

# CYKLOSERVIS



## 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 Propheet, nové přepákování tlumiče, které se již osvědčilo u freeridových modelů Juggo.

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, hlavním 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 nejméně 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 nejnáhanějších 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 duralové 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 oversizované podkopy, 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 lehký 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.“

*Lukas Bauer*  
Lukas 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 vyrazí 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 jízdní kolo na prostředek zábavy. Začalo se skákat a létat a vznikl freestyle a bikros. V těchto disciplínách je potřeba, aby byl stroj co nejménší 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 zahalet ve skříní 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?

**P**ředevším 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 prohřátí 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 susťákovina, 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 sice 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 textil více značek. Důležité je, aby se materiál vesty či bundy zbytečně nekřabal 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 brzdí. Kapsy a další vybavení jsou u vesty či větrovky téměř zbytečné, neboť kapsami je vybaven již dres. Po stránce skladnosti je co nejjednodušší 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 spíš 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 nohaviciemi, vybavenými například protivětrnou membránou v oblasti kolen. Části oděvu, která bude přes celou sezonu stejně důležitá jako třeba rukávky či vesta, jsou nákolenníky. U nich je op-

timální alespoň lehký zateplení. Kolena jsou přece jen více náchylná na prochládnutí, takže při teplotě okolo patnácti stupňů přijde alespoň malá vrstva tepelné izolace vhod. V případě nákolenníků či samostatných nohavíc platí při výběru to samé, jako u rukávků (návků na ruce). Plusem je vždy spíše delší, dobře padnoucí provedení. Jestliže bude střih krátký, nebude možné dostatečné překrytí s krátkými kalhotami a bude hrozit sjíždění nohavic či nákolenníků. 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 někteří výrobci nabízejí i výrazněji zateplené „tříčtvrťáky“, praktičtější je většinou tenčí provedení.

## Doplňky

Vezmeme to pěkně odshora. Na čepici pod helmu na jaře zapomenout, nahradí ji buďto čelenka pokrývající uši nebo cyklistický šátek. Tlustší materiály nejsou potřeba, zásadní je ochrana před stále ještě chladnějším 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 prvkům, 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 bíledá modrá jsou pro vaši bezpečnost milionkrát lepší než decentní šedá či černá. Ať je tedy to vaše jarní najžděný 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



## AUTHOR<sup>®</sup> MARATON TOUR 2008

### AUTHOR 50 ČESKÝ RAJ

26. 4. 2008  
WWW.SOCESKYRAJ.CZ

### AUTHOR ŠELA MARATHON

3. 5. 2008  
WWW.SELASPORT.CZ

### 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 NOVIN 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  
Vídlice / 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](http://www.4EVER.cz)





# GALAXY

## Star



**D**omáci 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 jehočeské značky podařilo namíchat mix vlastností rámu z tohoto materiálu? Na to odpoví následující řádka.

### 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 trávicí v sedle mnoho hodin preferuje především komfort jízdy, zvláště jedná-li se o kilometry strávené na nekválitním 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 nezaostává 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 záclena hlavně na maratonce, kteří vyžadují především dobrou stabilitu. Zbytečná nervozita projevu by byla v rozporu s celkově pohodlným nastavením kola, proto i v případě ovladatelnosti zvětil 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 vhodné zvoleným kompromisem. Povelům jezdců naslouchá poslušně, velice dobrá stabilita kola je zde ale ovidně prioritní. V případě typu Star byl tedy zdařile namíchan maratonský mix, který nabízí výraznou míru komfortu a nevyžaduje



od jezdců neustálé soustředění a korekce směru říditky. 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 dvojnásobným křížením, k tomu pevné ráfky s vyšším profilem, zde se ostatně dá dobrý přenos energie očekávat. Celkovou obvodovou hmotnost kol navíc zdárně snižují použité pláště Deda



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 dostatečná 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 projeví například ve spurtu. Mezi obdobnými celokarbonovými rámy však patří v tomto ohledu Galaxy Star k průměru.**



elegantně štíhlá monostav vyzpěra zadní stavby či vhodné umístění 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 použité na pákách Ergopower i na přehazovačce navíc skvěle ladí s rámem. **Rozumnou volbou je použití převodníků Compact. Předpovídáme maratonské použití kola kliky opět jen podtrhují. Kombinace převodníků 34/50 a kazety 11–23 dovoluje bez problémů zdotat 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, říditek a omoťávků. Tvar říditek je velice zdařilý, což platí jak o rovné horní uchopové 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

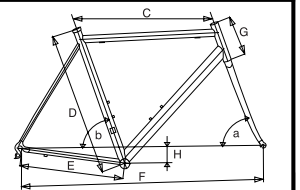
Celokarbonové rámy současně produkce občas spadávají do určité uniformity, což ovšem neplatí o modelu Star. Jeho nejvýraznější konstrukční prvek, a sice nepřehlédnutelné středové vyduť spodní trubky, má totiž své jasné opodstatnění. **Praktický přínos této úpravy profilu trubky tkví ve výhodnější pozici košíku na lahev. Ten je ve vzpřímenější pozici, čímž se snižuje riziko vypadnutí 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 chtěli tvarováním trubky pouze zvýšit designovou atraktivitu rámu, přínos použité profíle je ryze praktický. Ovšem bez nežádoucích vedlejších jevů, tuhost spodní trubky použité tvarování 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  
**Říditka:** Deda Sřida  
**Představec:** 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

**PEARLIZUMI**  
[www.pearlizumi.cz](http://www.pearlizumi.cz)  
 Cyklistická a běžecká obuv  
 Doplnky a textil v nejvyšší kvalitě  
 LISSPORT, Nový Svět 350, 512 46 Harrachov  
 e-mail: info@lissport.cz, tel. 481 311 820

**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](http://www.bottico.cz)

# ŠTĚRBA

[www.sterba-kola.cz](http://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 skorodotočená třistašedesátka z lávky se povedla Damjanovi Siroškimu na letošním závodě Marosana ve Velké Úpě. Chybělo tak 5 stupňů, aby ji otočil, 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 Zeměkouli, 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 báječní mužové na létajících strojích na počátku 20. století, aby se opět vívem zemské přitažlivosti vrátili na její povrch. Zákony gravitace jsou prostě neupravitelné, a kdo je nehodlá respektovat, může velmi tvrdě narazit. Doslova.

## Rampage, Slopestyle, Disorder

Za obrovskou propagaci freeridingu jsou zodpovědné hlavně závody Rampage a slopestyle akce, se kterými se po světě v poslední době roztrhl pytel. Red Bull Rampage byl asi nejdrsnější podnik bikové historie, jenž se konal v americkém Utahu na skaliskách, kde si jezdci měli nakopát vlastní stezku s překoky, děr, 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 poměrování umění jezdců, neboť těžké pády a úrazy se vytlily pouze ze hrstky vyvolených a spousta jezdců se tam zranila. Rampage je tedy hlavně z bezpečnostních důvodů minulostí,



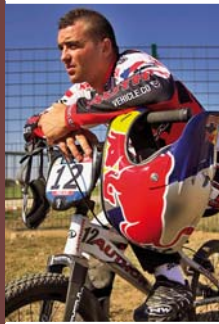
Jeden z nejtěžších sjezdů na českých maratonech, Hvězda, si během Sudet každoročně vyžadá desítky pádů  
Foto: Vladimír Hrabal

ale světovému freeridingu dnes vládnou slopestylu 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 nemluvíme. 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 Siroški

Foto vlevo: Adam Vagner



Michal Prokop na závodě BMX

Foto: Jan Němec, mtbs.cz

mnohem více, než při tréninku triků do jámy s molitanou 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 integrální přílbou napálí v padesátce do stromu, stejně budou následky obrovské. Nelze tedy zevšeobecňovat rady, jak se proti pádání či zraněním bránit a mravokárně vyjmenovávat různé druhy pádů, jejich následky. Mnohem názornější bude vyzpovídat několik významných českých jezdců, kteří svůj život na kole zasvětili technickým disciplínám. 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 vypoovědi, které nám poskytl tři jezdci: **Freerider Michal Maroš**, jeden z nej-univerzálnějších českých jezdců, který si prošel bikosem, dualem (titul mistra Evropy), sjezdem (Mistr republiky), fourcrossem i slopestylem, dále uváděný jako **MM**  
**Fourcrossář 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**  
**Slopestylar Damjan Siroški**, 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, Jablonec 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.

### 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 škvárové 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 seskakováček a pak následovala vlece, 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 dráhý než jednotlivý skoky. U nás v Jablonci byla super dráha s pekelným poletem a prudkým dojezdem do cíle. V Milovicích druhé dvoják po startu, byl pro kategorii do 13 taky vostrej apod. Každý skok jsem si užíval a mohl ho skákat do nekonečna.  
**DMJ:** První průlet jsem zažil v 15 letech, kdy jsem s Kamilem Tatarčovičem a Filipem Matušem zprovoznil starou bikrosku v Olomouci. Pociť to byl neuvěřitelný, v noci se mi o skákání zdálo. V tu dobu jsem se zamířoval do MTB a začal vedle biketriálu trénovat i dual, 4X a DH.

### Byl jsi jako dítě spíš bezmokec, co všechno zkoušíš, nebo jsi přemýšlel nad tím, co se ti může stát?

**MM:** Nikdy ani v nejmenším jsem neměl zábrany. Skákal jsem 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.

## CYKLO PRAG

vás zve do svých prodejen

**nám. Jiřího z Poděbrad** Říčany 27, tel.: 222 522 490  
**Holešovická tržnice** Bubenská nábřeží, tel.: 266 710 675  
**Vinice** Vinohradská 3216, tel.: 212 240 557  
**Kačerov** Čerčanská 7, tel.: 261 262 033

## Výrazné slevy na modely kol 2007

Více na našich stránkách [www.cykloprag.cz](http://www.cykloprag.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 klesce vystlané molitanovými kostkami, tzv. foampity. Jen tak je možné natrénovat třeba dvojitě salto či salto s otočkou o 360 stupňů skombinované s protočením kola pod tělem. Trénink na hlině se totiž rovnal sebevraždě



Skočíte ze sedmimetrové lávky do hliněného dopadu již dnes není nic nenormálního. Mnozí jezdci během letu klidně vystřihnou ještě nějaký ten trik, tento tailwhip Paula Basagottii na Crankworx však skončil v kotmelcích 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: Rasoulition



Michal Maroš



Pokud pád skončí pouze sedřeninou, je to sice bolestivé, ale nebrání to v dalším ježdění. Chraniče totiž jezdce omezují v pohyblivosti a tak mnozí obětují nějaké to zranění za stylovost v letu



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

MP: Myslím, že jsem měl vrozený talent a zkoušel jsem všechno, když jsem si myslel, že na to mám. JD: Nejsme 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 vodorůny je za tři dny ok a vážné úrazy jsem jako malý neměl. Co se řešilo, byly skoky – co nejvyšší a nejdál!!! DMJ: Z biketriálu jsem byl naučený přemýšlet, ale když se něco mělo skočit, tak jsem do toho šel bez mozku, stejně jako každé jiné v patnácti.

Proč tě uchvátilo ježdění z kopce, skákání, volné ježdění v drsném terénu? MM: Protože to byl další level a posun. Stárnám a už si musíme vybírat, jestli jít hlavou proti zdi nebo si vozit předel. MP: Právě pro to ten zážitek ze skákání a svobody dělat si v terénu co chci, když mám kolo pod kontrolou. Nic se nevyrovná pocitu ze session na dobrých trailsech. JD: Je to skvělá hra s těma novými možnostmi terénu a překážek. Překonáváš je i sám sebe, a to je skvěléj pocit. AV: Mé kolo a motorky bavily od mala. Prostě si to jednou zkusíš a když tě ježdění chytne, už není cesta zpět. Baví tě, když se zlepšuješ, zrychluješ a hlavně jízda na hraně. To je to, co láká všechny sjezdaře. Mé osobně baví víc zavodit,

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 pokérované 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 baví učit se je a věm, 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

nemohl pohnout obočím, ale jezdil jsem dál. MP: Jako malý jsem si na mé 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 panelový 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 nějakým nálevu, aby se odmočil zbytek. AV: Pádů bylo a bude ještě dost. Zatím

sem 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 nejdřív 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 sezónu své kariéry. JD: Přímou z kola v roce 1994, když jsem padnul z kontejneru tak nešťastně, že jsem si nechal ruku pod tělem a mimo nějakých stehů a odřenin si nalomil kost v ruce. Pak musel na operaci, dostal jsem titanový šrouby a pár měsíců nejezdil. No a nepřímou 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 odšlápnul jsem si na dopadu. Lupnulo mi v koleni

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 přesně na kolo s převýšením 6m a délkou 6m. Za celou dobu se to povedlo zatím jen dalším doumu riderům – Robie Bourdonovi a Cedriku 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 dvojskoky 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 triálu to budou spíš nějaký technický skoky z hrany na hranu někde ve skalách. Žádný megapolety, ale zálužný věci, který se těžko poposunou. AV: Na německým poháru v Ilmenau se do cíle jezdilo přes skokanské můstek. 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 motorce. DMJ: 360 drop z velké lávky vloni na Marosaně byl hodně odvážné. Na délku 8-9m a 4m na výšku. Na dopadu mi

➔ Dokončení na str. 8



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

# Hřebíky útočí



Adam Vagner



Josef Dressler

Foto: Petr Bureš, mtbs.cz

Foto: David ŠOH Blažek

→ Dokončení ze str. 7

chybělo asi 5 stupňů, abych to odjel. Nečekané 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 nevjde a musím v takový dálece 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. Dobře je, když to vidíš skočit někoho před sebou, ale většinu trailsů, které si stavím sám, pak také odpaňuji 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 nejší zacvaknutý 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 né 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 neudělám chybu. Nic kolem sebe nevímám, 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 profiků 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 tričích 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...

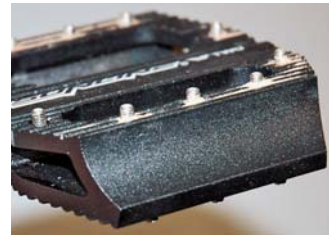
JD: Je to móda a vypadá to líp. Bez chrániče se cítíš volnějc a když to už umíš, tak je riziko pádu menší než u začátečnicků. Ale zdraví máš jen jedno a záleží na každém, jak si ho chce chránit. Lepší je být dobrý a zdravý, než dobrý a nemocnej.

AV: Někdo si to chce ve sjezdu jen zkusit a někdo jede ve velkým stylu bez chrániče, 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 koukaj, že se zase jede na šíř, nebo se vymlovaj, že je bolí kolínko a dneska to fakt nepůjde. To nechápu!

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


(mig)

„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 zřetám támhle ten skok.“ už vyožené zavazela průvihem. Po odrazu následovala typická akce jezdce, jenž je vnitřně navyklý, díky nášlapným pedálům, na absolutní spojení s kolem. Nohy se mu odepily 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 ztlačil 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 krevlačnou touhu po holeních. Do kosti se sice našťestí neprokously, ta je v tomto místě extrémně tvrdá, podíváme se třeba na kickboxery, kteří do sebe kopou právě holeněmi, a nic. Ovšem v měkkých tkáních se objevily hluboké díry, které celkem slušně kváčely. 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 důležitá 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 holení části nohy s sebou může přinést, kromě poranění 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 běrcového vředu, živý po seknutí pedálem mohou po čtyřicetce jejich léčení zhoršit. A to za těch pár stovek korun vynaložených na chrániče rozhodně nestojí. (mig)



**Wakita**  
indiánský Jaro  
Cross Bike  
Top Model



Apache Bicycles  
Top Model — Cross Bike

**WAKITA** indiánský „Jaro“  
TOP MODEL CROSS BIKES  
**Kč 17.990,-**  
[www.apache-bike.cz](http://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  
Měníč 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"

Design © J. Herynek 2008 / www.herynek.com



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 v 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

**A**no i ne, moderní stroj jezdcí samozřejmě nabídne 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 použitý materiál. Představte si, že jedete na svém alu mountain stroji s vysokým předním i zadním zdvihem kamenitý sjezd a najednou si to kolem vás prosvítí borec na biku z poloviny devadesátých let, s pevným oceľovým rámem. V tu chvíli byste to svoje NEOj kolo asi nejradši zahodili a stýdli se někde v koutě.

sické ráfkové V-brzdy a ještě k tomu budete vyzdvihovali jejich skvělou funkčnost, skoro se vám tam ostatní vysmějí. Ale proč? Vždyt 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 podobně je to i s některými dalšími díly.

Kvalitní odpružení vám zpříjemní jízdu a zlepši kontakt kol s podkladem. Zároveň uleví vašim zádkám 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 bikemaratoněch, 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 dojmů, 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 nabené zkušenosti.

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 podobně, XC bike bez problémů zvládne. Stejně tak nižší hmotnost kola začátečníka spíše neohradí. V případě, že hned na začátku sáhnete po těžším enduro nebo AM stroji a nakonec budete vyrážet na vyjížděky s partou XC jezdců, byť 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 dily, 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 rátky 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 ve 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 vyřízenej!“ Čtenář by je 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 řídítky s rohy. Má pak takové kolo nějaký smysl? Vždyt 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 „ceplopero“, konečné vlastnosti.

## 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 zpočátku vydat cestou XC hardtailů, případně menších zdvihů.*



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

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 sjezdech šetrí vaše ruce a umožňují také pozdější začátek brzdění, což se může projevit i časovou výhodou při závodním

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 atraktivit si však celoodpružené kolo kupují i lidé, kteří jej vůbec nevyužijí. Nicméně fakt, že na nás celoodpružené a pokud možno zádná 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 jezdy 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 pohodovější nedělní vyjížděky, třeba z Prahy podél Vitavy či Berounky, pak se asi se zdvihem 130 milimetrů, vysoko umístěnými řídítky, 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 zázrak, že s vámi na ty vaše vyjížděky ještě jezdí. Pokud se nechce pouštět do těžších terénních pasáží, pak ji kupte pokud možno co nejlehčí kolo. Jestliže před pruším sjezdem vždy sesedne, kolo raději veďte a ani do budoucna to nevypadá, že by chtěla posunovat své dovednosti, s vyššími zdvihy či kotoučovkami se bude také vliáčet 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, kvalitní zpracovaný karbonový rám je jistě výhodou, z hlediska kombinace tuhosti a komfortu se zdá být tento materiál ideální. Stejně tak je přínosem například u sedlovek. 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 de facto 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 nekvalitní díly s menší celoukovou 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 nemusí 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 jezditě 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 použít. Pevný bike vás naopak naučí ovládat kolo v technickém terénu a případný přechod na plně odpružený vám již předchozí nabyté zkušenosti nevezme. Kompletní odpružení vám sice již od začátku promíne určité jezdecké chyby, ale bude vám o to déle trvat, než je odstraníte. 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 upravený 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 zhlédli, 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, mrtvější 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 skutečně 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)



**K**anadská 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 zdařilé 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 kotoučkovky Hayes Stroker Ryde. Je tedy vidět, že Kona raději ušetřila na přehazovačce, kde někteří výrobci montují v této kategorii i Deore XT, aby jezdci poskytl 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 neheďte.** Úhel hlavy 68,5 stupně nahrává kildnějšímu vedení a preferuje jízdu z kopce. Slušnému ovládní 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 nevykve. Pokud by si jezdec hůře zvykal, není výměna vialstovek nijak nákladnou investicí.



Rám má hydroformingem tvarované hlavní rámové trubky, které jsou u spoje s hlavovou trubkou pro vznik co nejmasivnějšího bloku hnanatější, aby se postupně směrem k sedlové trubce zaobily do oválného tvaru. Zadní stavba využívá esovitě prohnutých kruhových profilů, které jsou u řetězových vzper zploštěny. Ploché patky budí důvěru a horní vzpěry disponují i úchyty pro čepy ráfkových brzd. Rám se sice nehonosi žádnými designovými výstřelky, ale oslovuje právě svou čistotou a jednoduchostí zpracování, kterou podporuje i zlatavá barva.

Konu Blast s mechanickými kotoučkovkami za 15 490Kč 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 jezdci veselou a hravou jízdu v běžném terénu, kde se jezdec hodlá víc vyřádit cestou z kopce, než aby hltal kilometrové stoupáky. Proto je posed spíše vzpřímený a lehce posunutý vzad, což má na svědomí kratší představec, vs-

# 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 čtvrtotočce citelně přitáhne kompres. Nejedná se tedy o tradiční blokáci, vidlice má k dispozici asi 2-3cm velmi tvrdého chodu.



Pláště Maxxis Ignitor hrají roli v dobré univerzálnosti 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 nejzdařilejších kandidátů. Nenašli jsme na něm prakticky žádné konstrukční nedostatky a jezdilo se na něm příjemně.

	výkonné brzdy, slušná vidlice, pohodlný posed		nezvyklé zahnutí řídítek
<b>Technická specifikace:</b>			
Rám: Kona All-Mountain Aluminum Butted			
Vidlice: RockShox DART 2 100mm			
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"			
Řáfky: 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

**DUROH 20** TRAPLE / TS / TS 9.990,- 9.490,- 9.990,-

**DURO20** 6.790,-

**RHON RLD / RL** 8.490,- 6.990,-

**EPISON RLD / LOD** 4.990,- 4.490,-

**RHON RLD / LOD** 3.990,- 3.490,-

**RRH RLD** 5.990,-

## 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 odskoků, 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 odskoků, 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 pružení, regulace tlumení (RLD)  
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 pružení 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 pružení  
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 pružení 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

Produkty SR Sintour zakoupíte také zde:

# MotoRizovaný Cannondale



➤ *Dokončení ze str. 1*

Vzhledem k tomu, že je tlumič upevněn mezi dvěma pohyblivými díly, jsou oba jeho konce sřtačovány 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 stejně 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. Nalakovány

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

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

**M**y 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 zpeřčen 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 zasloužená. 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 čí-

**T**ak 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 roztočí 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 dostatečně 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 gumíček. 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 jakékoliv MTB disciplíny, který by nebyl vyhrán na závodní legendě jménem Zaskar. Zaskary osedlané nejslavnějšími profesionály MTB sportu 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 závodech prověřený monokok rám je vytvořen pomocí Force Optimized Construction. Tato GT technologie mění karbon ve zlato díky exklusivní TR30 a TR50 kompozitové směsi.

Zaskar Carbon Team 9,4 KG / 139.999 Kč



BIKECENTRUM.CZ

Otestuj si kolo GT 

INFO NA BIKECENTRUM.CZ

# PŘIPRAVUJEME SE

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 neznamená 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.

**Z**ákladní 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 záludností, 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 aifou 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 třicátým kilometru chytl defekt a po deseti kilákách další, fakt jsem toho měl dost. Zvlášť když jsem na trati musel při druhém defektu vyzébrat duši. A ten přervané 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 pojišťit, a sice tím, že zvolíte optimální univerzální obutí či preventivně překontrolujete stav pohonu. Záludnosti na trati nebo na vašem kole se vám však do cesty při maratonském závodu může postavit mnohem více.

## Prevence je základem!

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 nepřišlo a i pro den závodu je bezchybná předpověď počasí, pak asi nebude nutné preventivně měnit brzdové špalpy či destičky, které mají třeba jen třetinovou opotřebenost. 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 závodu 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 šrouby 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, abyvte nemuseli již po krátké době manipulovat se šrouby předpětí, které jsou navíc často překryty startovním číslem. Menší vzdálenost mezi špalpem a ráfem samozřejmě znamená problém v případě rozcentrování kola, to je ale většinou méně pravděpodobné než ubývání směsi špalpů. V případě rozcentrování řádku pomůže pouze imbus a lehké posunutí lanka v čelisti, nicméně i přes tuto lehkou nevhodnou doporučujeme spíš nastavení kratšího

kroku páky, než aby vám při stisku těměř 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**



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



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

třeba hodnotu 132,8mm, rozhodně jej před závodem vyměňte za nový. Nejenže se během blátivého závodu může vytáhnout třeba na 133,1mm, a výrazně tak zvěšit míru opotřebení pastorků a převodníků, ale u vytahného 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 nutnosti jej měnit za nový. Ale pokud má řetěz již něco najeto, rozhodně se vyplatí jeho pečlivě kontrolovat. Jsou-li některé čepy na koncích téměř zarovnané 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 nejzatežovanějším, tedy prostředním. Při vikendových jízdách v suchu se může zdát vše v pořádku, ovšem při závodním zablácení může převodník najednou nabalovat řetěz. Problémem je i takovém případě poškozený modul zubu, tedy jeho vymačkání, které navíc vytvořílo z boku zubů jakési širší „otřep“. Na ty se pak úzké vnitřní články řetězu doslova lepí. A problémem je také v nestejněměrné 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 jety kazetu, neboť může dojít ke „střílení“ řetězu. **Pokud před závodem měňte 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**

**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 přibrzdováním. Kontrola se musí týkat všech používaných kombinací převodů, některé pastorky mohou být opotřebenější výrazně více než jiné. Ideální variantou je samozřejmě celá sestava pohonu v dokonalém stavu, tedy téměř nová s pouze mírným zaještěm. Ale to je samozřejmě u amatérských podmínek takřka utopie, díky níž 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 dezně hodně sníženy a povrch pláště posety menšími či většími záskoky, určité bude jistotou výměna plášťů za nové.** Stejně tak duše, které na sobě již mají množství záplát, jsou určitým koleďováním si o defekt. Netěsná starší záplata není nijak výjimečná, takže nově duše jsou rozhodně jistotou. Ostatní preventivní výměny jsou spíše sezonní záležitosti, 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 nevhodou. **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, déšť 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 budete zabývat v příštím dílu, tentokrát se budeme věnovat tomu, co namazat na řetěz před závodem a také, jak namazat. Vztik co nejhustší olej do převodovky by mohlo být také řešením, našťáhně ale existuje celá řada mazacích prostředků, které se vyznačují vysokou trvanlivostí

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 pro většinu sezony. **Zatímco při běžném ježdění biker ideální kombinací 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. Po náročném závodě musíte tak jako tak počítat s důkladnou očistou 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.

a odolnosti 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 zaslázná maziva, pak odolnost vůči vodě bude záviset na spodní vrstvě a její přilnavosti k řetězu. Takovým způsobem tedy polacíte 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 viskózní jejich ředící složka, teprve pak nabudou 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 přebytečné mazivo seřít 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 obtutím. 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 vyznačeny kolešováním si o defekt.** Méně je někdy skutečně více a menší hmotnost tak v tomto případě může znamenat více

dostatečně těsně, aby nedocházelo k pohybu pláště na ráfku.

### Drobnosti nepodecňujte!

Existuje řada drobností, které vám můžou zpříjemnit maratonské závody. Například prostrknutí nášlapného mechanismu řidítkým mazivem ve spreji zajistí jeho snazší funkci, především při vyvacknutí zarážky. Přestože v mokru a bahně mazivo dlouho nevydrží, určitě se tato jednoduchá údržba čas od času vyplatí. Hlavně se tím předejde zrezutí ocelových částí s poškozenou povrchovou úpravou, které o sobě dají často vědět stíženým 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 duší, superlehké modely s tenoučkou stěnou nejsou na maraton tím pravým. U plášťů i duší 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 tlumičích 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 bahnu také pomůžou. Předejdou přeskakování řetězu na malých pastorkách, neboť stále čistí prostor mezi nimi.*

nější změna posedu. Problémem by se mohly stát i pláště, s nimiž zatím neměl jezdce dostatečnou zkušenost, a tudíž neví, co od nich může čekat například v mokru. Maraton by se tedy neměl stát testovacím místem čehokoliv 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 kvelační diváci u brodů často vypískají, 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.

I 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 výhodou. 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 zapříčiněný záběrem. V případě předního kola však může dojít v delším sjezdu k výraznému protočení pláště směrem vzad, po čemž následuje vtržení 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 nebývají často k vidění, tento vtipný doplněk, populární v polovině devadesátých let, ve velkém bahnu také rozhodně oceníte. Jedná se o jakýsi hřebec, jenž neustále čistí prostor mezi nejméně šesti pastorky, které mají sklon k zanášení. Přestavte si, že spurtujete třeba o desáté místo a nemůžete si zařadit těžší převod, protože vám na menších pastorkách 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 vyznačené neštěstí, jehož následky jezdce bude cítit ještě řadu dní po závodě. Vyznačené 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 Tejněcku 543, 537 01 Chrušim, 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 • Cyklosport – K, Lužnická 884, 391 01 Sezimovo Ústí, tel. 381263333, email: cyklosport@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 Hnizdl, Mírové nám. 62, 432 01 Kadaň, tel. 47434511, e-mail: hnizdl@ktkadan.cz, www.hnizdl-kola.cz • Contra Bike & Ski, Jungmannovo nám. 446, 284 01 Kutná Hora, tel. 777264925, e-mail: contrabike@basl.cz, www.kola-shop.cz/

## WWW.VOKOLEK-IMPORT.GZ



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 a 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 nezkušeného 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 řídítka, takže jezdce má přehled a těžiště bezpečně vzadu.

V prudkých pasážích pak není problém sjet z hrany po zadním kole pouhým přitážením 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 pružké 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 ji dostat na dno. Lockout umožňují

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 klíčky 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 podržel 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 kotočičí 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 divočáky

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

**N**ovinkou 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 vytvářeného 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 nižší a tento sloping je kompenzován výtuhou před sedlovou trubkou.** Masivní objemka sedlovky je novinkou společnou pro většinu kol Merida, stejně jako opěrka bowdenu na boku spodní trubky hned za hlavou. Hadička 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 elipsoidního 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 divočák. Už po nasazení je zřejmá vysoká pozice řídítek, která nabízí velmi příjemné vzpřímení a méně ochotné vpřed a nikde se nekrouťí. Bike



natažený posed. Řídítka mají dobrý tvar, ovšem možná by zasloužila trochu přidat na šíř. 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 jde ochotně vpřed a nikde se nekrouťí. Bike

**CYCLOSPORT**  
SPORTS INFORMATION SYSTEMS

**NOVINKA**

Cena 8970,- Kč

**HAGS** **pells.eu**

+	hravost, tuhost, ovládání, brzdy	-	tvrdé sedlo	
<b>Technická specifikace:</b>				
Rám: AL 6061 TFS-Trail				
Vidlice: Rock Shox Tora 100 mm				
Klíčky: 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™

## VYBER SI SPRÁVNÉ MAZIVO!

**KryTech™**  
Nové složení KryTech™ je doposud nejvývinutější z voskových maziv. Tenká vrstva Krytox® 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 odpuškovat 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 smytí 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 vhodné pro silnici i pro jízdu terémem, 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 brody. Cross Country™ používte také na dlouhých výjezdech, kde zaručeně neseschne ani po více než pěti hodinách jízdy. Cross Country™ je mazivo vhodné na řetěz, čepý měnič a rolničky 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 fluoropolymer, které obsahují keramická poliva. Na povrchu kovu se vytvoří odolná keramická vrstva, která zabraňuje jejich opotřebení a korozí. Jako druhou vrstvu tvoří syntetické oleje odolný film produkcující intervaly mazání. Patentovaná novinka výrazně zlepšuje funkčnost pohonu a přesnost přivodů za každého počasí. Mazivo je vhodné na řetěz, čepý měnič i vodící kolečka přehazovačky. Vhodné i pro MTB.

Ceny od 99 Kč / 139 SK

<<<
>>>

<<<
>>>

<<<
>>>

<<<
>>>

MOKRÉ

DEŠŤ & SNÍH

TYP MAZIVA

VZDALENOST

PODMÍNKY

SUCHÉ

KRATŠÍ JÍZDY

SUCHO & PRACH

CZ Progress Cycle, a. s. | 241 771 181-2 | www.progresscycle.cz SK Progress Cycle Slovakia, s. r. o. | 048/414 36 23-4 www.FinishLineUSA.com

# 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.

## 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 věnčků dáváme dostatek vazelíny, nejlépe s nějakou příměsí tetlonu či molybdenu. Na trhu je dostatečný výběr, například Star Collection nebo růžová vazelína Michelin či Finish Line Teflon Grease. Vyčištěné a promazané hlavové složení už jen kontrolujeme proti vzniku vůli a udržujeme přesně dotažené.

U typů s průmyslovými ložisky se dotahováním vůlím 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 svěřme 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 ideální rozebrat volnoběžný ořech, jehož miniaturní kuličky jsou také vystaveny vodě a nečistotám. Pokud si umíme poradit, lze u ořechu ubrání setinových 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.

v nábojích dochází u kuliček a věnčků 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

Jestliže jsou u kuličkových nábojů poškozené dráhy, už příliš nesvedeme a čeká nás celková výměna. Pokud je kónus pouze lehece „okousaný“, vyměníme jej a automaticky bychom měli vyměnit i kuličky. U kónusů je to trochu záluždnější s výběrem správného typu. Ideální je vědět přesný typ náboje a zakoupit odpovídající náhradu. U broušených kónusů Shimano to představuje i částku několika set korun za kus z nejvyšších sad. Jde o nejspolešnější provedení, které zajišťuje bezproblémový a jemný chod. Levnější verze se dají od tohoto výrobce koupit i za cenu do sta korun, pozor ovšem na totožnou délku a průměr, aby nám pasovala vnější plechová těsnění.

Nejlevnější napodobeniny do dvaceti korun příliš dlouho nevydrží a přesnost jejich drah a také usazení závitů na ose nejsou ideální. Většinou se po čase vyjedou trochu křivě a navíc někdy po dotažení nychloupináku dojde k výraznému zhoršení otáčení celého náboje. To je způsobeno nepříjemností závitů jak na ose, tak kuličkové dráhy kónusu, a ty když se sečtou, kolo se prostě netočí.

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

Nebo se chvíli točí ztěžka, a když jej opět vyndáme z rámu, už má osička vůli. Typo 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 dostatečně promazaný speciální vazelínou, a hlavně pečlivě seřízený chodu osy postupným dotahováním kónusu 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 opotřebovat. Pozor ještě na správné nasazení vnějších gumových těsnění, aby zapadla do vybrání v těle náboje a plnila svou funkci. Styčné plochy můžeme promazat silikonovou vazelínou, 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 připočítat 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 vne rámu. Závit je vždycky základem pevného spojení. Pokud se nám kliky točí ztuha, nebo naopak má složení vůli, nezbyvá než jej vyměnit. Problémem klasické zapouzdrěné osy bývá většinou vůle, naopak novější systémy s vnějšími miskami zápasí s castými přidírnými ložisky, obzvláště Shimano trpí tímto neduhem. Celkové ale středové složení nevyžaduje takovou údržbu jako ostatní zmiňované součástky. Takže příjemné servisování a hladké otáčení. (už)

V posledních letech jsme zaplavováni nejen různými novými typy kol, ale i novými disciplínami. Na letošním bikovém festivalu Sea Otter Classic bude představen závod Sram „Dual Stunt“. Jde o novou verzi dual slalomu, kdy místo trati na hlině a z kopce pojedou dva jezdcí současně na tratích plných dřevěných lávek a umělých skoků. Vše tedy směřováno k North Shore stylu jezdení. Ačkoliv je to tedy „horák“ novinka, nám to vzdálené připomíná u nás kdysi velmi oblíbený speed trial, kdy se dva jezdcí snažili překonat trať plnou překážek z palet, civek od kabelů či pneumatik. První kvalifikační kolo této „nové“ disciplíny proběhne 18. dubna. Jsme tedy zvědaví, jestli se bude Dual Stunt vyvíjet směrem vzhůru, nebo zda tuto disciplínu potká podobný osud, jako kdysi hodně populární dual a speed trial, které se dnes objevují už jen z nadšení a recese.

Rodičové bděte! Vzhledem k tomu, že se nejen rodič chystá s příchodem jara vyrazit se svou ratolou na kolo, mnozí se na internetu různé dotazy a tipy, jak s dětmi v sedadle či vozíku. Doslova šokem působí rada, jak zabránit kymáčení dětské hlavičky ze strany na stranu v případě, že dítě v sedadle usne. Přivázat hlavičku dítěte k zadové opěře sedáčky je doslova vražedný nápad. Dítě si 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 jezdecke nebo řidiče kolemjedoucího auta a při pádu bude dítě s přivázanou hlavičkou doslova loutkou oběsíce. Neriskujte proto tyto „odborné a vyzkoušené rady“ a poďte si pro dítě raději privýsný vozík či mu nechte hlavičku volně. Na takovéhle 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 podniku. Filipovým trenérem by se nově měl stát Francouz Stephan Girard, který mimo jiné trénuje také hvězdy, jako jsou sjezdáři Matti Lehtikoinen, Greg Minnaar či Sabrina Jonnier.

Že jste si o pomůlce další pořádně do trumpet a pochromalim! Jste si na cestě od jednoho divítého pozadí k druhému kotník? Pak vás po rehabilitaci nejspíš nečeká nic jiného, než si na něj (máme na mysli onen

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



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

Cyklistika je ideální doplňková aktivita pro mnoho jiných sportů, ten motoristicky nevyjímaje. Sice je lehkou nevyhodou její určitá jednostrannost se zaměřením především na posílení spodní partie těla, ale třeba krční svalstvo také nezůstává zkrátka. V motoristickém sportu, kde je hlava jezdecke v ne zrovna lehké přilbě zadržována množstvím ořetů či tlakem proudícího vzduchu, je posílení partie krku zapotřebí. Cyklistiky díky tomu preferují i některé 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 tratích velkých cen F1 letos asi neuvídneme, 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 u obrázku fvat: „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 náplet na zadní stavbu. Jednoduché a účinné řešení, které lze kdykoliv sejmout a vyprat. Kdo ale nechce utrácet, snaží se zadní stavbu všelijak omatit, aby to bylo efektivní a trvanlivé. Jedním z funkčních řešení je využití staré duše.

vzpěru. Taktó připravenou duši nám musí někdo (nejlépe manželka chápnoucí závažnost problematiky tuhoučou řetězu) dostatečně přidržit, abychom ji mohli omatit lepicí páskou. Vhodná je elektro páskva v černém provedení. Lze ji ale koupit i v jiných barevných provedeních. Je dostatečně pružná, takže jí 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 jednoduše 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 můžete duše sestříhnout nebo použít silniční či trekkingovou, tedy pro užší řetězovou

při namotávání dostatečně předpružit, aby bylo spojení pevné a těsné. Pásku motáme zešikma, aby ji nebyla příliš silná vrstva (obr. 3), ta už není třeba, tlumení zajišťuje duše, páskva 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 vyčítky by určité směřovaly na hlavu chudáka asistující manželky, než by nás zcela určité jerně upozornila, že chyba je na naší straně. Takže příjemné omatování 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: Žirovnická 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 Mihaláček, Jiří Uzlík • Grafika: Soňa Zertová • Zlom: Typostudio Pavel Amler • Spolu-pracovníci: Lukáš Staněk, Jaroslav Ševčík (webmaster) • Distribuce: obchody s velomateriálem, sportovní prodejny, soukromí distributoři, na Slovensku L.K.Permanent, poštový předčíslo 4, 834 14 Bratislava, tel.: 07/52 53 719-12 • Registrováno MK ČR • Evidenční číslo MK ČR E 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.

Strana 15 CYKLOSERVIS

www.cykl.cz – testy jízdních kol