

CYKLOSERVIS

4
2008
Ročník XVI.
Cena 12 Kč

SKLÁDAČÍ SVĚT



Skládací kola jistě nejsou jen pouhým módním výstřelkem či naopak přežitkem z dob minulých. Jejich obliba postupně roste. Vždyť idea složeného kola malých rozměrů, z něhož se několika pohyby postaví plnohodnotný, relativně pohodlný dopravní prostředek, přímo nahrává využití v přeplněných centrech velkých měst. Ovšem nejen tam.

Čtěte na str. 6 a 7

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 „Tour de Ski '08“

www.author.eu



Author kol



Reign 1
GIANT

V minulém čísle jsme se zmiňovali o novinkách u značky Giant pro rok 2008, kdy jednou z nejvýznamnějších je přepracování a odlehčení rámu Trance a Reign. Model Reign 1 se zdvihem 150 mm jsme podrobili redakčnímu testu, abychom zjistili, v čem je letošní rám lepší než jeho předchůdce.

Podle katalogových informací by měl být nový tvarovaný rám až o 700 gramů lehčí než loňská verze, což je dost velká úspora. Osvědčené zadní odpružení Maestro má specifický nárok na umístění tlumiče, kdy spodní část pístnice směřuje svisle dolů před středové složení. Loňský model proto měl ve spodní trubce otvor, kterým tlumič procházel a ve spodní části byl upevněn. Otvor byl obvařen a zpevněn, z čehož vyplývala i vyšší hmotnost. Tomu letoš-

ní rám předchází použitím speciálního kovaného dílce, který má tvar vaničky a spojuje se se spodní trubkou prohnutou do tvaru písmene S. Nutno podotknout, že toto řešení je velmi elegantní, čisté a funkční.

Rozdíl v geometrii kola není prakticky žádný, jedinou nepatrnou změnou je prodloužení hlavové trubky o 2 cm, čímž se zvedne celá přední část. Po nasazení tak kolo působí o něco kratším a vyšším dojmem než jeho předchůdce, ale není nic těžkého si dát představek o dva kroužky níž a posed snížit.

► Pokračování na str. 19

SLAVÍČKOVA LÍHEŇ TALENTŮ

Tým Scania Apache byl velmi silným hráčem na poli českého cross-country a cyklokrosu. Slovo „byl“ je namístě, neboť po sedmi letech se týmu podařilo více než splnit to, co si Apache od své podpory slíboval. Vzájemnou spoluprací se závodníkům i výrobci rámy povedlo vyvinout kvalitní závodní stroje, a značka se dostala do povědomí veřejnosti i ve světě závodní cyklistiky.

XC i závodům na silnici a v cyklokrosu. Kromě trénování jezdců Honza také vlastní část trutnovského obchodu Vella, kde jsme se spolu sešli a o týmu, kolech a závoděch si povídali.

Honzo, máš kluci sni o tom, že budou buď popelářem, nebo kosmonautem. Snil jsi o tom, že budeš závodník a pak manažer cyklistického týmu?

Sport mě bavil vždy a cyklistika vyhrála v mých 13 letech. Nepamatuju se, že bych jako malý kluk chtěl být závodníkem, ale jsem rád, že jsem měl to štěstí jím pár roků být. O povolání manažera jsem určitě nenesl. To, že jsem se jím stal, vyplynulo až později z mé závodní kariéry. A zatím mě to baví.

V loňském roce jste měli 70 závodních licencí, asi ne všichni měli k dispozici nejlepší rámy Manitou...

Přirozeně, nejlepší rámy jsou za odměnu za kvalitní výsledky. A tak karbonové rámy Manitou vozili jen ti nejlepší z A-sekce týmu. Mládežníci vozili rámy Shaman, což je stále velmi slušné závodní vybavení. Osazení jsme měli od americké značky SRAM, zapletená kola American Classic a vidlice SR Suntour. Závodníci si podle trati mohli vybrat různé pláště značky Ritchey a komponenty kokpitu dodával Syncros. Takže jak je vidět, nejlepší jezdci měli plnohodnotné vybavení, navíc k rámu se sami mohli vyjadřovat, a tak nejnovější modely Manitou a Shaman mají přesně takové geometrie a profily trubek, aby byly stoprocentně použitelné na závodění bez kompromisů.

Proč vlastně spolupráce s Apachem končí?

Značka Apache se zrodila na přelomu tisíciletí a ve stejné době vznikl i náš tým.



Vašek Hlaváč

Oba subjekty se vyvíjely v harmonické spolupráci, my jsme jezdili kola Apache a naše poznatky o strojích jsme předávali konstruktérům, kteří tak mohli vyvíjet co nejlepší rámy. Na tomto základě značka dá se říci „vyrostla“ v plnohodnotného hráče na trhu s koly, stejně tak jako tým je plnohodnotnou součástí bikového kolotoče. Po celou dobu se jednalo o vzájemně přínosnou spolupráci, za kterou bych rád majitelům značky poděkoval. V této sezoně nás bude podporovat nový partner.

O tobě je známo, že jsi vyzloženě technicky založený jezdce. Se svými závodníky objíždíš prakticky všechny závody, a tak je nasnadě otázka, zda jsi spokojen se stavem českých pohárových tratí...



Já pamatuji začátky cross-country, kdy se jezdily velmi krásné a také velmi náročné tratě v hlubokých lesích. Ideálním představitelem takového modelu byl Spindl, kde se jela i evropa a světák. Táhle strmé výjezdy spolu s brutálními sjezdy, to je to, co dnešním závodníkům chybí. Samozřejmě chápu, že dneska organizátoři musí vše vyjednat s ochranáři a také že do odlehlejších koutů přijde méně diváků, ale některé závody dnes připomínají spíš cyklokros na horských kolech. A to si myslím, že našim závodníkům nedá dostatek prostoru pro trénink techniky. A když už je do závodu zakomponován nějaký těžký sjezd, strašně se řeší, jestli to je, nebo není bezpečné a je kolem vřelky spousta hubbuku.

A pak když jezdci vyrazí na alpské závody, zjistí, že tam se jezdí úplně jiná liga, že někdo neřeší, jestli je to dost těžké nebo lehké. Prostě to tak je a lidi tam jsou mnohem víc zvyklí se prát s nástrahami přírody. Naštěstí jsou v našem poháru aspoň Česká Kamenice a Zadov, kde se jedná o pravý XC. A podobně laděné by měly být všechny

Přesně tak, někdy je to hodně těžké se dohodnout s ochranáři na tom, kudy závod můžeme vést a kudy ne. Nám se to naštěstí celkem daří, většinou se dohodneme na rozumném kompromisu.

Jak se díváš na spojení celoodpružené kolo a cross-country?

Myslím si, že na některých tratích má určitě své opodstatnění, vřelý dnešní celopára už jezdci pomáhají a také hmotnostně na tom nejsou o moc hůř než pevnější a jejich přínos je neoddiskutovatelný. Takže celoodpružená kola mají u nás zelenou.

Pojďme zpátky k týmu, o co všechno se jako manažer staráš?

Závodníkům zařizují materiální vybavení, objednávat kola, komponenty, oblečení, speciální stroje a podobně. Dále zajišťují vše okolo závodu, takže ubytování, cestu na závody, případně zařizují letenky, organizují společné tréninky i soustředění v teple a pak se s mojí ženou Martinou staráme o propagaci a komunikaci s veřejností.

Soustředění v teple je jistě vítaná fáze tréninku, kam nejčastěji závodníci vyrazí? Jsou to klasické destinace jako Kanada a Chorvatsko. Tam jezdíme do Igrane, kousek pod Makarskou, kde každoročně plijujeme formu před sezonou. Letos podruhé bude součástí tohoto soustředění také Scania Bike Camp, který je určený pro naše partnery, kteří se zde připravují na třítisíkmetrový silniční maraton Vätternrundan.

Z tvé časové náplně vyplývá, že se věnuješ hlavně týmu a pořadatelskému závodům. V Trutnově spoluvlastníš i tento obchod, bavi tě i prodávat kola?

Baví mě mít kontakt s lidmi, ať je jakýkoli. Takže pokud je potřeba, pomůžu kolegům i na krámě. Příprava a pořádání závodu a zařizování záležitostí okolo týmu je práce natolik náročná, že času na obchod mi už moc nezbyvá. Nejvíce mě však naplňuje práce trenéra, protože je úžasný pocit vidět, když závodníci i díky mým radám vítězí. To je asi to nejlepší zástupčí činění.

Díky za rozhovor

Dušan Mihalčko



Jan Slaviček

Filip Eberl (dole) následován Miguelem Martinem (vpravo)



Vašek Hlaváč

českého MTB, a v současnosti zajiřují v elitě světového poháru v první desítkě.

Také jezdci jako Eberl, Brož, Galandák, Ochmanová a Bohatá mají ve sbírce zlaté medaile z našich vrcholných závodů. Jen v loňském roce měl tým 70 licencovaných jezdců, což je ohromné číslo. Nutno však podotknout, že se jedná o velké části o mládežníky, kteří mají trenérskou podporu od našeho předního závodníka v cross-country Honzy Slavička, jenž za celým týmem stojí.

Jan Slaviček, trenér

Honza Slaviček v devadesátých letech patřil do absolutní české špičky v XC, ale současně vystudoval trenérství na VŠ. Trénování jezdců ho bavilo a u cyklistiky chtěl zůstat i po skončení kariéry, a tak v době, kdy jej trápily zdravotní problémy, začal s trénováním mládežníků v Kolíně.

V roce 2000 založil vlastní tým, tehdy pod názvem CCC-MAT. Ten se věnoval kromě



„Sláva“ koučuje své svěřence i v průběhu závodu

tratě, pokud chceme naše závodníky připravit na závody v zahraničí.

Ty sám pořádáš několik závodů – nejvýznamnějšími z nich jsou Zlaččská sedmdesátka a Trutnovská padesátka. Ta vloni přilákala přední české jezdce a měla velký úspěch. Takže sám také řešíš, kudy a jak závody vést.

CYKLO PRAG

vás zve do svých prodejen

<p>nám. Jiřího z Poděbrad Holešovičská tržnice Vinice Kačerov</p>	<p>Řípská 27, tel.: 222 522 490 Bubenská nabřeží, tel.: 266 710 675 Vinohradská 3216, tel.: 212 240 557 Čerčanská 7, tel.: 261 262 033</p>
---	--

Výrazné slevy na modely kol 2007

Více na našich stránkách www.cykloprag.cz

Máme pro vás celou kolekci author 2008

HLEDÁME PRO NAŠE PROVOZOVNY

■ PRODAVÁČE ■ MECHANIKA

TĚŠÍME SE NA VAŠÍ NÁVŠTĚVU

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

RACE

rám Carbon Matrix 26" vidlice SR Suntour AXON-RLD převodník SHIMANO DEORE XT (44-32-22) měnič SHIMANO DEORE XT řazení SHIMANO DEORE XT DUAL CONTROL kazeta SHIMANO M770 (11-34) brzdy SHIMANO DEORE XT (6") nabeje SHIMANO DEORE XT ráfky MACH1 M5 DISC pláště Schwalbe NOBBY NIC 26x1,8" / Schwalbe RACING RALPH 26x2,1" paprsky DT Swiss pedály SHIMANO M505 sedlo VELO PLUSH komponenty TranzX Carbon počet rychlostí 27 hmotnost 10,80 kg / 17"

COBIK:
43.990 Kč
56.990 Sk



Rada žen a dívek by při výběru vhodného kola ráda sáhla po stroji s dámským rámem, a to logicky z důvodu snazšího a elegantnějšího nastupování. Na druhou stranu, sportovnější jízdu lépe vyhovuje klasický rám se slopingovou geometrií. Roli ve výběru navíc hraje i vzhled klasického rámu, který je již na pohled výrazně sportovnější. Zena-cyklistka je tak při výběru například krosového kola většinou postavena před dvě možnosti, z nichž ani jedna nemusí být právě podle jejích představ. A právě z tohoto důvodu vznikl model Apache Matto Lady Sport. Ten v sobě spojuje výhody značně snížené horní trubky s pevností a sportovními klasické slopingové koncepce. Vše je podtrženo velice zdařilým designem, který se podle našeho názoru strefí přesně do vkusu mnoha cyklistek. Za cenu 12 990 korun navíc typ Matto Lady Sport nabízí opravdu sportovní svezení a kvalitní komponenty.



trubky. Zpevňující duralové pláty s vyfrézovaným pírkem jsou už pro značku Apache příznačné, podobně jako třeba Tripple Triangle design pro GT. Esteticky zdařilé je i tvarování horní trubky s proměnným profilem, dolní trubka má po celé své délce konstantní kapkovitý průřez.

Oku lahodící je napojení sedlových vzpěr zadní stavby do jedné přímky s horní trubkou, to mohlo být provedeno díky celkově vyšším patkám. Sedlové vzpěry i spodní ramena zadní stavby mají pouze velice lehké zakřivení, průchodnost zadního pláště je však velice dobrá. Sériově používané pláště šíře 35 milimetrů by se díky dostatečnému prostoru ve vidlici daly nahradit výrazně širším provedením, čímž by se Matto Lady Sport přiblížilo devětatřicetipalcovému biku.

Pochvalu zaslouží jednotlivé detaily rámu. I přes snížení sedlových vzpěr výrobce neopomenul na instalaci horního můstku, vybaveného otvorem pro montáž blatníku. Závitem je vyba-

ven i spodní můstek a montáž nosiče umožňují závitý zbok sedlových vzpěr a na zadních patkách. Takže tohoto dámského sportovce můžete bez jakýchkoliv problémů doplnit kompletním cykloturistickým vybavením.

„Sport“ bez nadsázky

Dodatek „Sport“ v názvu testovaného kola rozhodně není nijak nadnesený. Ve srovnání s řadou dámských krosových kol podobné cenové kategorie je tento Apache lépe ovladatelný, a tudíž plně použitelný pro sportovnější jízdu. I přes kola velikosti dvacet osm palců jsou reakce na podněty od jezdců bližší spíše běžnému sportovnímu biku.

Pokud chce jezdec, v tomto případě jezdkyně, aby kolo jelo jako po kolejkách, tak Matto Sport Lady nebude tím pravým. Naopak, jestliže cyklistka vyznává sportovnější jízdu a občas se dostane i do terénu, ovladatelnost tohoto kola jí jistě nadchne. Stabilita je při jízdě více než dostatečná a se stoupající rychlostí se ještě zvyšuje. Reakce kola

na pohyb řídítka je ale takřka okamžitá, což nejvíce vynikne při pomalejší jízdě, například v již zmiňovaném lehčím terénu. **Matto Lady Sport je velice svižné na silnici a zároveň se cítí jako doma i mimo asfalt, například na zpevněných makadamových cestách.**

Na polních a lesních cestách je samozřejmě potřeba přizpůsobit rychlost terénu. Pláště Ritchey SpeedMax šíře 35 milimetrů jsou na lehké spykém podkladě práce jen limitující. Nicméně i v lehkém terénu je jízda jistá. Pokud byste ale Matto Lady Sport používaly převážně v terénu, určitě by přišlo vhod o něco širší obuti.

Velice dobrá, vzhledem k ceně kola, je jeho akcelerace. Hmotnost 13,3 kilogramu sice patří k průměru, kvalitní pláště a dobrá tuhost rámu však chuti zrychlovat citelně pomáhají.

Jízdní komfort je na dobré úrovni. Odpružená vidlice Suntour NEX 4510, pracující s necelými sedmdesáti milimetry zdvihem, nabízí dostatečnou citlivost a především výrazné přitvrzení v druhé části kroku. Je vybavena páčkou lockoutu, s níž se velice příjemně manipuluje. Seřízení předpětí vinuté pružiny v levé noze dovoluje nastavení pro jezdkyňe s výrazně odlišnou hmotností, takže ani v tomto ohledu není vidlice příliš limitující. Jediným negativem je zpětný chod s o něco tvrdším dorazem, což je ovšem slabina všech vidlic v této cenové hladině.

O pohodlí pozadí cyklistky se více než dobře stará dámské sedlo WTB Speed She Sport. To nabízí ideální tvar s širší zadní partií a především větší vrstvu velice poddajného polstrování. Takže i občasná cyklistka si na tomto sedle pohová.

Pouze značkové!

Kolo potěší použitím značkových dílů. Týká se to především klik Shimano, díky nimž funguje řazení oprav-



du výtečně. Od Shimana pochází i zapouzdřená středová osa. Stejně nadstandardní je v této kategorii použití přehazovačky Shimano Deore či V-brzd Avid SD3. Zárukou příjemného ovládání jsou brzdové páky Alivio s integrovaným řazením Rapidfire. Logo Shimano nalezneme také na obou nábojích, na nichž jsou zapleteny odolné ráfky Remerx s nízkým V-profilem.

Jediné, k čemu máme lehkou výtku, jsou gripy. Použití Ritchey rozhodně nejsou špatné, my bychom si zde pro dámskou ruku ale dokázali lépe představit nějaké anatomičtější provedení s hladším povrchem. **Výhodou jsou lehe zvednutá řídítka a představec s nastavitelným sklonem. Díky němu lze jednoduše docílit zcela optimálního posedu, od vyložené turistické až po více natanžený, sportovní.** Výrobce zde záměrně nechal dostatek prostoru pro konečné doladění výšky řídítek, neboť pod představec umístil ještě trojici podložek. Heslo kola Apache Matto Lady Sport tedy zní takto: „Sportovně, ale pohodlně.“

	ovladatelnost, možnosti nastavení posedu, kliky Shimano, pohodlné sedlo, design		tvar gripů
Technická specifikace:			
Rám: Alloy 6061			
Vidlice: Suntour NEX 4510-HLO			
Kliky: Shimano FC M 311 28/38/48, 170mm			
Přehazovačka: Shimano Deore			
Přesmykač: Shimano FD M 311			
Řazení: Shimano Alivio Rapidfire			
Brzdy: Avid SD3			
Náboje: Shimano RM 30 / RM 40			
Ráfky: Remerx Elegant			
Pláště: Ritchey SpeedMax 35mm			
Kazeta: Shimano HG 40 11-32 (8)			
Řídítka: Tranz-X Alloy JD			
Představec: Tranz-X Alloy JD Adjust			
Sedlovka: Tranz-X Alloy JD			
Sedlo: WTB Speed She Sport			
Pedály: VP-197 ohrádkové			
Hmotnost: 13,3 kg (vel 18")			
Cena: 12 990 Kč			

Velikost	18"
a Úhel hlavy	71°
b Úhel sedlové trubky	72,5°
c Horní trubka vodorovně	593mm
D Délka sedlové trubky	457,2mm
E Délka zadní stavby	445mm
F Rozvor	1090mm
G Hlavová trubka	140mm

Každý má právo na kvalitní kolo...



Buddy 01



Rám	Alu 6061	Převod.	Lasco	Ráfky	Jalco X-320
Vidlice	Suntour SF7-XCU 80 mm	Stř. osa	zapouzdřená	Poč. rychl.	24
Měníč	Shimano Deore	Náboje	Wheeler Alu Disc	Velikosti	16", 17,5"
Přesmykač	Shimano Alivio	Vícekol.	Shimano HG30		
Řazení	Shimano Alivio	Brzdy	mech. koutoučové		12 990 Kč

400 24" dětské



Rám	Alu 6061	Převodník	Wheeler 42/34/24	Ráfky	Jalco
Vidlice	RST CAPA C7 50 mm	Střed. osa	zapouzdřená	Poč. rychl.	21
Měníč	Shimano Altus	Náboje	Wheeler Alu	Velikosti	13"
Přesmykač	Shimano TY10	Vícekolčko	Shimano T237		7990 Kč
Řazení	Shimano RS41	Brzdy	Alu, V"		

Passera 55



Rám	Alu 6061	Převod.	Shimano Acera	Ráfky	Jalco VP-20
Vidlice	Sun. SF8-XCTV2 Lady 80 mm	Stř. osa	zapouzdřená	Poč. rychl.	24
Měníč	Shimano Deore	Náboje	Sh. RM30/WH-Alu	Velikosti	15", 17,5"
Přesm.	Shimano Altus	Vícekol.	Shimano HG 30		
Řazení	Shimano Alivio	Brzdy	Alu, V"		11 990 Kč

brašnička pod sedlo

30 500 021 / ABG-2201 modrá
30 500 022 / ABG-2201 žlutá
30 500 023 / ABG-2201 černá



299 Kč

nářadí

37 000 015 / ATL-2304
19funkční



495 Kč

brýle

44 100 040
AGS-2804
červená,
krouťová skla



349 Kč



VELO CZ s.r.o.

Pospíšilova 314
500 03 Hradec Králové

www.wheeler.cz



Šumavská liška

Město Prachatice je ideálním výchozím bodem pro poznávání krás Šumavy, vždyť leží přímo na úpatí hory Libín a nijak daleko to není ani k Lipnu, na Boubín či do úplného srdce pohoří, tedy třeba na Kvidlu. Prachatice jsou tedy ideální lokalitou pro cyklistiku, a to nejen pro její provozování, ale i pro vznik kol. Toto město je totiž domovem tuzemské značky Leader Fox, která se svou nabídkou výrazně orientuje na českého zákazníka.

Vždyť silniční i MTB topmodely tohoto výrobce, které jsou postaveny na karbonových rámech, jsou přesnou trefou do černého pod heslem: „Kvalitní karbon za příznivou cenu.“ A i název konkrétního trekingového modelu „Šumava“, který je již mnoho let v nabídce značky Leader Fox, kladný vztah k českému zákazníkovi jen potvrdí.

V minulosti prošlo testy CykloSERVISEM již několik modelů kol této značky, naposledy to byl typ Carbtect MTB s celokarbonovým rámem. Testovaný bikový topmodel do jisté míry charakterizoval celou kolekci značky Leader Fox. Ta totiž sází na spolehlivost rámu, vyvážené osazení a v neposlední řadě také na velice čistý design a příznivou cenu. Atraktivitu jednotlivých modelů často zvyšují zapletená kola a v dané třídě většinou i některé nadstandardní komponenty. Podívejme se tedy na nabídku značky Leader Fox pro letošní sezónu podrobněji.

Carbtect do terénu i na silnici

S názvem Carbtect se v případě nejvyš-



Carbtect



Corrial Lady

a horní trubkou či hlavová oblast rámu jsou doplněny decentní grafikou využívající tenké bílé linky a designově zdařilými logy. Cena 37 500 korun je vzhledem k osazení komponenty Shimano 105 i k celkové váze 8,6 kilogramu rozhodně příznivá.

Karbonové rámy Leader Fox lze navíc zakoupit i samostatně. Rám Carbtect MTB stojí rovných sedmnáct tisíc korun, silniční set zahrnující také karbonovou vidlici a hlavové složení vychází za 17 500 korun.

Nejen karbon...

I druhý nejvyšší MTB model nazvaný Zero využívá karbon, ovšem pouze v případě vzpěr zadní stavby. Slitina E1 použitá na předním trojúhelníku a řetězových vzpěrách se podílí na nízké hmotnosti rámu. Tuhost zde zajišťuje především výrazná biaxiální profilace spodní trubky. Za necelých třicet tisíc korun se jedná o zajímavou nabídku pro závodníky, ne-

Kolekce Leader Fox 2008



Lead Stage



Zero



Paradox

ššího modelu s karbonovým rámem sekvávkámé silničními i horskými kol Leader Fox. Carbtect MTB již prošel našim testem, jenž jste si mohli přečíst v CykloSERVISEM 20/2007. Za cenu 36 000 korun toto kolo nabízí vedle karbonového rámu vidlici Rock Shox Tori, kompletní řazení Sram X.9 a brzdy Avid Juicy Five.

Zatímco biková vlnková loď značky je tvarem svého rámu spíše konzervativnější se zaměřením vyloučené na výkon, v případě silničního modelu Carbtect Racing si designéři více pohráli s tvárováním karbonu v rámci zlepšení aerodynamiky i zvýšení atraktivity. Celokarbonový silniční rám je výrazný mohutnější partií za hlavovou trubkou, která plynuje přechází ve spodní a obloukově prohnutou horní trubku. Nepřehlédnutelný je aerodynamický kapkovitý průřez sedlové trubky s vybráním pro plášť zadního kola. Křížení sedlové trubky s monostay vzpěrou

bof osazení je takřka identické s typem Carbtect MTB.

Další typy nazvané Out Line, Maxx a Rover již využívají o něco jednodušší rám, ovšem výrazně ztraktivnější použitím hydroformingu. Toto tvárování je nejvíce patrné v přední partií dvou hlavních rámových trubek. Nepřehlédnutelná je také masivní monostay vzpěra zadní stavby.

Typ Out Line za 27 tisíc korun využívá kombinaci dílů Shimano Deore LX a XT, a to včetně klik LX Hollowtech II. Další osazení, včetně sedlovky, představec a řídíttek Truvativ, je velice podobné dvěma vyšším modelům.

K bestsellerům značky budou jednoznačně patřit modely Maxx a Rover. Ty jsou osazené vidlicí RST Gila TNL s dálkově ovládaným lockoutem a zdvihem 100mm, v obou případech jsou navíc použity skvěle funkční kotočové brz-

dy Shimano a kompletní řazení Deore LX. Maxx je za necelých devatenáct tisíc s hydraulickými brzdami, Rover za 16 950 korun společně na mechaniku a na velice atraktivní párově zapletená kola s vyššími ráfky.

Nepřehlédnutelným modelem v MTB sérii je Corrial, jenž se vyznačuje zcela odlišným grafickým pojetím rámu s decentními motivy květin. Červeno-bílá a stříbrno-bílá barevná kombinace umožní například manželskému páru vlastnit dvojici kol, která jsou odlišná a zároveň je na nich okamžitě vidět, že vlastně patří k sobě.

Jediným celoodpruženým zástupcem značky Leader Fox je typ Disident se čtyřčepovou zadní stavbou a zdvihem sto milimetrů. Za necelých dvacet tisíc poskytne svému majiteli funkční osazení kombinované z dílů Deore XT, LX a Alivio 100mm, v obou případech jsou navíc použity skvěle funkční kotočové brz-

a stejně tak důvěru vzbuzující ramena zadní stavby širokého, obdélníkového průřezu.

Výhodou této čtveřice „dirt“ modelů je použití totožného rámu i shodné vidlice RST Launch se 100mm zdvihem. Takže začínající jezdci mohou s klidným svědomím sáhnout i po nižším modelu řady s tím, že si je postupně vybaví ještě kvalitnějším osazením.

Cross bikes

Velice důležitou součástí nabídky značky Leader Fox jsou krosová a trekingová kola. Nejvíše postavený model nazvaný Paradox je skutečně luxusním kroskem. Stejně jako následně čtyři modely řady využívá hydroformně profilované trubky, tvarově vycházející z MTB série, a olejem tlumenou vidlici RST Vita s lockoutem a zdvihem 75mm. Cena 16 950 korun je vzhledem k osazení díly Deore XT, LX či Truvativ velice lákavá.

Mezi vyloučené sportovní krosy patří i následující modely Point, Gateway či již zmiňovaná Šumava. A ve stejném designu jako MTB typ Corrial je vyveden dámský krosový model Corraline.

Silnice

Kromě typu Carbtect Racing má Leader Fox v nabídce další dva silniční modely. Typ Lead Stage je postaven na duralovém rámu s karbonovými sedlovými vzpěrami a je osazen takřka totožně, jako nejvíše postavený Carbtect. Za 24 000 korun si ani nelze představit závodnější design, modrá i červená varianta jsou opravdu velmi zdařilé. Vše je podtrženo závodní geometrií, komponenty Shimano 105 a vysokými ráfky Exe s párově napletenými plochými dráty.

Nejněžlivějším silničním typem je Runner, jenž je určený především začínajícím silničářům, čemuž je přízvučná soběstačná i geometrie kola. Duralový rám i vidlice a osazení sadou Shimano Sora charakterizují tento 10kg vážící silniční model, jehož cena je 14 250 korun.

V nabídce značky Leader Fox figuruje také hodně široká nabídka dětských kol i modelů nižších, než na které se CykloSERVIS zaměřuje, takže naše představení je vlastně pouhou částí sortimentu.

(kad)

CHIBA

IT'S ALL IN YOUR HANDS

CHIBA

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

WWW.RUKAVICE-CHIBA.CZ

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

Crosscountryový univerzální plášť Ritchey Z-Max lze považovat za absolutní klasiku, která nezestárá ani po přibližně patnácti letech života. V nedávné době se objevila pouze lehce upravená verze tohoto legendárního obutí s dodatkem Evolution, nyní ale oblíbený Z-Max přichází v další, více než pozměněné podobě.

Zatímco klasický Z-Max sází na tožný, co neuniverzálnější vzorek u předního i zadního kola, dvojice nových plášťů s dodatky Intuition a Premonition nabízí výrazně odlišný dezén pro přední a zadní kolo. Na obou jsou sice jasně patrné prvky základního Z-Maxu, především na bočních výstupcích, střed vzorku plášťů se ale výrazně liší. Zadní Z-Max Premonition je více orientován pro záběr, zatímco přední Intuition slibuje výraznější směrové vedení.

My jsme dvojici plášťů Z-Max Intuition a Premonition podrobili testu, abychom důkladně prověřili dovednosti této absolutní novinky značky Ritchey, a to především ve srovnání s běžným provedením Z-Max Evolution. Testovaná dvojice nesla dodatky WCS, jednalo se tedy o nejluxusnější, nejlehčí a zároveň nejdražší provedení. Cena jednoho pláště WCS je 1190 korun. Varianty Pro a Comp ale vycházejí výrazně levněji, jejich ceny jsou 790 korun (Pro) a 420 korun (Comp).

BRATŘI V PLÁŠTI

Ritchey Z-Max dvakrát jinak

Hmotnostně je na tom řada WCS samozřejmě nejlépe, navíc jako jediná používá technologii Dual Compound s odlišnou směsí ve středu a na krajích dezénu. Díky tomu se zpomalila rychlost opotřebení pláště při zachování výborné přilnavosti vzorku při náklonu kola. Zajímavostí je nemalý rozdíl v hmotnosti předního (Intuition) a zadního (Premonition) pláště, která je částečně způsobena jejich rozdílnou šířkou. Výrobce uvádí údaj 2,0" vpředu a 2,1" u zadního pláště, my jsme naměřili odpovídající hodnoty 47 a 51 milimetrů. Naměřeny údaj se samozřejmě týká pláště, nikoliv vzorku. Námí navážené hodnoty byly u předního typu Intuition rovných pět set gramů, zadní byl přesně o čtyřicet gramů těžší. Tato hmotnostní odchylka ale mohla být způsobena i faktem, že se jednalo o předprodukční testovací sérii.

Ritchey Z-Max Intuition v praxi

Šípovitá podoba středu dezénu tohoto pláště dává jasně najevo požadavek na dobré směrové vedení. Dvě boční řady výstupků se však oproti klasickému Z-Maxu téměř nezměnily. Toto přizpůsobení původního modelu použití výhradně na předním kole přineslo určité ovoce při jízdě v přímém směru, kde je v terénu vedení skutečně jisté. Zároveň se o něco zvýšila schopnost odvalování pláště, tedy jeho rychlost.

Při jízdě po sešikmeném povrchu, tedy po vrstevnici, je adheze stejně jistá, jako s původním provedením. Boční výstupky mají stále výraznou chuť se zakusovat do podkladu. Lepší odvalování na tvrdém povrchu dané podobou středu vzorku se ještě zlepšuje po jeho částečném úbytku. Při snížení nejvyšších výstupků přibližně o milimetr se totiž celý střed dezénu dostává do stejné výšky a po funkční stránce se propojuje.

To co je ale například na asfaltu či šotolině jasnou výhodou, se mění v lehkou nevýhodu při brzdění v rozmočklém terénu, kde je střed vzorku také více náchylný k zanášení. Z-Max Intuition je sice oproti klasice o něco rychlejší, nižší střed dezénu a jeho šípovitost však trochu ubírají na jeho schopnostech ve vyložené technických pasážích. Na kořenech či kluzkých kamenech je lety prověřené, pouze lehce zdokonalené provedení Z-Max Evolution



u původního provedení Z-Max. Dvojí směr se navíc skutečně promítla do jejího o něco pomalejšího úbytku ve středové partii. Výstupky směrového vzorku nemají tak ostré hrany, takže při brzdění nedochází k jejich „otřání“.

Záběrové schopnosti jsou na velice dobré úrovni, stejně tak jistota při bočním náklonu v terénu. Hustší nižší vzorek však ve srovnání s typem Z-Max Evolution lehce ztrácí v blátě, kde se o něco více zanáší, což je patrné nejen při záběru, ale i při brzdění. To je ale více než dostatečně kompenzováno jeho vyšší rychlostí. Takže i v případě zadní varianty Premonition platí orientace na maratony, kde se většinou hojně vyskytují tvrdé povrchy jako asfalt či makadama a skutečně technických pasáží tam nebývá zas až tolik. Dá se tedy říci, že o zadním plášti Premonition platí ve srovnání s původním provedením to samé, jako o předním typu Intuition. Tedy vyšší rychlost při pouze nepatrném úbytku schopnosti v technickém či mokřem terénu. A přesně tyto vlastnosti podle našeho názoru běžný maratonec uvítá.

o něco jistější. Na druhou stranu, například na maratonské závody se zdá být pro přední kolo varianta Intuition vhodnější díky lepšímu odvalování, které není vykoupeno výrazně horšími schopnostmi v terénu.

Dozadu Z-Max Premonition

Zadní plášť Ritchey Z-Max Premonition toho má s klasickým provedením Z-Max společného velice málo. Kromě použité směsi je to pouze zcela krajní řada výstupků. Střed poskládaný z ličoběžníků s otevřeným středem lehce připomíná například model Hutchinson Spider.

I v případě modelu Z-Max Premonition platí o něco lepší odvalování než

Na velice dobré úrovni je jízdni komfort. Tlumící schopnost především zadního pláště je nadprůměrná, na čemž mají kromě jeho šířky zásluhu velice tenké, ovšem dostatečně odolné bočnice. Žádné problémy jsme neměli ani s obouváním nových plášťů. Stejně tak jejich usazení na ráfku bylo příkladné, bez výraznějšího házení do boku či do výšky.

(kad)

TEKTRO AURIGA

Tajvanský výrobce Tektro se zabývá produkcí brzd nižší cenové hladiny. Hydraulický model Auriga patří s cenou kolem 5000 Kč za pár k nejlevnějším kotoučovým na trhu a jsou jimi osazena kola do dvaceti tisíc. Brzdy jsme měli již minuly rok na kole GT iDrive 5, kdy potěšily celkem slušným výkonem. Nyní jsme je otestovali v delším testu a hlavně v mnohem horším počasí, což kotoučům jedině prospěje.



Páka

Tvar páky má jemnou siluetu, páčka je zaoblená a dobře padne do prstů. Ty se na ni srovnají dva a zpočátku je to i potřeba. Brzda se totiž poměrně dlouho zajížděla, a to i přes fakt, že jsme kolo prohráněli v moku a blátě.

Vyrovňovací nádržka na horní straně páky ji bohužel odsuzuje k tomu, že brzdy nejsou zaměnitelné na obě strany řídítek. Chybí i odnímatelný kryt objímky na řídítka, takže pro nasazení brzd je potřeba sundat gripy. V dnešní době lockonů už to ale není takový problém jako dříve, kdy se používaly pouze přínavé gripy. Uvnitř hadiček koluje minerální olej.

Trmen

Dvoudílný trmen je velmi jemně zpracován kováním, válečky pístů aktivující destičky jsou opracované na CNC strojích. Kotouče zpomalují dva písty, které k nim přítláčejí metalické destičky s příměsí keramiky. Výměna destiček je možná po vytažení trnu, jenž prochází horní částí destiček a drží je shora uvnitř trměne. Vyjmout destiček je ale lepší provádět se použitím kleští. Trmeny jsou připra-

veny pro úchyt typu postmount, takže vyřídění je velmi jednoduché a pohodlné. Ocelové kotouče jsou k dispozici v průměru 160, 180 a 203 mm a mají zvlhčený okraj. Hmotnost jednoho setu páky, trměne a delší hadice pro zadní kolo je 540 gramů, což není ve srovnání s konkurencí úplně nejméně, ale vzhledem k ceně se není čemu divit.

Na kole

Po zajištění, které sice trvalo o něco déle, než u drahých brzd, se dostal docela slušný výkon, pro XC absolutně vyhovující. Ačkoliv brzdy nebyly úplně jedovaté, při použití dvou prstů se kola dala zablokovat. Chod páky není tak jemný, na jaký jsme zvyklí z dražších brzd, ale přesto je to mnohem lepší než u levných brzd mechanických. Aurigy byly namontovány na freeridovém pevném stroji, kde při zkoušení triků, ježdění po zadním kole, přibrzdování do zatáček a běžném provozu reagovaly slušně a absence stopocentní jedovatosti po stisknutí jedním prstem byla vítaná. Ovšem v prudkých sjezdech,

kde bylo potřeba doslova chirurgicky přesně ovládnout včetně dokonalé blokáce, aby se třeba bylo možné zastavit na předním kole a odhodit zadní do strany, stopocentní výkonu scházela. Proto se brzdy hodí spíše na XC a all mountain kola, kde není vyžadována tak přesná brzdňá účinnost.

V táhlých sjezdech se brzda projevila velmi slušnou imunitou na přehřívání, k vadnutí páky nedocházelo. Ovšem jak by se chovaly v dlouhých alpských sjezdech, si odhadnout netroufáme. Použitím větších kotoučů oproti testovanému průměru 160 mm by se však výkon určitě zvýšil.

(mig)

- + slušný výkon, nepřehřívá se, cena
- vyšší hmotnost

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

SEZÓNA 2008 U NÁS JIŽ ZAČALA - NOVÁ KOLA

NA VÁS ČEKAJÍ V NAŠICH SKLADECH!

1992 - 2007
15.
SEZÓNA

ŠTERBA
www.sterba-kola.cz

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

spíátky: **800 159 235**
602 383 232
776 221 057

SKLÁDACÍ SVĚT

► Dokončení ze str. 1

Při vyslovení slova „skládačka“ se asi všem nejprve vybaví kolo naší tety či babičky, které mělo otočný pant na hlavní rámové trubce, jenž se zajišťoval velkou ocelovou pákou a následně ještě malou maticí. Možná jste i vy v dětství vyváděli s těmito koly doslova psi kusy a ježdění se záměrně rozpojeným uťahovacím mechanismem patřilo k vašim nejčastějším dětským vylovení. Ovšem současné skládačky, jimž se v tomto článku hodláme věnovat, jsou ve srovnání se zmíněvanými skládacími koly našeho dětství konstrukčně nesrovnatelné. Změnily se nejen materiály, ale i komfort samotného jezdce. Nejenže jsou skládací kola vybavena řazením a výkonnými brzdami, ale mohou mít i plně funkční odpružení.

Proč skládačka?

Představte si dovolenou trávenou



Jedním z producentů skládacích kol je i německý Hercules. Model Speed Versa 9 váží pouhých 8,8 kg. Osazení je poято ve sportovním duchu, o čemž vypovídají například řazení a přehazovačka Sram X7 či zapletená kola Kinetix s párovým výpletem.

s autem, ovšem s moderními skládacími koly v jeho kufru. Nepotřebujete žádné střešní nosiče a neřešíte neustálý známý problém „Kam s ním“. Skládací kolo vám v rozloženém stavu zabere v zavazadlovém prostoru automobilu asi tolik místa jako kempovací vybavení, tedy stan, dva spacáky a stoleček se židličkami. Takže máte-li větší auto, není důvod s sebou na dovolenou skládací kola nevézt.

A představte si ten luxus. Jezdíte si po kempu, na kolech se svezete do restaurace, zajedete si k vodě a na těch samých kolech si můžete objet veškeré paměťhodnosti v okolí. Večer pak kola jednoduše rozložíte, dáte do kufru auta a zatáhnete krycí roletku. Kdo by řekl, že ve vašem autě jsou nějaká kola...

Po dovolené se vrátíte do běžného pracovního života, s nímž bohužel leckdy souvisí třeba i stání v autě v koloně uprostřed města. A vy jako na potvoru pospícháte na důležitější jednání. Všichni jsou nervózní, klaksony zni ze všech stran. V křídle si zajedete ke krajině, auto zaparkujete (najdete-li někde nějaké místo) a ze zavazadlového prostoru vytáhnete skládačku. Během dvaceti sekund máte připravený náhradní dopravní prostředek, zcela imunní vůči kolonám a hustotě dopravy velkoměsta. Zamykáte vůz a v saku a krametě sedáte na kolo. Ostatním řidičům se při pohledu na vás vaří krev v žilách. Nejenže si tak během pracovní doby trochu zaspurujete, ale na pracovní schůzku dorazíte včas a navíc opravdu stylově.

Takže ona SKLÁDAČKA rozhodně není jen pouhým výplodem fantazie nudících se konstruktérů. Má své odopodstatnění a v případě současných produktů se setkáme s vysoce funkčními stroji.

Složít se dá všechno!

Skládačka už v současnosti neznamená pouze malý stroj, tedy s koly velikosti dvacet palců. Skládacím mechanismem mohou být vybaveny třeba i plnohodnotné bicykly. Jeden z nich prošel v minulosti naším testem (Cykloservis 13/2005), možná si vzpomenete na jeho titulní fotku se zlatým Porsche 928. Jednalo se o Dahon Zero-G, jenž nás nadchl nejen jízdními vlastnostmi klasického sportovního bicyklu, tedy bez jakéhokoliv negativního vlivu skládacího mechanismu, ale i nízkou hmotností dvanáct kilogramů. Značka Dahon má ve své nabídce dokonce skládací celoodpružený XC bike. Vedle toho existují například i skládací tandemy či skládačky vybavené elektrickým pohonem.

Skládací svět je zkrátka celkem velký a lze v něm spatřit po konstrukční stránce velice zajímavé stroje.

Sklápecím mechanismem lze vybavit řídítka, představec, pedály a další díly se. Nezávadnější otázkou konstrukce je zvolení vhodného bodu, kde a jak má „zlomit“, aby zabral co nejméně místa. O ostatní úsporu prostoru se již mohou postarat komponenty.

Jisté si vzpomenete na náš rozhovor a společný trénink s Tomem Ritcheyem při jeho návštěvě Prahy (Cykloservis 13/2006). Tom tehdy vyjízdku absolvoval na svém skládacím silničním kole Break Away, a to s titan/karbon/ocelovým rámem vlastní konstrukce. Složit se tedy dá plnohodnotný bike i silniční kolo. A dokonce i tandem! Dvojčlono se skládacím mechanismem nabízí například značka Santana či domácí Tandemservis. V případě transportně „neohrabaného“ tandemu je možnost složení doslova vysvobozující.

Zároveň se u Dahonu setkáme i s patentovaným mechanismem BAB od Toma Ritcheyho, jenž jej využívá u svých rámu Break Away.

Dokladem stále větší popularity skládacích kol je i jejich zařazení do standardní nabídky domácí značky Author. Po loňské premiéře modelu Simplex jsoe v letošním roce k máni již dva skládací modely značky Author. Ty vycházejí z osvědčené konstrukce značky Dahon a nabízí osm rychlostí. Zajímavostí jsou pak produkty firmy Cyclestar, která nabízí skládačku Author Simplex vybavenou elektrickým motorem. Měli jsme dokonce možnost toto kolo otestovat a jeho dynamické vlastnosti byly rozhodně milým překvapením.

Orientace na trh cestovních kol je u některých německých značek jasně patrná i v nabídce skládaček. Tři skládací modely najdeme v kolekci značky Hercules, a to včetně superlehkého typu Speed Versa 9, jehož hmotnost je pouhých 8,8 kilogramu. Dvě skládací kola nabízí i německý Checker Pig. Jeho modely mají zajímavé konstrukce rámu s vnitřkem trubek vedenými bowdeny řazení a zadní brzdy.

Výrobci skládaček je ale celá řada, my jsme si tu zběžně představili jen ty nejdůležitější značky.

Jak malé, když skládací?

Čím má být kolo ve složeném stavu menší, tím musí být kvalitnější systém různých pantů, otočných bodů či čepů. Vyrobit skládačku „do krabičky od zápalek“, kterou bude majitel připravovat k provozu několik desítek minut či přímo hodin, to asi není cílem konstruktérů skládacích kol. Nesmí zde zvítězit honba za malými rozměry nad praktičností.

Pokud se zaměříme například na nej-



Dahon Fuego je dokladem, že na skládacím kole vůbec nemusí být vidět, že je skutečně skládací. Zde je však třeba počítat s delší dobou potřebnou na složení, výrobce udává čas patnáct minut. Rozměry rozloženého kola jsou pouhých 28x66x79 cm.

běžnější dvacetipalcová skládací kola Dahon, která jsou vedle skládacího rámu vybavena sklopným nosníkem řídítka, extrémně dlouhou zasouvací sedlovkou či sklopnými pedály, tak se rozměr složeného kola pohybuje většinou kolem hodnoty 30x65x80 centimetrů. Máte-li tedy komůbka, pak vám takové kolo nijak výrazně neubere kapacitu zavazadlového prostoru. Navíc se složené kolo stává díky svým rozměrům celkem běžným zavazadlem. Nijak problematic-

Silniční skládačka Break Away, kterou si s sebou všude vozí Tom Ritchey. Složení a rozložení sice není otázkou okamžiků, po funkční stránce se však jedná o plnohodnotné sportovní kolo. U zavřeného kufru byste si rozhodně netipli, co v něm je...



U skládacích 20" kol je o něco složitější vyřešení předního odpružení. Nejčastěji bývají použity systémy vycházející z paralelogramu. Pokud by se tato vidlice otočila předkem dozadu, pak by téměř z oka vypadla legendárnímu modelům AMP.



Kdo skládá a jak...

Mezi nejdůležitější firmy, zabývajícími se skládacími koly, patří bezesporu anglický Brompton či již zmínovaný americký Dahon. Na našem trhu je možné se setkat především s druhou jmenovanou značkou, jejímž dovozcem je firma Azub.

Dahon používá ke složení rámu jak klasický pantový systém nazvaný V-Clamp, tak i technologii LockJaw Hinge, která spojuje na stažení dvou nášiko seřiznutých zubatých dílů trubky.



Současné skládačky jsou technicky vyspělejšími koly, často s moderními profilacemi trubek. Odpružený model Dahon JetStream využívá jednoduché zavěšení zadní stavby. Na snímku je dobře patrná kompletně průchozí sedlová trubka, sloužící k úplnému zasunutí sedla.



Pantový mechanismus nejčastěji používaný u cestovních skládacích kol. Jak je vidět, vše je maximálně bytelné a jednoduše ovladatelné.



Sklápecí pedály s plastovým tělem jsou nedílnou součástí cestovních skládaček. Pro sportovní skládací kola je možné zvolit nášlapné pedály MKS, jejichž dvoudílná osa umožňuje jednoduché vysunutí, aniž by bylo nutné vyšroubovat nosník z kliky.



Často jsou využívány i konstrukčně nestandardní přehazovačky uchycené těsně před patkou, jejichž výhodou je menší náclhlynost na poškození. Nejsou totiž tak vzdáleny od osy kola a zadní stavba rámu je dostatečně chráněná.

A rychlost sestavení skládacího kola? Když získáte trochu cviku, tak v průměru kolem patnácti sekund! Samozřejmě v případě nejjednodušších a nejpraktičtějších konstrukcí, které nabízí například Author, Hercules, Brompton a u většiny modelů i Dahon. Oproti tomu technologie BAB rámu Ritchey Break Away už vyžaduje delší soustředění a více trpělivosti, odměnou je však čistý design kola, na němž téměř nejsou patrné otočné či rozkládací partie. No a s takovými skládacím tandemem od Santany bychom se neskládali raději vůbec. Dostanete jej totiž v podobě kufříku plného takřka samostatných trubek...

Skládačkové vychytávky

U všech sklopných mechanismů je nutné jejich pevné utažení. To se většinou provádí větší pákou a následně jejím zajištěním malou pojistkou proti nechtěnému otevření. Takový mechanismus bývá použit nejen u rámu, ale například také u vysokého nosníku řídítka. Na jiných dílech bývají využity klasické rychloupínáky, především u sedlovky či u objímky svírající řídítka.

Abyste brzdové páky dostaly po sklopení nosníku řídítka do správné polohy, tedy aby zabíraly co nejméně místa, k tomu slouží možnost pootočení řídítek v představi. Maximální úsporu místa pak zajišťuje často používaná zcela průchozí sedlová trubka. Středově pouzdro je na ni přivařeno zepředu nebo zezadu, takže extrémně dlouhou sedlovku je možné úplně zasunout. Její spodní konec tak vyleze zespodu sedlové trubky a ve složeném stavu tak může sloužit jako určitý stojánek při transportu. Značka Dahon dokonce tuto dlouhou sedlovku vybavila integrovanou hustilkou BioLogic Zorin PostPump. ➔

TOMAC Carbide XC 2



Novinky pro rok 2009 u americké značky Tomac jsme představili v letošním čísle 2. Zmínili jsme se, že nový duralový rám Automatic vychází z letošního karbonového Carbide, jenž se nám dostal pod redakční drobnohled. V nabídce jsou dva modely XC 1 za 104 000 Kč a XC 2 za 83 tisíc. Rám je určen pro závodní cross-country, disponuje 90mm zdvihem zadní stavby a velmi zajímavou hmotností 2450 gramů i s tlumičem Fox RP2.

Hlavní důraz byl při vývoji rámu, který probíhá v USA pod dohledem Douga Bradburyho a Joela Smitha, kladen na co největší tuhost v krutu, takže středová partie je dostatečně macatá. Výroba pak probíhá na Taiwanu, což je dnes technologická velmoc a kromě hienových karbonových rámu pro kola zde vznikají prakticky veškeré karbonové komponenty pro letecký průmysl.

Každá velikost rámu má svůj vlastní postup sklady karbonových vláken, takže výroba je mnohem náročnější. Velikosti se pak rozlišují větším prohnutím horní trubky k prodloužené sedlové trubce, aby se zachovala co největší tuhost a nízké těžiště.

Zadní stavba je duralová, ale horní vzpěry jsou opět provedeny z karbonu. Jejich úkolem je totiž svou pružností nahradit zadní čep a tím ušetřit hmotnost. Joel nám dokonce na prezentaci sdělil, že výroba tohoto dílu je dražší, než celý pevný duralový rám s CNC prvky. Mohutná kovaná podkova, která se napojuje pomocí hlavního čepu na úrovni středního převodníku, nese dokonce trn pro přesmykač, takže ten se netradičně pohybuje se zadní stavbou. Kované je také vahadlo prepákových tlumičů, které se stará o progresivní přitvrzení na konci zdvihu.

V terénu

Carbide v levnější verzi XC2 váží přibližně 12 kilogramů. To se projeví na



svízně jízdu se snadným stoupáním i dobrou ovladatelností ve sjezdu. Vzduchová vidlice Fox FR 100 má zdvih 100mm, což dává hlavové trubce úhel 70,5°. Pokud by jezdec vybalil stroj vidlicí s 80mm, získal by tradiční XC úhel 71°. Zadní stavba má střední dlouhou délku 430mm a přední trojúhelník ve velikosti M delší horizontálně o délku 585mm, takže kolo má díky XC geometrii, rozumné hmotnosti, solidní

tuhosti v krutu a ideální geometrii předpoklady pro závodní nasazení.

Zadní odpružení pracuje v relaci ke svému zdvihu velmi citlivě, do výjezdů pomáhá ke stálému záběru a trakci pláště. Pokud se však jezdec pohybuje po rovném povrchu, je možné tlumič modrou páčkou přitvrdit, a tím získat prakticky pevný stroj. Při propuštění není díky umístění hlavního čepu na úrovni středního převodníku a uložení zadního náboje na spodních vzpěrách cítit prodloužení řetězu, ale při jízdě v rozbitém terénu je nepříjemné mlácení řetězu do zadní stavby. To částečně odstraní neoprenový potah řetězových vzpěr, který však na kole už měl dávno být.

Výjezd je velmi příjemnou záležitostí, kolo se lehce ovládá a přední kolo se zvedne pouze, když mu to jezdec nakáže. Vlastivky FSA střední šířky 64 cm a 10 cm představec téže značky mají na svědomí relativně čitelné a přesné ovládní, kolo v záběru do kopce nijak

nejankovati a příjemně se vede. V prudkých výjezdech ze sedla je lepší přitvrdit tlumič, neboť tak poskytnete lepší oporu pod záběrem. Je však velká škoda, že na vidlici chybí páčka lockoutu. U takto drahého kola s určením na závodní XC nechápeme, proč se šetřilo zrovna na lockoutu.

Sjezd je pak radostná záležitost. V prudkých pasážích se dá lehce přesunout těžiště za sedlo a díky vlastivkám se kolo lépe kočurkuje. Kolo se vede dobře, je obratné a slušně reaguje na jezdcovy podněty. My jsme si kolo následně vybavili testovacím kokpitem Sunline s kratším představcem V2 délky 6 cm a vlastivkami šířky 70 cm, což se projevilo na nekompromisním ovládní v klikatých pasážích.

Na slušné akceleraci kola se podílí zapletená kola FSA, na která jsou osazené skvělé kevlarové pneumatiky Ken-

da Nevegal šíře 2,1 palce s dvojitou směsí gumi. Jejich přilnavost k terénu je excelentní i na mokru a jedná se o jednu z nejuniverzálnějších pneumatik, která se hodí nejen pro XC, ale v širších průměrech se používá i na sjezd. Není divu, že tento plášť je na kole Tomac, vždyť Nevegal není dilem nikoho jiného, než přímo Johnna Tomaca.

Karbonový rám spolu s pláští Nevegal se i s přitvrzením tlumičem projevuje vynikajícím pocitem pohodlí. Karbonová

válka totiž dokáže ze své podstaty pohlcovat rázy a vibrace, a tak je jízda na karbonovém Tomacu Carbide mnohem pohodlnější než na jakémkoli duralovém rámu.

Ačkoliv cena 84 tisíc se může zdát vysoká, s přihlédnutím k faktu, že se jedná o funkční karbonový rám, velmi solidně osazený odpružením Fox, komponenty Shimano XT a FSA, si Tomac v konkurenci stejně luxusních značek stojí velmi slušně.

	nízká hmotnost, tuhost rámu, skvělá funkce odpružení		absence lockoutu vidlice, mlácení řetězu																
Technická specifikace:																			
Rám: Carbon, 90mm zdvih																			
Tlumič: Fox Float RP2																			
Vidlice: Fox 32 FR 100																			
Přehazovačka: Deore XT																			
Přesmykač: Deore XT																			
Razení: Deore LX																			
Brzdy: Avid Juicy 5 185mm																			
Kliky: Truvativ Stylo 3,3																			
Kazeta: Shimano LX																			
Kola: FSA XC300																			
Pláště: Kenda Nevegal kevlar 2,1																			
Řídítka: FSA XC-280																			
Představec: FSA ST-OS-150LX																			
Sedlovka: FSA SL-280																			
Sedlo: WTB Rocket V Comp																			
Hmotnost: 12kg																			
Cena: 83 000 Kč																			
		<table border="1"> <tr> <td>Velikost</td> <td>M</td> </tr> <tr> <td>a Úhel hlavy</td> <td>70,5°</td> </tr> <tr> <td>b Úhel sedlové trubky</td> <td>73°</td> </tr> <tr> <td>c Horní trubka vodorovně</td> <td>585mm</td> </tr> <tr> <td>D Délka sedlové trubky</td> <td>445mm</td> </tr> <tr> <td>E Délka zadní stavby</td> <td>430mm</td> </tr> <tr> <td>F Rozvor</td> <td>1087mm</td> </tr> <tr> <td>G Hlavová trubka</td> <td>114mm</td> </tr> </table>		Velikost	M	a Úhel hlavy	70,5°	b Úhel sedlové trubky	73°	c Horní trubka vodorovně	585mm	D Délka sedlové trubky	445mm	E Délka zadní stavby	430mm	F Rozvor	1087mm	G Hlavová trubka	114mm
Velikost	M																		
a Úhel hlavy	70,5°																		
b Úhel sedlové trubky	73°																		
c Horní trubka vodorovně	585mm																		
D Délka sedlové trubky	445mm																		
E Délka zadní stavby	430mm																		
F Rozvor	1087mm																		
G Hlavová trubka	114mm																		

CTM bikecollection
The best at Your price!

www.ctm.sk

Zephyr plus disc
MOUNTAINBIKE XC

rám ALU 6061 hydroform
vidlice Suntour XCR LO 100mm
radenie Shimano ALIVIO
prehadzovač Shimano DEORE
presmykač Shimano ALIVIO
prevodník Shimano ALIVIO oceťalnik
viackolo Shimano HG 40
brzdy Shimano disc
komponenty Velo, Truvativ, Jagwire

Malobchodná cena s DPH
sk 14.990,-
cz 12.990,-

GALERIE KOL

Nová sezona opět přináší tradiční Galerii kol, která je vždy stručným přehledem několika vybraných strojů v dané kategorii. Náročnost bikerů roste, a tak nemůžeme začít ničím jiným než karbonovými top modely. Karbon na nejvyšších modelech používá stále více firem a finální cena nemusí být vždy astronomická. Cenové rozpětí námi vybraných kol se totiž pohybuje v až čtyřnásobných rozdílech,

takže karbon určitě není už jen pro ty nejmocnější. Společným jmenovatelem zvolených strojů je kromě karbonu také nejlepší osazení, převládá XTR, těsně sekunduje konkurenční X.O a ve vidlicích jednoznačně hraje prim Fox, v drtvě většinou se zdvihem 80 mm, určeným pro závodní XC. Tam všechna kola díky svojí nízké hmotnosti a nekompromisnímu vybavení směřují.

Apache Manitou



Manitou získal v loňském roce ocenění za design. Odpružení vpředu zajišťuje vidlice Fox F80 se zdvihem 80 mm. Komponentové osazení kompletní řadou Shimano Deore XT doplňuje přehazovačka XTR. Ráfky Mavic XC 717 jsou obuty do pláštíků Schwalbe Racing Ralph. Sedlo, sedlovka i řídítka jsou od značky Ritchey. Manitou je ve velikostech 16, 18 a 20 palců za cenu 67 990 korun.

Author Introvert



Introvert po léta procházel postupnými změnami, až dostal kompletně karbonový rám. Osazen je vidlicí Manitou R7 MRD a z komponentů jsou to zapletená kola Mavic CrossMax SLR, řazení Shimano XTR s přehazovačkou XTR a přesmykačem XT. Ktěstěčkové kotoučové brzdy pláště Author Panaracer, posed zajišťuje sedlo Fizik Gobi XM. Introvert je ve velikostech 16,5–20 palců, cena je 109 990 korun.

Ghost Lector Worldcup



Ačkoliv Ghost nabízí levnější model Lector Team, Worldcup je prosně topmodel. Karbon vpředu zklidňuje nejlepší Magura Durin a celkové osazení pak je kompletně svěřeno sadě Shimano XTR. Zapletená kola Mavic CrossMax SLR jsou obuta do pláštíků Schwalbe Racing Ralph, sedlo je Selle Italia SLR Titanium, doplňky Ritchey. Velikosti rámu jsou 17,5–21 palců, cena je 131 590 korun.

Giant XTC Composite 0



Karbonový XTC je z materiálu META Composite s vysokou hustotou vláken. Odpružení obstarává vidlice Fox F80 RLC s nastavením citlivosti lockoutu, komprese a odsokku. Řazení zajišťuje sada Shimano XTR, z ní jsou i zapletená kola obutá do pláštíků Michelin XCR Dry. Klíky jsou Race Face Deus XC, stejná značka dodala i sedlovku, představec a řídítka. Ve velikostech S, M, L stojí kolo 109 990 korun.

Haibike Hai End SE Two



Trochu krkolomný název má novinka na českém trhu, která má rám z 12K karbonu. Hai End pruží vidlice Fox F80 RLC, tedy opět zdvih pro závodní XC. Řazení obstarává sada Sram X.O, klíky jsou Truvativ Stylo, pouze brzdy Magura Louise narušují jednotnost výrobce. Ráfky DT Swiss obouvají pláště Schwalbe Racing Ralph. Dodávané velikosti jsou 43, 48 a 53 cm, cena je 73 990 korun.

Kenzel Race



Nejlevnější karbonový stroj v Galerii je ze Slovenska a kombinuje na rámu karbon s duraltem. Vidlice používá Suntour Axon RLD s lockoutem z řídítek, řazení pak kompletní sadu Deore XT včetně kotoučové s dual pákami. Ráfky Mach1 MX Disc jsou v kompletu s pláště Schwalbe Nobby Nic a Racing Ralph. Doplňky jsou karbonové TranzX. Ve velikostech 17, 19 a 21 palců bike stojí 43 990 korun.

Mongoose Meteore Ultimate Carbon



Meteore s rámem z 3K karbonu má doslova lahůdkové napojené zadní patky. Vpředu je vidlice Fox F100 RLC, takže příjemnější zdvih. Osazení včetně brzd je kompletní sada XTR, kola jsou méně rozšířená značka No Tubes ZTR Olympic Disc, samozřejmě i bezdušovým provedení. Doplňky jsou Easton v karbonovém provedení. Dodávané velikosti jsou M a L v ceně 104 999 korun.

Rock Machine Team 90



Team na novém rámu s masivními, lehce prohnutými trubkami dostal do vlnky vidlice Fox F100 RLC. Řazení bylo svěřeno sadě Shimano XTR, brzdy jsou kotoučovky Formula Oro Puro a klíky Truvativ Stylo. Mix značek doplňují pláště Schwalbe Fast Fred na kolech Mavic CrossRide. Doplňky jsou Syncros a sedlo Selle Italia SLR XP. Team je ve velikostech 16, 18 a 20 palců, cena je 83 990 korun.

Specialized SW HT Carbon



S-works je označením pro top modely značky. Pevný model má rám z karbonu FACT a vidlice Fox F90 RLC je zdvihem šitá rámu na míru. Kompletní řazení XTR včetně klik doplňují kotoučovky Magura Marta SL s karbonovými páčkami. Zapletená kola Roval Controlle XC jsou vlastní produkce, stejně jako pláště či sedlovka a sedlo. Velikosti jsou 15–21 palců, cena 157 990 korun.

Trek 9.9 SSL



Už od dob začátků technologie OCLV v devadesátých letech je Trek průkopníkem karbonu. Model 9.9 využívá OCLV technologii, je osazen vidlicí Rock Shox Reba World Cup a sadou Sram X.O v kombinaci s přesmykačem Shimano XTR. Klíky, zapletená kola, pláště a doplňky jsou od vlastní koncernové značky Bontrager. Brzdy pak Avid Juicy Ultimate. Velikosti 15,5–21,5 palce stojí 159 999 korun.



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 MAŠTĚLE**
14. 6. 2008
WWW.MASTALE.CZ
- AUTHOR 50 BEZDĚŽ**
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