

MotoRizovaný Cannondale



Ne, z titulku nevyplývá, že by americký Cannondale opět pokoušel štěstí v motorkářském odvětví. Pouze se v něm ukrývají dvě jména nových kol Moto 160 a Rize 130. Ta jsou určena pro enduro a all mountain a číselky odpovídají zdvihu zadní stavby. Společným jmenovatelem u obou kol je snaha o co nejnižší váhu a největší radost z jízdy. Oba modely se proto budou vyrábět s karbonovým předním trojúhelníkem a oba rámy se ve svých kategoriích chtějí stát těmi nejlépejšími. V nabídce budou i duralové verze rámu.

RIZE 130

Zcela nový rám pro all mountain s jednočepovým systémem odpružení o zdvihu 130 mm dostal oproti stávajícím modelům, jako je například allmountainový Prophet, nové přepákování tlumiče, které se již osvědčilo u freeridových modelů Judge.

Karbonový rám ve velikosti L by i s lakem měl vážit 2115 gramů, k čemuž pro přičtení váhy tlumiče Fox Float RP23 225 g dostaneme velmi zajímavou hmotnost 2340 g. S vidlicí Lefty Carbon PBR o hmotnosti 1315 g, hlavovým složením s představcem Head Shok o váze 250 g a 655 g lehkými klikami HollowGram SL se pak bude jednat o nejlépeší set základních komponentů ve své kategorii.

Systém odpružení True Travel je navržen tak, aby zadní stavba pohlovala i nejmenší rázy při zachování stabilního projevu pod šlapáním. Zároveň by měl také aktivně pružit pod brzděním, a dovolit tak využít plného zdvihu 130 mm.

Přední rámový trojúhelník je vyroben skládáním jednosměrných vláken vysokého modulu pevnosti do formy, udávající rámu jeho budoucí tvar. Hlavní rámové trubky jsou profilovány podle počítačových analýz, aby nikde nebyl ani gram materiálu navíc a zároveň aby v nejnárovnějších partiích bylo „masa“ dostatek pro odolnost proti rázům i pro dostatečnou tuhost.

Pasáž u středového složení je velmi masivní, aby poskytla dostatek opory pod záberem. Uvnitř najdeme duralovou vložku BackBone, která je vykována z jednoho kusu a nese nejen středové složení, ale také lůžko hlavního čepu a vnitřní vložku sedlové trubky. Tím se podařilo získat mnohem vyšší celkovou pevnost a odolnost, než kdyby se k sobě vařily tři samostatné části.

Asymetrická zadní kyvka je vyrobena z duralu a je svařena z oversized podkovek, obdélníkových řetězových vzpěr a kovaných patek. Po svaření a tepelném vytvrzení jsou ještě spojovací části zadní kyvky ofrézovány pro co nejpřesnější zarovnání styčných ploch u čepů.

Horní vzpěry zadní stavby jsou také vyrobeny z karbonových vláken vysokého modulu pevnosti, jejichž tvar by měl slibovat výbornou boční tuhosti odolnost proti velkým rázům i při dopadech.

Cannondale Rize 130, jenž se bude vyrábět ručně přímo v USA, se bude prodávat ve velikostech S, M, L a XL a na rám bude poskytnuta doživotní záruka bez omezení hmotnosti jezdce.

Odpružená vidlice Lefty Carbon PBR by se měla stát při hmotnosti 1305 gramů nejlépeším modelem v kategorii vidlic se zdvihem 130 mm. Vzduchová pružina je tlumena olejem a na jejím vrchu je ovladač PBR (push button rebound/lock-out), jehož stisknutím se snadno naladí odskok či blokáce vidlice.

MOTO 160

Druhou novinkou je enduro bike se zdvihem 160 mm, jenž by měl být tím nejlépeším, co v tomto segmentu můžeme koupit. Minimální hmotnost tak i do vysokozdvihového endura přináší lehkou jízdu a rychlejší akceleraci. K té by měl kromě tuhé konstrukce dopomoci i nový „sekerový“ systém odpružení Hatchet Drive, který působí na tlumič přes soustavu vahadel přepákování, uchycenou na samostatném bloku integrovaném do spodní trubky.

Spodní část tlumiče je připojena přímo ke kyvce zadní stavby, čímž se významně šetří hmotnost.

► Dokončení na str. 11

Vložené CD
Katalog kol 2008
2500 modelů kol
od 50 značek



STRACH A BOLEST

Foto: Adam Maršál, Maxim

Skutečná Autorita



„Tajemství úspěchu – jsme na to dva.“

„Pokud se zeptáte úspěšného sportovce na tajemství jeho úspěchu, pravděpodobně Vám sdělí, že vše vězí v důkladné přípravě. Já mám ale ještě jedno tajemství – jsme na to dva. Jeden na lyžích a druhý na kole.“

Lukáš Bauer
Lukáš Bauer – vítěz Světového poháru

www.author.eu



Author kol

Jízda na kole je velmi krásný pohyb, který uchvacuje milióny lidí. Ať jsou to rekreační jezdci, závodníci, pozvěři či třeba dojičky, které každé ráno vyráží na ukrajině do JZD, všichni vyvíjí točením svých nohou dopředný pohyb, jenž o poznání urychluje pohybové možnosti lidského těla.

Vítr ve vlasech, svištění v uších, bolest ve stehenním svalstvu, drncání, smykávání, náklon v zatáčkách, létání vzduchem, to všechno přináší cyklistika, ať je jakákoliv.

Vedle klasického pojetí kola, kdy slouží jako dopravní prostředek či tréninkové náčiní, se v sedmdesátých letech vyvinulo i technické ježdění, které povznese jízdu na prostředek zábavy. Začalo se skákat a létat a vznikl freestyle a bikros. V těchto disciplínách je potřeba, aby byl stroj co nejmenší a tudíž nejobratnější, takže používá malá dvacetipalcová kola.

S příchodem horského kola, které v osmdesátých letech uchvátilo milióny lidí a dalo vzniknout zcela novému pojetí cyklistiky, se většina ježdění přesunula do lesů a hor. Tam se také začalo rozvíjet i technické ježdění po přírodních překážkách, ležících stromech, lidé začali skákat z velkých terénních zlomů a začali si stavět umělé odrazy z hlíny i ze dřeva. A také začali mnohem více padat.

► Pokračování na str. 6 až 8

Oblékněme se JARNĚ!

Jaro je konečně tady. A přestože ještě ani duben často nebývá svou povahou cyklistice příliš nakloněn, neboť je charakteristický svým proměnlivým počasím, jarní šatník již rozhodně nebude zahálet ve skříni a jeho místo na věšácích či v poličkách zaujmou naopak teplé termobundy, zateplené čapáky s membránou, tlusté zimní rukavice a čepice. Jak by ale mělo ideální jarní oblečení vypadat?

Předešlým by jeho skladba měla nabídnout určitou univerzalitu. Hlavní části cyklistova oděvu a jeho doplňky by měly být schopny nabídnout dostatečný komfort jak při ranních teplotách výrazně pod deseti stupni Celsia, tak i při těch odpoledních, splhajících ke dvacíce a často i výš.

Jarní od základu

Zásadní je samozřejmě použití funkčního spodního prádla, které se postará o odvod vlhka od pokožky. Nejuniverzálnější bude triko s krátkým rukávem a s nižší gramáží, než jaké používáte přes zimu. Další vrstvou se stane při teplotách okolo deseti stupňů dres s dlouhým rukávem s mírným zateplením. Blíží-li se ale teplota patnáctce, rozhodně bude praktičtější kombinace letního dresu s krátkým rukávem a samostatných, lehce zateplených elastických návleků na ruce, tedy rukávků. V případě výraznějšího oteplení lze rukávky jednoduše shrnout k zápěstí, případně stáhnout a uložit do kapsy dresu, kde zaberou minimum místa.

Pokud vyjedete brzy ráno, kdy se stupnice teploměru nepřehoupne přes desítku, rozhodně bude jako nejsvrchnější vrstva nutností buďto tenká větrovka z materiálu s co nejnižší gramáží, případně alespoň vestička. Samozřejmě záleží na každém jedinci, jak moc je zimomřivý, uvedené teploty berte s rezervou, každému může vyhovovat něco jiného a rozdíl je i v rychlosti prohrátí při tělesném výkonu.

Svrchní vrstva, tedy větrovka či vesta, musí zajistit ochranu trupu, případně i rukou, před studeným proudícím vzduchem, ovšem aniž by zamezila odvodu tepla a odpařování vlhka ze spodní vrstvy. Z tohoto důvodu nejsou ideální vyložené nepromokavé materiály, tedy například pláštěnky s gumovým záterem. Buďto tedy zvítězí klasická tenká susťakovina, která sice lehce promokne, ovšem před větrem ochrání spolehlivě, nebo využijete materiál s protivětrnou membránou, například Windstopper. Membránové materiály již mohou nabídnout i určitou vodoodpudivost, ovšem často za cenu o něco nižší prodyšnosti. Ať už ale zvolíte svrchní vrstvu jakouko-

liv, zásadní je její co nejnižší gramáž. Výhodou je pak nejen skvělá skladnost bundy či vesty v případě, že se oteplí, ale také nižší izolační schopnost materiálu ve srovnání se zimními bundami, která už na jaře není potřeba. Začátek sezony navíc láká k vyšší intenzitě jízdy, než na jakou jsme zvyklí v nízkých zimních teplotách. Proto je důležitá hlavně ochrana proti větru, ovšem bez zbytečné masy zateplení.

Větrovka či vesta jsou ideálním společníkem po celou sezonu, tedy i v létě. Sbalené v kapse či v batohu nezaberou téměř žádný prostor, v případě pozdního návratu z tréninku či náhlé změny počasí však přijdou vhod. Jak jsme již psali výše, rozhodně jsou tyto doplňky pro sportovní jízdu mnohem vhodnější než klasická pláštěnka. Ta si nepustí mokro k jez-



V případě vesty, větrovky či rukávků se snažte najít co nejideálnější střih. Každý výrobce je něčím specifický, takže je dobré zkusit textili více značek. Důležité je, aby se materiál vesty či bundy zbytečně nekrabatěl na břiše a zároveň aby byl zadní díl dostatečně dlouhý. Moc příjemný není ani nadměrně volný střih, vtr si pak při jízdě s materiálem zbytečně pohrává a jezdeck tak brzdi. Kapsy a další vybavení jsou u vesty či větrovky téměř zbytečné, neboť kapsami je vybaven již dres. Po stránce skladnosti je co nejednodušší střih logicky výhodou.

Podcenit se nesmí ani stříh samostatných rukávků. Budou-li sahat pouze k zakončení rukávů dresu, je více než pravděpodobné, že se za jízdy shrnou a odhalí paži. Rukávky by měly být spíše delší a těsnější, aby pevně seděly na těle.

A spodek?

Zkraje jara najdou ještě využití lehce zateplené čapáky, se vzrůstající teplotou bude ale vhodnější kombinace klasických letních kraťasů se samostatnými nohavicemi, vybavenými například protivětrnou membránou v oblasti kolen. Části oděvu, která bude přes celou sezonu stejně důležitá jako třeba rukávky či vesta, jsou ná-koleníky. U nich je op-

timální alespoň lehký zateplení. Kolena jsou přece jen více náchylná na prochlazení, takže při teplotě okolo patnácti stupňů přijde alespoň malá vrstva tepelné izolace vhod. V případě ná-koleníků či samostatných nohavic platí při výběru to samé, jako u rukávků (návleků na ruce). Plusem je vždy spíše delší, dobře padnoucí provedení. Jestliže bude střih krátký, nebude možné dostatečné překrytí s krátkými kalhotami a bude hrozit sčizení nohavic či ná-koleníků. Kromě obepnutí je výhodou i kvalitní protiskluzové zakončení, ať už s gumíčkami nebo gelovým proužkem. To samozřejmě platí i u rukávků.

Jestliže nechcete kombinovat kraťasy s návleky na kolena, můžete si pořídit tříčtvrteční kalhoty. U nich ale schází ona univerzalita, pokud se během vyjížky oteplí, může vám být ve ¾ kalhotách zbytečně horko. Přestože některé výrobci nabízejí i výraznější zateplené „tříčtvrťáky“, praktičtější je většinou tenčí provedení.

Doplňky

Vezme na pék-ně odshora. Na čepici pod helmu na jaře zapomeňte, nahradí ji buďto čelenka překrývající uši nebo cyklistický šátek. Tlustší materiály nejsou potřeba, zásadní je ochrana před stále ještě chladnější proudícím vzdu-

jarní či podzimní rukavici a letním dlouhoprstým typem. Zatímco letní je co nejtenčí a stříhově krátká přes zápěstí, u rukavice na jaro je mnohem praktičtější o něco vyšší střih. Pokud budete mít při venkovní teplotě okolo deseti stupňů velkou mezeru mezi rukavicí a rukávem, může se to jednou podepsat i na hor-



ší hybnosti zápěstí. U rukavic pro jaro a podzim je tedy buďto ideální tenčí náplet nebo výše posazené zakončení se zapínáním. Při teplotách nad patnáct stupňů a kolem dvacítky už přijdou vhod klasické letní rukavice bez prstů.

Co se týče návleků na tretry, na jaro budou ideální dva typy. Při nižších teplotách modely s protivětrnou membránou, které nabídnou i částečnou odolnost proti moku. Pokud teploty vystoupí nad deset stupňů, přijde vhod elastické provedení z materiálu Roubaix, které sice profoukne, ale přece jen zahřeje. V případě horského kola jsou praktickým doplňkem ponožky s protivětrnou membránou, které na rozdíl od návleků nijak neomezují v chůzi.

Být viděn!

Budete-li si teprve pořizovat jarní vybavení, rozhodně věnujte pozornost reflexním prvům, které se používají na návlecích přes tretry, na bundách, vestách či kalhotách.

Hezké počasí láká ven, kilometry ubíhají a při té cyklistické euforii si ani neuvědomíte, že se pomalu začíná stmívat. Takže čím více odrazek na oděvu, tím lépe. A přestože třeba razíte cestu decentnosti, v případě cyklistického textilu se nebojte barev. Taková červená, žlutá či bílá modrá jsou pro vaši bezpečnost milionkrát lepší než decentní šedá či černá. Ať je tedy to vaše jarní najíždění kilometrů co nejbezpečnější. (kad)



chem, nikoliv před zimou.

V případě rukavic stačí nahlédnout do nabídky jednotlivých výrobců, vyložené jarních modelů, tedy tenkých dlouhoprstých, je na trhu celá řada. Je ale rozdíl mezi

ci, díky nulové paropropustnosti si však jezdeck vytvoří vlhko uvnitř sám, což je z hlediska prostorydnosti ještě nebezpečnější.



AUTHOR[®] MARATON TOUR 2008

AUTHOR 50 ČESKÝ RAJ

26. 4. 2008
WWW.SOCESKYRAJ.CZ

AUTHOR ŠELA MARATHON

3. 5. 2008
DĚTSKÝ AUTHOR ŠELA MARATHON
4. 5. 2008
WWW.SELASPORT.CZ

AUTHOR KRÁL ŠUMAVY MTB

31. 5. 2008
WWW.AUTHORKRALSUMAVY.CZ

AUTHOR CYKLO MAŠTÁLE

14. 6. 2008
WWW.MASTALE.CZ

AUTHOR 50 BEZDĚZ

21. 6. 2008
WWW.S0BEZDEZ.CZ

AUTHOR ZNOVIN CUP

28. 6. 2008
WWW.VINARSKA50.CZ

VELKÁ CENA VINNÝCH SKLEPŮ LECHOVICE

30. 8. 2008
WWW.MTB.LANCOV.CZ

AUTHOR KRÁL ŠUMAVY ROAD

13. 9. 2008
WWW.AUTHORKRALSUMAVY.CZ

CYKLOMARATON BRDY 2008

20. 9. 2008
WWW.AARCHA.CZ

NOVA AUTHOR CUP

11. 10. 2008
WWW.NOVAAUTHORCUP.CZ

www.author.eu

VIRUS RX1 V brakes



Rám / Frame / Rahmen
Vidlice / F. fork / Gabel
Sada / Group / Satz
Ráfky / Rims / Felgen
Výplet / Spokes / Speichen
Další / Other / Weitere
Hmotnost / Weight / Gewicht
Velikost / Size / Größe

Scandium Super Light
FOX FRLC 100 mm
SHIMANO DEORE XTR
DT SWISS XR 4.1
DT SWISS Champion
FSA
9,15 kg
16.5", 18", 20.5"

4E

www.4EVER.cz



Kdy vzniklo jízdní kolo?

Všeobecně se připisují počátky cyklistiky do doby, kdy si baron Karl Friedrich Drais ze Sauerbronnu nechal v roce 1818 patentovat vynález velocipedu. Skládal se ze dvou loukoťových kol, která byla za sebou zasazena do dřevěného rámu.

Je ovšem možné, že podobný jednostopý stroj byl k vidění už v době některé ze starověkých kultur. Například v egyptském Luxoru byl na obelisku nalezen obrázek jakéhosi běháčského stroje, na kterém jezdec pohláhl „jízdní kolo“ odrážením nohama o zem. A dokonce i v hrobce Tutanchamóna z roku 1350 před n. l. byla nalezena podobná kresba. Nemůžeme vynechat ani Leonarda Da Vinciho, který na jedné kresbě znázornil jízdní kolo. Podezírá ho, že by starověké náčrtky viděl ve starověké kultuře, nelze, neboť v té době ještě nebyly objeveny.

A naposledy pařížané mohli vidět na konci 18. století vynález šlechtice Médé de Sivry. Zřejmě kola z kočáru byla připevněna na rámu za sebou.

Ale faktem je, že vynález jízdního kola je skutečně připisán Draisovi, neboť ten si svůj vynález v ro-

ce 1818 nechal patentovat. Jízda na takovém kole nebyla příliš pohodlná, neboť jezdec se hrudí opíral o dřevěnou opěrku a oji kolo řídil.

Drais získal za svůj převratný vynález patent v roce 1819 i v USA. Bohužel, jeho velociped nezbudil tehdy takovou pozornost a Drais zemřel v 66 letech v naprosté chudobě a v opuštění. Až zhruba 40 let po jeho smrti mu občané v Mannheimu postavili pomník.

Draisův stroj se dokonce dostal do básně. Jan Kolář jej zakomponoval do jedné z nich své skladby Slávy dcera. Draisina mu pomáhala zkracovat vzdálenost z Jeny, kde Kolář byl na studiích do Lobdy, kde žila milovaná Mina.

*Abych pak běh zrychlil kroku svého
a si času při tom uspořil,
koupil jsem stroj, který utvořil
v manheimě Drais roku přítomného.*

Teprve v Británii doznal Draisův stroj velkého uznání. Protože to byl však stroj drahý, jeho propagátor Denis Johnson se zaměřil na šlechtu. Ta dávala stroji nejkrásnější jména: Pedestrian Hobby-Horse, Dandy-Horse i třeba Boneshaker (kostitřas).

Jezdit na Draisině nebylo jednoduché. Měla hmotnost kolem 30 kg. Jezdci přesto na ni dosahovali závratné rychlosti 15 km/hod. Pořádaly se i závody proti koňům. Ti ovšem samozřejmě vítězili.

(red)



Draisův běháčský stroj z roku 1818

Jednoduše snadné

Důležité inovace usnadnily používání složitých technologií.

Bylo to naším záměrem při vývoji VDO EMC*. Intuitivní ovládání poskytuje jezdcům maximum informací. Jezdec se tak může plně koncentrovat na hlavní věc - zážitek z jízdy na kole.

*EMC = Easy Menu Control (snadné ovládání menu) u všech modelů řady Series-C

Všechny modely DS pracují s plně digitálním bezdrátovým přenosem.



C3
C3DS
C3D2
C3

VDO
CYCLECOMPUTING

www.vdocyclecomputing.com

Progress Cycle, a. s. ☎ 241 771 181-2 info@progresscycle.cz www.progresscycle.cz
Progress Cycle Slovakia, s. r. o. ☎ 048/414 36 23-4 info@progresscycle.sk



Luxusní bowden

LUXUS

Máte na svém kole ty nejlepší a nejdražší komponenty, materiál rámu také není žádný tuctový dural a vidlice nemá ve vašem kraji sobě rovnou? Už prostě nevíte čím si kolo vylepšit, aby bylo originálnější a luxusnější?



Ještě existuje možnost poladit si bike či silničku na vyšší stupeň exkluzivity. Řešením může být speciální bowden I-Link od firmy Alligator. I-Link tvoří samostatná plastová hadička, která je takřka stejná jako teflonová vložka do klasického bowdenu. Rozdíl je ovšem v tom, že na tuto hadičku se nasazují duralové články, které suplují klasický bowden. Specifikem je, že jejich otvor je větší než průměr hadičky, takže ta je vedena skrz ně vcelku, a to od řadicí páky až po přehazovačku. Hadíčka tedy prochází skrz všechny opěrky bowdenu na rámu a nepřerušena spojuje komplet řazení či brzd. Díky tomu se k lanku nedostanou žádné nečistoty, a navíc lze hadičku nechat i delší, takže kryje lanko až za poslední opěrku na přehazovačce či na rámu směrem k přesmykači.

Kromě ochranné funkce jde hlavně o snížení hmotnosti, protože jednotlivé články jsou při stejné délce lehčí než standardní bowden, o montáži řadicího bowdenu v jednom kuse ani nemluvě. Barevné provedení navíc díky černému, zlatému, stříbrnému či modrému nebo červenému eloxu umožňuje doladit celý bike takřka k dokonalosti.

Součástí balení jsou jak duralové články o celkové délce 1,8 m u řadicí sady a 1,5 m u brzdové sady, tak dvě lanka potažená teflonem, dvě teflonové hadičky dostatečné délky a speciální duralové koncovky do opěrek na rámu.

Abyste se cítili jako luxuší, je třeba zvolit při montáži vhodnou délku jednotlivých částí tohoto „bowdenu“. Ideální je poměřit články se starým bowdenem a podle toho je oddělit z kompletu. Stačí trochu zabrat a bez problému se od sebe odloupnou díky kloubové koncovce. Při špatné míře není problém je do sebe zase rukou natlačit a chybu napravit. Pozor ovšem na to, že články mají v kloubovém spojení určitou vůli, takže délka v roztaženém stavu a délka ve stavu, kdy je k sobě bude tisknout tlak lanka, se výrazně liší.

Duralové koncovky do opěrek na rámu jsou odlišeny podle směru, kam přijdou. Větší koncovka s logem Alligator patří vždy na přední konec bowdenu, tedy směrem k páčkám a články se do

ni vsunují užším koncem. Oproti tomu menší koncovka bez loga patří na konec články se na ni nacvaknou tlustším koncem. Celkově je tedy základem nasazení lanka do řazení, pak nasunutí hadičky s patřičně zvolenou délkou, případně ji lze zkrátit na lanku obříznutím a pak už se jen nasunují nové článkové bowdeny. Pozor ale na gumové chrániče oranžové barvy, ty přijdou na bowden kolem hlavové trubky a musí být nasazeny ještě před nacvaknutím zadní koncovky prvního dílu, jinak je tam nedostaneme. Jejich absence by díky styku duralu s durallem znamenala hodně rychle poškození laku rámu.

Jakmile je komplet nasazen, dojde k seřízení řazení a utažení lanka.

To je bohužel náročnější než u klasiky díky zmiňnému rozdílu délek článků ve volném a staženém stavu. Dotážení lanka se tedy nepodaří hned napoprvé, ale je třeba několikrát pokus opakovat, aby si komplet sednul. Jakmile je vše seřízeno, je chod řazení naprosto hladký. Lanko má v hadičce jen minimální odpor a řazení chodí naprosto perfektně. Díky celistvosti trubky je hladký chod zaručen po dlouhou dobu. Pouze v blátě se na jednotlivé články chytá více nečistot než na klasický bowden, ale není problém je tlakovou vodou dostat pryč. Trvanlivost eloxu je bez problémů, takže paráda vydrží dost dlouho. Články drží tvar a není problém je lehce přihnout, aniž by se potom výrazněji kroutily zpátky do původního tvaru.

Pokud by došlo ke zhoršení chodu nebo poškození hadičky, lze ji koupit zhruba do sta korun, články zůstávají. Původní investice 1650 korun za řadicí sadu a 1590 korun za brzdovou sadu se tedy vyplatí i na delší dobu a ne jen na jednu sezonu.

(už)

- + design, ochrana lanka, variabilita délek, hmotnost
- cena

NOVÉ www.cykl.cz

Největší cyklistický obchodní dům,

ve kterém si vyberete kolo v největším katalogu kol, cykloprodejně, kde si vybrané kolo koupíte a vyberete si doplňky a součástky v databázi distributorů, značek a výrobků.

Přečtete si zde testy kol, součástek a doplňků, zajímavé cestopisy, rady pro začátečníky.

V kalendáři závodů si najdete závod, ve kterém chcete startovat.

Můžete si také bezplatně podat inzerát s fotografií toho, co nabízíte.

Vše na jednom místě, na přehledných, jednoduchých, uživatelsky přívětivých stránkách.

Několik kliknutí a víte vše!

GALAXY

Star

Strana 5

CYKLOSERVIS

www.trek-bikes.cz

TREK

POŽNEJ SÍLU ZAŽITKU

TREK



Grinta váží 240 gramů. Jejich směrový vzorek vyniká velice dobrou přilnavostí a zároveň odolností. Takže obutí opět vhodné pro maratonské nasazení.

Tuhost rámu při silovém záběru v sedle je zcela dostačující a ani v příkrých stoupáních jezdec nepozoruje žádné kroucení. Partie okolo šlapacího středu je po stránce boční tuhosti vyhovující. O něco málo nižší je celková torzní tuhost rámu, která se projevuje například ve spurtu. Mezi obdobnými celokarbonovými rámy však patří v tomto ohledu Galaxy Star k průměru.



elegantně štíhlá monostav vzpěra zadní stavby či vhodně umístěné opěrky řadicích bowdenů se stavěcími šroubky předpětí. Přístupnost těchto šroubků je díky jejich o něco vyšší pozici ideální, takže lehkému doladění řazení za jízdy nic nestojí v cestě.

Po stránce osazení nemáme k testovanému kolu výhrady. Campagnolo Centaur funguje dokonale po stránce řazení i brzd. Karbon použitý na pákách Ergopower i na přehazovačce navíc skvěle ladí s rámem. Rozumnou volbou je použití převodníků Compact. Předpovídané maratonské použití kola kliky opět jen potvrzuje. Kombinace převodníků 34/50 a kazety 11-23 dovoluje bez problémů zdolat i hodně prudká stoupání.

Jakousi třetíčkou na dortu jsou komponenty Deda. S touto značkou se vedle obutí setkáme také u již zmínované sedlovky, u představce, řídítek a omotávek. Tvar řídítek je velice zdařilý, což platí jak o rovné horní úchopové části, tak i o hloubce oblouku. Spokojení jsme byli i se sedlem Velo. To sice jako jediné není zaměřeno primárně na komfort, jeho tvar s plochou středovou částí je ale celkem zdařilý. K plusům rozhodně patří jeho kožený potah, titanové vzpěry a velice nízká hmotnost.

Rám a osazení

Celokarbonové rámy současné produkce občas spadávají do určité uniformity, což ovšem neplatí o modelu Star. Jeho nejvýraznější konstrukční prvek, a sice nepřehlédnutelné středové vyduť spodní trubky, má totiž své jasné opodstatnění. Praktický přínos této úpravy profilu trubky tkví ve výhodnější pozici košíku na lahev. Ten je ve vzpřímenější pozici, čímž se snižuje riziko vyproštění lahve na špatném povrchu vozovky. Méně skloněná lahev také nemá takové problémy s kvalitou utěsnění a nezanedbatelnou výhodou je i mnohem vhodnější sklon z hlediska manipulace s lahví při jízdě. Takže ačkoliv se na první pohled může zdát, že u Galaxy chltí tvorbou trubky pouze zvýšit designovou atraktivitu rámu, přínos použité profíle je ryze praktický. Ovšem bez nežádoucích vedlejších jevů, tuhost spodní trubky použité tvorbou nijak negativně neovlivnilo.

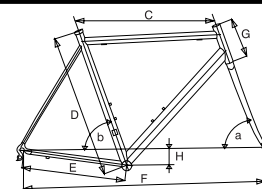
Z dalších detailů rámu stojí za zmínku

+ komfort jízdy, kliky Compact, spolehlivé obutí, poloha košíku na spodní trubce

- průměrná tuhost rámu

Technická specifikace:

Rám: Full Carbon
Vidlice: Carbon
Kliky: Campagnolo Centaur CT 50/34
Přehazovačka: Campagnolo Centaur
Přesmykač: Campagnolo Centaur
Řazení: Campagnolo Centaur - ErgoPower
Brzdy: Campagnolo Centaur
Kola: Mavic Aksium Race
Kazeta: Campagnolo 10s 11-23
Pláště: Deda Grinta 23
Řídítka: Deda Sřida
Představce: Deda UltraCarbon
Sedlovka: Deda Ultra
Sedlo: Velo Pronto Ti
Váha: 8,1 kg (bez pedálů)
Cena: 54 990 Kč



Velikost	52
a Úhel hlavy	výr. neuvádí
b Úhel sedlové trubky	výr. neuvádí
c Horní trubka vodorovně	575 mm
d Délka sedlové trubky	525 mm
e Délka zadní stavby	408 mm
F Rozvor	997 mm
G Hlavová trubka	165 mm

Domáci značka Galaxy staví své topmodely na karbonových monokokových rámech, platí to v případě nejvyšší postaveného MTB zástupce nazvaného Sirius i u silničního typu Star. Poznáváme a zároveň spojujícím znakem obou karbonových modelů je orientace na jízdní komfort a nepřehlédnutelná spodní trubka se zvýšeným středovým průřezem.

Nejvyšší třídu kol Galaxy tedy plně ovládá karbon. Jak se konstruktérům jihočeské značky podařilo namíchat mix vlastností rámu z tohoto materiálu? Na to odpoví následující řádky.

Rychle a pohodlně

Značka Galaxy u karbonu vsadila především na jeho schopnost tlumit otřesy. Star, jehož cena je 54 990 korun, je jakoby přímo předurčen například pro silniční maratonce. Jezdec trávící v sedle mnoho hodin preferuje především komfort jízdy, zvláště jedná-li se o kilometr strávený na nekvalitním povrchu silnic. A po této stránce je Galaxy Star rozhodně správnou volbou. Svůj podíl na pohodlí jízdy má nejen samotný rám, ale především jeho sloping, jenž si vynucuje výraznější vysunutí sedlovky. Sedlová trubka rámu společně se zadní stavbou a karbon-duralovou konstrukcí sedlovky odvádějí

po stránce komfortu opravdu hodně práce. A za touto sestavou nijak neostává ani předek kola, celokarbonová konstrukce přední vidlice patří rovněž mezi pohodlnější verze, a to především díky karbonovému sloupku.

Posed na „staru“ je logicky sportovně natažený, ne ale nepohodlný. I zde hraje důležitou úlohu slopingová konstrukce, jejíž předností je v tomto případě vyšší hlavová trubka. Pod představcem je navíc přítomna ještě dvojice karbonových podložek, takže docílení optimálního posedu je zcela bezproblémové.

Ovladatelnost kola je opět zajištěna hlavně na maratonce, kteří vyžadují především dobrou stabilitu. Zbytečná nervozita projevu by byla v rozporu s celkově pohodlným nalaďením kola, proto i v případě ovladatelnosti zvítězil komfort. Galaxy Star příkladně vede přímý směr, což se projeví především jistotou ve vyšších rychlostech. Ovšem ani ochota zatáčet zde není nijak potlačena. Sice existují živější kola s výraznější chutí k položení do zatáčky, ovšem Galaxy Star je z hlediska ovladatelnosti vhodně zvoleným kompromisem. Povelům jezdce naslouchá poslušně, velice dobrá stabilita kola je zde ale očividně prioritní. V případě typu Star byl tedy zdařile namíchan maratonský mix, který nabízí výraznou míru komfortu a nevyžaduje



od jezdce neustálé soustředění a korekce směru řídítky. Zkrátka stroj pro dlouhé maratonské tratě.

Akceleraci kola kladně ovlivňuje jeho přijatelná hmotnost 8,1 kilogramu. Kola Mavic Aksium Race sice nejsou po váhové stránce nijak úžasná, kompenzují to ale solidní tuhostí. Dvacet plochých drátů vpředu a o čtyři více na zadním kole, navíc s dvojitým křížením, k tomu pevné ráky s vyšším profilem, zde se ostatně dá dobrý přenos energie očekávat. Celkovou obvodovou hmotnost kol navíc zdárně snižují použité pláště Deda

DT SWISS

Autorizované zastoupení + Servis Center

BOTTICO Group s.r.o.

Wolkrova 1273

765 02 OTROKOVICE

Tel.: 57 711 92 71-73; Fax: 57 711 92 74

e-mail: bottico@bottico.cz

www.bottico.cz

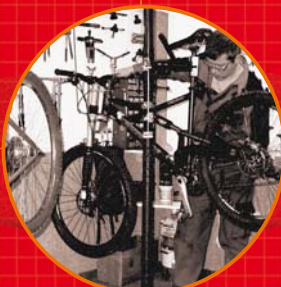
PEARLIZUM
www.pearlizumi.cz
Cyklistická a běžecká obuv
Doplňky a textil v nejvyšší kvalitě
LISSPORT, Nový Svět 350, 512 46 Harrachov
e-mail: info@lissport.cz, tel. 481 311 820

ŠTĚRBA

www.sterba-kola.cz



velký výběr kol



špičkový servis



nový obchod

Sezimova 10, Praha 4, tel.: 241 741 091, 241 741 961, e-mail: info@sterba-kola.cz

STRACH A BOLEST NA KOLE



První skordotočená třistašedesátka z lávky se povedla Damjanovi Siriškimu na letošním závodě Marosana ve Velké Úpě. Chybělo tak 5 stupňů, aby ji dotočil, na příští Marosaně to už určitě dopadne
Foto: Adam Maršál, Maxim

► Pokračování ze str. 1

Přitažlivost zemská - bikerův přítel i pán

Nežijeme totiž na Měsíci, kde je šestkrát menší přitažlivost než na Zemi, takže by nezpůsobila taková zranění, jako při nebezpečném pádu ve velké rychlosti na Zemi. Přesto, nebo právě proto, že přitažlivost dokonale funguje, se spousta jezdců vrhá do jejího pokořování. Vyskakují do vzduchu a vznášejí se, podobně jako první báječné mužové na létajících strojích na počátku 20. století, aby se opět všem zemské přitažlivosti vrátili na její povrch. Zákon gravitace jsou prostě neupravitelní, a kdo je nehodlá respektovat, může velmi tvrdě narazit. Doslava.

Rampage, Slopestyle, Disorder

Za obrovskou propagaci freeridingu jsou zodpovědné hlavně závody Rampage a slopestyle akce, se kterými se po světě v poslední době roztírá pytel. Red Bull Rampage byl asi nejdrsnější podnik bikové historie, jenž se konal v americkém Utahu na skaliskách, kde si jezdcí měli nakopat vlastní stezku s překoky, dřer, seskoky útesů a poletů do dálky a hodnotilo se, kdo projede čistě co nejnáročnější pasáže s největšími skoky. Ve čtvrtém závodě se již začalo spíše jednat o destruktivní derby, než sportovní poměřování umění jezdců, neboť těžké pády a úrazy se vyhly pouze hrstce vyvolených a spousta jezdců se tam zranila. Rampage je tedy hlavně z bezpečnostních důvodů minulostí,



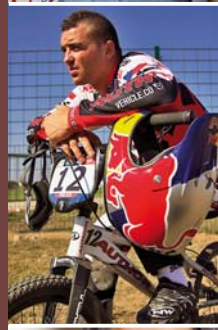
Jeden z nejtěžších sjezdů na českých maratonech, Hvězda, si během Sudet každoročně vyžádá desítky pádů
Foto: Vladimír Hrabal

ale světovému freeridingu dnes vládnou slopestyle specialisté, kteří spojí obří umělé překážky s freestyleovými triky, takže není ničím nenormálním, že uvidíme salto přes 20metrový skok, otočku o 360 stupňů ze sedmimetrové lávky, o kombinovaných tricích ani nemluví. Je tedy nasnadě, že se hodně padá, a pády z několikametrových lávek, hliněných skoků či dřevěných beden bolí



Snímky vpravo, shora dolů:
Michal Maroš
Michal Prokop
Josef Dressler
Damjan Siriški

Foto vlevo:
Adam Vagner



Kdy jsi začal inklinovat k ježdění z kopce a skákání, pamatuješ si svůj první větší polet? Jak ses cítil?

MM: V 10 letech jsme skákali bezmála 15metrové skoky na skvárové hřiště. Byli jsme nesmrtelní a už v té době jsme jezdili nejradši z kopce.

MP: No ježdění z kopce mám asi v krvi, jelikož ulice, kde jsem vyrůstal, je dost z kopce. Skákání přišlo s věkem. Svůj větší polet jsem asi dal, když mi bylo tak šest let, na bikrosce na Proseku. Byl tam seskokováka a pak následovala lavice, kde se lítalo hodně daleko.

JD: Od prvního momentu, kdy jsem se naučil jezdit na kole, jsem na něm chtěl blbnout a zkoušet nějaký smyky a skoky. Na první konkrétní skok si nepamatuju, ale určitě to bylo skvělé.

AV: Už před patnácti lety u nás byly na BMX parádní skoky a kdo se nebál, tak ho skákání bavilo. Pamatuju si víc na pěkný dráhy než jednotlivé skoky. U nás v Jablonci byla super dráha s pekelným poletem a prudkým dojezdem do cíle. V Milovicích druhé dvojáky po startu, byl pro kategorii do 13 taky vostřej apod. Každý skok jsem si užíval a mohl ho skákat do nekonečna.

DMJ: První pruleť jsem zažil v 15 letech, kdy jsem s Kamilem Tatarčovicem a Filipem Matušem zprovoznil starou bikrosku v Olomouci. Pociť to byl neuvěřitelný, v noci se mi o skákání zdálo. V tu dobu jsem se zamířil do MTB a začal vedle biketriálu trénovat i dual, 4X a DH.

Byl jsi jako dítě spíš bezmokej, co všechno zkouší, nebo jsi přemýšlel nad tím, co se ti může stát?

MM: Nikdy ani v nejmenším jsem neměl zábrany. Skákali jsme z 20 metrů vysokého starého mlýna do Jizery na kolech do vody, z čeho šlo a do čeho šlo včetně křoví a byli jsme drsnější než jackass.



Michal Prokop na závodě BMX

Foto: Jan Němec, mtbs.cz

mnohem více, než při tréninku triků do jámy s molitanem či bazénu. Je proto až s podivem, že nejlepší jezdci nevozí prakticky skoro žádné chrániče. O to horší pak mohou být následky.

Samozřejmě existují chrániče na celé tělo, které kryjí veškeré důležité klouby i vnitřnosti, ale když to člověk i v plném brnění s integrovanou přilbou napálí v padesátce do stromu, stejně budou následky obrovské. Nelze tedy zevšeobecňovat rady, jak se proti padání či zraněním bránit a mravokárně vyjmenovávat různé druhy pádů, jejich následky. Mnohem názornější bude vypovídat několik významných českých jezdců, kteří svůj život na kole zasvětili technickým disciplinám. Proto jsme oslovili pět zástupců různých disciplín, aby se s námi podělili o svůj pohled na adrenalinové sporty, padání a zranění. V následujících řádcích najdete osobité vypovědi, které nám poskytl tyto jezdce: **Freider Michal Maroš**, jeden z nejuniverzálnějších českých jezdců, který si prošel bikrossem, dualem (titul mistra Evropy), sjezdem (Mistr republiky), fourcrossem i slopestylem, dále uváděný jako **MM**

freecrossař Michal Prokop, bikrosář a několikanásobný Mistr republiky a dvojnásobný Mistr světa ve 4X, dále uváděný jako **MP**
trialista Josef Dressler, jenž získal 20 národních a dva tituly Mistra světa

v biketriálu, dále uváděný jako **JD**
sjezdař Adam Vagner, trojnásobný Mistr republiky a vítěz Českého poháru, dále uváděný jako **AV**
slopestyleř Damjan Siriški, nejlepší český freestylelista na horském kole, jenž se zúčastňuje světových podniků, dále uváděný jako **DMJ**

Věk, bydliště, rodina, děti

MM: 29 let, Benátky n. Jizerou, ženatý, synek Adam

MP: 26 let, Praha, svobodný

JD: 37 let, Praha, svobodný žijící na hromadě s přítelkyní

AV: 26 let, Jablonce nad Nisou, čerstvě ženatý

DMJ: 23 let, Olomouc/Brno, svobodný a šťastný

Kdy jsi začal jezdit na kole a kolik let jezdíš závodně:

MM: Když mi bylo 8 let, začal jsem rovnou závodit, takže 21 let.

MP: Na BMX kole v pěti letech, na horském asi v šestnácti.

JD: Na kole jsem jezdil od mala, v roce 1983 jsem objevil biketriál a začal zkoušet na kole poskakovat. Závodně už nejezdím, ale vydržel jsem to 23 let.

AV: Od sedmi do dvanácti BMX a od patnácti sjezd. Závodím přes patnáct let.

DMJ: Začal jsem někdy v roce 1992-93 s biketriálem. První závody přišly po pár měsících. Jezdím 15 let.

CYKLO PRAG

vás zve do svých prodejen

nám. Jiřího z Poděbrad
Holešovická tržnice
Vinice
Kačerov

Řípská 27, tel.: 222 522 490
Bubenská nábreží, tel.: 266 710 675
Vinohradská 3216, tel.: 212 240 557
Čerčanská 7, tel.: 261 262 033

Výrazné slevy na modely kol 2007

Více na našich stránkách www.cyklomag.cz

Máme pro vás celou kolekci author 2008

HLEDÁME PRO NAŠE PROVOZOVNY

■ PRODAVAČE

■ MECHANIKA

TĚŠÍME SE NA VAŠÍ NÁVŠTĚVU



Rychlost rozvoje dnešních akrobatických triků mají na svědomí obří klesy vystlané molitanovými kostkami, tzv. foampity. Jen tak je možné natrénovat třeba dvojité salto či salto s otočkou o 360 stupňů skombinované s protočením kola pod tělem. Trénink na hlině by se totiž rovnal sebevraždě



Michal Maroš



Pokud pád skončí pouze sedřeninou, je to sice bolestivé, ale nebrání to v dalším ježdění. Chránič totiž jezdcem omezuje v pohyblivosti a tak mnozí oběťují nějaké to zranění za stylůvost v letu



Takhle skončil Jirka Šmíd, dlouholetý hodně úspěšný jezdec biketriálu a Mistr světa z konce minulého století v kategorii Senior, když mu ve sjezdu praskla přední vidlice



Skočit ze sedmimetrové lávky do hliněného dopadu již dnes není nic nenormálního. Mnozí jezdci během letu klidně vystřihnou ještě nějaký ten trik, tento tailwhip Paula Basagottia na Crankworx však skončil v kotelnicích poté, co se přední kolo po dopadu zkroutilo do tvaru písmene L



Ve vzduchu může být Supermanem kdokoli, ale často se může stát, že dopadne jako Ikaros. Na snímku Jamie Goldman v rakouském Leogangu při závodě 26 Trix. Foto: Rasoulution

nemohl pohnout obočím, ale jezdil jsem dál.

MP: Jako malý jsem si na své domácí dráze v Praze na Proseku zlomil klíční kost. Za tři týdny to bylo v pohodě, takže jsem okamžitě vyrazil zpět na bikrosku.

JD: První? Možná na mým prvním kole značky Pionyr, když jsem chtěl dát na panelové cestě za domem smyk, kousnul se mi řetěz a seděl jsem si půlku zadku. Pak se mi ke strupu přilepily kalhoty a máma je musela odstříhnout a já seděl v nějakém nálevu, aby se odmočil zbytek.

AV: Pádů bylo a bude ještě dost. Zatím

jsem musel chodit, jak když kolem mě bouchla bomba. Nikdo do mě nesměl ani strčit kvůli tě slezině.

MP: Na fourcrossovém mistrovství světa 2005 v italském Livignu jsem měl během tří dnů dva asi nejhorší pády, co jsem vůbec kdy zažil. Při tom prvním jsem si myslel, že jsem si zlomil páteř, pak jsem se z toho ale celkem rychle oklepal. No a v závodě jsem spadl znovu a tentokrát to nevydržel kotník. Musel jsem na operaci, mám tam pár šroubů, léčení probíhalo skoro tři měsíce. Začal jsem nejdrív trénovat na oválu a až pak jsem přešel na hlinu, aby byly následky zranění co nejmenší, což docela klaplo, protože další rok jsem měl nejlepší sezonu své kariéry.

JD: Přímo z kola v roce 1994, když jsem padnul z kontejneru tak nešťastně, že jsem si nechal ruku pod tělem a mimo nějakých stehů a odfénení si nalomil kost v ruce. Pak musel na operaci, dostal jsem titanový šroubu a pár měsíců nejezdil. No a nepřímo z kola při natáčení v roce 2006, když jsem lezl na vagonu a dostal jsem ránu elektrickou a na chvíli se vypnul. Naštěstí mám jen z pádu pochroumaný kotník, ale vypadá už docela dobře.

AV: Otočil jsem si pravou nohu v kole, což bylo dost hnusný, ale nemusel na operaci. Potom popraskaný vazy v rameni a to není do dneška OK, ale dá se s tím žít dál.

DMJ: Hodně nepříjemná věc se mi stala na podzim 2007, kdy jsem při 360 tailwhipu letěl nakřivo a odšlápl jsem si na dopadu. Lupnulo mi v koleno

a i když jsem nemusel na operaci, tak jsem byl 3 měsíce mimo a ještě několik měsíců si budu muset dávat při ježdění pozor. Léčení probíhá formou posilování svalů, které obklopují koleno a trvá to dýl, než bych čekal.

Co největšího, nejdelšího či nejbrutálnějšího jsi kdy skočil?

MM: Poslední skok na Red Bull Rampage. Transfer do dopadu přesné na kolo s převýšením 6 m a délkou 6 m. Za celou dobu se to povedlo zatím jen dalším dvěma riderům – Robie Bourdonovi a Cedricu Graciov.

MP: Po celé délce trati downhill BMX při X-games 2003 byly ty nejbrutálnější skoky, co jsem kdy jezdil. Dvanáctimetrový seskokováč, šestnáctimetrový vyskokováč a do cíle čtyři dvojčoky dlouhé deset a víc metrů. Když si tohle dáš na malém, neodpruženém bikrosovém kole, kolem sebe dalších sedm střelců, máš postaráno o zážitek na celý život.

JD: U trialu to budou spíš nějaké technické skoky z hrany na hranu někde ve skalách. Žádný megapolety, ale zálužný věci, který se těžko poposunou.

AV: Na německém poháru v Ilmenau se do cíle jezdilo přes skokanské můstky. Pořadatelé to měli jako atrakci a každý dva metry tam na dopadu byla čára, aby se to dalo měřit. Poslal jsem tam 24 metrů a jen metr a půl vysoko, ale polet jako na motore.

DMJ: 360 drop z velké lávky vloni na Marosaně byl hodně odvážný. Na dýlku 8-9 m a 4 m na výšku. Na dopadu mi

➔ Dokončení na str. 8

► **MP:** Myslím, že jsem měl vrozený talent a zkoušel jsem všechno, když jsem si myslel, že na to mám.

JD: Nejsem povahou žádné velké střelec a většinou si nebezpečí uvědomím a zamyslím se. Někdy je to dobrý a někdy ne. Někdy není na přemýšlení čas.

AV: Jako každé mladší jsem neřešil vůbec nic, natož pády. Všechno voderne je za tři dny ok a vážnej úraz jsem jako malý neměl. Co se řešilo, byly skoky – co nejvyšší a nejdálší!

DMJ: Z biketriálu jsem byl naučený přemýšlet, ale když se něco mělo skočit, tak jsem do toho šel bez mozku, stejně jako každé session na patnácti.

Proč tě uchvátilo ježdění z kopce, skákání, volné ježdění v drsném terénu?

MM: Protože to byl další level a posun. Stárnem a už si musíme vybírat, jestli jít hlavou proti zdi nebo si vozit prdel.

MP: Právě pro to ten zážitek ze skákání a svobody dělat si v terénu co chci, když mám kolo pod kontrolou. Nic se nevyrovna pocitu ze session na dobrých trailsech.

JD: Je to skvělá hra s téma novými možnostmi terénu a překážek. Překonávání je i sám sebe, a to je skvělý pocit.

AV: Mě kolo a motorky bavily od mala. Prostě si to jednou zkusíš a když tě ježdění chytne, už není cesta zpět. Bavi tě, když se zlepšuješ, zrychluješ a hlavně jízda na hraně. To je to, co láká všechny sjezdaře. Mě osobně bavi víc závodit,

než jen jezdit a povídat si o tom. Někdo to nechápe a odsuzuje, jiné to zase respektuje.

DMJ: Byla to určitě rychlost a úplně jiný pohled na ježdění. Moje první horské kolo mělo odpruženou vidli, což mi otevřelo nový svět. Frčet z kopce na hlině nebo kořenech, skákat a projíždět zatáčky a to všechno ve velké rychlosti, bylo něco, co jsem si úplně zamiloval. Do toho jsem koukal na videa s Shaunem Palmerem, který jezdil pokrovenej v džínách, to bylo nejvíc...

Co je to, co tě táhne pořád na kolo zkoušet nové věci?

MM: Motor, jakmile tě to jednou vtáhne, už není cesta zpět.

MP: Asi si potřebuji stále něco dokazovat, objevovat nová místa na ježdění, stále hledat nové výzvy, abych se kolem pořád bavil a nestala se z toho rutina.

JD: Ten pocit, že jsi překonal tu novou výzvu. To potěšení a uspokojení, který přitom cítíš.

AV: Je to hlavně zábava a pocit spokojenosti, když tě ježdění baví a umíš si ho užít.

DMJ: Ani nevím, ježdění na kole je věc, kterou mám ze všeho na světě úplně nejradši a nikdy toho nemám dost. Zkouším nové věci, protože mě bavi učít se je a vím, že se mi to bude hodit na závodech.

Popiš svůj první pořádný pád, jeho následky a léčení.

MM: Rána do hlavy, samozřejmě bez helmy. Silný otřes mozku. Týden jsem

žádný, při kterém bych byl v bezvědomí nebo se nepostavil na nohy.

DMJ: Po seskoku ze 4 m na mistrovství světa v biketriálu ve Španělsku mě zabolelo v zádech, kvůli čemuž jsem měl nějakou dobu problémy se zády. Díky každodennímu speciálnímu cvičení jsem po několika měsících mohl zase začít trénovat a po necelých třech letech bolesti odešla nadobro.

Proč tě neodradil od dalšího ježdění?

MM: Protože se mi to stalo asi 10X a moc sem si to nepamatoval.

MP: Když uklouzneš na ledě, také kvůli tomu nepřestaneš chodit. Prostě vsta-neš a jdeš dál. Je to něco jako závislost, vášeň.

JD: Protože ty pozitivní pocity jsou krásnější a je jich naštěstí víc, než ty bolesti.

AV: Jak jsem řekl. Nic, co by rozhodlo, že už nepůjde na kole jezdit, jsem ještě nezažil.

DMJ: Protože by mě od toho neodradilo nic na světě.

Popiš nejhorší pád své kariéry, opět následky do dneška a léčení.

MM: Praskla slezina, zlámaný žebra, otřes mozku a pneumotorax v jednom. Tři měsíce mimo provoz. Následky naštěstí žádné nesleduju. Stalo se to na zimních X-Games ve Vermontu na sněhu. Z toho pádu mě převzeli helikoptérou do jiného státu, kde byla lepší nemocnice. Strávil jsem tam 14 dní hospitalizací a pak hurá domů. Tři měsíce

INTERSPORT
PRAHA - PEKSPORT

**VÝPRODEJ
ZIMNÍHO ZBOŽÍ**

**- 20 %
- 30 %
- 50 %**

www.peksport.cz

Vršovická 466, Praha 10, KOH-I-NOOR

tel.: 271 72 34 25 (cyklistika), 271 72 08 93 (sport)

Po-Pá: 9.00-19.00, So: 9.00-13.00

www.peksport.cz, e-mail: peksport@intersport.cz

STRACH A BOLEST NA KOLE



Adam Vagner



Josef Dressler

Foto: Petr Bureš, mtbs.cz

Foto: David ŠOH Blažek

► Dokončení ze str. 7

chybělo asi 5 stupňů, abych to odjel. Nečekám jsem z toho ale vyběhnul po nohách.

Co se ti honí hlavou ve chvíli, kdy se rozjíždíš na takový dlouhý, vysoký, hluboký, prostě těžký seskok, polet, sjezd atd., kde víš, že když to nedopadne, smrdí to velkým průvihem? Sleduješ ve vzduchu let, krajinu, polohu kola, nebo se prostě jen „vypneš“ a letíš?

MM: Snažím se zapojit všechny součásti lidského těla, neukvapit se, vyhecovat se, nemít strach. Když už cítím, že to nevyjde a musím v takové dálce a výšce zahodit kolo, vypnu. Setnu všechny svaly a snažím se ještě najít pozici, ve které spadnout, abych se co nejméně zranil. Jsou to hlavně zkušenosti.

MP: Samozřejmě musím vědět, jestli na to mám, nebo ne. Nejsem bezmozek, který prostě vypne a vyšle to tam. Dobré je, když to vidíš skočit někoho před sebou, ale většinu trailsů, které si stavím sám, pak také odpařuji jako první. Prostě už když na ten skok jedu, tak vím, jestli ho dám, nebo ne. A když je to ve vzduchu špatné, tak pokud nejsem zavaknutý v náslapech, vždycky se dá nějakým způsobem vyskočit z kola.

JD: Snažím se co nejvíce soustředit na to, co dělám, přehrávám si v hlavě ten pohyb a snažím se do toho jít co nejvíce uvolněně a ne křečovitě. A hlavně si říkám: to dáš vole!

AV: Ideální je vypnout a letět. Přece vždycky dopadneš na zem.



DMJ: Říkám si, že to určitě odjedu čistě, pokud se budu dost soustředit a nedělám chybu. Nic kolem sebe nevnímám, jenom svoje kolo a dopad skoku.

Dneska se toho děje strašně moc, stačí se kouknout na videa jako je Disorder či Kranked. Dřív byla Rampage, dneska to jsou slopestyle, ale i klasický freeride. Skoro nikdo z profilu na videích nevozí pořádné chrániče hrudníku a páteře, lokty prakticky vůbec nikdo, mají maximálně helmu a kolena. Proč to tak je, proč si jezdci neobléknou krunýř, páteřák, lokty, když vědí, že to bude bolet?

MM: Je to cool. Když vypadáš jako želví nindža, tak těžko získáš body ve

stylu a navíc se v tom těžko při tricích pohybuje.

MP: Většina těch kluků jsou profici, kteří vědí, co dělají, mají kolo pod kontrolou a mohou mít pocit, že je chrániče omezují v pohybu. Samozřejmě je to i o stylu, módě, ale i frajeřině. Musíš si být jistý sám sebou, ne jen tupě kopírovat profiky z časopisů, když sám nevíš, co děláš a jak řešit případné krizovky. Na druhou stranu znám kluky, kteří si zlomili obratle i přes páteřák. Nebo máš chrániče všude, ale vymkneš si kotník nebo zlomíš zápěstí...

JD: Je to móda a vypadá to líp. Bez chráničů se cítíš volně a když už umíš, tak je riziko pádů menší než u začátečnicků. Ale zdraví máš jen jedno a záleží na každém, jak si ho chce chránit. Lepší je být dobrý a zdravý, než dobrý a nemocný.

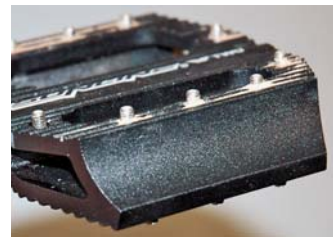
AV: Někdo si to chce ve sjezdu jen zkusit a někdo jede ve velkém stylu bez chráničů, jako že je nesmrtelný a vostrej. Je to fakt individuální. Já beru to, když někdo umí, ať jezdí třeba nahatej. Ale hodně couvačů jede „style“ a pak koukají, že se zase jede na šiti, nebo se vymlovaří, že je bolí kolínko a dneska to fakt nepůjde. To nechápu!

DMJ: Ne všichni jezdci jezdí bez chráničů. Každý má na sobě to, co považuje za nutný a přitom ho to neomezuje v ježdění. Pokud nejsem někde v extrémě, tak jezdím jenom se základními chrániči a díky tomu se snažím jezdit čistě a dávám si větší pozor, což mi pomáhá.

(mig)

Hřebíky útočí

„Hele, puč mi taky to kolo na chvilku, ti něco předvedu,“ byla osudná slova našeho fotografa, když jsme byli fotit jezdecké fotky kola s plochými pedály s piny. Nad varováním, aby si půjčil rovnou chrániče na kolena a holeně, se jen pousmál se slovy „Nejsem přece žádný vořezávátko!“ a vyrazil. Zprvu si tento rekreační crosscountrista pochvaloval, jak krásně se piny zařezávají do podrážky a že vlastně žádná espedéčka ani nepotřebuje.



Další jeho věta: „Dívej, jak ztrestám támhle ten skok.“ už vyloučeně zaváněla průvihem. Po odrazu následovala typická akce jezdce, jenž je vnitřně navyklý, díky nášlapným pedálům, na absolutní spojení s kolem. Nohy se mu odlepily od pedálů, takže kolo držel jen za řídítka, a díky mohutnému odrazu se celým tělem s nohama roztaženými do roznožky začal pohybovat dopředu, zatímco zadní kolo mu padalo dolů. Jakmile se opět dotklo země, instinktivně zatlačil do řídítek, což ho vrátilo rozkrokem na sedlo. Přítelkyně si s ním pak prý asi týden moc neužila. Nohy po tvrdém dosednutí pokračovaly zpátky k pedálům, ale levou se bohužel netrefil, takže ostré piny měly příležitost ukojit svou krvelačnou touhu po holeních. Do kosti se sice našťásti neprokously, ta je v tomto místě extrémně tvrdá, podívejme se třeba na kickboxery, kteří do sebe kopou právě holeněmi, a nic. Ovšem v měkkých tkáních se objevily hluboké díry, které celkem slušně krvácely. Ještěže jsme měli v autě lékárníčku. O bolesti ani není třeba mluvit. Stačí si představit, jaké to je kopnout se třeba o hranu dřevěného stolu, a tuto bolest znásobit třeba stokrát.

O tom, jak důležité je mít při použití plochých pedálů s piny na holeních chrániče, není tedy třeba polemizovat, obrázek hovoří jasně. Pokud se na to podíváme z lékařského hlediska, které jsme konzultovali s chirurgem, poranění holenní části nohy s sebou může přinést, kromě poškození kosti a měkkých tkání okolo ní, i narušení nervů vedoucích k chodidlu. Někteří jezdci si pak mohou stěžovat na pocity, jako by je na chodidle někdo dráždil nebo jakoby jim nohou protékala horká či studená voda. Ačkoliv se rány velmi dobře hojí, pokud má někdo dispozice ke vzniku bérčového vředu, jizvy po seknutí pedálem mohou po čtyřicetce jejich léčení zhoršit. A to za těch pár stovek korun vynaložených na chrániče rozhodně nestojí. (mig)



WAKITA indiánsky „Jaro“
TOP MODEL CROSS BIKES
Kč 17.990,-

www.apache-bike.cz



Rám **Alloy 6061 D. B.**
Vidlice **SR NCX-D-LO**
Převodník **Shimano Deore**
Středová osa **Shimano BB UN 26**
Řazení **Shimano Deore LX**
Měnič **Shimano Deore XT**
Přesmyk **Shimano Deore**
Kazeta **Shimano HG 50 11-32/9**
Řetěz **Shimano HG-53**
Brzdy **Avid Single Digit 5**

Přední náboj **Shimano HB RM 60**
Zadní náboj **Shimano FH RM 60**
Ráfky **Mavic A 119**
Pneu **WTB All Terrainsaurus 700x35**
Pedály **VP-197**
Řídítka **Ritchey Comp**
Představec **Tranz-X Alloy JD 363 Adj.**
Sedlovka **Ritchey 27,2 mm**
Sedlo **WTB Pure V Race**
Velikost **16,5", 19", 21,5"**

Apache Bicycles
Top Model — Cross Bike

Vývoj techniky jízdního kola jde stále vysokou rychlostí vpřed. To co bylo ještě před pár lety na absolutní špičce mezi závodním materiálem, je dnes v lehké obměně podobě určeno téměř pro cykloturistu. Stejně tak zdvihy odpružených vidlic, které byly před deseti lety považovány za vyložené sjezdové, jsou v současnosti používány u crosscountryových kol. Stačí se podívat zpětně na vývoj dalších komponentů, například kotoučových brzd nebo na nástup karbonu. Ano, kolo se neustále zdokonaluje. A to zdokonalení je samozřejmě ve prospěch jeho uživatele, tedy cyklisty. Nabízí se ale otázka: „Je nutné jít za každou cenu s nejmodernějšími trendy doby?“



Diktát správného vybavení aneb zásadní je zkušenost

Ano i ne, moderní stroj jezdců samozřejmě nabídnou lepší funkci mnoha dílů, případně skvěle funkční kompletní odpružení. Není to ovšem tak, že se bez nejmodernějších technologií, karbonových součástek či kotoučových brzd jezdec neobejde. Cyklistika by měla i nadále zůstat především o umění samotného jezdce, až teprve poté by se měl klást důraz na použití materiálů. Představte si, že jedete na svém alu mountain stroji s vysokým předním i zadním zdvihem kamenitý sjezd a najednou si to kolem vás prosivší borec na biku z poloviny devadesátých let, s pevným ocelovým rámem. V tu chvíli byste to svoje NEJ kolo asi nejradši zahodili a stýdli se někde v koutě.

sické ráfkové V-brzdy a ještě k tomu budete vyžadovat jejich skvělou funkčnost, skoro se vám tam ostatní vysmějí. Ale proč? Vždyť výkon ráfkových brzd je pro XC jezdce stále zcela dostačující, a pokud se se svým kolem vyložené nevyžíváte v blátivých jízdách, pak vám V-brzdy nabídnou úplně dostatečný výkon. Nehledě na jejich velice nízkou hmotnost a maximální jednoduchost, které jsou ve srovnání s kotoučovkami výhodou. A podobné je to i s některými dalšími díly.

Kvalitní odpružení vám zpříjemní jízdu a zlepši kontakt kol s podkladem. Zároveň uleví vašim zádlám i všem kloubům, protože to, co by při jízdě na pevném kole muselo absorbovat vaše tělo, spolyká

použití. Bavíme-li se ale stále o běžném cross-country, ať v závodní či nezávodní podobě, či třeba o bikemaratoncích, rozhodně neplatí, že byste bez kotoučovek či zadního odpružení byli vyřízeni. Takže ačkoliv můžete z testů kol a nekonečných výtvů výhod odpružených rámu či kotoučovek nabýt dojem, že takové vybavení k té své cyklistice nutně potřebujete, v mnoha případech tomu tak není. Při uvažování o výběru kola musí vždy zvítězit zdravý rozum a pokud možno časem nabytá zkušenost.

Jestliže tyto zkušenosti nejsou, je to samozřejmě složitější. Začátečník, jenž zatím neví, k jakému stylu jízdy bude časem inklinovat, by měl raději sáhnout po kole na XC, klidně i celoodpruženém. Pokud se bude postupně technicky zdokonalovat a bude-li chtít, může přejít na stroj s vyššími zdvihy. Pro začátečníka ale bývá většinou typické „výletnické“ pojetí vyjíždě, takže k tomu bude XC kolo ideální. Postupně technické zdokonalování, pomíne-li větší skoky a podobné, XC bike bez problémů zvládne. Stejně tak nižší hmotnost kola začátečníka spíše neodradí. V případě, že hned na začátku sáhnete po těžším enduro nebo AM stroji a nakonec budete vyřazeni na vyjízdky s partou XC jezdců, být v pohodovějším tempu, bude vaše kolo výrazným handicapem.

Na západ od nás

Pojem „cross-country“ má z pohledu našince zcela jiný význam, než jakou má



Karbon, karbon, karbon! Jsou díly, u nichž je rozhodně výhodou, nenechte se ovšem zlákat karbonem za každou cenu. I když na vás tento materiál útočí ze všech stran, je nutné zvážit jeho přínos a případně i vhodnost z hlediska hmotnosti jezdce i stylu jízdy.



Z karbonu jsou dnes nejen ráčky či pláště nábojů, ale i výplety kol pro závodní použití. Nicméně to, co je konstruováno pro sedmdesátikilového závodníka, pravděpodobně nebude tím pravým pro hobby cyklistu vážícího metrů.



Kompletní odpružení v co nejjednodušším a nejlehčím provedení je pro cross-country a maratony jistě výhodou, rozhodně ale není nepostradatelné. Pokud se pro něj již rozhodnete, zaměřte se také na torzní tuhost rámu.

Vybavení odpovídající stylu jízdy

Cyklistická média či internetová fóra na jezdce útočí je smyslu „povinného vybavení“. Skoro jakoby se bez celoodpruženého kola se zdvihem alespoň sto dvacet milimetrů a pořádných kotoučových brzd dnes už jezdec ani nemohl vydat do terénu. Testy kol a vybavení však nemají být diktátem: „Tohle musíš za každou cenu mít, jinak budeš úplně vyřízený!“ Čtenář by měl brát jako pomoc při výběru, pro zorientování se v nabídce velice širokého a pestrého cyklistického trhu. Pak ale záleží na něm samotném, nakolik dokáže zvážit své potřeby či zvolit odpovídající materiál pro svůj jízdní styl a terén, v němž se nejčastěji pohybuje. Výběr materiálu by tedy měl být ovlivněn především vlastní zkušeností.

Případy, že si cyklista pořídí absolutně neodpovídající vybavení jen proto, že se nechá prostě zlákat, jsou relativně časté. Například jeden zájemce o lehký celoodpružený bike pro cross-country se nechal přemluvit, částečně i výhodnou cenou, k pořízení enduro kola. A jezdí na něm v lehkém terénu, po zpevněných cestách, cyklostezkách, případně po silnici. Široké hrubé pláště nahradil rychlým XC obutím o šířce 2.0 a vialstovky rovnými řidítky s rohy. Má pak takové kolo nějaký smysl? Vždyť dovednost takového stroje zůstanou zcela nevyužité a navíc se onen biker zbytečně tahá s nesmyslně těžkým kolem, vyložené neohrabaným v terénu, v němž se pohybuje. Může mít ale dobrý pocit z toho, že to, co letí, tedy pořádné „celopéro“, konečně vlastní.

Přínos je, ale...

Když se například na nějaké internetové debatě zmíníte o tom, že máte na kole kla-



Složitější systém přepákování a robustnost konstrukce logicky znamenají i vyšší hmotnost. Výběr kola by měl být ovlivněn především zkušeností. Pokud zkušenosti chybí, je rozumnější se zpocátku vydat cestou XC hardtailů, případně menších zdvihů.

z velké části odpružení. Technicky vyspělý jezdec ale dokáže být na pevném kole ve sjezdech téměř stejně rychlý jako na celoodpruženém. V rychlosti tedy takový rozdíl nehledejte, ten rozdíl je v již zmínovaném komfortu a bezpečnosti jízdy samotné. A totéž platí u brzd. Kvalitní kotoučové brzdy dokáží kolo spolehlivě zpomalit z velkých rychlostí a poskytnou dlouhodobě vysoký výkon. V náročných chybách šetrí vaše ruce a umožňují také pozdější začátek brzdění, což se může projevit i časovou výhodou při závodním



Kotoučové brzdy většinou znamenají vyšší účinnost, ani ony však nejsou nepostradatelné. Cesta co nejnižší hmotnosti nemusí být v případě kotoučovek ta nejlepší. Jezdíte-li běžné cross-country, třeba i v závodní podobě, kvalitní V-brzdy jsou i dnes většinou dostačující.

podobu například v zámoří. Výrazně techničtější povaze terénu i závodních XC tratí samozřejmě lépe odpovídá celoodpružený stroj a i použití kotoučových brzd je zcela logické. Fenomén „full suspension“ už ale například v Americe dosáhl takové podoby, že klasický bike s pevným rámem je téměř neprodejný. Z důvodu popularity a atraktivity si však celoodpružené kolo kupují i lidé, kteří jej vůbec nevyužijí. Nicméně fakt, že na nás celoodpružená, a pokud možno žádná jiná, kola útočí z řady zahraničních magazínů, je opravdu

logický, neboť terén je v tamních lokalitách často výrazně náročnější a taková kola mají své velké opodstatnění. U nás se situace přece jen částečně liší. Pokud bydlíte někde v horách a ve vašem okolí je skutečně náročný terén (v němž neplatí zákaz vjezdu cyklistů...), vydejte se klidně i pro běžné ježdění ve stylu XC cestou větších zdvihů. Moderní alu mountain stroje vám to umožní. Jestliže ale vyrazíte s partou nadšenců na pohodové nedělní vyjízdky, třeba z Prahy podél Vltavy či Berounky, pak se asi se zdvihem 130 milimetrů, vysoko umístěnými řidítky, hrubými pláště, kotouči o průměru 200 milimetrů a vysokou hmotností stroje budete tahat zbytečně.

A nesnažte se z cyklistiky udělat peklo ani své partnerce, u níž je vlastně zárazk, že s vámi na ty vaše vyjízdky ještě jezdi. Pokud se nechce pouštět do těžších terénních pasáží, pak ji kupte pokud možno co nejlehčí kolo. Jestliže před prudším sjezdem vždy sesedne, kolo raději vede a ani do budoucna to nevypadá, že by chtěla posunovat své dovednosti, s vyššími zdvihy či kotoučovkami se bude také vláčet úplně zbytečně.

Honba za karbonem a nízkou hmotností

Nejedná se pouze o zadní odpružení či kotoučové brzdy. Například i u karbonu se díky jeho neustálé prezentaci může zdát, že bez něj vlastně už ani nemůžete existovat. Ano, kvalitně zpracovaný karbonový rám je jistě výhodou, z hlediska kombinace tuhosti a komfortu se zdá být tento materiál ideální. Stejně tak je přínosem například u sedlověk. Na druhou stranu jsou komponenty, u nichž karbon nemá extra velké opodstatnění. Pomíne-li řadu superlehkých komponentů či konceptů, na nichž je tento materiál přitom docela fakt všude, pak třeba u brzdových čelistí či klik rozhodně nemusí být vždy výhodou. V případě dokonalého zpracování a složitějšího vývoje lze z karbonu vyrobit velice tuhé, a zároveň lehké kliky, dural ale umožňuje vlastně totéž. V případě neznačkových produktů však lze narazit na relativně nekalitní díly s menší celkovou tuhostí, které sáží především na karbonový vzhled. Takže honba za karbonem rovněž nemusí být výhodou, a tak je nutné

zvážit, co má, a naopak co nemá smysl. „Chci karbon, protože se mi to líbí!“ může být klidně příčinou nesprávné volby.

Totéž platí u superlehkých komponentů, u nichž nesmí být nízká hmotnost na úkor životnosti. Stejně, jako si musí každý sám zvážit využití konkrétních zdvihů, je důležité i promýšlení vhodnosti toho kterého komponentu. Pro stokilového jezdce asi nebudou lehoučká zapletená kola s karbonovými ráfky tím správným řešením, přestože se o nich může všude dočíst, jak jsou užasná.

Budte sami sebou!

Jestliže již deset let jezdíte pořád ten samý terén a nehodláte se někým dále technicky posunovat, nemusíte se nechat zlákat bohem vysokých zdvihů a kotoučů. Přestože současnost jistě patří takovým strojům, alespoň co se týče progresivity vývoje, uvědomte si, na co své kolo chcete používat. Pevný bike vás naopak naučí ovládat kolo v technickém terénu a případný přechod na plné odpružení vám již předchází nabytá zkušenost nevezme. Kompletní odpružení vám sice již od začátku promine určité jezddecké chyby, ale bude vám o to déle trvat, než je odstraní. Všeobecně by mělo platit, že si jezdec pořídí bike odpovídající jeho současným schopnostem a požadavkům. Pokud postupně zjistí, že přestává být, například z hlediska zdvihů dostačující, tak teprve to by měl být signál pro výměnu kola. Námí uvedený příklad, kdy si majitel enduro bike upravoval téměř na závodní cross-country, je asi dostatečně odstrašující. A přitom dotyčný pouze chtěl „jít s dobou“, tak si pořídil „moderní stroj“, u nějž nakonec zjistil, že pro jeho ježdění je vlastně zcela nevhodný. Přitom za stejné peníze mohl mít celoodpružený bike určený vyložené na cross-country, jenž by byl o několik kilogramů lehčí, mrtnější a v daném terénu mnohem lépe ovladatelný.

Budte tedy při výběru kola sami sebou. Pokud jste si jisti, že vám pevný rám a ráfkové brzdy budou vyhovovat, pak to asi bude skutečné pravda. Když pak na takovém kole zdoláte i náročný technický sjezd, můžete se alespoň v duchu zasmát všem, kteří říkali, že bez kotoučovek a pořádného odpružení to dnes ani nejde.

(kad)



Kanadská značka Kona je známá hlavně mezi volněji smýšlející bikerskou klientelou, neboť podporuje spoustu bikeparků a freeridových závodů. Kromě kol pro disciplíny, kde se jezdí převážně z kopce, však umí vyrobit i velmi zdatlé rámy pro cross-country a all mountain, z nichž jsme si do testu vybrali stroj Blast Deluxe v hodnotě 19 590 Kč. Ten je totiž zajímavý tím, že v ceně kola pod 20 tisíc najdeme kromě kvalitního duralového rámu, sady Shimano Deore a velmi slušné fungující vidlice Rock Shox Dart 2 i hydraulické kotoučové brzdy Hayes Stroker Ryde. Je tedy vidět, že Kona raději ušetřila na přehazovačce, kde někteří výrobci montují v této kategorii i Deore XT, aby jezdci poskytli luxus vysokého výkonu nových hayesů a výborné fungujícího darta.

All mountain pro všechny

Zcela nový rám, jenž slouží jako základ i u vyšších modelů Cinder Cone, má na rozdíl od většiny kol v této cenové relaci **pohodlnější geometrii určenou pro all mountain, tedy žádnou závodní raketu v blastu nehléděte. Úhel hlavy 68,5 stupně nahrává klidnějšímu vedení a preferuje jízdu z kopce.** Slušnému ovládání nahrávají také 80mm představec a vialstovky o šířce 640mm vlastní produkce. Pouze s úchopem jsme nebyli zcela spokojeni, neboť konce řídítek s docela slušným průhybem klesají dolů, což působí zpočátku nezvykle. Pokud by si jezdec hůře zvykal, není výměna vialstovek nijak nákladnou investicí.



Rám má hydroformingem tvarované hlavní rámové trubky, které jsou v spojení s hlavovou trubicí pro vznik co nejmasivnějšího bloku hranatější, aby se postupně směrem k sedlové trubce zabývaly do oválného tvaru. Zadní stavba využívá esovitě prohnutých kruhových profilů, které jsou v řetězových vzpěr v partii za středovým složením svisle zploštěny. Ploché patky budí důvěru a horní vzpěry disponují i úchyty pro čepy ráfkových brzd. Rám se sice nehodí žádnými designovými výstřelky, ale oslovuje právě svou čistotou a jednoduchostí zpracování, kterou podporuje i zlatavá barva.

Konu Blast s mechanickými kotoučovkami za 15 490 Kč či Blast Deluxe s hydraulikou za 19 590 Kč je možné pořídit v sedmi velikostech. Každý si tedy najde tu svou odpovídající výšku rámu. Hmotnost kola 13 kilo bez pedálů je zcela v mezích této cenové relace.

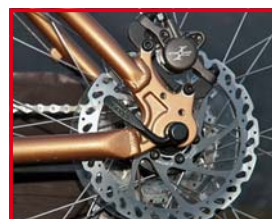
V terénu

Blast byl stvořen s úmyslem poskytnout jezdcovi veselou a hravou jízdu v běžném terénu, kde se jezdec hodí víc vyřadit cestou z kopce, než aby hltal kilometrové stoupáky. Proto je posed spíše vzpřímený a lehce posunutý vzad, což má na svědomí kratší představec, vyšší

KONA

Blast DeLuxe

ší průhyb vialstovek a položený hlavový i sedlový úhel se sedlovkou s vyosením. Prudké stoupáky tak asi nebudou pro blast tím nejmilejším kamarádem, přední kolo se rádo tu a tam při razantnějším záběru do pedálů odlepí od země. Není to samozřejmě nic nepřekonatelného, stačí se přesunout víc nad řídítka. Proti propružování pružinové vidlice Dart 2 bojuje systém TurnKey, jenž se dobře ovládá pogumovaným kolečkem, které v jedné čtvrtotce citelně přitáhne kompresi. Nejedná se tedy o tradiční blokáci, vidlice má k dispozici asi 2-3cm velmi tvrdého chodu.



Pláště Maxxis Ignitor hrají roli v dobré univerzalitě použití, pro použití typu all mountain jsou zcela na svém místě. Ve výjezdu dobře zabírají, v mokru se rychle čistí, pouze na listí a v blátě kloužou.

Unese Blast i vás?

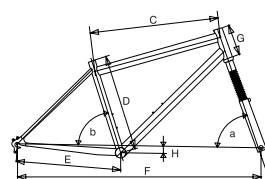
Pokud začínáte jezdit, limit dvacet tisíc je pro vás strop, nechcete se honit po závodních kolbištích, ale jen se vozit a užívat si jízdu na pohodlném kole s výborným rámem, vidlicí a brzdami, pak bude nepochybně Blast Deluxe jedním z nejzajímavějších kandidátů. Nenašli jsme na něm prakticky žádné konstrukční nedostatky a jezdilo se na něm příjemně.

+ výkonné brzdy, slušná vidlice, pohodlný posed

- nezvyklé zahnutí řídítek

Technická specifikace:

Rám: Kona All-Mountain Aluminum Butted
Kličky: FSA Alpha Drive Exo
Pedály: Wellgo LU-A9
Kazeta: Shimano Deore 11-32 z
Přesmykač: Shimano Deore
Přehazovačka: Shimano Deore
Řazení: Shimano Deore
Brzdy: Hayes Stroker Ryde 160mm
Řídítka: Kona Aluminum Riser
Představec: Kona Control
Přední náboj: KK Disc
Zadní náboj: Shimano M475 disc
Pláště: Maxxis Ignitor 26 x 2.1"
Ráfky: Alex Ace-18
Sedlo: WTB Speed V Sport SE
Sedlovka: Kona Thumb
Hmotnost: 13kg (bez pedálů)
Cena: 19 590 Kč



Velikost	M/18"
a Úhel hlavy	68,5°
b Úhel sedlové trubky	71,5°
c Horní rámová trubka	577 mm
d Délka sedlové trubky	458 mm
e Délka zadní stavby	428 mm
f Rozvor	1083 mm
g Hlavová trubka	114 mm

SR SINTOUR

SUSPENSION 2008



Použití: freeride, all mountain
Zdvih: nastavitelný 180 - 140 mm
Průžení: vzduch
Tlumení: olejová patrona
Vnější nohy: magnesium
Vnitřní nohy: CrMo, 35 mm
Nastavení: tlumení odskoku, tlak vzduchu, nastavení zdvihu
Hmotnost: 2700 / 2600 / 2370 g

Použití: freeride
Zdvih: 150 mm
Průžení: pružina
Tlumení: olejová patrona
Vnější nohy: magnesium
Vnitřní nohy: Al 7050, 35 mm
Nastavení: tlumení odskoku, předpětí pružiny
Hmotnost: 2890 g

Použití: MTB XC, marathon
Zdvih: 80 mm
Průžení: vzduch
Tlumení: olejová patrona
Vnější nohy: magnesium
Vnitřní nohy: Al 7050, 32 mm
Nastavení: uzavírání z řídítek, regulace průžení
Hmotnost: 1600 g / 1700 g

Použití: MTB marathon, all mountain
Zdvih: 80, 100, 120 nebo 140 mm
Průžení: vzduch
Tlumení: olejová patrona
Vnější nohy: magnesium
Vnitřní nohy: CrMo, 32 mm
Nastavení: uzavírání z řídítek (RLD) nebo na korunce vidlice (LOD), regulace průžení a tlumení
Hmotnost: 1800 g

Použití: MTB marathon, all mountain
Zdvih: 80, 100, 120 nebo 140 mm
Průžení: vzduch
Tlumení: olejová patrona
Vnější nohy: magnesium
Vnitřní nohy: CrMo, 32 mm
Nastavení: uzavírání z řídítek (RLD) nebo na korunce vidlice (LOD), regulace průžení
Hmotnost: 1900 g

Použití: cross
Zdvih: 63 mm
Průžení: vzduch
Tlumení: olejová patrona
Vnější nohy: magnesium
Vnitřní nohy: Al 7050
Nastavení: uzavírání z řídítek, regulace průžení a tlumení
Hmotnost: 1600 g



Oficiální zastoupení pro ČR:
BP Lumen velkoobchod cyklo a sport
Puškinova 546, Úpice 542 32,
Tel.: 499 881 327, 499 882 793,
info@bplumen.cz, www.bplumen.cz

VELKOOBCHOD CYKLO A SPORT

Produkty SR Suntour zakoupíte také zde:



MotoRizovaný Cannondale



➤ Dokončení ze str. 1

Vzhledem k tomu, že je tlumič upevněn mezi dvěma pohybujícími se díly, jsou oba jeho konce stlačovány zároveň. To napomáhá zvýšení tlaku na překonání prvotního statického odporu tlumiče, a tím i zlepšení jeho citlivosti na nejmenší nerovnosti. Tím se odlišuje od tradičních systémů, které mají spodní část tlumiče pevně uchycenou přímo k rámu.

Sily působící na tlumič jsou přenášeny směrem k nejmohutnějšímu bloku materiálu u hlavové trubky, kde se rozkládají. Tlumiče jsou speciálně vyladěny přímo u výrobců Fox a Manitou, aby ideálně spolupracovaly s prepákováním odpružení.

Přední rámový trojúhelník je stejný jako u rámu Rize vyroben z karbonových vláken vysokého modulu pevnosti. Při skládání vláken má forma na místo tradičních čtyř ventilů rovnou sedm, což ještě snižuje pravděpodobnost vzniku vzduchových bublin, které by mohly vést k porušení struktury rámu. Nakakovaný

rám včetně zadní stavby a všech spojek a čepů z duralu váží 2885 gramů, což při použití tlumiče Fox RP23 dává celkovou hmotnost 3110g.

Středové pouzdro a hlavní čep jsou uloženy mezi dvěma bočními karbonovými pláty, které celku dodávají ještě vyšší torzní tuhost. **Hlavová trubka** je oversized na „dábelský“ průměr 66,6mm, aby bylo řízení co nejpřesnější. Rámy budou k dispozici se dvěma délkami hlavové trubky, aby se ušetřila hmotnost i na vymezovacích kroužcích pod představcem.

Zadní stavba je vyrobena z ultralehkých trubek. Proti vysokému zatížení při šlapání bojuje ložisko velkého průměru na levé straně čepu, na straně klik je pak ložisko o něco menší, aby umožnilo prostupnost řetězu. **Patky** jsou připraveny na to, aby pojal různé osy, včetně 12mm rychloupínací pevné osy Maxle.

Moto 160 bude také k dispozici ve velikostech S, M, L a XL s doživotní zárukou bez omezení hmotnosti jezdce.

(mig)



Rekordní Apache

V nabídce pro letošní rok má domácí značka Galaxy nově trojici cyklocomputerů. Základním modelem je pětifunkční G5, následuje typ G8 s osmi funkcemi a vrchol nabídky tvoří bezdrátový G9, vybavený devíti funkcemi.

My jsme otestovali prostřední variantu G8, která rozsahem svých funkcí plně uspokojí i sportovně orientovaného jezdce. Cena 359 korun za osmifunkční computer je pak doslova lidová.

Jednoduchý, ale líbivý vzhled přístroje je zpestřen stříbrným lemováním po stranách a dvojicí stříbrných tlačítek. Ta sice mohla být umístěna dále od sebe, ale vzhledem k ceně computeru by zde kritika nebyla zaslužená. Zmáčknutí tlačítka doprovází zřetelné kliknutí a přepínání mezi jednotlivými funkcemi je snadné. Dvouřádkový displej, ač není příliš velký, zobrazuje vše potřebné. Údaj o okamžité rychlosti s přesností na desetiny je výrazný, a tedy dobře či-



Tak takový katalog jste nejspíš ještě neviděli. Česká značka Apache připravila pro své prodejce luxusní katalog svých kol a vybavení. Tento katalog o úctyhodných rozměrech 43x30 centimetrů je plný nejen kol, ale také krásných fotek, ať už s indiánskou tematikou či nádherných přírodních scénérií. Pokud tedy zvažujete koupi kola této značky, u vašeho prodejce kol Apache uvidíte díky tomuto katalogu kompletní sortiment značky, a to v poměru přibližně jedna ku pěti! Jestliže si často říkáte, že kolo vypadá ve skutečnosti jinak než na fotografii, tak to v tomto případě rozhodně neplatí. A ačkoliv katalog vznikl v omezené sérii pouze pro potřeby prodejců, přesto, a možná právě proto, se třeba do budoucna stane sběratelskou záležitostí.

(kad)

GALAXY G8



telný. Méně zřetelné je pouze označení jednotlivých funkcí, zobrazujících se na spodním řádku. Nadstandardní je v této kategorii stále porovnávání okamžité a průměrné rychlosti, o čemž informuje šipka nahoru či dolů. Určitým zpestřením je silueta cyklisty v levém horním

rohu displeje, jemuž se při aktivaci computeru roztáčí kola.

Z důležitých funkcí computeru Galaxy G8 nechybí nic, vedle času jízdy jsou zde údaje i o průměrné či maximální rychlosti. Úplně logické není pouze seřazení jednotlivých funkcí, kdy bychom čekali například denní a celkové najeté kilometry v menu bezprostředně za sebou. Ale to je také jediná, a k tomu velice drobná vada na kráse. Vzhledem k ceně computeru nás příjemně překvapilo i dostatečné odolné provedení kabeláže. Computer se do nosníku upíná po vzoru značky Sigma, tedy zasazením a mírným pootočením. S německou značkou má Galaxy společný i systém uchycení na řídítka či snímače na vidlici pomocí gumiček. Tedy jednoduché a maximálně funkční řešení.

(kad)



+ dostatek funkcí, systém uchycení, cena

- seřazení funkcí v menu



GT Zaskar. Čeho se dotkne, promění ve zlato!

Stěží byste našli závod jakékoli MTB disciplíny, který by nebyl vyhrán na závodní legendě jménem Zaskar. Zaskary osedlané nejslavnějšími profesionálními MTB sporty triumfovaly od downhillu, XC, dual slalomu až po fourcross. Žádný jiný závodní hardtail nemá takový rodokmen jako Zaskar, který je letos ve výrobě již 20 let! Abychom oslavili tento milník, vytvořili jsme pro rok 2008 karbonový Zaskar Team. Jeho v závoděch prověřený monokarbový rám je vytvořen pomocí Force Optimized Construction. Tato GT technologie mění karbon ve zlato díky exkluzivní TR30 a TR50 kompozitové směsi.

GT BICYCLES
BIKECENTRUM.CZ

Zaskar Carbon Team 9.4 KG / 139.999 Kč

Otestuj si kolo GT
INFO NA BIKECENTRUM.CZ



Závodní sezona už pomalu klepe na dveře a brzy se rozjede i bikemaratonský kolotoč, lákající rok od roku víc a víc nadšených účastníků. Vyrazit na bikemaraton však neznamena pouze trénovat a zaplatit startovné. Několikahodinová jízda, ať už pojatá vyloženě závodně či výletnický, vyžaduje dokonalou kondici i od kola a veškerého vybavení. Proto se zde zaměříme na přípravu kola na bikemaraton, tedy na to, co se nevyplatí podcenit a čemu je důležité věnovat náležitou pozornost.

Základní příprava kola je jasná, vše musí stoprocentně fungovat. Obecné platné zásady, týkající se servisu, jsme ale uvedli již mnohokrát, a to u přípravy kola na sezonu či při jeho uložení k zimnímu spánku. Maratonská trať však může přinést řadu záležitostí, například neplánovanou změnu počasí. Stejně tak se střídají různé povrchy tratě, asfalt, prашné cesty, šterk, bláto a do toho často i méně příjemné brody. Na to všechno musí být jezdec připraven nejen psychicky, ale i použitým materiálem. V prvním dílu našeho maratonského povídání se zaměříme na samotné kolo, které je vedle výkonnosti alifou a omegou nejen slušného umístění, ale především příčinou toho nejdůležitějšího, a sice dobrého či špatného pocitu ze závodu.

Zásadní je, aby se řetěz během závodu zcela nevysušil. Nejenže jeho skřípání je nesnesitelným zvukovým doprovodem bikerova utrpení, ale větším problémem je vyšší náchylnost suchého řetězu k nabalování na převodník při záběru.

„Nízkej hustej vzorek plášťů mi v tom bahně hrozně prokluzoval, a když jsem na třicátém kilometru chytil defekt a po deseti kilákách další, fakt jsem toho měl dost. Zvlášť když jsem na trati musel při druhém defektu vyžebat duši. A ten přeravaný řetěz pět kilometrů před cílem mě dostal úplně, předjelo mě tam tak padesát až sto lidí...“ Tak podobné věty po absolvovaném závodu asi nesvědčí o úplné spokojenosti a takový závod se do vzpomínek zapíše spíše jako jedna z nočních můr, než jako krásné sportovní prožití den. Přesně proti podobným zážitkům se můžete pojišť, a sice tím, že zvolíte optimální univerzální obutí či preventivně překontrolujete stav pohonu. Základností na trati nebo na vašem kole se vám však do cesty při maratonském závodu může postavit mnohem více.

Prevence je základ!

Bude-li v terénu sucha a stejně tak příznivá bude i předpověď počasí, pak je z půlky vyhráno. Téměř dokonalé podmínky během závodu vám však většinou nikdo nezaručí. Proto se vždy vyplatí kolo připravit spíše do horších podmínek. Pokud již dva týdny nepršelo a i pro den závodu je bezchybná předpověď počasí, pak asi nebude nutné preventivně měnit brzdové špalpy či destičky, které mají třeba jen třetinovou opotřebení. Jestliže je ale větší pravděpodobnost horšího počasí, tedy mokra a bláta, rozhodně se vyplatí namontovat nové špalpy či destičky, zvlášť v případě nejdelších maratonských tratí. Vždyť v jediném dlouhém sjezdu vám za mokra a bláta může ubýt klidně i polovina brzdových špalpů či nemalá část brzdového obložení destiček. Takže rada číslo jedna zní: „V případě mokra vždy nové destičky či špalpy!“ Po závodě klidně můžete namontovat zpět ty původní, lehce ojeté. Když už utratíte nemalé peníze za startovné a často i nemalou částku za dopravu na závody, byla by jistě chyba šetřit na samotném kole.

Když jsme u brzd, zde se vyplatí ještě jedna úprava, která se týká klasických V-brzd a mechanických kotoučů. Vždy je dobré co nejvíce zašroubovat do brzdových pák šrouby pro předpětí lanek, a tedy i upnutí lanek v čelistech či v páce třmenu. Díky tomu si budete moci bez problému během závodu doladit krok brzd, a to i v případě, že se více ojedou špalpy či destičky. Stejně tak je dobré před závodem nastavit spíš kratší krok pák, abyste nemuseli již po krátké době manipulovat se šrouby předpětí, které jsou navíc často překryty startovním číslem. Menší vzdálenost mezi špalpek a ráfem samozřejmě znamená problém v případě rozcentrování kola, to je ale většinou méně pravděpodobné než ubývání směsi špalpů. V případě rozcentrování ráfku pomůže pouze imbus a lehké posunutí lanka v čelisti, nicméně i přes tuto lehkou nevýhodu doporučujeme spíš nastavení kratšího

kroku páky, než aby vám při stisku téměř dosedala na grip.

Nová lanka a bowdeny považujeme za samozřejmost před každou sezonou, takže o tom se zde nebudeme rozepisovat. Hladký chod lanek v bowdenech je zásadní nejen pro brzdy, ale především pro čistou a přesnou funkci řazení. **Promazání lanek doporučujeme před každým závodem. V případě zhoršené funkce i výměnu sestavy lanka/bowdeny.** Při jízdě je jen málo nepříjemnějších věcí než špatná funkce řazení, kdy se po změně převodu řetěz nemůže rozhodnout, na kterém pastorku se mu více líbí...

A prevence se týká i sestavy řetězu, pastorků kazety a převodníků. **Jestliže má řetěz již více najeto a posuvné měřidlo (šuplera) vám ukáže**



Pokud už se voda nedostane například do ložisek nábojů v hlubokých brodech, někteří jedinci si to po závodě pojišť tímto způsobem...

třeba hodnotu 132,8 mm, rozhodně jej před závodem vyměňte za nový. Nejenže se během blátivého závodu může vytáhnout třeba na 133,1 mm, a výrazně tak zvětšit míru opotřebení pastorků a převodníků, ale u vytahavého řetězu hrozí především větší riziko „přetržení“, tedy roznytování. Má-li řetěz na kole při změření hodnotu do 132,7 a vypadá-li opravdu zdravě, nemuselo by být nutností jej měnit za nový. Ale pokud má řetěz již něco najeto, rozhodně se vyplatí jeho pečlivě kontrolovat. Jsou-li některé čepy na koncích téměř zarovnaný s vnějšími články řetězu, pak je určitě lepší řetěz vyměnit s tím, že po závodech se může opět vrátit ten původní.

Prevence se vyplatí i u převodníků. Největší problém je samozřejmě s tím nejzastaranejším, tedy prostředním. Při víkendových jízdách v suchu se může zdát vše v pořádku, ovšem při závodním zablácení může převodník najednou nabalovat řetěz. Problémem je v takovém případě poškozený modul zubů, tedy jeho vymačkání, které navíc vytvoří z boku zubů jakési širší „otěpy“. Na ty se pak úzké vnitřní články řetězu doslova lepí. A problém je také v nestejném míře opotřebení u řetězu a převodníků. Jestliže je použit nový nebo jen minimálně jety řetěz v kombinaci s více ojetým převodníkem, při záběru nesedí články na ozubení převodníku rovnoměrnou silou. Problém je samozřejmě i v opačném případě a riskantní je také vyměnit před závodem pouze řetěz a nechat na kole již hodně jeto kazetu, neboť může dojít ke „střílení“ řetězu. **Pokud před závodem měníte jakýkoli z dílů pohonu, tedy řetěz, převodník nebo třeba kazetu, rozhodně doporučujeme kolo ještě včas pořádně vyzkoušet, a to především v silném záběru, třeba při jízdě**

PŘIPRAVUJEME SE



Rozvířený prach je v případě suché tratě nepříjemným společníkem závodníků. Ačkoliv může vadit například dýchání, pro kolo zdaleka neznamena takovou pohromu jako voda a bláto.

Před závodem se vyplatí zkontrolovat veškerá šroubová spojení, tedy šroubky obou měničů, brzd, utažení klik a pedálů a podobně. Asi si dovedete představit, jaká bude švanda hledat v bahně upadlou kladku z přehazovačky, zvlášť když oním místem už projela stovka dalších závodníků...

Čím mazat?

Mazání řetězu na maratonskou trať, navíc třeba pro jezdce zcela neznámou, bude dost odlišné od běžného namazání typického po většinu sezony. Zatímco při běžném ježdění biker řeší ideální kombinaci mezi životností maziva na řetězu a jeho odolností proti chytání prachu, v případě maratonu je životnost maziva nejdůležitější. Netvrdíme, že si máte řetěz namatlat vrstvou tuhého maziva, ale určitě nejsou pro maraton vhodné mazací prostředky do vložení suchého prostředí, případně maziva na bázi vosku. Pro náročném závodě musíte tak jako tak počítat s důkladnou čistotou kazety a převodníků



Maratonské obutí by mělo být co nejuniverzálnější, tedy s dobrým záběrem v terénu a solidní odolností proti defektu. Stále by ale mělo být i dostatečně rychlé.

Před závodem se vyplatí zkontrolovat veškerá šroubová spojení, tedy šroubky obou měničů, brzd, utažení klik a pedálů a podobně. Asi si dovedete představit, jaká bude švanda hledat v bahně upadlou kladku z přehazovačky, zvlášť když oním místem už projela stovka dalších závodníků.

do prudkého kopce nebo s výrazným přibřzdováním. Kontrola se musí týkat všech používaných kombinací převodů, některé pastorky mohou být opotřebované výrazně více než jiné. Ideální variantou je samozřejmě celá sestava pohonu v dokonalém stavu, tedy téměř nová s pouze mírným zjetím. Ale to je samozřejmě u amatérských podmínkách takřka utopie, díky ní by jedna závodní sezona dokázala řádně provětrat kapsu. Takže pečlivá kontrola stavu a funkce musí stačit.

Z dalších preventivních úkonů jistě stojí za kontrolu stav plášťů. **Pokud je již dezní hodně sniženy a povrch pláště posety menšími či většími záseky, určité bude jistotou výměna plášťů za nové.** Stejně tak duše, které na sobě již mají množství záplat, jsou určitým koleďováním si o defekt. Netěsná starší záplata není nic výjimečného, takže nově duše jsou rozhodně jistotou. Ostatní preventivní výměny jsou spíše sezonní záležitostí, než aby se musely provádět před každým závodem. Máme na mysli například výměnu superlehkých řídítek a dalších dílů.

i s vypráním řetězu, takže o něco vyšší náchylnost použitého maziva k chytání prachu nebude v takovém případě výraznou nevýhodou. **Zásadní je, aby se řetěz během závodu zcela nevysušil.** Nejenže jeho skřípání je nesnesitelným zvukovým doprovodem bikerova utrpení, ale větším problémem je vyšší náchylnost suchého řetězu k nabalování na převodník při záběru.

Největším nepřítelem řetězu jsou brody, dešt a bahno. Kombinace horka a série brodů, známá například z řady ročníků bikového Krále Šumavy, je spolehlivým prostředkem k tomu, že máte v poslední třetině dlouhé tratě řetěz totálně suchý. Někteří závodníci preventivně brody probíhají s kolem zvednutým nad hladinu vody, jiní si s sebou vozí mazivo v kapse.

Co s sebou na maraton, tím se bude zabývat v příštím dílu, tentokrát se budeme věnovat tomu, co namazat na řetěz před závodem a také, jak namazat. Vztik co nejčistší olej do převodovky by mohl být také řešením, naštěstí ale existuje celá řada mazacích prostředků, které se vyznačují vysokou trvanlivostí

a odolností vůči vodě. Mazivo do mokra, zpravidla s vyšší viskozitou, nabízí řada výrobců, domácí Star Collection pod označením Chain Star Extrem, dále Pedros, Motorex či Finish Line.

Co nejdelší trvanlivost maziva na řetěz zaručí pouze jeho správná aplikace. K ní je zapotřebí řetěz vyprat, čímž dojde i k jeho odmaštění a speciální mazivo dokonale přilne ke stěně článků a k čepům. Budete-li mazivo určené do mokra aplikovat přes jiná, již zaslá maziva, pak odolnost vůči vodě bude záviset na spodní vrstvě a její přilnavosti k řetězu. Takovým způsobem tedy poltáčíte velkou část výhod maziva určeného speciálně do mokra. I když není žádnou radostí práť před každým závodem řetěz, rozhodně se to před aplikací maziva vyplatí.

Ideální často nebývá mazat řetěz na poslední chvíli. Rada maziv vyžaduje po aplikaci nějaký čas, než dostatečně vyschnou jejich ředící složka, teprve pak nabídnou ideální vlastnosti. Rozhodně ale není na místě jakákoliv obava z nadměrného lepení prachu na povrch řetězu v případě, že se použije mazivo do mokra. Po aplikaci je vždy nutné přebýčkové mazivo setřít hadrem, takže zůstane převážně mezi články řetězu a v prostoru okolo čepů, tedy tam, kde je potřeba.

Gumářská alchymie

Vhodné pláště jsou pro maratonský závod jedním z nejdůležitějších aspektů. Profesionální závodník většinou zvládne i technicky náročnější trať s téměř hladkým, tedy co nejrychlejším obutím. Ale běžný závodník potřebuje, aby pláště dobře vedly, ještě lépe zabíraly a aby hrozilo co nejmenší riziko defektu.

V případě maratonu není nejdůležitější rychlost plášťů, ale jejich

NA MARATONY

► univerzalita. Většina výrobců má dnes ve své nabídce takovou „ideální maratonskou gumu“. Ať už zvolíte pláště Ritchey Z-Max, Hutchinson Python, Kenda Karma, WTB ExiWolf, Maxxis Ignitor či jiné univerzály, vždy vyžadujete co nejlepší kombinaci mezi dostatečným vzorkem pro záběr, přijatelnou hmotností, rychlostí a odolností proti defektu. **Na maraton určitě nebude ideální obuti o šířce 1,9 palce a méně, stejně tak superlehké pláště váží kolem čtyř set gramů jsou vyložené koleďováním si o defekt. Méně je někdy skutečně více a menší hmotnost tak v tomto případě může znamenat více**

dostatečně těsné, aby nedocházelo k pohybu pláště na ráfku.

Drobnosti nepodceňujte!

Existuje řada drobností, které vám můžou zpříjemnit maratonské závody. Například prošívkování nášlapného mechanismu řidky maziem ve spreji zajistí jeho snazší funkci, především při vyvoknutí zářezky. Přestože v mokru a bahně mazivo dlouho nevydrží, určitě se tato jednoduchá údržba čas od času vyplatí. Hlavně se tím předejde zreznutí ocelových částí s poškozenou povrchovou úpravou, které o sobě dají často vědět stříženým uvolněním kufru.

Promazání lanek doporučujeme před každým závodem. V případě zhoršené funkce i výměnu sestavy lanka/bowdeny. Při jízdě je jen málo nepříjemnějších věcí než špatná funkce řazení, kdy se po změně převodu řetěz nemůže rozhodnout, na kterém pastorku se mu více líbí.

defektů. Totéž platí i u duši, superlehké modely s tenoučkou stěnou nejsou na maraton tím pravým. U plášťů i duši je lepší preferovat průměrnou hmotnost, která se vám ve finále, až budete předjíždět defekt opravující závodníky, rozhodně vrátí.

Jednoznačnou výhodou pro maratony jsou bezdušové pláště, u nichž nehrozí riziko cvaknutí duše o bočníci ráfku, tedy nejčastější způsob defektu. Nicméně v případě, že dojde k většímu proříznutí pláště, kdy už nepomůže vnitřní tmel, nemusí být oprava zrovna rychlá. **V případě klasického pláště s duší se vyplatí spíše vyšší tlak, který sice ubere na komfortu jízdy, ale na druhou stranu to více než vynahradí nižším rizikem defektu.** Ideální je z tohoto pohledu samozřejmě lehký celoodpružený bike, u nějž nejsou tvrdší pláště z hlediska komfortu nevýhodou. Samozřejmě čím

Další drobností můžou být různé blatníčky v případě, že je pravděpodobnost mokra a bahna. Zadní blatník na sedlovce není rozhodně nutný, a přestože snižuje míru zablácení zad jezdce, například při častém sesedání může být naopak na škodu. Přední blatník umístěný na spodní trubce má však v mokru rozhodně smysl. Jeho hmotnost je zanedbatelná, a pokud vám zrovna neletá bláto od zadní gumy jezdce před vámi, jeho přítomnost v mokru oceníte. Ovšem už nadprůměrná šířka spodní trubky dokáže pochytat dostatek bláta.

Návleky na vnitřní nohy vidlice či pístnici tlumiče jsou výraznou ochranou před blátem, čímž se šetří nejen kovové díly tlumících jednotek, ale i pryžové stírací kroužky.



Tak přesně takhle projíždějí brody elitní jezdci, rychle, ale zcela jistě. Voda pak ovšem vykoná své a bez dalšího domazání se řetěz v případě dlouhých maratonských tratí často neobejde.



Takovéto plastové „hrabičky“ už dnes nejsou často k vidění, ale ve velkém bahně také pomůžou. Předejdou přeskakování řetězu na malých pastorcích, neboť stále čistí prostor mezi nimi.

nější změna posedu. Problémem by se mohly stát i pláště, s nimiž zatím neměl jezdec dostatečnou zkušenost, a tudíž neví, co od nich může čekat například v mokru. Maraton by se tedy neměl stát testovacím místem čehokoli nového a nevyzkoušeného.

To ostatně neplatí jen o komponentech kola, ale i o dalším vybavení. V příštím Cykloservisu se dočtete o všem, co byste měli mít na bikemaratonu s sebou.

Jan Kadečka



Tato fotka by se dala nazvat „Jistota“. Sice takové závodníky krvelační diváci u brodů často vypiskají, ale kolo je ušetřeno vodní lázní.

širší, a tedy i vyšší je profil pláště, tím je jeho odolnost proti cvaknutí duše lepší. Z tohoto důvodu nedoporučujeme ony úzké pláště 1,9" a méně.

Přes maximální možnou prevenci je ale lepší s defektem počítat, z tohoto důvodu je nutné zvolit pláště, jejichž sundání z ráfku je snadné. Obě zlomené montpáky a plášť stále pevně usazen na ráfku, to by v případě defektu mohlo závodníka na trati dovést téměř k šílenství. Na druhou stranu, ani nadměrně volný plášť, jenž jde stáhnout z ráfku pouhou rukou a ještě k tomu lehce, nemusí být výhrou. V takových případech může při brzdění a záběru docházet k obvodové posunu pláště v ráfku. U zadního kola tento problém nebývá tak markantní, neboť posun vlivem brzdění vyvažuje opačný posun zapříněný záběrem. V případě předního kola však může dojít v delším sjezdu k výraznému protočení pláště směrem vzad, po čemž následuje vytržení ventilku z duše a velice rychlý defekt. Ve vysoké rychlosti ne zrovna příjemná představa. **Usazení na ráfku by mělo být natolik volné, aby se dal plášť pomocí montpák jednoduše stáhnout, ale na druhou stranu**

Z dalších doplňků kola nejsou ve velkém mokru od věci například neoprenové návleky na tělo zadního tlumiče, kryjící pístnici před silným znečištěním. Podobné návleky existují i pro vnitřní nohy přední odpružené vidlice.

Ačkoliv „hrabičky“ už v současnosti nebyvají často k vidění, tento vtipný doplněk, populární v polovině devadesátých let, ve velkém bahně také rozhodně oceníte. Jedná se o jakýsi hřebec, jenž neustále čistí prostor mezi nejmenšími pastorky, které mají sklon k zanášení. Přestavte si, že spurtujete třeba o desáté místo a nemůžete si zařadit těžší převod, protože vám na menších pastorcích řetěz díky blátu přeskakuje. V takovém případě jsou plastové hrabičky k nezaplacení.

Nic nového!

Rozhodně se nevyplatí těsně před mnohahodinovým závodem nasadit nevyzkoušený komponent. V případě sedla by se mohlo jednat o vyložené neštěstí, jehož následky jezdec bude cítit ještě řadu dní po závodě. Vyložené rozumná by nebyla ani výměna gripů za nevyzkoušený model, případně výraz-

cannondale

FEEL IT.®



Prophet 1

Robert Štárba, spol. s. r. o., Sezimova 10, 140 00 Praha 4, tel. 241741961, email: info@sterba-kola.cz, www.sterba-kola.cz • Bike Sport, V Tejně 543, 537 01 Chrudim, tel. 469621252 email: info@bikesportchrudim.cz, www.bikesportchrudim.cz • Bike Centrum Radim Kofínek s. r. o., Masarykova Třída 46, 772 00 Olomouc, tel. 585243220, email: info@bikecentrum.eu, www.bikecentrum.eu • Kola Vašek, Dvořákovo n. 222, 539 01 Hlinsko, tel. 469311458, email: kola.hlinsko@atlas.cz • Cykloport – K, Lužnická 884, 391 01 Sezimovo Ústí, tel. 381263333, email: cykloport@volny.cz • Redpoint Sportiv, Horní 13, 549 57 Teplice n. Metují, tel. 491581042, email: redpoint@seznam.cz • XCR, Špitálka 124/37, 602 00 Brno, tel. 543254395, email: eshop@xcr.cz, www.xcr.cz • Ramala, Přemyslova 134/29 301 00 Plzeň, tel. 37722813, e-mail: ramala.plzen@seznam.cz, www.ramala.cz • KUR Sport, Zimní stadion Obloukova ul. 405 01 Děčín, tel. 412586205, e-mail: obchod@kursport.cz, www.kursport.cz • Jízdní kola Hnízdil, Mírové nám. 62, 432 01 Kadaň, tel. 47434511, e-mail: hnidzil@ktdadan.cz, www.hnidzil-kola.cz • Contra Bike & Ski, Jungmannovo nám. 446, 284 01 Kutná Hora, tel. 777264925, e-mail: contrabike@basi.cz, www.kola-shop.cz/

WWW.VOKOLEK-IMPORT.CZ



velmi dobře zrychluje a drží tempo. Ačkoliv jde o enduro model, není stabilita příliš na místě. Kolo je hned od začátku hravé, až neklidné. Ovšem ne ve špatném slova smyslu. Svým projevem si doslova říká o ostré zatáčení a okamžitou změnu směru. Proplétat se s ním úzkými pěšinkami je doslova radost. Kdekoliv se to zdá skoro nemožné se vejít a zatočit, tam to hravě zvládne, je to prostě živel. Není to ovšem nic pro nezkoušeného jezdce, ten bude muset chvíli své vášně krotit, aby si na ovládání zvykl. V rychlých sjezdech totiž kolo díky tvrdší zadní stavbě a hravosti není tolik stabilní a jisté. Ovšem to bohatě vyváží vyšší řídítka, takže jezdce má přehled a těžiště bezpečně vzadu.

V prudkých pasážích pak není problém sjet z hrany po zadním kole použitým přitažením řídítek. Kolo jde na zadní skoro samo a totéž platí i pro výškok do vzduchu.

Ve stoupání je to pak trochu o hře s těžištěm, protože prudké výjezdy snadno postaví bike na zadní.

Dobrá volba

Technickému ježdění výrazně pomáhá dobře zvolené osazení. Pružinová vidlice Rock Shox Tora se zdvihem 100 mm dokáže pochytat hodně nerovnosti, a přes svoji vyšší hmotnost nabídnou dostatečnou tuhost, a hlavně odolnost. Malé nerovnosti pobírá citlivě, u velkých rázů a skoků se nám nepodaří jít dost na dno. Lockout umožňuje

několik milimetrů ochranného zdvihu, takže ani zde se není třeba obávat.

Razení Deore LX nabídlo perfektní funkci a hladký chod s přehazovačkou XT. Dobrou volbou jsou nové kliky s integrovanou dutou osou. Jejich tuhost je solidní a na převodnicích řetěz chodil bezchybně. Velkou chválou zasluží vlastní pláště Merida Trail Lite, které nápadně připomínají vloni používané Schwalbe. Hrubší vzorek se dokázal velmi dobře uchytit na většině povrchů a jezdce podržet i v ostřejším náklonu, přičemž na silnici nebyl jejich odpor tak výrazný. Tlumící schopnosti také patří k těm lepším, takže zde dáváme jedničku.

Pochvalu zasluží i hydraulické brzdy Shimano M485 s kotouči 180 mm. Jejich výkon byl po několika kilometrech opravdu jedovatý. Brzdový účinek se poměrně slušně dávkoval a jeden prst bohatě stačil, aby se jezdce dostal hodně nad přední kolo.

Pro divočky

Merida TFS 850-Trail je rozhodně kolem pro vyznavače ostrého ježdění a pro všechny milovníky skoků a technických pasáží nebo klikatých stezek. Závodníka XC nebo maratonce ale spíš nepotěší.

Novinkou značky Merida jsou biky určené pro hravé ježdění. Tři pevné biky TFS-Trail totiž využívají osvědčené technologie TFS, ovšem dostaly zcela jinou geometrii rámu, aby obstály na úzkých pěšinkách plných ostrých zatáček, a následovaly tak vlnu pevných enduro biků, které jsou stále oblíbenější.

Co je nového

V první řadě došlo u rámu vytvářeního technoformingem ke změně geometrie. Vidlice by měla mít o stupeň položenější úhel proti XC klasice a totéž platí pro sedlovou trubku. **Posed jezdce by tedy měl být více orientován vzad pro lepší ovládání ve sjezdech, čer-**

muž ještě nahrává zadní stavba délky 425 mm. Horní trubka je výrazně níž a tento slooping je kompenzován výztuhou před sedlovou trubkou. Masivní objemka sedlovky je novinkou společnou pro většinu kol Merida, stejně jako opěrka bowdenu na boku spodní trubky hned za hlavou. Hadíčka zadní brzdy a lanko přehazovačky jsou vedeny po horní trubce.

Masivní rám má profilovaný přední trojúhelník s rozšířenými vnějšími okraji trubek. Zadní stavba pak využívá hranať sedlové vzpěry a prohnuté řetězové vzpěry elipsovitého průřezu. Patky jsou pojety poměrně minimalisticky, ovšem o to pevnější budou. Ačkoliv se jedná o sportovní bike do terénu, nechybí závitky na sedlových vzpěrách a patkách pro montáž nosiče nebo blatníků.

Živel

Ačkoliv jsme pod pojmem enduro, a to i v pevném provedení, zvyklí spíše na klidnější chování kola a stabilitu ve sjezdu, testovaný TFS 850-Trail je doslova divočka. Už po nasazení je zřejmá vysoká pozice řídítek, která nabízí velmi příjemné vzpřímení a méně



natažený posed. Řídítka mají dobrý tvar, ovšem možná by zasloužila trochu přidat na šíři. Na technické ježdění se nám jejich 620 mm zdálo trochu málo. Druhou výtku zasluží sedlo, které má sice sportovní tvar i vzhled, ale vhodnější by bylo spíše na silnici nebo ostrý XC bike než na kolo do těžšího terénu. Tam je jeho vyšší tvrdost trochu překážkou. První šlápnutí do pedálů má velmi dobrou odezvu. Výrazně tuhý rám je ochotně vpřed a nikde se nekrouti. Bike

CYCLOSPORT
SPORTS INFORMATION SYSTEMS



Cena 8970,- Kč

HAGS

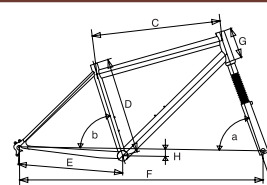
pells.eu

+ hravost, tuhost, ovládání, brzdy

- tvrdé sedlo

Technická specifikace:

Rám: AL 6061 TFS-Trail
Vidlice: Rock Shox Tora 100 mm
Kliky: Shimano M542
Brzdy: Shimano M485-180 mm
Razení: Shimano Deore LX
Přehazovačka: Shimano Deore XT
Přesmykač: Shimano Deore LX
Náboje: Shimano Deore LX
Řáfky: Alex TD 17
Pláště: Merida Trail Lite 2,25"
Sedlo: TFS Comp
Sedlovka: X-Mission Comp
Představec: X-Mission Comp
Řídítka: X-Mission Comp
Hmotnost: 12,6 kg
Cena: 27 490 Kč



a	Úhel hlavy	70°
b	Úhel sedlové trubky	72°
c	Horní rámová trubka	570 mm
d	Horní trubka vodorovně	585 mm
D	Délka sedlové trubky	485 mm
E	Délka zadní stavby	425 mm
F	Rozvor	1070 mm
G	Hlavová trubka	135 mm

FINISH LINE™



KryTech™

Nové složení KryTech™ je doposud nejvyšší vlnitější z voskových maziv. Tenká vrstva KryTech™ od firmy DuPont™, která váže kovy spolu s M2 molybdenem, speciálními vosky a dalšími složkami činí KryTech™ ještě více kluzký, těší a odolnější. KryTech™ je mazivo vhodné na řetěz do suchých a prašných podmínek, a to zejména díky schopnosti odpuzovat prach. KryTech™ je vhodný na krátké jízdy okolo dvou hodin. KryTech™ není vhodný na bowdenu a čepý měnič.

Ceny od 99 Kč / 139 Sk



Teflon™ Plus

Teflon™ Plus je všestranné mazivo pro standardní podmínky, vydrží extrémní tlaky, odolává smyčce a díky nízké viskozitě proniká i do obtížně přístupných míst. Obsahuje trvanlivé syntetické oleje s mikroskopickými částicemi DuPont™ Teflon™. Teflon™ Plus výrazně zvyšuje efektivitu přenosu síly, neváže na sebe nadměrné množství nečistot. Je vhodný pro silnici i pro jízdu terénem, ale také pro čepý měnič a do bowdenu.

Ceny od 119 Kč / 159 Sk



Cross Country™

Cross Country™ je odolné mazivo určené do extrémních podmínek. Díky složení ze syntetických olejů s vysokou viskozitou, speciálních polymerů a látek proti opotřebení dokáže skvěle fungovat nejen v blátě, ale i za silného deště nebo při častých průjezdech brodů. Cross Country™ používejte také na dlouhých výjezdech, kde zaručeně nesešesne ani po více než pěti hodinách jízdy. Cross Country™ je mazivo vhodné na řetěz, čepý měnič a rolníky v přehazovačce. Pro svoji vysokou viskozitu se nehodí do bowdenu.

Ceny od 99 Kč / 139 Sk



Pro Road™

Pro Road je speciální mazivo pro výkonnostní silniční cyklistiku. Jeho základ tvoří čisté syntetické oleje a fluoropolymery, které obsahují keramická polva. Na povrchu kovu se vytvoří odolná keramická vrstva, která zabraňuje jejich opotřebení a korozí. Jako druhou vrstvu tvoří syntetické oleje odolný film produkuje intervaly mazání. Patentovaná novinka výrazně zlepšuje funkčnost pohonu a přesnost přivodu za každého počasí. Mazivo je vhodné na řetěz, čepý měnič i vodící kolečka přehazovačky. Vhodné i pro MTB.

Ceny od 99 Kč / 139 Sk

<<< MOKŘÉ
<<< DELŠÍ JÍZDY
<<< DĚŠT & SNÍH

< TYP MAZIVA >
< VZDALENOST >
< PODMÍNKY >

SUCHÉ >>>
>>> KRATŠÍ JÍZDY >>>
>>> SUCHO & PRACH >>>

ŠUP S NÍM NA HŘEBÍK 6

PAVLAČ

Na principu rotace je vlastně kolo založeno a díky rotaci předního a zadního kola nemusíme jít pěšky, díky kruhovému pohybu klik se nemusíme odrážet od země a díky rotaci v hlavovém složení nemusíme jet pořád rovně. V tomto dílu domácího servisu tedy poukážeme na problémy s náboji, hlavovým a středovým složením.

Bolesti hlavy

Začneme od hlavy, jejíž demontáž a servis jsme si detailně popsali v posledním dílu seriálu Hobbybaster. Hlavové složení je díky tomu, že přenáší veškeré rázy od vidlice na rám, vystavuje tlaku a vibracím. Navíc páka vidlice neustále tlačí díky hlavovému úhlu kuličky na jedné straně více do misky a ty si často vyvíjejí nepravidelnou dráhu. Základem údržby je kontrola vůle v hlavě, protože volné složení může způsobit doslova vymláčení ložiskových drah nebo poškození průmyslových ložisek, která postupně nahrazují klasické věnčice. Na druhou stranu ani příliš dotážená hlavové složení není ideální. Nejen že nemůžeme lehce zatočit, ale kuličky si vyvíjejí své dráhy výrazněji, a misky se tak rychleji opotřebují.

Při zatáčení nedochází k takovému pohybu kuliček kolem jejich osy jako v nábojích, kde je rotace plynulá, a tudíž se nevyvírazněji opotřebovává jen určitá část kuličkové dráhy, která je díky úhlu vidlice a zatížení jezdce nejvíce vystavena tlaku. Díky menší rotaci než

At' se všechno točí

O vzlínivosti vody a pronikání nečistot do hlavového složení jsme už psali, takže je třeba hlavu vyčistit a řádně promazat, to platí obzvláště pro spodní miskou a ložisko. U věnčic dáváme dostatek vazelinu, nejlépe s nějakou příměsí teflonu či molybdenu. Na trhu je dostatečný výběr, například Star Collection nebo růžová vazelína Michelin či Finish Line Teflon Grease. Vyčištěná a promazaná hlavové složení už jen kontrolujeme proti vzniku vůle a udržujeme přesné dotažení.

U typů s průmyslovými ložisky se dotahováním vůlí bránit nelze, tam pomůže jen výměna ložisek. Pokud jsou jen volně nasazená a lze je koupit samostatně, je to jednoduché, ovšem s nalisováním provedením už se raději svěříme servisu. Často však cena ložisek odpovídá ceně nového hlavového složení.

Ostré náboje

Pro chod nábojů platí totéž co pro hlavové složení, jen s tím rozdílem, že u nich je rotace kuliček vyšší a koroze

kola z rámu a vidlice a zkusit vůli přímo na osičce. V rámu sice můžeme poznat vůli, ale už nepoznáme příliš přetážené kónusy. Rozborka nábojů by měla zahrnovat nejen kontrolu kuličkových drah a kónusů, ale také je ideální rozebrat volnoběžný ořech, jehož miniaturní kuličky jsou také vystaveny vodě a nečistotám. Pokud si umíme poradit, lze u ořechu ubrání setinkových podložek pod kónusem vymezit jeho vůli. Ovšem pozor na příliš tuhý chod, mohlo by nám to při jízdě na volnoběh šeredně namotat řetěz směrem dopředu. Kontrolujeme také spojení ořechu s nábojem. Imbusový šroub by měl být dotažen opravdu na maximum. Provedení bez vnitřního spojovacího šroubu, kdy je ořech nasazen jen na ose, jsou většinou na průmyslovém ložisku, které je i v ořechu, tam kontrola drah a další dotahování příliš nepomohou. U ložiskových nábojů je to spíše o čistotě jednotlivých dílů, aby při jejich styku nedocházelo k nepříjemnému lupání. Vůli v ložiscích vyřešíme jen jejich výměnou.



Ačkoliv je středové pouzdro pečlivě uzavřené miskami osy a závitem, přesto se dovnitř dostane spousta nečistot sedlovou trubkou.



Poškození kuličkové dráhy na kónusu je zřetelné, tady nezbyvá než jej vyměnit.



U zadního náboje je důležité dotažení ořechu, pravidelně vyjetá kuličková dráha nevdá, nesmí ale mít výraznější nerovnosti.

v nábojích dochází u kuliček a věnčičů k rychlejší korozi jejich povrchu, protože se vívem pomalejšího pohybu nedokážou tak dobře čistit.

jejich povrchu není tak akutní. Ovšem záleží hodně na podmínkách, v nichž jezdíme. Kontrola vůle v nábojích by měla být pravidlem, ideální je vyndat

Nebo se chvíli točí ztělka, a když je opět vyndáme z rámu, už má osička vůli. Typ náhrady patří spíše do levnějších nábojů a s náboji Shimano moc fungovat nechtějí. Za kvalitní kónus se tedy rozhodně vyplatí vydat trochu peněz navíc.

Montáž nábojů dohromady opět vyžaduje dostatečné promazání speciální vazelinou, a hlavně pečlivé seřízení chodu osy postupným dotahováním kónusů a kontramatek. Ideální je hladký chod bez vůle ovšem u již trochu opotřebovaných nábojů je lepší vždy jen nepatrná vůle než přílišné přetážení, protože cokoliv už jde pod nátlakem, může se postupně poškozovat a rychleji opotřebovovat. Pozor ještě na správné nasazení vnějších gumových těsnění, aby zapadla do vybrání v těle náboje a plnila svou funkci. Styčné plochy můžeme promazat silikonovou vazelinou, aby při otáčení těsnění nepiskalo a navíc – silikon gumu ochrání.

Zlatý střed

Středové složení už kromě levnějších typů Shimano ani nerozebereme. Jde o monoblok, u nějž jedinou starost představuje jeho dostatečné dotažení v rámu. K tomu musíme připočít i nutnost čistoty závitů a dostatečné namazání. Suchý závit představuje časem zdroj nepříjemného lupání i přes dotažený střed. To platí jak pro monobloky se čtyřhrannou osou nebo ISIS či provedení Octalink, tak pro nejnovější verzi s miskami vně rámu. Závit je vždycky základem pevného spojení. Pokud se nám kliky točí ztuha, nebo naopak má složení vůli, nezbyvá než jej vyměnit. Problém klasické zapouzdrněné osy bývá většinou vůle, naopak novější systémy s vnějšími miskami zápasí s castým přidíráním ložisek, obzvláště Shimano trpí tímto neduhem. Celkové ale středové složení nevyžaduje takovou údržbu jako ostatní zmíněné součásti. Takže příjemné servisování a hladké otáčení. (už)

Rodičové bďte! Vzhledem k tomu, že se nejeden rodič chystá s příchodem jara vyrazit se svou ratolestí na kolo, mnozí se na internetu různé dotazy a tipy, jak s dětmi v sezóně či vozíku. Doslova šokem působí rada, jak zabránit kymáčení dětské hlavičky ze strany na stranu v případě, že dítě v sezóně usne. Přivázat hlavičku dítěte k zadové opěře sedačky je doslova vražedný nápad. Dítě sice může spát bez vychýlené hlavičky a při jízdě po nerovnostech možná nehrozí, že ho bude bolet za krkem. Ovšem co v případě, že rodič na kole havaruje? Stačí nepozornost jezdce nebo řidiče kolemjeduoucího auta a při pádu bude dítě s přivázanou hlavičkou doslova loutkou oběsence. Neriskujte proto tyto „odborné a vyzkoušené rady“ a poďte si pro dítě raději privázní vozík či mu nechte hlavičku volně. Na takové odbornosti opravdu pozor.

Slovenský sjezdář Filip Polc se stal členem týmu Kenda-Tomac, kde bude týmovou jedničkou. Díky tomuto zabezpečení se tak může soustředit na Světový pohár a významné zahraniční podniky. Filipovým trenérem by se nově měl stát Francouz Stephan Girard, který mimo jiné trénuje takové hvězdy, jako jsou sjezdáři Matti Lehtikoinen, Greg Minnaar či Sabrina Jonnier.

Že jste si o pomázcích dle pořádku do trumpet a pochůrnal jste si na cestě od jednoho divního pozadí k druhému kotník? Pak vás po rehabilitaci nejspíš nečeká nic jiného, než si na něj (máme na mysli onen



kotník!!!) při sportu nasadit ochrannou bandáž. Je od značky KingKong je na to jako dělaná. Její tvůrci ji vystavují i s patřičnou náplní, která na jednu stranu zažene žíly, na druhou zmírní bolest a hlavně díky materiálu a jeho termooizolačním schopnostem zůstane dlouho v teplotě odpovídající chuti a potřebám zraněného. Když kotník bolí, je bandáž na noze, když nebolí, je to ideální termooizolační pomůcka na cesty...

Cyklistika je ideální doplňkovou aktivitou pro mnoho jiných sportů, ten motoristicky nevyvíjíme. Sice je lehkou nevýhodou její určitá jednostrannost se zaměřením především na posílení spodní partie těla, ale třeba krční svalstvo také nezůstává zkrátka. V motoristickém sportu, kde je hlava jezdce v ne zrovna lehké přilbě zatížována množstvím otěrušů či tlakem proudícího vzduchu, je posílení partie krku zapotřebí. Cyklistiku díky tomu preferují i někteří jezdci Formule 1. Lucas Di Grassi, třetí pilot stáje ING Renault F1, z tohoto důvodu nejen jezdí na kole, ale občas i závodí v triatlonu. V loňském roce se například zúčastnil triatlonového závodu v New Yorku. Sice je na trati velkých cen F1 letos asi neuvídelem, neboť je jeho úloha zatím v testování a v roli náhradníka týmu, do budoucna je ale dost pravděpodobné, že se na startu vedle svého týmového kolegy Alonsa objeví. Pak můžete domluvit na obrazovku řvát: „To je ten cyklista!“ „Jed, jed!“

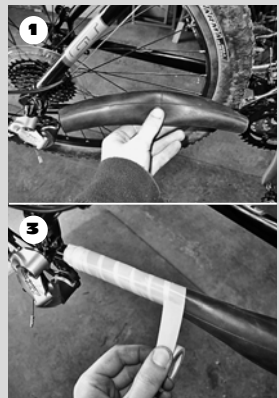
SAMODOMO

Boj s řetězem

Mláčení řetězu do zadní stavby, opryskaný lak, a hlavně neustálé rány během jízdy v terénu, jak se proti tomu bránit?

Stačí vzít stovku až dvě a zajít si do bikeshopu koupit neoprenový náplek na zadní stavbu. Jednoduché a účinné řešení, které lze kdykoliv sejmout a vyprat. Kdo ale nechce utrácet, snaží se zadní stavbu všelijak omatlat, aby to bylo efektivní a trvanlivé. Jedním z funkčních řešení je využití staré duše.

vzpěru. Takto připravenou duši nám musí někdo (nejlépe manželka chápe-li závažnost problematiky tlukoucího řetězu) dostatečně přidržit, abychom ji mohli omatlat lepicí páskou. Vhodná je elektro páska v černém provedení. Lze ji ale koupit i v jiných barevných provedeních. Je dostatečně pružná, takže ji lze



Ne snad, že by šla duše natáhnout na spodní trubku, možná u celoodpružených rámu s čepem dostatečně blízko patky, aby šla duše přetáhnout, ale to je zbytečně složité řešení. Stačí ustříhnout ze staré duše část o odpovídající délce (obr. 1) a tu podélně rozstříhnout, čímž z ní uděláte široký pás. Ten jednoduché nasadíme na zadní stavbu a to, co přesahuje, přetáhneme ještě jednou. Ideální je přesah ponechat na horní straně trubky, aby tam byla dvojitá vrstva (obr. 2). Stačí i jednoduchá vrstva, takže můžeme duši sestříhnout nebo použít silniční či trekingovou, tedy pro užší řetězovou

při namotávání dostatečně předpřít, aby bylo spojení pevné a těsné. Pásku motáme zešikma, aby ji nebyla příliš silná vrstva (obr. 3), ta už není třeba, tlumení zajišťuje duše, páska je jen na překrytí a zajištění dostatečného spojení duše s rámem. Pozor ovšem na lanko přehazovačky, abychom jej nenamotali pod pásku, nebo dokonce pod duši. To bychom pak asi nezařadili a naše výčitky by určité směřovaly na hlavu chudáka asistující manželky, než by nás zcela určité jemně upozornila, že chyba je na naší straně. Takže příjemné omatlatí a hlavně klid od řetězu. (už)

ŠTĚRBA
V
**PŘIJMEME
MECHANIKU**
S NÁSTUPEN MOŽNÝM OD L. 2008
STRUČNÝ ŽIVOTOPIS
A SEZNAM ODBORNÉ PRAXE
ZASÍLETE, PROSÍM,
NA E-MAIL:
MARKETING@STERBA-KOLA.CZ
ŠTĚRBA

CYKLOSERVIS – cyklistický čtrnáctideník • Vydává PhDr. Miloš Kubánek, adresa redakce: Žirovnice 2389, 106 00 Praha 10, kancelář: tel./fax: 272 656 173, e-mail: cyklo@volny.cz, mobil: 602 314 424 (9-15 h ve všední dny) • Šéfredaktor: PhDr. Miloš Kubánek • Reditel redakce: Miloš Kašpar • Redaktori: Jan Kadečka, Dušan Mihalček, Jiří Uzdil • Grafika: Soňa Zertová • Zlom: Typostudio Pavel Amier • Spolu-pracovníci: Lukáš Staněk, Jaroslav Ševčík (webmaster) • Distribuce: obchody s velomateriálem, sportovní prodejny, soukromí distributoři, na Slovensku L.K.Permanent, poštových předčíslech 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.

Jelikož jsme v předchozích dílech téměř vyčerpali veškerou problematiku spojenou s nákupem kola a různými jeho úskalími, podíváme se tentokrát na to, jak by měla vypadat naše servisní návštěva a na co bychom se měli zaměřit.

Minulý dotazník jasně ukázal, že prodejci většinou vyžadují garanci prohlídku do tří stovek najetých kilometrů. Prohlídka je zdarma a měli by nám na ní kolo dát do perfektního stavu. Na co bychom se měli před garancí zaměřit, co kontrolovat a co si nechat hlavně seřadit?

V první řadě bychom u nového kola měli hlídat veškeré provozní vůle. Ačkoliv je kolo z výroby podotahované a v prodejně jej po vydání z krabice musejí zkompletovat a všechno podotahovat a seřadit, stejně si větší dílu provozem sedne.

Nepříjemná vůle

Doma bychom si během prvních kilometrů měli hlídat hlavně spoje řídítek s představcem, případně nedotažení se může projevit nepříjemným lupáním. Ovšem pozor na vlastní dotažení, větší na těchto dílů má předepsaný utažovací moment, takže raději servis než si sami strhnout závit. Totéž se týká dalších šroubových spojů na kole, ovšem tam už to s předepsanou silou dotažení není tak horké. Často se projeví dotažení pedálů a klik, kdy si ocelová osa sedne do durulové kliky a pedály je třeba rovněž dotažnout. Pozor na zanedbání, často dojde k vymačkání závitů. Suché lupání během každého šlápnutí může znamenat to, že mechanik při montáži nenamazal závit pedálu, takže mazat a dotažnout. Dotažení se týká také klik a osy. Asi nejmarkantnější je to u čtyřhranu, toto provedení si sedne nejvíce, ISIS i Octalink nebo integrovaná osa jsou na tom o poznání lépe. Pokud při šlápnutí stále něco lupe, může být na vině středová osa, která nebyla z montáže dotažena „na krev“ a povolí se. Záběrem rukou za kliky to sice nepoznáme, ale zkušený mechanik po pár metrech bude vědět. Takže při garanci osu vymontujte, vyčistěte závit, namažte a pevně dotažte zpátky. Komplet klik a středového složení je prvním z důležitých uzlů, které je třeba před garancí kontrolovat, a hlavně během ní dotažnout.

Dalším je již zmíněné spojení řídítek s představcem a hlavové složení. Vůli v hlavě poznáme jednoduchým zabrzdním předního kola a pohybem řídítky vpřed a vzad za současného držení horní hlavové misky. Tam bude vůle pociťovat nejpatrněji. Jestliže tam je, nevámáme a navštívíme servis, což platí o všech popisovaných problémech. Čekat poctivě na najeté kilometry do předepsané garancie by se nám totiž mohlo vyjmít poškozením jednotlivých dílů. Kromě vůle v hlavovém složení se velmi často objeví vůle v nábojích kol. Tu zjistíme uchopením kola za plášť a vychýlením kola střídivá na jednu a druhou stranu. Pozor ovšem na kola s kotoučovými brzdami, tam může lehce narážet kotočů na destičky, což je matoucí, takže nepěší. Ideální je vyndat kola z rámu a vidlice a zkusit lehkost otáčení a případnou vůli chycením osičky. Tam zjistíme i případné přetažení nábojů, které má často fatální následky. S přetaženými kónusy může nové kolo po několika stech kilometrech doslova vydrít

CHCI KOLO 4



ložiskovou dráhu a na první garanci zjistíme, že si připlatíme za náboj a přepletení. Zde se tedy prevence rozhodně vyplácí.

Vše si sedne

Co kontrolovat na vznik vůli, už víme, teď už jen to, co si sedne a bude nás obtěžovat nepřesnou funkcí. V první řadě je to řazení, protože bowden dosedne v koncovkách a lanka se, byť se tomu nechce věřit, nepatrně natáhnou. Přehazovačka tak většinou neřadí na vyšší pastorek bez výrazného přetažení páčky. K tomu poslouží regulační šroub na přehazovačce nebo na páčkách. Totéž platí o přesmykači, kde je regulace jen na páčkách. Pokud máme pocit, že nám jde přehazovačka do drátů, nebo že nepadá na nejmenší kolečko, jsou na vině špatně seřízené dorazové šrouby, nebo možná ohnutá patka rámu. S ohnutou patkou nám v servisu pomohou bud jejím srovnáním, pokud je to jen nepatrná výchylka, nebo výměnou. Uraženou přehazovačku vlivem ohnuté patky budeme těžko reklamovat na neseřížené dorazy. Přesnost přesmykače může ovlivnit i dotažení klik na ose, takže na největším převodníku může následně řetěz drhnout o vodítko přesmykače a zároveň na nejmenší převodník vůbec nespádnout.

Komplet řazení je tedy druhým bodem, na který se na garanci servis zaměřuje.

Dalším bodem jsou brzdy, přičemž u ráfkových platí totéž, co u řazení, tedy sedání bowdenu a prodloužení kroku páčky, může se stát, že se povolí i špalíky. U kotoučovek se u mechaniky prodlouží chod páky opět díky bowdenu, u hydrauliky může dojít ke škrtání kotočů nebo zavazdní systémů či naopak k přitvrdnutí páky vlivem zahřátí při brzdění. Důležitá je ovšem kontrola spojení kotočů s nábojem, hlavně u provedení na šest šroubů, které se někdy povolí a vymačkají závit v náboji. U Centerlock provedení si může sednout matice, a kotočů se na náboji viklá. Při zabrzdném brzdě a pohybu kolem vpřed a vzad je to vidět, když kotočů stojí a náboj se nepatrně točí na obě strany. Dotažení se týká i šroubů upevňujících třmen brzdy k rámu nebo vidlici. Díky silám vznikajícím při brzdění se třmen kotočů a šrouby se velmi rády uvolní, a třmen pak nesedí přesně a pevně.

Poslední věcí jsou výplety kol, které se téměř vždy nepatrně povolí a rozcentrují. Většinou po jejich docentování na první garanci dojde ještě k nepatrnému sedání si, ovšem už to nebyvá tak zlé. Takže výplety by také měly projít rukama mechaniků.

Tento výčet většiny záležitostí, které nám chystá nové kolo, by měl být jen návodem, jak se o něj starat a na co si dát při prvních kilometrech pozor, abychom pak na garanci nepřišli s křížkem po funuse. Samozřejmě si můžeme leccos doladit doma sami, ale první servis bychom neměli vynechat, a navíc náš zásah by mohl být posouzen jako neodborný, o čemž jasně mluví záruka. Zmíněné problémy a jejich kontrola bývají vypsaný v každém záručním listu či návodu ke kolu, ovšem ruku na srdce, ten je tím prvním, co mizí po nákupu kola v šuplíku.

Mechanici se při garanci často ptají, co zlobí nebo s čím jsme měli problém, a kontrola zmíněných dílů jim práci jen ulehčí a často urychlí čekání na provedení servis. Navíc pokud budeme vědět, co chceme, a budeme vyžadovat servis konkrétních problémů, nedovoli si nás nikdo oblaňovat jen letmou prohlídkou kola s konstatováním „je to dobrý“, aniž by vzal do ruky centrážní nebo imbus, protože si nebude jistý, zda toho o servisu náhodou nevíme víc než on. Takže i když možná trochu poslápeme mechanikovu hrst, nám a našemu kolu to bude rozhodně ku prospěchu.

Majitelé kol zakoupených přes internet, kteří nemají s prodejem smluvený garanci servis v některé z partnerských kamených prodejen, to mají horší. Ti musí svůj servis provadět buďto na své náklady, nebo sami. Posílat kol k prodeji na servis vyjde draž než servisní prohlídka, a navíc vybavením z krabice a následnou montáží si

můžeme kolo opět sami rozložit. Takže absence garanciho servisu je v tomto případě u internetového prodejce velká nevýhoda. Kvalitní záruční a pozoruční servis jsou totiž základem spolehlivého fungování kola, takže ať máte na servis štěstí.

(už)

Na dotazy nám laskavě odpověděli zástupci těchto prodejen.

- 1 Apex Bike, Tábor, www.apex-bike.wz.cz
- 2 MKV Sport, Praha, www.mkvsport.cz

Dáte při garanci na stížnosti majitele kola, nebo kolo raději sami otestujete?

- 1 Nejprve se zeptám na případné závady a poté si kolo samozřejmě zkontroluji sám.
- 2 Je nutné naladit vady, které našel zákazník, třeba posed. Někdo prostě na zem může dosáhnout patou apod. Poté kolo otestovat.



Co je většinou první věcí, kterou mechanik na servisovaném kolu napravuje?

- 1 První je většinou centrování kola, dotažení jednotlivých součástí kola a seřízení brzd, poté seřízení řazení.
- 2 Nejprve se zjišťuje stav kola, protažení řetězu, opotřebení gumíček v brzdách a pak je zákazník seznámen s předpokládanou cenou.

Co bývá nejčastěji servisovanou závadou u nového kola?

- 1 Na garanciho servisu kola nejčastěji docentování kol, seřízení řazení a brzd (lanka a bowdeny si po zajetí sednou a musí se přitáhnout) a dotažení všech součástí kola.

2 Na garanciho prohlídce se nejčastěji doladuje řazení.

Provádíte nějakou prevenci proti případným závadám už při montáži kola? Například sundání klik a namazání středové osy nebo dotažení kónusů a komratic?

- 1 Samozřejmě se snažíme předjet závadám již při montáži nového kola. Např. dotažením drátů a docentováním kol, dotažením a promazáním klik atd.
- 2 To záleží na značce a cenové hladině kola, některé firmy dodávají kola ve stavu, kde je potřeba repasovat skoro vše. Jiné, například KTM jenom kontrolují, protože je vše naladěno.

Měl už někdo nějaký problém, který stál za pousmáním?

- 1 Přišel k nám zákazník s jeden měsíc starým kolem a reklamoval nám zrezlý řetěz, aniž by ho alespoň jednou namazal.
- 2 „Vylomené“ náběhové zuby na převodníku jsou celkem normální, na to si člověk časem zvykne. Nefunkční tachometr, protože zákazník otočil přední kolo, je také běžná závada. Ale nedávno mi paní tvrdila, že 11 pastorek nejjezdí, protože nic takového ji

ukazoval na řídítkách neukazuje. Tak jsem pochopil, že pro část zákazníků je ukazatel na řídítkách důležitější než přehazovačka.

Dáváte přednost zákazníkům, kteří jen jdou na garanci nebo kteří vědí, co kde zlobí, a žádají konkrétní nápravu, protože o kolech něco vědí?

- 1 Samozřejmě je lepší, pokud zákazník upozorní na závadu a poté je se servisem spokojen.
- 2 Je lepší, když zákazník něco o kolech ví, jinak požaduje drát do kola, no přece do toho modrého auta, co mám na chatě“, a požaduje na něj „nějaké lepší plášť tak do 200 Kč“. To je těžké vyhovět. Ale jinak je to vše spíš jen o komunikaci se zákazníkem.

Specialized Locking Grip

Značka Specialized má ve své nabídce celkem devět modelů gripů, včetně populárních anatomických verzí BG Comfort. Pro opravdové bikery jsou ale určeny především nové typy **Rocca Locking Grip** a **XC Locking Grip**. Ty využívají durulové aretační objímky, které předcházejí nežádoucím protažením gripů na řídítkách. Takže déšť při přidávání plynu.



Oba modely série Locking Grip se od sebe liší především výškou profilu. Zatímco varianta Rocca je celkově širší, s větší masou materiálu a měkkí směsí, provedení XC má nízký závodní profil. Z toho v prvním případě vyplývá využití gripů pro agresivnější jízdu v hodné náročném terénu, oproti tomu tenčí variantu pravděpodobně upřednostní vyznavači vložení sportovní jízdy

či závodníci cross-country. Obě varianty se vyrábějí ve třech barevných provedeních, v černém, bílém a hnědém, takže si na své přijdou i estéti. Příjemné držení gripu a zároveň jeho pevné usazení na řídítkách zajišťuje využití dvojí směsí, tvrdé vespod a výrazné měkčí pro pohodlný kontakt s rukou.

Cena gripů Rocca Locking Grip je 550 korun, verze XC je o dvacet korun levnější. Kromě zátek do řídítek je ke gripům přiložen i imbusový klíč pro bezproblémovou montáž.

A v případě, že neovozíte roste, jste vyzbrojeni ladicí a navíc chcete mít na co největší počtu dílu kola velké stylizované „S“, můžete si pořídit zakončovací durulové objímky, jimiž nahradíte ty standardní. Tato libůstka s názvem Specialized Grip Locking End Cap sice stojí v páru 490 korun, ale co byste pro vašeho mazlíka neudělali?

(kad)

NA SÍTI

Pro tentokrát jsme jako zástupce stránek nekomerčních cyklistických týmů či sdružení vybral trochu odlišného reprezentanta. Je jím tým Factor a jeho stránky www.factorbike.cz. Stránky informují hlavně o závodním profitymu a jeho jezdcích, kterými jsou Standa Hejduk, Tomáš Vokrouhlik, Martin Bina a Robert Novotný. Všechno známá jména z terénu i ze silnice či cyklokrosových kolbišť. Ačkoli je výčet úspěchů těchto matadorů tu myštrů, mnohem zajímavější jsou další informace. Všechny nadšence z Teplic a okolí jistě bude zajímat Factor Hobby Team. Odkaz na něj nalezneme na úvodní stránce vlevo nahore, hned pod závodním a juniorským týmem. Pro hobiky je zde spousta informací, jak se mohou stát členy klubu a jaké tím získají výhody. Výčet výhod jako je nulové startovné na vlastních akcích či slevy na startovném na jiných závodech nebo pojištění odpovědnosti je více než bohatý. Cílem programu je zapojit do sportovní cyklistiky co nejvíce lidí. Také program akcí je pestrý a závodníci se mohou těšit na společné výjezdy, soustředění, posilovnu či závodní sezonu.

Na stránkách nechybí kalendář závodů cyklokrosové sezony nebo historie cyklistiky na Teplicku. Zajímavý je odkaz „poradna“, který se věnuje regeneraci, tréninku a nechybí tam ani rozhovor s uznávaným odborníkem MUDr. Karlem Martínkem. Stránky teplického Factor týmu doporučujeme všem vyznavačům závodní cyklistiky v tomto kraji.



Jako komerčního zástupce jsme zvolili www.pells.eu, což jsou stránky brněnské firmy Pell's. Úvodní stránka je poměrně přehledně rozdělená a na levé straně lze hledat detailnější informace jak o produktech, tak o působení firmy ve sportovním světě či novinky o nabízených produktech, které jsou na stránce situovány uprostřed. Zajímavý je například prototyp vlastního karbonového rámu pro BMX, což je v souvislosti s olympiádou více než aktuální téma. Pro nás potěšující je i výčet informací o



testech nabízených produktů v odborných časopisech, kdy lze najít rok dva staré testy a zobrazí je. Takže kdo nemá doma všechny cyklistické časopisy a vybírá kolo, může se podívat. Nechybí ani internetový obchod a nabídka je opravdu pestrá. Kromě vlastní značky kol, oblečení a komponentů, karbon nevyjímaje, jde o třetí, oblečení nebo třeba zimní a letní přilby. Informace o týmu Pell's nabízejí jak bilancování týmu, tak zajímavé články z jednotlivých závodů a akcí.

Kdo spíše tápe mezi produkty, může se zaměřit na pravou část titulní strany, kde jsou loga jednotlivých značek. Po kliknutí se zobrazí kompletní menu jednotlivé značky a už lze listovat v jakémkoli katalogu. Nechybí důležité technické informace ke každému produktu, ovšem postrádali jsme cenu. Kompletní ceník si lze stáhnout dodatečně ve formátu pdf a je hned nad logy zmíněných produktů. Tím je nabídka opravdu kompletní.

(už)

I am Specialized

Christoph Sauser

FlowControl Brain a AFR tlumič na mém S-Works Epic, dovolí
hladký přechod z pevného kola po plně aktivní, po celou dobu
až k vítězství na na Mistrovství světa v maratonu.

S jistotou vím, že nikdo nemá lepší kolo.



Epic FSR 2008
od 59.990 Kč / 73.999 Sk
společně s AFR tlumičem na všech modelech

GALERIE KOL

Představili jsme celokarbonové i celoodpružené stroje, jejichž ceny nebyly přímo lidové, takže tentokrát dojde na pevné XC biky v cenách kolem dvaceti tisíc. Tato kategorie se díky postupnému prolínání vyspělých technologií do nižších komponentových pater stává poměrně slušně osazenou. Za dvacet tisíc je dnes možné pořídit bike, na němž lze jezdit v ostřejším tempu. Samozřejmě je vždycky někde trochu ušetřeno, ale kvalitní základ by měl být pro sportovní jízdu dostatečný. Dražší kola už hrají hlavně na nižší hmotnost

a vyspělejší technologie pružení. Vybrané biky jsou ukázkou výrazného nástupu nových hydraulických kotoučovek Shimano, dominance odpružení Suntour a levnějších modelů vidlic Rock Shox. Sada Shimano Deore v různých mixech a obměnách je zde jasným favoritem, pouze zlehka se objevuje zastoupení Sram. Kotoučovky jasně ukazují nadvládu nad ráfkovými brzdami, ovšem některé biky mají i svoje levnější verze, které jsou však díky ráfkovým brzdám cenově výraznější pod dvacet tisíc korun.

(už)

Acstar TRX-Race SX



Značka Acstar staví biky na duralovém základu z materiálu Kinesium Alu Light. Typické je zadní monostay napojení sedlové vzpěry nebo výrazná trojúhelníková profilace spodní rámové trubky. Nejvýše postavený model je osazen vidlicí Suntour Axon E se zamykáním na korunce. Komponenty řazení jsou ze sady Deore XT, kliky Firex dodal Truvativ, doplňky nesou logo Ritchey. Ačkoliv má bike ráfkové brzdy, je vybaven diskovými náboji Shimano 495. Velikosti rámu jsou 17, 19 a 21 palců, cena je 22 990 korun.

Amulet 11.400 Sram



Jak už název napovídá, kolo váží 11,4 kilogramu. Toto označení je pro biky Amulet typické. Tento je na rámu z duralu 7005 T6 Superlite Exo a jde o levnější variantu stejnojmenného kola na totožném rámu, ovšem s osazením Shimano. Sram verze spolesná na komponenty řad X.9 a X.7 s klikami Truvativ Firex a brzdami Avid Single Digit 3. Náboje jsou ovšem Shimano Deore LX. Vidlice je Suntour, tentokrát levnější verze Raidon s lockoutem na korunce. Velikosti rámu jsou 17, 19 a 20,5 palce, cena je 19 999 korun.

CTM Delta Plus



Bike slovenské značky stavi na duralovém rámu ze slitiny 6061 s výrazným přechodem kruhového profilu spodní trubky do rozšíření u středového pouzdra. I přes nižší cenu je zajímavé osazení, které tvoří kombinace řazení Deore, přehazovačky Deore LX nebo klik v Octalink provedení a hydraulické kotoučové brzdy Shimano. Na postu vidlice opět Suntour s modelem Raidon, tentokrát s lockoutem z řídítek. Doplňky nesou logo Truvativ, pláště jsou Kenda Karma. Bike je ve velikostech 19 a 21 palců, cena je 18 990 korun.

Dema Deor DC DB



Dema nabízí dva modely Deor, tento výše postavený je osazen diskovými brzdami Shimano Deore. Základ tvoří duralový rám ze slitiny 6061 s kosáčkovým profilem trubek předního rámového trojúhelníku. Komponenty jsou pečlivě svěřeny jedné sadě, tedy řazení Deore, pouze doplněné o přehazovačku Deore LX, zmíněné brzdy a náboje patří Deore. Kliky jsou v ocelinkovém provedení, vidlice je Rock Shox Dart 3. Doplňky jsou od značky Ritchey, stejně jako rákky OCR. Cena je 21 999 korun.

4Ever Hazard Disc EL



Dražší disková verze stavi stejně jako levnější model s ráfkovými brzdami na sportovní střihaném rámu z trubek masivních profilů z materiálu řady 7005 s typickou XC geometrií. Osazení kola spolesná na kompletní sadu Deore, pouze doplněnou levnějším provedením hydraulických kotoučovek. Vidlice Suntour XCR má lockout na korunce. Ráky jsou Mavic XM 117 a obutí WTB Weinwolf, doplňky nesou logo FSA. Bike je dodáván ve velikostech 17, 18,5 a 20,5 palce. Cena je 20 999 korun.

Gary Fisher Piranha



Značka jednoho z praotů binkingu je typická odlišným designem, což typ Piranha vystiňuje. Zelený rám z materiálu Gold Series 6066 T6 má netradiční patky a vzhled. Komponentové osazení je u řazení svěřeno sadě Sram X.5, ovšem zbytek už je Shimano. Náboje M 495, kliky M 442 i hydraulické kotoučovky M 405, což je nejrozšířenější brzda u kol v této kategorii. Vidlice je Rock Shox Tora. Doplňky nesou logo koncernové značky Bontrager, stejně jako pláště. Velikosti kola jsou 13 až 21 palců, cena je 21 999 korun.

Kenzel Blade DH



Nejvýše postavený bike z tříkusové série Blade má proti svým levnějším sourozencům osazení hydraulickými kotoučovkami a trochu výraznější rám. Ten sází na netradiční hydroforming horní trubky a masivní vzhled. Blade je jediným zástupcem kompletního osazení jednou sadou. Logo Deore je na všech komponentech včetně řazení, klik a nábojů nebo brzd. Odpružení zajišťuje Suntour XCR, pláště jsou hrubší Tioga Factory. Bike je ve velikostech 17, 19 a 21 palců, cena je 18 090 korun.

Marin Eldridge Grade



Bike s po léta neměnným názvem, ovšem dávno ocel nahradil dural 6061 s výraznou, hydroformingem trochu neobyklé tvarovanou horní trubkou. Bike spolesná na vidlici Marzocchi MZ Supercomp se 100mm zdvihů. Řazení zajišťují páčky Deore a přehazovačka Deore LX, kliky jsou Truvativ. Přijemné jsou i mechanické kotoučovky Avid BB5, které patří mezi hodné výkonné kousky. Ráky jsou stejně jako pláště a sedlo od WTB. Dodávané velikosti jsou 13 až 22 palců, takže pestrá nabídka za cenu 18 990 korun.

Schwinn Moab



Bike s rámem z duralu N'Litened Gold Label s Trail Tuned geometrií nese název legendárního ráje bikerů v Utahu. Schwinn se stále neztíká originální monostay sedlové vzpěry nebo elegantní výztuhy pod hlavou. Komponenty jsou mixem značek Sram na postu řazení, konkrétně sady X.7 a X.9 a brzd Avid Single Digit 3. Náboje a kliky na Octalink osu jsou zase od Shimana. Ráky a obutí dodala firma WTB, doplňky nesou logo Ritchey. Vidlice je masivní Rock Shox Tora. Velikosti kola jsou S-XL, cena je 19 999 korun.

Vertec Sniper Pro



Nejvyšší verze „Ostřelovače“ stavi na duralovém rámu ze slitiny Alloy Ultra Lite 6061. Sniper má masivní profily trubek a hodně výrazné vzpěry zadní stavby. Vidlice je pružinový Rock Shox Dart 3. Radici komponenty nesou logo Deore, ovšem kliky jsou Truvativ Five-D. Shimano dodalo i náboje, ovšem brzdy jsou jako jediné v této galerii hydraulické Hayes HFX-9, stejně jako jsou ojedinelé pláště Geax Argo. Doplňky nesou vlastní logo a bike je ve velikostech 17, 19 a 21 palců. Jeho cena je 21 590 korun.

PITNÝ REŽIM



UNISPORT**
Hypotonický iontový nápoj pro hydrataci organismu, dodání energie a minerálů. Obsahuje L-Carnitin, glycin, taurin.
1 l = až 70 l nápoje



ISODRINX**
Profesionální instantní isotonický nápoj s optimálním poměrem minerálů. Poradná dávka energie (sacharidy 93%, z toho jednoduché 85%). 525 g = 7,5 l nápoje. Nové i jako hotovka 750 ml.



PROFIDRINX**
Speciálně vyvinut pro české a slovenské olympioniky. Unikátní hypotonický nápoj s vysokou dávkou kaskádovitě uvolňovaných sacharidů. Obsahuje jedinečný mix minerálů a revoluční proregenerační formuli PeptoPro. 40 g = 750 ml nápoje.

ENERGIE



CARBOSNACK**
Energetický gel pro rychlé dodání energie.



ENDUROSACK**
Energetický gel s dlouhodobou energií, postupné uvolňování.



CARBONEX**
Energetické tablety obohacené BCAA, kofeinem, taurinem, L-Tyrosinem a kreatinem.



TURBOSNACK**
Energie pro finální fázi výkonu. Okamžitě rychle vstřebatelné sacharidy s kofeinem, taurinem, chromem a vitamíny.



POWER BIKE BAR**
Energetická tyčinka s vysokým obsahem rychlé energie. Snížený obsah bílkovin. Netradiční konzistence umožní mít zásobu energie vždy po ruce.

DOPLŇKY



ANTICRAMP**
Protikřečové kapsle. Vynikající i jako prevence přehřátí organismu.



MAGNESLIFE*
Vysoký obsah hořčíku s B6 v tekuté rychle vstřebatelné formě. Prevence i akutní řešení křečí.



REGENER**
Instantní hypertonický nápoj pro nastartování maximální rychlé regenerace. Užít jen po výkonu.



www.nutrend.cz

ENDURO DRIVE

Komplexní specializovaná rada produktů zaměřená na rychlostně-výtrvalostní a vytrvalostní sporty.

NUTREND

SLOVAKIA Olympic Team

Dvoupístkové kotoučové brzdy ERGO 1F slovenské firmy RB Design jsme si osahali na kole Giant Trance dvojnásobného mistra světa v trialu Pepy Dresslera, který se na jejich absolutní výkon spoléhá hlavně na svém trialovém závodním speciálu Dressler. A velmi mile nás potěšila jejich jedovatost, jejíž příčinu jsme objevili záhy po vyjmutí kola z vidlice. Ve třmeni se totiž ukrývají **destičky s obrovskou brzdnou plochou.**

Výrobci brzd, bratři Boháčovi žijící pod slovenským pohořím Vysoká Fatra, sami také jezdí na horském kole, a tak již v minulosti představili několik luxusních produktů, vyráběných „garážovým stylem“ na CNC strojích. Známe jsou brzdové páčky Ergo 1F z duralu a karbonu s vynikajícím provedením kontaktních bodů pro prsty, náby na průmyslových ložiscích s krátkým chodem ořechu Reactor a Tractor či ochranné kryty převodníků Rockring pro freeride, sjezd i trial. Není tedy divu, že se pustili i do vývoje vlastní brzdy s maximálním výkonem, který je třeba při trialu alfu a omegou dobrého výsledku.

Na brzdách **ERGO 1F** na první pohled uchvátí čistota jejich designu. Cílem firmy je totiž kromě stoprocentní kvality také estetická exkluzivita, která si vynutí pozornost ladnosti tvaru jejich produktů. Pro výrobu brzd byla použita slitina hliníku Al 7075 T6, pistky jsou dokonce titanové. Povrchová úprava brzd je provedena černým eloxem a nápisy gravírované laserem.

Hmotnost předního setu páky, vedení délky 80 cm (pro XC/FR vidlici), třmene a 164 mm kotouče je příznivých 429 g. Cena této varianty je pak 7900 Kč, verze s větším kotoučem 184 a 203 mm jsou o dvě stovky dražší.

Brzdy zevnitř

V hydraulickém systému byl použit **minerální hydraulický olej**, který se při

přehřátí ve sjezdu může rozpínat do přetlakové vyrovnávací nádrčky na páce. RB Design si nechal patentovat vlastní provedení systému plovoucího pistku F-PISTON, stejně jako i ergonomický tvar brzdové páčky ERGO 1F, které se podílí na exkluzivním výkonu i snadnosti ovládání při brždění. **Brzdová páka** je složená ze samostatných dílů – objímky, nádrčky a páčky – takže každý díl je při poškození možné vyměnit.

Jednodílné třmeny jsou totožné, a je tedy možné je použít pro přední i zadní brzdu. Destičky jsou vyvinuté speciálně pro tuto brzdu a mají dvě „oka“ pro uložení na nerezových válečcích tak, aby byly stejnoměrně zatížené při brždění v obou směrech, tedy i při couvání, což je specifikum trialu.

Kotouče jsou také speciálně vyvinuty pro tyto brzdy a vyznačují se vysokou tvrdostí materiálu, která je pro brzdny účinek velmi důležitá. XC jezdce by mohl oslovit i mikropříměr kotoučů 144 mm, který podle našeho odhadu bude díky maximální brzdě ploše destiček zcela stačit. Velmi příjemné je jednoduché odvzdušňování, pro nějž je připraven set AIR OFF.

Testováno peklem

Ačkoliv jsme se na brzdách sami svezli a jejich výkon hodnotíme jako



Foto: Janík



zcela omračující, neměli jsme příležitost je otestovat ve vysokých horách. Tuto příležitost však dostali naši přední sjezdáři Vlasta Hynčica a Pavel Čep, jenž nám funkci brzd popsal následujícími slovy:

„Já měl tu možnost testovat tyto brzdy a odjet od nich celou downhill-

vou sezonu, včetně těch nejtěžších závodů. Už od začátku se mi líbil celkový design a jednoduchost brzd. Oproti ostatním rozhodně nevypadají tak masivně a těžkopádně a způsob, kterým zapadne ukazováček na brzdovou páčku díky jejich vytvarování, nemá u jiných brzd obdoby. Otázkou bylo, jestli právě ve sjezdu vydrží pády do kamenů v rychlosti, aniž by se páčka zlomila nebo ohnula. Po této sezoně můžu v pohodě tvrdit, že vydrží. Pádů bylo několik a kromě pár škrábanců není nejmenší problém. Nejdůležitější pro sjezdaře ale je, jaké mají brzdy, určené primárně pro trial, brzdící vlastnosti při zahřátí. Různé brzdy totiž v dlouhých kopcích měknou, jiné tvrdnou, páčky se nečekaně propadávají, některé starší modely měly tendenci dokonce přestat brzdit úplně. Já osobně z toho mám po dřívějších zkušenostech s brzdami dost respekt, takže trvá hodně dlouho, než novým brzdám na svém kole začnu stoprocentně věřit.“

Brzdy RB Design ERGO 1F jsem prověřil třeba na světovém poháru v Champéry, kde to byl kopec fakt neuvěřitelný, a neměl jsem problém. Brzdy vydržely

i 24hodinový DH Marathon v Semmeringu, který jsme vyhráli, a také další světový pohár v Mariboru. Ani jednu nepříjemnou vlastnost, kterou jsem jmenoval o pár řádků zpátky, jsem nezaznamenal. Prostě spokojenost, a pokud by bylo jenom na mně, nemám problém na těchto brzdách závodit pořád.“

Podobné dojmy nám sdělil i Pepa Dressler, jehož trialový speciál, vyrobený z Cr-Mo oceli přímo na zakázku u stavitele rámu Beneše, jsme měli šanci si sami osahat. Ohromila nás lehkost chodu páky, kdy je slušně čitelné, zda brzda pouze přibrzdí, nebo již kola blokuje. Při jízdě po zadním či doskoku na přední kolo tak bylo velmi snadné si jen lehce přibrzdit, aby se kola nezablokovala na sto procent, a přitom při přeskoku z kamene na kámen počítat s tím, že pokud dopadnu na zablokované kolo, brzda nepovolí a udrží jezdce na místě. Modulace je tedy výtečná a srovnatelná například s prakticky nejlepšími sjezdovými brzdami Avid Code.

Brzdy ERGO 1F jsou k dostání u českého distributora Bikezone.cz.

(mig)



©2006 Bell Sports, Inc.
bellbikesports.com



2 990 Kč
3 699 Sk



1 990 Kč
2 499 Sk



1 790 Kč
1 999 Sk



**ZALOŽENO 1954.
PROVĚŘENO 50 LETY TRADICE.**



Novinkou v řadě závodních rámu českého výrobce Race Bike je pevný rám pro cross-country CRR, jenž nově zaujímá post nejlehčího XC rámu značky. V základní verzi IST je možné jej objednat s prodlouženou sedlovou trubicí, která šetří oproti klasickému provedení se superlehkou sedlovkou Race Bike Next a objímku nezanedbatelných 100g. Hmotnost rámu ve velikosti S v bezbarvém provedení pouze s čířm lakem je příjemných 1,3kg. A tuhost rámu je i přes tuto nízkou hodnotu výtečná.

Ačkoliv RB půjčuje testovací kolo, osazené těmi nejlepšími díly, my jsme si objednali pouze rám, na němž bychom mohli testovat XC komponenty, jako například zapletená kola Spinergy či novou vidlici Rock Shox SID. V Race Bike nám vyšli vstříc a zapůjčili rám, který jsme si však kvůli možnosti testování i sedlovce vyžádali v klasickém provedení. Také povrchovou úpravu jsme nechali provést práškovou barvou v naší oblíbené zelené. Tim však bohužel hned hmotnost rámu ve velikosti M vzrostla o 300 gramů.

Celková hmotnost kola s vidlicí Marzocchi XC 700, komponenty Deore XT, brzdami Avid Single Digit 5, klikami

Truvativ Stylo, koly Spinergy Xyclone Race, pláště Kenda Nevegal a WTB Raijin, karbonovou sedlovkou Easton a kokpitem Sunline V2 vylezla i s pedály Crank Bros Smarty na rovných 11 kilo. Z toho vyplývá, že při použití ještě lehčí vidlice, užších plášťů, rovných řídítek a lehčích klik by bylo možné se dostat až ke hranici 10 kilo.

Rám RB CRR vychází ze stávajícího modelu CRX, který jsme testovali v loňském roce. Materiál AL 7020 T6 zůstává totožný, takže i pro CRX platí po svaření dvojnásobné tepelné zpracování počítačově řízeným procesem. Všechny trubky mají kruhový průřez, neboť lidé z RB věří právě tomuto profilu nejvíce, a tak se nekonají žádné hydroformování ani další tvarování. Spodní trubka má průměr 4,5 cm a u hlavy je zesílena navařeným plátem. Trubky jsou speciálně zeslabovány pro co nejnižší hmotnost.

Sedlová trubka v provedení IST je u nového rámu dostatečně dlouhá na to, aby si ji každý mohl zaříznout podle vlastních představ. Na zkrácenou trubku se nasadí originální objímka, integrovaná s podsedlovým zámkem, která dokonce umožňuje třicetimetový vertikální posun sedla.

RB

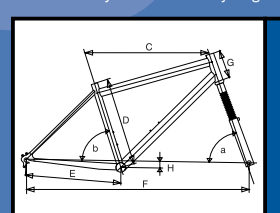


CRR

poskytuje při jízdě celkem slušný komfort, CRR rozhodně není vyloučený kostičas. Vepředu je hlava s integrovaným hlavovým složením připravena pro vidlici o zdvihu 100mm, což je dnes standard a zároveň poskytne dostatek pohodlí i vepředu.

Pro XC méně tradiční úhel hlavové trubky 69,5 stupně kolu propůjčuje univerzální projev, který v ničem nepřekáží závodnímu nasazení v cross-countryových závodech. Zároveň ale kolo zklidňuje a oproti závodní klasice 71 stupňů zlepšuje jeho chování při jízdě z kopce, kdy je stroj mnohem stabilnější ve vysokých rychlostech. Na našem stroji jsme použili kratší představec délky 65mm, jenž radikálně zvýšil točivost a ještě zkrátit posed. Tak se z kola stal univerzální všemohl pro každý terén, jenž se nezaletí žádné výzvy. Do kopce CRR stoupá jako raketa, i když možnost ještě snížit překážku rychlou změnou zdvihu by byla vítána.

Navíc, pokud si jezdec rám pořídí v nelehčí verzi s pouze čířm lakem a minimalistickým designovým provedením bez nápisů, podaří se ušetřit další tři stovky nezanedbatelných gra-



mů, které se v každém táhlém výjezdu ke konci závodu hodí. **Posed je středně dlouhý, jezdec není na kole natažený jako na skřipci,** ale může si užívat výborné ovladatelnosti, kterou mu střední délka rámu dává.

Ve sjezdu se kolo velmi lehce vede, dokonce se ochotně dere i do vzduchu, a pokud mu nakážeme rychlou změnu směru, poslouchá na slovo.

Jedná se tedy o vyvážený, lehký stroj pro XC a maratony, jenž slušně kombinuje tuhost s pohodlím a lehkostí jízdy.

Rám se vyrábí ve velikostech S, M, L, XL, XXL a přijde na 9990 Kč.

a Úhel hlavy	69,5°
b Úhel sedlové trubky	74°
C Horní trubka efektivně	565 mm
D Délka sedlové trubky	440 mm
E Délka zadní stavby	425 mm
F Rozvor	1067 mm
G Hlavová trubka	120 mm
Hmotnost rámu	1,6 kg
Cena	9990 Kč

V terénu

Jako první se na tomto rychlém stroji projeví výborná tuhost rámu pod záberem, která jde paradoxně ruku v ruce s pohodlím jízdy. Přestože se zadní stavba nevlíní esovitým zprohýbáním,

PRO 104

ventilačních otvorů: 22
velikosti: M (54 - 57 cm) L (56 - 61 cm)
hmotnost: M - 180 g / L - 200 g
upínací systém: Pro System Light
technologie: Monocoque In-Mould
poznámka: vložky Coolmax
barvy: racing, pink, silver, blue, red, matt black

POUZE 2990,-

CARBON 910 MTB

ventilačních otvorů: 25
velikosti: M (54 - 58 cm) L (58 - 62 cm)
hmotnost: M - 280 g / L - 300 g
upínací systém: Pro System 2
technologie: Monocoque In-Mould
poznámka: šlítek
barvy: matt black, red, blue

cena: 2.790,- Kč

911

ventilačních otvorů: 11
velikosti: M (56 - 58 cm) L (58 - 62 cm)
hmotnost: M - 290 g / L - 300 g
upínací systém: Pro System 2
technologie: Monocoque In-Mould
poznámka: šlítek
barvy: matt siver, matt blue, matt orange

cena: 2.290,- Kč

575 BLUE

ventilačních otvorů: 17
velikosti: UNI L (54 - 61 cm)
hmotnost: 270 g
upínací systém: Super System 2
technologie: In-Mould
poznámka: šlítek, síťka proti hmyzu
barvy: orange, matt black, blue, pink, silver, red

cena: 990,- Kč

747 MATT YELLOW

ventilačních otvorů: 24
velikosti: M (54 - 58 cm) L (58 - 63 cm)
hmotnost: M - 260 g / L - 280 g
upínací systém: Super System 2
technologie: In-Mould
poznámka: šlítek
barvy: matt yellow, matt black, matt orange

cena: 1.490,- Kč

520 ORANGE

ventilačních otvorů: 10
velikosti: UNI L (55 - 61 cm)
hmotnost: 260 g
upínací systém: Super System 2
technologie: In-Mould
poznámka: šlítek, síťka proti hmyzu
barvy: woman sprinter blue, blue, yellow, orange, red, silver, carbon

cena: 790,- Kč

PAVEL BARTA - BPLUMEN
PUŠKINOVA 546, ÚPICE 542 32
TEL.: 499 881 327, 499 882 793
INFO@BPLUMEN.CZ
WWW.BPLUMEN.CZ

Přilby Limar zakoupíte také zde:

RATIBOŘICKÝ MARATÓN

Startovné 290,- Kč

Neděle 27. dubna 2008
ÚPICE

Cyklistické ponožky Apache pro každého věku příslušného

48 km krajinou bratří Čapků a Babiččina údolí

POHODOVÝ ZÁVOD NA ROZJEZD SEZÓNY!!!
WWW.RATIBORICKYMARATON.CZ

LIMAR CRASH REPLACEMENT PROGRAM

Zaregistruj se a v případě zničení přilby důsledkem pádu do 3 let od zakoupení dostaneš zcela novou přilbu za 50% ceny!

Německá značka Haibike se svým zaměřením orientuje především na sportovně orientované jezdce či přímo na závodníky. Synonymem značky Haibike je tedy hlavně sportovní či závodní kolo, ať už horské, silniční, případně i cyklokrosové. Z nabídky Haibike pro rok 2008 by si měl bez problému vybrat odpovídající stroj vyznavač jakéhokoli stylu jízdy, sortiment této relativně mladé značky je totiž hodně široký.

Závodní a sportovní XC

Vrcholem nabídky hardtailů jsou stroje nazvané Hai End, postavené na celokarbonových monokokových rámech s 12K pohledovou vrstvou. Konstrukce rámu spoleshá na maximální funkčnost a tvarovou čistotu. K nejvýraznějším prvkům rámu patří boční hrana spodní trubky, přecházející plynule přes hlavu do horní trubky. Zadní stavba nevyužívá u karbonu nejběžnější monostay, ale z důvodu maximální torzní tuhosti a zároveň schopnosti pohlcovat otřesy pokračují nad horním můstkem obě sedlové vzpěry odděleně. Hmotnost karbonového rámu se pohybuje okolo 1200 gramů.

Nejvyšší postavenými hardtaily s duralovými rámy jsou modely Hai Light s trojitě zeslabovanými trubkami a horizontálně zploštěnými spodními rameny zadní stavby. Název modelů s příponou „Light“ vychází z nízké hmotnosti rámu okolo 1400 gramů.

Další série označené Hai Q, Hai Time a Hai Edition sází na výraznější sloping a výztuhy u hlavové trubky. Konstrukce rámu těchto typů je velice podobná, výraznější rozdíly jsou pouze v použité slitině, a tedy i hmotnosti rámu. Aby však nebyl karbon nedostupný širším řadám sportovně orientovaných jezdců, zpestřuje zde nabídku model Hai Challenge. Jeho karbonový rám je svým tvarem i geometrií zcela to-

Co nabízí Haibike?



Haibike Hai Track SE

tožný se závodními topmodely, použítá technologie a dostupnější osazení však dělají z tohoto modelu onen kvalitní karbon za přijatelnou cenu.

K zajímavostem nabídky patří typ Hai Fourteen, jenž je osazen zadním více-rychlostním nábojem Rohloff. O počtu převodů vypovídá samotný název kola. Tentýž rám je však možné osadit i jako singlespeed.

Maraton a enduro

Celoodpružené biki jsou velice důle-

žitou součástí nabídky značky Haibike. U většiny modelů výrobce vsadil na čtyřčepovou konstrukci, výjimkou jsou pouze typy Scream, které mají jediný čep umístěný na spodní trubce, přibližně ve výšce prostředního převodníku. Stejně tak se Scream od zbytku nabídky odlišuje téměř vodorovnou polohou tlumiče.

Vyložené závodním XC a maratonským celoodpruženým modelem je Hai End FS s karbonovým předním trojúhelníkem a duralovou zadní čtyřče-

povou stavbou. Přední i zadní zdvih je u tohoto modelu 100mm. Cenově dostupnější verzi tétož systému jsou typy Hai Impact, které mají totožné zdvihy a přední část rámu ze slitiny 7005.

V obou předchozích případech využil výrobce zadní jednotky Fox se systémem ProPedal a to platí i u enduro modelů Hai Tension, Hai Ride a Hai Q FS. U posledních jmenovaných již zpracování rámu výrazně napovídá o určení kol. Jsou zde použita nejen mohutnější vahadla u tlumiče, ale i výztuhy spojující horní a sedlovou trubku.



Haibike Hai End SE

Haibike ženám

Trojice dámských modelů sází především na design, odpovídající geometrii i osazení jsou samozřejmostí. Základní Hai Life je sněhově bílý hardtail s modrými květy, bílou vidlicí i sedlem. Typ Hai Life Pro je pro změnu kompletně zlatý s bílou grafikou. V obou případech má rám výrazně prohnutou horní trubku se zajímavou boční profilací.

Vrcholem dámské kolekce je celoodpružený typ Hai Life FS se čtyřčepovou zadní stavbou, maratonským zdvihem 100 mm a tlumičem s funkcí ProPedal.

Silniční kola

Stejně jako v případě biků, i silniční topmodel Hai End Road SE je postaven



Haibike Hai Tension SE



Haibike Hai Life Pro

na celokarbonovém rámu. Váha kola s komponenty Sram Force je 6,9 kilogramu.

Další modely, postavené na duralových rámech, se od sebe výrazně liší jak konstrukcí, tak i designem. Hai Race využívá slopingový rám s trubkami kruhového průřezu, typ Hai Q Race má naopak výrazně upravené profily trubek pomocí hydroformingu. Základem silniční řady jsou modely Hai Tour.

Silniční sérii uzavírá cyklokrosový speciál Hai Noon a časovkové kolo Hai Track s aerodynamicky pojatým rámem a plochou sedlovkou.

Kolekce značky Haibike je opravdu široká, mimo námi představených kategorií kol v ní najdete vybavení i vyznavač dirtových kol či BMX. (kad)

ORIGINAL DESIGN FROM USA



MULTI X
11 funkcí
hmotnost: 105g
rozměr: 75x 45mm
cena: od 299,- Kč



DUAL X PRO G
ALU hruštica s manometrem
120PSI
cena: od 599,- Kč



ECONO X
plastová minipumpa
s manometrem
120PSI
cena: od 199,- Kč



PERFORMER X
21 funkcí
pouzdro
rytlovač řetězu
hmotnost: 145g
rozměr: 75x 45mm
cena: od 599,- Kč



AGENT X1
9 funkcí
rozměr: 67x 23mm
cena: od 249,- Kč



DUALFORCE X
ALU minipumpa
120PSI
cena: od 599,- Kč

Dovozce: Cyklomax s.r.o. U elektrárny 306, 530 02 Pardubice, Tel.: 466 944 023, fax: 466 944 022, Email: info@cyklomax.cz



ACSTAR® BICYCLES

RÁM
VELIKOST
VIDLICE
NÁBOJE
PŘEVODNÍK
BRZDY
PŘESMYKAC
MĚNÍC
ŘAZENÍ
DOPLŇKY

Kinesis Alu Integrated
17", 19", 21"
SunTour XCM MLO
Shimano 65 Disc
Shimano M410XL
Shimano BR-M421
Shimano Alivio
Shimano LX
Shimano Alivio
TRX-PRO 3D

12.490,-

STREAM SX



RÁM
VELIKOST
VIDLICE
NÁBOJE
PŘEVODNÍK
BRZDY
PŘESMYKAC
MĚNÍC
ŘAZENÍ
DOPLŇKY

New Kinesis Alu Light Int.
17", 19", 21"
SunTour NCX-D-L0
Shimano 49S Disc
Truvativ Firex CNC
Shimano
Shimano XT
Shimano LX
Shimano LX
TRX-PRO 3D

16.790,-

TRX CROSS SX



MM s.r.o. • BRNO • tel.: 541 24 24 24 • e-mail: acstar@acstar.cz

www.acstar.cz

Dressler 01

Kdo by neznal věčně usměvavého trialistu, jenž patří k nejspěšnějším českým sportovcům všech dob, Pepu Dresslera. Jeho jméno je také spojeno se značkou Monty, neboť Pepa tuto španělskou značku dováží už od roku 1991 do Čech. Proto nás trochu zarazilo, že se rozhodl v dnešní době pustit do výroby vlastního rámu.

Hlavním důvodem byl fakt, že Monty nemá v nabídce stroj na 24palcových kolech, což je pro Pepu při jeho vzrůstu 170 cm mnohem přijatelnější rozměr a podle jeho slov je to příjemný kompromis mezi dvacetipalcovými a šestadvacetipalcovými speciály. Navíc chtěl postavit trialové kolo s trochu streetovější podobou ježdění, ale vhodným hlavně pro trial.

Ačkoliv u horských kol se v dnešní době používá převážně dural, rám Dressler vznikl z chrommolybdenové oceli. Pepa totiž má tento materiál stále rád, přijde mu zajímavější a užší trubky mají taky něco do sebe. Navíc hmotnostní rozdíl není nijak drastický, rám váží pod dvě kila.

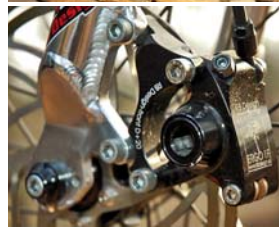
Vyrobil jej pan Beneš z Benátek nad Jizerou, jenž stojí za značkou Black Horse a také postavil spoustu ocelových rámu pro různé jezdce. Na rozdíl od většiny dnešních trialových kol má Dressler 01 v sedlové trubce otvor pro sedlovku, takže se dá při nehorším i posadit. Samozřejmě však při tak nízké poloze sedla se jedná o pouze dočasnou úlevu po dlouhém stání v pedálech, šlapat se všude skoro nedá. Ale to není na trialovém speciálu ani žádoucí.

Na stavbu rámu posloužily trubky z chrommolybdenové oceli 4130 charakterem kruhového průřezu, které jsou u horních vzpěr esovitě zprohbané. Hlava se strmým úhlem 72 stupňů je

uzpůsobená na výšku pevné duralové vidlice Monty, určené na trial. Zadní patky jsou vyrobeny z masivního plátu a postrádají hák na přehazovačku, která u tohoto singlespeedového stroje není potřeba. Pepa má na kole svůj pevný převod 18x15 zubů, který je v podstatě klasický trialový. Patky mají také zajímavě vyřešen úchyt kotoučkovky, kdy očka jsou delší a tím umožní ideální umístění třmene podle velikosti kotouče.

Z osazení rozhodně stojí za to zmínit kotoučkovky RB Design (v tomto čísle najdete jejich bližší popis i test) a náby Reactor a Tractor od téže garážové firmy ze Slovenska. Tyto výrobky Pepa testuje spolu se slovenským Mistrum republiky Štefanem Pčolou k plné spokojenosti. Kratší krok orechu zadního náboje je důležitý právě při trialu, kdy se balancuje na zadním kole a pro poskok dopředu s příslušným klikem naprázdno nežádoucí. Trialový je i 80mm dlouhý zvednutý představec, který umožňuje jezdcům lépe balancovat a tahat kolo do vzduchu.

Tím se dostáváme k jízdním, nebo spíš skákacím vlastnostem kola. Na dresslerovi si totiž moc nezajezdíme, je to vyloučené speciál na trialové překážky. A když si ho postaví sám Josef Dressler, dá se čekat, že bude kolo ideální ve všech směrech. První důležitou věcí je, aby se stroj slušně zvedal na zadní kolo a do



vzduchu. Díky zadní stavbě délky 370mm, což je hodnota používaná u šestadvacetic, je nasnadě, že s menšími koly se dá dostat na zadní kolo ještě snáze. Při našem prvním pokusu jsme se dost báli za to pořádně vzít, abychom hned „nehodili záda“. Naštěstí kolo je vyladěno tak, že i přes krátkou zadní stavbu jde na zadek rozvázněji. A navíc je tady pořádná kotoučkovka s absolutním výkonem, takže stačí si jen lehce přibrzdit a stroj se poslušně zastaví v ideální poloze pro příslah. Ten vyžaduje současně uvolnit brzdu a šlápnout vpřed a po dojetí či doskočení

na určené místo opět zadek zablokovat. Paráda. Funguje, jak má.

Dlouhý představec s řídítky malého průměru nás moc nenadchnul, protože v tomto místě trochu křupalo, takže bylo třeba zkontrolovat, zda je to prasklinou, nebo nečistotami. Také pouhé dva upínací šrouby nenahrajují ideální tuhosti řídítek v krutu, takže bychom jistě sáhli po představi s širším průměrem objímky 31,8mm a aspoň čtyřmi šrouby.

Díky představci a řídítky dopředu posunutému těžišti se dá dobře poskakovat po předním

kole, což Pepa při svých exhibicích velmi rád předvádí, nejlépe se zadním kolem nad poprsím ležící dobrovolnice. Otočky ve výšce na místě či v jízdě z překážky jsou díky krátkému rozvoru oproti 26palcovému kolu také velmi snadnou záležitostí, teda je potřeba to umět, že.

Nesmíme zapomenout na zadní, 39mm široký ráfek s odlehčovacími otvory v prostoru mezi dráty, který je obut do pláště Schwalbe Al Mighty šířky 2,6 palce. Tento komplet se stará o nezníčitelnost zadního kola. Vepředu je však plášť šířky 2,1 palce s lehčím ráfkem, protože

přední kolo je většinou ve vzduchu a musí proto být lehké.

Kolo Dressler 01 je zatím stále ve fázi testování a bude možné jej zhlédnout v akci na exhibicích či případně i na závodech, pokud se Pepa ještě rozhodne se nějakých zúčastnit. Rozhodně se snaží vychytat mouchy a během roku připravit první sérii rámu pro zájemce hlavně z řad hobby trialistů nebo i jiných poskakovačů. U 24 palců je totiž nasnadě lepší ovladatelnost, lehkost výskoku a hbitost. Zájemci by tak měli sledovat Pepovy stránky www.dressler.cz, kde by měli najít všechny potřebné informace. (mig)

Každý má právo na kvalitní kolo...

WHEELER
WORLDWIDE

Cross 6.6

Cross



Rám	Alu 6061 s.L.	Převodník	Sh. M543 Holl.	Ráfky	ALEX DP 17
Vidlice	SR Sun.SF-NX-D LO 63 mm	Střed.osa	Shimano ES30	Poč. rychl.	27
Měníč	Shimano XT	Náboje	Shimano Deore	Velikosti	48, 52, 56, 60 cm
Přesm.	Shimano LX	Vícekořeco	Shimano HG50		
Razení	Shimano LX	Brzdy	Sh. LX hydr. kot.		

26 990 Kč

Ecorider 2.2

Tréking



Rám	Alu 6061	Převodník	Shimano M 191	Ráfky	Jalco DM-18
Vidlice	RST-790 TB 50 mm	Střed.osa	zapouzdřená	Poč. rychl.	24
Měníč	Shimano Acera	Náboje	Shim. RM30/Shim. DH	Velikosti	15", 17.5"
Přesm.	Shimano C050	Vícekořeco	Shimano HG30		
Razení	Shimano Acera	Brzdy	Shimano M 421		

12 990 Kč

Falcon 30

MTB



Rám	Alu 6061 s.L.	Razení	Shimano LX	Brzdy	Shimano LX hydr. kot.
Vidlice	Marzoc. XC 600 TS2 120 mm	Převodník	Shim. LX Hollow.	Ráfky	ALEX DP17
Thumiz	X-Fusion 02 RL LO	Střed.osa	Shim. LX Hollow.	Rychl./vel.	27 / 17.5", 19", 21"
Měníč	Shimano LX	Náboje	Shimano Deore		
Přesm.	Shimano LX	Vícekořeco	Shimano HG50		

44 990 Kč

Route 1.3

silniční



Rám	Alu 6061 d.b.	Převodník	Shimano Sora	Ráfky	Rigidá Flyer
Vidlice	Alu	Střed.osa	Shimano Hollow.	Poč. rychl.	27
Měníč	Shimano Sora	Náboje	Shimano Sora	Velikosti	55, 58, 61 cm
Přesmykač	Shimano Sora	Vícekořeco	Shimano HG50		
Razení	Shimano Sora	Brzdy	Alu		

19 990 Kč



termo lahev

34 100 025 / AWB-2803

0,45 l bílá

139 Kč

lahev Acor

34 300 011 / AWB-2701

0,6 l čirá

34 300 010 / AWB-2701

0,6 l bílá

79 Kč



lampa přední

28 100 008 / ALT-2508

ultrasvítivá, 7 diod

649 Kč



zvonek mč

16 900 015 / ABE-2802

79 Kč



brýle

44 100 020 / AGS-2802

černé, kroučková skla

229 Kč



VELO CZ s.r.o.

Pospíšilova 314

Hradec Králové

500 03

www.wheeler.cz



blikačka

28 300 006 / ALT-2801

„UFO“ červená 7 diod

155 Kč

Rock Machine

Flash

strana

23

CYKLOSERVIS



Model Flash je v kategorii biků Rock Machine prvním strojem nad hranici patnácti tisíc korun. I za tuto cenu je však schopen nabídnout sportovní svezení a je důkazem toho, že za přijatelnou cenu lze pořídit solidní, sportovně založený bike.

Pevný standard

Základem rámu je duralová slitina řady 7005 a rám sází na masivní trubky. Spodní rámová trubka má u hlavy vejčitý průřez s vytvarovanou výtuhou, který postupně přechází přes kruhový profil v rozšíření u středového pouzdra. Horní trubka začíná opět vejčitě, ovšem převráceně a směrem k sedlovce přechází v hodně zplášťelý tvar. Zadní vzpěry nejsou esovitě zprohýbány a jsou elipsovitého průřezu, přičemž ty řetězové sázejí na opravdu masivní rozměr. To vše dokresluje prostorově výraznější patky.

Po nasednutí na kolo byl posed na první pocit kompromisem mezi



sportovně nataženým a vzpřímeným. Rozumná délka představce 100 mm a střední nastavení sedla v zámku sedlovky nabídnou jezdcí velmi vyvážený posed. V této poloze nebyl problém zabrat výraznější za říditka, ovšem na druhou stranu byla říditka dostatečně vysoko i ve sjezdech. Tato kombinace byla ideální jak pro sportovní jízdu, tak pro celodenní pohodové ježdění.

Příjemný úchop nabídl i rukojeti s jisticími šroubky, jejichž měkká pryž

dobře absorbovala rázy. O sedlu WTBRocket V lze, co se komfortu týče, říci totéž. I přes pohodlí je ale jeho užší stříh dostatečně sportovní.

Po prvních kilometrech v sedle bylo jasné, že kolo nezapře sportovního ducha. Rámový základ je dostatečně tuhý i při záběru ze sedla, takže nic nebrání jezdcí se do toho pořádně opřít.

Vyvážená geometrie nabídla velmi dobré ovládání, takže bike poslouchal na slovo a ochotně šel i do ostřejších zatáček, aniž by ale v rychlejších pasážích ztrácel na stabilitě. Jeho jízdní projev je tedy velmi vyvážený, a nabídně tak skvělé ovládání a výraznou poslušnost i začátečníkům. V terénu jsme neměli sebemenší problém se proplést technikou pasáží či po úzkých stezkách. V dlouhém sjezdu pak i přes tužší zadní stavbu bike seděl klidně a nechal se dobře vést. Příjemný je i v prudších pasážích, kde byla plusem vyšší pozice řídítek.



postupně na citlivosti. V zamčeném stavu pak nabídně jen minimum ochranného zdvihu.

Druhým tlumičem nerovností jsou pláště WTBRaport s rozdílným šípovým a příčným vzorkem pro přední a zadní plášť. Hodně výrazný vzorek je sice dobrý do měkkého terénu, kde spolehlivě zabral a vedl a také jeho samočisticí schopnost byla slušná, ovšem valivý odpor ubírá biku na výkonu. Na jejich místě bychom si dovedli představit nějaký rychlejší model, se kterým by kolo získalo sportovnější ambice a větší zrychlení. K perfektnímu chování rámu a osazení by to skvěle ladilo.

Komponentové osazení se proti loňsku zlepšilo a Aceru a Alivio nahradily řazení a přesmykač Deore a přehazovačka Deore LX. Jejich funkce byla přesná i v kombinaci s klikami Truvativ Fived a brzdami Avid se stejnojmennými pákami, které nabídl velmi přesné dávkování síly a vysoký výkon. Neženušeným jezdcům budou určitě vyhovovat vyšší ráfky, které odpustí nějakou tu nerovnost.

Pro náročné začátečníky

Flash je kolem pro všechny, kdo chtějí za rozumnou cenu kvalitní základ a hlavně vyvážené jízdní vlastnosti. Svým vybraným chováním by se mohli měřit i s dražšími koly.

WWW.RUKAVICE-CHIBA.CZ

CHIBA

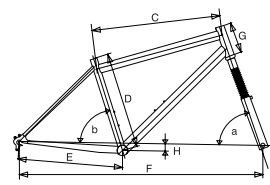
IT'S ALL IN YOUR HANDS

PRESTIŽNÍ CYKLISTICKÉ RUKAVICE
INOVATIVNÍ MODELY V PROFESIONÁLNÍ KVALITĚ
NEJUCULENĚJŠÍ NABÍDKA RUKAVIC NA TRHU

WWW.RUKAVICE-CHIBA.CZ

WWW.RUKAVICE-CHIBA.CZ

+	ovládání, tuhost, komfortní posed	-	hrubší pláště
Technická specifikace:			
Rám: Alpine Custom 7005			
Vidlice: Suntour XCR 100mm			
Kliky: Truvativ Fived			
Brzdy: Avid SD3/FR5			
Řazení: Shimano Deore			
Přehazovačka: Shimano Deore LX			
Přesmykač: Shimano Deore			
Náboje: Shimano Acera			
Ráfky: Mach 1 MX			
Pláště: WTBRaport 2,1"			
Představec: Ritchey			
Řídítka: Ritchey			
Sedlo: WTBRocket V			
Sedlovka: Rock Machine			
Hmotnost: 13,6kg			
Cena: 15 990 Kč			



a	Úhel hlavy	71°
b	Úhel sedlové trubky	73°
c	Horní rámová trubka	570mm
d	Horní trubka vodorovně	595mm
e	Délka sedlové trubky	460mm
f	Délka zadní stavby	425mm
g	Rozvor	1075mm
h	Hlavová trubka	120mm

WWW.RUKAVICE-CHIBA.CZ

vedora

affray

DELIMITED SET FOR CRAZY RIDE

AFFRAY

SIZE: 15"

FRAME: Alloy

FORK: TG 058-E 26"

CRANKSET: Proshel MC-A620

DERAILLEUR: ACERA RD-M340-L

SHIFTERS: TOURNEY SL-R543

BRAKE: Coil duck M2007D

CENA: 10.990,-Sk

WWW.RUKAVICE-CHIBA.CZ

www.cykl.cz - přehled cyklomaratonů

Každý, kdo počítá s defektem, ať už na vyjízdce nebo během závodu, je na tuto nepříjemnost připraven. Alternativou je buďto klasická pumpička na rám, která samozřejmě znamená při foukání fyzickou práci, nebo bombičky s oxidem uhličitým, které jsou pro mnohé synonymem rychlosti a jednoduchosti nafouknutí. Jak je to s nimi ale doopravdy, to jsme vyzkoušeli v testu několika bombičkových systémů v praxi.

V první řadě jsme váhali, kam pumpičku umístit. Po kapse dresu přišla na řadu nejjednodušší varianta, kterou se stal pásek ustrýžený ze staré duše, a tím jsme pumpičku připevnili k sedlovce. Jednoduché, rychle demontovatelné a levné řešení, které skoro nic neváží. Pak už jen jezdit, vy-



pouštět a nafukovat. Pumpičky jsme testovali na horském kole s pláštěm WTB Raijin šíře 2,1 palce. I přes takřka stejný objem náplně bombiček se výsledný tlak lišil, ovšem je třeba počítat s tím, že ne vždy došlo k naprosto perfektnímu spojení s ventilem a okamžitému průniku CO₂ do duše. V každém případě se nám ani jednou nepodařilo nahustit plášť naprosto natvrdo. Vždy byla určitá rezerva, kromě pumpičky Beto s možností ručního dohuštění.

Jedna bombička tedy určitě stačí pro opatrné doježdění do cíle, ovšem na běžné foukání pláště natvrdo to není, k tomu by bylo třeba využít dvě bombičky. Přední plášť nahustěný na provozní tlak 35 psi byl dostatečně komfortní, ovšem nikoliv příliš měkký. Tato hodnota pro nás byla jako určující pro běžné až závodní ježdění.

Testem pumpiček jsme zjistili, že pro

Bombičky a pumpičky

vé hlavice se závitem pro auto- i galuskový ventilík na spodní straně. Naproti regulačnímu ventilu je kovový závit pro uchycení bombičky. Ta obsahuje 16 gramů náplně a je vybavena neoprenovou potahem proti omrznutí rukou při foukání. Výrazné ochlazení bombičky i všech součástí kolem je totiž nedolným projevem při úniku stlačeného CO₂.

Hlavici lze našroubovat velmi pohodlně na ventilík už s namontovanou bombičkou, pouze je nutné mít uzavřený regulační ventil. Jeho postupným otáčením dochází k úniku vzduchu z bombičky a dobré je neotevírat jej hned ze začátku naplně, ale postupně přidávat. Nafoukání pláště šíře 2,1 palce tak zabralo jen několik vteřin a dosáhli jsme tlaku 28 psi, což bylo nejvíce v našem testu. Těsnost celého systému byla vynikající a nedocházelo k žádnému úniku stlačeného vzduchu kolem spojení hlavice s ventilem. Schopnost nahustit plášť téměř natvrdo je totiž u bombiček vzhledem k jejich objemu provedení hlavice často omezena, a jsou proto spíše nouzovým řešením.

BBB Airtank stojí včetně dvou náplní 395 korun a vzhledem k jeho minimální



a zajistit páčkou. Červený knoflík regulace jde trochu ztuhla, ale tlak lze dávkovat poměrně dobře a opět je lepší ji uvolňovat plynule a nikoliv naplno hned od začátku. Tentýž plášť se nám podařilo nahustit na 27,5 psi, což je skoro stejně jako u předchozí pumpičky.

Hmotnost 135 gramů je sice vyšší, ovšem hlavice nabízí ještě další kombinace pumpičky, takže za cenu 345 korun rozhodně není model Beto nezajímavý, přičemž manipulace s ním je vel-



SKS Airchampro



váze 98 gramů včetně bombičky, pohodlnému ovládání a minimálnímu rozměru při vysokém výkonu je řadíme jednoznačně mezi favority. Cena dvou náhradních bombiček je 169 korun.

Beto CO₂ - 003

Značka Beto využívá pro foukání pomocí bombičky speciální hlavice, jež skrývá dva otvory pro různé systémy ventilů, pojistnou páčku hlavice na ventilkou a tlačítko regulátoru tlaku. Kovová hlavice se otáčí na plastové vložce, která skrývá závit pro montáž bombičky se 16 gramy náplně. Bombička je stejné jako u pumpičky BBB vybavena neoprenovým návlečkem proti omrznutí.

Bombičku lze snadno našroubovat, až dojde k propíchnutí jejího víčka. Těsnost je dokonale zajištěna, takže stlačený CO₂ neuniká. Pak už jen stačí nasadit hlavici na libovolný ventilík

mi jednoduchá a oproti typu BBB stačí pohodlně jedna ruka. Cena náhradní 16g náplně je 62 korun.

Beto CO₂ - 002

Naprosto shodná hlavice, ale přidávaný pist ruční pumpičky a menší bombička, to je další variace na téma Beto. Tento model má bombičku s hmotností obsahu jen 12 gramů, zato skombinovanou s klasickou hustilkou. Bombička se vkládá do vnitřního pistu hustilky a našroubovává na hlavici se náplní aktivuje. Nasazení na ventilík je stejné jako u předchozího typu. Zajímavé je, že lze ručně hustit i s aktivovanou náplní, aniž by docházelo k úniku CO₂. Samozřejmě to nedoporučujeme pro převoz v batohu, bombičku aktivujeme až při hustění. Vzhledem k jejímu malému obsahu je vyloženo nutné plášť nejdříve předhustit a bombičku použít pro finální dotlakování. Obrácené to

BBB Airspray



Beto CO₂ - 003

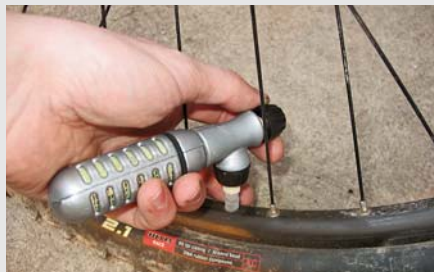


Beto CO₂ - 002

nahustění je většinou třeba více jak jedna bombička, aby byl tlak dostatečný pro běžnou jízdu. Jedna bombička byla většinou vhodná pro doježdění do cíle. Hodně ovšem záleželo na způsobu foukání a šikovnosti, aby nedošlo ke zbytečnému úniku tlaku. Nicméně rychlost hustění je s bombičkami vždy nejvyšší a jediným jejich negativem je cena za náhradní náplň. Jak si tedy vedly jednotlivé modely?

BBB Airspray

Nejjednodušší provedení pumpičky v našem testu se skládá pouze z plastové hlavice s regulačním plastovým ventilem na jednom konci a kovo-



Roto

není příliš vhodná, protože hustilka není schopna vyvinout vysoký tlak potřebný třeba pro silniční plášť.

Použitím samotné bombičky bez předhustění jsme dosáhli tlaku 13 psi, což je pro jízdu skoro nepoužitelná hodnota. Celková hmotnost kombinované pumpičky Beto je 186 gramů a cena je 360 korun. Náhradní 12g náplň stojí 29 korun, což je mnohem méně než u obměnnější sestřičky.

Roto

Italská značka Roto je známá především svými trenážery, ovšem zároveň je dodavatelem bombiček pro jiné značky. Vlastní pumpička Roto vypadá jednoduše a skládá se z plastové hlavice s vnitřní kovovou vložkou. Hlavice má koncovku s vyměnitelným gumovým těsněním na galuskový ventilík, pro autoventilek je součástí pumpičky kovová redukce.

Bombičku s náplní 16g CO₂ stačí našroubovat do hlavice a po nasazení na ventilík regulačním kolečkem s jehlou odjíst. Opět lze posuvem jehly hustění regulovat až přerušit, takže plyn se do duše dostane postupně a nedochází k úniku mimo ventilík. Vše jde kromě nasazení na ventilík provádět jednou rukou, ovládání je bezproblémové. Potéšil nás plastový kryt bombičky, který je ze dvou dílů spojených gumíčkou, takže se bombička nestrčí dovnitř a oba díly se sepnou pojistným trnem k sobě. Jednoduché a účelné, takže při hustění není třeba mít rukavice.

Hustěním jsme dosáhli tlaku 26,5 psi, což vzhledem k hmotnosti náplně od-

povídá. Hmotnost pumpičky s náplní je 110g, cena pumpičky s jednou bombičkou je 299 korun, samotná náplň stojí 59 korun.

SKS Airchampro

Značka SKS je synonymem pro kvalitní plastové blatníky a další výrobky. Design její pumpičky Airchampro proto na první pohled vypadá sportovněji než u soupeřů. Malé kompaktní tělo s rukojetí ukrývající bombičku lze díky držáku připevnit i pod košík na bidon.

Bombička se našroubuje lehce dovnitř a stačí nasadit hlavici na ventilík. Zde je rozdíl proti soupeřům v koncovce, která se jen nasadí a nezajišťuje se pojistkou. Navíc pro auto nebo galuskový ventilík je třeba uvnitř hlavice otočit gumovou redukcí s plastovou vložkou. Aby nedošlo k nechtěnému úniku tlaku, je na hlavici posuvná pojistka, která brání oranzovému regulátoru tlaku v pohybu, a tím sepnutí celého systému. Velmi důležité je důkladné nasazení koncovky na ventilík, protože absence pojistky nebo závitu pro pevné spojení umožní výrazné ztráty CO₂ mimo ventilík. Po odjístí šedé pojistky se celá pumpička velmi dobře ovládá, ale úniku tlaku jsme se neubránili, takže se nám podařilo nafoukat plášť přes autoventilek na pouhých 19 psi. Ovšem s galuskovým ventilem to bylo výrazně snazší a dosáhli jsme s novou bombičkou tlaku 26 Psi. Velmi však záleží na rozměrech pláště, protože dnešní šíře kolem 2,1 palce už jsou na jednu bombičku příliš.

Cena hustilky SKS je 559 korun a její hmotnost je 126 gramů včetně držáku na rám. Oceňujeme u ní kompaktnost, ovšem na hlavici by to chtělo zapracovat. Cena náhradní sady pěti 16g náplní je 259 korun.

Silca-Vella Golem

Pumpička domácí produkce připomíná na první pohled model od BBB, ovšem celá hlavice je kovová, pouze regulační kolečko je z plastu. Kovová hlavice s regulátorem má hmotnost 49 gramů, i s bombičkou pak je to 104 gramů, což je slušná hodnota. Hlavice je určena k nasazení na galuskový ventilík a pro použití s autoventilem je třeba zakoupit speciální redukcí. ➡



Silca-Vella Golem

➔ Ovládání je stejné jako u typu BBB, takže stačí nasadit na ventilek a aktivovat bombičku regulačním kolečkem s jehlou, díky níž lze huštění přerušit. Kvůli jednoduššímu spojení s ventilem dochází k nepatrnému úniku tlaku, ovšem není to nic dramatického. Autoventilek s nasazenou redukcí se foukal o něco lépe. K jistějšímu ovládání je třeba dvou rukou, ale lze foukat i jed-

domácho výrobcem „sodovky“. Pozor ovšem na záměnu se šlehačkovými bombičkami. Rozdíl je v náplni. Zatímco sifonové bombičky mají uvnitř CO_2 , šlehačkové využívají NO_2 . Cena sifonových bombiček je i dnes lidová, deset kousků stojí v železářství kolem čtyřiceti korun.

Celá pumpička se aktivuje po vložení bombičky dovnitř jednoduše dotažením těla, kdy se odjistí pojistná kulička



Vella Sifon

noduše s držením v jedné. Bombička postrádá neoprenový návlek, takže je lepší foukat v rukavici.

Díky náplni 16g se nám podařilo dosáhnout tlaku 27 psi, tedy standardní hodnoty dostatečné pro dojezd do cíle. Cena pumpičky Golem včetně jedné bombičky je 288 korun a náhradní 16g náplň stojí 65 korun.

Vella Sifon

Naprosto originální řešení a takřka lidovou cenu nabízí druhá pumpička domácího výrobce z Náchoda. Pumpička na sifonové bombičky je kompletně vyvedena z plastu s duralovou vnitřní vložkou. Její náplň zajišťují sifonové bombičky, které známe z totalitních samoobsluh, kde si je každý kupoval do

v hlavici bombičky. Povolněním lze opět foukání přerušit. K nasazení na ventilek slouží klasická hadička, která je pouze v provedení na auto- nebo veloventilek. Na galuskový ventilek je třeba mít redukcí. Bez hadičky foukat nelze, protože pumpička vyžaduje ovládání oběma rukama. Také hmotnost 75 gramů bez náplně je vyšší a navíc sifonové bombičky mají ocelový plášť, takže na hmotnosti se to projeví.

Sifon pumpička je tedy spíše takovou domácí raritou, byť její cena 49 korun je opravdu lidová. K úniku tlaku při foukání nedochází a díky cenové dostupnosti bombiček lze bez starosti využít i dvě nebo tři náplně a nahustit tak plášť opravdu natvrdo. Vzhledem k jejich menšímu objemu je to však nutnost. (už)

Hutchinson Intensive

Rychlý silniční plášť pro najiždění velkých objemů kilometrů, tak přesně takhle zní stručná charakteristika novinky francouzského výrobce, modelu Hutchinson Intensive.

V případě tohoto pláště se značně podařilo skloubit hmotnost použitelnou pro závodní nasazení se zvýšenou odolností proti defektu.

V posledních letech sice není po zimě na silnicích tolik škvály a šterku, ale přesto není jarní období pro obutí silničních kol zrovna přívětivé. Hutchinson Intensive jakoby byl konstruován přímo pro české podmínky.

Hlavní přínos pláště Intensive, ve srovnání se závodními modely Fusion, je v přítomnosti termoplastové vrstvy uvnitř běhounu. Dezén je tedy tvořen klasickou přílnavou směsí, ovšem propíchnutí konstrukce běhounu je termoplastovou vrstvou výrazně ztíženo. V praxi se špatný povrch vozovky či posyp promítne do vizuálního poškození svrchní vrstvy, podobně jako u klasické konstrukce pláště. Jezdec se však nemusí tímto jemným poškozením nejsvrchnější části pláště tolik znepokojovat, v tom je hlavní rozdíl. Podobně je řešena i prevence před poškozením boční pláště s technologií Hardskin. Základ pláště je však totožný se závodními modely Fusion 2, o čemž vypovídá shodná hodnota 127 TPI. Dá se říci, že Intensive je takový „obrněný Fusion“. Přičemž hmotnost pláště Intensive je pouhých 235 gramů, což je jen o patnáct gramů více než u ryze závodního typu Fusion 2.

Intenzivní jízda

I přes přítomnost termoplastové vložky je jízda s pláštěm Hutchinson Intensive srovnatelná se závodními modely značek. Výborná je akcelerace daná nízkou hmotností a stejně tak příkladná je přílnavost. Z hlediska jízdních vlastností je rozhodně výhodou, že výrobce nepoužil na běhoun tvrdší směs,



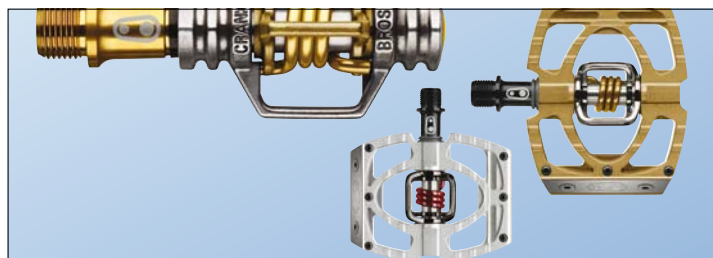
ačkoliv by se to odrazilo v ještě vyšší životnosti. Velice jemný vzorek po stranách běhounu zvyšuje jistotu v náklonu. I za mokra se použítá dvojí směs předvedla v dobrém světle.

Co se týče zmínované odolnosti, model Intensive přesně naplnil naše očekávání. Během zimních měsíců jsme s ním najezdili skoro dva tisíce kilometrů a kromě defektu zapříčiněného cvaknutím duše o boční rátku jsme neměli sebemenší problém. Přestože svrchní část běhounu už byla na pohled od kamínků částečně prosekaná, termoplastová vložka fungovala spolehlivě. Plášť se opotřebovával rovnoměrně, bez přílišné tendence k ojetí doplocha. Dva tisíce kilometrů samozřejmě znamenaly výrazný úbytek směsi, ovšem životnost pláště zdaleka nebyla u konce. Bočnice pláště byly na konci testu bez jediné známky poškození.

Jedinou nevýhodou byl ve srovnání se závodními modely nižší komfort, bočnice i běhoun pláště díky zpevnění přece jen o něco méně pružily. Ale tento nedostatek byl rozhodně více než dostatečně vykompenzován zvýšenou životností.

Cena pláště Hutchinson Intensive je 790 korun, což odpovídá jeho vlastnostem. V nabídce je pouze verze s kevlarovou patkou, a to s černým provedením běhounu. Jiné barvy v nabídce zatím bohužel chybí. (kad)

- + poměr životnost/nízká hmotnost, odolnost proti defektu
- nižší komfort, pouze černá barva



patentovaný čtyřstranný nášlapný systém

je velmi složité vytvořit něco jednoduchého, když je to uděláno správně, řešení se zdá být zřejmé. základní konstrukce je u všech nášlapných pedálů crankbrothers od počátku shodná. dvě hlavní a zároveň jediné součásti zámku spojuje pružina, která vytváří předpětí nutné k bezpečnému udržení tretry. křídla jsou prostorná a nezanášejí se nečistotami, takže i v těch nejtěžších podmínkách je nášlapnutí do pedálu bezproblémové. díky patentované konstrukci zámku lze nášlapnout ze čtyř stran. nemusíte hledat správnou stranu pedálu, protože ta správná je vždy připravena. k výrobě pedálů jsou používány ušlechtilé materiály od nerezové oceli až po 6 al / 4 v titan se zlatě nitrovaným povrchem.

katalog progress cycle 2008 si objednáte zdarma na info@progresscycle.cz
cz / 241 771 181-2 / www.progresscycle.cz sk / 048/414 36 23-4

crankbrothers



PEARL IZUMI

LISSPORT s.r.o., Nový Svět 350, 51246 Harrachov
e-mail: info@lissport.cz, Tel. 481311820, Mob 602648221
www.pearlizumi.cz

MERIDA 2008 PRÁVĚ V PRODEJI

Ačkoliv už jsou venku informace o novinkách jednoho z největších světových výrobců kol, tajvanské Meridy pro rok 2009, neseženeme je ještě ani pod pultem. V obchodech se na nás totiž smějí modely kol, které byly s velkou pompou představeny právě před rokem. A tak tento článek neberme jako utopický a snění navozující náhled do příštího roku, ale postavme se rovnými nohama na zem v letoopčtu 2008.

Pro epické jízdy

V modelové řadě pro tuto sezónu najdeme několik zásadních novinek, které potvrzují fakt, že Merida nemyslí jen na svůj tým závodníků, dychtících po olympijském zlatě. V nabídce jsou nové i stroje pro běžné jezdce, pro něž není jízda na kole tréninkovým masochismem, ale stále ještě zábavou a radostí. Zářným příkladem je u modelové řady TFS verze **Trail**, která přináší v porovnání se základní nabídkou pohodlnější posed, klidnější vedení se 100 mm zdvihem přední vidlice a pevný rám, vyrobený technoformingem. Test modelu **TFS Trail 850** najdete v tomto čísle, takže není třeba se o něm více rozepisovat, vše podstatné je v článku.

Druhou významnou novinkou je enduro stroj **One-Five-O**, neboli česky stopadesátka. Ačkoliv číslovka navozuje dojem zašlé slávy čezety, stopade není objem motoru, ale zdvih zadního kola.

Jeho velikost může navozovat dojem kola pro lehký freeride, ale určen je pro volnou jízdu krajinou bez zbytečného úbytku energie při šlapání.

Sedlová trubka **Cobra** je nově trojrozměrně vytvářována a umožňuje větší pohyb zadního vahaadla. Podkova

je použita z freeridového modelu UMF Freddy, zatímco řetězové vzpěry a patky z modelu AM, takže v zadní stavbě je dostatek místa pro široké pneumatiky. V českých obchodech na nás budou čekat dvě provedení. Dražší **One-Five-O 3000 D** za devadesát tisíc je osazen

kompletní sadou Deore XT včetně kol a s odpružením Fox 36 Talas s tlumičem RP23. K peněženke přátelštější **One-Five-O 800 D** stojí 55 490 a je osazen mixem XT a LX, odpružením Rock Shox Revelation a Monarch.

Závodní XC

Pevná závodní mašina **Carbon FLX** byla opět vylepšena tak, aby klesla hmotnost rámu až na 1250 gramů (u velikosti M) a přitom nebyla dotčena tuhost rámu. Blok materiálu u spoje spodní a horní rámové trubky byl oproti předchozím verzím ještě zmožněn a prodolžen, rám dostal nové jedno-duší patky a také objímka sedlové trubky má zcela nový tvar. Zadní stavba Flex Stay pracuje díky použití vláken Vectran a Spectra na bázi ploché pružiny, kdy řetězové vzpěry jsou zhruba v polovině zúženy tak, aby ohyb vláken umožňoval lehké pružení a tím pohlcení rázu od terénu. Na řetězové vzpěře je v místě u převodníků připraven kovový plíšek, aby při spadnutí řetězu nedošlo k poškození materiálu. Design rámu přiznává



CARBON FLX



DAKAR JUNIOR



TFS TRAIL



ONE-FIVE-O



SCULTURA EVO FLX



karbonová vlákna, pohledová vrstva je však složena z mnohem větší mřížky, než tomu bylo na starších modelech.

Týmový stroj **Carbon FLX Team D** stojí 124 tisíc, což je cena odpovídající tomu nejlepšímu osazení. Sram X.O, Juicy Ultimate, Manitou R7 Carbon MRD, kola DT Swiss 240, karbonové klíčky FSA K-Force Lite, to vše se podílí na výborné hmotnosti 9 kilogramů. Verze toho samého modelu **Target 8** dokonce díky pevné karbonové vidlici Merida míří k osmikilové hranici. Základní model **Carbon FLX 900 D** za 58 990 Kč jsme již testovali v čísle 19/2007, kde najdete víc podrobností.

Do závodního XC lze zařadit i dětský model **Dakar Junior Race** na 24 palco-



vých kolech, jenž je na rozdíl od většiny dětských kol vyráběn s ohledem na co nejvyšší hmotnost. Model **Team** přijde na 17 490 korun, ale díky osazení Deore XT a Deore, vidlici T-Force Merlin a hlavně lehkému rámu bude ideálním základem pro vašeho malého závodníka. Kdoví, zda jednou na stupních vítězů nejprestižnějších závodů nebude vzpomínat na své začátky na teamové meridě **Dakar 24...**

Silnice

Silniční top model **Scultura** prošel dalším evolučním krokem a tak je možné letos pořídit nejlepší verzi za 124 tisíc na sadě Shimano Dura Ace s hmotností 7,1 kg. Rám je postaven z vláken s vysokým modulem pevnosti, která jsou ukotvena v matrici s nanočásticemi. Tím se daří dosáhnout excelentní tuhosti při za-



chování nízké hmotnosti 950 gramů ve velikosti M a vysokého komfortu pružné zadní stavby flexstay. Základní model **SCULTURA Evo FLX 907** je dostupný již za 71 tisíc a navíc je v nabídce ještě speciální edice **scultura** za 55 tisíc, která je ale postavená na loňském rámu.

V červnu budou k dostání zcela nové celoodpružené stroje 96, které vychází z XC závodního modelu Beijing, určeného pro závodní tým na Olympiádu v Pekingu. O něm ale přineseme samostatné představení v některém z příštích čísel.

(mig)

ROZPUMPUJ TO!



BMP-15
WINDRUSH
+ Délka: 230mm
+ 289 - K2

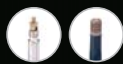
BMP-16
WINDRUSH
+ Délka: 230mm
+ 335 - K2

BMP-17
WINDGUN
+ Délka: 230mm
+ 359 - K2

BMP-18
WINDGUN
+ Délka: 230mm
+ 379 - K2

BBB MINIPUMPY

- Lehké kompaktní minipumpy vyrobené z hliníkové slitiny 6061 T6.
- Průměr těla 25 mm pro velkou kapacitu.
- Snadné pumpování do 100 psi / 7 bar.
- Kovový píst je zárukou snadného pumpování i na vyšší tlak.
- Ručka typu T. Pumpuje rychleji a snáz.
- Unikátní DualHead, dvojitá hlava. Snadno si poradíte s klasickým, moto i galuskovým ventilem.
- Krytka dvojitě hlavy udržuje pumpu čistou.
- U modelů BMP-17/18: spolehlivý a přesný in-line manometr.



MTB OFFICIAL TEAM
GEWISS
Bianchi

BBB je oficiálním
dodavatel pumpiček
pro tým
Gewiss-Bianchi MTB.



TODAY'S BIKE PARTS

Pro více informací kontaktujte dovozce:
CZ: www.jmctrading.cz tel: 583 431 293
SK: www.skprofbike.sk tel: 484 151 001



Pell's X-Change

Ačkoliv je písmeno X poslední dobou hodně populární, hlavně co se předvádění svých schopností či neschopností v televizi týče, značka Pell's nikoho ztrapnit nechce, ba právě naopak. Její brýle X-Change totiž nabízejí cyklistům jednu z nejrychlejších možností výměny zorníků.

Základem brýlí X-Change je rámeček z pružného grilamidu, který má pouze horní obrubu a poměrně masivní nožičky. Ty jsou navíc doplněny o gumovou vložku, zajišťující jejich jistější spojení s hlavou jezdce. Rámeček je díky masě materiálu dostatečně pevný, takže ani při pokusu jej rozumnou silou ohnout nedošlo k prasknutí, což někdy bývá obzvláště v místech spojení nožiček s obrubou dost časté.

Součástí rámečku je pryžový nánosník, který nejde oddělat, takže nehrozí jeho ztráta.

Brýle sedí na hlavě celkem jistě a patří mezi ty trochu vyšší posazené. Ovšem to záleží hlavně na obličejových proporcích jezdce. Šířka zorníků je však dostatečná i pro cyklisty se širším obličejem. Skla se při pomalé jízdě nemřžila, což je zásluha dostatečně velké mezery mezi jejich horní hranou a obrubou, takže vzduch má dostatek prostoru k proudění a odvodu vlhkosti.

A teď k principu jednoduché výměny zorníků. Před nánosníkem se zvenčí výraz-

ný prolis, do něhož přesně zapadne výřez v jednodílném zorníku. Nad výřezem je zalisovaný magnet, který má protikus na zorníku. Spojení je tedy zajištěno hlavně magneticky, prolis je jakási pojistka proti případnému vypadnutí zorníku při nechtěném zavádění. Ovšem během testování se nám to nestalo, ani když jsme za zorník výrazněji tahali. Magnet prostě drží pevně. Až při pokusu hodit brýle na zem došlo vlivem nárazu k oddělení zorníku od obruby.

Výměna zorníku je tedy velmi jednoduchá a rychlá. Na výběr je ze tří odstínů, základní je kouřový, který při slunečném počasí lehce ztmaví vidění, ovšem nepatří mezi příliš tmavá provedení, takže je vhodný i do lesa. Tam nebylo cítit nepřijemné přechody mezi stíny a terénní nerovnosti zorník nezkrášloval. Druhá možnost je lehké nažloutlý zorník, který by se dal přirovnat k číremu provedení. Poslední je růžová zřasnější verze, která opravdu dokáže zvýraznit prostor před jezdce. Růžová nám připadla pro oko příjemnější než některé konkurenční zřasnější zorníky ve žluté nebo oranžové barvě.

Všechny tři zorníky a brýle lze zakoupit i s pouzdrem, které má pro každý zorník samostatnou přihrádku, takže je dobře chráněn. Bohužel díky jednodílnému provedení skel je toto pouzdro objemnější,



a do kapsy dresu tak nebude na výjizdku naprosto ideální. Cena tohoto kompletu brýlí, tří zorníků a pouzdra je 990 korun, cena brýlí s jedním zorníkem a pouzdrem je 890 korun. Navíc lze k brýlím za 290 korun dokoupit také adaptér na dioptrická skla. (už)

- + snadná výměna skel, odolnost rámečku, zabarvení skel
- větší pouzdro

Mango Kyoma MTB

Nejvyšší postavený bikový model značky Mango nese název Kyoma MTB a k jeho charakteristikám patří dvojdielný skelet s technologií Double In-molding. Celkové ostře řezaný design je poznávacím znakem této přílby a pouze dvoubarevné provedení bez zbytečných grafických motivů jej nechává plně vyniknout. Odvětrání je velice dobré, na čemž má zásluhu celkem dvadvačet ventilacních otvorů. Štítek je celkově menší, a nijak proto neomezuje výhled. Do skeletu je zasazen silným středovým kolíkem a dvojitými postranními, jeho případné odepnutí je však celkem snadné.

Tvar přílby zajišťuje pohodlné usazení na hlavě, na čemž má zásluhu hlavně dostatečná

hloubka skeletu. Mechanismus pro nastavení vnitřního obvodu využívá klasické kombinace plastové čelenky a otočného



kolečka na zátylku. Díky tvarové poddajnosti a úzkému profilu čelenky nabídne přilba takřka ideální přizpůsobení tvaru hlavy. Za nadprůměrné si dovolueme označit vnitřní polstrování. Čelní a spánkové výstelky jsou klasické, ovšem rozměrná výstelka nad nimi výrazně zvyšuje komfort.

Hmotnost přílby 260 gramů je vzhledem k její celkové robustnosti příjemným překvapením. Zvlášť když skořepina pokrývá kromě zadní části i celý spodní okraj, a předchází tak jeho omezení například při nešetném transportu. Pochvalu zasluhuje i reflexní samolepka nad seřizovacím kolečkem.

Cena přílby Mango Kyoma MTB je 2200 korun. Dodává se ve dvou velikostech (S/M a L/XL) a ve třech barevných kombinacích. (kad)

- + poměr robustnost/hmotnost, usazení na hlavě, design
- nenalezli jsme

Padne jako ušitá.



MX170
kožený svršek /
upínací systém BOA® / 2.799 Kč



MX190
sportovní MTB / kožený svršek /
Vibram® podešev / 2.999 Kč



MX85
kožený svršek / síťovina /
1.799 Kč



MX101
turistické MTB / kožený svršek /
Vibram® podešev / 1.999 Kč



I/O 2
dámské MTB, spinning / syntetická kůže
TekTile™ / Vibram® podešev / 1.799 Kč

vibram

Vibram® je světovým lídrem ve vývoji a výrobě podešví pro použití v extrémních sportech. Naše 3 vibramové podešve jsou první v cyklistickém odvětví a stanovily nový standard ve funkčnosti a odolnosti u cyklistických treter.

LAKE®

/ Vytváření dovozců pro ČR a SR: Aspire Sports s.r.o. / Karásek 11, 621 00 Brno /
/ tel.: 532 199 540 / e-mail: aspire@aspire.cz / www.bikecentrum.cz /

HAIBIKE

Hai Edition RC

Kola německé značky Haibike jsou novinkou na českém trhu a test modelu Hai Edition RC je premiérový. Ačkoliv jsme mohli hned na začátku sáhnout po vylepšené luxusní stroji s karbonovým rámem, záměrně jsme raději zvolili model vyšší střední třídy, který je dostupný širšímu okruhu potenciálních uživatelů. A kdo bude v tomto případě oním uživatelem? Především ten, kdo zatouží vlastnit bike méně „profilákové“ značky, jež během vyjíždky s celkem velkou jistotou nepotká někde v hlubokých lesích také pod jiným jménem. Tato určitá exotičnost navíc není vykoupena vyšší cenou. Dalším důvodem, proč by vaše volba mohla padnout právě na Haibike, může být i bytelná konstrukce rámu, a především jejích určitá designová jednoduchost.

Model Hai Edition RC leží svým určením někde na rozhraní mezi sportovním cross-country a ježděním vylepšené pro radost. Dokáže totiž nabídnout jak dostatečnou rychlost, tak i určitou hravost. Hobby jezdec si s tímto kolem objede maratony, zároveň mu ale testovaný Haibike nabídne slušné využití v technických pasážích. Hai Edition RC nejspíš nenadadne jezdeck se srdcem závodníka, jenž by uvítal především více skloněný a natažený posed. Pokud ale hledáte spíše komfort a jistotu v terénu, váš budoucí bike, tedy vlastně Haibike, možná stojí právě před vámi. Můžete jej mít za cenu 27 490 korun.

Ať žije sloping!

Duralový rám ze slitiny 6061 s dvojitým zeslabováním trubek sází především na co nejvyšší tuhost a celkovou odolnost. Trubky vycházejí z klasického kulatého průřezu, přičemž ta spodní je po celé své délce doplně-



na o dva podélné žlábků. **Nepřehlédnutelný je především výrazný sloping, jenž ještě podtrhuje napojení sedlových vzpěr nad úroveň horní trubky.** U hlavové trubky s integrovanými ložisky nechybí dvojice výztuh. Spodní je tvořena prohnutým plechem se svary pouze na bocích, čímž je zlepšeno rozložení tlaku. Horní výztuha přesně kopíruje tvar trubky a nepostrádá plastické logo v podobě ryby. Velice čisté a zároveň praktické je vedení všech lanek zespodu horní trubky.

Zadní stavba rovněž spoléhá na konstrukční jednoduchost, o čemž vypovídá oválný průřez vzpěr a také jejich minimální prohnutí. K povedeným detailům patří horní frézovaný můstek.

Odpružená vidlice Rock Shox Recon SL se sto milimetry zdvihu má velice kultivovaný chod. Přestože se jedná o relativně lehký vzduchový model, jeho citlivost a progresivita není nepodobná kvalitním



sice spíš tvrdší, vidlice a pláště to však zdárně napravují. Ještě by se nám možná líbilo o něco pohodlnější sedlo. Použitá Selle San Marco Ponzia Lux je sice tvorově výborná, ale k celkové charakteristice kola by se asi lépe hodil nějaký model vylepšený zaměřený na komfort.

Zrychlení kola sice trochu ovlivňují již zmínované širší pláště a ani hmotnost 12,5 kilogramu není z nejnižších, ale nadprůměrná tuhost rámu a klik Shimano to více než dostatečně kompenzuje. Přenos síly je zde takřka absolutní.

Brzdy Magura Julie nabídlý slušný výkon, pouze na zajetí potřebovaly trochu delší dobu. Použití 180mm kotoučů na předním kole je rozhodně výhodou, zvláště u tohoto „hravého“ biku.

Skvěle se předvedla sestava páček Rapidfire s měniči Shimano Deore XT. Ačkoliv s některými přehazovačkami technologie Shadow bylo zpočátku produkce menší problémy, tentokrát vše fungovalo jako hodinky.

Shrme-li naše dojmy, pak je Haibike Hai Edition RC kolem s výbornou ovladatelností, určitou hravostí, dostatkem sportovního ducha a plně funkčním a spolehlivým osazením. A pokud nemusíte černou barvu, je tento model k máni i v módní bílé.

pružinovým vidlicím. Stejně tak celková tuhost vidlice je na solidní úrovni. Lockout ovládaný ze řídítka funguje spolehlivě a vzhledem k aktivitě pružení je jeho přítomnost „stále při ruce“ jednoznačně výhodou. Jeho slabinou je však trochu tužší chod ovládání, aktivace lockoutu vyžaduje silnější stisk páčky. Chválu si naopak zaslouží nastavení zpětného útlu zespodu pravé nohy. To se neprovádí páčkou, ale otočným kolečkem, mezi jehož krajními polohami je několik otáček. Proto při transportu kola téměř nemůže dojít k nežádoucí změně nastavení úrovně odskoku, což bývá v případě použití páčky takřka na denním pořádku.

Jaký je Haibike?

Vzhledem k výraznému slopingu rámu působí na pohled hlavová trubka a vidlice dost postaveně. Katalogový údaj však hovoří o rovných sedmdesáti stupních, takže se jedná o optický klam zapříčiněný hodně zkesnou horní trubkou. Ta navíc rámu také opticky prodlužuje. Absolutní realitou jsou ale vysoko umístěná řídítka a kratší představec o délce devadesát milimetrů. Uchop dále zvyšují lehce zvednutá řídítka a konická podložka pod představcem.

Z předchozích vět jasně vyplývá pohodlný posed. **S trochu nadšáků by se dalo říci, že zde jezdec sedí skoro jako za stolem.** Dominantní je při tomto nastavení výborná ovladatelnost a jistota i v hodně náročných pasážích, především sjezdových. Lehkou úpravou lze ale charakteristiku kola změnit k nepoznání. Stačí překlápět představec a ubrat podložky a rázem před vámi stojí sportovně nadaný bike, jenž je stále jistý ve sjezdech, ovšem přinutí jezdce zaujmout sportovní posed a dostane z něj maximum i ve stoupáních. Výrazný sloping pak zlepšuje manévrovatelnost v technických, případně i v triálových pasážích. Velkou výhodou po stránce ovládání jsou také 650mm široká řídítka s velice příjemným úchopem.

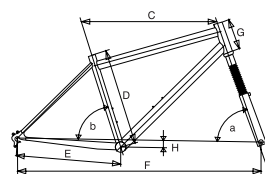
Těžko říci, které nastavení kolu sluší více. Nicméně každý si může tento bike jednoduše přizpůsobit obrazu svému. **Hobby jezdec asi ocení pohodlný posed a celkový komfort jízdy, na němž má zásluhu především vidlice a nadprůměrně široké pláště Schwalbe Racing Ralph o šířce 2,25".** Obutí sice kolu hodně pomáhá například na kamenitěm povrchu či v terénních vyjezděch, na druhou stranu trochu zhoršuje akceleraci. Nám by se na tomto kole více líbily pláště klasičtější šířky 2.0 nebo 2.1 palce, které by také měly větší světlost v zadní stavbě i pod můstkem přední vidlice. Okolo vzorku zbývá celkem málo prostoru a při nabalení bahna je zde problém. Na druhou stranu po stránce komfortu, tedy tlumení nerovností, zasluhuje použité obutí pochvalu. Rám je

+ ovládání, tuhost rámu, pohodlný posed, funkce vidlice

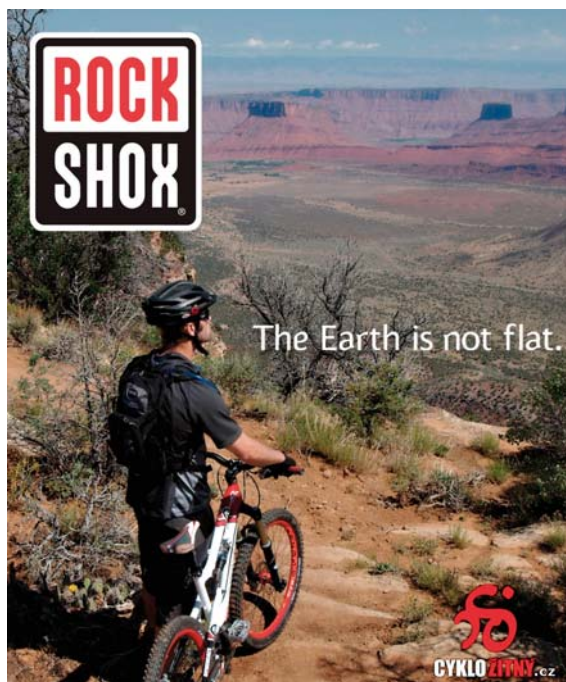
- zbytečně široké pláště

Technická specifikace:

Rám: Aluminium 6061 double butted
Vidlice: Rock Shox Recon SL Air, 100mm
Kliky: Shimano M 542 22/32/44, 175mm
Přehazovačka: Shimano Deore XT Shadow
Přesmykač: Shimano Deore XT
Razení: Shimano Deore XT Rapidfire
Brzdy: Magura Julie 180/160mm
Náboje: Shimano Deore M 525 Disc
Ráfky: Mach 1 Sub Zero Disc
Pláště: Schwalbe Racing Ralph 2.25"
Kazeta: Shimano 11-34 (9)
Řídítka: XLC Comp
Představec: XLC Comp
Sedlovka: XLC Comp
Sedlo: Selle San Marco Ponzia Lux
Pedály: chrádkové
Hmotnost: 12,5kg (vel 450mm)
Cena: 27 490 Kč



	Velikost	450mm
a	Úhel hlavy	70°
b	Úhel sedlové trubky	73°
c	Horní trubka vodorovně	585mm
d	Délka sedlové trubky	450mm
e	Délka zadní stavby	425mm
f	Rozvor	1072mm
g	Hlavová trubka	145mm



GTM bike collection
The best at Your price!

Kým ho neskusíš neuveríš...

DELTA disc
17.990,- Sk
15.690,- CZK

www.gtm.sk

rám: ALU 6061
vidlice: Shimano XLC 100mm
radenie: Shimano DEORE
prehazovač: Shimano DEORE
prečínky: Shimano DEORE
prevodník: Shimano FC-M 542
viackolo: Shimano HG 50
retaz: Shimano HG 50
brzdy: Shimano disc
komponty: Velo, Irteliv, Jagwa
hmotnosť: 12,5 kg

Sensor Microstretch s kapucí

V novém vzorkovém obchodě značky Sensor, který vznikl v Klimentěské ulici v Praze, nás ve výloze upoutala bílo-zelená mikina pro dívky. Jedná se o žhavou novinku pro rok 2008 z materiálu microstretch, která je určena pro použití jako druhá vrstva. Jemný pružný materiál microstretch obsahuje také elastan, takže krásně obepne ženské křivky. Na jaře už se bude dávat třeba na XC vozit i jako svrchní vrstva, k čemuž dopomůže vysoký stupeň odvodu vodních par a vlhkosti a přitom si mikina dokáže udržet vnitřní teplotu mikroklima. Ovšem žádnou neproflukovou membránu zde nehledáme, při jízdě z kopce je lepší přes ni ještě natáhnout větrovku. Mikinu jsme vyzkoušeli v teplotě okolo 2–5 stupňů, kdy pod ní naše testovací jezdkyň měla funkční triko s dlouhým rukávem a jako třetí vrstvu softshellovou bundu. Mikina microstretch díky vyššímu stojáčku velmi dobře sedí u krku. Kapuci s příjemným zeleným olemováním je možné natáhnout i pod přilbu. Na rozdíl od speciálních



+ provedení, funkčnost **–**

čepiček nedochází k nepříjemnému svíštění u uší, což mají u čepiček často na svědomí otvory nad ušima. Pokud si však natáhneme kapuci jen tak, dělá nahoře dva malé rýžky a vypadá jako sesterský čepiček.

Konce rukávů jsou olemovány lehkým pružným materiálem, který dobře obepne zápěstí.

Mikina je sešita z panelů z polyesteru se čtyřprocentním přídavkem elastanu a s využitím plochých švů, takže nikde nic netlačí. Navíc jejich zelená barva je na bílé mikině designově zajímavá. V přední části jsou dvě kapsy akorát na velikost rukou a dvě tajné kapsy zevnitř. Zádová část jakékoli cyklistické kapsy postrádá a ani není výrazněji prodloužená, což z mikiny dělá univerzální oblečení na různé sporty i na běžné civilní nošení. Na konci mikiny na bocích je opět pružný lem, jenž krásně obepne boky.

Cena tohoto velmi povedeného kousku je 1490 korun a mikina je dostupná i v pánské verzi, ve velikostech S až XL. (mig)

Kombinace duralu s karbonovým opláštěním se u řady komponentů stává velice populární. Oproti celokarbonovému dílu dokáže tato kombinace materiálu většinou nabídnout nižší cenu a ve srovnání s pouze duralovým komponentem pak často vyšší pevnost. Nedůležitým detailem není ani karbonový vzhled takového dílu, karbon v současnosti zkrátka trčí a mnozí jej chtějí dávat na odiv. A ze všech těchto výhod těží i karbon-duralové komponenty značky Amoeba.

Představec Amoeba Scud je vyroben z duralu řady 6061. Tenkou duralovou stěnou výrazně zpevňuje karbonový plášť, který je použit i na přední dělení objímce. Ta je stažena čtveřicí nerezových šroubů s odlehčenými hlavami. Rozdílnosti zadní objímky je lehce

Amoeba Scud



milimetrů. Úhel sklonu 100° bude většině uživatelů vyhovovat na bike, po překlopení pak získá vložkové silniční vzhled. Výhodou jsou oboustranně orientovaná loga, která umožňují překlopení předstávce bez estetické újmy. Grafika je navíc velice zdařilá.

Cena předstávce Amoeba Scud kombinujícího dural s karbonem je 1990 korun. (kad)

+ torzní tuhost, design **–** průměrná hmotnost

TEPLÝ ČESKÝ „FIZIK“



Bulvárem zavánějící název se netýká žádného vědce a ani nechceme nikoho nařknout nebo urazit, a už vůbec nemáme špatně „i“. To se nám jen podařilo zachytit objektivem další originál českých ručiček.

Majitel starého koženého sedla Favorit se zřejmě zhlédl v sedle italské značky Fizik a rozhodl se jejich slavný, dnes už možná trochu historický model s potahem s kraví srstí překonat. Hovězína sice byla efektivní, ovšem nejspíš nedokázala příliš zahřát, takže český vynálezce použil „beránka“. Ačkoliv nelze hovořit o ergonomickém provedení vhodném pro sedací kosti a mužské citlivé partie, tepelný přínos provedení upříti nelze. Beránek hřeje už na dotek, takže po několika metrech v sedle musí mít jezdec doslova hřejivý pocit, který jej zaplaví odspodu. Jak se takové provedení chová při jízdě ze sedla za deště, jsme raději nezkoumali, to už bude z beránka nejspíš pěkná houba.

Originální uchycení lepicí páskou, zdá se, drží dostatečně. Ještě štěstí, že majitel měl na kole blatníky, protože jinak by asi musel po každé jízdě v rozbahněném terénu svoje sedlo vykartáčovat. Zda srst dorůstá a každý podzim je třeba beránka zastříhnout, už netušíme. V každém případě ale tomuto provedení tříkrát hurá za originalitu a majiteli soucit a obezřetnost, aby beránka neprovázel v těsném závěsu vlk. (už)

kenzel www.kenzel.sk
Novozámocká cesta 182, 947 01 Hurbanovo, Slovakia
tel.: +421 35 7610165, fax: +421 35 7610085, e-mail: kenzel@nexta.sk



TREKKING DISTANCE

CENA
11.590 Kč / 14.990 SK



velikost 44 cm, 48 cm, 54 cm rám DURAL 6061 28" vidlice SR SUNTOUR NEX 4510 převodník SHIMANO M311 (22-32-42) měnič SHIMANO ALIVIO řazení SHIMANO ALIVIO kazeta SHIMANO HG-40-8 (11-32) brzdy SHIMANO M421 náboje SHIMANO RM30/40 ráfky MACH1 240 622x19C pláště SCHWALBE ROAD CRUISER 700x35C paprsky DT SWISS sedlo VELO držátek HERRMANS ERGOGRIP počet rychlostí 24 hmotnost 15,3 kg

MALOOBCHODY

Kola ŠÍŘER www.sirer.cz

BRNO tel. 547 212 482
BEROUN tel. 311 621 355
Č. BUDĚJOVICE tel. 386 359 259

Oficiální dovozce
Lampy

Horská a krosová kola Stavby silničních kol

KERN
CYKLOSPORT
www.cyklo-kern.cz
HVIEZDOSLAVOVA 1600 PRAHA 4 - HÁJE

AUTHOR BIKE CENTRE + MOTORIZACE

Od r. 2001 motorizujeme kola el motorem, 24 měsíců záruka + 36 měsíců garance požárního servisu = 5 LET PROVOZU

Naše tříkolky FREEDOM s **maxi** již mají najeto více než 8000 km!



AUTHOR

CYCLESTAR bicycles

Sídlíště 1082, 153 00 Praha 5-Radotín
Telefon: +420 251 566 780

emaxi@cyclestar.cz, www.cyclestar.cz

KOLA • KOLOBĚŽKY • TŘÍKOLKY

Axit CZ, s. r. o.

prodej a servis kol Merida, Author, Specialized, Maxbike a dalších
prodej snowboardů, vázání a přílehy
internetový prodej po celé ČR a SR

Kladsko 1513, 547 01 Náchod, +420 491 426 020, axit@axit.cz

www.axit.cz

Kola Štorek Revnice

jízdní kola
■ příslušenství ■ náhradní díly
KOLA
■ horská ■ silniční
■ trekkingová ■ dětská
■ platební karty
■ splátkový prodej bez navýšení

po-pá 8-18
čt 8-20
so 8-12
ne 14-17 (duben-vrpen)

e-mail: info@kola-sport.cz
www.kola-sport.cz
tel.: 257 721 313
Komenského 92, Revnice

CE CYKLO EMAP
www.emap-praha.cz

Prodej – servis
tel. 261 911 452
mob. 721 414 810

Author, Merida, Rocky Mountain
Bianchi, NW, Craft, Moira,
Bell, Giro, DT-Swiss, Schwalbe

po – 10–18
út – 10–18
st – 10–18
čt – 12–20
pá – 10–18
so – 9–14
soboty od listopadu
do února zavřené

DOSTANEME VÁS DO PŘÍRODY

www.kolanastatku.cz
značková prodejna
servis kol

KOLA NA STATKU
Pod Žvahovem 7/37, Praha 5 – Hlubočepy
Mobil: 721 142 465, E-mail: info@kolanastatku.cz

