

ŠEST TISÍC KILOMETRŮ V LEŽE



Průjezd pyrenejským sedlem

Čtěte na straně 10 a 11

MARTIN ŠKOPEK
VÍTEJZ SLOVENSKA 2005, 2006 V KATEGORII U23,
VÍTEZ SLOVENSKEHO POHARU 2006,
5. MÍSTO NA ME V RAKOVSKÉM GRAZU,
ÚČASTNÍK ME A MS2004, ME2006, ME A MS2007,
ČLEN SLOVENSKE MTB REPRÉZENTACE.
„JE TO RAKETA, NIC RYCHLEJŠÍHO JSEM NIKDY NEVOZIL.“

author carbon MTB

ME - TURECKO
CAPPADOCIA, 14.7.2007

NA MODELECH INTROVERT A MASTER PŘICHÁZÍ AUTHOR V ROKU 2008 S NOVÝM KONCEPTEM HOŘSKÉHO KARBONOVÉHO RAMU. JEHO HMOTNOST JE 1250 g, COŽ PŘEDSTAVUJE MEZIRŮČNÍ VAHDŮVU ÚSPORU 300g U STEJNOJMENNÝCH MODELOV. NÍZKÁ HMOTNOST NEBYLA V ZÁSADĚ HLAVNÍM KONSTRUKČNÍM ZADÁNÍM NAŠEHO RAMU. RIDILI JSME SE SNAHOU O KOMPAKTNÍ VYVAŽENOST MEZI HMOTNOSTÍ, VYSOKOU BŮČNÍ TUHLOSTÍ, AKCELERAČNÍMI DISPOZICEMI, KONFORTEM A ATRAKTIVNÍM VZHLEDEM.

MONOCOQUE TECHNOLOGIE VÝROBY RAMU, SPECIÁLNÍ TVAROVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH TRUBEK, ZESÍLENÍ KRITICKÝCH PARTIÍ A UNIKÁTNÍ METODIKA LEPENÍ JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ RAMU NABÍZÍ SPOJENÍ MEZI NEJMODERNĚJŠÍMI TECHNOLOGIEMI TVORBY KARBONOVÝCH RAMŮ A POŽADAVKY SPORTOVNĚ ORIENTOVANÝCH JEZDCŮ.

ZE DENNÍ VÝROBNÍ PROCES VZNIKÁ KAŽDÉHO JEDNOTLIVÉHO RAMU, MŇHASTUPŮRŮVÁ KONTROLA PARAMETRŮ BĚHEM VÝROBY I NADJEDNĚNOVANÉ LABORATORNÍ ZATEŽOVÉ TESTY POSKYTUJÍ ABSOLUTNÍ GARANCI KVALITY KARBONOVÝCH RAMŮ INTROVERT A MASTER.

MASTER

VELIKOST 16,5", 17,5", 19", 20" | RAM AUTHOR KARBON MONOCOQUE 26" | VIDLICE MANITOU R7 ELITE ABSOLUTE (100 mm) | PŘEDVÍDEK FSA AFTERBURNER MEGAEXO (44-32-22) | SÍŤOVÉ SLOŽENÍ FSA MEGAEXO, BB UNIT | PŘESMĚKAČ SRAM X9 | MŇNĚ SRAM X9 | PŘAZENÍ SRAM X9 TRIGGER | BRZDY HAYES STROKER TRAIL (67) | NÁBOJE AUTHOR HELIUM PRO | PÁRKY AUTHOR HELIUM PRO | PŘÁŠKĚ AUTHOR BEETLE JUICE KEVLAR 26" x 2.00" | PEDÁLY SHIMANO M540 NÁSLAPNE | PŘÍSLUŠENSTVÍ EASTON EC70 KARBONOVÁ | PŘEDSTAVKĚ EASTON EA70 | SEDLOVKA AUTHOR KARBONOVÁ | SEDLO FIZIK GGGI XM | PŮDEK PSYCHLASTI 27" | HMOTNOST: 10,50 kg / 13" | CENA 59.990 Kč

www.author.eu

IBIS

Mojo

Od ledna je na našem trhu americká značka Ibis, která snoubí u svých karbonových rámu mimořádný vzhled, nízkou hmotnost a hlavně funkční odpružení. Nová společnost 9395bikes, která se stará o dovoz kol Ibis do Čech, bude distribuovat tyto celokarbonové rámy či kompletní

kola: pevný rám Tranny s možností jednoduše přestavět na single speed, all mountain stroj Mojo, jeho odlehčenou verzi Mojo SL a silniční Silk Road. My jsme pod drobnohled získali model Mojo, jenž disponuje ve velikosti 17" a při zdvihu 140mm hmotností 11,5kg. Je to samozřejmě dáno i komponento-

vým vybavením, ale samotný rám s tlumičem Fox RP23 váží velmi přijatelných 2,7kg. Celokarbonový rám složený z vláken T700 s vysokým modulem pevnosti je vyladěn do posledního detailu.

► Pokračování na str. 5

Pokud také řešíte odvěky problém „Kam s ním“, pouze slavník nahradilo novodobější kolo, mohla by vás oslovit nabídka české firmy PedalSport.

KAM S NÍM...

Ucelený sortiment různých držáků na zeď vyřeší problém kam s kolem hlavně v menších bytech, kde balkon či garáž nepřipadá v úvahu. Pověsit jej na zeď je totiž pro-

storově velmi výhodné a navíc – pokud kolo visí naproti posteli, můžeme se pohledem na něj kochat i při probuzení.

V nabídce jsou různé varianty zavěšení – za přední kolo, za pedál či za rám, přičemž model DK-RS dokonce umožňuje háky sklopit, takže nevyčnívají do pokoje. Všechny držáky se vyrábí moderními technologiemi, plechy jsou vyřezané laserem a kulatiny ohýbány na automatických ohýbačkách. Povrchová úprava je provedena práškovou barvou, tzv. komaxitem.



U modelu PDS-DK-P ti hloubavější rozluští, že se jedná o držák kola za pedál. Na zeď se po vymeření odpovídající výšky kola držák připevňuje třemi šrouby s hmoždinkou, takže nosnost 21 kg by měla být dostatečná i pro celoodpružené kolo.

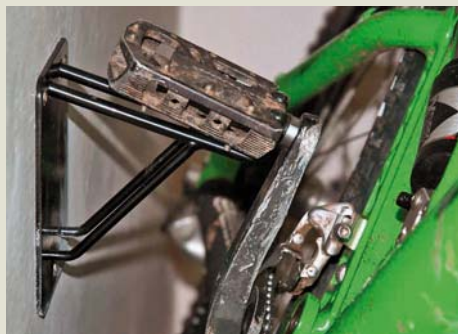
Jenže ačkoliv máme na testovacím stroji superlehkou vidlici s hmotností 1,5 kg, po zavěšení se stroj začal překlápět dopředu a přední kolo tak sjelo díky nevyváženému těžišti dolů. Tomu zamezuje příložený pásek se suchým zipem, jenž zajistí kolo spojením kliky a rámu v ideální pozici. Druhou možností je pod přední kolo vyvrtat další díru, do ní lze připevnit lištu či hák, jenž otáčením zamezí také, nicméně toto řešení je mnohem méně elegantní.

Spodní část pláště se vzhledem k náklonu kola dotýká zdi, takže pokud kolo skladujeme doma, bude ideální na zeď připevnit odolnější tapetu či zátěžový koberec, aby se neotírala omítka.

Asi nebude třeba zdůrazňovat, že pod kolem by neměl být nejněvčetnější perýkový koberec či gauč, ale spíše lino nebo starší hladká skříňka, která snese případné ukápnutí nečistoty či oleje. Ale to je varování pouze pro ty největší lajdáky, kteří kolo před vnesením do bytu neprovedou s gumovým patahem háčku proti odření kliky se nám jeví i cena držáku 245 Kč.

(mig)

-  úspora místa v menší místnosti
-  špinění omítky



SPORT PRAGUE

&
SPORT FASHION

32. mezinárodní veletrh sportovních potřeb a módy pro sport a volný čas

20. - 23. 2. 2008
Pražský veletržní areál Letňany

www.sportprague.cz



MADE IN EU

Champion

MOC od 2.390,- Kč

IMTEC system

Průlky KED jsou vyrobeny vlastní technologií IM-TEC system. Spočívá v přesné CNC výrobě skolepiny, která se následně lisuje za studena k výplni průlky. Nepoužívají se tedy zavaňovací papíry a navyškový sa pod skolepinou naplněnosti (vzduchové bubliny), jak tomu často bývá u průlky vyráběných v asijských zemích. Při lisování se ještě ke všem modelům přidává v předních větracích otvorech síťka proti hmyzu. Touto výrobní technologií se docílí maximální bezpečnosti, kterou ocení asi každý, kdo počítá pad na vlastní kůži.



QuickSave® a QuickStopp®

Většina průlky je vybavena systémem QuickSave® s možností nastavení velikosti průlky během několika sekund. Jde o nenastavitelný prstenec (výběrové větrací otvory) na obvodu průlky, ke kterému jsou připevněny anti-bakteriální odmatelné výstřelky s možností prání. Ovládnutí prstenec je vybaveno systémem QuickStopp®. Jde o ovládací kolečka, která zajistí ještě větší komfort a stabilitu průlky na hlavě.

Dalším velice významným prvkem bezpečnosti je umístění blízkostí přímo v upínacím systému.

hmotnost: 242g
větracích otvorů 13
velikosti: M (52-57cm), L (57-62cm)

www.CYKLOMAX.CZ

Elegantní Marta

Hodnocení dam není naše parketa, ovšem na adresu brzd **Magura Marta** se tento kompliment vyložené hodí.

hým imbusovým šroubem skrz očka podkladového plechu. Tímen postrádá jakýkoliv další vnější otvor pro odvod tepla, kromě toho, kudy do něj vchází kotouč. To je rozdíl proti konkurenčním brzdám, které tuto alternativu druhého otvoru často volí i pro vkládání destiček. Tímen se vyrábí jak v provedení na IS uchycení,



Kotoučové brzdy Marta jsou v nabídce značka Magura na druhém nejvyšším stupínku. Před nimi je už jen jejich karbonem vylepšená stejnojmenná verze s přívlastkem SL a sjezdový obr Gustav M.

Marta využívá duralové tělo páky s přetlakovou nádobkou umístěnou kolmo k řídítkům a ve stejném úhlu je i pístek páky. Toto uspořádání využívá nově i značka Hayes. Cep otáčení páky je tak dál od řidítek, než je tomu u klasického uspořádání s pístkem umístěným rovnoběžně s řídítky. Duralová páčka má poměrně plochý tvar, takže sice umožní pohodlné ovládání více prsty, ale díky výšce svojí plochy nepatrně tlačí hranní do bříška prstů. Umístěním pístku kolmo však páčka nabízí velmi dobrý úhel pro stisk a následně dobré ovládání. Při nastavení vzdálenosti páčky od řidítek slouží imbus schovaný na čele páky hned za čepem otáčení.

Trochu anachronismem je provedení objímky na jeden šroub, takže pro montáž na řídítka je třeba sundat rázení a gripy. Poměrně štíhlé tělo se však i na úzká řídítka velmi dobře vměstná a není třeba řešit problém, kam nacpat široké gripy či rázení v rukojeti. Navíc provedení těla páky disponuje DualDocking vymožeností, která umožňuje montáž radičích páček Sram Trigger z obou stran. Díky vývodu hadičky šikmo od řidítek nedochází ani ke kontaktu hadiček obou brzd, jako tomu občas bývá například u některých brzdových pák Shimano.



Tímen brzdy je vyroben z jednoho kusu a pístky jsou uvnitř jistěny z vnějšího našroubovanou zášlepkou. Destičky jsou uvnitř uchyceny magnetem a dlou-

žák na Postmount verzi, takže jej lze kombinovat se všemi vidlicemi.

Nová brzda s kotoučem 160 mm se zvlněným okrajem potřebovala přibližně pět až deset kilometrů v terénu, aby se dostala na dostatečný výkon. Pak nabídla velmi dobře čitelné dávkování výkonu na páce, kdy byl jasně cítit okamžik dosednutí destiček na kotouč. Jejich výkon byl na slušné úrovni, brzda nebyla ani přehnaně jedovatá, ani líná. Výkon byl z těch nejlepších, ovšem s dobrým dávkováním a nikoliv škvabavým projevem. Zde ovšem často záleží na materiálu destiček. I přes zvlněný okraj kotouče bylo brzdění plyvné a nebylo cítit výkyvy při brzdění v nízké rychlosti. Ve vysoké rychlosti už často nebyly zvlněný okraj projevem tolik výrazný. Kotouč 160 mm byl ideální pro XC a lehcí enduro, ovšem v náročných sjezdech bychom zvolili větší průměr.

Hmotnost brzdy včetně kotouče 160 mm s uchycením na šest imbusů je 348 gramů. Uvnitř koluje minirální olej Magura, který výrobce nedoporučuje měnit za neoriginální. Magura využívá pro odvodušnění stříkačku s hadičkou na přetlakovou nádobce a redukcí do tímeně, kde je jen šroubem zajištěný odvodušňovací otvor.

Cena za jednu brzdu včetně 160mm kotouče a adaptéru je 5790 korun. To sice není nejméně, ale kvalitní provedení, nízká hmotnost a vysoký výkon brzdy tomu odpovídají. (už)

-  design páky, výkon, hmotnost
-  cena

ŠÍŘER

502 Dynamic



náboje s vysoce kvalitními průmyslovými ložisky. Při vyložené silové jízdě ze sedla však o sobě dá trochu vědět pouze průměrná torzní tuhost rámu. Rozhodně se zde však nedá hovořit o výraznějším kroucení, či přímo o zhoršení akcelerace. Pro běžného uživatele, tedy sportovního silničáře či závodníka některé z domácích amatérských lig, je tuhost rámu zcela vyhovující.

i solidní tuhost. Zařazení kol Khamsin do standardní výbavy modelu 502 Dynamic, a to i u základní verze se sadou Xenon, je hodně lákavé. Obutí do pláštíků Hutchinson Equinox je sázkou na jistotu z hlediska použité směsi i životnosti.

Hodně se nám na kole líbily komponenty PZ Racing na postu řídítek, představce a sedlovky. Jedná se o precizně zpracované díly, které vedle pěkného vzhledu nabídnou i nízkou hmotnost. Že u Šířeru i svých zákaznických nešetří, dokazuje i kvalitní integrované hlavové složení FSA. Z hlediska designu máme jedinou připomínku k ne právě proporcovanému objemu přesmykače, ale to už jsme zabrousili do nepodstatných detailů. Výborné je sedlo Fizik Pavé s výraznou vrstvou polstrování a s vyššími bočnicemi. Ačkoliv jsou někteří silničáři zvyklí měnit sedlo za svůj oblíbený a lety vyzkoušený model, dáme ruku do ohně za to, že zde použité sedlo Pavé rádi nechají na svém místě. Nabízí totiž nadprůměrný komfort.

Vyvážené osazení

Komponentové skladbě není co vytknout. Kompletní sada Veloce funguje jako hodinky. Řazení je přesné s lehkým chodem a jasnou odezvou, pochvalu zasluží i funkce brzd s odlišnou konstrukcí přední a zadní čelisti. **Klíky se systémem Ultra Torque využívající dvojice poloos jsou docela pádným důvodem, proč sáhnout alespoň po sadě Mirage či Veloce.** Jsou prostě skvělé, a to nejen po stránce tuhosti, ale i designově.

Kola Campagnolo Khamsin představují velice dobrý poměr mezi cenou a užitečnými vlastnostmi. Jsou nejen vzhledově atraktivní, ale navíc nabídnou

ní trubky, která ve své dolní třetině nově využívá výrazné horizontální zploštění pro navýšení boční tuhosti partie okolo středu. Základní průřez vycházející z kapky zůstal zachován, což platí i u horní trubky. Optický rámu velice prospělo lehké zabroušení svarů, klasickeu nevzhlednou housenku byste zde hledali marně. A zahlazení svarů je čisté i v okolí středového pouzdra, což rozhodně nebývá vždy pravidlem.

Zadní stavba využívá esovitě prohnuté sedlové vzpěry a ještě výrazněji tvarovaná spodní ramena, která jsou navíc z pevnostního důvodu doplněna i o můstek bezprostředně za středovým pouzdem. Oko estetika i závodníka pak kromě zmiňované čistoty zpracování potěší i maximálně zkrácená zadní stavba. Mezi sedlovou trubkou a pláštěm zadního kola je minimum prostoru. Osvědčená závodní geometrie a výraznější sroping zůstaly zachovány, stejně tak léty prověřená, velice lehká slitina U6. Díky její pevnosti a dvojitému zeslabování trubek se podařilo dosáhnout nízké hmotnosti rámu. Celková váha námi testovaného kola ve velikosti L byla bez pedálů 9,1 kilogramu.

Dynamická jízda

Geometrie modelu 502 Dynamic okamžitě padne do ruky jezdcí zvyklému na ovladatelnost závodně střížených strojů, a to nejen díky vyložené závodnímu posedu. **Méně položená hlavová trubka společně s takřka ideální délkou předního trojúhelníku a krátkou zadní stavbou se zasloužily o to, že je kolo velice poslušné.** Na podnět ke změně směru reaguje bez jakékoliv prodlevy a výborně zvládá i krizovější situace s nepředvídatelnými vyhybacími manévry.



V zatáčkách ale zvolená geometrie nepůsobí přetáčivě a průjezd sérií zatáček je proto čistý, bez nutnosti neustálé korekce směru. Svou vrozenou živost však geometrie jezdecke nijak neobtěžuje a ona „živost“ je zde servírována v rozumné míře. I když tedy logicky nejede kolo při držení přímého směru jako po kolejkách, stabilita je stále více než dostatečná i pro méně zkušeného jezdce.

Po stránce pohodlí typ 502 Dynamic svého majitele také nezklame. Sice jej nelze označit za superkomfortní, ovšem v mezích daných duralovým rámem a ze stejného materiálu vyrobeným sloupkem přední vidlice je absorpce otřesů na slušné úrovni. Vzhledem k použití výraznějšího sropingu by pak komfort ještě hodně navýšila instalace karbonové sedlovky. Ovšem i použitá duralová při větším vysunutí dokáže pohltit určitou část otřesů. V případě přední vidlice je promyšlený výraznější průhyb karbonových nohou, který vidlici přímo určuje partii, kde má mít schopnost pružit. Duralový sloupek či mohutná korunka totiž příliš komfortu logicky nenabídnou.

Akceleraci kola pozitivně ovlivňuje přijatelná celková hmotnost a solidní tuhost zapletených kol Campagnolo Khamsin, která mimochodem využívají

V sezóně 2007 představoval model 501 Dynamic jedno z neúspěšnějších kol domácí značky Šířer a typ 502 Dynamic z kolekce 2008 na úspěch svého předchůdce rozhodně naváže. Má k tomu předpoklady v podobě kvalitního duralového rámu ze slitiny U6, promyšleného osazení zahrnujícího atraktivní zapletená kola Campagnolo Khamsin již v základní výbavě a v neposlední řadě bude lákadlem také příznivá cena. Konkrétně v námi testované variantě s kompletní sadou Campagnolo Veloce je to 28 990 korun. Jak je u značky Šířer pravidlem, je možné vybírat osazení za všech sad Campagnolo. Základní provedení na xenonu je již za 23 690 korun. Vrcholem nabídky řady 502 Dynamic je verze se sadou Record za 62 390 korun. Rámová sada zahrnující rám s karbonovou vidlicí a hlavové složení stojí necelých devět tisíc korun.

Zásadnějšími změnami ve srovnání s provedením 2007 prošel především rám. Pracovalo se s profilem spod-

Kola Storek
Revnice

PŘIJMEME BRIGÁDNÍKA

informace:
tel.: 257 721 313
mail: info@kola-sport.cz

	výborná ovladatelnost, sportovní poseda, kola Khamsin ve standardní výbavě, pohodlné sedlo		průměrná tuhost rámu
Technická specifikace:			
Rám: Alu U6 Double Butted			
Vidlice: Carbon FCS			
Klíky: Campagnolo Veloce 39/53			
Přehazovačka: Campagnolo Veloce			
Přesmykač: Campagnolo Veloce			
Řazení: Campagnolo Veloce – ErgoPower			
Brzdy: Campagnolo Veloce			
Kola: Campagnolo Khamsin			
Kazeta: Campagnolo 10s 12–25			
Pláště: Hutchinson Equinox 23			
Řídítka: PZ Racing CR 2.3			
Představce: PZ Racing CR 5.3			
Sedlo: Fizik Pavé Eco			
Váha: 9,1 kg (bez pedálů)			
Cena: 28 990 Kč			

Velikost	L
a Úhel hlavy	73,5°
b Úhel sedlové trubky	73°
c Horní trubka vodorovně	583mm
d Délka sedlové trubky	555mm
e Délka zadní stavby	405mm
f Rozvor	1001,5mm
g Hlavová trubka	198mm

§ Každé kolo má právo na kvalitní kufr...

6990 Kč

9990 Kč

přepravní kufrы na kolo

s pevnou konstrukcí vhodné do vlaku, letadla i do auta

B&W International

VELO CZ s.r.o.
Pospíšilova 314
Hradec Králové
500 03
www.wheeler.cz

SUN RINGLÉ V PRAXI

Náboje značky Ringle si i u nás již v první polovině devadesátých let udělaly skvělé jméno a dodnes díky určité nezničitelnosti mnohé z nich stále bezchybně fungují.

Podobné je to s ráčky Sun, které byly v minulosti populární i díky nepřehlédnutelnému červenému eloxu u XC modelů. Americká značka Sun Ringlé se na náš trh vrátila, a to prostřednictvím firmy Vokolek Import. My jsme si do testu vybrali cross-country model zapletených diskových kol Sun Ringlé Disc-O-tek. **Hmotnost páru těchto kol je 1690 gramů a jejich cena se dostala těsně pod magickou desetitisícovou hranici.**

Při prozkoumání jednotlivých dílů kol je okamžitě patrné, že výrobce nechťel nic podcenit. Náboje s názvem Dirty Flea s průmyslovými ložisky mají pro co největší odolnost relativně masivní přírubu a široké duralové osy. Osazení pro uchycení kotočů je maximálně odlehčené, prostor mezi jednotlivými šrouby

Test kol Disc-O-tek



žadavkem zde tedy byla **očividně maximální pevnost a životnost.** Navíc již u nových kol byl výplet hodně utažený a po několika prvních jízdách, v nichž jsme kola rozhodně nešetřili, nebylo potřeba výplet přitahovat či docentrovávat. Sériové utažení výpletu svědčí o důvěře výrobce ve své produkty, protože méně kvalitní sestava kol by takto utažený výplet nemusela vůbec rozdychat. V tomto případě jsou navíc použity vysoce kvalitní dráty DT Swiss v zeslabovaném provedení 2.0-1.8-2.0 mm.

Test kol, při němž model Disc-O-tek absolvoval několik set převážně terénních kilometrů, a nebyly vynechány ani sjezdy prudkých schodů či nějaké menší skoky, dopadl pro Sun Ringlé příznivě. **Ocenili jsme především pevnost setu, tedy jak dostatečnou odolnost ráfků, tak především celkovou tuhost danou výrazným utažením dvaatřiceti klasicky zapletených drátů.** Akcelerace kol byla při použití lehkých pláštíků hodně dobrá. Životnost průmyslových ložisek by samozřejmě prověřilo například celosezonní zatížení, ovšem v případě značky Sun Ringlé lze předpokládat použití vysoce kvalitního provedení ložisek. Ofech nevykazoval ani sebemenší náznaky ubývání. Zapadnutí praporků ořechu do ozubení jeho pláště bylo navíc vždy velice čisté, k přeskočení způsobenému nedokonalým zapadnutím zde během testu nedošlo ani jednou. Kvalita nábojů, výpletu i ráfků se tedy v případě kol Disc-O-tek zdá být zcela vyvážená.

(kad)

- + tuhost výpletu, kvalita drátů DT, akcelerace, nízká obvodová hmotnost, tvar rychloupínáku
- ne pro Center Lock uchycení kotočů



je precizně vyfrézován. A ačkoliv v této cenové kategorii využívá řada výrobců typizované rychloupínáky, pouze doplněné o patřičná loga, ty s nápisy Ringle mají svůj osobitý tvar. Zapravě se s nimi skvěle manipuluje a zadržené přesně takové vydařené detaily jsou pro tohoto výrobce charakteristické. Šestice šroubů v případě uchycení kotočů se však může zdát vyznavačům systému Center Lock již trochu archaická.

Ráčky s oblým průřezem mají pro co největší pevnost svařovaný spoj, a především kalíškováné otvory pro niply. Použitá slitina hliníku však nabízí vysokou pevnost, proto zde mohl výrobce využít relativně nízký profil ráčku. Ten má samozřejmě zásluhu na příznivé obvodové hmotnosti kol, a tudíž i akceleraci. **Dvaatřicet černých nerezových drátů s trojím křížením je zapleteno vpředu i vzadu zcela klasicky, po-**

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

Cratoni Titan

Značka Cratoni má ve své produkci přílby od cyklistických, přes sjezdové až po zimní lyžařské či snowboardové. Bikový model Titan patří mezi objemnější kusy, určené pro volnější enduro a all-mountain ježdění, kdy je větší masa ochranného materiálu na hlavně doslova nutností.

Přílba Cratoni Titan je vyrobena In Mold technologií, přičemž vnější skořepina pokrývá celý povrch přílby, včetně spodních partií na bočích. Součástí je odnímatelný plastový štítek, který patří mezi jedny z nejužších a jeho demon-

leche cítit, ale jezdec si na to po chvíli zvykne.

Upínání řemínky pod bradou je na standardní sponu, pouze je třeba si zvyknout na fakt, že řemínky nevycházejí z vnitřního prostoru přílby a nekopí-



táž je silově poměrně náročná. Není se tedy třeba obávat, že by je jezdec někde ztratil, spíše naopak ještě ochrání obličej při pádu, a navíc u této kategorie přílby je štítek doslova stylovou nutností. Z enduro stylu vychází i tvar přílby, který je kulatější, a zadní partie je výrazně přetažena dolů na zátylek, aby chránila při pádu i tyto partie. Přílba má celkem dvacet větracích otvorů, takže i přes masu materiálu je zajištěna dostatečná ventilace v teplejších dnech.

Stahování na hlavě provádí systém Orbit micro fit, což je plastové kolečko se strunou na zátylku, které stahuje dva pásy na spánkách a dva nad zátylkem. Ačkoliv netvoří pásy souvislou čelenku, je stažení dostatečné a jisté. Ovládání kolečka se i za jízdy ukázalo jako velmi jednoduché. Celý upínací systém lze jednoduše vyměnit, protože pásy jsou do těla přílby pouze nacvaknuty plastovými koncovkami a struna je do nich zavleknuta speciálním zakončením. Samozřejmostí je dostatečné postrovaní vnitřního prostoru přílby vyjímatelnými vycpávkami. Jedna nechybí ani na vnitřní straně dílu se stahovacím kolečkem, který je při dotažení

rují hlavu, ale vedou ze spodní části boků, takže od hlavy na spánkách odstávají a dotknou se teprve dole na tvářích. I přesto je ale usazení přílby na hlavě jisté díky její dostatečné hloubce.

Za jízdy pak přílba sedí a jediným omezením je délka štítku, která jasně předurčuje přílbu pro použití na kole se vzpřímenějším posedem, aby nedošlo k omezení výhledu. Na závodní XC stroj si ji asi nikdo nepořídí, protože by musel mít neustále vykrácený krk nahoru. Na enduro či freeride ale bude odpovídajícím doplňkem.

Hmotnost přílby ve velikosti L/XL (58-62) je 320 gramů. Dodává se i v menší velikosti S/M a v o celých tisíc korun dražším provedení Titan Pro, které disponuje speciálním uchycením pro kameru nebo svítilnu. Za cenu 2390 korun je Titan solidním ochráncem při tvrdším ježdění. (už)

+ odolnost, tuhost štítku, upínání

- omezenější využití



Full Carbon Line

Totem rodový znak

Cena Kč 46.990,-



Apache Bicycles

Native american legend

www.apache-bike.cz

Rám Full Carbon	Vidlice Rock Shox Recon Race L/O	Specifikace Shimano Deore XT	Velikost 16", 18", 20"
--------------------	-------------------------------------	---------------------------------	---------------------------

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



přeneslo přes nerovnosti. Ibis Mojo je ve výjezdu neskutečně spřáhoun a jeho schopnosti se v mnohém vyrovnají kolům s daleko nižším zdvihem. Svůj vliv mají samozřejmě i kola XTR a lehké pláště s kvalitní přilnavostí a minimálním valivým odporem.

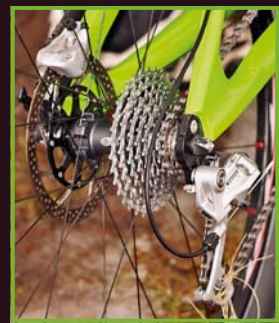
Pro cestu z kopce je potřeba vrátit vidlici na původní zdvih 140mm, posed se srovná a dá se to pustit z hodně prudkých srázů. Kolo má trochu delší zadní stavbu, která zamezuje rychlému přechodu do smyku v klikatých pasážích a napomáhá křídru ve sjezdu. Celková délka jej favorizuje pro křid ve vysokých rychlostech, ačkoli díky 64cm dlouhým vřetovkám se dá kolo slušně krotit i v malé rychlosti. Ostré XT brzdy navíc kdykoli pomohou vymotat se i ve vracečkách o 180 stupňů.

Funkce odpružení je prakticky geniální, žádné nepřijemné tahání za pedály, žádné zbytečné propružování ani další nešvary se nekonají. Zadní stavba doslova vyzobě z cesty jakoukoli překážku, dokonce ani na sérii příčných kořenů neztrácí zadní kolo kontakt. Navíc karbonový rám spolu s fiďtky, představcem a sedlovkou z téhož materiálu přináší neskutečně pohodlí.

Také do vzduchu není problém se vznést, luxusní hmotnost jen nahrává odlepení, ovšem je lepší mít přitvrzený tlumič, aby svou citlivostí nepohltil odraz.

Pro koho

Ibis Mojo je skutečně velmi povedeným strojem, jenž kombinuje rychlost a lehkost XC strojů s mnohem hlubším zdvihem kol pro AM. Takže bude ideálním strojem pro náročného maratónce, alpského enduro vřetě a běžnou projížďku „tour de bier“. Ačkoliv cena celokarbonového rámu 55 500 Kč patří do těch vyšších sfér, zde je opravdu vyvážena kvalitním provedením. Jedinou slabost kola jsme si nechali na konec – Mojo je designově tak ojedinelé a zajímavé, že nás ně-



kolikrát zastavili kolemjdoucí kamarádi s dotazy, co že to je za kolo. Také pro lapky bude jistě zajímavým cílem. Pokud tedy nepatříte k extrovertům, asi to bude chtít méně výraznou barvu.

Dokončení ze str. 1

Přední část rámu je zpevněná středovou „přepážkou“, o níž se opírá úchyt tlumiče. Kromě tohoto zesílení se na tuhosti rámu dále podílí mohutná hlavová trubka a rozšíření u středového pouzdra. Uvnitř hlavové a sedlové trubky je navíc duralová vložka, která u odlehčeného modelu Mojo SL chybí a je v této partii nahrazena ještě vyšším modulem pevnosti karbonu. Zadní stavba je vyrobena v jednom kusu také z karbonu a patky jsou netradičně podpořeny ocelovou vložkou. K přednímu rámovému trojúhelníku je zadní stavba připojena dvěma krátkými kovovými vahadly s poniklovaným povrchem. Jeho barvu je dokonce možné si případně vybrat. Spodní vahadlo má tvar písmene H, ale kvůli excentricky provedené zadní stavbě je také lehce nepravidelné.

DW Link

Systém plovoucího čepu DW link používá kromě Ibisu také Iron Horse. Hlavním cílem tohoto závěsu je umožnit pohlcování sebemenších rázů terénu a přitom zůstat imunní vůči šlapání a neobtěžovat jezdce nechtěným propružováním a taháním řetězu za pedály. Na rozdíl od podobné fungujícího systému VPP značky Santa Cruz, které jsme již několikrát testovali, má DW link mnohem kratší vahadla. Náznornější než slovní popis funkce systému bude shlednutí animace průběhu pružení zadní stavby na stránkách výrobce ibiscycles.com

tech/dw_link/. Díky dvěma vahadlům se zadní kolo v první části zdvihu pohybuje vzhůru, aby v druhé polovině putovalo spíše dopředu. Tím dochází k pohybu virtuální osy otáčení.

DW link se však kromě výše nasti-něných charakteristik ještě vypořádává s propružením, které vzniká vahou jezdce při pohybu kola vpřed.

Osazení

Testovací stroj byl vybaven odolnými a lehkými komponenty Shimano Deore XT, ale zapletená kola, která mají mnohem větší vliv na lehkost jízdy, byla použita z nejvyšší sady XTR. Na rychlosti a lehkosti jízdy se výraznou měrou podílí i pláště, zde osvědčené Schwalbe Nobby Nic. Sedlovku, vřetovky a představec dodal americký Bontrager, přičemž všechny komponenty jsou také z karbonu. Je tedy vidět, že nízké hmotnosti kola se nedosahuje žádnými podfuky, ale solidními komponenty.

Odpružení

Obě pružící jednotky pocházejí od americké společnosti Fox Shox. Vpředu je to vzduchový Fox Talas 32 s měnitelným zdvihem 100–120–140mm, ten se nastavuje malou modrou páčkou na levé straně korunky. Vpravo je pak červený ovladač rychlosti odskoku a modrá páčka přitvrzující kompresi až po blokadu.

V rámu najdeme vzduchový tlumič RP23 délky 200mm a kroku 58mm.

Modrá, dobře dostupná páčka nastavuje tvrdost systému ProPedal, takže při jízdě po hladkém povrchu je možné citelně přitvrdit chod zadní stavby. Tvrdost propedalu lze navíc upravit ve třech polohách frézovaným kolečkem nad páčkou, ale velmi špatně se sním otáčí, neboť má zbytečně ostré hrany.

Na kole

Při nasazení na kolo je cítit vyšší zdvih, ovšem 140mm bychom neřekli. Mojo je stavěno tak, aby bylo co nejnižší a posed připomíná spíše XC kolo na 100mm. Po nastavení pro 75kg vážícího jezdce odpovídajících tlaků v tlumiči (150 PSI) i ve vidlici (75 PSI) by se měly obě jednotky zanořit asi 1–1,5cm. Posed je středně dlouhý a lehce nakloněný kupředu, takže Mojo se skutečně tváří jako XC raketa. To podporuje ještě neskutečně příjemná hmotnost a nevidaná akcelerace. Každé šlápnutí tlačí kolo kupředu jako forsáz „ef-patnáctku“ a nedochází k žádnému nesmyslnému propružování. Takže v tomto bodě se Mojo povedlo na výtečnou. V rozbitém terénu, ale i při pouhém hrubém najetí na obrubník se zadní stavba okamžitě projeví a ráz ztlumí či pohltí. Při silovém šlapání ze sedla rám potěší solidní tuhostí.

Do výjezdu je vhodné snížit zdvih vidlice, čímž se allmountainový úhel 69 stupňů napřími skoro o dva stupně a předek se sníží o čtyři centimetry, což vyvolá plně crosscountryové chování kola. Na hladší povrch je lepší přitvrdit propedal, v rozbitém terénu je ale pohodlnější kolo nechat pružit, aby jízda byla plynulejší a zadní kolo se mnohem lépe

+ skvělé odpružení, univerzalita použití, nízká hmotnost

- ostrý ovladač na tlumiči

Cena rámu	55 500 Kč
Velikost	17"
Délka rámu	580 mm
a Úhel hlavy	69°
b Úhel sedlové trubky	73°
C Horní rámová trubka	555 mm
D Délka sedlové trubky	445 mm
E Délka zadní stavby	429 mm
F Rozvor	1084,5 mm

SEZÓNA 2008 U NÁS JIŽ ZAČALA - NOVÁ KOLA

NA VÁS ČEKAJÍ V NAŠICH SKLADECH!

STERBA
www.sterba-kola.cz

Sezimova 10, Praha 4
tel: 241 741 091, 241 741 951
e-mail: info@sterba-kola.cz
splátky: **800 159 235**
602 383 232
776 221 057

Jméno John Tomac již mladším bikerům možná tolik neřekne, ale v bikovém pravěku to byl prakticky nejuniverzálnější cyklista, jenž dokázal na světové úrovni kombinovat silnici, cyklokros, bmx, cross country i sjezd. Ačkoliv škarohlídi by mohli namítnout, že úroveň sjezdu na počátku devadesátých let nebyla s tou současnou srovnatelná, John své jezdecké kvality prokázal ještě i v roce 2004, kdy tento čtyřicátník dokázal zvítězit v nejrychlejších závodech světa Kamikaze Downhill.

První kroky značky v letech 1997 až 2003 měli na svědomí John Tomac a Doug Bradbury, bývalý konstruktér od Manitou. Ačkoliv kola byla po funkční stránce na vysoké úrovni – každý si jistě vybaví model Magnum 204 z roku 1997, na němž Johnny T. zajel druhé místo ve světovém poháru, značka se na začátku 21. století potýkala s marketingovými potížemi. Minulý rok se jí však ujal bývalý ředitel značky Manitou Joel Smith. Staré rámy zůstaly pochovány v minulosti a vloni firma Tomac vyráběla se třemi zcela novými rámy **Carbide** (karbonový rám pro XC s 90 mm zdvihem), **Snyper** (duralový allmountain se 140 mm zdvihem) a **Primer** (sjezdák s 240 mm).

Hlavní ideje

Je vidět, že pod novým vedením značka nabírá svěží vítr do plachet a tak letos rozšiřuje své portfolio o další tři rámy. Hlavním cílem však není masová produkce kol všech cenových hladin, ale spíše menší série specializovaných modelů, které svým provedením vybočují z řady. Menší firmy totiž mají díky menšímu sortimentu více prostoru se „piplat“ s detaily, což krásně sedí i na Tomac. Rámy se vyrábí s použitím těch nejlepších technologií, například všechny obráběné součásti se dělají na CNC

TOMAC JE ZPĚT

strojích, neboť konstruktéři odmítají punc masovosti při použití kovových dílů. Jako znak kvality se také dnes bere fakt, že rámy se vyrábí na technologicky vyspělém Tajvanu a ne v masovosti „smrdící“ Číně. Proto je na každém rámu nálepka Designed in USA, Made in Taiwan.

Tuhost především

Joel je hodně vysoký člověk, jenž měl podle vlastních slov vždy problém pro sebe sehnat tuhý rám, který by se ani v největší velikosti tolik nekroutil. Proto se při navrhování rámu konstruktéři soustředili v první řadě na tuhost v krutu. Ideálním příkladem je středový blok ma-

teriálu u rámu Carbide a Snyper. Vyšší velikosti se pak stává tak, že středová část je skoro stejná jako u malých rámu a vyšší velikost rámu se získá prohnáním horní rámové trubky vzhůru k prodloužené sedlové trubce. Tím zůstane zachováno nízké těžiště i dostatek prostoru nad rámem. Odpružená zadní stavba

rámu vyřešit tak, aby při absenci čepu v okolí patky nedocházelo k nesouměrnému zatížení tlumiče. V místě uchycení tlumiče tedy najdeme excentrické vačky, které umožní pohyb šroubu v rozmezí 3 mm. Prostě a funkční.

Type X je karbonový pevný rám, jenž na první pohled nijak nevybočuje z řady běžných modelů na trhu. Ale jakmile jsme jej dostali do ruky, poznali jsme, kde leží jeho přednost – v hmotnosti. Type X totiž ve střední velikosti váží pouhých 1100 g. Přitom však, jak již bylo poznamenáno



PEARL IZUMI

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

www.pearlizumi.cz



se pojí k hlavnímu čepu mohutným frézovaným dílcem, a také zavěšení tlumiče přes rameno přepákování hraje významnou roli.

Odpružení

Joel díky své praxi ve firmě Manitou viděl spousty rámu, pro něž museli upravovat tlumiče tak, aby vůbec systém fungoval. Některé systémy prý totiž nedokonalostí odpružení maskují umělým zvýšením komprese tlumiče už z výroby, jiné zase ztrácí kvůli vzduchovým tlumičům, jejichž tření je na rozdíl od pružinových mnohem větší, protože systém musí být utěsněn soustavou těsnění.

A tak jsou rámy kvůli co největší jednoduchosti pouze jednočepové s přepákováním tlumiče pro větší progresivitu na konci chodu. Cílem je získat kvalitní závěs, imunní vůči propružování při šlapání, u něhož nedochází k prodloužování řetězu. Zároveň je systém citlivý na drobné nerovnosti a přitom na konci zdvihu odolný proti chodu nadoraz.

Kvůli co největší jednoduchosti bylo místo zadního čepu použito

u idejí firmy, není kvůli nízké hmotnosti obětována torzní tuhost a jízda bude přirozeně pohodlnější, než na hliníkovém rámu. Na dostatečné tuhosti se podílí zpevnění kritických míst karbonovým vláknem HiModulus s vysokou pevností, rozšíření spodní trubky u středu na šířku středového pouzdra, masivní duralová vložka pro upevnění středu i mohutná plochá monostay pojící horní vzpěry se sedlovou trubkou. Zadní stavba má postupně se zvyšující délkou řetězových vzpěr (u velikosti 15,7" 415 mm, u 17" 420 mm, u 19" 425 mm, 21" má 430 mm) z čehož plyne odpovídající chování kola u různých jezdců a co nejlepší ovládání v náročném terénu.

Uhel hlavové trubky 70 stupňů je pohodovým kompromisem mezi XC a all mountain posedem a rám pojme 80 mm i 100 mm zdvih vidlice. Zadní patky, úchyty kotoučovky i vzpěra proti brzdnému efektu jsou vyrobeny z duralu na CNC strojích. Zajímavé též již jen bude, kolik tento rám bude stát.

Cortez je duralový retro model, jenž navazuje na odkaz původních rámu Tomac Bucksshot a ještě staršího originálu Manitou. Hmotnost střední velikosti je



pružných horních vzpěr z karbonu. Přesmykač je netradičně součástí zadní stavby na samostatné trubce.

Novinky 2009

Pro příští sezónu jsou připraveny tři nové modely – celoodpružený rám Automatic a dva pevné Type X a Cortez.

Automatic doplňuje nabídku rámu pro XC, tvarově vychází z Carbide, ale je vyroben ze špičkové slitiny AL6069 s důrazem na co nejvyšší hmotnost a nejvyšší tuhost při zachování příznivé ceny. Zdvih zadní stavby je 100 mm, hmotnost rámu s tlumičem Fox RP23 v největší velikosti 2,6 kg. Pružnost karbonových horních vzpěr z Carbide bylo třeba u hliníkového

1542 gramů, trubky jsou vyrobeny ze speciální slitiny AN6. Na zadní stavbě najdeme na CNC obráběné díly, jako spodní podkovu za středem, jejíž zebrování přiznává odkaz rámu Bucksshot, stejně jako horní část vzpěry a patky. V černé barvě jsou frézované díly moc pěkně vidět a žebrovaní jim dodává punc originality a exkluzivity, kterou si rámy Tomac jistě zaslouží.

Nejzajímavější model – Carbide XC s 90 mm zdvihem zadní stavby máme právě v testu, takže se již můžete těšit na první jízdní dojmy a poznatky, zda se konstruktérům honba za tuhostí lehkých rámu vydařila.

(mig)

PAVLAČ

Profesionální silniční stáj Lampe si v minulosti většina Čechů spojila s jménem Jána Svobody, ovšem v následujících letech bude oblékat modrodrůzové dresy této věhlasné italské formace také silniční cyklista Luboš Pelánek z Luhačovic. Tento šestadvacetiletý český závodník se tak zúčastní prestižních podniků série Pro Tour. Ovšem na rozdíl od Svobody je Pelánek především vrchářem, takže jeho domov by snad měly být horské etapy a vrchářské premie. K podepsání smlouvy mezi českým závodníkem a týmem Lampre došlo začátkem roku přímo v sídle týmu, v italském Usmate nedaleko Bergama. V nejbližší době čeká tým soustředění v Toskánsku, kterého se již Pelánek zúčastní jako plnohodnotný člen. Hlavní hvězdou sestavy je i nadále Damiano Cunego, vítěz Gira z roku 2004. Tak snad se mu bude po Pelánkově boku dařit.

Známy Pro Tour tým CSC bude v letošní sezóně vozit komponenty značky 3T. Partnerství s touto značkou by mělo být zárukou kvality pro oba zúčastněné. Za karbonovými komponenty značky 3T stojí bývalý ředitel oddělení kompozitů Formule 1 ve stáji Ferrari, Richard McAlnish. Dle jeho slov by nemělo být problémem splnit ty nejnaróčnější požadavky závodníků, protože vyhovět například Michaelu Schumacherovi byl často prý nadlišný úkol, který se ovšem vždy zafíil, takže cyklisté rozhodně nemůžou být horší.

Vyhlašování Krále cyklistiky nemusí vždy patřit jen novinářům či trenérům a dalším cyklistickým „ba-fuňarům“. Každoroční předvánoční zakončení bikové sezóny v Jesterbich horách je totiž kromě krátkého závodu také vyhlášením jehno Krále. Ten má právo zamknout za sezónou kolo na obří zámek a samozřejmě pohostit ostatní „královskou zelenou“. Za rok 2007 získal titul Krále cyklistiky Lukáš Bárta z firmy BP Lumen, jinak také dovozce komponentů SR Suntour. Titul získal po právu za své zaslúhy pro rozvoj cyklistiky v dané oblasti. K již tradičnímu bikovému festivalu v Úpici předjí maratón Babiččiným údolím. Upický bikepark pro freestyleisty patří také do sbírky jeho pestřých aktivit, z nichž nejznámější je podzimní Střední pohár bikových závodů. Přejme pevně vládnout v nadcházející sezóně a spoustu spokojených cyklistických poddaných.

Oblíbený festival horských kol na Lago di Garda se letos bude konat v termínu 1.–5. května 2008. Mezi další zajímavé evropské festivaly patří francouzské FreeRaid Classic (19.–22. června) v Les Deux Alpes a PassPortes du Soleil (28.–29. června) v okolí Les Gets. U nich je zajímavé spojení XC a endurance s freeridem a díky velké nadmořské výšce nad 3000 m. n. m. a prošípkování celé oblasti lanovkami si zde přijde na své každý jezdec.

Konstrukci rámu Tripple Triangle, známou od značky GT, se snaží někteří výrobci dotáhnout ještě o něco dál. A stejně, jako se na vietnamských trznicích objevují výrobky se „čtyřmi



ploušky“ namísto tří, tak výrobce kola na fotografii přidal ještě jeden trojúhelník. A to samozřejmě ve snaze vytvořit něco „ještě lepšího“. Můžeme mu rovnou, a to bez obvyklého testu, oznámit, že tudy cesta nevede. Název kola „Utopia Velo“ na spodní trubce je zcela vstříchný. Pružnost rámu bude ve všech směrech nadprůměrná, jedná se tedy o vyožlené CELODruhčené kolo.

Výrobce komponentů Race Face spustil nové stránky. Na zavedené adrese www.raceface.com najdeme atraktivnější vzhled, různé animace a kromě klasického katalogu komponentů i několik videí, která jednotlivé výrobky představí. Jednoduché, účelné.

Runner není jen běžec



Pro zimní bikování, a hlavně pro jízdu v trochu volnějším stylu jsme vyzkoušeli novinku značky Axon, kalhoty Runner II. V překladu název znamená běžec, ovšem nejen pro běhání lze tento oděv využít.

Kalhoty volnějšího střihu tvoří odlišné materiály na přední a zadní straně. Přední strana je tvořena materiálem Hightex Soft, což je větrudolná polyesterová tkanina s vodoodpudivou úpravou. Tento materiál tvoří celou přední část nohavice a pro lepší ohybnost v kolenu je zde vodorovně rozdělen a veden ve dvou překřívajících se vrstvách. Tim je i přes vnitřní otvor zajištěna dostatečná ochrana kolene před větrem a zároveň kvalitní kopírování anatomie ohybu kolene při šlapání, což test jednoznačně potvrdil. Pod vrchním neprofonutelným materiálem je navíc sitovinová podšívka.

Zadní část nohavice je tvořena zatepleným materiálem s příměsí lycry, který je velmi příjemný na omak a dostatečně pružný. Jeho tloušťka odpovídá zhruba střednímu roubaix. Zakončení nohavice všitou gumou pak navíc disponuje mož-

ností rozeptnutí až nad kotníky, takže se kalhoty dobře oblékají a lze je třeba přetáhnout i přes vysoké boty na běžky, kde díky všitým gumovým proužkům na vnitřní straně dobře drží a nevyhrují se.

Pro zajištění je v pase navíc kromě všité gumy a celobodového protiskluzového pásu s gumovými proužky také stahovací tkanice, ovšem stříh je perfektně proveden, takže kalhoty při jízdě na kole dobře sedí i bez nutnosti dotažení. Velikost XL byla pro jezdce výšky 190cm více než dostatečná, obzvlášť nohavice by délkou dobře seděly i vyššímu jezdcí.

Při testování jsme museli ocenit způsobovost střihu pozici jak na kole, tak na běžkách. Kalhoty nikde netáhnou a nemají tendenci se zbytečně ohmávat. Kromě reflexe pod koleno chválíme ještě další reflexní prvky na vnějším konci nohavice, těsně nad kotníky. Drobnou vadou je volnější spodní část nohavice, která by se mohla zachytit o převodník. Na běžkách je ale tato obava zcela lichá. Jedna přední kapsička na zip byla na drobnosti jako peníze či telefon více než dostatečná.

V teplotách lehce nad nulou byl model Runner II v kombinaci s cyklistickými

kratasy s vložkou a návleky přes kolena ideální. Přední díl totiž nemá takřka žádnou termoregulační schopnost, pouze chrání před chladem, takže návleky nebo spodky nejsou od věci. Díky střihu kalhoty jen stěží použijete na silničku, ovšem na biku jsou zajímavou náhražkou klasických čapáků. Do teplot pod nulou jsme pak volili kombinaci se spodními termokalhotami nebo s čapáky. To už byla opravdu neprůstředná kombinace i do minus deseti stupňů. Při vyšším výkonu v teplotách kolem nuly zadní část dostatečně dýchá, ovšem přední strana tolik paropropustná není. Obavy z „otevřeného“ kolene se nepotvrdily, takže překrytí materiálu funguje velmi dobře.

Pokud někdo váhá, zda pořídit čapáky, nebo volně kalhoty pro bikování či běžky, je model Runner II za 990 korun ideální možností, jak nevyplatit za každou cenu jako cyklista či závodník, ale přitom si užívat komfortu a funkčnosti dobře zpracovaného oblečení.

- (už)
- + střih, funkčnost, délka nohavice, reflexe
- volnější spodní nohavice

Ochrana v novém



kompletu rychloupínákem měl směřovat přesně do středu imbusového šroubu, který drží přehazovačku a patce rámu. Princip je v tom, že jakmile je celý chránič pevně dotažen, šroub na jeho konci se lehce dotáhne imbusem č. 4, aby došel až do středy šroubu přehazovačky. Tímto se vlastně přehazovačka upevní k rámu i z vnější strany. Spodní šroub je navíc dodáván ve dvou délkách, aby byl schopen zajistit přehazovačky s různou hloubkou upevňovacího šroubu.

Montáž celého chrániče je jednoduchá a kolo při ní ztěžkne zhruba o dvacet dva gramů (je třeba odečíst váhu původní matice). Výhoda je hlavně v ochraně před menšími nárazy a třeba při převozu v autě, kdy se výměnná patka díky měkkému materiálu může ohnout působením i malých sil. Přehazovačka je ve výsledku sice zjištěna i z vnějšku, ovšem silný náraz jí může stejně utrhnout i s celou výměnnou patkou, nebo poškodit pevnou součást zadní patky. Na stejné řešení ovšem spoléhá i značka Specialzed, která podobný chránič standardně montuje na svá sjezdová kola s pevnou zadní osou, takže na tom něco bude. Při namontování na dobře srovnanou patku a vyladěnou přehazovačku dokáže tento chránič zabránit také nepřijemnému zaseknutí přehazovačky do drátů vílcem vychýlení výměnného háku na patce, který se občas ohne pouhým provozem.

Tahle drobnůstka za 250 korun tedy může zachránit přehazovačku za cenu desetinásobně vyšší, ovšem kdo počítá se s velkým nárazem třeba o pářez, pak opatrně.

- (už)
- + jednoduchost, funkční ochrana přehazovačky
- hmotnost navíc

Sensor Supersonic

Novinkou v nabídce českého výrobce oblečení Sensor je špičková technická bunda Supersonic.

Jedná se o lehkou bundu na kolo či běžky, vyrobenou z dvouvrstvého lepeného materiálu s 80% zastoupením polyamidem, 14% acrylu a 6% elastanu.



Bunda nabízí zvnějšku dostatečnou vodoodpudivost, zevnitř příjemný kontakt a snadnost oblékání a také částečnou pružnost. Při dožrání systému oblékání tři vrstve bundu k plné spokojenosti otevovali při teplotách okolo -5 stupňů. Dokud se člověk

hýbe, bunda slušně udrží mikroklima a při výkonu se jezdec nezapaří a zároveň neprofonkne ani nepromokne zvenku. Pokud se však zastaví, je třeba dát pozor při delší nečinnosti na prochlazení.

Jednotlivé panely jsou sešity plochými švy, raglanové rukávy jsou dostatečně dlouhé, aby přes ně šly přetáhnout rukavice a límec je zevnitř vyměkčen jemnou mikrositovinou.

Pouze je škoda, že na konci zipu není garáž pro jezdce, nicméně kontakt v tomto místě není nepřijemný. U dámské varianty navíc najdeme asymetrické zapínání.

Zádová část je prodloužena, aby při předklonu na kole nedošlo k odhalení plotýnkové části zad. Na bundě najdeme dvě kapsičky, jednu na levé paži a druhou na pravé straně zádové části. Oba zipy jsou snadno dostupné, ale kapsičky nedisponují nijak velkým prostorem, maximálně na doklady a peníze. Kladně hodnotíme reflexní úpravu zapínání kapes.

Bunda Supersonic je díky možnostem všestranného využití velmi zajímavým

obohacením sortimentu značky Sensor a rozhodně se bude dobře vyjmát i v šatníku cyklisty i běžkaře.

- (mig)
- + nízká hmotnost, vodoodpudivost a prodyšnost
- absence garáže zipu

Pomalou nastává doba, kdy se mnozí cyklisté chystají za najžděním prvních letošních kilometrů do krajů, kde je podnebí pro cyklistiku přece jen příznivější. Ať je to Mallorca, Kanárské ostrovy, vždy je potřeba se tam dopravit letadlem. A tady pro mnohé nastává problém, jak do cíle a zpět dopravit své drahocenné kolo.

Takřka jedinou možností, jak kolo skutečně bezpečně ochránit před poškozením leteckých pozemních zřízeností, kteří často ne zrovna šetrně zacházejí se zavazady, je speciální skofepinový kufr. Nám se dostal do ruky výrobek od firmy B&W International. Sympatická značka už z toho důvodu, že naproti stejné iniciály má audiofil jistě známá firma vyrábějící velmi kvalitní reprobedny Bowers & Wilkins. Zajímavá shoda. Ale náš kufr nehral i když jsme k němu přiložili ucho. Model kufru B&W 96910 je v modré barvě. Má optimální tvar pro přepravu v letecké dopravě, ale například i v au-

Do letadla s kufrem



tě. Oproti minulému modelu byl zmodernizován o zcela nové zapuštěné zamky a byl doplněn o pojistný obvodový pás. Příjemné je, že ke kufuru se dodávají i ceně samostatně obaly na přední a zadní kolo uzavíratelné zipem. Zcela nově je také přibalena rozpěra proti bočnímu promáčknutí. U takového typu výrobku také nebývá zvukem, aby byly dostupné náhradní díly. V tomto případě vám dokonce dodavatel vymění zdarma kolečka, pokud se vám povede je ulomit, což není tak snadné.

Kolo jsme do kufru umístili bez problému. Je jen potřeba zasunout sedlo ve do sedlové trubky a vyndat řídítka z představce. A samozřejmě odmontovat pedály. Pro snadnější manipulaci při uzavírání kufru se rám i samostatná kola ke stěně zajišťí řemeny. Převodník je uložen v molitanu jako v bavině. Uzavření kufru bylo také bez problému. Ke všeobecnému údivu a zděšení dovozce jsme kufr položili na bok a sedli si na něj. Trochu jsme se ještě pohoupali. Nic nepraslo ani nepovolilo. Běžně tvrdě zacházení tedy kufr zřejmě vydrží. Ostatně, naše testování



na dvoře lze doplnit i zkušenostmi týmu PSK Whirlpool, který stejné kufrы používá k častým přepravám již dva roky bez jakéhokoliv poškození kola uvnitř. No a co je dobré pro profiky, mohlo by být dobré třeba i pro vás.

Ještě zbývá dodat cenu, která je velmi příjemná. Za 6990 Kč bude kolo opravdu chráněno nejen v desetikilometrové výšce uvnitř zavazadlového prostoru Boeingu, ale i na vozíku drnčícím po letištní ranveji. Kufr dodává: www.wheeler.cz

(kany)

ŠUP S NÍM NA HŘEBÍK 4

Ať brzdy brzdí

Zima je stále tady, takže se po večerech můžeme i nadále věnovat údržbě našeho kola. Tentokrát se zaměříme na ráfkové brzdy, abychom na jaře měli jistotu, že zastavíme, jakmile to bude potřeba a ne až to technika dovolí.

Ač jsou ráfkové brzdy vytlačovány kotoučovými sestřičkami, hájí si svoji pozici státně a díky jednoduchosti budou stále oblíbené. Asi nejdůležitější je u nich kontrola špalíků. U provedení s kovovou botkou je důležitá včasná výměna, aby kovové tělo botky nedrhllo o ráfek a nenávrátil jej neprobrousilo. Zkontrolujeme i usazení špalíku v botce, aby nebyl někde vysunut. Vyzaduje-li to částečné opotřebení špalíku, nastavíme botku do správné pozice, aby špalík dosedl celou plochou a netvořil se přetoky pod ráfem, nebo aby naopak nezasažoval do boku pláště a neprořel jej. Pokud je matice pro dotažení špalíku vymačkaná, vyměníme ji. Často ji lze sehnat v servisu ze starších špalíků, nebo je dobré si ji doma po předchozí výměně schovat.

U špalíků bez kovové botky opět zkontrolujeme opotřebení a provedeme případné dosezení. Přetoky na spodní straně špalíku lze jednoduše odstranit nožem, nebo zabrousit pilníkem. Pokud bychom je tam nechali, může se při brzdění špalík zaseknout pod ráfem a nevrátí se do výchozí pozice. Stejně tak lze pilníkem strhnout celou plochu špalíku a zbavit ji případných duralových špon, které se tam dostaly z ráfku. Tato preventivní očista brzdné plochy se vyplatí i když se nám zdá, že špalík při brzdění nepříjemně ostře drhne. Kivlení brzd dané nevhodným nastavením špalíků odstraníme jejich seřizemím do špa-



Napojení bowdenu kovovým „výfukem“ bývá nejčastějším místem zatuhnutí lanka.

Vyplatí se použít kvalitní kalené koncovky bowdenu, aby nám nepoškodil jejich stěnu a neprotřhl je. Pokud budeme měnit bowden, v zádném případě nepoužijeme napřímo spletané provedení, které je určeno pouze pro řazení. Pokud je bowden a lanko v pořádku a brzda jde přesto ztuhla, může být vyplaveno mazivo z kovového „výfuku“, který napojuje bowden k čelisti. Ten je nejlépe demonstrovat a následně dovnitř doplnit hustší olej. Toto místo totiž bývá nejčastěji plné nečistot. S tím souvisí i ochranná gumička mezi oběma čelistmi, která by měla na „výfuku“ pevně držet.

Pro lehčí chod se občas vyplatí zevnitř promazat klouby plochy čepů brzdových čelistí.

kdy přední část špalíku bude zhruba o jeden až dva milimetry blíže k ráfku než zadní. Vyšší sklon pak znamená bohužel nižší ostrost brzdy a menší citlivost dosezení špalíků na ráfek.

Při výměně špalíků za nové lze volit z několika provedení. Varianta s kovovou botkou je při pořízení dražší, ovšem následná koupě náhradních špalíků už vyjde levněji, nehledě na rychlejší výměnu, často bez nutnosti dalšího seřizování botky. Klasické provedení špalíku s integrovaným šroubem je dražší než samostatné gumičky do botky a navíc

vyžaduje pokaždé novou montáž a seřizování. Klasika má často větší dosezení plochu než provedení s botkou, ovšem dnes už se rozdíly postupně smazávají.

Pro vyšší univerzálnost lze vybírat ze špalíků z několika směsí, které bývají barevně odlišeny a každá má jinou brzdovou účinnost, závislou na vnějších podmínkách. Obecně platí, že černá směs bývá nejtvrďší a žlutá či sedá jsou nejměkčí. Nechybí ovšem modré či zelené nebo oranžové provedení a různá profílace brzdové plochy s brity pro předčištění ráfku. Trvanlivost směsi ovšem není vždy úměrná jejich tvrdosti a barvě.

Na trhu je dnes několik značek, které dodávají špalíky jak samostatně, tak s botkami a zároveň i kompatibilní s botkami značek Shimano či Campagnolo. Ceny za špalík se pohybují v rádech od padesáti korun až do několika set, v závislosti na značce a kvalitě. Ovšem vyplatí se vyzkoušet si několik provedení, nebo dát na doporučení, ne vždy bývá cena úměrná kvalitě. Lze vybírat například ze značek Kool-Stop, BBB, Author, Jagwire, Baradine, Alhonga, Acor, Avid, Fibrax nebo Tektra a dalších.

Dalším dílem ovlivňujícím chod ráfkových brzd je jejich bezproblémové otáčení na čepech. Většina brzd má vlastní kluzné pouzdro, které je na čep vidlice či rámu napevno dotažené. To

stačí jen lehce prostříknout řídkým olejem, případně lze celý komplet rozebrat a kluzné plochy vyčistit a promazat. Při prostříknutí pozor, abychom nezamastili brzdovou plochu ráfku. U levnějších čelistí, které se otáčejí přímo na čepech, dochází často k zatuhnutí a je třeba čelist sundat, plochu čepu vyčistit nebo obrousit jemným smirkem a promazat. Někdy může levná čelist po dotažení vyznout, i když je komplet promazaný. Je to způsobeno nestejnou délkou čepu a těla čelisti, které se po dotažení zapne o zadní stěnu čepu. Řešením je zbroušení těla čelisti na délku neopatrně kratší, než je délka čepu.

Kvalita bowdenů, lanek a jejich čistota, celistost a promazaní také ovlivňují chod brzd. Nový bowden a lanko umožní mít čelisti nastaveny na minimální odpor, takže je potom nemusíme mačkat větší silou, ale stačí pohodlně jeden prst.

Posledním dílem brzd je jejich páka, u které zkontrolujeme jen lehkost jejího chodu, a pokud to systém umožňuje, dotáhneme vůli v čepu, aby se páčka příliš nevíklala. Pozor na přílišné dotažení, aby se páčka byla sama schopna vrátit do původní polohy. Na páčce si nastavíme také stavění šroub do polohy co nejvíce v páčce, pouze s malou rezervou pro případné povolání čelisti, kdybychom rozcentrovali ráfek. Dělkou chodu čelisti nastavíme lankem na čelistech. Pozor na jeho roztrepení pod šroubem, o který raději vynecháme.

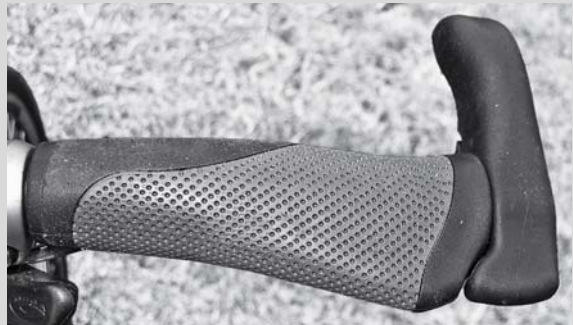
Takto připravené brzdy nás v sezoně už nemohou nepřijemně překvapit a my si budeme jen postupným seřizováním stavěcího šroubu doolaďovat jejich krok. S kvalitou brzdového účinku souvisí i kvalita brzdové plochy ráfku, ovšem o tom až v dalších dílech.

(už)

BBB ErgoFix

Ačkoliv zní název gripů jako nějaké zaříkadlo z pohádky o Saxaně, realita je jednodušší. Jde o ergonomicky tvarované gripy s pojistkou proti protočení, tedy ErgoFix.

Gripý jsou dlouhé 135 mm, takže při montáži na úzká řídítka pozor na kombinaci s řadicí rukojetí, jinak je vše bez problémů. Proti běžným gripům s kruhovým průřezem mají o něco silnější tělo, takže dlaně se má opravdu o co opřít. Bohužel pro ženy s drobnější dlaní to nebude to pravé, ale cyklistka, který hledá výrazně komfortní úchop, bude



Základním materiálem gripů je plastová vnitřní vložka, jež má na vnější straně protažení směrem k jezdcovi, které následně přesně kopíruje pryzový potah gripu. Kratonová pryž je dnes standardem pro kvalitní gripy a zde je vytvářena do ergonomického tvaru s výraznou opěrnou plochou pro vnější hranu dlaně. Tato opěrná plocha je ovšem dostatečně pružná a měkká. Proti přílišnému prohnutí pod tlakem dlaně ji drží zmiňované spojení s plastovým výstupkem základu gripu. Celá úchopová plocha má jemnou perforaci pro lepší odvod potu. Přední strana gripu je naopak z černé hladké pryže, pouze s vyliisovaným logem BBB.

spokojen. Měkká opěrka totiž báječně rozkládá tlak do dlaně a i při delší jízdě jsou gripy díky celkovému tvarování velmi pohodlné. Samozřejmě jejich tvar trochu omezuje manévrování v náročnějších technických pasážích, ale to je úděl většiny bio či ergo-gripů.

Hmotnosti 212 gramů sice zrovna nepatří mezi lehké sportovní kousky, ovšem zde jde hlavně o komfort. Kdo chce zajít v komfortu ještě dál, může gripy skombinovat s rohy BBB ErgoSticks, které mají dozadu protažený tvar a stahují se objímkou skrytou vprostřed těla. Tyto rohy mají navíc pryzový potah, takže i bez rukavic jsou velmi příjemné do dlaně. Jejich tvar pak nabízí několik variací úchopu.

Cena gripů ErgoFix je 299 korun, rohy ErgoSticks o hmotnosti 148 gramů pak stojí 379 korun. Dohromady tedy 678 korun za 360 gramů pohodlí pro cyklistyvo dlaně na dlouhých vyjíždkách. (už)

- + komfort, přirozený tvar, montáž
- hmotnost gripů

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 • Ředitel redakce: Miloš Kašpar • Redaktoři: Jan Kadečka, Dušan Minalecko, Jiří Uzdil • Grafika: Soňa Zertová • Zlom: Typostudio Pavel Amlier • Spolupracovníci: Lukáš Staněk, Jaroslav Ševčík (webmaster) • Distribuce: obchody s velomateriálem, sportovní prodejny, soukromí distributoři, na Slovensku L.K.Permanent, poštový přepravce 4, 834 14 Bratislava, tel.: 07/52 53 719-12 • Registrováno MK ČR • Evidenční číslo MK ČR 6596 • ISSN 1210-700X • Za obsah, kvalitu a pravdivost inzerátů ručí inzerent. • Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p. OZSeČ Ústí nad Labem, 27. 2. 1998, j.zn. P-938/98.

Bělásek Syncros



Bílá prostě frčí, což je patrné z mnoha kol pro rok 2008. Ovšem bílých komponentů zatím ještě mnoho není, přitom bílý tuning je jedním z nejpůsobivějších. A tohoto faktu si je dobře vědoma značka Syncros, která ve sněhobílé barvě připravila celou řadu dílů. Vedle ráfku či sedel nabízí i bílý cross-countryový představec Syncros FL. Takže takřka kompletnímu bílému tuningu vašeho kola již nestojí nic v cestě.

Představec Syncros FL je vyroben z kované slitiny hliníku a využívá patentovaný postup výroby. Nadprůměrná výška zadní objímky představe, a především její vertikální řez ve tvaru písmene „S“ zajišťují dokonalé rozložení tlaku na sloupky vidlice. Společně s dvojicí proti sobě orientovaných šroubů je to důvodem k faktu, že výrobce pro tento představec schvaluje i kombinaci s karbonovým sloupkem vidlice. Přední objímka průměru 31,8 mm se čtveřicí šroubů svým tvarem se zúžením nahore a dole zajišťuje lepší rozložení tlaku při zatížení řídítek. Charakteristickým znakem představe je skvělá torzní tuhost a celková pevnost, což je pro komponenty tohoto výrobce již vlastně typické.

Představec Syncros FL je nabízen v délkách od 80 do 120 milimetrů s úhlem 6°. Hmotnost v délce 110 mm je 137 gramů. Cena tohoto „běláška“ od Syncrosu je 1890 korun. (kad)

ŠTERBA
PŘIJMEME MECHANIKU
 S NÁSTUPEN MOŽNÝM OD 1.1.2008
STRUČNÝ ŽIVOTOPIS A SEZNAM ODBORNÉ PRÁCE ZASÍLEJTE, PROSÍM, NA E-MAIL:
MARKETING@STERBA-KOLA.CZ
ŠTERBA

Sedlovka Easton EC 70

Jedním z hlavních důvodů, proč si koupit karbonovou sedlovku, je nárust pohodlí při jízdě, neboť pružnost materiálu se projeví pohlcováním jemných nerovností.

Ovšem při výběru komponentu, který je zatížen převážnou částí váhy jezdce, není radno si zahrávat s neznačkovými „noname“ komponenty či díly z druhé ruky. Ačkoliv je to málo pravděpodobné, při poškození karbonové struktury (třeba pádem na ostré kameny) hrozí riziko zlomení sedlovky a následně velmi nepříjemné poranění sedacích partií. Nejčastěji však sedlovka praskne vlivem opotřebení v místě spojení s rámem, případně u zámku. Proto se vždy vyplatí sáhnout raději po značkových komponentech výrobců, kteří mají dobrou reputaci.

Takovým výrobcem je třeba americký Easton. Nás zaujal model EC70 s vyoseným



zámkem, jenž patří do střední třídy jak provedením, tak i cenou 2590 Kč. V nabídce je ještě o stovku dražší model EC70 Zero s přímým zámkem.

Karbonová trubka je vyrobena patentovanou technologií TaperWall, kterou se daří snížit hmotnost plynulým ubrání materiálu v nejméně zatížených pasážích. Model EC 70 tak v délce 300 mm váží příjemných 210 gramů.

Materiál obsahuje karbonová nanovlákná CNT, která výrazně zvyšují pevnost sedlovky. Pro rok 2008 dozná změny hlavice se zámkem, vyrobená ze slitiny hliníku sedmíkové řady. Místo jednoho šroubu se zoubkovanou kolíčkou bude systém polohovatelný dvěma šrouby Micro-Adjust, takže umožní maximální přesnost v nastavení sklonu sedla. Navíc vyosení zámku bude oproti loňským 25 mm pouhých 10 mm.

Na těle sedlovky jsou natíštěny značky po jednom centimetru až po vyznačení limitu minimálního zasunutí.

Při upevňování do rámu je třeba sedlovku nepřetahovat, ale zároveň dostatečně upevnit, aby nezažděla do rámu. To se totiž může, podobně jako u ostatních karbonových sedlovkách, stát. Pak je nutné částečně zdrsnet vnitřek sedlové trubky či sáhnout po speciálním kitu pro karbonové sedlovky.

Na sedlovce jsme jezdili celý podzim, kdy jsme nepostřehli žádný problém s pevností či tuhostí. Ovšem nárust komfortu byl oproti hliníkovému modelu docela cítit i přes fakt, že sedlovka měří pouhých 300 mm a zasunutá byla po první značce před limitním bodem.

Pokud toužíte po zvýšení komfortu jízdy, designové kvality a navíc i po snížení hmotnosti svého stroje, měla by být sedlovka Easton EC70 za 2590 Kč jednou z možných voleb. Navíc je univerzální jak pro silniční, tak i horská kola. (mig)

- + pohodlnější jízda, nízká hmotnost, design
- může zajíždět do rámu

Pro běžce i cyklisty

Univerzální bunda pro zimní aktivity, dostatečná délka zad i pro běžného turistu a vysoká schopnost odvodu potu. Prostě univerzální bunda jak na kolo, tak na běžky či další aktivity. Taková je ve zkratce bunda **Pell's Run-Xice**, z jejíhož názvu běh a zima přímo číší.

Základem bundy je silná polyesterová tkanina bez vnitřní podšívkou. Sřitíh je univerzální, takže sice disponuje dlouhým zádočným dílem, ale přední část mu jen těsně seकुnduje. Pozici jezdce na kole sice odpovídá, ale nečtí j až do detailu, což je vidět hlavně na vyboulení materiálu na břiše při pozici na kole, ovšem na běžkách to tak citelně není. Klasické

tráním v podobě jemné síťoviny. Náplety rukávů jsou ze stejné polyesterové pleteniny jako límec, aby dobře odváděly pot.

Celkový sřitíh bundy je spíše delší a v rame-nou užší, takže velikost XXL má například rukávy dostatečně dlouhé pro jezdce s výškou 195 cm, ovšem spodní pružný lem dosahuje téměř až pod zadek. Tato univerzalita sřitíhu je tedy vhod-nější pro rekreační jezdce, kteří dávají přednost vysoké ochraně dolních partií zad před profouk-nutím a nehlídají na závodní vzhled oblečení. Toto provedení je výborné hlavně na běžky, kde je krytí před větrem více než důležité. Na dru-hou stranu vysoký stupeň odvětrání bundy se



stažení gumou v pase, bez jakéhokoliv siliko-nového proužku pak univerzalitu jen potvrzuje. Výrazným prvkem bundy je odvětrání zádočné části, které je ve tvaru obráceného písmene ypsilon a je z jemnější tkaniny bez vodooodpu-divé úpravy. Na zádech je i prostorná kapsa na zip, která objemem spolehlivě nahradí tři běžné kapsy cyklistického dresu. Kolem zipu nechýbí reflexní proužky, bohužel jezdce není vybaven poutkem, takže v rukavích se kapsa obtížněji otevírá.

Volnější provedení límce je dostatečně vysoké a je z jemného pružného materiálu. Na límci nechýbí také garáž pro jezdecký zip, který se tak nedostane do kontaktu s krkem. Klasické provedení rukávů má dostatečnou délku i pro pozici na kole a v podpaždí je vybaveno odvě-

ukázal jako plus při vyšším výkonu jak na kole, tak na běžkách. Zádočný díl totiž velmi dobře od-vádí pot, přitom je celkové materiálu větru odolný, a slabý déšť také nepředstavoval žádné riziko. Bunda je ideální pro využití v teplotách kolem nuly a při vyšší aktivitě i výrazně pod ní.

Za cenu 1670 korun po ní sáhne cyklista nebo běžkař, který podniká dlouhé túry a raději bude kompletně v teple, než aby vypadal jako závodník, a přitom mu spodní partie zad nebo přední strana kyčlí prochlady.

(už)

- + odvětrání, výška límce, větruodolnost
- spíše turistické využití

Dalším závodníkem v našem seriálu o kolech a zkušenostech s nimi je František Žilák, jezdec týmu RockMachine-Cyklomax. Franta se specializuje hlavně na terénní triatlon a v závodech Xterra patří mezi naši špičku. V roce 2004 se stal vítězem Xterra Czech tour a další rok byl třetí. Třikrát se zúčastnil MS Xterra na Havaji a v roce 2006 se stal vítězem etapového závodu BikeChallenge, aby o rok později obsadil místo třetí.

Franta jezdí na kole RockMachine Team Twelve z duralu XtrOLite, s nímž je navysost spokojen. Pro příští sezonu možná osedlá karbonovou novinku značky, ale teď už k jeho kolu a zkušenostem.

Většinu roku vozíš pevnou vidlici, nebo to střídáš za odpruženou podle profilu závodu a povrchu?

No nikdy jsem o pevné vidlici moc nepřemýšlel, až tento rok se naskytla příležitost a pořídil jsem pevnou karbonovou od Pell's. Začal jsem najednou jezdit to, co mi nikdy nešlo, rovinaté maratony čili šedesátky a vidlice se mi osvědčila a kolikrát jsem byl rád, že ji mám. Jinak při mé hlavní specializaci, což je terénní triatlon, jsem ji jezdil na většině závodů, poněvadž ty tratě nejsou až tak těžké a já musím na kole přímo letět, abych stáhnul plavecké manko. Výměnu za odpruženou provozuji podle povrchu a profilu, je to otázka pěti minut.

Pláště Kenda Small Block Eight vozíš celoročně, nebo kvůli jejich jemnějšímu vzorku jen na sušší povrch?

Jmenované pláště vozím celoročně. Vozím rozměr 2.1 a jsem s ním nadmíru spokojen. Mají nízký valivý odpor díky dobrému rozložení jemného vzorku a například proti modelu Karma mnohem lépe drží při vyšším náklonu do stran.

Jak to vidí profík?



rozhodnutí jsem nezkracoval, poněvadž obyčejné špunty by neposkytly takovou oporu objímkám rohů a karbon by se mi dotahováním rohů zdeformoval.

Dolů otočený představec je pro tebe lepší ve výjezdech, nelimituje tě to naopak ve sjezdech?

Tak tato věc mi nikdy nevadila. Už od malíčka, tedy od mého bikerského začátku jsem to vždy takto obracel. Měl jsem spoustu rámu, u kterých to potřeba bylo, např. Cannondale. Sjezd neřeším, ten mě hrozně baví, sjezd bych to i na koloběžce. Baví mě hlavně technická a sjezdová trať.

Je něco, co tě na tvém kole štve?

Letošní kolo bylo naprosto perfektní, mám rád tuhý a kratší rám s hravou geometrií. Pouze mi vadilo těžké štelování XTR přehazovačky, navíc v kombinaci s obráceným chodem. Kola Mavic Crossmax chodila bez problémů, takže spokojenost. Pro mě je na triatlon důležitá kromě kola třeba i obuv a tam jsem maximálně spokojen se značkou Pearl Izumi jak na kolo, tak na běh.

Na sedlově vozíš dvě bombičky pod kouskem duše, jak jsi s foukáním bombičkou spokojený?

Je to úplně obyčejný a rychlý způsob, jak to opravit v co nejkratší době. Je to jistota a hlavně to nařouknu, jak potřebuji. Jedna bombička je ale jen na dojetí, není to na závodění. (už)

Máš duralové zátky v řídítkách, proč nevozíš obyčejné špunty, máš strach z díry v břiše?

Strach? Co to je? Právě zátky byly dilema, když jsem chtěl zkracovat řídítka, jestli zkrátit či nikoli. No ale po moudrém

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 hard-tail 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 exkluzivní TR30 a TR50 kompozitové směsi.



BIKECENTRUM.CZ

Zaskar Carbon Team 9.4 KG / 139.999 Kč / 169.999 SK



Norsko, Finsko, Švédsko, Dánsko, Německo, Nizozemí, Belgie, Francie a Španělsko, tak přes všechny tyto státy vedla cesta expedice **Hamé Nordkapp-Gibraltar non-stop ride**. Pravděpodobně jste o této akci zachytili nějaké zprávy v televizi či v jiných domácích sdělovacích prostředcích, jejím hlavním znakem se totiž stal nepřehlédnutelný dopravní prostředek, a sice lekhokolo.

Přes šest tisíc kilometrů nonstop jízdy v osmi lidech, kteří se pravidelně střídali za řidičky lehkého kola či za volantem dvou doprovodných vozů. Co vše souvisí s takovou akcí, jejíž trasa přetíná celkem čtyři poledníky? Vedle nutnosti dokonalého naplánování cesty, sehnání celého osmičlenného týmu a nezbytné fyzické kondice zúčastněných bylo třeba počítat také s postupně se měnícím klimatem, s větším provozem v některých úsecích cesty a s aspekty jízdy v nepříznivém počasí či v noci. Jízda non-stop sice znamená podstatně

ve volnějším duchu, dalo by se to bez větších problémů zvládnout. Pro určité zrychlení celé akce ale nakonec zvítězila myšlenka, že se budeme střídát v několika lidech, vždy po určitých etapách. V realu se tedy jednalo o nepřetržitou štafetuovou jízdu, tedy ve dne i v noci. Vlastně pouze tímto způsobem jsme mohli realizovat nonstop jízdu. Nejdříve bylo v plánu, že se na lekhokole bude střídát šest lidí a dva další budou tvořit jakýsi podpurný tým, s nímž by souviselo například řízení doprovodných aut. Ve finále se nás ale na lekhokole střídalo všech osm, a to z dů-

Tým se mezi sebou střídaly vždy po osmácti dvaceti hodinách. Jezdci se na lekhokole střídali přibližně po čtyřech hodinách, v případě špatného počasí pak častěji.

Jaké podmínky museli jezdit splňovat, aby se mohli účastnit této vaší akce?

Jelikož jsme nebyli vloženi českým týmem, byla zde nutnost dobré angličtiny. Kromě důležitých postav domácí lehké kolové scény, které zastupoval třeba Jirka Hebeda, zde byli i dva zahraniční účastníci, a sice z Německa a ze Slovinska. Samozřejmostí byla dobrá fyzická kondice, kterou logicky splňovali všichni, neboť se ve všech případech jednalo o aktivní lehkocyklisty. A v neposlední řadě byl i požadavek na řidičský průkaz a schopnost řídit auto. Od chvíle, kdy jsem začal naši akci plánovat, jsem přesně věděl, kdo chce v týmu mít. A všichni na mou nabídku bez váhání kývli.

Postavily se vám do cesty nějaké problémy? Ovládat lekhokolo v běžném provozu asi není žádný med...

Ovládnutí lekhokola zkušenému jezdcovi nečiní vůbec žádné problémy a dokáže se s ním promatovat úplně všude. Takže po této stránce jakýkoliv problém nebyl. Trochu čarou přes rozpočet byl hodně silný provoz ve Švédsku. Původ-

Na lekhokole se šlape mnohem výšší frekvencí, především do kopců, neboť není možné se opřít vahou těla do pedálů. Běžně se tedy používají kliky o délce 155 či 160 milimetrů.

ně jsme chtěli jet podél pobřeží Baltského moře po mezinárodní silnici E4. Před šesti lety jsme ji se sestencí, která byla i tentokrát členkou týmu, absolvovali na tandemu zcela bez problému, neboť tam tehdy byl široký odstavň pruh. Od té doby se ale mnohé změnilo a vznikla třípruhová silnice bez krajnic, navíc s pro cyklistu nepřijemnými lanovými svodidly. Pokud tam lehkocyklistu předjížděl třeba kamión, rozhodně to nebylo nic příjemného. Zbývalo skutečně minimum místa a navíc kamiony jsou ve Švédsku výrazně delší než u nás. Místo devatenácti mají délku šesta-dvacet metrů, takže tlaková vlna je ještě daleko větší. Po sedmácti hodinách na této komunikaci jsme ji raději opustili, a to i za cenu delší trasy a přibližně sto pedátek kilometrů stravených na šotolinových cestách, navíc v dešti.

Stalo se, že jste museli lekhokolo na nějaký úsek cesty nalozit do auta?

Museli jsme to udelat jednou, a sice na mostě mezi dánskými ostrovy. Na tomto dálničním

ŠEST TISÍC KILO

mostě nebylo možné jet na kole, takže nebyla jiná varianta, než lekhokolo kousek popovést.

Cesta s lekhokolem z Nordkappu na Gibraltar není vaší první podobnou akcí, co dalšího jste v minulosti absolvoval?

V roce 2001 jsem byl na tandemu za polárním kruhem, tehdy to bylo skoro sedm tisíc kilometrů za devadesát dní. Další rok jsem byl na horolezecko-cyklistické expedici v Číně. Šlo o dosažení rekordu ve výškové cyklistice. V praxi to znamenalo vynést kolo do co nejvyšší nadmořské výšky a tam se na něm projet. Bohužel se tenkrát rekord pro špatné počasí nepodařilo překonat. V současnosti je tento rekord již 7008 m n.m. Po této akci již přišla doba, kdy jsem začal s přítelkyní jezdit na ležatém dvojkole, s nímž jsme byli v Recku, v Rumunsku a na Ukrajině. V minulém roce jsme byli na klasických lehkolech v Albánii, v Kosovu a v Makedonii.

Ležatý tandem? To je asi docela unikátní vozítko...

To ano, u nás nemá obdoby a naše konstrukce je pravděpodobně lepší, než ty, které bývají občas k vidění v zahraničí. Ležatý tandem je v praxi oproti jednomístnému kolu náročnější na řízení. Podobně jako standardní tandem ve srovnání s klasickým kolem. Jedná se o prototyp, jehož hmotnost je dvaatřicet kilo. Trh na podobné stroje je ale tak minimální, že asi

vozovky před kolem bylo zcela dostačující. Vzadu byla výkonná blíkačka, lekhokolo proto bylo i v noci nepřehlédnutelné. Zadní aerodynamický „tailbox“ byl navíc výrazně červený.

Zadní box sloužil pouze pro zlepšení aerodynamiky, nebo měl i funkci zavazadlového prostoru?

Tento sklomlamínátový box je samonosný a má kapacitu až tři kila zavazadel. My jsme v něm měli rezervuár s pitím, od nějž vedla hadička k hlavě jezdce, dále základní nářadí a při noční jízdě třeba také nějaké náhradní oblečení. Jeho hlavní funkcí je ale zlepšení aerodynamiky. Bude se to možná zdát neuvěřitelné, ale tento doplněk dokáže zvýšit průměrnou rychlost o dva až čtyři kilometry za hodinu. Zadní „tailbox“ má v aerodynamice zásadní význam, neboť k největšímu víření vzduchu dochází právě za kolem. Pokud by se nasadila obdobná kapotáž i dopředu, přidaly by se přibližně další dva kilometry za hodinu. My jsme ale nejezli na rychlost, přestože někteří jezdci se při své etapě dostali i na průměrnou rychlost 32 km/h.

Měli jste během cesty nějaký problém s lekhokolem?

Nic zásadnějšího, měli jsme pouze tři defekty. Ty byly způsobeny jízdou částečně po šotolinových cestách, jejichž povrch je k obutí přece jen méně přívětivý než asfalt. Nicméně vedle dostatečné odolnosti byla u pláště prioritou



Průjezd Španělskem

Běžný cyklista, když zastaví, většinou sleze z kola, aby se protáhl. Oproti tomu jezdec na lekhokole, když zastaví, zůstane sedět, protože je to maximálně pohodlné.

kratší časový úsek na zdlouhání celé trasy, ovšem za cenu větší náročnosti.

Cyklo servis vyzpovídal pilotní osobu expedice Hamé Nordkapp-Gibraltar non-stop ride, Honzu Gallu. Ten je dlouholetým propagátorem lehkého kola u nás a zároveň zaměstnancem domácí značky Azub, která se na výrobu lehkolok specializuje. Zaměřit se ale pouze na průběh expedice samotné, to by byla ještě škoda. Honza Gall je tím pravým, kdo vyzpovídat na téma „problematika lekhokola“. Tento bezesporu velice zajímavý dopravní prostředek a v rukách mnoha uživatelů také sportovní nástroj totiž přináší různá specifika v ovladatelnosti či užívání. A abychom jen zasvěceně nepsalí o něčem, čemu vlastně nerozumíme, sami jsme prošli lekhokolovou zkušeností, a to se silniční i horskou verzí lekhokola Azub.

Abyste si mohli naše povídání vychutnat, musíte zaujmout správnou lekhokolovou pozici. Usadte se pohodlně do křesla a nohy si natáhněte před sebe na konferenční stolek. Šlapat není potřeba a místo na cestu stačí koukat do Cyklo servisu. A ještě u toho můžete usířovat kávičku. Jen dejte pozor, abyste neunuli a nerozliší si kávu do klína. Musíte uznat, že jízda na lekhokole má své neopokovatelné kouzlo...

Honzo, kdy a jak vznikl nápad na uskutečnění vaší nevsedící cesty a proč zrovna z Nordkappu na Gibraltar?

Nápad na uskutečnění této cesty vznikl přibližně před třemi lety. Mnohokrát jsem již před tím vyrazil na dálkové cesty, většinou ale směrem na východ. Myšlenky na jakési propojení severu Evropy s jihem na lekhokole jsem se ale stále nemohl zbavit, tak nezbylo, než to uskutečnit. Ve fázi se to z toho stalo jakási štafetová jízda. A proč z Nordkappu na Gibraltar? Nordkapp považují za jedno z nejdůležitějších míst pro minole dálkové cyklisty. Gibraltar je na opačné straně, na jihu, tedy přes celou Evropu. Zkrátka jsem chtěl, aby akce měla hlavu a patu. Hlavou byl v našem případě Nordkapp a patou Gibraltar. Naše trasa měřila 6153 kilometrů a zvládli jsme ji za jedenáct dní, dvacet hodin a deset minut. Naše průměrná rychlost byla tedy šestadvacet kilometrů za hodinu.

Absolvovali tuto cestu v jediném člověku by asi bylo hodně náročné.

Ano i ne. Původně jsem zvažoval, že bych cestu absolvoval sám. Pokud by to člověk pojal

Vámi použité lekhokolo bylo upraveným strojem ze standardní nabídky Azubu?

Nejednalo se o kolo ze standardní nabídky. Vycházelo z projektu, na němž děláme poslední rok a půl. Šlo o model High Racer, což je v podstatě „spolozávodní lekhokolo“. Oproti závodním modelům byl tento typ vyšší s osmadvacetipalčovými koly, aby byl použitelný do provozu. Naše idea byla udelat rychlé vysoké lekhokolo s pevnou zadní stavbou a se silničním osazením. Jízda Nordkapp-Gibraltar se tak stala jednou z testovacích akcí pro odlaďení budoucího nového modelu.

Jakým způsobem jste vyřešili různá nastavení posedu pro osm rozdílných jezdců?

Mezi nejvyšším a naopak nejmenším jezdcem byl výškový rozdíl pětáctičet centimetrů, což je docela hodně. Správně by se v takovém případě měla přenastavit délka šlapáku, to jest představení přední části s klikami. Vyřešili jsme to ale třemi rozdílnými typy sedel odlišné velikosti. Ta jsme posunovali ve čtveřici navzájem na rámu, tedy ukotvením různě daleko od klik. Paradoxně šest lidí použilo totožné nastavení sedla velikosti L. Pouze jedna jezdyně potřebovala sedlo M a shodou okolností zrovna její partner naopak využil XL. Vedle změny sedla se ještě laborovalo také s nastavením představek, tedy s polohou řidičské vůči sedlu. Když už byl tým sehnán, byl schopný provést změnu nastavení kola během šesti minut.

Měli jste přesně stanovené, po kolika kilometrech se budou jezdcí střídát?

Od začátku jsme byli rozděleni do dvou týmů, čemuž jsme také přizpůsobili počet doprovodných aut na dva vozy. Jeden čtyřčlenný tým vždy jel na kole a zajišťoval i vše potřebné pro samotného jezdce. Druhý tým měl možnost odpočinku, neboť v jednom z doprovodných vozů byla udláňná lůžka. Toto odpočívání auto vždy někde zastavilo a následně, po potřebném odpočinku, se opět přidalo k hlavní skupině.

METRŮ V LEŽE

➤ Že vodítko běžné přehazovačky jej nemá šanci napnout.

Jak moc je pro pohodlí jízdy zásadní tvar a polstrovaní sedla? Není nepřijemná minimální ventilace mezi opěradlem a zády jezdce?

S ventilací zad to není až takový problém. Je to podobné, jakoby měl člověk při sportovním výkonu na zádech batoh. Daleko zásadnější než polstrovaní je pro pohodlí zadní odpružení. Námí použité kolo sice bylo z důvodu minimální váhy vzadu pevné, ale většina lehekol je zadním odpružením standardně vybavena. Bez odpružení přechází všechny rázy z vozovky přímo na jezdce, a to v podstatně větší míře, než u klasické stavby kola. Posed na lehekole je ale velice komfortní. Běžný cyklista, když zastaví, tak většinou sleze z kola, aby se protáhl. Oproti tomu jezdce na lehekole, když zastaví, tak zůstane sedět, protože je to maximálně pohodlné. Dá se říci, že lehcyclista je i při jízdě v jakési odpočívací poloze.

V případě prototypu lehekola pro vaši cestu jste řešili celkovou hmotnost, nebo byla prioritou maximální spolehlivost?

Hmotnost jsme moc neřešili, „honit gramy“ v případě prototypu často ani není možné a negativně by se to mohlo odrazit ve spolehlivosti. Ta byla samozřejmě zásadní. Ale i přesto mělo naše lehekolo včetně zadního aerodynamického boxu solidní hmotnost okolo patnácti kilogramů. Při stavbě prototypu si člověk často nemůže dovolit využívat takové výrobní technologie, jako u sériového produktu. Mám zde na mysli třeba použití frézovaných dílů. U prototypu se zkrátka musí vzít i nějaké součásti ze standardní nabídky.

Začátečníka bude možná bolet břicho, hýžděvé svaly a celá zadní strana steh. Kdybychom posadili špičkového cyklistu-závodníka na lehekolo, určitě by sice vyjel i náročnější kopce, ale pravděpodobně by ho v nich porazil kdejaký lehekolový amatér.

Mají užoučká řídítka použitá na tomto prototypu lehekola něco společného s běžným produktem Azubu?

Ne, tato řídítka byla použita pouze na lehekole pro jízdu Nordkapp-Gibraltar z důvodu maximální aerodynamiky. Svým tvarem vychází z rychlostních lehekol. Jejich V-tvar a velice malá šířka dostávají ruce těsně před hrudník, a tudíž do aerodynamického zákrytu s tělem. Při použití těchto řídítek jsou ruce jezdce přibližně dvacet třicet centimetrů před hrudníkem. Pro nasazení a sedání se řídítka dají odklopit. U rychlých lehekol stavěných vyložené na hmotnost ovšem možnost odklopení řídítek není. Jestliže jsou na lehekole řídítka pod sedadlem, je odpor vzduchu jezdce ve srovnání s námi použitým provedením daleko větší, neboť přibude celá plocha paž.

Velice dobrá aerodynamika samozřejmě svádí k otázce, jak jste na lehekole jeli nejrychleji.

Během naší cesty na Gibraltar dosáhl kolega Martin Anderseck v podmořském tunelu rychlosti 95 kilometrů za hodinu. Samozřejmě při jízdě z kopce. Martin patří k hodně rychlým jezdčům, za rok na lehekole najede deset tisíc kilometrů. Světový rychlostní rekord na celokapotovaném lehekole je po rovině 129,6 km/h. Zajímavostí je, že evropský rekord drží jeden Slovinec, jenž leží v kole hlavou napřed. Někteří rychlostní jezdci dokonce kvůli co nejefektivnější poloze při šlapání vůbec nevidí dopředu a využívají miniaturní kameru a monitor.

Přináší jízda na lehekole nějaká konkrétní specifika v ovládní? Mám na mysli třeba jízdu na mokru a podobně.

Díky takřka ideálnímu rozložení hmotnosti není lehekolo v ovladatelnosti téměř ničím specifické. Určitým problémem je to, že se jezdce hůře ohlíží za sebe. Třeba proto, aby viděl, zda za ním nejede auto. Ideálním doplňkem je proto malé zpětné zrcátko, které se přiděluje na nožičku cyklistických brýlí. Pokud se ale jezdce v sedačce trochu posadí, tedy jakoby předkloní, ohlédnutí je celkem snadné. Určité limity má samozřejmě řízení. V případě řídítek pod sedlem se kolo otáčí na kružnici přibližně s poloměrem čtyř metrů, s horními řídítky je poloměr otáčení ještě nižší. Na úzké silnicích to ale často znamená, že si při otáčení musí jezdce couvnout. Jízda za mokra není problém, na jezdce navíc nečáka voda od kol. Na druhou stranu, samotnému dešti je jezdce mnohem více vystaven, neboť jeho jízdní pozice je v porovnání s klasickým kolem mnohem více otevřená. Další specifika jsou v transportu kola, například automobilové střešní nosiče jsou přízpůsobeny pro uchycení klasického rámu. I manipulace s kolem je o něco složitější. Zatímco u klasického rámu se stočí přední kolo, čímž se jeho délka zkrátí, u leho-

kola vyčnívá dopředu šlapák s klikami. Takže může nastat problém třeba ve výřahu.

Zásadní je ale především asi způsob šlapání...

Ano, to je ten nejdůležitější rozdíl oproti klasickému kolu. Na lehekole se šlape mnohem vyšší frekvencí, především do kopců, neboť není možné se opřít vahou těla do pedálů. I z toho důvodu je v posledních letech u lehekol trend zkracování klik. Běžné se tedy používají kliky o délce 155 či 160 milimetrů. Známi jezdce, kteří požívají například kliky o délce 140 milimetrů. U lehekola použitého na jízdu Nordkapp-Gibraltar jsme ale použili kliky klasické délky 170 milimetrů. Z důvodu nutnosti vyšší kadence je však zapotřebí použít lehčích převodů. Přestože se tedy jednalo o silniční lehekolo, byly zde použity kliky s třemi převodníky 48-38-26 zubů a vzadu devítikolečko s rozsahem 11 až 34 zubů.

Nabízí se tedy otázka, jak prudké stoupání je pro lehekolo překážkou?

Většina stoupání se dá bez problémů vyjet. Zdolal jsem i šestnáctiprocentní stoupání, a to s třiceti kilogramy nákladu. Není zde ale takový problém ve šlapání, jako v rovnovaze. Jelikož se jezdce silou opírá do pedálů, a tedy do opěradla, má lehekolo logicky tendenci se v hodně prudkém stoupání stavět na zadní kolo. Výhodou lehekol Azub je ale možnost přenastavení polohy sedadla. Pokud bych tedy dopředu věděl, že mě čeká tak prudký kopec, v němž budu problémy se správným rozložení hmotnosti, tak bych si v předstihu posunul sedačku dopředu a vice bych jí předklonil. Kupodivu jsem ale na lehekole nikdy nejel kopec, jenž bych celý nevyjel.



Dojezd na Gibraltar

Předpokládám, že je rozdíl v zatěžovacích svalech při jízdě na lehekole a klasickém kolu. Jaké svaly budou lehcyclistu-záčetníka pravděpodobně bolet?

Pro cyklistu je to téměř jakoby začínal s úplně novým sportem. Začátečníka bude možná bolet břicho, hýžděvé svaly a celá zadní strana steh. Je to mnohem více o stehnech než u lytáčích. Dá se říci, že člověk, jenž je trénovaný na klasickém kole, rozhodně nebude na lehekole nějaká hvězda. Kdybychom posadili špičkového cyklistu-závodníka na lehekolo, určitě by sice vyjel i náročnější kopce, ale pravděpodobně by ho v nich porazil kdejaký lehekolový amatér. Kromě celkové dobré fyziky je mu cyklistický trénink téměř k ničemu.

Jsou nějaké zásadní odlišnosti v oblečení oproti klasickému kolu? Předpokládám, že třeba kalhoty s antibakteriální vložkou umístěnou v rozkroku nemají na lehekole velký význam...

Tak to není vůbec pravda. Vložka v kalhotách má velký význam, bez ní by jezdci nepřijemně foukalo do rozkroku. Jejich význam je ale pouze z tohoto pohledu, komfort sezení nijak neovlivní. Velký rozdíl je v dresu na lehekolo. Ten musí

být vpředu kratší, protože sedícímu jezdci by se zde zbytečně krabatal. A hlavně musí mít tento dres kapsy vpředu na břiše.

Pro případ, že by tento článek nalákal některé potenciální lehcyclisty, za kolik se dá sehnat nějaký základnější model lehekola?

Ze zadním odpružením začíná cena lehekola Azub na částece 32 tisíc korun. Pro letovní rok jsme ale připravili i ekonomičtější variantu s pevnou zadní stavbou za devatenáct tisíc korun.

Nepřemýšlíte o podobné štafetové akci v terénu, tedy na horském lehekole Azub?

Zatím ne, ale třeba si dokážu na terénním lehekole představit absolvování Crocodile Trophy. V terénu je ale nutné, aby byl jezdce maximálně vyježděný. A to znamená vyježděný v terénu jako takovém, většinou jsou totiž lehekola používána na silnici. Ovládní lehekola na silnici je docela jednoduché, ale mimo ni to vyžaduje jezdceovou techniku. Lehekolo neumožňuje přesunutí těžiště za jízdy či nadhození předního kola při nájezdu na překážku. Lze jej samozřejmě nastavit tak, aby zvládlo prudší terénní sjezd, nebo naopak vjezd. Ale není s ním možné projet bez zastavení a přenastavení

pasáž, kde prudký vjezd následuje po sjezdu. V tom je rozdíl oproti klasickému kolu, na němž stačí pouze přesunout těžiště jezdce. Já si ale například v terénu na lehekole připadám bezpečnější než na klasickém biku. Pokud se totiž na běžném kole jde v nějaké strmé pasáži přes řídítka, jezdce s kolem dost složitě zápasí, aby se z něj vůbec dostal. Oproti tomu na lehekole, když už by k němu podobnému mělo dojít, tak se lehekolo postaví na předek a jezdce dává jednoduše obě nohy na zem.

Máte v plánu nějakou další podobnou akci?

V tomto případě nechci být konkrétní, ale něco většího opět plánujeme. Nechte se překvapit. Nicméně pokud se najde tým, jenž by rád náš výkon na trase Nordkapp-Gibraltar překonal, ať se nám určité ozve. Rádi poradíme a budeme držet palce. My jsme šli do něčeho, o čem jsme neměli ani páru. A cestou jsme objevovali, improvizovali, řešili a postupně vylepšovali. Ale vlastně o tom je ono dobrodružství...

Děkují za rozhovor, přejí hodně šťastné největších lehekolových kilometrů.

Jan Kadečka



Takže pokud bych se chystal na lehekole třeba do Alp, bylo by rozumné si posunout o něco dopředu sedadlo i šlapání?

To asi ne, neboť čím více by bylo váhy na předním kole, o to horší by byla manévrovatelnost schopnost kola. Poloha klik se i lehekola nastaví podle výšky jezdce většinou ve výrobě, sedadlo se dá i u modelu Azub posunovat v rozmezí třinácti centimetrů. Pro správné rozložení hmotnosti se však doporučuje, aby bylo sedadlo ukotveno v poslední třetině jeho posuvné dráhy. Zbylé dvě třetiny vpředu jsou zde pro případ, že by si chtěl kolo třeba krátkodobě půjčit menší jezdce.

Jak nejpomaleji se dá na lehekole jet v prudkých stoupaních?

Jeden a půl až dva kilometry za hodinu, stabilita je i v pomalé rychlosti celkem bezproblémová. Samozřejmě v případě, že je jezdce již trochu vyježděný. Absolutnímu začátečníkovi může lehekolo připadat trochu vratké i ve vyšší rychlosti.

www.cykl.cz • www.cykl.cz

www.vokolek-import.cz

Cannondale 2008



Prophet 1

Štěrba - Jízdní kola, Sezimova 10, 140 00 Praha 4, tel. 241 741 961, info@sterba-kola.cz, www.sterba-kola.cz • XCR - Špitálka 124/37, 602 00 Brno, tel. 543 254 395, xcr@volny.cz, www.xcr.cz • BIKE CENTRUM Radim Kořínek s. r. o., Masarykova Trída 46, 772 00 Olomouc, tel. 585 243 220, info@bikecentrum.eu, www.bikecentrum.eu • BIKE SPORT, V Tejnecku 543, 537 01 Chrudim, tel. 469 621 252, info@bikesportchrudim.cz, www.bikesportchrudim.cz • KOLA VÁSEK, Dvořákovo náb. 222, 539 01 Hlinsko, telefon 469 311 458, kolavasek@tiscali.cz • Cykloport - Kř. Lužnická 384, 391 01 Sezimovo Ústí, telefon 381 263 333, cykloport@volny.cz • Redpoint Sportiv, Horní 43, 549 57 Teplice n. Metují, tel. 491 591 042, redpoint@seznam.cz • MEGA BIKE s. r. o., ulice Havlíčkova 160, 280 02 Kolín IV, telefon info : 321 716 416 megabike@megabike-cylo.cz, www.megabike-cylo.cz • BC SPORT, Nádražní 351, 513 00 Semily, tel. 481 625 228, bcsp@mikroservis.cz, www.bcsp@semily.cz • Ramala, Přemyslova 134/29, 301 00 Pízeň, tel. 377 222 813, ramala.pizen@seznam.cz, www.ramala.cz • KUR sport, Zimní stadion Oblouková ulice, 405 01 Děčín, telefon info 606 682 979, kursport@kurport.cz, www.kursport.cz



Top model řady Pro osazený sadou XT by měl oslovit sportovněji smýšlející jezdce, kterým ovšem nebude cizí ani lehce endurovější styl jízdy. Na kolik se mu to daří, to ukázal náš test.

Spolehlivý základ

Jako u většiny testovaných kol značky Wheeler nás opět nezklamal kvalitně provedený rám, který nabídl vyvážené vlastnosti. Ale nepředbíhejme. Základem biku **Pro 79** je hliníková slitina 6061 T4/T6 s dvojitě zeslabovanou stěnou trubek, které jsou upraveny hydroformem. Profily jsou střídmé, využívající kapkovitý průřez horní trubky a kruhový průřez spodní trubky. Ten je pouze u hlavy



protáhnou do zpevnující výztuhy a u středového pouzdra přechází v plynulý obdélník pro větší boční tuhost.

Spodní oválná ramena zadní stavby mají esovitě prohnutí, stejně jako sedlové vzpěry, u kterých to ovšem není tolik výrazné. Nechybí pro značku typicky proflávané patky nebo horní spojovací můstek s písmenem W uprostřed. Jednoduchost a hladký vzhled celku neruší vedení bowdenů pod horní trubkou. Design kola je proti minulým ročníkům značku trochu pestřejší a nekloní se k pro značku typickému industriálnímu vzhledu.

Geometrie rámu je na pomězi sportovního XC a pohodlnějšího enduro-hardtail provedení, které je v posledních letech



stále častější a oblíbenější. Svůj díl na tom nese samozřejmě i nastavení posedu díky dlouhé vložce na sloupku vidlice, po níž lze v rozmezí čtyř centimetrů plynule posouvat představec a regulovat tak výšku prohnutých řídítek. Lze tak nastavit posed jak lehce sportovního XC kola, tak pohodlného enduro stroje. V obou krajních nastaveních však chování kola podpoří již zmíněná geometrie rámu. My jsme nakonec zvolili pohodlnější nastavení, tedy představec nejvýše a vzprímenější, ovšem stále dostatečně sportovní posed. Pro delší vyjížďky se ukázala být velmi příjemná i zahnutá řídítka Ritchey Pro s pohodlným úchopem.

Kolo se od začátku projevuje jako dobře ovladatelné a stabilní. Stopa předního kola se zdá být přesně na hranici mezi krátkou agresivně točivou a dlouhou stabilní. **Bike zatáčí plynule a poslušně, ale není přetáčivý nebo extra obratný, a ve vyšších rychlostech je spolehlivý i pro méně zkušené jezdce. Projevem je jeho točivost bližší k enduro bikům než k ostrým XC mašinám.**

Velice solidní se ukázala být tuhost rámu, který se při záběru ze sedla nekroučí. Přenos síly je perfektní a bike stabilně zrychluje a dobře drží tempo. V terénu se tuhost rámu projevila trochu tvrdším dojmem, který lehce eliminovalo poměrně pohodlné sedlo vlastní produkce.

Přední vidlice Marzocchi MZ Race se zdvihem 100mm chodila od začátku chodu citlivě a poměrně měkce až do dvou třetin zdvihu, kde došlo k výraznému nárůstu progresivity. Ačkoliv se jedná o nejlevnější provedení značky, šlo o spolehlivý a dobře fungující kousek, jehož jedinou slabinou bude průměrná torzní tuhost a vyšší hmotnost. Možnost uzamčení vidlice z řídítek funguje

v jakékoliv fázi zdvihu, přičemž v klidovém stavu ponechá vidlici asi centimetr ochranného zdvihu, kdežto pokud jí jezdec zamkne stlačenou, zůstane ve sníženém stavu bez jakéhokoliv propuzování. Tím lze částečně vylepšit stoupací schopnosti kola s nejlépe nastaveným představcem, kdy dochází k tendenci nadzvedávat přední kolo. Naopak ve sjezdech se tato pozice představce ukázala jako velký pomocník v prudkých pasážích, kde kolo jezdcí hodně ulehčilo.

V terénu se osvědčilo obutí Schwalbe Sport Jimmy s agresivním vzorkem, který velmi dobře vedl v blátě a na měkčím povrchu. Slabší byl pouze na kamenech a mokřích kořenech, přesto ale nekládí velký valný odpor. Pouze šifra dva palce neukázala přílišnou tlumící schopnost a vzhledem k tuhosti rámu bychom volili spíše širší obutí. Řáčky Alex s logy Wheeler a tradičním párovým výpletem byly bez problémů a vydržely i v těžším terénu bez nutnosti decentrování.

Komponentové osazení kompletně od Shimana, a to mix sad Deore, Deore LX a XT, se ukázalo jako bezproblémově fungující jak na postu řazení, tak brzd. Kotoučkový XT jsou spolehlivým kouskem s dobrým výkonem a dávkováním síly, které zde bylo nepatrně omezeno použitím brzdových dual pák s řazením.

Pro koho?

Wheeler Pro 79 je určitě univerzálním bikem pro všechny milovníky dlouhých vyjížďek, třeba i v náročnějším terénu. Posedem pokrývajícím škálu od XC až po enduro a velmi příjemným ovládním si svého jezdce určitě získá.

SunLine kokpit

Zamilovali jste si barvu titanu natolik, že musí být kromě rámu, vidlice, sedlovky, klik i na postu řídítek a představce? Pak by mohl být tou správnou volbou set vlnitovek a představce V-One od americké značky SunLine. Pokud vám toto jméno nic neříká, vězte, že patří pod křídla amerického výrobce chráničů a oblečení SixSixOne. Ač jsou komponenty poměrně mladé, v loňské sezóně se na ně k plné spokojenosti mohli mimo jiné jezdcé spoleh-

přít i karbonové vlnitovky. Stále rozšířenější se stává u představců použití šroubků pro imbus č. 4. Představec je 65 mm dlouhý a je určen pro řídítka průměru 31,8 mm.

Hmotnost 170 gramů je téměř srovnatelná s XC představci klasického trubkového tvaru, ale design je rozhodně předčí. Proto se nám 1390 korun za tento zajímavý kousek zdá přiměřenou cenou.

Řídítka V-One

Vlnitovky V-One jsou určeny nejen pro all mountain, ale s klidem je můžeme použít i na sjezdové kolo pro odlehčení přední části. Trojitě zeslabované stěny trubky z velmi pevného materiálu Al 7075 T6 se totiž podlí-



na výborné celkové hmotnosti 270 gramů. Pevnost je ještě posílena hrubou povrchovou úpravou kuličkováním. Konce řídítek jsou však vyleštěny pro co nejlepší přilnutí gripů.

V nabídce jsou dvě verze se zvednutím 19mm a 38mm, takže si je možné řídítky snížit či zvednout posed. Průhyb pak činí 5x9mm, což se odrazí na velmi příjemném úchopu s kvalitním ovládním kola. Tomu

napomůže i šířka řídítek 711 mm. Tu je však možné rovnoměrně zkrátit díky na koncích natištěným značkám. Cena řídítek 990 Kč je zcela konkurenceschopná a patří vzhledem k hmotnosti, úchopu i délce řídítek k těm nižším.

(mig)

nout i dvojnásobný mistr světa ve sjezdě Fabien Barel.

Představec V-One AM

Superlehký představec pro all mountain je tak lehký, že si jej bez starostí umíme představit i na kole pro maraton a XC. Jeho tělo je kompletně vyráběno na CNC stroji, takže má zajímavě řezané tvary, které jsou navíc funkční pro výbornou tuhost v křutu. Hrany vnitřní objímky pro řídítka jsou zaobleny, aby do představce mohly



	ovládání, tuhost rámu, posed		levnější vidlice
Technická specifikace:			
Rám: Alloy 6061 T4/T6 D.B. Hydratubing			
Vidlice: Marzocchi MZ Comp 100mm			
Kliky: Shimano Deore LX			
Pedály: Shimano PD-M520			
Brzdy: Shimano Deore XT Disc			
Řazení: Shimano Deore XT Dual Control			
Přehazovačka: Shimano Deore XT			
Přesmykač: Shimano Deore XT			
Náboje: Shimano Deore			
Řáčky: Alex DP 17			
Pláště: Schwalbe Jimmy Sport 2.0"			
Sedlo: Wheeler Pro			
Sedlovka: Ritchey Pro			
Představec: Wheeler Pro			
Řídítka: Ritchey Pro			
Hmotnost: 12,6kg			
Cena: 33 990 Kč			

a Úhel hlavy	71°
b Úhel sedlové trubky	73°
C Horní rámová trubka	580mm
D Horní trubka vodorovně	600mm
E Délka sedlové trubky	480mm
F Rozvor	1090mm
G Hlavová trubka	125mm

AUTHOR®

MARATON TOUR 2008

<p>AUTHOR 50 ČESKÝ RAJ 26. 4. 2008 WWW.SOCESKYRAJ.CZ</p> <p>AUTHOR ŠELA MARATHON 3. 5. 2008</p> <p>DĚTSKÝ AUTHOR ŠELA MARATHON 4. 5. 2008 WWW.SELASPORT.CZ</p> <p>AUTHOR KRÁL ŠUMAVY MTB 31. 5. 2008 WWW.AUTHORKRALSUMAVY.CZ</p> <p>AUTHOR CYKLO MAŠTÁLE 14. 6. 2008 WWW.MASTALE.CZ</p> <p>AUTHOR 50 BEZDĚZ 21. 6. 2008 WWW.S0BEZDEZ.CZ</p>	<p>AUTHOR ZNOVÍN CUP 28. 6. 2008 WWW.VINARSKA50.CZ</p> <p>VELKÁ CENA VINNÝCH SKLEPŮ LECHOVICE 30. 8. 2008 WWW.MTB.LANCOV.CZ</p> <p>AUTHOR KRÁL ŠUMAVY ROAD 13. 9. 2008 WWW.AUTHORKRALSUMAVY.CZ</p> <p>CYKLOMARATON BRDY 2008 20. 9. 2008 WWW.AARCHA.CZ</p> <p>NOVA AUTHOR CUP 11. 10. 2008 WWW.NOVAAUTHORCUP.CZ</p>
---	--

www.author.eu

Bílé teplo

Bílá barva je symbolem zimy, sněhu a odjakživa navozuje pocit chladu. Bílé provedení zimních cyklistických kalhot **Northwave Profile** však tyto zažitě představy jakoby bourá. Bílá je v tomto případě zárukou tepla a ochrany před chladem, ovšem nepředbíme.

Čapáky Profile jsou ušity z materiálu Tessuto SuperRoubaix a přívlastek super opravdu sedí. Tloušťka materiálu a hustota jsou na vysoké úrovni, takže se není třeba obávat, že by kalhoty nedostačující hřály, právě naopak. Střih počítá s využitím v opravdu chladných podmínkách, takže kalhoty mají vysoký zádový díl, dosahující skoro až za krk. Přední díl je o něco nižší a dosahuje až na prsa. Samozřejmostí je dvacet pět centimetrů dlouhý zip, který umožňuje přední díl dostatečně rozepnout jak pro navlékání, tak pro vykonání určitých potřeb. Šle mají výrazné olemování a všechny ploché švy jsou dostatečně pevné s vysokou kvalitou provedení.

Výrazným plusem je speciální profiline panelů v oblasti kolennou, kde je vše tvarováno tak, aby materiál netlačil. Střih v těchto místech, stejně jako u celých kalhot perfektně sedne. Na zakončení nohavic pak nechýbí vnitřní silikonový proužek proti vysouvání, ovšem pro snazší navlékání bychom uvítali svislý zip a možnost nohavičky uvolnit. Na zadní části levé nohavičky je svislý reflexní proužek, na pravé ovšem chybí, což je logické, když automobily objíždějí cyklistu vždy zleva. Na pravé nohavičce je vpředu gumové logo značky, levá nese velký nápis Northwave na stehně a drobný znak na holeni, opět v lesklém provedení.

Střih kalhot perfektně sedí jezdcí s vyšší postavou a vytvořeně sportovní až závodní určení je tedy evidentní. Velikost L je délkou vhodná klidně pro jezdce výšky 190cm, ovšem nadváha se i přes vysokou elasticitu materiálu příliš netrpí. Materiál je velmi příjemný a teplovní komfort je na vysoké úrovni. Absence větru odolné membrány není díky kvalitě materiálu nevýhodou, i v nižších teplotách kalhoty splňují vysoké nároky na ochranu před chladem a zároveň disponují vysokou schopností odvodu potu. Vnitřní vložka je dostatečně komfortní a patří mezi ty středně velké.

Bohužel bílá barva je trochu nepraktická, takže kalhoty budou vhodné pro použití na vyložené suchých silnicích, nebo na sněhu. Za cenu 2930 korun však jezdec získá perfektně provedené kalhoty z kvalitního materiálu, ve kterých ho určitě nikdo nepřehlédne.

- + střih, materiál, tvar kolene
- vyšší cena, nepraktická barva

CICLOSPORT
SPORTS INFORMATION SYSTEMS

NOVINKA



Cena 8970,- Kč

HAGS www.pells.eu



Jak si posílit záda

Bolí vás často na kole záda? Pak vězte, že je to zcela normální, neboť cyklistické posedí výrazně zatěžuje spodní část zad v oblasti plotýnek.

Ztéto partie vychází většina síly, kterou cyklista vyvíjí při šlapání, navíc v terénu záda musí pochytat spousty rázů od nerovností a jezdec musí neustále pohybovat tělem podle sklonu terénu. Při použití batohu a nevhodného prádla, které pomalu

me desetkrát a pak nohy vyměníme. Tento pohyb posílí strany hýždí, což na kole oceníme ve sjezdu v pozici za sedlem, kdy musíme stát na pokrčených nohách a balancovat do stran.



Jízda v terénu extrémně namáhá spodní část zad. Není divu, že právě záda bikery bolí nejčastěji.

schne, zde také může vlivem pocení velmi rychle dojít k prostydnutí. Je toho dost, co vyvolává bolest dorzální partie zad.

Nštěstí však existují cvičení, která tyto bolesti dokážou zmírnit či úplně eliminovat a připravit záda na dlouhodobou zátěž při horské cyklistice. Pokud tedy nemáte čas trávit hodiny v posilovně, měli byste alespoň doma občas věnovat několik minut procvičení této vlečkové partie.

Boční zvedání nohy

V leže na boku si podepřeme hlavu rukou a ležme v jedné přímce. V této poloze pomalu zvedáme výše položenou nohu zhruba do úhlu 45 stupňů a opět pomalu spouštíme dolů, aniž bychom ji úplně položili. Opakuje-

Superman

Klekne si na čtyři na zem, vodorovně předpažíme levou ruku a natáhneme dozadu pravou nohu. V průběhu pohybu vzhůru se nadechneme a vydržíme v napnutí pět sekund, zatneme břicho a tlačíme pupík nahoru k zádkám. Poté při výdechu ruce a nohy vystřídáme. Opakujeme desetkrát pro každou ruku. Tímto cvikem procvičujeme spodní zádovou část, křížové břišní svalstvo, hýždě a kolenní slachy.

Cvičení na míči Fitball

K procvičení zádové části se dá využít speciální cvičební balón Fitball. V domácích podmínkách se dá provizorně použít „komin“ z tvrdších polštářů.

Nalehneme na balón břichem, špičky zůstanou na zemi a založíme ruce za hlavu. Zvedáním trupu hýžděmi a zádovými svaly se snažíme dostat celé tělo do jedné přímky s nohama. Zatneme břišní svalstvo a opakujeme desetkrát. V případě, že by při tomto cviku záda bolela, není vhodné se snažit jít přes bolest, takže se raději nepřepínáme. Tento cvik kromě zad procvičí i břicho, hýždě a kolenní slachy. Navíc díky nestabilitě míče zatíží celé svalstvo, neboť je třeba držet balanc do stran.

Pokud budeme tyto tři cviky postupně opakovat ve třech sériích alespoň dvakrát týdně, na jaře bychom měli být dobře připraveni na sezónu bez bolesti zad. (mg)

NOVÉ
www.cykl.cz

Největší cyklistický obchodní dům,
ve kterém si vyberete kolo v největším katalogu kol, cykloprodejnou, kde si vybrané kolo koupíte a vyberete si doplňky a součástky v databázi distributorů, značek a výrobků.

Přečtete si zde testy kol, součástek a doplňků, zajímavé cestopisy, rady pro začátečníky. V kalendáři závodů si najdete závod, ve kterém chcete startovat. Můžete si také bezplatně podat inzerát s fotografií toho, co nabízíte.

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

Několik kliknutí a víte vše!

MALOOBCHODY

Kola ŠÍRER
www.sirer.cz

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

Oficiální dovozce
Činagan

Horská a krosová kola | Stavby silničních kol

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

AUTHOR BIKE CENTRE + MOTORIZACE
Od r. 2001 motorizujeme kola el motorem, 24 měsíců záruka + 36 měsíců garance pozáručního servisu = 5 LET PROVOZU
Naše tříkolky FREEDOM s **maxi** již mají najeto více než 8000 km!

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

KOLA • KOLOBĚŽKY • TŘÍKOLKY

Kola Štorek
Revnice

jízdní kola

- příslušenství | ■ náhradní díly
- KOLA
- horská | ■ silniční
- trekkingová | ■ dětská
- platební karty
- vplátkový prodej bez navýšení

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

pop-pá 8-18
či 8-20
so 8-12
ne 14-17 (duben-říjen)

CE CYKLO EMAP
www.emap-praha.cz

Prodej - servis

tel. 261 911 452
mob. 721 414 810

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

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

soboty od listopadu do února zavřené



mtb
series

in bike
we trust

9,15 kg
ULTRA LIGHT

VIRUS RX1
V brakes



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

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

4E

www.4EVER.cz

