poprvé a majitel rámu to zřejmě řešil vlepěním vložky nějakým „loctitem“, které ovšem nemělo dlouhodobý účinek. Abychom mohli celý komplet opět uvést do funkčního stavu, bylo nejprve nutné dostat vložky dolů z misek středového složení, což se jemným sklepním postupně po jejich obvodu podařilo. V žádném případě nesmí dojít k poškození povrchu vložek nebo k jejich deformaci, neseděly by pak v rámu přesně.

Vložky prozatím necháme stranou a připravíme si středové pouzdro ③, abychom jej zároveň zkontrolovali, jestli není někde po obvodu prasklé, a vložky se neuvolnily kvůli jeho deformaci. Musíme odstranit zasklé bláto a staré lepidlo, což jde ideálně odmašťovačem a následně co nejjemnějším smirkovým plátnem ④. Tím opatrně odstraníme z plochy staré lepidlo, které se jemně drolí,

mašťovač a následně opět vše vyfoukat. Tím je středové pouzdro připravené a přejdeme k hliníkovým vložkám.

Obě hliníkové vložky musí projít dokonale očistou vnější i vnitřní plochy, aby se zbavily jednak starého lepidla, ale také zatuhlého maziva či bláta, které tam zůstalo po starém středovém složení. Ideální je kombinace odmašťovače a nejjemnějšího smirkového plátna na staré lepidlo. Jakmile je vložka čistá, můžeme vykoušet, jak pasuje do středového pouzdra ⑤, zda v něm není příliš volná, a naopak. Čím těsněji pasuje dovnitř, tím lépe. V žádném případě se nesnažíme obrousit vložku nebo středové pouzdro, aby do něj zajela naprosto volně a vkladla se uvnitř.

**3F ISEW Intelligent Sport Eyewear**

Photochromo

POLARIZED LENS / 100% UV PROTECTION

UV 400 / 100% / 100% / 100%

CEILAND TIRE

**KOLEKCE 2016 řada - SPORT STYL**

[WWW.3FVISION.COM](http://WWW.3FVISION.COM)

**BIKEPRODEJNA.CZ**

Vystaveno více jak 250 modelů kol

PRODEJ A SERVIS JÍZDNÍCH KOL

BIKEPRODEJNA.CZ

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

**CYKLOSERVIS – cyklistický čtrnáctideník • Vydává PhDr. Miloš Kubánek, adresa redakce: Žirovnická 2389, 106 00 Praha 10, e-mail: [cyklo@volny.cz](mailto:cyklo@volny.cz), mobil: 602 314 424 (9–15 h ve všední dny) • Šéfredaktor: PhDr. Miloš Kubánek • Ředitel redakce: Miloš Kašpar • Redaktoři: Jan Kadečka, Jiří Uždil • Grafika: Typostudio Pavel Amler • Distribuce: obchody s velomateriálem, sportovní prodejny, soukromí distributoři, na Slovensku L.K.Permanent, poštovní předčíslo 4, 834 14 Bratislava, tel. 07/52 53 719–12 • Registrováno MK ČR • Evidenční číslo MK ČR 6596 • ISSN 1210-700x • Za obsah, kvalitu a pravdivost inzerátů ručí inzerent. • Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p. OzSeČ Ústí nad Labem, 27. 2. 1998, j.zn. P-938/98.**

# HOBBYBASTLER

## Udělejte si to sami

### vlepění vložek středového pouzdra

Máme tedy čisté středové pouzdro, obě vložky, takže můžeme všechny tři díly připravit na čistou podložku, případně ještě jednou zopakovat očistu lepených ploch, a připravíme lepidlo. Vhodná je epoxidová pryskyřice s tužidlem, nejlépe doplněná karbonovým prachem, kterou si namícháme do malé misky ⑦ v odpovídajícím množství. Jelikož mají lepidla různou do-

bu pak nemuseli obrušovat. Totéž provedeme i s druhou miskou a pak už jen necháme celek zatvrdnout.

Opravené středové pouzdro pak po vytvrzení lepidla a kontrole všech míst, kvůli případným přebytům vytvrdlé pryskyřice, můžeme vybavit novým středovým složením. Vzhledem k pevnosti materiálu bude lepší nahradit původní verzi s hliníkovými



bu tuhnouti, je důležité být celkem rychlý, aby nedošlo k chemické reakci moc brzy. To je vždy důležité zjistit podle typu používaného lepidla, případně si na zkušku namíchat malé množství a počkat se stopkami na reakci tuhnutí, prozvozenou zvýšenou teplotou. Jakmile máme pryskyřici smíchanou s tužidlem, potřeme vnější plochu hliníkové misky i styčnou plochu uvnitř středového pouzdra a miskou vtláčíme do pouzdra ⑧. Vzniknou-li drobné přetoky lepidla na vnější hraně středového pouzdra, můžeme je lehce setřít, abychom

miskami nepatrně měkkým plastovým typem, jenž je standardní u Press-fit středových složení Shimano. Vnitřní dosedací plochu v rámu můžeme lehce namazat a nasadíme nové plastové misky ⑨. Ty pak nalisujeme až nadzor lisem s odpovídající redukcí ⑩ a oprava středového pouzdra je hotová. Máme opravený kousek už má za sebou první závodní kilometry a vše zatím funguje bez jakéhokoliv lupání či bočního vůle misek. Nicméně opět upozorňujeme, že profesionální oprava u karbonářské dílně bude jednoznačně větší jistotou. (už)

**M5**

**M5 PRO „BRAM BRAKES“**

VÁHA: 75 + 78 g

[www.airoo.cz](http://WWW.AIROO.CZ)

Zeyerova 110/12, 702 00 Ostrava, 603 984 925, info@airoo.cz

# Olympijský Suntour

Když získala Julie Bresset olympijské zlato v Londýně, jako jedna z mála závodnic neměla na svém kole vpředu vidlici některé z nejznámějších světových značek, ale karbonový kousek SR Suntour Axon Werx. Tato vidlice je v nabídce značky už několik sezón a díky příznivé ceně je nejdostupnějším karbonovým modelem na trhu, takže proč si nedopřát to, co vozí šampionka.

Vidlici v devětadvacitkovém provedení jsme prověřili na karbonovém hardtailu a svým projevem nevybočuje z řady nejlepších modelů značky. Základem

o dotažení náboje osou Q-Loc. U ní stačí povolit páčku a zatlačit na váleček na opačném konci, jenž hezky projede i s osou skrz patky, vše bleskové a snadné. Nechybí držák hadice brzdy na imbus, a po montáži už jen naladit tlak a hodnoty tlumení. Nastavili jsme nižší tlak pro větší citlivost a s odpovídajícím odskokem vidlice prokázala jednak dostatečnou vnímavost z kraje zdvihu, ale především ukázkový nárůst komprese od druhé poloviny zdvihu. Žádné extrémní propadání do zdvihu při jízdě ze sedla nebo pocit nějaké zbytečné hloubky či naopak tvrdosti. Chod z kraje zdvihu sice není tak maslový, jako u některých stálic XC kolbišť, ale vzhledem k ceně je to hodné muziky za málo peněz a projev odpružení je přitom velice slušný. To se týká nastavení s minimální účinností tlumení nízkorychlostní komprese. V opačném případě je velice zřetelné cítit odpor vidlice proti zanořování pod brzdou nebo vlivem jízdy ze sedla, kdy tlumení hodně přibrzdí průtok oleje. Vidlice tak méně houpe a drží se výše ve zdvihu, aby s rychlejším nárazem okamžitě pobrala všechno co má. Samozřejmě citlivost na malé rázy se rovněž nepatrně snižuje, ale jakmile přijde skok či větší díra nebo nerovnost, systém funguje jako



v režimu minimální komprese. My jsme nakonec našli optimum ve zhruba třetinovém přitažení nízkorychlostní komprese, což i tak znamená více otáček. SR Suntour zde totiž nehráje na několik kliknutí po krátké dráze, ale kolečkem je třeba párkrát otočit, což platí i pro odskok, jehož rozdíl mezi minimem a maximem je rovněž dost znatelný. Typický je projev tlumičů patrony, která si při návratu vidlice do výchozí pozice vždycky trochu „foukne“, takže průtok oleje uvnitř má zvukový doprovod, ale na to jsme u této značky zvyklí. Tlumení v delších sjezdech nevynechává ani neztrácí na funkčnosti, takže v tomto směru patrona plní spolehlivě svoji funkci a co se týče lockoutu ve vjezdech, ten je hodně účinný, ale ponechává si nepatrnou rezervu v podobě několika milimetrů ochranného zdvihu.



Kdybychom chtěli celkový projev shrnout, vidlice nabídne velice příjemnou torzní tuhost v kombinaci s progresivním pružením. Proti některým složitějším systémům tlumení a regulací obou rychlostí komprese má sice určitě rezervy, ale na druhou stranu nabídne za dané peníze vynikající hmotnost, dobře provedené ovládání lockoutu a odpružení schopné fungovat hodně spolehlivě i na závodní trati.

(už)

- + hmotnost, cena, progresivita, páčka lockoutu
- zvukový projev

haibike.com/ePerformance

## Neústupně do kopce.



**Nové Haibike Xduro.  
Stvořené pro uphill.**

**HAIBIKE**

je kovaná magneziová korunka v dutém provedení a hliníkový tapered sloupek v kombinaci s 32mm průměrem vnitřních nohou z hliníkové slitiny řady 7050. Vnější nohy tvoří karbonový monokok s magneziovými patkami určenými pevně 15mm ose a Post Mount uchycení brzdového třmene, jenž je omezen na maximálně 180mm kotouč. Pevná rychloupínací osa v titanovém provedení má vlastní patentovaný mechanismus Q-Loc, jenž funguje velice jednoduše, a hlavně rychle.

Uvnitř vidlice se ukrývá vzduchová pružina v levé noze a olejová patrona v pravé, přičemž verze RL-RC kombinuje lockout z řídítek s možností nastavení nízkorychlostní komprese na korunce a odskoku na spodku pravé nohy. Jelikož značka staví na maximální jednoduše svých produktů, co se týče servisu, není ani nejlepší XC vidlice výjimkou. Hliníková patrona je jednoduše vyměnitelná po demontáži ovladače lockoutu a povolání matice na spodku nohy. Patrona je rozebíratelná, takže specializovaný servis může vyměnit olej, případně některé díly. Abychom měli základní popis kompletní, dodejme ještě, že páčka lockoutu na řídítkách se aktivuje palcem a vypíná pohodlně vnější hranou ukazováčku, takže je velice ergonomická a hlavně spolehlivá, samozřejmě s možností regulace předpětí lanka. Hmotnost vidlice začíná na hodnotě 1570 gramů včetně osy a bez páčky lockoutu, což je u devětadvacitky velice slušná hodnota. Navíc za cenu pohybující se kolem patnácti tisíc korun.

Vidlici jsme testovali se zdvihem 100mm, jenž lze interně snížit i na 80mm, ale kdo by se chtěl okrádat o pohodlí, že. Montáž páčky lockoutu i jeho lanka do ovladače na vidlici je naprosto jednoduchá a totéž platí

VÝPRODEJ PLÁŠŤŮ  
SLEVA AŽ 50%



Continental

[www.continental-bicycle.com](http://www.continental-bicycle.com)



# Letňanská kola

Je zvláštní, že když se v redakci probíráme fotografiemi z akce nazvané For Bikes, třídíme je a vybíráme ty vhodné, všichni mlčí a klopi zrak, když přijde otázka, kdo napíše k reportáži nějaký úvod. Důvod je jasný, nikdo neví, o čem by ten úvod článku měl být, nikdo neví, jak začít a čím skončit. Vždyť skoro vše, co jsme každým rokem v pražských Letňanech v posledních sedmi letech vždy na jaře viděli, jsme popsali už v reportáži z veletrhu Eurobike v německém Friedrichshafenu, v samostatných článkách, představovacích a mnohé dokonce už v testech. Některá kola, která viděli návštěvníci jarní výstavy, jsme dokonce jezdili již koncem června předcházejícího roku.

Veletrhy, výstavy a jim podobné akce jsou především o exponátech nebo o zboží. For Bikes ale zařazujeme do kategorie prodejní cyklistické výstavy. Ostatně, i koncepcí stánků a jejich obsazení odpovídá tomu, že vše je podřízeno konečným zákazníkovi těsně před hlavní prodejní sezónou. Až na výjimky nejsou v expozicích zastoupeny všechny modely kol. Vybírají se

jen ty zajímavé, které mají upoutat zákazníka, a nejlépe, aby si kolo objednal ihned na výstavě. Tomu odpovídá i skutečnost, že mnohé značky spolupracují s maloobchodními prodejními, jejichž prodávací pobíhají po výstavním (prodejním) stánku s ceníkem a vizitkami do obchodu. Ale to rozhodně není na škodu. Doba se změnila a kontrakční veletrhy, které jsou určeny především obchodníkům, s tím, že nějaký ten den se umožní i zákazníkům podívat se na exponáty, prostě končí.

V případě For Bikes mají zákazníci jedinečnou možnost vidět spousty zboží, které je již tou dobou v obchodech, koncentrován na jednom místě, mají možnost si udělat během jednoho odpoledne představu o svých jarních cyklistických nákupech, a dokonce si většinu z vystavovaného zboží pořídit se slevou. Ostatně, s cílem ušetřit také většina lidí na letňanské výstaviště

míří. Pokud jim tedy nevdají dvě stovky za vstupné a sto šedesát za parkovité.

A jak tedy vypadal For Bikes? Hned za vstupem do obou hal jste měli tak trochu dojem, že jste na veletrhu. Požadatel tam vyhradil místa pro jedny z největších hráčů na trhu. V jedné hale pěkně stánky Authora a Meridy. Za nimi Leader Fox, 4EVER a další. V druhé hale Cannondale s GT. Tady nás zarazilo, že se jednalo o stánek jedné pražské maloobchodní firmy, která to uváděla i na internetu a měla na stěně stánku i své logo. Škoda, kdyby vystavoval skutečný dovozce těchto kulturních značek, možná bychom viděli více exponátů. Vedle, na tradičním místě Trek, který, alespoň máme takový dojem, je vidět nejvíce na této výstavě. A jakmile jste postupovali hlouběji do hal, stále více jste cháпали, že jste právě na prodejní výstavě. Stánky se zmenšovaly, stále více návštěvní-

ků s peněženkami v rukách a vyvrcholeno nastalo zcela někde vzadu, kde si mezi mantinely otevřel svůj obchod Hervis. Více o exponátech z našeho pohledu nappoví obsáhlá fotografická reportáž. Pokud si chcete na výstavu zavzpomínat, nezbyvá vám nic jiného, než si naše fotografie prohlédnout. Běžně se vzpomíná nad katalogem výstavy, ale ten se požadatel ani neobtěžoval vydat...

Máme za sebou další, již sedmý ročník For Bikes. Proběhl především ke spokojenosti návštěvníků alias zákazníků, tedy vás, kteří čtete tyto řádky a pro které je určen. Určitě jste byli spokojeni. Rozhodně bylo co k vidění a především co k nákupu. For Bikes rozhodně zůstane zaměřený na koncové zákazníky. Pokud by to pořadatel chtěl změnit, určitě skončí. Doba se mění. Mění se i jiné akce. Třeba obrovský Eurobike v německém Friedrichshafenu,

kteří se letos také více otvírá konečným zákazníkům, přidáním dalšího návštěvníckého dne a možnosti testování kol po celou dobu výstavy. For Bikes je skvělý také proto, že se na něm potkávají lidé. Lidé, kteří se třeba jinak celý rok nevidí. Je to tedy i taková společenská událost, být se odevhrává v nevábných plechových hangárech, když předtím musíte zaparkovat kde si na poli. Ale nezáleží na tom. Praha lepší výstaviště nemá a v nejbližších několika světelných letech mít nebude.

A když jsme u toho potkávání, potkávat jste tam mohli i pracovníka Veletrhy Brno, a.s. Samozřejmě jsme zvedli telefon, a museli jsme položit otázky tiskového mluvčímu Brněnských veletrhů panu Davidu Pokornému. Jeho odpověď byla jednoduší: „Kola byla pro nás vždy téma a téma to je, samozřejmě, i v současné době.“ Nutno doplnit, že v loňském roce se město Brno stalo 95% vlastníkem výstaviště (5% vlastní drobní akcionáři), a v médiích se musíme dočíst o hledání náplně a využití obrovského výstaviště...

(kyn)



Nejlehčí sériové kolo s hmotností 4,5 kilogramu předvedla návštěvníkům Merida. Nová Scultura Superlite LTD s díly od Tune či THM má rám tvořený celkem 400 díly, které jsou z karbonových prepregů narežané laserem, pečlivě poskládané a upečené ve výsledný celek.



Domácí Superior nabídl paletu novinek v podobě univerzální terénní silničky X-Road nebo dvojice celoodpružených karbonových prototypů s nánosy prachu z afrického etapáku Cape Epic. Na těchto fulech totiž dojezí Filip Adel a Jan Jobánek celkové na patnácté přičce.



V dobách hluboké totality byla kola Favorit nedostatkovým zbožím a v současnosti je tatáž značka opět pro běžné lidi nedostupná – kvůli extrémně vysokým cenám. Současným, většinou karbonovým modelem však nelze upřít eleganci, kdy je konstrukční moderná spojená s retro názvy i designem.



Těžko si lze představit luxusnější pojatý elektrobike než německý Cube Elite C.62 Hybrid SLT, s cenou 183 990 korun. Karbonový monokovový rám, špičková „upside-down“ vidlice Rock Shox RS1, lehká kola DT Swiss, brzdy Magura MT8 a středový motor Bosch Performance Line CX. Nádherna!



Italské Basso a jeden z topmodelů nesoucí název Astra. Monokovový rám z bi-modulusu karbonu je v případě verze na snímku vybaven hydraulickými kotoučovkami, kompletní sadou Shimano Dura-Ace s elektronickým řízením Di2 a vysokými karbonovými ráfky Microtech.



Skutečně rozsáhlá expozice značky Author byla výjimečná i tím, že jsme si mohli na živo osahat prakticky všechny nabízené modely kolekce 2016. Hojně zájmu samozřejmě vzbudily nové elektrobiky, v čele s čistokrevně terénním modelem Elevation sázejícím na pohon Shimano Steps 250 W.



Na stánku firmy Schindler budily pozornost blikávkové či karbonové fatbiky americké značky Salsa jak ve sportovním provedení, tak s plnou naloží bagáže. Nechyběly ani značky Lapierre, Cratoni či Ghost nebo novinky Knog a Continental, které tento dovozeč zařadil do svého portfolia.



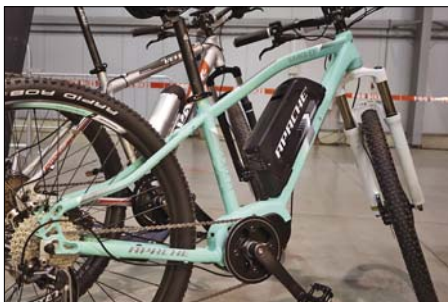
Jeden z tabáků expozice Trek a současně vítěz Grand Prix For Bikes 2016. Nový topmodel Madone Factory Racing je opravdovou lahůdkou sázející na spojení vysoké tuhosti, komfortu a aerodynamiky. Minimalizaci odporu vzduchu je uzpůsobena integrovaná přední brzda, představec a další detaily.



K lákadlům expozice kalifornského Marinu patřil rámový set Pine Mountain 2 s cenovkou 15 990 korun. Jedná se o konstruktivně výjimečný 27,5+ hardtail ze zeslabovaných Cr-Mo trubek Columbus Thron. Marin si u svých kolekcí zakládá na precizních detailech, a to zdaleka nejen u špičkových modelů.



KTM přitahovalo pozornost zcela novými celoodpruženými biky, mezi nimiž dominovala například superlehká řada Scarp. Nás zaujal třeba tento cyklokravosový model nazvaný Canis, s cenovkou bezmála sto tisíc korun. Vyznačuje si knišného napojení sedlových vzpěr na horní trubku nebo pevných os.



Sánek Apache jasně ovládla elektrokola, která bylo možné i otestovat. Nástup středových motorů Bafang vylepšených o matricové zajištění převodníku nebo dvojici jeho blikávkových krytů zaznamenala i dámská kategorie. Model Yamka má netypický rám s výrazným prohnutím trubek.



Na stánku pražské prodejny BikeMax byla k vidění kola značky Rock Machine, konkrétně dvojice celoodpružených trailbiků Blizzard s virtuálním závěsem jednodílné zadní stavby. Tyto modely jsou jak v devětatvacíkové, tak sedmadvacíkové verzi a patří k hodně živým kouskům.





U značek Giant a Liv se velkým zájmem těšila elektrokola, například nepřehlédnutelný celoodpružený e-bike Full-E. K hodně důležitým novinkám však patří zcela nová generace silničního modelu TCR. Na snímku špičková varianta TCR Advanced SL 0 s osazením Dura-Ace a cenou 209 990 korun.



Modely holandské značky Isaac patří i v době konstrukční unifikace k těm designově výjimečným. O tom svědčí třeba superlehký silniční Element SL či aerodynamický model Muon, konstruovaný speciálně pro časovku. Na tomtéž stánku jsme si mohli prohlédnout i kolekci lehkých zapletených kol FFW.D.



Domáci 4Ever opět přitahoval pozornost propracovanými e-biky E-Sword se systémem Bosch nebo zcela novou karbonovou devětadvacítkou Inexcis. Nás mimo jiné zaujaly nepřehlédnutelné barevné kombinace cenově dostupných 29" biků Scleton a Graffiti (na snímku).



Fanoušci československé cyklistiky měli jedinečnou možnost vidět pohromadě její legendy, které se sešly u jednoho stolu. Navíc byla k vidění i kola těchto jezdců. U stolu (zleva) olympijský vítěz Jiří Daler, legendární reprezentační trenér Pavel Doležal, vítěz Závodů míru Jan Smolík a cyklokrosový mistr světa Miloš Fišera.



Velkou plochu zabral Haibike se svým kaminem a elektrokoly v celoodpruženém i pevném provedení snad pro všechny věkové kategorie. Vždyť nechyběl ani dětský 24" model s pohonem Yamaha. Table značka prostě ve sportovních elektrokolech počtem modelů jasně vede.



Doslava lucusní dvacítku na hliníkovém rámu v surovém designu předvedla firma Cyklospeciality. Její Early Rider s řemenovým pohonem má zradu tříčlennosti torpédo Sram, nechbí sedlovka Ritchey nebo pláště Maxxis. Hmotnost kola za téměř čtrnáct tisíc je kolem sedmi kilogramů.



Brněnský Pell's se prezentoval na stánku firmy Ramala a kromě klasiky ukázal hlavně celoodpružené modely F7 nebo letošní novinku Nexter. Ta má celokarbonový rám z hi-mod vláken na devětadvacítkách, zadní zdvih 129mm a čtyřčepové provedení zadní stavby. S předním zdvihem 130mm by mělo jít o univerzál i do těžšího terénu.



Liberecká prodejna CykloPoint prezentovala speciální software, který díky podložce na sedle snímá jezdcevo pozadí při šlapání na trenážeru a podle otáček mu vybere ze sortimentu křeslíků Endura odpovídající rozměr a tloušťku vložky. Navíc lze nechat díky tomu vyrobit i 3D tiskem sedlo s přesným tvarem podle pozadí. Jen ta cena je někde jinde.



U kamionu Mitas se nejen skálo na trialové trati, ale kromě bikových pláští stejně značky zde sklízel obdiv stroj z teakového dřeva brazilské produkce. Samozřejmě obutý do městských pláští Mitas. Nebylo to jediné dřevěné kolo vřstavy. Ramala vystavovala trochu sportovnější stroj značky Samorost, ale z jiného druhu dřeva.

Pokračování na str. 10 a 11 ⇨





**CONNECT 29er Deore XT 2x11**

RÁM CONNECT FS / VÝŠKA RÁMU 18", 20" / TLUMIČ SR EPICON LO-R / VIDLICE SR EPICON RL-R 15QL TAPERED / MĚNÍČ SHIMANO XT M8000 / PŘESMYK SHIMANO XT M8000 / RÁZENÍ SHIMANO XT M8000 / KLIKY SHIMANO XT M8000 2x11 / KAZETA SHIMANO XT M8000 11speed / BRZDY SHIMANO XT M8000 / KOTOUČE SHIMANO ICE TECHNOLOGY / PŘEDNÍ NÁBOJ SHIMANO XT M8010 E-THRU 15mm / ZADNÍ NÁBOJ SHIMANO XT M8000 / PEDÁLY SHIMANO SPD M520 / HLAVOVÉ SLOŽENÍ FSA No.55 TAPERED / PŘEDSTÁVEČ UNO 3D FORGED / RIDITKA UNO 3D FORGED / SEDLOVKA UNO 3D FORGED / PLÁŠTĚ HUTCHINSON PYTHON / CENA 54 990 Kč

[www.vautron.cz](http://www.vautron.cz)







Střed jedné z bal patří automobilce Škoda, jež se za závodní cyklistikou již dlouhé roky spjata. Pokud je vám tento červený Superb posvědomý, pak se nemylíte – jedná se totiž o věrnou kopii ředitelského vozu z Tour de France, o čemž svědčil třeba i nápis „Direction Générale“.



Značka Amulet nabídla celou řadu elektrobiků se středovým motorem nebo třeba nepohlednutelný karbonový hardtail 29Big Jose! R: koly standardu 27,5+. Nás oslovil třeba tento sportovní závodní bike Rival 29, u něhož si designéři doslova vyhnali s barvičkami, na rámu i komponentech...



Kromě horských, nákladních i městských elektrokol Hercules představili brněnský Velkoobchodcyklo také stylovky Besv, které jednak mají hodné nezvyklý odpružení rámu, nebo jim nechybí kromě elektrického pohonu třeba přední světlo integrované do prodlouženého centrální trubky pevného rámu.



Shaman už nedělá jen napínáky a rockringy, ale dováží řadu značek, mezi nimiž nechybí legendární 100%. Od nich bylo k vidění kromě pestrobarevných sjezdových brýlí či rukavic také množství integrovaných přileb nebo stylové obří brýle pro XC. Ukázali také tlumiče a vidlice od DVO nebo chrániče IXS a samozřejmě svoje rockringy, vodítka nebo napínáky.

## Letňanská kola



Italské Bianchi nemohlo chybět, bytjme nemohli spátřit všechny modely tohoto legendárního výrobce. Největší zájem budil nový silniční topmodel Specialissima, jehož test naleznete v příštím Cyklobservisu. Rám váží 780 gramů a o kombinaci tuhosti a pohodlí se zasloužila technologie Countervail.



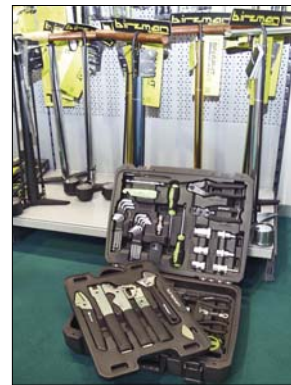
Jihočeský Leader Fox předvedl nejen svůj horská a krosová kola, ale především elektronovinky. Středové motory Bafang u něho nové vozi třeba model Flusada Gent v pánském provedení s matným lakem, či dámská elegantní bílá verze. Zajímavé byly i elektroskládky se zadním odpružením.



Představe AZUBu se točila kolem špičkových elektrobiků Moustache, ale neméně zájmu vzbudila tato velmi lehká 26" skládačka Tern Eclipse X22. Osazení prakticky odpovídá závodním kolům, přitom po rozeložení není o mnoho větší než běžné 20" skládačky - díky sklápěcímu sloupku představce. Nádherna!



Česká outdoorová značka Pinguin se svým projektem závěsných bezostřových brašen AcePac zaujala už na veletrhu Eurobike zástupce značky Ghost a nakonec pro ně vyvinula na letošek celou sadu brašen pro jejich kola. Na snímku je prototyp 27,5" fullu Ghost na rok 2017, samozřejmě s brašňami AcePac.



Kromě pláštíků Michelin či různobarevných řetězů Taya vystavoval dovezce i hodné stylové nářadí Birzman. Kromě profesionální sady v kufrku kolekci dominovala i řada diletenských hustilek v luxusním provedení, s novou univerzální hlavici pro oba typy ventilů.



U CykloSvec nabídlí třeba nový karbonový 29" hardtail Galaxy Perseus. O pozornost si samozřejmě říkali veskeré novinky Fox nebo třeba přilby a tretry španělské značky Catlike. Na fotce můžete vidět silniční model Cloud 352 (vlevo), novinku pro rok 2017 nebo neméně zajímavou novinku nazvanou Olula.



3F Vision, to jsou především brýle pro cyklistiku, ale nejen pro ni. Jednou z novinek byla třeba samozabarvovací skla Photochromic, schopná změny ze žlutého do kosořového zabarvení. Líbila se nám rovněž kolekce dětských a juniorských brýlí (na snímku) či stále se rozšiřující sortiment rukavic.

# LEADER FOX

Český výrobce jízdních kol a elektrokol - České Budějovice







Zooke vystavovali především kolekci doplňků Topcak či Ergon, ale také vyprodávali některé přilby Met či pláště Continental. Novinkou v sortimentu Chimpanzee jsou energetické želé bombóny Energy Chews. Ty jsou tradičně z přírodních surovin a obsahují 25 % ovocné šťávy.



Jeden z oceněných produktů soutěže Grand Prix For Bikes, biková přilba POC Tectal. Ta je určena pro drsnější ježdění stylu enduro a trail, přičemž konstrukce vsadila na hluboký skelet s výsoce nadstandardní pevností, celoplošně pokrytí skotepinou, nechýbí ani rozměrný štítek a solidní odvětrání.



Doslova celosvětovou premiéru měla na výstavě kola DT Swiss XM 1501, která do té doby nikdo neprezentoval. Novinka je v provedení s hodně širokým ráfkem pro rozměr 27,5+, střední šířkou ráfku a pak excentrickým provedením pro závodní XC. Nové jsou i náboje s jednoduchým tělem a přírubou na přímé dráty.



Již několik let má domácí Sport Arsenal stejný stánek, a jen lehce vylepšuje svůj prověřený sortiment cyklistických brašen a nosičů. Kromě expedičních brašen či levnějších turistických provedení se velice povedla i sedlovková brašna v kombinaci s hliníkovým nosičem tvořícím rám po obvodu.



Wilier, Miche, Kask, Gaerne nebo Salice - tyto značky jsme zvyklí vidat pobromadě, expozice na For Bikes nebyla výjimkou. Aktuální kolekce trefter italské značky Gaerne doslova hýří barvami, špičkovými materiály a neméně příkladným zpracováním. Návštěvníci nám jistě dají za pravdu.



Energetické doplňky stavry italské značky Energit mají v rodině nový kousek Carbo Flow, který by měl během výkonu pomáhat roztažovat cévy, udržovat je pružnější a umožnit lépe oxylovat krev. Základem tohoto produktu jsou kakaové flavanoly, jejichž obsah je až osmkrát vyšší než v kakaových bobech. Zároveň má ale nízký obsah tuků.



Ve společné expozici Shimano, Pro a Pearl Izumi jsme si mohli prohlédnout kolekci přilbě Lazer, nové spadající do portfolia dovozce. Bikové i silniční modely této známé značky tak budeme jistě stále častěji. Hodně se nám líbila rovněž kolekce Pearl Izumi Pursuit, stejně jako nové tetry Shimano.

Domácí BikeWorkX je synonymem maziv a cyklokosmetiky. Na výstavě ukázal nejen nové stojany pro maloobchody, ale představil i celou řadu noviniek, mezi nimiž nalezneme třeba kompletní čistící set „Clean Set“, dále některá nová maziva nebo třeba těsnící tmel pro bezdušové systémy.



Stánek Abus, výrobce přelbě a kvalitních zámeků přilákal asi nejuc rodičů, kteří chtěli svým potomkům dopřát kvalitní libivou přilbu. Pokaždé, když jsme šli kolem, byl totiž ve stánku zaparkovaný jiný kočárek a testovaly se dětské přilby. Kromě mnoha dětských modelů ale nechyběla XC provedení či trailové kousky nebo styllovky pro jízdu ve městě.

## Biketone.

správný tón pro nákup komponentů

distribuce | e-shop B2B + B2C produkty skladem | dodávky do 24 hodin

**TRIGON**

Špičkové karbonové rámy a komponenty

**Pillar**  
Převodní systémy

Osvědčené dráty a niple  
zkracujeme dráty (1.8~2.3mm)  
na požadovanou délku

**FIRST**  
components

Press-Fit, hlavová složení

**BITEX**

Náboje pro kvalitní kola

Karbonové sedlo TRIGON VC55  
hmotnost 98g!

Sedlovka  
TRIGON SP160UL



Integrovaná MTB řídítka  
TRIGON HB111

Press-Fit First DF24ES Shimano

Hlavové složení First RK1

Přední MTB náboj  
BITEX MTF15/20

Zadní MTB náboj  
BITEX MTR12

www.biketone.cz

info@biketone.cz



Italská kvalita.  
Perfektní zpracování.

www.shplus.cz

**SH+**



# 12 Shimano RP9 – špičková novinka

Cyklobservis 8/2016

Tretery Shimano své věrné uživatele zpravidla oslovují nejen anatomickým střihem, ale i nadprůměrnou životností. K tomu můžeme přidat propracované a maximálně funkční detaily nebo širokou nabídku, v níž nalezneme modely pro všechny myslitelné formy cyklistiky. Naším dlouhodobým testem s nejatrymi téměř tři tisíci kilometry prošla jedna z novinek, a sice špičkový silniční model RP9 s cenovkou 5949 korun. A nebudeme předhánět, když prozradíme, že se u těchto treter hle-

dního uživatele. Takže zatímco některé jiné značky nabízejí jako doplněk (většinou ne levný) různé tvarované stélky, Shimano k testovaným treterám přiložilo speciální pryžové inserty, jež se jednoduše zboku vsunou do jakési kapsy ve stávající stélce, a zvýší tak její středové klenutí. K tomu nechybí menší samolepící pásmičky, které se zespují na stélku nalepí do vyznačeného prostoru za prsty, čímž se pro změnu zvýší vyklenutí stélky v této oblasti. Konstruktoři udělali vše, aby se obuv hned na počátku plně přizpůsobila noze, a variabilita je přítomna také u systému stavování, konkrétně u horní mikro-nastavitelné přezky. Její opačné uchytní je sice při prvotním zapínání netradiční, a vyžaduje trochu zvyku, ale důležitá je zde přítomnost dvou rozdílných bodů upnutí plastového pásu v bočníci tretery. Tím rozložení tlaku překrytí

ky, síťovaný panel zboku špičky a perforace syntetické kůže dělají pro ventilaci dostatek. Menší průduch je přítomen i na špičce podešve a díky výrazné perforaci stélky ze vzduch k chodidlu skutečně dostane. V zi-



mě však není od věci tento otvor zaslepit. Hodně nám vyhovovalo naladění celokarbonové podešve, která pocitově nabídlu nekompromisní zážitek, a přitom nebyla při jízdě po nekvalitním povrchu jakkoli „ostrá“ a pohltila část otřesů.

Praktické je plastové vyztužení špičky, předcházející poškozování materiálu svršku. A přestože to může vypadat jako nedůležitý detail, na našem redakčním Pinarellu s krátkým rozvorem jsme byli za tento prvek vděční, neboť se nám špička tretery čas od času dostane do kontaktu s předním pláštěm. Dobře je vyřešen i dvojitý podpatek zvyšující stabilitu při chůzi, které se nikdy zcela nevyhne, byť se jedná o pár metrů před vyjetím a po návratu z tréninku.

V cenové relaci kolem šesti tisíc korun je samozřejmě možné hodně vybrat. Ale pokud hledáte maximum komfortu při dokonalém přenosu síly, tretery RP9 jsou podle nás jednou z nejlepších možností.

(kad)

➕ kombinace tuhosti podešve a velmi komfortního svršku, možnost úpravy klenutí stélky a uchytní přezky, výrazné tvarové přizpůsobení noze

➖ pro někoho nezvyklé zapínání



dal jakýkoli nedostatek těžko.

Samotný výrobce dané tretery charakterizuje jako „nejvyšší silniční model pro intenzivní dlouhé jízdy“ a zaměřil jej na uživatele, kteří vedle výkonu a komfortu dbají rovněž na estetiku. To není jen tak ledajaké tvrzení, protože testovaný model vypadá designově čistě až minimalisticky, což má vedle vzhledu zásluhu na nízké hmotnosti a příkladném tvarovém přizpůsobení chodidlu i nártu. Konstrukce svrchní části totiž v době „přeplastovaných“



přiblížíme našemu kotníku, či jej naopak lehce oddálíme. Shimano jde cestou inovace a my jej za to chválíme.

Svrchní díl s jemnou perforací na vnitřní i vnější straně působí jednoduše a totéž platí o partii paty, na níž může někomu opticky chybět vnější plastové zpevnění, na které jsme u treter za léta zvyklí. Výrobce chce totiž i patu učinit přátelštější k naší noze, takže absence zpevnění je záměrná a pocit tvarového přizpůsobení je v reálu fantastický. Vnitřní materiál s protiskluzovou úpravou dělá také hodně pro usazení paty, pakliže jsme navyklí zabírat i směrem dozadu a nahoru – tedy šlapat správně „do kruhu“. Kombinace závodního naturelu a maxima pohodlí se v tomto případě opravdu povedla – přenos energie je nekompromisní a míra komfortu velmi, ale velmi vysoká. Marně pátráme v paměti, zda nám někdy v minulosti nabídlu tretra s takto precizním přenosem energie natolik vysokou dávkou pohodlí.

Tvarové přizpůsobení noze je z nemalé části zásluhou konstrukčního minimalismu – méně panelů, méně švů a k tomu poddajný základní materiál logicky přinesly své ovoce. K odvětrání nemáme připomín-



treter působí příjemně poddajně. Když k tomu přičteme tuhou, příkladně tenkou podešev (snižující vzdálenost mezi osou pedálu a chodidlem na minimum), máme před sebou tretery ideální pro závodní nasazení i celodenní jízdy, ať už v pohodovém, či ryze tréninkovém tempu.

Výrobce udělal maximum, aby byly tretery uživatelsky co nejprívětivější. Dostatek prostoru ve špičce i anatomicky tvarovanou patu doplňuje variabilní systém upínání, ale třeba i unikátní vnitřní stélka, již lze přizpůsobit přirozené nožní klenbě kon-

# Longus Forst

Sportovní sedlo se štíhlým tvarem, ale současně více než dostatečným pohodlím za cenu výrazně pod pět set korun? To nemusí být nemožné, pakliže se podíváme na nabídku značky Longus, která u svých produktů právě na lakývný poměr cena/výkon dlouhodobě sází. Sedlo nazvané Forst totiž na první pohled můžeme skutečně zaměnit s výrazně dražšími modely, o jeho kvalitativním zařazení dá vědět až hmotnost 352 gramů, která přece jen čistě závodním modelům trochu

zakončení není vůbec ostré a na rozdíl od některých superlehkých modelů s absencí bočnic zde nebyl patrný nepřijemný tlak.

Za kvalitu zpracování získává Longus další body, neboť je na danou cenovou relaci opět spíše nadstandardní. Líbila se nám



poodschočila. Jinak je ale testované sedlo s cenovkou 450 korun většinou parametřů rozhodně nad průměrem své kategorie.

Konstrukce i tvar jsou předurčeny silnicovním či bikovému použití, pouze absence ochrany bočnic proti prodrání může při tvrdším použití v terénu trochu chybět. Délkou i šířkou skeletu (280 x 136 mm) Longus Forst přesně zapadá do představy o závodně tvarovaném sedle, nastole vy například legendárními modely Flite a později SLR. Plošší střední partie i špička zajišťují perfektní rozložení tlaku, a nemalou úlohu hraje rovněž oválný otvor uprostřed plastového skeletu, jímž lze zespujit spátit nezakrytou gelovou výplň. Tento zdánlivý detail má skutečně nemalý vliv na míru tvarové přizpůsobivosti sedla tváru našeho těla a stejně tak na schopnost utlumit alespoň část otřesů. Na prvotní osahání totiž vrstva polstrované výplně nepůsobí moc měkče (ani extra silně), a v praxi je přitom více než dostatečná. Pochvalu zaslouží plocha zadní části sedla, jež má vhodný sklon a zaoblení, takže i zde vše běh připomíná. Pokud na vás bočnice působí minimalisticky, nejsou zapotřebí jakékoli obavy. Jejich

jak zespují překrytá špička, tak především imbusovými šroubky upevněný plastový díl překryvající zadní napojení potahu na skelet. Samotný potah působí odolně a především celkem luxusně, navíc velmi realisticky napodobuje klasickou kůži, byť se jedná o její syntetické provedení. Pěkně působí také bílá grafika a loga – tenké bílé proužky jsou navíc zasazeny do shodně úzkých profilovaných žlábků, takže nehorzí jejich setření při dlouhodobém použití. Černé lakované ližiny z Cr-Mo oceli jsou pak klasika a nechybí na nich ani stupnice usnadňující správné předozadní nastavení v zámku sedlovky.

Pokud tedy chcete pořídit cenově dostupné sedlo, tvarově odpovídající sportovní závodnímu určení vašeho kola, a s jeho lehkou nadváhou si nelámáte hlavu, jste u modelu Longus Forst rozhodně na správné adrese.

(kad)

➕ poměr cena/výkon, tvar skeletu a přítomnost středového otvoru, kvalita provedení a vzhled

➖ absence zpevnění bočnic

## Specialista na cyklistické brašny a nosiče

**SPORT ARSENAL**

brašny na představec

na mobil

dámské brašny

brašny pod sedlo

brašny na zadní nosiče

brašny na přední nosiče

brašny na horní plochu nosiče

brašny do rámu

brašny na zadní nosiče

www.sportarsenal.cz

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

velkoobchodcyklo

## Velkoobchodcyklo.cz

### Otevření nového SHOWROOMU ELEKTROKOL HERCULES

Najdete nás:  
u motorestu **Rohlenka**, vedle dálnice D1  
pouhých 5km od Brna!

www.kolanaelektriku.net



# Author Airline



**TEST**  
Testováno pro vás

Lehký kros nabízející čisté sportovní svezení, navíc s velmi univerzální povahou – spojující rychlou jízdu po asfaltu s více než dostatečnými schopnostmi v lehcím terénu. Přesně tak by zněla základní charakteristika stroje Author Airline, který jsme důkladně otestovali. Jenže tento model s cenovkou 24 990 korun nabízí více, než co by od něj většina uživatelů při prvotním osahání očekávala. Už jméno Airline dává tušit, že nízká hmotnost zaručí kolu lehkost a svižný projev, realita je však ještě dále. Svou ovladatelností totiž strčí většinu přímých konkurentů do kapsy a užijeme si s ním nefalšovanou radost z jízdy, navíc doplněnou o vysokou dávku pohodlí. Nebudeme hledat snadno jiný sportovní kros, který bez odmlouvání zvládá bunny-hop, a přitom nás bude i při dlouhé jízdě po nerovném povrchu rozmazlovat komfortním nastavením. Airline prostě není obyčejným zástupcem své kategorie, o čemž ostatně z části vypovídá již pouhé poklepání prsty na spodní trubku svědčící o velmi tenké stěně a potažmo i nízké hmotnosti základu kola. Přitom můžeme počítat s perfektní tuhostí rámu i celkovou odolností všech dalších dílů, takže bychom se na testovaný model nebáli posadit ani dost přes sto kilo vázícího jedince.

Máme před sebou model skvěle splňující požadavky na svižný „cestáček“, ideální třeba i pro mnohadenní putování s brašňami



a všim potřebným vybavením. A zároveň se zrovna díváte na fotky kola, u něhož při jízdě v terénu nejednou zapomenete na to, že pod sebou zrovna nemáte sportovní devěťadvacítku. Skutečně se nám stalo, že jsme si až při rychlé jízdě úvozovou cestou z pražských Divčích Hradů (s přeskačkovanými terénními schody) uvědomili, že sedláme kros, a nikoli plnohodnotný bike.



Pomineme-li komfortně laděný posed, má Airline nejbližší k cyklokrosovému kolu stavěnému primárně pro terén. Nebo ještě přesněji, je z našeho pohledu křížencem „cyklokrosky“ s 29“ bikem, a to hodně povedeným křížencem.

## Klidas i sportovec

První metry jízdy primárně informují o vzpřímenější pozici doplněné zvýšeně rozmazlujícím gelovým sedlem Author Sphere a pěnovými „lock-on“ gripy s týmž logem. K tomu si připočítejte ideálně široká, lehce zvednutá řídítka, dostatek podložek pod představcem či kultivované pracující vidlice – a nebudete se moci zbavit otázky, proč jste vlastně až dosud jezdili na něčem nepohodlném? Tentýž pocit se bude ještě násobit, když v rychlosti pustíte oběma rukama řídítka a kolo se bude neočekivně,

každou chvíli přezouvat v závislosti na podmínkách.

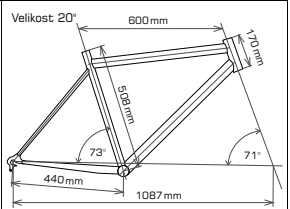
Pozice řídítek a hravá povaha jsou samozřejmě výhodou ve sjezdech, současně však znatelně neomezují ve stoupáních. Ocenili jsme rovněž spolehlivé pracující hydraulické kotoučové brzdy Tektro Gemini, byť si vřepdu dovědeme klidně představit i 180mm kotouč. Velmi příjemně překvapila vidlice RST Vita TnL s olejovými tlumeními a skvěle ovladatelným lockoutem na korunce. Široký rozsah nastavení předpětí pružiny a slušná citlivost zkraje chodu jsou výhodou, i když přiznáváme, že bychom v terénu ocenili klidnější 75mm zdvih namísto šedesátikového. Ten však ke krosovým kolům patří, takže to neberte jako výtku.

Velmi odolné se od začátku jevila kola zapletená na nábojích Xenon Disc a ráfících Radon Cross s atraktivně vyhlížejícím výšším profilem. Nabízené převody jsou pro daný univerzální účel také naprosto ideální, a stejně tak uspokojí precizní práce rázení. Sada Shimano Deore je zkrátka vždy určitou zárukou na jistotu, přehazovačka i přesmykač se tváří velmi dospěle a snesou klidně srovnání s výrazně dražšími díly. Dobrou volbou jsou rovněž klíčky Deore s integrovanou osou, tedy opět komponent tváří se prakticky nezníčitelně a perfektně zapadající do celkového pojetí kola.

Pokud tedy hledáte sportovní kros, s nímž se rádi docela plnohodnotně svezete také v terénu, jste u své šance. Běhlo modelu Author Airline na správné adrese.

## Technické specifikace

**Rám:** triple butted dural 6061 700c  
**Vidlice:** RST Vita TnL 60 mm  
**Klíky:** Shimano Deore 44 / 32 / 24  
**Brzdy:** Tektro Gemini, 160 mm  
**Řazení:** Shimano Deore  
**Přehazovačka:** Shimano Deore  
**Přesmykač:** Shimano Deore  
**Kazeta:** Shimano HG50 11-36 (10)  
**Náboje:** Author Xenon Disc  
**Ráfky:** Author Radon Cross  
**Pláště:** Author Silk Road Cross 42  
**Řídítka:** Author 660 mm  
**Představce:** Author dural  
**Sedlovka:** Author dural  
**Sedlo:** Author Sphere Gel  
**Hmotnost:** 12,7 kg (vel. 20")  
**Cena:** 24 990 Kč



Velikost 20"

➕ ovladatelnost, univerzálnost, jízdní komfort, příznivá hmotnost

➖ pro někoho 60mm přední zdvih

**maloja**

ROCK & ROLL  
Maloja

VÝJIMEČNÝ DESIGN,  
DOKONALÁ FUNKČNOST.

www.maloja.cz

**ENERVIT** Science in Nutrition

Moje síla nepodlehne a vytrvalost k překonávání překážek.

**Bud'te vždy perfektně připraveni na sport**

Sněž ENERVIT PRE SPORT 1-2 hodiny před sportem, tak optimálně připravíš svoje tělo na perfektní výkon.

STOP předsudkům  
www.enervit.cz



Historicky není konkurenční boj výrobců cyklistických komponentů nic nového, vždyť v počátcích bikiingu byl téměř dominantní SR Suntour, pak jej převlácalo Shimano, zoubky vystrčila i Campa a pak chvilku provokoval Sachs, aby mělo nakonec Shimano na dlouho jasnou nadvládu. Ta, vzhledem k počtu prodaných komponentů, jasně trvá a asi těžko ji někdo překoná, ale soubor se přesto oděhrává a nejde o počet sad či dílů, ale technologické novinky, kde je to

# Souboj na ostří zubu

sehnat snad na všechna uchycení klik a japonské inženýry se rozhodli Američanům ukázat svoje schopnosti variabilní sadou XTR. Ta nepotřebuje speciální ořech, a jedenáct pastorek lze kombinovat s jedním či dokonce až třemi převodníky. Pravda, nejmenší jedenáctka je sice klasikou a proti konkurenční desítce

faktorem pro jisté usazení řetězu na převodníku, aby jezdec neměl strach, že mu při extrémně zkřížené řetězové lince bude řetěz z převodníku padat. Přiznáme si, že řada profesionálů s tím v minulosti měla problémy a lehká vodítka řetězu se najednou mimo sjezdové disciplíny hezky prosadila i v XC.

největší pastorek. To jen základní výčet vlastností, které by měly přinést téměř stejnou, ne-li lepší, funkci vůči americkému originálu. Aktuálně je to v nabídce japonského výrobce cenově nejdostupnější sada v provedení 1x11 a pokud se to pokusíme spočítat, kliky, kazeta, řetěz a řazení by se měly pohybovat okolo

ceny, jelikož by se měl komplet kliky s převodníkem, kazeta, řetěz, přehazovačka a řazení pohybovat kolem osmi a půl tisíce korun. Navíc si lze vybrat mezi páčkovým řazením a otočnou rukojetí. Tato sada v podstatě využívá všech technologií spojených s jedenácti pastorky a jedním převodníkem, ale aby ji bylo možné nabídnout širšímu spektru zákazníků, je kazeta v provedení 11-42, tedy stejně jako u značky Shimano, a tudíž není zapotřebí speciální XD ořech, který je pro desítkový



## Shimano Deore XT

**Kazeta 11-42:** 447g  
**Kliky 32 z. bez BB:** 698g  
**Přehazovačka SGS:** 275g  
**Řadící páčka:** 122g  
**Doporučená cena:** 10 800 Kč

v posledních letech, a především s jedním převodníkem, stále patrnější.

Nemá smysl broudit do historie sady Sram XX1, která začala přepisovat novodobé dějiny bikového pohonu, kdy z původně pro enduristy zamýšleného jediného převodníku pro lepší průchodnost terénem vznikl fenomén světových kolbišť. Nejedním „játakyzávodník“, po vzoru šampionů, okamžitě okradl svůj pohon 2x10 o malý převodník a udělal si domácí 1x10 s extrémně dozadu předepnutou přehazovačkou Shimano, aby měl to, co ti nejlepší, ovšem za zlomek ceny originálu. Jenže doba pokročila, adaptéry na kazety se nám vyrojily v hojném počtu, rovněž kopie originálních převodníků s úzkým a širokým zubem už lze



nenabízí tak těžký převod, ale kdo by šel jeden zub navíc dole a dva chybějící nahore. Sram sice má kazetu 10-42, ale v kombinaci s vhodným převodníkem to lze dohnat. Obě značky přitom musí čelit patentová řešení, takže zatímco Sram má technologii X-Sync narrow/wide, tedy jeden zub široký a druhý úzký, Shimano má u jednoprevodníku všechny zuby naprosto stejné a velice masivní. Právě tvar zubu a řetězu je tím rozhodujícím



## Sram NX

**Kazeta 11-42:** 538g  
**Kliky 155-175mm:** 680-780g  
**Přehazovačka:** 322g  
**Řadící páčka:** 142g  
**Doporučená cena:** 8 500 Kč



částky deset tisíc korun.

Když se podíváme na konkurenční nabídku, výčet sad je pestřejší a sadě Shimano Deore XT by dle hierarchie odpovídalo provedení Sram X01. Jenže v jednodušším srovnání „nejlevnějších sad 1x11“ obou výrobců je přímým konkurentem novinka Sram NX. Tenhle kousek sice už tolik nehráje na nízkou hmotnost, ale naopak brnká na notu nižší

pastorek dražších variant nutnosti. Cenově tedy Sram se svojí dostupnou variantou vítězí, ale podívejme se níže na porovnání hmotností jednotlivých dílů, kdy možná někteří zaváhají a přikloní se na stranu ikstčeka. Každopádně, v případě sady Sram NX je to cenově nejdostupnější varianta plnohodnotného pohonu 1x11 a uvidíme, jak se bude vzájemně soupeření vyvíjet nadále. Vždyť Sram už nabízí předobjednávky na nejzaváhavější novinku Eagle, která nabízí dokonce dvanáct pastorek, z nichž největší má hned padesát zubů, čímž by mělo být dáno definitivní sbohem přesmykači a široký rozsah kazety by tak měl pokrýt větší rozptleté terény, tedy především, co se výskového profilu týče.

## Maximální ENERGIE

Představujeme Vám unikátní **Competition Sport Drink**. Jedná se o **novou generaci sportovních nápojů. Nahradí tekutiny s maximální hustotou energie.** Tento nápoj je **hypotonický při použití až do 100g na 1000 ml (!), dodá Vám v krátkém čase potřebnou glukózu a zajistí tím dostatek sacharidů pro svaly.**



Má pouze jemné aroma, prakticky pH neutrální nápoj bez kyselin. Trehalózy, isomaltulosa a speciální škrob hydrolyzáty umožní nízkou osmolaritu, a tím i vyšší hustotu energie než tradiční sportovní nápoje. Díky optimálnímu poměru glukózy a fruktózy v poměru 2:1 je optimalizován příjem energie. Tímto se šetří rezerva glykogenu a sportovec těží z významné energetické výhody. Nabízíme ho v několika příchutích, pomeranč, citron, malina nebo ovocná směs.

[www.sponser.cz](http://www.sponser.cz)



SUPERIOR EXP 909  
59 990 Kč

## POSUŇ SVÉ LIMITY!

SUPERIOR, to je ALWAYS RACE. Nejde však jen o závod, ale i o snahu posunout své možnosti. Dojet dál, výš, rychleji... Díky novým lehkým modelům e-mountainbiků kategorie E-sport, navrženým pro cyklistiky do náročného terénu, se již nemusíte bát vzdálenějších cílů. #ALWAYS RACE

OFICIÁLNÍ DISTRIBUTOR PRO ČR A SR VELSBIKE S.R.O.  
E-MAIL: INFO@VELSBIKE.CZ, TEL.: 605 770 070

[SUPERIORBIKES.EU](http://SUPERIORBIKES.EU)



# Votani M1

Testováno  
**TEST**  
pro vás



Taiwanská společnost Darfon je sice jedničkou v produkci klávesnic pro notebooky, ale jelikož je její zábr na poli elektroniky hodně široký, nemohla minout ani segment elektrokol. Její značka Votani sice nenabízí tak pestrou paletu modelů, ovšem testovaná novinka M1 je příjemným překvapením, co se ceny i velice tichého chodu motoru týče.

## Tichý a decentní

Ačkoliv je základem kola krosový rám s lehece sportovními geny a přesným ovládním, nenápadný lak s minimem nápisů řadí kolo pohledově spíše do kategorie ušlechtilých městských elektrokol a nijak nevdá, že je veskerá kabeláž vedena vnějškem. Zdání ovšem klame a jízdní projev je líným a komfortním strojím na hony vzdálený, protože em jednička dokáže jezdit i na tvrdě zpevněném asfaltu, což částečně eliminuje komfortnější sedlo. Vynikající je pevné usazení baterie v rámu, která se ani na nerovnostech nehybe a nic tedy neklepá. Daní za její délku je absence košíku na bidon, ale to je u elektrokol



konvertují směrem od sportovního charakteru k vyletnutí. Pohodlné odružení pak tuhost rámu na nerovnostech vykompenzuje, ovšem průměr sedlové trubky dá jezdcům zádům pocítit kvalitu českého asfaltu, což částečně eliminuje komfortnější sedlo.

Vynikající je pevné usazení baterie v rámu, která se ani na nerovnostech nehybe a nic tedy neklepá. Daní za její délku je absence košíku na bidon, ale to je u elektrokol

s rámovou baterií běžný standard. Spínač na boku a konektor pro nabíječku jsou dobře přístupné, kabely pak nikde neruší a jsou přichyceny k držákům a ne nějak ledabyle pásky k trubce, což chválíme. Rovněž konektor pro odpojení zadního motoru při vyjmutí kola z rámu se dobře rozpojuje. Torzní snímač je ukrytý ve středovém pouzdru a celkově velice čisté zpracování pohonu pak korunuje elegantní přehledný displej a větší ovládací panel v dosahu palce. Ovládat lze kromě trojice úrovní asistence pohonu také podsvícení displeje či přepínání informativních cyklistických funkcí, mezi nimiž nechybí ani frekvence šlapání.

Spuštěním displeje jezdec pozdraví logo Excimer, patříci systému pohonu, a automaticky je nastavený nejnižší stupeň asistence. Rozjezd je pak velice plynulý, a ačkoliv by měl torzní snímač nabídnout na lehčí převod a větší zábr do pedálů



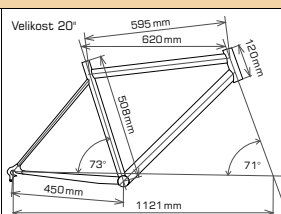
razantnější pomoc motoru, je vše maximálně plynulé bez nějaké ostřejší akcelerace. Totéž platí i po přepnutí na druhý a třetí stupeň výkonu, takže s tímhle pohonem se nemusí bát ani méně zkušený začátečník. Asistence motoru je pečlivě odušňovaná, takže ambiciózní uživatel se bude více trestat na jedničku, dvojka už je o poměrně větším pohodlí, kdy je pomoc o dost znatelnější, ale nejoblíbenější bude samozřejmě nejsilnější trojka. Na tu jsme se nechali rozmazlovat i my. Tenhle režim pak s téměř stokilovým tasterem dokázal na asfaltu ve středně kopcovitém terénu zdolet dvatřicet kilometrů, aniž by jej nutil se v letním parnu nějak výrazně zapotit. Měli jsme možnost jezdit verzi pro německý trh, schopnou jet i přes 40 km/h, takže to bylo opravdu svižné svezení. Na našem trhu ovšem bude rychlost omezená na maximální povolenou hranici 25 km/h. I tak ale musíme potvrdit to zásadní, i v maximální rychlosti nebo v ostrém stoupání jezdec o motoru prakticky neví. Je tak tichý, že

jsme se s takhle kultivovaným projevem ještě nesetkali, tady musíme vyseknout poklonu, protože bez typického bzucení toto elektrocolo prozradí jen baterie v rámu a větší zadní náboj s motorem. Během jízdy displej neukazuje dojezd dle stavu baterie, takže je třeba hlídat si pětici indikačních dílků, z nichž první zmizel už po třech kilometrech mírného stoupání. Nicméně, druhý ubyl až po deseti a zbývající trojice se držela poměrně dlouho, a i když občas zbyl jediný, v delším sjezdu se postupně díky pauze zase objevily všechny tři. Jakmile už ale jedete na poslední dílek, je nasnadě obezřetnost, protože systém pak rychle přejde z třetí úrovně výkonu na nejnižší a po chvíli stop a z pohonu už běží jen displej zobrazující všechny funkce. Několik kilometrů „za svoje“ ale dokázalo baterii částečně oživit a na poslední kilometr zase jel motor i na dvojku. Každopádně namatřetá vzdálenost na nejvyšší výkon je stoprocentní. S nižší úrovní a samozřejmě při nižší rychlosti, dle zákonných norem, zvláště baterie mnohem větší porci kilometrů.

Abychom ale nezapomněli na osazení, musíme vyzdvihnout chod hydraulických kotoučův Tektro propojených s řídicí jednotkou. Brzdí naprosto čitelně, účinně a díky snímači okamžitě vyřadí motor z provozu. Pohon Alivio je pak rozumným funkčním kompromisem, navíc je vzadu devítiryčlostní kazeta a ne šroubovací pastorek. Votani tedy nabídne solidní osazení, sportovní geometrii, a především velice kultivovaný pohon bez jakýchkoliv výkyvů výkonu a s nejnižším provozem, jaký jsme kdy jezdili. ■

## Technické specifikace

**Rám:** Alloy  
**Vidlice:** SR Suntour NEX  
**Klíky:** Shimano Alivio, 22/32/44  
**Brzdy:** Tektro Auriga e-SUB  
**Řazení:** Shimano Alivio, 3x9  
**Přehazovačka:** Shimano Alivio  
**Přesmykač:** Shimano Alivio  
**Pláště:** Kenda Kwest 40C  
**Ráfky:** Alloy  
**Náboj:** Alloy  
**Kazeta:** Shimano Alivio, 11-34  
**Sedlo:** Velo  
**Sedlovka:** Satori  
**Řídítka:** UNO, 600mm  
**Představec:** UNO  
**Motor:** 250W, 36V, 240 RPM  
**Baterie:** Sony Li-ion, 36V, 11,2Ah, 400Wh  
**Hmotnost:** 22,65 kg  
**Cena:** 45 800 Kč



+ tichost motoru, snímač brzd, tuhost  
- užší řídítka

Vyrobeno v

## Elektrokola pro každého

**Nyní na splátky bez navýšení až na 36 měsíců.**

- + Motory a baterie pouze od renomovaných výrobců Bosch, Bafang, Shimano
- + Dojezd až 120 km
- + Životnost baterie 800-1000 dobíjecích cyklů, což činí až 30000 najetých km
- + Nosnost kol 120 kg

- Rozšířená 5 letá záruka
- Vracení zboží do 30 dnů
- Záruční i pozáruční servis po celé ČR
- Všechna kola skladem

**Otestujte si elektrokola ZDARMA na vlastní kůži:**

inSPORTline Shop Praha, Strakonická 1151/2 Praha - Hlubočepy, tel.: +420 603 816 477, mail: obchod.praha@insportline.cz  
 inSPORTline Shop Brno Palackého tř. 155 612 00, Brno - Medlánky, tel.: +420 730 518 377, mail: obchod.brno@insportline.cz  
 inSPORTline Shop Ostrava, Krmelínská 780/2 Ostrava - Hrabová, tel.: +420 734 559 630, mail: obchod.ostrava@insportline.cz  
 inSPORTline Shop Vitkov, Dělnická 957, tel.: +420 556 770 199

Velkoobchod: Seven Sport s.r.o., Dělnická 957, Vitkov  
 mail: velkoobchod@insportline.cz tel.: +420 556 300 970

[www.inSPORTline.cz](http://www.inSPORTline.cz)

# AMR

THE ALL NEW  
AMR FAMILY

SL AMR 130 mm Trail  
 SL AMR X 145 mm Extended Trail  
 FR AMR 160 mm Enduro

K dispozici verze hliníková i karbonová.



# Připravujeme se na maraton

Dokončení ze str. 1 ⇨

Ale jak sami jistě tušíte, konkrétní kilometrová dávka jeztě nebyvá všespásná a do hry vstupuje mnohem více faktorů majících vliv nejen na naše celkové umístění, ale především na pocit ze závodu jako takový. Ani umístění v první třetici či padesátce totiž nedokáže zpětně vyvážit utrpení na trati, pakliže většinu závodu bojujeme s křečemi či technickými problémy. Připravit sebe, svůj stroj a nepodcenit nic, co nám může zneprjemnit průběh závodu – ale jak jistě sami podotknete, není všechno o výsledku, a dáva z nás absolvuje podobně akce s cílem „pokořit“ trať pohodově-



ším tempem, užít si krásy okolní přírody, nabídku občerstvovacích stanic a hlavně se pobavit. Na ono „pobavit se“ bychom skutečně neměli zapomenout, zvlášť máme-li kolo jako koníček, nikoli zdroj obživy. Vše záleží na prioritách.

Jak všichni víme, jakékoli závodění nebývá levnou legrací, a startovné, opeřebení našeho kola a v neposlední řadě pohonné hmoty při cestě na závod a zpět, vše po sečení mnohdy vystoupá i do několika tisícovek. A to nepočítáme případné ubytování či nečekanou nepřijemnost, kdy se nám na trati podaří „zrušit“ ráfek, proříznout plášť či ještě nějaká horší destrukce materiálu. Dorazit na závody a krátce po startu odstoupit pro technickou poruchu danou podceněním technického stavu našeho oře, to bývá vždy k naštvání. Ale i samotný průběh závodu můžeme ovlivnit, ať už volbou vhodného obutí, či některých doplňků. Vždyť v případě dlouhých maratonských tras strávíme v sedle třeba i osm a více hodin, mnohdy v neznámém terénu, takže je vítáno cokoli, co nám toto nasazení ulehčí. Na následujících řádcích bychom proto rádi shrnuli osvědčené tipy, na co se před MTB maratonek zaměřit. Slovo prevence bude logicky tím nejčastěji skloňovaným, neboť se týká stavu našeho kola i nás samotných. Jako předcházíme defektu výměnou ojetého pláště, tak podobně preventivně pro náš organismus fungují různé hypotonické iontové nápoje či magnesiové tablety proti křečím. Budeme-li se adekvátně starat o sebe i své kolo, jediné pak bude náš výkon optimální a budeme z něho mít dobrý pocit. A právě o dobrý pocit ze závodu jde.

## Prověřit vlastní schopnosti

Kozebrát závodní taktiku zde nečechme, tu každý z nás většinou získá postupně – na základě vlastních zkušeností. Ale je pár zásad, které je dobré dodržet, máme-li

v plánu nějaký ten maraton absolvovat. Sice některé budou ostříleným borcům jistě znát zbytečné, ale je-li někdo bike-maratonský začátečník, možná to pro něho tak samozřejmě nebude.

Uplným základem je logicky alespoň nějaká příprava. Pro každého z nás však může být tato tréninková dávka odlišná, v závislosti nejen na fyziologických dispozicích konkrétního jedince, ale i na našich cílech. Pokud se na větším maratonek chceme umístit, dejme tomu, v první padesátce až stovce, je zapotřebí dlouhodobější tréninková povitá příprava. Naopak jestliže se spokojíme s umístěním v druhé polovině

i vyšší dávku kilometrů. Jde tedy především o dobrý pocit, že jsme danou kilometráž schopni ujet, s tímto pocitem se na start závodu nastupuje vždy snáze. Samozřejmě se může ony dva týdny před závodem ukázat, že jsme své schopnosti přecenili a že bude mnohem rozumnější zvolit kratší trať, pokud vám pořadatel tuto změnu umožní.

Vliv na úspěšné zdolání závodu a s tím související nezbytný trénink mají i různé somatotypy konkrétních jedinců. Jsou mezi námi tací, jimž ve srovnání s ostatními stačí trénovat mnohem méně, a na závodech se vždy umístiti velmi dobře. Zkrátka, mají určitý dar od Pánaboha. Ale většina z nás do této skupiny bohužel nepatří, takže povitý trénink je pro nás nezbytný. Jinými slovy, nechat se v hospodě u piva v půlce května vyhecovat, že pojedeme bez jakéhokoli tréninku a s najetou sotva stovkou kilometrů dlouhého Krále, to je tak trochu šílenství. Na druhou stranu je podobně nesmyslné také dohánění kilometrů na poslední chvíli. Posledních pár dní před závodem bychom si už měli dát klid a čas na regeneraci, být lehká (kratší) projížďka na „protocení“ nohou klidně den před závodem je více než vhodná.

Trénink ale nechme stranou a přesuňme se do samotného dne závodu. Vždy by mělo být pravidlem se před závodem takzvaně rozjet, tedy zahřát svaly na provozní teplotu, podobně jako třeba motor závodního auta. Ne vždy je to samozřejmě možné – pokud nemáme z předchozího ročníku závodu vyjetou první vlnu nebo dokonce „protekání“ VIP koridor, často nám nezbyvá nic jiného, než stát na startu, právě kvůli použitelné pozici, třeba i půl hodiny předem. I kdybychom se před tím povitě rozjeli, tak během této doby znovu úplně ztuhneme. Musíme si zkrátka vybrat, zda se rozjet za cenu horší pozice, či jestli vsadíme na jistotu a budeme na startu (často zmrzlí) s předstihem. Podobnou možnost volby máme i v případě nastudování trati, především jejího převýšení, které může být důležitě pro naplánování rozložení sil. Současně ale musíme podotknout, že co jednomu pomůže, může být pro druhého psychicky demotivující. Vědomí, že do cí-



lometru v terénu za den skutečně ujedeme. Samozřejmě je dobré zvolit profil alespoň trochu podobný závodu, ale není to podmínkou, protože na závodek pak zcela sto-procentně zafunguje davové vyburcování k vyššímu výkonu, které na vaší sólo projížďce schází. Takže je ověřené, že na závodek jedinec téměř vždy zvládne vyšší tempo

le ještě zbyvá tolik a tolik kopců s takovým a takovým převýšením, může být skutečně v případě vysílání likvidací. Na druhou stranu, především jezdcí aspirující na dobré umístění si profil záměrně mapují a graf s převýšením si mnohdy lepší třeba na představec. Právě z důvodu, aby mohli v ten správný okamžik zvýšit intenzitu, či raději

polevit. A nenechali se třeba vyburcovat nějakým jiným, neznalým trati, jemuž následně v dlouhém stoupání dojdou síly. Řešením může být rovněž „chytrá“ elektronika, kdy

vání příčinou smyku. Jestliže před námi někdo spadne, či se objeví jiné potenciální nebezpečí, je naší povinností dostatečně hlasitě o situaci na trati informovat jezdc



nám profil kilometrů před námi ukáže třeba navigace – pokud někdo neeší přebytně náramky. Každý zná svou „závodní psychiku“ natolik, že jistě dobře ví, která varianta mu bude vyhovovat. Znáť každý detail trati, či raději nevědět a nechat se překvapit?

## Jsme na trati

Všichni, kdo někdy závodili, dobře vědí, že sebesilnější předstartovní nervozita opadne v okamžiku startovního výstřelu. A že od tohoto momentu se jezdec plně soustředí na „boj na trati“, který je především v prvních desítkách metrů často opravdovým bojem o přežití. Najít a udržet si svůj prostor, případně se snažit získat lepší výchozí pozici pro závod jako takový. K tomu dávat maximální pozor – riziko pádu je zde vysoké a pravděpodobnost, že se pár jezdců v této tlačenci takzvaně „smotá“, je silnější s každým metrem, o který jsme více vzadu. Pokud výložené nepřeceníme vlastní síly a neodhadneme špatně situaci, celkem často se nám podaří pozici vybojovat v prvních, řekněme, deseti kilometrech udržet až do cíle, alespoň přibližně. Je to logicky dáno i tím, že nás žene skupina ostatních závodníků, které se automaticky snažíme stíhat. Takže pokud se na to cítíme a víme, že fyzicky i technicky máme na to pohybovat se více vpředu, určitě není chybou snažit se hned po startu probjovat polem vpřed. Většinou nám intuice řekne, že jsme si již našli své adekvátní místo a jsme výkonnostně přibližně mezi sobě rovnými. Od věci však není ani určitá dávka soudnosti, když si hledáme na startu místo. Čpát se s letos najetou pětistovkou někým dopředu není fér vůči ostatním závodníkům, kterým jde o umístění. Ať se nám to líbí, nebo ne, s takřka nulovým tréninkem na tom nejsme nejlépe ani fyzicky, ani technicky. Přítomnost někoho „nevyježděného“ s nevyvíčenými závodními reflexy může být v předních řadách pro ostatní výložené nebezpečné.

Následně se během závodu někdy lehce propadáme, jindy naopak předjíždíme, ale nejzásadnější ze všeho je předcházet možným problémům, a nezapomínat na ohleduplnost. Zvlášť za mokra je zapotřebí opatrnost, především ve výjezech, a lepší je vždy méně riskovat. Vjekněm kotoučové brzdy jsou sice přínosem, ale na kluzkém povrchu mohou být při necitlivém dávko-

za námi. Ohlášení pádu, auta jedoucího v protisměru, náhlého zúžení trati nebo nečekané ostré odbočky – ve všech těchto případech by mělo být samozřejmě hlasitě hlášení styltem: „Práva! Levá! Auto!“ klidně i za současného zvednutí ruky. To vše může předjet pádu či dokonce zranění jezdců, kteří by pro nás měli být stále primárně kolegy-bikery, a nikoli protivníky.

S naší strategií nepřímo souvisí i vybavení. Vždy bychom měli být raději připraveni na horší počasí, pokud tedy není předpověď výlože příznivá a dá se jí skutečně věřit. Vše se logicky odvíjí od venkovní teploty v době startu, ale současně by bylo chybov



se obléci přesně podle ní, bez možnosti následné výraznější úpravy našich vrstev. Měli bychom proto preferovat více slabých vrstev, které se budou dávat postupně shazovat, ideální jsou v tomto ohledu různé větrovky, vestičky, rukávky či nákolienky, případně samostatné nohavice. Pláštěnka přibalená v barožu či kapse dresu je vždy zárukou, že při čekání na nutnou technickou pomoc, ať už z důvodu defektu, či čehokoli jiného, nezmrzneme. Záleží na našich ambicích – jinak se vybaví závodník předpokládající umístění do první padesátky, a jinak ten dojíždějící v první pětistovce či tisícovce. Budeme-li se však od startu pohybovat vpředu a udržovat neustále vyšší tempo, jsme na doplňcích oblečení daleko méně závislí než ti, kteří na občerstvovacích rádi zastaví a odpočinou si. ▶

MERIDA-BIKE.cz / MERIDA.sk

# MERIDA NINETY-SIX 2016

## NÁVRAT LEGENDY...



MERIDA



► Hobby jezdcům určitě doporučíme vzít s sebou nějakou vrstvu navíc. Samozřejmě, pokud předpověď počasí nehlasí na týden dopředu třicetistupňová vedra bez jediného mráčku na obloze.

**Vyvarovat se chyb**

Nyní se podívejme na konkrétní doplnky. I v jejich výběru se dá udělat řada



chyb a nemusí se vždy jednat pouze o textil. Pokud se chystáte jakkoli experimentovat, vyberte si na to jiný den než ten závodní. Platí zde nutnost vyzkoušení a zajištění všeho, co si hodláme vzít s sebou či na sebe. Velkou chybou by se mohlo ukázat zcela nové sedlo, případně tretty nebo i kratasy, jejichž výstelka nám třeba nemusí vyhovovat. Tretty bychom měli mít vyslápnuté, sedlo vysezené a třeba i rukavice by měly být ozkoušené a vytvářené v závislosti na naší dlaní. Předjedeme tak nejen nepříjemným puchýřům či otlakům, ale špatně zvolené nevyzkoušené vybavení nám může znechutit klidně celý závod. Ona „vyzkou-



šenost“ veškerých doplňků by měla platit i v případě energetických tyčinek, tablet nebo gelů, případně prostředků pro předjetí křečím. Většinou je lepší volit chuťově méně výrazné energetické doplňky, a pokud zvolíme nevyzkoušené, může nás po nich v lepším případě třeba pálit žába. Co našemu organismu vyhovuje, a co nikoli, to je vždy lepší ověřit během vyjížděk s kamarády nežli při závodě samotném.

U příležitosti rukavic je zásadní hlavně to, aby ideálně sedly. V případě tretter by vždy vhodnější vzdušnější model se schopností rychlejšího schnutí. Pokud vlastněte „celoplastové“ tretty s minimem síťoviny či perforace, pak po projetí brodu ani po desítkách kilometrů v téměř třiceti stupních mnohdy dokonale neuschnou. Což vždy hodně nepřijemné, protože je vždy lepší vice

síťoviny, třeba i lehce na úkor celkové odolnosti tretty.

Z doplňků bývá výhodou batůžek s vodními rezerváři. Hadička s náustkem je neustále po ruce, až už jedeme jakkoli náročným terémem, navíc je mnohem méně vystavena znečištění než klasická láhev v košíku. Disponuje-li vak na tři alespoň dvoulitrovým objemem, mnohdy vystačí na celý závod, a není třeba nápoj doplňovat. Vždy je ale výhodou dobře přístupné rozměrné hrdlo, které na občerstvovačských rychlých doplnění pití, navíc bez nutnosti vyndat z batohu vše, co s sebou vezeme. Praktickým tipem může být i klasický košík na rámu, i když patříme k ortodoxním vyznavačům batohů s rezerváři. Na některých, především zahraničních závodech se na občerstvovačských občas podávají kompletně naplněné láhve, a pak přijde košík vhod.

Další doplňky se týkají případných defektů a jejich rychlého řešení. Nesmí chybět co nejvíce hustilka, již někteří jezdci nahradí dvojicí tlakových bombiček, z důvodu rychlosti opravy. Pokud nepatříme mezi uživatele tubeless systémů, je lepší s sebou mít dvě náhradní duše a k tomu i sadu lepení. Jste-li majiteli bezdušových pláště s těsnícím „mlíčkem“, jste sice mnoha malých defektů ušetřeni, ale ani tak není těsnost vašeho obutí nezodlná. Pro větší defekty, s nimiž si těsnící roztok neporadí, je také dobré mít s sebou duši, případně záplaty na podlepení pláště. I tak se modlete, ať vás nějaká nepříjemnost na trati nepotká, protože svlékat z ráfku plášť plný „mlíka“ a vkládat do něj duši může být na rozblácené trati doslova noční můrou.

Dále nesmí v našem vybavení chybět pár co nejdolnějších plastových montpák a multiklíč, ideálně s nřytovačem řetězu. Můžeme s sebou mít i nepoužívanější samostatné imbusy a klasický malý nřytovač, který v posodlové brašně nezabere příliš místa. Může se hodit i malé množství maziva na řetěz, které pro tyto účely někteří výrobci nabízejí jako reklamní záležitost – v miniaturních plastových ampulkách.

**Kolo a jeho technický stav**

Kolo jsme si nechali na závěr. Právě jeho stav je mnohdy pro bezproblémové absolvování maratonské trati klíčový a s postupným vývojem techniky, rozšířením kompletního odpružení a poměrně složitými mechanizmy tlumičů, vidlic, řazení či kotoučových brzd je špičkový technický stav kola během celé závodní sezóny poměrně náročný, a to i finančně. Přibývajícím pastorky, stále užší řetězy – a najednou již nestačí změřit opotřeblení řetězu informativně jednou za měsíc či dva. Stačí jeden blátivý závod a skoro netknuté součástky pohonu či brzd můžeme mnohdy vyhodit. Precizní péče o kolo je tedy důležitější než kdykoli dříve. má-li fungovat správně. Evoluce cyklistické techniky posledních desetiletí by se dala přirovnat k tomu, že se z neznitelné „kovadliny“ stal jemný, precizní hodinový strojek. Na druhou stranu, odpružení je podstatně odolnější než v jeho začátcích, takže dobře utěsněná ložiska zadní stavby společně s vysoce funkčními stíracími kroužky vidlice či tlumiče jsou nemalou výhodou. Málokdy se stane, že bychom v blátě zadrželi odpruženou vidlici, což byla ještě v polovině devadesátých let běžná realita. Zvlášť pokud před sezonou či po ní necháme udělat repasi vidlice a tlumiče, společně s výměnou oleje a gufer, předcházíme jakýmkoli nesnázím s těmito klíčovými díly.

Totéž platí u kotoučových brzd, které jsou dnes naprostou samozřejmostí i v případě levnějších kol. Současné diskové systémy jsou perfektně funkční, často s jen

minimální údržbou. I tak je ale dobré prevenci nepodceňit, což se týká občasných odvzdušnění, vyčištění a promazání pístků a především stavu samotného obložení. Vrstva materiálu na destičkách a stav kotoučů jsou stejnou alfu a omegu jako nevytáhný řetěz či neojetá kazeta. Brzdové destičky sjeté na podkladový plech nebo řetěz při každém silnějším šlápnutí se nabaluje na převodník, to nám může jízdu hodně znepríjemnit či dokonce znemožnit. Špatně fungující kolo nám rozhodně nepřídání ani na psychice, zvlášť pokud jsme přinuceni kvůli technickým problémům třeba ve výjezdech, či naopak sjedech slézt a tlačít.

Vždy je lepší raději počítat se zhoršenými podmínkami – to se týká volby vzorku pláště či prevence související s výměnou některých komponentů podlehajících zvýšené spotřebě. Kam spadají právě brzdové destičky, řetěz a některé další díly. Jestliže máme před závodem na brzdových destičkách ani ne poloviční výšku původního obložení a předpověď počasí je nejistá, rozhodně bude lepší destičky preventivně vyměnit za nové a ty původní třeba po závodě opět vrátit takzvané na dojezí. Bláto totiž funguje jako brusná pasta a v případě zhoršeného počasí zkombinovaného se značným převýšením pak materiál brzdového obložení doslova ubývá před očima. Výhodou jsou v těchto chvílích odolnější „sintrované“ brzdové destičky, jejichž obložení na kovové bázi vydrží proti „organickým“ podstatě více.

Podobně je to i s řadou dalších dílů, například se zmíněnými plášti. Nepraktičtější bývá volit univerzálnější, již vyzkoušený vzorek, u nějž máme jistotu, že zvládne i rozmočený terén. Pokud nazujeme pláště, jejichž vlastnosti nemáme osobně vyzkoušené, můžeme být v realu nemile překvapeni. Může se to však týkat nejen vzorku a směsi pláště, ale i jeho usazení na ráfku. Už se nám v minulosti několikrát stálo, že



si patka pláště nerozuměla s ráfkem, tedy že plášť až příliš volně usazen, a při brzdění tak docházelo k jeho lehkému pootočení. V prudším sjezdu pak stačí párkrát zabrdit a plášť se na ráfku pootočí o tolik, že se vytrhne ventilke z duše, přičemž častěji k tomuto problému dochází u předního kola. Takže i na to pozor, a plášť vždy vyhodit kousek při běžných vyjíždkách, než se jej rozhodneme obout na závod. Ale je pravda, že k tomuto problému dochází spíše výjimečně, kdy se musí potkat „nesprávná“ kombinace ráfku a pláště.

Jesté chvíli zůstaneme u pláštů. Z naší vlastní zkušenosti bývá ideální najít vhodný kompromis nabízející příznivou hmotnost, ale i slušnou odolnost a co nejuniverzálnější vzorek. Extrémní gramážení se často nevyplácí, neboť skvělá akcelerace bývá vyváž-

na vyšší náchylností k defektům, i když to nemusí být pravidlem. Samozřejmě, příbývá nás, používajících bezdušové pláště, případně bikové galusky. Aplikace těsnících tmelů je při prevenci vůči malým defektům velkou výhodou, ovšem, jak jsme psali výše, oprava většího poškození je na trati problematictější a bezdušový plášť si řekne o nouzové použití duše. Pokud však správně vo-

už musíme krátce před závodem měnit opotřeblený řetěz za nový, je nezbytné kolo následně projet a důkladně vyzkoušet, a to všechny používané převodové kombinace – ideálně v tahu, například ve výjezdu. Kontrola kola doporučujeme provést rozhodně dříve než den před závodem, aby se daly nejen sehnat potřebné náhradní díly, ale hlavně aby byl dostatek času na odstra-



líme jízdní stopu a máme v pláštích spíše vyšší tlak (což si mohou dovolit především majitelé fullů), ani klasika s duší nemusí znamenat o mnoho vyšší riziko defektu.

Konkrétní vzorek? Mezi osvědčené klasiky patří Schwalbe Racing Ralph a Rocket Ron, Kenda Karma, takřka jakákoli verze Ritchey Z-Max, dále Continental Race King a mnoho dalších. Pakliže nás ale čeká ročnější v blátě od startu do cíle, bude lepší šláhnout po hrubším obutí než jsou tyto zmíněné pláště. Samotný provozní tlak pak záleží na zvyklostech každého

člověka a na preventivní údržbu. S obdobným problémem jako u vytvářeného řetězu se můžeme setkat vinou opotřeblené převodníku. Za sucha nemusí takový převodník vykazovat jakékoli problémy, ale stačí silný záber s trochou bláta a následuje „nabalení“ či zasakování řetězu. Blíží se problémy můžeme očekávat, když se při silném záberu do kopce spodní část řetězu třese, což bývá jakýmsi prvním varováním před jeho „nabalněním“ na převodník.

Alchymii může být i použití adekvátního maziva. Na maratonské nasazení doporučíme mazivo vylučné na řetězy, pokud možno s určením do mokra. U něj máme jistotu, že se při projetí prvního brodu z řetězu nevyplaví. Výrobci cyklistických maziv mají většinou v nabídce produkt s přívlasktem „wet“ nebo „extrem“, na klasický multifunkční řídový olej ve spreji v tomto případě zapomenete. Na dlouhé trati s brody či nepřítzným počasím bude vždy výhodnější odolnost „lepkavého“ maziva na řetězu nežli jeho imunita vůči chytání prachu. Rovněž doporučujeme aplikaci maziva s určitými předstihem tak, aby stačilo vyschnout ředidlo a mazivo perfektně přilnulo k povrchu řetězu.

Podcenit se nevyplácí ani stav lanek a bowdven. Přestože prasklé lanko řazení není častou záhodou, na trati by to dost možná znamenalo konec účinkování v závodě. Takže jednou za rok, po sezóně či před ní, určité udělat preventivní výměnu. Nové bowdveny často často vláží i unaveným měničům nervou krev do žil. Řešením pro lepší odolnost vůči vniknutí vody a nečistot je bez přerušení od páček až k přehazovače.

Tipů, jak sebe a své kolo co nejdéle mít v dobré kondici na bikemaraton, by mohlo být o dost více. Mohli bychom se detailně věnovat technice jízdy, optimálnímu přepřevě kolu a závodů a řadě dalších témat s maratony souvisejících. Ale už jsme za prvé popsal dost řádků a za druhé doste stejně nejlepší, pokud závodní zkušenosti nasbíráme sami, než abychom si je pouze přčetli. Někteří osobní zkušenosti sice nebyjí příjemné, ale o to více se jim v budoucnu řídíme. Přejme skvělou maratonskou sezónu a těšíme se, že se potkáme na některé závodní trati.

(kad)

Foto: Autor + archiv

**www.sigmasport.com**

## ACTIVO

**PŘINESE OŽIVENÍ DO VAŠEHO ŽIVOTA!**

ACTIV APP

**Být aktivnější, dosáhnout svého denního cíle a vyhrát zlato. Vaše Activo počítá každý krok a vybízí vás k dosažení nových osobních hodnot a zároveň sleduje váš spánek.**

Pouze ve spojení s aplikací SIGMA ACTIVE. K dispozici zdarma v Google Play Store nebo Apple App Store

**SIGMA GERMANY**



# Haibike Heet 7.20



Dokončení ze str. 1 ⇨

Totéž platí o kolech DT Swiss s přímými dráty, kde rovněž nelze hledat kompromisy a plátě Schwalbe jen dokreslují celkovou univerzalitu.

## AM nebo Trailbike?

Na pohled je Heet čistokrevný all-mountain, ale posed na něm už vybízí ke škatulkování či spíše tápání. Druhou největší velikost 47 cm totiž díky delší sedlovce zvládne i 190cm jezdec, ale to je už na hraně a kolo mu bude díky kratší horní trubce připadat menší. Haibike nehraje na módu dlouhých rámů a krátkých představců, ale obecně si potpí na kratší a živější geometrii svých fullů. Posed laděný hodně komfortně je



optimální pro jezdce s výškou 180–185 cm a výrazné zahnutí řídítek nabídne velice příjemný úchop. Vidlice sice nevypadá extra položená, tedy nic pro extrémní enduro, ale o jeden stupeň přestavitelné miský



hlavového složení to umí lehce napravit. Teleskopická sedlovka je samozřejmostí, a přestože nemá bodven úplně vnitřkem, ovládání dole na boku objímky to elegantně řeší.



zatáčky, kde jsme občas mívali problém, jsou na něm nejednou pohodové. Na druhou stranu jeho obratnost a výkon přináší skvělé zážitky i ve výjezdech, kde jsme občas přepnuli tlumič na střední režim a vidlice v kritických stoupáních, díky 40mm snížení zdvihu, neskutečně navýšila jinak standardní stoupací schopnosti. Celodenní brouzdání v těžkém terénu je kolu doslova vlastní a jakkoliv jsme si líbali na rovině nebo v zatáčkách, chod odpružení ve sjezdech ještě navýšil koeficient zábavy. Plusem je i průchodnost terémem, jelikož těžiště je sice pro zatáčení v opti-

mální výšce, ale není tak nízké, abychom si na vystupných kamezech museli hlídat každou otáčku kliky, kvůli riziku kontaktu s terémem. Bike tedy skvěle projede téměř kdekoli a jezdec doslova provokuje k hravé jízdě, aniž by mu v dlouhých výjezdech či na rovinách ubral něco z energie navíc. Neopatrné klepání bodvenů uvnitř rámu lze promítnout, není to tak výrazné, ovšem pěnové gripy s pojistkou jsou sice pohodlné, ale ve sjezdech a vzhladem k naturelu kola bychom ocenili nějaký agresivnější model.

Volba převodů se ukázala být ideálním kompromisem a přední šestiatřítka je i v rychlejších sjezdech dostatečná. Navíc proti jednopřevodníku nebyl nejčastěji převod pocitově tak tupý do nohou. Funkce řazení je úzasně lehká, což platí hlavně pro přesmykač, jehož boční chod je prostě dokonalý, a totéž platí i pro výkon brzd. Heet je tedy celkově skvěle osazeným fullem, jež bychom nazvali trailbikeem s bonussem vysokého zdvihu nebo hodně hravým soft-endurem, takže zaškatulkování do prostřední kategorie all-mountain jej vystihuje asi nejpřesněji.

## Hrubý RavX

Jestli jste někdy bojovali s pocitem, že jsou vaše gripy málo hrubé a dost rychle se vám omačkají, pak u modelu RavX DensityX na tohle klidně zapomeňte.

Jde o klasické gripy bez pojistky, jejichž dvojitá směs pryže nabídne jak perfektní tlumení rázů, tak velice agresivní vzorek s nadstandardní výškou. Gripy při délce 125 mm mají totiž průměr 33,5 mm, což je poměrně dost, a není to rozhodně nic pro drobné dlaně a krátké prsty. Tenhle model je určený především pro pohlcování rázů od řídítek, což dvojitá směs dokonale zaručuje a kratší pružina na povrchu pak nabídne i příjemný pocit v dlaních. Díky profilaci ale nepatří tenhle kus mezi ty, které bychom chtěli jezdit bez rukavic, takže tady v rukavičkách a raději dlouhoprstých.

Na řídítkech jdou gripy nasunout po navlhčení snadno a na lesklém povrchu drží dokonale, což tolik neplatí o matových řídítkách, kde se to přece jen začalo po navlhnutí v dešti lehce protáčet. Absence pojistky je dnes prostě jasným znamením, že na matových řídítkách to nebude tak stoprocentní. Každopádně, měkký základ to zde za sucha řeší spolehlivě, takže jsme s tím problémem neměli a jízda v náročnějším terénu byla o velice jistém úchopu, a hlavně skvělém tlumení.

Celková délka je univerzální, kdo vozí řazení v otočné rukojeti, může gripy snadno zkrátit, jelikož jsou na to už připravené z výroby vyznačeným kroužkem. Díky tomu bude i těžký schovaný a vzorek nebude trpět nějakým otrháváním. Kdybychom měli tenhle kousek s hmotností páru 102 gramů někým zadat, pak by to určitě bylo spíše trailové ježdění, kde se agresivnější úchop jednoznačně hodí, ale v dobrých rukavicích s pohodlnější dlaní bychom v nich zvládli třeba i celodenní svih. Za 159 korun pak lze vybrat z několika barevných kombinací, takže ani ladiči nebudou nijak ochuzeni. (už)



agresivní úchop, tlumení, možnost zkrácení  
zajištění v dešti

## Technické specifikace

<b>Rám:</b> Hi-Mod UD Carbon Monocoque, 160mm	<b>Velikost:</b> 47 cm
<b>Tlumič:</b> Rock Shox Monarch RT3, Debon Air	<b>575 mm</b> <b>590 mm</b>
<b>Vidlice:</b> Rock Shox Lyrik RCT3 Dual Position, 120–160 mm	<b>470 mm</b> <b>1148 mm</b>
<b>Kliky:</b> Shimano Deore XT, 26/36	<b>73,5°</b> <b>67,5°-66,5°</b>
<b>Brzdy:</b> Shimano Deore XT, 203/180 mm	<b>440 mm</b>
<b>Řazení:</b> Shimano Deore XT, 2 x 11	
<b>Přehazovačka:</b> Shimano Deore XT	
<b>Přesmykač:</b> Shimano Deore XT, Side Swing	
<b>Kola:</b> DT Swiss M1700	
<b>Plátě:</b> Schwalbe Hans Dampf, 2.35"	
<b>Kazeta:</b> Shimano Deore XT, 11–40	
<b>Sedlo:</b> Selle Italia Nepal	
<b>Sedlovka:</b> KS LEV-DX	
<b>Řídítka:</b> Haibike Top Flatbar Alu, 780 mm	
<b>Představce:</b> Haibike Alu	
<b>Hmotnost:</b> 13,48 kg	
<b>Cena:</b> 135 990 Kč	

ovladatelnost, hravost, výkon, chod odpružení, komfortní posed  
příliš jemné gripy

## KROSS

# EVADO 7.0

**BRZDY:** SHIMANO DEORE BRM615, HYDRAULICKÉ  
**PŘEHAZOVAČKA:** SHIMANO XT RD7780 SGS  
**PŘEVODNÍK:** SHIMANO LX FCT551 48/36/26 ZUBŮ  
**VIDLICE:** SR SUNTOUR NCX-E RL AIR  
**VELIKOST KOLA:** 28"

**26.490,-**  
vč. DPH

ALUMINIUM LITE

HYDRO-F TUBE

RHS SYSTEM

PRAŠKOVÉ LAKOVÁNÍ

DISKOVÉ BRZDY

Distributor kvalitních jízdních kol KROSS, Le Grand a Romet

# TSBOHEMIA.CZ

CHCETE-LI SE STÁT NAŠIM DEALEREM, NEVÁHEJTE A KONTAKTUJTE NÁS!

Email: team@tsbike.cz, Milan Tajčman - tel: 777912033, Petr Suchánek - tel: 775047774

\*Vyhrazujeme si právo na změnu barvy a specifikace modelů. Změna cen vyhrazena. Nabídka platná do vyprodání zásob.



Žádný bulvár a poplašné zprávy, tahle neutrální země je naprosto v klidu, ale zbrojí její nejznámější výrobce drátů, zapletených kol nebo ráfků a odpružení. Co je pro letošek u DT Swiss nového, nebo čím už nás namlávají na sezónu příští, se podíváme na následujících řádkách.

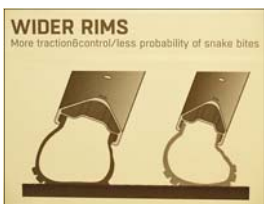
Asi největší lahůdkou je návrat značky ke karbonu na postu odpružených vidlic,

# Švýcaři zbrojí do terénu

totiž nevrátil na vnější nohy, ale je z něho sloupek a korunka, navíc upletené jako jeden celek. Složitý proces výroby se nazývá TFP (Tailored Fibre Placement), volně přeloženo jako přesné umístění vláken. Ta jsou

ručení co nejvyšší pevnosti. Nebylo možné spoj naddimenzovat přebytkem materiálu, ale vše musela vyřezat precizní konstrukce pleťtiny. Výsledkem tak je odpovídající vysoká pevnost, a přitom nízká hmotnost,

gufera od SKF, které je vyvinulo bez vnějších stahovacích pružinek. K tomu potom nový olej od Panolin, nový tvar molitanových kroužků nebo kluzná pouzdra a máme tu komplet OPM O.D.L Race s hmotností 1450 gramů v devětadvacítce, při zdvihu 100 nebo 120 mm. Samozřejmě, že tahle lahůdka není úplně zadarmo, a skoro třiatřicet tisíc korun je pěkná suma, ale technologicky je to nejvyspělejší řešení korunky a sloupku mezi odpruženými vidlicemi, takže tomu cena odpovídá.



jelikož před pár lety byl karbon hlavním stavebním prvkem vnějších noh závodních modelů, aby jej následně vytlačilo magnézium. Vidlice OPM pak v magnéziovém provedení ovládly celou kolekci, ovšem na letošek je zde návrat karbonu, ale v tom technologicky nejvyspělejších provedení. Karbon se

totiž strojově splétaná přesně podle požadavků na výslednou konstrukci jak z hlediska pevnosti, tak pružnosti všech partií. Vzhledem k extrémnímu namáhání, jaké korunka v místě spoje se sloupkem vidlice podstupuje, je to obdivuhodný počín.

Výrobě předcházelo náročné testování a hlavně měření všech sil, které v této oblasti na díly působí, aby pak podle toho mohli být určen postup pleťtiny vláken a jejich umístění přesně podle požadavku na co nejlepší odolnost vůči působícím silám. Zní to složitě, ale v podstatě jsou vlákna umístěna přesně tam, kde mají být, aby to celé vydrželo. Kvůli způsobu pleťtiny vláken se DT Swiss spojili s nejvýznamnějším domácími specialisty na textilní vyšívání, aby vyvinuli odpovídající postup a správnou strukturu pleťtiny. Důležité bylo použití minimálního množství materiálu, při za-



Když se podíváme na novinky v zapletených kolech, jednoznačně je vidět posun k širším ráfkům, kvůli stabilitě pláště v zatáčkách. Ať už z důvodu stále širších pláštů, nebo nového rozměru 27,5+, zkrátka si svět žádá širší ráfky. U bikových kol budou největší lahůdkou XMC 1200 Spline s karbonovými ráfky v bezhřbítkovém provedení, s vnitřní šířkou 24 mm, které jsou určeny bezdušovým pláštům. Kola mají lehké náboje 240s, přední na 15mm osu váží ve verzi

bez materiálu navíc. Celý proces výroby je navíc pečlivě kontrolován a vlákna kladou na své místo počítačem řízené stroje. Vnitřní pěnové jádro tvoří vláknům odpovídající oporu při výrobě, která téměř nevyžaduje ruční práci. Ta spočívá pouze v uložení výsledné pleťtiny na místo. Celý tenhle komplet je stoprocentně „Swiss Made“, a aby toho nebylo málo, dostal nová stírací

na Centerlock jen 93 gramů a samozřejmě jsou dráty s přímou hlavičkou. Čelní rohátky s 36 zuby mají na starosti záber v ohechu a hmotnost páru kol pro devětadvacítce je jen 1495 gramů. A cena? Kolem pětápadesáti tisíc korun a jsou i v Boost verzi nebo pro vidlici RS-1. O něco lehčí je verze XMC 1200 Spline, určená spíše pro závodní XC než pro trail či enduro, takže má vnitřní šířku ráfku 21,5 mm a hmotnost devětadvacítce 1445 gramů. Cena je pak téměř stejná.

Z cenově opačného konce na to jsou kola X 1900 s ořechem na klasické praporky, hliníkovým ráfem nebo náboji Spline. Opět dráty s rovnou hlavičkou, několik provedení standardů osy a hmotnosti u všech verzí pod dva kilogramy v devětadvacítkovém průměru. Trojice modifikací X (Cross), M (Mountain) a E (Enduro) má podobnou cenu kolem osmi tisíc korun a liší se hlavně šíří ráfku.

Když pomíneme speciální kola na fatbike, tak nejhavější novinkou jsou u biků výplety s číslem 1501, které měly světovou premiéru na pražské výstavě For Bikes. Ty jsou sice novinkou na příští rok, ale budou dostupné opět v trojici šířek ráfku, tedy XR, XM a EX. Náboje už mají z jednoho kusu a jejich ráfky budou v šířkách 22,5, 25, 30, 35 a 40 mm, takže něco pro 27,5+ a požadavky jezdců těžších trati na širších pláštích. Tahle řada prostě kompletně pokryje snad všechna specifika, co se týká průměru ráfku, šíří pláště a rozměrů nábojů, navíc mají ráfky excentrické provedení, navyšující symetričnost napnutí výpletu. Verze 27,5 se 40mm ráfem má hmotnost 1887 gramů, takže velice slušná hodnota.

DT Swiss tak bikovými připravili téměř na všech frontách mnoho zajímavých novinek reagujících na řadu aktuálních i nastupujících trendů, které v posledních letech přicházejí doslova šilným tempem.

(už)

## iXS laděné na pohodu

Oblečení, chrániče, přílby a doplňky německé značky iXS se v trailové a enduro komunitě objevují stále častěji a značka patří mezi hodně populární a přitom neokoukané. My jsme vyzkoušeli dres Alver BC (Backcountry), určený pro volnější styl ježdění.

Středně silný polyester nabídně jednak rozumnou odolnost v případě pádu, ale přitom solídní ventilaci v teplejších dnech. Štíh testovaného elka bychom směle přirovnali k některým konkurenčním rozměrům XL, takže byl jak dostatečně dlouhý, tak příjemně seděl v ramenu a nikde netáhl. Kdo běžně balancuje na hraně mezi L a XL, tady mu bude L naprosto skvěle pasovat. I když je štíh volnějšího charakteru, není plandavý a celkem rozumně respektuje postavu cyklisty. Pružný materiál je výhodou, navíc boční panely a spodní strana rukávů jsou z řídní síťoviny kvůli ventilaci. Rukávy jsou dobře střihné, takže ani s utaženými popruhy batohu v podpaží netáhne materiál. Jen nízký límeček dává krku dostatek prostoru, takže zde rozhodně neplatí nic o přesné na tělo



padnoucím provedení a la XC či silnice.

Z technických prvků na dresu překvapí dvě věci, především je to na přední straně v pase zespod našitý malý kousek speciální látky pro čištění brýlí. Je skrytý před nečistotami zvenčí a přitom kdykoliv po ruce. Snad jen v hodně zpceném stavu jsme nebyli schopni jej využít, když už byl trochu navlhlý, jinak je to funkční vychytávka. Druhým pomocníkem je kapsa na zip na zádech, která ovšem není uprostřed, ale mírně vpravo. Její zip i vnitřní prostor jsou tak lépe přístupné, navíc je vnitřní stěna vybavena gumovou průchodkou pro kabel od MP3 přehrávače. Na silnici by to asi nebylo moc rozumné, ale pokud se hodláte celý den potoukat sami v terénu s muzikou v uších, proč ne. Cena dresu je 1350 korun, což není vzhledem ke zvučnosti jména značky a celkovému zpracování nijak moc.

(už)

- + štíh, ventilace, hadřík na brýle
- nenezále jsme

## SAMODOMO

Tentokrát bychom naši rubriku měli pojmenovat spíše Samodomo – takhle určitě ne! Narazili jsme totiž na dost origi-

ohýbal přesně tak, aby pasovala do hlav imbusových šroubů objímku řídítek. Zatímco spodní dva dráty se opírají uvnitř hlavy imbusu, ty horní k imbusům jednoduše naváhl. Jestli tohle bude chtít jezdec rozobrat, nebo jestli nedopatřením nedotáhne pořádně objímku řídítek, nezbuďte než vzít úhlovou brusku a komplet rozřezat. Ale i to je prý jednoduše řešitelné, protože stačí přefříznout dva horní dráty v polovině a s jejich pomocí pak povolit horní imbusy. Ty spodní už budou po odfráznutí klíči jednoduše přístupné a horní pak nahradí novými. Jen bude muset držák znovu svařit, pokud bude chtít brašnu zase vozit na řídítkách. Je to tedy funkční řešení, ale i s hodně přimhouře-



nální konstruktérský počín, kterým jeho majitel zajistil na manželčině kole držák řídítkové brašny.

U brašny prý nebyl držák s průměrem adekvátním k rozměru řídítek, takže na oversize řídítka nebylo možné jej namontovat. Poradil si ale velice radikálně, jelikož řídítka nahradil tenkou trubkou odpovídajícího průměru a na ni naváhl adaptér, kterým celek namontoval na představec. Na tom by nebylo nic divného, když by tenhle adaptér vyrobil z plechu, který lze upevnit mezi čelo objímky představe a jeho tělo, takže by pak bylo možné vše snadno demontovat. On udělal adaptér z pevného drátu a čtveřicí jeho ramen na-



nýma očima to nemůžeme doporučit a berete to spíš jako důkaz české vynalézavosti, která jde občas i přes mrtvolu.

(už)

WWW.CYKLOSPECIALITY.CZ



Od 5,6 kg!



ULTRALEHKÁ  
DĚTSKÁ KOLA A ODRAŽEDLA

cyklospeciality

KEEP MOVING



Hledáte kolo neokoukané značky, s vyváženým osazením, navíc s lákavým poměrem cena/výkon? Stejně tak kladete důraz na precizně zpracované rámy, líbivé designy či zajímavé barevné kombinace? Pak byste neměli přehlédnout nabídku značky Devron, jejíž aktuální kolekci bychom vám rádi na následujících řádcích představili.

# Devron 2016

Ale nyní již k topmodelu nesoucímu označení Riddle R7 a využívajícímu velmi lehký, závodně koncipovaný rám ze slitiny 6066. Nemohou chybět moderní konstrukční prvky, jmenovitě kónická hlava či Post Mount úchyt zadní brzdy. Vzduchovou vidlici Rock Shox Recon Silver se 120mm zdvihem doplňují již zmíněná sada Sram GX, kola WTB a krásné komponenty Truvativ Stylo. Závodní geometrie je pak vlastní jak 27,5" verzi Riddle R7.7, tak i 29" variantě R7.9.

Následná dvojice sportovních hardtailů Zerga, takéž s oběma velikostmi kol, vsadila na hravou geometrii, opět 120mm

také designové sladění všech komponentů s rámem.

## Trekking & Urban

Pokud se přesuneme k trekkingovým



mi, velmi lehkými blatníky. V sérii Urbio vedle sportovních krosů nalezneme také trojici klasických cestovních modelů s dámskými nebo pánskými rámy a velmi elegantními konstrukcemi i designy. Nevšední jsou

a městským kolům, tak trojice nejvyšše postavených modelů Urbio T vsadila rovněž na sportovní notu. O tom více než dostateč-

ne sportovní geometrií se zajímavým průhybem horní trubky a velmi krátkou zadní stavbou, zlepšující ovladatelnost. Kvalitativní úroveň vsadily na sportovně-závodní řadu Shimano 105, dále novou Tiagra nebo osvědčenou Soru.

V neposlední řadě je třeba zmínit se o elektrokolech značky Devron, která si hodně rychle našla své místo na trhu, a to jak svou spolehlivostí a výkonem, tak i příznivými cenami. Kladně je hodnocena rovněž možnost dokoupení druhé náhradní baterie či bezproblémový servis. V nabídce je dostatek typů oblíbených městských elektrokol (některá pod značkou Corwin), ale i trekkingová e-kola. Novinkou letošního roku, a pravděpodobně budoucím best-sellerem, je elektro-bike Devron 27225, jenž za cenu pod 50 000 Kč nabídne velmi slušnou výstavu, výkonný motor Bafang

také všechny stroje kolekce s všehjakými označeními „urban“, které jsou kombinací mezi sportovním krossem a fitness modely.



Orientace na střední třídu zde jasně převládá, nicméně topmodely tohoto výrobce jsou koncipovány i pro nasazení na maratonských závodních tratích. Atraktivní „jedenáctková“ sada Sram GX, jakožto důležitá novinka letošní sezóny, je jasným vodítkem ryzí sportovní této strojí vznikajících pod taktovkou společnosti InspoRline.

## 27,5" i 29" na mnoho způsobů

Nadstandardní možnost volby je tím, co jistě přesvědčí o kvalitě nabídky značky, a Devron udělal v tomto směru maximum. Drtivá většina MTB modelů je totiž nabízena vždy nejen ve dvou barevných kombinacích, ale především vždy v 27,5" i 29" variantě. Zmínku zasluží velmi pečlivě provedené designy a grafika rámu, jež zvlášť v kombinaci s matnými krycími laky vtiskly rámu luxusní vzhled.

přední zdvih, a duralový rám se zabroušenými svary, výrazným slopingem a typickou výztuhou mezi horní a sedlovou trubkou. Dražší z obou strojů s dodatkem D5 svým osazením prakticky kopíruje topmodel se sadou GX, levnější vsadil na řadu Deore a opět vidlici RS Recon Silver - v případě odpružení výrobce vsadil na osvědčenou klasiku. Následující sportovně-rekreační hardtaily Riddle (s dodatkem H3, H2, H1 a H0) využívají osazení Deore/Alivio, případně Acer/Altus, přičemž poslední jmenovaná dvojice je k máni i s klasickým dámským, výrazně sníženým rámem. A to opět jak ve 27,5", tak i 29" verzi, což zdaleka nebývá v dané třídě standardem. Dámské varianty rámu, stejně jako jejich pánské předlohy, spoléhají na výrazné profilace trubek, jež jim dodávají výsoce nadstandardní tuhost při záberu. Takže opět maximum pro sportovní jízdní vlastnosti. Dámám se bude jistě velmi zamlouvat

ně vypovídají třeba příkladně zpracované rámy s nepřehlédnutelným slopingem a atraktivními profilacemi trubek. Dále můžeme počítat s komfortními sedly nebo kvalitní-

**DT SWISS**

[www.bottico.cz](http://www.bottico.cz)  
**BOTTICO s.r.o.**  
[www.onza.cz](http://www.onza.cz)

**onza**

Za vyzloženou „stylovku“ lze označit dvojici atraktivních cruiserů Urbio U2.6 a LU2.6, tedy opět v pánském i dámském provedení. Geometrie i posed připomínají „choppery“, stylová světla a doplňky či typicky zahnutá řídítka – na takové kole vás stoprocentně nikdo nepřehlédne. A je jedno, zda pojedete městem v obleku, či jen tak v šortkách na pláž. V nabídce Devronu nalezneme dokonce i takzvanou festku, tedy model populární kategorie fixie, již propadá stále větší procento převážně městských jezdců. Chrom-molybdenový rám se sníženými sedlovými vzpěrami je doplněn vysokými ráfky či retro sedlem ve stylu legendárního modelu Regal.

Krosová kola rovněž vsadila na dynamické designy, jež jsou společně pánskými i dámskými variantám. A pakliže se nyní přesuneme k řadě silničních kol Devron, tak trojice modelů řady Urbio R vynik-

(v prestižním německém závodě porazil dokonce i Bosch) a kola průměru 27,5", to vše navíc ve velmi slušivém kabátě.

Ve spojitosti s koly Devron jistě stojí za zmínku rovněž paralelně nabízená značka DHS, zaměřující se primárně na cenově dostupnější modely střední a nižší střední třídy. Kompletní nabídku značek Devron a DHS najdete na [www.insportline.cz](http://www.insportline.cz). (red)

**BIKEMARAST.CZ**  
PRODEJ A ODBORNÝ SERVIS  
JÍZDNÍCH KOL  
Novovysočanská 599/7, Praha 9  
Vchod z ulice Šiklova  
776 346 435, info@bikemarast.cz  
Specializovaný e-shop: [www.bikemarast.cz](http://www.bikemarast.cz)  
OLYMPIA

# VLASTNÍMA

# RUKAMA

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

## NOVÉ RB RX



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

**RB CENTRUM  
ČECHY**  
VRBOVA 19, PRAHA

**RB CENTRUM  
MORAVA**  
JEZDKOVICE 32, OPAVA

» [WWW.RB-BIKE.CZ](http://WWW.RB-BIKE.CZ)