

I am Specialized

Christoph Sauser

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

S jistotou vím, že nikdo nemá lepší kolo.



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

GALERIE KOL

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

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

Acstar TRX-Race SX



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

Amulet 11.400 Sram



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

CTM Delta Plus



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

Dema Deor DC DB



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

4Ever Hazard Disc EL



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

Gary Fisher Piranha



Značka jednoho z praočů bikingu je typická odlišným designem, což typ Piranha vystihuje. Zelený rám z materiálu Gold Series 6066 T6 má netradiční patky a vzhled. Komponentové osazení je v řízení svěřeno sadě Sram X.5, ovšem zbytek už je Shimano. Náboje M 495, klíky M 442 i hydraulický kotoučový M 495, což je nejrozšířenější brzda u kol v této kategorii. Vidlice je Rock Shox Tor. Doplňky nesou logo koncormové značky Bontrager, stejně jako pláště. Velikosti kola jsou 13 až 21 palců, cena je 21 999 korun.

Kenzel Blade DH



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

Marin Eldridge Grade



Bike s po léta neměnným názvem, ovšem dávno ocel nahradil dural 6061 s výraznou, hydroformingem trochu neobvykle tvárouvanou horní trubkou. Bike spoléhá na vidlici Marzocchi MZ Supercomp se 100 mm zdvihů. Řazení zajišťují páčky Deore a přehazovačka Deore LX, klíky jsou Truativ. Přijímě jsou i mechanické kotoučůvky Avid BB5, které patří mezi hodné výkonné kusy. Ráky jsou stejně jako pláště a sedlo od WTB. Dodávané velikosti jsou 13 až 22 palců, také pestrá nabídka za cenu 18 990 korun.

Schwinn Moab



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

Vertec Sniper Pro



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

PITNÝ REŽIM

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

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

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

ENERGIE

CARBOSNACK**
Energetický gel pro rychlé dodání energie.

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

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

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

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

DOPLŇKY

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

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

REGENERACE

REGENER**
Instantní hypertonický nápoj pro nastartování maximálně rychlé regenerace. Užij jen po výkonu.

ENDURO DRIVE

Komplexní specializovaná rada produktů zaměřena na rychlostní-vytrvalostní a vytrvalostní sporty.

NUTREND

SLOVAKIA
Olympic Team

RB Design ERGO 1F



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



Foto: Janik



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

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

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

Brzdy zevnitř

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

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

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

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

Testování peklím

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



zcela omračující, neměli jsme příležitost je otestovat ve vysokých horách. Tuto příležitost však dostali naši přední sjezdáři Vlasta Hynčica a Pavel Čep, jenž nám funkci brzd popsal následujícími slovy: „Já měl tu možnost testovat tyto brzdy a odjet na nich celou downhillo-

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

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

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

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

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

(mig)



©2006 Bell Sports, Inc. bellbikeshelmet.com



2 990 Kč
3 699 Sk



1 990 Kč
2 499 Sk



1 790 Kč
1 999 Sk



ZALOŽENO 1954.
PROVĚŘENO 50 LETY TRADICE.



RB



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

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

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

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

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

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



CRR

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

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

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



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

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

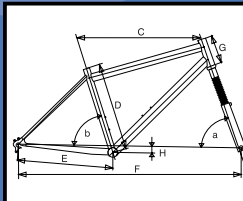
Jedná se tedy o vyvážený, lehký stroj pro XC a maratony, jenž slušně kombinuje tuhost s pohodlím a lehkostí jízdy.

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

Geometrie je velmi podobná jako u CRX, pouze u CRR byl o 5mm zkrácen přední trojúhelník a o 5mm prodloužena zadní stavba. Ale běžný jezdec tuto úpravu prakticky nezaregistruje. Dále se oproti CRX musíme obejít bez frézovaných dílců tvořících můstek mezi sedlovou trubicou a horními vzpěrami či u podkoly, u nového CRR je pouze jednodušší, ačkoliv také frézovaný můstek. Na CNC stroji vznikají i trojrozměrně tvarované zadní patky s výměnným držákem přehazovačky.

V terénu

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



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

PRO 104

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

2.790,- Kč

CARBON 910 MTB

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

990,- Kč

POUZE 180G POUZE 2990,-

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

2.290,- Kč

575 BLUE

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

790,- Kč

911

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

1.490,- Kč

520 ORANGE

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

790,- Kč

747 MATT YELLOW

OFICIÁLNÍ ZASTOUPENÍ PRO ČR: **BPLUMEN**

Pavel Barta - BPLUMEN
PAŠKINOVA 546, ŮPICE 542 32
TEL.: 499 881 327, 499 882 793
INFO@BPLUMEN.CZ
WWW.BPLUMEN.CZ

Přilby Limar zakoupíte také zde: **shop.bike4.cz**

RATIBOŘICKÝ MTB MARATÓN

Startovné 290,- Kč

Neděle 27. dubna 2008
ŮPICE

Cyklistické ponožky Apache pro každého věas přihlášeného

48 km krajinou bratří Čapků a Babiččina údolí

POHODOVÝ ZÁVOD NA ROZJEZD SEZONY!!!

WWW.RATIBORICKYMARATON.CZ

LIMAR CRASH REPLACEMENT PROGRAM

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

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

Co nabízí Haibike?



Hai Track SE

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

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

Maraton a enduro

Celoodpružené biky jsou velice důle-

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

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

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

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

Haibike ženám

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

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

Silniční kola

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



Hai End SE



Hai Tension SE



Hai Life Pro

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

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

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

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

ORIGINAL DESIGN FROM USA

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

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

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

PERFORMER X
21 funkcí
pouzdra
nyřovač železu
hmotnost: 145g
rozměr: 75x 45mm
cena: od 599,- Kč

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

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

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

STREAM SX

RAM: Kinesis Alu Integrated 17", 19", 21"
VELIKOST: Suntour XCM MLO
VIDLICE: Shimano 65 Disc
NÁBOJE: Shimano M410XL
PŘEVODNÍK: Shimano BR-M421
BRZDY: Shimano Alivio
PŘESMYKAC: Shimano LX
MĚNÍC: Shimano Alivio
ŘAZENÍ: Shimano Alivio
DOPLŇKY: TRX-PRO 3D

12.490,-

TRX CROSS SX

RAM: New Kinesis Alu Light Int. 17", 19", 21"
VELIKOST: Suntour NCX 0-LO
VIDLICE: Shimano 49S Disc
NÁBOJE: Truvativ Firex CNC
PŘEVODNÍK: Shimano 49S Disc
BRZDY: Shimano XT
PŘESMYKAC: Shimano XT
MĚNÍC: Shimano LX
ŘAZENÍ: Shimano LX
DOPLŇKY: TRX-PRO 3D

16.790,-

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

Rock Machine

Flash



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

Pevný standard

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

Po nasednutí na kolo byl posed na první pocit kompromisem mezi



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

Po prvních kilometrech v sedle bylo jasné, že kolo nezapře sportovního ducha. Rámový základ je dostatečně tuhý i při záběru ze sedla, takže nic nebrání jezdcovi se do toho pořádně opřít. **Vyvážená geometrie nabídla velmi dobré ovládání, takže bike poslouchal na slovo a ochotně šel i do ostřejších zatáček, aniž by ale v rychlejších pasážích ztrácel na stabilitě. Jeho jízdní projev je tedy velmi vyvážený, a nabídne tak skvělé ovládání a výraznou poslušnost i začátečníkům.** V terénu jsme neměli sebemenší problém se proplést technickou pasáží či po úzkých stezkách. V dlouhém sjezdu pak i přes tužší zadní stavbu bike seděl klidně a nechal se dobře vést. Příjemný je i v prudších pasážích, kde byla plusem vyšší pozice řídítek.

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

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

Pouze snaha přitáhnout bike za řídítka a odskočit schod po zadním nebyla tak úspěšná. Bike drží na zemi a postavit jej na zadní není tak snadné. To se ale bohatě vyplatí v ostřejších stoupáních, která lze absolvovat i přes vyšší pozici řídítek většinou v sedle.

Zklidnění terénu má oproti loňskému osazení vidlic Manitou Axel na starosti vidlice Suntour XCR, jejichž 100mm zdvih bylo poměrně citlivých a dobře fungujících. Vidlice pobírala malé rázy citlivě, ovšem výrazné nerovnosti dokázaly vyčerpat větší míru zdvihu. I přes regulaci tuhosti pružiny byla v nejtěžším nastavení vidlice ideální na hmotnost jezdce 75 kilogramů. Pod těžším jezdce už se při jízdě ze sedla zanovala příliš. Částečně se to však dá eliminovat přitážením páčky lockoutu, který přitvrdí kompresi. Ovšem vidlice ztrácí



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

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

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

Pro náročné začátečníky

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

WWW.RUKAVICE-CHIBA.CZ

CHIBA

IT'S ALL IN YOUR HANDS

PRESTIŽNÍ CYKLISTICKÉ RUKAVICE

INOVATIVNÍ MODELY V PROFESIONÁLNÍ KVALITĚ

NEJUCELENĚJŠÍ NABÍDKA RUKAVIC NA TRHU

WWW.RUKAVICE-CHIBA.CZ

WWW.RUKAVICE-CHIBA.CZ

+ ovládání, tuhost, komfortní posed

- hrubší pláště

Technická specifikace:

Rám: Alpine Custom 7005

Vidlice: Suntour XCR 100mm

Kliky: Truvativ Fived

Brzdy: Avid SD3/FR5

Řazení: Shimano Deore

Přehazovačka: Shimano Deore LX

Přesmykač: Shimano Deore

Náboje: Shimano Acera

Ráfky: Mach 1 MX

Pláště: WTBRaportor 2,1"

Představec: Ritchey

Řídítka: Ritchey

Sedlo: WTBRocket V

Sedlovka: Rock Machine

Hmotnost: 13,6kg

Cena: 15 990 Kč

a	Úhel hlavy	71°
b	Úhel sedlové trubky	73°
C	Horní rámová trubka	570mm
D	Horní trubka vodorovně	595mm
D	Délka sedlové trubky	460mm
E	Délka zadní stavby	425mm
F	Rozvor	1075mm
G	Hlavová trubka	120mm

of equipment

affray

vedora

afrray

DELIMITED SET FOR CRAZY RIDE

AFFRAY

SIZE: 15"

FRAME: Alloy

FORK: TG 058-E 26"

CRANKSET: Prouhal MC-R620

DERAILLEUR: ACERA RD-M340-L

SHIFTERS: TOURNEY SL-R543

BRAKE: Coil duck M2007D

CENA: 10.990,-Sk

vedora.com

Bombičky a pumpičky

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

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

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

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

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



SKS Airchamp Pro

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

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



BBB Airspray

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

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

Testem pumpiček jsme zjistili, že pro

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

Beto CO₂ - 003

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

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

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

Beto CO₂ - 002

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



není příliš vhodné, protože hustilka není schopna vyvinout vysoký tlak potřebný třeba pro silniční plášt.

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

Roto

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

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

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

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

SKS Airchamp

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

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

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

Silca-Vella Golem

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



Beto CO₂ - 003

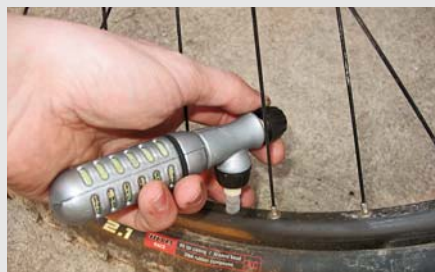


Beto CO₂ - 002

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

BBB Airspray

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



Roto



Silca-Vella Golem

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

domáčí výrobce „sodovky“. Pozor ovšem na záměnu se šlehačkovými bombičkami. Rozdíl je v náplni. Zatímco sifonové bombičky mají uvnitř CO₂, šlehačkové využívají NO₂. Cena sifonových bombiček je i dnes lidová, deset kousků stojí v železářství kolem čtyřiceti korun.

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



Vella Sifon

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

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

Vella Sifon

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

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

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

Hutchinson Intensive

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

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

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

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

Intenzivní jízda

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



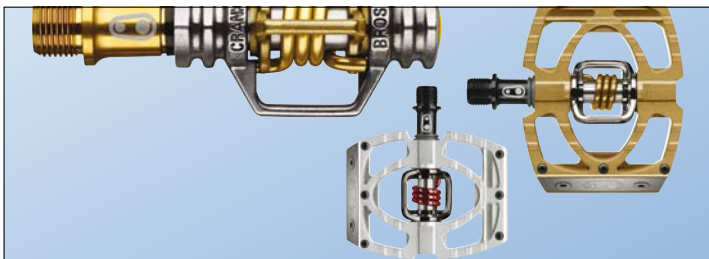
ačkoliv by se to odrazilo v ještě vyšší životnosti. Velice jemný vzorek po stranách běhounu zvyšuje jistotu v náklonu. I za mokra se použítá dvojitá směs předvedla v dobrém světle.

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

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

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

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

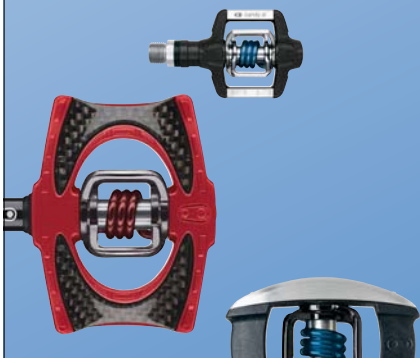


patentovaný čtyřstranný nášlapný systém

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

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

crankbrothers



PEARL IZUMI

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

MERIDA 2008 PRÁVĚ V PRODEJI

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

Pro epické jízdy

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

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

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

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

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

kompletní sadou Deore XT včetně kol a s odpružením Fox 36 Talas s tlumičem RP23. K peněženec přátelštější **One-Five-O 800 D** stojí 65 490 a je osazen mixem XT a LX, odpružením Rock Shox Revelation a Monarch.

Závodní XC

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



CARBON FLX



DAKAR JUNIOR



TFS TRAIL



ONE-FIVE-O



SCULTURA EVO FLX



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

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

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



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

Silnice

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



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

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

(mig)

ROZPUMPUJ TO!

BMP-15 WINDRUSH
• Délka: 230mm
• 289,- Kč

BMP-16 WINDRUSH
• Délka: 208mm
• 335,- Kč

BMP-17 WINDGUN
• Délka: 220mm
• 359,- Kč

BMP-18 WINDGUN
• Délka: 208mm
• 379,- Kč

BBB MINIPUMPY

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



MTB OFFICIAL TEAM
GEWISS
Bianchi

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



TODAY'S BIKE PARTS

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



Pell's X-Change

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

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

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

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

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

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

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

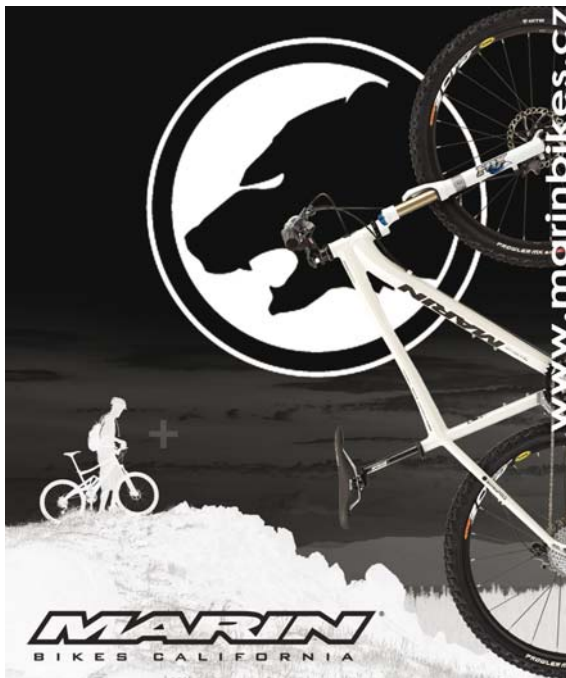
Všechny tři zorníky a brýle lze zakoupit i s pouzdrem, které má pro každý zorník samostatnou přihrádku, takže je dobře chráněn. Bohužel díky jednodílnému provedení skel je toto pouzdro objemnější,



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

+ snadná výměna skel, odolnost rámečku, zabarvení skel

- větší pouzdro



Mango Kyoma MTB

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

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

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



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

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

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

+ poměr robustnost/hmotnost, usazení na hlavě, design

- nenalezit jsme

Padne jako ušitá.



MX170
kožený svršek /
upínací systém BOA® / 2.799 Kč



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



MX85
kožený svršek / síťovina /
1.799 Kč



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



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



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



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

HAIBIKE

Hai Edition RC

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

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

Ať žije sloping!

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



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

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

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



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

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

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

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

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

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

Jaký je Haibike?

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

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

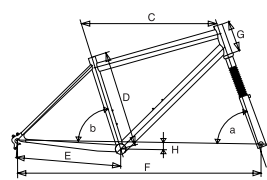
Těžko říci, které nastavení kolu sluší více. Nicméně každý si může tento bike jednoduše přizpůsobit obrazu svému. **Hobby jezdec asi ocení pohodlný posed a celkový komfort jízdy, na němž má zásluhu především vidlice a nadprůměrně široké pláště Schwalbe Racing Ralph o šířce 2,25".** Obutí sice kolu hodně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

+ ovládnutí, tuhost rámu, pohodlný posed, funkce vidlice

- zbytečně široké pláště

Technická specifikace:

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



	Velikost	450 mm
a	Úhel hlavy	70°
b	Úhel sedlové trubky	73°
c	Horní trubka vodorovně	585 mm
D	Délka sedlové trubky	450 mm
E	Délka zadní stavby	425 mm
F	Rozvor	1072 mm
G	Hlavová trubka	145 mm

ROCK SHOX

The Earth is not flat.

CYKLO ZPRÁVY.cz

CTM bikecollection
The best at your price!

Kým ho neskusíš, neuveríš...

DELTA disc
17.990,- Sk
15.690,- CZK

rám: ALU 6061
vidlice: Suntour XLR 9.1 100mm
radenie: Shimano DEORE
prehazovacie: Shimano DEORE
presmykac: Shimano DEORE
prevodnik: Shimano FC-M 542 22/32/44
viackolo: Shimano HG 50
retaz: Shimano HG 53
brzdy: Shimano disc
komponenty: Velo, Trivativ, Jagwire
hmotnost: 12,5 kg

www.ctm.sk

Sensor Microstretch s kapucí

V novém vzorkovém obchodě značky Sensor, který vznikl v Klimentěské ulici v Praze, nás ve výloze upoutala bílo-zelená mikinka pro dívky. Jedná se o žhavou novinku pro rok 2008 z materiálu microstretch, která je určena pro použití jako druhá vrstva. Jemný pružný materiál microstretch obsahuje také elastan, takže krásně obepne ženské křivky. Na jaře už se bude dít třeba na XC vozit i jako svrchní vrstva, k čemuž dopomůže vysoký stupeň odvodu vodních par a vlhkosti a přitom si mikinka dokáže udržet vnitřní teplotu mikroklima. Ovšem žádnou neproflukovou membránu zde nehledáme, při jízdě z kopce je lepší přes ni ještě natáhnout větrovku.



Mikinu jsme vyzkoušeli v teplotě okolo 2-5 stupňů, kdy pod ní naše testovací jezdkyň měla funkční triko s dlouhým rukávem a jako třetí vrstvu softshellovou bundu. Mikina microstretch díky vyššímu stojáčku velmi dobře sedí u krku. Kapucí s příjemným zeleným olemováním je možné natáhnout i pod přilbu. Na rozdíl od speciálních

+ provedení, funkčnost **-**

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

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

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

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

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

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

Amoeba Scud



sešikmeno kvůli lepšímu rozložení tlaku na sloupek vidlice. Velice dobrá je torzní tuhost představce, která se přirozeně projevuje především u delších variant. O něco málo hůře je na tom již hmotnost, v délce 110 milimetrů jsme navázali průměrných 153 gramů.

V nabídce jsou délky od 80 do 130 milimetrů s odstupňováním po deseti

milimetrech. Úhel sklonu 100° bude většinou uživateli vyhovovat na bike, po překlopení pak získá vyožazené silniční vzhled. Výhodou jsou oboustranně orientovaná loga, která umožňují překlopení představce bez estetické újmy. Grafika je navíc velice zdařilá.

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

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

TEPLÝ ČESKÝ „FIZIK“



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

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

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

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



**TREKKING
DISTANCE**

CENA
11.590 Kč / 14.990 SK



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

MALOOBCHODY

Kola ŠÍRER www.sirer.cz

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

Oficiální dovozce
Cyklusport

Horská a krosová kola Stavby silničních kol

KERN
CYKLOSPORT

www.cyklo-kern.cz

HVIEZDOSLAVOVA 1600 PRAHA 4 - HÁJE

AUTHOR BIKE CENTRE + MOTORIZACE

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

Naše třikolky FREEDOM s **maxxi** již mají najeto více než 8000 km!

CYCLESTAR bicycles
Sídliště 1082, 153 00 Praha 5-Radotín
Telefon: +420 251 566 780
emaxi@cyclestar.cz, www.cyclestar.cz

KOLA • KOLOBĚŽKY • TŘÍKOLKY

Axit CZ, s. r. o.

prodej a servis kol Merida, Author, Specialized, Maxbike a dalších

prodej snowboardů, vázání a přílehy

internetový prodej po celé ČR a SR

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

www.axit.cz

Kola Štorek
Revnice

jízdní kola
■ příslušenství ■ náhradní díly

KOLA
■ horská ■ silniční
■ trekkingová ■ dětská

■ platební karty
■ splátkový prodej bez navýšení

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

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

CE CYKLO EMAP
www.emap-praha.cz

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

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

so - 10-18
út - 10-18
st - 10-18
čt - 12-20
pá - 10-18
so - 9-14

soboty od listopadu do února zavřené

DOSTANEME VÁS DO PŘÍRODY

www.kolanastatku.cz

značková prodejna
servis kol

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

